OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

20

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2020**









Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONISR

Septembre 2021

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

20

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2020**

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONISR

Septembre 2021

Observatoire national
interministériel
de la sécurité routière
Place Beauvau
75 800 PARIS Cedex 08
Tél. : 01 49 27 49 27
Mél : onisr-dscr@interieur.gouv.fr
Site : https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/

Mentions d'information :

Conformément à la loi 78-18 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés modifiée et au Règlement général sur la protection des données (RGPD), la Déléguée à la sécurité routière, responsable du traitement, met en œuvre le traitement « Bilan de la sécurité routière » qui vise à assurer de manière optimale la réalisation et la diffusion du bilan de la sécurité routière.

Ce traitement a pour base de licéité la mission d'intérêt public de l'ONISR. Il collecte les données d'identification des personnes concernées (nom, prénom, fonction, organisme de rattachement, adresse postale).

Ces données sont conservées jusqu'à la signification de la personne concernée du retrait de ses fonctions, de sa volonté de ne plus être destinataire ou jusqu'au retour du bilan indiquant que l'adresse postale n'est plus valide.

Elles ne sont accessibles qu'aux personnes concernées suivantes : les agents des administrations, entreprises et associations travaillant dans le domaine de la sécurité routière ou en lien avec cette thématique ; ainsi qu'aux destinataires suivants : les agents de la Délégation à la sécurité routière chargés de l'élaboration et de la diffusion du bilan.

Le recueil des données personnelles listées ne répond pas à une obligation contractuelle ou règlementaire. L'absence de ces données ne permet pas de diffuser le bilan de la sécurité routière.

Pour exercer les droits d'accès, de rectification et de limitation, les personnes concernées par le traitement doivent s'adresser à la Déléguée à la sécurité routière par courriel (etudes-onisr-dsr@interieur.gouv.fr) ou courrier adressé à DSR – ONISR, Place Beauvau, 75 800 Paris cedex 08 ; en joignant une copie de leur pièce d'identité. Si les personnes concernées ne souhaitent plus recevoir le bilan de la sécurité routière, elles peuvent demander la suppression de leurs données au courriel ou adresse postale précédents.

Conformément à l'article 21 du RGPD, les personnes concernées par le traitement des données ont le droit de s'opposer à tout moment au traitement des données les concernant, en justifiant de raisons tenant à leur situation particulière. Le responsable du traitement peut toutefois refuser cette opposition s'il dispose de motifs légitimes et impérieux. Ce droit s'exerce de la même manière.

Ce traitement est contrôlé par le Délégué ministériel à la protection des données du ministère de l'Intérieur (Délégué ministériel à la protection des données – Ministère de l'intérieur, Place Beauvau, 75800 cedex 08). Vous pouvez aussi déposer une réclamation auprès de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL, 3 place de Fontenoy, TSA 80 715, 75 334 Paris cedex 07).

Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2021

Crédits photos :
Couverture : Manuelle Salathé – ONISR
Visuels titres chapitres : François Cepas / Sécurité Routière, Jérôme Groisard / Département de la communication et de l'information du MI, Cerema DTerIDF, Frédéric Charmeux, La Dépêche.

ISBN : 978 211 077535-1

"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 statistique et d'études placé auprès de Marie Gautier-Melleray, déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il a pour rôle d'assurer la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière. Il pilote le programme d'études, recherche, et d'évaluation de la Délégation à la sécurité routière.

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

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

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

Le présent document a été réalisé par l'ONISR et le Cerema sous la direction de Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'ONISR, ingénieure générale des ponts, des eaux et forêts.

Coordination rédactionnelle : Manuelle Salathé, Antoine Pestour et le Lieutenant-colonel Pascal Defrance, chargé de mission forces de l'ordre – ONISR.

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

Equipe de production :

Anne-Sarah Bernagaud, Christophe Boulanger, Catherine Chauvineau, Laurent Cortinas, Mélanie D'Auria-Llexa, Florence Decouzon, Nathalie Demeurisse, Laurent Dodet, Laurent Faucher, Tatiana François, Fabien Gémy, Michel Graff, Bastien Grassias, Benoît Hiron, Rémy Marsolat, François Menaut, Nathalie Mompart, Pascal Muller, Nicolas Pelé, Adrien Renoton, Florian Vanco et Eric Villié – Cerema ;

Touria Afriad, Aymeric Bourjon, Laurent Decoen, Pascal Defrance, Élisa Delahaye-Adam, Julie Dewaele, Arnaud Guénivet, Ornella Malagutti, Malek Ouhadda, Antoine Pestour, Malo Quancard, Manuelle Salathé, Céline Sautecoeur et Benjamin Winzenrieth – ONISR.

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

- Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) ;
- Direction générale de la police nationale (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, observatoires des collectivités locales et gestionnaires de voirie pour la consolidation des données du BAAC ;
- Equipe projet du système d'information TRAxy : Assistance à maîtrise d'ouvrage Sopra-Steria et Cerema, Maîtrise d'œuvre Direction du numérique du ministère de l'intérieur (DNUM), Assistance à Maîtrise d'œuvre Cap Gemini.

Services partenaires :

- Services de la Délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- Université Gustave Eiffel (anciennement Ifsttar) ;
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ;
- Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD) ;
- Service statistique du Ministère de la justice ;
- Association Vélo et Territoires ;
- Kantar TNS, Ifop ;
- Sociétés concessionnaires d'autoroute (Asfa, Sanef) ;
- Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle – Organisme Technique Central (Utac-OTC).

Sommaire

Vision d'ensemble 2010 – 2020 6
Le fichier national des données BAAC – définitions et labellisation 8

Analyse générale 9

Aide-mémoire de l'accidentalité en France 10
2020 : une année particulière pour l'accidentalité routière 12
Les usagers 14
La typologie des accidents 18
Les victimes non responsables 20
La gravité des blessures et les séquelles traumatiques 22
Le coût de l'insécurité routière 25
La France dans l'Europe de la sécurité routière 26

Analyses territoriales 29

Les régions de France métropolitaine et indicateurs régionaux 30
Les départements de France métropolitaine et indicateurs départementaux 32
Le réseau routier des Conseils Départementaux et indicateurs sur RD 36
Les territoires ruraux 38
Les autoroutes 40
Les routes hors agglomération 42
Les territoires urbains et indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute) 44
Les voies en agglomération 48
Les accidents contre obstacles fixes 50
Études locales en France métropolitaine (détail page 29) 52
Les Outre-mer 56

Analyses thématiques 63

Les piétons 64
Les cyclistes 66
Les Engins de Déplacement Personnel motorisés 68
Les deux-roues motorisés 69
Les usagers de véhicules de tourisme 73
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire 76
Les accidents impliquant un poids-lourd 78
Les accidents impliquant un autocar ou un autobus 80
Les accidents impliquant un train ou un tramway 82
Les accidents selon les caractéristiques des véhicules 84
Les accidents impliquant un véhicule étranger 86
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans) 88
Les conducteurs novices (permis de moins de 2 ans) 90
Les jeunes adultes (18-24 ans) 92
Les séniors (65 ans et plus) 94
Les accidents liés au travail 96
Périodes de forte accidentalité 98
Conditions météorologiques 99
Eclairages spécifiques 100

Facteurs comportementaux.....103

La responsabilité présumée.....104
La vitesse.....106
Le non-respect des règles de circulation.....108
L'alcool.....110
Les stupéfiants.....112
La santé.....114
Le défaut d'attention.....116
La ceinture de sécurité.....117
L'équipement du cycliste.....118
L'équipement en deux-roues motorisé.....119
Les comportements déclarés des conducteurs.....120
Les infractions.....122
Le permis à points.....124
Les condamnations.....126

Registres d'intervention.....129

Historique.....130
Le management de la sécurité routière.....132
Les véhicules.....134
L'infrastructure routière.....136
Les usagers de la route.....138
Les secours et soins aux blessés.....140
La recherche et les études.....142
Etudes marquantes et projets de recherche (détail page 129).....144
La sécurité routière dans le monde.....158

Annexes.....161

Le BAAC.....162
Le fichier national des accidents.....163
Les grandes dates de la sécurité routière.....164
La démographie.....167
La mobilité et les déplacements.....168
Le réseau routier.....170
Le parc automobile des ménages.....172
Le parc deux-roues motorisés des ménages.....174
Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD.....176
Accidentalité par département ou territoire.....180
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation.....182
Les données brutes des conducteurs impliqués, métropole.....188
Les séries longues du BAAC.....190
Gravité des lésions et des séquelles.....198
Informations liées à la pandémie de la COVID 19.....199
Glossaire et sigles.....200
Bibliographie.....202

Vision d'ensemble 2010 - 2020

L'accidentalité routière de l'année 2020 restera très atypique du fait de l'impact de la pandémie et des mesures gouvernementales en découlant, visant notamment à réduire les déplacements des citoyens.

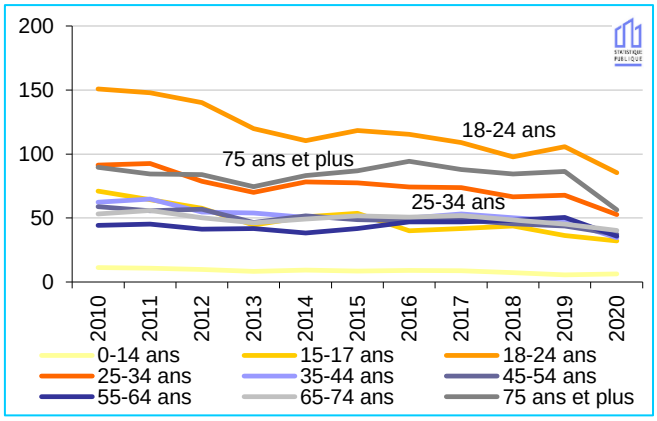
Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

		Accidents corporels	dont accidents mortels	Victimes (T+B)	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2020		45 121	2 403	58 377	2 541	55 836
Année 2019		56 016	3 050	73 734	3 244	70 490
Année 2010		67 288	3 706	88 453	3 992	84 461
Evolution	nombre	- 22 167	- 1 303	- 30 076	- 1 451	- 28 625
2020 / 2010	%	- 32,9%	- 35,2%	- 34,0%	- 36,3%	- 33,9%
Evolution	nombre	- 11 272	- 656	- 14 719	- 748	- 13 971
2019 / 2010	%	- 16,8%	- 17,7%	- 16,6%	- 18,7%	- 16,5%

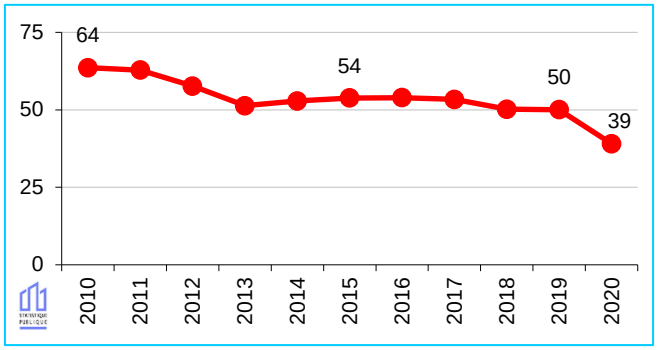
Bilan de l'accidentalité Outre-mer

		Accidents corporels	dont accidents mortels	Victimes (T+B)	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2020		2 623	213	3 651	239	3 412
Année 2019		2 824	234	3 929	254	3 675
Année 2010		2 853	258	3 987	281	3 706
Evolution	nombre	- 230	- 45	- 336	- 42	- 294
2020 / 2010	%	- 8,1%	- 17,4%	- 8,4%	- 14,9%	- 7,9%
Evolution	nombre	- 29	- 24	- 58	- 27	- 31
2019 / 2010	%	- 1,0%	- 9,3%	- 1,5%	- 9,6%	- 0,8%

Évolution de la mortalité rapportée à la population par classe d'âge, 2010-2020 (tués/million d'hab.)



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



Sources : ONISR, Insee – population estimée

2 780 personnes ont perdu la vie sur les routes de France en 2020 (- 20,1 % par rapport à 2019), dont 2 541 en France métropolitaine (- 21,7 %) et 239 dans les Outre-mer (- 5,9%). Un résultat aussi bas n'avait plus été atteint depuis 1925, époque à laquelle on estime que le nombre de véhicules en circulation était près de 50 fois inférieur à celui d'aujourd'hui.

Entre 2010 et 2019, la mortalité baisse plus (-18,7 %) que le nombre d'accidents (-16,8 %).

Depuis 2010, la France métropolitaine est au 11ème rang de l'Union européenne en terme de mortalité routière rapportée à la population : 39 personnes ont été tuées par million d'habitants en 2020, une année en rupture du fait de la pandémie, contre 50 en 2019 et 64 en 2010. Outre-mer, malgré une baisse ces 10 dernières années, ce taux reste très élevé en 2020 à 87 tués par million d'habitants : ces territoires ont moins été impactés par des restrictions de déplacement qu'en France métropolitaine.

La mortalité rapportée au trafic (en milliards de km parcourus par les véhicules) baisse également en 2020 en France métropolitaine. En effet, si le trafic a baissé de près de 17 % en 2020, le nombre de tués a lui diminué de 21,7 %. De 2010 à 2020, la mortalité rapportée au trafic est passée de 7,0 à 5,0 tués par milliard de km parcourus par les véhicules.

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

Classes d'âge

Entre 2010 et 2019 la mortalité des moins de 18 ans a fortement baissé (-47 %) tout comme celle des 18-24 ans (-34 %), cette dernière représentait 17 % de la mortalité en 2019 contre 21 % en 2010.

Dans une moindre mesure, les mortalités des 25-34 ans et des 35-44 ans ont baissé de respectivement - 27 % et - 30%, leur part dans la mortalité étant équivalente entre 2010 et 2019.

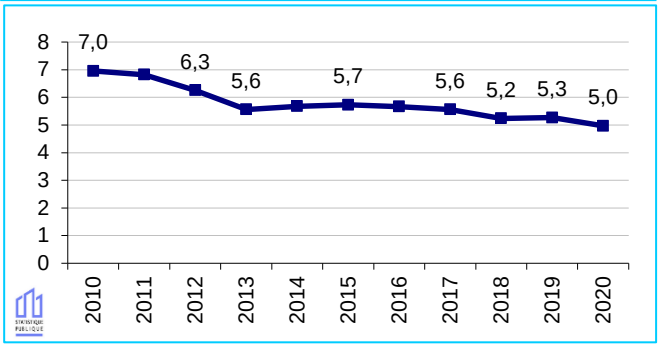
De 2010 à 2019, la mortalité des usagers de plus de 55 ans augmente (+ 13 %), soit + 17 % pour les 55-64 ans, + 20 % pour les 65-74 ans et + 6 % pour les 75 ans et plus.

En moyenne en 2010 il y avait 64 tués pour un million d'habitants (tués/Mhab) contre 50 tués/Mhab en 2019 (39 tués/Mhab en 2020).

Malgré une baisse de leur mortalité routière depuis 2010, les jeunes de **18-24 ans** restent encore les plus à risque en 2020 avec 85 tués/Mhab, la valeur de référence 2019 étant bien supérieure (106 tués/Mhab).

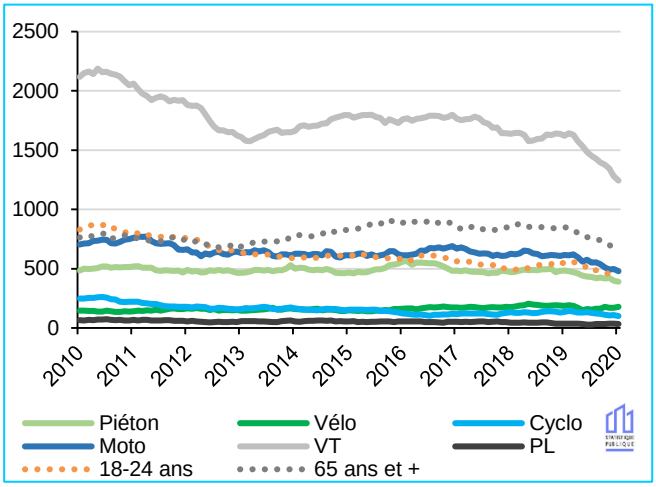
Le taux de mortalité des seniors de **75 ans et plus** augmente depuis 2013 pour atteindre 86 tués/Mhab en 2019. La pandémie a particulièrement restreint les déplacements de ces personnes, et leur taux de mortalité chute en 2020 à 56 tués/Mhab.

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



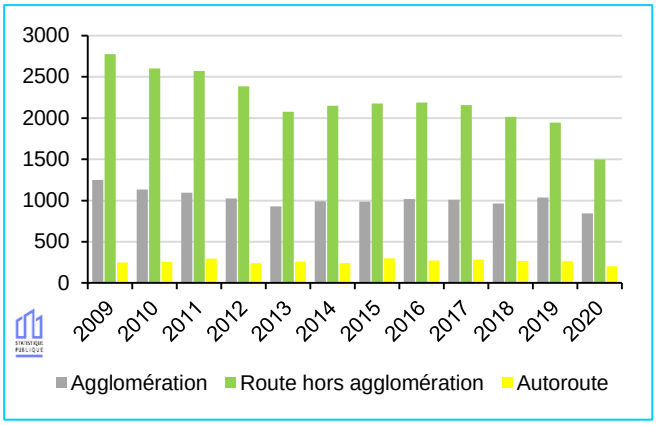
Sources : ONISR, SDES 2021 (rebasage de la circulation en 2021 sur les années antérieures)

Évolution de la mortalité par type d'usagers 2010-2020 (en cumul 12 mois)



Usagers	2010	2019	2020	2010-2019	2010-2020
Piéton	485	483	391	0%	-19%
Vélo	147	187	178	27%	21%
Cyclo	248	134	100	-46%	-60%
Moto	704	615	479	-13%	-32%
VT	2117	1622	1243	-23%	-41%
PL	65	36	33	-45%	-49%
18-24 ans	831	549	449	-34%	-46%
65 ans et +	764	849	643	11%	-16%

Evolution de la mortalité par type de réseaux routiers



Usagers

En France métropolitaine, 1 243 usagers de **véhicule de tourisme** (VT) ont été tués en 2020, soit 49 % de la mortalité routière, contre 53 % en 2010. Entre 2010 et 2019, la mortalité des automobilistes a baissé de - 23 %.

Les usagers de **deux-roues motorisés** (2RM) représentent 23 % des décès, contre 24 % en 2010. La mortalité des 2RM baisse de - 21 % entre 2019 et 2010. Depuis 2010, les mortalités des cyclomotoristes et des motocyclistes baissent respectivement de - 46 % et - 13 % jusqu'en 2019.

Depuis 2010, la mortalité des **piétons** est stable, seule l'année 2020 connaît une forte baisse de - 19 %. Elle représente 15 % de la mortalité routière contre 12 % en 2010. Les usagers d'engins de déplacement personnel sans moteur sont considérés comme des piétons ; 2 ont été tués en 2020.

Les **cyclistes** et les usagers **d'engins de déplacement personnel motorisés** enregistrent respectivement 178 et 7 tués en 2020 soit 7 % de la mortalité contre 4 % en 2010. Entre 2010 et 2019, seule la mortalité des cyclistes a augmenté (+ 27 %).

La mortalité des usagers de **poids lourds** a été divisée par deux ces 10 dernières années.

Réseaux routiers

59 % des tués en 2019 le sont sur routes hors agglomération, contre 65% en 2010. Cette baisse supérieure à la moyenne (- 25 % entre 2010 et 2019) est largement due à la baisse de VMA de 90 à 80 km/h.

32 % de la mortalité routière se situe en agglomération, contre 29 % en 2010. Le nombre de tués n'a baissé que de - 8 % entre 2010 et 2019.

Le nombre de tués sur autoroute est globalement stable sur la décennie. Il représente 8 % de la mortalité totale.

Enjeux

Malgré les progrès importants réalisés depuis 2010 jusqu'en 2019 sur certaines catégories à sur-risque comme les adolescents et les jeunes adultes, les grands enjeux relatifs à la sécurité routière restent :

- les jeunes de 14-29 ans : 28,9 % des tués *(BAAC 2020),* 40 % des blessés graves *(MAIS3+ 2017, UGE),* 18,5 % de la population *(INSEE 2020)*
- les seniors de 65 ans ou plus (25,3 % des tués) dont la population est en forte augmentation du fait du vieillissement de la génération du « baby boom » ;
- les piétons et cyclistes, 22,4 % des tués, 26 % des blessés graves. 52 % des piétons tués et 45,4 % des cyclistes tués ont 65 ans ou plus ;
- les deux-roues motorisés, 22,8 % des tués, 38 % des blessés graves, pour seulement 1,9 % du trafic ;
- 38 % des accidents corporels impliquent un usager en déplacement domicile-travail ou professionnel.



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

Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation

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

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

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

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

Parmi les **victimes**, on distingue :

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

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

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

Références :

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

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

Instruction ministérielle INTS1711116J du 18 avril 2017 validant et diffusant la dernière version du guide technique de rédaction des BAAC.

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

Plus d'informations et documents de référence : https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques



Analyse générale

Aide-mémoire de l’accidentalité en France	10
2020 une année particulière pour l’accidentalité routière	12
Les usagers	14
La typologie des accidents	18
Victimes non responsables	20
Gravité des blessures et séquelles	22
Le coût de l’insécurité routière	25
La France dans l’Europe de la sécurité routière	26

Aide-mémoire de l'accidentalité en France

	Nombre de personnes tuées en 2020	Part dans la mortalité en 2020	Evolution de la mortalité 2020/2019		Evolution de la mortalité 2019/2010	Evolution de la mortalité 2020/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000
			Nombre	%			
France métropolitaine	**2 541**	**91,4%**	**- 703**	**-21,7%**	**- 18,7%**	**- 36,3%**	**- 51,1%**
Outre-mer (OM) *	***239***	***+ 8,6%***	***- 15***	***- 5,9%***	***- 9,6%***	***- 14,9%***	***ND***
France métropole + OM *	***2 780***	***100%***	***- 718***	***-20,5%***	***- 18,1%***	***- 34,9%***	***ND***
Indicateurs France métropolitaine							
Catégorie d'usagers :							
Piétons	391	15,4%	- 92	- 19,0%	- 0,4%	- 19,4%	- 42,8%
Cyclistes	178	7,0%	- 9	-4,8%	+ 27,2%	+ 21,1%	- 46,2%
Engins de déplacement personnel motorisés	7	0,3%	- 3	-30,0%	ND	ND	ND
Cyclomotoristes	100	3,9%	- 34	-25,4%	- 46,0%	- 59,7%	- 46,2%
Motocyclistes	479	18,9%	- 136	-22,1%	- 12,6%	- 32,0%	- 25,7%
Usagers de véhicules de tourisme	1 243	48,9%	- 379	-23,4%	- 23,4%	- 41,3%	- 60,4%
Usagers de véhicules utilitaires	59	2,3%	- 39	-39,8%	- 32,9%	- 59,6%	+ 82,5%
Usagers de poids lourds	33	1,3%	- 3	-8,3%	- 44,6%	- 49,2%	- 47,6%
Transports en commun	3	0,1%	- 1	-25,0%	0%	- 25,0%	- 80,0%
Voiturettes	18	0,7%	+ 1	5,9%	- 43,3%	- 40,0%	ND
Autres	30	1,2%	- 8	-21,1%	+ 137,5%	+ 87,5%	ND
Classe d'âge :							
0-13 ans	62	2,4%	+ 1	+ 1,6%	- 45,0%	- 44,1%	ND
14-17 ans	89	3,5%	- 3	-3,3%	- 48,9%	- 50,6%	ND
18-24 ans	449	17,7%	- 100	-18,2%	- 33,9%	- 46,0%	- 52,4%
25-34 ans	399	15,7%	- 117	-22,7%	- 26,7%	- 43,3%	- 56,1%
35-44 ans	280	11,0%	- 103	-26,9%	- 29,7%	- 48,6%	- 50,0%
45-54 ans	324	12,8%	- 58	-15,2%	- 24,4%	- 35,8%	- 45,1%
55-64 ans	295	11,6%	- 117	-28,4%	+ 17,4%	- 16,0%	- 40,3%
65- 74 ans	291	11,5%	- 26	-8,2%	+ 20,1%	+ 10,2%	- 58,2%
75 ans et plus	352	13,9%	- 180	-33,8%	+ 6,4%	- 29,6%	- 31,2%
Type de route :							
Autoroutes	201	7,9%	- 62	-23,6%	+ 2,7%	- 21,5%	- 56,2%
Routes hors agglomération	1 497	58,9%	- 447	-23,0%	- 25,3%	- 42,5%	- 50,9%
Agglomération	843	33,2%	- 194	-18,7%	- 8,5%	- 25,6%	- 50,4%
Sexe :							
Hommes	1 991	78,4%	- 518	-20,6%	- 17,4%	- 34,5%	- 51,0%
Femmes	550	21,6%	- 185	-25,2%	- 22,9%	- 42,3%	- 51,7%
Type d'occupant :							
Conducteurs	1 787	70,3%	- 515	-22,4%	- 18,8%	- 37,0%	- 49,0%
Passagers	363	14,3%	- 96	-20,9%	- 31,7%	- 46,0%	- 62,0%
Conducteurs novices	219	8,6%	- 69	-24,0%	- 33,9%	- 49,8%	ND
Usagers non ou mal ceinturés	281	11,1%	- 66	-19,0%	- 28,5%	- 42,1%	ND
Dans un accident impliquant un conducteur :							
novice (permis de moins de 2 ans)	466	18,3%	- 134	-22,3%	- 38,3%	- 52,1%	ND
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	816	32,1%	- 200	-19,7%	- 17,3%	- 33,6%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	642	25,3%	- 157	-19,6%	- 17,0%	- 33,3%	- 40,4%
avec test positif aux stupéfiants	391	15,4%	- 103	-20,9%	- 5,4%	- 25,1%	ND
avec attention perturbée	288	11,3%	- 103	-26,3%	+ 23,7%	- 8,9%	ND
fatigué ou ayant eu un malaise	286	11,3%	- 90	-23,9%	+ 20,5%	- 8,3%	ND
de poids lourd	304	12,0%	- 86	-22,1%	- 30,0%	- 45,4%	- 47,8%
Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir de pourcentage de tests positifs/résultat test connu :							
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	1 089	42,9%	- 353	-24,5%	- 32,1%	- 52,1%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	804	31,6%	- 248	-23,6%	- 14,5%	- 39,0%	- 51,0%
avec test positif aux stupéfiants	534	21,0%	- 197	-27,0%	- 29,2%	- 51,7%	ND

Source : Fichier national des accidents corporels enregsitrés par les forces de l'ordre, ONISR
* Données non labellisées

Age des conducteurs / piétons	Vélo		Cyclo		Moto		Véhicule de tourisme		Poids lourds		Autre véhic	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	5	0%	3	0%	2	0%	2	0%	0	ND	2	14	0%	19	0%
15-17 ans	4	0%	24	5%	4	0%	6	40%	0	ND	8	46	8%	8	0%
18-24 ans	13	9%	26	24%	82	18%	441	32%	14	0%	33	609	28%	41	55%
25-34 ans	19	8%	15	85%	138	31%	431	30%	52	2%	71	726	28%	34	39%
35-44 ans	12	25%	13	45%	86	26%	303	27%	73	1%	71	558	21%	42	40%
45-54 ans	26	21%	10	88%	87	27%	278	23%	90	1%	71	562	20%	48	38%
55-64 ans	33	14%	6	20%	79	14%	226	15%	67	0%	65	476	12%	38	23%
65-74 ans	58	10%	3	33%	22	13%	211	11%	5	0%	17	316	11%	65	3%
75 ans et plus	35	3%	1	0%	3	0%	205	2%	1	ND	10	255	2%	149	1%
Total	**205**	**11%**	**101**	**37%**	**503**	**24%**	**2 103**	**23%**	**302**	**1%**	**348**	**3 562**	**20%**	**444**	**20%**

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

	Nombre de blessés (B) en 2020	Part dans la totalité des B en 2020	Evolution du nb de B 2020/2019		Evolution du nb de B 2019/2010	Evolution du nb de B 2020/2010	Nb de blessés pour 1 personne tuée
			Nombre	%			
France métropolitaine	**55 836**	**94,2%**	**-14 654**	**-20,8%**	**- 16,5%**	**- 33,9%**	**22**
Outre-mer (OM) *	***3 412***	***5,8%***	***-263***	***-7,2%***	***- 2,1%***	***- 9,1%***	***14***
France métropole + OM *	***59 248***	***100%***	***-14 917***	***-20,1%***	***- 15,9%***	***- 32,8%***	***21***
Indicateurs France métropolitaine							
Catégorie d'usagers :							
Piétons	7 300	13,1%	-2 701	- 27,0%	- 17,3%	- 39,6%	19
Cyclistes	4 594	8,2%	88	+ 2,0%	+ 13,5%	+ 15,7%	26
Engins de déplacement personnel motorisés	774	1,4%	220	+ 39,7%	ND	ND	111
Cyclomotoristes	5 179	9,3%	-748	- 12,6%	- 48,8%	- 55,3%	52
Motocyclistes	9 905	17,7%	-3 047	- 23,5%	- 14,6%	- 34,7%	21
Usagers de véhicules de tourisme	24 657	44,2%	-7 418	- 23,1%	- 13,6%	- 33,6%	20
Usagers de véhicules utilitaires	1 827	3,3%	-505	- 21,7%	- 2,3%	- 23,4%	31
Usagers de poids lourds	423	0,8%	-118	- 21,8%	- 31,4%	- 46,4%	13
Transports en commun	345	0,6%	-193	- 35,9%	- 5,1%	- 39,2%	115
Voiturettes	262	0,5%	-216	- 45,2%	+ 47,1%	- 19,4%	15
Autres	570	1,0%	-16	- 2,7%	+ 20,8%	+ 17,5%	19
Classe d'âge :							
0-13 ans	3 125	5,6%	-1 215	-28,0%	- 21,7%	- 42,7%	50
14-17 ans	3 736	6,7%	-881	-19,1%	- 32,4%	- 44,9%	42
18-24 ans	11 290	20,2%	-2 506	-18,2%	- 24,5%	- 38,2%	25
25-34 ans	11 540	20,7%	-2 613	-18,5%	- 16,3%	- 31,7%	29
35-44 ans	8 042	14,4%	-2 036	-20,2%	- 21,7%	- 37,6%	29
45-54 ans	7 165	12,8%	-2 126	-22,9%	- 10,1%	- 30,7%	22
55-64 ans	5 344	9,6%	-1 356	-20,2%	- 0,3%	- 20,5%	18
65-74 ans	3 042	5,4%	-991	-24,6%	+ 18,8%	- 10,4%	10
75 ans et plus	2 547	4,6%	-883	-25,7%	- 7,5%	- 31,3%	7
Type de route :							
Autoroutes	6 002	10,7%	-2 139	-26,3%	+ 24,4%	- 8,3%	30
Routes hors agglomération	15 557	27,9%	-3 813	-19,7%	- 10,8%	- 28,4%	10
Agglomération	34 277	61,4%	-8 702	-20,2%	- 23,5%	- 39,0%	41
Sexe :							
Hommes	36 716	65,8%	-8 769	-19,3%	- 13,4%	- 30,1%	18
Femmes	19 120	34,2%	-5 885	-23,5%	- 21,7%	- 40,1%	35
Type d'occupant :							
Conducteurs	37 867	67,8%	-8 475	-18,3%	- 16,7%	- 31,9%	21
Passagers	10 669	19,1%	-3 480	-24,6%	- 15,5%	- 36,3%	29
Conducteurs novices	4 436	7,9%	-1 060	-19,3%	- 35,0%	- 47,5%	20
Usagers non ou mal ceinturés	1 831	3,3%	-415	-18,5%	+ 60,9%	+ 31,2%	7
Dans un accident impliquant un conducteur :							
novice (permis de moins de 2 ans)	11 383	20,4%	-2 876	-20,2%	- 39,0%	- 51,3%	24
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	7 493	13,4%	-2 080	-21,7%	+ 9,9%	- 14,0%	9
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	6 212	11,1%	-1 663	-21,1%	+ 2,6%	- 19,1%	10
avec test positif aux stupéfiants	2 759	4,9%	-845	-23,4%	+ 79,6%	+ 37,5%	7
avec attention perturbée	11 684	20,9%	-3 136	-21,2%	+ 104,0%	+ 60,9%	41
fatigué ou ayant eu un malaise	2 554	4,6%	-1 300	-33,7%	+ 17,1%	- 22,4%	9
de poids lourd	2 503	4,5%	-855	-25,5%	- 15,6%	- 37,1%	8

* Données non labellisées

Bilan de la décennie 2010-2020 en France métropolitaine

	2020	2019	2010	2020-2010		2020-2019		2019-2010	
				Ecart	%	Ecart	%	Ecart	%
Accidents corporels	45 121	56 016	67 288	-22 167	-32,9%	-10 895	-19,4%	-11 272	-16,8%
Accidents mortels	2 403	3 050	3 706	-1 303	-35,2%	-647	-21,2%	-656	-17,7%
Tués	2 541	3 244	3 992	-1 451	-36,3%	-703	-21,7%	-748	-18,7%
Blessés	55 836	70 490	84 461	-28 625	-33,9%	-14 654	-20,8%	-13 971	-16,5%

Bilan de la décennie 2010-2020 dans les Départements d'Outre-mer (DOM)

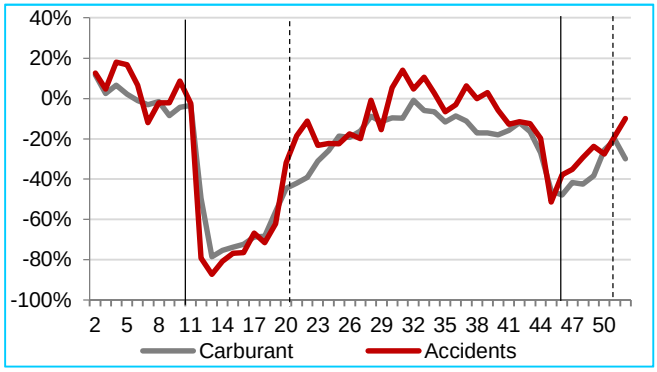
	2020	2019	2010	2020-2010		2020-2019		2019-2010	
				Ecart	%	Ecart	%	Ecart	%
Accidents corporels	2 120	2 273	2 098	22	1,0%	-153	-6,7%	175	8,3%
Accidents mortels	153	157	165	-12	-7,3%	-4	-2,5%	-8	-4,8%
Tués	165	162	181	-16	-8,8%	3	1,9%	-19	-10,5%
Blessés	2 703	2 953	2 720	-17	-0,6%	-250	-8,5%	233	8,6%

Bilan de la décennie 2010-2020 dans les Outre-mer hors DOM *

	2020	*2019*	*2010*	*2020-2010*		*2020-2019*		*2019-2010*	
				Ecart	*%*	*Ecart*	*%*	*Ecart*	*%*
Accidents corporels	*503*	*551*	*755*	*-252*	*-33,4%*	*-48*	*-8,7%*	*-204*	*-27,0%*
Accidents mortels	*60*	*77*	*93*	*-33*	*-35,5%*	*-17*	*-22,1%*	*-16*	*-17,2%*
Tués	*74*	*92*	*100*	*-26*	*-26,0%*	*-18*	*-19,6%*	*-8*	*-8,0%*
Blessés	*709*	*722*	*986*	*-277*	*-28,1%*	*-13*	*-1,8%*	*-264*	*-26,8%*

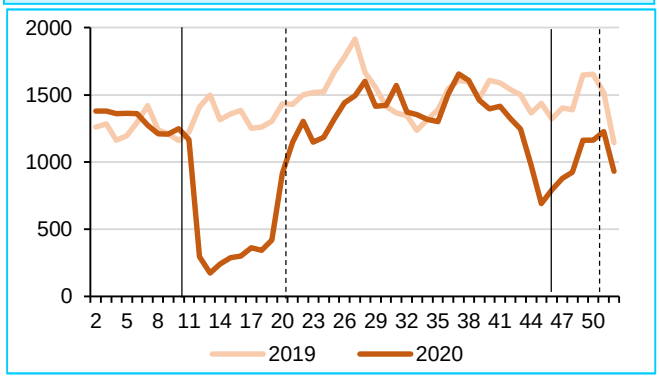
2020 : une année particulière pour l'accidentalité routière

Evolution 2019-2020 des montant des transactions CB en carburant et des accidents, par semaine

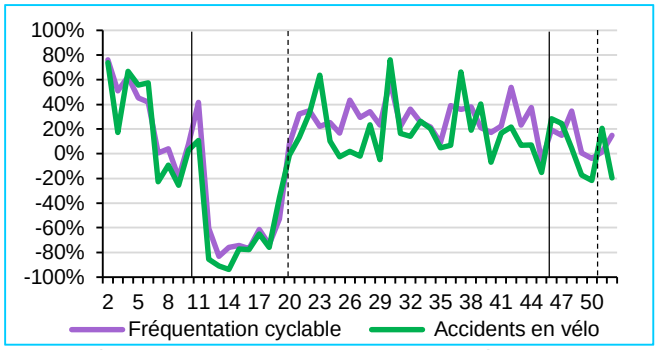


Source : Cartes Bancaires CB, données de caisse d'enseignes de la grande distribution (pour l'alimentation), calculs Insee.

Nombre de victimes par semaine, en 2020 et 2019



Évolution 2019-2020 de l'accidentalité en vélo et de la fréquentation cyclable



Source : Vélo & Territoires - Plateforme nationale des fréquentations (PNF)

Les restrictions de déplacement conduisent à une année en rupture

Dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19, ayant donné lieu notamment à des mesures exceptionnelles en France métropolitaine (confinement de la population à partir du 17 mars 2020, sortie progressive du confinement à partir du 11 mai 2020, mesures locales de couvre-feu en octobre et d'un second confinement national du 30 octobre au 14 décembre), les indicateurs de l'accidentalité routière présentent une baisse historique à partir de mars 2020.

Au-delà de la baisse du nombre global de kilomètres parcourus de - 17 % en 2020 par rapport à 2019 (SDES 2021), les confinements et déconfinements ont fortement influencé les comportements de déplacement des usagers : par exemple, pour éviter trop de promiscuité, de nombreux usagers ont changé leur manière de se déplacer, notamment en zone urbaine où les modes de déplacement individuels (marche, trottinettes et autres engins de déplacement personnel, vélos, deux-roues motorisés, voitures) ont été privilégiés par rapport aux transports en commun.

En dehors des périodes de confinement (voir p. 199), le nombre de victimes est équivalent à celui de 2019.

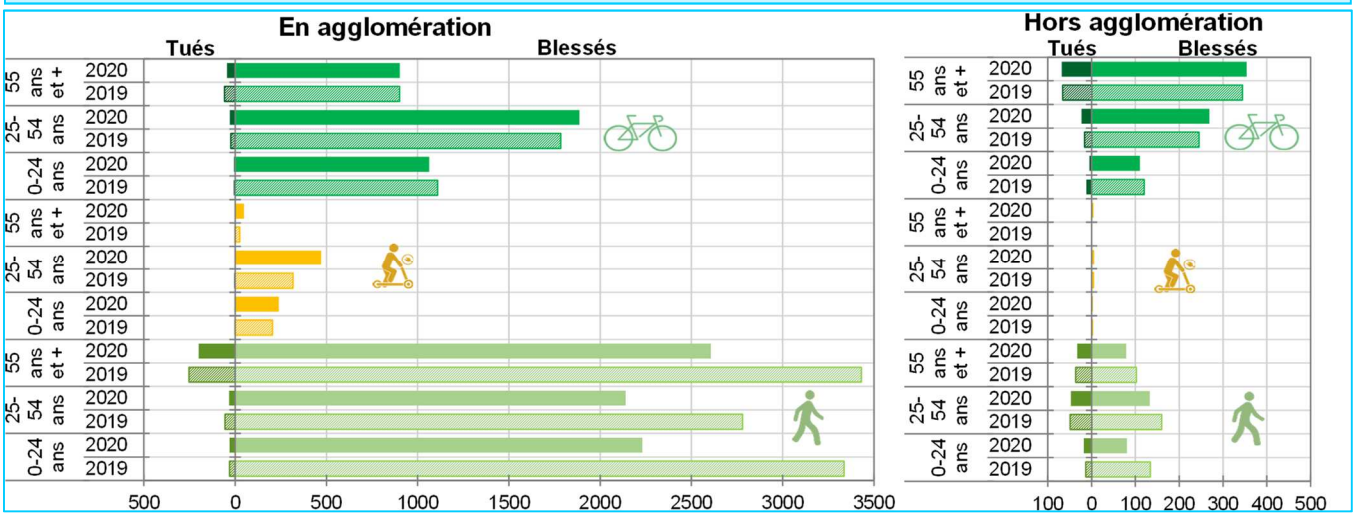
L'évolution du nombre d'accidents en vélo est très liée à celle du trafic cycliste, et si le nombre d'accidents a grandement diminué pendant le 1er confinement (mars-avril), il est globalement supérieur à 2019 sur les périodes hors confinement.

Le nombre de blessés cyclistes est plus important en agglomération, notamment pour les 25-54 ans, alors que le nombre de tués est plus important hors agglomération, surtout pour les 55 ans et plus.

Le nombre de blessés en EDP motorisé augmente en 2020 (+40 %) en agglomération. Le nombre de blessés à vélo est 5 fois plus important.

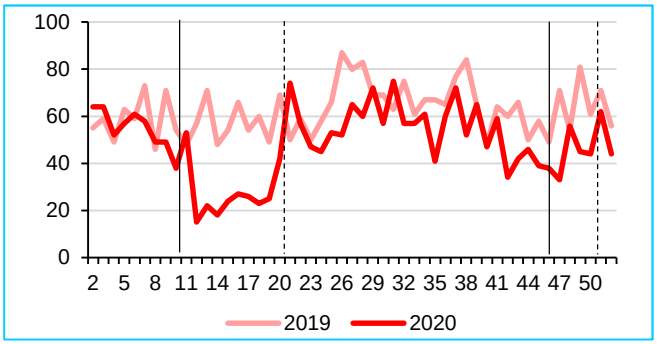
En agglomération le nombre de blessés piétons est beaucoup plus important que hors agglomération, il baisse en 2020 quelle que soit la tranche d'âge. La majorité des tués a 55 ans ou plus en agglomération.

Victimes des modes doux (piétons, EDP motorisés, vélos) selon la localisation, en 2019 et 2020

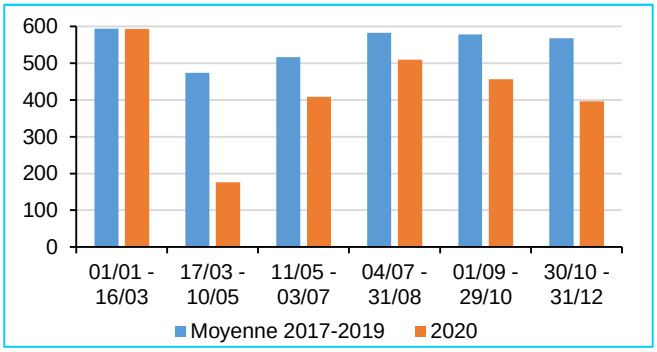


La sécurité routière en France - bilan de l'année 2020 - **ONISR 2021**

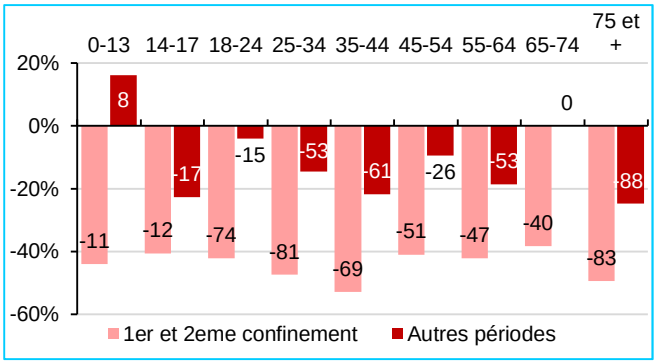
Nombre de tués par semaine, en 2020 et 2019



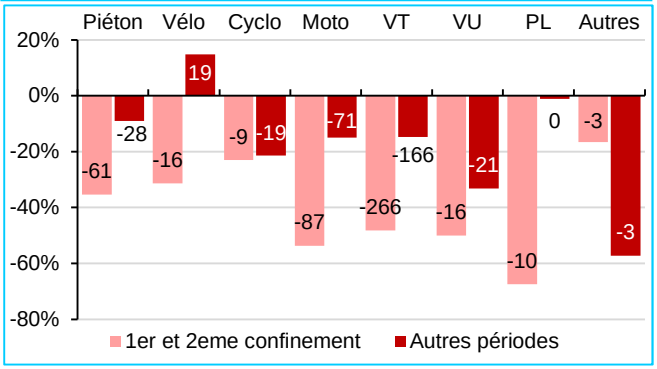
Mortalité selon la période associée à la Covid-19



Evolution en % (étiquettes en nombre) de la mortalité entre 2020 et la moyenne de la période 2017-2019 selon l'âge



Evolution en % (étiquettes en nombre) de la mortalité entre 2020 et la moyenne de la période 2017-2019 selon le mode de déplacement



Les différentes périodes liées aux restrictions sanitaires

Avant les restrictions du 17 mars, la mortalité routière était au même niveau que les années précédentes, soit 593 tués en 2020 contre 594 tués sur la moyenne des années 2017-2019. La période du 1er confinement, strict, a été marquée par une diminution inédite de la mortalité routière (-63 %) par rapport à la moyenne des années 2017-2019 sur la même période. Les chiffres sur les périodes suivantes montrent que la mortalité est restée en baisse par rapport aux autres années (entre -21 % et -12 %), et ce malgré des restrictions faibles durant l'été notamment. Durant le 2nd confinement, la diminution du nombre de tués a été de -30 % ce qui est bien moins important que lors du 1er confinement quand les restrictions étaient plus strictes. Au global sur l'année 2020, la mortalité routière est en baisse de -23 % par rapport à la moyenne 2017-2019**.**

Analyse par tranches d'âge

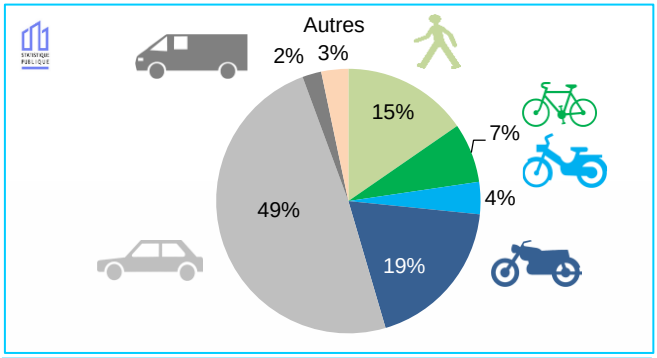
La comparaison des 2 confinements avec les autres périodes permet de constater une diminution respective de -45 % et de -13 % de la mortalité. En fonction des catégories d'âge, les comportements sont globalement les mêmes mais il existe quelques divergences. La réduction de la mortalité apparaît comme particulièrement marquée pour les plus de 75 ans, que ce soit lors des confinements ou lors des autres périodes avec respectivement -49 % et -25 % de réduction. Pour ces personnes, les incitations à rester au domicile étaient très fortes expliquant en partie cette forte baisse. Les 65-74 ans ont connu pour leur part une des plus faibles diminutions durant les confinements avec -38 % et n'ont aucune baisse pour les autres périodes, ce qui peut être mis en lien avec le maintien des déplacements de loisirs en France lors des périodes d'accalmie de l'épidémie. La diminution de la mortalité chez les jeunes de 18-24 ans est très faible hors confinement avec seulement -4 % tandis que la réduction pour les 35-44 ans est particulièrement importante avec -22 %.

Analyse selon le mode

Durant les périodes hors confinement, seule la mortalité des cyclistes est supérieure à celle des années 2017-2019, avec une hausse de +15 % (+19 tués). De plus, durant les périodes de confinement, la baisse pour ce mode est relativement faible comparée à la moyenne (-31 % contre -45 %). Ceci semble montrer un engouement particulier pour le vélo suite aux restrictions sanitaires, en agglomération mais aussi en-dehors. Lors des confinements, la baisse pour les cyclomotoristes est la plus faible avec seulement -23 %. Les véhicules utilitaires sont particulièrement touchés par les restrictions liées à la crise sanitaire et cela est particulièrement notable hors confinement avec une diminution de -33 % contre une moyenne tous modes de -13 %.

Les usagers

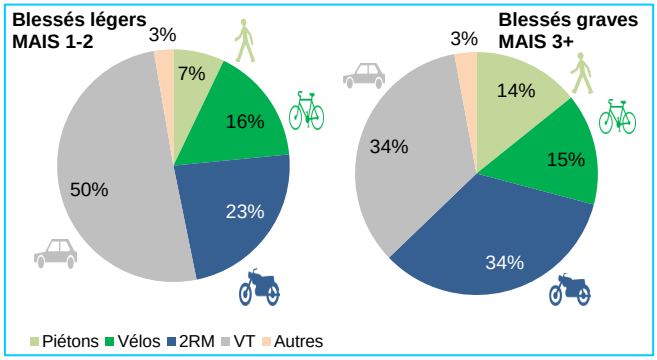
Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres*	Total
Tués 2020	391	178	100	479	1 243	59	91	**2 541**
Évolution 2019-2020	-19%	-5%	-25%	-22%	-23%	-40%	-12%	-22%

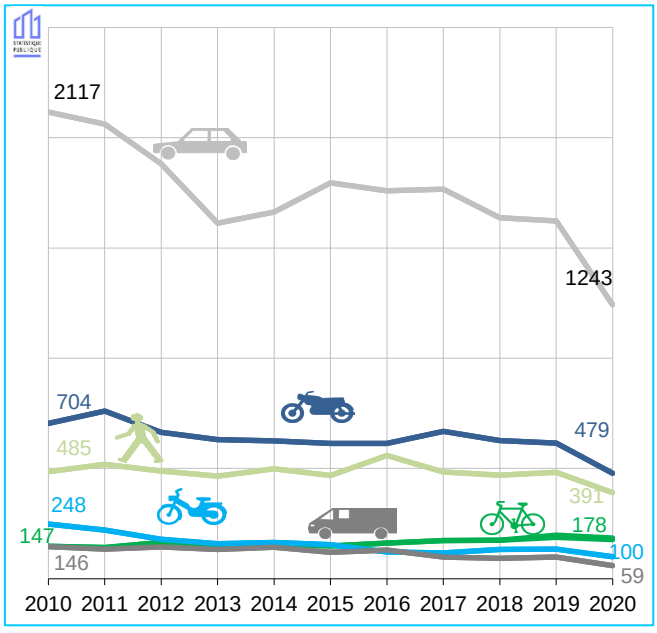
* Dont 7 EDPm

Répartition des personnes blessées selon le mode de déplacement en 2017 selon les BAAC redressés via Registre du Rhône



Source : BAAC redressés via le Registre du Rhône, estimation nationale sur l'année 2017

Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers depuis 2010



Évolution	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres	Total
2010 à 2019	0%	34%	-46%	-13%	-23%	-33%	-43%	-28%	-19%
2010 à 2020	-19%	26%	-60%	-32%	-41%	-60%	-49%	-36%	-36%

Mode de déplacement

Le **véhicule de tourisme** (VT) est le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents. Les automobilistes constituent **la moitié** des personnes tuées mais 34 % des blessés graves (MAIS 3+[1]).

Les usagers de deux-roues motorisés (2RM) représentent 23 % des décès (dont 19 % pour les motocyclistes et 4 % pour les cyclomotoristes), 34 % des blessés graves (MAIS 3+) et 23 % des blessés légers (MAIS 1-2) selon les estimations nationales de l'université Gustave Eiffel obtenues en redressant les BAAC via le Registre du Rhône (cf. page 22).

Les **piétons** constituent 15 % des tués et 14 % des blessés graves (MAIS 3+).

Les **cyclistes** représentent 7 % de la mortalité totale, mais 15 % des blessés graves (MAIS 3+) et 16 % des blessés légers (MAIS 1-2).

Les autres catégories d'usagers (occupants de véhicules utilitaires (VU), d'autocars, d'autobus, de poids lourds, etc.) ont des parts plus faibles dans le fichier national des accidents (BAAC), soit au total 5 % des personnes tuées.

Évolution selon le mode

La mortalité routière s'établit en 2020 à - 36 % en-dessous de celle de 2010, mais l'année 2020 est en rupture et la baisse sur la décennie est établie à - 19 % **entre 2010 et 2019,** soit - 2,3 % par an.

La baisse du nombre d'automobilistes tués a été légèrement plus élevée que la moyenne : ils représentaient 53 % des tués en 2010 contre 50 % en 2019.

Les cyclomotoristes sont la catégorie dont la mortalité a le plus baissé : - 46 % entre 2010 et 2019 (et - 60 % entre 2010 et 2020), avec toutefois une hausse constatée entre 2017 et 2019. La réduction de la mortalité des motocyclistes a été inférieure à la moyenne.

Les piétons affichent un nombre de tués en 2019 (483) égal à celui de 2010. Il y a donc une stagnation entraînant une légère augmentation de leur part dans la mortalité de l'ensemble des usages qui passe ainsi de 12 % en 2010 à 15 % en 2019. **Pour les cyclistes, comparé à 2010**, le nombre de tués connaît une **augmentation d'un tiers**. Leur part dans la mortalité générale passe ainsi de 4 % à 6 %.

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

En lien avec la pandémie de la Covid-19, entre 2019 et 2020, la mortalité routière connaît une baisse de - 22 %. La baisse de la mortalité a été légèrement plus faible pour les piétons et plus de 3 fois plus faible pour les cyclistes. Elle a été plus forte pour les automobilistes, les cyclomotoristes et les autres modes.

[1] MAIS 3+ : définition du blessé grave, cf. page 198

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

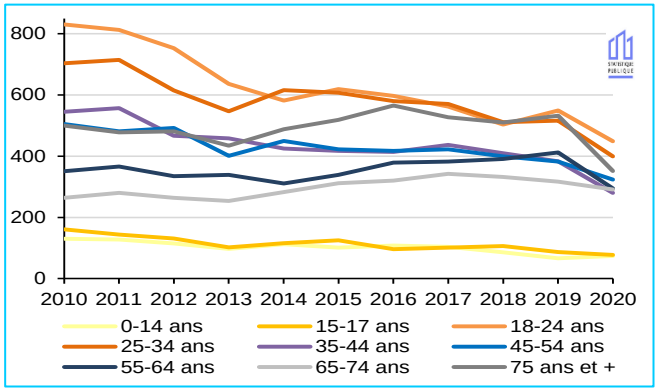
Part dans le trafic des véhicules motorisés en 2020		Part des usagers dans la mortalité 2020
	1,9%	3,9%
		19%
	77%	49%
	14%	2,3%
	7%	1,3%

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

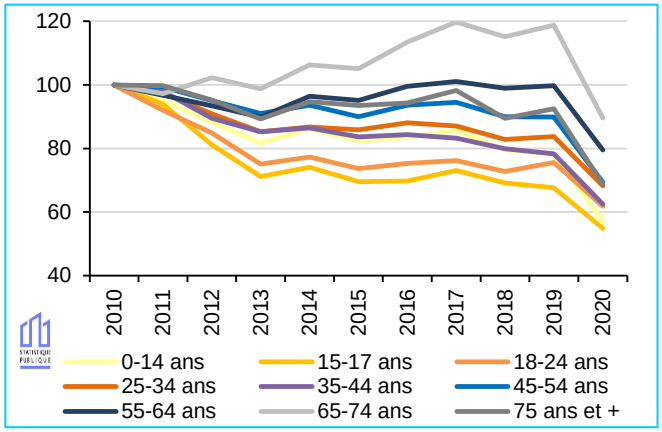
Mode	Risque (tués/Md usagers.min) (1)	Risque (tués/Md véh.km) (2)	Nb de tués pour 100 MAIS3+ (3)	Nb de MAIS3+ pour 100 MAIS1-2 (3)
	2	-	17	12
	6	-	6	6
	45	68	12	9
(4)	2	3	26	4
Autres	-	-	42	7
Ensemble	**-**	**-**	**18**	**6**

Sources : (1) SDES, Enquête mobilité des personnes (EMP), données 2019 et données BAAC 2019
(2) SDES, bilan de la circulation 2020 et données BAAC 2020
(3) BAAC redressés via le Registre du Rhône, estimation nationale sur l'année 2017
(4) La ligne VT inclus les usagers de VU pour les 2 colonnes « risque »

Évolution du nombre de personnes tuées de 2010 à 2020 par classe d'âge



Évolution du nombre de personnes blessées de 2010 à 2020 en base 100 par classe d'âge



Exposition au risque selon le mode

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 19 fois plus élevé que pour les occupants de véhicules de tourisme.

Gravité et risque selon le mode

Le risque de décès sur la route selon le mode de déplacement peut être calculé selon un nombre de kilomètres parcourus ou selon un temps de déplacement. Le risque d'être tué en 2RM rapporté au temps passé en circulation est plus de 20 fois supérieur au risque en VT, contre 3 fois supérieur en vélo.

L'indicateur du nombre de tués pour 100 blessés est un indicateur de létalité parmi les blessés graves. Le fichier BAAC n'étant pas exhaustif sur le nombre de blessés, cet indicateur est calculé à l'aide des estimations du nombre de blessés obtenues par le redressement des BAAC via le registre du Rhône

Avec en 2017 une moyenne de 18 tués pour 100 blessés graves M.AIS 3+ et 6 blessés graves pour 100 blessés légers M.AIS 1-2, on retrouve des disparités selon le mode de déplacement.

Pour les automobilistes, on retrouve une gravité plus forte avec l'indicateur sur la distinction tués/M.AIS 3+, mais plus faible pour celle entre les M.AIS 3+ et les M.AIS1-2. Cela pourrait traduire deux typologies différentes d'accidents de VT. Ces variations de gravité peuvent aussi être liées à la répartition par milieu et donc aux vitesses plus élevées hors agglomération.

Evolution selon l'âge

L'évolution du nombre de personnes tuées sur la période 2010-2019 se décompose en deux :
- de 2010 à 2013 : baisse pour toutes les catégories d'âge, moins marquée pour les plus de 54 ans,
- de 2014 à 2019 : baisse pour toutes les catégories de moins de 54 ans.

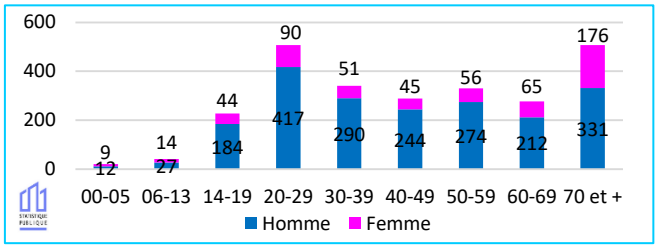
Entre 2019 et 2020, à part pour les 0-14 ans (+ 12 %), la mortalité diminue pour les autres catégories d'âge, plus fortement pour les 35-44 ans (- 27 %), les 55-64 ans (- 28 %) et les plus de 75 ans (- 34 %).

L'évolution du nombre de blessés entre 2010 et 2020 est elle aussi très dépendante de la classe d'âge étudiée. Jusqu'à 2019, si les plus fortes baisses ont bénéficié aux 15-17 ans et aux 18-24 ans (respectivement - 32 % et - 24 %), les évolutions des plus de 45 ans étaient moins positives, avec notamment une hausse des 65-74 ans de + 19 %.

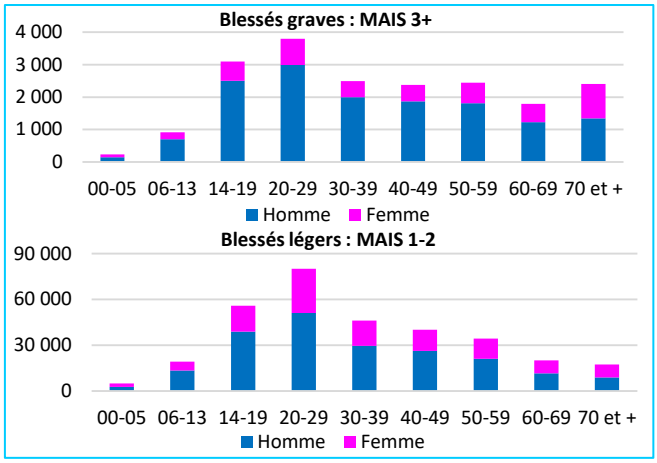
Entre 2019 et 2020, le nombre de blessés de toutes les classes d'âges a diminué fortement en moyenne de - 20,8 %.

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

Personnes tuées par classe d'âge en 2020



Personnes blessées par classe d'âge en 2017



Source : Registre du Rhône – estimation nationale 2017

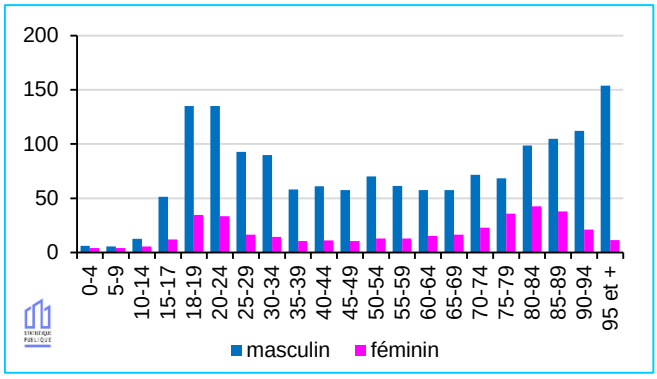
Nombre de personnes tuées pour 100 blessés et de personnes tuées par million d'habitants selon la classe d'âge

Classes d'âge	Nbe de tués pour 1 million d'habitant		
	2020	2019	2010
0-14 ans	6	6	11
15-17 ans	32	36	71
18-24 ans	85	106	151
25-34 ans	53	68	91
35-44 ans	35	48	62
45-54 ans	37	44	59
55-64 ans	36	51	44
65-74 ans	40	45	53
75 ans et +	56	86	90
Ensemble	**39**	**50**	**64**

Classes d'âge	Nb de tués pour 100 MAIS3+ *	Nb de MAIS3+ pour 100 MAIS1-2 *
00-05 ans	21	5
06-13 ans	5	5
14-19 ans	8	6
20-29 ans	20	5
30-39 ans	18	5
40-49 ans	18	6
50-59 ans	17	7
60-69 ans	21	9
70 ans et +	28	14
Ensemble	**18**	**6**

* Estimation nationale 2017 du nombre de blessés selon le redressement des BAAC, via le registre du Rhône, nombre de tués en 2017 (fichier BAAC)

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



Risque et gravité selon l'âge et le genre

En 2020, 3,6 fois plus d'hommes (1 991) que de femmes (550) sont décédés sur la route.

Les hommes sont surreprésentés dans la mortalité pour toutes les classes d'âge. En revanche, même si elles restent minoritaires par rapport aux hommes, la proportion de femmes dans la mortalité est la plus élevée chez les plus de 70 ans (35 %). Cela peut s'expliquer par la répartition démographique de cette classe d'âge (5,6M de femmes pour 4M d'hommes), En 2020, les 20-29 ans et plus de 70 ans sont les plus touchés par la mortalité sur la route, avec 507 décès pour chacune de ces catégories.

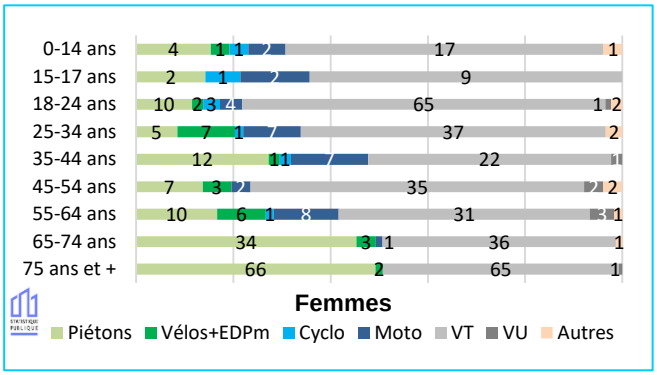
La répartition du nombre de blessés selon l'âge est semblable à celle des tués pour les 0-49 ans, mais quelques différences sont observables pour les 50 ans et plus. En effet, on note une plus forte proportion de tués et de blessés graves par rapport au nombre de blessés légers, indiquant des conséquences en moyenne plus graves. En termes de ratio pour les 70 ans et plus, il est estimé à 28 tués pour 100 blessés graves MAIS3+, et 14 blessés graves pour 100 blessés légers pour l'année 2017. En moyenne tous âges confondus, les ratios sont respectivement de 18 et de 6. Les 20-29 ans sont ceux qui constituent le plus grand nombre de blessés avec, selon l'estimation du Registre du Rhône pour 2017, près de 80 000 blessés légers MAIS1-2 et 3 800 blessés graves MAIS3+.

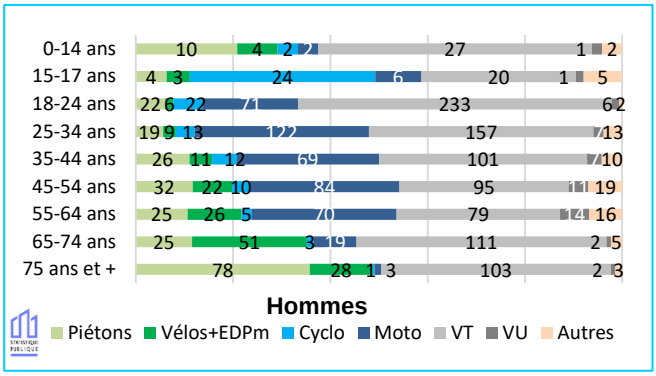
En 2020, en termes de mortalité par million d'habitants, la moyenne est de 39 tués/Mhab. Les classes d'âge les plus à risque sont les 18-19 ans et les 20-24 ans chez les hommes avec pour chacun 135 tués/Mhab. Chez les femmes pour ces deux même classes d'âge, les ratios sont respectivement de 35 et 33 tués/Mhab. Les séniors ont une mortalité très élevée, particulièrement chez les hommes. La classe d'âge la plus protégée est celle des enfants âgés de 0 à 14 ans, avec 6 tués/Mhab.

Auteurs présumés d'accidents mortels

84 % des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM en France métropolitaine en 2020) et **93 % des conducteurs alcoolisés** impliqués dans un accident mortel **sont des hommes.** Deux causes principales d'accidents chez les **conducteurs hommes** APAM sont relevées : **la vitesse** excessive ou inadaptée (33 %) et **l'alcool** (21 %). Les autres causes interviennent dans moins de 10 % des cas. Chez **les conductrices** APAM, les **causes relevées sont plus diverses.** La vitesse excessive ou inadaptée est citée dans 16% des cas - donc deux fois moins fréquentes que chez les hommes. Mais l'inattention (18 %) et le non-respect des priorités (17 %) sont quant à elles plus fréquentes. L'alcool est la quatrième cause relevée (8 % des cas).

Répartition des personnes tuées de chaque classe d'âge selon le mode de déplacement





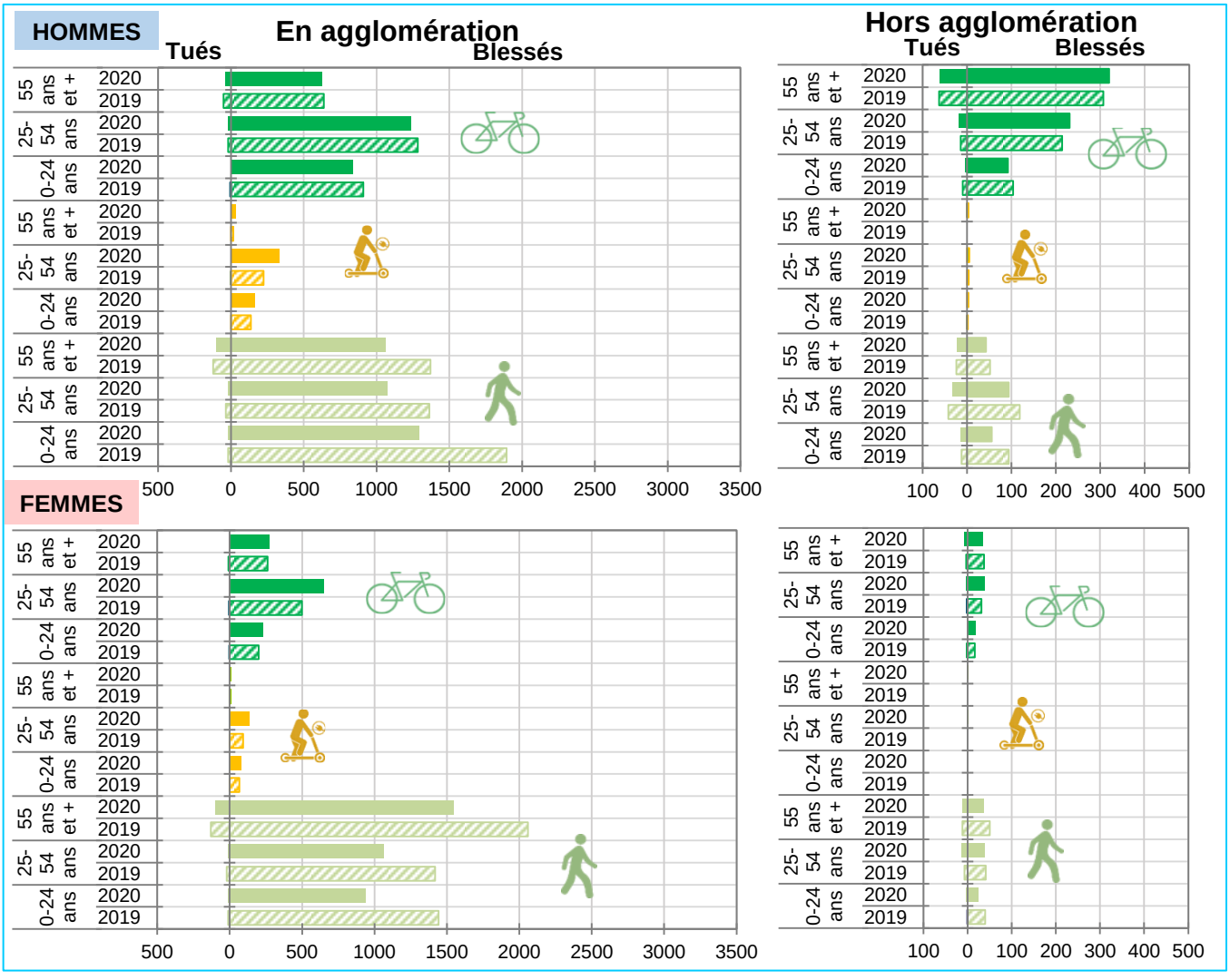
Âge et mode de déplacement

La répartition de chaque mode de déplacement parmi les personnes tuées varie fortement selon l'âge et le genre. Les 15-17 ans hommes sont ainsi surreprésentés dans la mortalité des cyclomotoristes. De plus, la mortalité en motocyclettes concerne principalement les hommes entre 18 et 64 ans. Enfin, les séniors constituent une grande partie des piétons tués, notamment chez les femmes.

Évolution de l'accidentalité des modes doux

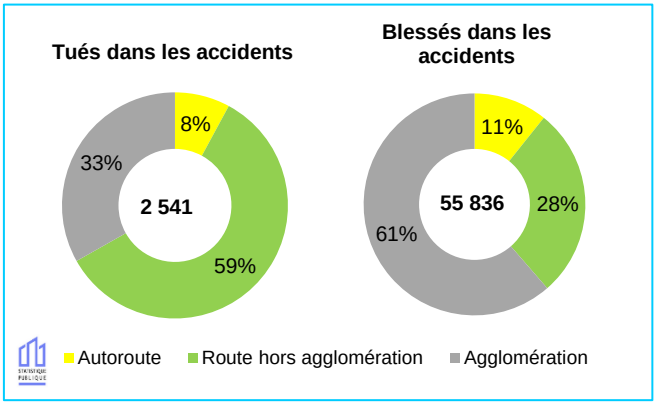
Entre 2019 et 2020, si la baisse de la mortalité des piétons a été forte (-19 %), celle des cyclistes a été plus faible (-5 %), et des évolutions fortes dans l'accidentalité ont pu être observées selon le milieu et le genre. Ainsi, le nombre de femmes cyclistes âgées entre 25 et 54 ans et blessées en agglomération a augmenté de près de 30 % en 2020 par rapport à 2019. Cela traduit une hausse de la pratique du vélo chez les femmes de la classe active pour se déplacer en agglomération.

En revanche, chez les hommes, l'enjeu se trouve principalement hors agglomération pour les 55 ans et plus. Cela traduit une augmentation de la pratique du vélo de loisir pour cette classe de la population.

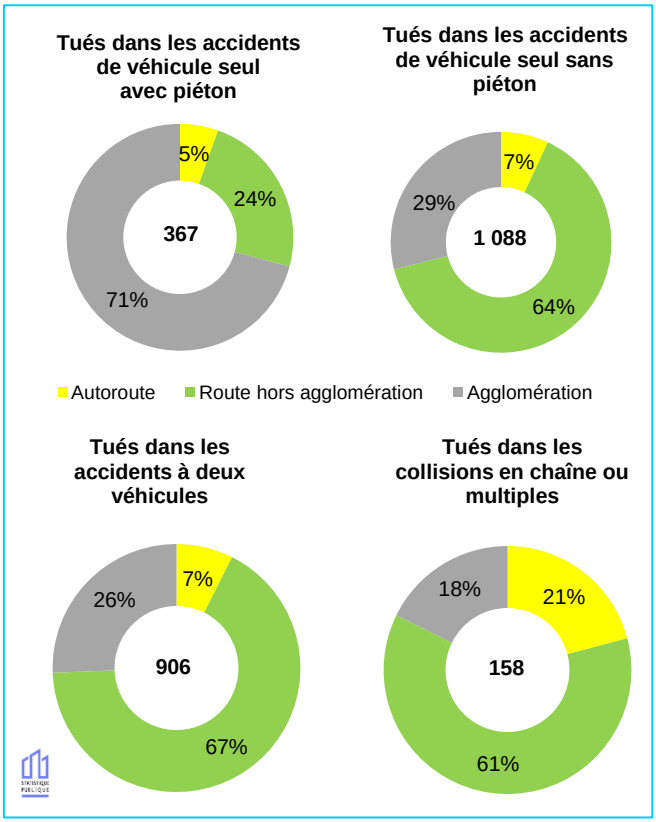


La typologie des accidents

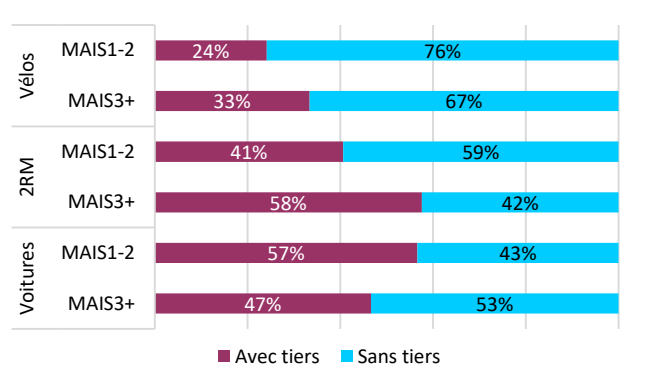
Répartition des personnes tuées et des blessés selon le milieu routier



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



Répartition des personnes blessées (estimation nationale de l'Université Gustave Eiffel) selon la présence d'un tiers ou non dans l'accident



Sources : BAAC redressés via le Registre du Rhône, estimation nationale sur l'année 2017

Selon le milieu routier

Deux tiers des accidents mortels a lieu hors agglomération (59 % des personnes tuées le sont sur une route hors agglomération et 8 % sur autoroute). 61 % des blessés enregistrés par les forces de l'ordre (BAAC) le sont en agglomération.

De 2010 à 2019, la mortalité a augmenté de + 3 % sur autoroute et a plus baissé sur les routes hors agglomération (- 25 %) qu'en agglomération (- 8 %).

Entre 2019 et 2020, la mortalité a fortement baissé (- 22 %) avec des intensités différentes selon le milieu routier :

- baisse de - 26 % sur routes hors agglomération : 1 497 personnes tuées en 2020, soit 519 de moins qu'en 2019 ;
- baisse de - 25 % sur autoroute : 201 personnes tuées en 2020, soit 68 de moins qu'en 2019 ;
- mais baisse deux fois moins forte, - 12 %, en agglomération : 843 personnes tuées en 2020, soit 120 de moins qu'en 2019.

La gravité des accidents est plus élevée hors agglomération (source BAAC) :

- 10 personnes tuées pour 100 blessés hors agglomération ;
- 3 personnes tuées pour 100 blessés sur autoroute : cette valeur intermédiaire s'explique par les caractéristiques de la voirie (sens de circulation séparés, carrefours dénivelés) et les restrictions d'usage (piétons, vélos, véhicules lents) qui rendent l'autoroute plus sûre malgré des vitesses pratiquées élevées ;
- 2 personnes tuées pour 100 blessés en ville (des vitesses moindres, et donc la violence des chocs est plus faible).

Les collisions

3 typologies d'accident regroupent 93 % des tués :

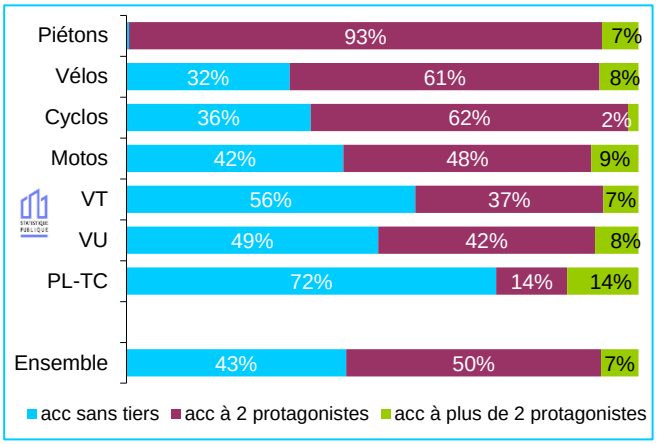
- **43 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers (un véhicule seul sans piéton) ;**
- **35 %** dans un accident à 2 véhicules sans piéton ;
- **14 %** dans un accident à un seul véhicule contre piéton.

Les accidents les plus graves mettent en jeu des vitesses de choc élevées et des décélérations brutales :

- accidents de véhicules seuls où un obstacle fixe (arbre, poteau, mur, pile de pont) est souvent heurté (9 personnes tuées pour 100 blessés) ;
- chocs frontaux, dans lesquels les vitesses des deux véhicules s'additionnent (7 personnes tuées pour 100 blessés).

Selon les estimations du Registre du Rhône, une forte majorité des blessés en vélo et des blessés légers en 2RM relèvent d'accidents sans tiers. En revanche, lorsqu'un tiers est impliqué, les accidents sont couramment plus graves. Pour les usagers de VT, la tendance est inversée, avec une gravité en moyenne moindre lorsqu'un tiers est présent dans l'accident.

Répartition des personnes tuées selon leur mode de déplacement et le nombre de protagonistes



Exemple de lecture : 32 % des cyclistes tués le sont dans un accident sans tiers.

Répartition des personnes tuées dans les accidents sans et avec tiers par catégorie d'usagers

	Tués de ce mode			Tués dans acc avec ce mode		
	Nb (A)	**dont dans acc sans tiers** (B)	**%** (B) / (A)	**Nb** (C)	**dont tués du mode** (D)	**%** (D) / (C)
Piéton	391	2	1%	403	391	97%
Vélo	185	59	32%	193	126	65%
Cyclo	100	36	36%	104	64	62%
Moto	479	203	42%	503	276	55%
VT	1 243	701	56%	1 839	542	29%
VU	59	29	49%	210	30	14%
PL	33	23	70%	304	10	3%
TC	3	3	100%	33	0	0%

Exemple de lecture : Parmi les 479 motocyclistes tués en 2020, 203 (42 %) l'ont été dans un accident sans tiers. Parmi les 503 tués dans un accident impliquant une moto, 276 sont des motards (cela représente 55 % des 503 tués).

Les usagers impliqués

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

43 % des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers. Parmi les 1 243 automobilistes tués, 56 % le sont dans des accidents sans tiers, et 42 % pour les 479 motocyclistes décédés.

Dans les accidents mortels impliquant un usager d'un **mode actif** (piéton ou cycliste) et un autre véhicule, les cyclistes représentent 97 % des usagers tués et les piétons 99 %.

Dans les accidents mortels **impliquant un 2RM** et un autre véhicule, la personne tuée est l'usager du 2RM dans la majorité (96 %) des cas (294 usagers 2RM tués, 14 piétons, 4 cyclistes et un automobiliste).

Dans les accidents mortels en collision **avec une voiture de tourisme**, 967 personnes ont été tués, dont 234 piétons, 67 cyclistes, 193 usagers 2RM, 457 automobilistes.

En cas de collision avec **un véhicule lourd** (PL et TC) et un véhicule plus léger, c'est l'autre usager qui est tué (1 usager PL tué contre 255 dans un autre véhicule lourd – et 4 usagers PL lors d'accident PL-PL).

Dans les accidents **en multi collision** (au moins 3 véhicules), les automobilistes et les 2RM sont plus touchés (respectivement 85 et 46 sur 185 tués).

Entre 2019 et 2020, la mortalité dans les accidents de véhicule seul sans piéton a le moins baissé : - 16 % (contre - 24 % pour ceux à 2 véhicules)**.**

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

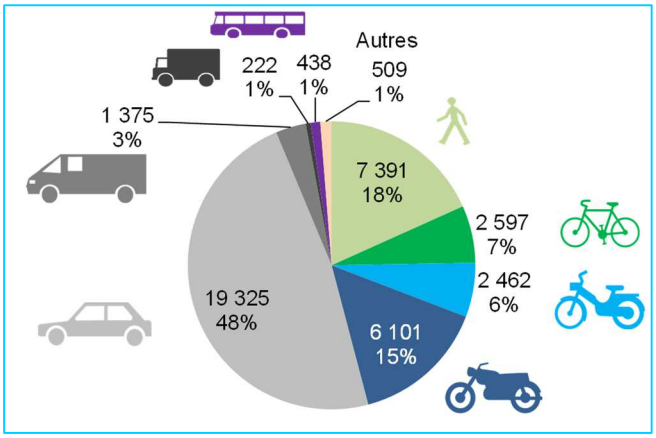
	Piéton		Vélo + EDPm		Cyclo		Moto		VT		VU		PL		TC		Autre		Total	
	Agglo	Hors Agglo	Agglo	Hors Agglo	Agglo	Hors Agglo	Agglo	Hors Agglo	Agglo	Hors Agglo	Agglo	Hors Agglo	Agglo	Hors Agglo	Agglo	Hors Agglo	Agglo	Hors Agglo	Agglo	Hors Agglo
ACCIDENT SANS TIERS	2	0	28	31	21	15	74	129	162	539	8	21	4	19	2	1	16	18	317	773
COLLISION AVEC																				
Piéton	0	0	1	0	0	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0
Vélo+EDPm	5	0	2	2	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	3
Cyclo	1	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	3
Moto	10	3	0	4	1	2	2	4	0	1	0	0	0	0	0	0	10	3	13	14
VT	155	79	29	38	17	22	52	102	28	233	2	3	0	1	0	0	2	8	285	486
VU	30	9	6	4	4	2	11	12	2	32	2	3	0	0	0	0	0	0	55	62
PL	32	11	11	3	3	1	9	16	14	114	0	11	1	3	0	0	0	1	70	160
TC	8	0	2	0	2	0	3	2	1	10	0	1	0	0	0	0	0	0	16	13
Autre	13	5	4	6	4	3	2	9	8	11	3	0	0	0	0	0	0	1	34	35
MULTICOLLISION	7	21	3	11	0	2	16	28	8	77	1	4	0	5	0	0	1	1	36	149
TOTAL	263	128	86	99	53	47	173	306	226	1017	16	43	5	28	2	1	30	32	843	1 698

Exemple de lecture du tableau – colonne moto : parmi les 306 motocyclistes tués hors agglomération, 129 l'ont été lors d'un accident sans tiers, 4 dans une collision avec une autre moto, 102 lors d'une collision avec une voiture de tourisme, 28 lors d'une multi collision, etc.
Le « Hors agglo » comprend ici également les autoroutes.

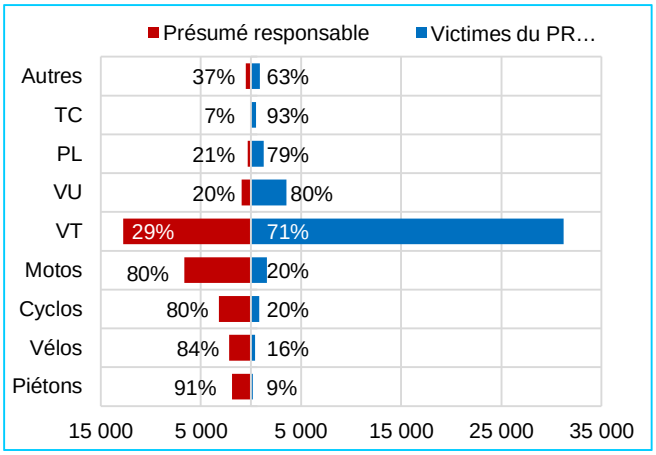
Les victimes

Lors de l'enregistrement d'un accident corporel, les forces de l'ordre définissent un "présumé responsable" (PR) de cet accident (conducteur ou piéton). On définit, les victimes comme les personnes impliquées dans l'accident et non « présumé responsable » : les conducteurs non PR, tous les passagers et les piétons non PR.

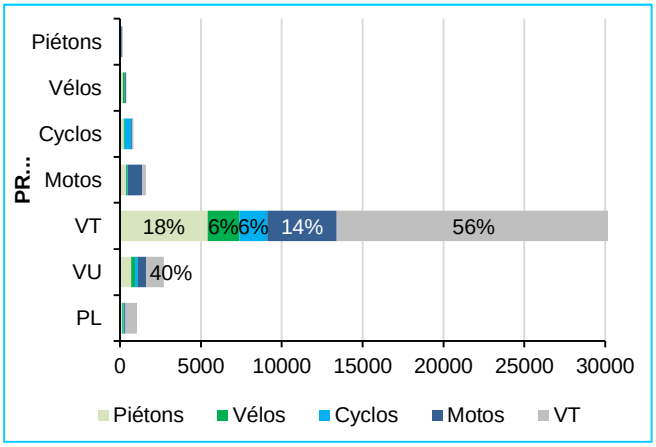
Victimes (tués + blessés) de l'échantillon « non responsables » selon leur mode de déplacement



Nombre de « présumés responsables » et de leurs victimes selon le mode déplacement du PR



Mode de déplacement des victimes d'un « présumé responsable », selon son mode de déplacement



L'analyse des victimes est basée sur l'année 2019, année de référence avant la crise sanitaire liée à la pandémie de la COVID-19.

En 2019, 56 016 accidents corporels comptent 70 490 blessés et 3 244 tués, parmi ces 73 734 victimes, 40 420 ont été identifiées comme non « présumées responsables » (PR).

Des victimes tuées ou blessées

Près de la moitié (48 %) des victimes tuées ou blessées dans un accident corporel était dans un véhicule de tourisme (VT).

7 391 victimes (18 %) sont des piétons et 6 101 victimes (15 %) sont des motocyclistes.

Dans un accident corporel impliquant un PR conduisant un VT, 71 % des tués ou blessés sont victimes des 29 % « présumés responsables ».

Plus de 6 600 tués ou blessés conduisant une moto sont dits responsables de 1 600 victimes (20 %).

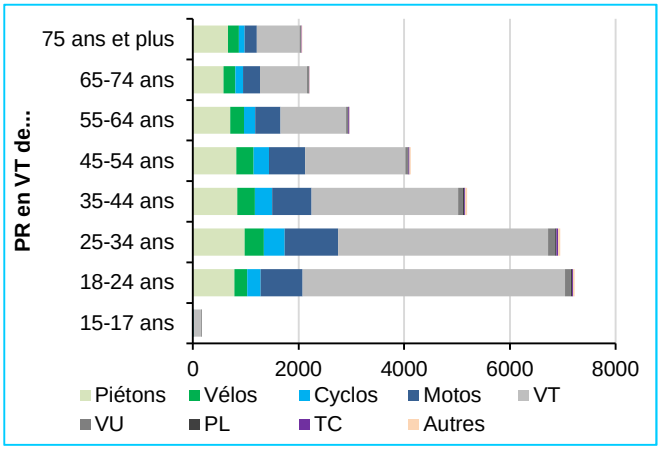
Victime de qui ?

Plus de 30 000 personnes sont victimes d'un « présumé responsable » conduisant un VT. 56 % de ces victimes sont des occupants de VT (près de 17 000, soit 88 % des 19 325 victimes en VT), 18 % sont des piétons (5 400 victimes soit 73 % des 7 391 victimes piétons) et 14 % sont des motocyclistes (plus de 4 200 victimes, soit 70% des 6 101 victimes en moto).

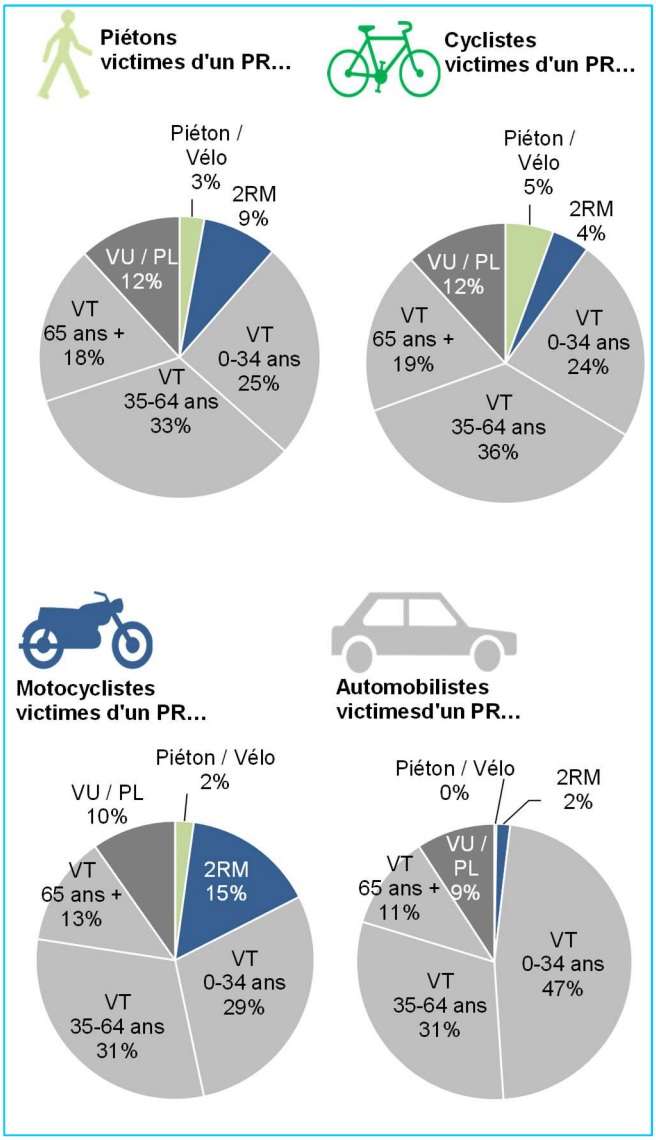
Les victimes d'automobilistes sont tuées ou blessées par des « présumés responsables » de 18-34 ans : 23 % par ceux de 18-24 ans et 22 % par ceux de 25-34 ans. Près des deux tiers des victimes de ces PR sont des automobilistes.

Plus l'âge du PR conduisant un VT avance, plus la part de ses victimes piétons augmente. Les victimes piétons représentent 11 % des victimes tuées ou blessées par un PR en VT de 18-24 ans contre près d'un tiers de celles d'un PR de VT de 75 ans et plus.

Mode de déplacement des victimes selon l'âge du PR en VT



Répartition des « présumés responsables » pour les victimes Piétons, Vélos, Motos et VT



Les victimes et leurs antagonistes

Le graphe ci-contre expose pour chaque catégorie de victimes (piétons, cyclistes, motocyclistes, et automobilistes) le profil de la personne considérée comme « présumée responsable » de son accident.

Les **piétons et les cyclistes** sont **principalement victimes d'automobilistes** « présumés responsables » âgés de 35-64 ans (respectivement 33 % et 36 %) ou de moins de 35 ans (respectivement 25 % et 24 %).

9 % des piétons sont victimes de deux-roues motorisés (2RM) contre 4 % des victimes cyclistes.

73 % des **motocyclistes** sont **victimes** d'un « présumé responsable » conduisant **un VT**. 15 % sont victimes d'un usager de 2RM « présumé responsable » (le passager est considéré comme la victime de son conducteur notamment si ce dernier est « présumé responsable » de l'accident).

Les automobilistes sont victimes d'autres automobilistes dans 89 % des cas. Près de **la moitié** (47 %) des victimes automobilistes sont tuées ou blessées par un automobiliste « présumé responsable » **de moins de 35 ans**.

Les victimes en véhicule utilitaire (VU) sont tuées ou blessées par des « présumés responsables » conduisant un VU, de plus en plus de VU sont utilisés pour transporter des personnes, les victimes seraient des passagers du conducteur « présumé responsable ».

Les victimes usagers de poids lourds (PL), protégées par la carrosserie du PL, ne peuvent être blessées que lorsque l'antagoniste est lui-même dans un véhicule assez lourd, ce qui explique la répartition des « présumés responsables » les concernant exposée ci-dessous.

Les victimes en transports en commun (TC) sont également essentiellement des passagers du conducteur « présumé responsable » conduisant l'autocar ou l'autobus.

Victimes d'un « présumé responsable » selon le mode de déplacement

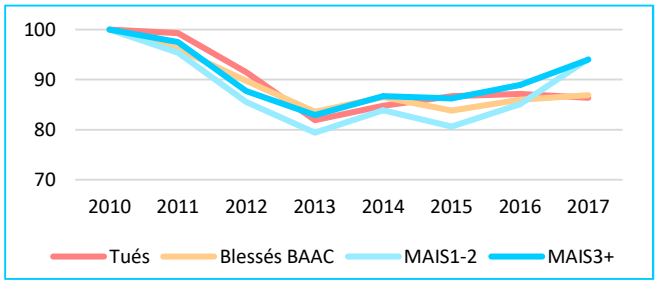
PR... \ Victimes...								Autres
	24	26	24	64	27	2	2	9	
	178	118	12	70	21	1		8	3
	237	50	396	69	68	7	2		
	374	62	33	882	240	18	3	1	7
	5 414	1 973	1 724	4 278	16 968	468	100	121	160
	694	230	184	524	1 070	765	30	27	31
	143	74	35	81	705	92	83	43	12
	135	15	12	26	73	11		213	2
Autres	192	49	42	107	153	11	2	16	294

Gravité des blessures

Le nombre de blessés graves MAIS 3+[1] est estimé à **19 600** en 2017, soit **6 blessés graves pour 1 tué.**

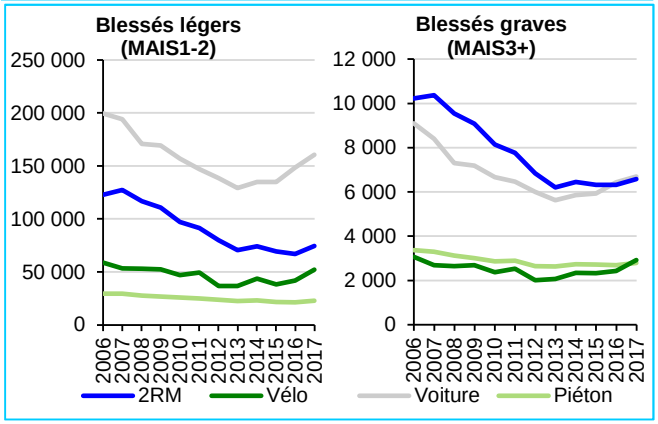
Les résultats sont donnés selon l'échelle des lésions AIS (Abbreviated Injury Scale) version 2005 et non plus selon sa version antérieure. De plus, le modèle de redressement utilisé par le Registre du Rhône a évolué, ce qui a amené un rebasement des données de 2006 à 2017. Ces deux raisons expliquent la baisse du nombre de blessés graves estimé par la méthode de redressement.

Évolution en base 100 du nombre de tués, et du nombre de blessés selon la gravité et la source



Source : Registre du Rhône et données BAAC

Evolution 2006-2017 du nombre de blessés MAIS1-2 (légers) et MAIS3+ (graves) selon l'estimation nationale basée sur le Registre



Estimations du nombre de blessés en France métropolitaine en 2017

			MAIS 3+	MAIS 1-2	% MAIS 3+ / MAIS 1+
Type d'usager	Piétons	Avec tiers	2 786	22 662	10,9%
	Vélo	Avec tiers	970	12 521	7,2%
		Sans tiers	1 940	39 420	4,7%
	2RM	Avec tiers	3 796	30 156	11,2%
		Sans tiers	2 793	44 102	6,0%
	Voiture	Avec tiers	3 122	90 877	3,3%
		Sans tiers	3 578	69 670	4,9%
	Autre	Avec tiers	206	3 983	4,9%
		Sans tiers	367	4 648	7,3%
Âge		00-13	1 141	24 159	4,5%
		14-19	3 097	55 937	5,2%
		20-29	3 802	80 070	4,5%
		30-39	2 495	46 107	5,1%
		40-49	2 377	40 218	5,6%
		50-59	2 441	34 275	6,6%
		60-69	1 799	19 949	8,3%
		70+	2 407	17 323	12,2%
Sexe		Femmes	4 963	114 902	4,1%
		Hommes	14 596	203 136	6,7%

Au sein de l'Université Gustave Eiffel (anciennement Ifsttar), le Registre du Rhône vise depuis 1995 à recenser l'ensemble des victimes d'accident de la route survenu dans le Rhône. Les données émanent directement de 245 services hospitaliers qui prennent en charge les blessés, qu'ils soient hospitalisés, ou uniquement traités aux urgences.

Une estimation nationale des blessés

Le nombre de blessés enregistrés dans les BAAC est sous-estimé en France car les forces de l'ordre ne sont pas forcément appelées sur les lieux d'un accident de la route s'il n'y a pas de tué. Le Registre du Rhône permet ainsi de mieux quantifier le nombre réel de blessés de la route en France grâce à une modélisation construite en le rapprochant du BAAC sur le département du Rhône, suivi d'une projection nationale. Pour 2017, l'Université Gustave Eiffel estime ainsi à **318 000 le nombre de blessés légers (MAIS 1-2)** et **19 600 le nombre de blessés graves (MAIS3+[1])** sur les routes de France métropolitaine**.** L'évolution du nombre de victimes (tués et blessés) est cohérente entre les différentes sources.

Au niveau national, **63 % des blessés MAIS 3+ seraient des usagers vulnérables** (piétons, cyclistes et 2RM). Les usagers de deux-roues motorisés, qui représentent 1,3 % du temps total passé en circulation tous modes confondus[2], paient un lourd tribut avec près de 6 600 blessés graves en 2017, soit presque autant que les automobilistes, qui représentent pourtant, avec les utilisateurs de VU, 69,1 % du temps total de déplacement. Les blessés graves à vélo ou à pied sont au même niveau, avec respectivement 2 900 et 2 800 en 2017 pour 2,3 % et 17,8 % du temps total passé en déplacement.

Pour les blessés légers (MAIS 1-2), les usagers vulnérables représentent 47 % des victimes. En 2017 on estime qu'environ 161 000 automobilistes ont été blessés avec un MAIS compris entre 1 et 2, pour environ 74 000 usagers de 2RM et 52 000 cyclistes.

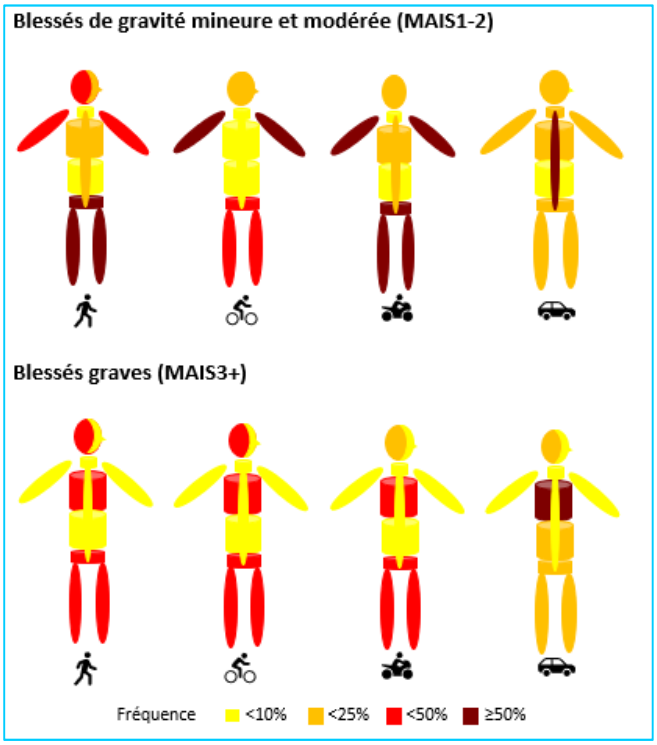
Gravité selon la présence d'un tiers

La gravité des accidents peut varier en fonction du mode de déplacement des usagers, de leur âge, de leur sexe, mais également de la présence d'un usager tiers dans l'accident. Ainsi, les usagers vulnérables ont des accidents couramment plus graves lorsqu'un tiers est impliqué dans l'accident. Ainsi, pour les usagers de 2RM, si 6,0 % des victimes d'accidents ont des lésions MAIS3+ lorsqu'aucun tiers est impliqué, ce nombre monte à 11,2 % dans le cas contraire. Avec 10,9 % des blessés MAIS3+ parmi l'ensemble des blessés, les piétons ont également une gravité élevée en cas d'accident. Pour les usagers de VT, le phénomène est inversé, avec des blessures en moyenne plus graves dans les accidents sans tiers.

[1] MAIS 3+ : la lésion la plus grave (AIS maximum ou MAIS) d'une victime à un score supérieur ou égal à 3 sur l'échelle AIS. Il s'agit de la définition du blessés grave, cf. page 198

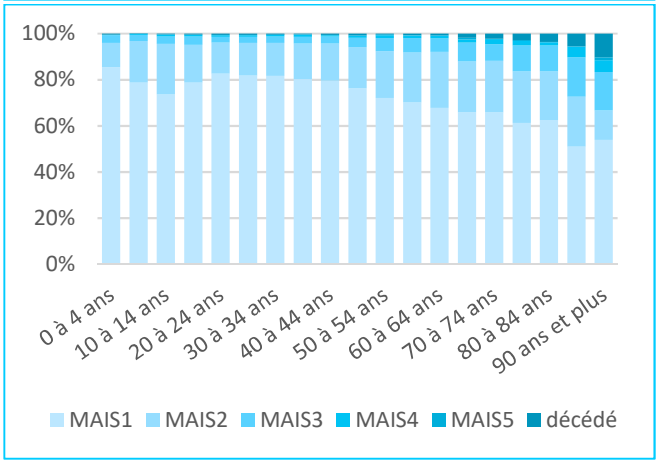
[2] EMP (Enquête Mobilité des Personnes) 2018-2019, SDES 2021

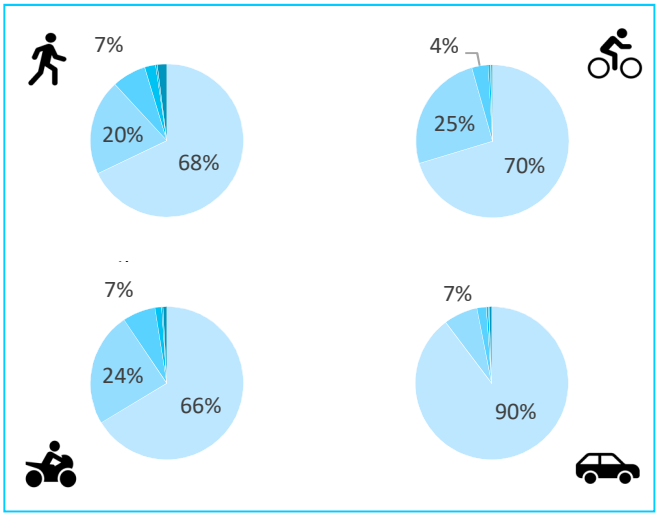
Localisation des lésions des blessés



Source : Registre du Rhône 2015-2019 (43 908 victimes non décédées). *Une victime peut être atteinte sur plusieurs zones.*

Gravité des blessures selon l'âge et le mode de transport





Localisation des blessures

Concernant les blessés de gravité mineure ou modérée (MAIS1-2), la moitié des occupants de voiture présentent des atteintes de la colonne vertébrale (51 %). Les usagers de deux-roues à moteur présentent majoritairement des lésions orthopédiques : membres inférieurs et/ou bassin (66 %), puis membres supérieurs (52 %). Les cyclistes ont des lésions traumatiques qui siègent le plus souvent au niveau des membres supérieurs (57 %), des membres inférieurs et du bassin (40 %). Les piétons sont majoritairement atteints aux membres inférieurs (67 %), aux membres supérieurs (41 %) et à la tête (27 %).

Les atteintes graves (MAIS3+) se situent principalement aux membres inférieurs et au bassin, au thorax et à la tête, et dans une moindre mesure à l'abdomen. Plus de la moitié des automobilistes gravement blessés le sont au thorax (56 %), puis aux membres inférieurs et au bassin (23 %), à la tête (22 %) et à l'abdomen (16 %). Les atteintes graves des piétons et des cyclistes se situent majoritairement aux membres inférieurs et au bassin (respectivement 49 % et 42 %), puis à la tête (34 % et 27 %) et au thorax (27 % et 28 %). Les usagers de deux-roues à moteur présentent principalement des atteintes des membres inférieurs et du bassin (47 %) et du thorax (41 %), et plus rarement des atteintes de la tête (13 %).

Gravité détaillée selon les usagers

La probabilité qu'une victime souffre de blessures graves ou décède augmente avec l'âge. Seulement 15 % des enfants de moins de 5 ans sont atteints de lésions modérées à graves (MAIS2 ou plus), alors que c'est le cas de près de la moitié des personnes âgées de 85 ans et plus, essentiellement de par leur plus grande fragilité physiologique en cas de choc.

Les piétons, cyclistes et usagers de deux-roues à moteur comptent une proportion importante de blessés modérés (MAIS2) et graves (MAIS3+) comparés aux automobilistes, du fait de l'absence de carrosserie.

Parmi les survivants, la part des victimes avec atteintes sévères (MAIS4+) est plus élevée chez les hommes (1,0 % vs 0,6 % chez les femmes), les piétons et les usagers de deux-roues motorisé (respectivement 2,3 % et 1,4 % vs 0,5 % chez les cyclistes et les automobilistes). Ces patients sévèrement atteints, généralement orientés dans une structure d'urgence vitale, présentent en majorité des atteintes cranio–encéphaliques, thoraciques et abdomino-pelviennes.

Les séquelles traumatiques

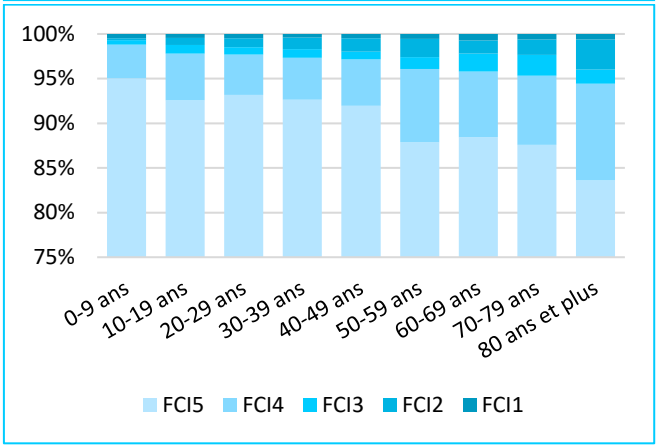
Dans le Registre du Rhône, les lésions sont codées selon une échelle internationale de gravité, l'Abbreviated Injury Scale (AIS). A chaque code AIS est adossé un score qui permet d'évaluer la gravité des séquelles : **l'index de capacité fonctionnelle (FCI[1])**. Il comprend 5 niveaux, 1 pour les déficits majeurs, 2 pour les graves, 3 pour les séquelles sérieuses, 4 pour les modérées et enfin 5 pour l'absence de déficience.

Capacité fonctionnelle et sexe

	Effectifs	FCI5	FCI4	FCI3	FCI2	FCI1
Femme	16 914	94,0%	3,8%	0,8%	1,1%	0,2%
Homme	26 401	90,5%	6,4%	1,2%	1,3%	0,6%

Source : Registre du Rhône (2015-2019, victimes non décédées).
Lecture : sur les 26 401 hommes victimes d'un accident de la route entre 2015 et 2019, pris en charge dans un service hospitalier du Rhône et non décédés, 6,4 % ont des séquelles modérées et 1,3 % des séquelles graves.

Capacité fonctionnelle et âge



Source : Registre du Rhône (2015-2019, victimes non décédées).

Capacité fonctionnelle et types d'usagers

	Effectifs	FCI5	FCI4	FCI3	FCI2	FCI1
Piéton	3 684	84,1%	10,0%	1,8%	2,8%	1,2%
Vélo	8 305	90,3%	7,4%	1,0%	0,7%	0,5%
2RM	8 396	85,2%	10,1%	1,9%	2,1%	0,7%
Voiture	18 985	97,4%	1,1%	0,4%	0,7%	0,3%
Total	43 315	91,9%	5,4%	1,0%	1,2%	0,5%

Source : Registre du Rhône (2015-2019, victimes non décédées).

Au total si les **séquelles majeures** sont neurologiques ou médullaires, les **séquelles les plus fréquentes** sont d'origine orthopédique.

Les séquelles des victimes des accidents de la route peuvent être difficilement quantifiables et donc moins souvent mises en avant. Pour autant, une partie des blessés ayant survécu à un accident devra faire face à des séquelles de gravité variable plus d'un an après la survenue de ses lésions.

Les niveaux de séquelles

Les séquelles majeures (FCI 1[1]) concernent 0,5 % des survivants. Ces séquelles sont majoritairement consécutives à des atteintes neurologiques (hémorragie ou hématome intracérébral) puis médullaires entrainant une tétraplégie (section moelle cervicale) ou paraplégie (section moelle dorsale). Dans une moindre mesure, ces atteintes séquellaires majeures sont d'origine orthopédique (lésion complète du plexus brachial, section du nerf sciatique).

Les déficiences graves (FCI 2) sont présentes chez 1,2 % des victimes. Elles sont principalement orthopédiques et sont les conséquences de fractures articulaires complexes, de luxations graves du genou, ou d'amputations. Plus rarement ont été retrouvées des atteintes graves de l'abdomen (lésion du pancréas, rupture de l'urètre).

Les séquelles sérieuses (FCI 3) ont été observées chez 1,0 % des blessés. Les lésions responsables sont majoritairement orthopédiques, conséquences des atteintes de l'articulation tibiotarsienne, médiotarsienne ou sous astragalienne. Viennent ensuite les lésions neurologiques (contusions parenchymateuses multiples du cerveau) et les atteintes de la face (lésion de l'oreille interne, des yeux).

Les séquelles modérées, classées FCI 4, concernent 5,4% des blessés. Ces victimes ont principalement des traumatismes orthopédiques. Les lésions fréquemment responsables sont les fractures de la tête du radius, et les fractures des malléoles.

La grande majorité des blessés (91,9 %) n'auront aucune conséquence fonctionnelle ou physiopathologique de leur lésion initiale.

Les caractéristiques des victimes avec séquelles

Les hommes sont davantage concernés par les séquelles que les femmes (9,5 % vs 6,0 % des survivants), quel que soit le niveau de déficience. La part des victimes qui conserveront des séquelles augmente avec l'âge : 5 % chez les enfants de moins de 10 ans, 16 % chez les personnes âgées de 80 ans ou plus survivant à un accident. Pour ce qui est des modes de déplacement, on retrouve les usagers vulnérables, avec des séquelles couramment plus graves pour les piétons et les usagers de 2RM.

[1] Le détail de l'échelle FCI (Functional Capacity Index) de gravité des séquelles est disponible en page 198.

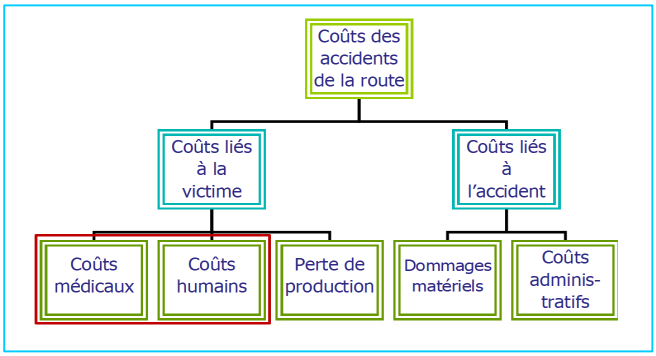
Le coût de l'insécurité routière

Les **valeurs tutélaires** de l'insécurité routière évoluent selon le PIB par habitant et sont actualisées chaque année. Elles s'élèvent en 2020 à :

- 3,331 millions d'euros pour une personne tuée,
- 416 338 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures,
- 16 654 euros pour un blessé léger,
- 5 107 euros pour les dégâts matériels (accident matériel ou corporel).

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

Décomposition des coûts des accidents de la route



Source : Projet Européen "Safetycube", 2017.

Estimation du coût total de l'insécurité routière 2020 et des coûts totaux de l'insécurité routière selon le rapport de la mission Quinet et le rapport VALOR

2020		Nombre	Quinet	VALOR
Valeurs tutélaires (k€)	Tué	-	3 331	5 350
	Blessé grave MAIS3+ *	-	416	830
	Blessé hospi non grave	-	416	669
	Blessé léger	-	17	27
	Dégât matériel	-	5	*5*
Coût (Md €)	Tué	**2 541**	8,5	13,6
	Blessé grave MAIS3+ *	**14 000**	5,8	11,6
	Blessé hospi non grave	**27 546**	11,5	18,4
	Blessé léger	**181 798**	3,0	4,9
	Dégât matériel	**1 787 376**	9,1	*9,1*
Coût total (Md €)	2020	-	37,9	57,6
	2019	-	51,3	77,8
	2010	-	49,4	76,2
Evol. valeurs	2010-2020	-	11,0%	11,0%
	2010-2019	-	18,2%	18,2%

*Les nombres de blessés graves MAIS3+ et d'accidents pour 2020 et 2019 sont estimés par l'ONISR selon les ordres de grandeur de l'extrapolation nationale Registre du Rhône et d'après les interventions des SDIS.
Les nombres de blessés hospitalisés et légers sont estimés selon la même méthode qu'en 2019.

Les coûts liés à l'insécurité routière ont été les premiers à être intégrés dans l'évaluation socio-économique des infrastructures de transports. Ils correspondent à différentes composantes : coûts médicaux et sociaux, perte de production, préjudice affectif, etc.

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

En 2020, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des prix unitaires (valeurs tutélaires) ci-contre, s'établirait à 29,7 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

- **8,5 Md€ au titre de la mortalité ;**
- **17,3 Md€ au titre des hospitalisations ;**
- **3 Md€ pour les victimes légères ;**
- **0,9 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 (1,02 millions d'accidents matériels déclarés en responsabilité civile en 2020 auprès des compagnies d'assurances[1] et une estimation de 590 000 dommages aux véhicules lors d'accidents à un véhicule) est estimé à 8,2 Md€.

Le coût total de l'insécurité routière serait de 37,9 Md€, soit 1,6 % du PIB, et -26 % de moins que le coût de l'insécurité routière en 2019.

La France a fait le choix de prendre 12,5 % de la valeur statistique de la vie humaine comme valeur pour le blessé hospitalisé de plus de 24 h et 0,5 % pour le blessé léger. Ces valeurs suivent les recommandations du projet européen HEATCO (Bickel, P., Friedrich, R., *et al*. 2006), qui suggérait de prendre un pourcentage de la valeur statistique de la vie humaine lorsqu'un calcul direct ne peut être effectué.

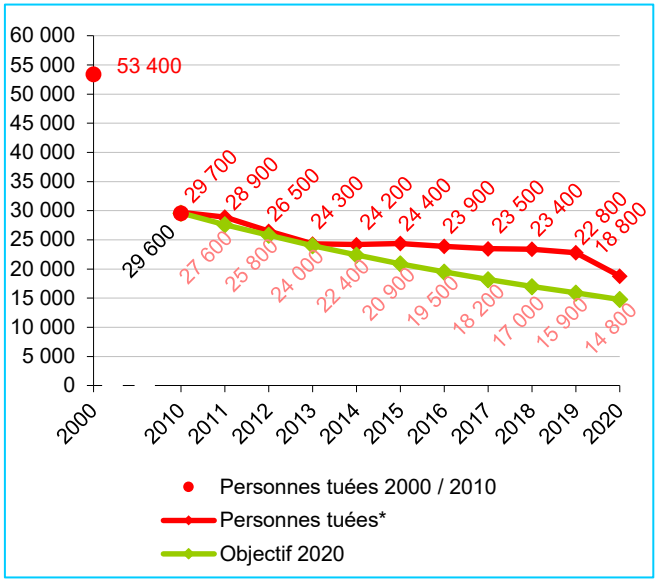
Le projet de recherche M-VASEM de l'Université Gustave Eiffel, intégré au projet européen VALOR, a produit une estimation de la valeur unitaire d'un tué ou d'un blessé grave sur l'ensemble des coûts supportés (voir page 151). Les résultats donnent une valeur de la vie statistique 1,6 fois plus importante, et une valeur du blessé grave 2 fois plus importante que celles établies par le rapport Quinet. En partant de ces chiffres, on peut estimer **un coût de l'insécurité routière à 57,6 Md€** en 2020.

En 2019, dernière année sans pandémie, l'évolution croissante des valeurs tutélaires depuis 2010 compensait la baisse de l'accidentalité routière sur la décennie.

[1] Source : Fédération Française de l'Assurance.

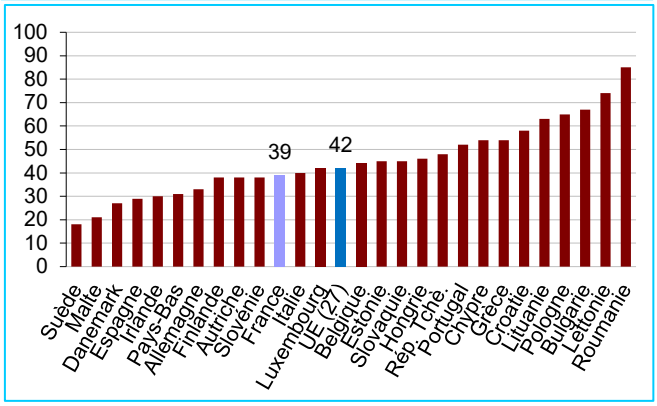
La France dans l'Europe de la sécurité routière

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



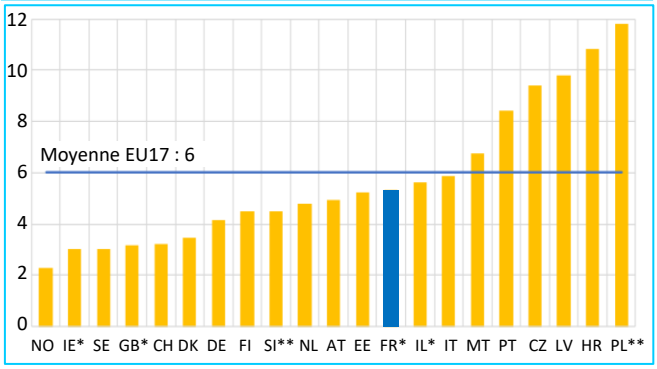
* Données 2020 provisoires, toutes années recalées sur 27 Etats, donc hors résultats du Royaume-Uni
Source : Commission européenne, DG-Move, juin 2021.

Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2020)



Source : Commission européenne, DG-Move, juin 2021.

Mortalité routière par milliard de véhicules.km en Europe (moyenne 2018-2020)



* Moyenne sur 2017-2019
** Moyenne sur 2016-2018
Source : ETSC, 14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2021.

Environ 1,35 million de personnes décèdent chaque année dans le monde sur les routes[1] dont 2 % dans l'Union européenne. Le bilan provisoire 2020 affiche **18 800 décès pour les 27 Etats membres de l'UE**, soit une baisse de - 19,3 % par rapport à 2019 (4 000 tués en moins). Cette baisse est du même ordre de grandeur qu'en France, et peut être en grande partie attribuée à l'impact de la crise sanitaire. Malgré cela, l'objectif fixé par l'UE de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020[2] n'a pas été atteint (- 37 %). Un nouvel objectif de diviser par deux la mortalité et les blessés graves a été fixé à l'horizon 2030[3].

La mortalité routière en Europe

D'après les premières estimations de 2020, les plus fortes baisses par rapport à 2019 se trouvent en Bulgarie (-26 %), ou encore en Belgique, en Italie, ou à Malte (-25 %). Sur la période 2010-2020, le seul pays de l'Union européenne à avoir atteint l'objectif fixé de -50 % de tués est la Grèce, avec une baisse de 54 %. Le Portugal, l'Espagne, ou encore la Hongrie étaient également proches de l'objectif avec respectivement des baisses de 47 %, 45 % ou 44 %. L'évolution de la France sur cette période à - 36% est proche de la moyenne européenne.

La part de la France dans la mortalité routière de l'UE 27 est de 13,5 %. Le nombre de personnes tuées dans l'UE par million d'habitants est passé de 67 à 42 entre 2010 et 2020. En France métropolitaine en 2020, ce ratio est de 39, légèrement inférieur à la moyenne de l'Union européenne, alors que l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume-Uni (hors EU) ont un ratio encore moindre. La France présente une mortalité routière rapportée au trafic inférieure à la moyenne de l'UE (5,3 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules sur les 3 années 2017, 2018,2019, 6 pour l'UE17 – figure ci-contre).

Selon les classes d'âge (EU27[4], 2019)

En 2019, en Europe, les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 10,6 % de la population mais 13,9 % de la mortalité routière. En France, alors qu'en 2010, ils représentaient 24,8 % de la mortalité pour 12,4 % de la population, ils représentent en 2019 19,6 % de la mortalité routière pour 11,8 % de la population. La mortalité moyenne rapportée à la population des seniors (personnes de 65 ans et plus), jusqu'à présent nettement inférieure en France à la moyenne européenne, s'en rapproche désormais depuis 2013. Les seniors représentent 27,9 % de la mortalité européenne pour 20,2 % de la population. En France, en 2019, ils représentent 26,2 % de la mortalité pour 20 % de la population ; contre 19,1 % de la mortalité en 2010.

[1] Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, OMS, 2018.
[2] *Towards a European road safety area – Policy orientations on road safety – 2011-2020*, Commission européenne, juillet 2010.
[3] EU Road Safety Policy Framework 2021-2030
[4] Les proportions de tués par classe d'âge sont calculées sans les chiffres de l'Irlande et de la Lituanie, indisponibles pour 2019.

Données d'exposition

Population (millions hab) (au 01/01/2019)	83,02	46,94	67,01	60,36	446,82	66,65
Superficie (milliers de km²)	357,1	506,0	551,5	301,3	4 470,6	243,8
Réseau autoroutier (km) (données 2018)	13 141	15 585	11 671	6 943	73 840	3 857
Réseau routier total (milliers de km) (données 2018)	230	667	1 104	257	4 930	423
Circulation (milliards véh-km) (données 2017)	749,6	244,7	620,0	/	/	526,4
Motorisation (VL/1000 hab) (données 2018)	567	513	478	646	530	488
Parc VL (millions veh) (données 2017)	47,1	24,1	32	39,0	236,7	32,5
Parc 2RM (millions veh) (données 2017)	4,4	5,4	3,0	9,4	34,5	1,3
VMA autoroute	130 conseillé	120	110-130	110-130	/	112

Source : Commission européenne, Statistical pocketbook année 2020, Transports européens en chiffres, 2021.

Mortalité par million d'habitants

En 2000	91	144	137	124	/	61
En 2015	43	36	54	56	55	28
En 2018	39	39	50	55	52	28
En 2019	37	37	50	53	51	28
Estimation 2020	33	29	39	40	42	24

Source : Commission européenne, DG-Move, juin 2021.

Mortalité routière par catégorie d'usagers

Automobilistes	1364	641	1622	1411	9907	770
Tués automobilistes / Total	45%	37%	50%	44%	44%	43%
2RM	605	466	749	786	4102	346
Tués 2RM / Ttotal	20%	27%	23%	25%	18%	19%
Cyclistes	445	80	187	253	2014	102
Tués cyclistes / Total	15%	5%	6%	8%	9%	6%
Piétons	421	381	483	534	4533	487
Tués piétons / Total	14%	22%	15%	17%	20%	27%
Total 2018	3046	1755	3244	3173	22414	1808

Source : CARE database, données 2019

Mortalité routière par âge

Tués 15-17 ans	66	34	87	67	473*	40
Tués 15-17 ans / Total	2,2%	1,9%	2,7%	2,1%	2,1%*	2,2%
Population 15-17 ans / Total	2,8%	3,0%	3,7%	2,8%	3,1%	3,2%
Tués 18-24 ans	363	138	549	339	2681*	236
Tués 18-24 ans / Total (%)	11,9%	7,9%	16,9%	10,7%	11,8%*	13,1%
Population 18-24 ans / Total	7,6%	6,8%	8,0%	6,9%	7,5%	8,5%
Tués 15-24 ans	429	172	636	406	3154*	276
Tués 15-24 ans / Total	14,1%	9,8%	19,6%	12,8%	13,9%*	15,3%
Population 15-24 ans / Total	10,4%	9,8%	11,8%	9,8%	10,6%	11,8%
Tués ≥ 65 ans	1 037	492	849	994	6360*	552
Tués ≥ 65 ans / Total	34,0%	28,0%	26,2%	31,3%	27,9%*	30,5%
Population ≥ 65 ans / Total	21,5%	19,4%	20,0%	22,9%	20,2%	18,4%

Source : CARE database, données 2019
*Données sur l'UE25 sans l'Irlande et la Lituanie, dont les données par classes d'âge sont manquantes en 2019

Mortalité routière par réseau

Routes hors agglo	1 110	896	1 944	1 532	10 519	1 043
Tués routes hors agglo / total	36,4%	51,1%	59,9%	48,3%	46,9%	57,7%
Routes en agglo	795	519	1 037	1 331	7 672	667
Tués routes en agglo / total	26,1%	29,6%	32,0%	41,9%	34,2%	36,9%
Autoroutes	356	340	263	310	1 937	98
Tués autoroutes / total	11,7%	19,4%	8,1%	9,8%	8,6%	5,4%

Source : CARE database, données 2019

Analyse comparative (EU27)

Depuis 2000, la mortalité routière en France est dans la moyenne européenne. En 2020, elle est légèrement inférieure à celle de l'UE27 avec 39 personnes tuées par million d'habitants, indicateur retenu pour les comparaisons. Parmi les pays voisins pour cette année particulière, l'Allemagne compte 33 personnes tuées par million d'habitants, l'Espagne 29 et l'Italie 40. Le Royaume-Uni, qui ne fait plus partie de l'UE, en compte 24. Les disparités sont encore plus fortes concernant la mortalité des jeunes. Si la mortalité rapportée à la population des 65 ans et plus est inférieure en France, par rapport aux quatre autres pays comparés, celle des 15-24 ans est très supérieure, même si l'écart s'est bien réduit depuis 2010.

La France présente des spécificités territoriales qui rendent les comparaisons difficiles. Sa population est équivalente à celle de l'Italie et du Royaume-Uni, et inférieure à celle de l'Allemagne. Pourtant la superficie de la France et la longueur du réseau routier français sont beaucoup plus importantes : entretenir et améliorer un tel réseau routier représente un coût conséquent pour le contribuable français et limite la part de réseau qu'il est possible de passer à haut niveau de service. Le volume de trafic global en France est moindre qu'en Allemagne mais supérieur à celui du Royaume-Uni. Mais de par sa taille, le réseau routier français est mieux à-même de l'absorber. La circulation est moins dense, ce qui favorise des vitesses moyennes plus élevées. En Allemagne et au Royaume-Uni, malgré des vitesses maximales autorisées supérieures à la France sur routes hors agglomération, les vitesses y sont souvent assez contraintes dans les faits par la congestion et la densité de circulation. 60 % de la mortalité intervient en France sur les routes hors agglomération, un taux supérieur aux quatre pays cités (Allemagne, Espagne, Italie et Royaume-Uni). Les autoroutes comptent 8,1 % de la mortalité en France, pour 11,7 % en Allemagne : le linéaire des autoroutes françaises n'est inférieur que de 11,2 % mais la vitesse y est limitée à 130 km/h. 27 personnes sont décédées en Allemagne pour 1 000 km d'autoroutes, contre 23 en France.

En 2019, la part des usagers de deux-roues motorisés dans la mortalité en France (23 %) est l'une des plus fortes de l'UE. Elle est presque identique à celle de l'Italie (25 %) malgré un parc nettement moindre (estimé en 2019 à 3 millions en France contre 9,4 millions en Italie). La mortalité cycliste en Allemagne est plus du double de celle observée en France, et supérieure à la moyenne européenne.

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





Analyses territoriales

Les régions de France métropolitaine 30

Indicateurs régionaux de sécurité routière 31

Les départements de France métropolitaine 32

Indicateurs départementaux de sécurité routière 34

Le réseau routier des Conseils Départementaux 36

Indicateurs de sécurité routière sur RD 37

Les territoires ruraux 38

Les autoroutes 40

Les routes hors agglomération 42

Les territoires urbains 44

Indicateurs urbains de sécurité routière 47

Les routes et rues en agglomération 48

Les accidents contre obstacles fixes 50

Études locales en France métropolitaine 52

Accidentalité des 2RM dans les Bouches-du-Rhône et en Corse 52

Le risque routier professionnel en Bourgogne-Franche-Comté 53

Mobilité des personnes âgées en Bourgogne-Franche-Comté et dans la Métropole Européenne de Lille 54

Crise sanitaire et aménagements piétons ou cyclistes 55

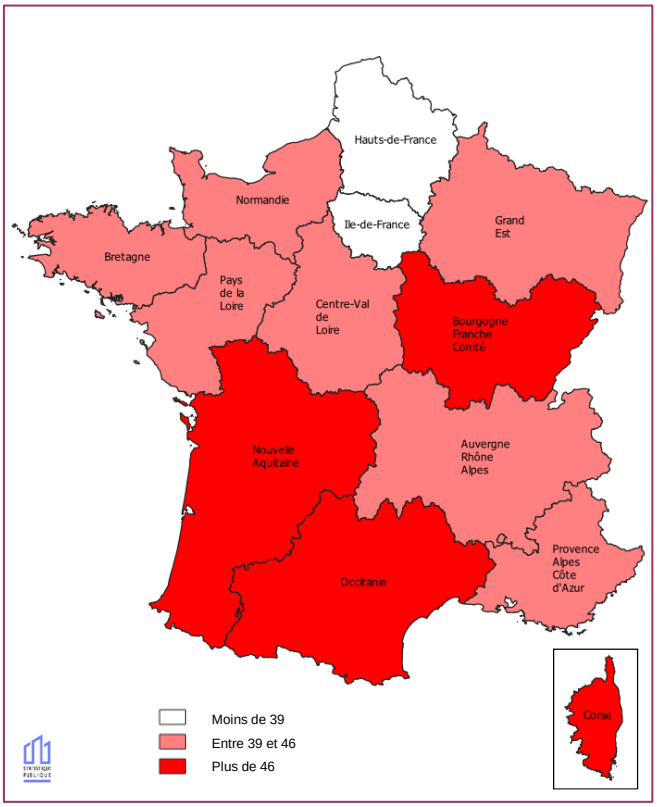
Les Outre-mer 56

Impact des restrictions liées à la pandémie Outre-mer 60

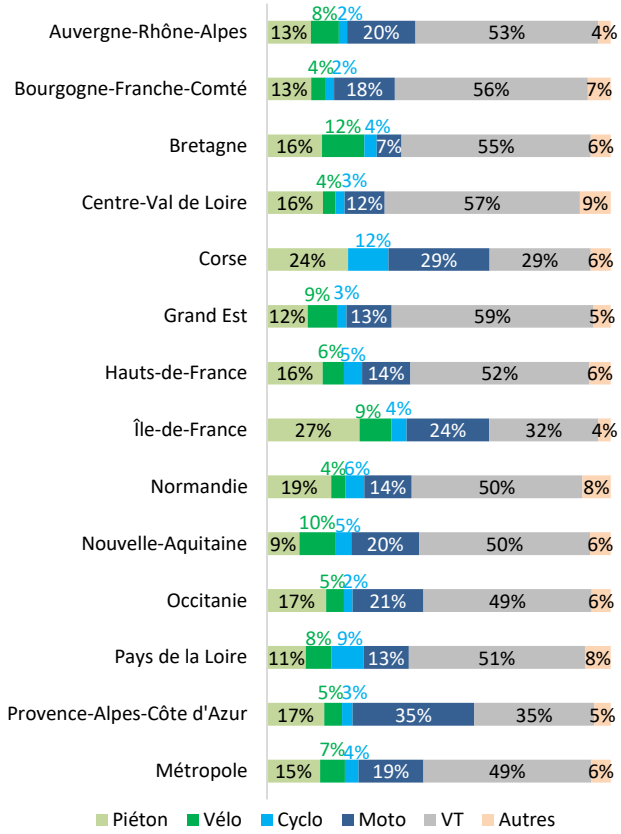
Bilan décennal des Départements d'Outre-mer 61

Les régions de France métropolitaine

Mortalité par million d'habitants en 2020



Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement en 2020



En 2020, la **région Île-de-France** (19 % de la population métropolitaine) concentre **32 % des accidents**, 31 % des blessés mais **seulement 10 % des décès**.

Mortalité par million d'habitants en 2020 : forte baisse liée à la pandémie

Le nombre de personnes tuées par million d'habitants en 2020 est de **39 en France métropolitaine** et varie selon les régions entre 20 en Île-de-France et 59 en Bourgogne-Franche-Comté. La gravité (nombre de tués pour 100 blessés) varie aussi :

- 8 régions entre 4 et 7 ;
- 2 régions avec une gravité basse : l'Île-de-France (1), et la Corse (3) ;
- 2 régions avec des valeurs plus élevées : Pays-de-la-Loire (8) et Bourgogne-Franche-Comté (10).

Entre la moyenne sur la période 2015-2019 et l'année 2020, la mortalité ramenée à la population a baissé dans l'ensemble des régions. Pour beaucoup, la baisse est proche de la baisse nationale (- 25 %). Les régions Corse et Centre-Val de Loire ont connu des baisses plus importantes (- 47 % et - 37 %) et les régions Île-de-France et Normandie des baisses plus faibles (- 19 %).

En 2020, la mortalité par million d'habitants des **18-24 ans** (86) est deux fois plus forte que celle tous âges (39). Elle est la plus élevée en Bourgogne-Franche-Comté et en PACA (120).

Types d'accidents

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

- **La part des piétons** parmi les personnes tuées est de 15 % en France et varie de 9 % en Nouvelle-Aquitaine à 27 % en Île-de-France.
- **La part des cyclistes** parmi les personnes tuées est de 7 %. Elle varie de 4 % en Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire et Normandie à 12 % en Bretagne. Parmi les 17 tués en Corse en 2020, aucun n'était à vélo.
- **Les usagers de 2RM** représentent 23 % des décès. Ils sont fortement représentés parmi les personnes tuées en Corse, en PACA et en Île-de-France (respectivement 41 %, 38 % et 29 %). Ces trois régions regroupent 29 % des usagers de 2RM tués en métropole.
- Les **2RM** sont fortement représentés (34 %) parmi les personnes tuées lors d'un **trajet domicile-travail** : 4 personnes sur 10 en Bourgogne-Franche-Comté, en Ile-de-France et en Normandie et jusqu'à 67 % en PACA.

L'alcool ou les stupéfiants sont impliqués dans 43 % des décès (stable par rapport à 2015-2019), certaines régions sont plus fortement concernées (57 % en Corse et autour de 50 % en Pays-de-la-Loire, Hauts-de-France, Bourgogne-Franche-Comté et PACA).

Indicateurs régionaux de sécurité routière

	Personnes tuées									Part dans la mortalité des personnes tuées … moyenne sur la période 2015-2019 et (valeur 2020)							
	Total 2020	évolutions			taux moyen 2015-2019 et (valeur 2020) pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge					en 2RM		ds acc avec conducteur novice moins de 2 ans *		ds acc avec conducteur alcoolisé / alcool connu		ds acc avec conducteur drogué ou alcoolisé/ alcool drogue connu**	
		2019/ 2010	2020/ 2010	2020/ 2019	tous âges		des 18-24 ans		des 25-34 ans										
Auvergne-Rhône-Alpes	331	- 8%	- 33%	- 27%	54	(41)	115	(77)	71	(57)	71	(60)	22%	(22%)	20%	(21%)	29%	(26%)	43%	(36%)
Bourgogne-Franche-Comté	164	- 19%	- 35%	- 21%	75	(59)	177	(121)	121	(89)	83	(72)	18%	(20%)	19%	(12%)	29%	(40%)	43%	(47%)
Bretagne	138	- 7%	- 25%	- 19%	51	(41)	109	(93)	81	(38)	65	(54)	21%	(11%)	18%	(14%)	37%	(32%)	48%	(44%)
Centre-Val de Loire	111	- 29%	- 52%	- 32%	69	(43)	176	(113)	106	(63)	76	(52)	16%	(14%)	22%	(26%)	30%	(32%)	42%	(38%)
Corse	17	- 17%	- 53%	- 43%	93	(50)	219	(44)	124	(78)	81	(86)	34%	(41%)	22%	(24%)	33%	(50%)	46%	(57%)
Grand Est	221	- 14%	- 31%	- 20%	50	(40)	97	(108)	60	(57)	64	(53)	18%	(16%)	20%	(29%)	26%	(30%)	38%	(41%)
Hauts-de-France	192	- 13%	- 35%	- 25%	48	(32)	96	(66)	74	(47)	51	(28)	20%	(19%)	18%	(17%)	32%	(40%)	48%	(51%)
Ile-de-France	249	- 25%	- 30%	- 7%	25	(20)	44	(45)	34	(24)	35	(29)	29%	(29%)	21%	(14%)	26%	(28%)	43%	(41%)
Normandie	145	- 22%	- 35%	- 16%	54	(44)	128	(105)	80	(39)	65	(56)	22%	(19%)	20%	(16%)	31%	(27%)	44%	(40%)
Nouvelle-Aquitaine	298	- 22%	- 35%	- 17%	64	(50)	147	(108)	92	(78)	77	(56)	20%	(24%)	19%	(18%)	30%	(30%)	43%	(39%)
Occitanie	286	- 21%	- 42%	- 27%	68	(48)	137	(99)	103	(74)	80	(54)	21%	(23%)	18%	(18%)	32%	(35%)	48%	(45%)
Pays-de-la-Loire	160	- 25%	- 39%	- 18%	55	(42)	124	(107)	84	(55)	64	(39)	21%	(23%)	19%	(15%)	36%	(37%)	47%	(52%)
Provence-Alpes-Côte d'Azur	229	- 22%	- 41%	- 24%	63	(45)	137	(119)	100	(71)	69	(48)	36%	(38%)	20%	(18%)	30%	(29%)	48%	(46%)
Métropole	**2 541**	**- 19%**	**- 36%**	**- 22%**	**52**	**(39)**	**109**	**(86)**	**73**	**(52)**	**65**	**(49)**	**23%**	**(23%)**	**20%**	**(18%)**	**30%**	**(32%)**	**44%**	**(43%)**

* Données sur 4 années 2015, 2016, 2018 et 2019.
** Données non labellisées
Population 2019 : source INSEE

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

- il y a eu 331 personnes tuées en 2020. L'évolution par rapport à 2010 est une baisse de - 8 %. L'évolution par rapport à 2019 est une baisse de - 27 % ;
- sur les années 2015-2019, il y a en moyenne 54 personnes tuées par million d'habitants, 115 jeunes âgés de 18 à 24 ans ramenés à leur population ;
- sur les années 2015-2019, 22 % des personnes tuées l'ont été en 2RM ;
- sur les années 2015-2019 (sauf 2017), 20 % des personnes tuées l'ont été dans un accident avec un conducteur novice ;
- sur les années 2015-2019, parmi les accidents où l'alcoolémie des conducteurs est connue, 29 % des personnes tuées l'ont été dans un accident où au moins un conducteur avait un taux supérieur à 0,5 g/l.

Accidents liés au travail

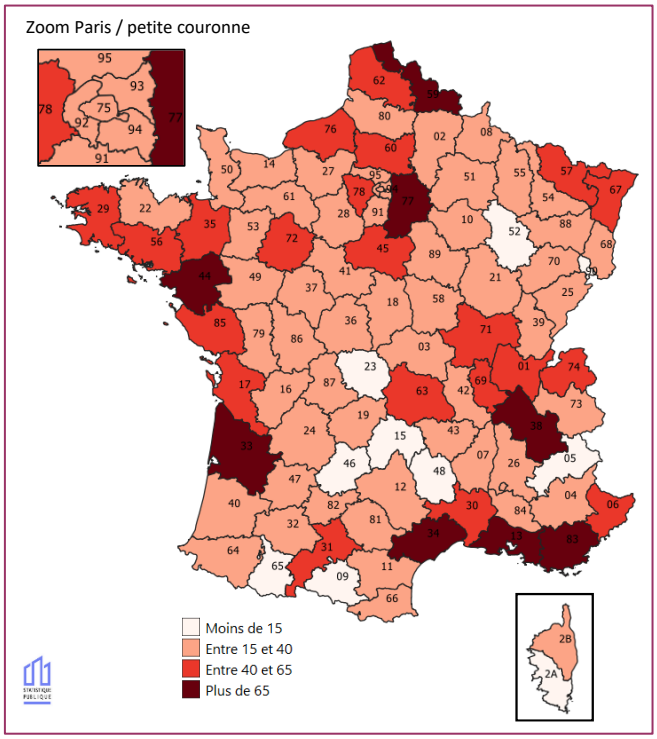
	Personnes tuées en 2019 (et valeur 2020)						Part des personnes tuées sur la période 2015-2019 (et valeur 2020) …									
	dans un acc avec usager en trajet domicile-travail ou professionnel (%)		en trajet domicile-travail		en trajet profes--sionnel		en trajet domicile-travail		en 2RM parmi les tués en trajet domicile-travail		en trajet profes--sionnel		en VU parmi les tués en trajet professionnel		en PL parmi les tués en trajet professionnel	
Auvergne-Rhône-Alpes	32%	(38%)	35	(34)	13	(5)	9%	(10%)	42%	(32%)	3%	(2%)	21%	(0%)	38%	(40%)
Bourgogne-Franche-Comté	36%	(29%)	23	(9)	16	(6)	9%	(5%)	29%	(44%)	6%	(4%)	25%	(17%)	27%	(50%)
Bretagne	37%	(26%)	13	(13)	7	(3)	8%	(9%)	39%	(23%)	4%	(2%)	17%	(0%)	17%	(0%)
Centre-Val de Loire	38%	(37%)	17	(12)	7	(6)	11%	(11%)	27%	(17%)	4%	(5%)	26%	(0%)	42%	(50%)
Corse	40%	(35%)	3	(3)	1	(0)	12%	(18%)	42%	(100%)	3%	(0%)	40%	ND	40%	ND
Grand Est	36%	(33%)	24	(27)	13	(4)	11%	(12%)	19%	(15%)	5%	(2%)	19%	(25%)	33%	(50%)
Hauts-de-France	38%	(38%)	26	(21)	9	(7)	9%	(11%)	29%	(29%)	4%	(4%)	21%	(14%)	30%	(29%)
Ile-de-France	42%	(45%)	28	(31)	3	(9)	11%	(12%)	44%	(39%)	3%	(4%)	18%	(33%)	20%	(11%)
Normandie	30%	(39%)	11	(18)	5	(8)	9%	(12%)	40%	(39%)	4%	(6%)	14%	(25%)	36%	(38%)
Nouvelle-Aquitaine	37%	(34%)	40	(28)	12	(19)	10%	(9%)	34%	(32%)	4%	(6%)	27%	(16%)	39%	(32%)
Occitanie	30%	(30%)	30	(27)	11	(7)	9%	(9%)	36%	(33%)	3%	(2%)	20%	(14%)	32%	(29%)
Pays-de-la-Loire	37%	(35%)	22	(21)	6	(8)	13%	(13%)	32%	(33%)	3%	(5%)	15%	(13%)	18%	(38%)
Provence-Alpes-Côte d'Azur	31%	(28%)	23	(21)	8	(9)	10%	(9%)	53%	(67%)	3%	(4%)	9%	(22%)	33%	(11%)
Métropole	**35%**	**(35%)**	**295**	**(265)**	**111**	**(91)**	**10%**	**(10%)**	**36%**	**(34%)**	**4%**	**(4%)**	**20%**	**(16%)**	**32%**	**(31%)**

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

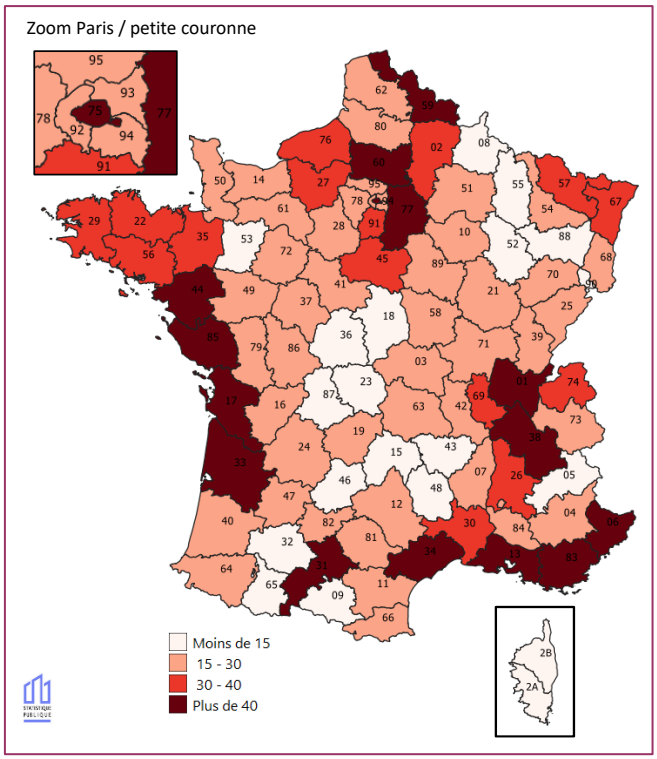
- en 2020, 38 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant au moins un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel ;
- en 2020, il y a eu 34 personnes tuées alors qu'elles étaient en trajet domicile-travail et 5 alors qu'elles étaient en trajet professionnel ;
- sur la période 2015-2019, les personnes tuées en trajet domicile-travail représentent 9 % des personnes tuées. Parmi elles, 42 % étaient en 2RM ;
- sur la période 2015-2019, les personnes tuées en trajet professionnel représentent 3 % des personnes tuées. Parmi elles, 21 % étaient dans un véhicule utilitaire et 38 % dans un poids lourd.

Les départements de France métropolitaine

Nombre de personnes tuées par an et par département en moyenne sur la période 2015-2019



Nombre de personnes tuées par département en 2020



En 2020, année fortement impactée par la pandémie de COVID 19, le **nombre de personnes tuées par département** varie dans un rapport de 1 à 30 (3 dans les Hautes-Alpes et 83 dans les Bouches-du-Rhône), avec une moyenne en France métropolitaine à 26 et une médiane à 25. Pour 46 départements, le nombre de personnes tuées est situé entre 15 et 30. Parmi les valeurs extrêmes, **vingt départements ont une mortalité inférieure à 15 personnes tuées** (départements peu densément peuplés). A l'opposé, **quatorze départements ont enregistré plus de 40 personnes tuées** ; ce sont des départements à composante urbaine forte. Un tiers des départements concentre 54 % du nombre de tués total.

Evolutions spécifiques 2020

Entre la moyenne sur la **période 2015-2019 et l'année 2020**, la mortalité a diminué de **- 25 % en France métropolitaine**. Elle a même diminué plus fortement dans 47 départements, alors qu'elle a augmenté dans cinq départements : Paris (+ 20 %), la Corrèze[1] (+ 10 %), la Vienne (+ 9 %), et dans une moindre mesure en Haute-Saône (+ 2 %) et dans l'Ain (+ 2 %).

Types d'accidents (2020)

Alors que **la part des piétons** dans la mortalité est de **15 %** en Métropole, elle dépasse un tiers dans les Hauts-de-Seine, les Ardennes, les Pyrénées-Orientales, le Val-de-Marne, la Manche, la Seine-Saint-Denis, l'Eure-et-Loir, la Haute-Corse et Paris. Elle est i nférieure à 10 % dans 33 départements.

La part des **cyclistes**, qui représentent en moyenne **7 %** des personnes tuées, est supérieure à 15 % dans 10 départements. Le quart des cyclistes tués se concentre sur 8 départements. Par ailleurs, dans 23 départements aucun cycliste n'a été tué en 2020 et dans 26, un seul cycliste a trouvé la mort

Les **usagers de deux-roues motorisés** représentent plus de 40 % des usagers tués dans 10 départements. Il s'agit à la fois de départements très urbains et d'autres plus ruraux.

32 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur à l'**alcoolémie** supérieure ou égale à 0,5 g/l de sang. Pour 42 départements, un tiers des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé.

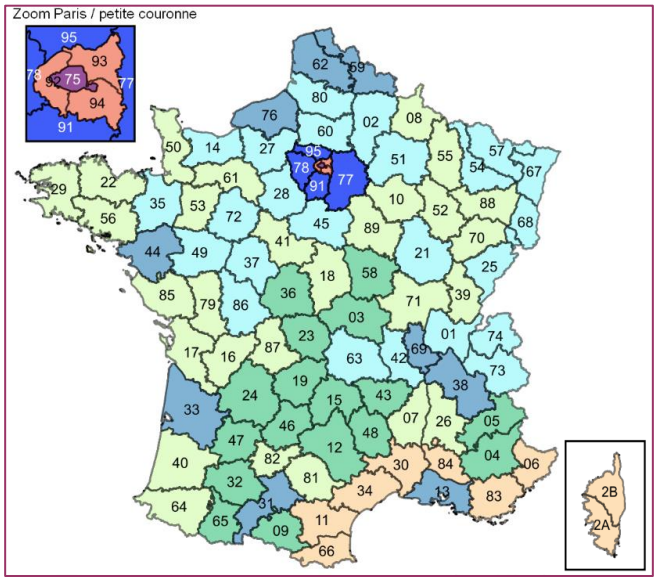
En moyenne, **43 % des personnes tuées** le sont dans un accident impliquant un conducteur sous emprise **alcool et/ou stupéfiant.** Pour 31 départements, la moitié des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé et/ou drogué.

18 % des personnes tuées sont âgées entre 18 et 24 ans ; et pour 17 départements, ce taux est supérieur à 25 %, principalement sur la moitié sud de la France.

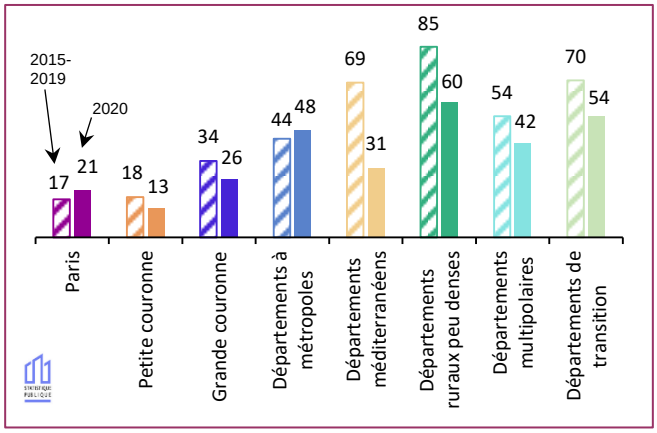
[1] Nombre de personnes tuées dans ce département faible (moins de 20 accidents par an en moyenne) : les conclusions sont à nuancer.

Des travaux statistiques menés en 2011-2012 ont défini pour les études d'accidentalité 9 familles de départements homogènes (8 en France métropolitaine et une regroupant les Outre-mer) sur la base de variables relatives à la population, au trafic, au réseau routier ainsi qu'au contexte socio-économique et au climat. Une description des familles est disponible sur le site internet de l'ONISR : *https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr*

Les familles de départements



Evolution 2015-2019 et 2020 de la mortalité par million d'habitants en fonction des familles de départements



Les familles de départements

Les départements de **Paris et de la petite couronne** se caractérisent par un taux de mortalité bas (deux à trois fois inférieur à la moyenne métropolitaine en 2020). La part **de piétons et de 2RM** y est plus élevée. Entre 2019 et 2020, le taux de mortalité a augmenté à Paris (+ 32 %).

Les départements de la **grande couronne** ont vu leur taux de mortalité faiblement diminuer en 2020 (- 6 %), alors que le taux des **départements à métropoles** a chuté de - 27 %. Les indicateurs de ces deux familles sont assez similaires, avec une proportion de piétons tués légèrement supérieure à la moyenne nationale (18 % en 2020) et des proportions de cyclistes et d'usagers 2RM tués dans la moyenne nationale (de l'ordre de 7 % et 25 %). En 2020 dans les départements à métropoles, la moitié des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé ou drogué.

Les **départements méditerranéens** se caractérisent par des taux de mortalité plus élevés que la moyenne nationale (1,2 fois plus en 2020) et une part importante (30 %) d'usagers de **deux-roues motorisés** dans la mortalité. Ces départements ont vu leur mortalité diminuer de - 27 % entre 2019 et 2020. La part des **piétons** y est plus élevée que la moyenne nationale (20 %).

Les taux de mortalité les plus élevés sont observés dans les **départements ruraux peu denses** (60 tués par million d'habitant en 2020)**,** notamment pour le taux des 18-24 ans qui est le double de la moyenne nationale. Les parts de piétons (7 %) et d'usagers de deux-roues motorisés (20 %) dans la mortalité y sont plus faibles que la moyenne. Ces départements ont vu leur mortalité diminuer de - 14 % en 2020 (- 22 % en France métropolitaine).

Les indicateurs calculés dans les **départements multipolaires** sont très proches de ceux calculés pour la France métropolitaine, avec une baisse de - 18 % de la mortalité en 2020.

Les **départements de transition** se situent entre départements multipolaires et départements ruraux peu denses pour la plupart des indicateurs calculés ici, avec une baisse de - 25 % de la mortalité en 2020.

	Personnes tuées										En moyenne 2015-2019 (et valeur 2020), part dans la mortalité des personnes tuées…							
	2020		évolution		taux moyen 2015-2019 et (valeur 2020)													
	total par famille	en moyenne par dépt de la famille	2020/ 2019	2019/ 2010	tous âges pour 1 million habitants		des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans		des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans		des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus		en 2RM		dans un accident avec conducteur novice moins		dans un accident avec conducteur alcoolisé /		*dans un accident avec conducteur drogué ou*	
1 - Paris	45	45	+32%	-21%	17	(21)	17	(37)	17	(32)	34	(32)	36%	(24%)	15%	(13%)	23%	(33%)	38%	(55%)
2 - Petite couronne	62	21	-24%	-13%	18	(13)	32	(29)	24	(15)	31	(20)	36%	(42%)	23%	(16%)	20%	(30%)	37%	(43%)
3 - Grande couronne	142	36	-6%	-31%	34	(26)	67	(63)	53	(29)	39	(34)	24%	(24%)	22%	(13%)	28%	(25%)	47%	(34%)
5 - Départements à métropoles	467	52	-27%	-13%	44	(31)	87	(55)	65	(42)	57	(36)	25%	(27%)	21%	(18%)	31%	(34%)	50%	(50%)
6 - Départements méditerranéens	279	31	-27%	-20%	69	(48)	141	(107)	108	(78)	72	(52)	30%	(30%)	17%	(19%)	33%	(32%)	49%	(43%)
7 - Départements ruraux peu denses	218	13	-14%	-29%	85	(60)	217	(160)	122	(82)	94	(67)	20%	(20%)	20%	(18%)	27%	(31%)	39%	(41%)
8 - Départements multipolaires	697	28	-18%	-19%	54	(42)	111	(96)	77	(64)	65	(53)	20%	(18%)	19%	(20%)	30%	(31%)	43%	(41%)
9 - Départements de transition	631	23	-25%	-16%	70	(54)	187	(151)	108	(71)	78	(61)	18%	(20%)	19%	(19%)	32%	(32%)	43%	(41%)
Métropole	**2 541**	**26**	**-22%**	**-19%**	**52**	**(39)**	**109**	**(86)**	**73**	**(52)**	**65**	**(49)**	**23%**	**(23%)**	**20%**	**(18%)**	**30%**	**(32%)**	**44%**	**(43%)**

Population 2019 : Source Insee
* Données non labélisées

Indicateurs départementaux de sécurité routière

		Personnes tuées										en moyenne 2015-2019 (et valeur 2020) part dans la mortalité des personnes tuées …							
					taux moyen 2015-2019 et (valeur 2020)														
		total 2020	total 2019	Evolution 2020/2010	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2019)		des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2019)		des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2019)		des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2019)		en 2RM		dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans *		dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu		dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu	
1	Ain	43	34	- 20%	65	(66)	165	(87)	92	(92)	82	(145)	20%	(19%)	16%	(12%)	33%	(25%)	49%	(31%)
2	Aisne	32	31	- 22%	65	(60)	125	(157)	94	(17)	66	(36)	23%	(13%)	8%	(13%)	30%	(33%)	43%	(41%)
3	Allier	28	23	- 33%	86	(84)	201	(96)	117	(163)	86	(108)	17%	(14%)	18%	(14%)	22%	(27%)	29%	(40%)
4	Alpes-de-Haute-Provence	15	17	- 21%	138	(91)	457	(312)	204	(64)	153	(116)	35%	(47%)	18%	(33%)	27%	(0%)	43%	(29%)
5	Hautes-Alpes	3	18	- 80%	99	(21)	190	(119)	244	(0)	92	(29)	23%	(0%)	26%	(0%)	30%	(100%)	39%	(100%)
6	Alpes-Maritimes	43	58	- 28%	53	(40)	105	(39)	72	(121)	59	(30)	52%	(47%)	17%	(12%)	32%	(14%)	49%	(33%)
7	Ardèche	20	33	- 20%	72	(61)	92	(255)	92	(131)	115	(73)	24%	(30%)	15%	(20%)	32%	(60%)	53%	(71%)
8	Ardennes	14	22	- 7%	58	(52)	130	(216)	69	(69)	95	(102)	15%	(0%)	20%	(21%)	32%	(31%)	45%	(36%)
9	Ariège	10	11	- 47%	94	(65)	342	(107)	126	(70)	124	(173)	15%	(0%)	16%	(20%)	38%	(25%)	46%	(38%)
10	Aube	21	22	+ 31%	69	(68)	125	(249)	80	(29)	65	(60)	16%	(19%)	15%	(24%)	40%	(54%)	58%	(62%)
11	Aude	27	36	- 25%	94	(73)	181	(258)	139	(116)	88	(82)	20%	(22%)	14%	(26%)	31%	(42%)	50%	(52%)
12	Aveyron	18	18	- 5%	85	(65)	204	(0)	88	(80)	114	(91)	17%	(33%)	17%	(22%)	20%	(27%)	34%	(40%)
13	Bouches-du-Rhône	83	103	- 45%	57	(41)	123	(132)	102	(67)	61	(38)	34%	(41%)	23%	(20%)	28%	(27%)	51%	(43%)
14	Calvados	27	38	- 27%	54	(39)	96	(116)	68	(14)	60	(46)	22%	(26%)	15%	(37%)	33%	(23%)	41%	(32%)
15	Cantal	7	10	- 13%	71	(49)	146	(243)	81	(81)	78	(49)	22%	(29%)	13%	(14%)	16%	(25%)	27%	(25%)
16	Charente	15	15	- 62%	53	(43)	139	(87)	104	(58)	52	(67)	15%	(13%)	18%	(20%)	27%	(30%)	38%	(44%)
17	Charente-Maritime	44	57	- 40%	87	(68)	250	(168)	170	(121)	84	(67)	16%	(14%)	21%	(20%)	35%	(30%)	49%	(33%)
18	Cher	12	22	- 59%	76	(40)	223	(106)	116	(137)	85	(51)	12%	(17%)	22%	(25%)	35%	(56%)	44%	(63%)
19	Corrèze	16	5	- 30%	61	(66)	142	(65)	135	(225)	66	(45)	22%	(6%)	27%	(13%)	27%	(29%)	40%	(31%)
2A	Corse-du-Sud	8	9	+ 33%	66	(50)	127	(0)	90	(168)	52	(77)	47%	(38%)	19%	(25%)	30%	(43%)	48%	(60%)
2B	Haute-Corse	9	21	- 70%	116	(50)	284	(75)	154	(0)	108	(94)	28%	(44%)	24%	(22%)	35%	(56%)	45%	(56%)
21	Côte-d'Or	27	30	- 21%	55	(51)	88	(120)	101	(114)	66	(53)	16%	(11%)	21%	(15%)	29%	(40%)	42%	(54%)
22	Côtes-d'Armor	33	38	- 15%	60	(55)	170	(213)	105	(37)	74	(51)	20%	(0%)	17%	(21%)	28%	(24%)	42%	(45%)
23	Creuse	6	7	- 40%	58	(51)	126	(157)	82	(103)	73	(0)	24%	(50%)	16%	(17%)	38%	(33%)	52%	(33%)
24	Dordogne	19	24	- 49%	85	(46)	225	(173)	69	(29)	102	(58)	18%	(26%)	16%	(11%)	30%	(28%)	38%	(44%)
25	Doubs	24	30	- 45%	61	(44)	128	(64)	94	(94)	65	(65)	23%	(17%)	18%	(4%)	28%	(50%)	50%	(53%)
26	Drôme	37	34	- 14%	74	(71)	244	(199)	90	(90)	79	(70)	20%	(24%)	20%	(32%)	27%	(18%)	34%	(22%)
27	Eure	32	33	- 32%	57	(53)	206	(144)	68	(77)	56	(59)	22%	(16%)	23%	(9%)	31%	(30%)	46%	(45%)
28	Eure-et-Loir	21	32	- 53%	75	(49)	182	(105)	125	(22)	107	(78)	17%	(5%)	24%	(24%)	14%	(19%)	37%	(27%)
29	Finistère	35	38	- 15%	50	(39)	112	(72)	75	(33)	64	(48)	19%	(23%)	24%	(9%)	38%	(28%)	46%	(33%)
30	Gard	37	54	- 51%	82	(50)	215	(207)	156	(93)	86	(35)	17%	(27%)	19%	(19%)	34%	(19%)	48%	(32%)
31	Haute-Garonne	53	63	- 20%	39	(38)	65	(49)	47	(57)	61	(39)	25%	(34%)	27%	(13%)	29%	(39%)	47%	(55%)
32	Gers	11	21	- 58%	105	(58)	345	(287)	171	(61)	132	(38)	12%	(9%)	19%	(27%)	27%	(20%)	48%	(33%)
33	Gironde	65	78	- 14%	51	(40)	91	(41)	68	(25)	81	(48)	23%	(32%)	19%	(20%)	30%	(34%)	51%	(46%)
34	Hérault	52	69	- 50%	67	(45)	104	(57)	122	(81)	70	(67)	27%	(23%)	15%	(19%)	34%	(26%)	51%	(31%)
35	Ille-et-Vilaine	38	42	- 31%	45	(35)	72	(50)	56	(39)	74	(67)	21%	(11%)	15%	(5%)	40%	(32%)	52%	(45%)
36	Indre	8	17	- 65%	71	(37)	149	(74)	104	(0)	65	(97)	21%	(0%)	25%	(25%)	31%	(0%)	38%	(0%)
37	Indre-et-Loire	18	26	- 59%	54	(30)	120	(40)	69	(60)	66	(45)	18%	(17%)	26%	(28%)	35%	(41%)	47%	(44%)
38	Isère	46	78	- 41%	52	(36)	108	(37)	74	(48)	66	(60)	22%	(15%)	27%	(17%)	31%	(24%)	48%	(38%)
39	Jura	15	15	- 55%	80	(58)	215	(60)	147	(116)	75	(16)	12%	(47%)	21%	(20%)	27%	(42%)	39%	(42%)
40	Landes	26	28	- 35%	72	(63)	236	(295)	123	(51)	61	(58)	22%	(19%)	14%	(8%)	28%	(41%)	41%	(67%)
41	Loir-et-Cher	20	31	- 39%	94	(61)	361	(190)	184	(95)	71	(73)	14%	(15%)	16%	(30%)	30%	(28%)	40%	(33%)
42	Loire	23	24	- 36%	35	(30)	82	(82)	47	(61)	43	(35)	20%	(17%)	26%	(26%)	27%	(38%)	36%	(53%)
43	Haute-Loire	11	15	- 39%	82	(48)	237	(70)	93	(46)	119	(0)	16%	(45%)	17%	(18%)	20%	(27%)	28%	(30%)
44	Loire-Atlantique	56	71	- 28%	47	(39)	100	(75)	78	(46)	50	(46)	25%	(20%)	21%	(14%)	38%	(44%)	50%	(64%)
45	Loiret	32	35	- 43%	61	(47)	143	(169)	93	(65)	69	(7)	17%	(22%)	22%	(25%)	33%	(36%)	44%	(46%)
46	Lot	8	16	- 58%	81	(46)	211	(0)	96	(68)	65	(19)	23%	(25%)	31%	(0%)	18%	(57%)	38%	(83%)
47	Lot-et-Garonne	25	23	- 26%	86	(75)	240	(337)	131	(156)	89	(68)	14%	(20%)	19%	(36%)	28%	(18%)	43%	(32%)
48	Lozère	4	4	- 64%	94	(52)	265	(378)	139	(0)	112	(102)	33%	(0%)	29%	(25%)	19%	(25%)	35%	(33%)
49	Maine-et-Loire	29	32	- 44%	46	(36)	100	(111)	78	(35)	53	(42)	18%	(24%)	20%	(24%)	36%	(26%)	44%	(39%)
50	Manche	25	37	- 46%	69	(51)	137	(187)	86	(0)	84	(64)	21%	(20%)	20%	(8%)	33%	(10%)	40%	(28%)
51	Marne	29	39	- 36%	67	(51)	133	(117)	68	(74)	79	(36)	16%	(17%)	26%	(41%)	20%	(28%)	32%	(41%)
52	Haute-Marne	10	12	- 41%	84	(58)	212	(265)	135	(0)	93	(70)	11%	(0%)	26%	(40%)	30%	(14%)	39%	(29%)
53	Mayenne	9	8	- 65%	59	(29)	164	(46)	86	(0)	81	(44)	13%	(11%)	17%	(11%)	19%	(38%)	26%	(43%)
54	Meurthe-et-Moselle	25	29	- 24%	42	(34)	65	(71)	52	(34)	68	(56)	16%	(16%)	12%	(32%)	23%	(35%)	39%	(45%)
55	Meuse	11	17	- 35%	84	(60)	144	(80)	102	(51)	90	(119)	17%	(27%)	20%	(9%)	35%	(0%)	45%	(0%)

		Personnes tuées										en moyenne 2015-2019 (et valeur 2020) part dans la mortalité des personnes tuées …							
					taux moyen 2015-2019 et (valeur 2020)														
		total 2020	total 2019	Evolution 2020/2010	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2019)		des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2019)		des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2019)		des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2019)		en 2RM		dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans *		dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu		dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu	
56	Morbihan	32	53	- 33%	55	(42)	132	(120)	116	(43)	49	(48)	23%	(9%)	17%	(22%)	41%	(43%)	51%	(54%)
57	Moselle	39	46	- 30%	46	(38)	96	(156)	61	(80)	59	(43)	20%	(18%)	22%	(26%)	27%	(39%)	38%	(50%)
58	Nièvre	17	18	- 19%	103	(84)	235	(335)	186	(116)	100	(67)	23%	(6%)	20%	(6%)	33%	(63%)	39%	(69%)
59	Nord	68	91	- 20%	36	(26)	76	(41)	48	(43)	44	(20)	24%	(24%)	18%	(16%)	27%	(40%)	45%	(54%)
60	Oise	40	41	- 25%	68	(48)	136	(159)	120	(51)	63	(56)	18%	(18%)	25%	(15%)	34%	(47%)	48%	(52%)
61	Orne	28	30	+ 12%	103	(100)	311	(322)	221	(118)	106	(136)	15%	(18%)	20%	(21%)	29%	(28%)	39%	(43%)
62	Pas-de-Calais	27	61	- 58%	44	(19)	102	(52)	74	(24)	45	(18)	15%	(15%)	18%	(26%)	37%	(29%)	55%	(50%)
63	Puy-de-Dôme	25	45	- 42%	60	(38)	124	(89)	62	(54)	83	(55)	19%	(24%)	15%	(28%)	35%	(9%)	45%	(29%)
64	Pyrénées-Atlantiques	27	46	- 25%	52	(40)	77	(85)	57	(86)	74	(43)	28%	(44%)	15%	(11%)	26%	(25%)	36%	(26%)
65	Hautes-Pyrénées	12	7	0%	58	(53)	67	(134)	97	(0)	58	(64)	15%	(17%)	18%	(8%)	43%	(50%)	53%	(50%)
66	Pyrénées-Orientales	18	30	- 28%	60	(38)	114	(95)	99	(22)	70	(8)	23%	(11%)	14%	(22%)	37%	(40%)	52%	(47%)
67	Bas-Rhin	39	42	- 15%	37	(35)	79	(60)	43	(43)	46	(52)	17%	(21%)	19%	(26%)	22%	(12%)	35%	(35%)
68	Haut-Rhin	19	25	- 49%	38	(25)	70	(37)	41	(69)	50	(33)	21%	(16%)	15%	(26%)	15%	(18%)	28%	(18%)
69	Rhône	36	61	- 52%	33	(19)	58	(37)	43	(27)	55	(37)	24%	(31%)	20%	(31%)	31%	(20%)	49%	(42%)
70	Haute-Saône	19	16	- 41%	79	(81)	312	(203)	114	(44)	69	(164)	16%	(11%)	17%	(11%)	38%	(23%)	48%	(25%)
71	Saône-et-Loire	27	48	- 47%	84	(49)	287	(88)	130	(57)	84	(56)	19%	(33%)	21%	(19%)	27%	(26%)	43%	(32%)
72	Sarthe	23	41	- 34%	70	(41)	118	(118)	118	(121)	88	(48)	21%	(13%)	16%	(4%)	33%	(32%)	41%	(39%)
73	Savoie	23	31	- 26%	68	(53)	156	(156)	88	(126)	79	(77)	26%	(22%)	21%	(17%)	25%	(33%)	39%	(39%)
74	Haute-Savoie	32	63	- 18%	55	(39)	142	(53)	102	(18)	63	(50)	31%	(22%)	18%	(22%)	33%	(20%)	51%	(26%)
75	Paris	45	34	+ 5%	17	(21)	17	(37)	17	(32)	34	(32)	36%	(24%)	15%	(13%)	23%	(33%)	38%	(55%)
76	Seine-Maritime	33	35	- 51%	36	(26)	80	(19)	66	(34)	51	(32)	27%	(18%)	21%	(6%)	30%	(37%)	51%	(48%)
77	Seine-et-Marne	60	71	- 27%	55	(42)	116	(76)	81	(67)	64	(57)	20%	(22%)	25%	(13%)	29%	(26%)	48%	(39%)
78	Yvelines	23	28	- 64%	30	(16)	52	(34)	41	(18)	36	(25)	23%	(17%)	20%	(22%)	27%	(18%)	48%	(25%)
79	Deux-Sèvres	17	37	- 54%	87	(46)	264	(41)	99	(110)	105	(80)	17%	(18%)	25%	(24%)	33%	(31%)	44%	(31%)
80	Somme	25	33	- 51%	65	(44)	104	(39)	117	(154)	68	(35)	17%	(24%)	19%	(16%)	32%	(46%)	44%	(50%)
81	Tarn	19	35	- 61%	75	(49)	218	(39)	128	(139)	72	(61)	20%	(16%)	15%	(11%)	29%	(46%)	44%	(58%)
82	Tarn-et-Garonne	17	26	- 50%	94	(65)	246	(235)	147	(154)	111	(35)	15%	(24%)	14%	(24%)	40%	(46%)	52%	(54%)
83	Var	58	73	- 36%	65	(54)	138	(130)	84	(56)	73	(75)	37%	(38%)	16%	(16%)	34%	(40%)	49%	(50%)
84	Vaucluse	27	34	- 48%	69	(48)	165	(150)	108	(34)	72	(40)	22%	(19%)	25%	(22%)	30%	(35%)	47%	(58%)
85	Vendée	43	43	- 39%	66	(63)	218	(209)	80	(77)	72	(18)	22%	(33%)	18%	(16%)	44%	(37%)	59%	(56%)
86	Vienne	26	23	- 28%	54	(59)	112	(122)	88	(153)	58	(82)	18%	(23%)	14%	(15%)	25%	(30%)	36%	(42%)
87	Haute-Vienne	12	18	- 37%	55	(32)	155	(101)	82	(82)	51	(32)	18%	(33%)	27%	(8%)	25%	(18%)	35%	(18%)
88	Vosges	14	22	- 65%	61	(39)	124	(124)	90	(85)	70	(56)	23%	(7%)	20%	(36%)	24%	(43%)	35%	(54%)
89	Yonne	29	41	- 9%	105	(87)	232	(241)	164	(61)	143	(109)	15%	(14%)	19%	(10%)	27%	(42%)	40%	(50%)
90	Territoire de Belfort	6	9	- 14%	44	(43)	53	(0)	96	(120)	42	(105)	42%	(50%)	13%	(0%)	24%	(33%)	32%	(33%)
91	Essonne	35	30	- 13%	27	(27)	52	(69)	56	(24)	29	(30)	31%	(31%)	18%	(6%)	28%	(28%)	45%	(38%)
92	Hauts-de-Seine	23	25	- 18%	17	(14)	26	(15)	23	(17)	31	(36)	43%	(35%)	15%	(9%)	23%	(22%)	42%	(29%)
93	Seine-Saint-Denis	20	30	- 49%	18	(12)	31	(41)	20	(16)	33	(10)	27%	(40%)	23%	(25%)	23%	(50%)	39%	(78%)
94	Val-de-Marne	19	27	- 30%	19	(14)	38	(32)	31	(10)	28	(9)	39%	(53%)	32%	(16%)	14%	(25%)	31%	(36%)
95	Val-d'Oise	24	22	- 27%	22	(19)	46	(74)	31	(6)	25	(23)	28%	(25%)	19%	(17%)	27%	(27%)	46%	(29%)
Métropole		**2541**	**3244**	**- 36%**	**52**	**(39)**	**109**	**(86)**	**73**	**(52)**	**65**	**(49)**	**23%**	**(23%)**	**20%**	**(18%)**	**30%**	**(32%)**	**44%**	**(43%)**
971	Guadeloupe	51	47	- 22%	114	(134)	346	(389)	216	(170)	83	(147)	34%	(33%)	19%	(18%)	43%	(34%)	65%	(53%)
972	Martinique	28	27	- 24%	74	(77)	214	(277)	215	(179)	38	(25)	44%	(57%)	13%	(4%)	39%	(58%)	67%	(72%)
973	Guyane	33	35	- 8%	114	(116)	196	(261)	214	(255)	109	(0)	33%	(42%)	21%	(24%)	43%	(63%)	59%	(70%)
974	La Réunion	43	39	+ 2%	55	(50)	115	(92)	110	(118)	40	(47)	35%	(42%)	22%	(9%)	41%	(44%)	60%	(53%)
976	Mayotte	10	14	+ 900%	31	(37)	64	(36)	44	(110)	111	(139)	38%	(30%)	12%	(30%)	13%	(13%)	30%	(13%)
Ensemble des DOM		**165**	**162**	**- 9%**	**73**	**(77)**	**168**	**(180)**	**147**	**(155)**	**56**	**(67)**	**36%**	**(41%)**	**19%**	**(15%)**	**40%**	**(46%)**	**61%**	**(58%)**
977	Saint-Barthélemy**	2	0	ND	191	(212)	274	(0)	232	(579)	450	(0)	67%	(100%)	11%	(0%)	56%	(50%)	78%	(100%)
978	Saint-Martin**	5	10	0%	137	(142)	793	(1587)	304	(0)	0	(0)	63%	(80%)	0%	(20%)	63%	(25%)	95%	(100%)
986	Wallis-et-Futuna**	0	1	ND	49	(0)	0	(0)	0	(0)	174	(0)	0%	ND	0%	ND	100%	ND	100%	ND
987	Polynésie française**	30	29	- 12%	97	(112)	118	(31)	343	(303)	67	(111)	40%	(37%)	8%	(10%)	56%	(61%)	69%	(79%)
988	Nouvelle-Calédonie**	37	52	- 48%	193	(138)	462	(385)	392	(294)	155	(43)	10%	(5%)	11%	(5%)	62%	(71%)	79%	(88%)
Ensemble COM-NC		**74**	**92**	**- 33%**	**144**	**(125)**	**295**	**(246)**	**360**	**(278)**	**118**	**(66)**	**23%**	**(26%)**	**9%**	**(8%)**	**61%**	**(64%)**	**77%**	**(85%)**
Total OM		**239**	**254**	**- 18%**	**89**	**(87)**	**201**	**(197)**	**193**	**(182)**	**65**	**(67)**	**31%**	**(36%)**	**16%**	**(13%)**	**47%**	**(52%)**	**67%**	**(67%)**
France (métropole+DOM)		**2706**	**3406**	**- 35%**	**53**	**(40)**	**111**	**(90)**	**76**	**(56)**	**65**	**(49)**	**23%**	**(24%)**	**20%**	**(18%)**	**31%**	**(32%)**	**45%**	**(44%)**
France (métropole+OM)		**2780**	**3498**	**- 35%**	**54**	**(41)**	**113**	**(92)**	**78**	**(58)**	**65**	**(49)**	**23%**	**(24%)**	**19%**	**(18%)**	**31%**	**(33%)**	**46%**	**(45%)**

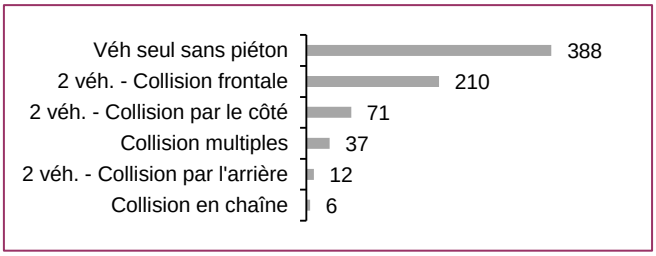
Population 2019 : Source Insee
Remarques : pour certains départements où le nombre de personnes tuées est réduit, les conclusions seront à nuancer, notamment sur les départements de Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Wallis-et-Futuna
* Données sur 4 années 2015, 2016, 2018 et 2019
** Population 2012, 2013 ou 2014 au dernier recensement Insee

Le réseau routier des Conseils Départementaux

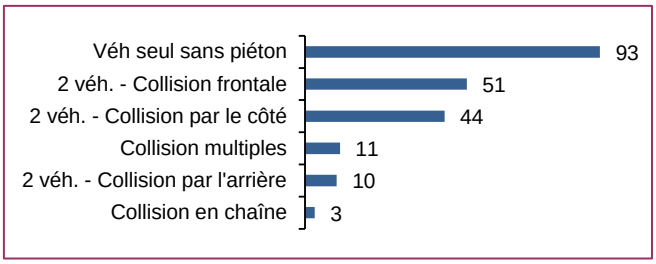
En 2020, les accidents sur les routes départementales (RD) hors du territoire des 22 métropoles françaises concentrent 57 % des tués et 30 % des blessés.

Les routes départementales représentent moins de 34 % du linéaire routier total[1].

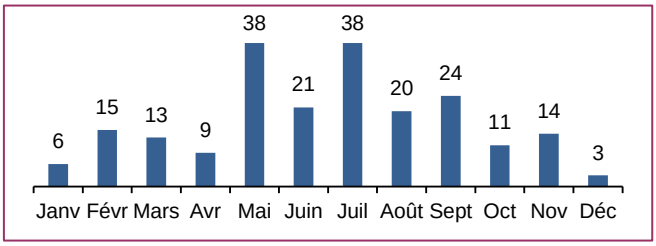
Nombre d'automobilistes tués sur RD hors agglomération selon le type de collision



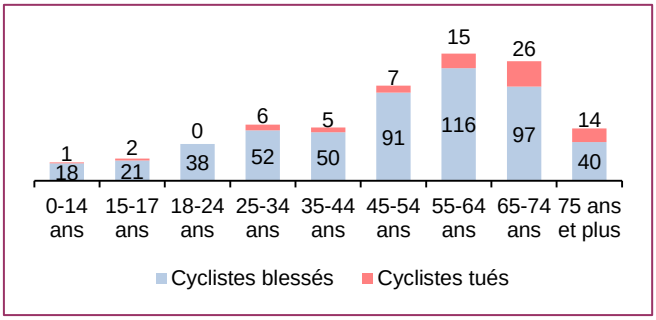
Nombre de motards tués sur RD hors agglomération selon le type de collision



Nombre de motards tués sur les RD hors agglomération selon le mois



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



Cette fiche porte sur les accidents où la route départementale est la route principale. Ne sont étudiés ici que les accidents ayant eu lieu sur une route départementale située en dehors du périmètre des 22 métropoles francaises.

Le nombre de personnes tuées sur ce nouveau périmètre RD s'établit à **1 445 en 2020. 80 % des tués le sont hors agglomération.**

Selon le mode de déplacement

En agglomération, les automobilistes représentent 38 % des personnes tuées, les piétons 24 %, les motards 19 % et les cyclistes 10 %.

Hors agglomération, les tués sont surtout automobilistes ou motards (resp. 63 % et 18 % des tués).

Parmi les 832 automobilistes tués sur RD en 2020, 724 le sont hors agglomération (87 %). Ils représentent 28 % de l'ensemble de la mortalité routière. 40 % des automobilistes tués sur RD hors agglo ont entre 18 et 34 ans et 14 % ont plus de 75 ans. 54 % sont décédés lors d'un accident sans tiers, 19 % lors d'une collision frontale avec un autre VT, 6 % en collision frontale avec un PL. 9 tués sur 10 décèdent sur une route bidirectionnelle. Parmi les 388 automobilistes tués dans un accident sans tiers, 147 se sont tués contre un arbre et 71 dans un fossé ou talus.

Parmi les 267 motards tués sur RD en 2020, 212 le sont hors agglomération (79 %). Parmi eux, 9 sur 10 sont des hommes, 3 sur 10 ont entre 25 et 34 ans et 2 sur 10 entre 45 et 54 ans. Les motards ayant une cylindrée supérieure à 125 cm^3 sont les plus touchés avec 191 tués. 78 % des motards tués sur RD hors agglo le sont hors intersection ; 44 % décèdent dans un accident sans tiers et 35 % en collision avec un VT.

Parmi les **137 piétons tués sur RD en 2020, 69 le sont en agglomération et 68 hors agglomération**. Hors agglomération, 3 piétons tués sur 10 ont plus de 65 ans, 7 sur 10 sont des hommes, et 8 sur 10 sont tués alors qu'ils marchent seuls. Ces piétons sont majoritairement percutés par un automobiliste (79 %) ou un véhicule utilitaire (12 %).

Parmi les 106 cyclistes tués sur RD en 2020, 76 le sont hors agglomération (72 %) et 30 en agglomération. Hors agglomération, parmi les 76 cyclistes tués, 9 sur 10 sont des hommes et 7 sur 10 ont plus de 55 ans. 55 sont tués en semaine et 7 d'entre eux ont une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l de sang.

En 2020, 5 usagers de tracteurs agricoles ont été tués, tous hors agglomération. Les accidents de tracteurs agricoles ont occasionné 20 tués d'autres modes : 8 motards, 7 automobilistes, 3 cyclistes hors agglomération ainsi qu'un piéton et un motard en agglomération.

[1] Cette part prend également en compte les RD présentes sur le territoire des métropoles mais non transférées aux métropoles pour le moment.

Indicateurs de sécurité routière sur RD

En 2020		Acc[1]	T[1]	En fonction du linéaire[2]		
				Lin. Tot. (Km)	Acc / 100 Km	T/ 100 Km
1	Ain	287	40	4453	6,4	0,9
2	Aisne	114	15	5431	2,1	0,3
3	Allier	152	17	5282	2,9	0,3
4	Alpes-de-Haute-Provence	125	11	2545	4,9	0,4
5	Hautes-Alpes	109	3	1933	5,6	0,2
6	Alpes-Maritimes	253	11	798	31,7	1,4
7	Ardèche	150	13	3801	3,9	0,3
8	Ardennes	54	5	3376	1,6	0,1
9	Ariège	87	6	2669	3,3	0,2
10	Aube	101	18	4497	2,2	0,4
11	Aude	151	20	4300	3,5	0,5
12	Aveyron	103	16	5910	1,7	0,3
13	Bouches-du-Rhône	63	7	2948	2,1	0,2
14	Calvados	260	19	5742	4,5	0,3
15	Cantal	76	4	3970	1,9	0,1
16	Charente	90	13	5142	1,8	0,3
17	Charente-Maritime	159	33	6080	2,6	0,5
18	Cher	83	7	4604	1,8	0,2
19	Corrèze	85	9	4754	1,8	0,2
2A	Corse-du-Sud	59	3	1999	3,0	0,2
2B	Haute-Corse	70	3	2467	2,8	0,1
21	Côte-d'Or	85	12	5813	1,5	0,2
22	Côtes-d'Armor	172	24	4499	3,8	0,5
23	Creuse	25	5	4395	0,6	0,1
24	Dordogne	111	10	4990	2,2	0,2
25	Doubs	115	15	3690	3,1	0,4
26	Drôme	131	15	4213	3,1	0,4
27	Eure	210	18	4328	4,9	0,4
28	Eure-et-Loir	114	10	7440	1,5	0,1
29	Finistère	234	21	3458	6,8	0,6
30	Gard	209	21	4727	4,4	0,4
31	Haute-Garonne	153	23	5671	2,7	0,4
32	Gers	44	4	3558	1,2	0,1
33	Gironde	275	30	6080	4,5	0,5
34	Hérault	182	25	4265	4,3	0,6
35	Ille-et-Vilaine	131	19	4157	3,2	0,5
36	Indre	44	6	4982	0,9	0,1
37	Indre-et-Loire	97	10	3367	2,9	0,3
38	Isère	299	29	4217	7,1	0,7
39	Jura	70	13	3543	2,0	0,4
40	Landes	99	21	4294	2,3	0,5
41	Loir-et-Cher	85	12	3424	2,5	0,4
42	Loire	140	15	3799	3,7	0,4
43	Haute-Loire	63	7	3411	1,8	0,2
44	Loire-Atlantique	157	33	3977	3,9	0,8
45	Loiret	129	21	3568	3,6	0,6
46	Lot	59	7	4017	1,5	0,2
47	Lot-et-Garonne	93	14	2956	3,1	0,5
48	Lozère	40	4	2262	1,8	0,2
49	Maine-et-Loire	192	17	4771	4,0	0,4
50	Manche	212	18	7762	2,7	0,2
51	Marne	138	19	4172	3,3	0,5
52	Haute-Marne	68	5	3893	1,7	0,1
53	Mayenne	73	6	3675	2,0	0,2
54	Meurthe-et-Moselle	141	17	3102	4,5	0,5
55	Meuse	62	9	3529	1,8	0,3
56	Morbihan	177	19	4175	4,2	0,5
57	Moselle	147	23	4299	3,4	0,5
58	Nièvre	78	16	4359	1,8	0,4
59	Nord	225	33	3629	6,2	0,9
60	Oise	326	31	4267	7,6	0,7
61	Orne	147	25	5861	2,5	0,4
62	Pas-de-Calais	256	17	6207	4,1	0,3
63	Puy-de-Dôme	143	17	6722	2,1	0,3
64	Pyrénées-Atlantiques	261	17	4447	5,9	0,4
65	Hautes-Pyrénées	101	10	2961	3,4	0,3
66	Pyrénées-Orientales	85	11	2154	3,9	0,5
67	Bas-Rhin	166	21	3224	5,1	0,7
68	Haut-Rhin	180	8	2602	6,9	0,3
69	Rhône	176	7	2231	7,9	0,3
70	Haute-Saône	69	9	3423	2,0	0,3
71	Saône-et-Loire	217	19	5479	4,0	0,3
72	Sarthe	147	18	4267	3,4	0,4
73	Savoie	126	18	3121	4,0	0,6
74	Haute-Savoie	278	24	2983	9,3	0,8
75	Paris	-	-	-	-	-
76	Seine-Maritime	186	21	5089	3,7	0,4
77	Seine-et-Marne	317	39	4321	7,3	0,9
78	Yvelines	185	11	1579	11,7	0,7
79	Deux-Sèvres	104	12	4010	2,6	0,3
80	Somme	153	16	4523	3,4	0,4
81	Tarn	110	12	4154	2,6	0,3
82	Tarn-et-Garonne	88	14	2528	3,5	0,6
83	Var	273	32	2966	9,2	1,1
84	Vaucluse	110	19	2322	4,7	0,8
85	Vendée	187	30	4680	4,0	0,6
86	Vienne	117	20	4780	2,4	0,4
87	Haute-Vienne	109	11	3998	2,7	0,3
88	Vosges	80	8	3240	2,5	0,2
89	Yonne	104	18	4860	2,1	0,4
90	Territoire de Belfort	24	5	547	4,4	0,9
91	Essonne	261	16	1490	17,5	1,1
92	Hauts-de-Seine	-	-	-	-	-
93	Seine-Saint-Denis	-	-	-	-	-
94	Val-de-Marne	-	-	-	-	-
95	Val-d'Oise	229	10	1080	21,2	0,9

[1] Chiffres obtenus sur réseau RD non compris les routes sur périmètre des grandes métropoles.
[2] Linéaire au 1er janvier 2020. Les routes départementales sur périmètre métropoles non transférées sont incluses dans le linéaire total.

Les territoires ruraux

Dans les territoires ruraux, un quart des personnes tuées l'est en agglomération.

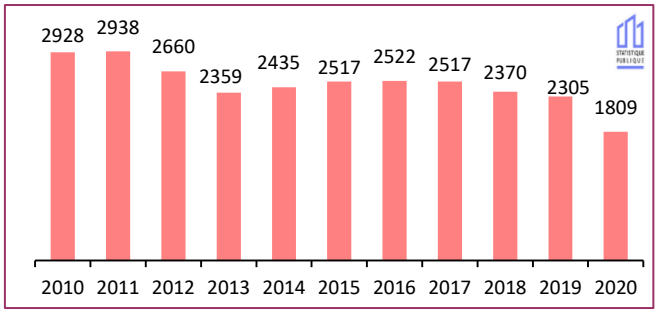
Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
16 721	1 809	21 114	9

* Nombre de tués pour 100 blessés dans les territoires ruraux

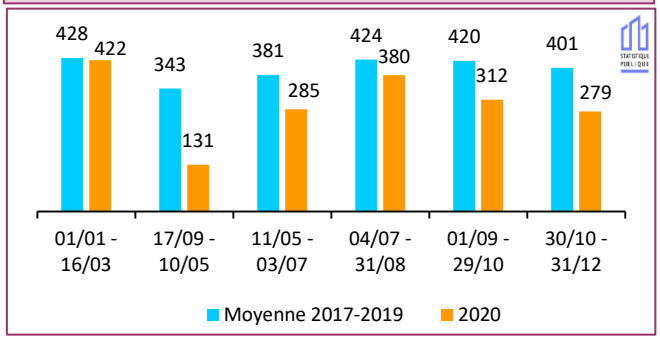
Evolution moyenne annuelle**	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués en territoires ruraux	- 21,5 %	- 2,6 %
Tués hors territoires ruraux	- 22,0 %	- 1,4 %
Tués France métropolitaine	- 21,7 %	- 2,3 %

**Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées a baissé en moyenne de - 2,6% par an dans les territoires ruraux.

Evolution du nombre de personnes tuées dans les territoires ruraux depuis 2010



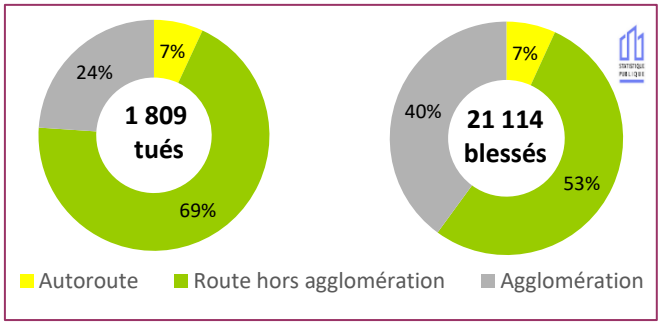
Evolution du nombre de personnes tuées en territoires ruraux en période confinement/ hors confinement



Répartition des personnes tuées dans les territoires ruraux selon le type de route

	En agglo	Hors agglo	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	7%	**7%**
RN	1%	7%	/	**8%**
RD	13%	57%	/	**70%**
Voie communale	9%	5%	/	**14%**
Autre	1%	0%	/	**1%**
Tous réseaux	**24%**	**69%**	**/**	**100%**

Répartition des personnes tuées dans les territoires ruraux selon le milieu



Cette page présente l'accidentalité en 2020 dans les territoires dits « ruraux », c'est-à-dire dans les EPCI de moins de 150 000 habitants, hors grande couronne. La moitié des départements français est entièrement dans cette catégorie. Ces territoires ne sont donc pas uniquement des zones de rase campagne.

Avec 1 809 personnes tuées en 2020, les territoires ruraux concentrent **71 % de la mortalité routière pour 51 % de la population française**. En lien avec les vitesses pratiquées, et donc des chocs plus violents, **la gravité est nettement plus forte dans les territoires ruraux que dans les territoires urbains** : on y relève 4 fois plus de personnes tuées rapportées au nombre de blessés.

De 2010 à 2019, la baisse de la mortalité dans les territoires ruraux a été deux fois plus forte que dans les territoires urbains avec une évolution globale de - 21 % en 10 ans.

Evolutions spécifiques 2020

L'année 2020 compte 500 personnes tuées en moins par rapport à 2019 dans les territoires ruraux. Cette baisse (- 22 %) est la même que pour l'ensemble de la France métropolitaine et est similaire en agglomération et hors agglomération. Elle touche globalement tous les modes avec notamment 250 automobilistes tués en moins. Quelques exceptions :

- baisse faible pour les cyclistes (- 7 %) aussi bien en agglomération que hors agglomération ;
- baisse très forte pour les usagers de véhicules utilitaires (- 56 %) ;
- pas de baisse pour les piétons hors agglomération.

Selon le milieu et la catégorie de route

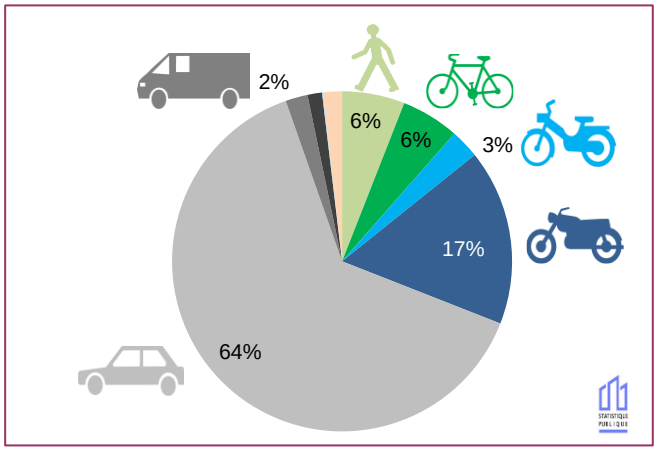
La répartition de la mortalité selon le milieu est stable entre 2019 et 2020 : les trois quarts des personnes tuées en territoires ruraux le sont hors agglomération, avec une part stable des autoroutes de 7 %. Concernant les blessés, la répartition est moins déséquilibrée : 40 % des blessés le sont en agglomération. Les accidents hors agglomération des territoires ruraux ont donc une gravité particulièrement élevée.

La répartition selon le réseau routier montre que **70 % des personnes tuées le sont sur routes départementales**, et ce principalement hors agglomération. A noter que **parmi les 433 décès en agglomération, 55 % le sont sur routes départementales**.

Les décès sur routes départementales dans les territoires ruraux représentent 41 % de la mortalité nationale (1 274 tués).

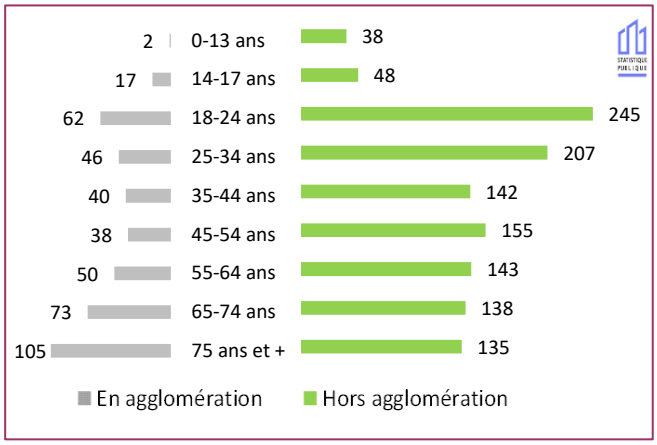
La répartition des accidents est très différente selon le milieu. Par exemple, les piétons tués le sont à 60 % en agglomération, les cyclistes à 35 % et les automobilistes à 14 %.

Répartition des personnes tuées hors agglomération selon le mode de déplacement dans les territoires ruraux (1 376 tués)

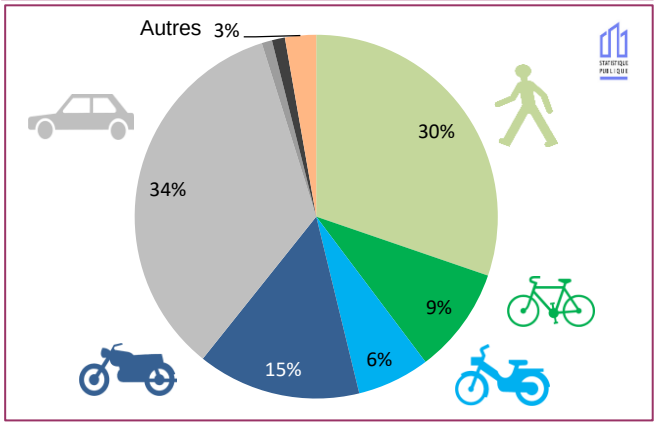


	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	82	76	38	230	876	29	19	26	**1 376**
Blessés	193	559	639	2009	8 208	561	211	509	**12 678**

Répartition des personnes tuées dans les territoires ruraux selon l'âge, en ou hors agglomération



Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode dans les territoires ruraux (433 tués)



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	131	41	28	63	149	4	5	12	433
Blessés	1 791	917	1 278	1 206	2 860	181	35	168	8 436

Hors agglomération

La répartition selon le mode de déplacement des victimes hors agglomération dans les territoires ruraux en 2020 est similaire à celle de 2019. L'enjeu principal concerne les véhicules de tourisme, puis les 2RM : **64 % des usagers tués sont des automobilistes et 17 % des motards**. Les piétons et les cyclistes restent dans des proportions plus réduites (6 %), même si leurs effectifs sont les seuls à être restés stables entre 2019 et 2020.

Les accidents de piétons ont une gravité très élevée : 30 % des victimes piétons sont des tués, alors que cette proportion est de 10 % pour l'ensemble des modes (de 5 % pour les VU à 12 % pour les cyclistes). On notera aussi que les motards et les automobilistes ont une gravité similaire (11 personnes tuées pour 100 blessées).

La répartition par âge **présente un pic principal pour les 18-24 ans** (20 % des tués), puis un pic secondaire pour les 25-34 ans (17 %). Les autres tranches d'âges supérieures (35-44 ans, 45-54 ans, 55-64 ans, 65-74 ans et 75 ans et plus) sont à parts égales dans la mortalité, autour de 11 %.

Sur routes hors agglomération, seul un tué sur dix l'est **en intersection**. Cette part est double pour les usagers de 2RM.

44 % des tués le sont de nuit. La gravité est plus élevée la nuit : 14 personnes tuées pour 100 blessées contre un ratio de 9 le jour.

La moitié des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers (1 véhicule seul sans piéton). Cela est vrai également pour les accidents de 2RM.

En agglomération

Les non-automobilistes sont davantage touchés en agglomération, avec **39 % des personnes tuées piétons ou cyclistes**. Il y a donc plus de personnes tuées à pied ou en vélo (172 tués) qu'en voiture (149). La gravité est plus faible que hors agglomération, et atteint son maximum pour les piétons (7 tués pour 100 blessés), bien que largement en-dessous des constats hors agglomération (ratio de 11).

Une personne tuée sur quatre a 75 ans ou plus. La deuxième tranche d'âges la plus touchée est celle des 65-74 ans avec 17 % des tués (73 personnes tuées en 2020, ce qui est plus que les 67 de 2019). Les jeunes adultes (18 à 24 ans), non majoritaires, demeurent ensuite la classe d'âges la plus touchée avec 62 tués en 2020.

Les accidents à **1 véhicule restent prépondérants** quand il n'y a pas de piéton : parmi les accidents sans piéton, 2 personnes tuées sur 3 le sont dans un accident sans tiers.

L'accidentalité de jour reste la plus élevée : deux personnes tuées sur trois le sont de jour.

Les autoroutes

Sur autoroute, une personne tuée sur deux est un automobiliste. Une personne tuée sur deux est un homme et un conducteur.
Dans trois cas sur dix, l'accident implique un véhicule seul sans piéton.

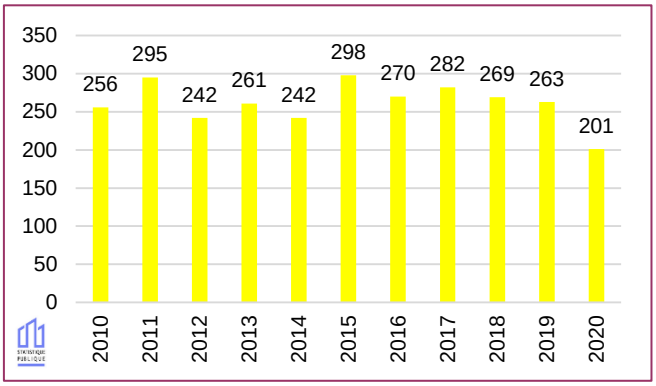
Évolution de la mortalité sur autoroute depuis 2010

Tués 2020	2019	2010	Évol. 2010-2020	Évol. 2010-2019
201	263	256	-21,48%	+2,73%

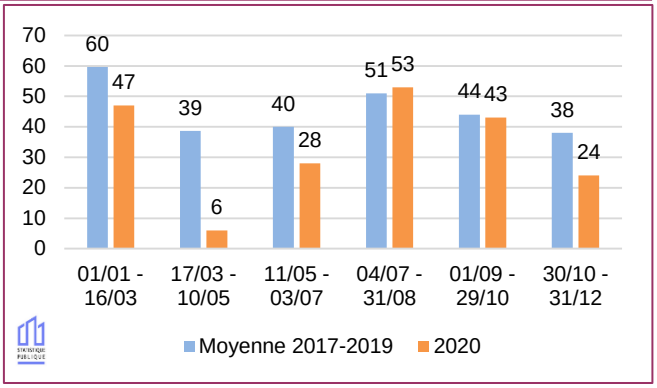
Evolution annuelle entre *	2019 et 2020	2010 et 2019
Tués sur Autoroute	- 23,6 %	+0,3%
Tués hors Autoroute	-21,5%	-2,5%
Ensemble tués	-21,7%	-2,3%

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

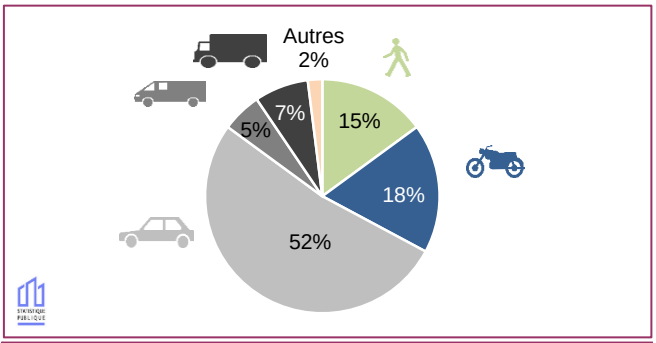
Nombre de personnes tuées sur autoroute



Evolution du nombre de personnes tuées sur autoroute selon la période (confinement / hors confinement) et l'année



Répartition des personnes tuées sur autoroute selon le mode de déplacement



	Piéton	Moto	VT	PL	VU	Autres	Total
Tués	30	36	105	15	11	4	**201**

En 2020, 201 personnes ont été tuées sur autoroute, soit 62 décès de moins par rapport à 2019.

Après avoir diminué fortement entre 2000 et 2008, puis s'être stabilisée entre 2010 et 2019, la mortalité sur autoroute a chuté en 2020 du fait des restrictions de déplacement liées à la pandémie.

10 % des accidents corporels recensés sur le réseau routier métropolitain sont survenus sur autoroute. Ils concentrent 8 % de la mortalité totale.

Par rapport à 2019, la diminution d'un quart du nombre d'accidents corporels, d'usagers tués et de blessés sur autoroute, est plus forte que celle observée pour les autres réseaux (un cinquième).

Les périodes de confinement liées à la Covid-19 ont eu un impact sensible sur l'accidentalité et la mortalité sur autoroute.

Par rapport à la période 2017-2019, la baisse du nombre de personnes tuées pendant les deux périodes de confinement a été de 60 %. Lors du premier confinement, elle a atteint 85% (-33 tués).

De juillet à fin octobre, période hors confinement, le nombre d'usagers tués a retrouvé un niveau comparable à celui observé au cours de la période 2017-2019.

Estimation du risque sur autoroute

La mortalité sur autoroute est plus faible que sur l'ensemble des réseaux, avec 1,6 tués par milliard de km parcourus contre 5,0. En plus de l'interdiction aux vélos, tracteurs et piétons, les caractéristiques de ce type d'infrastructure, notamment la séparation matérialisée entre les deux voies et les clôtures, préviennent, dans la mesure du possible, des chocs frontaux et des accidents liés aux traversées de la faune sauvage.

Selon l'âge des usagers

En 2020, près des **deux tiers** des usagers tués sur autoroute ont entre **25 et 64 ans**, et 14% sont des jeunes de 18 à 24 ans.

Par rapport à 2019, la répartition des tués reste globalement stable. Les parts des tués de 18 à 24 ans et de 75 ans et plus ont chacune diminué de 3 points.

Selon le mode de déplacement

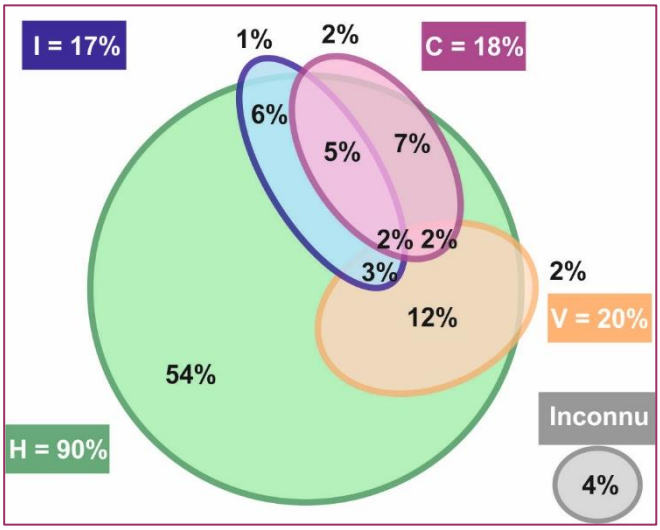
En 2020, les **automobilistes** représentent la moitié des tués sur autoroute.

Par rapport à l'année 2019, 4 motocyclistes de plus ont été tués, soit une hausse de + 12,5 % : c'est la seule catégorie d'usagers dont la mortalité sur autoroute ait augmenté en 2020, malgré la baisse du nombre d'accidents mortels.

La part de **piétons parmi les tués (15 %)** reste à un niveau comparable à celle observée depuis 2014.

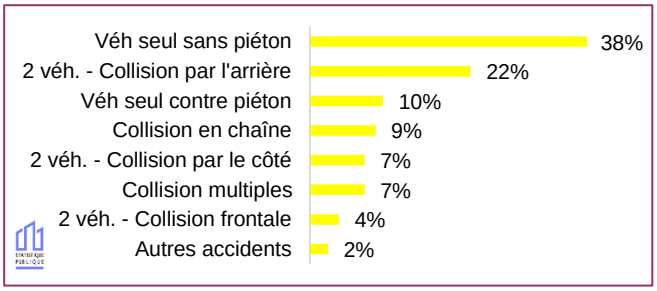
15% des accidents corporels sur autoroute **impliquent un poids lourd**. Ces accidents sont la cause d'**un tiers des décès** sur ce type de réseau.

Facteurs de causalité des accidents mortels sur autoroute en 2015

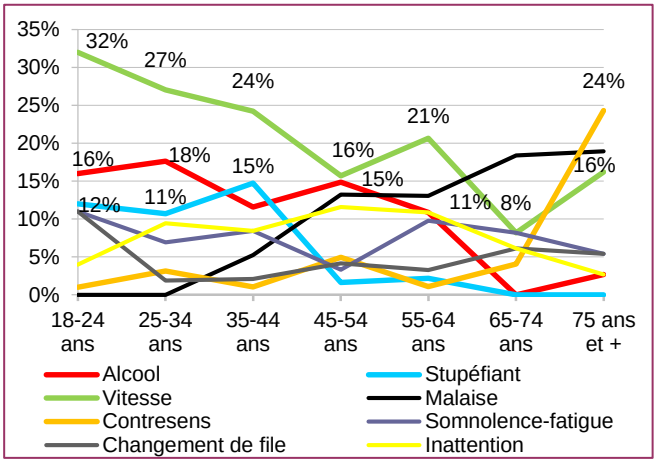


Légende des facteurs : H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables.
Source : Étude FLAM, Cerema, 2020

Part des usagers tués sur Autoroute selon le type de collision



Causes d'accidents mortels sur autoroutes selon l'âge des auteurs présumés responsables (APAM) sur les 3 ans de la période 2018-2020



Accidents du personnel en intervention sur le réseau autoroutier concédé

En 2020, 10 accidents corporels impliquant du personnel autoroutier en intervention ont été recensés (chiffre identique à la moyenne annuelle sur la période 2010-2019), provoquant 12 blessés dont 6 salariés heurtés par un véhicule tiers.

Parmi les 127 matériels heurtés en 2020, 6 fois sur 10 il s'agit de flèches lumineuses (2/3 de FLU et 1/3 de FLR) et dans 3 cas sur 10 de fourgons.

Selon le type de collision

En 2020, trois accidents sur dix concernent une collision par l'arrière entre 2 véhicules.

Trois accidents sur dix impliquent **un véhicule seul**, sans piéton. Ces accidents ont causé **le décès de 4 usagers sur dix** sur ce réseau.

Selon la place dans le véhicule

En 2020, piétons exclus, les trois quarts des tués sont des conducteurs, et **un quart sont des passagers**, alors que les passagers ne représentent que 14% des tués en agglomération et 17% hors agglomération.

Selon la temporalité

Les accidents sur autoroutes sont plus fréquents les jours ouvrés que le week-end ou en jour férié.

La plage horaire 16-19h est la période la plus accidentogène sur autoroute (20% des accidents).

La part d'usagers tués sur autoroute est la même de jour et de nuit (53 % de tués de jour en 2020), stable par rapport à 2019.

Facteurs d'accidents mortels

Parmi les facteurs recensés chez les auteurs présumés d'accident mortel figurent en premiers lieux la **vitesse** dans un cas sur cinq, la **baisse de vigilance** (inattention, malaise, somnolence) dans un cas sur cinq et **l'alcool** dans un cas sur dix.

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » concerne particulièrement les jeunes, et décroît avec l'âge. Il en va de même avec le facteur alcool, qui ne concerne pratiquement pas les plus de 65 ans, et le facteur stupéfiant qui concerne plus particulièrement les 18-44 ans. A contrario, le facteur « Malaise » concerne principalement les 45 ans et plus. Un quart des auteurs présumés d'accidents mortels de 75 ans et plus circulait à contresens.

Sur les autoroutes concédées, en 2020[1], le facteur « **vitesse** » a été identifié dans 15 % des accidents mortels, et la **somnolence** ou la fatigue dans 16 % des cas. Les longues distances parcourues sur autoroute peuvent être plus propices à la somnolence. Sur la période 2016-2020, 51 % des accidents mortels associés à ce facteur sont survenus de jour. Les périodes 4h-8h et 14h-17h concentrent à elles seules 41,3 % des accidents mortels liés à la somnolence (respectivement 28 % et 13,3 %).

La part d'accidents mortels avec alcool (17%) sur autoroute est nettement plus faible que celle observée sur les autres réseaux routiers (33 %). La part d'accidents corporels avec alcool baisse de 2,4 points en 2020 par rapport à 2019.

[1] *Bilan 2020 – Accidents mortels et corporels sur autoroutes concédées*, ASFA, 2021.

Les routes hors agglomération

60 % des personnes tuées en France le sont sur routes hors agglomération.

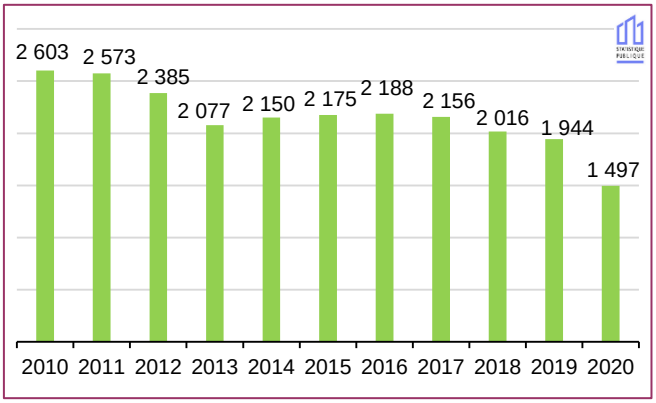
Evolution de la mortalité hors agglomération depuis 2010

2020	2019	2010	Évol. 2010-2020	Évol. 2010-2019
1 497	1 944	2 603	-42,49%	-25,32%

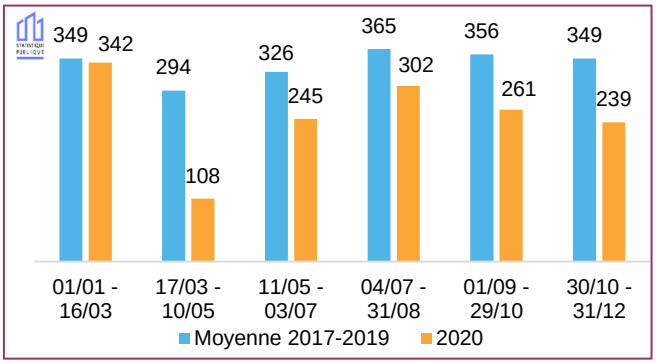
Evolution annuelle entre *	2019 à 2020	2010 et 2019
Tués hors agglomération	- 23,0 %	- 3,2 %
Tués autres milieux	- 19,7 %	- 0,7 %
Ensemble tués	- 21,7 %	- 2,3 %

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

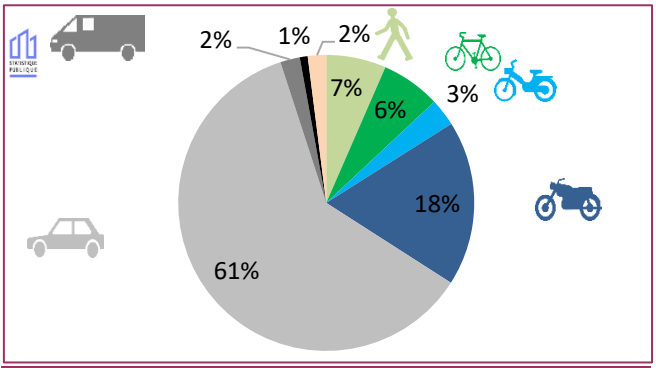
Evolution du nombre de personnes tuées par année sur routes hors agglomération depuis 2010



Evolution du nombre de personnes tuées sur routes hors agglomération en périodes de confinement / hors confinement



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



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	98	96	45	270	912	32	13	31	**1 497**
Blessés	293	733	771	2 667	9 859	656	188	390	**15 557**

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

En 2020, 1 497 personnes ont été tuées sur routes hors agglomération, soit 59 % de la mortalité routière. La baisse de - 23 % par rapport à 2019 représente 447 vies épargnées. Cette baisse liée au contexte de la crise sanitaire intervient après deux années de baisses significatives de 2017 à 2018 (- 6%) puis de 2018 à 2019 (- 4 %).

On observe donc par rapport à 2019 une forte baisse du nombre d'accidents corporels (- 22,9 %), d'usagers tués (- 23 %) et de blessés (- 19,7 %).

La **gravité des accidents sur routes hors agglomération est plus élevée qu'ailleurs** : 12 % des accidents y sont mortels contre 3 % sur les autres réseaux.

Par rapport à la moyenne 2017-2019, sur les mêmes périodes, on enregistre une baisse de - 63% du nombre de personnes tuées pendant la première période de confinement et une baisse de - 32 % pendant la seconde. Le nombre d'usagers tués pendant la période entre les deux confinements a chuté de - 23% par rapport à la moyenne 2017-2019.

Selon le type de route

Les **routes bidirectionnelles** hors agglomération sont pour la plupart limitées à 80 km/h depuis le 1er juillet 2018. Cependant, depuis 2020, les départements ont la possibilité sur justification de remonter à 90 km/h. Elles concentrent 87 % de la mortalité sur routes hors agglomération (1 305 personnes tuées), soit 51 % de l'ensemble de la mortalité routière.

Selon l'âge des usagers

Entre 2019 et 2020, toutes les classes d'âge ont connu une baisse du nombre de personnes tuées sur routes hors agglomération, hormis les moins de 15 ans (+ 42 % soit 14 enfants tués en plus).

En 2020, les classes d'âges à enjeu sont :

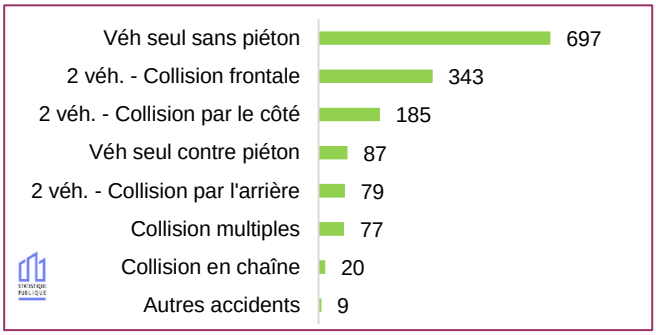
- les 18-24 ans qui représentent 20 % des tués dans les accidents ;
- les 25-44 ans qui représentent la part la plus importante de tués dans les accidents sur les routes hors agglomération (28 %) ;
- les 45-64 ans qui représentent 25 % des tués dans les accidents.

Selon le mode de déplacement

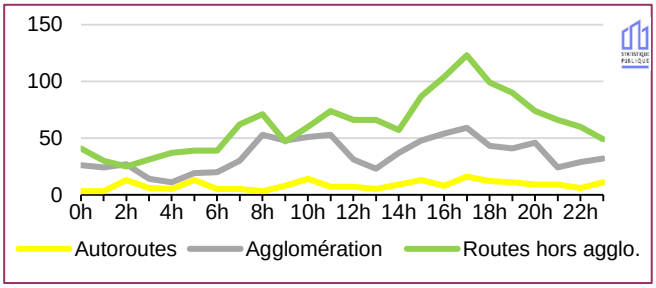
Sur routes hors agglomération, **79 % des personnes tuées sont automobilistes ou motocyclistes**.

On observe une baisse générale du nombre de tués pour les différentes catégories d'usagers à l'exception des usagers de modes de déplacements dits "doux". En effet, le nombre de piétons tués est resté stable avec 98 décès mais on enregistre 2 tués à vélo de plus. En 2020 comme en 2019, 1 usager d'EDPm s'est tué sur routes hors agglomération.

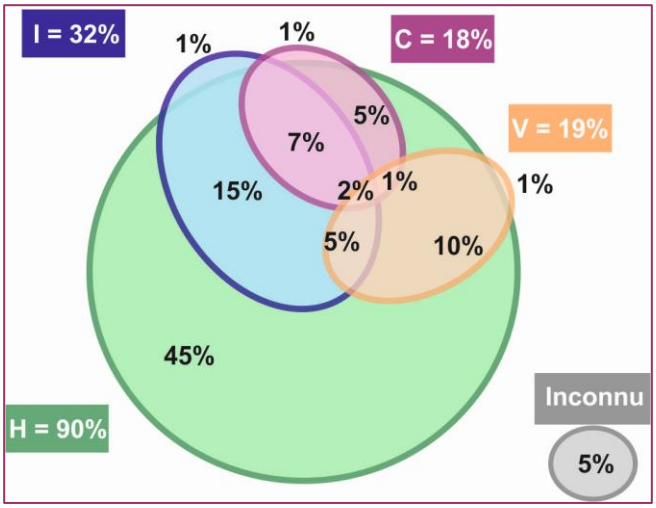
Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le type de collision



Nombre de personnes tuées selon le milieu et l'heure

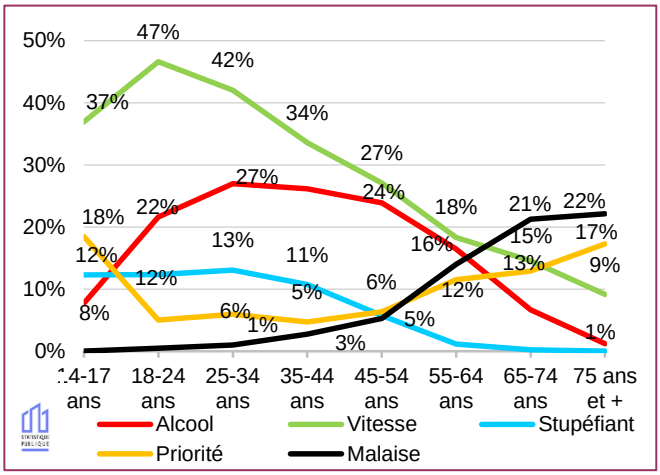


Facteurs de causalité des accidents mortels hors agglomération en 2015



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

Causes d'accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2018-2020) sur les routes hors agglomération



Selon les conflits

Deux types de conflits sont prédominants hors agglomération : les accidents **sans tiers** (47 % des tués) et les accidents **avec collision frontale** (23 % des tués).

Entre 2019 et 2020, la mortalité dans les accidents entre un véhicule seul et un piéton a baissé uniquement de - 4 % alors que pour les autres types de collisions, la mortalité a fortement chuté (en moyenne d'un quart).

Selon la temporalité

La tranche horaire **15h-21h** (25 % de la journée) concentre 39 % de la mortalité.

Le confinement a eu des effets importants sur la faible part du nombre de tués durant les mois de mars (6 % des tués) et d'avril (4 % des tués) par rapport aux autres mois de l'année.

Les trois mois d'été (juillet-août-septembre) concentrent 32 % du nombre de tués en 2020. Le dimanche est le jour où l'on dénombre le plus d'usagers tués (242 en 2020) même si la répartition est plutôt égale sur l'ensemble de la semaine.

La mortalité en 2020 intervient à 56 % de jour et à 44 % de nuit.

Facteurs d'accidents mortels

L'étude FLAM montre que hors agglomération, l'infrastructure est un facteur qui intervient plus souvent que sur autoroute, mais autant qu'en agglomération. Les facteurs humains, présents dans 90 % des accidents, restent prédominants.

La vitesse est le facteur d'accident mortel le plus souvent constaté hors agglomération chez les auteurs présumés, étant présent en moyenne dans **31 % des cas**, et même à 47 % chez les 18-24 ans.

Le facteur alcool est lui présent chez **20 % des auteurs présumés d'accident mortel**, et pour 27 % chez les 25 à 34 ans. C'est au sein de cette tranche d'âge que la proportion y est la plus élevée.

Selon l'intersection

Sur les 1 497 tués sur routes hors agglomération, 86 % l'ont été hors intersection. C'est une proportion plus importante que sur le réseau « en agglomération » (67 %). Sur les 205 usagers tués en intersection sur routes hors agglomération, la majorité des décès a lieu en intersection en X (35 %) et en T (26 %).

Selon le tracé en plan

38 % des tués sur routes hors agglomération l'ont été sur des portions de route en courbe, contre 25 % en agglomération et 17 % sur autoroute.

Les territoires urbains

56 % des personnes tuées en territoires urbains le sont en agglomération, contre 44 % hors agglomération.

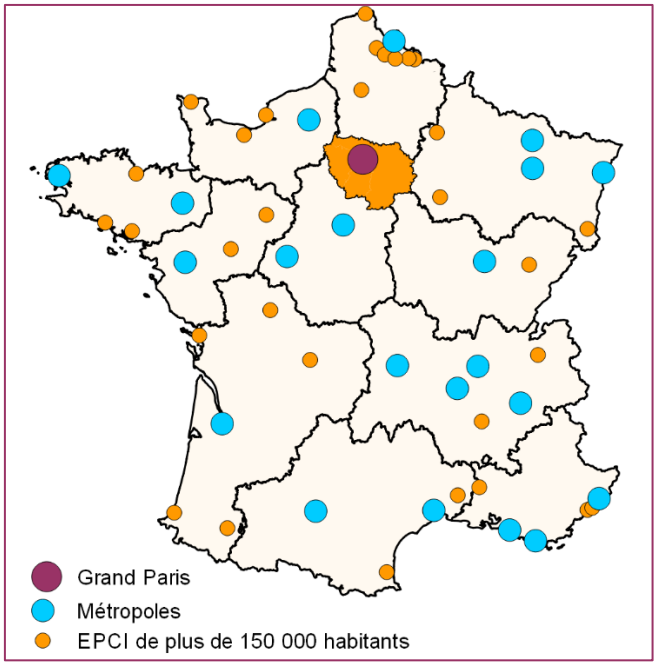
Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
28 400	732	34 722	2

* Nombre de tués pour 100 blessés dans les territoires urbains

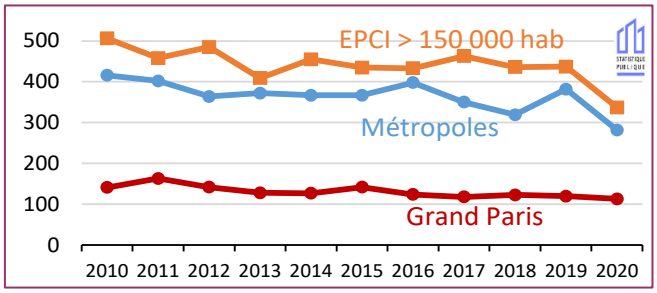
Evolution moyenne annuelle**	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués en territoires urbains	- 22,0 %	-1,4 %
Tués hors territoires urbains	- 21,5 %	- 2,6 %
Tués France métropolitaine	- 21,7 %	- 2,3 %

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

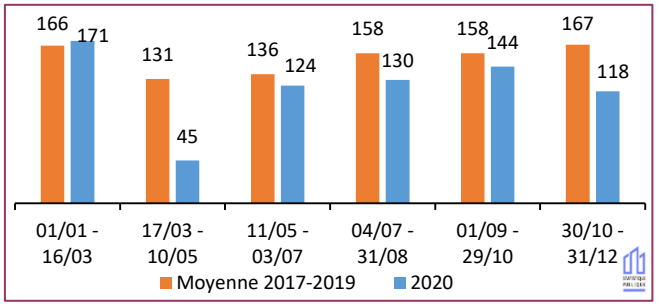
Localisation des territoires urbains selon leur catégorie



Evolution du nombre de personnes tuées dans les territoires urbains depuis 2010



Evolution du nombre de personnes tuées dans les territoires urbains en période confinement/ hors confinement



Les communes de France métropolitaine ont été classées en quatre catégories, selon leur situation au 1er janvier 2020 :

- le **Grand Paris** : Paris, les communes de la petite couronne et quelques communes isolées de la grande couronne ;
- les **Métropoles** : les communes des 21 Métropoles hors Grand Paris ;
- les **EPCI (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale) de plus de 150 000 habitants** : les communes des EPCI de plus de 150 000 habitants qui ne sont pas des Métropoles, ainsi que l'ensemble des EPCI de la grande couronne (y compris ceux de moins de 150 000 habitants) ;
- les **territoires ruraux** (présentés en pages 34 et 35) : les autres communes.

Chacune de ces catégories comprend l'intégralité du territoire des communes concernées, c'est-à-dire à la fois des zones en agglomération et des zones hors agglomération (routes hors agglomération et autoroutes).

Cette fiche porte sur **les trois** premières catégories précitées, sous l'appellation « **Les territoires urbains** ».

Avec 732 personnes tuées en 2020, les territoires urbains concentrent 29 % de la mortalité routière nationale. En parallèle, les territoires urbains rassemblent 49 % de la population. La part des personnes blessées est toutefois bien plus élevée puisque 62 % des personnes blessées le sont dans ces territoires. Cela induit une gravité de 2 personnes tuées pour 100 blessées, quatre fois plus faible que dans les territoires ruraux.

Le bilan sur la dernière décennie montre une baisse de - 31 % du nombre de personnes tuées, dont les deux tiers concernent l'évolution spécifique de 2020.

Sur la période 2010 à 2019, la baisse du nombre de personnes tuées est deux fois plus faible dans les territoires urbains que dans les territoires ruraux.

Spécificités de l'année 2020

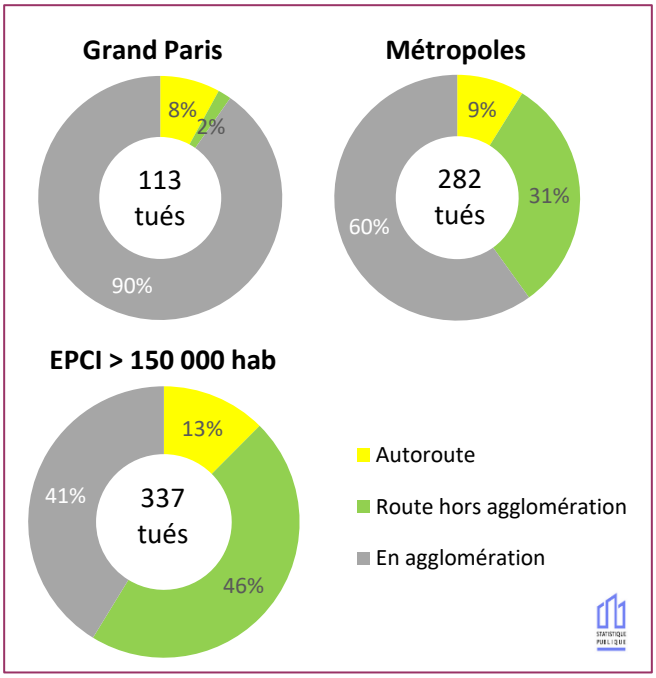
La comparaison de l'année 2020 aux trois années précédentes montre une baisse légèrement plus faible que les territoires ruraux (- 20 % contre - 25 %). Pendant les périodes de confinement, l'écart est similaire. C'est sur les périodes du 11 mai au 3 juillet et en septembre-octobre qu'on observe une différence d'évolution de la mortalité (- 9 % en territoires urbains contre - 25 % en territoires ruraux).

L'évolution 2020 de la mortalité comparée à la moyenne 2017-2019 montre des disparités fortes selon le périmètre : **une baisse faible sur le Grand Paris (- 7%)**, dans la moyenne pour les Métropoles (- 19 %) et **plus forte** et semblable aux territoires ruraux **pour les EPCI de plus de 150 000 habitants (- 24 %)**.

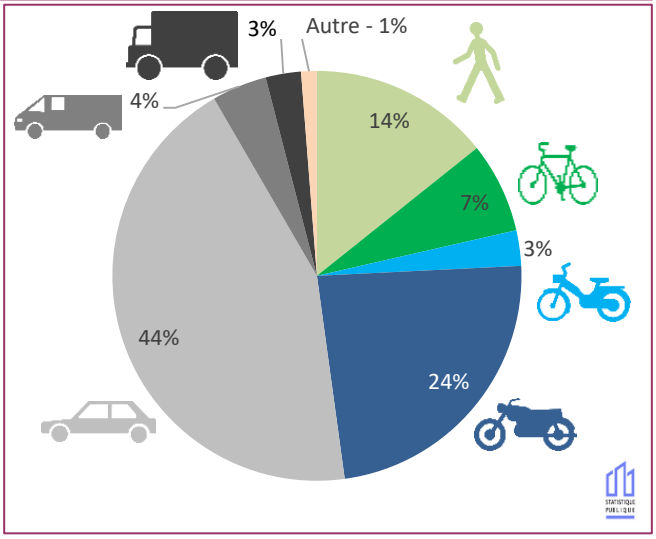
Répartition des personnes tuées et blessées (2020) et de la population (2018) selon le territoire

	Tués		Blessés		Population (Mhab)	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Grand Paris	113	4 %	13 261	24 %	7,1	**11 %**
Métropoles	282	11 %	11 822	21 %	12,4	**19 %**
EPCI>150 000 hab	337	14 %	9 639	17 %	11,9	**18 %**
Territoires ruraux	1 809	71 %	21 114	38 %	33,4	**52 %**
Total	**2 541**	**100 %**	**55 836**	**100 %**	**64,8**	**100 %**

Répartition des personnes tuées dans les territoires urbains selon le milieu



Répartition des personnes tuées hors agglomération dans les territoires urbains selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	46	23	9	76	141	14	9	4	**322**
Blessés	129	197	153	1 738	5 920	508	124	112	8 881

La gravité

La gravité diffère selon les territoires urbains – en lien avec la répartition selon le milieu routier (la gravité en agglomération étant plus faible que celle hors agglomération). Concernant les personnes tuées, le Grand Paris concentre 15 % des décès des territoires urbains. Mais concernant les blessés, 38 % le sont dans le Grand Paris, en partie car l'enregistrement des accidents est plus systématique à Paris. La gravité dans le Grand Paris est plus faible que dans les autres territoires urbains avec une personne tuée pour 100 blessés, contre deux dans les Métropoles et trois dans les EPCI de plus de 150 000 habitants.

Selon le territoire et le milieu routier

56 % des personnes tuées le sont en agglomération : cette part est bien plus élevée qu'au niveau national, ce qui est logique étant donné les territoires observés. Cependant **44 % de la mortalité demeure hors agglomération** (notamment 59 % dans les EPCI de plus de 150 000 habitants). Pour les personnes blessées, la part de l'agglomération est majoritaire (74 % des victimes).

Hors agglomération

Hors agglomération, la moitié des personnes tuées sont des usagers vulnérables. La part de motards atteint 24 % de la mortalité, et même 30 % dans les Métropoles. A noter que bien qu'on soit hors agglomération, une personne tuée sur cinq est un piéton ou un cycliste.

Entre 2019 et 2020, la mortalité de tous les modes a baissé, exceptée celle des cyclistes (19 cyclistes tués en 2019 et 23 en 2020).

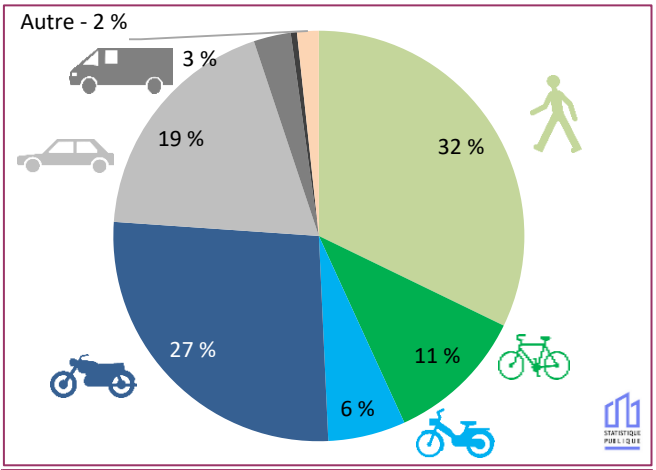
La répartition des **personnes blessées** est très différente puisque les modes actifs (piétons et vélos) ne représentent que 4 % des victimes enregistrées par les forces de l'ordre **– la part automobilistes et 2RM passant quant à elle à neuf blessés sur dix.**

Les classes d'âge les plus concernées **sont les 18-24 ans et 25-34 ans** (chaque classe rassemblant 20 % des personnes tuées), puis les 45-54 ans. Ce sont les 0-17 ans et les 65-74 ans qui sont les moins représentées (4 % et 6 %). La répartition a peu changé entre 2019 et 2020 (légère baisse avec passage de 8 % à 6 % pour les 65-74 ans). Pendant le 1er confinement, parmi les 18 personnes tuées, 14 avaient entre 18 et 34 ans et 4 entre 35 et 64 ans.

42 % des personnes tuées le sont dans un accident à deux véhicules et 32 % dans un accident sans tiers. Ces proportions sont les mêmes qu'en 2019. Les accidents sans tiers atteignent même 41 % dans les Métropoles (46 tués en 2020).

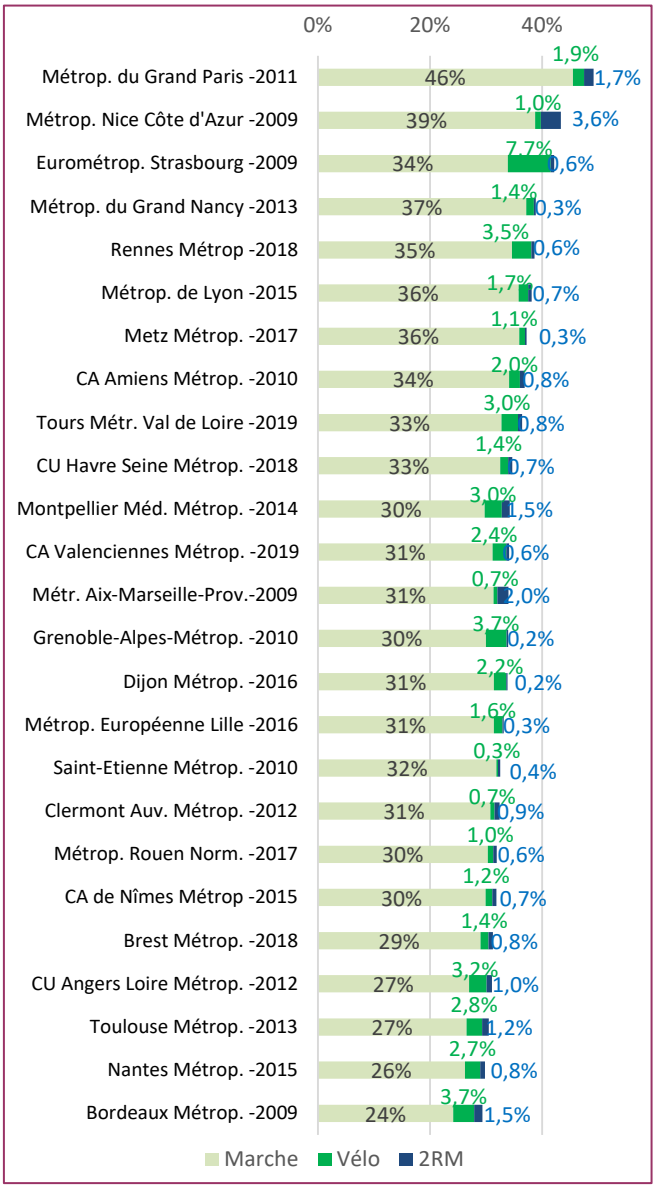
La moitié des blessés l'est dans un accident entre deux véhicules, un quart dans un accident sans tiers, et autant dans un accident à trois véhicules ou plus.

Répartition des personnes tuées en agglomération dans les territoires urbains selon l'âge



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	132	45	25	110	77	12	0	9	**410**
Blessés	5 187	3 695	3 109	4 952	7 669	577	53	599	25 841

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



En agglomération

56 % de la mortalité des territoires urbains et 74 % des blessés sont localisés en agglomération.

La répartition par mode montre les enjeux des usagers vulnérables :
- une personne tuée sur trois est **un piéton** ;
- une personne tuée sur trois est **un 2RM** ;
- une personne tuée sur dix est un cycliste.

Cette répartition de la mortalité a très peu changé entre 2019 et 2020. Ce sont les cyclistes qui connaissent la baisse de mortalité la plus faible (- 7 tués, soit - 11 %). De plus, concernant les cyclistes, on note une augmentation de + 7 % du nombre de cyclistes blessés (contre une baisse de - 24 % des blessés non cyclistes).

Les enjeux sont plus marqués pour les 18-24 ans, les 25-34 ans, et les 75 ans et plus (66 à 71 tués pour chaque classe en 2020). L'accidentalité **des 65 ans et plus** est marquée par **une gravité particulièrement élevée** avec **quatre fois plus** de personnes tuées ramenées aux blessés que les 18-64 ans.

La mortalité des 65 ans et plus dans les territoires urbains est en agglomération dans 71 % des cas.

Un quart des personnes tuées l'est dans le territoire du Grand Paris, un tiers dans les EPCI de plus de 150 000 habitants, et le reste (41 %) dans les Métropoles. Cette répartition est similaire quel que soit le mode mais, alors que le Grand Paris ne concentrait que 3 % des automobilistes tués en 2019, cette part monte à 18 % en 2020 (14 parmi les 77 sur l'ensemble des territoires urbains).

Parmi les accidents sans piéton, **42 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers**.

Usagers vulnérables

Le tableau en page de droite des indicateurs en milieu urbain permet de noter des écarts entre territoires. Globalement, les répartitions de 2020 paraissent proches de celles de 2015-2019. Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et 2RM) ont constitué **65 % des personnes tuées en 2020**, proche de la moyenne 2015-2019 qui est à 62 %.

Parmi les 54 agglomérations citées, sur la période 2015-2019, 21 ont une part de piétons supérieure à la moyenne située à 25 % et 22 une part de 2RM supérieure à la moyenne située à 30 %.

Sur la période 2015-2019, **la moyenne de 30 % de 2RM parmi les tués montre un risque particulièrement fort pour cette catégorie puisque leur part modale est de l'ordre de 2 %** (en nombre de déplacements, réalisés exclusivement à l'intérieur du périmètre de la métropole ou de l'EPCI - Données issues de la base unifiée 2019 des Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²)).

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute)

Libellé communauté d'agglomération, communauté urbaine et Métropole de plus de 150 000 hab (population 2018) *	Population 2018	Personnes tuées … en 2020	en 2019	en 2018	en 2017	en 2016	en 2015	Tués par million d'habitants moyenne annuelle 2015-2019 et (valeur 2020)		en moyenne 2015-2019 (et valeur 2020) part dans la mortalité des personnes tuées … piétons 2015-2019 et (valeur 2020)		en vélo 2015-2019 et (valeur 2020)		en 2RM 2015-2019 et (valeur 2020)		dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans de permis 2015-2019 *** et (valeur 2020)		dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu 2015-2019 et (valeur 2020)	
Métropole du Grand Paris	7 125 433	103	102	104	101	108	123	15	(14)	46%	(37%)	7%	(14%)	35%	(34%)	18%	(15%)	20%	(29%)
Grande Couronne de Paris	5 207 217	118	128	154	176	141	171	30	(23)	17%	(19%)	5%	(8%)	24%	(22%)	20%	(11%)	28%	(26%)
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 911 657	64	71	72	76	82	86	40	(33)	20%	(16%)	5%	(0%)	42%	(44%)	23%	(22%)	27%	(24%)
Métropole de Lyon	1 415 357	24	42	29	25	34	29	22	(17)	36%	(25%)	10%	(8%)	23%	(29%)	19%	(29%)	32%	(20%)
Métropole Européenne de Lille	1 160 691	16	29	20	30	28	28	23	(14)	22%	(38%)	7%	(19%)	31%	(13%)	14%	(0%)	22%	(50%)
Bordeaux Métropole	811 377	18	18	17	22	27	12	24	(22)	23%	(17%)	8%	(17%)	40%	(33%)	19%	(17%)	33%	(23%)
Toulouse Métropole	793 243	18	12	16	6	12	18	16	(23)	23%	(28%)	8%	(17%)	36%	(44%)	29%	(11%)	33%	(44%)
Nantes Métropole	668 162	10	20	11	11	17	10	21	(15)	33%	(10%)	7%	(10%)	30%	(40%)	12%	(10%)	30%	(30%)
Métropole Nice Côte d'Azur	545 730	22	22	25	17	19	26	40	(40)	22%	(32%)	8%	(5%)	50%	(50%)	14%	(14%)	28%	(8%)
Eurométropole de Strasbourg	505 916	9	11	9	6	8	9	17	(18)	19%	(22%)	21%	(11%)	23%	(33%)	14%	(11%)	23%	(17%)
Métropole Rouen Normandie	499 830	5	9	8	15	20	14	26	(10)	21%	(40%)	8%	(0%)	30%	(0%)	18%	(0%)	42%	(25%)
Montpellier Méditerranée Métropole	487 519	11	19	12	16	20	18	35	(23)	28%	(27%)	2%	(0%)	45%	(27%)	10%	(27%)	33%	(20%)
Rennes Métropole	461 166	12	12	8	14	16	5	24	(26)	16%	(50%)	22%	(17%)	24%	(8%)	12%	(8%)	44%	(0%)
Grenoble-Alpes-Métropole	451 107	2	15	4	11	10	10	22	(4)	20%	(50%)	12%	(0%)	34%	(0%)	31%	(50%)	25%	(50%)
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	444 828	12	8	7	12	16	8	23	(27)	31%	(17%)	6%	(17%)	41%	(42%)	13%	(25%)	30%	(36%)
Saint-Etienne Métropole	409 771	2	7	6	7	10	13	21	(5)	42%	(50%)	12%	(0%)	23%	(0%)	14%	(100%)	15%	(0%)
CA du Pays Basque	320 763	15	16	15	19	10	20	50	(47)	20%	(7%)	6%	(7%)	29%	(47%)	13%	(7%)	31%	(25%)
CU Angers Loire Métropole	306 258	4	4	11	10	9	10	29	(13)	20%	(50%)	9%	(25%)	20%	(25%)	24%	(0%)	31%	(0%)
CU du Grand Reims	300 906	7	14	11	6	11	4	31	(23)	22%	(14%)	7%	(29%)	24%	(29%)	25%	(29%)	23%	(25%)
Clermont Auvergne Métropole	300 131	8	10	6	5	12	5	25	(27)	34%	(25%)	3%	(13%)	32%	(25%)	18%	(13%)	29%	(0%)
Tours Métropole Val de Loire	300 045	4	4	8	3	5	3	15	(13)	39%	(50%)	0%	(0%)	30%	(50%)	10%	(25%)	31%	(0%)
Orléans Métropole	292 874	5	6	9	7	6	8	25	(17)	22%	(40%)	6%	(0%)	33%	(20%)	21%	(0%)	19%	(50%)
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	279 917	3	16	3	7	8	8	30	(11)	12%	(33%)	0%	(0%)	33%	(33%)	9%	(33%)	53%	(0%)
CA Mulhouse Alsace Agglomération	278 129	7	6	7	4	1	4	16	(25)	18%	(43%)	9%	(29%)	18%	(0%)	22%	(14%)	33%	(50%)
CU Caen la Mer	273 284	6	3	3	5	4	6	15	(22)	29%	(33%)	10%	(0%)	38%	(50%)	13%	(33%)	28%	(17%)
CU Le Havre Seine Métropole	272 533	6	5	8	9	10	5	27	(22)	22%	(33%)	8%	(17%)	22%	(33%)	14%	(0%)	32%	(20%)
CU Perpignan Méditerranée Métropole	272 294	12	18	11	11	11	8	43	(44)	19%	(25%)	3%	(8%)	31%	(8%)	6%	(33%)	40%	(50%)
CA de Nîmes Métropole	262 108	10	14	15	17	12	13	54	(38)	18%	(20%)	4%	(0%)	18%	(30%)	17%	(10%)	29%	(17%)
Métropole du Grand Nancy	261 638	2	4	2	3	1	3	10	(8)	62%	(0%)	8%	(0%)	8%	(50%)	10%	(0%)	10%	(0%)
Dijon Métropole	259 087	7	2	5	2	3	4	12	(27)	31%	(29%)	0%	(0%)	38%	(14%)	14%	(14%)	14%	(43%)
CA de Lens - Liévin	243 731	4	4	7	7	7	7	26	(16)	25%	(25%)	3%	(25%)	13%	(25%)	24%	(0%)	55%	(33%)
CA Valence Romans Agglo	228 472	9	10	7	13	12	17	52	(39)	19%	(22%)	5%	(11%)	24%	(56%)	22%	(22%)	23%	(22%)
Metz Métropole	225 374	3	6	4	4	5	5	21	(13)	46%	(0%)	4%	(0%)	4%	(0%)	15%	(33%)	16%	(67%)
Brest Métropole	214 290	3	7	5	3	3	3	20	(14)	29%	(0%)	0%	(0%)	10%	(67%)	17%	(0%)	35%	(33%)
CU Limoges Métropole	211 002	3	6	3	5	5	9	27	(14)	21%	(0%)	11%	(0%)	21%	(67%)	35%	(33%)	20%	(0%)
CU Le Mans Métropole	210 139	4	7	7	9	5	4	30	(19)	22%	(0%)	3%	(25%)	25%	(0%)	4%	(0%)	32%	(0%)
CA du Grand Annecy	209 719	2	7	10	9	4	7	35	(10)	22%	(50%)	14%	(0%)	30%	(50%)	14%	(0%)	26%	(0%)
CA Lorient Agglomération	209 360	4	8	6	8	5	2	28	(19)	28%	(25%)	10%	(50%)	21%	(25%)	19%	(0%)	26%	(0%)
CU Grand Besançon Métropole	199 349	6	5	9	8	12	6	40	(30)	15%	(17%)	10%	(0%)	18%	(17%)	19%	(17%)	21%	(50%)
CU de Dunkerque	198 713	5	1	2	5	10	6	24	(25)	21%	(20%)	4%	(40%)	21%	(0%)	21%	(40%)	27%	(40%)
CU du Grand Poitiers	198 658	5	9	6	4	8	7	34	(25)	26%	(20%)	0%	(0%)	24%	(60%)	17%	(0%)	33%	(0%)
CA du Grand Avignon (COGA)	196 599	9	8	7	10	9	5	40	(46)	28%	(33%)	5%	(11%)	21%	(11%)	24%	(22%)	23%	(29%)
CA Valenciennes Métropole	194 489	2	5	4	5	5	5	25	(10)	21%	(0%)	8%	(0%)	29%	(50%)	21%	(0%)	41%	(100%)
CA du Cotentin	184 477	3	15	10	7	13	9	59	(16)	22%	(33%)	6%	(0%)	26%	(33%)	17%	(0%)	38%	(0%)
CA Amiens Métropole	184 228	1	10	4	5	9	3	34	(5)	23%	(0%)	3%	(0%)	16%	(100%)	31%	(0%)	48%	(100%)
CA de Sophia Antipolis	180 374	3	9	9	10	14	12	60	(17)	19%	(0%)	6%	(33%)	57%	(33%)	16%	(0%)	39%	(0%)
CA Troyes Champagne Métropole	176 397	7	6	5	12	6	7	41	(40)	8%	(0%)	17%	(14%)	8%	(14%)	17%	(57%)	31%	(60%)
CA de la Rochelle	176 010	7	11	7	7	5	6	41	(40)	28%	(29%)	14%	(29%)	17%	(14%)	10%	(14%)	13%	(20%)
CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération	174 638	4	15	9	5	7	7	49	(23)	19%	(25%)	7%	(0%)	40%	(0%)	26%	(50%)	36%	(25%)
CA Pau Béarn Pyrénées	165 637	5	7	4	6	5	5	33	(30)	33%	(20%)	11%	(60%)	19%	(0%)	10%	(0%)	36%	(0%)
CA de la Porte du Hainaut	160 096	4	6	5	6	6	5	35	(25)	11%	(0%)	7%	(0%)	36%	(75%)	18%	(25%)	41%	(100%)
CA Cannes Pays de Lérins	160 008	7	10	5	7	8	4	42	(44)	26%	(29%)	3%	(14%)	50%	(29%)	15%	(29%)	30%	(25%)
CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	156 540	9	8	8	1	8	5	38	(57)	33%	(11%)	7%	(0%)	10%	(0%)	10%	(11%)	25%	(44%)
CA Douaisis Agglo	150 959	4	5	7	3	5	2	29	(26)	18%	(25%)	5%	(0%)	27%	(50%)	21%	(25%)	18%	(33%)
Moyenne		**12**	**15**	**14**	**15**	**16**	**15**	**30**	**(23)**	**25%**	**(25%)**	**7%**	**(10%)**	**30%**	**(30%)**	**18%**	**(16%)**	**28%**	**(27%)**

CA : Communauté d'Agglomération - CU : Communauté Urbaine
* Communautés d'agglomération définies par l'INSEE au 1er janvier 2020
** Regroupe toutes les communautés d'agglomération de la grande couronne (77, 78, 91, 95), y compris celles de moins de 150 000 habitants.
*** Données sur 4 ans pour les conducteurs novices (2015, 2016, 2018 et 2019)

Les voiries en agglomération

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

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

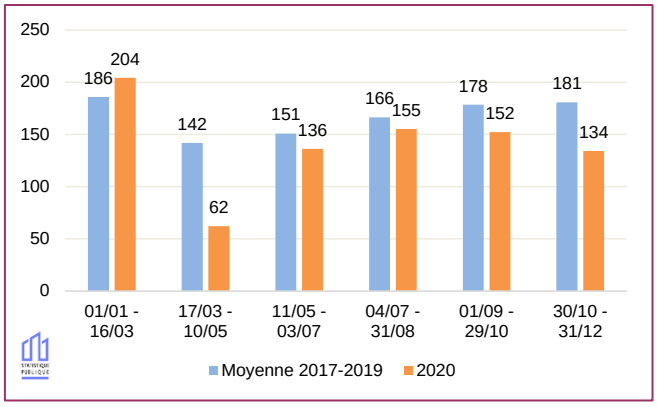
Évolution de la mortalité en agglomération depuis 2010

Tués 2020	2019	2010	Évol. 2010-2020	Évol. 2010-2019
843	1037	1133	-25,60%	-8,47%

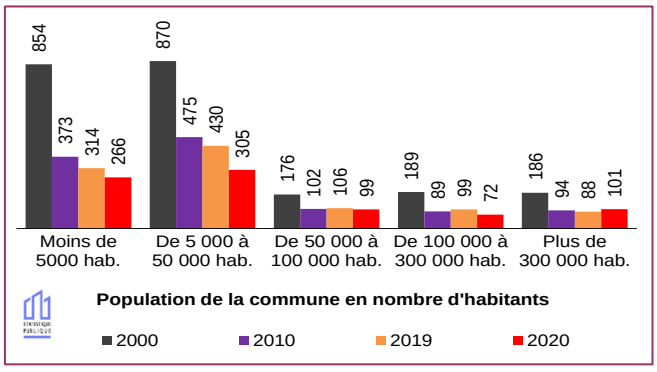
Evolution annuelle entre *	2019 et 2020	2010 et 2019
Tués en agglomération	- 18,7 %	- 1,0 %
Tués autres milieux	- 23,1 %	- 2,8 %
Ensemble Tués	- 21,7 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués en agglomération a diminué en moyenne de - 1,0 % par an.

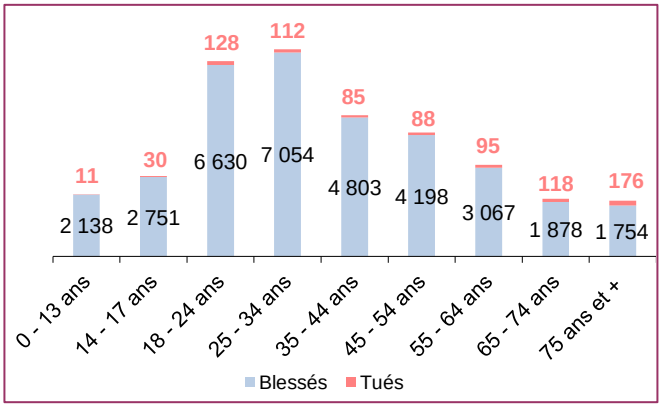
Nombre de personnes tuées en agglomération en 2020 avec prise en compte des périodes de confinement dues à la pandémie de la COVID 19



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



Nombre de personnes tuées ou blessées en agglomération par classe d'âge en 2020



En 2020, 843 personnes ont été tuées dans un accident en agglomération[1]. Cela représente 33 % de la mortalité routière.

En raison du contexte sanitaire particulier lié à la pandémie de la COVID 19, cette année 2020 est difficilement comparable aux années précédentes et notamment à l'année 2019. Néanmoins, on constate qu'en agglomération entre 2019 et 2020, le nombre de tués a baissé moins fortement en agglomération (- 19 %) que sur les autres milieux (- 23 %). Cette tendance est déjà observée sur la période 2010-2019.

Accidents en agglomération plus nombreux mais de moindre gravité

Si les accidents en agglomération sont plus nombreux que hors agglomération, ils sont moins graves notamment du fait de vitesses moins élevées : **un tiers des personnes tuées le sont en agglomération alors que deux tiers des accidents corporels s'y produisent.**

Les deux tiers des décès en agglomération se produisent dans des agglomérations de moins de 50 000 habitants. Un tiers des décès en agglomération intervient dans des communes de moins de 5 000 habitants alors qu'on ne dénombre que 11 % d'accidents dans ce type d'agglomération.

De manière générale, **la gravité diminue quand la taille de la commune augmente**. On compte 8 personnes tuées pour 100 accidents dans les communes de moins de 5 000 habitants, contre 1 personne tuée pour 100 accidents dans celles de plus de 300 000 habitants.

Au cours de cette année 2020 où la mortalité globale a fortement baissé, le nombre d'accidents et de tués est logiquement en baisse dans chaque tranche de population de commune. Une seule exception : pour les communes de plus de 300 000 habitants où l'on dénombre 101 tués en 2020 contre 88 en 2019.

Selon l'âge

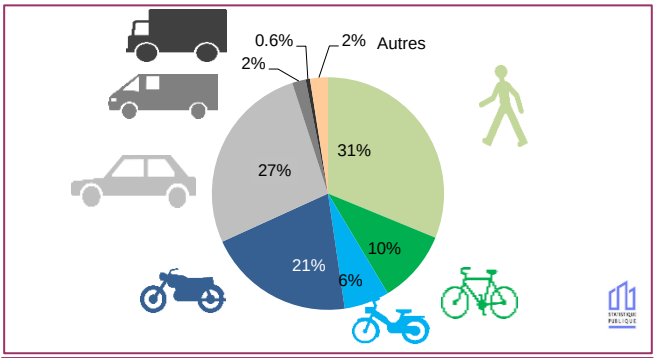
Avec 294 personnes tuées, **les 65 ans et plus** représentent **35 % de la mortalité en agglomération** (contre 21 % hors agglomération) : 174 piétons, 72 automobilistes, 33 cyclistes, 7 usagers de 2RM.

En 2020, malgré les règles de confinement imposées, on dénombre 118 personnes tuées entre 65 et 74 ans soit une personne de plus qu'en 2019. En revanche, le nombre de tués âgés de 75 ans ou plus a fortement chuté : 176 tués en 2020 contre 239 en 2019.

128 jeunes de 18-24 ans se sont tués en ville : 54 automobilistes, 47 usagers de 2RM, 17 piétons et 7 cyclistes. C'est un résultat en baisse de - 23 % en 2020 par rapport à 2019 (- 39 tués) et de - 5,0 % par an en moyenne depuis 2010.

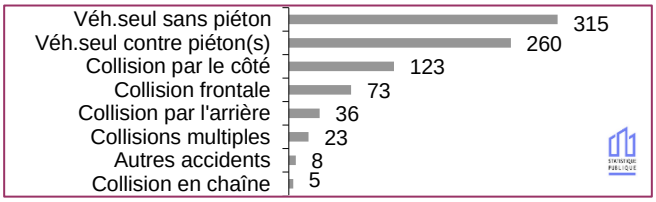
[1] Il s'agit des agglomérations au sens de l'article R110-2 du code de la route. Les autoroutes sont exclues.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement

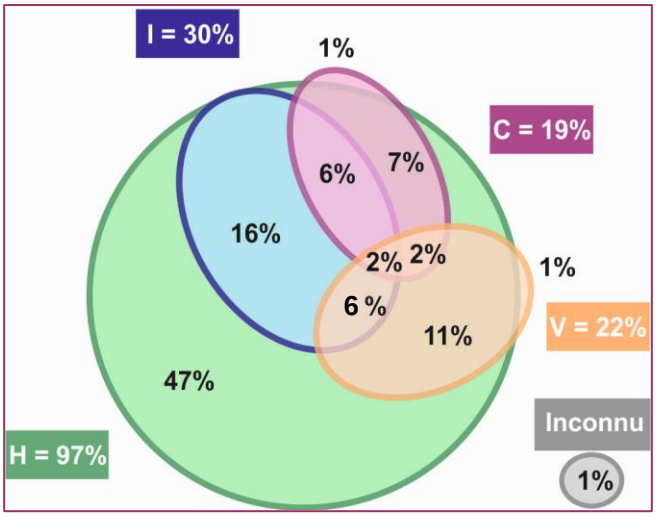


	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre
Tués	263	86	53	173	226	16	5	21
Blessés	6 978	4 612	4 387	6 158	10 529	758	88	767

Répartition du nombre des tués en agglomération selon le type de collision

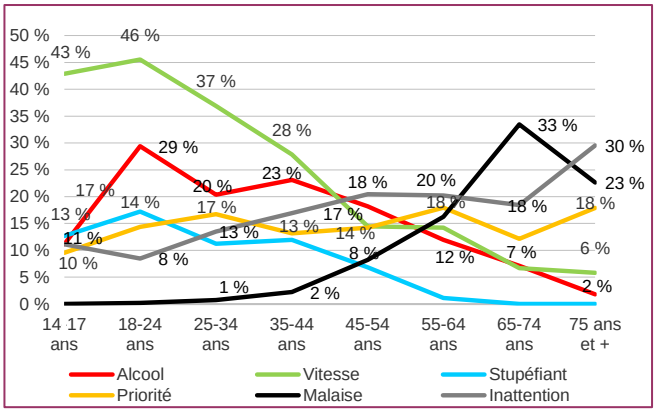


Facteurs de causalité des accidents mortels en agglomération en 2015



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

Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2018 à 2020) en agglomération



Selon le mode de déplacement

En 2020, **les usagers vulnérables représentent deux tiers des personnes tuées** en agglomération contre un tiers hors agglomération. Leur mortalité a d'abord connu une baisse de - 38 % entre 2000 et 2010, plus faible que celle des autres usagers (- 66 %), puis une baisse plus faible sur la seconde décennie : - 28% entre 2010 et 2020 (mais uniquement - 9 % entre 2010 et 2019). La baisse de - 21 % du nombre d'usagers vulnérables tués entre 2019 et 2020 (150 tués de moins) est plus marquée que celle des usagers non vulnérables (- 44 tués soit - 14 %).

Les **automobilistes représentent encore le quart des tués** malgré la protection apportée par la carrosserie du véhicule et la circulation à des vitesses plus faibles.

La moitié des piétons décédés en agglomération a 75 ans ou plus, contre 16 % sur les autres réseaux. 21 % des **motocyclistes** tués en agglomération sont âgée entre 18 et 24 ans, contre 13 % ailleurs.

Selon le type de collision

Deux types de collision concentrent les deux tiers de la mortalité urbaine : les accidents impliquant un véhicule heurtant un ou plusieurs piétons (31 %) et ceux impliquant un véhicule seul sans piéton (37 %).

La moitié des tués sans tiers sont automobilistes, un quart motocyclistes, 9 % à vélo et 7 % en cyclo.

Selon la temporalité

La mortalité mensuelle en agglomération est impactée logiquement par des périodes de confinement. En effet, la mortalité des mois de janvier, février, juillet, août et septembre, située aux alentours de 85 tués par mois, est difficilement comparable aux 35 tués du mois d'avril, mois du 1er confinement.

Depuis 2014, **le jour avec le plus de tués** en agglomération est **le vendredi** (151 tués en 2020). Le jour où il y a le moins de tués est, lui, plus variable selon les années ; c'est le jeudi en 2020 avec 94 tués. Les vendredis et samedis concentrent un tiers des tués en agglomération.

La part du créneau 8h00-12h00 a augmenté entre 2019 et 2020 en passant de 20 % de la mortalité en agglomération à 24 %.

Facteurs d'accidents mortels

En agglomération, 5 facteurs sont souvent relevés :
- la vitesse (25 % des cas) : cause et facteur aggravant pour l'usager vulnérable notamment à moto,
- l'alcool (18 % cas) y compris pour les piétons
- l'inexpérience de la conduite en milieu dense, notamment vis-à-vis des usagers vulnérables,
- la détention récente du véhicule (moins de six mois) : défaut de maîtrise du véhicule,
- l'obstacle heurté ou « masque à la visibilité » : mobilier urbain et véhicules en stationnement.

Les accidents contre obstacles fixes

40 % des tués sur la route sont des usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe.

Accidents	Tués, usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe	Blessés, usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe	T/100 B*
10 292	1 010	11 183	9

* Nombre de tués pour 100 blessés dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe

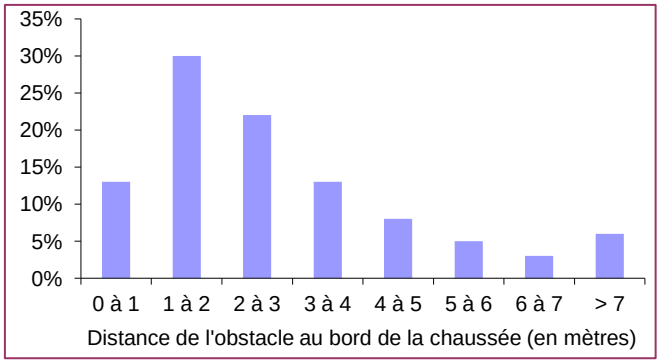
Evolution moyenne annuelle **	2019 à 2020	2010 et 2019
Tués dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe	-21 %	-1,8 %
Tués hors d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe	-23 %	-2,3 %
Tous tués	-22 %	-2,1 %

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe a diminué en moyenne de - 1,8 % par an.

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

	En agglo	Hors agglo	Auto-routes	Tous réseaux	
				Nb	%
Part dans la mortalité routière selon le milieu	37 %	41 %	44 %	-	40 %
Total tous obstacles fixes	**314**	**607**	**89**	**1 010**	**-**
qui se déclinent en :					
Obstacles fixes, hors dispositifs de retenue					
Arbre	44	210	2	256	25 %
Fossé, talus ou paroi rocheuse	11	130	9	150	15 %
Bât., mur	67	52	3	122	12 %
Poteau	37	59	2	98	10 %
Stationnement	33	10	3	46	5 %
Autre obstacle sur accotement	22	25	4	51	5 %
Buse - tête d'acqueduc	3	14	1	18	2 %
Bordure de trottoir	32	8	0	40	4 %
Support de signalisation, Poste d'appel d'urgence	8	12	1	21	2 %
Autre obstacle sur chaussée	17	7	0	24	2 %
Mobilier urbain	10	0	1	11	1 %
Parapet	3	4	0	7	1 %
Ilôt, refuge ou borne	6	0	1	7	1 %
Total obstacles fixes, hors dispositifs de retenue	**293**	**531**	**27**	**851**	**84 %**
Dispositifs de retenue					
Glissière métallique	8	54	43	105	10 %
Glissière en béton	10	19	19	48	5 %
Autre glissière	3	3	0	6	1 %
Total dispositifs de retenue	**21**	**76**	**62**	**159**	**16 %**

Répartition des accidents mortels contre obstacles fixes, sur routes hors agglomération, selon la distance entre l'obstacle et le bord de la chaussée



Source : SETRA – CEESAR, mars 1999

Un « obstacle fixe » désigne tout objet en bord de route susceptible d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'une sortie de route d'un véhicule. En 2020, un choc contre obstacle fixe a été relevé dans 10 292 accidents corporels à l'origine du décès de 1 129 personnes, dont 1 010 usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe.

Depuis 2010, le nombre d'usagers tués dans les véhicules ayant heurté un obstacle fixe a diminué un peu moins que pour les autres accidents (- 1,8 % par an contre - 2,3 %). Entre 2019 et 2020, la baisse est de - 21 %.

Dans 68 % des accidents de véhicule seul sans piéton, le véhicule heurte un obstacle fixe. Ces accidents représentent 82 % des personnes décédées dans les accidents de véhicule seul sans piéton.

Selon le type d'obstacle

Les cinq types d'obstacles fixes les plus heurtés regroupent 78 % de la mortalité dans les accidents contre obstacles fixes. Il s'agit :
- des arbres : 25 %,
- des fossés, talus ou parois rocheuses : 15 %,
- des murs et bâtiments : 12 %,
- des poteaux : 10 %,
- des dispositifs de retenue : 16 %.

Malgré une année 2020 rythmée par des confinements et déconfinements et un nombre d'accidents moins important, les obstacles les plus heurtés sont les mêmes et dans les mêmes proportions qu'en 2019.

Les dispositifs de retenue, installés pour protéger d'un choc contre un obstacle, constituent eux-mêmes des obstacles s'étirant souvent sur au moins une soixantaine de mètres. L'utilisation de ces dispositifs doit donc être réservée à l'isolement d'obstacles plus dangereux.

Selon le milieu routier

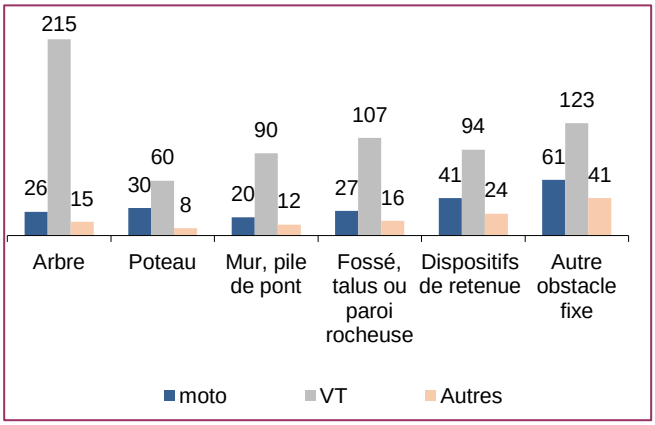
Quel que soit le milieu, environ 40 % des personnes tuées le sont dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe. Les types d'obstacles concernés varient selon les caractéristiques de chaque réseau.

La très grande majorité du linéaire des **autoroutes** est équipée de glissières de sécurité. Ainsi, pour 70 % des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle sur autoroute, cet obstacle est un dispositif de retenue.

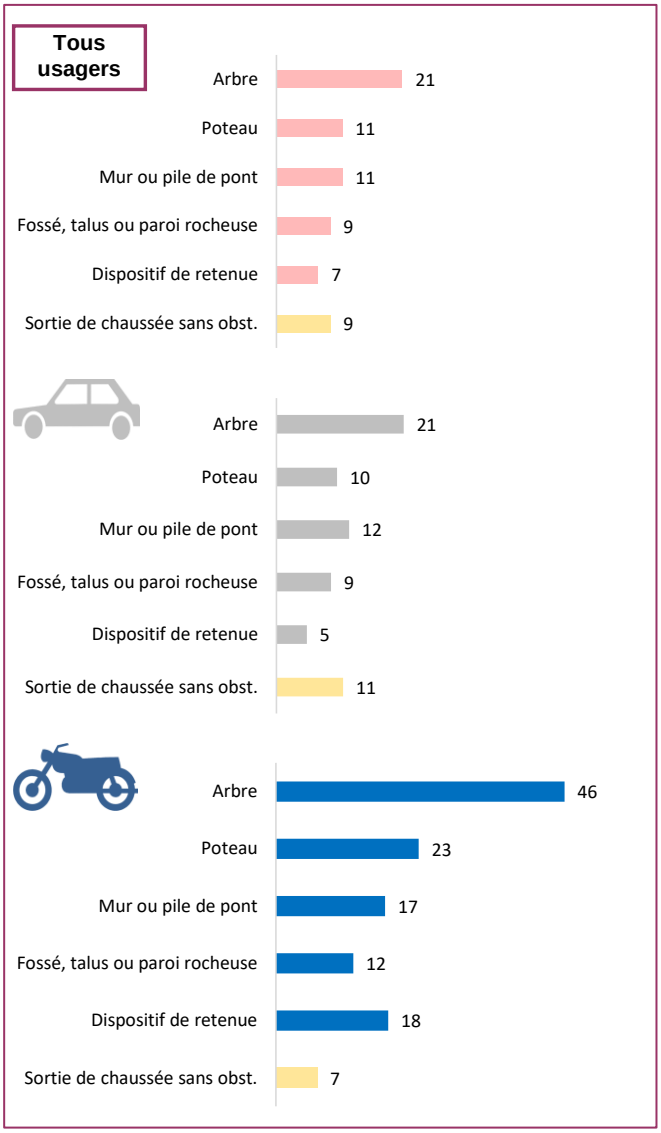
Sur **route hors agglomération**, les accidents contre des arbres regroupent 35 % des décès des accidents contre obstacles, et les fossés, talus ou parois rocheuses 21 %.

En agglomération, les types d'obstacles impliqués sont plus variés. Les éléments plus caractéristiques du milieu urbain, tels que les murs (21 % des décès contre obstacles) et les poteaux (12 %) ressortent néanmoins. Les arbres, moins présents que hors agglomération, s'observent toutefois à hauteur de 14 %.

Nombre de personnes tuées selon le type d'obstacle fixe heurté et le type de véhicule



Nombre de personnes tuées pour 100 blessées selon le type d'obstacle heurté en 2020



La gravité

Sur l'année 2020, le nombre de tués pour 100 blessés, parmi les usagers de véhicules ayant heurté un obstacle fixe, est le plus élevé pour les accidents contre arbre (valeur de 21), et varie peu pour les autres principaux obstacles (entre 7 et 11).

Les usagers impliqués

46 % des automobilistes tués en 2020 le sont lors d'un accident contre un obstacle.

Entre 2016 et 2020, 68 % des personnes tuées usagers d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe sont des **automobilistes**. Du fait de cette forte part, le nombre de personnes tuées pour 100 blessées associé à chaque type d'obstacle est proche de celui calculé pour l'ensemble des usagers.

42 % des motocyclistes tués en 2020 le sont lors d'un accident contre obstacle. Ils représentent 20 % des usagers tués d'un véhicule ayant heurté un obstacle fixe. Quel que soit le type d'obstacle**, la gravité des accidents de motocyclistes** est plus élevée que pour les automobilistes : 46 tués pour 100 blessés contre un arbre (21 en VT) ; 23 tués pour 100 blessés contre un poteau (10 en VT), et 18 tués pour 100 blessés contre glissière (5 en VT).
La glissière joue un rôle protecteur pour l'automobiliste, mais pour le 2RM dont le corps n'est pas protégé par une carrosserie, elle reste un obstacle. Les accidents contre glissière métallique sont moins fréquents chez les motocyclistes que chez les automobilistes, mais les conséquences sont plus graves. Ainsi, 20 % des motocyclistes tués dans un accident au cours duquel un obstacle a été heurté le sont contre une glissière ;14 % pour les usagers de VL. Depuis 1999, certaines glissières sont adaptées pour être moins agressives (pose de lisse moto). A ce jour, 40 %[1] des glissières métalliques heurtées par les 2RM sur routes nationales sont adaptées.

Le traitement des obstacles fixes

Les principes d'intervention sont[2] d'abord de supprimer l'obstacle, puis si ce n'est pas possible, de l'éloigner, le fragiliser, et en dernier recours, de l'isoler (installer une barrière de sécurité). En cas d'urgence ou de manque d'espace, on peut réduire les vitesses. Depuis 2015, la réglementation[3] permet la mise en place de supports de signalisation fragilisés : ils se rompent ou absorbent l'énergie lorsqu'ils sont percutés, ce qui dispense d'installer des glissières, améliorant notamment la sécurité des 2RM.

[1] *Accidents de deux-roues motorisés contre glissières métalliques*, Cerema, 2014
[2] *Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération, guide technique*, SETRA, 2002.
[3] *Arrêté du 9 avril 2015 (signalisation routière permanente), et arrêté du 14 avril 2015 (supports à sécurité passive, modifiant l'instruction interministérielle sur la signalisation routière).*

Accidentalité des 2RM dans les Bouches-du-Rhône et en Corse

Auteur	Cerema Méditerranée Fabien GEMY
Achèvement	Décembre 2020, janvier 2021
Méthodologie	Etude des enjeux de sécurité, analyse détaillée des accidents, proposition et hiérarchisation d'actions
Périmètre	Bouches-du-Rhône et Corse
Mots clés	2RM, sécurité, accidents, facteurs

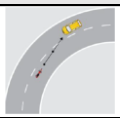
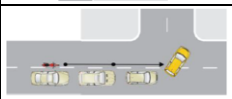
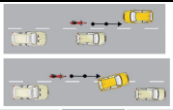
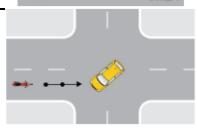
Les études ont été menées sur des périmètres constituant les enjeux majeurs des territoires :
- dans les Bouches-du-Rhône : les routes départementales de rase campagne et l'agglomération de Marseille : 73% des tués en 2RM ;
- en Corse : les principales routes territoriales de rase campagne et les agglomérations de Bastia, Ajaccio et Porto-Vecchio : 54% des tués en 2RM.

Extrait des propositions dans les Bouches-du-Rhône hors agglomération

Facteurs	Nb acc	Objectifs de sécurité	Propositions	Note
Alcool ou stupéfiant	9	Empêcher la conduite sous emprise de l'alcool ou de stupéfiants	- Sensibilisation, répression	9
« course », dépassement par la droite à vive allure ou vitesse élevée	4	Empêcher les conduites à risque	- Sensibilisation, répression	4
Dépassement sur T3 ou LC, dépassement par la droite	3	Dissuader les manœuvres de dépassements dans des conditions non optimales	- Renforcer le marquage axial (ligne continue, balises J11, îlots)	6
Remontée de file	6	Anticiper les situations conflictuelles	- Sensibiliser, former - Empêcher les dépassements à proximité des intersections (ligne continue, balises J11, îlots)	12

Source : *Accidentalité des deux-roues motorisés dans les Bouches-du-Rhône*, Cerema, décembre 2020

Principales familles d'accidents 2RM en Corse hors agglomération

Accidents	Famille d'accident	Schéma	Accidents	Tués 2RM	BH 2RM	BL 2RM
68	Perte de contrôle de l'usager 2RM		25	5	28	4
	Dépassement en approche d'une intersection		13	4	8	3
	Manœuvre de dépassement en section courante		5	3	2	0
	Accidents en carrefour		9	2	7	0

Source : *Accidentalité des 2RM en Corse,* Cerema, janvier 2021

L'approche territoriale

Les usagers de 2RM contribuent pour un quart de la mortalité routière au niveau national, mais on observe des disparités à l'échelle locale. Dans les Bouches-du-Rhône et en Corse, la mortalité des usagers de 2RM représente environ **un tiers de l'ensemble des tués** sur ces territoires, soit un niveau sensiblement supérieur au niveau national. Par leur connaissance des territoires, les Observatoires Départementaux de Sécurité Routière ont permis d'orienter précisément les recherches sur cette catégorie d'usagers.

Dans les Bouches-du-Rhône

Sur 205 tués en 2RM entre 2014 et 2018, 149 (soit 73%) l'ont été sur des routes départementales de rase campagne (80 tués) et dans l'agglomération de Marseille (69 tués). L'étude détaillée de 80 accidents graves a permis de mettre en évidence :
- des comportements imputables aux **autres usagers relevant d'un non-respect des règles du Code de la Route** (non-respect de la priorité en intersection, manœuvres de demi-tour non autorisées) ou de l'erreur de conduite (non-perception du 2RM ou mauvaise estimation de l'approche) ;
- des **comportements délibérément à risque des usagers de 2RM** (vitesse, alcool, dépassement par la droite, wheeling[1], conduite sans permis) ou relevant de l'erreur de conduite (remontée de file[2], masque à la visibilité).

Le déclenchement de l'accident est imputable à l'usager de 2RM dans 69% des accidents sur routes départementales hors agglomération et dans 47% des accidents dans l'agglomération de Marseille.

En Corse

L'étude détaillée des accidents s'est focalisée sur le périmètre indiqué ci-contre et a permis de mettre en évidence certaines caractéristiques :
- une accidentalité hors agglomération marquée entre **mai et juillet** (47% des accidents et 45% des tués) ;
- 46% des accidentés en 2RM hors agglomération ne résident pas en Corse ;
- les accidents hors agglomération sont de plusieurs types : perte de contrôle du 2RM (37%), manœuvre de dépassement du 2RM en approche d'une intersection (19%) et accidents en intersection (13%). Hormis les accidents par perte de contrôle, on observe les mêmes typologies d'accident en agglomération ;
- les principaux facteurs d'accidents sont : la vitesse inadaptée, le dépassement ou la remontée de file à proximité d'une intersection et la faible détectabilité de l'usager en 2RM par les autres conducteurs.

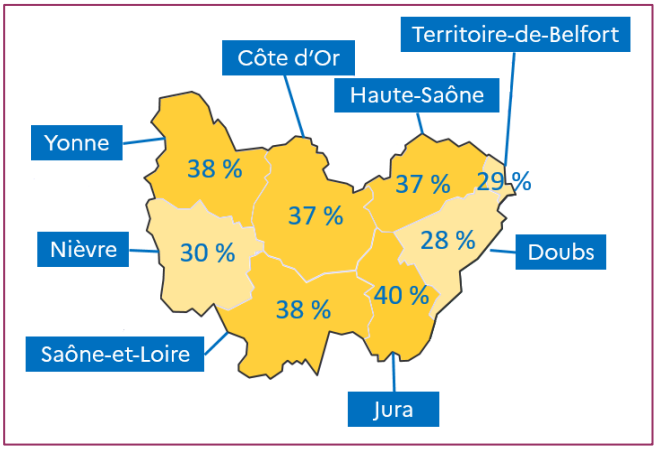
[1] Wheeling : Pratique qui consiste pour un deux-roues motorisé (2RM) ou un vélo à rouler uniquement sur la roue arrière.
[2] Remontée de file : consiste à circuler en se faufilant illégalement à droite ou à gauche d'une file de véhicules.

Le risque routier professionnel en Bourgogne-Franche-Comté

Responsable	Mathis Beltrami (Cerema CE)
Equipe	Anne-Sarah Bernagaud et Nicolas Pelé (Cerema CE)
Achèvement	Avril 2021
Méthodologie	Etude d'accidentalité des BAAC
Périmètre	Bourgogne Franche-Comté
Mots clés	Sécurité, accidentalité, risque routier professionnel

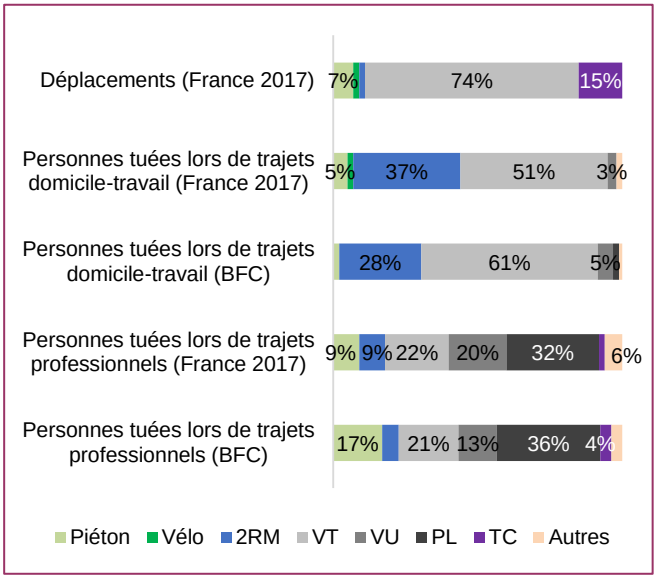
Le risque routier professionnel est un des enjeux de sécurité routière en France. Afin de mieux appréhender cet enjeu sur son territoire, l'Observatoire Régional de Sécurité Routière de la région Bourgogne Franche-Comté a confié au Cerema une analyse de l'accidentalité sur cette thématique.

Part des accidents liés au risque routier professionnel en Bourgogne Franche-Comté



Source : Cerema

Enjeux selon le mode de déplacement



Source : Cerema

L'étude porte sur les accidents survenus entre 2013 et 2017 et recensés dans le BAAC. Le nombre d'accidents global ainsi que les accidents liés au risque routier professionnel seuls sont constants sur ces cinq années.

Analyse préalable : fiabilité du BAAC

Une comparaison entre le champ de données du BAAC correspondant au motif de déplacement renseigné et les informations issues des procès-verbaux d'accidents a été réalisée. Il en ressort que les motifs « domicile-travail » et « utilisation professionnelle » du BAAC sont **fiables à plus de 80 %**.

L'analyse de l'accidentalité

L'étude montre que les enjeux relatifs au risque routier professionnel en Bourgogne Franche-Comté sont **similaires à ceux que l'on retrouve à l'échelle nationale**.

Sur les 8 104 accidents régionaux recensés entre 2013 et 2017, 2 764 (34 %) impliquent un usager en déplacement lié au travail.

148 personnes ont été tuées alors qu'elles effectuaient un déplacement lié au travail (64 % en domicile-travail et 36 % en trajet professionnel).
Parmi les 98 personnes tuées sur un déplacement domicile-travail :

- 95 % le sont en tant que conducteur ;
- 60 % sont en véhicule de tourisme ;
- 30 % sont en deux-roues motorisés.

Pour les 53 personnes tuées sur un trajet professionnel, il ressort que :

- 80 % étaient des conducteurs ;
- 52 % étaient des usagers de poids-lourd ou de véhicule utilitaire.

Les proportions sont similaires pour les blessés.

76 % des victimes (tués ou blessés) en déplacement lié au travail ont entre 25 et 64 ans, donc dans les tranches d'âge actives. A noter que les 15-24 ans représentent 22 % des victimes pour seulement 9 % de la population active.

Les accidents impliquant un usager en déplacement lié au travail se déroulent de jour : aux heures de pointe du matin et du soir pour les trajets domicile-travail et tout le long de la journée pour les trajets professionnels.

Parmi les victimes en déplacement lié au travail, 52 % des blessés et 70 % des tués le sont hors agglomération. Cette proportion est de 80 % pour les tués en trajet domicile-travail. 21 des 53 tués lors d'un déplacement professionnel le sont sur autoroute.

Les suites de l'étude

Le Cerema a programmé en 2021 un **webinaire** à destination des **entreprises** de la région afin de les sensibiliser à ces enjeux et leur proposer ses services pour prévenir ces accidents.

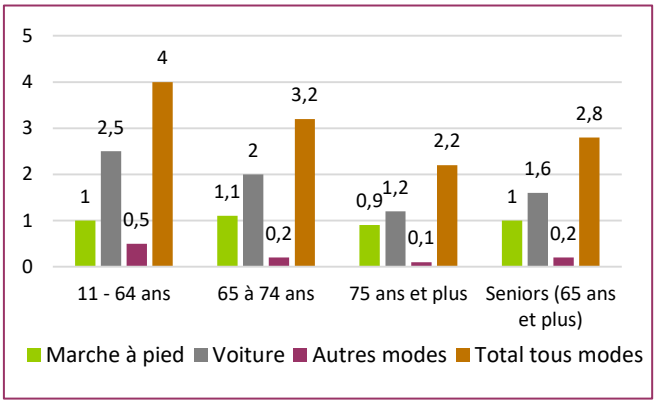
Mobilité des personnes âgées en Bourgogne-Franche-Comté et dans la Métropole Européenne de Lille

Equipes	Cerema Centre Est Leila AISSAOUI Charlotte PIERREFEU Cerema Nord-Picardie Joël MEISSONNIER
Achèvement	2020 (BFC) et 2024 (MEL)
Méthodologie	Exploitation des 5 dernières enquêtes ménages déplacements réalisées en BFC. Enquête par panel (quantitative et qualitative) dans la MEL.
Périmètre	Bourgogne-Franche-Comté et Lille
Mots clés	Seniors, mobilité

Précision méthodologique sur l'étude réalisée en Bourgogne-Franche-Comté

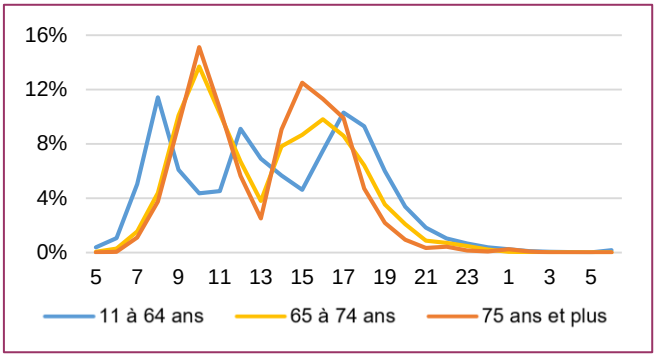
Les données issues des 5 dernières enquêtes ménages déplacements de BFC ne couvrent que 10,5% du territoire de la région et notamment très peu les territoires les plus ruraux.

Nombre de déplacements quotidiens par personne et par mode selon l'âge (sur les 5 enquêtes BFC)



Source : La mobilité des seniors en BFC, Cerema

Pourcentages de déplacements selon l'âge et l'heure (sur les 5 enquêtes de BFC)



Source : La mobilité des seniors en BFC, Cerema

L'étude sur la MEL est disponible au lien suivant : https://www.cerema.fr/fr/actualites/mobilite-personnes-agees-territoire-metropole-lille-cerema

Les projets portés par la DREAL Bourgogne-Franche-Comté (BFC) et la Métropole Européenne de Lille (MEL) étudient les pratiques de mobilité des personnes âgées afin de mieux comprendre les enjeux liés au vieillissement de leur population.

Une évolution des pratiques de mobilité dès la retraite

Avec l'arrêt des activités liées au travail, l**es seniors,** désignant les personnes âgées de 65 ans et plus, **sont moins mobiles que le reste de la population**. En moyenne, un quart des seniors ne quitte pas son domicile un jour donné selon les enquêtes en BFC. Par ailleurs, **les durées quotidiennes de déplacements et les distances parcourues se réduisent avec l'âge** en raison des moindres déplacements et de l'augmentation des déplacements à pied**.**

Une mobilité contrainte par la voiture dans les zones peu denses

En BFC, **les seniors ont une mobilité particulièrement faible en zone peu dense**. La part modale voiture y occupant une place importante (~70% des déplacements), la mobilité des seniors diminue lorsque qu'il n'est plus possible pour eux de se déplacer en voiture du fait de leurs capacités psychomotrices (souvent à partir de 75 ans). Cela se cumule avec une absence de transports en commun dans ces zones peu denses et une pratique plus faible des modes de transports alternatifs du fait des longues distances.

Une offre de transports en commun à faire connaître et à adapter

Sur le territoire de la MEL, les personnes de plus de 60 ans ne choisissent que de façon très ponctuelle et exceptionnelle les transports en commun, méconnaissant les services proposés. Le **développement d'une offre « découverte » dès la retraite** et la proposition d'un accompagnement personnalisé afin d'apprendre à utiliser le réseau permettraient d'inciter les personnes à **essayer les transports en commun le plus tôt possible**. Pour répondre aux besoins des seniors qui privilégient les déplacements aux heures creuses, **un certain niveau de service en dehors des heures de pointe est nécessaire**.

Une sensibilisation aux évolutions de l'audition et de ses conséquences

Une remise en question de ses propres capacités de conduite, qu'elles soient visuelles ou auditives, n'est pas toujours réalisée par les seniors. Une **sensibilisation axée sur l**es **évolutions de l'audition et de ses conséquences sur la conduite automobile**, manifestement moins conscientisées, pourrait ainsi être envisagée.

Crise sanitaire et aménagements piétons ou cyclistes

Deux guides du Cerema ont été publiés en mai 2020 présentant les possibilités d'adaptation rapide de la voirie pour réserver plus d'espace aux modes doux, permettant de préserver la distanciation physique lors du 1er déconfinement.

Exemples d'aménagements pour cyclistes et pour piétons





Source : Cerema

Aménagements « tactiques », plusieurs définitions :

Des aménagements éphémères : ce type de projet mobilise souvent les ressorts de l'art et de l'évènementiel, par exemple pour encourager un questionnement sur la ville et ses usages (ex : Parking Day, Guerilla gardening…)

Des aménagements temporaires : il peut s'agir d'une réponse temporaire à une problématique venant modifier l'usage de la ville (ex : trottoirs provisoires en phase de chantier…). Ces aménagements peuvent éventuellement avoir un caractère récurrent ou saisonnier (ex : aménagements au centre-ville d'Avignon, pendant le festival)

Des aménagements transitoires : ces projets ont souvent une vocation expérimentale, pour tester une nouvelle proposition d'aménagement et peut-être la pérenniser si le retour d'expérience est satisfaisant (ex : aménagement d'une zone de rencontre provisoire, marquage au sol avant matérialisation physique, etc.)

En France et à l'étranger, dans le contexte de la crise sanitaire et du 1er déconfinement, les communes ont réaménagé très rapidement et de manière conséquente la voirie pour favoriser la marche et le vélo. Ces aménagements utilisent de la signalisation temporaire (peinture et panneaux jaune) mais ils sont souvent encore en place, très utilisés, un an plus tard.

Des aménagements pour les piétons et pour les cyclistes

La plupart des collectivités ont focalisé la réalisation d'aménagements provisoires cyclables sur les grands axes où les besoins sont importants mais avec de l'espace disponible ; donc moins contraignants pour la circulation motorisée. Pour autant, des "marqueurs" forts de déploiement des aménagements cyclables provisoires peuvent être identifiés :

- basculement des aménagements cyclables sur la voirie pour libérer les espaces piétons ;
- forte communication permettant d'identifier rapidement les aménagements temporaires ;
- aménagement de couloirs "bus + vélo" permettant une meilleure acceptabilité des aménagements cyclables couplées aux aménagements en faveur des transports en commun ;

Les aménagements en faveur des piétons (piétonisation partielle ou temporaire, zone de rencontre) sont le plus souvent liés à des activités commerciales ou de restauration. Les zones de rencontres peuvent cependant être difficilement perçues par les usagers qui n'osent pas toujours marcher sur la chaussée. En revanche, s'agissant d'aménagements en urgence sans travaux lourds sur la voirie, les problématiques spécifiques de personnes en situation de handicap restent à prendre en compte (information, détectabilité, ressauts, obstacles…).

Pérennisation des aménagements

La pérennisation des aménagements s'inscrit dans plusieurs logiques :

- Une nécessité de **s'insérer dans des projets à plus long terme** dans l'optique d'une refonte totale du profil de la voirie et/ou de l'aménagement des espaces publics. Cela implique une dépose des aménagements ou un maintien en version provisoire équivalent à une préfiguration de l'aménagement en cours de réflexion.
- Un **parti pris assumé par les élus dans la version provisoire des aménagements** et qui peuvent éventuellement nécessiter des ajustements à la marge en concertation avec les communes.
- Une **volonté politique d'aller plus loin** et de pérenniser des aménagements en faveur des piétons.

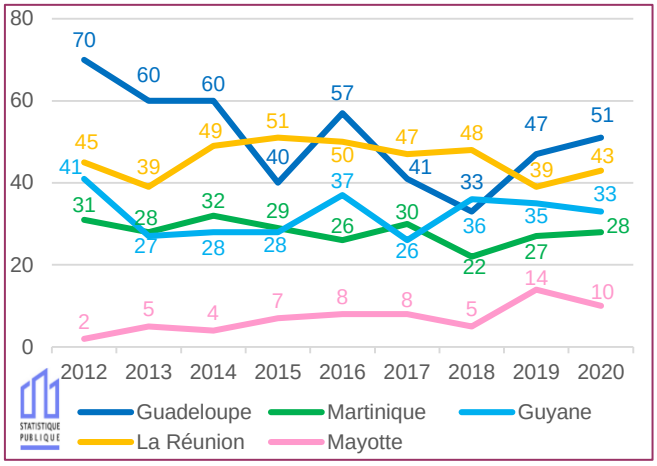
La **concertation** pour la mise en œuvre des aménagements provisoires **a été limitée** dans la plupart des collectivités interrogées pour répondre à l'urgence du déconfinement. Certaines collectivités se lancent désormais dans une large concertation.

Les Outre-mer

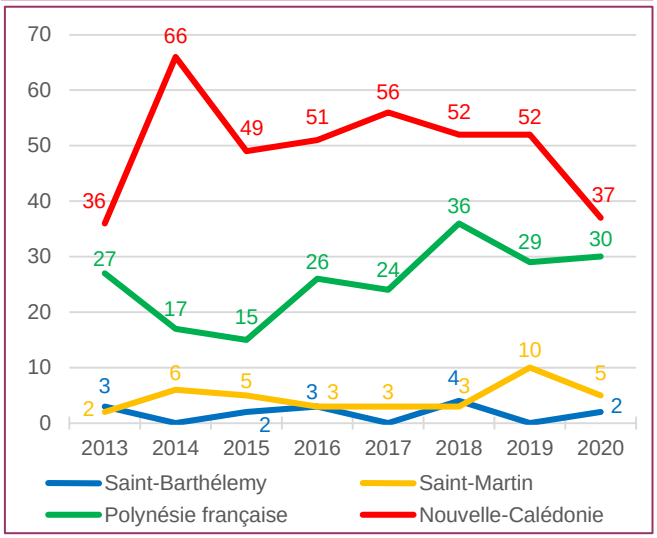
Statistiques d'accidents en Outre-mer en 2020

	Population (milliers d'habitants)	Accidents	Tués	Blessés
Guadeloupe	380	375	51	475
Martinique	360	462	28	613
Guyane	288	393	33	527
La Réunion	857	716	43	861
Mayotte	279	174	10	227
St-Pierre-et-Miquelon	6	3	0	3
St-Barthélemy	10	13	2	13
St-Martin	35	31	5	41
Wallis-et-Futuna	12	9	0	13
Polynésie française	276	114	30	140
Nouvelle-Calédonie	271	333	37	499
Ensemble des Outre-mer	**2 773**	**2 623**	**239**	**3 412**

Evolution du nombre de tués dans les DOM entre 2012 et 2020



Evolution du nombre de tués dans les COM-NC entre 2013 et 2020



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

En 2020, le bilan de l'accidentalité en Outre-mer, qui représente 4 % de la population française, est de :
- 2 623 accidents corporels, soit 5 % des accidents corporels en France ;
- 239 personnes tuées, soit 9 % de la mortalité routière de la France ;
- 3 412 blessés, soit 6 % des blessés en France.

La mortalité dans les Outre-mer baisse de - 6 % entre 2019 et 2020.

Dans le contexte de crise sanitaire et de diminution des déplacements, l'accidentalité en 2020 a baissé en Outre-mer, mais moins qu'en métropole.

Les COM (hors Saint-Pierre-et-Miquelon) et la Nouvelle-Calédonie sont seules compétentes en matière de circulation routière et de transport routier, l'Etat demeurant compétent en matière de libertés publiques, de droit pénal et de procédure pénale.

Accidentalité dans les DOM

Le bilan pour l'année 2020 des cinq DOM, qui regroupent 3 % de la population française, est le suivant :
- 2 120 accidents corporels, soit 4 % des accidents corporels en France ;
- 165 personnes tuées, soit 6 % de la mortalité routière pour la France ;
- 2 703 personnes blessées, soit 5 % des blessés en France.

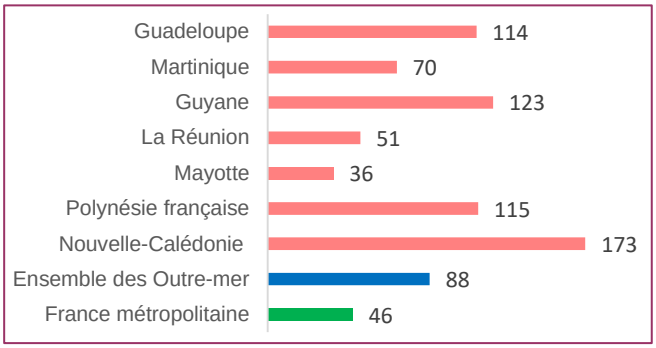
La baisse de - 7 % du nombre d'accidents dans les DOM entre 2019 et 2020 masque une stagnation de la mortalité (165 tués en 2020 contre 162 en 2019) et des disparités entre les départements avec une baisse sensible du nombre d'accidents à Mayotte (- 22%) et en Martinique (- 12%) mais une hausse du nombre d'accidents (+ 5%) et de tués (+ 4 tués) en Guadeloupe.

Accidentalité dans les COM et en NC

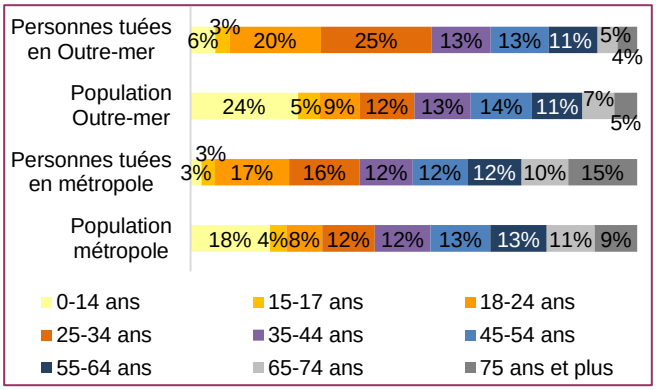
En 2020, le bilan des 5 COM et de la Nouvelle-Calédonie, qui représentent 1 % de la population française, est le suivant :
- 503 accidents corporels (dont 333 en Nouvelle-Calédonie et 114 en Polynésie française) ;
- 74 personnes tuées (dont 37 en Nouvelle-Calédonie et 30 en Polynésie française).

Dans les COM et NC, entre 2019 et 2020, on observe une baisse de - 9% du nombre d'accidents et de - 29% du nombre de tués (- 18 tués). Il y a eu 15 tués de moins en Nouvelle-Calédonie mais 1 tué de plus en Polynésie française.

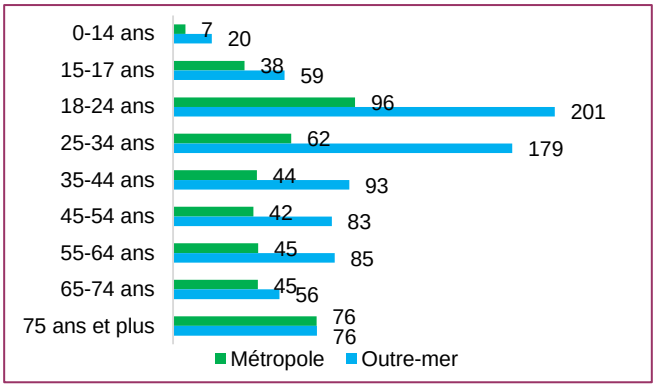
Mortalité annuelle par million d'habitants en Outre-mer (moyenne 2018-2020)



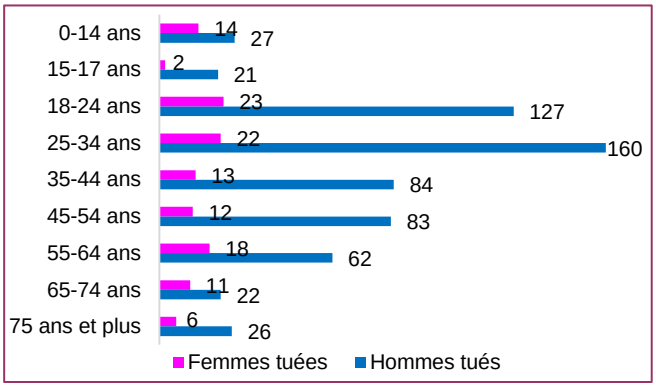
Répartition de la population (2020) et des personnes tuées (moyenne 2018-2020) selon l'âge en Outre-mer



Mortalité annuelle par million d'habitants en Outre-mer selon l'âge (moyenne 2018-2020)



Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon l'âge et le sexe (2018 à 2020)



Risque et gravité

Le nombre annuel de personnes **tuées par million d'habitants** sur 2018-2020 est globalement **plus élevé en Outre-mer qu'en métropole.** Alors qu'il est de 46 en métropole, il est de 51 à La Réunion et de 70 en Martinique. Ce taux est de 114 en Guadeloupe, 115 en Polynésie française et 123 en Guyane, soit à un niveau supérieur au taux le plus élevé des pays de l'Union européenne (103 en Roumanie en 2019[1]) mais comparable aux Etats-Unis (127 en 2019). Avec 173 tués par million d'habitants, la Nouvelle-Calédonie présente un taux supérieur à celui observé en Nouvelle-Zélande (96 en 2019) ou sur le continent australien (49 en 2018). Pour Mayotte, il est aujourd'hui de 36, mais l'enregistrement des statistiques d'accidents n'y est pas encore systématique. Les taux observés à Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et à Wallis-et-Futuna ne sont pas significatifs.

Une population jeune

38 % de la population des Outre-mer est âgé de moins de 25 ans contre 30 % en métropole. La moitié de la population des Outre-mer est âgée de moins de 35 ans, alors qu'en métropole, l'âge médian est proche de 41 ans.

Le calcul de la mortalité par million d'habitants pour chaque classe d'âge montre, comme en métropole, une surreprésentation des jeunes de 18 à 24 ans.

Plus particulièrement en Outre-mer, on observe **une surreprésentation des 25-34 ans, dont le taux de mortalité par million d'habitants de cette classe d'âge est 3 fois supérieur à celui observé en métropole**. Le taux de mortalité rapporté au nombre d'habitants pour les 25-34 ans est particulièrement fort en Nouvelle-Calédonie (399) et dans une moindre mesure en Guyane (271) et en Guadeloupe (207). Le taux de mortalité des 25 à 34 ans y est jusqu'à 2 fois supérieur à celui de l'ensemble de la population en Outre-mer, alors que le rapport n'est que de 1,3 en métropole.

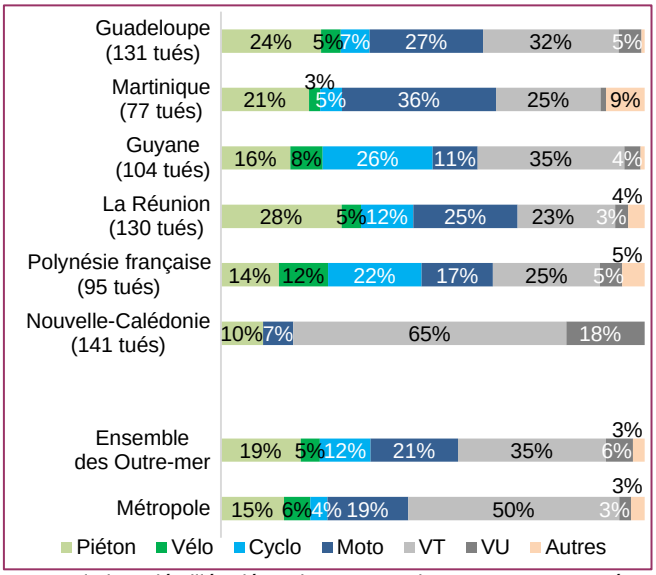
Pour les moins de 18 ans, le taux de mortalité observé en Outre-mer est de 27 personnes tuées par million d'habitants de cette classe d'âge, soit 2 fois supérieur à celui de métropole où il est de 12. Il atteint 66 en Polynésie française, 64 en Nouvelle-Calédonie et 37 en Guyane.

Hommes et femmes

Avec 83 % des personnes tuées, les hommes sont particulièrement représentés parmi les victimes en Outre-mer. En métropole, sur 2018 à 2020, les hommes représentent 77 % des tués. C'est en Martinique (90 %) et à La Réunion (85 %) que l'on observe les plus fortes proportions de personnes tuées de sexe masculin.

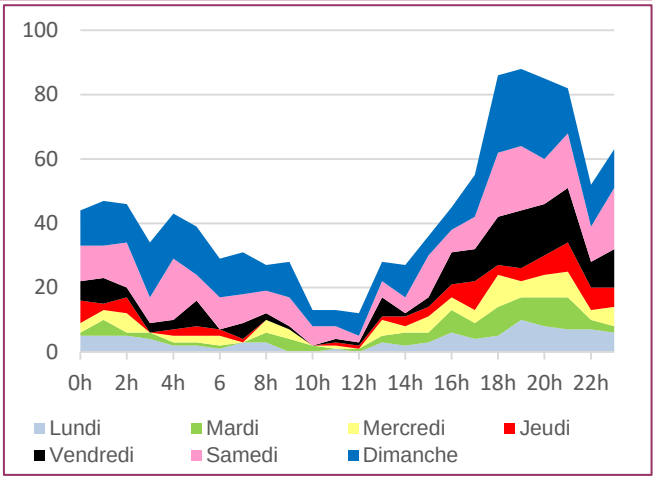
[1] Source : OMS, Global status report on road safety, 2019

Répartition des personnes tuées en Outre-mer* selon le mode de déplacement (2018 à 2020)

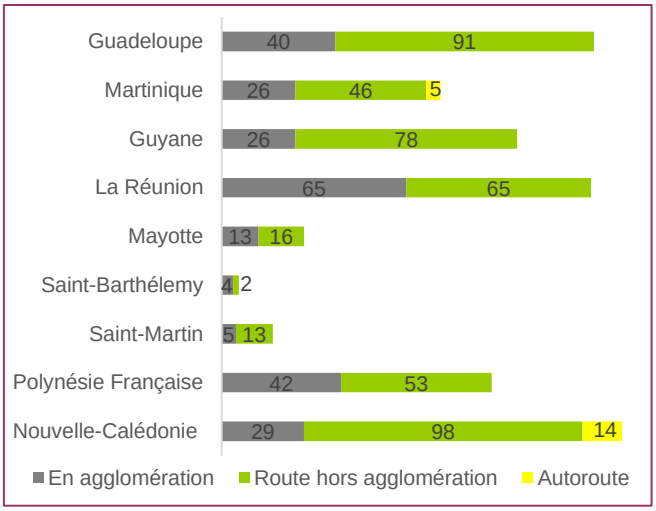


*Les territoires détaillés dénombrent au moins 77 personnes tuées, contre moins de 30 pour ceux non cités.

Répartition des accidents en Outre-mer impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé selon le jour et l'heure (2018 à 2020)



Répartition des tués en Outre-mer selon le milieu (2018 à 2020)



Les usagers vulnérables

En Outre-mer, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent 56 % de la mortalité routière sur la période 2018-2020. Cette proportion est plus forte qu'en métropole où elle est de 44 % sur la même période.

Entre 2018 et 2020, on observe notamment :

- une proportion de piétons tués importante à La Réunion (28 %) et à Mayotte (10 piétons sur 29 tués, soit 34 %) ;
- une proportion élevée de cyclomotoristes tués en Guyane et en Polynésie française (respectivement 26 % et 22 %) ;
- une proportion importante de motocyclistes tués en Martinique et en Guadeloupe (respectivement 36 % et 27 %).

On observe une moindre mortalité des usagers vulnérables en Nouvelle-Calédonie par rapport à la métropole, mais une proportion de tués en VU et en VT plus importante.

Saisonnalité, jours et heures

En Outre-mer, les accidents se répartissent de manière relativement uniforme sur les 12 mois de l'année.

Les accidents se répartissent uniformément du lundi au vendredi, et sont plus fréquents du samedi au dimanche (30 % pour la période 2018-2020, contre 26 % en métropole).

En Outre-mer, 61 % des accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé interviennent entre le vendredi 18 h00 et le dimanche 23 h00. Cette proportion est de 54% en métropole.

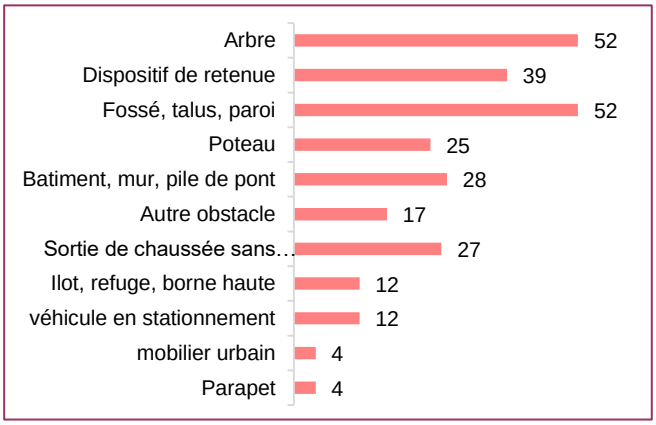
Les accidents sont plus fréquents la nuit en Outre-mer qu'en métropole (38 % des accidents se produisent de nuit en Outre-mer contre 33 % en métropole). Ces accidents représentent 58 % des personnes tuées (contre 42 % des décès la nuit en métropole).

Selon le milieu routier

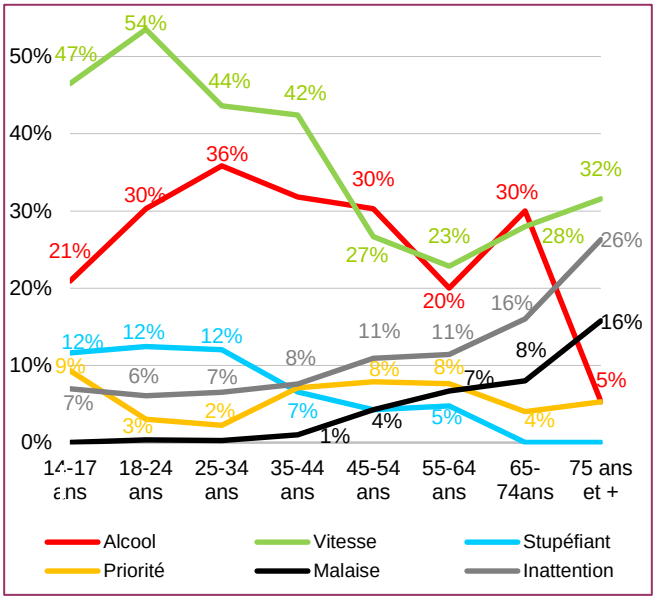
A un niveau comparable à la métropole, on observe en Outre-mer un enjeu de sécurité routière situé principalement hors agglomération, avec 39 % des accidents mais 66 % des tués. Avec 7 tués pour 100 blessés, la gravité est sensiblement plus élevée en outre-mer (5 tués pour 100 blessés en métropole), et particulièrement en agglomération (4 tués pour 100 blessés en outre-mer contre 2 en métropole).

La proportion de tués en agglomération est plus élevée à La Réunion (50 %), à Mayotte (45 %) et en Polynésie française (44 %), tandis que la proportion des tués hors agglomération est plus élevée Nouvelle - Calédonie (79 %) et en Guyane (75 %).

Nombre de personnes tuées après un choc contre obstacle fixe en Outre-mer entre 2018 et 2020



Causes d'accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (APAM) dans Outre-mer sur la période 2014-2020



Les tranches d'âges 0-13 ans et 75 ans et plus n'ont pas été prises en compte car les effectifs sont trop faibles pour être interprétables (respectivement 5 et 13 auteurs présumés d'accidents mortels).

Permis de conduire :

13 % des personnes tuées entre 2018 et 2020 l'ont été alors qu'un des conducteurs impliqués circulait sans permis valide. Ce taux n'est que de 5 % en métropole.

C'est en Martinique (31 %) et dans une moindre mesure en Nouvelle-Calédonie (16 %) et en Polynésie française (14 %) que l'on observe la plus grande proportion de tués dans les accidents avec un conducteur circulant sans permis valide.

Les collisions

Un accident sur cinq implique un véhicule seul sans piéton.

Les accidents avec un choc **contre un arbre, un fossé, ou un poteau** représentent 6 % du total des accidents en Outre-mer entre 2018 et 2020, mais ont occasionné **18 % de l'ensemble des décès**. Les chocs contre dispositifs de retenue (glissières métalliques, en béton ou autres types de glissières) ont été recensés dans 4 % des accidents et pour 5 % de la mortalité. Bien que constituant eux-mêmes des obstacles, les dispositifs de retenue protègent les usagers d'un choc sur des obstacles plus dangereux. Comme en métropole, le principe de route qui pardonne reste un enjeu important dans les accidents en Outre-mer.

Vitesse, alcool et stupéfiants

Dans 41 % des cas d'accidents mortels, la **vitesse excessive ou inadaptée** figure parmi les causes d'accidents mortels ; c'est plus qu'en métropole (30 %). Près de la moitié (47%) des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels – APAM – âgés de 18 à 44 fait l'objet d'une vitesse excessive ou inadapté.

Au cours de la période 2019-2020, 74 % des décès interviennent alors qu'un conducteur ou un piéton impliqué dans l'accident était sous l'emprise de **l'alcool ou des stupéfiants**. Ce taux est de 68 % dans les DOM, 85 % dans les COM-NC, et de 48 % en métropole. C'est en Nouvelle-Calédonie (91%), en Guyane (74 %) et en Polynésie française (71 %) que l'on observe les plus fortes proportions de personnes tuées dans les accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé ou sous l'emprise de produits stupéfiants.

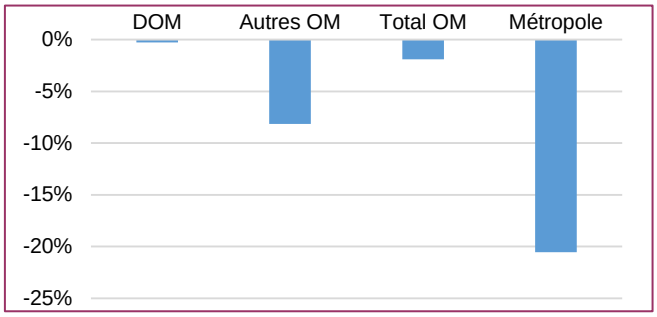
Ceinture et casque

En ne considérant que les victimes pour lesquelles le port des équipements de sécurité est renseigné, sur 2018-2020, 58 % des personnes tuées en véhicule carrossé (VT, VU, PL et autocars) en Outre-mer ne portaient pas de ceinture, contre 23 % en métropole. Ce taux est au-delà de 70 % dans trois territoires : en Nouvelle-Calédonie (54 sur 66), en Martinique (12 sur 15) et en Polynésie française (10 sur 14).

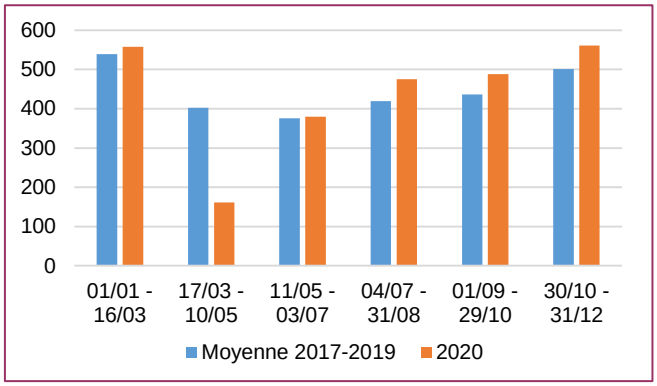
En Outre-mer, 24 % des usagers de 2RM tués ne portaient pas de casque, contre seulement 6 % en métropole. Cette proportion est largement au-dessus à Saint-Martin (6 sur 11, soit 55 %) et Martinique. (10 sur 24, soit 42 %).

Impact des restrictions liées à la pandémie Outre-mer

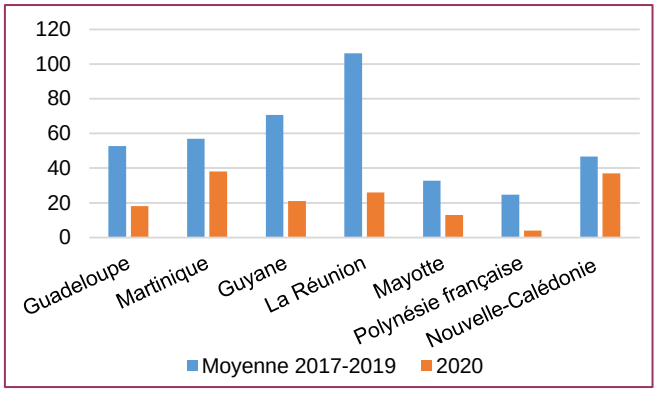
Évolution en % du nombre d'accidents entre 2020 et la moyenne de la période 2017-2019



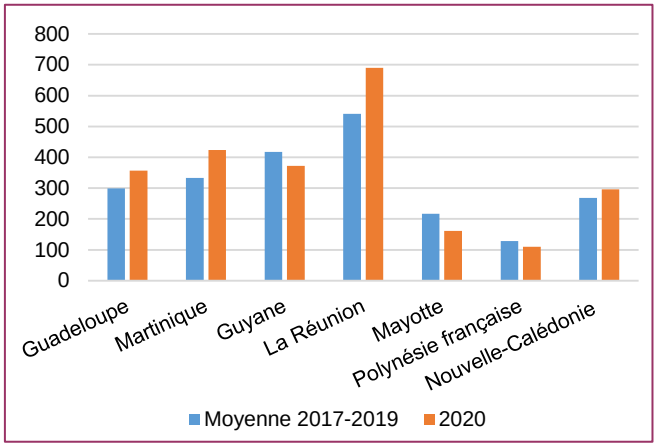
Répartition du nombre d'accidents selon la période



Répartition du nombre d'accidents lors du premier confinement par territoire



Répartition du nombre d'accidents en dehors du premier confinement par territoire



Evolution globale pour l'année 2020

Au regard du nombre d'accidents, les territoires d'Outre-mer n'ont pratiquement pas eu de baisse de l'accidentalité. L'évolution pour 2020 par rapport à la moyenne de la période 2017-2019 est de -2 %, une très faible diminution comparée à celle de France métropolitaine avec -21 % d'évolution. La situation dans les départements d'Outre-mer est stable contrairement à celle des autres territoires d'Outre-mer dont le nombre d'accidents est en baisse (-8 %). Le comportement vis-à-vis de la crise sanitaire est donc bien différent dans ces territoires. Ceci est en partie dû aux restrictions de déplacements qui ont différés par rapport à la métropole. Lors du premier confinement en métropole du 17 mars au 11 mai, le couvre-feu a été privilégié en Guyane et à Mayotte à partir du 24 mars et pour la Martinique et la Guadeloupe du 1er avril au 12 mai notamment. La deuxième vague de l'épidémie a moins touché les territoires d'Outre-mer et les déplacements n'ont pas été limités dans la plupart d'entre eux.

Malgré ces éléments, la représentation du nombre d'accidents selon la période montre qu'il y a bien eu un effet durant le premier confinement national sur les territoires d'Outre-mer. La baisse est de -60 % par rapport à la moyenne 2017-2019 ce qui est comparable à la baisse de -77 % observée en métropole sur la même période. Celle-ci est compensée par l'augmentation des accidents sur la quasi-totalité des autres périodes de l'année en Outre-mer, allant de +1 % à +13 %. Ceci explique que la diminution n'est que de -2 % au global sur l'année 2020 en Outre-mer.

Analyse par territoire

Pendant le premier confinement national, la représentation du nombre d'accidents est différente selon les territoires. En Nouvelle-Calédonie confinée, avec 37 accidents contre 47 pour la période 2017-2019 (-21%), la baisse est la plus faible en prenant également en compte les départements de la métropole. La diminution observée en Martinique est aussi parmi les plus faibles au niveau national, passant de 57 à 38 accidents soit une baisse de -33%. A contrario la baisse à La Réunion (-76 %) est la plus forte d'Outre-mer avec 26 accidents contre 106 pour la période 2017-2019.

En dehors du premier confinement, l'augmentation du nombre d'accidents est particulièrement forte en Martinique, à la Réunion et en Guadeloupe (respectivement +28 %, +27 % et +19 %). La Nouvelle-Calédonie observe elle aussi une hausse de 10 %. Les autres territoires ont vu leur nombre d'accidents diminuer sur ces périodes, en particulier Mayotte avec -26 %.

(N.B. Les territoires de Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna ne sont pas détaillés dans les deux derniers graphiques en raison de leur faible nombre d'accidents)

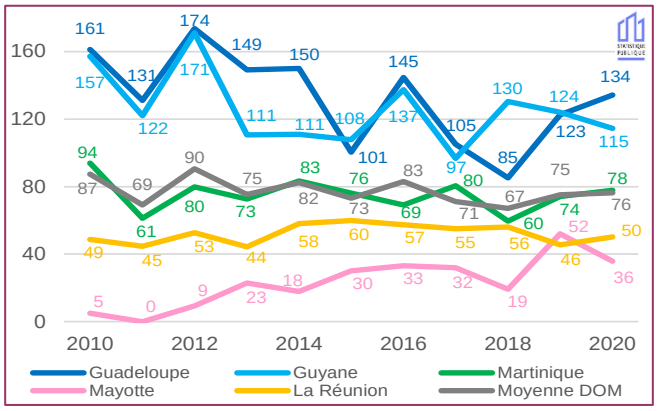
Bilan décennal des départements d'Outre-mer

Evolution de la mortalité routière dans les DOM

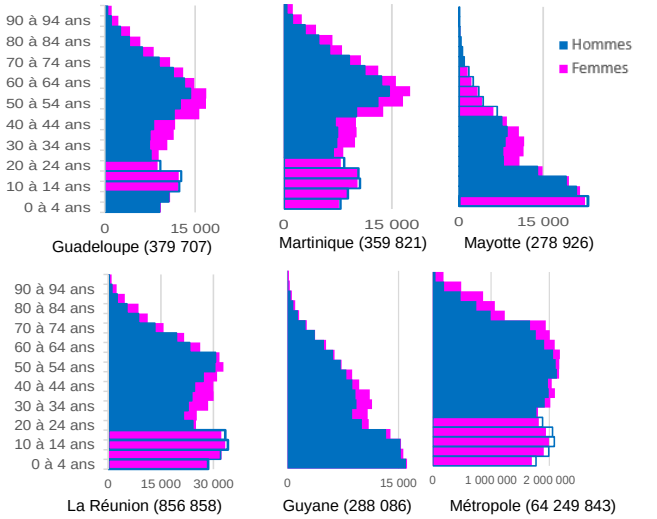
	Total tués			En agglo		Hors agglo	
	2020	2010	Evol.	2020	Evol.	2020	Evol.
Guadeloupe	51	65	*-22%*	15	*-6%*	36	*-27%*
Guyane	33	36	*-8%*	7	*40%*	26	*-16%*
Martinique	28	37	*-24%*	12	*20%*	16	*-41%*
Mayotte *	10	1	*ns*	4	*ns*	6	*ns*
La Réunion	43	40	*8%*	27	*50%*	16	*-27%*
Total DOM	165	179	*-8%*	65	*33%*	100	*-23%*

*L'enregistrement des accidents à Mayotte s'est stabilisé en qualité à partir du milieu de la décennie.

Evolution de la mortalité (tués/ million d'habitants) dans les DOM entre 2010 et 2020

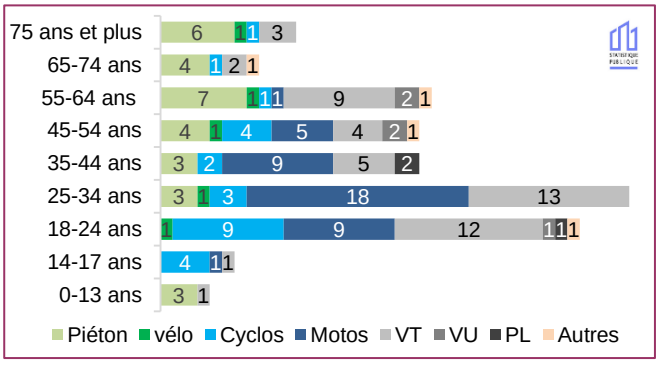


Pyramides des âges quinquennaux dans chaque département d'Outre-mer en 2020 (population)



Source : INSEE – estimations de population (résultats provisoires fin 2020)

Répartition de la mortalité dans les DOM par mode de déplacement et par tranche d'âge en 2020



Bilan de la décennie

En 2020, les départements d'Outre-mer ont enregistré 165 tués sur les routes : les mesures liées à la gestion de la pandémie ont été adaptées et globalement l'accidentalité routière n'est pas en rupture par rapport aux années précédentes, comme c'est le cas en France métropolitaine. Le bilan décennal est donc présenté ici 2010-2020.

Sur la décennie, la mortalité dans les DOM a fluctué chaque année, en-dessous de 150 tués en 2012 et 2018 (minimum atteint 144 tués), et dépassant 170 tués en 2012 (maximum de 189 tués), 2014 et 2016. L'évolution entre 2010 et 2020 s'établit à -8 %. Ce résultat cache des disparités entre les territoires puisque la Guadeloupe, la Guyane et la Martinique ont effectivement constaté une diminution (resp. - 21,5 %, - 8,3 % et - 24,3 %), tandis que La Réunion enregistre en 2020 3 tués de plus qu'en 2010. Concernant Mayotte, devenu DOM en 2011, l'évolution marque plus une amélioration de l'enregistrement des accidents qu'une dégradation de la situation.

Au regard de l'évolution démographique, la mortalité a très peu évolué sur la période 2010-2020. Celle-ci n'a pas, malgré une baisse de 87 à 76 tués par million d'habitants, observé une franche décroissance sur la période. La situation varie également d'un département à l'autre, puisque les chiffres sont relativement constants pour la Martinique et La Réunion (oscillant respectivement autour de 75 et 52 tués par million d'habitants) quand la Guadeloupe et la Guyane observent des évolutions importantes d'une année sur l'autre. Les pyramides des âges montrent par ailleurs que la Guadeloupe et la Martinique ont des populations relativement vieillissantes, tandis qu'à Mayotte et en Guyane elles sont beaucoup plus jeunes. Chaque territoire doit donc adapter sa politique de sécurité routière et la cibler en accord avec ces évolutions démographiques à long terme. La Réunion a quant à elle une population homogène.

Mortalité par mode de déplacement

La mortalité par mode est restée globalement stable sur la décennie : 50 tués automobilistes en 2020 comme en 2010 (min 35 ; max 54 tués selon les années), 43 tués à moto en 2020 contre 46 en 2020 (min 32 ; max 45), 30 tués piétons en 2020 contre 28 en 2010 (5 ans à plus de 40 tués, max 47). 25 tués en cyclo en 2020 contre 36 en 2010 (min 17 ; max 34).

En 2020, les enfants et les seniors sont surtout tués à pied (respectivement 3 et 10 tués). Pour les autres classes d'âge, la part des automobilistes tués est importante, jusqu'à 35 % et 41 % respectivement pour les 18-24 et 55-64 ans. La mortalité en 2RM est très représentée chez les 25-34 ans (47 %), les 35-44 ans (43 %) et les 45-54 ans (24 %), devant le véhicule de tourisme. La mortalité en cyclomoteur reste encore surtout présente chez les jeunes : 4 tués sur 6 chez les 14-17 ans et 9 tués sur 34 chez les 18-24 ans.





Analyses thématiques

Les piétons	64
Les cyclistes	66
Les Engins de Déplacement Personnel motorisés	68
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes	69
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes	70
Les usagers de véhicules de tourisme	73
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire	76
Les accidents impliquant un poids lourd	78
Les accidents impliquant un car	80
Les accidents impliquant un bus	81
Les accidents impliquant un train	82
Les accidents impliquant un tramway	83
Les accidents selon les caractéristiques des véhicules	84
Les accidents impliquant un véhicule étranger	86
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)	88
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)	90
Les jeunes adultes (18-24 ans)	92
Les seniors (65 ans et plus)	94
Les accidents du travail et les données du Rhône	96
Périodes de forte accidentalité	98
Conditions météorologiques	99
Eclairages spécifiques	100

Les piétons

Quatre tués piétons sur 10 ont 75 ans ou plus. Les piétons tués seniors le sont neuf fois sur 10 en agglomération. La moitié des piétons tués de 18 à 54 ans le sont de nuit hors agglomération.

Les engins de déplacement personnel sans moteur (EDP SM) regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skateboards… Au sens du code de la route, ils sont considérés comme piétons et donc comme tels dans l'ensemble de ce document, et cette fiche en particulier.
Parmi les 7 461 accidents de piétons de 2020, 173 impliquent un EDP SM. Ils ont provoqué **la mort de 2 EDP SM**, **la blessure de 154 EDP SM**, 11 piétons (hors EDP SM) et 11 autres usagers. 67 % de ces accidents impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire.

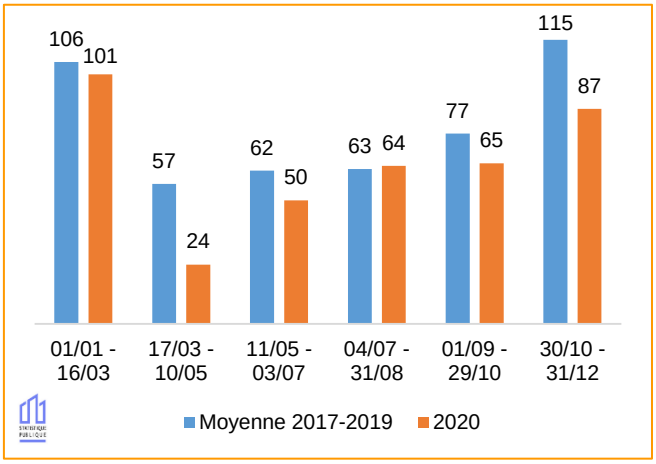
Evolution de la mortalité des piétons depuis 2010

2020	2019	2010	Évol. 2010-2020	Évol. 2010-2019
391	483	485	-19,4%	-0,4%

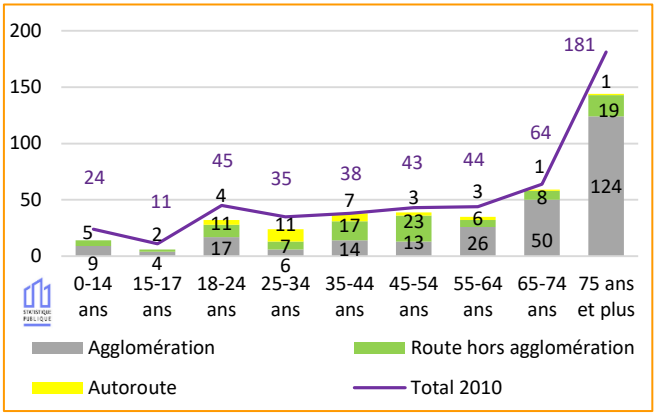
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2020	2010 et 2019
Tués piétons %	- 19,0 %	stable
Tués non piétons	- 22,1 %	- 2,6 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués non piétons a diminué en moyenne de 2,6 % par an.

Nombre de piétons tués selon la période de confinement / hors confinement



Répartition des piétons tués de chaque classe d'âge selon le milieu en 2020 et total 2010



En 2020, 7 461 accidents corporels ont impliqué un piéton, soit **17 % de l'ensemble des accidents**. Ces accidents ont provoqué la mort de 403 personnes, dont 391 piétons, soit 15 % de la mortalité routière.

De 2010 à 2019, le nombre annuel de tués piétons est stable (peu en-dessous de 500 - excepté en 2016). Cette stabilité est à opposer au nombre de tués non piétons, qui sur 2010 à 2019 a baissé de - 2,6 % annuellement. Cela entraîne que la part des piétons dans la mortalité a augmenté : elle est passée de 12 % en 2010 à 15 % en 2019.

Le contexte de l'année 2020 a conduit à une forte baisse du nombre de tués piétons (- 19 %), baisse toutefois légèrement moindre que celle du nombre de tués non piétons. Cette baisse varie selon le milieu :
- **en agglomération**, **baisse plus forte** (- 27 %) ;
- **hors agglomération**, baisse plus faible (- 12 %).

La baisse du nombre de piétons blessés (- 27 %) est plus forte que celle des blessés des autres modes (- 20 %).

La baisse de la mortalité observée en 2020 **se concentre principalement lors des deux confinements** (respectivement - 58 % et - 24 % par rapport aux années 2017-2019). Pendant la période estivale, la mortalité piétonne a été similaire aux années précédentes. La forte baisse lors du 1er confinement (- 33 tués) a été essentiellement réalisée en agglomération (- 27 tués) : 12 tués en 2020 contre 39 en moyenne sur la période 2017-2019.

Selon le milieu routier

En 2020, **67 % des piétons tués et 96 % des piétons blessés se concentrent en agglomération** (contre respectivement 27 % et 56 % pour les usagers de véhicules).

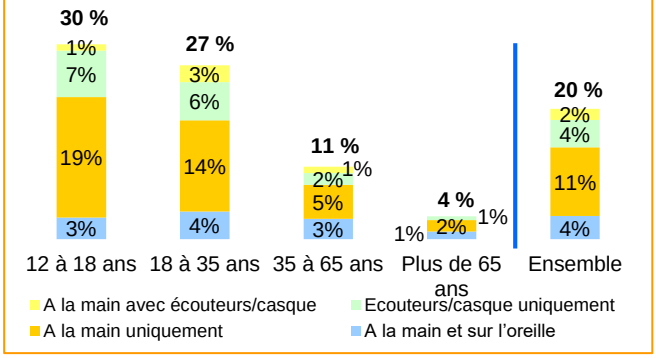
Parmi les 128 tués hors agglomération, 30 le sont sur autoroutes.

Entre 2010 et 2019 l'**évolution** du nombre de tués piétons est **variable selon le milieu**. Elle a baissé de - 15 % hors agglomération (de 115 à 98 tués) alors qu'elle est restée stable en agglomération (de 346 à 338 tués) et a presque doublé sur les autoroutes (de 24 à 47 tués). En 2020, les principaux gains par rapport à 2019 en termes de tués ont été en agglomération (- 75 tués) et sur autoroutes (- 17 tués).

Risque

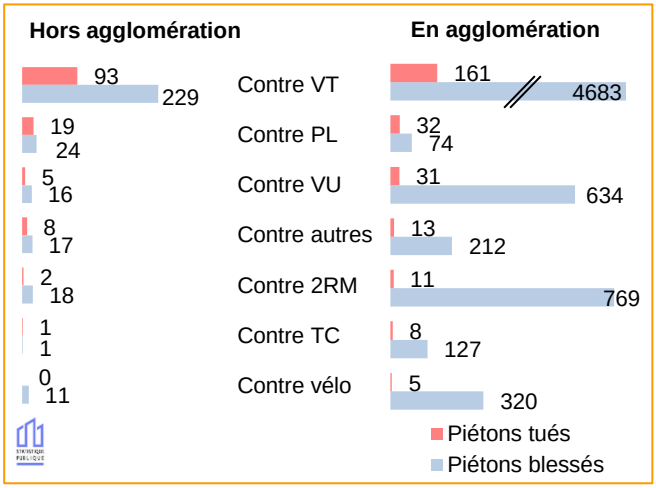
Ramenés à leur part dans la population, **les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne** : 52 % des piétons tués ont 65 ans ou plus, pour une part dans la population française de 21 %. Plus particulièrement, **les 75 ans et plus représentent 37 % de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 10 %**.

Taux d'utilisation d'un distracteur par type lors des traversées piétonnes en agglomération selon l'âge

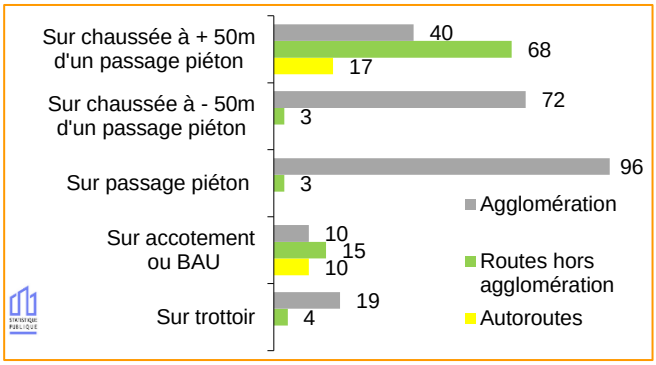


Source : *Observatoire des vitesses 2020*, ONISR, 2021

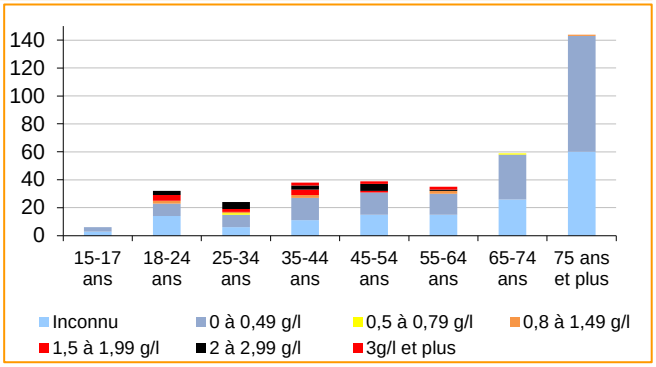
Répartition des piétons tués et blessés selon le véhicule impliqué et le milieu (hors EDP SM)



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



Nombre de piétons tués selon l'âge et le taux d'alcool



En agglomération

La proportion jour-nuit est inversée en agglomération puisque 71 % des piétons tués le sont de jour.

Les catégories d'âge les plus âgées sont les plus touchées. Parmi les 263 **piétons tués en ville, la moitié a 75 ans ou plus**, et 30 % a entre 55 et 64 ans. Pour les 75 ans ou plus, on constate **une gravité** (nombre de tués pour 100 blessés) **cinq fois supérieure** à celles des piétons plus jeunes. Les enfants de **0 à 14 ans** font partie des classes les moins touchées dans cette mortalité (3 %) mais représentent **18% des blessés piétons**.

La répartition **selon le sexe est plus équilibrée** (56 % d'hommes parmi les tués) que pour les autres modes ou que pour les piétons hors agglomération.

En 2020, en agglomération, sur les 237 cas pour lesquels l'information est connue, les piétons sont principalement tués **sur la chaussée, sur un passage piéton** (96 cas, soit 41 %) **ou à moins de 50 mètres d'un passage piéton** (72 cas, soit 30 %)**.** Les plus jeunes font plus usage d'un **distracteur lors des traversées piétonnes** que leurs aînés : 27 % des 12-35 ans contre 4 % chez les plus de 65 ans, mais 48 des 72 personnes tuées à moins de 50m d'un passage piéton avaient 65 ans ou plus.

En agglomération, la majorité (62 %) des piétons tués l'est **contre un véhicule de tourisme**. Le nombre de victimes percutées par un vélo reste inférieur à celui des victimes percutées par un 2RM (respectivement 5 tués et 320 blessés contre 11 tués et 769 blessés).

Hors agglomération

Hors agglomération, l'enjeu principal est **de nuit** : 70 % des piétons tués sur les routes hors agglomération le sont de nuit ; en particulier, sur autoroute, sur un total de 30 piétons tués, 24 l'ont été de nuit.

Parmi les 128 piétons tués hors agglomération, les trois quarts ont entre **18 et 64 ans** et les trois quarts aussi sont **des hommes**.

Le **conflit principal est avec une voiture de tourisme** (73 % des piétons tués), puis dans une moindre mesure avec un **poids lourd**.

Les piétons tués hors agglomération le sont dans 70 % des cas sur la chaussée en dehors d'un passage piéton, et dans 20 % des cas sur un accotement ou une bande d'arrêt d'urgence.

Selon l'alcool

En 2020, l'alcoolémie est connue pour seulement 231 des 391 piétons tués (48 %) et supérieure à 0,5 g/l pour 44 d'entre eux (dont 42 ont entre 18 et 64 ans). **Le taux mesuré est supérieur à 1,5 g/l pour 34 de ces 44 piétons**. L'enjeu est particulièrement prégnant hors agglomération : parmi les 44 piétons concernés, 20 étaient sur routes hors agglomération, 8 sur autoroute et 16 en agglomération.

Les cyclistes

La mortalité cycliste a baissé de 5 % entre 2019 et 2020 (- 9 tués), malgré une hausse des déplacements de l'ordre de 10 %.

6 cyclistes tués sur 10 ont 55 ans ou plus et 9 sur 10 sont des hommes. Même si la crise sanitaire a fait évoluer la pratique du vélo, les déplacements de loisir représentent toujours 8 tués sur 10.

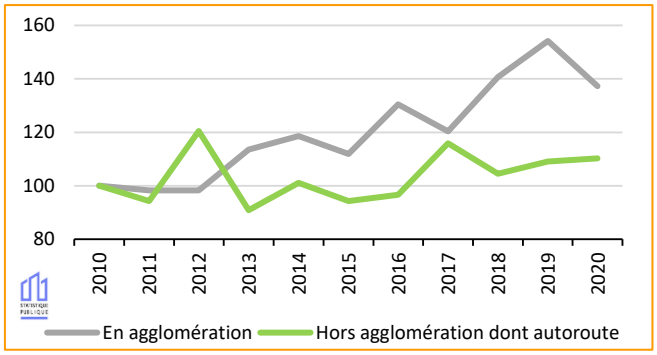
Evolution de la mortalité des cyclistes depuis 2010

2020	2019	2010	Évol. 2010-2020	Évol. 2010-2019
178	187	147	+ 21,1%	+ 27,2%

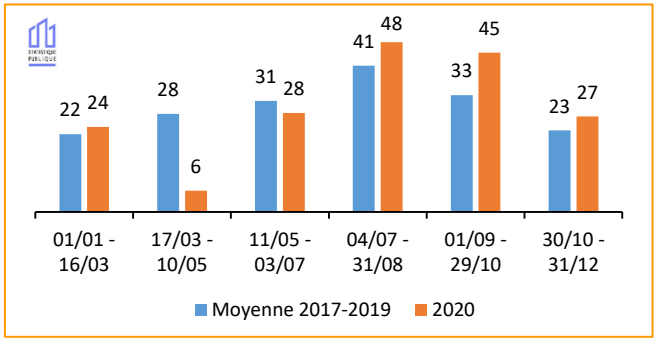
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2020	2010 et 2019
Tués cyclistes	- 5 %	+ 2,7 %
Tués non cyclistes	- 23 %	- 2,5 %
Ensemble tués	- 22 %	- 2,3 %

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

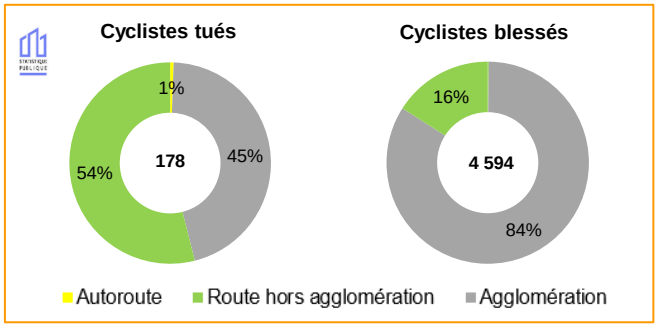
Évolution du nombre de cyclistes tués par an selon le milieu (base 100 en 2010)



Évolution du nombre de cyclistes tués selon la période de confinement / hors confinement



Répartition des victimes cyclistes selon le milieu



En 2020, 178 cyclistes ont été tués. Ce chiffre, en légère diminution par rapport à 2019 (- 9 tués) et stable par rapport aux trois dernières années, conduit néanmoins à une **augmentation de la proportion de ce mode** dans l'ensemble de la mortalité : 7 % en 2020, contre 5% sur 2017-2019. On dénombre également 4 594 cyclistes blessés, soit 88 de plus qu'en 2019.

En 2020, pour 100 cyclistes blessés, 4 sont tués. Cependant, tous les accidents avec un cycliste blessé ne sont pas connus des forces de l'ordre qui alimentent le fichier BAAC : elles ne sont pas toujours appelées, notamment si aucun usager motorisé n'est impliqué. Par conséquent, le nombre de cyclistes blessés est probablement sous-évalué.

Evolution spécifique 2020

Une hausse de la pratique du vélo d'en moyenne 10 % a été observée en 2020, différenciée selon les territoires : + 12 % en urbain, -1 % en périurbain et + 2 % en rural[1]. Néanmoins, **une baisse de la mortalité a été observée en agglomération** (- 11 %) et **une légère hausse hors agglomération** (+ 1 %).

Risque

Le vélo représentait 2,7 % des déplacements selon l'Enquête sur la mobilité des personnes de 2019, pour une part de la mortalité routière de 7 %.

Selon le milieu routier

La **moitié des cyclistes tués** et 16 % des blessés le sont **hors agglomération**. Parmi les 3 853 cyclistes blessés et 81 cyclistes tués en agglomération, les 22 Métropoles de France[2] concentrent deux tiers des blessés et un tiers des tués. Le Grand Paris concentre à lui seul 1 022 cyclistes blessés en agglomération.

Les grandes tendances

Les trois quarts des cyclistes tués le sont en semaine, que ce soit en ou hors agglomération. **79 % des accidents ont lieu de jour**.

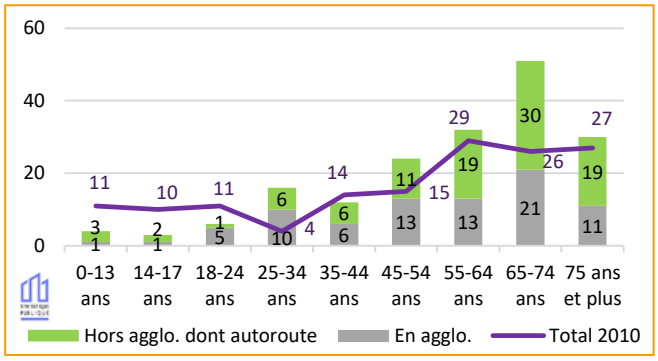
9 tués sur 10 et 7 blessés sur 10 sont **des hommes**. En revanche, l'accidentalité féminine augmente de + 23 % par rapport la moyenne 2017-2019 (+ 1 % pour les hommes). Cette augmentation est surtout constatée chez les 25-34 ans et 35-44 ans et pour les déplacements courses/achat et domicile-travail.

6 tués sur 10 ont 55 ans ou plus. Ramenés à leur part dans la population, les **65 ans et plus** sont surreprésentés dans la mortalité cycliste : **46 % des cyclistes tués** et 21 % dans la population française.

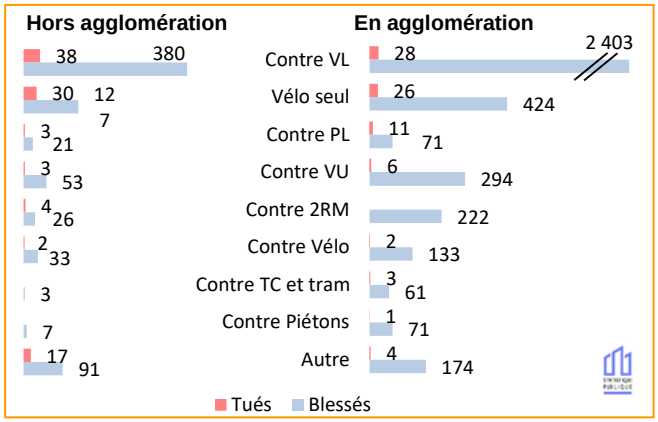
L'alcool est moins présent chez les cyclistes : 14 % chez les tués et 2 % chez les blessés dont l'alcoolémie est connue, contre respectivement 33 % et 10 % pour les conducteurs autres modes.

[1] Vélo et Territoires – Bulletin Fréquentation n°13
[2] https://www.vie-publique.fr/infographie/23808-infographie-les-metropoles

Répartition des cyclistes tués de chaque classe d'âge selon le milieu en 2020 et total 2010

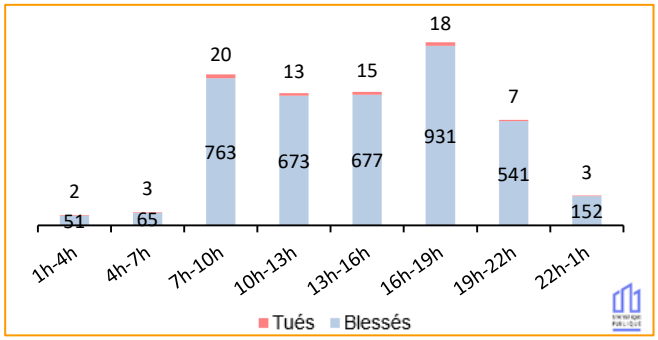


Répartition des cyclistes tués et blessés selon le véhicule impliqué et le milieu

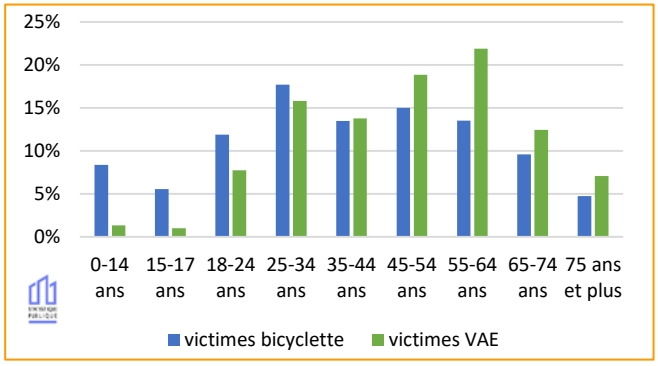


Exemple de lecture : 38 cyclistes ont été tués lors d'une collision avec une voiture de tourisme hors agglomération.
A noter : La catégorie « Autre » comprend les autres usagers et les accidents impliquant plus de deux véhicules.

Répartition des cyclistes tués et blessés en agglomération selon l'heure



Poids de la classe d'âge dans le nombre de victimes total en bicyclette ou en VAE



En agglomération

Les accidents en agglomération sont **plus nombreux** (84 % des accidents) et **moins graves**, avec un ratio de 2 tués pour 100 blessés.

Parmi les 81 tués et les 3 853 blessés en agglomération, **65 tués et 2 865 blessés** le sont sur **chaussée**, et **10 tués et 681 blessés** sur **piste ou bande cyclable**.

Bien que les plus de 55 ans représentent la moitié des personnes tuées, on dénombre **plus de personnes de moins de 35 ans** (21 % des tués contre 12 % hors agglomération), avec notamment 5 tués entre 18 et 24 ans et 10 entre 25 et 34 ans. Il y a également **plus de victimes femmes** (16 % de tués et 30 % de blessés, contre 11 % et 12 % hors agglomération).

2 tués sur 10 et 3 blessés sur 10 le sont dans un déplacement domicile-travail ou domicile-école ; 7 tués sur 10 et 5 blessés sur 10 le sont dans un déplacement loisir/promenade.

En agglomération, les victimes cyclistes contre un tiers le sont principalement contre un véhicule de tourisme (28 tués et 2 403 blessés). Les autres conflits constatés sont essentiellement contre un poids lourd (11 tués et 71 blessés), un véhicule utilitaire (6 tués et 294 blessés) ou un 2RM (222 blessés). 49 tués le sont hors intersection et 11 en giratoire.

On note une concentration des victimes en heure de pointe du matin et du soir.

Hors agglomération

Hors agglomération, les accidents sont nettement **plus graves**, avec un ratio de 13 tués pour 100 blessés.

Sur les 96 cyclistes tués, 78 le sont **sur une route départementale** (hors des 22 Métropoles) et 15 sur voirie communale. Pour la majorité (78 %) des cyclistes tués, l'accident a lieu hors intersection. Il s'agit alors essentiellement d'accidents vélo seul (un tiers des cas) ou d'une collision par l'arrière (un quart).

Les personnes de 55 ans et plus sont particulièrement touchées : elles représentent 70 % de la mortalité. **La moitié des 96 cyclistes tués hors agglomération ont 65 ans ou plus**. **La gravité** (nombre de tués pour 100 blessés**) des 55 ans et plus** est **quatre fois supérieure** à celle des moins de 35 ans.

Les motifs promenade-loisir sont surreprésentés, avec 9 tués et blessés sur 10.

En 2020, parmi les 4 915 accidents de cyclistes, 314 impliquent un **Vélo à Assistance Electrique (VAE)**. 16 usagers VAE ont été tués et 281 ont été blessés. 83 % de ces accidents ont lieu en agglomération, avec 62 % des tués.
Il s'agit de personnes âgées de 18 ans et plus : 10 des 16 tués ont 65 ans ou plus mais les blessés se retrouvent sur l'ensemble des classes d'âges.

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés

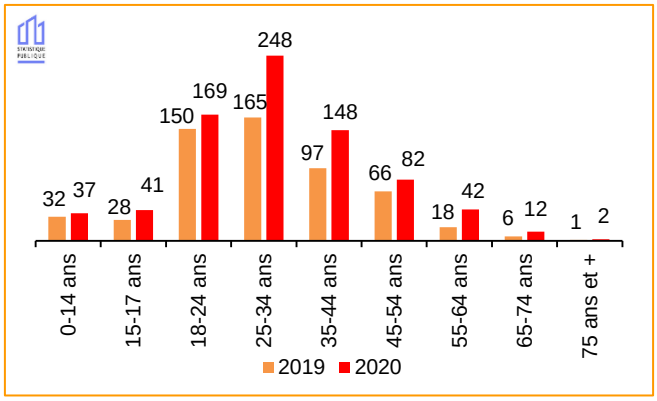
Le nombre de blessés en EDP motorisé a augmenté de + 40% en 2020 par rapport à 2019, augmentation qui touche moins les 18-24 ans que les autres classes d'âge.

Les engins de déplacement personnel motorisés regroupent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, gyroskates, monoroues…

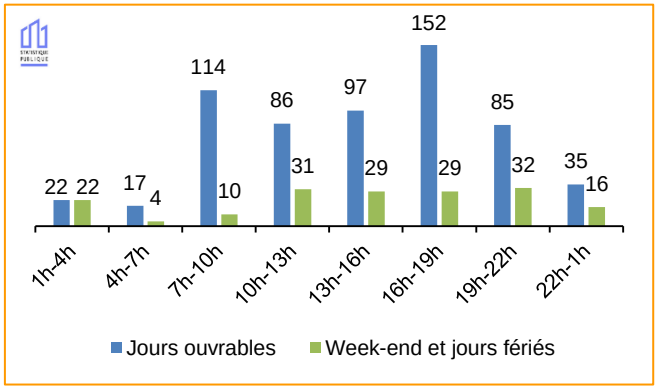
	Accidents	Tués	Blessés	T/100B*
2020	870	7	774	1
2019	630	10	554	2
Evolution	+ 240 (+ 38 %)	- 3	+ 220 (+ 40 %)	

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

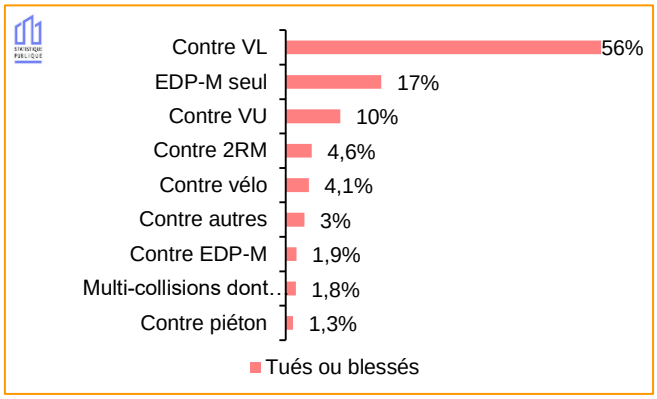
Nombre d'usagers d'EDP motorisés tués ou blessés selon l'âge en 2019 et 2020



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



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



En 2020, 870 accidents corporels impliquant un Engin Personnel de Déplacement motorisé **(EDP motorisé)** ont été enregistré par les forces de l'ordre. Ces accidents ont provoqué la mort de 7 usagers d'EDP motorisé et **un piéton ;** et engendré 774 blessés usagers d'EDP motorisé et **157 blessés non usagers d'EDP motorisé** (dont 78 piétons, 34 cyclistes, 27 usagers de 2RM et 13 automobilistes).

Par rapport à l'année 2019, une baisse de 3 tués a été observée mais **la hausse est considérable pour les nombres d'accidents et de blessés** : respectivement + 38 % et + 40 %.

Selon l'âge et le sexe

En 2020, **6 des 7 usagers d'EDP motorisé tués et 71 % des blessés sont des hommes.**

Parmi les sept personnes tuées, on dénombre 3 usagers de 17 à 24 ans et 3 autres de 65 à 74 ans.

Plus globalement, 75 % des victimes ont entre 18 et 34 ans.

Selon le milieu routier

Les accidents d'EDP motorisés se concentrent en agglomération. Plus de 8 accidents sur 10 impliquant un EDP motorisé ont lieu en agglomération. Seuls quinze blessés et deux tués l'ont été hors agglomération ou sur autoroute. Les métropoles du Grand Paris et de Lyon regroupent à elles-seules deux tiers des blessés, mais aucun tué.

Les usagers d'EDP motorisés sont principalement tués et blessés sur chaussée, avec 6 tués et 90 % des blessés, dont 2 tués et 20 % des blessés sur piste cyclable.

Selon le jour et la nuit

Contrairement à l'année 2019 où la période nocturne concentrait l'ensemble des accidents mortels, en 2020, 5 tués sur 7 et 2 blessés sur 3 l'ont été en plein jour : les périodes **7h-10h** et **16h-19h** sont celles qui concentrent le plus de victimes. Par ailleurs, l'ensemble des usagers tués et 81 % des blessés l'ont été dans des conditions atmosphériques normales.

Equipements de sécurité

Parmi les 7 usagers d'EDP motorisés tués, **3 ne portaient pas de casque.** Le non-port du casque s'élève à **62 % parmi les personnes blessées**.

Collisions

66 % des victimes usagers d'EDPm **l'ont été contre un véhicule de tourisme**. Il y a également 3 usagers tués et 17 % des blessés dans un accident sans tiers.

Règles en vigueur pour les EDPm (25/10/2019) : - interdit aux moins de 12 ans ; seul sur l'engin ; l'engin est bridé à **25 km/h**; casque recommandé; circulation interdite sur le trottoir, obligatoire sur pistes/bandes cyclables et voies vertes lorsqu'il y en a (interdite sur routes hors agglo sauf exception).

Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes

37 % des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l.

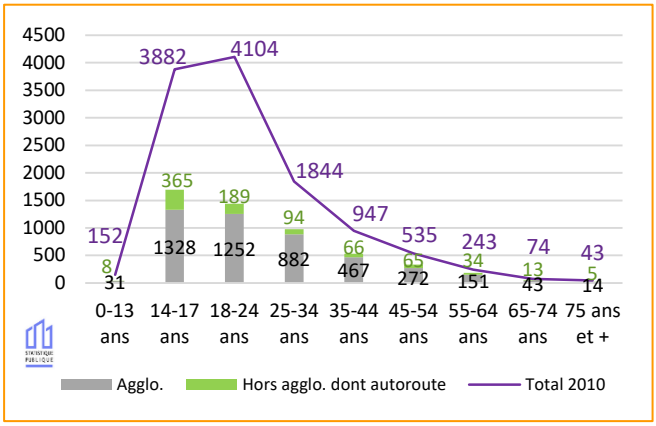
Evolution de la mortalité des cyclomotoristes depuis 2010

2020	2019	2010	Évol. 2010-2020	Évol. 2010-2019
100	134	248	-59,7%	-46,0%

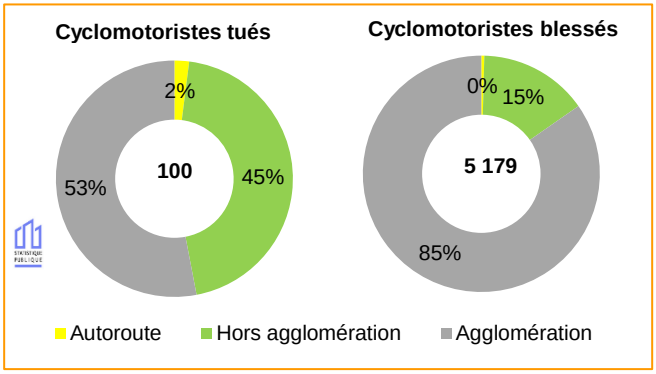
Evolution moyenne annuelle *	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués cyclomotoristes	- 25,4 %	- 6,6 %
Tués non cyclomotoristes	- 21,5 %	- 2,0 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

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

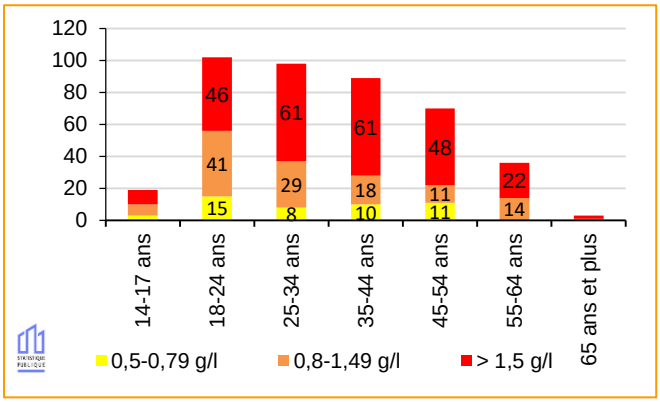
Nombre de cyclomotoristes tués et blessés selon l'âge et le milieu en 2020 et total 2010



Répartition des personnes tuées et des blessés selon le milieu routier



Nombre de conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident corporel positifs à l'alcool selon l'âge et le taux d'alcool mesuré



100 cyclomotoristes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm^3) ont été tués en 2020, soit 4 % de la mortalité routière. Cette part monte à 6 % en agglomération. Pour 92 % ce sont des hommes alors que ces derniers représentent 70 % des utilisateurs[1]. Sur les 100 cyclomotoristes tués, 93 étaient conducteurs et 7 passagers. Au total, 12 % des accidents corporels impliquent un cyclomoteur.

Lors de cette année 2020, le nombre de cyclomotoristes tués a plus diminué que celui des autres usagers (- 25,4 % contre - 21,5 %). Entre 2010 et 2019, cette baisse est de - 6,6 % en moyenne par an. Cette baisse est 3 fois plus forte que pour les autres usagers (- 2,0 % par an en moyenne). 36 % des cyclomotoristes tués le sont dans un accident sans tiers. 61 % des cyclomotoristes tués le sont de nuit contre 42 % pour les autres tués.12 % des cyclomotoristes tués ne portent pas de casque contre 3 % pour les motocyclistes. Cette part monte à 17 % en agglomération.

Selon l'âge

Le nombre de victimes sur cyclomoteur décroît avec l'âge. Les cyclomotoristes de 14 à 17 ans sont les plus touchés : avec 1 693 tués ou blessés, **ils représentent 32 % des cyclomotoristes victimes**, pour 50 % des utilisateurs de cyclomoteur[1]. Les 18-24 ans représentent 27 % des cyclomotoristes victimes. La répartition pour les cyclomotoristes **tués** est similaire puisque **la moitié avait entre 15 et 24 ans**.

Selon le milieu routier

L'enjeu en agglomération est plus élevé que pour les autres modes : la moitié des cyclomotoristes tués et 85 % des blessés le sont en agglomération. Pour les autres usagers, ces parts sont de 32 % et 59 %.

45 % des cyclomotoristes tués en agglomération le sont en intersection contre 32 % pour les autres usagers et contre 27 % hors agglomération.

Alcool

Les cyclomotoristes sont particulièrement concernés par le facteur « alcool » : 37 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l, contre 23 % pour les conducteurs de motocyclette ou de véhicule de tourisme. Parmi les 402 conducteurs de cyclomoteur positifs à l'alcool dans un accident corporel, 345 avaient un taux supérieur à 0,8 g/l.

Les jeunes de 16 à 21 ans sont particulièrement nombreux à être testés positifs à l'alcool. Dans les âges plus avancés, on recense des taux d'alcool plus importants parmi les positifs.

[1] *Enquête Parc Auto 2020, Volume 2RM,* KANTAR, juin 2020.

Les deux-roues motorisés : les motocyclistes

97 % des conducteurs de motocyclette tués sont des hommes. En agglomération, dans les accidents mortels, la part de conducteurs de motocyclette alcoolisés est de 32 %.

Hors agglomération, les motocyclistes tués le sont dans 21 % des cas en intersection.

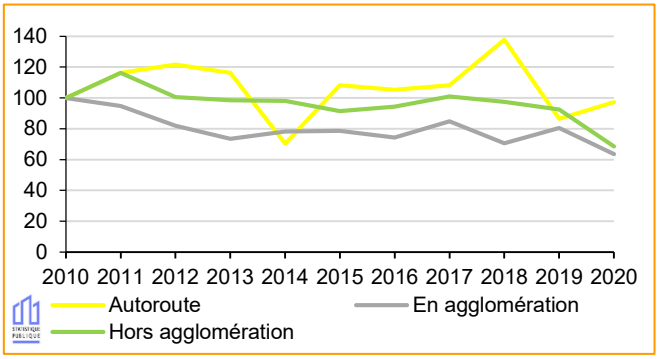
Evolution de la mortalité des motocyclistes depuis 2010

2020	2019	2010	Évol. 2010-2020	Évol. 2010-2019
479	615	704	-32,0%	-12,6%

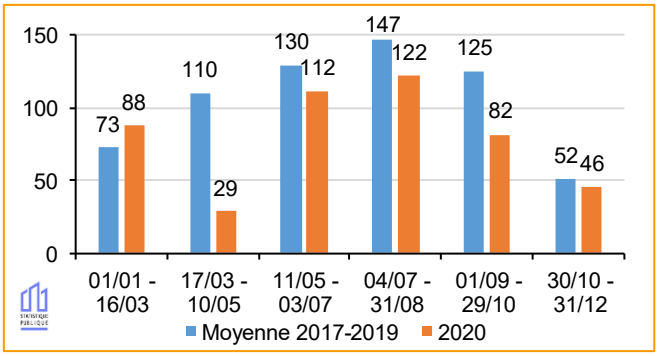
Evolution moyenne annuelle *	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués motocyclistes	- 22,1 %	- 1,5 %
Tués non motocyclistes	- 21,6 %	- 2,5 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

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

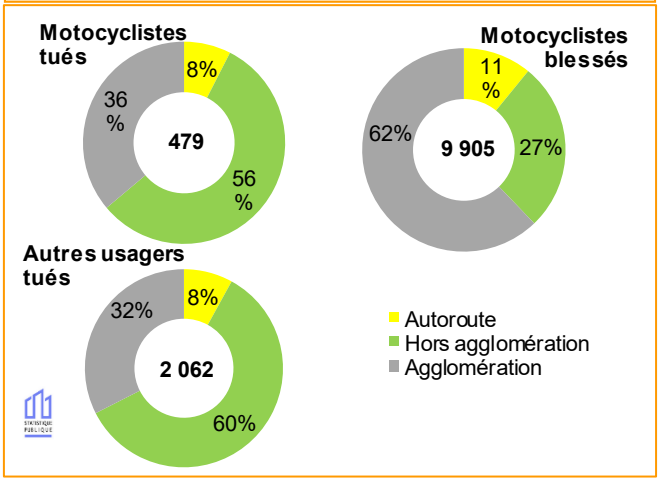
Évolution du nombre de motocyclistes tués par an selon le milieu (base 100 en 2010).



Evolution du nombre de motocyclistes tués en périodes de confinement / hors confinement



Répartition des motocyclistes tués et blessés selon le milieu



479 motocyclistes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm³) ont été tués en 2020 ; cela représente 19 % de la mortalité routière. Un accident corporel sur quatre implique au moins une motocyclette.

Entre 2019 et 2020, le nombre de motocyclistes tués a un peu plus baissé que pour les autres usagers, particulièrement en agglomération (- 21 % contre - 18 %). Entre 2010 et 2020, mise à part une baisse observée en début de période en agglomération, la mortalité est restée globalement stable jusqu'en 2019 pour les motocyclistes.

Selon la période de l'année

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

En 2020, cette saisonnalité reste observable malgré l'effet des périodes de confinement. Par rapport à la moyenne 2017-2019, en janvier et février, le nombre de motocyclistes tués a augmenté. Lors du premier confinement, la diminution du nombre d'usagers tués a été plus forte pour les motocyclistes que pour les autres usagers (- 74 % contre - 63 %). Inversement, la baisse a été moins forte lors du second confinement (- 11 % contre - 30 %). Ces deux constats sont surtout vrais sur les routes hors agglomération. Entre les deux confinements, la diminution du nombre de motocyclistes tués a été similaire à celle des autres usagers.

Selon le milieu routier

Les motocyclistes sont plus souvent tués en agglomération (173 tués, soit 36 %) que les autres usagers (32 %). La répartition par milieu des motocyclistes blessés est la même que celle des autres usagers.

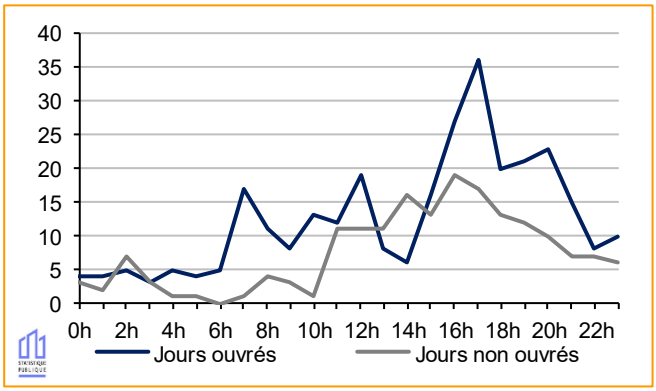
Hors agglomération, les motocyclistes tués le sont dans 21 % des accidents en intersection, contre 12 % pour les autres usagers.

Quand l'information relative au tracé est connue, les motocyclistes décèdent plus souvent en courbe que les autres usagers (40 % des cas contre 30 %). C'est encore plus marqué sur les routes hors agglomération (48 % des décès ont lieu en courbe)

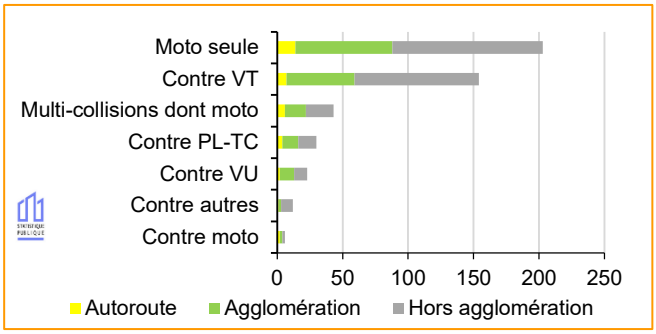
Les équipements de protection

L'absence d'équipements de protection (casque, gants, bottes, etc.) est un facteur aggravant, y compris à faible vitesse. Le non-port du casque concerne 12 motocyclistes tués (3 % des motocyclistes tués), dont 9 en agglomération (5 % des motocyclistes tués en agglomération).

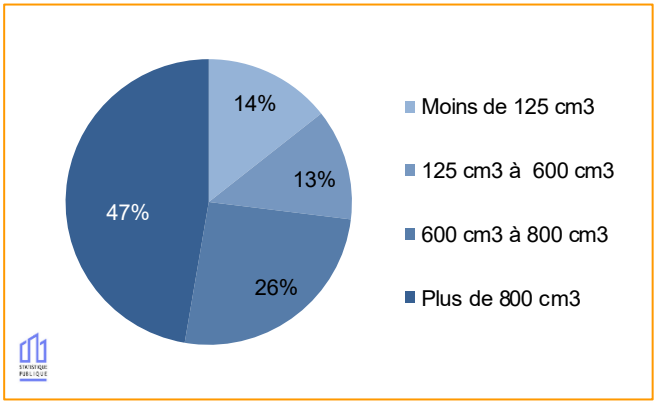
Nombre de motocyclistes tués selon l'heure et le type de jour



Nombre de motocyclistes tués selon le type de collision et le milieu

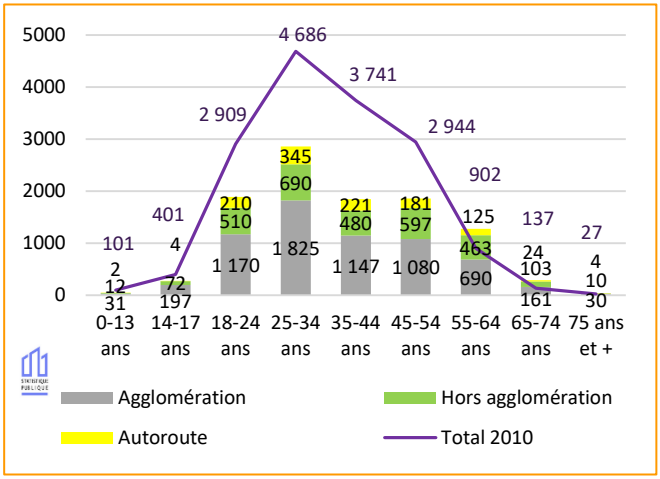


Nombre de motocyclistes tués selon la cylindrée*



* Le détail de la cylindrée des motocyclettes provient des CNIT, renseignés pour 70 % des tués en motocyclette (cf. page 84-85)

Nombre de motocyclistes tués et blessés selon l'âge et le milieu



Selon l'heure et le type de jour

37 % des motocyclistes tués le sont le week-end ou un jour férié contre seulement 29 % pour les autres usagers tués. On observe un pic de mortalité entre 15h et 21h les jours ouvrés. Pour les autres jours, la mortalité se répartit sur une plage horaire plus large : entre 10h et 20h. 72 % des motocyclistes tués en agglomération le sont en semaine contre 58 % hors agglomération.

Lorsque le type de trajet est connu, 68 % des conducteurs de moto tués effectuaient un trajet de loisir et 21 % un trajet domicile-travail. Au total pour ces deux types de trajet, cela fait 12 points de plus que pour les autres usagers tués.

Selon les types de collision

En 2020, **42 % des motocyclistes (soit 203) ont été tués dans un accident sans collision avec un tiers** (cette part est de 57 % pour les automobilistes) et 32 % à la suite d'une collision avec un véhicule de tourisme.

Les accidents impliquant une motocyclette ont occasionné le décès de 24 personnes non motocyclistes, dont 13 piétons.

51 motocyclistes (11 %) ont été tués alors que leur véhicule a heurté un arbre ou un poteau et 40 (9 %) une glissière.

Selon le type de motocyclette

La mortalité augmente avec la cylindrée : les usagers d'engins de plus de 800 cm^3 représentent 47 % des motocyclistes tués, et ceux d'engins de moins de 125 cm^3 représentent 14 %. Les proportions selon la cylindrée sont les même, que l'accident implique un tiers on non.

Entre 2010 et 2019, la mortalité avait baissé de manière équivalente pour les motos de moins de 125 cm^3 et pour les motos de plus de 125 cm^3 (- 13 %). Par contre, l'année 2020 porte la baisse depuis 2010 à - 26 % pour les premières contre - 33 % pour les secondes.

Selon l'ancienneté du permis

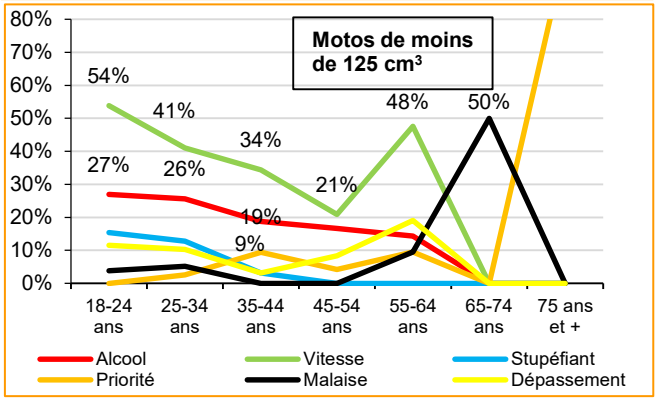
En 2020, 18 % des conducteurs tués de motos de plus de 125 cm^3 sont des novices, pour un ratio de 14 % chez les automobilistes.

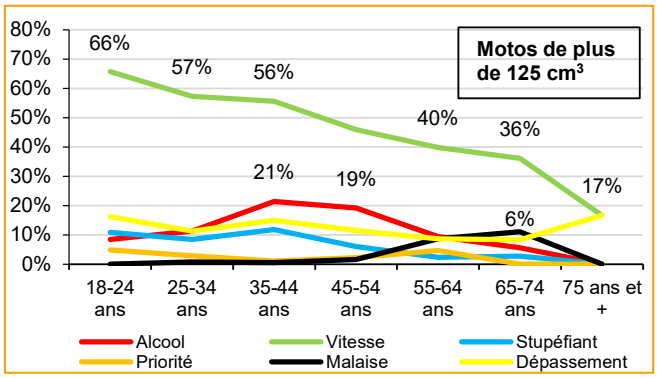
Selon l'âge et le sexe

La tranche d'âge 25-34 ans est la plus touchée : elle représente 12 % de la population totale, mais 28 % des motocyclistes tués ou blessés. De même, la tranche d'âge 18-24 ans représente 8 % de la population, mais 18 % des motocyclistes tués ou blessés.

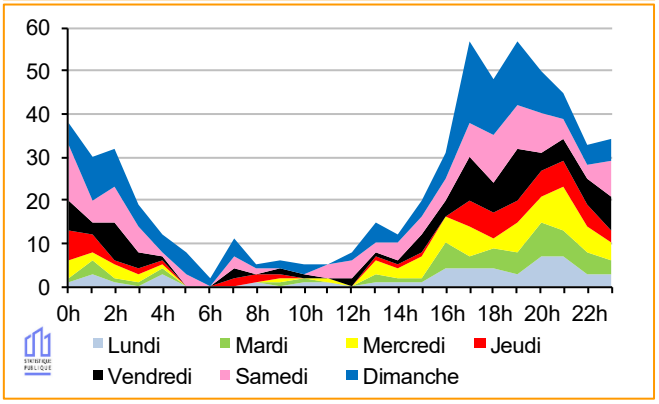
97 % des conducteurs de motocyclette tués sont des hommes. Cette part est de 82 % pour les usagers tués non motocyclistes.

Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables en moto (APAM) sur les 3 ans 2018-2020

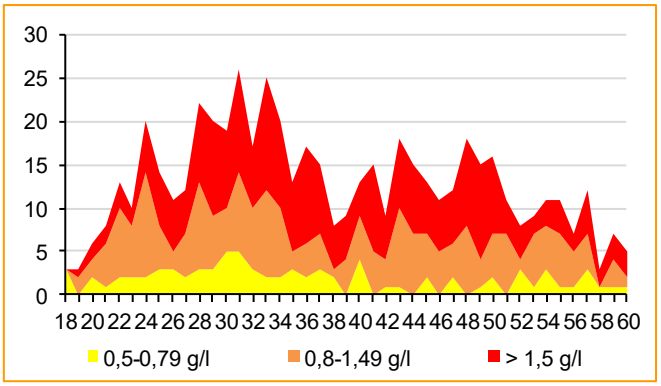




Nombre de conducteurs de motocyclettes positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



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



Responsabilité présumée

En 2020, 73 % des motocyclistes sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués (64 % pour les conducteurs des autres types de véhicules). C'est surtout hors agglomération que cette différence s'observe. Quand l'autre usager est à l'origine du conflit, l'analyse des procès-verbaux d'accidents corporels[1] révèle que dans 63 % des cas, ce dernier ne détecte pas la moto.

Le différentiel de vitesse entre les véhicules est souvent à l'origine des accidents. En cas de freinage d'urgence, une moto parcourt 3 m de plus qu'un véhicule de tourisme à 50 km/h et 7,5 m à 90 km/h[2].

Les motocyclistes s'attendent souvent à une « absence de manœuvre de la part d'autrui », c'est leur principale erreur. Dans de nombreux cas, ces conducteurs font preuve d'une trop grande confiance dans leur comportement, et ne se méfient pas suffisamment des situations qu'ils rencontrent : ils ne tiennent pas compte de leur vulnérabilité et du fait qu'ils sont moins visibles que les autres véhicules.

La vitesse

La cause « vitesse excessive ou inadaptée » est recensée chez 51 % des motocyclistes auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) : ce chiffre monte à 54 % chez les 18-24 ans pour les engins de moins de 125 cm³ et à 53 % toutes classes d'âge confondues pour les engins de plus de 125 cm³. C'est plus que chez les APAM conducteurs de véhicules de tourisme (29 %).

Selon l'alcoolémie

En 2020, 23 % des conducteurs de motocyclettes impliqués dans un accident mortel et dont le taux d'alcool est connu présentent une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 87 conducteurs. Cette part est identique à celle des automobilistes. **En agglomération, cette part de conducteurs de moto alcoolisés monte à 32 % alors qu'elle n'est que de 20 % pour les automobilistes**. Parmi ces 87 motocyclistes alcoolisés, 77 dépassent le taux délictuel (0,8 g/l).

Pour les accidents corporels, la proportion des conducteurs de moto ayant une alcoolémie supérieure au taux légal (parmi ceux au taux connu) est de 7 %.

Parmi les conducteurs de motocyclettes positifs à l'alcool dans les accidents corporels, quel que soit leur âge, les taux d'alcool sont très majoritairement supérieurs à 0,8 g/l, et très souvent supérieurs à 1,5 g/l.

[1] Van Elslande P. *et al.*, *Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés,* IFSTTAR, sept. 2011.
[2] *Freinage d'urgence motos vs voitures particulières - Essais sur piste,* Cerema, 2016.

Les usagers de véhicule de tourisme

Un automobiliste tué sur quatre est un jeune âgé de 18 à 24 ans. La moitié des automobilistes tués le sont de nuit.

Pour 23% des conducteurs impliqués dans un accident mortel, le taux d'alcool est supérieur au seuil autorisé.

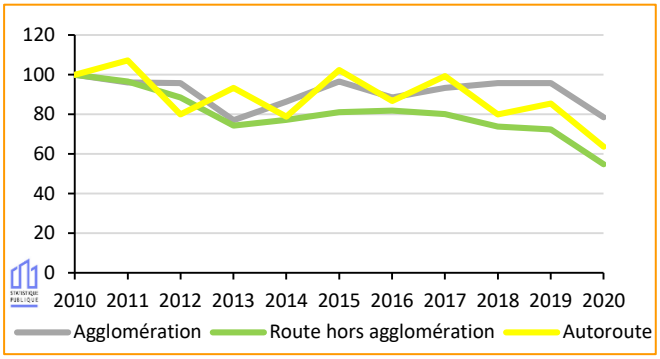
Evolution de la mortalité des automobilistes sur 10 ans

2020	2019	2010	Évol. 2010-2020	Évol. 2010-2019
1 243	1 622	2 117	-41,3%	-23,4%

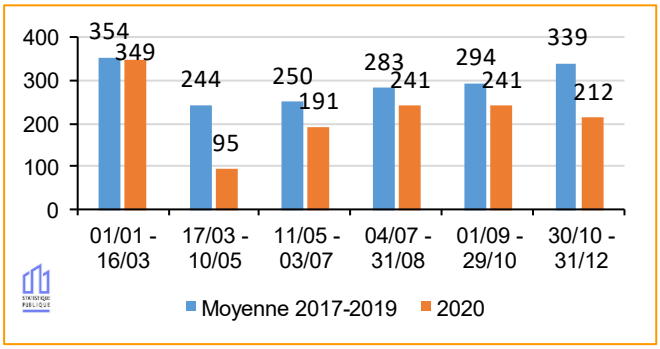
Evolution moyenne annuelle *	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués automobilistes	- 23,4 %	- 2,9 %
Tués non automobilistes	- 20,0 %	- 1,6 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

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

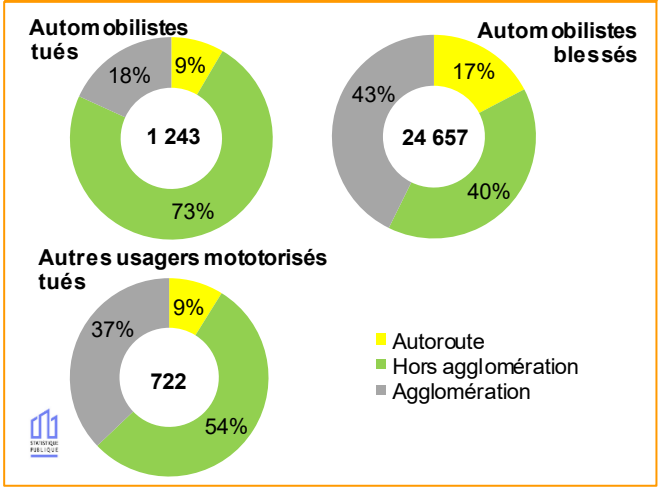
Évolution du nombre d'automobilistes tués par an selon le milieu (base 100 en 2010).



Evolution du nombre d'automobilistes tués en périodes de confinement / hors confinement



Répartition des personnes tuées et blessées selon le milieu routier



En 2020, 1 243 automobilistes ont été tués ; cela représente la moitié de la mortalité routière. Les trois quarts des accidents impliquent un véhicule de tourisme (VT).

Jusqu'en 2017, la mortalité des usagers de VT avait déjà baissé un peu plus hors agglomération qu'en agglomération. En 2018, cet écart s'est accentué fortement (phénomène sans doute en partie lié à la baisse des vitesses pratiquées à partir du 1er juillet 2018 résultant de la nouvelle VMA de 80 km/h sur routes bidirectionnelles). Depuis 2019, cet écart se maintient.

Entre 2019 et 2020, le nombre d'automobilistes tués a un peu plus baissé que pour les autres usagers, surtout hors agglomération (- 24 % contre - 21 %).

Selon la période de l'année

Par rapport à la moyenne 2017-2019, depuis la fin du premier confinement et jusqu'à la fin de l'été, le nombre d'automobilistes tués a plus diminué que pour les autres usagers (8 points de diminution supplémentaires). A la fin de l'année, lors du second confinement, on observe le même phénomène avec un écart de 18 points. Ces écarts constatés pour ces deux périodes sont encore plus forts sur les routes hors agglomération. En dehors de ces deux périodes, la diminution du nombre d'automobilistes tués a été similaire à celle des autres usagers tués.

Selon le milieu routier

Hors agglomération, 1 017 automobilistes ont été tués en 2020, **soit 82 % des automobilistes tués**.

En agglomération, 226 automobilistes ont été tués en 2020, soit un tué sur cinq. Cette part est plus faible que pour les autres usagers motorisés (un sur trois). On observe également un écart important pour les personnes blessées (43 % en agglomération pour les automobilistes contre 66 % pour les autres usagers motorisés blessés).

Les automobilistes tués le sont moins souvent en intersection que les autres usagers motorisés. C'est vrai sur les routes hors agglomération (11 % contre 20 %) et encore plus en agglomération (23 % contre 38 %).

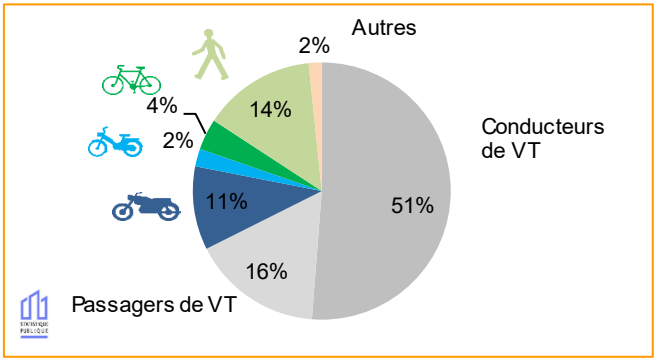
En agglomération, les automobilistes tués le sont plus souvent en courbe que les autres usagers motorisés (38 % contre 27 %). En revanche, c'est l'inverse sur autoroute (11 % contre 25 %).

Selon la responsabilité présumée

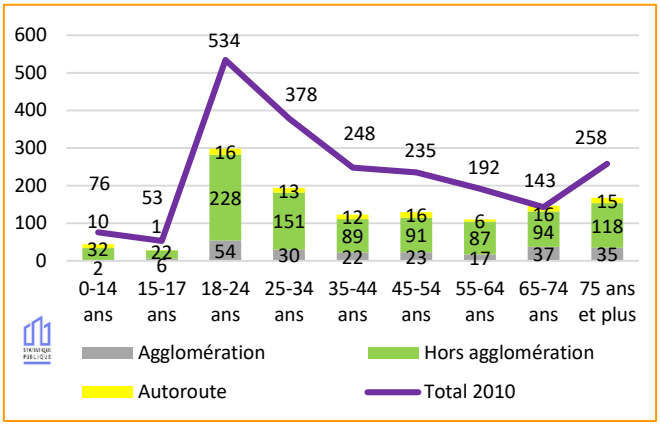
Dans les accidents mortels, les conducteurs automobilistes sont plus souvent présumés responsables que les autres conducteurs (71 % contre 58 %). C'est vrai aussi bien hors agglomération qu'en agglomération, mais pas sur autoroute.

Pour l'ensemble des accidents corporels, on n'observe pas une telle différence.

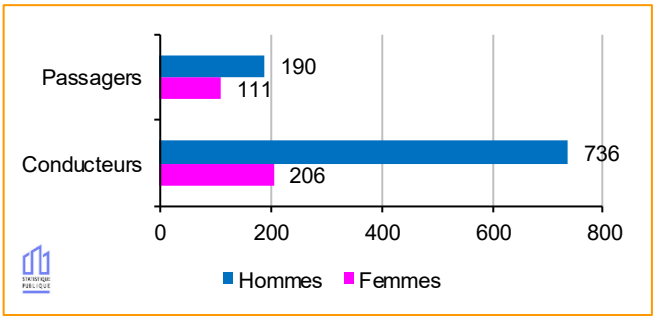
Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (VT) selon le mode de déplacement



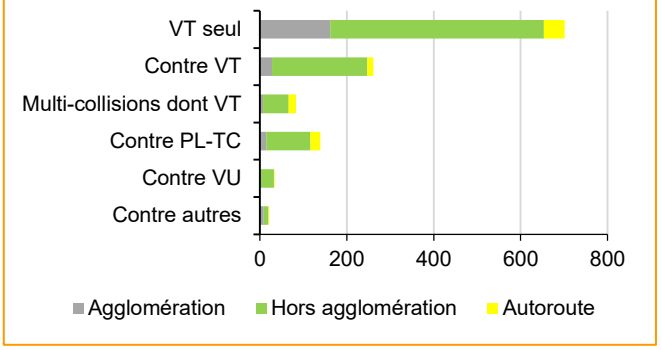
Nombre d'automobilistes tués selon la classe d'âge et le milieu routier en 2020 et total 2010



Nombre d'automobilistes tués selon le sexe et la place dans le véhicule



Nombre d'automobilistes tués selon le type de collision et le milieu routier



Usagers impliqués

Dans les accidents impliquant un VT, aux 1 243 automobilistes tués s'ajoutent **596 usagers tués non automobilistes**. Parmi ces usagers, **44 % sont des piétons**, tués majoritairement en agglomération, et **32 % sont des motocyclistes,** tués majoritairement hors agglomération.

Selon l'âge et le sexe

En 2020, quel que soit le milieu routier, un quart des automobilistes tués ou blessés ont entre 18 et 24 ans alors qu'ils ne représentent que 17 % chez les autres victimes et que 8 % de la population. On dénombre ainsi 298 jeunes tués sur l'année. **Les personnes âgées de 65 ans et plus constituent 25 % des automobilistes tués, soit 315 en 2015,** alors qu'ils ne représentent que 20 % de la population.

Trois quarts des 1 243 automobilistes tués sont des conducteurs (942) et un quart sont des passagers (301). Les automobilistes tués sont majoritairement des hommes (78 % pour les conducteurs et 63 % pour les passagers). C'est encore plus vrai en agglomération (respectivement 86 % et 72 %).

Conducteurs novices

En 2020, les conducteurs novices[1] représentent 14 % des conducteurs de véhicule de tourisme tués. Ils sont les plus nombreux hors agglomération (15 % contre 11 % en agglomération). Cette part est de 10 % pour les conducteurs d'autres types de véhicules sans grosse différence entre les milieux.

Ceinture de sécurité

En 2020, 255 automobilistes tués ne portaient pas leur ceinture, soit 24 % des automobilistes tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC (renseigné dans 87 % des cas). Cette proportion est plus élevée pour les passagers (32 %) que pour les conducteurs (21 %). En agglomération, **cette proportion monte à 29 % pour les conducteurs et à 43 % pour les passagers**.

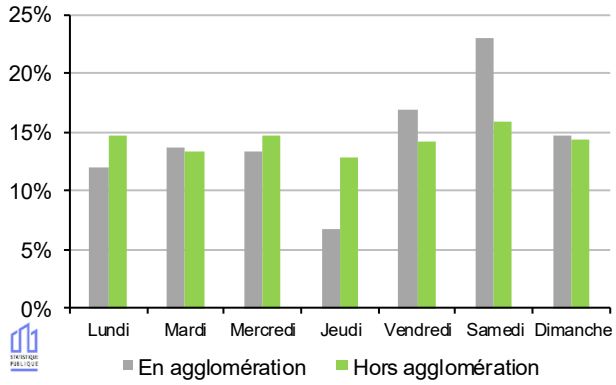
Selon le type de collision

La moitié des automobilistes tués (701) décède dans un accident sans tiers. Cette part monte à 72 % en agglomération. La collision contre un autre véhicule de tourisme vient en deuxième avec 261 automobilistes tués dont 90 % hors agglomération.

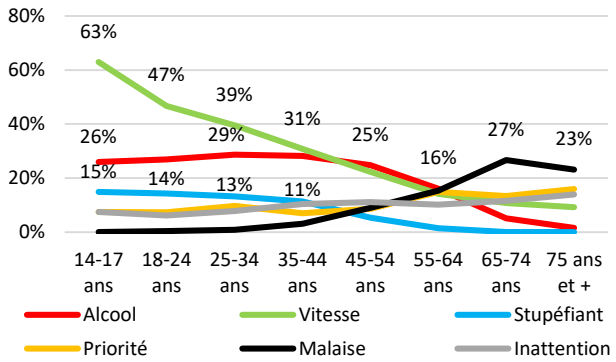
Parmi les 1 243 automobilistes décédés en 2020, 689 ont été tués alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe, dont 215 contre un arbre, 107 dans un fossé ou contre un talus et 94 contre une glissière de sécurité. Un quart des automobilistes tués (280) décède lors d'une collision frontale. Cette part n'est que de 9 % en agglomération.

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

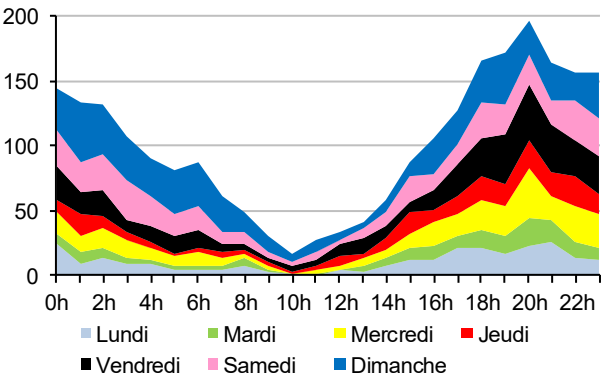
Répartition des automobilistes tués selon le jour de la semaine et le milieu routier



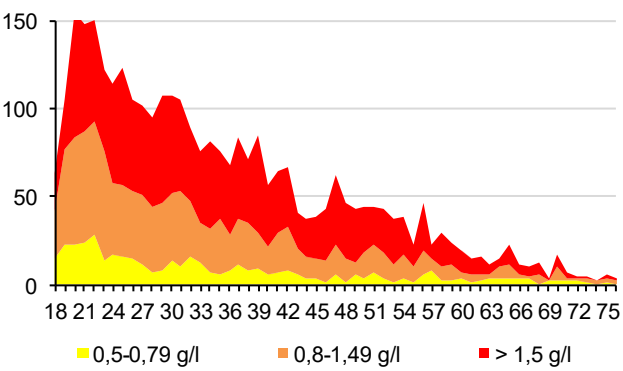
Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés en véhicule de tourisme sur les 3 ans 2018-2020



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 l'heure et le type de jour

La moitié des automobilistes tués le sont de nuit contre 37 % pour les autres personnes tuées.

32 % des automobilistes tués le sont le week-end ou un jour férié, contre seulement 29 % pour les autres usagers tués. Comme pour les autres usagers tués, on observe un pic de mortalité des automobilistes entre 15h et 21h les jours ouvrés, plage qui concentre un tiers des automobilistes tués ces jours-là. Pour les autres jours, la mortalité en VT se répartit sur toute la journée, alors que pour les autres usagers tués on observe un pic entre 15h et 20h.

Hors agglomération, la répartition dans la semaine des automobilistes tués est homogène, alors qu'en agglomération, on observe peu de tués le jeudi et un pic le samedi, essentiellement dû à la nuit du vendredi au samedi et à celle du samedi au dimanche.

Lorsque le type de trajet est connu, c'est-à-dire dans deux cas sur trois, 62 % des conducteurs de véhicule de tourisme tués effectuaient un trajet de loisir et 16 % un trajet domicile-travail. En agglomération, cette dernière part est de 6 %, alors qu'elle est de 18 % pour les autres conducteurs tués.

Facteurs d'accidents mortels

Chez les auteurs présumés d'accidents mortels, le facteur vitesse est prépondérant, et apparait pour 29% d'entre eux. Le facteur alcool est lui plus présent chez les automobilistes que dans l'ensemble des usagers (21% contre 19%).Cela est valable également pour le facteur non-respect des règles de priorité (10% contre 9%).

En analysant par tranche d'âges, le facteur vitesse concerne principalement les conducteurs de 14 à 34 ans. L'alcool est lui présent de manière assez forte et homogène pour les conducteurs de 14 à 54 ans. Le facteur stupéfiant est principalement présent chez les 14-34 ans. Enfin, le facteur malaise est essentiellement présent chez les 65 ans et plus.

Alcool

En 2020, pour l'ensemble des conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans un accident corporel et dont le taux d'alcool est connu, 8 % d'entre eux ont un taux supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang. Hors agglomération hors autoroute, cette part monte à 14 %. **Pour les accidents mortels, cette part monte à 23 %**. Ces proportions sont stables depuis 2010. **Parmi les conducteurs de VT alcoolisés, 9 sur 10 ont une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l de sang (délit).**

On relève les taux d'alcool les plus élevés dans la tranche d'âge 19-32 ans et dans une moindre mesure entre 33 et 42 ans. Les taux d'alcool relevés décroissent avec l'âge.

La majorité des conducteurs de VT alcoolisés se trouvent entre 16h et 4h, tout spécialement le week-end.

Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

46 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisé). 28 % sont des occupants du véhicule utilitaire.

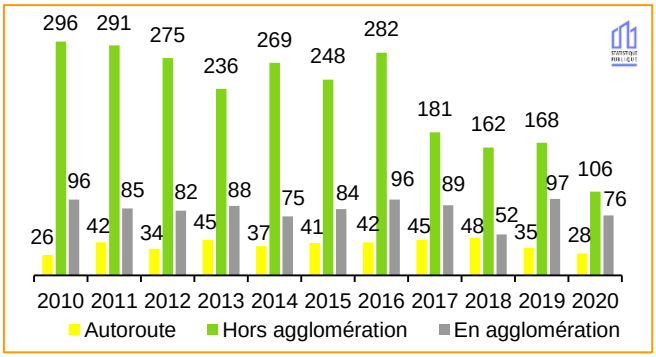
Evolution de la mortalité dans les accidents impliquant un VU depuis 2010

	Tués			Evolution	
	2020	2019	2010	2010-2020	2010-2019
Dans accid. VU	210	300	418	-49,8%	-28,2%
Dans le VU	59	98	146	-59,6%	-32,9%

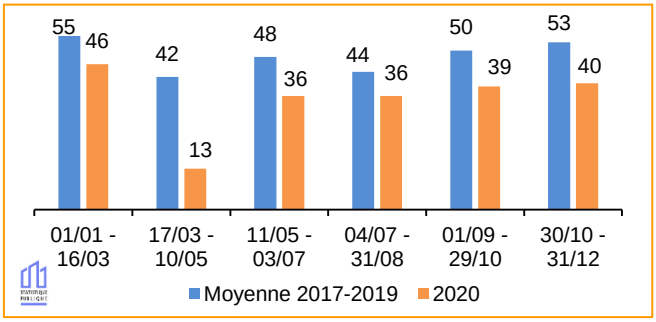
Evolution annuelle entre *	2019 à 2020	2010 et 2019
Tués dans acc. VU	- 30 %	- 3,3 %
Tués hors acc. VU	- 21 %	- 1,9 %
Ensemble tués	- 22 %	- 2,1 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU a diminué d'en moyenne - 3,3 % par an.

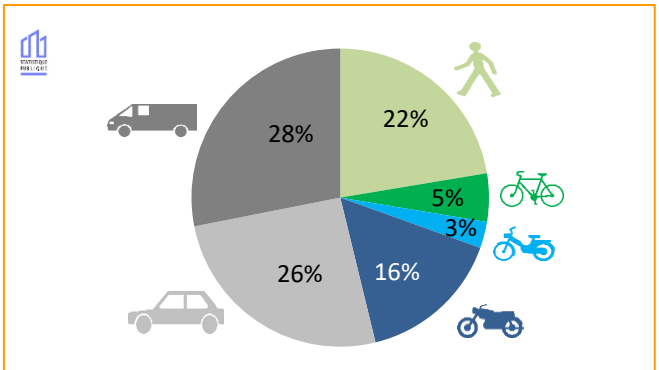
Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un VU selon le milieu routier



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU en période de confinement / hors confinement



Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
Tués	47	11	6	33	54	59	0	210
Blessés	688	447	335	889	1 738	1 827	108	6 032

En 2020, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU) est de 210 (dont 151 hors du VU), soit 8 % de la mortalité routière. La mortalité dans les accidents impliquant un VU est en baisse de - 30 % par rapport à 2019 et le nombre d'accidents de VU en baisse de 18 %. La baisse de mortalité des usagers de véhicule utilitaire est encore plus importante (- 40 %).

Ces baisses s'expliquent par la situation particulière de l'année 2020 : une baisse significative de la mortalité est observée lors du premier confinement (- 69 %, contre - 63 % pour l'ensemble de la mortalité routière), qui s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année.

Le nombre de blessés dans les accidents impliquant un VU est de 6 032, soit un ratio de 3,5 personnes tuées pour 100 blessés (ce ratio étant de 4,6 pour l'ensemble des accidents).

Exposition au risque

Entre 2015 et 2019, le nombre de kilomètres parcourus par les VU a augmenté de 3,5 %, une hausse plus mesuré que pour les poids lourds (6,6 %). En 2020, la baisse de trafic a été de 12,1 % pour les VU, plus de deux fois celle des PL. Le parc de véhicules utilitaires est resté stable[1] entre 2015 et 2020, celui des PL a parallèlement connu une hausse de 3,5 %.

En 2020, 6,7 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des VU, alors que ces véhicules effectuent 14 % des parcours en France.

Usagers impliqués

En 2020, 72 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi ces 151 personnes tuées, **64 % sont des usagers vulnérables** (47 piétons, 11 cyclistes et 39 usagers de deux-roues motorisés) et 36 % des automobilistes.

Dans les accidents mortels impliquant un VU, 61 % des conducteurs de VU sont présumés responsables (37 % pour les conducteurs de PL et 71 % pour les automobilistes).

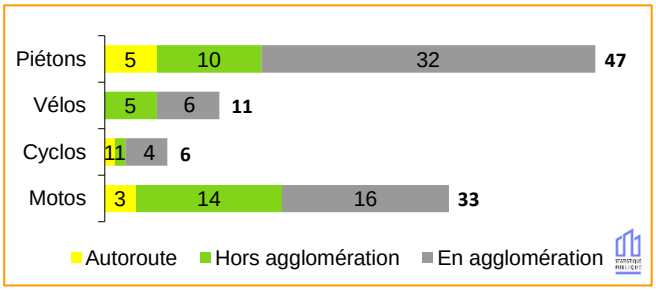
Selon le type de collision et les obstacles heurtés

La moitié des 59 usagers de véhicule utilitaire décède dans un accident sans tiers (29). L'autre moitié est tuée dans un choc contre un autre véhicule, principalement contre un poids lourd (11 usagers de VU tués), un véhicule de tourisme (5) ou un autre VU (5).

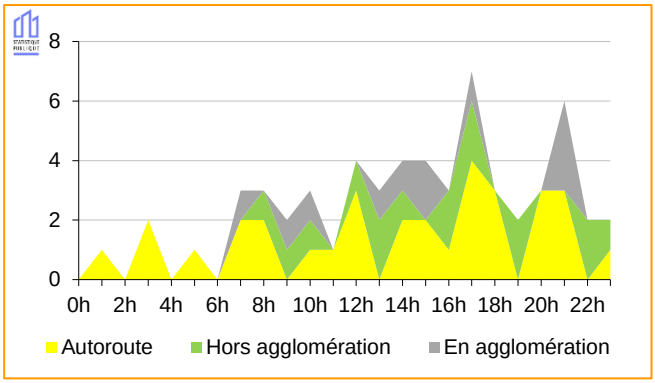
Parmi les 29 accidents mortels où seul un VU est impliqué, 5 surviennent avec un choc contre un arbre, 5 contre une glissière métal ou béton, 4 contre un fossé, un talus ou une paroi rocheuse et 4 contre un bâtiment ou un mur.

[1] *Les comptes des transports en 2020*, CGDD/SDES, 2021

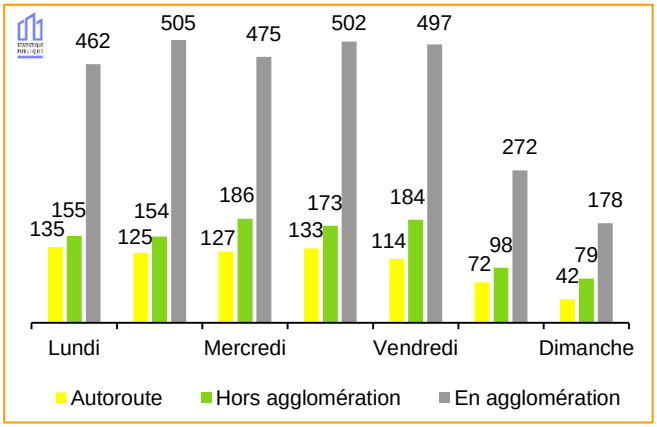
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de véhicules utilitaires selon le milieu



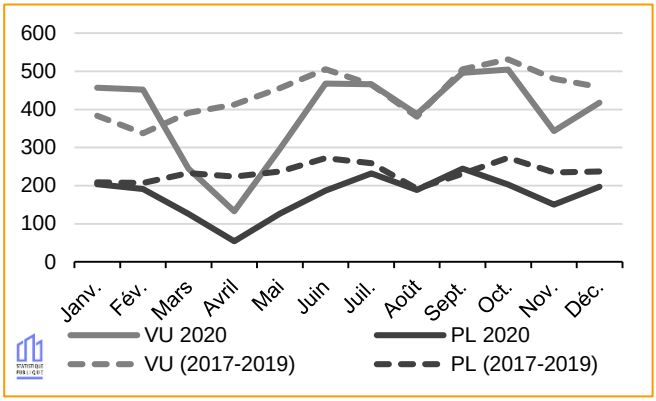
Nombre de personnes tuées dans les accidents de véhicules utilitaires selon l'heure et le milieu



Répartition des accidents de véhicules utilitaires selon le jour et le milieu



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



Selon le milieu routier

Les **victimes des accidents** impliquant un VU sont principalement **hors agglomération** : 54 % des tués usagers de VU et 49 % des autres usagers, contre respectivement 27 % et 40 % en agglomération et 19 % et 11 % sur autoroute.

Concernant les usagers vulnérables, 68 % des **piétons** tués dans un accident impliquant un VU le sont en agglomération. Le nombre de **cyclistes** tués dans un accident impliquant un VU est équivalent sur les **routes hors agglomération** et sur les **routes en agglomération**. La mortalité **des usagers de deux-roues motorisés** contre un VU est légèrement supérieure en agglomération (**51** % sur les routes **en agglomération** et **38 %** sur les routes **hors agglomération)**.

Heure, jour et mois

La totalité des usagers de VU tués sur routes en agglomération l'est de jour ; ils sont 88 % sur autoroute et 81 % sur routes hors agglomération.

84 % des accidents avec VU ont lieu du **lundi au vendredi**, contre 94 % pour les accidents avec poids lourd et 75 % pour les accidents avec véhicule de tourisme. Ceci est cohérent avec les utilisations différentes de ces types de véhicules.

La répartition des accidents impliquant un VU selon le mois est proche de celle des accidents impliquant un PL en 2020 mais également lors des années précédentes : on observe notamment une baisse de l'accidentalité lors du mois d'août et une légère hausse durant les mois de mai-juin et septembre.

Usagers de véhicule utilitaire

Parmi les 59 usagers de VU tués, 47 % ont entre 25 et 54 ans, 29 % entre 55 et 64 ans, 12 % entre 18 et 24 ans et 8 % ont plus de 65 ans ; 42 sont des conducteurs et 51 sont des hommes.

88 % des 4 964 conducteurs de VU impliqués dans un accident sont des **hommes** et **67 %** ont entre **25 et 54 ans**.

Lorsque le motif du trajet est connu (81 % des cas), **72 %** des conducteurs de VU impliqués dans un accident effectuent un **trajet professionnel** et 19 % effectuent un trajet de promenade / loisirs.

Conducteurs de véhicule utilitaire

Parmi les 207 conducteurs de VU impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le taux d'alcool est connu (92 % des cas), **8 %** présentent une **alcoolémie supérieure à 0,5 g/l**, contre 20 % en moyenne pour l'ensemble des conducteurs.

Parmi les 207 conducteurs de VU impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le résultat d'un test de dépistage de produits stupéfiants est renseigné (84 % des cas), **9 %** sont **testés positifs**, contre 13 % pour l'ensemble des conducteurs.

Les accidents impliquant un poids lourd

89 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas usagers du PL.

Les accidents impliquant un PL sont trois fois plus mortels que les accidents sans PL.

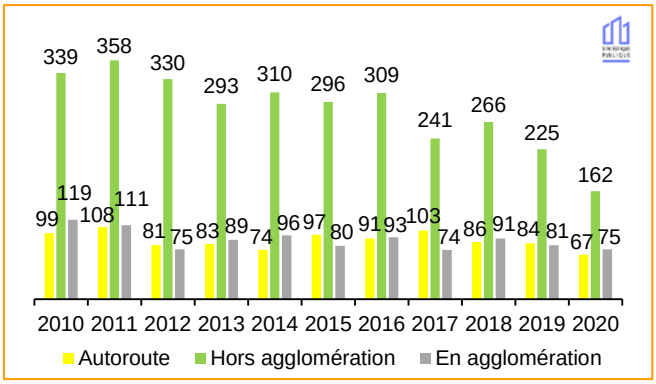
Evolution de la mortalité dans les accidents impliquant un PL depuis 2010

	Tués			Evolution	
	2020	2019	2010	2010-2020	2010-2019
Dans accid. PL	304	300	557	-45,4%	-46,1%
Dans le PL	33	36	65	-49,2%	-44,6%

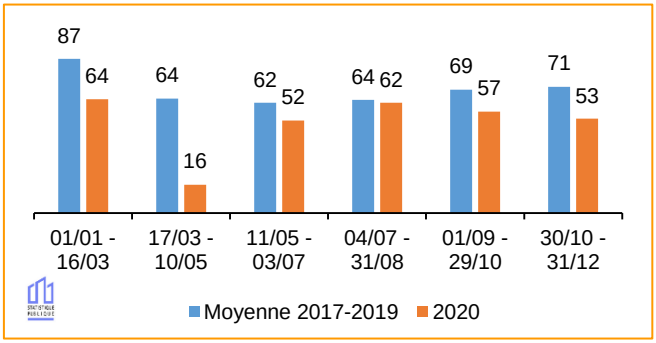
Evolution annuelle entre *	2019 à 2020	2010 et 2019
Tués dans acc. PL	- 22 %	- 3,9 %
Tués hors acc. PL	- 22 %	- 2,0 %
Ensemble tués	- 22 %	- 2,3 %

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

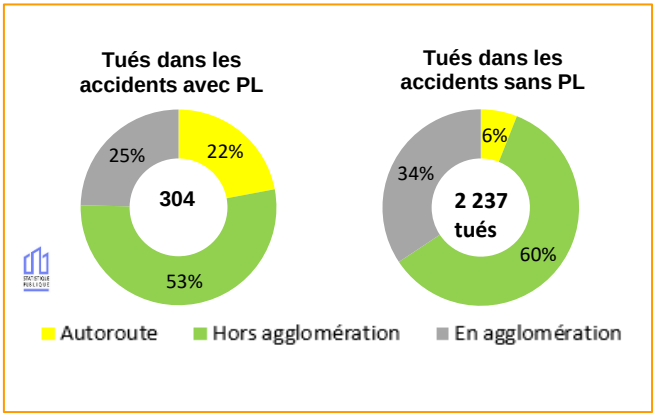
Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents avec poids lourds, selon le milieu



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un PL en période de confinement / hors confinement



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



En 2020, 304 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un poids lourd (12 % de la mortalité routière) parmi lesquelles 271 personnes qui n'étaient pas usagers de PL. La mortalité dans les accidents impliquant un PL a diminué de - 22 % entre 2019 et 2020, ce qui correspond à la moyenne tous modes confondus.

Entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans les accidents impliquant un PL a diminué annuellement de - 3,9 %, ce qui est plus que la mortalité dans accident sans PL (baisse annuelle de - 2,0 %).

Evolution spécifique 2020

Une baisse significative de la mortalité a été observée lors du premier confinement (- 75 %, contre - 63 % pour l'ensemble de la mortalité routière). Les baisses observées durant la fin de l'année sont plus faibles (- 25 % durant le second confinement).

Selon le milieu routier

La mortalité dans les accidents impliquant un PL est majoritairement sur **route hors agglomération** (53 % des tués), comme les accidents sans PL (60 % des tués). La mortalité des accidents sur routes en agglomération et sur autoroute est équivalente pour les accidents avec PL (respectivement 25 % et 22 %). Pour les accidents sans PL, la mortalité sur autoroute est beaucoup plus faible que sur routes en agglomération (respectivement 6 % et 34 %).

Les **piétons, cyclistes et cyclomotoristes** tués dans un accident impliquant un PL le sont majoritairement **en agglomération** (respectivement 32 sur 48, 12 sur 15 et 3 sur 4) contrairement aux **motocyclistes** tués dans un accident de PL qui le sont majoritairement sur routes **hors agglomération** (16 sur 30).

La gravité

Les accidents impliquant un PL sont **particulièrement graves** : ils sont mortels dans 14 % des cas contre 5 % pour les accidents sans PL.

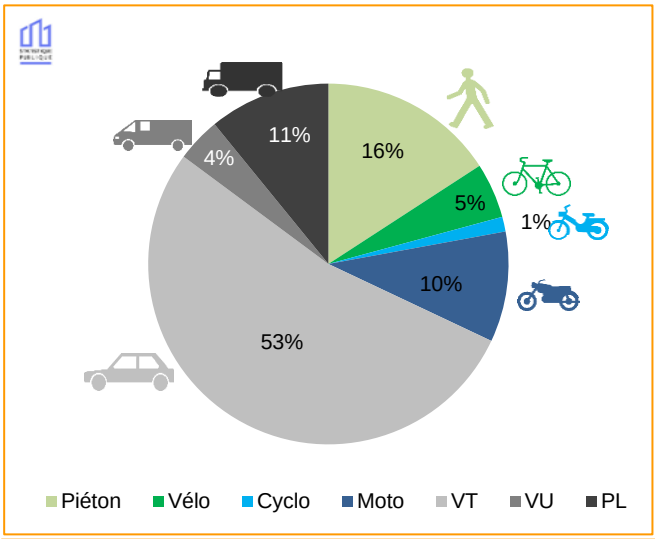
Exposition au risque

Les PL représentent 3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et 7 % des kilomètres parcourus en France[1].

Les PL étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : en 2020, ils réalisent 29 % des parcours PL en France, mais constituent 22 % des PL impliqués dans les accidents mortels dont l'immatriculation est enregistrée dans le BAAC. 46 % des PL impliqués dans un accident mortel sur autoroute sont étrangers contre 18 % sur les routes hors agglomération et 7 % en agglomération. Un PL étranger sur deux impliqué dans un accident mortel l'est sur autoroute.

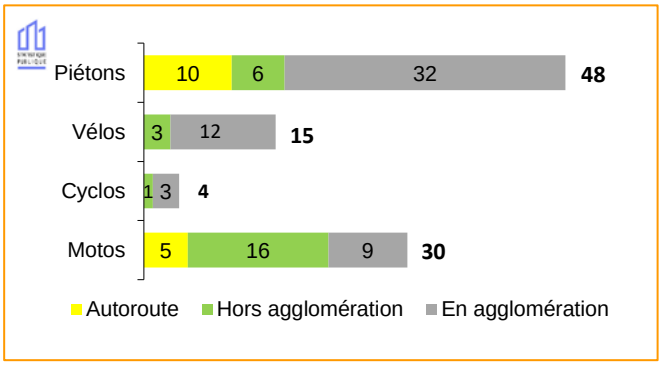
[1] *Les comptes des transports en 2020*, CGDD/SDES, 2021.

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

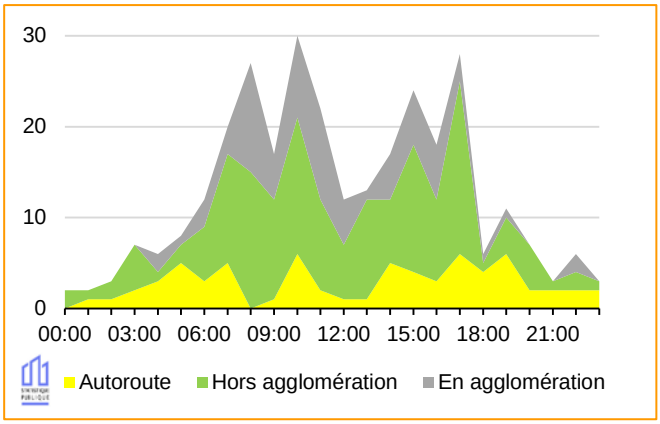


	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
Tués	48	15	4	30	161	12	33	0	1	304
Blessés	96	103	74	195	1 393	191	423	10	18	2 503

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



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



Usagers impliqués

271 personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL. Parmi ceux-ci :
- la part d'automobilistes tués (53 %) est plus élevée que dans les accidents sans PL (48 %) ;
- la part des piétons (16 %) est similaire avec et sans PL ;
- la part des cyclistes (5 %) est plus faible que dans les accidents sans PL (8%) ;
- la part de motards (10 %) pour les accidents avec PL est plus faible (20 % des accidents sans PL).

Les conducteurs de PL sont présumés responsables dans 37 % des accidents mortels les impliquant, soit beaucoup moins souvent que les autres conducteurs (68 % pour les automobilistes, 61 % pour les motocyclistes et 60 % pour les conducteurs de VU).

Selon la catégorie de PL

Parmi les différents types de PL impliqués dans les accidents mortels, trois sont majoritaires :
- les poids lourds avec remorque (occasionnant 118 décès) ;
- les tracteurs routiers avec semi-remorque (108) ;
- les poids lourds de plus de 7,5 tonnes sans remorque (67).

Victimes usagers de poids lourds

Sur les 33 usagers de PL tués en 2020 :
- 30 sont conducteurs et 3 passagers ;
- 23 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 15 le sont sur autoroute, 13 sur route hors agglomération et 5 en agglomération ;
- 25 ont entre 25 et 54 ans (soit 76 %, contre 47 % chez les usagers de véhicules utilitaires et 36 % chez les automobilistes).

Parmi les 27 usagers de PL tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 22 portaient la ceinture (soit 81 %, contre 62 % chez les usagers de véhicules utilitaires et 76 % chez les automobilistes).

Alcool et stupéfiants

Les chauffeurs de PL impliqués dans un accident mortel **sont moins souvent alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants** que les automobilistes :
- 1 % des conducteurs de PL dont l'alcoolémie est connue ont un taux supérieur à 0,5 g/l (contre 5 % chez les usagers de véhicules utilitaires et 9 % pour les conducteurs de VT) ;
- 2 % des conducteurs de PL dont le résultat du test de dépistage des stupéfiants est connu sont positifs (contre 4 % chez les usagers de véhicules utilitaires et 5 % pour les conducteurs de VT).

Les accidents impliquant un autocar

Un quart des personnes tuées ou blessées est un usager vulnérable (piéton, cycliste, 2RM).

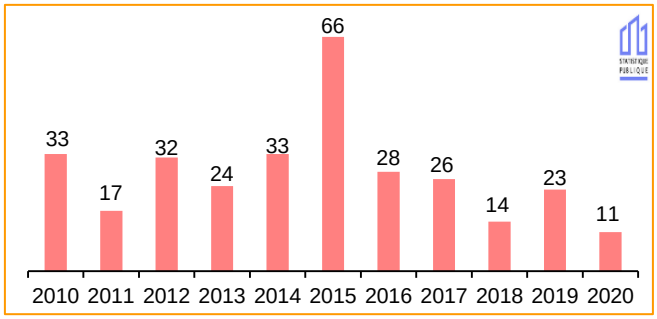
Accidents impliquant un autocar	Tués dans les accidents d'autocar	Blessés dans les accidents d'autocar	T/100 Blessés*
102	11	151	7

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

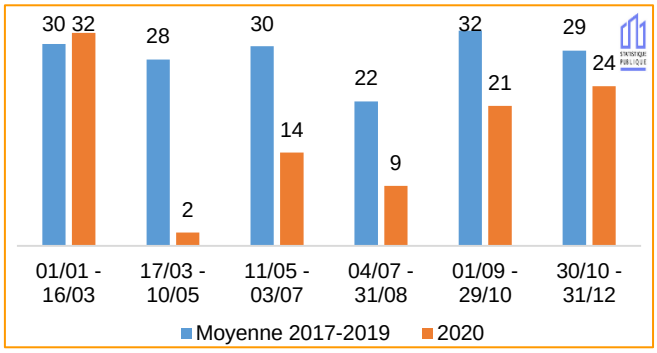
Evolution moyenne annuelle **	2019 - 2020	2010 et 2019
Accidents d'autocar	- 34 %	- 3,5 %
Ensemble des acc	- 21,7 %	- 2,0 %

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'accidents d'autocar a diminué en moyenne de - 3,5 % par an.

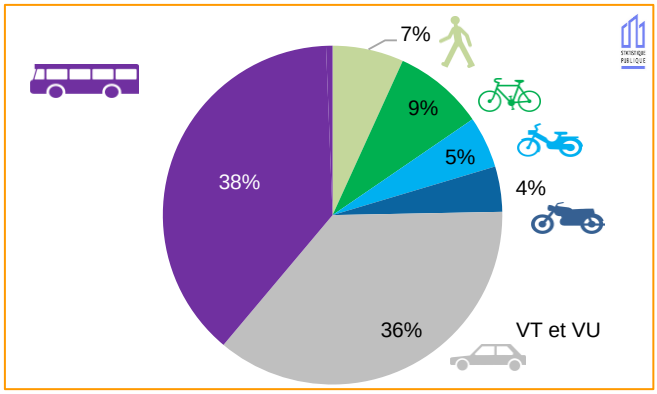
Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents d'autocar



Évolution du nombre d'accidents d'autocar en périodes de confinement / hors confinement



Répartition des victimes dans un accident d'autocar selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo+ EDPm	2RM	VT et VU	Car	Autre	Total
Tués	0	1	5	5	0	0	**11**
Blessés	11	13	10	54	62	1	**151**
Victimes	11	14	15	59	62	1	**162**

En 2020, 102 accidents corporels ont impliqué un autocar[1], soit 0,2 % des accidents corporels. Onze personnes ont été tuées dans ces accidents : cinq automobilistes, cinq usagers 2RM et un cycliste.

151 personnes ont été blessées. Les trois quarts sont soit des occupants d'autocars (62), soit des automobilistes (50). Le quart restant se répartit entre usagers vulnérables : 13 cyclistes, 11 piétons, 10 usagers de 2RM - et 5 occupants d'un autre type de véhicule.

Depuis 2010, le nombre d'accidents impliquant un autocar a plus baissé que l'ensemble des accidents. Entre 2010 et 2020, le nombre d'accidents d'autocar a été divisé par deux en passant de 213 à 102 (baisse d'un tiers pour l'ensemble des accidents) ; la moitié de cette baisse a eu lieu entre 2019 et 2020 (passage de 155 à 102).

La répartition selon les périodes liées à la crise sanitaire de 2020 montre le creux du 1er confinement avec 2 accidents d'autocar constatés entre le 17 mars et le 10 mai. L'accidentalité est restée faible de mai à août mais elle était à un niveau proche des années précédentes lors du second confinement. Par ailleurs, parmi les 11 personnes tuées en 2020, 5 l'ont été en novembre-décembre.

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

Le milieu urbain connaît une part majoritaire de l'accidentalité des cars : 58 % des accidents d'autocar ont lieu en ville (55 % des tués). Cette proportion de 2020 était similaire en 2019.

En 2020, 94 % des accidents d'autocar se sont produits un jour de semaine, contre 75 % pour l'ensemble des accidents et 74 % sur 2017-2019.

En 2020, 58 % des accidents d'autocar ont eu lieu pendant les heures de pointe (entre 7h et 10h ou 16h et 19h).

Selon les véhicules impliqués

Parmi les 102 accidents d'autocar de 2020 :

- **80 accidents**, dont 10 mortels, **impliquent un autre véhicule** (sans piéton) ; dans la moitié des cas, le véhicule tiers est un véhicule de tourisme ou utilitaire, dans 15 % des cas un deux-roues motorisé et dans 13 % un vélo ;
- 11 accidents impliquent un piéton, tous en agglomération ;
- 11 accidents impliquent un autocar seul.

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

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

Les accidents impliquant un autobus

Parmi les victimes (tuées ou blessées) d'accidents de bus, 40 % sont conducteurs ou occupants du bus, 20 % automobilistes, 20 % piétons.

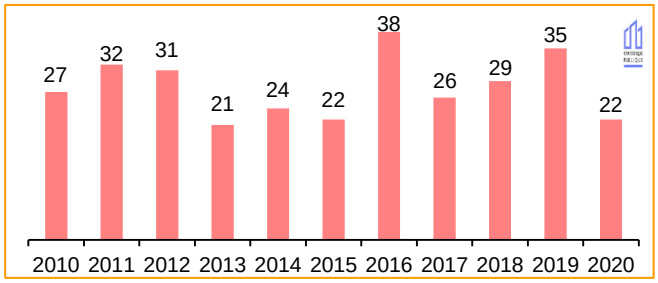
Accidents impliquant un autobus	Tués dans un accident impliquant un autobus	Blessés dans un accident impliquant un autobus	T/100 Blessés*
482	22	699	3

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

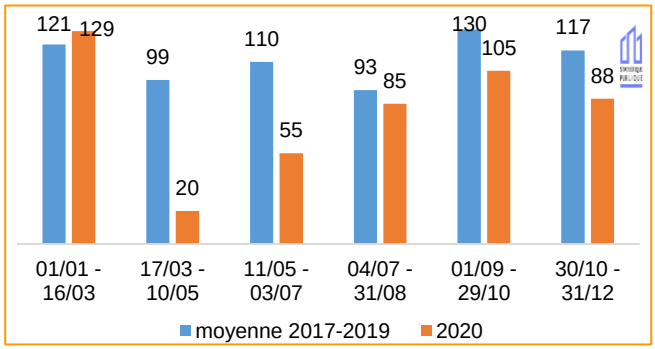
Evolution moyenne annuelle **	2019 - 2020	2010 et 2019
Accidents impliquant un bus	- 28,5 %	- 2,6 %
Ensemble des accidents	- 19,4 %	- 2,0 %

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un autocar a diminué en moyenne de - 2,6 % par an.

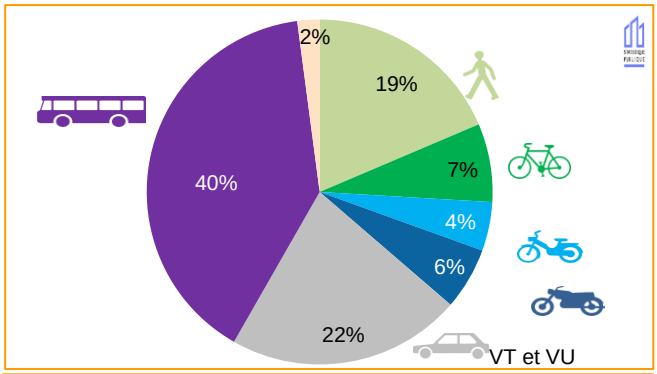
Evolution du nombre de tués dans les accidents d'autobus



Evolution du nombre d'accidents impliquant un bus selon les périodes confinement / hors confinement



Répartition des tués dans les accidents d'autobus selon le mode de déplacement en 2020



	Piéton	Vélo+ EDPm	2RM	VT et VU	Bus	Autre	Total
Tués	8	1	2	8	3	0	**22**
Blessés	126	52	73	150	283	15	**699**
Victimes	134	53	75	158	286	15	**721**

En 2020, 482 accidents corporels ont impliqué un autobus[1], soit 1 % des accidents. **22 personnes ont été tuées dont 8 piétons et 7 automobilistes**.

Le **nombre de personnes tuées** chaque année dans les accidents de bus montre des fluctuations importantes en variant entre 21 et 38 depuis 10 ans, sans tendance particulière. **Le nombre d'accidents de bus** a quant à lui **connu une baisse régulière** depuis 2010, baisse plus forte que l'ensemble des accidents avec - 44 % sur 10 ans (- 33 % pour l'ensemble des accidents), dont la moitié entre 2019 et 2020.

L'évolution au cours de l'année 2020 montre logiquement un creux très fort lors du 1er confinement, mais un creux peu prononcé lors du second de novembre-décembre.

Selon le milieu et le moment

Les accidents d'autobus se produisent **9 fois sur 10 en agglomération**, mais **9 des 22 personnes tuées l'ont toutefois été hors agglomération**.

Sur 10 accidents de bus, 8 ont lieu en jour de semaine et 7 ont lieu de jour, ce qui est cohérent avec l'offre de desserte de ce mode de transport.

Les victimes

En 2020, parmi les victimes (tuées ou blessées) dans les accidents d'autobus, 40 % sont des usagers de l'autobus. Les **victimes hors autobus** se répartissent en **un tiers d'automobilistes**, **un tiers de piétons** et **un tiers de cyclistes ou 2RM**.

Parmi les 89 victimes hors agglomération, la moitié est dans le bus, et 40 % sont des automobilistes.

Parmi les **134 piétons tués ou blessés** dans un accident de bus, la répartition par catégorie d'âge dénombre une **plus faible part de seniors de 65 ans et plus** que parmi les piétons en général en milieu urbain (19 % pour les accidents de bus contre 28 % sinon), mais plus de 18-34 ans.

Les piétons sont accidentés 4 fois sur 10 sur chaussée hors passage piéton, 3 fois sur 10 sur passage piéton, 2 fois sur 10 sur trottoir et une fois sur 10 dans une autre situation.

Parmi les **286 occupants de bus** victimes, un quart est conducteur et trois quarts sont passagers. L'âge des passagers victimes se répartit sur toutes les classes d'âge : 30 % ont entre 18 et 34 ans, 30 % ont entre 35-54 ans. Les 75 ans et plus sont toutefois peu représentés avec 5 % des victimes.

Le type de collision

Les accidents de bus seul sont très rares (6 %). Deux tiers des accidents sont des accidents entre un bus et un autre véhicule et 28 % entre un bus et un piéton.

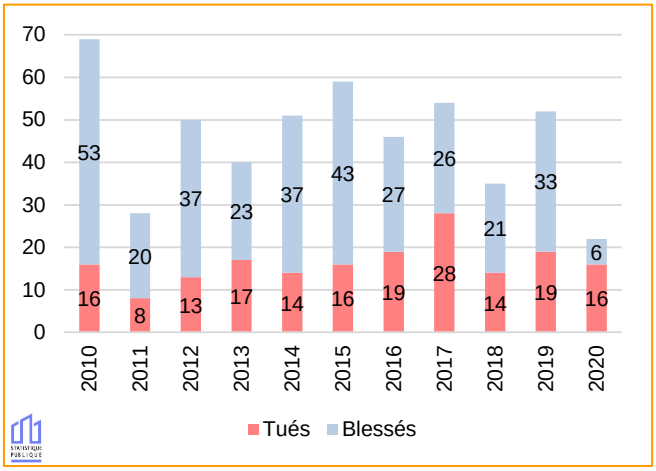
[1] Véhicules de transport en commun, urbains ou interurbains, conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération. Ils ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout.

Les accidents impliquant un train

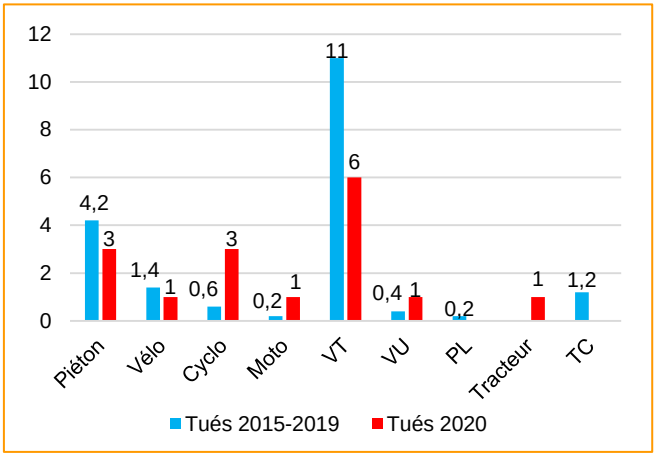
Les trois quarts des accidents impliquant un train sont mortels.

Accidents impliquant un train	Tués dans un accident avec un train	Blessés dans un accident avec un train
19	16	6

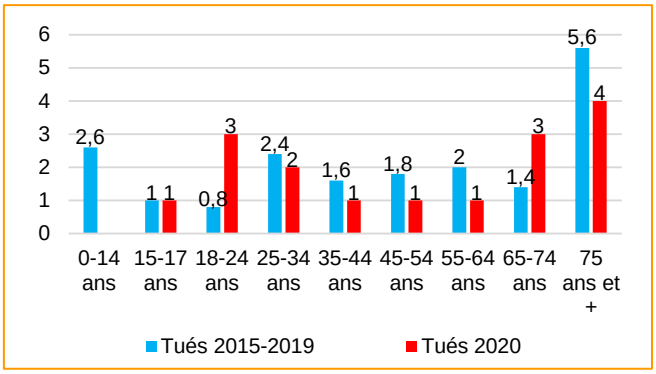
Evolution du nombre de personnes tuées et blessées dans un accident avec un train



Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2015 et 2019 (moyenne annuelle) et en 2020 selon le mode de déplacement



Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2015 et 2019 (moyenne annuelle) et en 2020 selon l'âge



En 2020, 19 accidents impliquant un train ont été recensés dans le fichier BAAC. Ils sont particulièrement graves puisque parmi eux, 14 ont été mortels (soit environ trois quarts, contre 5 % pour l'ensemble des accidents). Dans ces 19 accidents, 16 personnes ont été tuées et 6 ont été blessées.

Le nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un train est similaire aux années précédentes (moyenne de 19 tués par an sur la période 2015-2019, avec une année 2017 marquée par l'accident de Millas – 6 enfants tués). Le nombre de blessés est en revanche beaucoup plus faible que les années précédentes.

Les automobilistes, les piétons et les cyclomotoristes sont les victimes les plus fréquentes :
- 6 automobilistes tués (5 conducteurs et 1 passager) et 4 blessés (3 conducteurs et 1 passager),
- 3 piétons tués et 1 blessé,
- 3 cyclomotoristes tués (2 conducteurs et 1 passager).

Les autres modes sont minoritaires :
- 1 cycliste tué;
- 1 motocycliste tué,
- 1 conducteur de tracteur tué ;
- 1 conducteur de VU tué et 1 blessé.

Les 75 ans et plus sont fortement représentés :
- parmi les 16 personnes tuées en 2020, 4 avaient 75 ans et plus, soit 25 %, contre 14 % pour l'ensemble des tués (ces ratios étaient respectivement de 29 % et 16 % pour la période 2015-2019),
- parmi les 6 automobilistes tués, 3 avaient 75 ans et plus (38 % sur la période 2015-2019).

Les passages à niveau en France[1]

Parmi les 15 000 passages à niveau en France (voie ferrée et voie routière se croisent à niveau), 60 % sont équipés de dispositifs automatiques (feux et/ou barrières). 1 % sont sur RN, 32 % sur RD et 67 % sur voies communales.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 rend obligatoire la réalisation de diagnostics de sécurité routière sur tous les passages à niveau (sauf cas spécifiques) par le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Le décret du 6 avril 2021 précise le contenu de ce diagnostic, qui sera intégré dans une base de données accessible au public[2], et sa périodicité (5 ans). Au 31 mars 2021, 147 PN jugés prioritaires à sécuriser sont inscrits au programme de sécurisation national et font l'objet d'un suivi particulier.

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

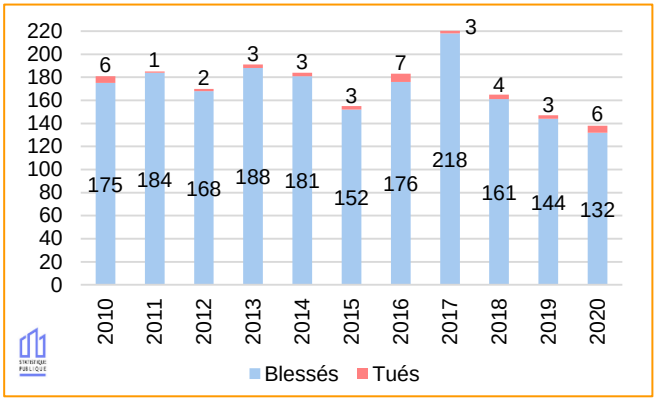
[1] www.prevention-ferroviaire.fr
www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau
[2] www.diagnostic-pn.cerema.fr

Les accidents impliquant un tramway

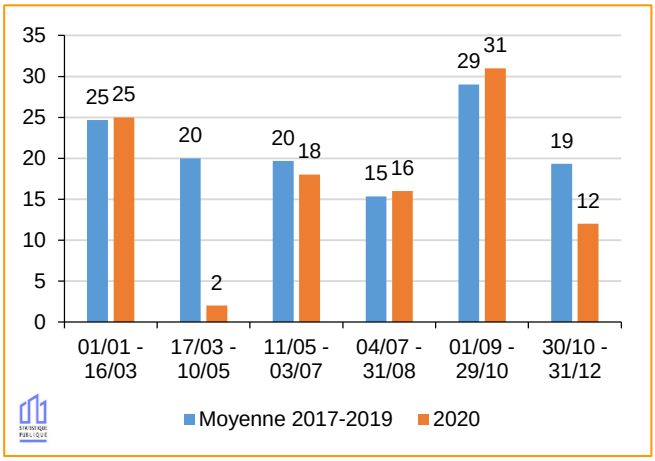
47 % des victimes (tuées ou blessées) sont des piétons ou des cyclistes.

Accidents impliquant un tramway	Tués dans un accident avec un tramway	Blessés dans un accident avec un tramway
104	6	132

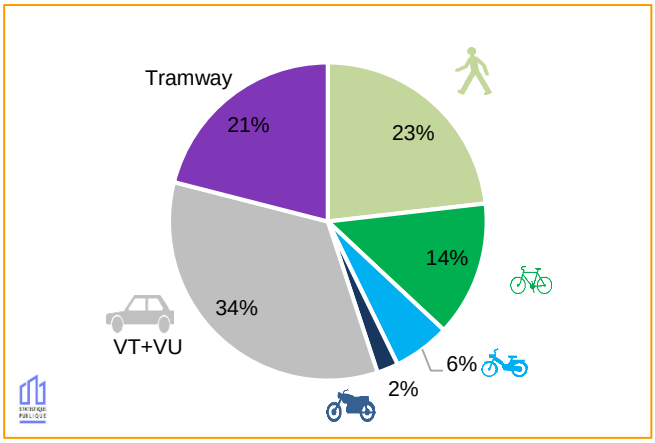
Evolution du nombre de personnes tuées et blessées dans un accident avec un tramway



Nombre d'accidents de tramway selon la période COVID



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



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	Tram	TC
Tués	3	2	0	0	1	0	0
Blessés	29	17	8	3	46	28	1

En 2020, 104 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC. **Parmi les 6 personnes tuées dans un accident avec un tramway 3 sont des piétons** (2 hommes et une femme).
Les nombres de victimes et d'accidents baissent en 2020. Cette baisse se concentre sur les 2 périodes de confinements, les indicateurs étant plutôt à la hausse sur les autres périodes.

Compte tenu du développement du réseau de tramway, **le nombre d'accidents impliquant un tramway rapporté aux kilomètres parcourus[1] continue de baisser** en 2019 (données concernant les kilomètres parcourus non disponibles pour 2020).

En 2020, la moitié des accidents de tramway ont lieu sur 3 agglomérations : Lyon, Bordeaux et Strasbourg (respectivement 24, 18 et 10 accidents). Les autres accidents se répartissent sur 17 agglomérations.

Selon le mode déplacement

Parmi les 138 victimes d'accidents de tramway, 32 sont des piétons (dont 3 piétons décédés), 33 des automobilistes et 19 des cyclistes ou EDP à moteur (1 tué et 2 blessés en EDP à moteur).

Parmi les **29 piétons blessés** dans les accidents impliquant un tramway, 20 ont entre 18 et 64 ans, 2 ont moins de 18 ans et 7 ont 65 ans ou plus.

12 des 17 cyclistes blessés sont âgés de 18 à 44 ans.

22 des 28 blessés dans les tramways ont entre 18 et 64 ans.

L'influence des aménagements de tramway sur la sécurité

Le principal scénario[2] d'accident de piéton en conflit direct avec un tramway **concerne des piétons traversant l'ensemble de la rue, heurtés sur la première voie de tramway rencontrée.**

En conflit indirect, le scénario principal concerne des piétons se précipitant pour accéder ou descendre du transport collectif et se faisant heurter par un véhicule routier sur les voies adjacentes.

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

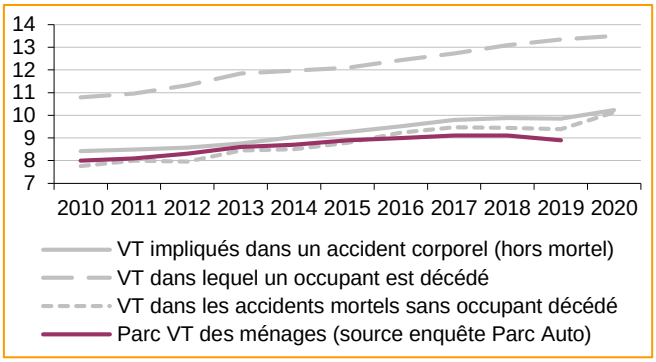
[1] http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_annuel_tw_2019_v1_def_2-2.pdf
[2] *Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2),* Cerema, 2016.

Les accidents selon les caractéristiques des véhicules

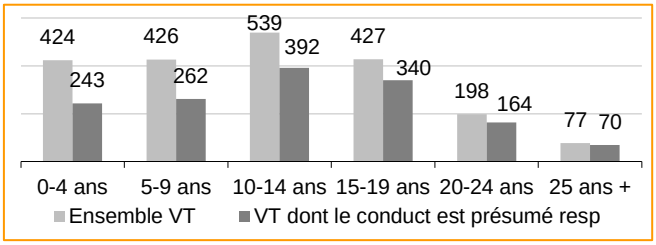
L'ancienneté moyenne des VT dans lesquels un occupant est décédé est plus élevée que celle du parc des VT. Les jeunes et les seniors ont des VT plus anciens et moins puissants.

Les motos accidentées ont une cylindrée moyenne nettement supérieure à celle du parc et encore plus lorsqu'un usager de la moto a été tué. Dans les accidents mortels, les jeunes ont des motocyclettes plus récentes.

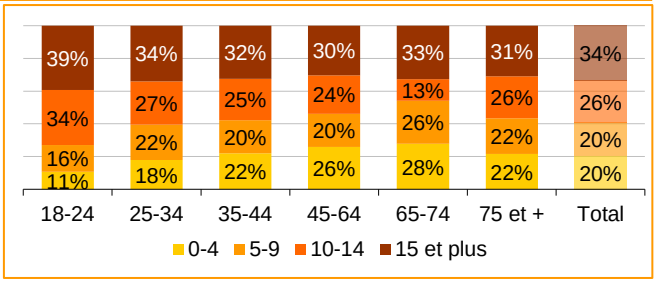
Evolution de l'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme (VT) depuis 2010



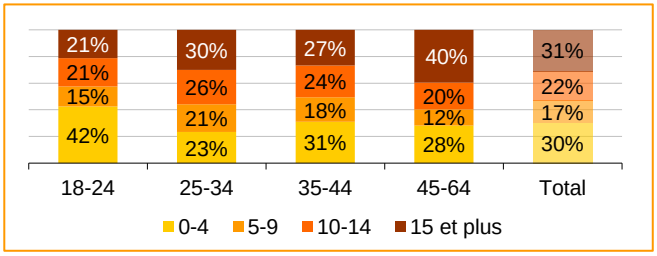
Nombre de VT impliqués dans un accident mortel en 2020 en fonction de leur ancienneté



Répartition des VT impliqués dans un accident mortel en 2020 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur (de 18 ans ou plus)



Répartition des motocyclettes impliquées dans un accident mortel en 2020 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur (entre 18 et 64 ans)



Parc automobile et 2RM des ménages[1]

L'ancienneté moyenne du parc automobile des ménages en France métropolitaine est stable (8,9 ans en 2019). Les véhicules de tourisme (VT) de 8 ans et plus constituent 49 % du parc, ceux de 10 ans et plus 38 %, et ceux de 14 ans et plus 20 %.

L'ancienneté moyenne du parc 2RM des ménages est stable en 2019 par rapport à 2018 et atteint 12,5 ans.

Ancienneté des VT impliqués dans les accidents mortels

L'ancienneté moyenne des VT impliqués dans les accidents mortels est en moyenne plus élevée que le parc automobile (12 ans pour les VT accidentés en 2020 contre 8,9 ans dans le parc en 2019). Elle est **encore plus élevée pour les VT dont un usager est décédé dans l'accident** (13,5 ans). Alors que les VT de 14 ans et plus représentent 20 % du parc, ils sont la moitié des VT dont un usager est tué.

Les VT avec un conducteur présumé responsable sont en moyenne plus anciens que l'ensemble des VT dans les accidents mortels (13 ans).

La répartition selon l'âge du conducteur montre que les jeunes conducteurs sont le plus souvent impliqués dans des accidents mortels dans des voitures d'ancienneté avancée : plus d'un tiers l'est au volant d'un VT de 15 ans ou plus. Et inversement, seuls 11 % des conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident mortel le sont au volant d'un VT de moins de 5 ans, contre le double pour les 35-64 ans.

Les VT les plus anciens sont principalement conduits par des 18-24 ans et les plus récents par des 45-64 ans : 25 % des VT de 20 ans ou plus sont conduits par un jeune, 30 % des VT de 5 ans ou moins sont conduits par des 45-64 ans.

Plus l'ancienneté des VT augmente, plus la proportion de conducteurs présumés responsables de l'accident mortel est importante : alors que 59 % des VT de moins de 10 ans ont un conducteur présumé responsable, cette part monte à 85 % pour les VT de 20 ans ou plus.

Ancienneté des 2RM impliqués dans les accidents mortels

Dans les accidents mortels en 2020, l'ancienneté **moyenne des 2RM impliqués est moins élevée que celle des VT** (9 ans pour les cyclomoteurs et 11 ans pour les motos, contre 12 ans pour les VT).

Contrairement aux observations sur les VT, **les motocyclettes impliquées dans un accident mortel et conduites par des 18-24 ans sont plus récentes** : 42 % ont moins de 5 ans. 45 % des motocyclettes de 15 ans ou plus ont un conducteur âgé de 45-64 ans.

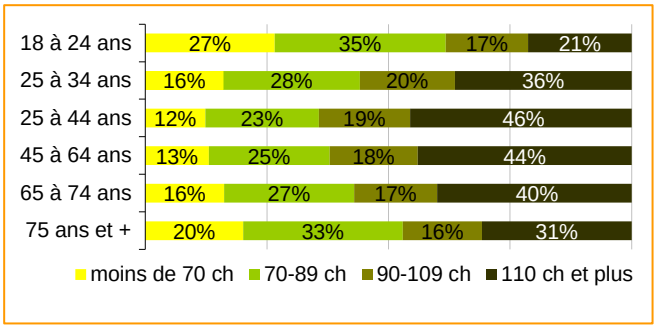
[1] Enquête Parc auto, KANTAR, 2020.

Code National d'Identification du Type

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

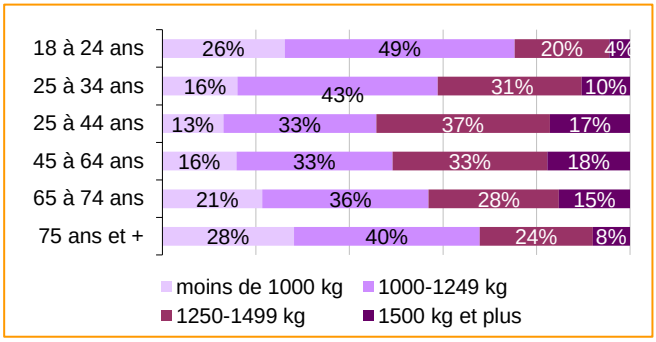
Le CNIT permet de connaître un certain nombre d'informations sur les véhicules (marque, modèle, puissance, masse, cylindrée…). Seules les informations de série sont disponibles. Le CNIT est indiqué sur la carte grise du véhicule.

Puissance des VT accidentés selon l'âge du conducteur

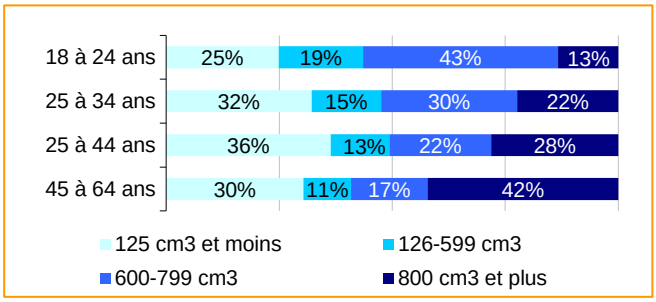


Exemple de lecture : parmi les véhicules accidentés conduits par un usager âgé de 18 à 24 ans, 27 % des véhicules ont une puissance inférieure à 70 chevaux.

Masse des VT accidentés selon l'âge du conducteur



Cylindrée des motocyclettes accidentées selon l'âge du conducteur



Caractéristiques des VT accidentés[1]

En 2020, 45 000 VT ont été impliqués dans un accident corporel. 74 % ont un CNIT renseigné (77 % des VT impliquant un usager tué).

La puissance moyenne des VT accidentés en 2020 est autour de 105 chevaux – et ce pour l'ensemble des VT impliqués, pour les VT dans lesquels un usager est tué ou encore pour les VT avec un conducteur présumé responsable. **La puissance moyenne des VT accidentés** (105 ch) **est supérieure à celle du parc national** (86 ch).

Dans les accidents corporels, **les 18-24 ans conduisent des VT moins puissants que les autres classes d'âge** (94 ch en moyenne) **et les 35-44 ans des VT plus puissants** (112 ch). Deux tiers des 18-24 ans conduisent un VT de moins de 90 ch contre un tiers des 35-44 ans. Seul un jeune sur cinq conduit un véhicule de plus de 110 ch dans les accidents, le double pour les 35-64 ans.

La masse moyenne des VT accidentés est de 1 220 kg, proche de celle des VT dans lesquels une personne est décédée (1 210 kg) et supérieure à celle des VT dans le parc national (1 065 kg).

Dans les accidents corporels, **les jeunes et les seniors de 75 ans et plus conduisent des véhicules plus légers** (respectivement 1 130 kg et 1 160 kg en moyenne) par rapport aux 35-44 ans conduisant de plus gros modèles (1 280 kg en moyenne). 75 % des jeunes de 18 à 24 ans et 68 % des personnes de 75 ans et plus conduisent des VT de moins de 1 250 kg, contre 46 % des 35-44 ans.

Caractéristiques des motocyclettes

En 2020, 69 % des 10 000 motocyclettes impliquées dans un accident corporel ont un CNIT renseigné dans le BAAC (70 % des motocyclettes sur lesquelles une personne est décédée).

La cylindrée moyenne des motocyclettes accidentées est de 590 cm^3, ce qui est **nettement supérieur à la cylindrée moyenne du parc national**[1] (408 cm^3). Elle augmente légèrement lorsque le conducteur est présumé responsable de l'accident (610 cm^3) et nettement plus pour les motocyclettes sur lesquelles un usager est décédé (780 cm^3).

Dans les accidents corporels, les jeunes de 18-24 ans ont fréquemment une motocyclette de cylindrée intermédiaire (62 % entre 126 cm^3 et 799 cm^3) alors que les motocyclettes des 45-64 ans présentent une répartition plus contrastée, avec à la fois une forte proportion de faibles et de grosses cylindrées (30 % de 125 cm^3 et moins, et 42 % de 800 cm^3 et plus), la catégorie intermédiaire étant nettement moins représentée.

[1] Les données sur le parc national viennent du Système d'immatriculation des véhicules, géré par l'Agence nationale des titres sécurisés au 29 juin 2021.

Les accidents impliquant un véhicule étranger

La moitié des véhicules étrangers impliqués dans un accident mortel sont des poids lourds.

Accidents avec un véhicule étranger	Tués dans les accidents avec un véhicule étranger	Tués dans le véhicule étranger	Blessés dans les accidents avec un véhicule étranger	T/100 Blessés*
1 305	121	42	1 791	7

Évolution annuelle moyenne du nombre de tués avec un véhicule étranger entre…

2019 et 2020	2012-2016 et 2020
- 26 %	- 23 %

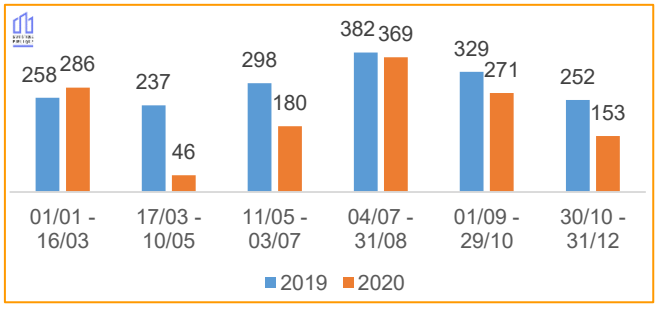
* Nombre de personnes tuées dans les accidents avec un véhicule étranger pour 100 blessés.

Immatriculation des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel

	2020						2012-2016 (par an)
	VT	PL+ TC	VU	Moto	Autres	Total	
Espagne	59	98	9	7	7	180	216
Belgique	115	26	10	9	7	167	220
Allemagne	103	14	8	27	0	152	217
Pologne	27	77	33	8	2	147	115
Suisse	72	1	2	24	3	102	98
Italie	37	24	5	18	1	85	124
Roumanie	19	45	11	0	0	75	32
Portugal	22	37	8	3	2	72	124
Pays-Bas	43	11	4	5	1	64	95
Royaume-Un	45	3	7	4	0	59	116
Lituanie	1	43	0	0	0	44	25
Bulgarie	16	19	4	0	0	39	47
Luxembourg	28	4	3	3	0	38	82
Monaco	13	1	1	8	0	23	28
Autres pays*	56	53	15	10	9	143	147
Total	**656**	**456****	**120**	**126**	**32*****	**1390**	**1686**

* Autres pays comprend 31 pays différents
** Répartition : 451 PL et 5 TC
*** Dont 7 cyclomoteurs

Nombre d'accidents avec un véhicule étranger en période de confinement / hors confinement



Le **pays d'immatriculation** n'est pas systématiquement renseigné dans le fichier BAAC : en 2020, il est présent pour 97,2 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, soit 74 480 véhicules.

121 personnes ont été tuées en 2020 dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger[1], soit 5 % de la mortalité. Les véhicules étrangers représentent 10 % du transport de personnes en véhicules légers en France[2]. Le transport de marchandises est réalisé à 40 % par des véhicules étrangers. Parmi les 121 décès, 35 % (42 personnes) étaient des conducteurs ou passagers du véhicule étranger.

Les accidents impliquant un véhicule étranger sont plus souvent mortels (9 % des cas) que l'ensemble (5 % des cas). Cela s'explique par la part élevée de poids lourds dans ces accidents.

Selon le pays d'origine

En 2020, la moitié des véhicules étrangers impliqués sont immatriculés dans cinq pays :

- **l'Espagne,** avec une forte proportion de poids lourds ; 22% des **poids lourds** étrangers impliqués dans un accident y sont immatriculés ;
- **la Pologne** : parmi les **véhicules utilitaires** étrangers impliqués dans un accident, 28 % y sont immatriculés ;
- **l'Allemagne, la Belgique et la Suisse** qui sont les immatriculations les plus présentes pour les voitures de tourisme et les motos.

Parmi les véhicules impliqués immatriculés en Italie, en Suisse ou en Allemagne, 20 % sont des motos.

Selon le type de véhicules

La part de poids lourds parmi les 1 390 véhicules étrangers impliqués est de 32 %. Elle est nettement plus élevée que parmi les véhicules français (3 %). En revanche, la part de voitures de tourisme étrangères impliquées est plus faible : 47 % contre 59 % pour les véhicules français.

Evolution spécifique 2020

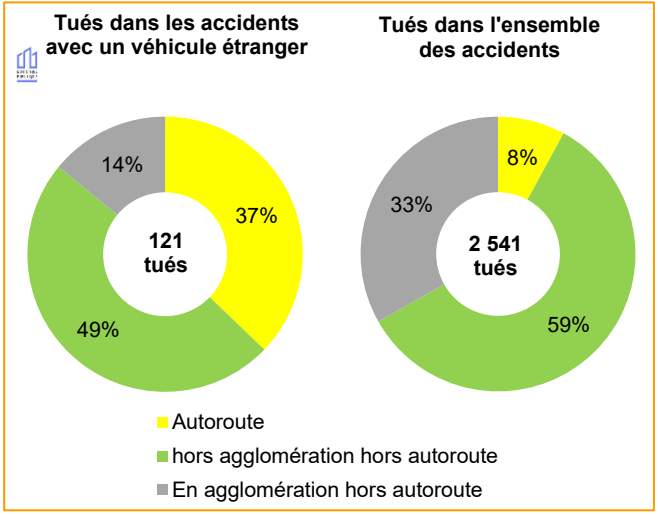
Une baisse significative de l'accidentalité a été observée lors du premier confinement (- 81 %, contre - 26 % pour l'ensemble de l'accidentalité avec un véhicule étranger). Les baisses observées durant la fin de l'année sont plus faibles (- 39 % durant le second confinement). La mortalité de ce type d'accident est en baisse sensible entre 2019 et 2020 (- 48 tués).

Selon le département de l'accident

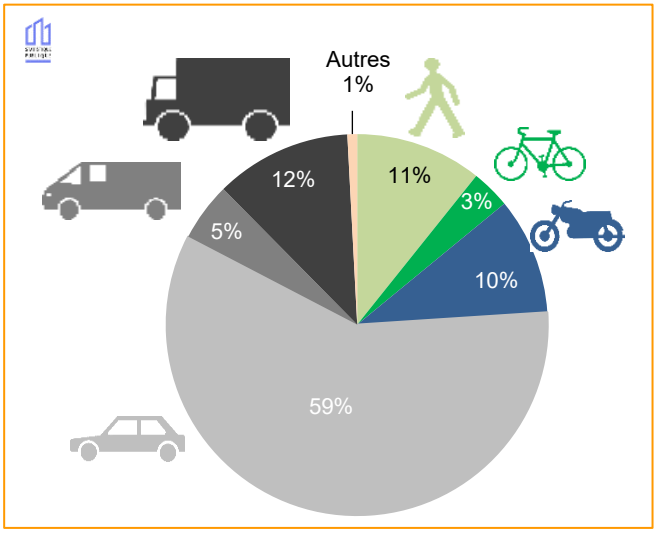
Les 22 départements frontaliers ont totalisé 30 % des accidents impliquant un véhicule étranger et 32 % de la mortalité correspondante (39 personnes tuées). 24 % des accidents impliquant un véhicule étranger se sont produits en Île-de-France mais sont peu souvent mortels (10 tués).

[1] Dans la suite du texte, le terme « véhicule étranger » désigne un véhicule immatriculé à l'étranger, et « véhicule français » un véhicule immatriculé en France.
[2] *Chiffres clés du transport édition 2021*,SDES, 2021.

Répartition des personnes tuées selon le milieu routier dans les accidents impliquant un véhicule étranger et dans l'ensemble des accidents

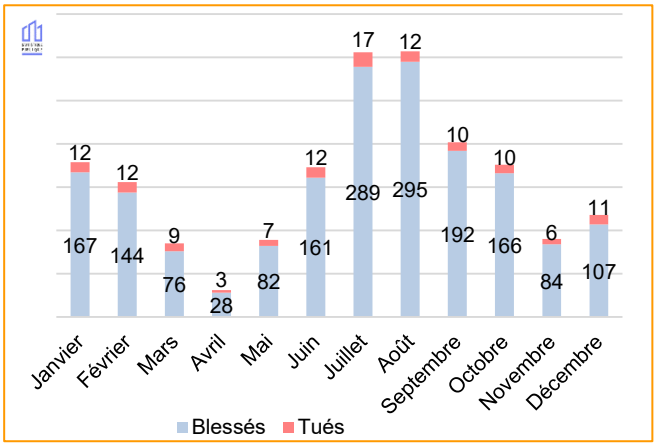


Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule étranger selon le mode de déplacement



	Piétons	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	13	4	0	12	71	6	14	1	121
Blessés	72	52	60	280	1092	113	91	30	1790

Nombre de personnes tuées et blessées dans les accidents avec un véhicule étranger selon le mois



Selon le milieu routier

Les accidents avec un véhicule **étranger ont plus souvent lieu sur autoroute** (33 %) que l'ensemble des accidents (10 %).

En contrepartie, la part d'accidents en agglomération est presque deux fois plus faible pour les accidents avec un véhicule étranger (36 %) que pour l'ensemble des accidents (64 %).

Selon le mode de déplacement

59 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule étranger sont des automobilistes, ce qui est proche de l'ensemble des accidents (49 %). Alors que les conducteurs et passagers de poids lourds représentent 1 % des tués de l'ensemble des accidents, ils représentent 12 % des tués dans les accidents avec un véhicule étranger. Cela est lié à la part élevée de poids lourds parmi les véhicules étrangers impliqués (32 % contre 3 % pour les véhicules immatriculés en France).

Les **42 usagers tués occupants (conducteurs ou passagers) d'un véhicule immatriculé à l'étranger** sont :
- 16 automobilistes ;
- 13 conducteurs ou passagers de poids lourd ;
- 7 motocyclistes ;
- 4 usagers de véhicule utilitaire.

Parmi les 647 usagers blessés occupants d'un véhicule immatriculé à l'étranger :
- 60 % sont des automobilistes ;
- 18 % sont des motocyclistes.

Selon le mois

Le **mois d'août connaît une accidentalité élevée** concernant les véhicules étrangers : 16 % des blessés de ces accidents le sont en août, contre 10 % pour l'ensemble des accidents. On constate une implication des véhicules de tourisme étrangers plus importante en juillet (17 %, 11 % pour l'ensemble des VT impliqués en métropole). Pour les motocyclettes étrangères, 75 % d'entre elles ont été impliquées dans un accident au cours des mois de juin à septembre (47 % pour l'ensemble des motocyclettes en France métropolitaine).

Les infractions

En 2020, parmi les 12,9 millions d'avis de contraventions envoyés pour des infractions relevées par le contrôle automatisé, 1,9 millions (soit 15 %) ont été envoyées à l'étranger, une baisse de 5 point par rapport à 2019. Cela peut s'expliquer par une diminution du trafic en provenance de l'étranger en 2020. Parmi ces 1,9 millions, 1,3 millions le sont dans un des sept pays suivants : Allemagne, Belgique, Espagne, Italie, Pays-Bas, Roumanie et le Royaume-Uni (fin de l'accord le 31 déc. 2021). Des accords existent avec 19 pays de l'Union Européenne, ainsi que la Suisse.

Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)

Deux tiers des enfants sont décédés en tant que passager d'un véhicule de tourisme.

Quatre adolescents tués sur dix sont décédés alors qu'ils circulaient en deux-roues motorisé.

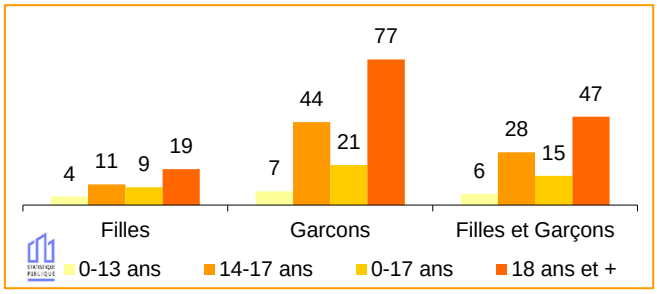
Accidents	Tués 0-17 ans	Blessés 0-17ans	T/100B*
7 205	151	6 861	2

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

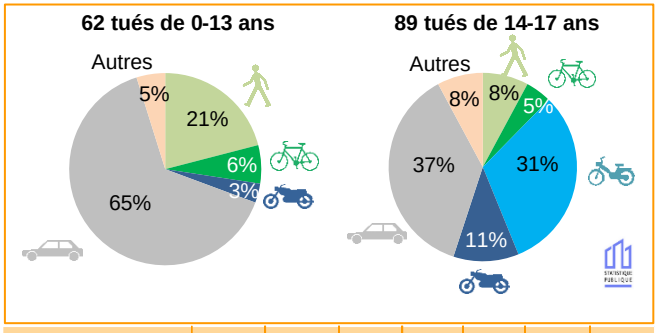
Évolution annuelle moyenne **	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués 0-17 ans	- 1,3 %	- 6,9 %
Tués 18 ans et +	- 22,7 %	- 2,0 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de 0-17 ans tués a baissé en moyenne de - 6,9 % par an.

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

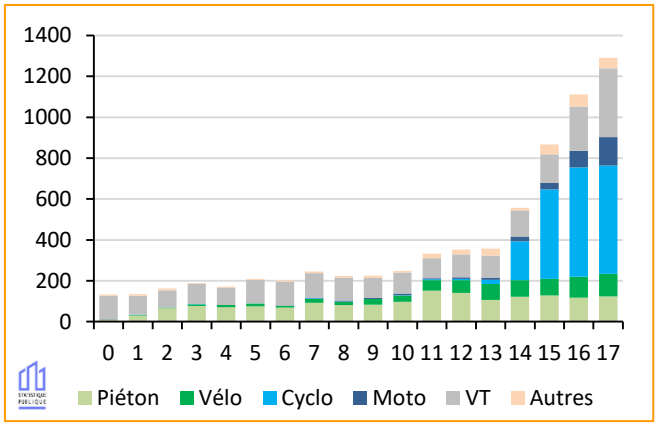


Répartition des enfants et des adolescents tués selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPM	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
0-13 ans tués	13	4	0	2	40	3	62
0-13 ans blessés	1 142	331	39	43	1 419	151	3 125
14-17 ans tués	7	4	28	10	33	7	89
14-17 ans blessés	486	371	1 665	263	790	161	3 736

Nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés selon l'âge et le mode de déplacement



En 2020, 16 % des accidents corporels ont impliqué un enfant (0-13 ans) ou un adolescent (14-17 ans), soit 7 205 accidents. 151 jeunes âgés de 0 à 17 ans ont perdu la vie, soit **6 % de la mortalité routière**. Cette part est très inférieure aux 21 % que les 0-17 ans représentent dans la population française. Parmi les jeunes décédés, 62 étaient des enfants et 89 étaient des adolescents.

Par rapport à 2019, on dénombre 1 décès de plus chez les enfants et 3 décès en moins chez les adolescents. De 2010 à 2019, le nombre de 0-17 ans tués a baissé de 6,9 % par an en moyenne, une baisse 3 fois plus forte que celle des adultes (- 2,0 %).

Risque et gravité

11 décès pour un million d'habitants sont recensés **pour les 0-17 ans** (6 pour les enfants et 28 pour les adolescents) **contre 47 pour les adultes**. Le nombre de tués pour 100 victimes (personnes blessées ou tuées) est deux fois moins élevé que pour les adultes.

Le nombre de victimes **augmente fortement à partir de 14 ans** (14 ans étant l'âge légal pour conduire un cyclomoteur)**.**

Parmi les 0-17 ans**, les garçons représentent les trois-quarts des victimes** : 63 % parmi les enfants et 81 % parmi les adolescents.

Selon le mode de déplacement

Sur les 151 enfants ou adolescents tués, on dénombre 20 piétons, 46 conducteurs et 85 passagers**.** Un tiers des victimes âgées de moins de 18 ans sont des **automobilistes (48 % pour les décès)**. Un pic est observé à 17 ans avec 436 passagers et 730 conducteurs (parmi lesquels 71 roulant sans permis, 2 en conduite accompagnée et 2 en auto-école).

Les enfants passagers d'un véhicule de tourisme représentent les deux tiers des tués et la moitié des blessés de cette classe d'âge. Chez les adolescents, les automobilistes représentent 37 % des tués et 21 % des blessés, les cyclomotoristes 31 % des tués et 45 % des blessés. 85 % des cyclomotoristes sont des garçons.

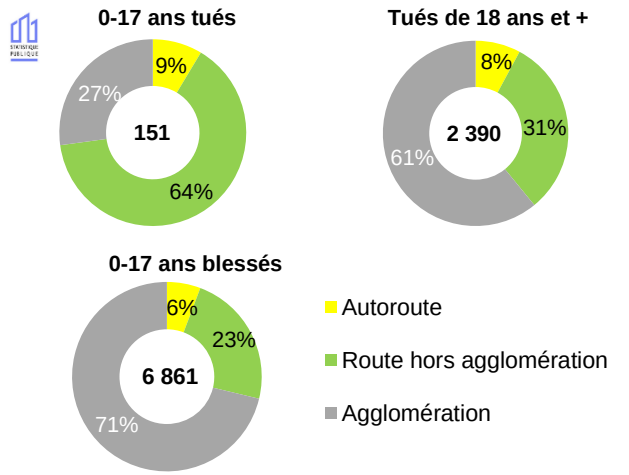
Parmi les 20 piétons tués, 13 ont été percutés par une voiture, 2 par un PL, 2 par un autobus, 1 par un véhicule utilitaire, 1 par une moto et 1 par un tracteur agricole.

La stabilité globale du nombre de tués entre 2019 et 2020 masque une légère baisse pour les piétons, cyclistes et cyclomotoristes, et une faible augmentation pour les usagers de véhicules de tourisme.

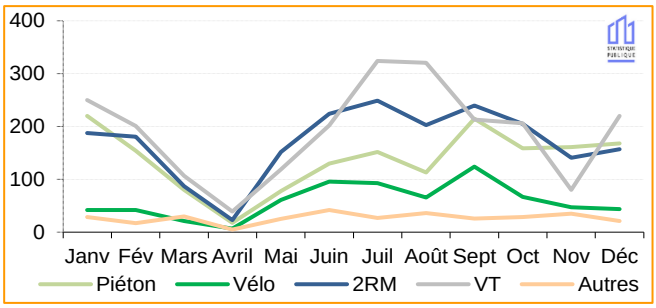
Défaut de ceinture ou de casque

17 des 73 enfants et adolescents tués à bord d'une voiture de tourisme **n'avaient pas leur ceinture attachée** (parmi eux, 13 adolescents) et l'information n'est pas connue pour 19 autres. Trois des 28 cyclomotoristes tués ne portaient pas leur casque et deux des 12 motards tués n'avaient pas de casque.

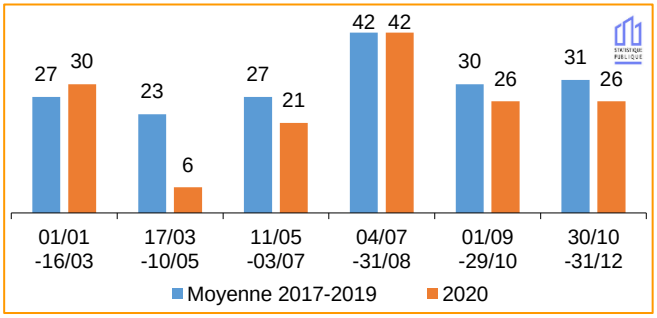
Répartition du nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés selon le milieu routier



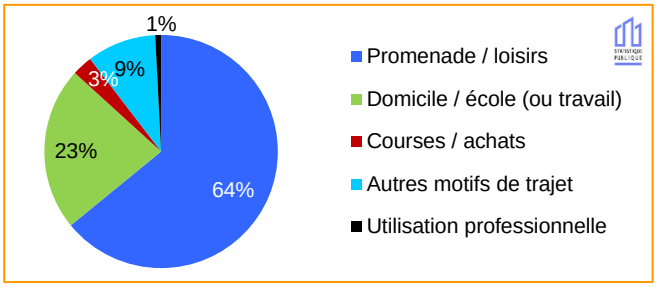
Répartition des victimes de 0-17 ans en 2020 selon le mois et le mode de déplacement



Evolution du nombre de jeunes de 0-17 ans tués en périodes de confinement / hors confinement



Répartition des 0-17 ans tués ou blessés selon le type de trajet effectué



Selon le milieu routier

Un quart des tués de 0-17 ans l'est en agglomération. Cette proportion est plus faible que celle observée au niveau des adultes (un tiers). Par contre en terme de victimes, les enfants et adolescents sont plus impliqués (70 %) au cours d'un accident survenu en agglomération que les adultes (58 %), du fait notamment du nombre important de jeunes piétons blessés en agglomération (1 581 en 2020).

Selon le mois et la période scolaire

En 2020, 1 497 victimes de 0 à 17 ans sont recensées pendant les « grandes vacances » (juillet et août). **Juillet** est le mois où il y a le plus de victimes chez les jeunes de 0-17 ans (**845 victimes**). Les mois de juillet et août rassemblent le plus grand nombre de victimes en véhicule de tourisme. Le début de l'automne est marqué par une augmentation des nombres de victimes à vélo et deux-roues motorisés.

Par rapport à la moyenne 2017-2019, le nombre de tués a très nettement chuté durant la première période de confinement (- 74 %). Par la suite, hormis durant l'été où il a retrouvé un niveau équivalent à la moyenne des années précédentes, sa baisse a été plus limitée (- 17 %).

Type de trajet effectué

Dans deux tiers des cas, les 0-17 ans sont victimes lors d'un trajet promenade/loisirs et dans un quart des cas lors d'un trajet domicile-travail ou domicile-école (50 % des victimes circulant alors à pied).

Une étude menée sur la santé des apprentis de Nouvelle-Aquitaine[1] montre que leurs accidents sur le chemin de l'entreprise sont 2,7 fois plus nombreux que vers leur centre de formation.

Une étude de l'Ifsttar[2] montre que les accidents des **piétons de 10-15 ans** se produisent principalement sur le trajet domicile-école, surtout le jour, avec un pic le mercredi : l'enfant effectue souvent **une traversée précipitée** (en général hors passage piéton) qui surprend le conducteur du véhicule (39 % des cas). Un obstacle à la visibilité (véhicule stationné ou arrêté) est présent dans 31 % des cas. Détecté trop tard par le conducteur, l'enfant traverse en confiance sur un passage piéton (17 % des cas).

Dans les trois quarts des cas, l'accident se situe **à moins de 500 m du collège** dans des zones à forte densité de trafic, plutôt lors de la traversée de voies principales. Les transports en commun et le fait que les adolescents soient seuls, entre eux, ou avec un adulte, joue un rôle, direct ou indirect, dans la survenue d'accidents.

[1] *La santé des apprentis de Nouvelle-Aquitaine – Ressentis, attitudes* Observatoire régional de la santé de Nouvelle-Aquitaine, mars 2019.
[2] *Projet PAAM, Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité*, Ifsttar, 2015.

Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)

En 2020, 59 % des conducteurs novices tués ont entre 18 et 24 ans.

79 % des conducteurs novices tués en véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

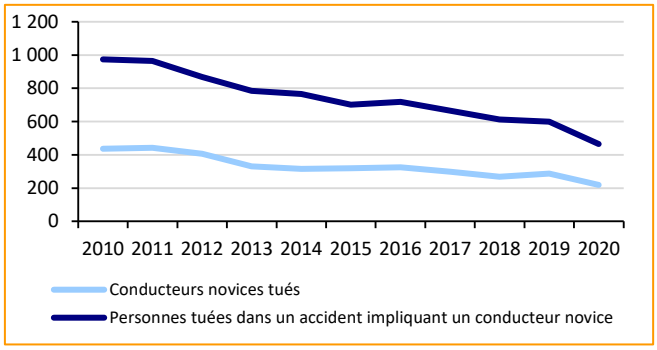
Accidents impliquant un conducteur novice	Tués dans ces accidents	Blessés dans ces accidents	T/100 Blessés dans ces accidents *
8 345	466	11 383	4

* Nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur novice pour 100 blessés

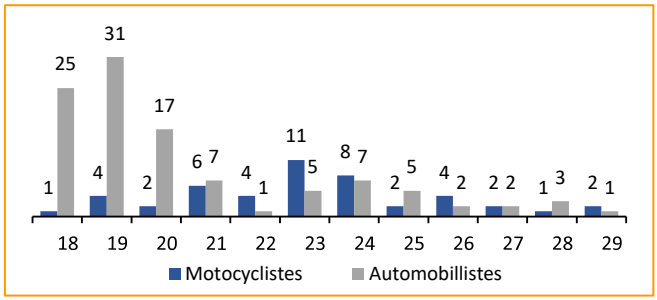
Evolution moyenne annuelle**	2019 à 2020	2010 et 2019
Tués dans acc. novices	- 22,3 %	- 5,2 %
Tués dans acc. non novices	- 21,5 %	- 1,4 %
Ensemble tués	- 21,7 %	- 2,3 %

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un novice a diminué en moyenne de - 5,2 % par an.

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



Nombre de conducteurs novices tués (motocyclistes ou automobilistes) selon l'âge



Nombre de conducteurs novices impliqués dans un accident mortel selon l'ancienneté du permis

Trimestres de permis	1er	2è	3e	4e	5e	6e	7e	8e	Total
Conducteurs novices impliqués	49	64	69	64	53	49	59	56	**463**

Nombre de conducteurs tués selon le mode et l'âge, pour les novices et les expérimentés

	Conducteurs novices tués			Conducteurs expérimentés tués		
	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans
Motocyclettes	36 (28 %)	11 (46 %)	7 (47 %)	20 (17 %)	38 (36 %)	46 (44 %)
Véhicules de tourisme	93 (72 %)	13 (54 %)	6 (40 %)	95 (80 %)	64 (60 %)	54 (51 %)
Véhicules utilitaires	1 (1 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	3 (3 %)	3 (3 %)	1 (1 %)
Poids lourds + TC + autres	0 (0 %)	0 (0 %)	2 (13 %)	1 (1 %)	2 (2 %)	4 (4 %)
Total	**130 (100 %)**	**24 (100 %)**	**15 (100 %)**	**119 (100 %)**	**107 (100 %)**	**105 (100 %)**

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

En 2020, un conducteur novice est impliqué dans 8 345 accidents, soit 15 % de l'ensemble des accidents. 466 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 14 % de la mortalité routière. Parmi ces 466 personnes tuées, 219 sont des conducteurs novices et 247 d'autres usagers. Parmi les autres usagers tués, il s'agit principalement d'automobilistes (131), de piétons (47) et de motocyclistes (32).

Entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice a baissé de (- 5,2 %) par an. Cette baisse est quatre fois plus forte pour celle des autres usagers. En 2020, on a observé une baisse de (- 22,3 %), ce qui proche de la baisse tous usagers.

La gravité des accidents impliquant un conducteur novice (4 tués pour 100 blessés) est proche de celle des autres accidents (5 tués pour 100 blessés).

Selon le milieu

71 % des conducteurs novices sont tués hors agglomération et hors autoroute, contre 67 % pour les conducteurs expérimentés.

Selon l'expérience

Le nombre de conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels est **plus élevé la première année d'obtention du permis** (246 conducteurs impliqués, contre 217 la deuxième année).

Selon l'âge et le mode de déplacement

Les **automobilistes constituent 62 % des conducteurs novices tués et les motocyclistes 34 %.** Ces pourcentages sont similaires pour les conducteurs novices blessés.

Parmi les 219 conducteurs novices tués, 59 % ont entre 18 et 24 ans et 11 % entre 25 et 29 ans.

85 % des novices tués sont des hommes.

On observe un pic de conducteurs novices tués à **18-20 ans pour les automobilistes** et à **23-24 ans pour les motocyclistes**.

[1] Les catégories considérées sont les motocyclettes, les VT, VU, PL, TC, quads lourds et engins spéciaux, car ces véhicules nécessitent obligatoirement l'obtention d'un permis pour les utiliser sur une voie ouverte à la circulation publique.

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

	Conducteurs novices Responsabilité présumée			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	Oui	Non	Part de responsables présumés	Part de responsables présumés
Motocyclettes	65	23	74%	81%
Véhicules de tourisme	231	60	79%	71%
Véhicules utilitaires	11	7	61%	69%
Poids lourds + TC + autres	24	42	36%	44%
TOTAL	**331**	**132**	**71%**	**71%**

Nombre de conducteurs novices selon le facteur de vitesse excessive dans les accidents mortels

	Conducteurs novices			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	Facteur vitesse identifié	Facteur vitesse non identifié	Part facteur vitesse	Part facteur vitesse
Motocyclettes	36	52	41%	43%
Véhicules de tourisme	108	183	37%	29%
Véhicules utilitaires	5	13	28%	19%
Poids lourds + TC + autres	4	62	6%	2%
TOTAL	**153**	**310**	**33%**	**29%**

Nombre de conducteurs novices selon leur alcoolémie dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon l'alcoolémie			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positive	connue	Part positive	Part positive
Motocyclettes	9	67	13%	24%
Véhicules de tourisme	60	254	24%	29%
Véhicules utilitaires	1	17	6%	8%
Poids lourds + TC + autres	0	65	0%	4%
TOTAL	**70**	**403**	**17%**	**25%**

Nombre de conducteurs novices selon la présence de stupéfiants dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon contrôle stupéfiant			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positif	connu	Part positif	Part positif
Motocyclettes	11	65	17%	22%
Véhicules de tourisme	44	232	19%	19%
Véhicules utilitaires	1	16	6%	6%
Poids lourds + TC + autres	3	63	5%	2%
TOTAL	**59**	**376**	**16%**	**17%**

Selon la responsabilité

L'inexpérience de la conduite se traduit par une responsabilité présumée des **automobilistes novices** dans les accidents mortels plus élevée que chez les automobilistes expérimentés âgés de 20 à 34 ans (79 % contre 71 %). La tendance est inverse pour les autres modes, notamment les motocyclettes.

Vitesse

Dans les accidents mortels, une vitesse excessive est identifiée chez 33 % des conducteurs novices, contre 29 % des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans.

Alcool, stupéfiants

L'alcool et la drogue sont présents chez les conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels (17 % des cas pour l'alcool et 16 % pour les stupéfiants), mais **de manière moindre que chez les conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans** (8 points de moins pour l'alcool et 1 point de moins pour les stupéfiants).

On constate un écart fort entre les automobilistes et les motards impliqués dans les accidents mortels :

- pour **les automobilistes, l'alcool et la drogue sont présents** chez un quart des conducteurs novices (mais moins que chez les conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans) ;
- pour les motards, les conducteurs novices sont nettement moins souvent alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants que les automobilistes et que les conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans.

La part des conducteurs novices contrôlés positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel décroit en fonction de l'âge : 23 % chez les 20-24 ans, 17 % chez les 25-29 ans et 20 % chez les 30-34 ans.

Catégorie socio-professionnelle (CSP)

Quatre CSP constituent 80 % des conducteurs novices impliqués dans un accident mortels :
- les ouvriers (27 %, contre 26 % parmi les conducteurs expérimentés 20-34 ans),
- les professions intermédiaires et employés (21 %, contre 34 % parmi la référence),
- les conducteurs professionnels (18 % contre 11 % parmi la référence),
- les étudiants (16 %, contre 7 % parmi la référence).

La proportion d'étudiants a diminué par rapport à 2019 (21 % en 2019 contre 16 % en 2020).

Selon le temps et le jour et la nuit

En 2020, 47 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice le sont de nuit et 15 % par temps de pluie, contre respectivement 42 % et 13 % dans les accidents n'impliquant aucun conducteur novice.

Les jeunes adultes (18-24 ans)

Les jeunes adultes sont plus souvent tués de nuit et les jours non ouvrés que les autres usagers. Dans les deux tiers des cas, ces décès ont lieu dans un véhicule de tourisme, et les jeunes adultes conducteurs impliqués dans des accidents mortels sont plus souvent présumés responsables que les autres conducteurs.

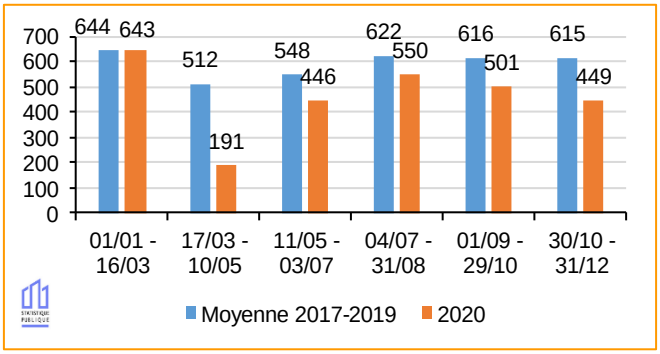
Accidents avec un jeune adulte impliqué	Jeunes adultes tués	Jeunes adultes blessés	T/100 Blessés*
14 355	449	11 290	4

* Nombre de jeunes adultes tués pour 100 blessés

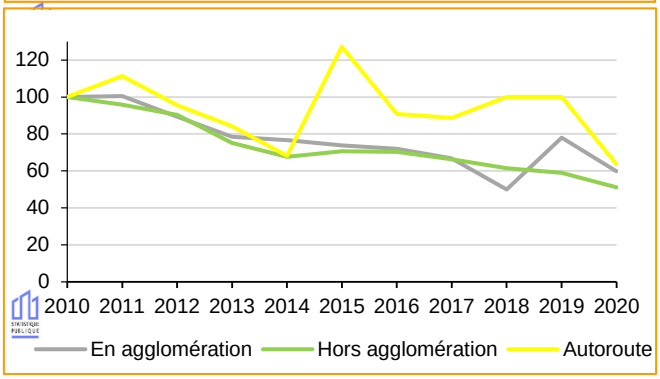
Evolution moyenne annuelle **	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués jeunes adultes	- 18,2 %	- 4,5 %
Tués hors jeunes adultes	- 22,4 %	- 1,8 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

**Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de - 4,5 % par an.

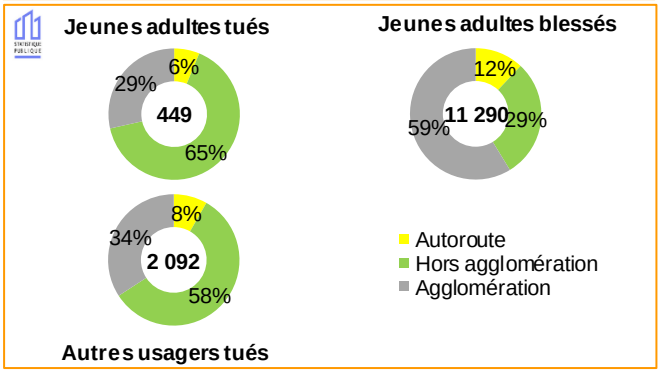
Evolution du nombre d'automobilistes tués en périodes de confinement / hors confinement



Évolution du nombre d'automobilistes tués par an selon le milieu (base 100 en 2010).



Répartition des jeunes adultes tués ou blessés selon le milieu routier



En 2020, 449 jeunes adultes (âgés de 18 à 24 ans) ont été tués dans les accidents de la route soit 18 % de l'ensemble des personnes tuées, alors qu'ils représentent 8 % de la population. Ce ratio est de 15 % en agglomération et de 20 % hors agglomération hors autoroute.

En 2020, un jeune adulte est impliqué dans un accidents sur trois.

La mortalité routière est la première cause de mortalité chez les jeunes adultes, loin devant les autres mortalités accidentelles[1].

Entre 2019 et 2020, le nombre de jeunes adultes tués a moins diminué que chez les autres usagers (- 18,2 % contre - 22,4 %), surtout hors agglomération (- 13,3 % contre - 25,0 %).

Inversement, entre 2010 et 2019, le nombre de jeunes adultes tués avait diminué plus fortement (- 33,9 %) que celui des autres usagers (- 14,7 %), surtout depuis 2014.

Le nombre de jeunes adultes tués par million d'habitant reste cependant encore deux fois plus élevé que pour les autres classes d'âge.

Evolution spécifique 2020

Par rapport à la moyenne 2017-2019, quelle que soit la période de l'année, l'évolution du nombre de jeunes adultes tués est très similaire à ce que l'on observe pour l'ensemble des usagers tués : une très forte baisse pendant le premier confinement (- 63 %), et des diminutions plus modérées lors du second confinement (- 27 %) et entre ces deux périodes (- 16 %).

Pendant les deux confinements, la diminution observée est plus forte hors agglomération qu'en agglomération.

Selon le milieu routier

On dénombre 293 jeunes adultes tués sur les routes hors agglomération en 2020, soit une part de 65 %. C'est 7 points de plus que pour les autres usagers tués. En particulier, 228 d'entre eux se sont tués en VT, 34 en moto, 14 en cyclomoteur et 11 à pied.

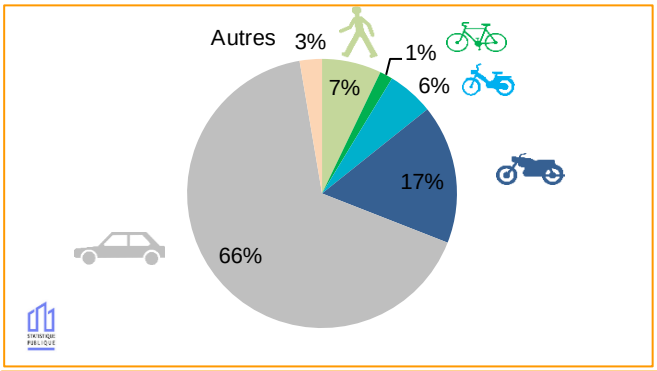
Sur les 111 jeunes adultes tués en agglomération, 54 se sont tués en VT, 36 à moto, 11 à cyclomoteur, 17 à pied et 7 à vélo.

24 jeunes adultes se sont tués sur autoroute, dont 16 en VT et 5 à moto.

Les jeunes adultes sont moins souvent tués en intersection que les autres usagers. On le constate aussi bien hors agglomération (10 % en intersection contre 15 %) qu'en agglomération (28 % contre 33 %)

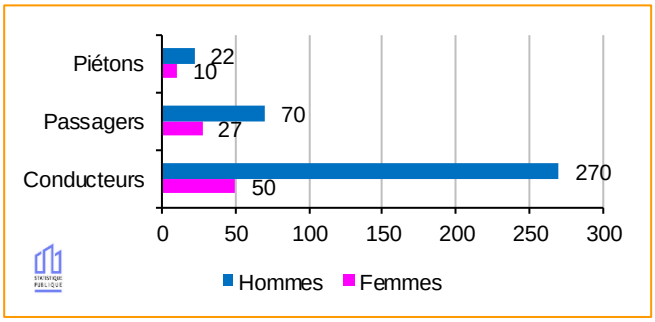
[1] *Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2014*, Inserm-CépiDc.

Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement

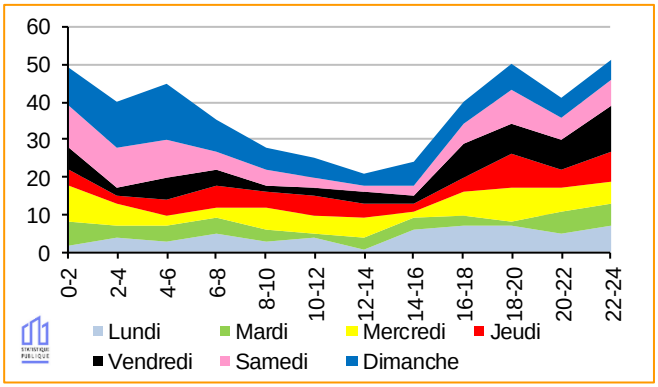


	Piéton	Vélo+ EDPM	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	32	7	25	75	298	12	449
Blessés	690	695	1 416	1 815	6 069	605	11 290

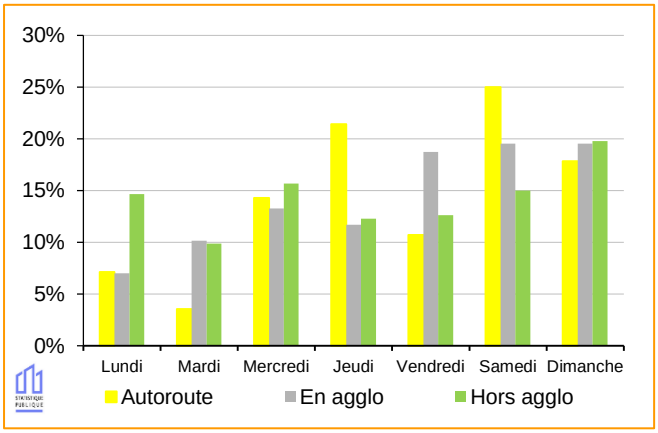
Nombre des jeunes adultes tués selon le sexe et la place dans le véhicule



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



Répartition journalière de la mortalité hebdomadaire



Selon le mode de déplacement

Deux tiers des jeunes adultes décèdent en véhicule de tourisme. Cette part monte à 78 % hors agglomération alors qu'elle n'est que de 42 % en agglomération.

17 % des jeunes adultes tués le sont à motocyclette. Cette part est de 11 % hors agglomération et monte à 28 % en agglomération.

8 % des jeunes adultes tués sont piétons ou cyclistes. Cette part est de 4 % hors agglomération et monte à 18 % en agglomération.

La catégorie d'usagers

Les 320 jeunes adultes conducteurs tués sont très majoritairement des hommes (84 %). C'est encore plus marqué en agglomération (96 %).

Cette surreprésentation est moins importante pour les jeunes adultes piétons ou passagers tués dont respectivement 69 % et 72 % sont des hommes.

Temporalité

La mortalité routière des jeunes adultes survient pour 60 % la nuit, contre 39 % pour les autres usagers tués. Ce ratio monte à 66 % en agglomération. Ainsi, 271 jeunes adultes sont décédés la nuit. Les jeunes adultes représentent 25 % de la mortalité de nuit, mais seulement 12 % de la mortalité de jour.

La mortalité des jeunes adultes est **particulièrement marquée les jours non ouvrés**. Ainsi 37 % des jeunes adultes ont été tués un jour non ouvré contre 29 % pour les autres usagers tués. Cette surmortalité s'étend du vendredi soir au dimanche matin, tout particulièrement en agglomération.

Les jeunes adultes conducteurs

Les jeunes adultes conducteurs tués effectuent plus souvent un trajet de type loisir que les autres usagers tués, en particulier en ville (72 % contre 60 %).

Les jeunes adultes conducteurs sont plus fréquemment **présumés responsables** dans les accidents mortels que les autres conducteurs : la proportion de conducteurs présumés responsables est de 73 % chez les jeunes adultes contre 64 % chez les autres. L'écart passe à 12 points pour l'ensemble des accidents corporels. Le facteur vitesse est relevé chez 45 % des jeunes auteurs présumés responsables d'accident mortel, l'alcool 23 %, les stupéfiants 14 %.

Mais 26 % des jeunes adultes conducteurs impliqués dans un accident mortel ont une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l de sang, majoritairement des automobilistes. Ce ratio monte à 32 % en agglomération.

6 % des jeunes adultes tués en deux-roues motorisé ne portent pas de casque. Ce ratio monte à 11 % en agglomération. Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les jeunes adultes tués est de 22 % (38 % en agglomération).

Les séniors (65 ans et plus)

Les séniors sont particulièrement touchés par les accidents de la route, notamment les 75 ans et plus avec un risque et une gravité importantes ; les 65-74 ans présentent un sur-risque en agglomération. Les piétons séniors et en particulier les 75 ans et plus constituent un enjeu spécifique en ville.

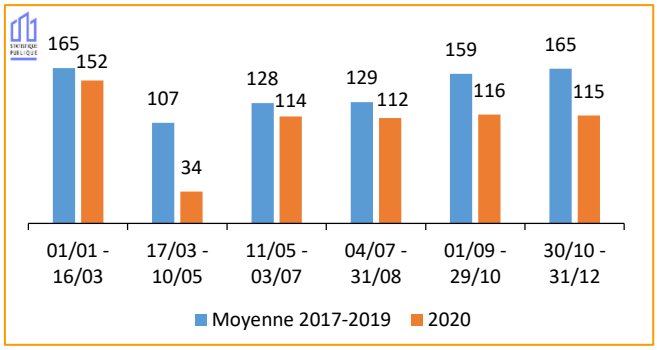
Accidents	Tués seniors	Blessés seniors	T/100B*
8 399	643	5 589	12

* Nombre de seniors tués pour 100 blessés (B)

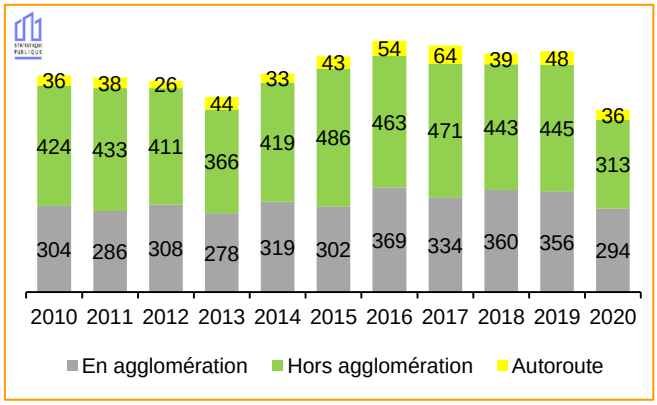
Évolution annuelle moyenne **	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués séniors de plus de 65 ans	- 24 %	1,2 %
Tués de moins de 65 ans	- 21 %	3,3 %
Tous tués	- 22 %	2,3 %

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de seniors tués a augmenté en moyenne de 1,2 % par an.

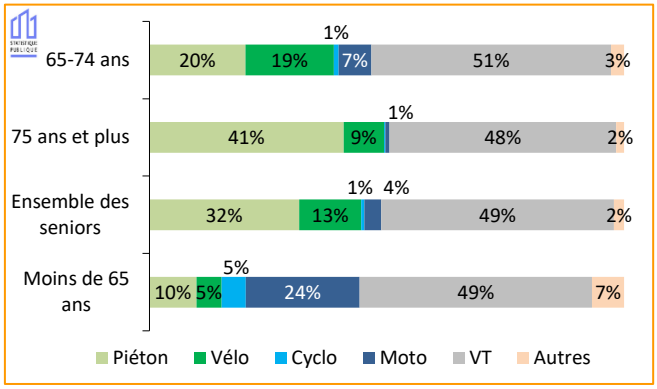
Evolution du nombre de séniors (65 ans et plus) tués en périodes de confinement / hors confinement



Evolution du nombre de séniors (65 ans et plus) tués selon le milieu routier



Répartition des séniors tués selon le mode de déplacement



En 2020, 643 séniors sont décédés dans un accident de la route, dont 291 âgés de 65 à 74 ans et 352 de 75 ans ou plus. Les séniors représentent 25 % des personnes tuées, alors qu'ils constituent 21 % de la population et 11 % de l'ensemble des victimes des accidents. Parmi les personnes décédées en agglomération, 35 % sont des séniors.

Entre 2019 et 2020, la baisse du nombre de séniors tués est plus forte pour les 75 ans et plus (- 34 %) que pour les 65-74 ans (- 8 %). Le nombre de séniors tués a diminué de façon plus marquée hors agglomération (- 29 % contre - 17 % en agglomération).

Par rapport à la moyenne 2017-2019, la baisse est plus importante durant les périodes de confinement (- 71 % entre le 17/03 et le 10/05 et - 29 % entre le 01/09 et le 31/12), contre - 12 % les deux mois d'été.

La gravité

Une **gravité élevée** marque les accidents des séniors : on compte 12 séniors tués pour 100 blessés (10 pour les 65-74 ans et 14 pour les 75 ans et plus), ce qui est trois fois plus que pour les moins de 65 ans (4 tués pour 100 blessés). Cette sur-gravité est constatée autant en et hors agglomération, et quel que soit le mode de déplacement, excepté pour les 2RM.

Le risque

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre **un sur-risque pour les séniors de 75 ans et plus** : 56 personnes de 75 ans et plus tuées par million d'habitants de cette classe d'âge, contre 37 pour les moins de 65 ans.

Les séniors de 65 à 74 ans ne présentent pas de sur-risque par rapport aux moins de 65 ans (40 personnes tuées par million d'habitant). Mais ils présentent un risque plus élevé en agglomération (16 personnes de 65-74 ans tuées par million d'habitants de cette classe d'âge contre 11 pour les moins de 65 ans).

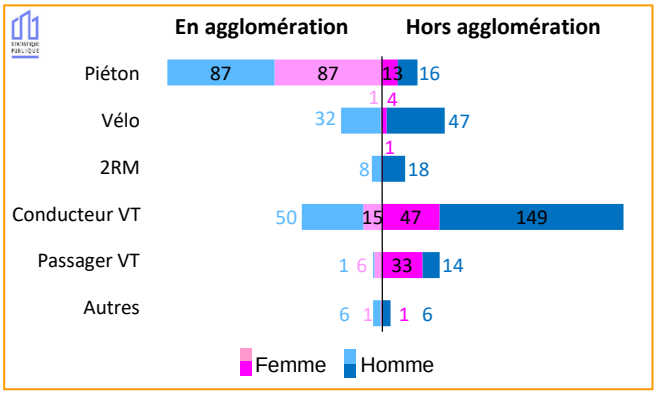
Selon le mode de déplacement

En agglomération, **la part de la mortalité piétonne est nettement plus élevée chez les séniors** (59 %) que parmi les piétons de moins de 65 ans tués (16 %). Elle **est plus élevée pour les séniors de 75 ans et plus** (70 %) que pour les 65-74 ans (42 %). Les trois quarts des piétons séniors tués ont été heurtés par un véhicule dont le conducteur a moins de 65 ans.

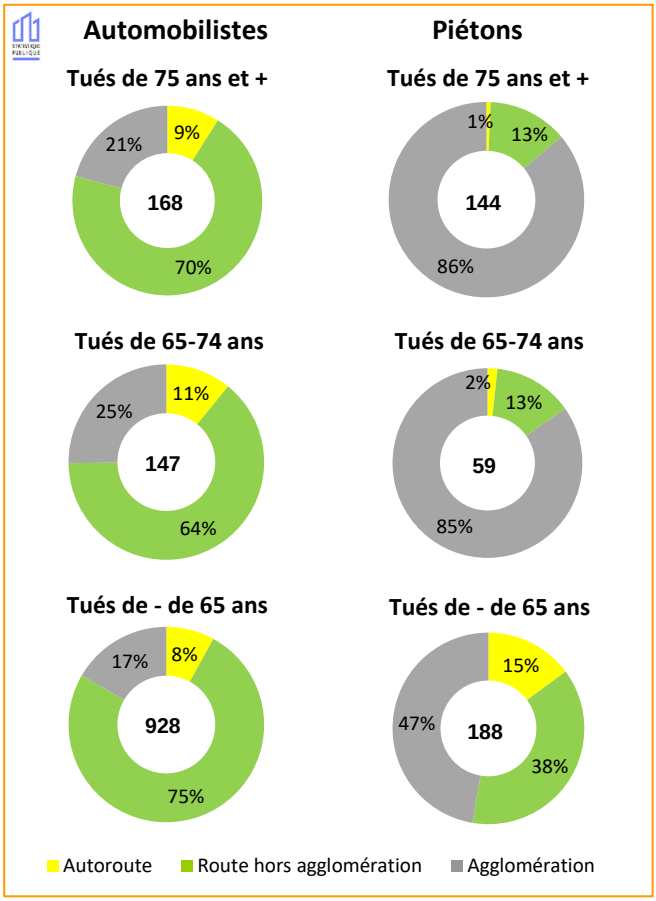
Hors agglomération, la part de la **mortalité cycliste** (15 %) **est plus élevée** que parmi les moins de 65 ans tués (4 %). A l'inverse des piétons, la part est plus élevée dans la mortalité des 65-74 ans (18 %) que chez les 75 ans et plus (11 %).

Hors agglomération, la part des **automobilistes** dans la mortalité des séniors (70 %) est plus importante que celle des moins de 65 ans (57 %). En agglomération, elle est similaire (autour de 25 %).

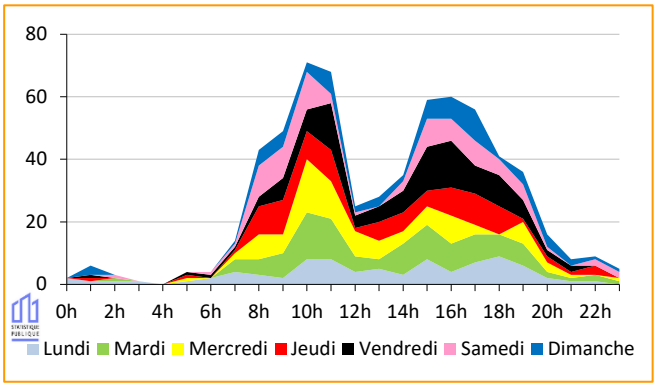
Répartition des séniors tués selon le sexe et le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées selon le milieu routier



Répartition des séniors tués selon le jour et l'heure



Hommes et femmes

Bien que les hommes restent majoritaires dans la mortalité des séniors, la proportion de femmes y est plus élevée (33 %) que parmi les moins de 65 ans (18 %). Ceci s'explique en partie par la part plus importante de femmes dans la population sénior (57 % de femmes contre 50 % parmi les moins de 65 ans).

Que ce soit en ou hors agglomération, la moitié des piétons séniors tués sont des femmes contre un tiers pour les moins de 65 ans (58 % pour les 65-74 ans et 46 % pour les 75 ans et plus).

Parmi **les passagers de véhicules de tourisme** séniors tués, **7 sur 10 sont des femmes** contre 3 sur 10 pour les moins de 65 ans. Ce constat est le même quel que soit le milieu routier.

Selon le milieu routier

Les séniors sont plus souvent tués en agglomération que les moins de 65 ans : 46 % des personnes tuées de 65 ans et plus le sont en agglomération (41 % pour les 65-74 ans et 50 % pour les 75 ans et plus) contre 29 % pour les moins de 65 ans. Cet écart est avant tout lié au mode piéton, surreprésenté (32 %) dans la mortalité des séniors.

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

- les automobilistes séniors tués le sont dans 77 % des cas hors agglomération (autoroutes comprises), contre 83 % pour les moins de 65 ans ;
- a contrario, **les piétons séniors tués le sont neuf fois sur dix en agglomération (pour les 65-74 ans comme pour les 75 ans et plus)**, contre la moitié pour les moins de 65 ans ;
- parmi les cyclistes séniors décédés, 6 sur 10 le sont sur des réseaux hors agglomération (pour les 65-74 ans comme pour les 75 ans et plus) ; c'est légèrement plus que les cyclistes de moins de 65 ans dont la moitié sont tués hors agglomération.

Selon le jour et l'heure

Le dimanche est le jour comptant le moins de séniors tués (10 %), tandis que les jours qui comptent le plus de personnes de moins de 65 ans tuées sont les vendredis (15 %), les samedis (17 %) et les dimanches (16 %).

La proportion de personnes tuées de nuit est plus faible pour les séniors (21 %) que pour les moins de 65 ans (51 %) : 93 % des séniors tués le sont entre 7h et 21h, contre 63 % pour les moins de 65 ans.

Le nombre de séniors tués selon l'heure présente des **pics marqués de 8h à 12h et de 15h à 18h.** Ces pics sont observés aussi bien pour les séniors piétons que pour les séniors automobilistes et quel que soit le réseau routier. Pour les moins de 65 ans, les pics sont moins marqués et sur des périodes différentes : de 7h à 9h et de 16h à 21h.

Les accidents liés au travail

En 2020, 16 900 accidents, soit 38 % des accidents, ont impliqué un usager en trajet domicile-travail ou trajet professionnel. 878 personnes ont été tuées dans ces accidents, soit 35 % de la mortalité routière totale.

Les deux-roues motorisés concentrent 34 % des personnes tuées en trajet domicile-travail et les poids lourds et véhicules utilitaires 47 % en trajet professionnel. Les décès concernent très majoritairement des hommes (92 % en trajet professionnel et 80 % en trajet domicile-travail).

Accidents de trajet domicile-travail	Tués lors d'un trajet domicile-travail	Blessés lors d'un trajet domicile-travail	T/100 B*
10 890	265	7 997	3

* Nombre de tués pour 100 blessés en trajet domicile-travail

Evolution moyenne annuelle **	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués en trajet domicile-travail	- 10,2 %	- 5,2 %
Autres tués	- 22,8 %	- 1,9 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

**Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées en trajet domicile-travail a diminué en moyenne de - 5,2 % par an.

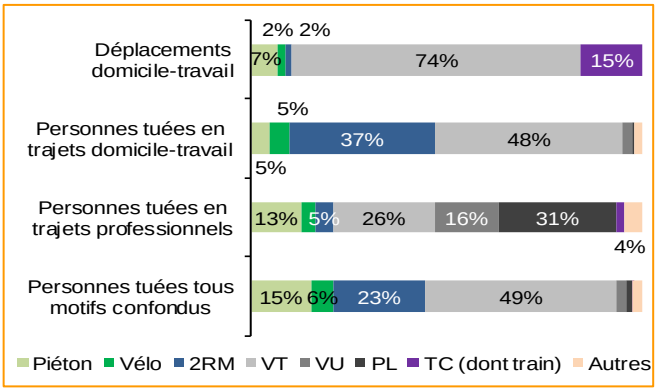
Accidents en trajet professionnel	Tués lors d'un trajet professionnel	Blessés lors d'un trajet professionnel	T/100 B*
7 532	91	3 285	3

* Nombre de tués pour 100 blessés en trajet professionnel

Evolution moyenne annuelle **	2019 à 2020	2010 à 2019
Tués en trajet professionnel	- 18,0 %	- 4,0 %
Autres tués	- 21,8 %	- 2,2 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

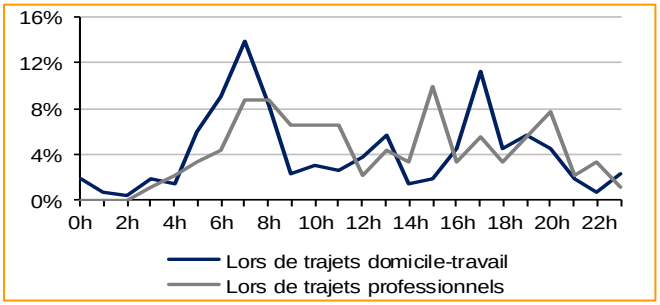
**Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées en trajet professionnel a diminué en moyenne de - 4,0 % par an.

Déplacements domicile-travail et personnes tuées par type de trajet, selon le mode



Sources : Fichiers BAAC et Insee[2]

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



La sécurité routière en France - bilan de l'année 2020 - **ONISR 2021**

En 2020, **356 personnes** ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail (et 878 si l'on compte toutes les victimes dans ces accidents), soit 14 % de la mortalité routière (plus précisément 18 % de la mortalité où le motif de déplacement est renseigné) :

- **Les trois quarts (265) lors d'un trajet domicile-travail** (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail), soit 13 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné ;
- **Un quart (91) lors d'un trajet professionnel** (trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle), soit 5 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné.

Par rapport à 2019, le nombre de personnes tuées en trajet domicile-travail a moins diminué que pour les autres motifs (- 10,2 % contre - 22,8 %).

Concernant les salariés couverts par la CNAMTS[1], en 2019, 283 ont été tués sur un trajet domicile-travail et 57 ont été tués lors d'un trajet professionnel, soit 19 % des décès professionnels avec un risque identifié.

Selon le mode de déplacement

Les **2RM** représentent une part importante de la mortalité dans les trajets domicile-travail : 49 % en agglomération avec 30 personnes tuées et 30 % hors agglomération avec 61 personnes tuées, alors que ce mode n'est utilisé que **dans 2 % des trajets domicile-travail**[2].
Hors agglomération (dont autoroutes), les personnes tuées en trajet domicile-travail le sont principalement en véhicule de tourisme ou véhicule utilitaire dans 62 % des cas (127 personnes tuées).
En agglomération, les piétons et cyclistes sont fortement touchés (10 % et 25 % des personnes tuées).
Bien que les transports en commun (dont le train) représentent 15 % des trajets domicile-travail, aucun usager n'a été tué en 2020 lors de ces trajets.

La moitié des 91 personnes tuées lors d'un trajet professionnel l'a été en **poids lourd** (28 personnes) ou en **véhicule utilitaire** (15 personnes).

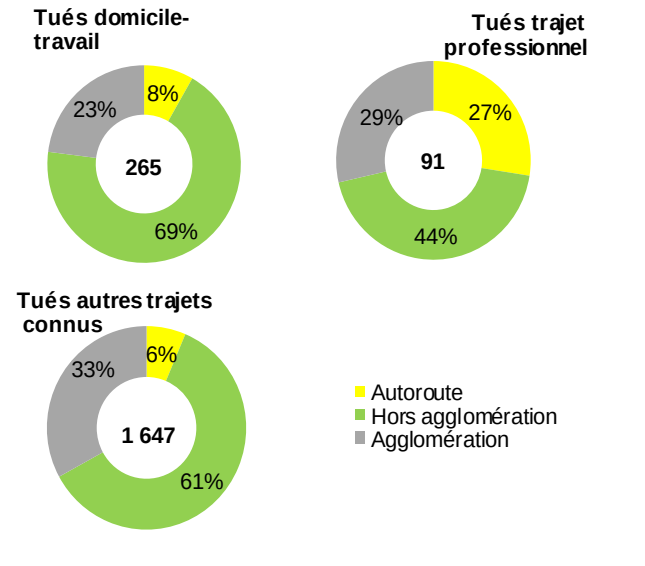
Selon le jour et l'heure

Les décès dans un trajet lié au travail interviennent plus souvent **en jours ouvrés** (90 % pour les trajets domicile-travail, 96 % pour les trajets professionnels).

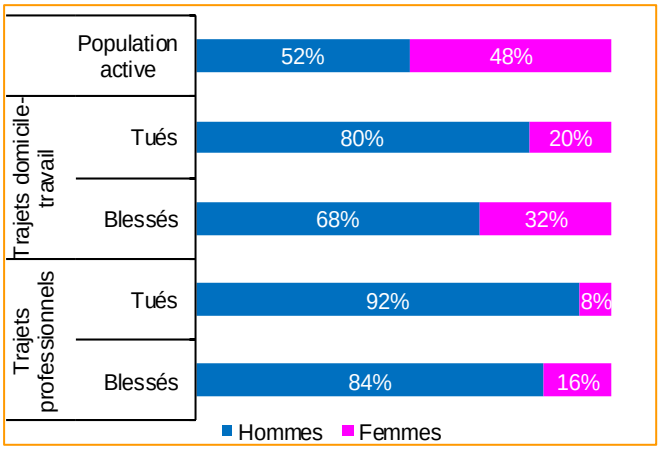
Les personnes tuées lors d'un trajet **domicile-travail** se concentrent sur les **heures de pointe** du matin et du soir. La pointe relative en milieu de journée correspond au retour au domicile lors de la pause méridienne, notamment en ville moyenne[3]. Les décès lors d'une utilisation **professionnelle** ont lieu **tout le long de la journée**.

[1] *Rapport annuel 2019 de l'Assurance maladie Risques professionnels*, CNAMTS. La CNAMTS gère notamment la branche accidents du travail du régime général de la sécurité sociale. Elle couvre les salariés de l'industrie, du commerce et des services.
[2] *Partir de bon matin, à bicyclette*…, Insee Première n° 1629, Insee, janvier 2017.
[3] *Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire,* Collection Le point sur, numéro 14 - CERTU, Mobilités et transports, 2010.

Répartition des décès lors d'un trajet lié au travail et pour les autres motifs de trajet, selon le milieu



Répartition des personnes tuées et blessées lors d'un trajet lié au travail selon le sexe



Sources : Fichiers BAAC et Insee, population active au sens du BIT.



Source : extrait de « L'essentiel du risque routier professionnel » Ministère du travail, Ministère de l'intérieur, Caisse nationale d'assurance maladie, Mutualité sociale agricole, Santé publique France, Umrestte, https://travail-emploi.gouv.fr/actualites/l-actualite-du-ministere/article/risque-routier-professionnel-des-chiffres-cles-pour-sensibiliser-a-la-premiere, Edition 2020

Selon le milieu routier

La part des décès en agglomération est plus faible lors des trajets domicile-travail que lors des autres types de trajets. La part des décès **sur autoroute est beaucoup plus élevée lors des trajets professionnels** (27 %) que lors des autres types de trajets (6 %). Parmi les 25 personnes tuées sur autoroute lors d'un trajet professionnel, 12 circulaient en poids lourd.

Selon l'âge et le sexe

Lors des trajets domicile-travail, les **15-24 ans représentent 21 % des tués** alors que leur part dans la population active est de 10 %. Lors des trajets professionnels, la moitié des personnes tuées (48 sur 91) a 45 ans ou plus, alors que cette classe d'âge représente 43 % de la population active.

Les personnes tuées sont **majoritairement des hommes**. Ils représentent 92 % des tués lors d'un trajet professionnel et 80 % des tués lors d'un trajet domicile-travail, alors qu'ils ne représentent que les trois quarts des emplois des secteurs transports et entreposage (qui intègrent de nombreux conducteurs professionnels) et 52 % de la population active.

Alcool

L'alcool semble **moins présent** dans les accidents liés au travail que dans l'ensemble des accidents. La part des conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l parmi ceux dont le taux est connu est de 3 % pour les trajets domicile-travail et de 1 % pour les trajets professionnels, alors qu'elle est de 7 % pour l'ensemble des conducteurs. Il est toutefois possible que le trajet retour du travail, s'il n'est pas direct, ne soit plus enregistré comme un trajet domicile-travail, sous-estimant alors le facteur alcool.

La mobilité en temps de pandémie[1]

Le rôle structurant des déplacements liés au travail a été remis en cause par le recours massif au télétravail imposé par la situation sanitaire. Avant la crise sanitaire, moins de 7 % des actifs pratiquaient le télétravail. Durant le premier confinement, environ 30 % des actifs sont déclarés en télétravail à temps complet – les proportions variant de 10 % à 60 % selon les secteurs d'activité.

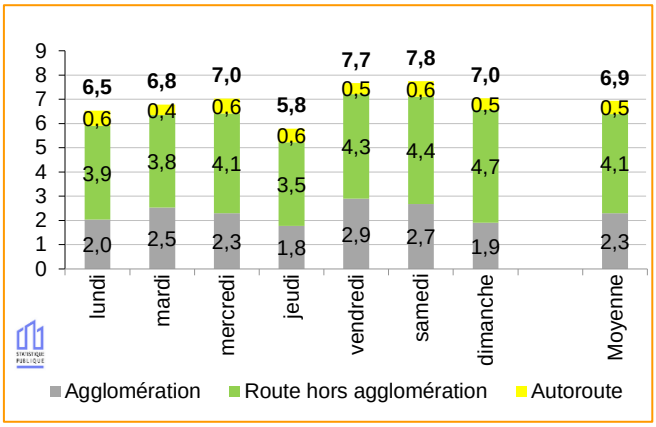
A terme, le recours au télétravail laisse imaginer une baisse progressive du nombre de déplacements domicile-travail réalisés principalement en véhicule de tourisme. Néanmoins, le plus large choix offert aux salariés par le télétravail quant à la localisation de leur habitat peut conduire à un accroissement des distances domicile-travail.

[1] *Mobilités et Covid-19 : quels impacts sur les comportements et les politiques de transport ? – France Stratégie, septembre 2020*

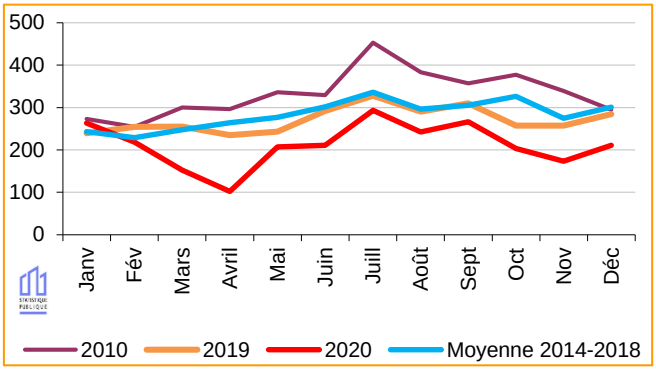
Périodes de forte accidentalité

La moitié des personnes tuées le sont les vendredis, samedis, dimanches, jours de fête et veilles de fête.

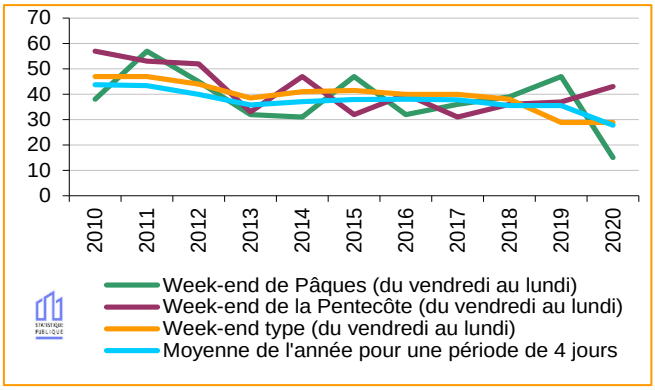
Nombre moyen de personnes tuées selon le jour de la semaine et le milieu routier



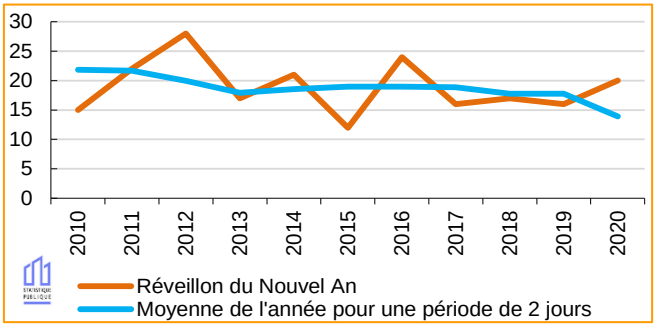
Nombre de personnes tuées selon le mois



Evolution du nombre de personnes tuées lors des week-ends de Pâques et Pentecôte



Nombre de personnes tuées lors du réveillon du Nouvel An (31 décembre et 1er janvier)



Mortalité au jour le jour

En moyenne, **6,9 personnes ont été tuées chaque jour en 2020** contre 8,9 en 2019, du fait des restrictions de déplacement liées à la gestion de la pandémie. Ce bilan varie selon le jour de la semaine avec une moyenne plus basse du lundi au jeudi (6,5 personnes tuées) que du vendredi au dimanche (7,5 personnes tuées), quand les déplacements sont plus centrés vers les loisirs.

En moyenne, chaque semaine, 48 usagers sont tués. La variabilité hebdomadaire est cependant forte : de 15 (semaine du 16 mars 2020) à 75 décès (semaine du 27 juillet 2020).

En 2020, la mortalité mensuelle moyenne est de 212 décès. Elle varie de 102 personnes tuées en avril à 293 en juillet. L'effet des périodes de confinement se traduit par des faibles mois de mortalité en mars-avril et octobre-novembre. Néanmoins l'habituel pic en juillet reste présent en 2020.

Les longs week-ends

20 personnes sont décédées sur les routes les 31 décembre 2019 et 1er janvier 2020. Sur les dernières années, la mortalité pour ces deux jours était très proche d'une période quelconque de deux jours, mais cette année on constate une surmortalité.

Le week-end de la Pentecôte connait également une surmortalité en 2020 par rapport aux années précédentes et par rapport à un week-end type de 4 jours.

Le week-end de Pâques connaît logiquement une mortalité en forte baisse en 2020 (1er confinement).

Les jours concentrant la plus forte mortalité en 2020

Deux jours concentrent chacun **18 décès ou plus** :
- le samedi 15 février : 19 personnes tuées ;
- le mardi 14 juillet : 18 personnes tuées.

À l'inverse, les 19 mars, 21 mars et 1er avril (période 1er confinement COVID) ont un bilan à zéro tué.

Les samedis-dimanches les plus mortels sont :
- les 15-16 février : 29 personnes tuées ;
- les 4-5 juillet : 26 personnes tuées .

Les vendredis-samedis-dimanches les plus mortels sont :
- les 14-15-16 février : 40 personnes tuées ;
- les 3-4-5 juillet : 37 personnes tuées ;
- les 31 juillet-1er août-2 août : 37 personnes tuées.

Accidents les plus graves en 2020

Sur les 2 403 accidents mortels survenus en 2020 :
- 1 compte 5 personnes tuées ;
- 4 (0,2 %) comptent 4 personnes tuées ;
- 11 (0,5 %) comptent 3 personnes tuées ;
- 100 (4,2 %) comptent 2 personnes tuées ;
- 2 287 (95 %) comptent 1 personne tuée

Conditions météorologiques

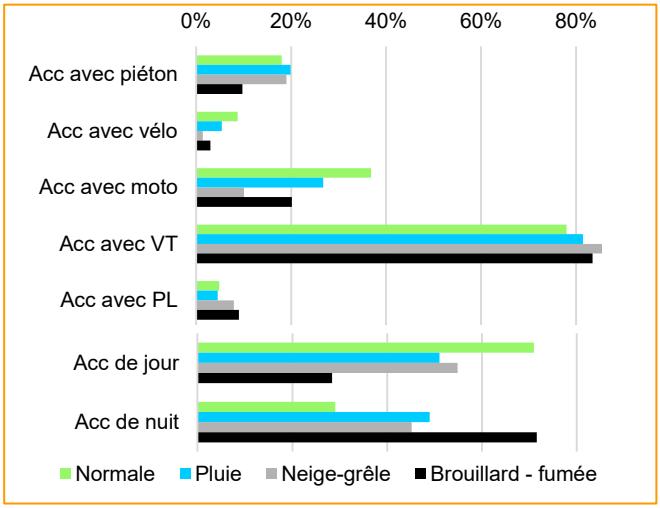
80 % des accidents ont lieu par conditions atmosphériques normales.
Les motards et cyclistes sortent moins lors d'intempéries, conscients du risque.

La visibilité : elle est réduite par temps de pluie, et encore plus par temps de brouillard.
L'adhérence de la chaussée : la distance de freinage est plus élevée sur chaussée mouillée.

Personnes tuées et blessées selon les conditions atmosphériques (moyennes annuelles 2015-2019)

	Tués		Blessés		T/100 B
	Nb	%	Nb	%	
Normale	2 614	77%	57 164	80%	5
Pluie légère	314	9%	7739	11%	4
Pluie forte	83	2%	1 663	2%	5
Neige - grêle	22	11%	346	7%	6
Brouillard - fumée	60		591		10
Vent fort - tempête	19		189		10
Temps éblouissant	83		1 025		8
Temps couvert	147		2327		6
Autre	34		398		9
Total	**3 376**	**100%**	**71 441**	**100%**	**5**

Parts de typologies d'accidents selon certaines conditions météorologiques (2015-2019)



Exemple de lecture : Par météo normale, les accidents avec moto constituent 37 % des accidents. Par temps de neige, les accidents motos constituent 10 % des accidents.

Personnes tuées selon la météo, la luminosité, et le type de routes (moyennes annuelles 2015-2019)

	Jour			Nuit		
	Auto-route	Hors Agglo	En Agglo	Auto-route	Hors Agglo	En Agglo
Normale	109	982	493	113	601	316
Pluie légère	5	97	32	16	114	50
Pluie forte	2	31	8	4	25	14
Neige - grêle	3	7	1	1	8	2
Brouillard - fumée	2	11	2	2	35	8
Vent fort - tempête	1	8	2	1	5	1
Temps éblouissant	3	47	26	0	4	2
Temps couvert	5	54	20	7	44	17
Autre	1	7	3	2	15	6
Ensemble	**130**	**1 244**	**586**	**146**	**851**	**417**

Cette page présente l'accidentalité moyenne sur les cinq années 2015 à 2019. Cela permet de lisser des effets météos spécifiques et de ne pas introduire de biais lié aux restrictions de déplacement en 2020.

Un accident sur cinq a lieu sous des conditions météorologiques dégradées, dont la moitié par temps de pluie. Les accidents par temps de **neige, grêle ou brouillard** restent **marginaux,** mais ont une **gravité plus élevée.**

Les intempéries impactent l'accidentalité par la combinaison d'une mobilité différente (moindre pour certains modes) et d'une augmentation du risque lié à la baisse de la visibilité et de l'adhérence.

La pluie

La pluie est relevée lors de 13 % des accidents.

Pour les **motards et les cyclistes, l'impact de la météo est visible**, en lien avec une moindre mobilité : 37 % des accidents par météo normale impliquent une moto, contre 27 % par temps de pluie. De même, par météo normale, 9 % des accidents impliquent un vélo contre 5 % par temps de pluie.

Par temps de pluie, la part des accidents de nuit est plus élevée que d'habitude : par météo normale, 29 % des accidents ont lieu la nuit, mais par temps de pluie, **la moitié des accidents a lieu la nuit**.

Le brouillard

Les **accidents par temps de brouillard** sont **2 fois plus graves que par météo normale** (10,1 tués pour 100 blessés contre 4,6 par météo normale). Cela est dû en partie au fait que les accidents par temps de brouillard ont lieu hors agglomération, où la gravité est plus importante, (59 % des accidents) plus fréquemment que par météo normale (25 % des accidents).

Par temps de **brouillard**, les accidents sont plus souvent **sans piéton** et les accidents à 3 véhicules ou plus sont légèrement plus fréquents, tout en restant rares (9 %). **Les accidents avec vélo ou moto sont moins fréquents.** A noter que, sur autoroute, **les PL** sont impliqués dans 16 % des accidents toutes météos confondus et **25 % par temps de brouillard, vent fort ou tempête**.

Les **18-34 ans** représentent **44 % des tués** par temps de brouillard, contre 33 % en météo normale.

Intempéries et déplacements[1]

Le nombre de déplacements quotidiens est peu influencé par la météo, excepté par conditions extrêmes (pluies très fortes, neige, grand froid). Les déplacements à vélo ou moto baissent par temps de pluie, mais sont surtout sensibles au vent fort. Par temps de pluie, les déplacements d'accompagnement augmentent, ceux à vélo diminuent.

[1] Christian B. et *al, How the weather can influence your data collection ?,* European Transport Conference, 2016. Marchal A. *Etude de la fréquentation vélo selon différents facteurs,* Villes cyclables, 2017. Rabaud M. *Parlons de la pluie et du beau temps,* 2020, JTD Cerema.

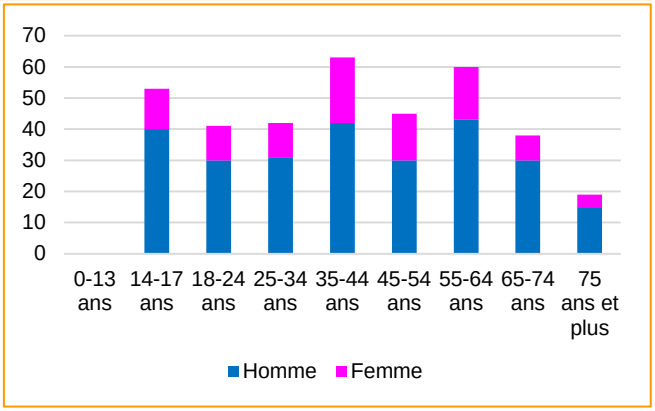
Éclairages spécifiques

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

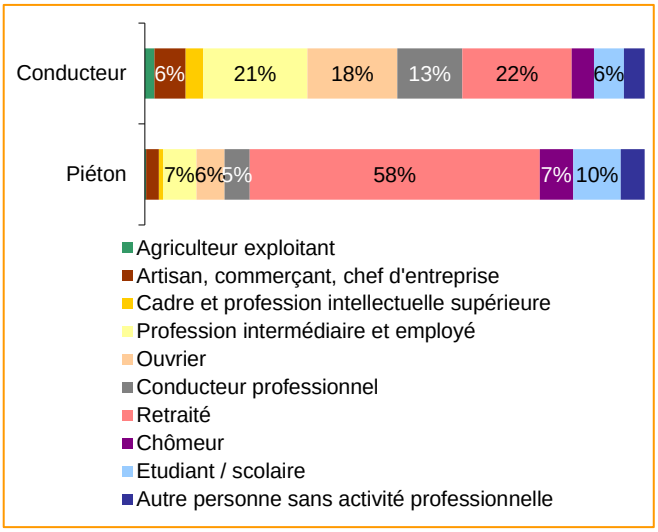
	Accidents corporels	Tués	Blessés
France métropolitaine			
Gendarmerie	14 448	1 805	18 352
Police*	30 673	736	37 484
- dont PP	10 000	98	11 334
- dont CRS	3 863	68	5 217
- dont SP	16 810	570	20 933
Total	**45 121**	**2 541**	**55 836**
DOM			
Gendarmerie	683	125	855
Police	1 437	40	1 848
Total	**2 120**	**165**	**2 703**
Autres OM**			
Gendarmerie	*287*	*69*	*423*
Police	*216*	*5*	*286*
Total	***503***	***74***	***709***

* La police nationale est composée de :
PP : Préfecture de police de Paris (départements 75, 92, 93, 94). Depuis le 01/01/18, la PP est également compétente sur les aéroports de Roissy/le Bourget et Orly, auparavant de compétence PAF.
CRS : Compagnies républicaines de sécurité (voies rapides urbaines).
SP : Sécurité publique (grandes agglomérations).
** Données non labellisées.

Répartition des conducteurs de voiturettes impliqués dans les accidents corporels en fonction de leur âge et de leur sexe



Répartition des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels selon la CSP



Les forces de l'ordre

En 2020 en France métropolitaine, la gendarmerie a enregistré 14 448 accidents corporels dont 1 700 mortels, la police 30 673 accidents dont 703 mortels. 68 % des accidents sont enregistrés en zone police, mais 71 % des personnes tuées le sont en zone gendarmerie.

Accidents avec un animal

11 personnes ont été tuées en 2020 dans un accident impliquant un animal soit 2 fois moins qu'en 2019 (23 tués). Dans 9 cas, il s'agit d'un animal sauvage.

Les voiturettes

En 2020, 374 accidents ont impliqué une voiturette faisant 484 blessés et 19 tués (14 conducteurs, 3 conductrices et 1 passagère de voiturette ; 1 piéton).

Si 73 % des accidents corporels impliquant une voiturette ont lieu en agglomération, les deux tiers des personnes tuées (63 %) le sont hors agglomération.

En 2020, la moitié des usagers de voiturettes décédés le sont dans un accident à deux véhicules. Les accidents sans tiers représentent 37 % des accidents mortels impliquant une voiturette.

Parmi les conducteurs de voiturette impliqués dans un accident corporel, un quart ont entre 14 et 24 ans, 17 % entre 35 et 44 ans et 17 % entre 55 et 64 ans. 72 % de ces conducteurs sont des hommes.

Dans les accidents corporels, 12 % des conducteurs de voiturette sont alcoolisés contre 8 % pour les conducteurs de véhicule de tourisme.

Catégories socioprofessionnelles[1]

La **moitié des piétons tués** sont **des retraités**. La répartition par CSP des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est plus équilibrée avec 3 catégories autour de 20 % : les retraités, les professions intermédiaires et employés, les ouvriers.

Quelle que soit la CSP, la grande majorité (de 63 % à 95 %) des piétons ou des conducteurs impliqués dans les accidents mortels **sont des hommes**, sauf pour les piétons retraités (47 % de femmes).

Les modes de déplacement des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels présentent des spécificités pour certaines CSP : 58 % des conducteurs professionnels impliqués conduisent un poids lourd, la part des piétons représente 25 % des retraités et la part de cyclistes est plus élevée pour les retraités (12 %) et les cadres/professions intellectuelles supérieures (11 %).

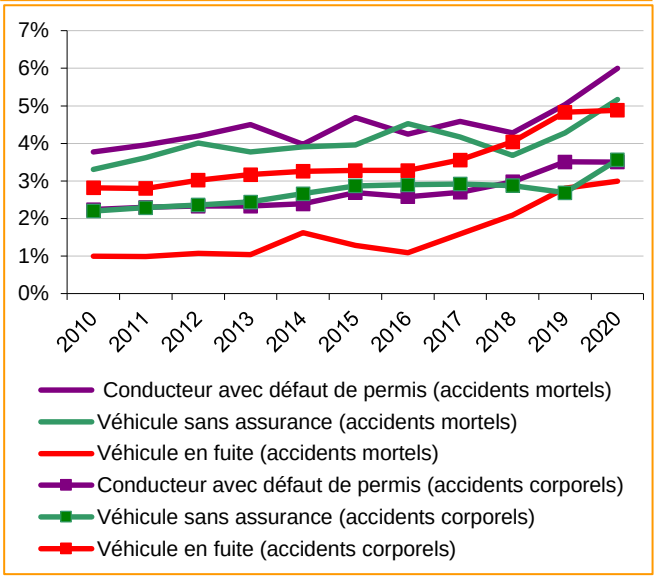
Dans les accidents mortels, parmi les conducteurs dont la CSP et l'alcoolémie sont connues, **49 % des chômeurs et 46 % des personnes sans activité professionnelle sont alcoolisés (**18 **%** pour l'ensemble des conducteurs).

[1] La CSP est connue pour 82 % des conducteurs et 80 % des piétons impliqués dans les accidents mortels.

Statut du permis pour les conducteurs impliqués dans les accidents corporels

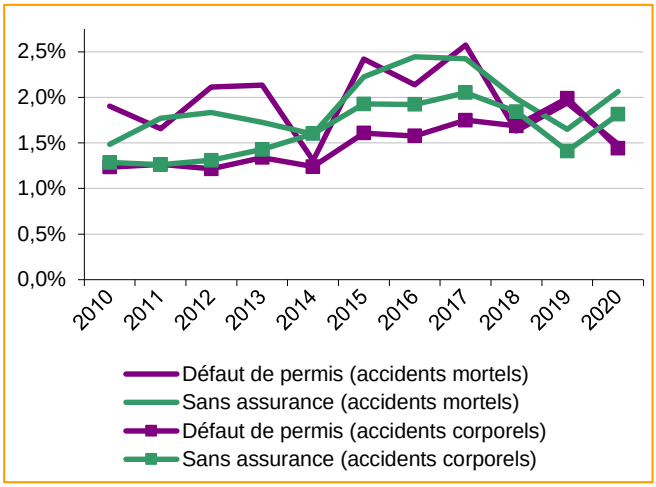
	Permis valide	Permis invalide et suspendu	Défaut de permis	Total
Motocyclette	9 245	131	493	9 869
Voiture de tourisme	40 004	534	688	41 226
Véhicule utilitaire	4 546	64	79	4 689
Poids lourd	2 015	18	7	2 040
Transport en commun	566	2	1	569
Autre véhicule	206	9	29	244
Total	**56 582**	**758**	**1 297**	**58 637**

Défaut de permis, véhicule sans assurance, véhicule en fuite : évolution des infractions relevées lors des accidents corporels et mortels



Exemple de lecture pour l'année 2020 :
- Dans les accidents mortels, 6 % des conducteurs ont un défaut de permis. Cette proportion est de 3,5 % dans l'ensemble des accidents.
- Dans les accidents mortels, 5,2 % des véhicules sont sans assurance. Cette part est de 3,6 % dans l'ensemble des accidents.
- Dans les accidents mortels, 3 % des véhicules sont en fuite. Cette part est de 4,9 % dans l'ensemble des accidents.

Évolution de la part des conducteurs sans permis ou sans assurance, présumés non responsables



Conduite sans permis

En 2020, 6 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel et 3,5 % de ceux impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis valide. Ces proportions ont augmenté respectivement de 2,2 points et 1,3 point depuis 2010. **220 personnes ont été tuées** dans un accident avec un conducteur sans permis valide, soit 9 % de l'ensemble des personnes tuées.

La part de conducteurs sans permis parmi les conducteurs impliqués dans les accidents mortels **est plus élevée pour les jeunes** : elle est de 12 % pour les 18-24 ans, de 9 % pour les 25-34 ans, de 5 % pour les 35-44 ans, et entre 0 % et 3 % au-delà de 44 ans.

66 % des conducteurs sans permis valide impliqués dans un accident mortel conduisent un véhicule de tourisme et 26 % une motocyclette.

Dans les accidents mortels, la moitié des conducteurs sans permis sont **positifs à l'alcool**[1]. Dans les accidents corporels, ils représentent un conducteur sur trois.

1,4 % des conducteurs présumés non responsables des accidents corporels sont sans permis valide. En 2019, cette part était de 2 % et a conduit à estimer à 770 000 personnes le nombre de conducteurs sans permis en France (pour un nombre de permis valides de l'ordre de 38 millions).

Véhicules sans assurance

Dans 7 % des accidents mortels et 6 % des accidents corporels, un des véhicules n'est pas assuré. **179 personnes ont été tuées** dans ces accidents. Les trois quarts de ces usagers tués se trouvaient dans le véhicule sans assurance (92 % des tués en 2 roues motorisées et 67 % en véhicules de tourisme).

La proportion de véhicules sans assurance parmi l'ensemble des véhicules motorisés impliqués dans les accidents s'élève à 4 %. Ce ratio est de **9 % pour les cyclomoteurs**, 5 % pour les motocyclettes et de 3 % pour les véhicules de tourisme.

1,8 % des conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels conduisent un véhicule sans assurance. En 2019, cette part était de 1,4 % et a conduit à estimer le nombre de conducteurs de véhicules non assurés à près de 545 000.

Délit de fuite

Un conducteur ou un véhicule est en fuite dans 4 % des accidents mortels et 8 % des accidents corporels. Ces proportions sont en hausse par rapport à 2010 (respectivement de +2,7 points et +3,4 points). **104 personnes ont été tuées en 2020 dans un accident avec délit de fuite,** 137 en 2019.

La part des accidents avec délit de fuite est plus élevée la nuit (11 %) que le jour (7 %).

[1] Parmi les conducteurs dont l'alcoolémie est connue.


PRO LASER III
INFRARED LIDAR SYSTEM



Facteurs comportementaux

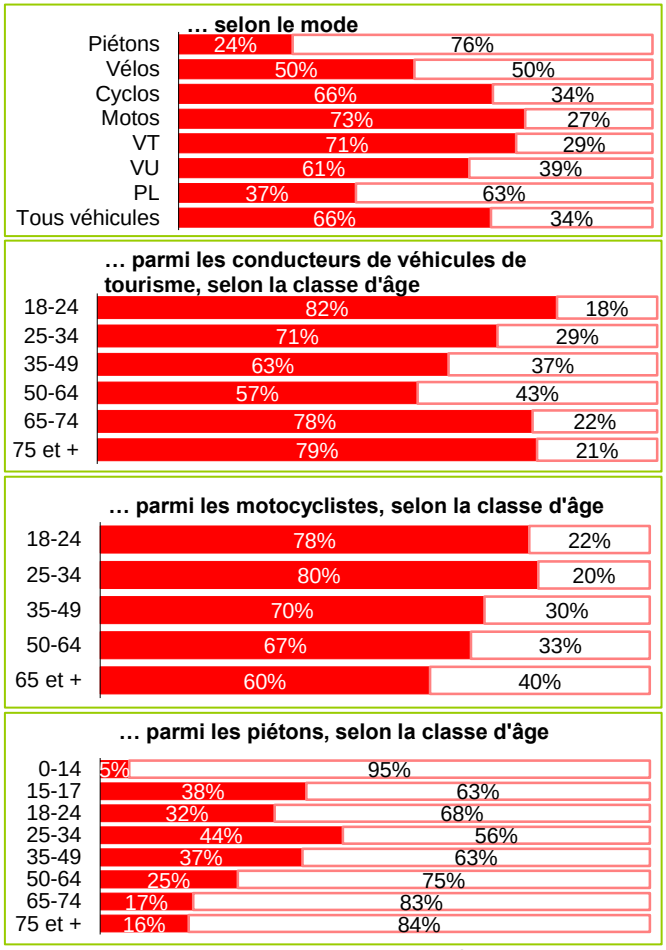
La responsabilité présumée	104
La vitesse	106
Le non-respect des règles de circulation	108
L'alcool	110
Les stupéfiants	112
La santé	114
Le défaut d'attention	116
La ceinture de sécurité	117
L'équipement du cycliste	118
L'équipement en deux-roues motorisé	119
Les comportements déclarés des conducteurs	120
Les infractions	122
Le permis à points	124
Les condamnations	126

La responsabilité présumée

En 2020, parmi les 2 541 personnes décédées sur la route, 1 530 étaient responsables de leur accident. 40 % des personnes tuées, soit 1 011 personnes, l'ont été par la faute d'un autre usager impliqué dans l'accident.

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée lors de l'enquête réalisée par les forces de l'ordre et mentionnée dans les fiches BAAC.

Part des conducteurs et piétons présumés responsables dans les accidents mortels…



Lecture : Parmi les conducteurs de VT impliqués dans un accident mortel en 2020, 71 % sont présumés responsables

Victimes tuées et présumés responsables (PR)

	Total	Hommes	Femmes	% Hommes
Tués	2 541	1 991	550	78%
Total PR	2 456	2 047	409	83%
PR morts	1 530	1 310	220	86%
PR vivants	926	737	189	80%
Victimes tuées …	1 011	681	330	67%
par un PR vivant…	886	591	295	67%
Homme	715	485	230	68%
Femme	171	106	65	62%
par un PR mort…	86	54	32	63%
Homme	74	47	27	64%
Femme	12	7	5	58%
dans un accident sans PR	39	36	3	92%

Lecture : 230 femmes sont tuées par un présumé responsable homme vivant.

Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués : les piétons dans 24 % de leurs accidents mortels (stable par rapport à 2018) et les cyclistes dans 43 %. En revanche les usagers de VT, de VU, de cyclomoteurs et de motocyclettes restent très souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués (respectivement 71 %, 61 %, 66 % et 73 %). Les conducteurs de poids lourds restent les moins présumés responsables des accidents mortels avec 37 %.

Automobilistes

La tranche d'âge 35-64 ans des conducteurs de véhicule de tourisme est associée à la proportion la plus faible de responsabilité présumée (63 % pour les 35-49 ans et 57 % pour les 50-64). Les conducteurs des tranches d'âge extrêmes 18-24 ans et 65 ans et plus sont nettement plus souvent présumés responsables, avec des taux dépassant 78 %. Les 25-34 ans confirment leur niveau élevé de responsabilité avec 71 %.

Motocyclistes

La responsabilité présumée des conducteurs de motocyclettes dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués varie moins avec l'âge que chez les automobilistes. Elle décroît de l'ordre de 18 points entre les classes d'âge les plus jeunes (18-24 et 25-34 ans) et les plus âgées (35 ans et au-delà). La tranche des 65 ans et plus n'est pas suffisamment représentée (25 motards responsables sur un total de 35) pour que cette part de motards responsables puisse donner lieu à analyse.

Piétons

Dans les accidents corporels, la responsabilité présumée du piéton est présente dans 19 % des accidents. La part de responsabilité des piétons dans les accidents mortels représente globalement 30 %. Les séniors sont peu responsables d'accidents mortels (entre 5 % et 17 %). Par contre, ils sont responsables dans presque la moitié des accidents chez les piétons âgés de 25 à 64 ans.

Les femmes sont souvent victimes

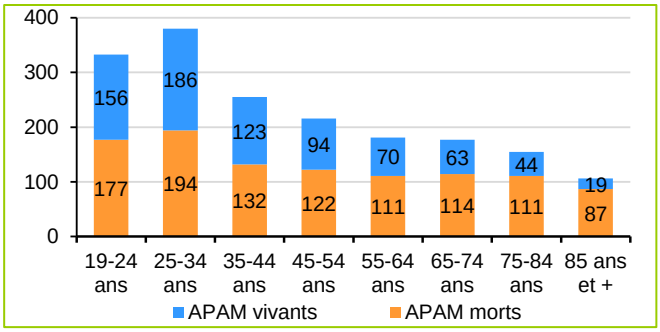
En 2020, parmi les 550 femmes décédées dans un accident de la route, 220 étaient elles-mêmes responsables de l'accident, soit 40 %. Les 1 310 hommes tués responsables représentent quant à eux 66 % des hommes décédés.

886 victimes non responsables sont tuées par un présumé responsable vivant, soit 35 %.

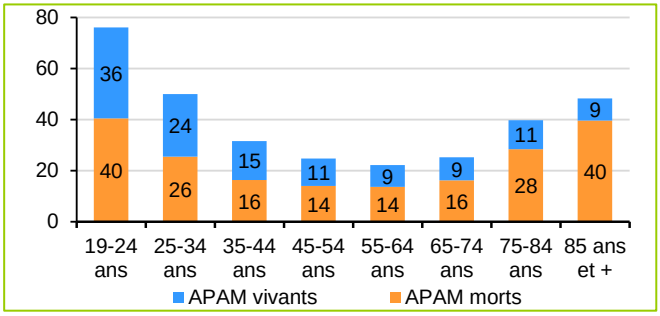
Les femmes représentent 17 % des présumées responsables alors qu'elles représentent 33 % des victimes tuées par un présumé responsable.

Plus de la moitié des APAM décèdent (61 %), mais un peu plus d'un quart (26 %) est indemne après l'accident.

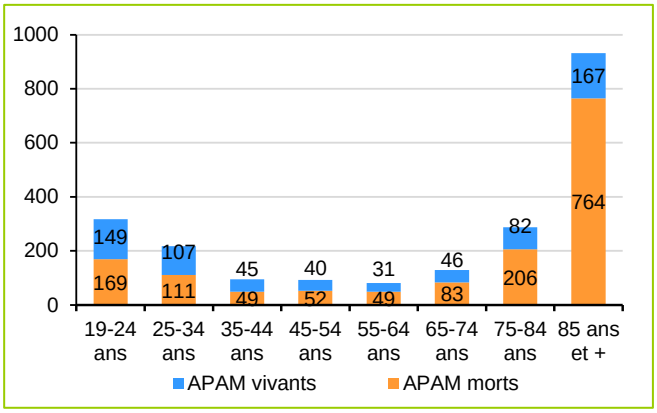
Nombre d'APAM conducteurs de VT



Nombre d'APAM conducteurs de VT rapporté à la population



Nombre d'APAM conducteurs de VT, par milliards d'heures passées en voiture (source EMP 2019)



Auteurs présumés d'accidents mortels (APAM)[1]

84 % des **auteurs présumés** sont des hommes, 36 % sont âgés de 18 à 31 ans, 94 % sont de nationalité française. 79 % habitent le département de l'accident, 60 % circulent sur une route départementale, 63% conduisent un véhicule de tourisme, 57 % se déplacent pour leurs loisirs.

Les APAM automobilistes

Les trois graphes ci-contre présentent le nombre de conducteurs de véhicule de tourisme auteurs présumés d'accidents mortels selon leur âge et s'ils ont survécu à l'accident ou non.

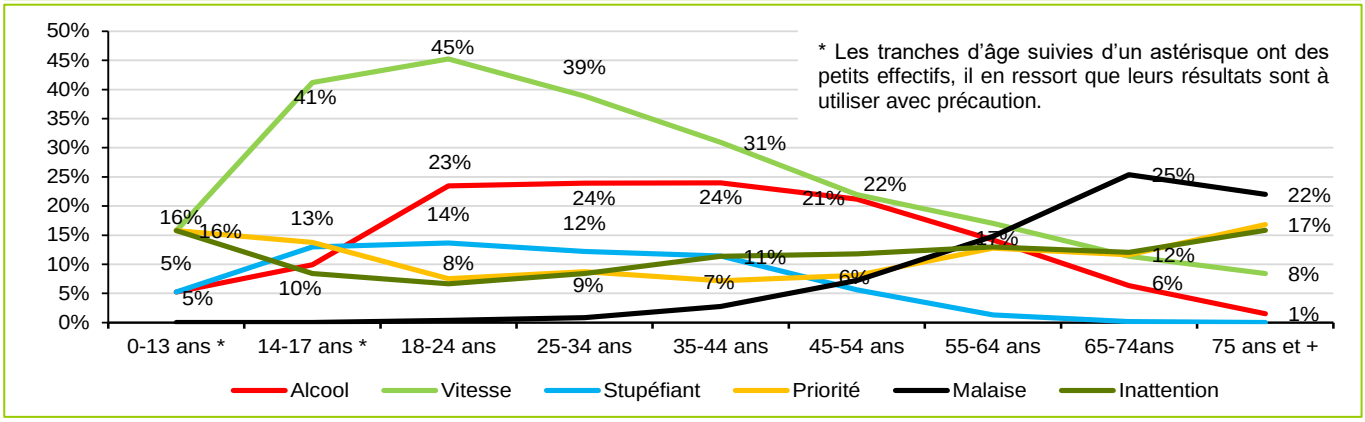
Le premier graphe montre que la part des APAM qui décède augmente avec l'âge, alors même que le nombre d'APAM d'une classe d'âge diminue dans l'absolu, avec des conduites de moins en moins à risque. Les 25-34 ans présentent le nombre d'APAM le plus important, les 85 ans et plus, le plus faible.

Le nombre d'APAM qui décède rapporté à la population de chaque classe d'âge est similaire entre les 19-24 ans et les 85 ans et plus d'une part, entre les 25-34 ans et les 75-84 ans d'autre part. Mais le taux de survivants est beaucoup plus élevé pour les moins de 35 ans.

Enfin, rapporté au temps de conduite calculé à partir de l'Enquête Mobilité des Personnes 2019 de l'INSEE, seules les personnes âgées de 85 ans ou plus sont plus à risque que les jeunes de 19-24 ans, et le taux de survivants des moins de 35 ans est encore plus important que celui des 75-84 ans.

En cas d'accident mortel, les forces de l'ordre peuvent renseigner, sur la base de leurs premières constatations, des informations concernant l'auteur présumé de l'accident mortel et jusqu'à 3 causes possibles (parmi 16 rubriques). Le graphe ci-dessous est établi, excepté pour les plus jeunes (moins de 18 ans), sur un effectif d'au moins 700 APAM par classe d'âge.

Auteurs présumés d'accidents mortels : causes principales d'accidents mortels (en causes multiples) selon l'âge des auteurs présumés responsables sur les 3 ans 2018-2020 en France métropolitaine



[1] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points – Bilan statistique de l'année 2020* ONISR, 2021.

La vitesse

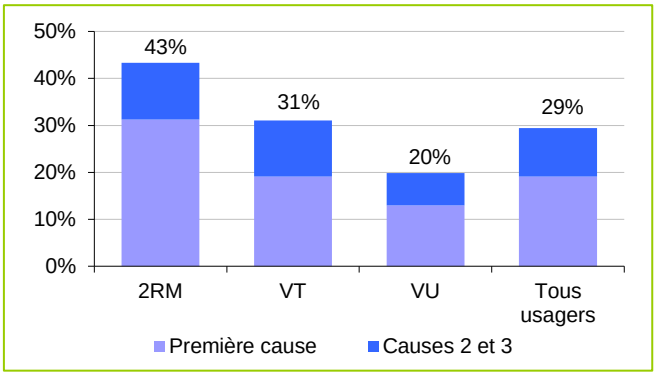
Les sanctions pour dépassement de la VMA

Dépassement de la VMA	Perte de points	Amende
Moins de 20 km/h, VMA > à 50 km/h	1	68 €, ou 45 € si payée dans les 3 jours
Moins de 20 km/h, VMA ≤ à 50 km/h	1	135 €, ou 90 € si payée dans les 3 jours
De 20 à 29 km/h	2	
De 30 à 39 km/h	3	135 €, ou 90 € si payée dans les 3 jours
De 40 à 49 km/h	4	
Plus de 50 km/h	6*	jusqu'à 1500 € et 3 ans de suspension
Récidive	6*	3750 €, peine de prison et 3 ans de suspension

* Rétention du permis et convocation devant le tribunal.

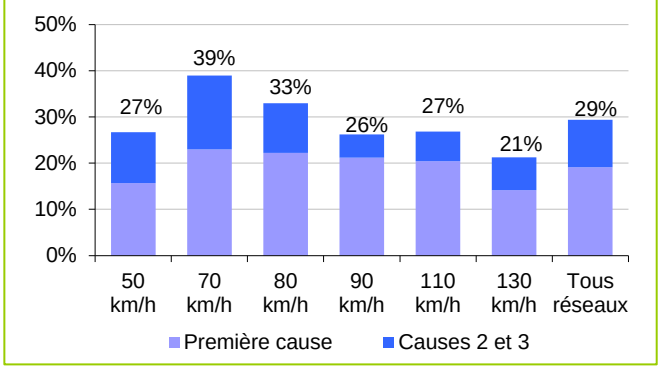
Le 23 décembre 2019 a été promulguée la **loi d'orientation des mobilités (LOM)**, qui introduit la possibilité du retour aux **90 km/h sur les routes bidirectionnelles hors agglomération** « pour les sections de routes hors agglomération relevant de [la] compétence [du] président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale et ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation.»

Part du facteur vitesse selon la catégorie du véhicule dans les accidents mortels (APAM 2020)



* APAM : Auteurs présumés d'accidents mortels.

Part du facteur vitesse selon la vitesse limite autorisée dans les accidents mortels (APAM 2020)



* 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. Cette dernière valeur a été abaissée à 80 km/h le 1er juillet 2018[2], excepté sur les sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation. Depuis décembre 2019, les conseils départementaux ont la possibilité de relever cette VMA sur certains tronçons (cf. encadré). Pour les conducteurs novices ou en cas de précipitations, les limites sont abaissées à 110 km/h sur autoroute, 100 km/h sur route à chaussées séparées et 80 km/h sur les sections de routes autorisées de nouveau à 90 km/h. L'autorité de police (préfet, président du conseil départemental ou maire) peut abaisser la VMA pour raison de sécurité, ou la porter à 70 km/h en agglomération sous certaines conditions. L'article L2213-1-1 du code général des collectivités territoriales autorise le maire à fixer, pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique, une VMA inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

La vitesse dans les accidents

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation du véhicule, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. La plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

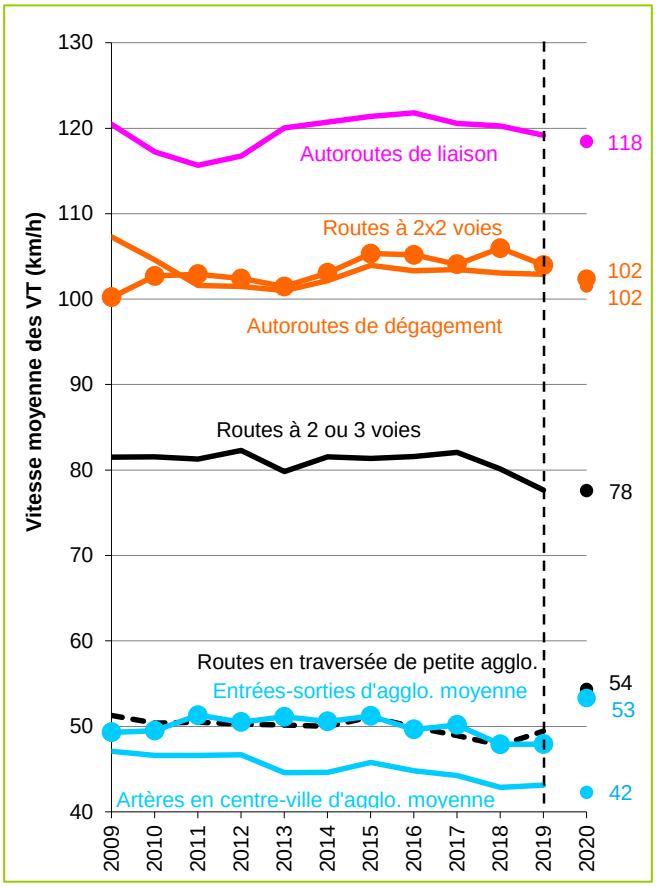
Les accidents mortels

Selon les informations relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels renseignées par les forces de l'ordre[3], une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2020 dans 29 % des accidents (causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (43 %).

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h (39 % des causes multiples). Il est moins présent sur les autoroutes limitées à 130 km/h (21 %).

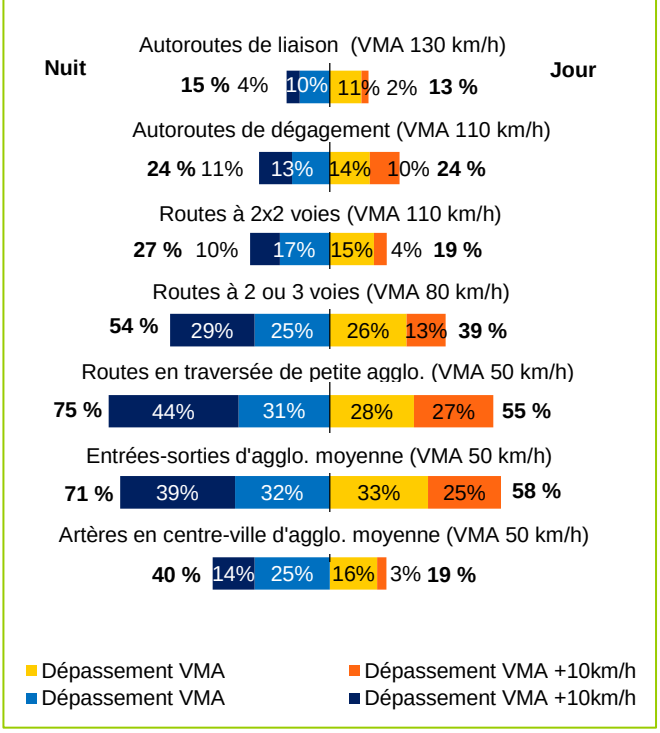
[1] Code de la route, articles R413-1 à R413-19.
[2] Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.
[3] Fiche « La responsabilité présumée » et *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan 2020,* ONISR, 2021.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme (VT), par réseau



Source : Observatoire des vitesses 2020, ONISR 2021.

Taux de dépassement de la VMA et de la VMA + 10 km/h par les VT, de jour et de nuit



Source : Observatoire des vitesses 2020, ONISR 2021.

Vitesses moyennes pratiquées

Les observations des vitesses pratiquées en 2020[1] ont été perturbées d'une part par la pandémie de Covid-19 qui a impacté le calendrier et d'autre part par le changement de méthodologie opéré. Le recueil des vitesses est désormais automatisé et permet donc d'avoir des données plus exhaustives mais sur un nombre de points moins important.

La moyenne des vitesses pratiquées a été réévaluée à la hausse sur certains réseaux en agglomération. Pour deux de ces réseaux, le taux de dépassement de la VMA est supérieur à 55 % pour les VT de jour. La moyenne des vitesses baisse sur les autres réseaux, excepté sur les routes limitées à 80 ou 90 km/h, où la moyenne des vitesses est remontée de 0,5 km/h après une baisse de -2,5 km/h entre 2017 et 2019.

Mis à part sur les autoroutes de liaison limitées à 130 km/h, la moyenne des vitesses est plus haute de nuit sur l'ensemble des réseaux. On observe notamment une part beaucoup plus importante d'excès de vitesse par rapport aux périodes de jour.

VMA, vitesses pratiquées et accidentalité

Selon différentes expériences internationales rapportées par l'OCDE[2], une baisse de 10 km/h de la VMA induit généralement une baisse des vitesses pratiquées de 2 à 5 km/h, selon les actions de communication et de contrôle. En France, l'abaissement de la VMA de 90 à 80 km/h le 1er juillet 2018 a engendré une baisse moyenne de - 3,5 km/h pour les VT, et - 1,8 km/h pour les PL[3].

Les travaux des chercheurs Nilsson et Elvik ont produit des modèles estimant la variation relative du nombre d'accidents ou de victimes observé sur un réseau donné en fonction de la variation de la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules, si tous les autres facteurs ne varient pas. Sur la base d'une analyse détaillée de 115 études internationales, Elvik[4] a conclu que pour une diminution de la vitesse moyenne de 1 %, la baisse de la mortalité serait de 4,6 % sur les routes hors agglomération et les autoroutes, et de 3 % en agglomération.

En France, la mise en œuvre du contrôle automatisé a permis de baisser de 92 km/h (2002) à 85 km/h (2005) les vitesses moyennes pratiquées par les VT sur les routes limitées à 90 km/h, Sur la même période, la mortalité sur les routes bidirectionnelles hors agglomération a baissé de - 37 %.

[1] Observatoire des vitesses de l'ONISR. Résultats consultables sur : https://www.onisr.securite-routiere.interieur.gouv.fr/contenus/etudes-et-recherches/comportements-en-circulation/observations/observatoire-des-vitesses

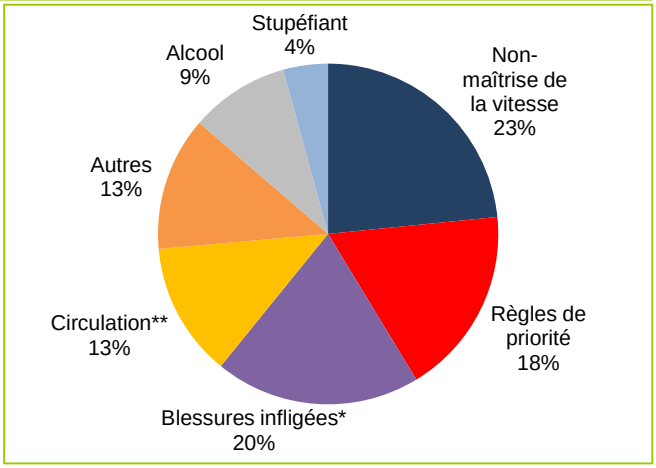
[2] International Transport Forum (OCDE), *Speed and Crash risk*, 2018.

[3] Cerema, *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h - Rapport final d'évaluation*, 2020.

[4] Elvik R., *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.

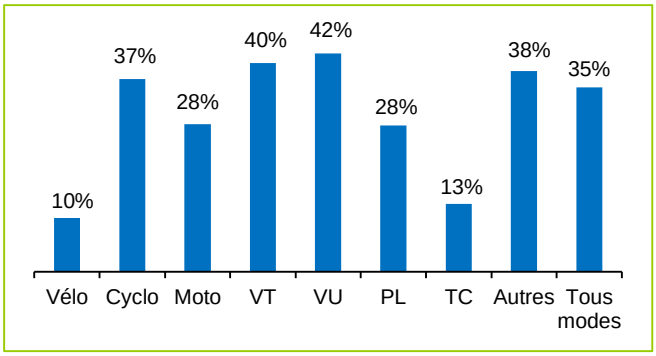
Le non-respect des règles de circulation

Répartition des infractions commises par les conducteurs, relevées dans le BAAC (parmi celles relevées plus de 100 fois)



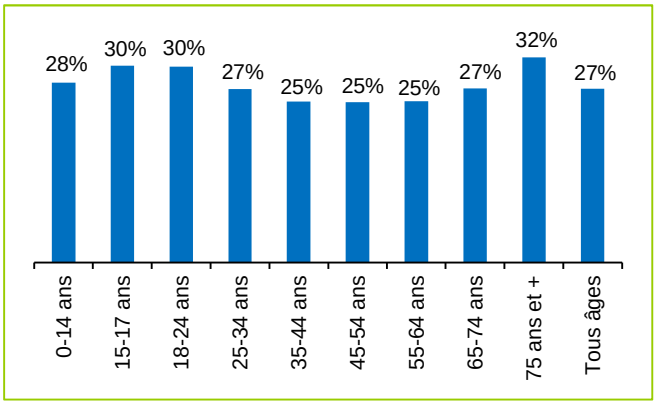
* « Blessures infligées » regroupe les infractions relevées pour des blessures involontaires infligées à un tiers par un conducteur.
** « Circulation » regroupe les infractions aux règles de circulation comme les changements de direction ou de file dangereux ou sans avertir, le franchissement d'une ligne continue, etc.

Pourcentage des conducteurs « avec » infraction par catégorie de véhicule dans les accidents mortels



Lecture : 10 % des cyclistes conducteurs impliqués dans un accident mortel ont eu au moins une infraction relevée, 37 % des cyclomotoristes conducteurs, etc…

Pourcentage des conducteurs « avec » infraction par âge dans les accidents mortels



Lecture : 30 % des conducteurs entre 15 et 17 ans impliqués dans un accident mortel ont eu au moins une infraction relevée, etc…

Hormis pour le paragraphe « Piétons » l'ensemble des données d'infractions mentionnées dans cette fiche sont issues du document *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2020*, ONISR, 2021, voir page 122.

Le code de la route fixe les règles pour des trajets en sécurité. Il régit notamment les priorités aux intersections, les dépassements, les distances de sécurité, les arrêts ou stationnements, les changements de files et les usages obligatoires du clignotant. **16 % des accidents mortels ont au moins une cause liée au non-respect des règles de circulation (source APAM).**

Les BAAC permettent de saisir jusqu'à 2 infractions constatées par usager. Pour autant, le champ « infraction » reste peu renseigné : seuls 14 % des accidents et 17 % des accidents mortels ont au moins un conducteur avec une infraction. Parmi les 26 426 infractions relevées chez les conducteurs, 88 % de ces infractions l'ont été plus de 100 fois – les infractions liées au défaut de maîtrise de la vitesse étant les plus fréquentes.

En 2020, parmi les 70 116 conducteurs impliqués dans des accidents corporels non mortels, 18 514 conducteurs (26 %) ont eu au moins une infraction relevée. Pour les accidents mortels, ce taux est plus élevé : 35 % (1 250 sur 3 562 conducteurs impliqués).

Accidents mortels

Dans les accidents mortels, les automobilistes et les cyclomotoristes ont un taux d'infractions le plus élevée, alors que les cyclistes ont le taux le plus faible. Les conducteurs âgés et les jeunes conducteurs sont également ceux qui ont le taux d'infractions le plus élevées (32 % chez les plus de 75 ans et 30 % chez les 15-17 et les 18-24 ans).

Hommes - femmes

Dans les accidents corporels, 28 % des conducteurs hommes ont commis une infraction contre 23 % de femmes. Chez les conducteurs majeurs, c'est pour les 18-24 ans que la différence entre les deux sexes est la plus importante (32 % des hommes et 24 % des femmes). La différence se réduit avec l'âge : entre 35 et 54 ans, elle est de 3 points, et au-delà de 55 ans, il n'y a plus de différence.

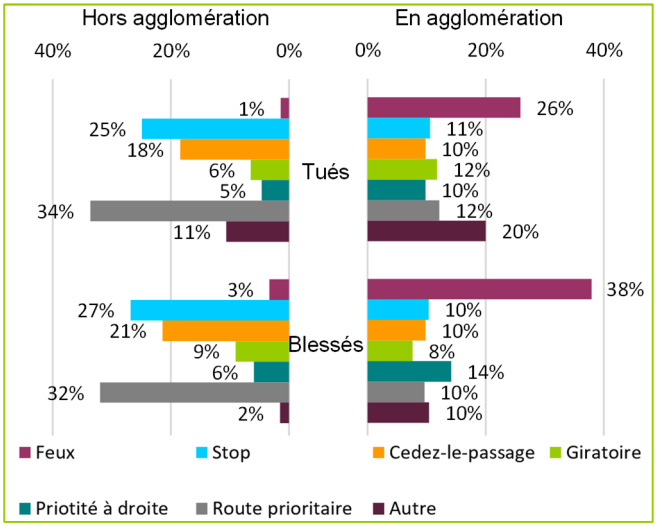
Piétons

Le BAAC permet de dénombrer les infractions relatives aux piétons impliqués dans les accidents. Ainsi en 2020, 1 208 infractions ont été relevées (dont 28 infractions pour les EDP sans moteur). 299 piétons, soit 8 sur 10, sont décédés alors qu'ils traversaient la chaussée ou la rue. Parmi ceux-ci, dans deux tiers des cas, le piéton traversait hors passage piéton ; dans un quart des cas, à moins de 50 m d'un passage. Un quart des piétons décédés en traversant sur passage piéton, l'a été alors que la signalisation lumineuse l'autorisait à traverser.

Distances de sécurité

23 721 infractions pour « conduite d'un véhicule sans laisser une distance de sécurité avec le véhicule qui précède » ont été relevées en 2020, en baisse de -4 % par rapport à 2019.

Répartition des personnes tuées et blessées en intersection par type de collision et selon le milieu

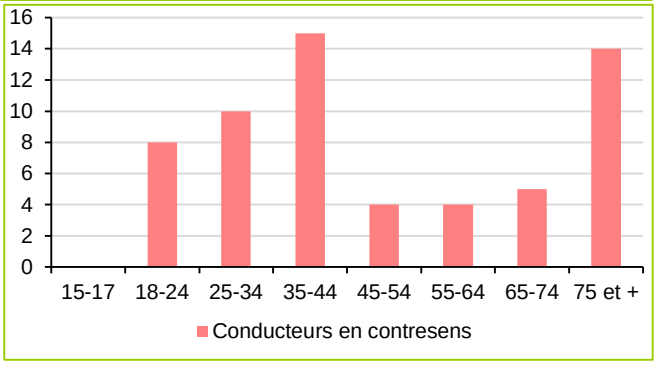


Causes principales (multi-causes) des accidents mortels selon l'étude des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels 2020

Causes identifiées dans un accident mortel	France métropolitaine
Vitesse	29%
Alcool	19%
Inattention	12%
Priorité	9%
Stupéfiant	8%
Malaise	8%
Dépassement dangereux	5%
Somnolence / Fatigue	2%
Changement de file	3%
Contresens	2%
Téléphone	1%
Non respect des distances de sécurité	1%
Obstacle	1%
Facteurs liés au véhicule	0%
Autre cause	10%
Cause indéterminée	15%
Total	**125%**

Lecture : l'excès de vitesse est identifié dans 30 % des accidents mortels. Plusieurs causes peuvent être identifiées lors d'un accident, ce qui explique un total des causes supérieur à 100 %.

Répartition des conducteurs d'un véhicule de tourisme à contresens impliqués dans les accidents selon la classe d'âge



Seuls les accidents sur les autoroutes et routes à chaussées séparées sont pris en compte.

Refus de priorité

Le nombre d'infractions liées aux règles de priorité en intersection s'élève à 650 595 en 2020 ; infractions relevées par contrôle automatisé, dans 1 cas sur 2.

En 2020, 15 973 accidents corporels relevés par les forces de l'ordre se sont produits en intersection : 472 personnes ont été tuées, soit 19 % de la mortalité routière. 16 % des accidents en intersection se sont déroulés hors agglomération, mais ils ont occasionné 43 % des décès.

Parmi les 255 tués en intersection en agglomération, 26 % l'ont été au niveau d'un feu de circulation. Hors agglomération, parmi les 217 tués en intersection, 34 % l'ont été sur route prioritaire et 25 % au niveau d'un stop.

Vitesse

13 344 760 infractions pour excès de vitesse ont été relevées en 2020, dont 94 % par le contrôle automatisé. Selon les informations relatives aux APAM renseignés par les forces de l'ordre, la vitesse excessive ou inadaptée concerne 29 % des accidents mortels.

Sur autoroute, l'observatoire des comportements 2019 de la SANEF relève que 43 % des véhicules roulent au-dessus de 130 km/h et 4 % au-dessus de 150 km/h (augmentation par rapport à 2018 où l'on avait respectivement 38 % et 3 %).

Dépassement dangereux

D'après les manœuvres principales avant l'accident enregistrées dans le BAAC, 6 % des accidents impliquent un véhicule effectuant une manœuvre de dépassement. Ces accidents ont occasionné 5 % des décès (138 personnes tuées).

En 2020, les infractions relatives aux dépassements concernent principalement le « dépassement de véhicule par la droite » (22 603 infractions, + 7 % par rapport à 2019), le « dépassement malgré une interdiction signalée » (9 927 infractions, - 25 %) et le « dépassement de véhicule sans avertissement préalable nécessaire du conducteur dépassé » (8 219 infractions, + 8 %).

Sur autoroute, l'observatoire des comportements 2019 de la SANEF[1] relève que 29 % des conducteurs n'utilisent pas le clignotant pour doubler et 45 % ne l'utilisent pas pour se rabattre.

Contresens et sens interdit

Sur une autoroute ou une route à chaussées séparées, 87 accidents, dont 15 mortels, sont dus en 2020 à un véhicule circulant à contresens. Ils ont occasionné 16 tués. 48 796 infractions (retrait de 4 points) pour « circulation en sens interdit » ont été relevées en 2020 sur l'ensemble des réseaux.

[1] Dossier de presse, Observatoire Sanef des comportements, 8ème édition, Juillet 2019.

L'alcool

Dans 31 % des accidents mortels, un conducteur est alcoolisé. Cette part est stable depuis 2010 et s'élève à 49 % la nuit.

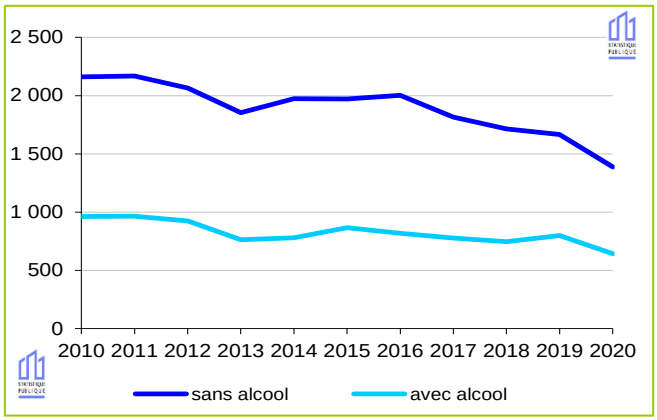
Accidents avec alcool	Cond alcoolisés	Tués dans acc. avec alcool	dont Tués cond avec alcool	Blessés dans acc. avec alcool	dont Blessés cond avec alcool	T/ 100B*
4 723	4 770	642	434	6 212	3 049	10

* Nombre de personnes tuées (T) pour 100 blessés (B) dans les accidents avec alcool

Evolution moyenne annuelle**	2019 à 2020	2010 et 2019
Tués dans acc avec alcool	- 19,6 %	- 2,1 %
Tués dans acc sans alcool	- 16,7 %	- 2,9 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

**Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident avec alcool a diminué en moyenne de 2,1 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées par an dans un accident avec ou sans alcool



Nombre de personnes tuées dans les accidents…

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
avec alcool	963	964	925	762	779	866	819	778	747	799	642
sans alcool	2160	2168	2064	1854	1974	1971	2003	1814	1715	1665	1387
Total taux d'alcool connu	3123	3132	2989	2616	2753	2837	2822	2592	2462	2464	2029
Ensemble de la mortalité	3992	3963	3653	3268	3384	3461	3477	3448	3248	3244	2541

Part de mortalité des accidents avec alcool…

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
parmi les accidents au taux d'alcool connu	31%	31%	31%	29%	28%	31%	29%	30%	30%	32%	32%
parmi l'ensemble des accidents mortels	24%	24%	25%	23%	23%	25%	24%	23%	23%	25%	25%

Lecture : en 2020, 2 029 personnes ont été tuées dans un accident où l'alcoolémie était connue. Parmi elles, 642 l'ont été dans un accident avec alcool. 642/2029 = 32 %.
Parmi l'ensemble des 2 541 personnes tuées en 2020, les 642 qui l'ont été dans un accident avec alcool en représentent : 642/2 541 = 25 %.

La consommation d'alcool en population générale
3,4 millions de personnes ont une consommation à risque (*MILDECA 2019)*
La consommation d'alcool pendant la pandémie
- 11 % déclarent que leur consommation d'alcool a augmenté depuis le confinement (hausse de la fréquence de consommation pour 51 % d'entre eux, du nombre de verres pour 10 %, les deux paramètres pour 23 %)
- 65 % déclarent que leur consommation est stable
- 24 % qu'elle a diminué.
(Vagues d'enquête COVIPRED de Santé Publique F)

Le **risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié en moyenne par 18 chez les conducteurs alcoolisés,** avec un effet-dose marqué. Selon les résultats ACTUSAM[1], le risque est multiplié :
- par 6,4 entre 0,5 et 0,8 g/l,
- par 8,3 entre 0,8 et 1,2 g/l,
- par 24,4 entre 1,2 et 2 g/l,
- jusqu'à 44,4 au-delà de 2 g/l.

En 2020, 642 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool[2]. Elles représentent **32 % des personnes tuées** dans les accidents avec alcool connu (cf. encadré en bas), une part relativement stable depuis 2010. Extrapolé sur l'ensemble des accidents, il est estimé que **804 personnes ont été tuées en 2020 dans un accident avec un conducteur alcoolisé, contre 1052 en 2019.**

En 2020, 4 723 accidents impliquent un conducteur alcoolisé, soit 13 % des accidents avec alcoolémie connue. Les accidents avec un conducteur alcoolisé sont nettement **plus graves que les autres**. 13 % sont mortels contre 4 % pour ceux sans alcool.

Conduite sous influence

816 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants, soit **42,9 % des personnes tuées** dans un accident avec alcool/stup. connus. Extrapolé sur l'ensemble des accidents, on estime que **1 089 personnes ont été tuées en 2020 dans un accident impliquant un conducteur sous influence**, contre 1 442 en 2019 :
- la moitié des conducteurs concernés sont uniquement alcoolisés ;
- un sur cinq sous l'empire seul de stupéfiants ;
- un quart cumule les deux.

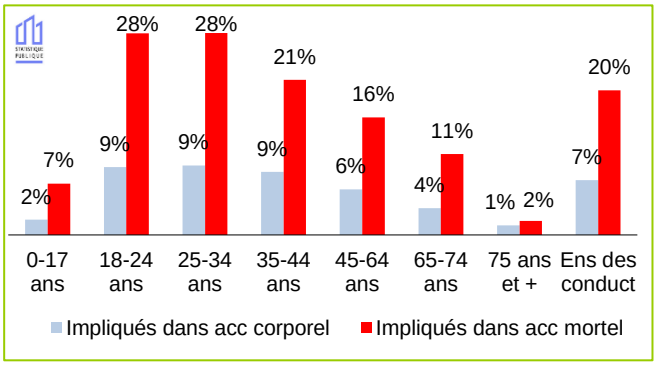
Ces parts varient en fonction de l'âge : la part de l'alcool seul passe de 40 % pour les 18-24 ans, à 52 % pour les 35-44 ans, à 67 % pour les 45-54 ans et à 83 % pour les 55-64 ans. A l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux est respectivement de 32 %, 23 %, 21 % et 9 %.

En 2020, 87 % des accidents corporels du fichier BAAC (86 % pour les mortels) disposent de l'information alcool.

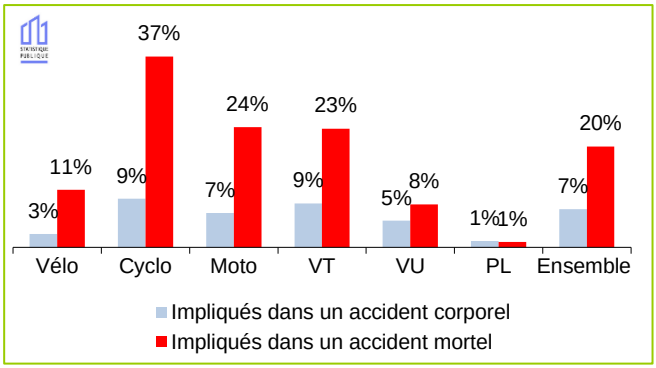
Les analyses sont donc réalisées sur les accidents où l'alcoolémie est connue, en distinguant :
- **les accidents avec alcool** : au moins un conducteur impliqué a une alcoolémie illégale ;
- **les accidents sans alcool :** tous les conducteurs ont une alcoolémie renseignée et légale ;
- **les accidents avec alcoolémie indéterminée :** aucun conducteur impliqué n'a une alcoolémie illégale, mais au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue.

[1] Jean-Louis MARTIN *et al.*, *Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM)*, DSR/Ifsttar **n**° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.
[2] Un conducteur est considéré ici comme alcoolisé si son taux est supérieur à 0,5 g/l. Le fichier BAAC ne permet pas d'étudier pour l'instant le cas spécifique (0,2 g/l) des conducteurs en « permis probatoire » et des conducteurs de car et de bus.

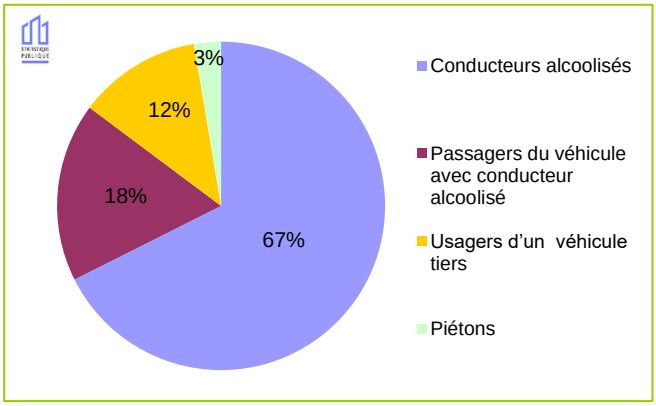
Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcoolémie connu, selon la tranche d'âge



Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcoolémie connu, selon la catégorie d'usagers



Répartition des personnes tuées dans les accidents avec conducteur alcoolisé



Part des conducteurs/piétons alcoolisés parmi les impliqués testés du même âge dans un accident mortel

	piéton	vélo	cyclo	moto	VT
15-17 ans	*	*		*	*
18-24 ans		*			
25-34 ans		*			
35-44 ans					
45-54 ans					
55-64 ans			*		
65-74 ans			*	*	
75 ans et +	*		*	*	

<10% | 10-20% | 20-30% | 30-40% | 40% et plus

Lecture : parmi les conducteurs motocyclistes de 25 à 34 ans impliqués dans un accident mortel avec alcool connu, entre 30 et 40 % sont positifs à l'alcool.
* Effectifs faibles (= taux d'alcool connu pour moins de 20 personnes).

Conducteurs alcoolisés

Dans les accidents mortels pour lesquels l'alcoolémie est connue, 20 % des conducteurs sont alcoolisés. L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les personnes âgées de **18 à 44 ans**.

Selon le mode de déplacement, les parts de conducteurs alcoolisés varient : **37 % des conducteurs de cyclomoteur** impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés, mais seuls 1 % des conducteurs de PL impliqués dans un accident mortel sont alcoolisés.

Parmi les 605 conducteurs alcoolisés impliqués dans des accidents mortels, 71 % sont des automobilistes et 15 % des motards ou 5 %cyclomotoristes.

Le taux d'alcool est souvent très au-dessus du seuil légal puisque **la moitié des conducteurs alcoolisés impliqués a un taux supérieur à 1,5 g/l,** et même 57 % pour les accidents mortels.

Piétons alcoolisés

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour 60 % d'entre eux. Sur les 231 piétons tués en 2020 avec une alcoolémie connue, 44 piétons de tous âges ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (soit 19 % d'entre eux). Pour 23 d'entre eux, âgés de 18 à 54 ans, il est supérieur à 2 g/l.

30 des 46 piétons alcoolisés tués l'ont été hors agglomération, soit 2 sur 3 contre 3 sur 10 pour les piétons non alcoolisés.

Victimes des accidents avec alcool

85 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé sont soit le conducteur lui-même soit un passager de son véhicule.

Les accidents mortels avec alcool sont deux fois sur trois sans tiers (un véhicule seul sans piéton), soit le double que les accidents sans alcool. Par ailleurs, **39 % des conducteurs de VT tués alcoolisés** ne portaient **pas de ceinture** (parmi les usagers dont le port de la ceinture est renseigné), contre 10 % des conducteurs VT tués non alcoolisés.

La nuit et le week-end

69 % des accidents mortels avec alcool ont lieu de nuit (contre 32 % pour les accidents sans alcool). La nuit, l'alcool est présent dans la moitié des accidents mortels (et atteint 68 % le week-end), alors que de jour, l'alcool est présent dans 17 % des accidents mortels. Les week-ends regroupent la moitié des accidents mortels avec alcool (de jour comme de nuit). Du lundi au vendredi, la fréquence horaire des accidents mortels avec alcool (nombre moyen d'accidents par heure) est deux fois plus élevée entre 15 h et 1 h du matin que pendant le reste de la journée. Le week-end (du vendredi soir au dimanche soir 20 h), le pic des accidents est décalé plus tard dans la nuit, de 20 h à 7 h, avec une fréquence deux fois plus élevée que le reste de la journée.

Les stupéfiants

Dans 2 accidents mortels sur 10, un conducteur est positif aux stupéfiants. Cette part est d'un tiers la nuit au cours des week-ends.

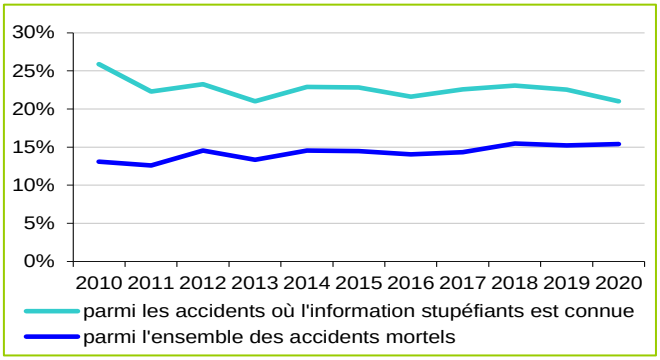
Accidents avec stupéfiants	Cond positif aux stup.	Tués dans acc. avec stup.	dont Tués cond avec stup.	Blessés dans acc. avec stupéfiants	dont Blessés cond avec stupéfiants	T/ 100B
2 050	4 770	391	226	2759	1 444	14

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés (B) dans les accidents avec stupéfiants

Evolution moyenne annuelle**	2019 à 2020	2010 et 2019
Tués dans acc avec stup.	- 20,9 %	- 0,6 %
Tués dans acc sans stup.	- 13,4 %	+ 1,4 %
Tous tués	- 21,7 %	- 2,3 %

**Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident avec stupéfiant a diminué en moyenne de 0,6 % par an.

Évolution de la proportion de personnes tuées dans un accident avec stupéfiants



Nombre de personnes tuées dans les accidents…

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
…avec stupéfiants	522	499	531	436	492	501	488	494	502	494	391
…sans stupéfiants	1494	1739	1754	1640	1655	1694	1768	1694	1675	1697	1469
Total info. stupéfiants connue	2016	2238	2285	2076	2147	2195	2256	2188	2177	2191	1860
Ensemble de la mortalité	3992	3963	3653	3268	3384	3461	3477	3448	3248	3244	2541

Part de la mortalité dans les accidents avec stupéfiants…

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
…parmi les accidents où l'information stupéfiant est connue	26%	22%	23%	21%	23%	23%	22%	23%	23%	23%	21%
…parmi l'ensemble des accidents mortels	13%	13%	15%	13%	15%	14%	14%	14%	15%	15%	15%

Lecture : en 2020, 1 860 personnes ont été tuées dans un accident où la consommation de stupéfiants était connue. Parmi elles, 391 l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants. 391/1860 = 21 %. Parmi l'ensemble des 2 541 personnes tuées en 2020, les 391 qui l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants en représentent : 391/2 541 = 15 %.

Evolution des usages de cannabis durant le confinement parmi les usagers actuels (au moins 1 usage ces 12 derniers mois) :
- 27 % déclarent avoir augmenté leur consommation
- 26 % déclarent qu'elle est inchangée
- 16 % déclarent qu'elle a baissé
- 4 % ont arrêté de consommer
- 28 % n'en ont pas consommé

(Enquête Cannabis online 2020, note 2020-06, OFDT*)*

Un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel[1]. Le cannabis est le produit stupéfiant illicite le plus souvent détecté chez les personnes impliquées dans les accidents mortels et positives aux stupéfiants. La proportion d'accidents mortels qui serait évitée si aucun conducteur n'était positif au cannabis est estimée à 4%.

En 2020, d'après le fichier BAAC, 391 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants. Elles représentent **21 % des personnes tuées** dans les accidents mortels dont le résultat du test est connu. Extrapolé sur l'ensemble des accidents, il est estimé **que 534 personnes ont été tuées en 2020 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants**, contre 731 en 2019.

Conducteurs alcoolisés et positifs pour au moins un produit stupéfiant

Parmi les 362 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2020, **la moitié (190) présente également un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l.** Une proportion similaire est également constatée dans les accidents corporels.

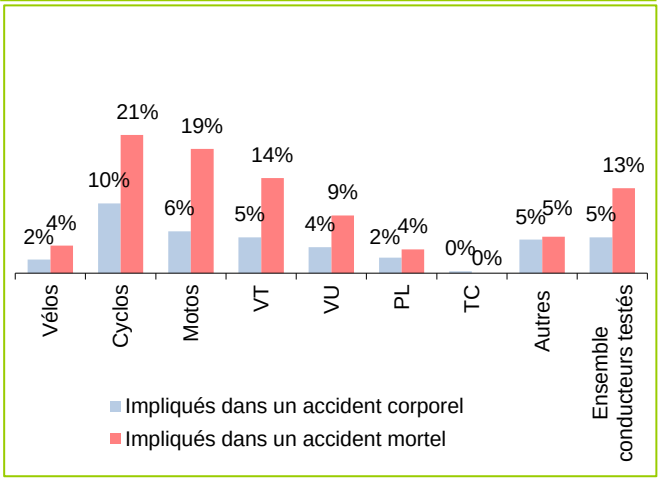
Dans les accidents mortels, la proportion de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants atteint :
- 53 % pour les conducteurs âgés de 18 à 44 ans ;
- 64 % pour les conducteurs âgés de 45 à 54 ans ;
- 57 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme quel que soit l'âge.

Parmi les 605 conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels et dont le résultat du test aux stupéfiants est connu, 31 % sont également positifs à au moins un stupéfiant.

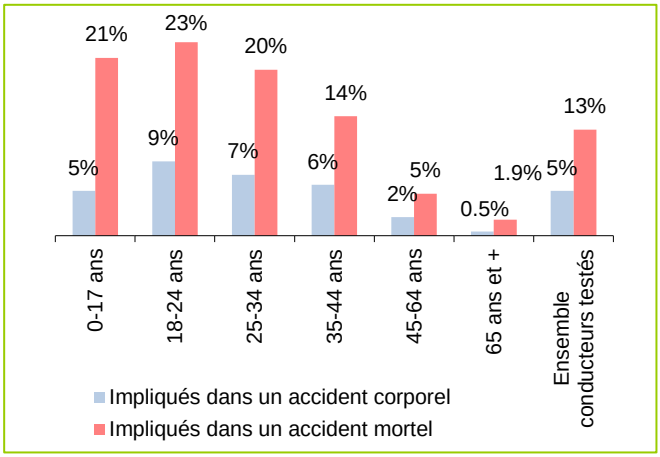
En 2020, 46 % des accidents non mortels du fichier BAAC disposent de l'information stupéfiants, contre 73 % pour les accidents mortels (50 % en 2010). Les analyses sont donc principalement réalisées sur les accidents mortels en distinguant :
- les **accidents avec stupéfiants**, c'est-à-dire ceux où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif,
- les **accidents sans stupéfiant**, c'est-à-dire ceux où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants,
- les **accidents où l'information « stupéfiants » est indéterminée**, c'est-à-dire ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur non contrôlé ou au résultat de test non connu.

[1] Jean-Louis MARTIN *et al.*, *Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM)*, DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par catégorie d'usagers



Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par classe d'âge



Exemple de lecture : parmi les conducteurs âgés de 18 à 24 ans impliqués dans un accident mortel et testés, 23 % sont positifs à au moins un stupéfiant.

Drogues, chiffres clés 8ème édition. *OFDT Juin 2019*

Cannabis :
18 millions de personnes âgées entre 11 et 75 ans en ont fumé au moins une fois au cours de leur vie (expérimentateurs),
dont 5 millions en ont fumé au cours de l'année,
dont 1,5 million en fument au moins 10 fois par mois,
dont 900 000 usagers quotidiennement.

Cocaïne :
2,1 millions d'expérimentateurs,
dont 600 000 usagers dans l'année.

MDMA / Ecstasy :
1,9 million d'expérimentateurs,
dont 400 000 usagers dans l'année.

Héroïne :
500 000 expérimentateurs.

Conducteurs positifs pour au moins un produit stupéfiant

Dans les accidents mortels, 13 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants (même part qu'en 2019). Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 21 % pour les cyclomotoristes, 14 % pour les automobilistes et 4 % pour les conducteurs de poids lourds.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :
- à 67 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 18 % des conducteurs de motocyclette,
- à 93 % des hommes,
- à 31 % âgés de 18 à 24 ans, à 34 % de 25 à 34 ans et à 18 % de 35 à 44 ans.

Parmi les 18-24 ans, 23 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est équivalente pour les 25-34 ans (20 %) et baisse fortement à partir de 45 ans (5 % pour les 45-64 ans).

Une analyse[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

En 2020, un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour 50 % des piétons tués (194 personnes sur 391).

30 piétons tués sur les 194 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. 23 de ces piétons tués sont âgés de 18 à 44 ans.

La nuit, le jour et le type de journée

La nuit, 28 % des accidents mortels (stupéfiants renseignés) impliquent un conducteur positif aux stupéfiants ; contre 14 % de jour. Ils sont également plus souvent présents dans les accidents mortels le week-end que les jours ouvrés (24 % contre 18 %).

Proportion d'accidents avec conducteur positif aux stupéfiants parmi les accidents mortels renseignés

	Jours ouvrés	Week-end	Ensemble
Jour	14%	16%	**14%**
Nuit	25%	32%	**28%**
Ensemble	**18%**	**24%**	**20%**

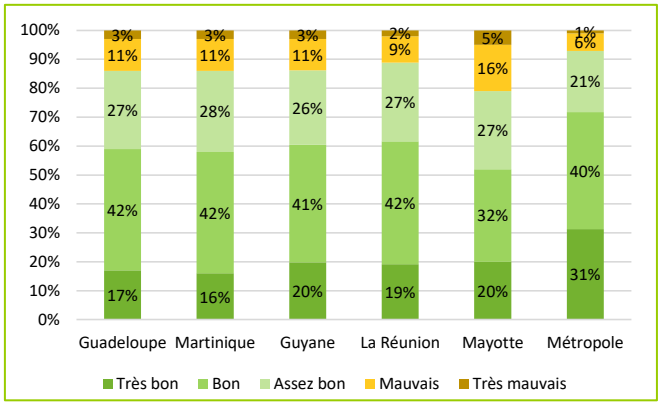
Exemple de lecture : le week-end, la nuit, dans 32 % des accidents mortels, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants.

[1] Analyse réalisée par le Cerema sur la base de données VOIESUR.

La santé

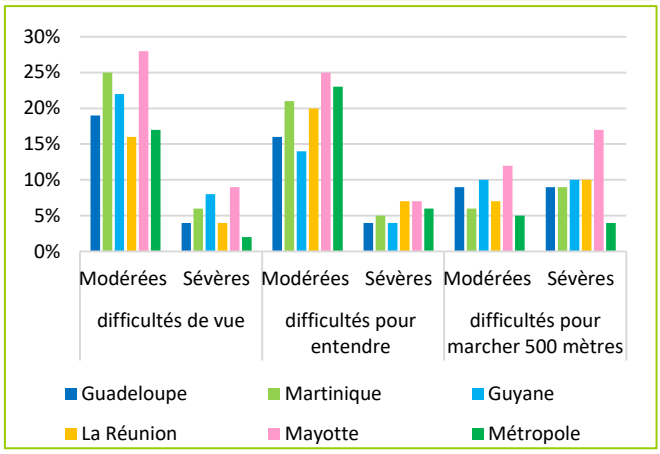
Conduire nécessite des capacités perceptives, motrices, cognitives et exige des aptitudes comportementales. Le dépistage et la prise en charge précoce des affections permettent très souvent de maintenir la capacité de conduire et préserver ainsi l'autonomie dans les déplacements.

Etat de santé perçu en Métropole et dans les DROM en 2019



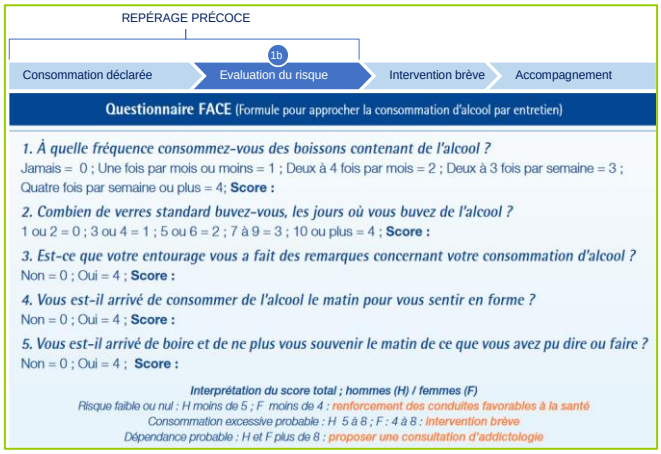
Source : DREES-Irdes-Insee, Premiers résultats de l'enquête santé européenne (EHIS), 2019. Traitements DREES
Lecture : Lorsque la structure par âge de la population de la Guadeloupe est calée sur celle de la métropole, 17 % des Guadeloupéens se déclarent en très bonne santé et 3 % en très mauvaise santé.

Fréquences standardisées des difficultés pour voir, entendre ou marcher selon leur gravité (2019)



Source : DREES-Irdes-Insee, EHIS, 2019. Traitements DREES
Lecture : Lorsque la structure par âge de la population de la Guadeloupe est calée sur celle de la métropole, 9 % des Guadeloupéens âgés de 15 ans ou plus déclarent des difficultés modérées pour marcher 500 mètres.

Repérage précoce et intervention brève



La sécurité routière en France - bilan de l'année 2020 - **ONISR 2021**

A partir de 75 ans, une majorité de personnes déclare[1] être limitée durablement (plus de 6 mois) dans les activités habituelles, en raison de problèmes de santé. Cette part, faible chez les jeunes (moins de 9 % chez les 16-24 ans), augmente avec l'âge (30 % chez les 55-64 ans, 75 % chez les 85 ans ou plus). Également, l'état de santé perçu diffère entre les DROM et la métropole, que ce soit de manière générale, ou alors plus spécifiquement pour voir, entendre ou encore marcher.

Les normes minimales d'aptitude médicale à la conduite d'un véhicule à moteur sont définies dans l'arrêté du 21 décembre 2005 modifié et la directive 2006/126/CE prévoit l'évolution des textes selon les progrès scientifiques et techniques. Le dernier arrêté du 16 décembre 2017 va dans ce sens, en actualisant la liste des affections médicales susceptibles d'être incompatibles avec la conduite.

Tout candidat au permis de conduire ou tout conducteur rencontrant des problèmes de santé, peut volontairement se soumettre à un contrôle médical. Si le médecin traitant a un rôle de conseil et de prise en charge de la santé du patient, c'est **le médecin agréé pour l'évaluation de l'aptitude à la conduite** qui donne un avis et en rend compte au préfet.

Repérer les addictions

42,9 % des décès routiers en métropole en 2020 interviennent dans un accident où un conducteur est sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.

Pour l'OFDT[2], l'usage quotidien d'alcool en France concerne 10 % des adultes de 18 à 75 ans. De plus, 24 % des 18-75 ans, soit 10,6 millions de personnes, dépassent les seuils de consommation à moindre risque[3] (33 % des hommes et 14 % des femmes). Un rapport de l'OCDE[4] estime qu'en faisant cesser cette consommation nocive d'alcool et les maladies et traumatismes physiques qu'elle provoque, la France verrait entre autres l'espérance de vie progresser d'une année au cours de la période 2020-2050 et une économie de 2,8 milliards EUR par an sur les dépenses de santé, (soit 1,7 % du budget consacré à la santé).

Elaboré et validé au cours du **programme « Boire moins c'est mieux »** porté par l'ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie), le questionnaire FACE de « repérage précoce et intervention brève » permet au médecin traitant d'aider le patient à identifier si ses pratiques relèvent d'une consommation à risque voire d'une dépendance nécessitant une aide médicale. Le questionnaire CAST est l'équivalent pour le cannabis.

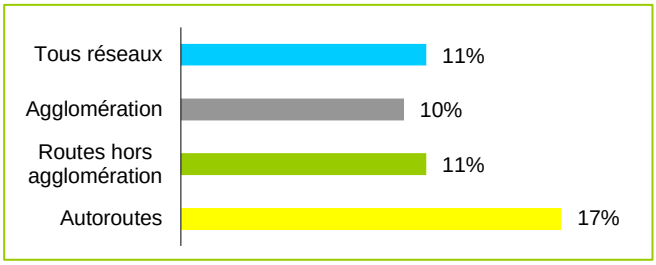
[1] L'état de santé de la population en France. Rapport 2017. DREES et Santé publique France, 2017.
[2] Drogues, chiffres clés 8ème édition. OFDT Juin 2019.
[3] Ne pas consommer plus de 10 verres par semaine, 2 verres par jour, pas tous les jours (experts sanitaires et pouvoirs publics).
[4] Rapport final sur le modèle international de simulation des politiques de lutte contre la consommation nocive d'alcool, OCDE 2021.

Dans le fichier BAAC, la fréquence des **facteurs « malaise »** et **« somnolence / fatigue »** augmente avec l'âge et devient importante après 50 ans. Ces facteurs concernent 34 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués âgés de plus de 64 ans. Ils sont présents dans **11 % de la mortalité routière** entre 2018 et 2020 (17 % sur autoroutes), soit 978 personnes tuées sur 3 ans.

Part des conducteurs de véhicule de tourisme tués avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue », selon l'âge, pour la période 2018-2020

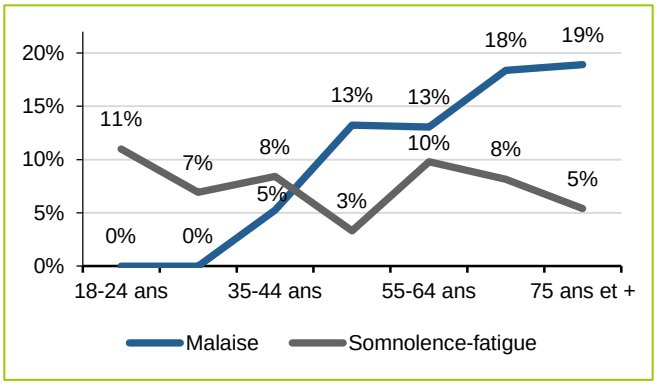
Classe d'âge	Conducteurs VT tués avec facteur malaise ou somnol./fatigue	Total conducteurs VT tués	Part des conducteurs VT tués avec facteur malaise ou somnol./fatigue
0-17 ans	0	12	0%
18-24 ans	38	667	6%
25-44 ans	64	998	6%
45-64 ans	148	771	19%
65-74 ans	150	400	38%
75 ans et +	179	575	31%
Ensemble	**579**	**3 423**	**17%**

Proportion de personnes tuées dans un accident avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue » présent chez au moins un conducteur impliqué, selon le milieu, pour la période 2015-2019



Exemple de lecture : en agglomération, 10 % des personnes tuées le sont dans un accident où le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue » est mis en évidence chez au moins un conducteur.

Causes multiples des facteurs malaise et somnolence/fatigue dans les accidents mortels sur autoroutes selon l'âge des auteurs présumés responsables (sur les 3 ans 2018-2020)



La prise de médicaments

Près de 4 % des accidents[1] en France seraient attribuables aux médicaments. Ce facteur de risque, plus faible que pour la vitesse ou l'alcool, doit cependant être pris en considération.

L'incidence d'un médicament sur les capacités à conduire dépend de la nature de la molécule active, des effets indésirables qu'elle peut provoquer (sur la vigilance, la coordination, le comportement ou la vision), de la posologie, de la durée du traitement, de la pathologie visée par le traitement, et des interactions éventuelles avec d'autres médicaments, l'alcool ou les stupéfiants. Depuis 2005, les médicaments présentant des risques pour la conduite (environ un tiers des produits commercialisés) sont classés en 3 niveaux (pictogramme de couleur jaune, orange ou rouge apposé sur la boîte, complété d'une mise en garde textuelle). La liste des médicaments concernés a été actualisée par arrêté du 13 mars 2017. Le niveau de risque a notamment été relevé du niveau 2 au niveau 3 (conduite automobile formellement déconseillée) pour **les benzodiazépines** (hypnotiques et anxiolytiques) à l'origine de la moitié des accidents mortels attribuables aux médicaments. Selon l'ANSM[2], 13,4 % de la population française a utilisé des benzodiazépines au moins une fois au cours de l'année 2015.

Hypovigilance

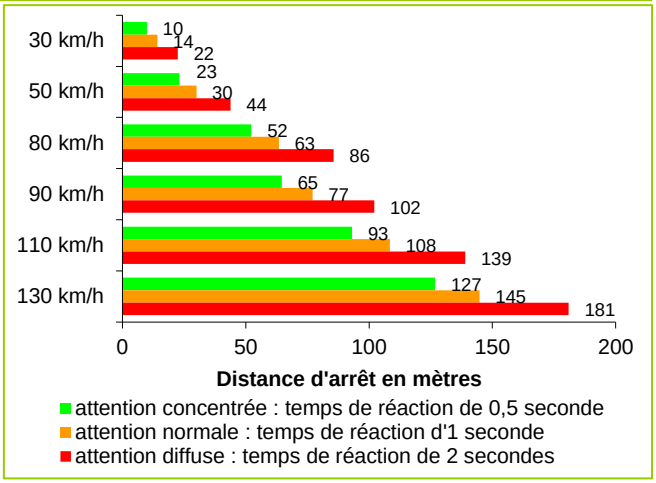
L'hypovigilance est l'état intermédiaire entre veille et sommeil dans lequel les facultés d'observation et d'analyse de l'organisme sont très réduites. L'attention est détournée pour diverses raisons allant de la distraction à la somnolence. Les causes de dégradation de la vigilance peuvent être multiples : trajet long et monotone, privation chronique de sommeil, absence de sommeil dans les 24h précédant la conduite, consommation d'alcool, de stupéfiants ou de médicaments psychotropes. Le **risque d'une somnolence postprandiale**, subite envie de dormir ressentie très peu de temps après avoir mangé (phase pendant laquelle les aliments absorbés sont synthétisés pour être transformés en énergie) est important. Des pathologies du sommeil peuvent aussi être en cause ; la plus fréquente, **le syndrome d'apnée du sommeil**, toucherait 3 % à 5 % de la population adulte. Si on ressent de façon quasi-systématique un besoin de faire la sieste après les repas, une consultation chez son médecin devient nécessaire. Selon une étude[3] réalisée à partir de l'analyse détaillée d'accidents corporels, le facteur « perte de vigilance » est présent dans 12 % des accidents, dont parmi eux 72 % pour lesquels la survenue de cette défaillance est déterminante dans l'occurrence de l'accident. 77 % des conducteurs concernés perdent le contrôle de leur véhicule et 63 % d'entre eux sont confrontés à un endormissement.

[1] *CESIR-III - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière*, INSERM, 2016.
[2] *Consommation des benzodiazépines en France*, ANSM, avril 2017.
[3] Léger D., Ement P., *Somnolence et risque accidentel*, La Presse Médicale, 2015.

Le défaut d'attention

En 2020, un défaut d'attention (inattention ou usage de téléphone ou de distracteurs technologiques) est relevé chez un conducteur dans un accident corporel sur cinq, coûtant la vie à 312 personnes en France.

Distance d'arrêt d'un véhicule de tourisme par temps sec selon la vitesse et le niveau d'attention du conducteur (hypothèse de décélération : 6 m/s²)

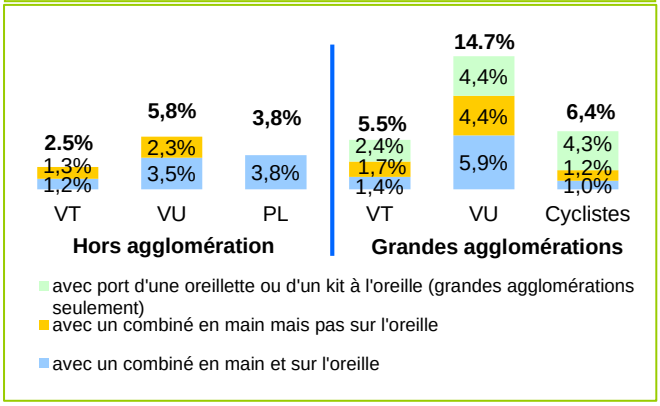


Part des interrogés ayant, au cours des 30 derniers jours, au moins une fois…



Source : *E-Survey of Road user's Attitudes (ESRA2)*, VIAS Institute, 2019

Utilisation du téléphone au volant selon le type de réseau et d'usagers en 2020



Source : *Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2020*, ONISR, 2021.

Conduire exige une concentration permanente, la bonne prise d'information tout au long d'un parcours permet de réduire les risques d'un accident. Mais l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches ou distracteurs (visuels, manuels, auditifs ou cognitifs), provenant de l'intérieur ou l'extérieur du véhicule, et diminuant sa faculté à détecter les événements de la circulation et à anticiper. L'inattention se manifeste assez souvent par une errance mentale (« mind wandering », le fait d'être perdu dans ses pensées).

Les résultats de diverses études convergent :

- selon les données APAM 2020, un facteur causal **« inattention ou téléphone »** est relevé dans **13 % des accidents mortels**, en France ;
- une analyse entre 2016 et 2020 des causes d'accidents[1] sur autoroutes concédées, en France, démontre que **l'inattention intervient dans 15 % des accidents mortels** ;
- pour l'Organisation Mondiale de la Santé, **l'utilisation du téléphone au volant quadruple le risque d'accident.**

Un **conducteur novice** dispose d'une disponibilité attentionnelle réduite par rapport à un conducteur expérimenté, le gestuel de la conduite l'accaparant davantage. Ce déficit d'attention peut nuire à la gestion d'une situation de conduite inédite/complexe.

Téléphone et oreillettes/casque

Selon l'Université Gustave Eiffel et l'Inserm[2], un accident corporel sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. Téléphoner avec ou sans kit mains libres conduit au même niveau de risque, de par la composante cognitive et auditive de l'action.

En 2020, 395 000 infractions[3] (435 000 en 2019) ont concerné l'utilisation du téléphone/oreillette au volant.

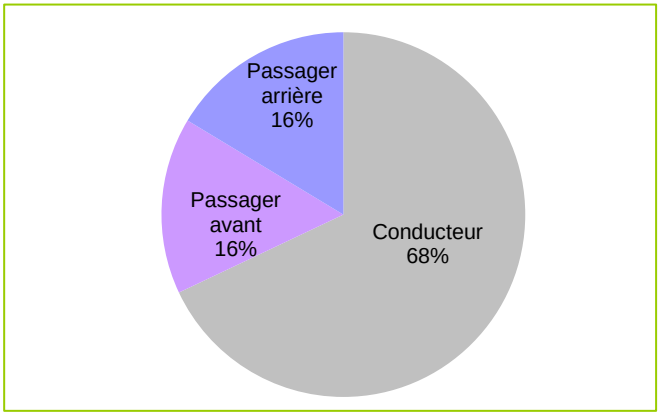
Les **observations**[4] des véhicules en circulation de jour ont relevé que, **hors agglomération**, 2,5 % des conducteurs de VT, 6,0 % des conducteurs de VU et 4,5 % des conducteurs de PL utilisaient un téléphone tenu en main ou à l'oreille.

Dans les grandes agglomérations, 6,4 % des cyclistes observés utilisent le téléphone ou portent des oreillettes/casques, 14,7 % des conducteurs de VU et 5,5 % des conducteurs de VT. 20 % des **piétons** le font en traversant (4 % chez les seniors, 11 % chez les 35-65 ans, 27 % chez les 18-35 ans et 30 % chez les adolescents). Le taux moyen d'utilisation des distracteurs par les piétons est de 25 % en carrefour à feux, que le feu soit rouge ou vert, et 15 % en passage piéton sans feu.

[1] *Chiffres clés 2020*, ASFA, juillet 2021
[2] *Téléphone et sécurité routière, expertise collective*, Ifsttar-Inserm, avril 2011.
[3] *Fichier des infractions au code de la route, bilan statistique 2020,* ONISR, 2021
[4] *Observatoire des comportements, résultats de l'année 2020*, ONISR, 2021.

La ceinture de sécurité

Répartition des 281 personnes tuées non ceinturées selon la place dans le véhicule en 2020



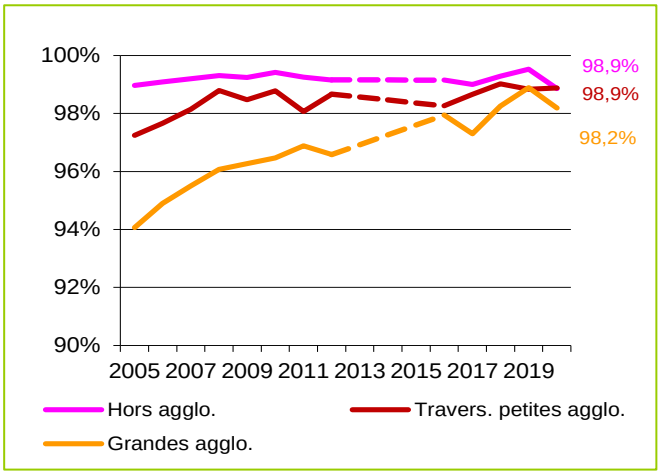
Taux de non ceinturés parmi les usagers tués, dont le port est connu, selon le type de véhicule et la place occupée

	2020	
	VT	VU
Conducteurs	21%	26%
Passagers	31%	69%
dont pass. Avant	25%	55%
dont pass. Arrière	42%	100%
Tous usagers	**24%**	**38%**

Taux de non ceinturés parmi les conducteurs tués dont le port est connu, pour les véhicules de tourisme

	2020	
	Avec alcool	Sans alcool
Conducteurs de VT	39%	12%

Évolution du port de la ceinture en place avant des véhicules de tourisme, par réseau[2] (2005 à 2020*)



Source : *Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2020*, ONISR, 2021
*Pas d'observations pour les années 2013, 2014, et 2015, valeurs interpolées pour une continuité du tracé.

Port de la ceinture de sécurité en France

L'arrêté du 28 juin 1973 a rendu obligatoire, hors agglomération, le port de la ceinture de sécurité pour les occupants placés à l'avant des voitures particulières mises en service au 1er avril 1970. Cette mesure est étendue à l'ensemble du réseau routier à partir de 1979. Fin 1991, le port de la ceinture est généralisé à l'ensemble des passagers, en incluant l'utilisation de système de retenue pour les enfants. En 2002, le défaut de port de ceinture est sanctionné par une amende de 4ème classe et par d'un retrait de trois points sur le permis. En 2003, l'usage de la ceinture devient obligatoire dans les autocars et poids-lourds. 129 683 infractions (dont 30 011 à l'encontre des passagers) ont été relevées en 2020[1].

Non-port de la ceinture

Le port de la ceinture reste un enjeu important. En 2020, **281 personnes tuées** dans des véhicules de tourisme (VT), véhicules utilitaires (VU), poids lourds ou autocars **ne portaient pas leur ceinture**, soit 24 % des personnes tuées pour lesquelles le port de la ceinture est renseigné. Ce taux est de 24 % pour les usagers de véhicules de tourisme et de 38 % pour les véhicules utilitaires.

Le défaut de port de la ceinture est particulièrement élevé :

- **chez les conducteurs alcoolisés** : **39 % des conducteurs tués** dont le port de la ceinture est renseigné ne portaient pas de ceinture, contre 13 % quand le conducteur n'est pas alcoolisé ;
- **dans les accidents la nuit : 34 % des personnes tuées** dont le port de la ceinture est renseigné ne portaient pas de ceinture (16 % de jour).

Les **observations**[2] de véhicules de tourisme en circulation montrent que le non-port de la ceinture aux places **avant** est marginal : 1,1 % hors agglomération et 1,8 % dans les grandes agglomérations. 5 % des passagers **arrière** ne portent pas leur ceinture sur autoroute, et 10 % dans les grandes agglomérations. L'étude ESRA2 montre que globalement les Français portent plus systématiquement la ceinture que la moyenne européenne (page 156).
Ces taux de non-port ont connu une évolution globalement favorable depuis 2005. Les bénéfices apportés par la ceinture de sécurité sont certes limités en cas de collision latérale ou lorsque la vitesse de choc est élevée, les organes internes du corps humain résistant mal aux fortes décélérations. Mais des gains de vies sont encore à espérer si tous les usagers s'attachaient, puisqu'on constate une surreprésentation des personnes non attachées parmi les personnes tuées par rapport aux observations en circulation.
En 2020, sur l'ensemble des tués en véhicule équipé de ceinture, **24 % n'étaient pas ceinturés**, un taux bien supérieur au non-port observé en circulation.

[1] *Fichier des infractions – Aide-mémoire de l'année 2020*, ONISR, 2021.
[2] *Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2020*, ONISR, 2021.

L'équipement du cycliste

Les équipements obligatoires à vélo

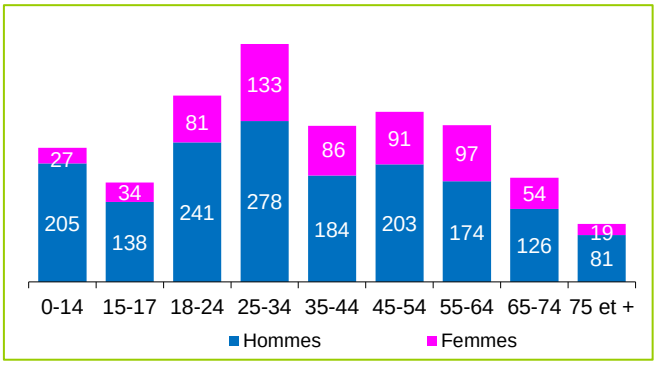
Le vélo doit comporter :
- deux freins, avant et arrière,
- un feu avant jaune ou blanc,
- un feu arrière rouge,
- un avertisseur sonore,
- des catadioptres (dispositifs rétro-réfléchissants) de couleur rouge à l'arrière, blanche à l'avant, orange sur les côtés (facultatifs lorsque le cycle est équipé de pneumatiques à bande réfléchissante) et sur les pédales.

Le port d'un vêtement de haute visibilité certifié est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.

Le port du casque est obligatoire depuis le 22 mars 2017 pour les enfants de moins de 12 ans.

	Avec casque	Sans casque	Inconnu	Total
En agglomération				
Cyclistes tués	27	46	8	81
Cyclistes blessés	1 664	1 968	228	3 860
En agglomération				
Cyclistes tués	55	38	4	97
Cyclistes blessés	484	201	49	734

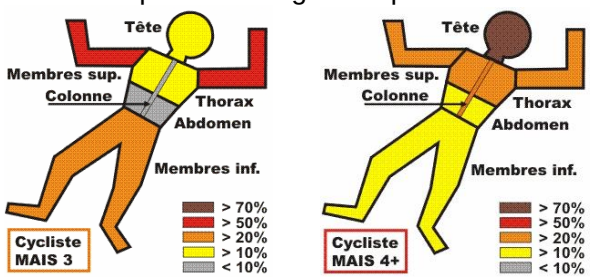
Victimes (tuées ou blessées) cyclistes non casquées selon l'âge et le sexe



Blessures graves des cyclistes (cf définition p198)

MAIS 3 : usagers avec au moins une lésion de niveau 3, les lésions de niveau 1 et 2 sont représentées.
MAIS 4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveau 1, 2 et 3 sont représentées.

Une victime présente en général plusieurs lésions.



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

Source : Registre du Rhône, 2006-2012

Non port de casque[1]

En 2020, sur 178 cyclistes tués et 4 594 cyclistes blessés, **la moitié ne portait pas de casque**.

Pour les moins de 12 ans, où le port du casque est obligatoire, on dénombre un tué et 88 blessés sans casque, et 79 blessés portant un casque. La classe d'âge 25-34 ans est la plus touchée parmi les victimes cyclistes non casquées : 411 victimes dont 68 % d'hommes. Elle est suivie des 18-24 ans avec 322 victimes (75 % d'hommes).

En agglomération, les victimes cyclistes[2] portent moins souvent le casque (46 %) que hors agglomération (69 %). Ces proportions sont identiques en semaine et le week-end en ville, alors que hors agglomération, le port du casque atteint 76 % le week-end.

Gravité et port du casque

La gravité calculée selon le nombre de tués pour 100 blessés est plus élevée pour les cyclistes ne portant pas le casque que pour ceux le portant, et ce, quel que soit le milieu :
- En agglomération, le ratio est de 2,3 pour les cyclistes ne portant pas le casque contre 1,6 pour les cyclistes portant un casque. Cette différence est bien constatée sur les accidents contre VT (1,3 contre 1,0). Contre véhicules lourds (VU, PL, TC), on ne peut pas conclure du fait des faibles effectifs mais il semble ne pas avoir d'effet particulier.
- Hors agglomération, le ratio est de 19 pour les non-casqués contre 11 pour les personnes portant un casque. Respectivement 15 et 8 pour les accidents contre une voiture particulière.

Malgré la protection supplémentaire apportée par le casque, on dénombre 82 décès de cyclistes portant un casque.

Protection apportée par le casque

Le port du casque progresse en France[3] : 27 % en semaine et 37 % en week-end en 2020 contre respectivement 17 % et 28 % en 2016.

Plusieurs études montrent une baisse du risque de facture crânienne[4] en cas de port du casque et un effet sur la baisse de la mortalité dans les pays réglementant le port du casque pour certains usagers et certains usages[5].

Gilet réfléchissant

Hors agglomération, de nuit, 8 tués sur 9 et 39 blessés sur 60 où l'information est connue ne portaient pas de gilet réfléchissant.

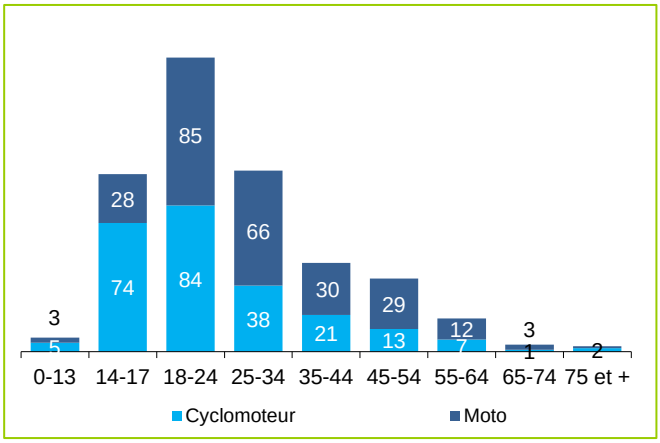
[1] Le port du casque est connu pour 95 % des tués et 96 % des blessés.
[2] Part calculées sur les victimes dont le port du casque est connu
[3] *Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2020,* ONISR 2021.
[4] Rémy Willinger et Caroline Deck, *Note de synthèse sur les traumatismes crâniens et leurs séquelles,* TEVU, Université de Strasbourg, CNRS, mai 2017
[5] http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/13IrtadReport.pdf

L'équipement en deux-roues motorisé

Les équipements obligatoires pour les usagers de 2RM

Le port du casque a été rendu progressivement obligatoire pour les conducteurs de 2RM, d'abord par un arrêté de 1961 pour les conducteurs de motocyclette (125 cm^3 et plus) circulant hors agglomération. Puis, pour tous les motocyclistes, conducteurs et passagers, le port du casque homologué devient obligatoire en 1973 sur tous les réseaux. Enfin, pour les cyclomotoristes, il devient obligatoire hors agglomération en 1976 puis en toutes circonstances depuis 1980. Les usagers de deux-roues motorisés doivent détenir, en cas d'arrêt d'urgence, un gilet de haute visibilité conforme à la réglementation depuis le 1er janvier 2016. Depuis le 20 novembre 2016, le port des gants de motocyclisme certifiés CE est obligatoire pour les usagers de 2RM afin de limiter les blessures aux mains.

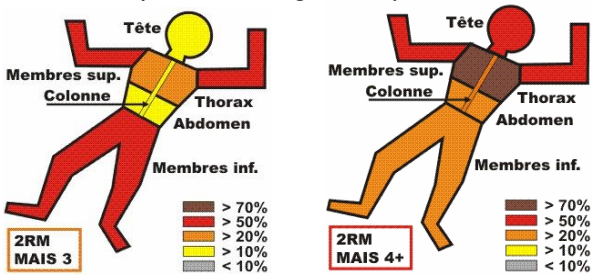
Nombre de victimes (tuées ou blessées) en 2RM non casquées selon l'âge



Blessures graves des usagers de 2RM

MAIS 3 : usagers avec au moins une lésion de niveau 3, les lésions de niveaux 1 et 2 sont représentées.
MAIS 4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveaux 1, 2 et 3 sont représentées.

Une victime présente en général plusieurs lésions.



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

Source : Registre du Rhône, 2006-2012.

Port du casque en 2RM

En 2020, 5 % des victimes cyclomotoristes n'étaient pas casquées, soit 12 tués et 233 blessés. C'est 3 % pour les motocyclistes, soit 12 tués et 245 blessés.

La classe d'âge la plus touchée parmi les victimes cyclomotoristes non casquées est celle des 14-24 ans avec 64 % des victimes. La classe d'âge la plus touchée parmi les motocyclistes tués non casqués est celle des 18-34 ans avec 59 % des victimes.

Une étude[1], menée à partir des données du registre du Rhône confirme l'efficacité du casque, mais souligne que les lésions à la tête restent une cause majeure de séquelles graves et de décès (page 195).

Selon une enquête[2] menée auprès de blessés usagers de 2RM accidentés entre 2010 et 2014 (951 répondants), les blessures toutes gravités confondues se situent principalement aux membres inférieurs (63 %), supérieurs (49 %) ou à la région tête/face/cou (17 %). Les blessés ont 4,5 fois plus de risque de subir une lésion à la face (notamment à la mâchoire) en portant un casque non-intégral plutôt qu'un casque intégral.

Vêtements de protection et visibilité

Outre le port obligatoire du casque, bien attaché sur la tête, et des gants, la DSR recommande de porter les équipements certifiés CE : blouson (avec gilet airbag de préférence) ou veste à manches longues, pantalon ou combinaison, bottes ou chaussures montantes. Depuis janvier 2013, il est obligatoire, pour le passage de l'examen pratique des permis A1 et A2, de revêtir au minimum une veste à manches longues, un pantalon et une paire de chaussures montantes en plus des gants certifiés CE et du casque homologué R22/05.

En cas de chute à faible vitesse, des équipements de protection individuelle renforcés aux articulations, des gants et des bottes réduisent les blessures superficielles et les brûlures. L'airbag motocycliste, filaire ou électronique, assure quant à lui une protection équivalente à celle du casque, sur l'ensemble des parties vitales tronc/thorax/abdomen[3].

La réduction des blessures superficielles associée au port de vêtements adaptés est avérée. Le port de bottes ou de chaussures montantes renforcées divise par 2,3 le risque de fracture à la cheville ou au pied[4].

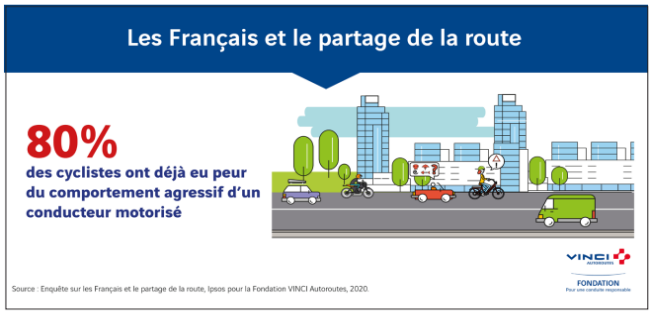
Pour améliorer leur perceptibilité dans la circulation, les 2RM ont obligation de circuler avec leurs feux de croisement ou de circulation diurne allumés (art. R416-17 du code de la route).

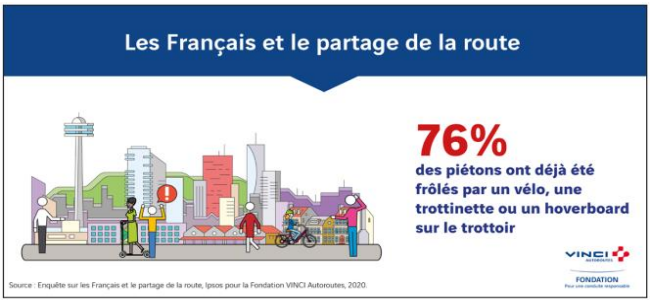
[1] Amandine Coquillat *et al.*, *Bilans lésionnels subis par les usagers de deux-roues motorisés, SECU2RM*, IFSTTAR, UCB Lyon1, juillet 2016
[2] Wu, D. *et al.*, 2019, *Does a full-face helmet effectively protect against facial injuries ?* Inj. Epidemiol. 6 1, 19.doi: 10.1186/s40621-019-0197-8
[3] Thierry Serre *et al.*, *EFFIGAM*, Convention DSR n°2200792115 : Rapport final, mars 2017.
[4] Wu, D. *et al.*, 2019. *Effectiveness of protective clothing for motorized 2-wheeler riders*. Traffic Inj. Prev. 20 2, 196–203. doi:10.1080/15389588.2018.1545090

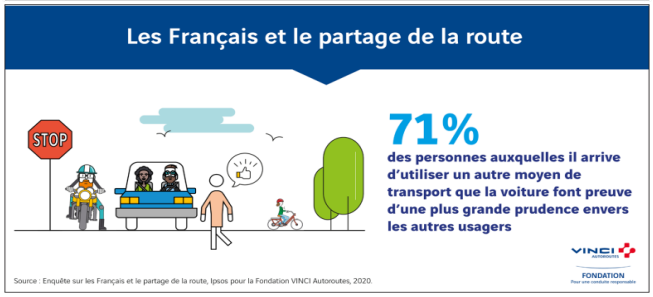
Les comportements déclarés des conducteurs

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. Les comportements de mobilité ont évolué au cours de l'année en raison du contexte sanitaire atypique.

L'insécurité ressentie des français face au partage de la route avec d'autres usagers

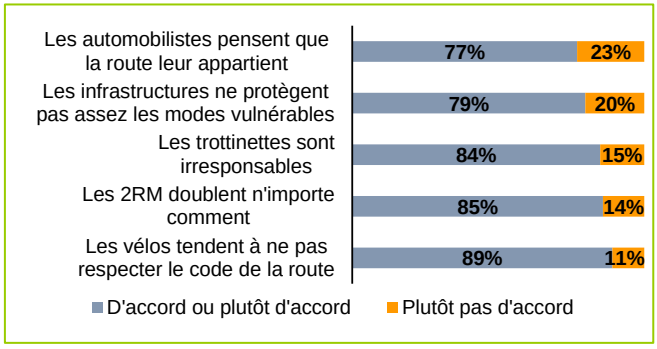






Source : Enquête sur les Français et le partage de la route, IPSOS pour la Fondation Vinci Autoroutes, 2020

La perception du respect des règles de chaque mode de transport par les autres usagers de la route



Source : Sondage Opinion Way pour NextBase sur le partage de la route, 2020

Le partage de la route

En conséquence d la crise sanitaire, les transports en commun ont perdu de l'affluence au profit des véhicules personnels et des modes doux (marche, vélos et EDPm). L'enquête IPSOS pour Vinci Autoroutes révèle une cohabitation difficile sur la voirie essentiellement en milieu urbain. Le sentiment de vulnérabilité semble prédominer pour les cyclistes, dont 80 % déclarent avoir déjà eu peur du comportement d'un conducteur motorisé, quand 76 % des piétons évoquent ce problème avec un vélo ou une trottinette.

Le sondage Opinion Way pour NextBase sur le partage de la route corrobore cette méfiance entre usagers. 77 % des usagers déclarent que les automobilistes conduisent comme si la route leur appartenait. Quant aux usagers vulnérables (vélos et trottinettes), ils s'accordent pour dire à 79 % que les infrastructures routières ne les protègent pas assez. Enfin, 85 % du panel estime que les deux roues motrices doublent dangereusement et 89 % que les vélos ne respectent pas le code de la route.

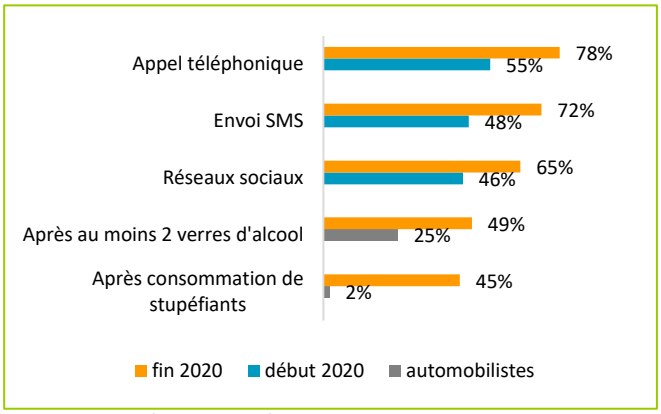
Ce manque de confiance envers autrui pourrait par ailleurs s'expliquer par une diminution du respect des règles de conduite. 55 % des automobilistes déclarent en effet ne pas respecter scrupuleusement le code de la route, le chiffre monte à 69 % chez les cyclistes et 75 % des 2RM. 86 % des piétons reconnaissent quant à eux ne pas toujours traverser sur un passage protégé. Cette opinion est à nuancer car 71 % des usagers empruntant fréquemment un mode de transport secondaire, affirment être plus prudents envers autrui.

Le développement des modes doux

La crise sanitaire a entraîné un recours accru aux modes de déplacement individuels. Le baromètre 2020 d'Allianz/ CSA indique que 29 % des sondés ont déjà eu recours à un véhicule en libre-service, 15% à un vélo (à assistance électrique ou non) et 5 % à une trottinette. Le 17ème baromètre AXA Prévention montre **toutefois** que ce report modal en 2020 s'est accompagné d'une hausse des comportements à risque. Ainsi, 40 % des usagers d'EDP motorisés ne connaissent pas précisément la règlementation en **vigueur pour ces engins, et** 25 % n'en ont même jamais entendu parler.

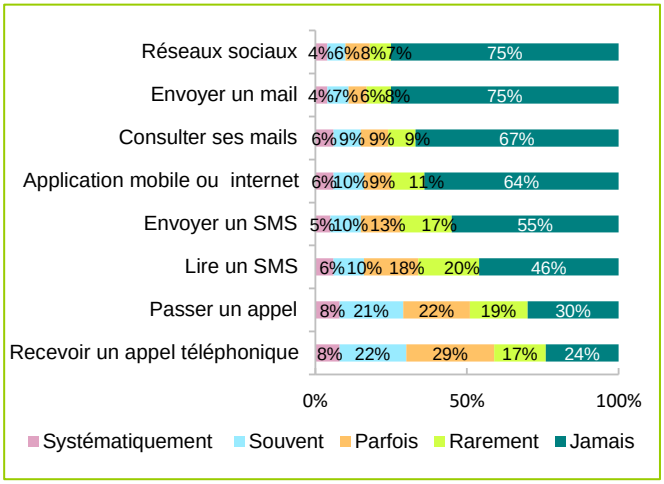
Les mauvaises habitudes se sont également accrues en un an, comme l'usage du téléphone en roulant : fin 2020, 78 % déclarent passer des appels téléphoniques alors qu'ils n'étaient que 55 % début 2020. 72 % envoient désormais des SMS contre 48 % avant, et 65 % consultent les réseaux sociaux, soit 19 points de plus qu'avant. 49 % déclarent ne pas hésiter à conduire une trottinette après avoir bu au moins 2 verres d'alcool (2 fois plus que les automobilistes), et 45 % après consommation de stupéfiants (contre 2 % chez les automobilistes).

Evolution des comportements à risque des usagers d'engins de déplacement personnels motorisés



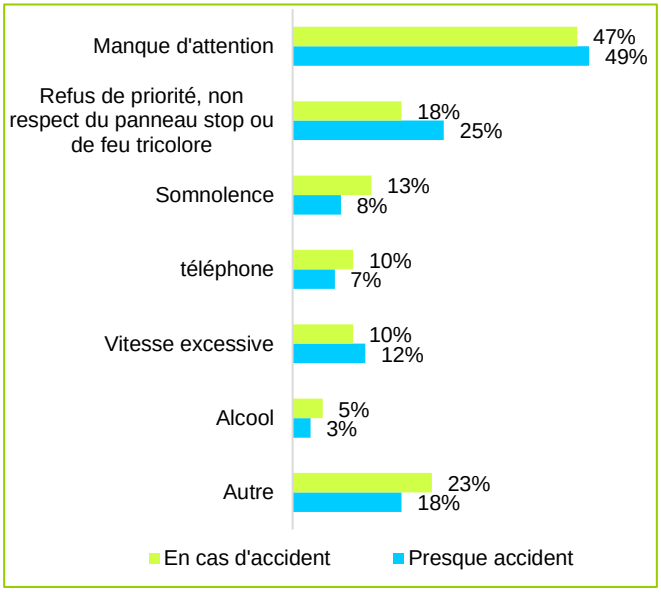
Source : Baromètre AXA Prévention, 2020

Nature des distractions et fréquence d'occurrence lors de déplacements professionnels



Source : Enquête IFOP pour MMA sur le risque routier professionnel, 2020

Facteurs de cause des accidents et « presque accidents » dans le cadre de trajets professionnels



Source : Enquête IFOP pour MMA sur le risque routier professionnel, 2020

Un sentiment de responsabilité accru

La crise sanitaire a provoqué une prise de conscience chez les Français sur la valeur de la vie. Une étude Kantar pour AXA Prévention révèle en effet une amélioration significative de la conduite des automobilistes, avec 53 % de bons conducteurs (+ 6 points par rapport à 2019). La prudence est de mise et l'enquête montre une baisse de la vitesse, avec 74 % roulant à 10 ou 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée (soit 7 points de moins qu'en 2019), 64 % ne s'arrêtent pas toujours au feu orange (- 6 points) et 34 % oublient leur clignotant (- 7 points).

Notons que si ces chiffres sont en baisse par rapport à l'année passée, la proportion d'automobilistes de respectant pas les règles de conduite demeure élevée.

Le risque routier professionnel

L'enquête IFOP pour MMA relative au risque routier professionnel permet de constater que 83 % des dirigeants et 68 % des employés ignorent qu'il s'agit du premier facteur d'accident au travail. Les déplacements professionnels sont synonymes de routine pour près d'un sur deux. Il en résulte des mauvaises habitudes, en hausse par rapport à 2015. Ainsi, 76 % des sondés ont déjà reçu un appel téléphonique pendant un trajet professionnel, et plus de la moitié envoient ou reçoivent des SMS. Ces appels sont aussi bien professionnels que personnels.

Paradoxalement par rapport à 2015, les conséquences sont moindres. 43% déclarent avoir manqué de peu un accident (- 3 points), 38 % ont reçu une amende (- 13 points) et 29 % ont perdu des points sur leur permis (- 13 points). Concernant les facteurs à l'origine des accidents ou des presque accidents, le manque d'attention demeure la première cause, suivi du refus de priorité ou du non-respect d'un feu tricolore (18 % des accidents), le téléphone et une vitesse excessive représentant chacun 10 %.

Le téléphone au volant

D'après le baromètre AXA Prévention 2020, encore 69 % des conducteurs utilisent le téléphone au volant, quel qu'en soit l'usage (recul d'un point seulement par rapport à 2019). Les conducteurs de deux-roues motorisés sont les usagers qui l'utilisent le moins, avec 11 %.

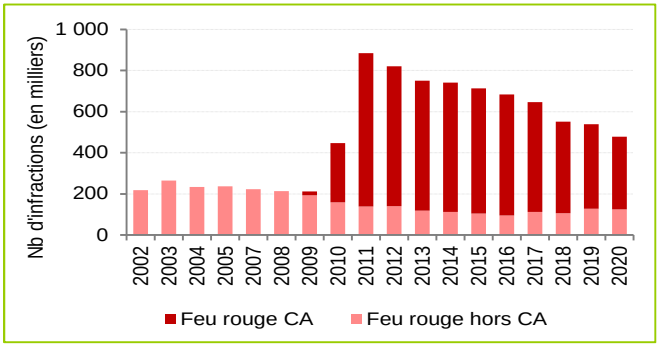
Cet usage croissant est principalement dû à la démocratisation des appareils électroniques, puisqu'ils n'étaient que 22 % en 2004 à déclarer téléphoner au volant.

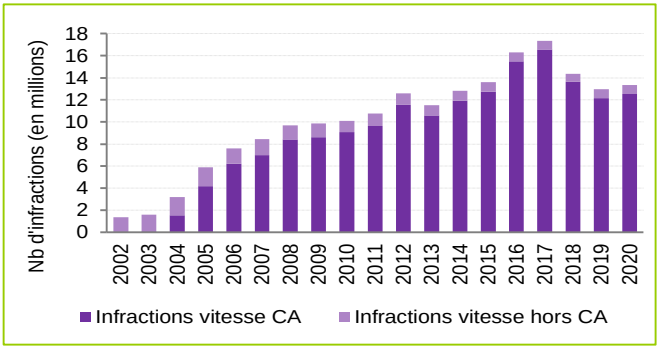
Les infractions[1]

Près de 24 millions d'infractions au code de la route ont été relevées en 2020.

Depuis 2018, plusieurs millions d'infractions au stationnement (celles concernant le non-paiement) sont devenues des « forfaits post-stationnement » et ne sont plus comptabilisées comme des infractions.

Évolution du nombre des infractions





Source : *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2020*, ONISR, 2021.

Dispositif du contrôle automatisé

Radars	CA vitesse fixe (y compris tourelle)	CA vitesse mobile	CA vitesse radar autonome	CA feux rouges
2003	48			
2004	228	165		
2005	689	313		
2006	822	457		
2007	1 137	721		
2008	1 473	827		
2009	1 661	932		118
2010	1 823	933		435
2011	2 100	933		638
2012	2 345	929		713
2013	2 473	867		712
2014	2 511	841		770
2015	2 541	787	22	788
2016	2 525	884	202	786
2017	2 509	884	275	778
2018	2 499	904	262	763
2019	2 137	950	249	758
2020	2 326	905	249	744

22 % des radars automatiques **fixes de vitesse** sont sur autoroute, 70 % sur routes nationales ou départementales, 7 % sur voies communales.

4 % des radars **feux rouges** sont dans des agglomérations de 500 000 habitants et plus, 27 % entre 100 000 et 500 000 habitants et 51 % entre 10 000 et 100 000 habitants et 18 % dans des agglomérations de moins de 100 000 habitants.

Source : DSR-DCA

Les polices municipales ont relevé 5,9 millions d'infractions en Procès-Verbal électronique (PVe), dont 4,8 millions concernent du stationnement dangereux.

Contraventions (hors polices municipales)

17,6 millions de contraventions ont été relevées en 2020. Elles représentent 97 % des infractions établies en 2020 (3 % pour les délits).

76 % sont des contraventions à la **vitesse :** 13,3 millions d'infractions ont été relevées par les contrôles traditionnels et par le dispositif du contrôle automatisé (CA).

- 12,5 millions d'infractions sont relevées par les radars du CA vitesse (mobiles et fixes), 94 % des infractions à la vitesse. Les excès de vitesse relevés sont à 94,7 % des excès de moins de 20 km/h.
- 803 504 infractions sont relevées hors CA. Les excès de moins de 20 km/h ne représentent que 12 %, alors que 41 % des excès sont entre 20 et 30 km/h, 19 % entre 30 et 40 km/h et 7 % au-delà de 40 km/h.

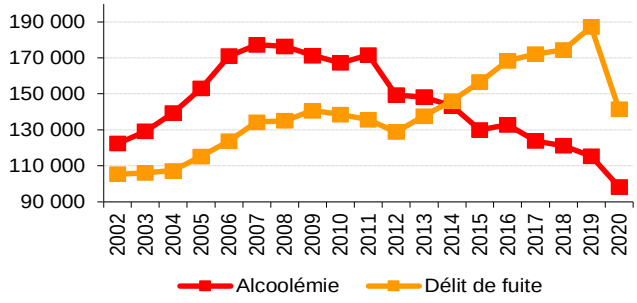
Les autres contraventions sont réparties ainsi :

- 1,07 million d'infractions pour **stationnement dangereux,** 6 % des contraventions.
- 1,04 million d'infractions aux **règles administratives**, soit 6 % des contraventions, composées : des infractions non délictuelles à l'assurance, des infractions de défauts de présentation de documents afférents au véhicule, des infractions de circulation de véhicule sans visite technique périodique, des infractions aux plaques et certificats d'immatriculation non conformes.
- 926 188 d'infractions aux **règles de conduite** (dont 358 815 usage du **téléphone** portable, 36 308 port d'oreillettes).
- 650 595 infractions aux **règles de priorité :** dont 353 716 « feu rouge » relevées par le CA – chiffre comprenant le franchissement de feux tricolores et aux passages à niveau, 123 938 infractions franchissements de feux rouges hors CA et 117 249 infractions de non-respect du panneau « stop ».
- 42 027 infractions **alcoolémies contraventionnelles** (taux inférieur à 0,8 g/l de sang).
- 260 478 infractions pour défaut dans les équipements des utilisateurs, dont 129 683 pour **défaut de port de la ceinture** de sécurité, 36 703pour **défaut de port du casque** et 55 320 pour **défaut de port de gants en deux-roues motorisés**.
- 158 670 infractions **état des véhicules**.

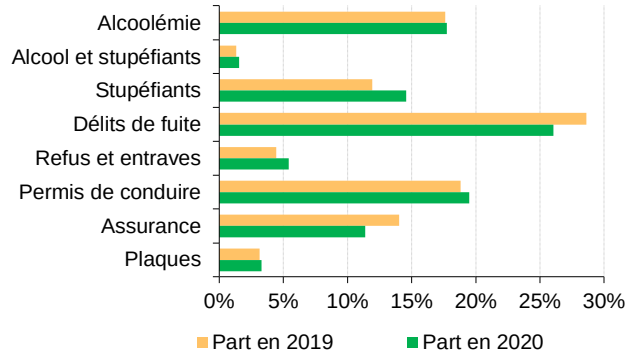
Avec 12,5 millions de contraventions enregistrées, les radars du CA vitesse constatent 71 % de l'ensemble des contraventions. 1,7 millions des contraventions du CA ont été envoyées à l'étranger (- 24 %) dans les 20 pays partenaires.

N.B. : En 2020, les familles de contraventions (hors vitesse et feu rouge), contenant plus de catégories d'infractions, ne sont pas comparables à celles du bilan 2019.

Évolution des délits liés à l'alcoolémie et des délits de fuite

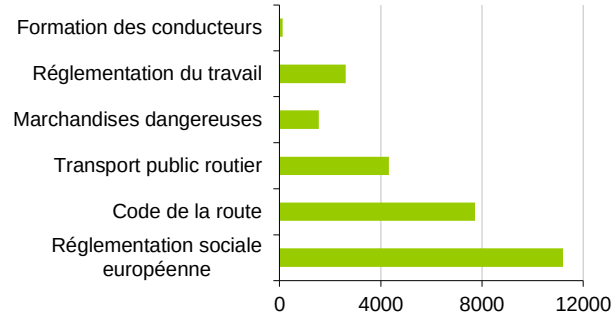


Répartition des familles de délits 2019-2020

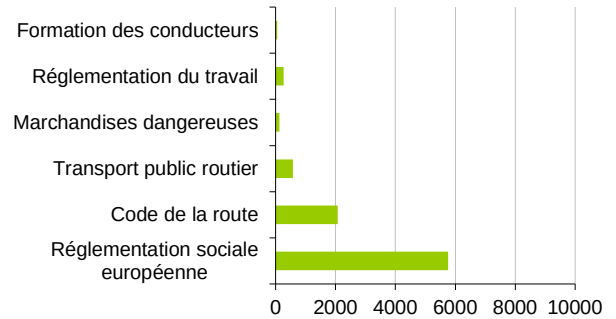


Le contrôle des transports terrestres en 2020

Le contrôle **sur route** vise tous les types de transport routier (marchandises ou transport collectif de personnes). 27 616 infractions relevées :



Le contrôle en **entreprise** vise les transporteurs routiers, les commissionnaires de transport, les entreprises de transport routier pour compte propre et les donneurs d'ordre (industriels, chargeurs). 8 861 infractions relevées :



Source : *La politique de contrôle des transports routiers, Rapport d'activité 2020*, DGITM/DST, 2021.

Délits routiers

584 714 délits ont été relevés en 2020, soit - 11 % par rapport à 2019. Ils représentent 3 % de l'ensemble des infractions 2020 (PN+GN+CA).

Cinq types d'infractions constituent 90 % des délits :

154 567 **délits de fuite** après un accident (26 % des délits), en baisse de - 18 % ;

118 278 **défauts de permis** de conduire (20 % des délits), en baisse de - 4 % ;

101 307 infractions relatives à l'**alcoolémie** au volant (17 % des délits), en baisse de - 12 % par rapport à 2019 ;

82 127 délits liés à l'usage de **stupéfiants** (14 % des délits), en hausse de + 5 % par rapport à 2019 ;

65 732 **défauts d'assurance** (11 % des délits), en baisse de - 28 % par rapport à 2019.

Contrôles d'alcoolémie

7 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2020, nombre en baisse de - 22,5 % par rapport à 2019. 223 271 tests se sont révélés positifs, soit 3 % des dépistages.

6,8 millions de contrôles (98 % du total) sont préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions. Ils s'avèrent positifs dans 3 % des cas.

57 795 contrôles ont été réalisés lors d'accidents corporels (y compris mortels). 4 016 usagers testés ont une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 7 % d'usagers positifs, en hausse régulière depuis 2016.

107 244 dépistages ont eu lieu lors d'accidents matériels. Ils sont positifs dans 10 % des cas. Ce taux, supérieur à celui observé dans les accidents corporels, s'explique par la sélection opérée pour ces tests non systématiques lors d'accidents matériels.

Contrôles de l'usage de stupéfiants

453 751 dépistages de stupéfiants ont été réalisés en 2020. Ce nombre est en hausse de + 4 % par rapport à 2019. 81 569 tests se sont avérés positifs (- 7 % après 4 années de hausse consécutive).

398 753 dépistages ont été opérés à titre préventif ou lors d'infractions, avec un taux de positivité de 20 %.

25 017 dépistages ont été réalisés en cas d'accidents corporels (y compris mortels) avec un taux de positivité de 5 % (1 207 conducteurs testés impliqués dans les accidents corporels étaient positifs aux stupéfiants), équivalent au taux de 2019.

[1] Source *: Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2020*, ONISR, 2021.
NB : Les délits ne comprennent pas les homicides et blessures involontaires.

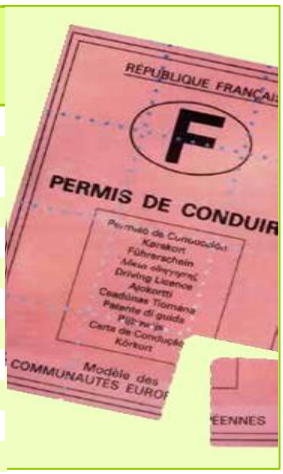
Le permis à points

Le nombre de points retirés en 2020 s'établit à 11 440 727 (- 9,9 % par rapport à 2019) et s'accompagne d'une baisse de - 8,6 % du nombre d'infractions traitées génératrices de retrait de points.

Synthèse générale	2019		2020	
	Données	Ecart en valeur relative / à la même période de 2018	Données	Ecart en valeur relative / à la même période de 2019
Infractions traitées	8 510 521	-17,3%	7 780 737	-8,6%
Points retirés	12 699 438	-14,6%	11 440 727	-9,9%
Nombre de permis au solde nul	62 315	-8,3%	46 390	-25,6%
Dont permis probatoires au solde nul	13 197	-8,3%	9 183	-30,4%
Capital initial rétabli après 2 ou 3 ans	3 613 105	12,8%	4 005 128	10,9%
Récupération d'un point au bout de 6 mois / 1 an *	5 707 046	-14,9%	4 659 038	-18,4%

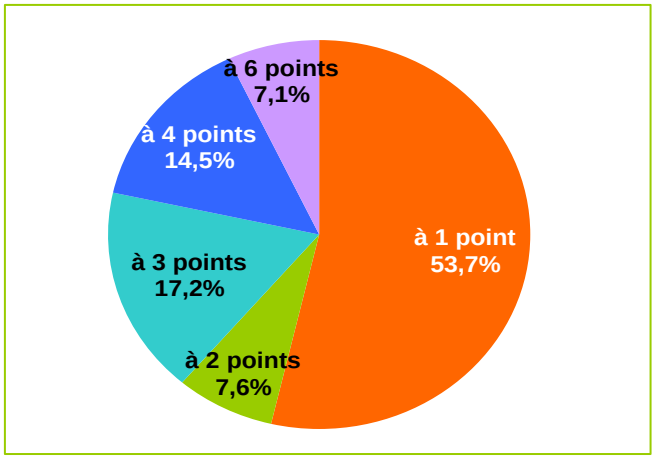
* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de 1 point.
Source : *Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2020*, ONISR, 2021.

Année	Nb de points retirés en millions
1993	1,2
1994	2,4
1995	2,3
2000	3,2
2005	7,5
2010	10,1
2015	12,4
2016	13,2
2017	15,2
2018	14,9
2019	12,7
2020	11,4



Source : *Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2020*, ONISR, 2021.

Répartition des infractions (en volume de points) selon le nombre de points retirés en 2020



Source : *Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points – Bilan 2020*, ONISR, 2021.

Points retirés en 2020 selon l'infraction

- 7,6 millions : **excès de vitesse**
- 1,4 million : **règles de priorité**
- 850 000 : **téléphone ou oreillette**
- 519 500 : **alcoolémie**
- 619 000 : **règles de circulation (sauf tél.)**
- 200 000 : **ceinture de sécurité**
- 184 000 : **stupéfiants**
- 4 300 : **casque**

53,7 % des points sont retirés pour des infractions à **1 point**. Ces retraits diminuent de - 7,9 % par rapport à 2019 (6 141 177 infractions en 2020 contre 6 670 863 infractions en 2019), le nombre de points perdus pour excès de vitesse inférieurs à 20 km/h diminue aussi bien en agglomération (- 10,9 %), que hors agglomération (- 7,1 %).

7,6 % des points retirés concernent des infractions à **2 points** (principalement les excès de vitesse entre 20 et 30 km/h). Ces retraits de points diminuent de - 6,3 % (soit 867 112 points retirés pour des infractions à 2 points en 2020 contre 925 778 en 2019).

17,2 % des points retirés concernent des infractions à **3 points** (téléphone tenu en main, excès de vitesse de 30 à 40 km/h, non port de la ceinture, franchissement de ligne continue). Les retraits de 3 points baissent de - 9,9 % (soit 1 970 697 points retirés pour des infractions à 3 points en 2020 contre 2 187 495 en 2019.

14,5 % des points retirés concernent des infractions à **4 points** (non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, circulation en sens interdit, excès de vitesse de 40 à 50 km/h). Leur nombre est en baisse de - 13,9 % (passant ainsi à 1 658 564 points retirés pour des infractions à 4 points en 2020 contre 1 925 628 en 2019).

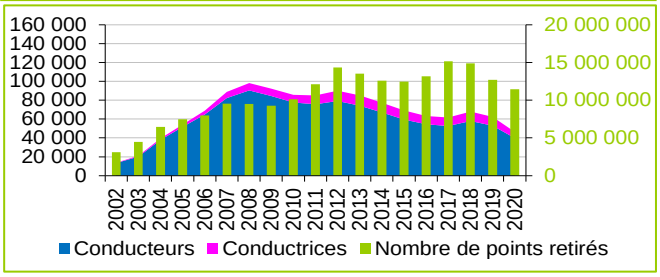
7,1 % des points retirés concernent des infractions entraînant un retrait de **6 points** (excès de vitesse de plus de 50 km/h, alcoolémie, etc.). Leur nombre est en baisse de - 19,1 % (soit 806 784 points retirés pour des infractions à 6 points en 2020 contre 997 182 en 2019).

Temporalité de la sanction

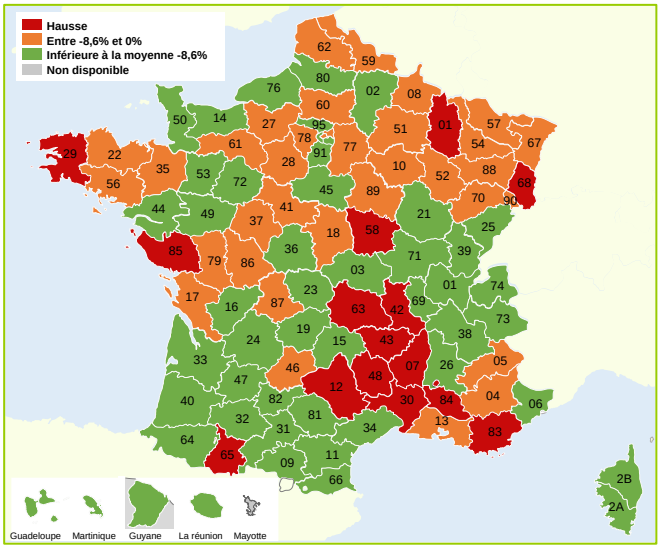
Les données sur les infractions relevées par les forces de l'ordre sont enregistrées dans le mois qui suit l'infraction. Les points sont effectivement retirés plusieurs mois plus tard :

- pour les contraventions, au paiement de la contravention ou lorsque tous les recours administratifs sont épuisés,
- pour les délits, lorsque le jugement est prononcé.

Évolution du nombre de permis invalidés pour solde de points nul, comparée à celle du nombre de points retirés



Évolution 2019-2020 du nombre d'infractions ayant entrainé un retrait de points



Répartition du solde de points au jour de l'accident en 2020 chez les auteurs présumés d'accidents mortels

Solde de points	Proportion	Solde de points	Proportion
12 points	53,3%	5 points	2,9%
11 points	5,0%	4 points	1,7%
10 points	5,1%	3 points	1,6%
9 points	6,4%	2 points	0,8%
8 points	6,8%	1 point	0,5%
7 points	2,5%	0 point	5,3%
6 points	8,0%		

8 conducteurs sur 10 ont toujours 12 points sur leur permis mais seuls 53,3 % des auteurs présumés d'accidents mortels disposent encore de ces 12 points sur leur permis.

Permis de conduire invalidés pour solde de points nul

En 2020, 46 390 permis ont été invalidés pour défaut de points, en baisse de - 25,6 % par rapport à 2019. Le nombre de permis invalidés pour les femmes est en baisse cette année de - 28,2 % ; il diminue de - 25,1 % chez les hommes. Ces derniers représentent néanmoins 85,7 % des titulaires des permis invalidés en 2020.

Les permis invalidés pour un motif d'infraction unique concernent 3 134 personnes, parmi elles :

- 1 507 personnes pour la seule infraction de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie (6 points),
- 469 personnes au seul motif de la conduite malgré l'usage de stupéfiants (6 points),
- 615 personnes pour le seul motif du non-respect du stop ou d'un feu rouge (4 points),
- 71 personnes pour le seul motif d'excès de vitesse d'au moins 50 km/h (6 points),
- seules 84 personnes ont vu leur permis de conduire invalidé pour le seul motif d'excès de vitesse de moins de 20 km/h (1 point), contre 121 en 2019.

Restitution de points

4,0 millions de conducteurs ont vu le rétablissement de leur capital initial de 12 points après 2 ou 3 ans sans nouvelle infraction, en hausse de + 10,9 %.

4,7 millions de conducteurs ont récupéré un point au terme de 6 mois sans nouvelle infraction, soit - 18,4 %.

En 2019, 25 101 stages ont été organisés, au profit de 388 711 stagiaires soit :

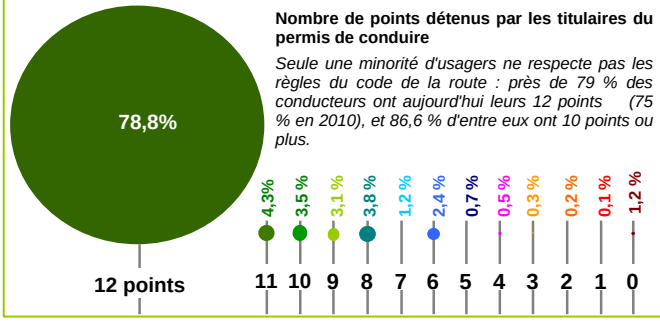
- 15 146 stages en reconstitution du capital de points (stages dits « permis à points »),
- 604 stages d'alternatives aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (dits « justice »),
- 9 352 stages mixtes regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires « justice ».

Permis de conduire délivrés

En 2020 (données provisoires), 651 391 permis B ont été délivrés ainsi que 5 873 permis A1 et 100 653 permis A2.

Comparaison entre le nombre de points détenus par les APAM et le nombre de points de l'ensemble des conducteurs (source FNPC : Fichier National du Permis de Conduire)

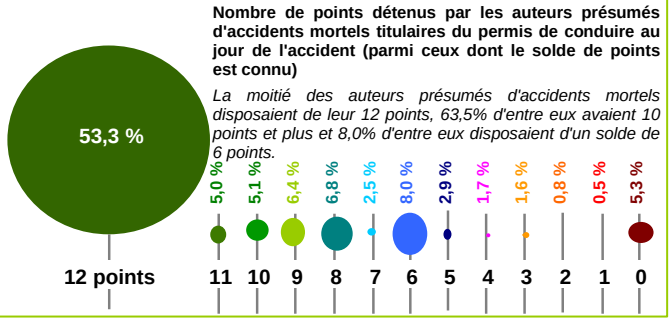
Permis à points (données au 21/12/2020)



Nombre de points détenus par les titulaires du permis de conduire

Seule une minorité d'usagers ne respecte pas les règles du code de la route : près de 79 % des conducteurs ont aujourd'hui leurs 12 points (75 % en 2010), et 86,6 % d'entre eux ont 10 points ou plus.

APAM (données 2020)



Nombre de points détenus par les auteurs présumés d'accidents mortels titulaires du permis de conduire au jour de l'accident (parmi ceux dont le solde de points est connu)

La moitié des auteurs présumés d'accidents mortels disposaient de leur 12 points, 63,5% d'entre eux avaient 10 points et plus et 8,0% d'entre eux disposaient d'un solde de 6 points.

Les condamnations

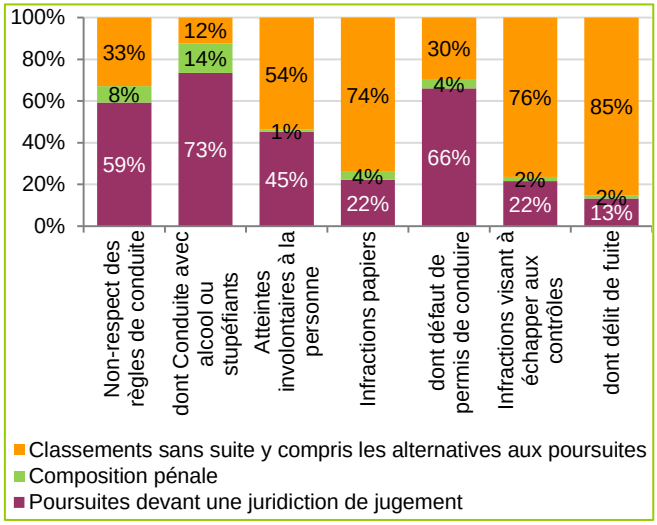
420 656 auteurs d'infractions à la sécurité routière ont été orientés par les parquets en 2018, soit 20,6 % des auteurs orientés en 2018. Mises à part quelques infractions peu fréquentes (1,2 % des auteurs), les infractions sanctionnées par la justice peuvent être regroupées en quatre grandes catégories.

Les orientations des auteurs au parquet en 2018

	Poursuites	Total	%
Ensemble	**249 201**	**420 656**	**100**
Non-respect des règles de conduite	***122 819***	***167 220***	***40***
Conduite avec alcool ou stupéfiants	109 982	138 862	33
Infraction à la vitesse	12 837	28 358	7
Atteintes involontaires à la personne	***9 161***	***32 167***	***8***
Accident mortel circulation et alcool ou stupéfiants	164	326	0
Accident mortel circulation	936	1 992	1
Accident de la circulation avec blessures involontaires (BI) et alcool ou stupéfiants	2 008	2 501	1
Accident de la circulation avec BI	6 053	27 348	7
Infractions papiers	***109 074***	***165 041***	***39***
Défaut de permis de conduire	62 699	83 028	20
Violation, restriction aux droits de conduire	18 369	22 571	5
Défaut de pièce administrative / Visite technique du véhicule	26 560	52 745	13
Réglementation sur l'équipement et l'aménagement des véhicules / plaques inscriptions	1 446	6 697	2
Infractions visant à échapper aux contrôles	***6 736***	***51 030***	***12***
Délit de fuite	2 176	40 820	10
Refus d'obtempérer, refus de vérification	4 560	10 210	2
Autres infractions	***1 411***	***5 198***	***1***

Source : Ministère de la Justice/SG/SEM/SDSE – fichier statistique Cassiopée
Champ : France métropolitaine et DOM (hors tribunaux de police à partir de 2016)

Les orientations des auteurs au parquet en 2018 des principales familles ou infractions



Source : Ministère de la Justice/SG/SEM/SDSE – fichier statistique Cassiopée
Champ : France métropolitaine et DOM

Cette synthèse est réalisée à partir des estimations provisoires 2018 (issues de deux sources de données) fournies par le Ministère de la Justice en 2020.

Vue d'ensemble du contentieux de la sécurité routière

Parmi ces 420 656 auteurs, 14,3 % se sont avérés non poursuivables, et leur affaire classée sans suite à ce titre, soit parce que l'infraction n'a pas été constituée ou insuffisamment (11,4 %) ou que l'auteur est resté inconnu (2,9 %). Le parquet a estimé inopportun de donner suite à 3,0 % des affaires pour motif que l'auteur, bien que connu, n'a pas pu être retrouvé, que celui-ci s'est mis en conformité avec la loi de sa propre initiative ou que l'infraction est de faible gravité.

Le parquet a donc donné une réponse pénale à 347 700 auteurs, soit 96,5 % des auteurs poursuivables : 65 400 (15,5 % des auteurs des affaires traitées par le parquet en 2018) ont fait l'objet d'alternatives aux poursuites, 33 100 (7,5 %) de compositions pénales et 249 200 (59,2 %) ont été poursuivis devant une juridiction de jugement. Pour ces derniers, la poursuite a lieu devant le tribunal correctionnel dans 93,3 % des cas ; par ailleurs, 5,4 % des auteurs poursuivis le sont devant le tribunal de police et l'affaire est transmise au juge des enfants ou à l'instruction de manière très marginale (1,3 %).

Les réponses pénales prennent très peu la forme d'alternatives aux poursuites pour les infractions liées au non-respect des règles de conduite (1,6 % des auteurs dans les affaires traitées). Celles-ci donnent lieu principalement à des compositions pénales et à des poursuites. Plus précisément, le traitement judiciaire des auteurs de conduite sous l'emprise de l'alcool ou stupéfiants implique une part importante de compositions pénales (17,0 %) et de poursuites (79,2 %).

Les alternatives aux poursuites sont les sanctions les plus représentées dans les délits de fuite (48,6 %) et dans les accidents de la circulation avec blessures involontaires sans usage d'alcool ou de stupéfiants (42,4 %).

Les infractions « papiers » donnent souvent lieu à une poursuite, en particulier pour les défauts de permis, les violations et restrictions au droit de permis, contentieux où plus de sept auteurs sur dix sont poursuivis en 2018.

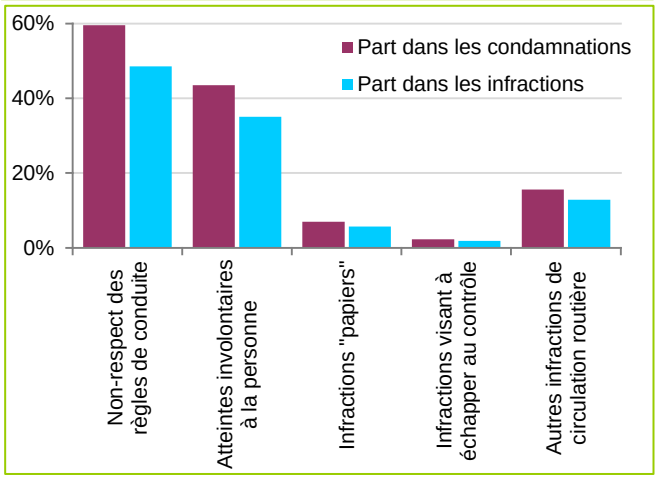
Le **fichier statistique Cassiopée**, issu des extractions de l'application de gestion des procédures pénales du ministère de la justice, fournit les statistiques sur les orientations du parquet.

Vue d'ensemble du contentieux de la circulation routière (condamnations et compositions pénales) en 2018

	Condamnations (infraction principale)	Infractions sanctionnées
Toutes infractions de sécurité routière	**258 255**	**346 645**
Non-respect des règles de conduite	***153 773***	***168 347***
Conduite en état alcoolique	112 401	121 643
dont récidive de conduite en état alcoolique	18 034	19 770
l'emprise de stupéfiants	5 901	6 314
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	40 170	44 575
Grand excès de vitesse	1 202	2 129
Atteintes involontaires à la personne	***8 494***	***9 277***
Blessures par conducteur sans circonstance aggravante	3 399	3 722
Blessures par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	4 290	4 743
dont BI avec ITT <= 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants	1 670	1 789
dont BI avec ITT > 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants	159	179
Homicides par conducteur sans circonstance aggravante	403	404
Homicides par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	402	408
dont homicides involontaires en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants	129	131
Infractions "papiers"	***81 623***	***137 035***
Conduite d'un véhicule sans permis	36 440	55 000
Conduite malgré suspension du permis	24 166	30 362
Défaut d'assurance	19 467	49 593
Défaut de plaques ou fausses plaques	1 550	2 080
Infractions visant à échapper au contrôle	***13 460***	***29 485***
Délit de fuite	4 883	6 219
Refus d'obtempérer	7 262	17 432
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 311	5 827
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	4	7
Autres infractions de circulation routière	***905***	***2 501***
Tous types d'infractions (contraventions + délits)	**613 304**	**945 179**

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire, SDSE-Ministère de la Justice.

Part dans le contentieux de la circulation routière de chaque principale famille d'infractions parmi l'ensemble des condamnations et parmi les infractions sanctionnées au cours de l'année 2018



Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire, SDSE-Ministère de la Justice.

En 2018, hors tribunaux de police, 258 255 condamnations ont sanctionné 346 645 infractions à la sécurité routière. Cela représente 42,1 % de l'ensemble des condamnations et 36,7 % des infractions sanctionnées par une condamnation ou une composition pénale. Par rapport à 2017, le nombre de condamnations est en hausse de +2,7 % et celui des infractions de +2,8 %.

Les infractions visant à échapper au contrôle: des sanctions sévères lorsque plusieurs infractions sont sanctionnées

Les infractions destinées se soustraire à un contrôle sont le délit de fuite, le refus d'obtempérer, le refus de vérification de l'état alcoolique ainsi que l'utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police.

29 485 infractions de ce type ont donné lieu à condamnation en 2018, en progression de 13,5 % par rapport à 2014 (hors tribunaux de police).

Comme pour les infractions « papiers », ces infractions sont peu sanctionnées seules dans une condamnation (c'est le cas de 23,4 % d'entre elles), elles sont souvent associées à d'autres délits routiers. Parmi les 13 460 condamnations dont l'infraction principale est liée au contrôle, les infractions sont soit sanctionnées seule (51,2 % des condamnations) soit associées à des infractions moins graves.

Les peines prononcées dans ces condamnations se caractérisent par une plus grande sévérité que dans les autres natures d'infractions routières, y compris lorsqu'elles sont sanctionnées seules.

Des emprisonnements sont prononcés dans 43,7 % des cas et parmi eux, ceux en tout ou partie ferme, représentent 20,2 % des condamnations. Le quantum moyen d'emprisonnement ferme s'établit à 5,4 mois.

Des amendes sont prononcées, à titre principal, dans 39,3 % des condamnations et les peines de substitution dans 14,0 %. Le montant moyen des amendes s'établit à 376 euros mais celles-ci peuvent atteindre jusqu'à 1 000 euros.

L'analyse des sanctions prononcées pour infractions aux règles de la sécurité routière est effectuée à partir d'une exploitation spécifique des condamnations et des compositions pénales inscrites au **Casier judiciaire national** (CJN).
Compte tenu des délais qui s'écoulent entre le prononcé de la peine et son inscription au CJN, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de 2017. Les données 2018 provisoires sont composées des condamnations prononcées en 2018 et inscrites au casier judiciaire jusqu'en juillet 2019 et d'une estimation de celles à venir dans les 12 mois suivants.


SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Registres d'intervention

Historique **130**

Le management de la sécurité routière **132**

Les véhicules **134**

L'infrastructure routière **136**

Les usagers de la route **138**

Les secours et soins aux victimes **140**

La recherche et les études **142**

Analyse de la crise sanitaire et conformité aux règles 144

Présentation du Dataviz sécurité routière 146

Projet AMPERE 148

FLAM vélo 149

S-PER 150

VALOR 151

Sécurité des Usagers de la Route et Conduite Automatisée (SURCA) 152

VUL 153

TARPON 154

Registre du Rhône – Analyse des accidents de trottinnettes 155

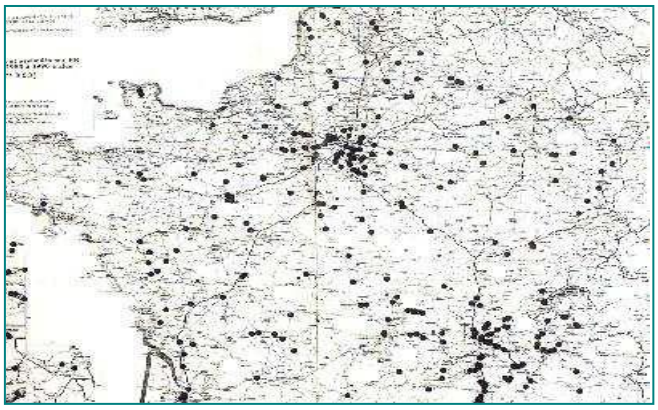
ESRA 2 156

La sécurité routière dans le monde **158**

Historique

De l'après-guerre à nos jours, environ 700 000 personnes ont été tuées sur les routes de France.

Carte des points noirs sur RN traités de 1983 à 1990



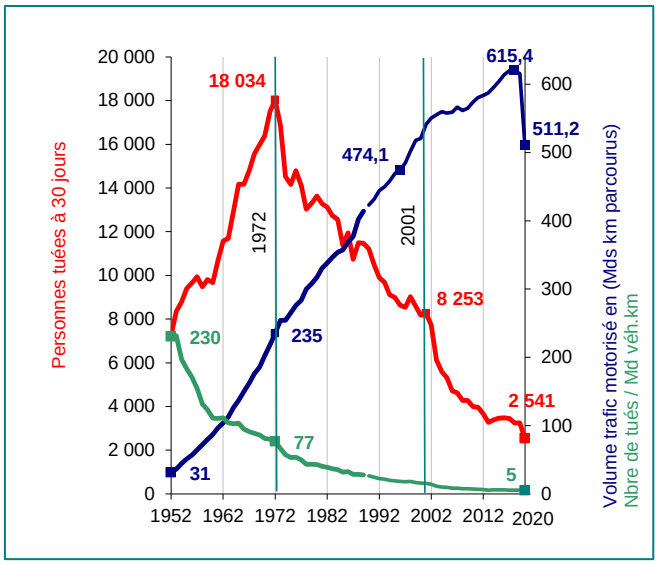
Source : DDM, Prévention routière.

Opération « Mazamet, ville morte » en 1973



Source : Prévention routière

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2020



Les données de trafic fournies par le SDES ont été rebasées en 2021 pour les années allant de 1990 à 2020

La mortalité en 2020 a atteint le niveau relevé en 1925 alors que le parc de véhicules est 50 fois plus important. Cette amélioration de la sécurité routière résulte de l'action opérée sur trois leviers fondamentaux et indissociables : infrastructure (conception, entretien, exploitation), véhicule (sécurités passive et active) et comportement des usagers (éducation, prévention, répression). La meilleure prise en charge des blessés et les progrès médicaux complètent le dispositif.

De l'après-guerre à 1970

L'accidentalité routière explose après-guerre avec l'expansion du parc automobile, des réseaux routiers inadaptés et des conducteurs insuffisamment formés. Le circuit de recueil des données d'accidents, fiabilisé en 1954, comptabilise alors 7 166 personnes tuées à 3 jours (décédées sur le coup ou dans les 3 jours suivant l'accident). La sécurité routière n'est pas encore considérée comme un enjeu de politique publique mais à partir de 1960 est lancé le traitement de points noirs. Entre 1960 et 1970, la mortalité augmente de + 56 %, le trafic est multiplié par 2,3 et le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 111 à 81.

De 1970 à 1980

La politique de la sécurité routière s'organise : création du comité interministériel de la sécurité routière, nomination d'un délégué interministériel. En 1972, le pic de mortalité est atteint : 16 545 morts comptabilisés à 6 jours (équivalant à plus de 18 000 morts à 30 jours). Cette situation est dénoncée en 1973 par les 16 000 habitants de Mazamet allongés sur le sol. Cette prise de conscience collective permet au gouvernement d'imposer des vitesses maximales autorisées (VMA), le port de la ceinture de sécurité à l'avant et du casque pour les motocyclistes sur tous les réseaux. Durant cette décennie, la mortalité chute de - 30 % pour un trafic multiplié par 1,6 et le nombre de personnes tuées par milliard de km de 81 à 43.

De 1980 à 1990

La baisse de la mortalité ralentit. La politique locale de sécurité routière est mise en œuvre avec les plans départementaux d'actions de sécurité routière et le programme REAGIR[1] à la suite de l'accident de Beaune (53 morts dont 44 enfants). Le seuil de l'alcoolémie est abaissé de 1,2 à 0,8 g/l d'alcool dans le sang. Les véhicules sont désormais équipés de systèmes antiblocage des roues. La construction de carrefours giratoires réduit notablement le nombre des accidents mortels[2]. La mortalité baisse finalement de façon irrégulière de - 20 %, alors que le trafic est multiplié par 1,4. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 43 à 27.

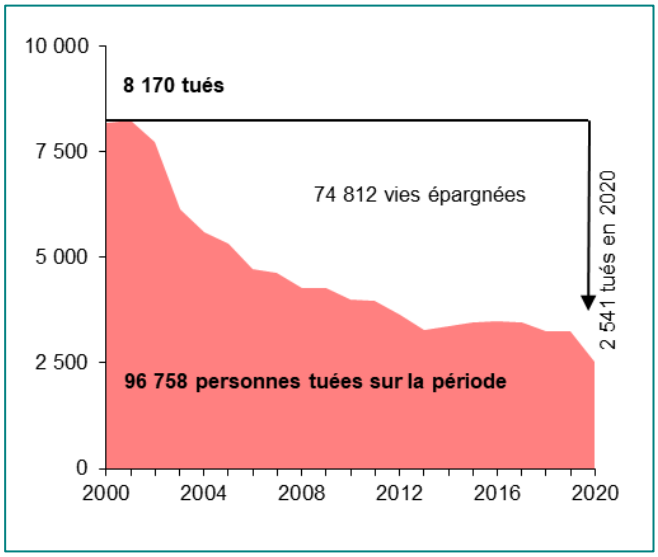
[1] REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.

[2] Martine Vertet et Thierry Brenac, *Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière*, Colloque « La sicurezza stradale », mars 1998.



Source : Sécurité routière, 2006.

Nombre de vies épargnées en métropole par rapport à la mortalité de 2000



Évolution de la population de la France métropolitaine de 2005 à 2030

Année	Pop. au 1er janv (en khab)	Part des 0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65 ans ou +	75 ans ou +
2005	60 963	25,0%	54,1%	4,4%	16,5%	8,1%
2010	62 765	24,5%	52,6%	6,0%	16,8%	8,9%
2020	65 124	23,8%	49,4%	6,1%	20,6%	9,6%
2030	68 532	23,0%	47,5%	6,0%	23,5%	12,3%
2050	72 275	22,3%	45,9%	5,6%	26,2%	16,0%

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

Évolution de la mortalité routière de la France métropolitaine de 2005 à 2030

Année	Mortalité	Part des 0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65 ans ou +	75 ans ou +
2005	5 318	14,3%	63,7%	3,0%	19,1%	11,8%
2010	3 992	13,3%	63,0%	4,5%	19,2%	12,6%
2020	2 541	11,4%	57,7%	5,5%	25,3%	13,9%
2030	projection	7,1%	52,0%	7,1%	33,8%	26,3%

La projection en 2030 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee, en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2010-2019 de la mortalité rapportée à la population.

De 1990 à 2000

En 1989 est publié le livre blanc de la sécurité routière[1]. Il trace les grandes orientations des futures politiques et identifie déjà la nécessité d'améliorer le contrôle/sanction. En 1990, la VMA est fixée à 50 km/h en agglomération, le seuil d'alcoolémie abaissé à 0,5 g/l et le permis à points instauré. L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. Les véhicules sont désormais équipés d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de - 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de + 20 %. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit alors à 16 en 2000.

De 2000 à 2010

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) est créé en 2001[2]. En juillet 2002, la sécurité routière est l'un des quatre chantiers prioritaires du Président de la République. Les premiers radars fixes de contrôle automatisé de vitesse sont installés. Le permis probatoire est instauré en 2004. Un dépassement du taux légal d'alcool entraîne désormais un retrait de 6 points. On compte moins de 5 000 morts en 2006 et une réduction de - 51 % de la mortalité sur la décennie. Plus de 30 000 vies ont été épargnées durant cette période, dont les trois quarts grâce à la baisse des vitesses pratiquées et 11 % grâce à l'amélioration de la sécurité du parc automobile[3]. Le nombre de décès par milliard de km parcourus s'établit en 2010 à 7,1. Le trafic a progressé de + 7 % depuis 2000.

De 2010 à 2020

La sécurité routière reste une politique prioritaire. L'objectif fixé par l'Union européenne de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020 a été repris par la France avec pour objectif de passer en dessous des 2 000 décès en 2020. Mais à l'instar d'autres pays européens, la France a vu sa mortalité routière progresser en 2014 et 2015 puis se stabiliser en 2016 et 2017. Avec l'accélération du vieillissement de la population depuis 2010, la part des seniors dans la mortalité ne cesse d'augmenter, alors que le surrisque des 18-24 ans diminue plus que celui des autres adultes. Les mesures des divers plans et Comités interministériels de sécurité routière (CISR) ont permis de sensiblement diminuer la mortalité en 2018 et 2019. L'année 2020 fait quant à elle figure d'exception au vu du contexte sanitaire : après rebasement de la circulation par le Ministère de la Transition Ecologique (SDES 2020), on compte **5,0 tués par milliard de kilomètres parcourus**. L'Union européenne projette désormais de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 (en prenant comme année référence 2019, avant la pandémie).

[1] Pierre Giraudet, *Livre blanc de la sécurité routière*, La documentation française, 1989.
[2] 4ème mandature 2017-2020, le décret fondateur du 28/08/2001 a été modifié de manière significative par le décret n° 2016-1511.
[3] Yves Page & al, *How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010*, Conference AAAM, 2011.

Le management de la sécurité routière

La sécurité routière, politique publique, concerne chaque collectivité, entreprise et citoyen.

Le Conseil national à la sécurité routière (CNSR)

Cette instance, créée par décret du 28 août 2001 et renouvelée le 18 janvier 2021 pour 3 ans, réunie les parties prenantes du champ de la sécurité routière. Par la diversité des profils et des compétences le composant, le Conseil a pour mission principale de conseiller le Gouvernement en émettant notamment des avis et recommandations.

Les 67 membres, parmi lesquels des élus locaux, des représentants de gestionnaires de voirie, d'entreprises intéressées par le sujet ou encore d'associations, se répartissent en 3 commissions selon leurs domaine d'expertise et enjeux respectifs :

Partage de la route, maîtrise des déplacements

Ses champs de compétences portent sur les thématiques de perception du risque par les divers usagers, de partage de l'espace public et de protection des usagers vulnérables. Le but étant de proposer des actions de formation, d'éducation et de sensibilisation qui auront vocation à soutenir et orienter les réflexions publiques.

Santé, comportement pour une mobilité responsable

Cette commission travaille quant à elle davantage sur les questions sociétales et sanitaires. Elle s'intéresse aux évolutions démographiques (vieillissement de la population notamment) mais aussi aux nouveaux comportements de mobilité, comme l'accroissement de l'usage de distracteurs (téléphone au volant) ou le risque routier professionnel. Les membres réfléchissent donc à des recommandations à formuler pour maintenir des mobilités sures et responsables malgré ces facteurs.

Véhicules, technologies innovantes, infrastructures

Pour terminer, cette troisième et dernière commission bénéficie d'un champ de compétences sur les évolutions futures de la mobilité. Si l'enjeu principal demeure évidemment les véhicules équipés de dispositifs d'aide à la conduite et à plus long terme les véhicules automatisés, le développement des nouvelles mobilités douces est aussi source de réflexion. Les travaux des membres portent également sur les infrastructures qui devront accueillir ces nouvelles technologies, tout en garantissant la sécurité des déplacements pour tous.

Enfin, le comité des experts apporte une expertise technique pour éclairer les travaux du CNSR. Les 15 membres le composant sont eux-mêmes intégrés aux 3 commissions, leur permettant d'alimenter le débat public au regard des avis scientifiques émis.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a été renouvelé en 2021[1] pour une période de 3 ans. Il organise le débat des acteurs de la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations). Il propose au gouvernement des mesures à mettre en place, avec l'appui du comité des experts.

Interministérialité

Le CISR fixe les grandes orientations de la politique du gouvernement et les actions prioritaires.
La Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR) met en œuvre les actions décidées par le CISR et assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière, avec l'appui de conseillers techniques ministériels mis à disposition.
L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), placé auprès de la DISR, collecte et analyse les données d'accidentalité et de comportements, pilote le programme d'études et recherche de la Délégation à la sécurité routière (DSR)[2], et diffuse la connaissance. Il anime les observatoires locaux placés auprès des préfets.

Ministères impliqués

Le ministère de l'intérieur intègre, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, de la sécurité civile et de la gestion de crise, la Délégation à la sécurité routière. Cette délégation, placée sous l'autorité de la DISR prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. L'UCLIR[3] est chargée de coordonner l'action des forces de l'ordre dans leurs missions de sécurité routière.

Le ministère de la transition écologique (MTE) élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier et de réglementation des véhicules.

Le ministère de l'éducation nationale assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière.

Le ministère de la justice gère le contentieux de la circulation routière : non-respect des règles, atteintes involontaires à la personne, infractions « papiers » et celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre.

Le ministère des solidarités et de la santé sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne de soins d'urgence.

Le ministère du travail anime, au plan national et local, la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la CNAMTS.

Le ministère des Outre-mer veille à la bonne prise en compte des spécificités des territoires dans le suivi des enjeux et l'aide à l'amélioration de la sécurité routière.

[1] Décret du 28 août 2001 modifiant celui du 15 mai 1975 et décret du 26 janvier 2021 portant nomination au Conseil national de la sécurité routière.
[2] La Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) est devenue DSR par décret et arrêté de réorganisation du 27 avril 2017.
[3] Unité de coordination de lutte contre l'insécurité routière créée en 2010.

Urbanisme

Les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des plans locaux d'urbanisme (PLU) comportent un volet « sécurité routière ». L'implantation d'activités nouvelles ou d'habitat crée de nouveaux flux de déplacements, de nouveaux usages de l'espace de circulation ou les modifie. Les différents usagers (riverains, piétons) et usages (marchandises, transit…) s'examinent sous l'angle de la sécurité routière. Ils mènent parfois à des choix alternatifs en matière de localisation, d'occupation de l'espace, de densité, d'aménagement. L'urbanisation le long de grandes pénétrantes à l'approche d'agglomérations a souvent été le théâtre de points d'accumulation d'accidents.

Déplacements

Les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent établir un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce plan comprend un volet sécurité des déplacements. La mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste est imposée. Les conditions des déplacements, et notamment les conditions de sécurité, contribuent à limiter ou favoriser un mode de transport. Depuis la loi d'adaptation de la société au vieillissement (2015), les PDU doivent prendre en compte les besoins spécifiques des personnes âgées.

Circulation

Le schéma directeur de voirie, national, départemental ou à l'échelle de l'agglomération, définit les itinéraires des véhicules motorisés, des vélos, des piétons, et les hiérarchise. L'organisation des réseaux de voirie et de leur circulation affecte la sécurité des déplacements en définissant les flux et niveaux de service (voies réservées, séparation des trafics, partage de voirie, vitesse, priorité) et en favorisant certains modes de transport.

Employeurs engagés

Norme ISO 39001 – management de la sécurité routière : créée en 2012, elle aide les organisations à mieux identifier et gérer les risques routiers.

Norme ISO 45001 – système de management de la santé et de la sécurité au travail : des recommandations qui accompagnent la sécurité routière.

Charte des 7 engagements : « Nous, dirigeants d'entreprise, nous engageons pour favoriser la sécurité de nos salariés sur les routes ».

Politique locale de sécurité routière

Le préfet de département établit, avec l'aide de l'observatoire départemental de sécurité routière, le Document Général d'Orientations (DGO) pour 5 ans (2018-2022 pour la dernière édition), et sa déclinaison annuelle, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). Le comité départemental de sécurité, présidé par le Préfet et le procureur de la République, coordonne l'action des services de l'Etat et celle des associations. Le Préfet anime le conseil départemental de prévention de la délinquance (avec pour vice-présidents le président du conseil départemental et le procureur de la République) et la commission départementale de sécurité routière.

Exploitants routiers

Sous l'autorité du MTE, les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage gèrent et améliorent 9 000 km de réseau autoroutier concédé ; les directions interdépartementales des routes, 12 000 km de réseau routier national non concédé. Les conseils départementaux exploitent 380 000 km de voiries départementales (dont une partie est dorénavant transférée aux métropoles) et les communes et intercommunalités 700 000 km.

Collectivités territoriales

Les **régions** interviennent dans l'amélioration de l'éducation routière et de la formation professionnelle (loi NOTRe du 7 août 2015).

Les **départements** organisent le transport scolaire et interurbain. Ils gèrent la voirie départementale.

Les **métropoles** exercent des compétences renforcées en lieu et place des communes membres. Elles reprennent la gestion des routes départementales sur leur territoire (loi « Maptam » du 27 janvier 2014).

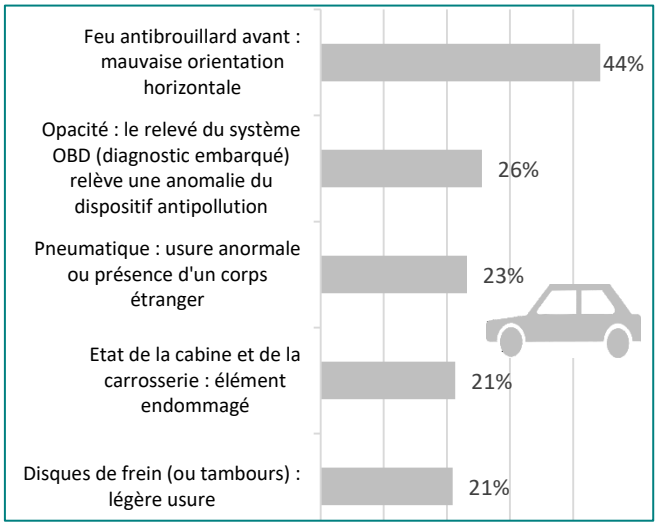
Les **communes** organisent l'aménagement du territoire. Le maire préside le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance qui met en œuvre les actions qu'il a proposées dans le PDASR.

Partenaires

Les services de secours participent à la chaîne de l'urgence : sapeurs-pompiers, urgences des hôpitaux privés et publics et associations secouristes. **Les assurances** mènent régulièrement des actions de prévention, via parfois des fondations dédiées. **Les associations** assurent écoute et soutien des victimes d'accidents et de leurs familles. Elles organisent des actions de sensibilisation. **Les établissements d'enseignement de la conduite** et de la sécurité routière réalisent la formation du conducteur. **Les entreprises** prévoient dans leur document unique des risques un plan de prévention du risque routier. Depuis 2015, elles se mobilisent : près de 1 800 entreprises (pour plus de 3,3 millions de salariés) ont signé les 7 engagements pour une route plus sûre. La DSR complète cette charte avec des Journées pour la sécurité au travail depuis 2016.

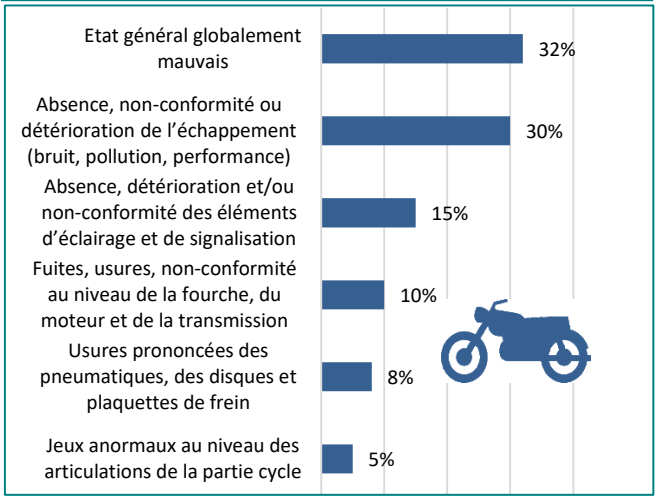
Les véhicules

Principaux défauts observés lors d'un contrôle technique effectué en 2020 sur les 89,6% de véhicules particuliers présentant au moins une défaillance



Source : *Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2020*, UTAC/OTC, janvier 2021

Déficiences préexistantes à l'accident relevées chez les 26 % de 2RM considérés comme dangereux et à dommages antérieurs



Source : BCA Expertise

Facteurs déclenchant liés au Véhicule, dans les accidents mortels de 2015 selon la base FLAM

Facteurs agrégés	Pourcentage
faible perceptibilité des deux roues	4%
état des pneus	4%
véhicule puissant	4%
état du véhicule	3%
angle mort ou champ de vision des véhicules	3%
masse et configuration des PL	2%
état du chargement	1%
véhicule haut de type 4x4	<1%
système d'aide à la conduite défaillant	<1%
véhicule silencieux	<1%
autre facteur véhicule	3%

Source : Cerema, 2020, base FLAM sur les accidents mortels en 2015. Les pourcentages se rapportent aux 2 878 accidents mortels présents dans la base.

État du véhicule - contrôle technique

Les véhicules en mauvais état représentent un facteur de risque pour l'accidentalité. En 2020, on a dénombré 1 305 accidents corporels dans lesquels un véhicule présentait une défaillance technique visible (pneumatiques, éclairage, défectuosité mécanique, etc.). Dans ces accidents, 121 personnes ont été tuées et 1 732 blessées[1]. Sur l'ensemble des chiffres pour l'année 2020, cela représente 2,9% des accidents, 4,8% de tués et 3,1% de blessés.

20,4 millions de contrôles techniques ont été réalisés[2] en 2020 sur les véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers. Parmi eux, 4,3 millions ont généré l'obligation d'une contre-visite pour défaillances majeures ou critiques, soit 21,2% des véhicules contrôlés.

Les progrès en sécurité active

La sécurité active regroupe l'ensemble des éléments permettant d'éviter l'accident. Les nouvelles technologies s'appuyant sur la présence de **capteurs embarqués** (caméras, radars, lidars et sondes) autorisent de nombreuses **aides à la conduite**. Parmi ces aides, on peut citer la gestion automatique des feux et des essuie-glaces, l'ABS (système antiblocage des roues), l'ESP (correcteur électronique de trajectoire), le régulateur/limiteur de vitesse, le régulateur intelligent de vitesse (vitesse adaptée à celle du véhicule qui précède), l'avertisseur de franchissement de ligne, l'assistance au freinage d'urgence (AFU), le radar de recul et le contrôle des angles morts. À l'avenir, des détecteurs de fatigue ou de malaise pourraient alerter le conducteur.

Evaluer la sécurité des véhicules

L'Euro NCAP, programme européen d'évaluation des nouveaux véhicules, est un organisme indépendant créé en 1997. Il réalise des crash tests pour fournir aux consommateurs une **évaluation sur la sécurité des véhicules neufs.** Le protocole d'évaluation, régulièrement révisé, intègre les dernières innovations et incite les constructeurs à les inclure dans leur production en série.

En 2020, une étude a été menée sur les systèmes d'assistance sur autoroute via des protocoles d'essai et d'évaluation. Ceux-ci se concentrent sur la communication entre le système et le conducteur ainsi que sur les performances propres d'assistance à la conduite. La gestion d'un danger imminent par le système d'assistance dans le cadre de la sécurité auxiliaire est aussi évaluée.

Les fonctions de systèmes avancés d'aide à la conduite (SAAC) ont été testées à l'aide des protocoles Euro NCAP Safety Assist sur les véhicules utilitaires. Cette étude, menée en 2021, révèle que l'équipement SAAC est généralement médiocre, contrairement à la situation actuelle pour les voitures particulières.

[1] Voir également p. 82-83 « Les accidents selon les caractéristiques des véhicules »

[2] *Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2020*, UTAC/OTC, janvier 2021

Navette autonome du bois de Vincennes s'inscrivant dans le projet SAM



Source : https://www.paris.fr/pages/la-navette-autonome-du-bois-de-vincennes-entre-en-ville-16915

Le système eCall 112 d'appel automatique des secours en cas d'accident est rendu obligatoire dans les véhicules neufs de l'Union européenne (UE) depuis avril 2018. Si l'airbag se déclenche ou si le conducteur ou l'un de ses passagers appuie sur le bouton « SOS », le véhicule appelle automatiquement le 112 et lui transmet ses coordonnées GPS. Après un an, le système commence à se mettre en place, et requiert notamment des utilisateurs sa connaissance et une certaine appropriation. 45 000 alertes en provenance d'eCall ont été traitées en 2020. Même si un bon nombre correspond à des tests, on remarque une montée en puissance de l'outil. Selon la Commission européenne, l'eCall peut accélérer le temps de l'intervention d'urgence de 40 % en milieu urbain et de 50 % en zone rurale (avec un gain effectif de 10 min) et donc atténuer les conséquences des accidents. Ce dispositif devrait s'avérer très efficace lors des sorties de route non visibles depuis la chaussée, sur les routes à faible trafic ou pour les victimes incapables d'alerter. Le système pleinement déployé dans l'UE pourrait sauver 2 500 vies par an.

Source : https://www.europe-consommateurs.eu/fr/quels-sont-vos-droits/vehicules/conduire-en-europe/equipements-obligatoires/systeme-ecall-en-europe/ et comité de pilotage eCall

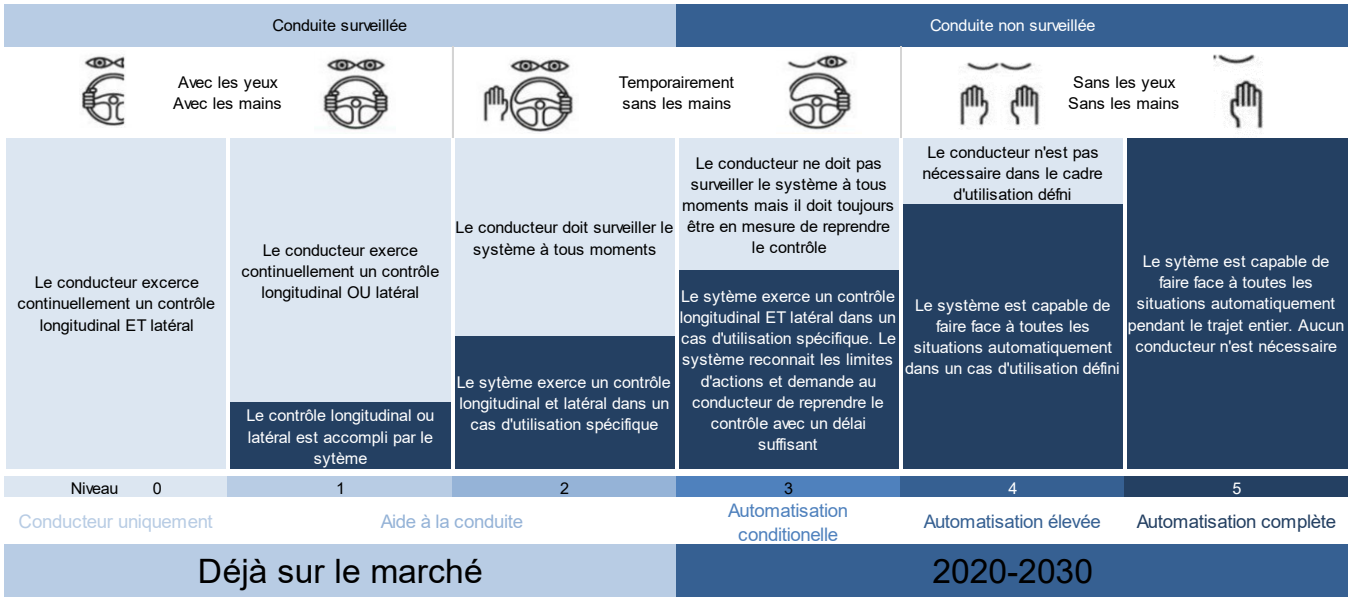
Véhicule à délégation de conduite

La **stratégie nationale** sur les véhicules à la délégation de conduite est construite autour de trois principes fondateurs : sécurité, progressivité et acceptabilité. Elle a été actualisée fin 2020 pour la période 2020-2022. D'après l'étude SURCA, le remplacement des véhicules particuliers par des véhicules autonomes pourrait réduire au mieux de moitié les accidents corporels et mortels (cf page 152).

Le **régime expérimental** français est organisé autour du programme Expérimentations du véhicule routier autonome (EVRA). Celui-ci comporte le projet Sécurité et Acceptabilité de la conduite et de la Mobilité autonome (SAM) qui regroupe notamment des expérimentations de roulages sur voies à chaussées séparées, de transport à la demande en milieu urbain ou encore de transports réguliers et complémentaires aux réseaux existants, tandis que le projet Expérimentations de Navettes Autonomes (ENA) regroupe des expérimentations de services de navettes autonomes complémentaires du réseau de transport urbain et de desserte rurale.

Le **cadre réglementaire** du régime permanent est porté par la Loi d'orientations des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. Le décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 précise les principes de responsabilité pénale fixés par l'ordonnance 2021-443 du 14 avril 2021 afin de dégager la responsabilité du conducteur dès lors que le système de conduite automatisé fonctionne conformément à ses conditions d'utilisation. Le décret fixe également les conditions de déploiement des véhicules automatisés. Ces dispositions entreront en vigueur le 1er septembre 2022, faisant de la France le premier pays européen à mettre en place un cadre réglementaire complet pour la circulation des véhicules autonomes.

Différents niveaux d'automatisation



Source: Society of Automotive Engineers-SAE, https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/FR/COM-2018-283-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF

L'infrastructure routière

Le Système sûr (Safe system) est la déclinaison internationale de la Vision zéro (Suède à l'origine) et de la Sécurité routière durable (Pays Bas).

L'objectif long terme est zéro tué, zéro blessé grave à séquelle persistante. 4 grands principes :

- **L'erreur est humaine** et souvent non volontaire. Les auteurs d'infractions volontaires sont minoritaires. Prendre en compte les comportements réels et détournements possibles des aménagements hors des règles prescrites pour ajuster l'infrastructure et ses règles.
- **Le corps humain ne supporte pas les chocs au-delà de 30 km/h** et au-delà de 56 km/h avec ceinture et airbag. Il faut limiter la vitesse de choc.
- **La responsabilité est partagée entre tous les acteurs** en amont et en aval de l'accident (usagers, constructeurs auto, gestionnaires routiers, puissance publique, assureurs, secours et soins…).
- **Pour progresser, il faut renforcer toutes les parties du système.**

Facteurs déclenchant liés à l'Infrastructure ou aux Conditions de circulation, dans les accidents mortels de 2015 selon la base FLAM

Facteurs agrégés	Pourcentage
défaut de visibilité	10%
mauvaise adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques *	10%
absence de possibilité d'évitement et de récupération	9%
défaut de lisibilité **	6%
incohérence des éléments de la voie et de son environnement	3%
non-prise en compte de tous les flux dans un objectif de sécurité ***	2%
obstacles non fixes sur la chaussée	1%
obstacles mobiles	1%

* Aptitude de l'infra (dévers, profil, adhérence...) à éviter les ruptures des équilibres dynamiques (dérapage, renversement…)
** Capacité des voies à donner une image juste de l'environnement et du comportement que l'on attend de l'usager.
*** Absence de passages piétons, de refuges piétons, ou encore pas de distinction des mouvements tournants en intersection
Source : *Base FLAM sur les accidents mortels en 2015,* Cerema, 2020. Les pourcentages se rapportent aux 2 878 accidents mortels présents dans la base.



Source : Vélo et Territoires
https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2020/04/carte-24juin-BD-1.pdf

Des années 1950 à 1972, le développement des réseaux et du trafic routier s'est traduit par une augmentation du nombre d'accidents de la route, à un rythme toutefois moindre que celui de l'augmentation du trafic. En réaction, des politiques de sécurité routière ont été progressivement mises en place, en intégrant notamment un volet dédié à l'infrastructure.

Les actions sur l'infrastructure

Dans les années 1970 et 1980, ces politiques sont axées sur **le traitement des concentrations d'accidents graves** et aboutissent à une forte réduction des « points noirs ». A partir des années 1990, ces actions curatives se déclinent sur des itinéraires entiers. La notion de « **route qui pardonne** » est développée. Elle vise à limiter les conséquences d'une erreur de conduite (réalisation d'accotements pour corriger un écart de trajectoire, séparation des flux par sens, suppression ou isolement des obstacles pour réduire la gravité des chocs, etc.). Enfin, dans les années 2000 apparaît la notion de **route apaisée** dont la conception et l'exploitation incitent à la modération des comportements et au partage de l'espace. Des limitations à 70 km/h sont ponctuellement implantées sur les routes interurbaines.

Cependant, ces progrès touchent principalement la conception des nouvelles infrastructures. Le 1er juillet 2018, l'Etat, sur proposition du comité des experts du conseil national de sécurité routière, introduit le 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur, en cohérence avec leur niveau de sécurité.

En 2019, une nouvelle **directive européenne du 2019/1936 /CE** remplace la directive de 2008. La transcription en droit français est prévue en 2021. Elle devrait s'appliquer au réseau autoroutier et routier national. Cependant le guide de la démarche SURE (« sécurité des usagers sur les routes existantes »), édition 2020, présente une méthode globale pour améliorer les réseaux routiers principaux, de l'Etat comme des collectivités. La méthode consiste à traiter les itinéraires où l'accidentalité est anormale, après en avoir compris les dysfonctionnements par l'analyse des accidents corporels. A l'instar de ce qui est préconisé dans la directive, les besoins des usagers vulnérables sont désormais pris en compte.

Des itinéraires réservés aux vélos

En interurbain, les aménagements des voies de circulation sont très majoritairement dédiés à la voiture. Or l'ambition de faire du vélo un mode de transport à part entière nécessite de prévoir des adaptations des infrastructures existantes, voire l'aménagement d'itinéraires dédiés. En 2020 plus de la moitié des tués à vélos l'est hors agglomération (97 tués cyclistes, 126 tués piétons). Le développement de l'usage du vélo à assistance électrique lève les difficultés liées au relief et allonge les distances parcourues par les cyclistes. L'actualisation du Schéma national des véloroutes a été publiée par Vélo et Territoires en 2020.

Evolution des réseaux routiers (en millier de km)

	2000	2005	2010	2015	2020
Autoroutes	9,8	10,8	11,4	11,6	12,2
dont autoroutes concédées	7,3	8,2	8,5	9,0	9,0
Nationales et territoriales (Corse) France métropolitaine	26,1	26,0	9,8	9,6	8,8
Départementales France métropolitaine	359,1	359,7	377,8	377,6	374,5
Métropolitaines*	nd	nd	nd	nd	6,6
Communales France métropolitaine	594,1	610,3	651,2	679,6	694,3
Ensemble du réseau routier France métropolitaine	989,1	1 006,8	1 050,1	1 078,4	1 096,5
Voies ferrées exploitées par la SNCF	31,4	30,9	30,3	28,8	27,5
Métro, RER, tramways*	1	1	1	1	1,3
Véloroutes et voies vertes*	nd	nd	nd	6,9	17,5

[1] Donnée 2019 pour 2020
Sources : *Chiffres clés du transport,* SDES, 2021, Cerema, DGCL

Utilisation des réseaux (circulation)

	2004	2009	2014	2019
Réseaux routiers (milliards véh-km)	**560**	**565**	**596**	**615**
Autoroutes	157	164	173	189
Routes Nationales	23	24	23	22
Autres routes	380	377	400	404
Réseau ferroviaire (millions trains-km)				
Voyageurs	397	406	390	366
Marchandises	122	74	63	65
Réseau Transport Collectif Urbain				
Île-de-France				
Train (millions trains-km)	23	27	28	27
RER (millions trains-km)	42	42	42	40
Métro (millions trains-km)	44	48	50	47
Tramway (millions véh-km)	3	4	9	14
Bus (millions véh-km) hors Optile[1]	149	161	164	167
Province				
Tramway (millions véh-km)	23	41	58	62[2]
Métro (millions trains-km)	25	32	34	34[2]

[1] Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France
[2] Données 2018
Source : *Chiffres clés du transport,* SDES, 2021.



Source : Cerema

L'entretien et l'exploitation

La gestion du réseau routier s'exerce à différents niveaux : Etat (infrastructures concédées ou non), départements, métropoles et communes. Depuis 2017, les métropoles ont repris la gestion de toutes les routes départementales ou communales sur leur territoire. Pour conserver une route sûre, les gestionnaires de voirie mettent en place une politique d'entretien et d'exploitation :

- **l'exploitation** concerne le quotidien : déneigement, surveillance, balisage des chantiers pour la protection des usagers et des intervenants.
- **l'entretien courant** comprend les opérations annuelles : fauchage, bouchage des nids de poule, balayage des voies, etc. ;
- **l'entretien périodique** consiste à éviter la dégradation du patrimoine et à assurer les fonctions minimales de sécurité comme l'adhérence, la signalisation, la viabilité ;

En 2020, 232 accidents de la circulation (matériels ou corporels) liés aux chantiers ou autres interventions ont été relevés sur routes nationales[1] et autoroutes[2] (264 en 2019). 1 agent d'exploitation a été tué et 27 autres ont été blessés sur ces routes.

Les milieux urbain et péri-urbain

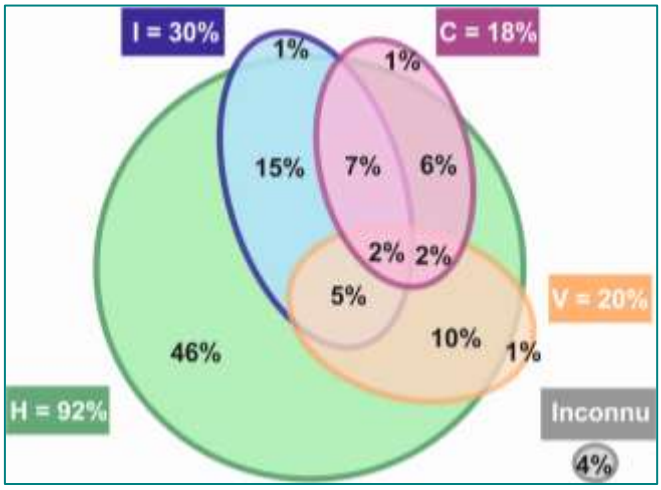
Après la période tout automobile, la plupart des agglomérations privilégie dorénavant le partage de la voirie. La loi d'orientation sur les mobilités du 31 décembre 2019 stipule que les plans de mobilité visent à assurer l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements. Ceci se traduit par une hiérarchisation plus nette du réseau routier, un déploiement des zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) pour construire la « ville des courtes distances ». Il s'agit de remettre le piéton au centre du projet, tant en urbain qu'en péri-urbain, avec ses compléments que sont le vélo et les transports publics, les livraisons, et le covoiturage pour certains déplacements.

La crise sanitaire a entraîné le développement d'aménagements cyclables provisoires pour favoriser le respect de la distanciation sociale. Leur fréquentation a conduit un certain nombre d'entre eux à être pérennisés, contribuant au développement des réseaux cyclables urbains et péri-urbains. Sur certains itinéraires, le cycliste a ainsi été reporté sur la voirie, laissant plus d'espace aux piétons. Des aménagements provisoires ont aussi été mis en place spécialement pour les piétons. Par ailleurs, afin de lutter contre les masques à la visibilité nuisant à la sécurité des traversées des piétons, il est désormais interdit de proposer du stationnement pour véhicule motorisé dans les 5 mètres en amont d'un passage piéton. La mise en conformité doit être réalisée d'ici au 31 décembre 2026.

[1] *Tableau de suivi de l'accidentalité des DIR*, MTE, décembre 2020.
[2] Baromètre sécurité du personnel en intervention, ASFA, Le site de la sécurité du personnel autoroutier.

Les usagers de la route

Facteurs de causalité des accidents mortels (HVIC)



Légende : Facteurs HVIC, H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables.
Source : *FLAM*, Cerema, 2019

Facteurs déclenchant liés à l'Humain, dans les accidents mortels de 2015 selon la base FLAM

Facteurs agrégés	%
vitesse excessive ou inadaptée	38%
alcool	31%
stupéfiants	17%
priorité (non-respect des règles de priorité)	16%
fatigue	12%
inattention (autre que distracteur, téléphone ou appareil	12%
Inexpérience ou jeunesse des impliqués	11%
malaise	10%
prise de risque volontaire	7%
dépassement dangereux	7%
véhicule inhabituel emprunté, volé ou neuf	6%
manœuvre d'évitement ou d'urgence non adaptée	6%
grand âge	5%
faible perceptibilité du piéton	4%
déficiences *	4%
téléphone ou distracteurs technologiques	4%
médicaments	3%
conduite en situation de stress, énervement, angoisse…	3%
mauvaise évaluation des vitesses ou des distances	3%
suicide état dépressif homicide volontaire balle perdue…	2%
contresens	2%
habitude des lieux	2%
non-respect des distances de sécurité	2%
non-port de vêtements à haute visibilité	1%
vitesse lente	1%
véhicule n'ayant pas le droit de circuler sur la route	1%
changement de direction ou de file non signalé	1%
échec de conduite avec régulateur	<1%
monotonie de la conduite	<1%
manœuvre inadaptée d'un occupant d'un véhicule en stationnement	<1%
conduite par GPS sans prise d'information	<1%
système d'aide à la conduite mal utilisé	<1%

*Déficiences cognitives, visuelles, motrices et auditives, par ordre décroissant d'importance
Source : Cerema, 2020, base FLAM sur les accidents mortels en 2015. Les pourcentages se rapportent aux 2878 accidents mortels présents dans la base.

L'éducation routière développe un ensemble de connaissances, de bonnes pratiques et de comportements pour améliorer le niveau de sécurité en circulation et diminuer les facteurs d'accidents mortels liés à l'Humain ; lesquels sont à l'origine de 92% des accidents mortels.

La stratégie d'enseignement, « le continuum éducatif à la sécurité routière », concerne l'ensemble des usagers de la route et 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. La formation en milieu scolaire a ainsi permis de réduire la mortalité piétonne des enfants scolarisés en école primaire (entre 6 et 10 ans) d'une vingtaine par an dans les années 2000-2002 à une moyenne de moins de 5 par an sur la période 2017-2019 (2 en 2020).

Au collège, l'éducation routière est validée depuis 1993 à deux niveaux, en fin de cinquième et en fin de troisième, par la réussite aux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et ASSR 2), l'une ou l'autre étant obligatoire pour suivre la formation pratique au brevet de sécurité routière (BSR). Le BSR est obligatoire pour conduire dès l'âge de 14 ans, en l'absence de permis de conduire, un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (mini-voiture classée « voiturette » ou petit quad).

Depuis la rentrée scolaire 2015-2016, une demi-journée d'éducation à la sécurité routière est instaurée dans les lycées et centres de formation d'apprentis (publics). Par ailleurs, un module de sensibilisation à la sécurité routière est dispensé lors de la Journée de la défense et du citoyen (JDC).

Accès au permis de conduire

Après la formation, l'accès au permis de conduire correspond à la deuxième phase du continuum éducatif. Trois types de parcours sont possibles :

- l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), dès 15 ans, qui prévoit une phase de conduite accompagnée sur au moins un an et 3 000 km. Le permis peut être passé dès 17 ans et demi mais la conduite autonome n'est possible qu'à 18 ans ;
- la formation classique impliquant le passage du code dès 17 ans et demi et de la conduite dès 18 ans ;
- et la conduite supervisée (conduite accompagnée sans condition de durée ni de distance minimale à respecter) dès 18 ans.

Module national d'éducation à la sécurité routière – « Sur ma route »

Dans le cadre du service national universel, la Délégation à la sécurité routière a mis en place un module de 4 heures appelé « Sur ma route ». Dispensé lors du « séjour de cohésion », le module se compose d'un atelier sur les modalités d'accès au permis de conduire et d'un atelier de sensibilisation aux risques. Par son objectif de la maîtrise de la mobilité, ce module s'inscrit dans le continuum éducatif à la sécurité routière et constitue également une première étape vers l'acquisition du permis de conduire.



Source : Module national d'éducation à la sécurité routière

Communication 2020 – Temps forts

Au sortir du premier confinement, la Sécurité routière invite les Français à prolonger sur les routes les comportements de prudence et de solidarité incarnés durant cette période. La campagne digitale soutenue par deux films inédits ***« Ensemble »*** *et* ***« Vitesse de confinement »*** est complétée par des conseils de champions (Jean Todt, Arnaud Demare et Philippe Monneret) pour reprendre prudemment la route.

En septembre, la campagne d'affichage ***« Attention à vélo, attention aux vélos »*** appelle les automobilistes et les cyclistes à adopter des comportements de prudence et respecter les règles de sécurité élémentaires pour une meilleure cohabitation sur la route. Les différents messages de prévention déclinés sur un ton décalé ont pour objectif de créer, chez chacun, une prise de conscience de la nécessité, par exemple, d'être bien vu pour un cycliste et celle de s'écarter pour un conducteur lorsqu'il double un vélo.

En novembre, une campagne d'affichage est proposée aux **employeurs** afin de les aider à **sensibiliser** leurs collaborateurs **au risque routier**, première cause d'accidents mortels au travail.

Lancée mi-décembre, la Sécurité routière célèbre la vie dans une nouvelle campagne portée par le mot d'ordre « ***Sur la route, n'oublions jamais ce qui compte vraiment*** ». Composée de quatre films réalisés par Arnaud Desplechin et diffusés à la télévision ainsi que de cinq affiches, la campagne nous invite à prendre conscience de la valeur des petits et grands bonheurs de la vie afin de ne pas céder sur la route à la tentation, comme une pointe de vitesse ou un appel au volant, qui pourrait venir tout gâcher.

Formation post-permis

La période probatoire du permis de conduire est considérée comme la troisième phase 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.

La loi du 18 novembre 2016 relative à la modernisation de la justice du XXIe siècle prévoit la mise en place d'une formation complémentaire post-permis à l'attention des conducteurs novices volontaires, permettant d'atteindre plus rapidement le nombre de points maximum. Réglementée par l'arrêté du 2 mai 2019 relatif à la formation complémentaire, cette formation doit être suivie entre six et douze mois après l'obtention du permis. En suivant ce stage post-permis, la période probatoire est réduite à deux ans au lieu de trois pour les formations traditionnelles et à un an et demi au lieu de deux ans pour ceux ayant bénéficié de la conduite accompagnée ; sous réserve de ne pas avoir commis d'infraction entraînant la perte de points sur son permis.

Communication

La communication en matière de sécurité routière a pour objectif d'informer les usagers sur l'évolution des connaissances et de la réglementation. Les campagnes de communication visent à convaincre les usagers d'adopter de meilleurs comportements.

Il est essentiel que la campagne soit fondée sur des résultats de recherche pertinents, non seulement pour déterminer les meilleurs prédicteurs du comportement à risque mais également pour aider à concevoir le message de la campagne[1].

Contrôle et sanction

Pour assurer une meilleure efficacité des règles, il est nécessaire de prévoir un contrôle et des sanctions adaptées à la gravité du manquement, ces sanctions faisant partie intégrante de la stratégie de prévention. En 2020, 18,2 millions d'infractions au code de la route[2] ont été relevées (hors polices municipales). Le permis à points, instauré en 1992, vise à responsabiliser davantage le conducteur. 11,4 millions de points ont été retirés en 2020 (en baisse de - 9,9 % par rapport à 2019). Suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière permet de récupérer 4 points au maximum. En cas de délit de conduite en état alcoolique ou d'ivresse manifeste, l'autorité judiciaire peut prononcer l'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un éthylotest anti-démarrage (EAD), pour une durée de 5 ans maximum.

[1] Projet européen CAST – Campagne de communication sur la sécurité routière – Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation, Union Européenne, 2010.

[2] *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2020*, ONISR, 2021.

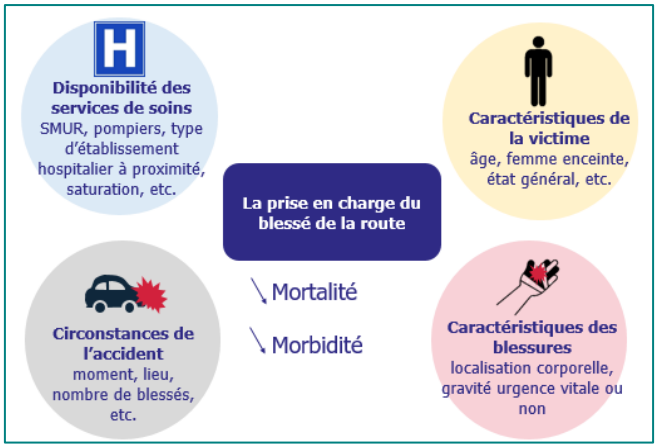
Les secours et soins aux victimes

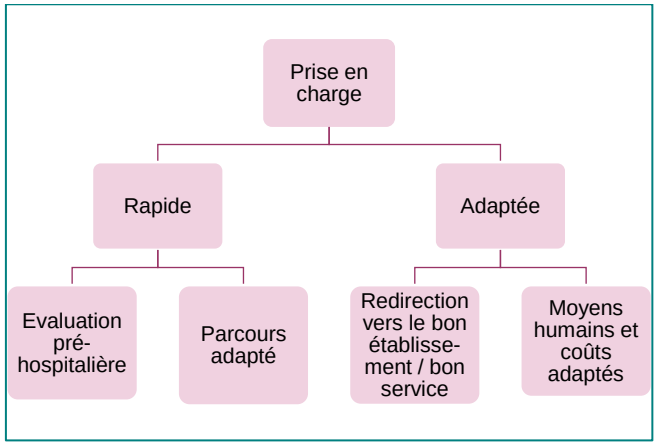
50 % des décès[1] interviennent dans les minutes qui suivent l'accident, sur place ou en transit vers l'hôpital. Parmi les victimes dirigées vers un hôpital, 15 % des tués décèdent de 1 h à 4 h après collision, 35 % plus de 4 h après l'accident.

La réforme territoriale

Les mouvements de population et la concentration des plateaux techniques, inéluctables, rendent nécessaire une réflexion sur l'organisation de l'offre de soins à l'échelle d'un territoire de santé, centré sur un établissement de référence. Pour autant, l'accès aux soins urgents en moins de 30 minutes doit être assuré.

La prise en charge des blessés de la route





Source : PARCOURS, Université G. Eiffel et Hôpitaux civils de Lyon

Le système d'information NexSIS 18-112

Prévu par décret en 2019 et déployé dès 2021, ce système d'information et de commandement unifié des services d'incendie et de secours et de la sécurité civile permettra une gestion des alertes et une gestion opérationnelle qui reposent sur l'interopérabilité entre ces acteurs.

Source : NexSIS, 30/12/2020, La gazette des communes

Chaque minute compte : entre l'heure de l'accident, l'alerte des secours, l'arrivée des secours sur place, la première prise en charge, la désincarcération, l'évacuation vers l'hôpital, voire le transfert ensuite vers un autre hôpital en cas de sous-évaluation de la gravité des blessures, il peut s'écouler plusieurs heures, parfois vitales. Toute la chaîne des secours est donc organisée autour d'un objectif : gagner du temps et bien orienter les victimes.

L'alerte

L'importance des éléments transmis lors de l'alerte jusqu'au moment du triage par le centre 15 est déterminante. A partir des renseignements recueillis, le médecin régulateur du SAMU décide du format des moyens de secours à dépêcher sur place.

Un système d'eCall, obligatoire pour les véhicules construits après le 31 mars 2018, compose automatiquement le numéro d'appel d'urgence si le véhicule est impliqué dans un accident grave (cf page 135). Cet appel permet la transmission automatique de données comme la localisation exacte ou le sens du trajet du véhicule.

L'intervention sur accident

Grâce au maillage territorial, les sapeurs-pompiers sont souvent les premières forces publiques présentes sur les lieux avec les forces de l'ordre. Tandis que les sapeurs-pompiers agissent localement pour prévenir les risques et porter secours, les forces de l'ordre interviennent sur tous les accidents corporels rapportés, sécurisent les lieux de l'accident, gèrent la circulation pour éviter le sur-accident, et procèdent aux constatations d'usage ainsi qu'aux auditions des victimes et des témoins éventuels dans le cadre d'une enquête judiciaire. Les gestionnaires de routes, souvent aussi mobilisés sur l'intervention, participent au balisage de l'accident et à la remise en état des lieux.

Afin de rendre plus efficace l'intervention des services de secours lorsqu'ils arrivent sur les lieux de l'accident, la norme ISO 17840 standardise les informations des véhicules à connaître et l'application mobile Euro Rescue, développée par Euro NCAP, regroupe et propose ces guides d'intervention sur accidents.

Triage et orientation

Lors de la prise en charge, l'objectif est d'orienter le plus vite possible le blessé, en fonction de la gravité de ses blessures, vers des structures de soin adaptées : selon les compétences des services (pédiatrique ou neurochirurgicale par exemple), les plateaux techniques requis (imagerie...) ou encore le niveau d'expérience ou d'excellence de ces structures.

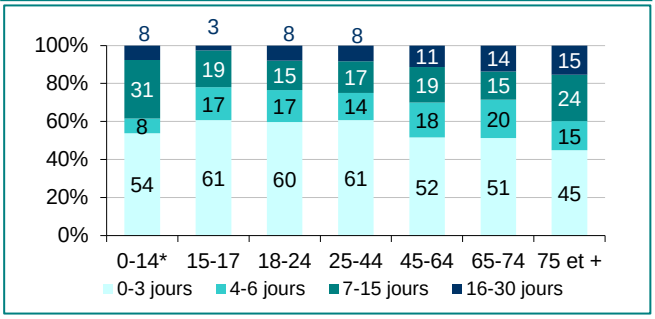
[1] Revue des soins post-impact réalisée par des experts médicaux européens, pilotée par l'ETSC (Buylaert, W. ed. (1999) *Reducing injuries from post-impact care - European Transport Safety Council, Working Party on Post Impact Care, Brussels)*

Projet iSafe-Virtual-Human

Porté par l'Université Gustave Eiffel, l'Université de Strasbourg, des médecins et des sapeurs-pompiers, le projet consiste à développer un système d'alerte et d'optimisation des secours pour les victimes d'accidents de la route. Ce système s'appuie sur un ensemble de briques technologiques telles que des capteurs intelligents embarqués dans le véhicule afin de transmettre des informations sur les conditions du choc, qui, une fois analysées, contribueront à prédire les blessures potentielles et le niveau d'urgence afin d'orienter les décisions des acteurs de la chaîne de secours.

Source : Magazine Trajectoire, n°16, décembre 2018, IFSTTAR

Durée d'hospitalisation (arrivée en Trauma Center Ile de France) des blessés non décédés à 30 jours selon l'âge de la victime

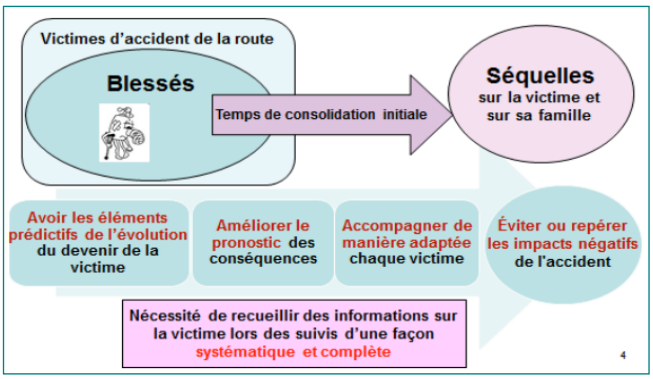


* Effectifs faibles
Source : Traumabase 2017, blessés arrivés via Traumacenter IDF

Projet POSTER

Porté par l'Université Gustave Eiffel et le CHU de Bordeaux, le projet « Pain fOllowing Stress and Trauma at the Emergency Room » explore le rôle de l'état émotionnel et celui de sa régulation sur le risque de chronicisation de la douleur à la suite d'un accident de la circulation routière.

Pourquoi s'intéresser aux conséquences d'un traumatisme ?



Source : ESPARR, Registre du Rhône

Les services d'urgence

La filière de soins est activée concomitamment à la filière des secours. Les trauma-centers avec des équipes spécialisées sont un exemple de structures adaptées qui permettent d'améliorer la qualité de la prise en charge des urgences vitales. Les niveaux d'agrément vont de 1 (plateau technique maximal) à 5 (plateau technique minimal) :

- les niveaux 1 et 2 correspondent aux CHU. Paradoxalement, les villes françaises les plus grandes sont celles qui ont le plus de difficultés à réunir tous les spécialistes chirurgicaux sur le même site technique, du fait de la multiplicité des sites hospitaliers et parfois des hôpitaux spécialisés. Les villes françaises de plus petite taille, sièges de CHU, concentrent en général ces moyens sur un seul site ;
- les niveaux 3 et 4 correspondent à nos hôpitaux généraux, en fonction de leur taille et volume d'activités ;
- le niveau 5 est un relai de soins surtout utile au conditionnement du patient en vue de son transfert vers le niveau adapté à sa prise en charge.

Hospitalisation et rééducation

Les patients[1] les plus âgés ont tendance à avoir des durées de séjour prolongées par rapport aux patients plus jeunes : 14 % des 65 ans et plus restent hospitalisés plus de deux semaines contre 9 % des moins de 45 ans.

Le taux de satisfaction[2] pour la prise en charge immédiate est de 92 %. Les patients sont également satisfaits des soins apportés lors de l'hospitalisation mais pointent le manque de personnel et d'information sur les démarches à suivre, ainsi que le défaut d'accompagnement à la sortie.

La vie après l'accident

Six mois après l'accident, près de 89 % des blessés graves et 58 % des blessés légers déclarent ne pas avoir retrouvé un état médical équivalent à celui précédent l'accident[2]. 20 % des blessés ont souffert de complications médicales après l'accident. L'accident a été à l'origine d'un arrêt de travail pour près de 80 % des blessés légers et 100 % des blessés graves, dont la moitié n'a pas repris le travail au bout de six mois.

Un an après l'accident, 16 % des victimes présentent un stress post-traumatique, engendrant une qualité de vie dégradée et un retour tardif au travail (32% des blessés graves n'ont pas repris). Les symptômes les plus fréquents observés chez les traumatisés crâniens sont l'anxiété (50 % des victimes), les troubles de la mémoire et de l'attention et de l'humeur.

[1] Sophie Hamada, Tobias Gauss *Analyse des victimes d'accidents sur voie publique recensées dans la Traumabase® de 2011 à 2015, décembre 2016.*
[2] Martine Hours et al *Etude et suivi d'une population d'accidentés (cohorte ESPARR – Registre du Rhône), 2014.*

La recherche et les études

Sécurité primaire	Sécurité secondaire	Sécurité tertiaire
Usagers		
Indicateurs d'exposition au risque en lien avec la mobilité Hiérarchisation des facteurs de risque : alcool, drogues, médicaments, vitesse, téléphone au volant, travail, inégalité sociale, comportements	Indicateurs de gravité, facteurs de risque : âge, mode de déplacement, vêtements 2RM, casque vélo, équipements lumineux/ réfléchissant	Devenir des victimes (réinsertion, indemnisation, handicaps) Prévention Coût socio-éco de l'insécurité routière SMUR Sanctions
Véhicule		
Catégorie de véhicule 4R, 2RM, technologies ITS, dispositifs LAVIA, 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 : COTITA, http://www.cotita.fr/

L'adaptation du monde de la recherche au contexte sanitaire

En raison du contexte sanitaire, les organismes d'études et de recherche ont adapté leur mode de diffusion des connaissances. De nombreux webinaires, séminaires par visioconférence, ont ainsi été organisés afin de diffuser et valoriser les résultats d'études mais aussi échanger sur les problématiques liées à la sécurité routière et présenter les chiffres en la matière.



Source : Cerema – évènements – webinaire



Source : Commission européenne, présentation des chiffres de la sécurité routière de l'Union européenne par visioconférence

Dès 1910, le domaine de l'accidentologie est investi et associé à la traumatologie. Il faut attendre 1968 pour que le terme « accidentologie » entre dans le vocabulaire. La recherche publique s'organise avec le secteur privé (constructeurs et assureurs), déjà engagé, et élabore ses concepts et objets de recherche « infrastructures », « comportements » et « véhicules ». Cette science intègre des domaines touchant aux techniques et technologies (automobile, contrôle), à l'ingénierie (routes, cinétique, détection), aux sciences de la santé (neurosciences incluses) et à la pharmacologie clinique. Son interdisciplinarité s'étend aussi aux champs des sciences économiques et humaines, avec des contenus préventifs, éducatifs.

Le renforcement d'une discipline

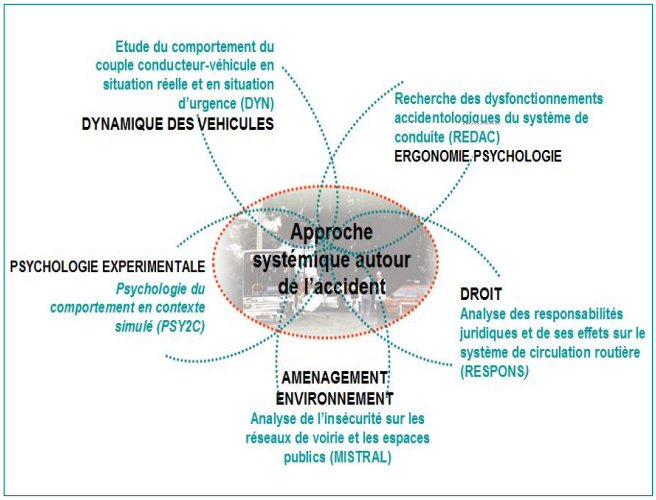
En 1958, le premier Service médical d'urgence (SMUR) est mis en place à Salon-de-Provence. En 1967, le centre national de formation à la sécurité routière est ouvert par la gendarmerie nationale pour renforcer la culture sécurité routière dans ses unités. En 1995, le Registre du Rhône est institué afin de recenser les traumatismes dus aux accidents de la route. Par la suite, le diplôme d'enseignant de la conduite est créé et l'éducation routière devient obligatoire à l'école. En 1993 une attestation reconnait cette discipline et en 2000 un *continuum* éducatif est instauré. Des grandes écoles dispensent des formations selon une approche pluridisciplinaire et des universités intègrent cette matière notamment à travers les sciences de l'éducation ou la psychologie à Aix-Marseille et Angers. Cela crée des approches cognitivo-comportementales complémentaires à la recherche.

Organisation de la recherche

L'interdisciplinarité de la sécurité routière nécessite de faire travailler ensemble les organismes d'études et de recherche. L'Université Gustave Eiffel[1] et le Cerema[2] sont les principaux acteurs du réseau scientifique et technique auxquels s'ajoutent l'Inserr, des laboratoires du CNRS, des équipes Inserm, ISPED et universitaires. L'UTAC[3] est agréée pour procéder aux essais d'homologation des véhicules et de leurs équipements. La R&D (constructeurs, équipementiers) est présente notamment au travers du LAB et du Ceesar. L'incitation à la recherche vient aussi des appels à projets (ANR, fondation MAIF, Fondation VINCI). Depuis 2017 la DSR publie chaque année un appel à projets, disponible sur le nouveau site internet de l'ONISR (https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr).

[1] L'Université Gustave Eiffel (UGE) est née le 01/01/2020 du regroupement de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM), de l'institut de recherche Ifsttar et des écoles d'architecture (Éav&t) et d'ingénieurs (EIVP, ENSG et ESIEE Paris). L'Ifsttar était lui-même issu de la fusion au 01/01/2011 de l'Inrets et du LCPC;
[2] Le Cerema résulte de la fusion au 01/01/2014 des CERTU, SETRA, CETMEF et CETE.
[3] L'UTAC Ceram Millbrook est notifiée par les autorités françaises, anglaises, néerlandaises et roumaines auprès de la Commission Européenne et des Nations Unies pour procéder à ces essais. La France lui a également délégué le suivi de la Conformité de Production (COP).

Approche systémique autour de l'accident



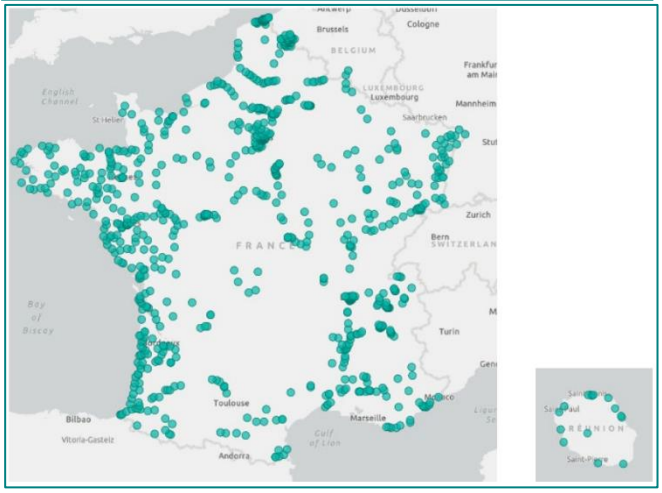
Source : UGE – TS2 – LMA (laboratoire mécanismes d'accidents)

Future Days 2020 : Organisé par l'Université Gustave Eiffel, l'événement a permis à la communauté scientifique, les acteurs institutionnels et les acteurs socio-économiques d'échanger sur les défis urbains : du temps et de l'accompagnement sont requis lorsqu'une solution de mobilité est mise en place dans un territoire. Dès lors, les guides méthodologiques à destination des acteurs du territoire apparaissent comme essentiels et caractérisent le passage de la recherche à l'opérationnel.



Source : http://www.futuredays.fr/

Plateforme nationale des fréquentations – Vélo et Territoires : Répartition des contributeurs de comptages vélo au 31/01/2021



Source : Vélo et territoires – janvier 2021
https://www.velo-territoires.org/

Les axes de recherche prioritaires

Les objectifs prévus par la déclaration des pays européens à La Valette en mars 2017 ciblent à la fois une division par deux des tués d'ici 2030 mais aussi des blessés graves. Les priorités de recherche de l'appel à projets de la DSR se poursuivent sur les thématiques des usagers vulnérables, piétons, cyclistes, deux-roues motorisés, qui représentent en France 70 % des blessés graves de la route. Le partage de la voirie reste au cœur de la recherche afin de dépasser les conflits d'usages. L'analyse de l'accidentalité des jeunes adultes est toujours une priorité ainsi que celle des personnes âgées de 65 ans et plus. Selon l'Insee, en 2050, un habitant sur trois aura plus de 60 ans. L'amélioration de la connaissance des comportements en situation de conduite (vitesse, alcoolémie, drogue, distracteurs, casque…) se poursuit : ils sont désormais reconnus comme KPI au niveau européen (Key performance Indicator : indicateur de suivi de la performance) pour la décennie 2020-2030.

Les coopérations internationales

Les actions des organismes de recherche permettent de capitaliser les connaissances dans des analyses européennes ou internationales. Le Club des organismes de recherche associés (CLORA) constitue une passerelle entre la recherche publique française et l'UE. Des forums et réseaux européens (FERSI, CARE, ETSC) et internationaux (Irtad[1]) sont des lieux de partage d'expertise. Le Forum International des Transports de l'OCDE (FIT/ OCDE) aborde les thèmes de sécurité routière à travers le prisme de l'innovation en matière de transport (sommet 2021) et le réseau Safer City Streets (publication en 2020 de https://www.itf-oecd.org/monitoring-progress-urban-road-safety). Enfin, la connaissance internationale sur l'acculturation à la sécurité routière s'enrichit avec les suites du projet ESRA (voir page 156).

De nouveaux défis

Les recherches résultent d'approches multidisciplinaires qui intègrent les domaines de mobilité. La pandémie a relancé l'engouement pour les déplacements doux (marche à pied, EDP, vélo) et il est encore plus important maintenant de suivre leur développement (mesure de la pratique selon les milieux routiers, l'âge, le motif de déplacement). L'association Vélo et territoires rassemble les données de comptage des collectivités et édite un bulletin périodique.

L'automatisation des véhicules nécessite de revoir les règles de circulation et de responsabilités et d'adapter l'infrastructure, anticiper les interactions entre les différents véhicules, l'homme et la machine. La sécurité des occupants de ces futurs véhicules comme des autres usagers de la route constitue une priorité avec un enjeu central de formation à adapter parallèlement aux avancées technologiques.

[1] Au sein de l'OCDE, l'Irtad rassemble 70 membres dans 35 pays.

Crise Sanitaire et Conformité aux Règles (CSCR)

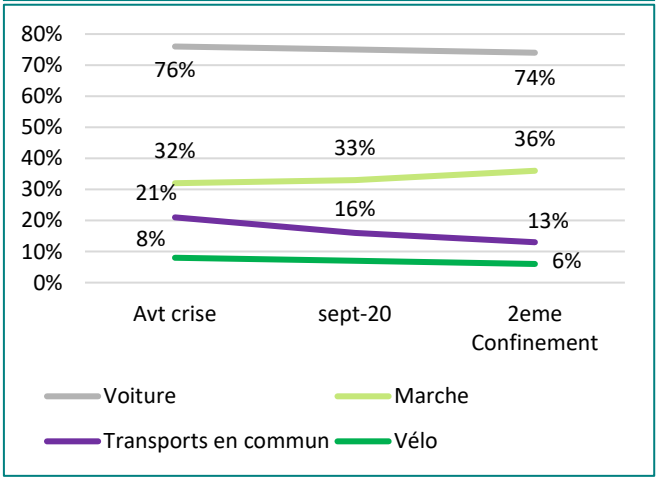
Equipe	Marie-Axelle Granié, Myriam Evennou, Chloé Thévenet, Lucie Bel-Latour (Université Gustave Eiffel)
Achèvement	Fin 2021
Méthodologie	Deux phases d'enquête en ligne auprès d'un échantillon de 5 000 personnes (3 424 personnes ont participé aux deux phases), conduites par l'institut IPSOS
Périmètre	France métropolitaine
Mots clés	Crise sanitaire, rapport à la règle, règles routières, règles sanitaires

Méthode de recueil et contenu du questionnaire

Le recueil de données a été effectué du 29 avril au 4 mai (1er confinement) et du 20 novembre au 10 décembre 2020 (2ème confinement). L'échantillon est composé de 5000 personnes représentatives de la population française âgée de 18 à 70 ans (méthode de quota sur sexe, âge, catégorie socio-professionnelle, région et catégorie d'agglomération).

L'enquête porte sur la mobilité habituelle, la situation professionnelle pendant le confinement, la perception des modes de déplacements post-confinement, le niveau d'exposition à la Covid-19, la conformité aux règles visant à limiter l'épidémie et sa justification, la perception de la sécurité routière, la conformité aux règles et sa justification et les attitudes liées à la conduite. Plusieurs questions sont issues d'enquêtes précédentes comme les Baromètres IRSN (Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire), l'étude ORSI EPSR (Cestac et al, 2018), ou encore ESRA 2 (voir page 156), permettant ainsi une comparaison avec des données antérieures à la crise sanitaire.

Modes de déplacement les plus utilisés avant et pendant la crise sanitaire



Dans le contexte de pandémie mondiale de la Covid-19 débutée en 2020, des périodes d'interdiction de déplacements, communément nommées « confinement de la population » ont été mises en place en France. En 2020, deux périodes de confinement ont eu lieu, du 17 mars au 10 mai (1er confinement), et du 30 octobre au 15 décembre (2ème confinement). Si cette restriction forte des déplacements a considérablement impacté la mobilité des français, certaines personnes ont été amenées à continuer de se déplacer et l'accidentalité routière est restée problématique.

Les objectifs des chercheurs étaient de :

1/ saisir comment ces modifications des déplacements pendant les deux périodes de confinement impactent la perception des différents modes chez les individus, leurs intentions d'usage post-confinement ;

2/ observer les effets de la crise sanitaire et ses conséquences potentielles sur la place donnée par la population française à la politique de sécurité routière ;

3/ observer si l'utilisation médiatique d'argumentaires moraux pour justifier les mesures sanitaires et le confinement (protéger les autres) affecte le niveau de conformité aux règles liées à l'épidémie, mais aussi la perception et le respect des règles routières. L'enquête permet ainsi de suivre l'évolution du rapport des Français aux règles pendant ces deux confinements.

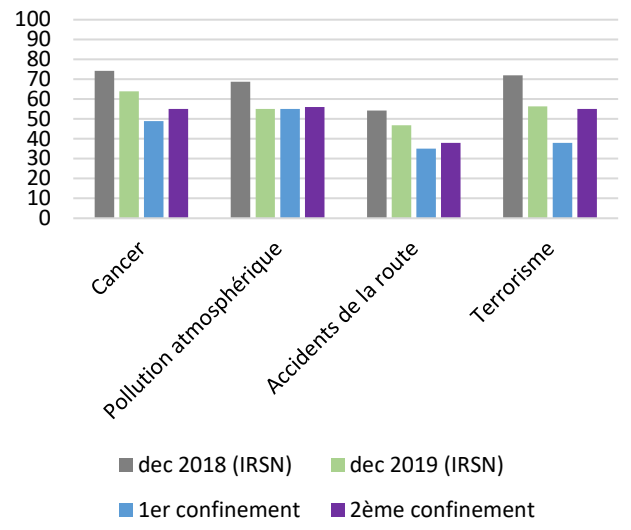
Effets sur la mobilité et l'intention d'usage des modes de déplacement

Concernant la mobilité, 42% des personnes de l'échantillon avaient peur de se rendre au travail après le 1er confinement, notamment les personnes qui avaient fortement diminué leurs déplacements pendant cette période. Cette proportion a baissé lors du 2ème confinement (33%). De plus, **56% craignaient d'utiliser les transports collectifs (TC) après le 1er confinement contre 32% lors du 2ème confinement**. 47% des répondants envisageaient d'augmenter leur usage de certains modes de déplacement après le 1er confinement, qu'il s'agisse de la voiture, de la marche à pied ou du vélo. Au contraire, 29% des répondants souhaitaient diminuer l'usage de certains modes, comme l'usage des TC. Lors du 2ème confinement, l'usage de la marche a effectivement augmenté, notamment chez les personnes en télétravail, tandis que l'usage des TC a diminué, particulièrement chez les femmes, les étudiants, et en Ile-de-France.

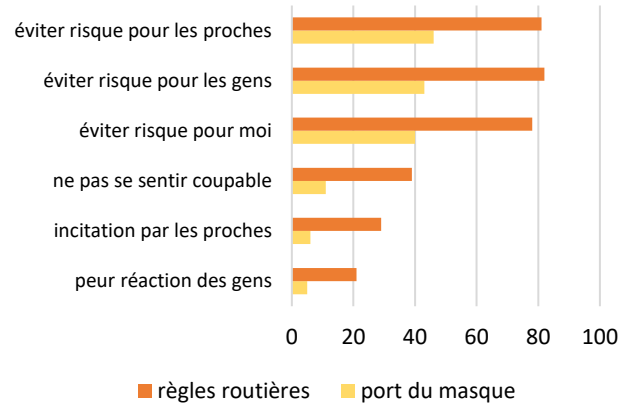
Effets sur la perception du risque routier et l'enjeu de sécurité routière

Lors du 1er confinement, 36% des Français estimaient que les accidents de la route représentaient un risque élevé à très élevé. Pendant le 2ème confinement, cette proportion est restée stable (39%). Pendant les confinements étudiés, **32% de l'échantillon estimait que la sécurité routière devrait être une priorité pour le pays après la crise sanitaire**.

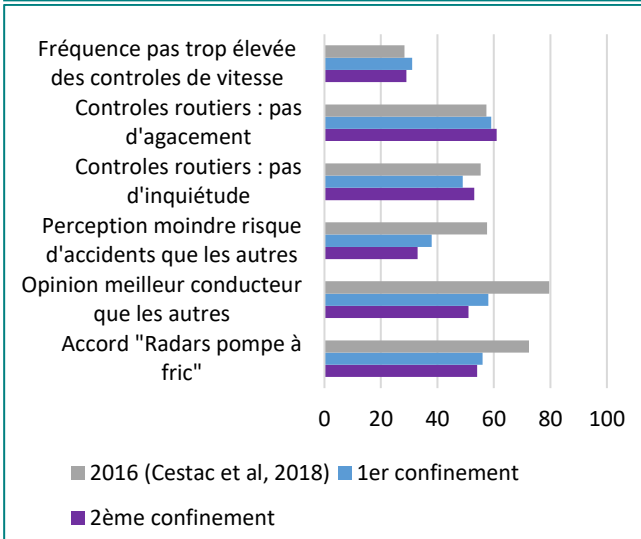
Risques élevés à très élevés perçus par les français



Accord (en %) avec les justifications proposées au maintien du comportement en l'absence de contrôle (respect règles routières et port du masque)



Evolution (en %) du rapport aux contrôles des attitudes



Rapport aux règles routières et lien avec le rapport aux règles sanitaires

Plus de deux-tiers des Français interrogés ont déclaré des attitudes respectueuses de la loi. Ces proportions restent identiques pendant le 1er et le 2ème confinement. Toutefois, **57% ont estimé qu'il était acceptable d'ignorer la loi pendant le 1er confinement** et cette proportion a augmenté à **68% lors du 2ème confinement**.

L'attitude à l'égard des contrôles routiers n'a pas varié entre les deux périodes, une majorité de participants n'étant pas inquiets ni agacés à leur approche. Environ 1/3 les trouvent néanmoins trop fréquents. Parmi les répondants, **58% ont estimé qu'ils étaient de meilleurs conducteurs que les autres lors du 1er confinement ;** cette proportion a baissé à **50% lors du 2ème confinement**. De façon générale, les attitudes à l'égard des contrôles routiers restent stables mais la surestimation des compétences a diminué entre 2016 et 2020.

Pendant le 1er confinement, 98% des personnes de l'échantillon déclaraient respecter les règles routières (plutôt bien à scrupuleusement) et 97% estimaient qu'ils respectaient (plutôt bien à scrupuleusement) les règles visant à limiter l'épidémie. Pendant le 2ème confinement, plus de 80% des Français interrogés estimaient respecter globalement et constamment toutes les règles routières et **92% estimaient qu'ils continueraient à les respecter même si elles n'étaient plus obligatoires ni contrôlées**. Dans le même temps, 67% continueraient à porter le masque même s'il n'était plus obligatoire ni contrôlé. Lors des deux périodes, les répondants ont expliqué le respect des règles routières majoritairement par la **protection des autres et d'eux-mêmes** (70%), mais aussi par la **peur de la sanction** (50%). Pour les règles sanitaires, 80% des répondants ont justifié leur conformité par l'évitement du risque pour les autres et eux-mêmes, mais aussi l'évitement du sentiment de culpabilité (73%).

Les analyses approfondies montrent, dans les deux périodes, une **relation étroite entre les perceptions des règles sanitaires et des règles routières et entre les conformités aux règles sanitaires et aux règles routières**. Les personnes qui rejettent les règles routières sont aussi celles qui rejettent les règles sanitaires et le port du masque. Au contraire, les personnes ayant une vision morale (protection des autres) des règles sanitaires ont également une perception morale des règles routières. Toutefois, si ces personnes sont celles qui se conforment le plus aux règles sanitaires, il semble que **la conformité aux règles routières soit plus forte encore chez les personnes qui cumulent une perception morale des règles routières avec une crainte du contrôle et de la sanction**.

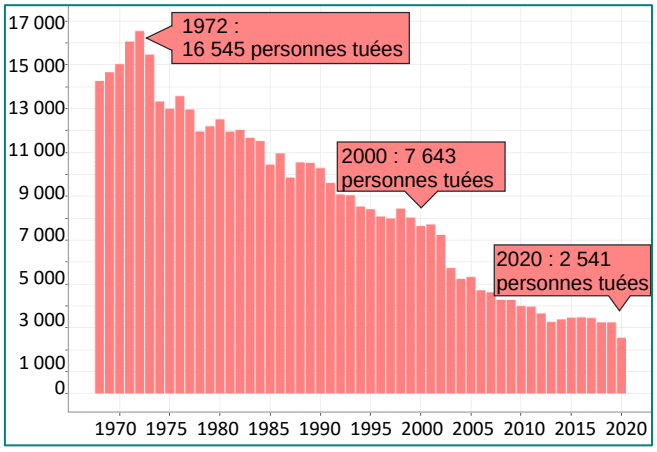
Présentation du site de Data visualisation des séries longues de Sécurité Routière

Equipe	Anne-Sarah Bernagaud, Nicolas Pelé (Cerema Centre Est), Laurent Monfront, Samuel Melennec (Cerema Nord Picardie)
Achèvement	En développement
Méthodologie	Création d'une base de données sur les victimes décédées dans un accident de la route depuis 50 ans. Mise en place d'un outil de visualisation un ligne ouvert à tous.
Mots clés	Data visualisation, Séries longues, sécurité routière

Le site de Data visualisation des séries longues par le Cerema :

Ce site développé par le Cerema comprend régulièrement des améliorations. Des analyses selon le type d'usager, l'âge, le milieu routier ou encore le département y sont réalisables. Il est accessible au lien suivant :
https://dataviz.cerema.fr/securite-routiere-series

Nombre de personnes tuées par an entre 1968 et 2020 en France Métropolitaine



Le Cerema a mis en place un outil en ligne de visualisation des séries longues de sécurité routière. Pour ce faire, une base de données a été reconstituée sur les 50 dernières années à partir des données des BAAC (données brutes selon la définition du tué en vigueur à l'époque), regroupant les victimes décédées dans les accidents de la route de 1968 à nos jours. Cette base permettra aussi des études générationnelles sur la sécurité routière. Prendre ce recul dans l'analyse des données rappelle à la fois les progrès considérables qui ont été réalisés, tout en soulignant qu'un long chemin reste à faire. Cela met également en avant que si certains enjeux restent constants dans le temps, d'autres peuvent évoluer.

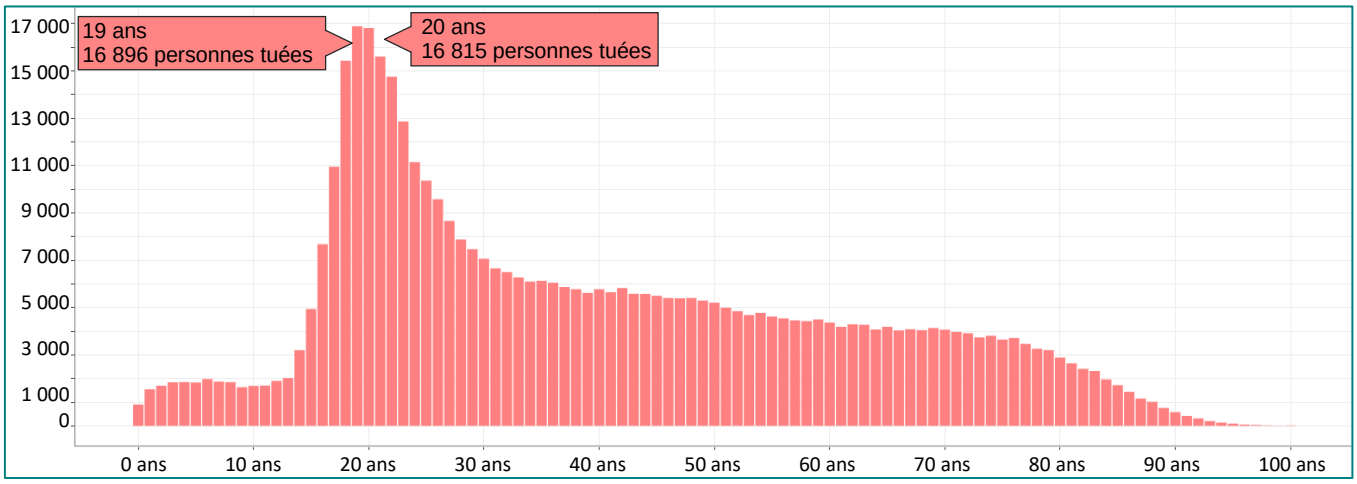
De 1968 à 2020, le poids de la mortalité routière

En France, le pic de la mortalité routière est atteint en 1972 avec 16 545 personnes tués cette année-là. Durant les années 70 (de 1970 à 1979), ce sont près de 140 000 personnes qui sont décédées, 112 000 dans les années 80, 88 000 pour la décennie 90, 57 000 pour les années 2000 et 35 000 pour les 2010.

Sur les 53 ans (1968 à 2020) que regroupe l'outil de data visualisation du Cerema, ce sont donc plus de **460 000 personnes** qui sont décédées sur les routes de France. Selon les types d'usagers, cela représente près de **260 000 usagers de véhicule de tourisme**, **86 000 de 2RM**, **73 000 piétons** ou encore **20 000 cyclistes.**

La tranche d'âge qui paie le plus lourd tribut est celle des jeunes adultes. Sur la période étudiée, **104 000 jeunes de 18 à 24 ans** sont ainsi décédés sur la route, et plus particulièrement **17 000 pour les jeunes de 19 ans et 17 000 pour le jeunes de 20 ans**. Pour les autres classes d'âges on dénombre également **24 000 enfants** (0-13 ans) et **27 000 adolescents** (14-17 ans) tués sur cette période, 77 000 entre 25 et 34 ans, 153 000 entre 35 et 64 ans et 78 000 65 ans et plus.

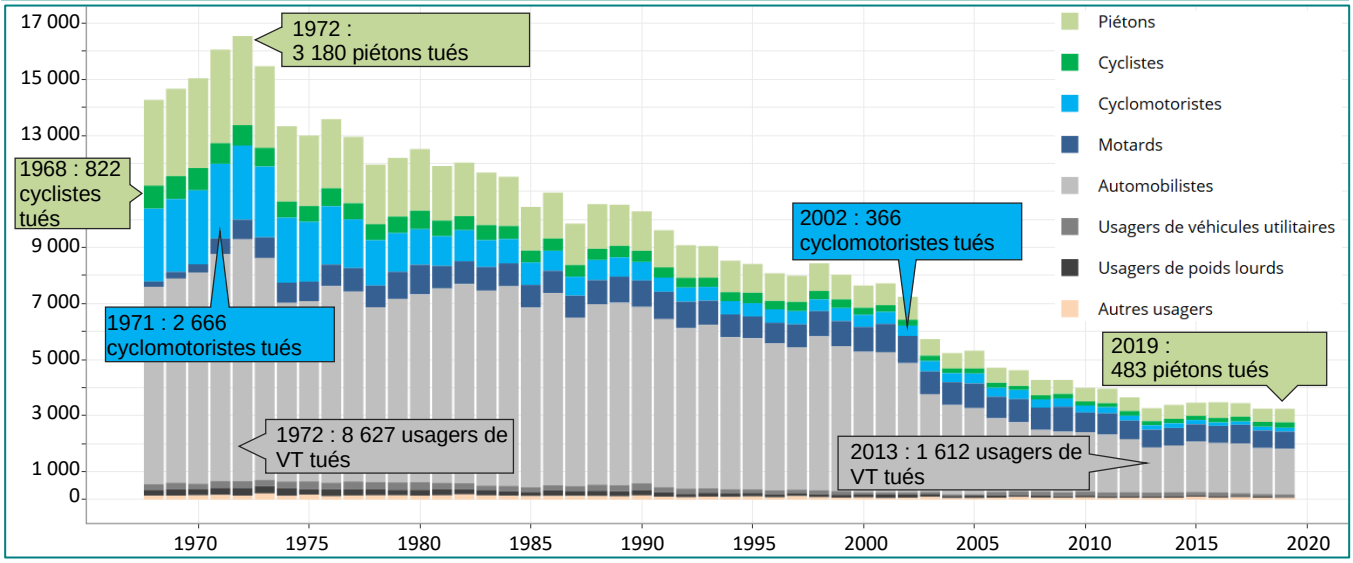
Nombre de personnes tuées par âge (cumul sur la période 1968-2020)



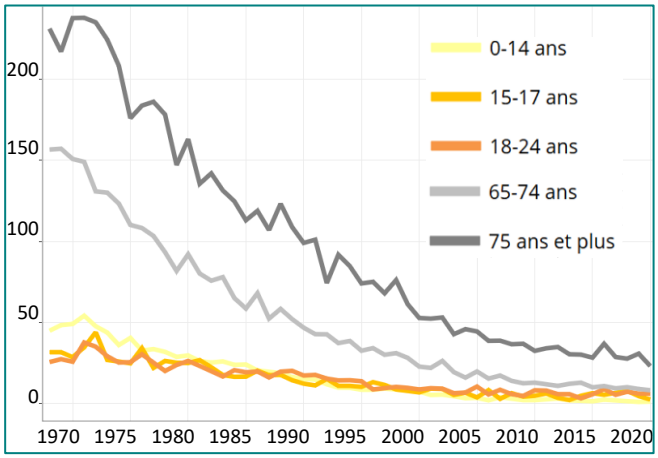
L'évolution générale selon le mode de déplacement :

La mortalité par million d'habitants a diminué de 88 % entre 1972 et 2020 en passant de 321 à 39 tués par million d'habitants (t/Mhab). Le nombre de décès a lui diminué de 85 % sur cette période. Pour autant, cette diminution est répartie différemment selon les types d'usagers : 88 % pour les piétons, 86 % pour les automobilistes ou encore 75 % pour les cyclistes. Le cas des usagers de 2RM est le plus atypique. Si la catégorie des cyclomotoristes a connu une baisse de 96 % sur la période, celle des motocyclistes est de seulement 32 %. Cela est à mettre en relation avec l'évolution de la pratique de chacun de ces deux types de 2RM.

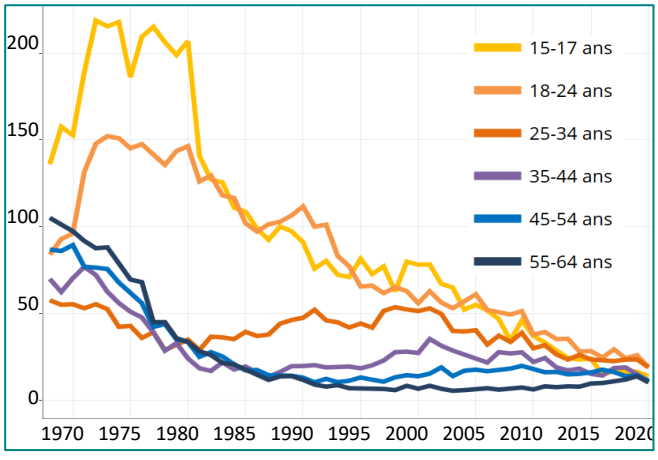
Évolution du nombre de personnes tuées entre 1968 et 2020 selon le mode de déplacement



Évolution de la mortalité par million d'habitants des piétons



Évolution de la mortalité par million d'habitants des usagers de 2RM selon l'âge



Des enjeux qui évoluent

La mortalité par million d'habitants a baissé de 1972 à 2020 pour toutes les classes d'âges. De 662 à 85 t/Mhab pour les 18-24 ans, de 107 à 6 t/Mhab pour les 0-14 ans, de 399 à 32 t/Mhab pour les 15-17 ans, de 413 à 56 t/Mhab pour les plus de 75 ans. Les enjeux de ces classes d'âges, en parallèle avec les types d'usagers, ont eux aussi pu évoluer dans le temps.

Concernant les piétons, il y avait en 1972 un fort enjeu chez les jeunes piétons de 0 à 14 ans en termes d'effectifs, tout comme chez ceux de 75 ans et plus, mais avec un risque beaucoup plus faible (48t/Mhab contre 235t/Mhab). En termes d'évolution, le nombre de jeunes piétons tués a connu une très forte baisse jusqu'en 2020, devenant l'une des classes d'âges les mieux protégées, tandis que celle des plus de 75 ans reste la plus touchée pour ce mode de déplacement.

La mortalité des 2RM touche elle aussi en grande partie les jeunes adultes, mais contrairement à celles des automobilistes, elle touche également beaucoup les adolescents (15-17 ans). L'amélioration de la situation de cette classe d'âge est à mettre en relation avec la pratique du cyclomoteur, qui, en diminuant, a permis une réduction du nombre de tués en 2RM.

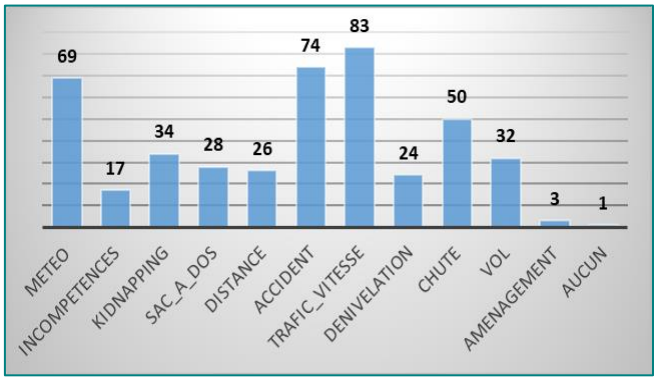
Évolution de la définition du tué :

La définition du « tué dans un accident de la route » a évolué au cours des 50 dernières années, passant du tué dans les 3 jours suivant l'accident avant 1970, puis dans les 6 jours jusqu'en 2005, et enfin dans les 30 jours. Des barres de rupture devraient figurer en 1970 et 2005 sur les évolutions ci-contre.

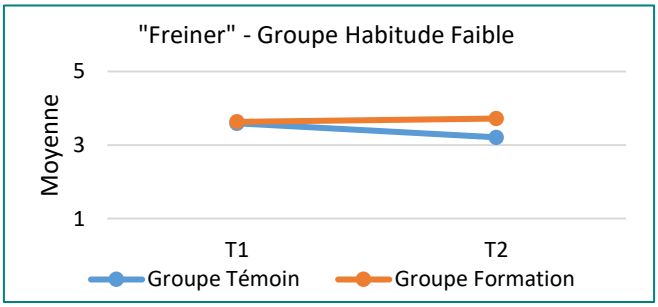
Apprentissage de la Maîtrise et de la Pratique des Engins à Roues à l'École : (Projet AMPERE)

Equipe	Bérengère Rubio (LAPEA, UGE) Eve Legrand (LAPPS, UPN) Julien Cestac (LAPEA, UGE) Jean-Pascal Assailly (LAPEA, UGE)
Achèvement	Mars 2021
Méthodologie	Revue de littérature Entretiens (26 parents et intervenants) Questionnaires (205 enfants 134 parents)
Périmètre	France entière
Mots clés	Vélo, enfant, éducation, risque, règle

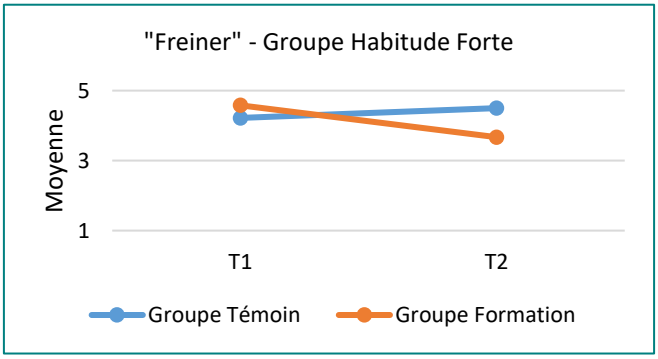
Les freins liés à la pratique du vélo chez l'enfant selon les parents (nombre de « oui »)



Evolution de la compétence déclarée « Freiner », entre les groupes « témoin » et « formation » selon la pratique du vélo des élèves (faible ou forte)



La formation rassure le groupe d'enfants peu habitué du vélo alors qu'ils montent en compétence



La formation incite le groupe d'enfants habitué du vélo à ne plus surestimer ses compétences

La « Loi d'Orientation des Mobilités » vise à encourager la pratique du vélo pour les usagers de la route de tous âges. Dans ce cadre, le programme "Savoir Rouler à Vélo", destiné aux enfants de 6 à 11 ans, a pour but de généraliser l'apprentissage du vélo afin de permettre aux jeunes collégiens une circulation autonome. Son objectif est double : **connaître les facteurs qui favorisent l'apprentissage** par les enfants de la sécurité et des règles à vélo, tout en **évaluant les actions éducatives** dispensées à l'école primaire pour apprendre à circuler à vélo en toute sécurité.

Comment encourager la pratique ?

L'usage du vélo est peu important chez les enfants, alors qu'ils aiment cette pratique et y prennent du plaisir. Ceci est lié à la **réticence des parents**. L'étude pointe des pistes pour surmonter ces freins. Le faible sentiment de sécurité des parents (peur de l'accident, densité du trafic, vitesse des voitures) peut évoluer par le biais de la **création de plus de pistes cyclables** ou en prenant des mesures pour **abaisser les vitesses** et densités (infrastructures, régulation du trafic). La création de parkings vélo dans les écoles et dans les immeubles éloignerait la peur du vol. Enfin, **débuter l'entraînement précocement**, pratiquer le vélo en famille, et montrer les comportements prudents et les dangers potentiels des situations, peut venir apaiser les craintes des parents quant aux compétences de leurs enfants.

Quel effet du programme savoir rouler ?

Un effet d'interaction « Action/Habitudes » est constaté sur certaines compétences : les élèves qui n'avaient pas l'habitude de faire du vélo savent mieux gérer les intersections et maîtrisent mieux le freinage après le cycle vélo. Par ailleurs, le cycle vélo a eu un **impact sur la surconfiance** des élèves qui avaient l'habitude de faire du vélo, ce qui est aussi positif du point de vue de la sécurité routière.

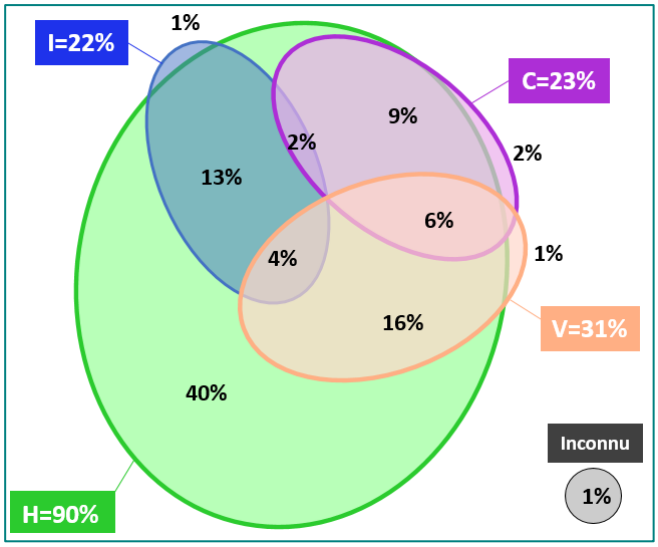
Les pistes d'amélioration

Tout d'abord, les interventions uniques ou épisodiques ne sont pas efficaces pour modifier les attitudes des enfants et leurs comportements. **L'entraînement doit se faire toute l'année**, régulièrement. Le « Savoir Rouler » doit de plus être **adapté à l'âge des enfants** et à leur **savoir-faire existant** : apprentissage et maitrise des fondamentaux (Bloc 1) au cycle 2 (CP, CE1, CE2) ; compétences nécessaires à la mobilité sur la voie publique (Blocs 2 et 3) au cycle 3 (CM1, CM2). Enfin, la prévention par les pairs qui ont mieux internalisé les règles routières constitue une approche intéressante : en entourant un preneur de risques de pairs prudents et en mettant en œuvre des démonstrations par ces derniers ou encore en valorisant les **comportements prudents** par un système de récompense.

Facteurs liés aux accidents mortels de cyclistes (FLAM Vélos)

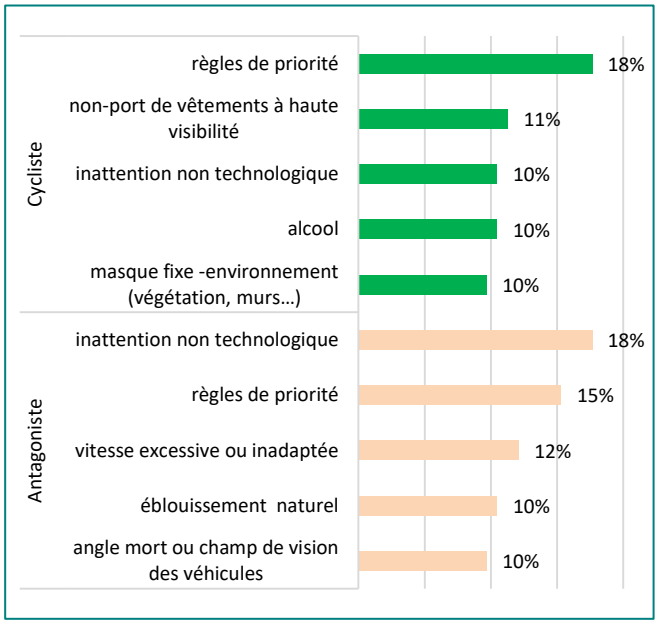
Equipe	Nathalie Demeurisse Soudeix, Vincent Ledoux, Thomas Durlin, Emma Stephan (Cerema)
Achèvement	À paraître
Méthodologie	Analyse des procès-verbaux d'accidents mortels de l'année 2015 – version mise à jour en avril 2020
Périmètre	France, 2015
Mots clés	Accidentologie, cyclistes, facteurs d'accidents mortels

Facteurs de causalité des accidents mortels 2015



Légende : H=facteurs Humains ; V = facteurs véhicule ; I=facteurs infrastructure ; C = facteurs condition de circulation ; Inconnu = causes non identifiées

Principaux facteurs déclenchants identifiés dans les 124 accidents mortels avec antagonistes



L'étude FLAM vélos analyse le déroulement de **144 accidents mortels** impliquant au moins un cycliste tué (soit 90% des accidents mortels de 2015). Les analyses relatives aux facteurs sont issues de l'agrégation des facteurs déterminés comme quasi-certains ou probables. 81 % des accidents mobilisent 2 facteurs ou plus.

Le facteur humain prépondérant

L'analyse combinatoire des données selon les composantes H, V, I et C montre que la part des accidents impliquant au moins un **facteur d'origine Humaine** est de **90%** et **40% des accidents** incriminent **uniquement le facteur humain**. Cette proportion est de 31% pour les facteurs liés au Véhicule et respectivement de 23 % et 22 % pour les facteurs liés aux Conditions de circulation et à l'Infrastructure. La part de facteurs Véhicule est plus importante dans les accidents mortels avec un cycliste tué que dans les autres accidents, *a contrario* des facteurs Infrastructure.

Trois grands enjeux

L'analyse de l'occurrence des facteurs démontre que l'accident impliquant un cycliste tué est lié à trois grands enjeux :

- **L'état des impliqués** (52 % des accidents) avec l'altération de leurs capacités dues à l'ingestion de substances (19 %) – essentiellement alcool (13 %) et stupéfiants (11 %), à leur âge (6 %) ou un état psychologique ponctuel (34 %) – majoritairement inattention (24 %) et malaise (7 %);
- **Le comportement de conduite** (61 %) avec notamment le non-respect des règles de conduite : priorité (28 %), vitesse excessive ou inadaptée (21 %), distances de sécurité (6 %).
- **Le manque de visibilité** lié à la perceptibilité du deux-roues (19 %), aux masques à la visibilité créés par la végétation (10 %), au non-port d'un gilet haute-visibilité (10 %), ou au véhicule : angle mort (8 %), absence de signalisation lumineuse (8 %)…

Les facteurs principaux dans les **accidents sans tiers** sont la **vitesse excessive ou inadaptée** (40%), le malaise (25%) et l'inattention (20%).

Les scénarios les plus rencontrés

Hors agglomération, le scenario le plus fréquent est le choc par l'arrière. Dans les trois quarts des accidents, l'antagoniste est responsable. Les facteurs les plus représentés sont l'inattention, les substances ingérées (alcool et stupéfiants) et le non-port de vêtements de haute visibilité concernant le cycliste.

En agglomération, le scenario le plus rencontré se situe en intersection et concerne la collision entre deux véhicules circulant tout droit en venant de directions perpendiculaires.

Stages de Perfectionnement à la Conduite Moto en France (S-PER)

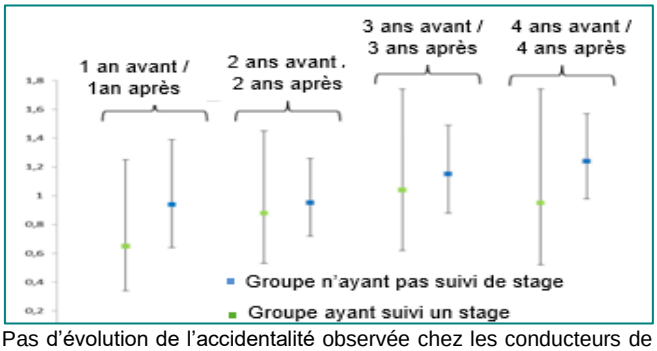
Equipe	**Université Gustave Eiffel** Isabelle Ragot-Court Carole Rodon Jean-Yves Fournier Bastien Canu Tanguy Loubière **Ergo-Centre** Samuel Aupetit
Achèvement	Décembre 2020
Méthodologie	Étude ergonomique immersive sur le terrain, étude accidentologique par questionnaires, étude longitudinale par questionnaires
Mots clés	Formation post-permis, deux-roues motorisés, accidentalité, incidentalité, comportements, compétences

Situations de formation lors de stage de perfectionnement : en salle, sur piste, sur route



Source : Photos prises sur le terrain des stages au cours du projet

Indices d'évolution de l'accidentalité et leurs intervalles de confiance suivant 4 périodes avant-après pour le groupe d'anciens stagiaires et le groupe contrôle



Pas d'évolution de l'accidentalité observée chez les conducteurs de 2RM ayant réalisé un stage post-permis comparé aux autres

Evolution des incidents: avant le stage puis tous les 3 mois

Mesures longitudinales	T0	T0 + 3mois	T0 + 6mois	T0 + 9mois	T0 +12 mois	T0 +15 mois
Nb répondants	101	90	96	90	99	89
Nb km parcourus	216139	170737	193228	161399	205588	213329
Nb incidents	67	45	30	30	37	28
Nb incident par répondant	0,66	0,50	0,31	0,33	0,37	0,31
Nb incident pour 10 000 km	3,1	2,64	1,55	1,86	1,80	1,31

Diminution significative de l'incidentalité observée à l'issue de la participation à un stage post-permis

Le projet S-PER est la première évaluation approfondie et systématique portant strictement sur les stages de perfectionnement pour les motocyclistes en France.

Pratiques pédagogiques

Le premier constat est la mauvaise visibilité des formations en lien avec **l'hétérogénéité de l'offre** (dans les programmes, leur durée, les modalités pratiques) qui limite leur compréhension de l'extérieur. Toutefois, la portée en termes d'apprentissage des contenus éducatifs s'observe à plusieurs niveaux. Ils se distinguent de la formation initiale sur deux aspects principaux **: rééquilibrer l'enseignement des compétences cognitives face aux compétences motrices** et **favoriser l'auto-évaluation des stagiaires et la transmission d'expériences entre pairs**. Un temps important est consacré à des exercices de **manœuvrabilité à allure lente sur piste** à partir de situations originales qui appuient l'utilité de ces formations post-permis en termes d'apprentissage et de sécurité de la conduite. Le travail des **compétences sur route** (dédiées à l'enseignement de la trajectoire de sécurité), plus présents sur les stages longs, est **perfectible et à encourager** pour son apport privilégié sur les compétences perceptives et cognitives.

Efficacité des formations

Sur le plan de l'accidentalité, les résultats n'indiquent **ni diminution ni augmentation des accidents,** ni modification des configurations accidentelles jusqu'à 4 ans après l'année du stage chez les conducteurs de 2RM ayant réalisé un stage de perfectionnement comparés aux autres. En revanche, les résultats longitudinaux sur 4 ans après un stage ont permis d'établir significativement une **diminution des incidents,** une **augmentation constante des compétences** perçues en matière de gestion de l'équilibre, de freinage, d'« aisance », de manœuvre d'évitement, de conduite avec passager, de virage, et plus spécifiquement sur les capacités à manœuvrer dans les situations risquées. La **confiance personnelle en ses capacités de conduite évolue** progressivement et se stabilise entre le 12ème et le 15ème mois après le stage, le **stress s'en trouve diminué**. Si la participation à un stage n'impacte pas les vitesses pratiquées, d'autres comportements sont moins adoptés au fil des mois tels que la conduite en inter-files par exemple. Enfin, il ressort de **nombreux bénéfices secondaires,** par exemple en terme d'image sociale de soi.

Au final, la portée en termes d'apprentissage au sein des stages de perfectionnement pour la conduite en 2RM s'étend sur plusieurs niveaux de la matrice GDE (Goals for Drivers Education) et s'observe, au-delà de l'accidentalité qui reste stable, dans les progrès rapportés sur d'autres dimensions utiles pour la sécurité.

Évaluation monétaire de la prévention des tués et des blessés graves lors d'un accident de la route (VALOR)[1]

Equipe	Annelies Schoeters, Stijn Daniels (Vias institute) Maxime Large, Martin Koning, Laurent Carnis, Dominique Mignot (Université Gustave Eiffel) Raschid Urmeew (BASt) Wim Wijnen (W2Economics), Frits Bijleveld (SWOV), Martijn van der Horst (KiM)
Achèvement	Juin 2021
Méthodologie	Questionnaire en ligne (2000 répondants français). Méthode des préférences déclarées. Estimations économétriques de la disposition à payer.
Mots clés	Valeur de la Vie Statistique, valeur du blessé grave (accident de la route), valeur du temps de transport.

Valeurs estimées pour la France (1385 individus)	
Valeur de la vie statistique	5.35 Mill EUR
Ecart-type	*0.76M Mill EUR*
Evol. /Valeur référence ONISR 2020	*+56 %*
Valeur Blessé Grave	0.83 Mill EUR
Ecart-type	*0.19 Mill EUR*
Evol. /Valeur référence ONISR 2020	*+ 93 %*
Valeur du temps	12.9 EUR/h
Ecart-type	*8.1 EUR/h*
Evol / Valeur référence DGITM	*+8 %*

Source : Rapport Valor, Juin 2021

Principaux effets individuels			
	VVS	**VBG**	**VT**
Jeunes (25 ans)	-19 %	-21 %	+16 %
Âgés (70 ans)	+17 %	+18 %	-14 %
Parents	+9 %	+8 %	+9 %
Non parents	-13 %	-14 %	-13 %
Autoroutes sures	-31 %	-24 %	-
Autoroutes peu sures	+29 %	+21 %	-
Sécurité routière moins importante*	-27 %	-19 %	-

Source : Rapport Valor, Juin 2021
*Depuis la crise sanitaire du COVID-19, aux yeux des répondants.

La recherche VALOR vise à produire de nouvelles connaissances sur les valeurs unitaires nécessaires à l'estimation des coûts humains de l'insécurité routière. A cette fin, les « meilleures pratiques » reconnues dans le domaine (approche par les « dispositions à payer ») ont été appliquées à des données françaises. En effet, l'estimation actuelle des coûts humains de l'insécurité routière en France repose sur des valeurs dites de transfert, issues d'une méta-analyse internationale (Cf. Rapport Quinet, 2013). Les valeurs obtenues dans le cadre de VALOR constituent donc une nouvelle estimation de valeurs unitaires particulièrement utiles et pertinentes pour estimer ces coûts.

L'estimation de nouvelles valeurs utiles à l'action

Les valeurs estimées par la recherche VALOR reposent sur des choix établis par des répondants placés face à des *scénarii* et devant faire une série d'arbitrages. Ils devaient choisir entre différents itinéraires ayant des caractéristiques différentes en termes de coût, de temps de déplacement et de niveaux d'accidentalité routière (nombre de tués et de blessés graves). La modélisation des choix a permis d'estimer la valeur statistique de la **vie humaine** (VVS) à **5,35 millions d'euros**, la valeur associée à l'évitement d'être **blessé gravement** (VBG) à **0,83 million d'euros** et la valeur du **temps** (VT) à **12,9 euros/heure**. Si la valeur du temps est proche des valeurs retenues actuellement en France dans le calcul socio-économique pour l'évaluation des projets relatifs aux transports, les valeurs concernant l'intégrité corporelle s'établissent à **un niveau supérieur** (+ 56 % pour la VVS). Une revalorisation de la VVS et de la VBG serait donc pertinente.

Quels effets des caractéristiques individuelles ?

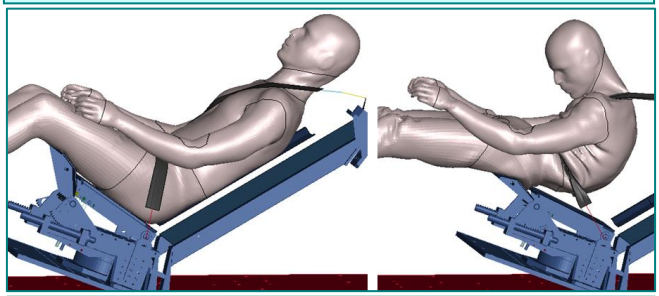
La prise en compte de l'hétérogénéité individuelle dans la modélisation a permis de mettre en évidence un lien positif entre les valeurs estimées et l'avancement en **âge** (être jeune diminue la disposition à payer de 19 %, être âgé augmente la disposition à payer de 17 %), le fait d'être **parent** accroît la disposition à payer de 9 % pour éviter un décès et de 8 % pour éviter une accident corporel grave, **l'évaluation d'un faible risque sur les autoroutes** (diminution de 31 % de la disposition à payer pour éviter un décès) et **une moindre importance accordée à la sécurité routière** depuis la crise sanitaire liée à la COVID-19. Ces résultats suggèrent donc qu'au-delà des valeurs unitaires moyennes, il convient de **considérer les dimensions individuelles**.

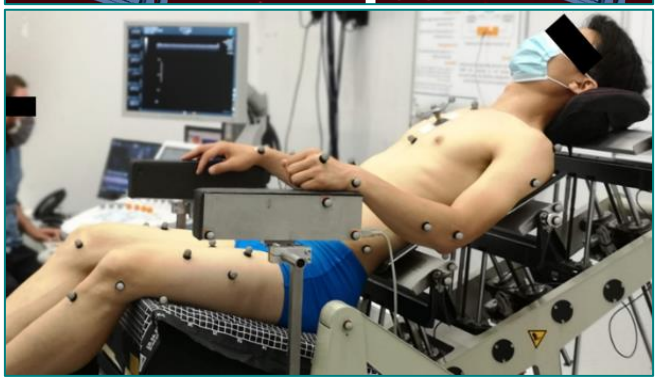
[1] Le projet VALOR a été financé pour la France dans le cadre du projet M-VASEM, financé par la Délégation à la Sécurité Routière.

Sécurité des Usagers de la Route et Conduite Automatisée (SURCA)[1]

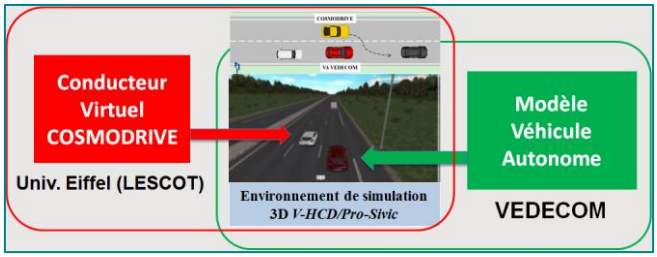
Equipe	Univ. Gustave Eiffel (TS2, LBMC, Lescot, LMA, Umrestte), Ceesar, Cerema, DSR, Lab, Vedecom
Achèvement	Mai 2022
Méthodologie	Analyse des données existantes sur la conduite des véhicules conventionnels et identification des gains potentiels ou des risques associés à la conduite automatisée
Mots clés	VA, sécurité routière, acceptabilité

Étude des positions semi-allongées : systèmes de retenue d'occupant lors d'une décélération et étude des préférences posturales sur volontaires





Plateforme de co-simulation SURCA et vue de l'intérieur du véhicule automatisé





L'objectif du projet SURCA est de contribuer à une meilleure intégration de la Conduite Automatisée.

Interactions avec les autres usagers

Une des problématiques importantes liée à l'introduction des VA dans le trafic est la gestion des interactions avec les autres usagers (piétons, 2 Roues Motorisés, cyclistes et véhicules légers). L'objectif, à partir de l'analyse des situations de négociation actuelles, est d'identifier les facteurs que les conducteurs utilisent pour adapter leurs comportements au contexte de conduite. 70 scénarios d'interactions importants en termes d'accidentalité, d'intérêt vis-à-vis du fonctionnement du VA et de la possibilité d'observer ces scénarios dans les bases de données naturelles et/ou bord de voie ont été identifiés. **Les analyses permettront de faire des recommandations pour mieux adapter le comportement du véhicule autonome au contexte de conduite** (infrastructures, autres usagers et conditions environnementales).

Impacts de nouvelles postures

Des simulations numériques ont montré que **la position semi-allongée était potentiellement problématique** en cas d'accident. Des postures plus allongées (jusqu'à 60 degrés d'angle du dossier) pourraient nécessiter des changements importants dans les moyens de retenue, notamment pour mieux protéger la colonne lombaire. Un travail expérimental sur des volontaires a permis de documenter les postures préférées selon l'inclinaison du dossier. Un prédicteur postural est développé pour des procédures de simulation permettant de **s'assurer de la protection des occupants dans ces nouvelles postures**.

Plateforme de co-simulation

Comment réagiront les VA face à des comportements dangereux de conducteurs humains ? La plateforme de co-simulation permet de faire interagir, dans un même environnement routier, un VA et des véhicules pilotés par des conducteurs humains simulés. Le scénario reproduit peut ainsi être rejoué en faisant varier les paramètres du conducteur virtuel et simuler des comportements de changement de voie (plus ou moins agressifs). Le véhicule « humain » est piloté par le modèle de conducteur COSMODRIVE (Lescot), qui reproduit une conduite humaine, avec sa variabilité et ses erreurs. Le VA embarque pour sa part les algorithmes du véhicule automatisé de Vedecom, qui effectue des démonstrations sur route ouverte. Ces co-simulations permettent de **confronter le VA à des erreurs de conduite susceptibles de se produire**, ou en prenant place à bord du VA pour expérimenter les interactions avec d'autres usagers.

[1] Le Projet SURCA est financé par la dévolution de la Fondation Sécurité Routière, la Délégation à la sécurité routière et pour moitié par les partenaires du projet. https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/

Effet des (sur)charges sur la distance de freinage des Véhicules Utilitaires Légers (VUL)

Équipe projet	Laboratoire EASE, Université Gustave Eiffel (UGE) Equipe SACIM, Cerema
Partenaires	**B. Jacob**, **V. Cerezo**, A. Guilloux, S. Buisson, S. Louis – (UGE) **M. Bouteldja**, N. Grignard, Z. Senouci, F. Daizé – (Cerema-CE, DRIM)
Achèvement	Décembre 2020
Mots clés	VUL, risque, surcharge, freinage.

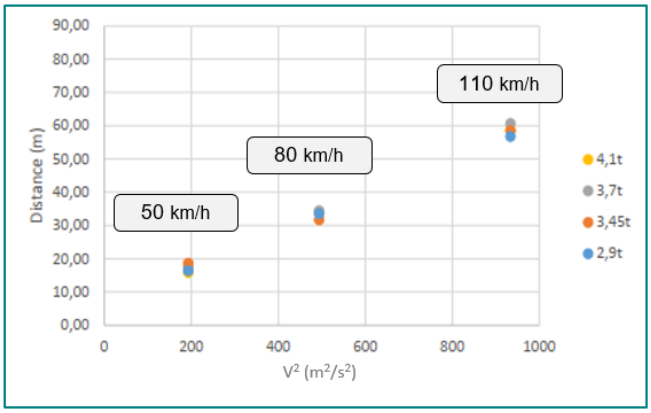
Méthodologie de l'étude

L'étude est réalisée en 2 étapes :

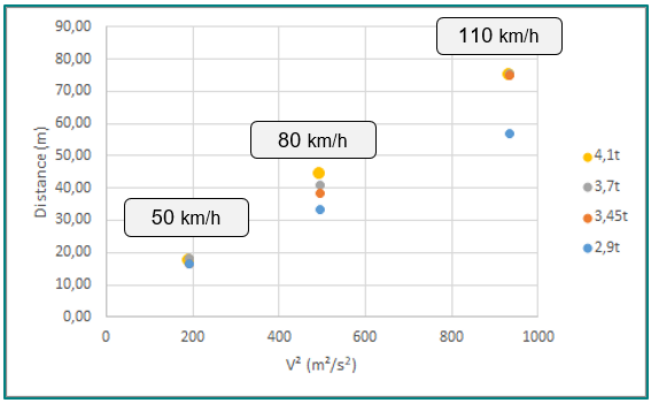
1) la modélisation (silhouette de VU représentative des VU circulant en France) et des simulations numériques (logiciel de dynamique de véhicule PROSPER) pour définir des situations critiques *a priori* ;

2) des essais réalisés avec un VU instrumenté (Renault Master type L2H2) sur la piste de Nantes pour valider le modèle, puis évaluer l'impact des surcharges sur les distances de freinage réelles.

Distances de freinage pour diverses charges sur une surface E1 mouillée (Coef. de frottement = 0,55)



Distances de freinage pour diverses charges sur une surface E1 mouillée



Source : Rapport Final du projet VUL

L'utilisation des véhicules utilitaires (VU) pour le transport de marchandises à longue distance s'est accrue de façon significative depuis quelques années, avec des infractions nombreuses, telles d'importantes surcharges et du cabotage illégal. Ceci concourt à une concurrence déloyale et accroît le risque d'accidents : à ce jour, environ 9 % des tués le sont dans un accident impliquant un VU. Ce projet vise à évaluer le risque lié aux distances de freinage des VU en fonction de leur (sur)charge. Il étudie notamment les variations des distances de freinage sur chaussée sèche ou mouillée, à différentes vitesses, et selon le taux de surcharge.

Maîtriser la distance de freinage pour une conduite sécurisée

Aujourd'hui la majorité des véhicules est équipée de systèmes d'aide au freinage (ESP – correcteur électronique de trajectoire, ABS – anti-blocage des routes, ou encore AFU – aide au freinage d'urgence) mais la distance de freinage reste un facteur critique de la sécurité. Il faut non seulement minimiser cette distance, mais aussi la porter à la connaissance des chauffeurs pour qu'ils adaptent leur conduite.

Simulations et expérimentations

Les simulations numériques permettent de déterminer les facteurs influant sur la distance de freinage, les configurations extrêmes et de définir les expérimentations à réaliser sur la piste de l'UGE-Nantes.
Les expérimentations ont été réalisées avec un VU instrumenté afin de mesurer les distances de freinage lors d'essais :

- préliminaires, pour valider le modèle numérique, les simulations et définir le plan d'expérience ;
- complémentaires, pour évaluer les distances de freinage en fonction de la charge totale (2,3 et 4,1 tonnes), de la vitesse (50 à 110 km/h) et de l'état de surface (4 niveaux d'adhérence).

Conclusion et recommandations

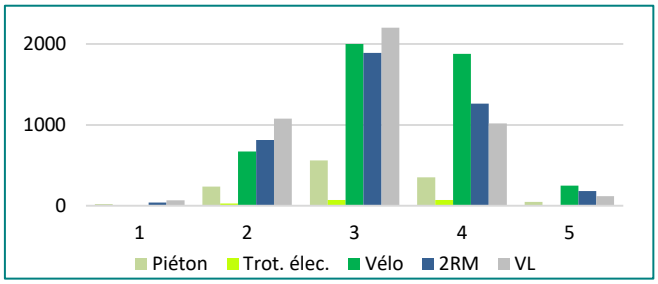
Les simulations et essais ont permis de fournir des données quantifiées liant surcharges et distances de freinage des VU.
Il a été déterminé que **la distance de freinage** :

- **augmente avec la vitesse** (doublement en moyenne si la vitesse augmente de 30 km/h) ;
- **augmente en fonction de la charge du véhicule au-delà de 50 km/h.** La charge n'a aucune influence à faible vitesse, et augmente non proportionnellement (en fonction de l'état de la chaussée) à grande vitesse ;
- **augmente sur chaussée mouillée** à vitesse élevée (>80 km/h). A ces vitesses et pour des charges supérieures à 3,5 tonnes (soit le PTAC), l'état de la chaussée impacte grandement les distances de freinage (variations respectives de 10 et 20 m à 80 et 110 km/h selon l'état de la surface de chaussée).

Traitement Automatique des Résumés de Passages aux urgences pour un Observatoire National (Projet TARPON)

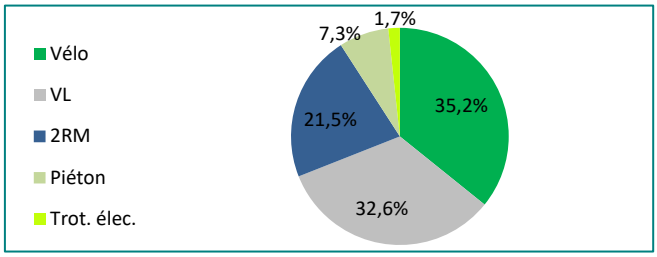
Equipe	Emmanuel Lagarde (INSERM) Cédric Gil-Jardiné (CHU Bordeaux)
Partenaires	Health Data Hub, ANSM, DSR
Achèvement	2023
Méthodologie	Extractions des bases de données du système d'information des urgences. Développement et validation d'outil d'analyse automatique du langage à partir de réseaux de neurones artificielles (de type Transformer).
Mots clés	Urgences, surveillance, IA

Répartition du niveau de gravité selon les modes de déplacements



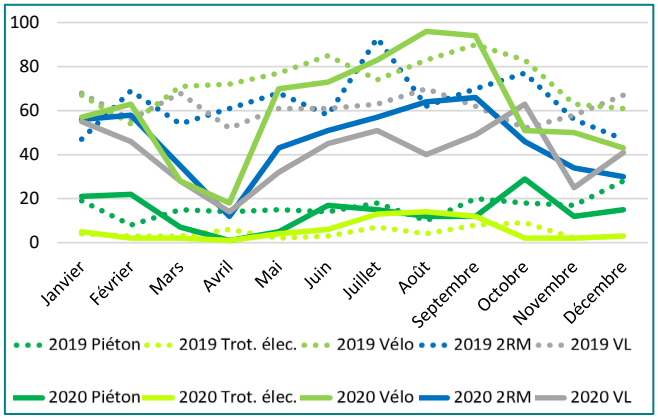
Données : Personnes venues aux urgences du CHU de Bordeaux pour AVP (accident de la voie publique) entre 2013 et 2019 sur la base des données labellisées automatiquement par GPTanam.
Lecture des niveaux de gravité : 1 le plus grave et 5 le moins grave

Répartition des personnes alcoolisées selon le mode de déplacements



Données : idem

Répartition par type d'usager des personnes blessées par mois entre 2019 et 2020



Données : personnes blessées venues aux urgences du CHU de Bordeaux en 2019 ou 2020 sur la base des données labellisées par GPTanam

Le projet TARPON propose de construire un outil de surveillance et de recherche basé sur les 21 millions de visites annuelles aux urgences en France.

Il met en œuvre les outils les plus récents d'apprentissage profond (supervisés et non supervisés) appliqués à l'analyse automatique du langage. L'objectif est de coder automatiquement les informations produites par le personnel (para)médical en texte libre non-structuré présentes dans le dossier médical informatisé.

Dans le domaine de la sécurité routière, la création de cette base de données et son appariement avec le système national de données sur la santé permettra de proposer un système de surveillance des accidents de la circulation complémentaire, basé sur les victimes et non sur l'accident.

Mise en place d'un démonstrateur au CHU de Bordeaux

Une première phase a permis de faire la démonstration de la faisabilité méthodologique du système. Une base de 370 000 rapports de visites aux urgences du CHU de Bordeaux de 2013 à 2020 a été extraite (le **rayon d'action** du CHU est essentiellement la **Ville de Bordeaux**). Parmi eux, 70 000 ont fait l'objet d'un codage par des professionnels du service des urgences adultes spécialisée dans l'accueil des patients afin de permettre la mise en place du système.

Les premiers résultats

La classification automatique par type de véhicule des victimes d'accidents de la circulation se présentant aux urgences adultes du CHU de Bordeaux a été effectuée pour les années 2013 à 2020. Le bassin de recrutement de ce service d'urgences est d'environ 300 000 personnes, la quasi-totalité des victimes provenant d'accidents survenus en milieu urbain.

Sur une période allant de 2013 à 2019, on constate une **part importante de victimes à vélo**, supérieure aux victimes en véhicule léger ou en deux-roues motorisé, avec une répartition de niveaux de gravité comparable aux piétons.

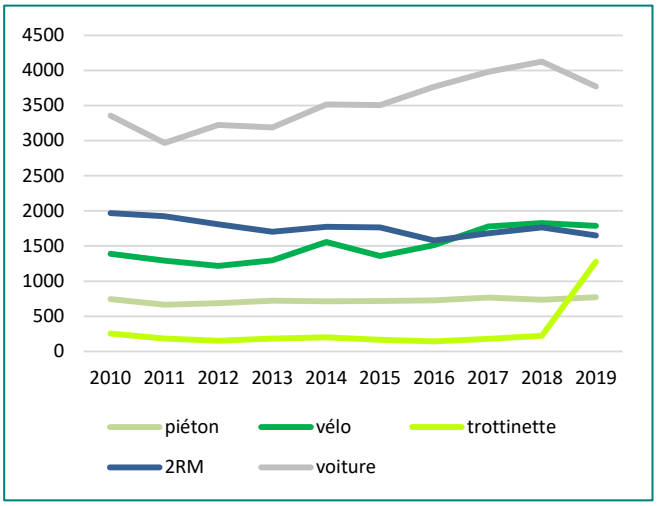
Parmi les victimes d'accidents qui présentent aux urgences des **signes d'alcoolisation**, on note **un tiers de cyclistes, un tiers d'automobilistes**, 22% d'usagers de deux-roues motorisés et 8% de piétons.

Enfin, pour ce qui est de l'évolution du nombre de victimes entre 2019 et 2020, si la chute est massive lors du premier confinement pour tous les usagers de la route, elle l'est moins pour les victimes à vélo lors du deuxième confinement. Les victimes en trottinette électrique prennent une part croissante de la morbidité en 2020, qui devient comparable à celle des piétons.

Analyse des accidents de trottinettes : Données du Registre des victimes d'accidents du Rhône

Equipe	Céline Vernet, Amina Ndiaye (Université Gustave Eiffel, TS2, UMRESTTE)
Achèvement	2022
Méthodologie	Analyse des données du Registre du Rhône[1]
Mots clés	Trottinettes, traumatismes, lésions, données hospitalières

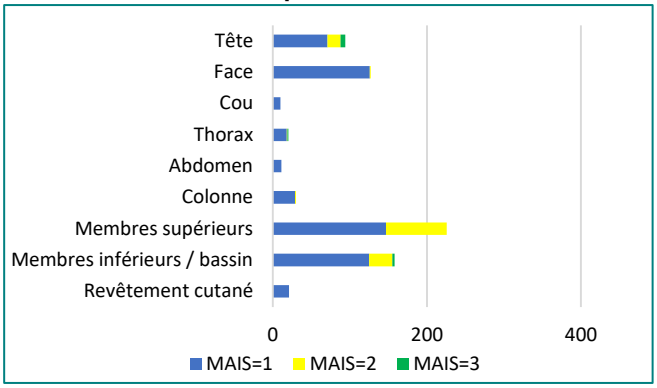
Evolution du nombre de victimes selon le type d'usager



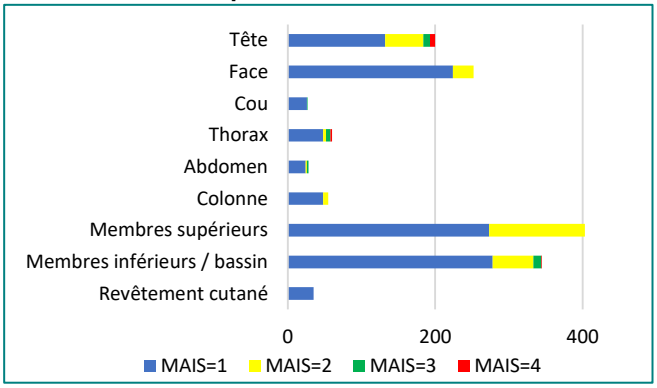
Source : Registre du Rhône

Traumatismes consécutifs aux accidents de trottinettes

Trottinettes non électriques



Trottinettes électriques



En France et à travers le monde ont émergé ces dernières années des engins de déplacement personnels motorisés, en particulier des trottinettes. Les traumatismes liés au développement de la pratique peuvent être analysés grâce au registre du Rhône, qui recense **toutes les victimes de la route dans le département du Rhône**.

Accidentalité

En 2018 sont recensées dans le registre du Rhône 221 personnes blessées suite à un accident en trottinette, puis 1 279 en 2019 soit une hausse de 478 %. Cela traduit le développement récent de ce mode de déplacement, en relation avec l'arrivée des flottes de trottinettes en libre-service à Lyon fin 2018.

Toutes gravités confondues en 2019, les principaux types d'usagers victimes relevés par le Registre sont les automobilistes (39,7 %), puis les cyclistes (18,5 %), les usagers de deux-roues motorisés (16,9 %), les utilisateurs de trottinettes (12,2 %), et les piétons (7,9 %). Ainsi, les usagers de **trottinettes** deviennent en 2019 le quatrième type d'usager parmi les victimes du Registre, **devant les piétons**.

Les deux-tiers des victimes sont accidentées en trottinettes électriques. Le groupe des trottinettes « non électriques » est constitué des trottinettes mécaniques et des trottinettes de motorisation inconnue.

Lésions

Les lésions sont plus fréquentes chez les usagers de trottinettes électriques, avec en moyenne 2,1 lésions par victime, contre 1,8 chez ceux qui utilisent la trottinette classique. De plus, que la trottinette soit motorisée ou non, les zones corporelles les plus souvent atteintes sont par ordre décroissant les membres supérieurs, les membres inférieurs, la face et la tête. Les autres zones sont moins souvent touchées.

Les victimes accidentées en trottinettes électriques sont plus gravement atteintes. En effet les lésions AIS4+[2] sont uniquement retrouvées chez les utilisateurs de trottinettes motorisées et ces lésions siègent principalement au niveau des **zones vitales**, à savoir **la tête** ; le thorax et le bassin dans une moindre mesure. Les blessures intra-abdominales sont essentiellement retrouvées chez les usagers de trottinettes électriques et les fractures de rachis (AIS2) sont un peu plus fréquentes chez ces derniers.

Cette analyse descriptive montre la plus grande gravité des accidents impliquant des usagers de trottinettes motorisées comparés à ceux des trottinettes classiques. La vitesse, plus élevée chez les trottinettes électriques, semble être un facteur explicatif de cette différence.

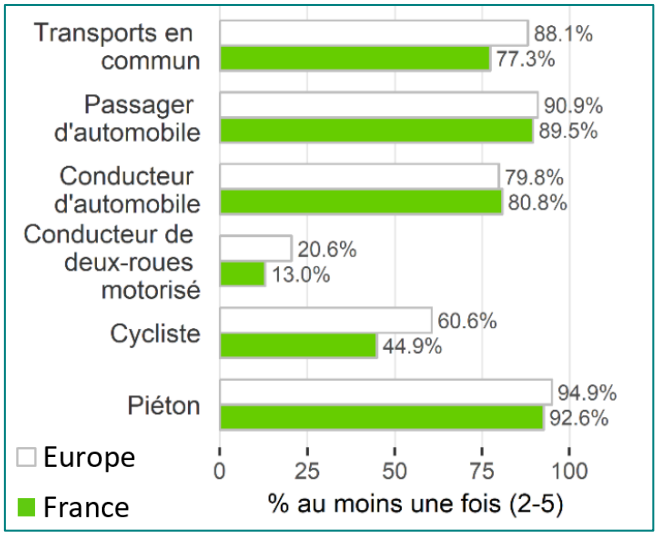
[1] Plus d'informations sur le Registre du Rhône en pages 22 à 24.
[2] La présentation de l'échelle des lésions AIS, qui permet de caractériser la gravité d'une lésion est faite en page 198.

E-Survey of Road Users' Attitudes 2 (ESRA2) : Enquête en ligne sur les attitudes des usagers de la route

Equipe	Initiative : Institut VIAS (Belgique) Partenaire pour la France : Marie-Axelle Granié (Univ. Gustave Eiffel)
Achèvement	1ère édition 2015-2017 2ème édition 2018-2020
Méthodologie	Enquête par questionnaire réalisée pour ESRA2 auprès de 45 000 usagers de la route (994 en France) dans 48 pays dans le monde
Mots clés	Questionnaire, comportements déclarés, acceptabilité, comparaison internationale
Site internet	https://www.esranet.eu/

Le projet ESRA consiste en une large enquête diffusée dans de nombreux pays dans le monde (Europe, Afrique, Asie-Océanie, Amérique) s'intéressant aux attitudes et comportements des usagers de la route. En tout, ce sont plus de 60 pays qui ont déjà été enquêtés au moins une fois dans le cadre du projet (38 lors de ESRA1 et 48 pour ESRA2). Sont présentés dans cette fiche les résultats de la France, comparés avec 19 autres pays Européens (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Serbie, Slovénie, Suède et Suisse). Parmi les 994 enquêtés en France dans le cadre de ESRA2, 779 déclarent utiliser plusieurs fois par mois la voiture, 89 un 2RM, 268 un vélo, et 890 la marche.

Utilisation des différents modes de transport

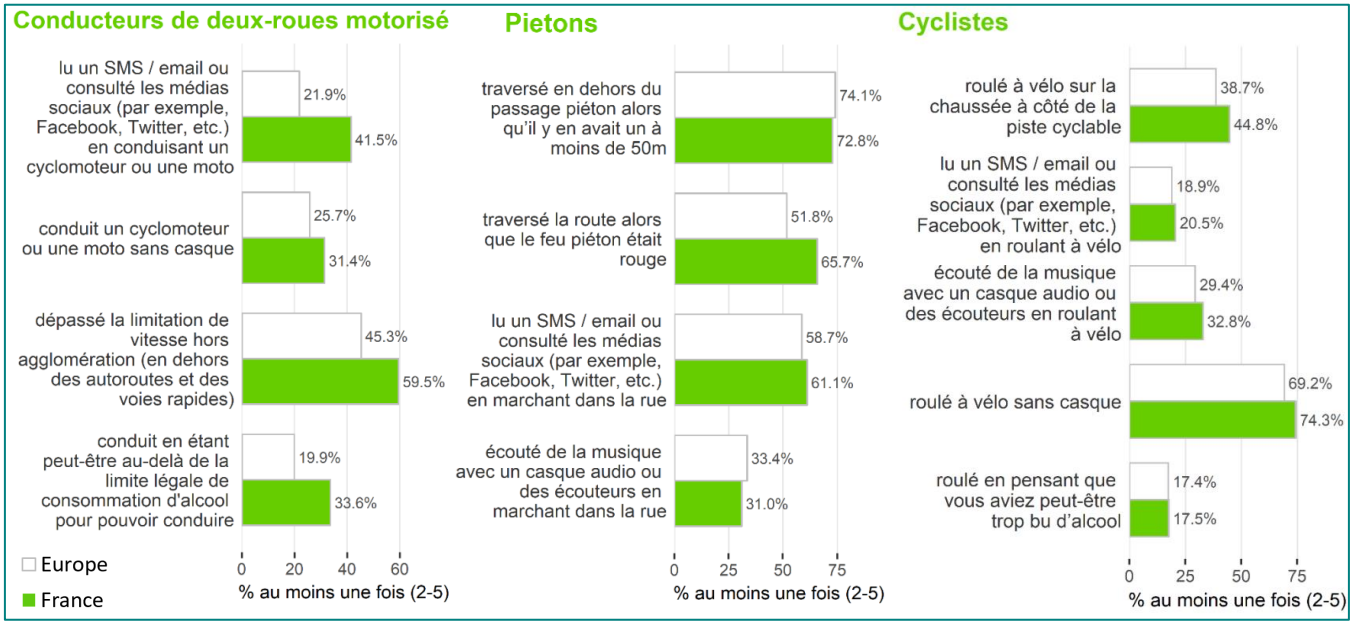


Source : Institut Vias (2019). Fiche de renseignement France.
Question : Au cours des 12 derniers mois, à quelle fréquence avez-vous utilisé chacun des modes de transports suivant ? (échelle en 5 points, de 1=jamais, 2=1 jour/semaine, à 5= 4 jours/semaine ou plus)

Comportements déclarés : Usagers

Une partie du questionnaire ESRA interroge les répondant à propos de certains comportements à risques selon le mode de déplacement. Ainsi, 33,6% des répondants français utilisateurs de 2RM déclare avoir conduit au moins une fois dans les 30 derniers jours avec un taux d'alcool dans le sang potentiellement supérieur à la limite légale, soit bien plus que la moyenne européenne (19,9 %). Les utilisateurs de 2RM sont également 41,5 % à avoir déjà consulté un SMS / email / médias sociaux en conduisant, contre 21,9 % en moyenne européenne. Pour les piétons, que ce soit en France ou en Europe, près de 3/4 d'entre eux déclarent avoir déjà traversé hors du passage piéton alors qu'il en existait un à moins de 50m. Les répondants cyclistes français déclarent également ne pas toujours utiliser le casque (74,3 %), soit un ratio un peu supérieur à la moyenne européenne (69,2 %).

Comportements déclarés : mode de déplacement

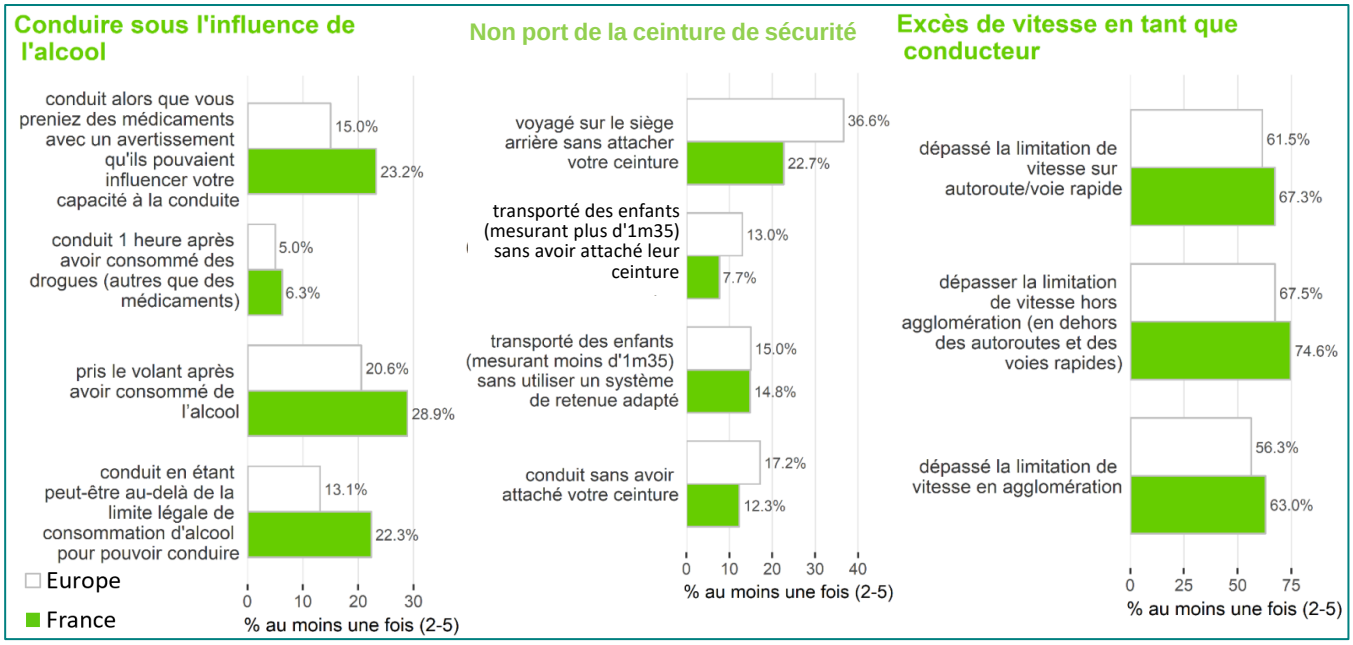


Question : Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence avez-vous… (échelle en 5 points, de 1=jamais à 5=(presque) toujours)

Comportements déclarés : alcool, ceinture et vitesse

Quel que que soit le mode de déplacement utilisé, les conducteurs français déclarent globalement avoir plus de comportements à risque concernant la vitesse, la consommation d'alcool, de drogue ou de médicaments, que les autres conducteurs européens. Entre 63 % et 74,6 % selon le milieu déclarent ne pas toujours respecter les limitations de vitesses (entre 56,3 % et 67,5 % en moyenne européenne). 22,3 % indiquent avoir conduit au cours du mois passé en étant peut-être au-delà de la limite légale d'alcool, 6,3% après avoir consommé des drogues, et 23,2 % après l'ingestion de médicaments pouvant nuire aux capacités de conduite (contre resp. 13,1 %, 5,0 % et 15% pour la moyenne européenne). Toutefois, ils adoptent globalement de meilleurs comportements concernant le port de la ceinture que les répondants des autres pays européens.

Comportements déclarés : conduite sous influence, ceinture et vitesse

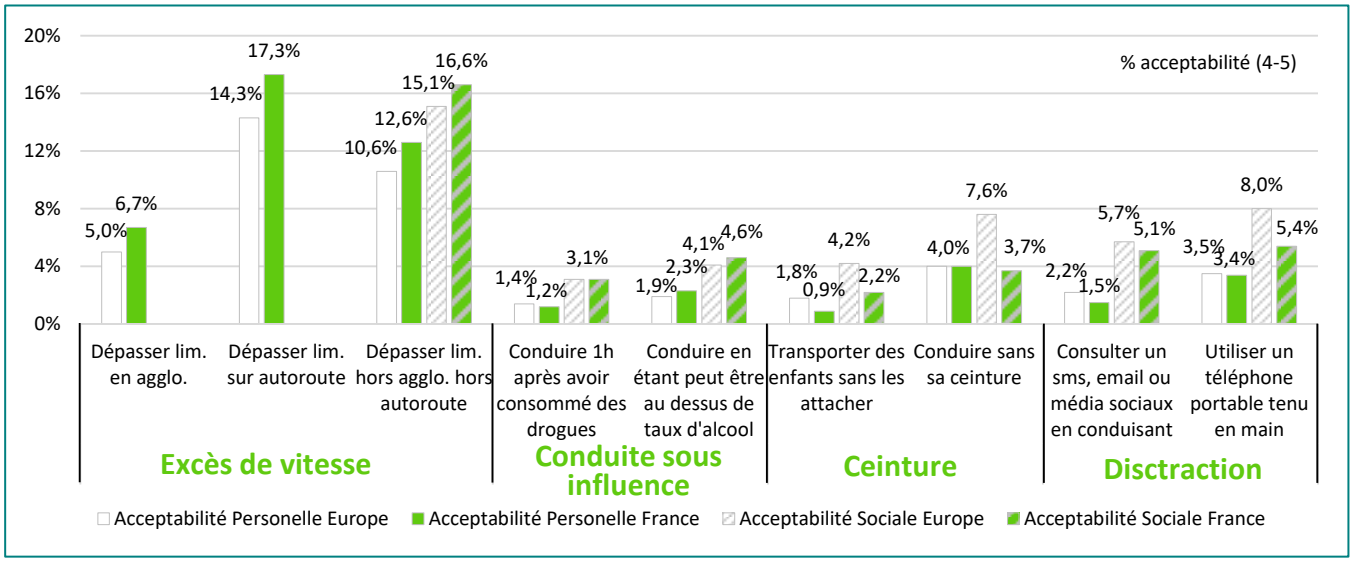


Question : Au cours des 30 derniers jours, à quelle fréquence avez-vous… (échelle en 5 points, de 1=jamais à 5=(presque) toujours)

Acceptabilité sociale et personnelle

Un autre aspect du questionnaire ESRA s'attarde sur la question de l'acceptabilité (personnelle et sociale). De manière générale, les répondants ont une plus faible acceptabilité personnelle que sociale, c'est-à-dire qu'ils s'estiment plus sévères envers les comportements dangereux que le reste de la population. Les comportements dangereux tels la conduite sous influence (alcool ou stupéfiants), le non port de la ceinture de sécurité et la distraction ont une faible acceptabilité, mais le dépassement des vitesses limites est plus toléré.

Acceptabilité personnelle et sociale



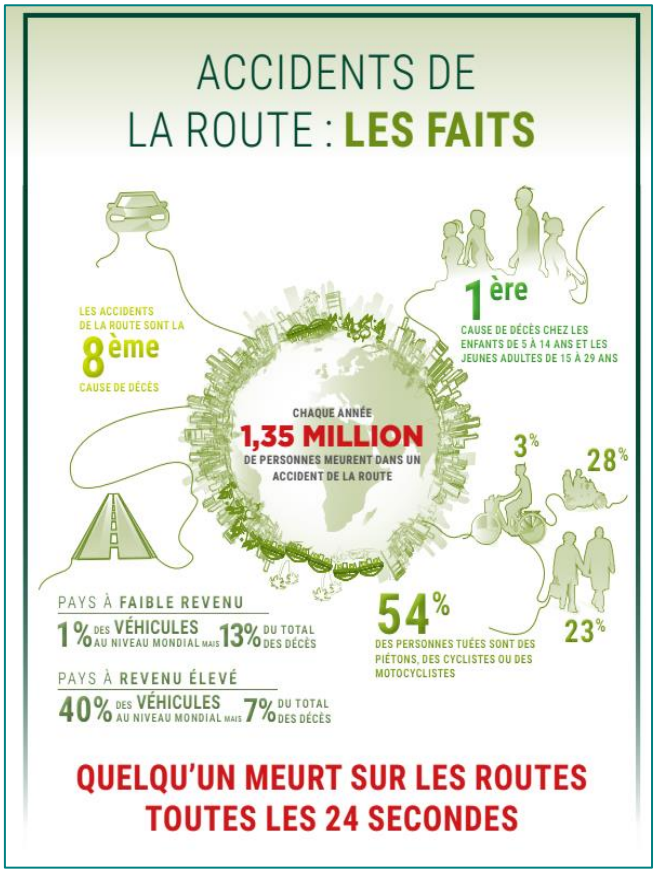
Questions : Acceptabilité personnelle : Dans quelle mesure trouvez-vous personnellement acceptable pour un CONDUCTEUR DE VOITURE de…
Acceptabilité sociale : Là où vous vivez, dans quelle mesure la plupart des gens trouverait acceptable pour un CONDUCTEUR DE VOITURE de…
(échelle en 5 points, de 1=inacceptable à 5=acceptable)

La sécurité routière dans le monde

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) suit l'évolution de l'accidentalité routière au moyen de son Rapport de situation sur la sécurité routière (voir *WHO Global Status Report for Road Safety* 2018).

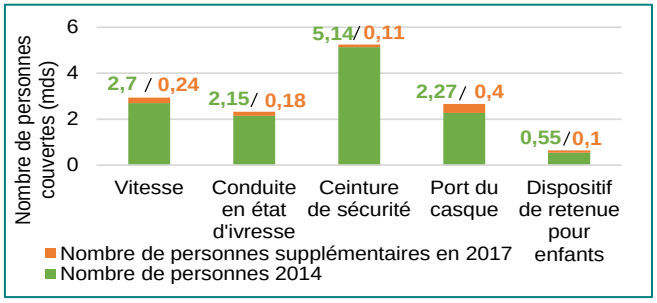
L'IRTAD (International Traffic Safety Data and Analysis Group) est un groupe de travail permanent du Forum International des Transports de l'OCDE. Il est composé de 80 membres ou observateurs issus de 42 pays. Sa base de données, son rapport annuel et ses rapports de recherche thématiques permettent de réaliser des comparaisons (voir pages 176-179).

Accidents de la route dans le monde : les faits (2018)



Source: WHO Global Status Report for Road Safety 2018

Populations couvertes par des législations conformes aux meilleures pratiques, 2014-2017



Source: WHO Global Status Report for Road Safety 2018

Les tendances et enjeux de sécurité routière dans le monde

Dans de nombreux pays à revenu faible et intermédiaire, le recueil des données d'accidents est la première étape pour définir une politique de sécurité routière pertinente.

L'adoption et l'application d'une législation relative aux principaux facteurs de risques comportementaux (vitesse, conduite en état d'ivresse, absence de casque pour les motocyclistes, de ceinture de sécurité et de dispositif de retenue pour les enfants) sont des éléments essentiels d'une stratégie intégrée pour prévenir les décès dus à des accidents de la circulation.

Actuellement, 123 pays (représentant près de 6 milliards de personnes) disposent des lois conformes aux meilleures pratiques pour au moins un des 5 principaux facteurs de risques comportementaux.

Depuis 2014, 22 pays ont modifié leur législation portant sur un ou plusieurs facteurs de risque pour qu'elle soit conforme aux meilleures pratiques, couvrant 1 milliard de personnes supplémentaires, soit 14 % de la population mondiale.

Un objectif mondial de réduction du nombre de tués sur les routes

En 2015, 193 pays aux Nations Unies ont adopté 17 **Objectifs du Développement Durable** (ODD) **à l'horizon 2030**. Deux de ces objectifs concernent la sécurité routière (voir encadré page 159).

Pour inciter à progresser sur les divers facteurs et en assurer le suivi, l'OMS a défini 12 objectifs mondiaux volontaires de performance, comportant un ou plusieurs indicateurs. En collaboration avec l'institut VIAS, GRSP (*Global Road Safety Partnership*) a publié en janvier 2020 *Towards the 12 voluntary global targets for road safety*, document fournissant des orientations aux pays sur la manière de rendre opérationnels ces objectifs. Il définit chaque indicateur pertinent, indique les mesures à prendre et la manière dont l'indicateur peut être calculé.

En février 2020 s'est tenue la 3ème conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière à Stockholm. La Déclaration de Stockholm a marqué un pas important dans la lutte contre l'insécurité routière en appelant entre autres, à une limitation générale de la vitesse à 30 km/h sur les routes à usage mixte et à la mise en œuvre à grande échelle des principes du « système sûr ». En août, **l'Assemblée générale des Nations unies** a adopté la Résolution A/RES/74/299 « Améliorer la sécurité routière mondiale ». Ce document important fixe un nouvel objectif pour la communauté internationale, à savoir de **réduire de 50 % le nombre de décès sur les routes d'ici à 2030**, ce qui constitue le principal objectif de la nouvelle « Décennie de la sécurité routière 2021-30 ».

Les 12 cibles mondiales volontaires de performance



Source : OMS

Objectifs du développement durable (ODD) pour la sécurité routière



Cible 3.6 : D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.



Cible 11.2 : D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à coût abordable.

Les stratégies nationales de sécurité routière à l'horizon 2030

En mai 2018, l'**Union européenne** a fixé les objectifs consistant à **réduire de moitié le nombre de décès sur les routes** et à réduire de moitié le nombre de **blessés graves d'ici 2030 par rapport à l'année référence 2019**.

Le rapport annuel sur l'indice de performance de la sécurité routière[1] de l'ETSC (European Transport Safety Council), publié en juin 2021, indique que, sur les 32 pays étudiés[2], presque tous ont déclaré avoir une nouvelle stratégie de sécurité routière en place ou en cours d'élaboration pour la décennie à venir (2020-2030). 15 pays disposent d'une stratégie nationale tandis que pour 14 pays, leur stratégie de sécurité routière est en cours d'élaboration. Les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni ont préféré adopter respectivement un plan d'activités, une gestion par objectifs et une déclaration de sécurité routière plutôt qu'une stratégie nationale

Tandis que le Luxembourg et la Lettonie appliquent la « Vision Zero » impliquant qu'il n'est pas acceptable de perdre une vie, cinq pays[3] n'ont pas encore défini d'objectif de réduction du nombre de décès sur les routes. La Belgique est en cours d'élaboration de cet objectif.

L'impact mondial de la pandémie de Covid-19

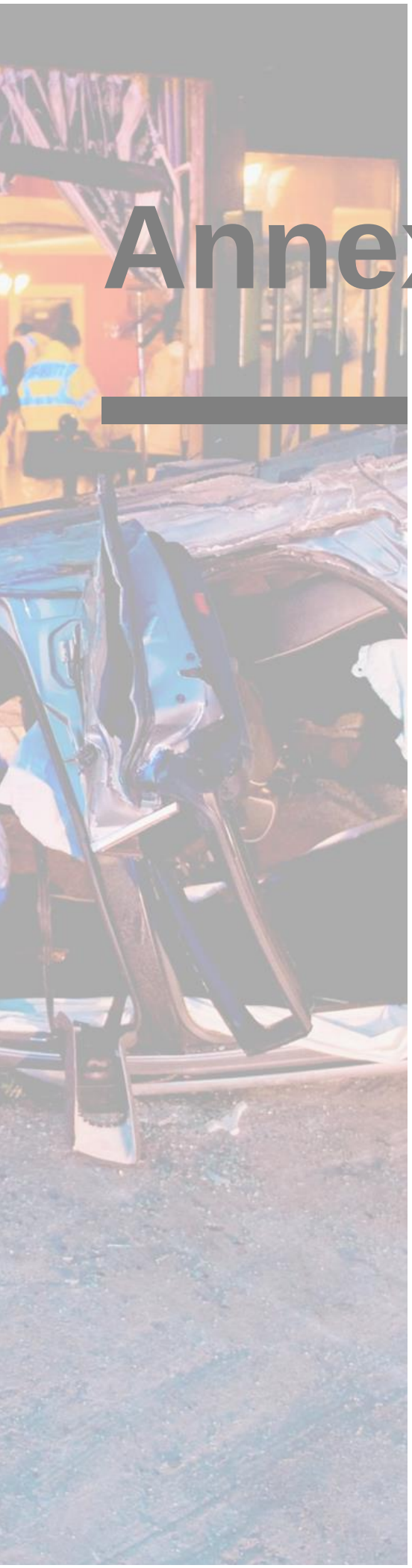
La Covid-19 a entraîné une baisse significative du nombre de décès sur la route dans les régions qui ont été forcées d'acter des confinements. Le confinement a commencé en mars 2020 dans la plupart des pays. Dans certains, les restrictions ont été progressivement assouplies à partir de mai, tandis que dans d'autres pays, principalement en Amérique latine, elles étaient toujours en vigueur à l'été 2020. Tous les pays ont connu une baisse du nombre d'accidents mortels pendant la période de confinement, avec une baisse des décès allant jusqu'à 80 %[4].

Cependant, il semble que ce nombre n'ait pas diminué proportionnellement à la diminution du trafic. Certains pays ont enregistré des augmentations de la vitesse moyenne et de la gravité des accidents de la route. Il a également pu être observé une augmentation du nombre de cyclistes dans de nombreux pays.

Au niveau de l'Union Européenne la baisse du nombre de tués par rapport à 2019 est de -37 %[5].

[1] *https://etsc.eu/wp-content/uploads/15-PIN-annual-report-FINAL.pdf*
[2] *27 pays de l'Union européenne, Royaume-Uni, Suisse, Israël, Norvège, Serbie*
[3] *Hongrie, Malte, Pays-Bas, Roumanie, Royaume-Uni*
[4] *Annual Road Safety Report,* IRTAD, 2020
[5] *15th Road Safety Performance Index Report*, ETSC, June 2021


SAPEURS
POMPIERS



Annexes

Le BAAC	162
Le fichier national des accidents	163
Les grandes dates de la sécurité routière	164
La démographie	167
La mobilité et les déplacements	168
Le réseau routier	170
Le parc automobile des ménages	172
Le parc deux-roues motorisés des ménages	174
Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD	176
Accidentalité par département	180
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation	182
Les données brutes des conducteurs impliqués, métropole	188
Les séries longues du BAAC	190
Gravité des lésions et des séquelles	198
Informations liées à la pandémie de COVID 19	199
Glossaire et sigles	200
Bibliographie	202

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION 2017

IDENTIFIANT

CODE UNITE | NUMERO DE PV | N° FEUIL | 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
Plein jour - 1
Crépuscule ou aube - 2
Nuit sans éclairage public - 3
Nuit avec éclairage public :
non allumé - 4
allumé - 5

LOCALISATION
Hors agglomération - 1
En agglomération - 2

INTERSECTION
1 - Hors intersection
En intersection ou à proximité immédiate
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
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
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

CODAGE GPS
Indicateur de provenance
Latitude | Longitude

veille de fête 1
jour de fête 2

DATE jour | mois | an
HEURE heure | minute
CODE INSEE LIEU ACCIDENT Département | Commune

Adresse postale - Indiquer le numéro, la nature et le nom de la voie

2 – LIEUX

CODE ROUTE

CATEGORIE
1 - Autoroute
2 - Route nationale (ou territoriale)
3 - Route départementale (ou provinciale)
4 - Voie communale
5 - Hors réseau public
6 - Parc de stationnement ouvert à la circulation publique
7 - Route de métropole urbaine
9 - Autre

REGIME DE CIRCULATION
ROUTE : A sens unique - 1
Bidirectionnelle - 2
A chaussées séparées - 3
Avec voies d'affectation variable - 4

VOIE — Lettre indice : sans objet - 0 | Bis - 2 | Ter - 3 | A | B | C | etc. | …
Numéro ou Finato

Nombre de voies de circulation tous usagers tous sens (hors BAU)

REGIME DE PRIORITE
1 - Feu
2 - Priorité à droite
3 - Stop
4 - Cédez-le-passage
5 - Route prioritaire ou priorité ponctuelle
6 - Giratoire
7 - Autre

VOIE SPECIALE
1 - Piste cyclable
2 - Bande cyclable
3 - Voie réservée

PROFIL EN LONG
1 - Plat
2 - Pente
3 - Sommet de Côte
4 - Bas de côte

POINT KILOMETRIQUE OU REPERE
(se repérer par rapport à la borne amont)
N° de borne | Mètres

TRACE EN PLAN
(sens du 1er véhicule décrit)
Partie rectiligne - 1
En courbe à gauche - 2
En courbe à droite - 3
En S - 4

ETAT SURFACE
1 - Normale
2 - Mouillée
3 - Flaques
4 - Inondée
5 - Enneigée
6 - Boue
7 - Verglacée
8 - Corps gras - Huile
9 - Autre

AMENAGEMENT - INFRASTRUC
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
8 - Chantier
9 - Autres

SITUATION DE L'ACCIDENT
1- Sur chaussée
2 - Sur BAU classique
3 - Sur accotement
4 - Sur trottoir
5 - Sur piste ou bande cyclable
6 - sur autre voie spéciale
8 - autres

VITESSE MAXIMALE AUTORISEE

FACTEUR LIE AUX LIEUX
S - Aucun facteur identifié
T - Chaussée dégradée
U - Marquages au sol effacés
V - Configuration de la route
W - Ralentisseurs / Chicanes
X - Signalisation verticale
Y - Gêne à la visibilité
Z - chaussée récement refaite

3 - VEHICULES

CATEGORIE ADMINISTRATIVE
01 - Bicyclette
02 - Cyclomoteur <=50 cm3
03 - Voiturette
07 - V.T. seul
10 - VU 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. (PTAC>3,5T) + remorque
16 - Tracteur routier seul
17 - Tracteur routier + semi remorque
20 - Engin spécial
21 - Tracteur agricole
30 - Scooter <=50 cm3
31 -Moto ou sidecar >50 <=125 cm3
32 - Scooter >50 <=125 cm3
33 - Moto ou sidecar >125 cm3
34 - Scooter >125 cm3
35 - Quad léger <=50cm3
36 - Quad lourd >50cm3
37 - Autobus
38 - Autocar
39 - Train
40 - Tramway
41 - 3RM <=50 cm3
42 - 3RM >50 <=125cm3
43 - 3RM >125 cm3
50 - EDP à moteur
60 - EDP sans moteur
99 - Autre

LETTRE CONVENTIONNELLE

CODE ROUTE
1 - Véhi. en fuite non retrouvé
2 - Cond. en fuite non retrouvé
3 - Véhi. en fuite retrouvé
4 - Cond. en fuite retrouvé

SENS DE CIRCULATION
1 - P.K. ou adresses croissants
2 - P.K. ou adresses décroissants
3 - absence de repère

IMMATRICULATION Département ou pays

DATE de 1ère mise en circulation — Mois | Année

APPARTENANT A
1 - Conducteur
2 - Véhicule volé
3 - Propriétaire consentant
4 - Administration
5 - Entreprise
6 - location de courte durée
7 - location en libre service
9 - autre

VEHICULE SPECIAL
1- Taxi
2 - Ambulance
3 - Pompier
4 - Police - Gendarmerie
5 - Transports scolaire
6 - Matières dangereuses
7 - Aménagé au handicap
8 - Véhi. avec système de conduite autonome
A - forces armées
B - Véhi du gestionnaire
9 - Autre

FACTEUR LIE AU VEHICULE
1 - Défectuosité mécanique
2 - Éclairage - signalisation
3 - Pneumatique usé
4 - Éclatement de pneumatique
5 - Chargement
6 - Déplacement du véhicule
7 - Incendie du véhicule
8 - Véhi. peu famillier au cond.
A - Aide à la cond. défaillante
B - Visibilité restreinte
9 - Autre

TYPE DE MOTORISATION
1 - hydrocarbures
2 - hybride électrique
3 - électrique
4 - hydrogène
5 - humaine
6 - autre

ASSURANCE
1 - Oui
2 - Non
3 - Non présentation
4 - Assurance non nécessaire

OBSTACLE FIXE HEURTE
01- Véhicule en stationnement
02 - Arbre sur accotement
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 chaussée sans obstacle
17 - buse - tête d'aqueduc

OBSTACLE MOBILE HEURTE
1 - Piéton
2 - Véhicule
4 - Véhicule sur rail
5 - Animal domest.
6 - Animal sauvage
9 - Autre

POINT DE CHOC INITIAL
1 - Avant
2 - Avant droit
3 - Avant gauche
4 - Arrière
5 - Arrière droit
6 - Arrière gauche
7 - Coté droit
8 - Coté gauche
9 - Chocs multiples (tonneaux)

MANŒUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT
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 1/2-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 portière
23 - Arrêté (hors stationnement)
24 - En stationnement (avec occupants)
25 - circulant sur trottoir
26 - Autres manœuvres

Code CNIT : recopier le "type" inscrit sur la carte grise du véhicule

NB D'OCCUPANTS DANS LE T.C.

4 - USAGERS

LETTRE CONVENTIONNELLE

PLACE DANS LE VEHICULE
2 - roues : (2) (1) (3)
4 - roues :

4	7	1
5	8	6
3	9	2

1 - Responsable présumé

CATEGORIE
1 - Conducteur
2 - Passager
3 - Piéton

GRAVITE
1 - Indemne
2 - Tué (30j)
3 - Blessé hosp. plus de 24 h
4 - Blessé léger

NATIONALITE

CATEGORIE SOCIO - PROFESSIONNELLE
1 - conducteur professionnel
2 - agriculteur exploitant
3 - artisan, commerçant, chef d'entreprise
4 - cadre et professions intellectuelles supérieures
5 - professions intermédiaires et employé
6 - ouvrier
7 - retraité
8 - chômeur
9 - autre sans activité
A - Étudiant, scolaire
B - inconnue

SEXE
1 - Masculin
2 - Féminin

NUMERO USAGER

RESIDENCE DEPARTEMENT OU PAYS

NAISSANCE Mois | Année

ALCOOLEMIE
1 - Impossible
2 - Refusé
3 - Positif par prise de sang
4 - Positif à l'éthylomètre
6 - Négatif

TAUX D'ALCOOLEMIE

PERMIS DE CONDUIRE
1- Valide et non probatoire
2 - Périmé
3 - Suspendu, retenu
4 - Conduite en auto-école
5 - Catégorie non valable
6 - Défaut de permis
7 - Conduite accompagnée ou supervisée
8 - Inconnu
9 - Perm. annulé, invalidé
A - Perm. probatoire 2 ans
B - Perm. probatoire 3 ans

DATE D'OBTENTION DU PERMIS Mois | Année

TRAJET
1 - Domicile - travail
2 - Domicile - école
3 - Courses - achats
4 - Utilisation prof.
5 - Promenade - loisir
9 - Autre

INFRACTION NATINF
1ère infraction | 2ème infraction

EQUIPEMENT DE SECURITE
(UTILISATION)
Ceinture - 1
Casque - 2
Dispositif enfant - 3
Non déterminable - 8

UTILISATION (suite)
0 - Aucun équipement
4 - Gilet réfléchissant
5 - Airbag (2/3RM)
6 - Gants (2/3RM)
7 - Gants + Airbag (2/3 RM)
9 - Autre

MANŒUVRE DU PIETON

LOCALISATION DU PIETON
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
9 - Inconnue

ACTION
Se déplaçant
1- Sens véhi. heurtant
2 - Sens inverse véhi.
Divers
3 - Traversant
4 - Masqué
5 - Jouant, courant
6 - Avec animal
7 - Quitte l'arret TC
8 - Accède à l'arrêt TC
9 - Autre
A - monte/descend du véh
B - Inconnue

1 - Seul
2 - Accompagné
3 - En groupe

FACTEUR LIE A L'USAGER
A - Alcool
B - Vitesse excessive ou inadaptée
C - Stupéfiants
D - Priorité
E - Téléphone et distracteurs
F - Malaise
G - Somnolence fatigue
H - Inattention
I - Contresens
J - Dépassement dangereux
K - changt de file
L - non respect des dist. de sécu.
M - Médicaments
N - Infirmité
O - Suicide
P - Eblouissement
Q - Autre
R - Indéterminé

Stupéfiants
1 - Non fait
2 - Impossible
3 - Refusé
4 - Positif
5 - Négatif

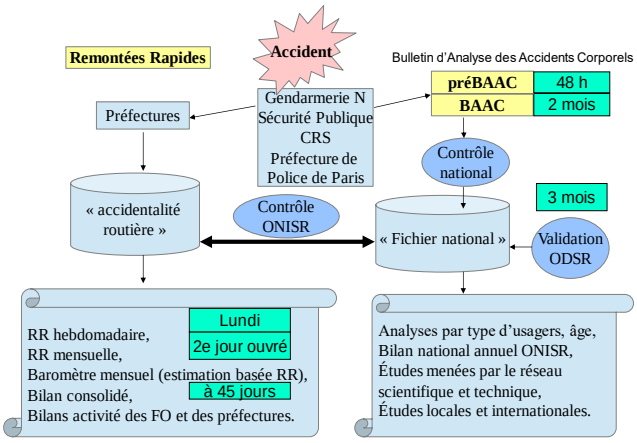
Produit identifié
B - cannabis seul
C - autre prod. seul
D - cannabis +autre
E - plusieurs prod. hors cannabis

Le fichier national des accidents

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

data.gouv.fr

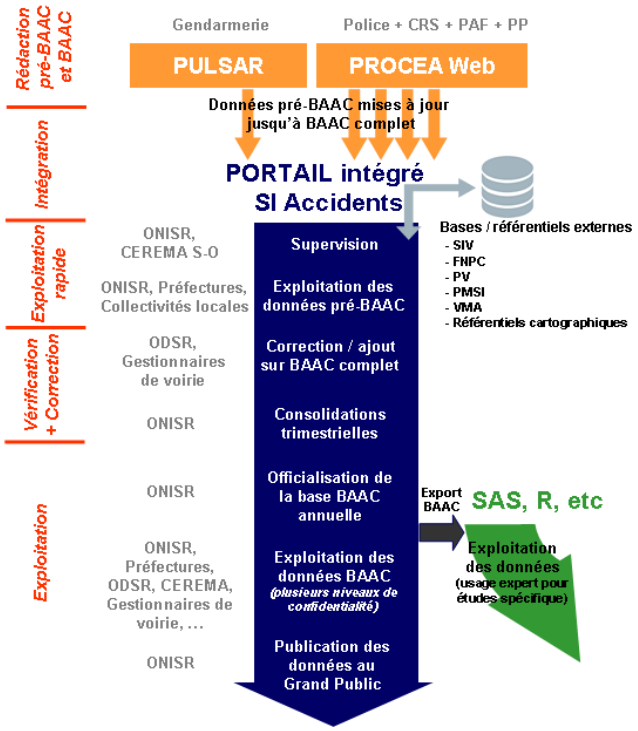
Organisation de la collecte et de l'exploitation des données de l'accidentalité en 2020



Evolution des systèmes d'information

L'instruction ministérielle du 18 avril 2017 prépare la fusion des deux chaînes de remontées de données. Seule la chaîne des BAAC subsistera à terme. Cette évolution implique une modification du rythme d'envoi des BAAC. Depuis le 1er janvier 2018, un pré BAAC (début d'enregistrement du BAAC) doit être rédigé dès les 48 heures qui suivent un accident et mis à jour par les forces de l'ordre jusqu'à devenir un BAAC dans les deux mois après l'accident.

Depuis février 2018 pour la Gendarmerie nationale, avril 2018 pour les CRS et la Sécurité Publique, et août 2018 pour la Préfecture de police de Paris, une synchronisation des systèmes d'information permet l'envoi quotidien des pré BAAC-BAAC dans TRAxy, le nouveau système d'information de l'ONISR.



L'ONISR assure la gestion du fichier national des accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre. Ses missions sont régies par le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au Comité interministériel de la sécurité routière et le décret n° 2013-728 du 12 août 2013 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'intérieur. Il travaille en toute indépendance, garant de la qualité statistique des données, dont certains indicateurs sont labellisés par l'Autorité française de la statistique publique (voir page 8). Les données non labellisées sont repérées par un astérisque **(*)**. Dans le cadre de l'ouverture des données numériques, les données n'ayant pas un caractère confidentiel lié à l'enquête sont accessibles sur le site Opendata du gouvernement.

Enregistrement des accidents

Les forces de l'ordre (FO) intervenant sur les accidents corporels de la circulation transmettent via les préfectures des « remontées rapides » (RR). L'ONISR assure ainsi des suivis hebdomadaires et mensuels par département et publie le baromètre mensuel de l'accidentalité, première estimation de l'accidentalité à partir des écarts entre les RR et les données du BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) de l'année précédente.

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre (FO) fait l'objet d'une fiche BAAC, saisie au niveau local dans PROCEA Web pour les services de police, et PULSAR BAAC pour la gendarmerie nationale. Les évolutions logicielles améliorent l'efficacité de la chaîne de recueil et la géolocalisation des accidents, mais en phase de rodage des nouveaux logiciels la qualité de certains champs a pu être affectée certaines années. La fiche BAAC décrit la situation de l'accident, les véhicules et les usagers impliqués. Elle ne comporte pas les identités des personnes impliquées dans les accidents.

L'évolution du format du fichier BAAC à différentes périodes selon les forces de l'ordre (voir encadré) a permis le lancement du nouveau système d'information national **TRAxy** (Trafic Route Accident, coordonnées xy). Pour les bilans annuels 2020, les fichiers, au nouveau format, sont analysés avec le nouvel outil TRAxy.

Consolidation des données

Au niveau national, le Cerema Sud-Ouest procède à un 1er niveau de contrôle qualité : vérification des formats et de la complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident…). Les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) et certains gestionnaires de voirie assurent un 2ème niveau de vérification et la correction d'anomalies de saisie, de champs non renseignés…

Le fichier national est validé par l'ONISR courant avril de l'année suivante et devient la source des statistiques officielles d'accidentalité, communiquées au public et institutionnels (alimentation des bases de données internationales OMS, CARE et IRTAD).

Les grandes dates de la sécurité routière

1893 : Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour conduire des véhicules.

1899 : Décret du 10 mars réglementant la circulation automobile :
- vitesse maximale autorisée (VMA) de 30 km/h en rase campagne, 20 km/h en agglomération ;
- récépissé de déclaration de mise en circulation (carte grise) ;
- certificat de capacité pour la conduite des véhicules.

1917 : Création des premières auto-écoles.

1921 : Décret du 27 mai instaurant le Code de la route.

1922 : Le 'certificat de capacité devient 'permis de conduire'.

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 agglo (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 la sanction de conduite en état d'ivresse ou sous 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).

1969 : VMA à 90 km/h pour les titulaires du permis < 1an.

1970 : Mission interministérielle à la sécurité routière.
• Loi du 9 juillet rendant obligatoire au 1er oct. le contrôle de l'alcoolémie après une infraction ou accident, avec les seuils :
- 0,80 g/l de sang pour la contravention ;
- 1,20 g/l de sang pour le délit. 80 km/h pour les véhicules supérieurs à 19 tonnes et transports en commun ;
- 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues ;
- 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang, 0,40 mg/l d'air expiré l'alcoolémie autorisée pour la conduite d'un véhicule.
• Équipement obligatoire de ceintures trois points aux places avant des véhicules neufs.

1972 : Décret du 5 juillet instituant le Comité interministériel de la sécurité routière (**CISR**) et le délégué interministériel à la sécurité routière (**DISR**).

1973 : Décret du 28 juin fixant la VMA à 110 km/h sur 13 100 km de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.
• Arrêté portant obligation de port du casque pour les motocyclistes e/hors agglo et conducteurs de vélomoteurs hors agglo.
• Arrêté portant obligation du port de la ceinture de sécurité hors agglo dans les véhicules automobiles récents (>1970).
• 1er décembre : VMA à 120 km/h sur les autoroutes, et abaissement à 90 km/h sur l'ensemble des routes hors agglo.

1974 : Décret du 6 novembre fixant la VMA à 130 km/h sur les autoroutes, 110 km/h sur les routes à chaussées séparées, et 90 km/h sur les autres routes à partir du 9 novembre.

1975 : Port du casque obligatoire en vélomoteur en agglo.
• Port de la ceinture de sécurité obligatoire à l'avant des véhicules sur voies rapides urbaines, et en agglo de 22h à 6h.
• VMA 45 km/h imposée aux constructeurs de cyclomoteur.

1976 Obligation du port du casque hors agglo en cyclomoteur.

1979 : Port obligatoire de la ceinture à l'avant (véh> 1967).

1980 : Port obligatoire du casque en cyclomoteur.

1982 Direction de la sécurité et de la circulation routières.
• 13 juillet : Décision du CISR de lancer les programmes :
- RÉAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
- OBJECTIF 10 % : subventions accordées aux collectivités locales engagées à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et ayant atteint l'objectif fixé.

1983 : VMA par temps de pluie et autres précipitations : 110 km/h sur les autoroutes, 100 km/h sur routes à chaussées séparées, 80 km/h sur les autres routes.
• Limiteurs de vitesse obligatoires pour les PL > 1er oct. 1983 :
- 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;
- 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes et TC ;
- 100 km/h pour les véhicules avec anti-blocage des roues ;
- 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

• Loi du 8 déc. 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. Délit ramené à 0,80 g/l au lieu de 1,20 g/l de sang.

1985 : Loi du 5 juillet pour améliorer la situation des victimes des accidents de circulation et accélérer l'indemnisation.
• Vitesse minimale de 80 km/h sur voie de gauche d'autoroute.

1986 : Contrôle technique pour les véh>5ans si transaction.
• Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite en état alcoolique.

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

1990 : VMA en agglomération à 50 km/h.
Port obligatoire de la ceinture de sécurité à l'avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1991• Arrêté relatif à l'utilisation de systèmes de retenue pour les enfants dans les automobiles et extension pour les passagers de la ceinture de sécurité à l'arrière.

1992 Contrôle technique obligatoire pour les VT et VU< 3,5 t
• 1er juillet : Mise en application du permis à points.
• VMA 50km/h tous réseaux si la visibilité est inférieure à 50 m.

1993 : Décret du 24 novembre créant l'Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du DISR.

1994 : VMA spécifiques pour les conducteurs novices à 80, 100 ou 110 km/h selon les axes routiers.

1995 : 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 sur l'accès à la conduite 2RM :
- accès progressif moto à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
- autorisation de conduire une moto de 125 cm^3 si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- brevet de sécurité routière (jeunes>14 ans) pour le cyclo.

1999 : Décret du 3 mai pour apposer un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

2000 :• La sécurité routière est grande cause nationale.

2001 : Décret du 27 août pour dépister les stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel.
• Décret du 28 août créant le Conseil national de la sécurité routière (**CNSR**).

2002 :• 18 février : Réunion du CISR.
• Décret du 30 avril : le conducteur de quadricycle léger à moteur doit avoir au moins 16 ans et le brevet de sécurité routière.
2003 : Loi du 3 février : dépistage de stupéfiants pour tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.
• 31 mars : Décret relatif à l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque.
• 12 juin : Loi renforçant la lutte contre la violence routière : aggravation des peines et instauration du permis probatoire.
• **9 juillet : Réunion du CISR.**

• 11 juillet : Décret prévoyant le retrait de 6 points du permis de conduire pour conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.
• 27 octobre : Inauguration du premier radar automatique.
• 31 octobre : Mise en place du contrôle automatisé.

2004 : 13 janvier et 7 juillet : Réunions du CISR.
• 1er mars : Mise en application du permis probatoire.
• Seuil d'alcoolémie des conducteurs de TC à 0,2 g/l de sang.
• Décret du 6 décembre aggravant les sanctions pour les excès de vitesse > 50 km/h, et les minorant pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors agglo.

2005 : 24 janvier et 1er juillet : Réunions du CISR.
• 30 mars : Décret d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance (loi Perben II du 9 mars 2004).
2006 : Loi du 5 janvier : aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.
• **9 novembre : Réunion du CISR.**
2007 : Décret du 9 mai sur le permis de conduire permettant - l'acquisition progressive du capital de 12 points pendant la période probatoire du permis de conduire ;
- la simplification de la procédure d'information du conducteur dont le permis est invalidé faute de points ;
- la possibilité d'obtenir, au terme d'un délai de six mois d'invalidation, un nouveau permis ;
- la possibilité de connaître à tout moment son capital de points à travers un accès sécurisé sur Internet.

2008 : 13 février : Réunion du CISR. Décret du 30 juillet :
- Zones de circulations particulières en agglo (zones 30...) ;
- Prudence accrue du conducteur vers les plus vulnérables ;
- VMA pour les véhicules de transport de personnes ;
- L'obligation pour les cyclistes hors agglo de revêtir un gilet rétro-réfléchissant de nuit et en cas de visibilité insuffisante.

2009 :• 13 janvier : Réunion du CISR.
• Déploiement des premiers radars feux rouges.
• Arrêté instaurant l'apprentissage supervisé de la conduite.

2010 :• 18 février : réunion du CISR.
• 25 novembre : transfert au ministre de l'Intérieur de la politique de sécurité et d'éducation routières.

2011 : Loi du 14 mars d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure (**LOPPSI 2**) :
– Extension du cadre des dépistages de stupéfiants ;
– Peine complémentaire de confiscation du véhicule
– Le préfet peut immobiliser et mettre en fourrière un véhicule
– l'autorité judiciaire peut conditionner le maintien du droit de conduire, pour l'auteur d'un délit alcool, à l'installation dans le véhicule d'un éthylotest anti-démarrage (EAD).
• **11 mai : réunion du CISR.**
• Déploiement des premiers radars discriminants.

2012 : radars « passage à niveau » et « vitesse moyenne ».
• 27 nov : Installation du CNSR pour la période 2012-2015.

2013 : Décret 17 jan lève l'obligation de conduire 2 ans une moto < 35 kW pour les conducteurs ayant 21ans au permis A. Premiers radars mobiles permettant le contrôle en circulation.
• Directive européenne facilitant les échanges transfrontaliers.

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.
• Conduite accompagnée dès 15 ans au lieu de 16 avec épreuve pratique à 17 ans 1/2, conduite autonome à 18 ans.
• Premiers radars « double face ».

2015 : Plan d'action du 26 janvier du ministre de l'Intérieur.
• Décret du 24 juin abaissant le taux légal d'alcool à 0,2 g/l de sang pour les conducteurs en permis probatoire ou apprentissage, et portant interdiction à tous les conducteurs de porter à l'oreille un dispositif susceptible d'émettre du son, sauf surdité.
• Expérimentation 2 ans de la VMA à 80km/h sur 81 km de RN.
• Possibilité pour les maires d'abaisser la VMA à moins de 50 km/h sur une grande partie de leur agglomération.

• **2 octobre : réunion du CISR.**
2016 : loi du 26 jan : dépistage stupéfiants possible pour tout conducteur, accompagnateur d'élève même hors accident.
• 1er février : expérimentation de la circulation inter-files des 2RM en Ile-de-France, Gironde, Rhône et Bouches-du-Rhône.
• Suppression du bridage de la puissance des motos neuves, autorisation du débridage des motos équipées d'un ABS.
• 31 mai : obligation pour les 18 ans et + de détenir le permis A2 depuis au moins 2 ans et suivre une formation de 7 h pour obtenir le permis A (moto de puissance supérieure à 35 kW).
• Immobilisation du véhicule et placement en fourrière par les forces de l'ordre en cas de grand excès de vitesse.
• 31 décembre : extension des infractions constatables sans interception (radars ou vidéo verbalisation).
2017 : Obligation pour les chefs d'entreprise de signaler le conducteur ayant commis une infraction avec un véhicule de la société, sous peine d'amende.
• 23 janvier : Installation du CNSR pour la période 2017-2020.
• Expérimentation de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour lutter contre le défaut d'assurance.

2018 : 9 janvier : réunion du CISR
• 1er juillet : VMA à 80 km/h sur routes bidirectionnelles hors agglomération (90 km/h pour les créneaux de dépassement).
• Décret du 17 septembre portant notamment sur :
- Le préfet peut restreindre la conduite d'un auteur infractionniste alcool s'il n'est pas équipé d'un EAD.
- Informations communicables aux entreprises sur leurs employés (catégorie et validité du permis de conduire) dans le transport public routier de voyageurs ou de marchandises,
- Augmentation de 4 à 6 points retirés en cas de non-respect des règles de priorité de passage accordées aux piétons.
2019 : Mise en place d'échanges transfrontaliers d'info sur les infractions routières avec l'Irlande, la Suède et Monaco.
• Décret du 21 août sur le droit de conduire avec EAD.
• Lancement du fichier des véhicules assurés (FVA).
• Loi du 24 décembre d'orientation des mobilités (LOM) : les collectivités locales peuvent relever la VMA à 90 km/h après avoir recueilli l'avis de la commission dép. de sécurité routière.

2020 : Rétention du permis de conduire pour les conducteurs tenant un téléphone en main et commettant en même temps une autre infraction au code de la route en matière de règles de conduite : vitesse, croisement, dépassement, intersection, priorités de passage. Rétention puis suspension 6 mois max.

• Allongement de 6 mois à 1 an de la durée maxi du droit à conduire avec un EAD alternatif à la suspension du permis.

• Simplification d'accès à la conduite supervisée. En cas d'échec à l'épreuve pratique du permis, seul l'accord de l'assureur est nécessaire pour reprendre la conduite supervisée.

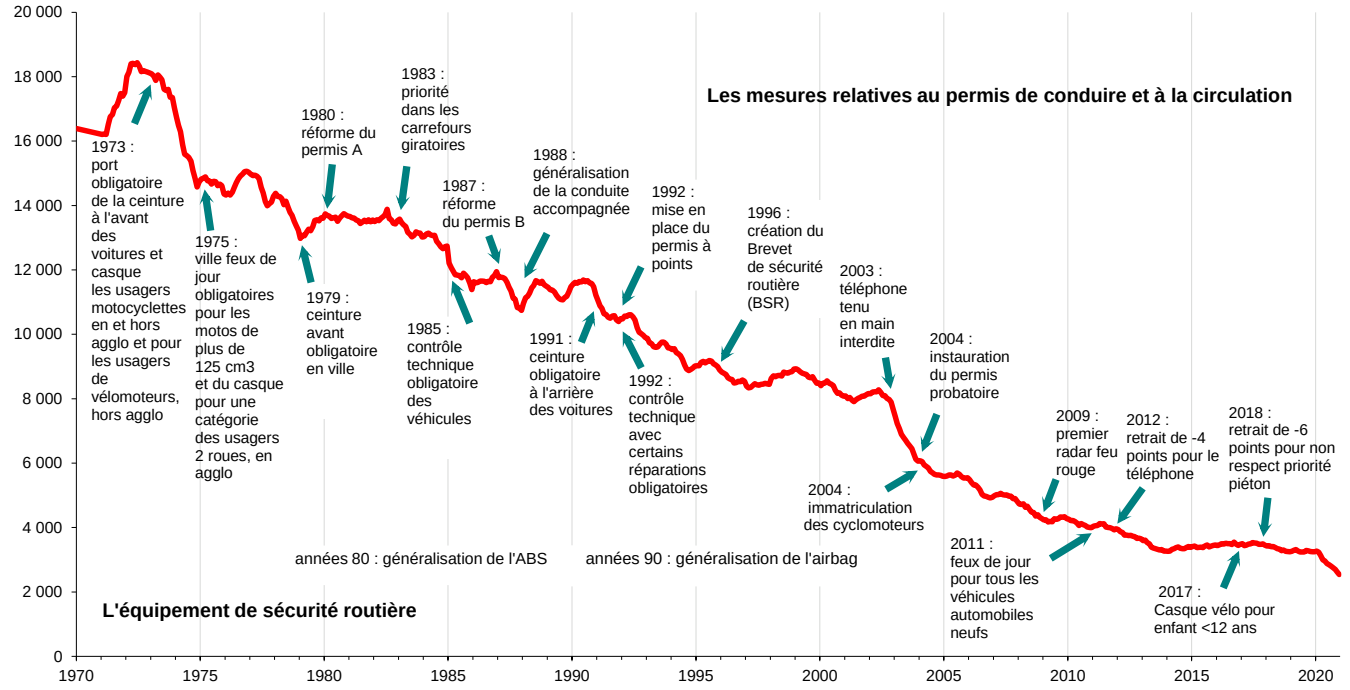
• Possibilité d'immobiliser et placer en fourrière pour 7 jours, sur autorisation du Préfet, les véhicules dont le conducteur a commis une infraction : alcoolémie supérieure à 0.8 gr/l de sang, usage de stupéfiants, défaut de permis de conduire, refus de se soumettre à un contrôle alcool ou stupéfiants.

• Les conducteurs en récidive d'infraction de conduite en état alcoolique ne pourront conduire qu'un véhicule équipé d'un EAD, avec suivi médico-psychologique.

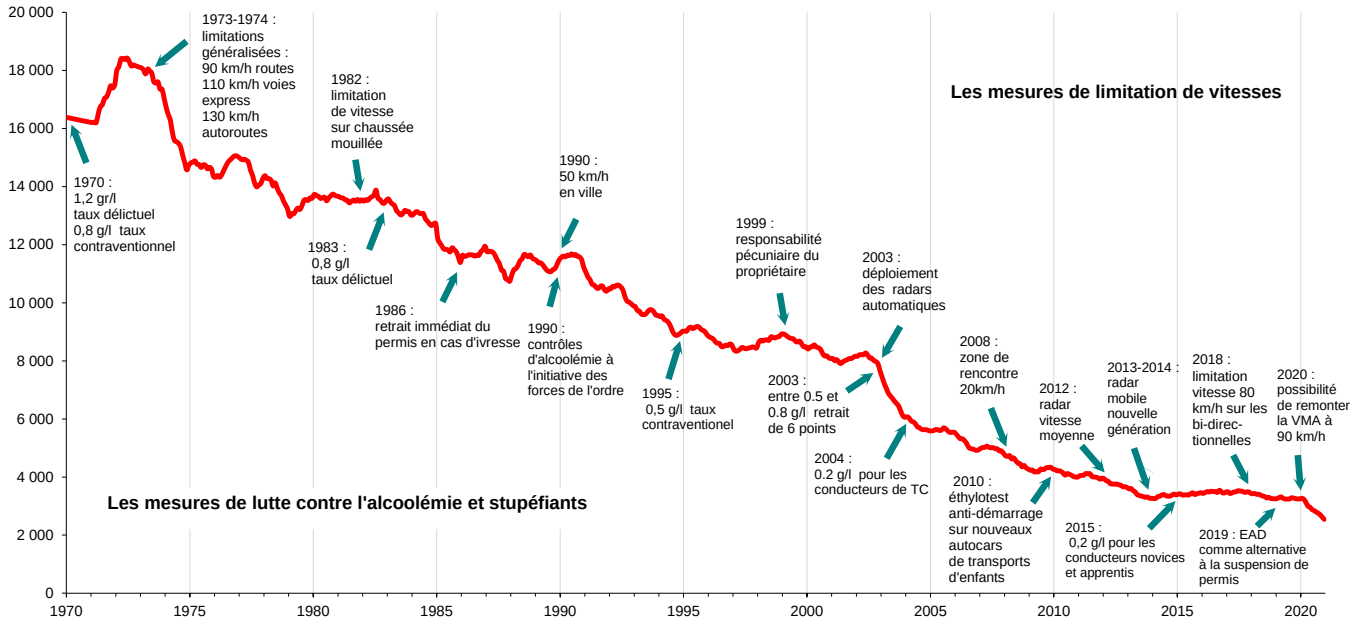
• Interdiction de stationnement à moins de 5m en amont des passages piétons : les gestionnaires de voiries doivent réaliser les travaux de mise en conformité au plus tard fin 2026.

• 15 décembre : stratégie nationale du développement de la mobilité routière automatisée 2020-2022

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 – 2020 (moyenne glissante sur 12 mois)

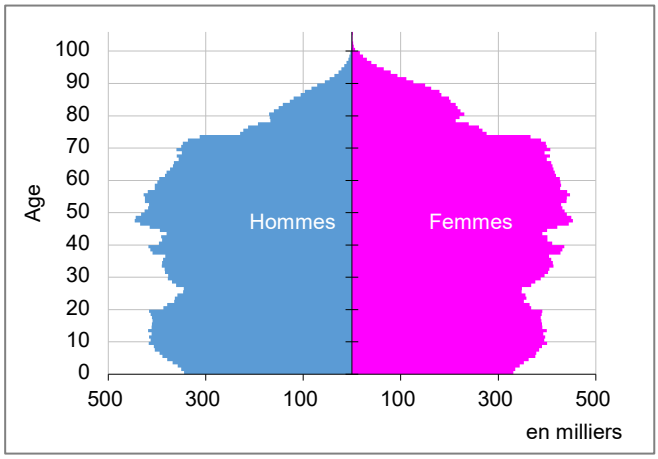


Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2020 (moyenne glissante sur 12 mois)

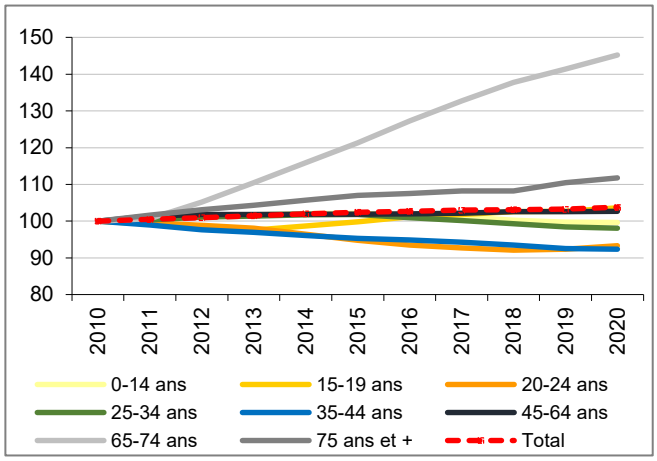


La démographie

Pyramide des âges au 1er janvier 2020
France métropolitaine



Evolution de la population par classe d'âge
(Base 100 – année 2010)



Source : Insee, Estimations de population, résultats provisoires, janvier 2021.

Population par âge et sexe au 1er janvier 2020 (millions d'hab.)

	France métropolitaine						Départements d'outre-mer						Autres outre-mer**			
	Hommes			Femmes			Hommes			Femmes			Hommes		Femmes	
	2000	2010	2020 p	2000	2010	2020 p	2000*	2010*	2020 p	2000*	2010*	2020 p	2010	2020	2010	2020
0-4 ans	1,85	1,97	1,80	1,76	1,89	1,72	0,075	0,075	0,084	0,071	0,072	0,084	0,023	0,022	0,021	0,020
5-9 ans	1,87	1,99	2,01	1,78	1,90	1,93	0,077	0,079	0,088	0,074	0,076	0,089	0,026	0,024	0,025	0,023
10-14 ans	1,98	1,95	2,07	1,89	1,85	1,97	0,075	0,078	0,092	0,074	0,074	0,091	0,027	0,025	0,025	0,023
15-17 ans	1,18	1,16	1,23	1,13	1,11	1,17	0,041	0,046	0,053	0,042	0,045	0,053	0,016	0,015	0,015	0,014
18-19 ans	0,82	0,81	0,83	0,79	0,78	0,78	0,025	0,029	0,031	0,026	0,029	0,031	0,011	0,010	0,010	0,009
20-24 ans	1,86	1,97	1,85	1,84	1,94	1,80	0,055	0,058	0,059	0,056	0,061	0,062	0,023	0,021	0,022	0,020
25-29 ans	2,09	1,93	1,80	2,09	1,98	1,83	0,059	0,050	0,054	0,065	0,060	0,066	0,022	0,023	0,021	0,023
30-34 ans	2,12	1,89	1,92	2,14	1,92	2,03	0,066	0,050	0,054	0,074	0,062	0,072	0,022	0,023	0,022	0,024
35-39 ans	2,15	2,18	2,01	2,19	2,20	2,11	0,067	0,060	0,057	0,073	0,073	0,073	0,023	0,022	0,023	0,023
40-44 ans	2,09	2,16	1,95	2,15	2,20	2,00	0,056	0,067	0,057	0,060	0,078	0,071	0,022	0,022	0,022	0,022
45-49 ans	2,09	2,15	2,17	2,13	2,22	2,21	0,048	0,067	0,065	0,051	0,074	0,076	0,019	0,023	0,018	0,022
50-54 ans	1,98	2,04	2,11	1,99	2,14	2,18	0,039	0,056	0,069	0,041	0,060	0,079	0,016	0,021	0,015	0,020
55-59 ans	1,36	2,00	2,05	1,39	2,11	2,17	0,031	0,047	0,067	0,033	0,052	0,074	0,012	0,017	0,012	0,016
60-64 ans	1,30	1,84	1,90	1,41	1,95	2,09	0,026	0,037	0,056	0,029	0,041	0,062	0,010	0,014	0,009	0,013
65-69 ans	1,25	1,21	1,79	1,48	1,34	2,02	0,021	0,028	0,046	0,024	0,032	0,051	0,007	0,010	0,007	0,010
70-74 ans	1,06	1,09	1,58	1,39	1,33	1,83	0,016	0,022	0,033	0,021	0,027	0,039	0,005	0,008	0,005	0,008
75-79 ans	0,84	0,94	0,96	1,27	1,32	1,20	0,012	0,015	0,022	0,017	0,021	0,028	0,003	0,005	0,004	0,005
80-84 ans	0,31	0,65	0,75	0,56	1,10	1,08	0,006	0,010	0,015	0,010	0,015	0,022	0,002	0,003	0,002	0,004
85-89 ans	0,25	0,36	0,48	0,59	0,78	0,87	0,003	0,005	0,008	0,006	0,010	0,013	0,001	0,001	0,001	0,002
90-94 ans	0,08	0,07	0,19	0,26	0,21	0,47	0,001	0,002	0,003	0,003	0,004	0,007	0,000	0,000	0,000	0,001
95 ans et +	0,02	0,03	0,05	0,07	0,11	0,18	0,000	0,001	0,003	0,001	0,002	0,014	0,000	0,000	0,000	0,000
Total	28,57	30,40	31,50	30,29	32,37	33,62	0,799	0,882	1,016	0,851	0,966	1,147	0,290	0,307	0,281	0,304

Sources : INSEE, Estimations de population, résultats provisoires, janvier 2021 (p : résultats provisoires, * : hors Mayotte), ** : Insee Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon (2010, 2017), ISEE Nouvelle-Calédonie (2009, 2019), ISPF-Polynésie française (2007, 2017), STSEE-Wallis-et-Futuna (2008, 2018)

Evolution de la population de la France métropolitaine de 1950 à 2050

Année	Population au 1er janvier (en milliers)	Proportion (%) des				
		0-19 ans	20-59 ans	60-64 ans	65 ans ou +	75 ans ou +
1950	41 647	30,1	53,6	4,9	11,4	3,8
1990	56 577	27,8	53,2	5,1	13,9	6,8
2000	58 858	25,6	53,8	4,6	16,0	7,2
2005	60 963	25,0	54,1	4,4	16,5	8,1
2010	62 765	24,5	52,6	6,0	16,8	8,9
2015	64 344	24,3	50,8	6,2	18,6	9,3
2020	65 124	23,8	49,4	6,1	20,6	9,6
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*

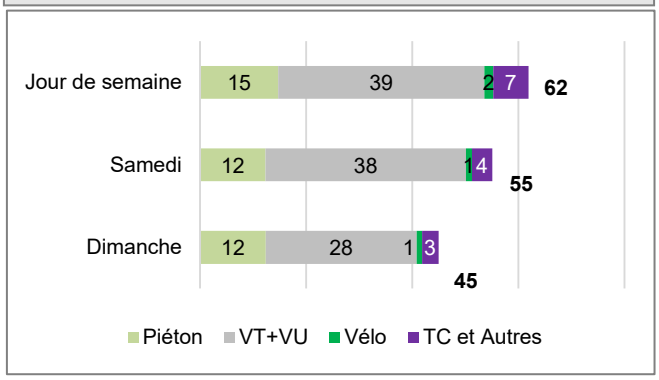
Sources : INSEE, jusqu'en 2020 : estimations de population, résultats provisoires, janvier 2021, à partir de 2025 : projections de population 2007-2060, scénario central.

La mobilité et les déplacements

L'enquête mobilité des personnes (EMP) 2019

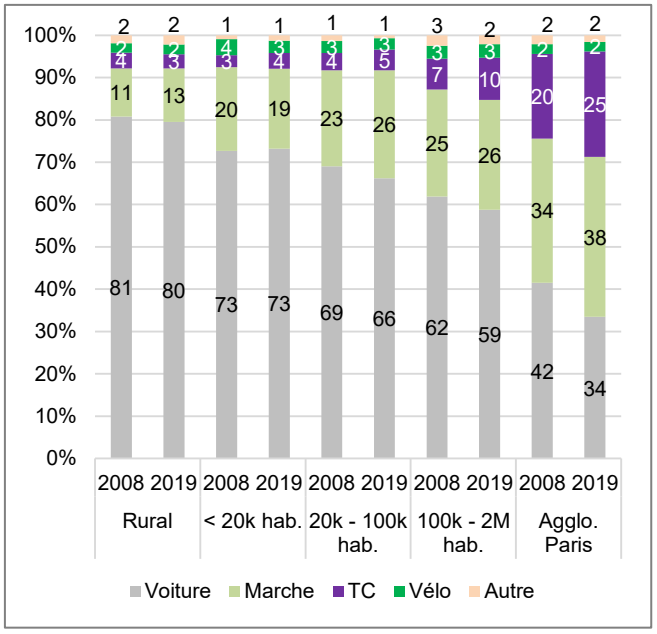
L'enquête « Mobilité des personnes » 2018-2019 est une enquête nationale sur les déplacements des personnes qui est réalisée environ tous les dix ans. Elle permet d'avoir des informations uniques sur la mobilité des personnes et d'en mesurer les évolutions. La précédente enquête nationale date de 2008. Cette enquête, réalisée par le Service des données et études statistiques (SDES) du Ministère de la transition écologique et l'Insee, s'est effectuée en face à face sur un échantillon de plus de 21 000 logements (1 personne enquêtée par logement) tirés aléatoirement afin d'obtenir des résultats représentatifs de l'ensemble des ménages. Tous les chiffres sont issus de traitements réalisés par le SDES.

Répartition du temps de trajet quotidien par personne selon le mode de déplacement et le jour de la semaine, en minutes



TC : inclus tous les TC, dont les non routiers

Parts modales (en nombre de déplacements) selon les différentes tranches d'unité urbaines en 2019



TC : inclus tous les TC, dont les non routiers
Source : EMP 2019, SDES, 2021

Une mobilité stable en semaine et qui évolue les jours de week-end

La mobilité quotidienne (déplacements à vol d'oiseau inférieurs à 80km du domicile) en semaine est en légère baisse en 2019 (3,04 déplacements quotidiens contre 3,1 en 2008), tout comme le samedi (2,6 déplacements contre 2,8). A l'inverse, la mobilité le dimanche est en légère augmentation (2 déplacements contre 1,9). Enfin, la part des immobiles (personnes qui ont déclaré ne pas s'être déplacées) diminue en jour de semaine et de manière encore plus marquée le week-end. En 2008, 31 % des personnes interrogées déclaraient ne pas s'être déplacé le dimanche. Ils ne sont plus que 26 % en 2019.

Un temps global de déplacement qui augmente légèrement

Globalement, les Français se déplacent en moyenne 1h02 pendant un jour de semaine soit une augmentation de 6,4 min. par rapport à 2008. Le budget temps quotidien est évidemment dépendant du lieu d'habitation : il s'étale ainsi de 55 min dans les agglomérations de moins de 100 000 habitants jusqu'à 78 min en agglomération parisienne. Cette augmentation concerne tous les modes de déplacement. Un déplacement en transports en commun prend désormais 41,4 min (+3,5) et en voiture 19,5 min (+2,6). La durée importante en TC peut s'expliquer par un usage important de ce mode pour le motif domicile-travail habituellement plus long, notamment en Île-de-France.

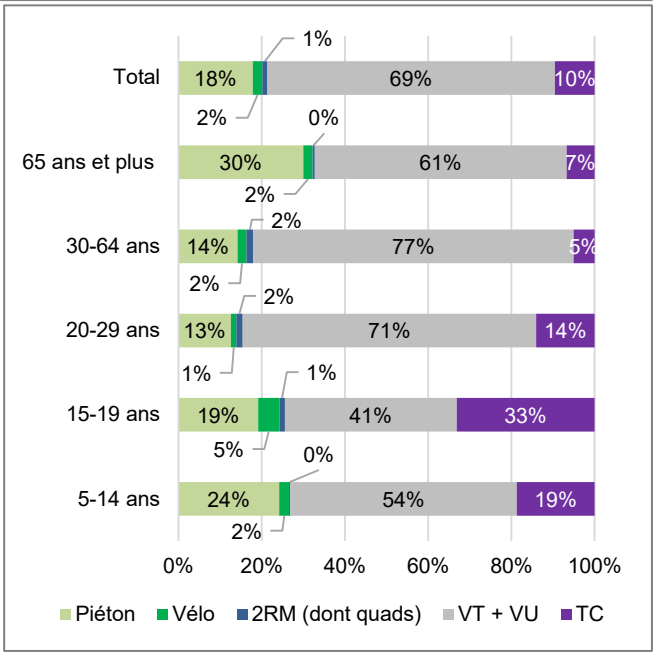
Selon la taille de l'agglomération

Selon la taille de l'agglomération, les évolutions sont différentes. On observe une stabilité des parts modales pour les agglomérations de moins de 20 000 habitants avec une nette domination de la voiture (73 % et jusqu'à 80 % en milieu rural). Pour les tranches 20k-100k et 100k-2M, la part modale de la voiture baisse (resp. -2,8 et -3,1 points) au profit de la marche (resp. +2,8 et +0,6 points) et des TC (resp. +0,8 et +2,7 points). Seule l'agglomération parisienne a une part modale VP qui descend en dessous de 50 %. En 2019, la marche y est plus importante (38% vs 34%) et les transports en commun utilisés à hauteur de 25 %.

Des choix de modes de transport différents selon le genre

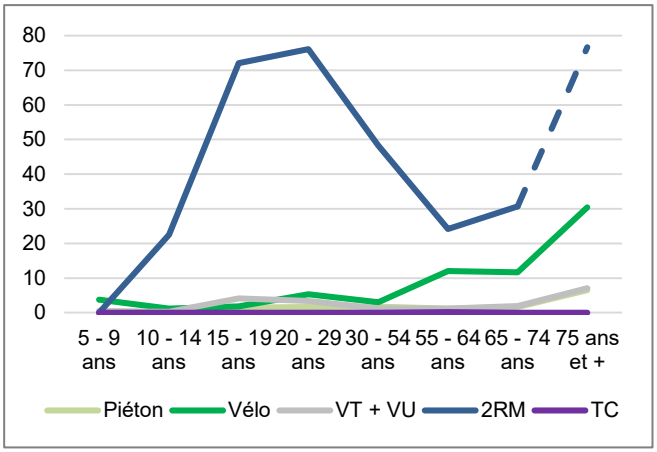
L'usage de la voiture est pratiquement équivalent entre les hommes et les femmes (63,8 % vs 62,2 %). Cette faible différence s'explique par la baisse de l'usage de la voiture pour les hommes entre 2008 et 2019 (-3,4 points). Les différences d'usage sont plus marquées pour les autres modes. Les hommes utilisent notamment plus le vélo (4 % vs 1,5 %) ; et les femmes les transports en communs (10,1 % vs 7,9 %) et la marche (24 % vs 18,8 %).

Part du temps de déplacement sur la voie publique en France métropolitaine selon le mode et la tranche d'âge en 2019



TC : inclus autobus, autocar, tramway, transports scolaires ou organisés par l'employeur

Risque d'être tué rapporté au temps de déplacement selon le mode de déplacement en 2019 (Tués/Md min)



NB : La courbe VT+VU cachant la courbe Piétons, voir les chiffres ci-dessous pour cette dernière.

	Piéton	Vélo	VT + VU	2RM*	TC	Ensemble
5 - 9 ans	0,6	3,8	0,4	0,0	0,0	**0,4**
10 - 14 ans	0,1	1,2	0,2	22,5	0,0	**0,3**
15 - 19 ans	1,4	1,8	4,1	72,1	0,0	**3,0**
20 - 29 ans	1,7	5,3	3,4	76,1	0,0	**3,8**
30 - 54 ans	1,7	3,0	1,2	48,2	0,0	**1,8**
55 - 64 ans	1,2	12,1	1,2	24,2	0,2	**1,8**
65 - 74 ans	1,7	11,6	1,9	30,7	0,0	**2,2**
75 ans et +	6,6	30,4	7,1	76,7	0,0	**6,9**
Ensemble	**2,0**	**6,1**	**1,9**	**45,3**	**0,0**	**2,4**

* 2RM : dont quads ; 75 ans et plus : effectif faible
Sources : EMP 2019, SDES, 2021 et ONISR

Un risque en baisse mais variable selon le mode…

Les véhicules légers (VT + VU) constituent la majorité du temps de déplacement et donc d'exposition au risque sur la route (69 %), suivent la marche (18 %) et les TC (10 %).

Les risques encourus sont très variables selon le choix du mode de déplacement.

On compte 1,9 tués par milliard de minutes de déplacement en VT en 2019, contre 45,3 pour les 2RM (quads inclus), **soit plus de 24 fois plus de risque d'être tué** pour ces derniers. Concernant les modes doux, le risque associé à la marche à pied est proche de celui des usagers de VT (2,0 tués/Md min) mais tiré vers le haut par les usagers seniors (6,6 tués/Md min pour les 75 ans et plus) et le risque pour les cyclistes est un peu plus haut avec 6,1 usagers tués (hors EDPm) par milliard de minutes de déplacement.

…et selon la tranche d'âge

La tranche 20-64 ans, soit la tranche d'âge de la population active, représente 68 % des déplacements pour 58 % de la population des 5 ans et plus. A l'inverse, les séniors de 65 ans et plus se déplacent moins avec 17 % des déplacements pour 22 % de la population des 5 ans et plus.

Les 75 ans et plus représentent la tranche d'âge ayant le plus de risque d'être tué par rapport au temps de déplacement (6,9 tués par milliard de minutes de déplacement). Cela représente 3 fois plus de risque que les 65-74 ans (2,2 tués/Md min) et 26 fois plus que les 10-14 ans, classe d'âge la moins à risque (0,3 tués/Md min).

Les 20-29 ans représentent la deuxième classe d'âge la plus touchée par la mortalité routière par rapport à leur exposition avec 3,8 tués par milliard de minutes de déplacement.

Le risque rapporté au temps de parcours est presque nul pour les TC sur la voie publique.

Des tranches d'âges plus accidentogènes pour certains modes

En croisant les tranches d'âges avec les modes de déplacements, on note également que :

- **Les 15-29 ans sont beaucoup plus touchés par la mortalité 2RM** rapportée au temps de parcours que les autres classes : 72,1 tués par milliard de minutes de déplacement pour les 15-19 ans et 76,1 pour les 20-29 ans contre 24,2 pour les 55-64 ans par exemple.
- **Le risque d'être tué** rapporté au temps de parcours **à vélo croit avec l'âge**, et notamment chez les séniors : le risque est compris entre 1,2 et 5,3 Md tués/min jusqu'à 54 ans puis autour de 12 entre 55 et 74 ans et jusqu'à 30,4 pour les 75 ans et plus.

Le réseau routier

Réseau routier en kilomètres (France métropolitaine)

	Longueur de réseau (km) au 01/01/2020	
Réseau routier national	**Autoroutes, dont :**	**12 230**
	Autoroutes concédées	8 968
	Autoroutes interurbaines	1 929
	Autoroutes et voies rapide urbaines	1 333
	Routes nationales et territoriales (Corse), dont :	**8 836**
	Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 737
	Autres routes nationales	5 523
	Routes territoriales (Corse)	576
	Routes départementales	**372 921**
	Routes sur le territoire des métropoles urbaines, dont : (1)	**54 161**
	Routes métropolitaines (2)	6 552
	Voies communales (3)	47 609
	Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	**648 315**
	Ensemble	**1 096 463**

(1) Hors RD non transférées aux métropoles au 1er janvier 2019
(2) Chiffres au 01/01/2019 sauf pour la métropole de Lyon
(3) Chiffres de 2018 pour les mét. de Montpellier, Nantes et Lyon, 2019 pour Strasbourg
Sources : *Mémento des transports*, SDES, 2020, Cerema, DGCL

Accidents selon la catégorie de la route (France métropolitaine)

2020	Accidents corporels	Tués	Blessés	*dont Hospitalisés**
AUTOROUTES				
Autoroutes	4 324	201	6 002	*918*
Total	**4 324**	**201**	**6 002**	***918***
AGGLOMERATIONS hors Autoroutes				
Routes nationales (ou territoriales)	611	30	785	*179*
Routes départementales (1)	5 006	288	6 049	*2 464*
Routes sur le territoire des mét. (2)	16 726	265	19 606	*2 654*
Voies communales (1)	6 207	234	7 250	*2 069*
Autres voies	544	26	587	*164*
Total	**29 094**	**843**	**34 277**	***7 530***
HORS AGGLOMERATIONS hors Autoroutes				
Routes nationales (ou territoriales)	1 601	151	2 207	*584*
Routes départementales (1)	8 019	1 157	10 620	*5 460*
Routes sur le territoire des mét. (2)	983	79	1 387	*405*
Voies communales (1)	968	100	1 189	*625*
Autres voies	132	10	154	*78*
Total	**11 703**	**1 497**	**15 557**	***7 152***
ENSEMBLE DES RESEAUX				
Autoroutes	4 324	201	6 002	*918*
Routes nationales (ou territoriales)	2 212	181	2 992	*763*
Routes départementales (1)	13 025	1 445	16 669	*7 924*
Routes sur le territoire des mét. (2)	17 709	344	20 993	*3 059*
Voies communales (1)	7 175	334	8 439	*2 694*
Autres voies	676	36	741	*242*
Ensemble des réseaux	**45 121**	**2 541**	**55 836**	***15 600***

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels.
* Les données en italiques sont non labélisées par l'Autorité de la statistique publique
(1) Hors territoire des métropoles urbaines
(2) Routes sur le territoire des métropoles urbaines

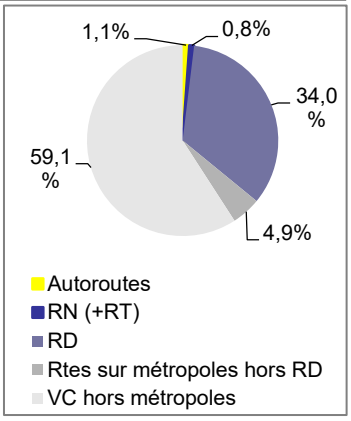
Risque d'être tué sur la route selon le mode de déplacement et le temps de déplacement ou les kilomètres parcourus en 2019

Mode de déplacement	Piétons	Vélo	2RM*	VT + VU	PL
Nombre de tués âgés de 5 ans et plus en 2019	481	186	768	1 715	36
Temps de déplacement des usagers (Md min) (1)	239	31	17	925	-
Distance parcourue par les véhicules (Md km) (2)	-	-	11	564	35
Risque (tués/Md usagers.min)	**2,0**	**6,1**	**45,3**	**1,9**	**-**
Risque (tués/Md véh.km)	**-**	**-**	**67,7**	**3,0**	**1,0**

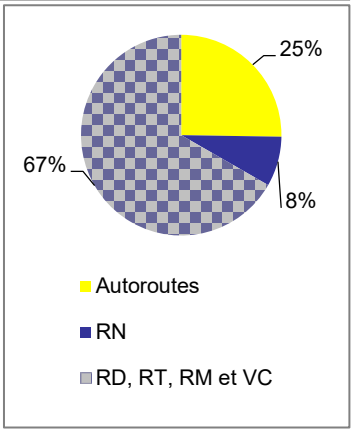
* 2RM : dont quads
(1) Source : Enquête mobilité des personnes (EMP) 2019
(2) Source : SDES, bilan de la circulation

Source : ONISR

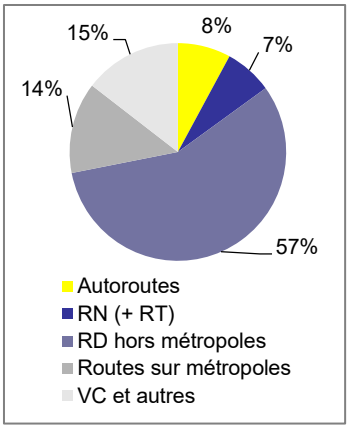
Linéaire



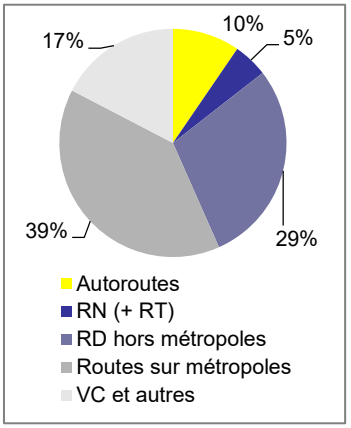
Circulation



Mortalité routière



Accidents corporels



Estimation annuelle de la circulation par réseau* en milliards de véhicules-kilomètres en France métropolitaine

		1990	1995	2000	2005	2010	2012	2015	2018	2019	2020
Réseau routier national	**Autoroutes, dont :**	**-**	**-**	**-**	**133,0**	**143,3**	**142,5**	**150,8**	**157,2**	**160,0**	**129,1**
	Autoroutes concédées	42,5	54,0	65,8	77,3	84,1	83,8	89,6	95,0	97,0	75,8
	Autoroutes interurbaines	-	-	-	21,1	23,4	23,7	25,3	25,7	26,3	21,1
	Autoroutes et voies rapide urbaines	-	-	-	34,6	35,8	34,9	35,8	36,5	36,7	32,2
	Routes nationales, dont :	**-**	**-**	**-**	**45,7**	**48,1**	**48,7**	**50,0**	**50,6**	**51,4**	**41,1**
	RN interurbaines à caractéristiques autoroutières	-	-	-	22,2	24,8	26,0	27,6	28,2	29,2	23,7
	Autres routes nationales	18,9	20,2	22,1	23,4	23,3	22,7	22,4	22,4	22,2	17,4
	Ensemble du réseau national	**105,6**	**131,2**	**161,2**	**178,7**	**191,4**	**191,2**	**200,8**	**207,8**	**211,4**	**170,2**
	Autres routes (1)	**317,4**	**338,0**	**359,4**	**378,9**	**382,5**	**392,7**	**403,1**	**412,4**	**404,0**	**340,9**
	Ensemble	**423,1**	**469,2**	**520,6**	**557,6**	**573,9**	**583,9**	**603,9**	**620,2**	**615,4**	**511,2**

Sources : SDES, bilan de la circulation, Cerema, Asfa.
(*) ventilation de la circulation en tenant compte du nouveau réseau routier national : le réseau transféré aux collectivités locales en 2006 est inclus dans les « autres routes » depuis 1990 (série homogène sur toute la période).
L'ensemble des séries constitutives du bilan de la circulation a été rebasé en 2020.
(1) routes territoriales (Corse), départementales, métropolitaines, et voies communales, calcul par solde.

Estimation annuelle de la circulation par type de véhicule en milliards de véhicules-kilomètres

	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2015	2018	2019	2020
Véhicules de tourisme (1)	**327,0**	**359,8**	**399,1**	**430,4**	**448,6**	**457,6**	**474,7**	**484,6**	**480,9**	**391,4**
dont essence	248,4	221,1	210,0	174,9	132,2	115,5	115,5	129,5	137,3	117,5
dont diesel	78,6	138,7	189,1	255,5	316,4	338,7	354,0	347,0	334,1	264,2
dont autres *	-	-	-	-	-	3,4	5,3	8,1	9,5	9,8
dont VT et VU étrangers	*16,1*	*16,8*	*21,6*	*25,6*	*28,3*	*30,2*	*29,5*	*33,0*	*33,2*	*22,8*
Véhicules utilitaires (1)	**61,8**	**71,8**	**76,4**	**78,4**	**76,9**	**77,9**	**80,3**	**83,9**	**83,1**	**73,1**
dont essence	22,6	13,9	9,4	4,9	2,1	1,4	1,3	1,2	1,3	1,2
dont diesel	39,2	58,0	66,9	73,5	74,9	76,3	78,8	82,2	81,3	71,4
dont autres *	-	-	-	-	-	0,2	0,3	0,4	0,5	0,5
Véhicules lourds	**28,0**	**31,9**	**36,0**	**38,0**	**37,4**	**37,3**	**37,7**	**40,3**	**40,0**	**37,1**
dont poids lourds	25,7	29,3	33,3	35,2	34,4	34,1	34,5	37,0	36,7	34,7
dont bus et cars	2,3	2,6	2,7	2,8	3,0	3,2	3,3	3,3	3,3	2,4
dont véhicules lourds étrangers	*3,3*	*5,1*	*7,1*	*9,2*	*9,2*	*8,8*	*10,0*	*11,1*	*11,1*	*10,3*
Deux-roues motorisés (2RM)	**6,2**	**5,7**	**9,2**	**10,8**	**11,0**	**11,1**	**11,1**	**11,3**	**11,3**	**9,6**
Ensemble	**423,1**	**469,2**	**520,6**	**557,6**	**573,9**	**583,9**	**603,9**	**620,2**	**615,4**	**511,2**

Dont autres * comprend les véhicules électriques, hybrides, à hydrogène, à air comprimé, GPL, et GNV.
(1) Les véhicules utilitaires légers étrangers sont comptés avec les voitures particulières.
Source : SDES, Bilan de la circulation

Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France), en milliers de véhicules

	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2015	2018	2019	2020
Véhicules de tourisme	**23 280**	**25 000**	**27 926**	**31 157**	**33 647**	**34 647**	**36 021**	**37 321**	**37 549**	**37 309**
dont essence	19 760	18 378	18 215	16 381	13 903	12 800	12 579	13 697	14 292	14 599
dont diesel	3 520	6 622	9 711	14 776	19 744	21 593	23 058	22 993	22 498	21 746
dont autres *	-	-	-	-	-	254	384	631	758	965
Véhicules utilitaires	**4 223**	**4 555**	**4 859**	**5 044**	**5 221**	**5 296**	**5 676**	**6 016**	**5 930**	**5 691**
dont essence	2 279	1 560	1 261	828	445	276	242	225	212	201
dont diesel	1 944	2 995	3 598	4 216	4 776	4 994	5 399	5 742	5 661	5 426
dont autres *	-	-	-	-	-	26	35	50	57	64
Véhicules lourds	**603**	**611**	**634**	**665**	**658**	**668**	**657**	**676**	**682**	**679**
dont poids lourds	535	532	553	583	573	582	569	586	591	589
dont bus et cars	68	79	81	83	85	86	88	90	91	90
Total véhicules usuels	**28 106**	**30 166**	**33 419**	**36 866**	**39 526**	**40 611**	**42 355**	**44 014**	**44 161**	**43 679**

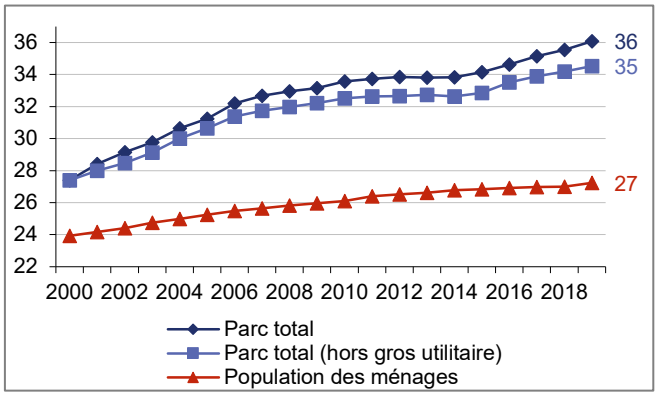
Dont autres * comprend les véhicules électriques, hybrides, à hydrogène, à air comprimé, GPL, et GNV.
L'ensemble des séries constitutives du bilan de la circulation a été rebasé en 2020.
Source : SDES d'après CCFA, SDES.

Les métropoles urbaines évoquées dans cette fiche comprennent la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Bordeaux Métropole, Brest Métropole, Clermont Auvergne Métropole, Dijon Métropole, Grenoble-Alpes Métropole, la Métropole européenne de Lille, la métropole du Grand Lyon, l'Eurométropole de Metz, Montpellier Méditerranée Métropole, la Métropole du Grand Nancy, Nantes Métropole, la Métropole Nice Côte d'Azur, Orléans Métropole, la Métropole du Grand Paris, Rennes Métropole, la Métropole de Rouen Normandie, Saint-Etienne Métropole, l'Eurométropole de Strasbourg, Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole et Tours Métropole Val de Loire.

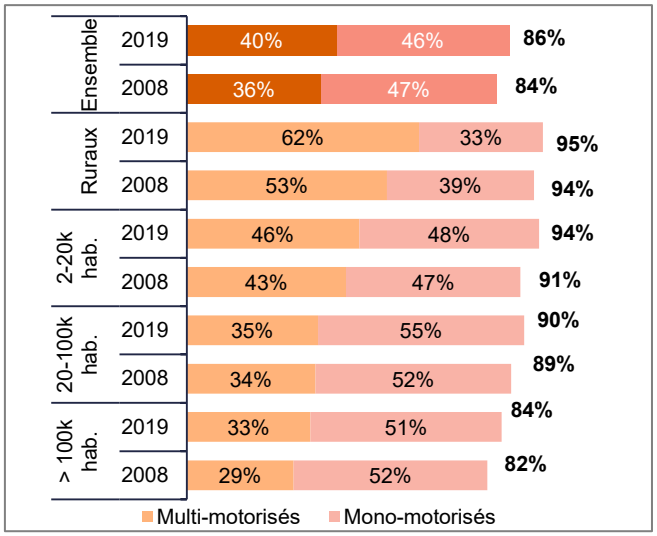
Le linéaire de routes sur le territoire des métropoles urbaines de la page 170 ne prend pas en compte les routes départementales sur le territoire des métropoles non transférées aux métropoles. Les chiffres de la sinistralité concernent en revanche l'ensemble des accidents sur le territoire des métropoles.

Le parc automobile des ménages

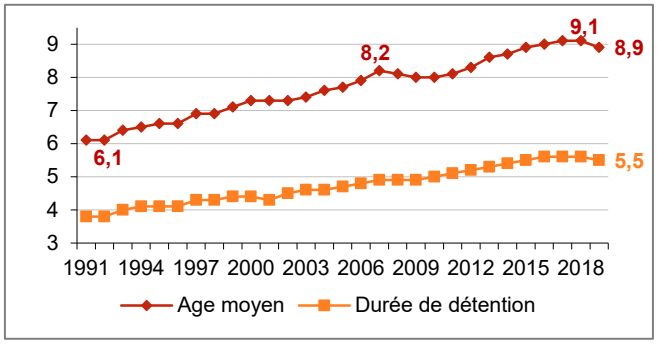
Évolution de la taille du parc automobile des ménages (millions de véhicules)



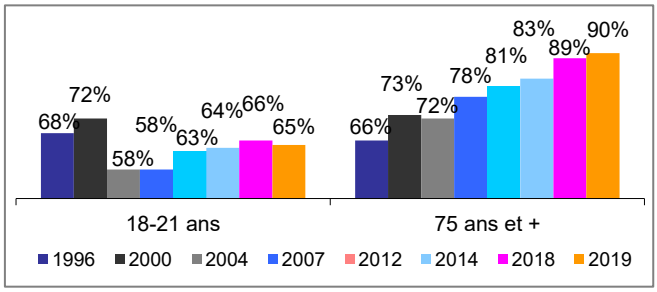
Taux de motorisation des ménages selon l'urbanisation et l'année



Évolution de l'âge moyen du parc automobile des ménages et de la durée de détention (en années)



Part des individus possesseurs du permis de conduire selon la classe d'âge et l'année



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2020.

Parc Auto est l'étude annuelle de référence depuis plus de 30 ans sur le parc automobile des ménages français. Kantar a ainsi réalisé, entre mars et avril 2020, deux questionnaires (« Votre foyer et l'automobile » et « Vous et l'automobile ») auprès de 10 000 foyers représentatifs de la population française.

Taux de motorisation et taille du parc des véhicules

Le parc automobile à la disposition des ménages est estimé au 1er janvier 2020 à 36,09 millions de véhicules. Il continue à un rythme stable sa croissance entamée depuis 2014.

Le taux de motorisation, estimé à 86 % en 2019 est stable par rapport à 2018 malgré des augmentations annuelles légères depuis 2015. En 5 ans le taux de multi-motorisation (proportion des foyers possédant au moins deux voitures) a augmenté de 6 points alors que le taux de foyers possédant une voiture a diminué de 4 points. La motorisation atteint son maximum dans les foyers dont les revenus sont les plus hauts.

Le taux de motorisation augmente lorsque la taille de l'agglomération diminue. La multi-motorisation augmente sur les territoires ruraux depuis 5 ans mais reste plus stable sur les autres territoires.

Pour les foyers non-motorisés, les raisons évoquées restent essentiellement la non possession du permis de conduire et l'absence de réel besoin. Le taux de foyers non-motorisés depuis moins de 5 ans diminue, avec 34 % en 2019 contre 38 % en 2017.

Caractéristiques des véhicules

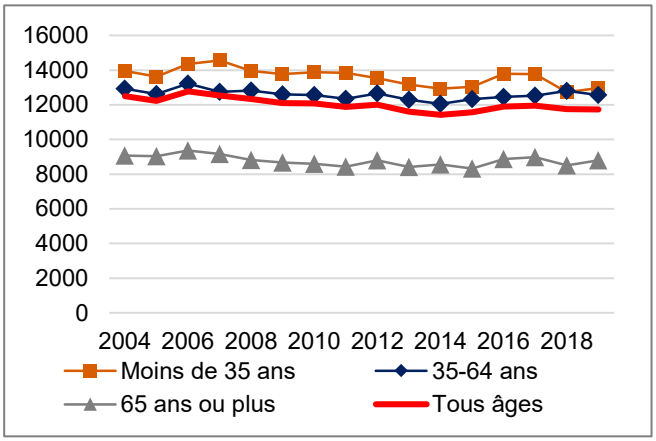
Pour la première fois depuis 10 ans, l'âge moyen du parc diminue tout en restant globalement stable depuis 2015. Avec le succès de la prime à la conversion, le poids du parc des véhicules de 5 à 10 ans a baissé de 3 points depuis 2017, celui des véhicules de plus de 10 ans, en revanche, est resté stable (33 %).

La part des véhicules neufs dans le parc demeure stable. Les véhicules d'occasion (20,9 millions) représentent 58 % du parc automobile et 64 % des voitures achetées en 2019. L'âge moyen des véhicules essence continue de baisser et est désormais plus bas que celui des véhicules diesel (8,6 ans contre 9,2 ans).

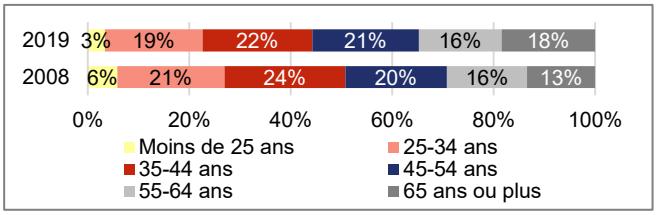
Parmi les niveaux de gamme, le part du segment 4x4 SUV (*Sport Utility Vehicle*) continue d'augmenter en 2019 (+2 points). Son poids dans le parc est passé de 2 % à 15 % en 9 ans. Cette hausse a entraîné une baisse importante du poids des segments M2 (Berlines moyennes) et H (Grandes berlines).

Malgré une baisse de 2 points par rapport à 2018, les marques françaises restent assez largement majoritaires dans le parc automobile français, avec un poids de 62 %. Renault connait toutefois une baisse de 5 points depuis 2012 (22 % du parc en 2019).

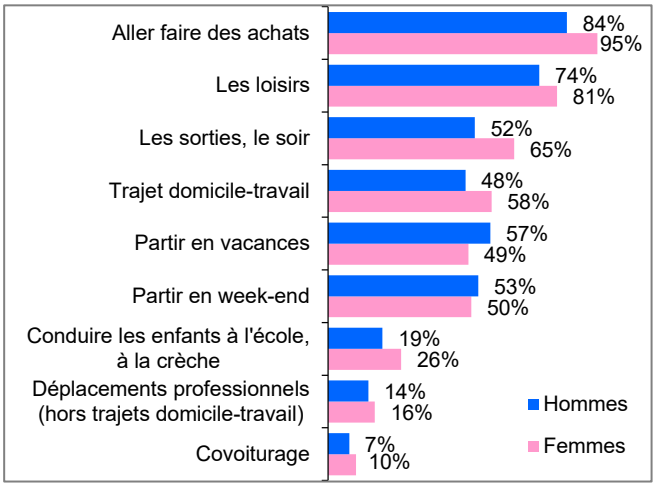
Evolution du kilométrage annuel moyen parcouru selon l'âge de l'utilisateur principal



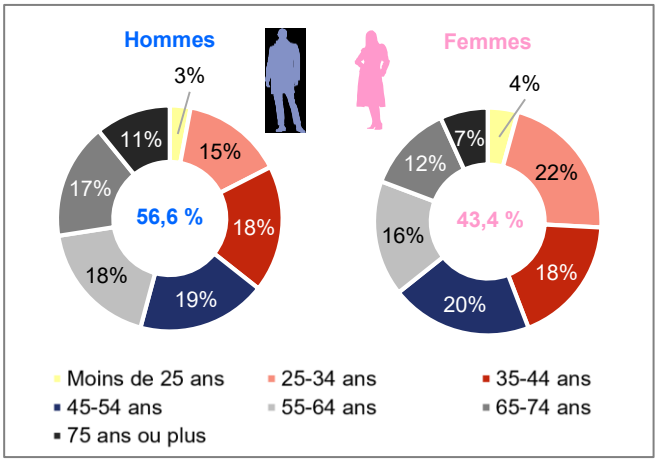
Répartition des kilomètres parcourus selon l'âge de l'utilisateur principal et l'année



Motifs d'utilisation du véhicule



Utilisateurs principaux selon le sexe et l'âge en 2019



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2020.

Comportements d'utilisation

Le kilométrage annuel moyen par véhicule reste stable en 2019, autour de 11 870 km, depuis 2016. Le kilométrage annuel des véhicules de plus de 10 ans amorce une légère baisse depuis 2017 (-130 km sur 2 ans), tandis que celui des véhicules de 10 ans et moins reste stable autour de 13 000 depuis 2016.

Parallèlement, la part de véhicules étant utilisés quotidiennement chute de 42 % à 35 %. Pour les déplacements dits « pendulaires », la plupart des ménages effectuent un aller-retour quotidien (35 %). Il s'agit de déplacements de 34 km par trajet en moyenne, soit une durée de 36 minutes.

Les 25-44 ans sont ceux qui se déplacent le plus avec une moyenne de 13 800 km parcourus par an, alors que les tranches d'âge des moins de 25 ans et des plus de 65 ans sont les moins mobiles avec des moyennes respectives de 10 000 km et 8 800 km par an. La part des kilomètres parcourus dans l'année par les moins de 25 ans est d'ailleurs la plus faible avec 3 % seulement contre 6 % pour les 75 ans et plus.

Les principaux motifs d'utilisation du véhicule sont les achats (89 %) et les loisirs (77 %).

Les motifs invoqués par les femmes correspondent à des trajets de plus courte distance que les hommes : 95 % des femmes déclarent utiliser leur véhicule pour le motif « achats » et 65 % pour le motifs « sorties » contre respectivement 84 % et 52 % chez les hommes. Ces derniers sont plus nombreux à déclarer utiliser leur véhicule pour des motifs correspondant à de plus longues distances comme pour les départs en vacances (57 % contre 49 % chez les femmes).

Profil des utilisateurs

La part des femmes utilisatrices principales de véhicules augmente légèrement chaque année depuis 2013 (43,4 % en 2019, 41,5 % en 2013).

Près d'un quart des utilisateurs principaux a 65 ans ou plus alors que cette catégorie ne représente que 18 % des kilomètres parcourus.

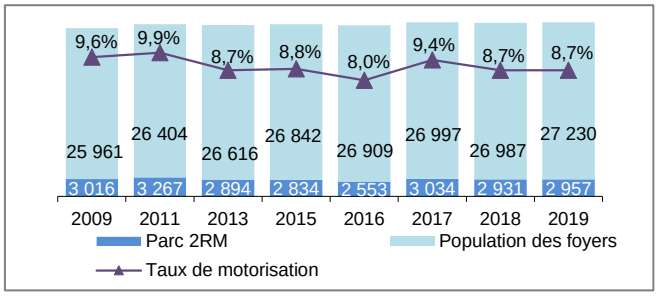
Près de 4 véhicules sur 10 sont utilisés par des conducteurs occasionnel mais environ 70 % réalisent moins d'un quart du kilométrage total du véhicule.

Les jeunes de 18 à 24 ans représentent 4 % des utilisateurs principaux (contre 10 % de la population). Avec le vieillissement de la population, les 65 ans et plus sont les plus représentés parmi les utilisateurs principaux (25 %) et leur part continue d'augmenter. La proportion des détenteurs du permis de conduire tend à augmenter chez les 75 ans et plus (90 % en 2019 contre 81 % en 2012) mais reste stable pour les autres classes d'âges. La classe 18-21 ans est celle pour laquelle la proportion de détenteurs du permis est la plus faible (65 %) tandis que celle des 75 ans et plus détient la plus faible part de personnes conduisant parmi les détenteurs de permis (80 %).

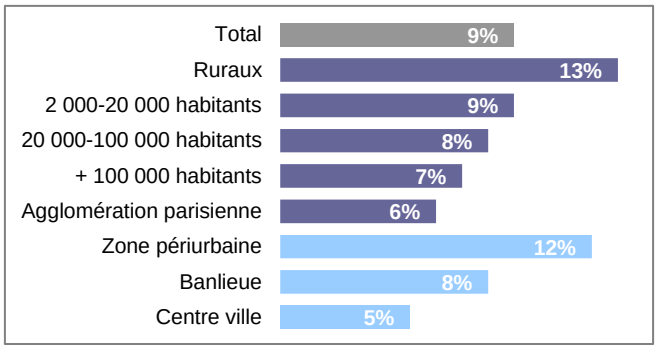
Le parc deux-roues motorisés des ménages

Malgré une baisse sur le long terme, le taux de motorisation des ménages en deux-roues motorisés tend à se stabiliser.

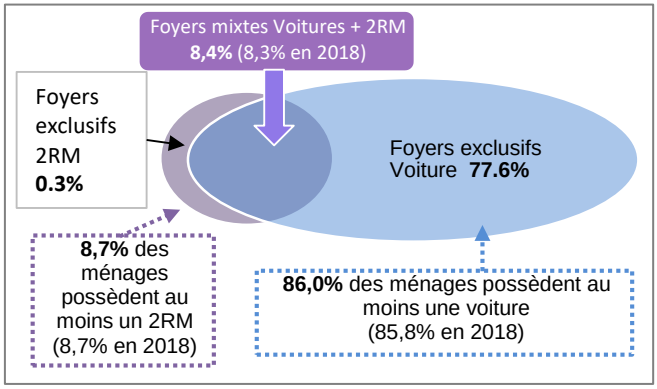
Parc 2RM, population des foyers et taux d'équipement (en % des ménages équipés)



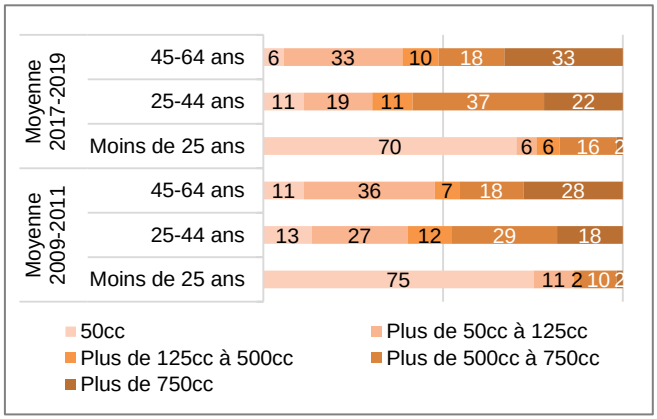
Taux d'équipement 2RM selon la taille de l'agglomération



Mixité du parc 2RM et des véhicules légers des ménages (en %)



Répartition du parc par cylindrées et par tranche d'âge de l'UP, moyennes 2009-2011 et 2017-2019



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2020.

Publiée chaque année par KANTAR, l'enquête « Parc Auto » comporte un volet consacré aux deux-roues motorisés (2RM). L'édition portant sur l'année 2019 a été réalisée de mars à mai 2020 sur un panel de 10 000 foyers représentatifs de la population française.

Parc et taux d'équipement en 2RM

En 2019, le parc de 2RM est estimé à plus de 2,9 millions de véhicules, un chiffre qui reste stable depuis une dizaine d'années. 8,7 % des ménages sont équipés d'au moins un deux-roues motorisé en 2019.

L'équipement en 2RM d'un foyer est grandement corrélé au lieu d'habitat. Ainsi, plus la taille de l'agglomération est importante, moins le taux d'équipement en 2RM le sera (13 % d'équipement en milieu rural contre 6 % dans l'agglomération parisienne).

Ce taux varie également selon les conditions climatiques et donc selon la région. Il est plus faible en Ile-de-France et dans le Nord (respectivement 7 % et 5 %), mais plus élevé dans les régions du Sud avec jusqu'à 14 % dans le Sud-Ouest.

Enfin, les foyers les plus aisés ont une plus grande tendance à être équipés en 2RM. Lorsque le revenu du foyer est supérieur à 38 000 € par an le taux d'équipement monte jusqu'à 13 % alors qu'il est entre 2 et 6 % pour les foyers dont les revenus sont inférieurs à 11 000 € par an.

Mixité du parc 2RM/Véhicule léger

La part des foyers exclusifs 2RM est très marginale et ne concerne que 0,3 % des foyers en 2019. Les foyers mixtes (voiture + 2RM) représentent 8,4% de l'ensemble des foyers. L'immense majorité des foyers possédant un 2RM est donc aussi équipée en voiture.

Caractéristiques du parc 2RM

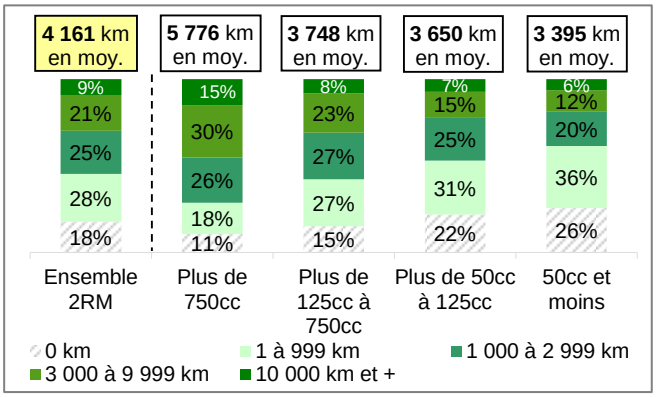
Trois grandes catégories structurent le parc 2RM :
- Les cyclomoteurs (moins de 50 cm³)
- Les motocyclettes légères (50 à 125 cm³)
- Les motocyclettes lourdes (plus de 125 cm³)

Les motocyclettes lourdes représentent plus de de la moitié du parc en 2019 (56 %) et suivent une tendance à la hausse sur le long terme avec un gain de 8 points en 10 ans (48 % en 2009), malgré une stabilisation ces dernières années.

A l'inverse le poids des cyclomoteurs dans ce parc a connu une baisse de 6 points en 10 ans pour se stabiliser autour des 20 % du parc ces dernières années (19 % en 2019). Le poids des motocyclettes légères dans le parc reste stable autour de 25 %.

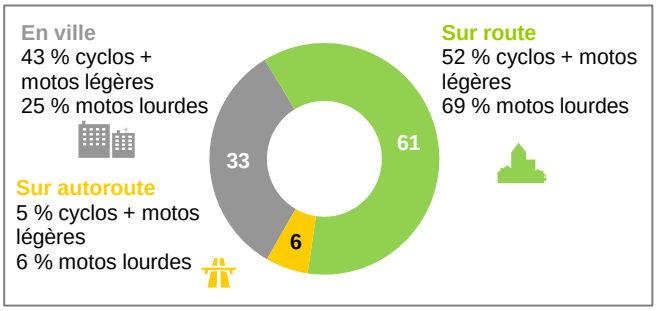
Le parc 2RM connaît une tendance au vieillissement avec un âge moyen de 12,5 ans en 2019 (contre 11,3 ans en 2016). Le parc des motocyclettes légères est le plus âgé (14,4 ans en moyenne) et celui des cyclomoteurs le plus jeune (10,5 ans). La durée de détention moyenne d'un 2RM reste stable à 6 ans en 2019.

Kilométrage annuel moyen parcouru par le parc roulant* (moyenne 5 ans 2015-2019)

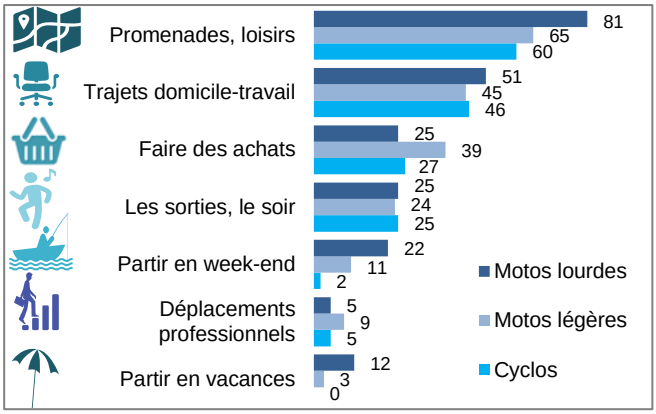


*Moyennes excluant les 0km

Répartition des kilomètres parcourus par les utilisateurs principaux (en %)

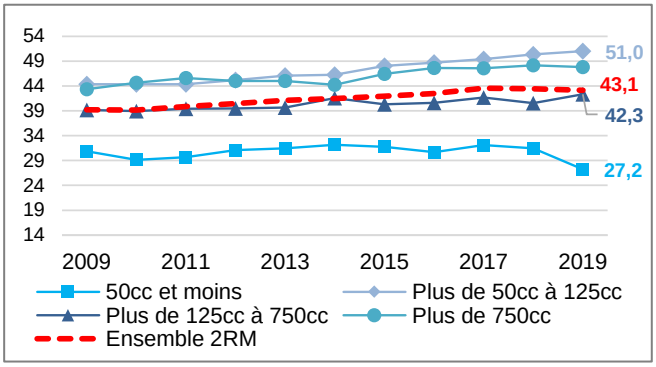


Motifs d'utilisation selon la catégorie de 2RM (en % des répondants*)



*Question : « Généralement, pour quel(s) type(s) de déplacements ce 2RM est-il utilisé ? »

Evolution annuelle de l'âge moyen de l'utilisateur principal (UP) selon le type de 2RM



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2020.

Usage des 2RM

Sur les 5 dernières années, les 2RM du parc roulant ont parcouru en moyenne 4 173 km par an. Plus la cylindrée est importante plus le kilométrage annuel l'est aussi. Ainsi, les motocyclettes lourdes ont parcouru 4 567 km en moyenne alors que les cyclomoteurs en ont parcouru en moyenne 3 395. Le parc dormant (non roulant) représente en moyenne 18 % des 2RM, cette part est plus importante pour les cyclomoteurs (26 %).

Les 2RM sont davantage utilisés sur routes hors agglomération et voies rapides ou express (62 %), surtout pour les motocyclettes lourdes. Les kilomètres parcourus en agglomération (33 %) le sont surtout par des cyclomoteurs et des motocyclettes légères. L'utilisation sur autoroute (6 %) reste marginale.

Environ la moitié du parc 2RM roulant est utilisée à la belle saison uniquement (51 %).

Les motifs d'usage du 2RM sont très liés à sa catégorie. La différence est notamment marquée dans l'usage de la motocyclette lourde, très utilisée pour le motif promenade ou loisirs (81 % contre respectivement 65 % pour les motocyclettes légères, et 60 % pour les cyclomoteurs), ou encore pour les départs en week-end (22 % contre 11 % et 2 %). A l'inverse elle est moins utilisée pour aller faire des achats (25 % contre 39 % pour la motocyclette légère).

Les deux-roues motorisés restent majoritairement utilisés pour des déplacements de loisirs (72 %) ou domicile-travail (48 %). Seuls 7 % des répondants disent l'utiliser pour des déplacements professionnels.

Profil des utilisateurs de 2RM

Le profil des utilisateurs de 2RM est principalement masculin (85 % des utilisateurs principaux). Les femmes possèdent de manière générale des 2RM moins puissants que les hommes (71 % de 125 cm³ ou moins, contre 38 % pour les hommes).

L'âge moyen des conducteurs de 2RM connaît une légère baisse depuis 2017 (-0,5 an) suite à une hausse continue depuis 2010 où il a augmenté de plus de 4 ans. Cette baisse est à imputer aux cyclomoteurs dont l'âge moyen de l'utilisateur principal est passé sous la barre des 30 ans en 2019. Pour les motocyclettes lourdes, l'âge moyen de l'utilisateur principal est le plus élevé et continuer de monter. Il est passé de 44,3 ans à 51 ans entre 2009 et 2019.

Les moins de 18 ans représentent 9 % des utilisateurs principaux de 2RM, mais 50 % des utilisateurs de cyclomoteurs. En 2019, 23 % des utilisateurs principaux de deux-roues motorisés ont entre 18 et 34 ans, légèrement moins que les 55 ans et plus (27 %).

Parmi les personnes ayant suivi la formation ou disposant du permis moto, 39 % l'ont obtenu il y a plus de 20 ans.

Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD

Vitesses maximales autorisées (VMA)

Pays	En agglomération	Routes hors agglomérations	Autoroutes
Afrique du Sud	60 km/h	100 km/h	120 km/h
Allemagne	50 km/h	100 km/h	Pas de limite, mais 130 km/h recommandé
Argentine	40 – 60 km/h Buenos Aires : 20 – 70 km/h	110 km/h	120 – 130 km/h
Australie	50 km/h (par défaut) 60-80 (artères principales) 40 km/h ou moins si nombreux piétons	100 ou 110 km/h	100 km/h par défaut, mais souvent porté à 110 km/h (voire 130 km/h dans le Territoire du Nord)
Autriche	50 km/h	100 km/h	130 km/h
Belgique	30 – 50 km/h	70 – 90 km/h	120 km/h
Bosnie Herzégovine	50 km/h	80 ou 100 km/h	130 km/h
Cambodge	30 – 40 km/h (2RM, tricycles) 40 km/h (véhicule de tourisme, PL)	60-70 (2RM) 90 km/h	pas d'autoroutes
Canada	40 – 70 km/h	80 – 90 km/h	100 – 110 km/h
Chili	50 km/h (ou moins selon la voie) 30 km/h près des écoles	90 km/h (cars en milieu rural, PL, transports scolaires) 100 km/h (VT et cars en interurbain)	120 km/h par défaut, varie jusqu'à 100 km/h sur certaines sections
Colombie	60 km/h	80 km/h	120 km/h
Corée du Sud	50 km/h	60 – 80 km/h	110 km/h (100 km/h en zone urbaine),
Costa Rica	50 km/h	50 - 100 km/h	pas d'autoroutes
Danemark	50 km/h (sections à 30, 40 ou 60 km/h)	70-80 km/h (exceptions à 90km/h)	110 ou 130 km/h
Espagne	50 km/h	80 ou 90 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 à 60 km/h	80 ou 100 km/h	100 ou 120 km/h
France	30 – 50 km/h	80 km/h ou 90 km/h (90 km/h sur créneaux de dépassements) 110 km/h sur 2x2 voies	130 km/h (110 km/h par temps de pluie ou pour les conducteurs novices)
Grèce	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Hongrie	50 km/h (sections à 30, 40, 60 ou 70 km/h)	90 km/h	130 km/h (110 km/h sur routes express)
Irlande	<=60 km/h (60 km/h sur artères principales, 30 km/h en agglomération)	80 km/h ou 100 km/h	120 km/h
Islande	50 km/h	90 km/h routes bitumées 80 km/h routes de graviers	pas d'autoroutes
Israël	50 ou 70 km/h (artères principales)	80, 90, 100 km/h	100, 110, 120 km/h
Italie	50 km/h	70 – 90 km/h (110 km/h sur certaines 2x2 voies)	130 km/h ; 110 km/h par temps de pluie ; 100 km/h pour conducteurs novices ; jusqu'à 150 km/h si contraintes remplies
Jamaïque	50 km/h	50 km/h ou 80 km/h	70 km/h, 80 km/h ou 110 km/h
Japon	40, 50 ou 60 km/h	50 ou 60 km/h	100 km/h
Lituanie	50 km/h	90 km/h (70 km/h sur route de graviers et pour les conducteurs novices)	120 ou 130 km/h (110 km/h en hiver, 90 km/h pour les conducteurs novices)
Luxembourg	50 km/h	90 km/h	130 km/h (110 km/h par temps de pluie)
Malaisie	50 km/h	90 km/h	110 km/h
Maroc	60 km/h (30 km/h en zone résidentielle)	70, 80, 90, 100 km/h selon le type de véhicule	120 km/h maximum, varie selon le type de véhicule
Mexique	10 – 80 km/h (20 km/h près des écoles)	60-110 km/h (60 sur réseau secondaire)	110 km/h
Moldavie	50 km/h	90 km/h	pas d'autoroutes
Nigéria	50 km/h (45 km/h pour les remorques et les camions-citernes)	80 km/h (distinctions selon le type de véhicule)	100 km/h (distinctions selon le type de véhicule)
Norvège	50 km/h (30 km/h rues résidentielles)	80 km/h	90,100 ou 110 km/h
Nouvelle-Zélande	50 km/h (la VMA peut être inférieure ou supérieure sur certains axes)	100 km/h (la VMA peut être inférieure sur certains axes spécifiques)	100 km/h (110 km/h sur certaines sections)
Pays Bas	30 – 50 km/h	60 – 80 km/h	100 – 130 km/h
Pologne	50 km/h (60 km/h de nuit)	90, 100 ou 120 km/h	140 km/h
Portugal	50 km/h	90 km/h	120 km/h
République tchèque	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Royaume-Uni	30 mph (48 km/h)	60 ou 70 mph (96 ou 113km/h)	70 mph (113 km/h)
Serbie	50 km/h	80 ou 100 km/h	130 km/h
Slovénie	50 km/h	90 km/h (110 km/h sur routes express)	130 km/h (110 km/h sur routes express)
Suède	30, 40 ou 50 km/h	60, 70, 80, 90 ou 100 km/h	110 km/h ou 120 km/h
Suisse	50 km/h	80 km/h	120 km/h (100 km/h sur routes express)
Uruguay	45 km/h	90 km/h	pas d'autoroutes

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2019.

Alcool et conduite – Seuils

Pays	Seuil d'alcoolémie - Général	Seuil d'alcoolémie - Conducteurs novices et conducteurs professionnels
Afrique du Sud	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs professionnels
Allemagne	0.5 g/l Conducteurs avec alcoolémie entre 0,3 et 0,5 g/l peuvent avoir un retrait de permis si leur capacité de conduire est réduite	0.0 g/l pour conducteurs de moins de 21 ans, conducteurs novices, conducteurs professionnels transportant des passagers ou des matières dangereuses
Argentine	0.5 g/l	0.0 g/l pour conducteurs professionnels 0,2 g/l pour les 2RM
Australie	0.5 g/l	0.0 g/l pour conducteurs novices 0.2 g/l pour conducteurs professionnels
Autriche	0.5 g/l	0.1 g/l pour cyclomotoristes de moins de 20 ans; conducteurs novices (moins de 3 ans), conducteurs de bus (>9 places) et poids lourds (>7.5 tonnes)
Belgique	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs professionnels
Bosnie Herzégovine	0,3 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels et TC, apprentis conducteurs et instructeurs, moins de 21 ans, novices ou moins de 3 ans d'expérience
Cambodge	0.5 g/l	n.a.
Canada	0.8 g/l	Dans la plupart des provinces : 0.4 g/l ou 0,5 g/l sanction admin. et 0,0 g/l sanction admin. moins de 21 ans et novices
Chili	0.3 g/l	n.a.
Colombie	0,2 g/l	n.a.
Corée du Sud	0.5 g/l	n.a.
Danemark	0.5 g/l	n.a.
Espagne	0.5 g/l	0.3 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels
Etats Unis	0.8 g/l	0.4 g/l pour conducteurs professionnels 0.0 à 0.2 g/l pour conducteurs < 21 ans
Finlande	0.5 g/l	n.a.
France	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs de bus et car et pour les conducteurs novices
Grèce	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs professionnels, 2RM, conducteurs novices
Hongrie	0.0 g/l	n.a.
Irlande	0.5 g/l	0.2 g/l pour aprentis conducteurs,conducteurs professionnels ou novices
Islande	0.5 g/l	n.a.
Israël	0.5 g/l	0.1 g/l pour les conducteurs de moins de 24 ans, conducteurs professionnels ou novices
Italie	0.5 g/l	0.0 g/l pour les jeunes, les conducteurs professionnels ou novices
Jamaïque	0.8 g/l	n.a.
Japon	0.3 g/l	n.a.
Lituanie	0.4 g/l	0.0 g/l pour conducteurs novices, professionnels, et 2RM
Luxembourg	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels
Malaisie	0.8 g/l	n.a.
Maroc	0.2 g/l	n.a.
Mexique	0.8 g/l (peut varier d'un État à l'autre en agglo)	0,3 g/l pour conducteurs professionnels (peut varier d'un État à l'autre)
Moldavie	0.3 g/l	n.a.
Nigéria	0.5 g/l	0,2 g/l pour les novices et 0,0 g/l pour les conducteurs professionnels
Norvège	0.2 g/l	n.a.
Nouvelle-Zélande	0.5 g/l	0.0 g/l pour conducteurs de moins de 20 ans
Pays Bas	0.5 g/l (y compris pour les cyclistes)	0.2 g/l pour conducteurs novices (5 premières années)
Pologne	0.2 g/l	n.a.
Portugal	0.5 g/l	0.2 g/l pour conducteurs novices (3 premières années) et conducteurs professionnels
République tchèque	0.0 g/l	n.a.
Royaume-Uni	0.8 g/l (sauf Ecosse) et 0.5g/l en Ecosse	n.a.
Serbie	0.2 g/l	0.0 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels et 2RM
Slovénie	0.5 g/l	0.0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels
Suède	0.2 g/l	n.a.
Suisse	0.5 g/l	0.0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels
Uruguay	0.0 g/l	n.a.

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2019.

Port de la ceinture de sécurité

Pays	Sièges avant		Sièges arrière	
	Date d'application	Taux de port en circulation (2019)	Date d'application	Taux de port en circulation (2019)
Afrique du Sud	2005 (véhicules immat. après le 01/01/2006)	4,5% (conducteur), 5% (passagers) (estimations données 2010)	2005 (véhicules immat. après le 01/01/2006)	--
Allemagne	1976	99% (conducteur), 99% (passagers)	1984	98,5%
Argentine	1995	55% (conducteur) (données 2018)	1995	20% (données 2018)
Australie	Années 1970	97% (données 2018)	Années 1970	96%
Autriche	1984	97% (conducteur), 98% (passagers)	1990	96%
Belgique	1975	95% (conducteur et passagers) (données 2017)	1991	86% (données 2015)
Bosnie Herzégovine	2006	---	2006	---
Cambodge	2007	28% (données 2016)	Projet de loi en cours d'élaboration	---
Canada	1976-1988	97,5%	1976-1988	95% (données 2015)
Chili	1985	75% (conducteur), 64% (passagers) (données 2017)	2006	17% (données 2017)
Colombie	2002	75%	2004	2%
Costa Rica	2018	73,3% (données 2018)	2018	37,6% (données 2018)
Corée du Sud	1990	94% (conducteur) et 87% (passagers) sur autoroute	2008 sur autoroutes, tous réseaux depuis 09/2018	56% sur autoroute (données 2018)
Danemark	Années 1970	97% (données 2018)	Années 1980	93% (données 2018)
Espagne	1974 hors agglomération 1992 en agglomération	90% (données 2012)	1992	81% (données 2012)
Etats-Unis	Oui sauf 1 Etat (*primary law* dans 34 Etats, *sec. law* dans 15 Etats)	90,9% (conducteur), 89,8% (passagers)	Varie selon les Etats	76,1% (données 2018)
Finlande	1975	95%	1987	87%
France*	1973 hors agglomération 1975 en agglo de nuit 1979 tout le temps	98,9% (hors agglo) 98,9% (traversées petites agglos) 98,2% (grandes agglos)	1991	Sur autoroute : 95% (adultes) 97% (enfants) Grandes agglos: 90% (adultes) 93% (enfants)
Grèce	1979	77% (conducteur), 74% (passagers) (données 2009)	1993	23% (données 2009)
Hongrie	1976	95% (conducteur et passagers)	1993 hors agglo, 2001 agglo	71% tous passagers, 59% adultes
Irlande	1979	96% (conducteur et passagers, données 2018)	1992	90% (données 2018)
Islande	---	79% en agglo, 92% hors agglo (données 2017)	---	80% (données 2017)
Israël	1975	93%	1995	71%
Italie	1988	63% (conducteur), 64% (passagers) (données 2018)	1994	11% (2018)
Jamaïque	1999	---	1999	---
Japon	1985	99% (conducteur), 96% (passagers)	2008	39%
Lituanie	---	98% (données 2018)	---	26% (données 2018)
Luxembourg	1975	90% (données 2015)	1992	76% (données 2015)
Malaisie	1978	87% (conducteur), 74% (passagers) (données 2016)	2009	15% (données 2016)
Maroc	1977 hors agglomération 2005 en agglomération	69% conducteur (autoroutes), 59-73% conduct et 55-65% passagers (agglo-hors agglo) (données 2018)	2005 hors agglo	36% (données 2018)
Mexique	2018	56% conducteurs, 48% passagers (données 2018)	2016	19% (données 2018)
Moldavie	2009	---	2009	---
Nigéria	1997 (appliqué depuis 2002)	85% (données 2017)	1997 (appliqué depuis 2016)	3% (données 2017)
Norvège	1975	97% (conducteur) (données 2017)	1985	---
Nouvelle-Zélande	1972	97% (conducteur), 96% (passagers) (données 2016)	1979	92% (données 2014)
Pays-Bas	1975	>95% (données 2010)	1992	82% (données 2010)
Pologne	1983	97% (conducteur), 98% (passagers)	1991	86%
Portugal	1978	96% (cond. pass., données 2017)	1994	77% (données 2017)
République tchèque	1966	95% (données 2015)	1975	95% (données 2015)
Royaume-Uni	1983	99% (conducteur), 97% (passagers) (données 2017 Grande Bretagne)	1989 (enfants); 1991 (adultes)	93% (données 2017 Grande Bretagne)
Serbie	1982	84,3% (total), 85,4% (conducteurs), 82,1% (passagers)	2009	19%
Slovénie	1977	95% (conducteur), 96% (passagers) (données 2018)	1998	78% adultes (données 2018)
Suède	1975	99% (conducteur), 98% (passagers)	1986, 1988 dispositifs enfants	95% (enfants), 90% (adultes)
Suisse	1981	96% (conducteur), 95% (passagers)	1994	77%
Uruguay	2007	69% (conducteur) (données 2016)	2007	33% (données 2016)

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2019. / *ONISR, Observatoire des comportements de l'année 2020 (France métropolitaine), 2021

Port d'un casque de protection

Pays	Deux-roues motorisés		Cyclistes	
	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2019)	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2019)
Afrique du Sud	Oui	---	Oui	---
Allemagne	Oui	98% (conducteur), 97,5% (passagers) en agglo	Non	22,8% en agglo
Argentine	Oui	69% (conducteur), 42% (premier passager), 21% (passagers supplémentaires) (données 2018)	Oui	8% (données 2018)
Australie	Oui	99% conducteurs (estimation)	Oui	---
Autriche	Oui	99,9%	Oui pour les enfants jusqu'à 12 ans	31% ; 81% (enfants)
Belgique	Oui	Pas de données nationales, 99.3% (Bruxelles 2013)	Non	---
Bosnie Herzégovine	Oui	---	Oui	---
Cambodge	Oui pour les 2RM > 49cm³, motos tractant une remorque et tricycles motorisés	---	Non	---
Canada	Oui	---	Dans certaines juridictions	---
Chili	Oui	99% (conducteur), 100% (passagers) (données 2017)	Oui en agglomération	---
Colombie	Oui	---	Non	---
Corée du Sud	Oui	84%	Non	---
Danemark	Oui	95% (cyclos en agglomération) 99% (motos) (données 2018)	Non	46% en agglomération 78% (trafic scolaire)
Espagne	Oui	Près de 100%	Oui, sauf en agglo Obligatoire pour les enfants < 16 ans	---
Etats Unis	Pas de loi nationale Oui tous 2RM pour 19 Etats, Oui certains 2RM pour 28 Etats, Non pour 3 Etats	65% (données 2016)	Oui pour certains âges dans 21 Etats et le District of Columbia	---
Finlande	Oui	99,7% (conducteurs de cyclos)	Non	43% (données 2018)
France*	Oui (motos en 1973, cyclos en 1976 hors agglo et 1980 en agglo)	100% hors agglo 99% en agglo	Oui, pour les enfants < 12 ans depuis le 22/03/2017	Grandes agglos: 27% jours ouvrés, 37% le WE
Grèce	Oui depuis 1977	75% conducteurs 46% passagers (données 2009)	Non	---
Hongrie	Oui (motos en 1965, cyclos en 1997 hors agglo et 1998 en agglo)	99% (Budapest), 97% hors agglo	Non	18% (Budapest), 4,5% hors agglo
Irlande	Oui depuis 1978	Près de 100%	Non	47%
Islande	Oui	n.a	Oui, pour les enfants jusqu'à 14 ans	---
Israël	Oui	Près de 100%	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans, et pour tous hors agglomération	90% hors agglo (2013), 21% en agglo (2015)
Italie	Oui depuis 2000 pour tous (1986 pour motocyclistes et cyclo de moins de 18 ans)	98% (2015-2016)	Non	---
Jamaïque	Oui, depuis 1999	---	Oui, depuis 2019	---
Japon	Oui	Estimé à 100%	Non	---
Lituanie	Oui	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	---
Luxembourg	Oui, depuis 1976	Estimé à 100%	---	---
Malaisie	Oui, depuis 1973	Environ 77% (données 2015)	Non	---
Maroc	Oui, depuis 1976	60% conducteur, 35% passager (données 2018)	Non	---
Mexique	Oui	85% conducteur, 69% passager (données 2018)	Non	11% (données 2017)
Moldavie	Oui	---	Non	---
Nigéria	Oui	Estimé à 20%	Oui	---
Norvège	Oui	Près de 100%	Non	59% (tous âges), 57% (>12 ans), 79% (<12 ans)
Nouvelle-Zélande	Oui (1956 à vitesse>30mph, 1973 sinon)	Près de 100%	Oui depuis 1994	92% (données 2012)
Pays Bas	Oui (1972 motos, 1975 cyclos) Non pour les mofas (vitesse max. 25 km/h)	Cyclomotoristes : 96% (2008) Motocyclistes : près de 100%	Non	---
Pologne	Oui, depuis 1997	Près de 100%	Non	---
Portugal	Oui	Cyclomotoristes: 94-92% (2013) Motocyclistes : 97,6-100% (conducteurs-passagers)	Non	---
République tchèque	Oui	Près de 100%	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	---
Royaume-Uni	Oui, motocyclistes depuis 1973, cyclomotoristes depuis 1977	---	Non	---
Serbie	Oui	87,6% pour motocyclistes 67,9% pour cyclomotoristes	Non	---
Slovénie	Oui	n.a	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	15%, 66% (enfants), 6% (jeunes) (données 2017)
Suède	Oui	96-99%, 94% (cyclos)	Oui pour les enfants jusqu'à 15 ans	47% (tous) ; 65-83% (enfants) ; 40-43% (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	50% (cyclistes), 65% (vélos élec.<25 km/h), 92% (>25 km/h)
Uruguay	Oui	92,6% conducteur, 81,8% passagers (données 2016)	Oui	---

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2019. / *ONISR, Observatoire des comportements de l'année 2020 (France métropolitaine), 2021

Accidentalité par département ou territoire

France métropolitaine et Outre-mer

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	*dont graves*[1]		*hospi-talisés**	*légers**	Total blessés
1	Ain	385	42	*189*	43	*175*	*386*	561
2	Aisne	195	27	*137*	32	*131*	*94*	225
3	Allier	228	28	*141*	28	*129*	*147*	276
4	Alpes-de-Haute-Provence	179	14	*104*	15	*96*	*124*	220
5	Hautes-Alpes	231	3	*72*	3	*82*	*255*	337
6	Alpes-Maritimes	815	41	*335*	43	*329*	*711*	1 040
7	Ardèche	207	19	*112*	20	*107*	*147*	254
8	Ardennes	104	13	*69*	14	*69*	*60*	129
9	Ariège	140	9	*59*	10	*62*	*148*	210
10	Aube	302	15	*86*	21	*87*	*289*	376
11	Aude	280	27	*149*	27	*151*	*208*	359
12	Aveyron	150	16	*102*	18	*95*	*96*	191
13	Bouches-du-Rhône	2 265	75	*595*	83	*609*	*2 574*	3 183
14	Calvados	429	24	*195*	27	*196*	*335*	531
15	Cantal	125	7	*74*	7	*74*	*72*	146
16	Charente	136	14	*100*	15	*102*	*61*	163
17	Charente-Maritime	446	41	*180*	44	*166*	*360*	526
18	Cher	150	11	*96*	12	*98*	*89*	187
19	Corrèze	137	14	*86*	16	*82*	*81*	163
2A	Corse-du-Sud	186	8	*77*	8	*85*	*162*	247
2B	Haute-Corse	199	9	*72*	9	*69*	*224*	293
21	Côte-d'Or	169	25	*125*	27	*115*	*89*	204
22	Côtes-d'Armor	369	31	*220*	33	*217*	*237*	454
23	Creuse	34	6	*26*	6	*24*	*9*	33
24	Dordogne	158	19	*123*	19	*125*	*82*	207
25	Doubs	238	21	*149*	24	*145*	*151*	296
26	Drôme	273	32	*165*	37	*156*	*222*	378
27	Eure	380	26	*168*	32	*159*	*301*	460
28	Eure-et-Loir	185	21	*136*	21	*138*	*99*	237
29	Finistère	634	31	*257*	35	*248*	*546*	794
30	Gard	358	35	*237*	37	*252*	*243*	495
31	Haute-Garonne	615	53	*300*	53	*284*	*457*	741
32	Gers	106	10	*62*	11	*60*	*93*	153
33	Gironde	1 206	62	*380*	65	*360*	*1 153*	1 513
34	Hérault	594	48	*341*	52	*350*	*440*	790
35	Ille-et-Vilaine	650	38	*232*	38	*228*	*563*	791
36	Indre	76	8	*55*	8	*57*	*44*	101
37	Indre-et-Loire	517	18	*154*	18	*155*	*477*	632
38	Isère	566	44	*333*	46	*328*	*412*	740
39	Jura	111	13	*87*	15	*92*	*62*	154
40	Landes	143	26	*117*	26	*106*	*56*	162
41	Loir-et-Cher	169	20	*102*	20	*89*	*122*	211
42	Loire	319	22	*176*	23	*174*	*239*	413
43	Haute-Loire	103	10	*82*	11	*85*	*54*	139
44	Loire-Atlantique	440	53	*260*	56	*232*	*272*	504
45	Loiret	434	32	*158*	32	*139*	*381*	520
46	Lot	71	8	*64*	8	*60*	*14*	74
47	Lot-et-Garonne	145	22	*115*	25	*112*	*70*	182
48	Lozère	70	4	*40*	4	*38*	*48*	86
49	Maine-et-Loire	557	29	*212*	29	*204*	*462*	666
50	Manche	345	22	*165*	25	*157*	*263*	420
51	Marne	403	29	*151*	29	*136*	*345*	481
52	Haute-Marne	111	10	*64*	10	*73*	*74*	147
53	Mayenne	108	9	*95*	9	*99*	*25*	124
54	Meurthe-et-Moselle	454	23	*141*	25	*135*	*438*	573
55	Meuse	89	10	*52*	11	*45*	*51*	96

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	*dont graves*[1]		*hospi-talisés**	*légers**	Total blessés
56	Morbihan	425	31	*173*	32	*164*	*359*	523
57	Moselle	307	39	*201*	39	*184*	*200*	384
58	Nièvre	123	17	*70*	17	*67*	*80*	147
59	Nord	752	66	*416*	68	*393*	*499*	892
60	Oise	505	33	*194*	40	*192*	*482*	674
61	Orne	181	27	*123*	28	*105*	*99*	204
62	Pas-de-Calais	440	26	*293*	27	*298*	*292*	590
63	Puy-de-Dome	367	25	*186*	25	*181*	*246*	427
64	Pyrénées-Atlantiques	780	25	*194*	27	*185*	*728*	913
65	Hautes-Pyrénées	163	12	*96*	12	*92*	*116*	208
66	Pyrénées-Orientales	289	17	*97*	18	*95*	*288*	383
67	Bas-Rhin	567	38	*208*	39	*182*	*511*	693
68	Haut-Rhin	317	19	*158*	19	*152*	*223*	375
69	Rhône	2 009	35	*423*	36	*450*	*2 119*	2 569
70	Haute-Saône	105	18	*89*	19	*80*	*37*	117
71	Saône-et-Loire	360	26	*177*	27	*165*	*273*	438
72	Sarthe	268	23	*132*	23	*115*	*222*	337
73	Savoie	199	21	*133*	23	*122*	*127*	249
74	Haute-Savoie	409	32	*221*	32	*215*	*269*	484
75	Paris	4 726	41	*339*	45	*316*	*4 989*	5 305
76	Seine-Maritime	594	33	*265*	33	*256*	*493*	749
77	Seine-et-Marne	682	57	*263*	60	*253*	*628*	881
78	Yvelines	600	22	*213*	23	*212*	*634*	846
79	Deux-Sèvres	162	17	*91*	17	*83*	*113*	196
80	Somme	382	24	*154*	25	*155*	*345*	500
81	Tarn	176	18	*108*	19	*107*	*106*	213
82	Tarn-et-Garonne	133	16	*111*	17	*113*	*55*	168
83	Var	716	54	*405*	58	*399*	*543*	942
84	Vaucluse	202	25	*167*	27	*178*	*83*	261
85	Vendée	267	40	*193*	43	*181*	*151*	332
86	Vienne	200	25	*112*	26	*106*	*164*	270
87	Haute-Vienne	353	10	*106*	12	*109*	*317*	426
88	Vosges	134	12	*104*	14	*100*	*74*	174
89	Yonne	159	26	*106*	29	*94*	*107*	201
90	Territoire-de-Belfort	40	5	*28*	6	*26*	*20*	46
91	Essonne	1 228	35	*233*	35	*214*	*1 293*	1 507
92	Hauts-de-Seine	1 930	23	*204*	23	*193*	*2 011*	2 204
93	Seine-Saint-Denis	2 523	20	*318*	20	*330*	*2 683*	3 013
94	Val-de-Marne	2 162	19	*216*	19	*207*	*2 271*	2 478
95	Val-d'Oise	697	24	*169*	24	*160*	*769*	929
	Total France métropole	**45 121**	**2 403**	***16 063***	**2 541**	***15 600***	***40 236***	**55 836**
971	Guadeloupe	375	49	*211*	51	*192*	*283*	475
972	Martinique	462	26	*188*	28	*190*	*423*	613
973	Guyane	393	29	*139*	33	*137*	*390*	527
974	La Réunion	716	40	*290*	43	*279*	*582*	861
976	Mayotte	174	9	*37*	10	*34*	*193*	227
	Total DOM	**2 120**	**153**	***865***	**165**	***832***	***1 871***	**2 703**
975	Saint-Pierre-et-Miquelon	3	0	*1*	0	*1*	*2*	3
977	Saint-Barthélemy	13	2	*8*	2	*6*	*7*	13
978	Saint-Martin	31	5	*27*	5	*33*	*8*	41
986	Wallis-et-Futuna	9	0	*7*	0	*9*	*4*	13
987	Polynésie française	114	25	*104*	30	*100*	*40*	140
988	Nouvelle-Calédonie	333	28	*156*	37	*194*	*305*	499
	Total COM - NC	**503**	**60**	***303***	**74**	***343***	***366***	**709**
	Total France entière	**47 744**	**2 616**	***17 231***	**2 780**	***16 775***	***42 473***	**59 248**

[1] accidents graves : accidents comportant une victime hospitalisée plus de 24h ou tuée, données non labellisées

* données non labellisées

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels enregistrés par les Forces de l'Ordre - BAAC 2020.

Depuis 2018 l'enregistrement des blessés hospitalisés a pu être incomplet dans certains départements du fait du changement de process de saisie et les indicateurs ne sont plus labellisés.

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Par catégorie d'usager : France métropolitaine

		Tués	Blessés	Blessés	
				*hospitalisés**	*légers**
Piétons	Piétons à pied	389	7 146	*2 246*	*4 900*
	EDP sans moteur	2	154	*31*	*123*
	Ensemble	**391**	**7 300**	***2 277***	***5 023***
EDP avec moteur	Conducteurs	7	749	*104*	*645*
	Passagers	0	25	*2*	*23*
	Ensemble	**7**	**774**	***106***	***668***
Bicyclettes	Conducteurs	162	4 275	*1 110*	*3 165*
	Passagers	0	38	*7*	*31*
	Ensemble	**162**	**4 313**	***1 117***	***3 196***
VAE	Conducteurs	16	278	*87*	*191*
	Passagers	0	3	*0*	*3*
	Ensemble	**16**	**281**	***87***	***194***
Cyclos y compris scooters <50 cm3	Conducteurs	93	4 661	*1 478*	*3 183*
	Passagers	7	518	*152*	*366*
	Ensemble	**100**	**5 179**	***1 630***	***3 549***
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	450	9 036	*3 336*	*5 700*
	Passagers	29	869	*292*	*577*
	Ensemble	**479**	**9 905**	***3 628***	***6 277***
Véhicules de tourisme	Conducteurs	942	16 544	*4 119*	*12 425*
	Passagers	301	8 113	*1 880*	*6 233*
	Ensemble	**1 243**	**24 657**	***5 999***	***18 658***
Véhicules utilitaires	Conducteurs	42	1 273	*216*	*1 057*
	Passagers	17	554	*108*	*446*
	Ensemble	**59**	**1 827**	***324***	***1 503***
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	10	146	*40*	*106*
	Passagers	2	40	*9*	*31*
	Ensemble	**12**	**186**	***49***	***137***
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	20	220	*68*	*152*
	Passagers	1	17	*4*	*13*
	Ensemble	**21**	**237**	***72***	***165***
Autobus	Conducteurs	2	63	*6*	*57*
	Passagers	1	220	*4*	*216*
	Ensemble	**3**	**283**	***10***	***273***
Autocars	Conducteurs	0	14	*2*	*12*
	Passagers	0	48	*3*	*45*
	Ensemble	**0**	**62**	***5***	***57***
Tracteurs agricoles	Conducteurs	10	37	*23*	*14*
	Passagers	0	1	*1*	*0*
	Ensemble	**10**	**38**	***24***	***14***
Voiturettes	Conducteurs	17	178	*55*	*123*
	Passagers	1	84	*21*	*63*
	Ensemble	**18**	**262**	***76***	***186***
Autres (quads, engins spéciaux, ...)	Conducteurs	16	393	*159*	*234*
	Passagers	4	139	*37*	*102*
	Ensemble	**20**	**532**	***196***	***336***
Total	**Piétons**	**391**	**7 300**	***2 277***	***5 023***
	Conducteurs	**1 787**	**37 867**	***10 803***	***27 064***
	Passagers	**363**	**10 669**	***2 520***	***8 149***
	Ensemble	**2 541**	**55 836**	***15 600***	***40 236***

** Données non labellisées.*

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2020.*

Par catégorie d'usager : Outre-mer

		DOM				COM-NC *			
		Tués	Blessés	Blessés		Tués	Blessés	Blessés	
				Hospitalisés*	Légers*			Hospitalisés	Légers
Piétons	Piétons à pied	30	350	120	230	6	51	31	20
	EDP sans moteur	0	2	0	2	0	0	0	0
	Ensemble	**30**	**352**	**120**	**232**	**6**	**51**	**31**	**20**
EDP avec moteur	Conducteurs	0	6	2	4	0	1	0	1
	Passagers	0	0	0	0	0	0	0	0
	Ensemble	**0**	**6**	**2**	**4**	**0**	**1**	**0**	**1**
Bicyclettes	Conducteurs	5	148	55	93	4	31	12	19
	Passagers	0	3	0	3	0	0	0	0
	Ensemble	**5**	**151**	**55**	**96**	**4**	**31**	**12**	**19**
VAE	Conducteurs	0	6	1	5	0	5	2	3
	Passagers	0	1	0	1	0	0	0	0
	Ensemble	**0**	**7**	**1**	**6**	**0**	**5**	**2**	**3**
Cyclos y compris scooters <50 cm3	Conducteurs	24	403	139	264	7	68	36	32
	Passagers	1	94	23	71	2	11	8	3
	Ensemble	**25**	**497**	**162**	**335**	**9**	**79**	**44**	**35**
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	39	436	213	223	9	102	64	38
	Passagers	4	63	28	35	1	10	7	3
	Ensemble	**43**	**499**	**241**	**258**	**10**	**112**	**71**	**41**
Véhicules de tourisme	Conducteurs	37	619	127	492	14	148	61	87
	Passagers	13	400	85	315	22	180	66	114
	Ensemble	**50**	**1019**	**212**	**807**	**36**	**328**	**127**	**201**
Véhicules utilitaires	Conducteurs	4	42	10	32	4	44	23	21
	Passagers	1	33	8	25	3	49	30	19
	Ensemble	**5**	**75**	**18**	**57**	**7**	**93**	**53**	**40**
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	2	3	1	2	0	3	1	2
	Passagers	1	13	5	8	0	0	0	0
	Ensemble	**3**	**16**	**6**	**10**	**0**	**3**	**1**	**2**
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	0	1	0	1	0	0	0	0
	Passagers	0	1	0	1	0	0	0	0
	Ensemble	**0**	**2**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**
Autobus	Conducteurs	0	2	0	2	0	0	0	0
	Passagers	0	5	0	5	0	1	0	1
	Ensemble	**0**	**7**	**0**	**7**	**0**	**1**	**0**	**1**
Autocars	Conducteurs	0	1	0	1	0	0	0	0
	Passagers	0	2	0	2	0	0	0	0
	Ensemble	**0**	**3**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**
Tracteurs agricoles	Conducteurs	0	0	0	0	0	0	0	0
	Passagers	0	1	0	1	0	0	0	0
	Ensemble	**0**	**1**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**
Voiturettes	Conducteurs	1	9	5	4	1	1	1	0
	Passagers	0	2	1	1	1	0	0	0
	Ensemble	**1**	**11**	**6**	**5**	**2**	**1**	**1**	**0**
Autres (quads, engins spéciaux, ...)	Conducteurs	2	38	8	30	0	4	1	3
	Passagers	1	19	1	18	0	0	0	0
	Ensemble	**3**	**57**	**9**	**48**	**0**	**4**	**1**	**3**
Total	**Piétons**	**30**	**352**	**120**	**232**	**6**	**51**	**31**	**20**
	Conducteurs	**114**	**1 714**	**561**	**1 153**	**39**	**407**	**201**	**206**
	Passagers	**21**	**637**	**151**	**486**	**29**	**251**	**111**	**140**
	Ensemble	**165**	**2 703**	**832**	**1 871**	**74**	**709**	**343**	**366**

** Données non labellisées.*

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2020.*

Selon l'âge et le sexe : France métropolitaine

	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	*BH**	*BL**	*BH**	*BL**
0-4 ans	11	456	7	317	*78*	*378*	*55*	*262*
5-9 ans	11	651	8	435	*152*	*499*	*88*	*347*
10-14 ans	26	1 158	11	653	*324*	*834*	*124*	*529*
15-17 ans	63	2 324	14	867	*789*	*1 535*	*222*	*645*
18-19 ans	112	2 287	27	1 047	*709*	*1 578*	*200*	*847*
20-24 ans	250	5 345	60	2 611	*1 560*	*3 785*	*471*	*2 140*
25-29 ans	167	4 236	30	2 020	*1 118*	*3 118*	*311*	*1 709*
30-34 ans	173	3 666	29	1 618	*979*	*2 687*	*257*	*1 361*
35-39 ans	117	2 974	22	1 319	*824*	*2 150*	*225*	*1 094*
40-44 ans	119	2 559	22	1 190	*652*	*1 907*	*227*	*963*
45-49 ans	125	2 454	23	1 199	*744*	*1 710*	*245*	*954*
50-54 ans	148	2 267	28	1 245	*725*	*1 542*	*296*	*949*
55-59 ans	126	2 000	28	1 155	*706*	*1 294*	*305*	*850*
60-64 ans	109	1 341	32	848	*520*	*821*	*255*	*593*
65-69 ans	103	968	33	648	*389*	*579*	*239*	*409*
70-74 ans	113	740	42	686	*331*	*409*	*274*	*412*
75-79 ans	66	546	43	468	*244*	*302*	*214*	*254*
80-84 ans	74	398	46	414	*181*	*217*	*199*	*215*
85-89 ans	50	254	33	280	*130*	*124*	*149*	*131*
90-94 ans	21	80	10	88	*32*	*48*	*46*	*42*
95 ans et +	7	8	2	11	*4*	*4*	*6*	*5*
Âge indét.	0	4	0	1	*1*	*3*	*0*	*1*
Total	**1 991**	**36 716**	**550**	**19 120**	***11 192***	***25 524***	***4 408***	***14 712***

Selon l'âge et le sexe : Outre-mer

	DOM								*COM **							
	Hommes		Femmes		*Hommes*		*Femmes*		*Hommes*		*Femmes*		*Hommes*		*Femmes*	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	*BH **	*BL **	*BH **	*BL **	*Tués*	*Blessés*	*Tués*	*Blessés*	*BH*	*BL*	*BH*	*BL*
0-4 ans	2	29	1	25	*5*	*24*	*5*	*20*	*1*	*8*	*1*	*4*	*3*	*5*	*0*	*4*
5-9 ans	0	47	0	33	*14*	*33*	*7*	*26*	*1*	*13*	*1*	*11*	*4*	*9*	*4*	*7*
10-14 ans	2	71	0	39	*22*	*49*	*5*	*34*	*2*	*11*	*1*	*2*	*5*	*6*	*0*	*2*
15-17 ans	5	124	0	50	*42*	*82*	*10*	*40*	*4*	*31*	*0*	*20*	*15*	*16*	*8*	*12*
18-19 ans	5	127	3	33	*44*	*83*	*7*	*26*	*5*	*25*	*1*	*16*	*12*	*13*	*9*	*7*
20-24 ans	19	285	7	112	*122*	*163*	*20*	*92*	*9*	*76*	*1*	*42*	*39*	*37*	*20*	*22*
25-29 ans	19	232	2	79	*85*	*147*	*16*	*63*	*4*	*66*	*1*	*31*	*45*	*21*	*11*	*20*
30-34 ans	15	197	2	86	*60*	*137*	*17*	*69*	*11*	*52*	*3*	*28*	*27*	*25*	*10*	*18*
35-39 ans	7	148	4	57	*59*	*89*	*14*	*43*	*1*	*46*	*1*	*16*	*26*	*20*	*10*	*6*
40-44 ans	10	126	0	56	*38*	*88*	*11*	*45*	*5*	*38*	*0*	*16*	*16*	*22*	*5*	*11*
45-49 ans	9	105	2	57	*36*	*69*	*7*	*50*	*4*	*37*	*1*	*10*	*19*	*18*	*5*	*5*
50-54 ans	8	105	2	42	*36*	*69*	*7*	*35*	*3*	*22*	*2*	*9*	*10*	*12*	*4*	*5*
55-59 ans	10	97	1	49	*31*	*66*	*8*	*41*	*4*	*22*	*0*	*18*	*10*	*12*	*7*	*11*
60-64 ans	10	85	1	38	*38*	*47*	*10*	*28*	*2*	*6*	*2*	*8*	*2*	*4*	*3*	*5*
65-69 ans	5	38	1	20	*13*	*25*	*5*	*15*	*1*	*4*	*0*	*2*	*3*	*1*	*0*	*2*
70-74 ans	1	28	1	18	*6*	*22*	*4*	*14*	*0*	*6*	*0*	*5*	*3*	*3*	*4*	*1*
75-79 ans	5	20	0	8	*9*	*11*	*5*	*3*	*1*	*2*	*0*	*0*	*1*	*1*	*0*	*0*
80-84 ans	4	16	0	8	*6*	*10*	*3*	*5*	*1*	*5*	*0*	*0*	*3*	*2*	*0*	*0*
85-89 ans	2	6	0	4	*3*	*3*	*1*	*3*	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*	*1*	*0*	*0*
90-94 ans	0	1	0	0	*1*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
95 ans et +	0	0	0	0	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Âge indét.	0	1	0	1	*0*	*1*	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Total	**138**	**1 888**	**27**	**815**	***670***	***1 218***	***162***	***653***	***59***	***471***	***15***	***238***	***243***	***228***	***100***	***138***

* *Données non labellisées.*

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2020.*

Victimes tous usagers

	France métropolitaine		DOM		*COM-NC**		France métropolitaine		DOM		*COM-NC**	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	*Tués*	*Blessés*	*BH**	*BL**	*BH**	*BL**	*BH*	*BL*
0-4 ans	18	773	3	54	*2*	*12*	*133*	*640*	*10*	*44*	*3*	*9*
5-9 ans	19	1 086	0	80	*2*	*24*	*240*	*846*	*21*	*59*	*8*	*16*
10-14 ans	37	1 811	2	110	*3*	*13*	*448*	*1 363*	*27*	*83*	*5*	*8*
15-17 ans	77	3 191	5	174	*4*	*51*	*1 011*	*2 180*	*52*	*122*	*23*	*28*
18-19 ans	139	3 334	8	160	*6*	*41*	*909*	*2 425*	*51*	*109*	*21*	*20*
20-24 ans	310	7 956	26	397	*10*	*118*	*2 031*	*5 925*	*142*	*255*	*59*	*59*
25-29 ans	197	6 256	21	311	*5*	*97*	*1 429*	*4 827*	*101*	*210*	*56*	*41*
30-34 ans	202	5 284	17	283	*14*	*80*	*1 236*	*4 048*	*77*	*206*	*37*	*43*
35-39 ans	139	4 293	11	205	*2*	*62*	*1 049*	*3 244*	*73*	*132*	*36*	*26*
40-44 ans	141	3 749	10	182	*5*	*54*	*879*	*2 870*	*49*	*133*	*21*	*33*
45-49 ans	148	3 653	11	162	*5*	*47*	*989*	*2 664*	*43*	*119*	*24*	*23*
50-54 ans	176	3 512	10	147	*5*	*31*	*1 021*	*2 491*	*43*	*104*	*14*	*17*
55-59 ans	154	3 155	11	146	*4*	*40*	*1 011*	*2 144*	*39*	*107*	*17*	*23*
60-64 ans	141	2 189	11	123	*4*	*14*	*775*	*1 414*	*48*	*75*	*5*	*9*
65-69 ans	136	1 616	6	58	*1*	*6*	*628*	*988*	*18*	*40*	*3*	*3*
70-74 ans	155	1 426	2	46	*0*	*11*	*605*	*821*	*10*	*36*	*7*	*4*
75-79 ans	109	1 014	5	28	*1*	*2*	*458*	*556*	*14*	*14*	*1*	*1*
80-84 ans	120	812	4	24	*1*	*5*	*380*	*432*	*9*	*15*	*3*	*2*
85-89 ans	83	534	2	10	*0*	*1*	*279*	*255*	*4*	*6*	*0*	*1*
90-94 ans	31	168	0	1	*0*	*0*	*78*	*90*	*1*	*0*	*0*	*0*
95 ans et +	9	19	0	0	*0*	*0*	*10*	*9*	*0*	*0*	*0*	*0*
Âge indét.	0	5	0	2	*0*	*0*	*1*	*4*	*0*	*2*	*0*	*0*
Total	**2 541**	**55 836**	**165**	**2 703**	***74***	***709***	***15 600***	***40 236***	***832***	***1 871***	***343***	***366***

Victimes piétons

	France métropolitaine		DOM		*COM-NC**		France métropolitaine		DOM		*COM-NC**	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	*Tués*	*Blessés*	*BH**	*BL**	*BH**	*BL**	*BH*	*BL*
0-4 ans	6	250	2	22	*0*	*2*	*61*	*189*	*4*	*18*	*2*	*0*
5-9 ans	4	399	0	39	*0*	*5*	*97*	*302*	*16*	*23*	*4*	*1*
10-14 ans	4	615	1	24	*0*	*2*	*135*	*480*	*7*	*17*	*1*	*1*
15-17 ans	6	364	0	30	*0*	*4*	*82*	*282*	*2*	*28*	*2*	*2*
18-19 ans	8	216	0	11	*0*	*2*	*58*	*158*	*4*	*7*	*1*	*1*
20-24 ans	24	474	0	21	*1*	*4*	*116*	*358*	*11*	*10*	*1*	*3*
25-29 ans	10	392	3	18	*0*	*8*	*81*	*311*	*3*	*15*	*5*	*3*
30-34 ans	14	379	0	20	*2*	*3*	*85*	*294*	*8*	*12*	*2*	*1*
35-39 ans	20	375	2	13	*0*	*5*	*108*	*267*	*5*	*8*	*4*	*1*
40-44 ans	18	338	1	15	*0*	*3*	*95*	*243*	*7*	*8*	*3*	*0*
45-49 ans	19	377	1	18	*0*	*2*	*114*	*263*	*6*	*12*	*1*	*1*
50-54 ans	20	429	3	24	*1*	*1*	*119*	*310*	*6*	*18*	*1*	*0*
55-59 ans	18	401	4	19	*1*	*4*	*126*	*275*	*5*	*14*	*1*	*3*
60-64 ans	17	403	3	22	*0*	*2*	*137*	*266*	*10*	*12*	*2*	*0*
65-69 ans	27	394	3	18	*0*	*2*	*154*	*240*	*8*	*10*	*0*	*2*
70-74 ans	32	434	1	12	*0*	*1*	*180*	*254*	*2*	*10*	*1*	*0*
75-79 ans	43	353	4	9	*1*	*0*	*165*	*188*	*6*	*3*	*0*	*0*
80-84 ans	47	338	1	9	*0*	*1*	*167*	*171*	*6*	*3*	*0*	*1*
85-89 ans	30	266	1	7	*0*	*0*	*145*	*121*	*3*	*4*	*0*	*0*
90-94 ans	18	90	0	1	*0*	*0*	*46*	*44*	*1*	*0*	*0*	*0*
95 ans et +	6	12	0	0	*0*	*0*	*6*	*6*	*0*	*0*	*0*	*0*
Âge indét.	0	1	0	0	*0*	*0*	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*	*0*
Total	**391**	**7 300**	**30**	**352**	***6***	***51***	***2 277***	***5 023***	***120***	***232***	***31***	***20***

** Données non labellisées.*

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2020.*

Victimes cyclistes (Bicyclettes, VAE, et EDP motorisés)

	France métropolitaine		DOM		*COM-NC**		France métropolitaine		DOM		*COM-NC**	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	*Tués*	*Blessés*	*BH**	*BL**	*BH**	*BL**	*BH*	*BL*
0-4 ans	1	25	0	1	*0*	*0*	*3*	*22*	*0*	*1*	*0*	*0*
5-9 ans	0	85	0	3	*0*	*2*	*21*	*64*	*1*	*2*	*2*	*0*
10-14 ans	4	301	0	30	*0*	*1*	*97*	*204*	*11*	*19*	*1*	*0*
15-17 ans	3	291	0	30	*0*	*3*	*68*	*223*	*13*	*17*	*1*	*2*
18-19 ans	0	214	0	5	*0*	*0*	*40*	*174*	*3*	*2*	*0*	*0*
20-24 ans	8	503	1	13	*0*	*2*	*75*	*428*	*5*	*8*	*2*	*0*
25-29 ans	9	586	1	12	*0*	*2*	*61*	*525*	*4*	*8*	*1*	*1*
30-34 ans	7	486	0	5	*0*	*1*	*71*	*415*	*0*	*5*	*0*	*1*
35-39 ans	5	397	0	10	*0*	*1*	*75*	*322*	*2*	*8*	*0*	*1*
40-44 ans	7	384	0	9	*2*	*4*	*55*	*329*	*1*	*8*	*1*	*3*
45-49 ans	13	394	0	7	*0*	*7*	*89*	*305*	*1*	*6*	*4*	*3*
50-54 ans	12	390	1	11	*1*	*2*	*104*	*286*	*7*	*4*	*0*	*2*
55-59 ans	10	396	0	12	*0*	*6*	*124*	*272*	*3*	*9*	*1*	*5*
60-64 ans	22	284	1	6	*1*	*3*	*113*	*171*	*4*	*2*	*1*	*2*
65-69 ans	26	231	0	6	*0*	*0*	*107*	*124*	*2*	*4*	*0*	*0*
70-74 ans	28	194	0	3	*0*	*2*	*101*	*93*	*0*	*3*	*0*	*2*
75-79 ans	11	120	1	1	*0*	*1*	*60*	*60*	*1*	*0*	*0*	*1*
80-84 ans	16	63	0	0	*0*	*0*	*32*	*31*	*0*	*0*	*0*	*0*
85-89 ans	2	21	0	0	*0*	*0*	*13*	*8*	*0*	*0*	*0*	*0*
90-94 ans	1	2	0	0	*0*	*0*	*1*	*1*	*0*	*0*	*0*	*0*
95 ans et +	0	0	0	0	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Âge indét.	0	1	0	0	*0*	*0*	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*	*0*
Total	**185**	**5 368**	**5**	**164**	***4***	***37***	***1 310***	***4 058***	***58***	***106***	***14***	***23***

Victimes cyclomotoristes

	France métropolitaine		DOM		*COM-NC**		France métropolitaine		DOM		*COM-NC**	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	*Tués*	*Blessés*	*BH**	*BL**	*BH**	*BL**	*BH*	*BL*
0-4 ans	0	2	0	1	*0*	*0*	*0*	*2*	*0*	*1*	*0*	*0*
5-9 ans	0	5	0	3	*1*	*0*	*1*	*4*	*1*	*2*	*0*	*0*
10-14 ans	3	219	1	15	*0*	*4*	*86*	*133*	*4*	*11*	*2*	*2*
15-17 ans	25	1 478	3	65	*1*	*8*	*550*	*928*	*23*	*42*	*4*	*4*
18-19 ans	12	638	5	50	*1*	*8*	*192*	*446*	*20*	*30*	*6*	*2*
20-24 ans	13	778	4	86	*1*	*16*	*200*	*578*	*31*	*55*	*12*	*4*
25-29 ans	4	548	2	66	*0*	*10*	*114*	*434*	*22*	*44*	*5*	*5*
30-34 ans	10	414	1	52	*2*	*12*	*107*	*307*	*16*	*36*	*4*	*8*
35-39 ans	8	292	2	41	*0*	*5*	*84*	*208*	*12*	*29*	*4*	*1*
40-44 ans	5	228	0	40	*0*	*6*	*61*	*167*	*10*	*30*	*2*	*4*
45-49 ans	6	180	2	23	*2*	*5*	*71*	*109*	*6*	*17*	*3*	*2*
50-54 ans	4	147	2	18	*1*	*2*	*56*	*91*	*5*	*13*	*1*	*1*
55-59 ans	3	122	1	11	*0*	*2*	*47*	*75*	*4*	*7*	*1*	*1*
60-64 ans	3	57	0	13	*0*	*1*	*22*	*35*	*5*	*8*	*0*	*1*
65-69 ans	0	30	1	6	*0*	*0*	*11*	*19*	*1*	*5*	*0*	*0*
70-74 ans	3	23	0	1	*0*	*0*	*17*	*6*	*0*	*1*	*0*	*0*
75-79 ans	0	7	0	4	*0*	*0*	*3*	*4*	*2*	*2*	*0*	*0*
80-84 ans	0	6	1	0	*0*	*0*	*4*	*2*	*0*	*0*	*0*	*0*
85-89 ans	1	4	0	1	*0*	*0*	*4*	*0*	*0*	*1*	*0*	*0*
90-94 ans	0	1	0	0	*0*	*0*	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*	*0*
95 ans et +	0	0	0	0	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Âge indét.	0	0	0	1	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*1*	*0*	*0*
Total	**100**	**5 179**	**25**	**497**	***9***	***79***	***1 630***	***3 549***	***162***	***335***	***44***	***35***

** Données non labellisées.*

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2020.*

Victimes motocyclistes

	France métropolitaine		DOM		*COM-NC**		France métropolitaine		DOM		*COM-NC**	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	*Tués*	*Blessés*	*BH**	*BL**	*BH**	*BL**	*BH*	*BL*
0-4 ans	0	1	0	0	*0*	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
5-9 ans	1	11	0	1	*0*	*0*	*1*	*10*	*0*	*1*	*0*	*0*
10-14 ans	3	52	0	4	*0*	*0*	*18*	*34*	*1*	*3*	*0*	*0*
15-17 ans	8	242	1	15	*0*	*6*	*95*	*147*	*6*	*9*	*2*	*4*
18-19 ans	14	330	1	23	*1*	*4*	*136*	*194*	*10*	*13*	*2*	*2*
20-24 ans	61	1 485	8	82	*3*	*13*	*554*	*931*	*45*	*37*	*9*	*4*
25-29 ans	62	1 510	8	81	*0*	*19*	*473*	*1 037*	*43*	*38*	*15*	*4*
30-34 ans	67	1 221	10	72	*3*	*20*	*388*	*833*	*34*	*38*	*12*	*8*
35-39 ans	38	941	2	55	*0*	*8*	*299*	*642*	*28*	*27*	*8*	*0*
40-44 ans	38	831	7	45	*2*	*13*	*276*	*555*	*17*	*28*	*7*	*6*
45-49 ans	38	893	3	40	*1*	*12*	*340*	*553*	*16*	*24*	*6*	*6*
50-54 ans	48	879	2	26	*0*	*6*	*365*	*514*	*11*	*15*	*2*	*4*
55-59 ans	50	752	0	30	*0*	*8*	*317*	*435*	*14*	*16*	*5*	*3*
60-64 ans	28	448	1	21	*0*	*1*	*201*	*247*	*14*	*7*	*1*	*0*
65-69 ans	15	174	0	3	*0*	*1*	*92*	*82*	*1*	*2*	*1*	*0*
70-74 ans	5	94	0	1	*0*	*1*	*47*	*47*	*1*	*0*	*1*	*0*
75-79 ans	2	33	0	0	*0*	*0*	*18*	*15*	*0*	*0*	*0*	*0*
80-84 ans	0	5	0	0	*0*	*0*	*4*	*1*	*0*	*0*	*0*	*0*
85-89 ans	1	3	0	0	*0*	*0*	*3*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
90-94 ans	0	0	0	0	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
95 ans et +	0	0	0	0	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Âge indét.	0	0	0	0	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
Total	**479**	**9 905**	**43**	**499**	***10***	***112***	***3 628***	***6 277***	***241***	***258***	***71***	***41***

Victimes usagers de véhicules de tourisme

	France métropolitaine		DOM		*COM-NC**		France métropolitaine		DOM		*COM-NC**	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	*Tués*	*Blessés*	*BH**	*BL**	*BH**	*BL**	*BH*	*BL*
0-4 ans	11	464	1	30	*2*	*9*	*67*	*397*	*6*	*24*	*1*	*8*
5-9 ans	12	551	0	34	*1*	*13*	*107*	*444*	*3*	*31*	*0*	*13*
10-14 ans	21	528	0	29	*1*	*4*	*94*	*434*	*4*	*25*	*0*	*4*
15-17 ans	29	666	1	27	*3*	*25*	*180*	*486*	*5*	*22*	*10*	*15*
18-19 ans	100	1 788	2	58	*3*	*25*	*451*	*1 337*	*11*	*47*	*10*	*15*
20-24 ans	198	4 281	10	171	*5*	*68*	*1 001*	*3 280*	*45*	*126*	*31*	*37*
25-29 ans	105	2 812	7	114	*4*	*47*	*631*	*2 181*	*26*	*88*	*21*	*26*
30-34 ans	89	2 407	6	112	*5*	*27*	*504*	*1 903*	*17*	*95*	*11*	*16*
35-39 ans	55	1 949	4	77	*2*	*32*	*407*	*1 542*	*22*	*55*	*16*	*16*
40-44 ans	68	1 676	1	65	*0*	*23*	*334*	*1 342*	*12*	*53*	*5*	*18*
45-49 ans	60	1 521	3	60	*2*	*11*	*328*	*1 193*	*9*	*51*	*6*	*5*
50-54 ans	70	1 422	1	56	*2*	*15*	*323*	*1 099*	*11*	*45*	*6*	*9*
55-59 ans	51	1 239	4	60	*1*	*15*	*323*	*916*	*8*	*52*	*6*	*9*
60-64 ans	59	849	5	49	*3*	*6*	*252*	*597*	*13*	*36*	*1*	*5*
65-69 ans	64	714	1	23	*1*	*2*	*237*	*477*	*5*	*18*	*1*	*1*
70-74 ans	83	638	1	25	*0*	*3*	*245*	*393*	*6*	*19*	*1*	*2*
75-79 ans	52	466	0	12	*0*	*0*	*205*	*261*	*5*	*7*	*0*	*0*
80-84 ans	55	378	2	14	*1*	*2*	*166*	*212*	*3*	*11*	*1*	*1*
85-89 ans	46	228	1	2	*0*	*1*	*110*	*118*	*1*	*1*	*0*	*1*
90-94 ans	12	70	0	0	*0*	*0*	*29*	*41*	*0*	*0*	*0*	*0*
95 ans et +	3	7	0	0	*0*	*0*	*4*	*3*	*0*	*0*	*0*	*0*
Âge indét.	0	3	0	1	*0*	*0*	*1*	*2*	*0*	*1*	*0*	*0*
Total	**1 243**	**24 657**	**50**	**1 019**	***36***	***328***	***5 999***	***18 658***	***212***	***807***	***127***	***201***

** Données non labellisées.*

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2020.*

Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole

Conducteurs présumés responsables de véhicule de tourisme

Accidents mortels

Accidents avec un conducteur de VT présumé responsable	Nombre d'accidents mortels	Tués parmi ces conducteurs présumés responsables	Autres tués dans l'accident par mode de déplacement (dont conducteurs non présumés responsables)																Total
			En agglomération								Hors agglomération ou sur autoroute								
			Piétons	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	Piétons	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	
0-14 ans	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
15-17 ans	6	2	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	6
18-24 ans	362	199	19	9	0	5	26	0	0	0	14	9	4	15	103	2	0	1	406
25-34 ans	307	148	15	7	3	11	25	0	0	1	13	8	7	21	73	1	0	2	335
35-44 ans	196	86	21	3	3	3	7	0	0	0	16	2	3	10	61	1	0	1	217
45-54 ans	155	89	17	2	1	6	2	0	0	0	10	3	1	9	22	0	0	0	162
55-64 ans	135	78	22	0	1	1	3	0	0	0	5	2	1	6	19	0	0	1	139
65-74 ans	164	107	24	2	1	2	4	0	0	0	5	4	2	3	19	0	0	1	174
75 ans et +	161	113	25	1	0	0	1	0	0	0	3	8	0	2	12	0	0	0	165

Accidents corporels

Accidents avec un conducteur de VT présumé responsable	Nombre d'accidents corporels	Blessés parmi ces conducteurs présumés responsables	Autres blessés dans l'accident par mode de déplacement (dont conducteurs non présumés responsables)																Total
			En agglomération								Hors agglomération ou sur autoroute								
			Piétons	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	Piétons	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	
0-14 ans	5	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
15-17 ans	78	32	5	4	1	4	63	1	0	0	0	0	1	1	37	0	0	0	149
18-24 ans	5 831	2 695	512	224	242	406	1790	28	3	33	42	47	49	197	2193	64	10	23	8558
25-34 ans	5 673	2 282	694	312	251	508	1475	39	3	44	31	51	40	221	1701	42	11	22	7727
35-44 ans	4 052	1 406	538	310	240	425	844	30	2	30	34	51	37	174	1165	32	12	18	5348
45-54 ans	3 396	1 058	551	323	235	377	578	29	4	39	20	39	35	129	773	29	3	13	4235
55-64 ans	2 463	735	494	244	157	254	334	14	4	29	23	35	32	114	518	21	2	3	3013
65-74 ans	1 901	535	445	176	88	169	249	5	2	10	15	48	20	100	398	16	3	3	2282
75 ans et +	1 662	570	435	118	64	123	224	6	1	9	12	58	20	50	335	14	3	3	2045
Indéterminé	7	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	1	0	0	8

Part des conducteurs présumés responsables selon l'âge (tous véhicules)

Classe d'âge	Accidents mortels			Accidents corporels		
	Présumés responsables *	Total conducteurs	*%présumés responsables* *	*Présumés responsables* *	Total conducteurs	*%présumés responsables* *
15-19 ans	*165*	212	*78%*	*3 701*	5 544	*67%*
20-24 ans	*338*	443	*76%*	*6 617*	10 315	*64%*
25-29 ans	*250*	354	*71%*	*5 207*	9 155	*57%*
30-34 ans	*256*	372	*69%*	*4 451*	8 181	*54%*
35-39 ans	*153*	274	*56%*	*3 613*	6 923	*52%*
40-44 ans	*168*	284	*59%*	*3 106*	6 247	*50%*
45-49 ans	*156*	263	*59%*	*3 022*	6 073	*50%*
50-54 ans	*160*	299	*54%*	*2 809*	5 677	*49%*
55-59 ans	*146*	280	*52%*	*2 483*	4 929	*50%*
60-64 ans	*124*	196	*63%*	*1 688*	3 193	*53%*
65-69 ans	*114*	157	*73%*	*1 317*	2 290	*58%*
70-74 ans	*109*	159	*69%*	*1 153*	1 911	*60%*
75-79 ans	*58*	89	*65%*	*749*	1 136	*66%*
80-84 ans	*70*	96	*73%*	*611*	842	*73%*
85-89 ans	*41*	51	*80%*	*380*	488	*78%*
90-94 ans	*13*	16	*81%*	*111*	133	*83%*
95 ans et +	*3*	3	*100%*	*11*	14	*79%*
Âge indét.	*0*	0	-	*8*	11	*73%*
Ensemble	***2 324***	**3 548**	***66%***	***41 037***	**73 062**	***56%***

* Données non labélisées

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2020*.

Nombre de piétons et de véhicules impliqués, par milieu et par type d'accident

	En agglomération				Hors agglomération			Autoroutes			Ensemble réseaux				
	EDP SM seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	EDP SM seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Total piétons et véhic.
PIÉTONS															
Piétons à pied	10	0	7 064	249	0	346	57	0	40	30	10	0	7 450	336	7 796
EDP sans moteur	27	0	138	0	0	6	0	0	0	0	27	0	144	0	171
Tous piétons	37	0	7 202	249	0	352	57	0	40	30	37	0	7 594	336	7 967
EDP AVEC MOTEUR															
EDP avec moteur	0	127	78	651	2	0	13	1	0	2	0	130	78	666	874
BICYCLETTES															
Bicyclettes	0	379	252	3 377	138	9	661	1	0	7	0	518	261	4 045	4 824
VAE															
VAE	0	68	14	182	18	1	31	0	0	1	0	86	15	214	315
CYCLOS															
Cyclos sauf scooters	0	370	73	1 757	227	4	430	3	0	10	0	600	77	2 197	2 874
Scooters ≤ 50 cm³	0	491	229	1 585	33	2	74	3	0	6	0	527	231	1 665	2 423
3 roues ≤ 50 cm³	0	3	1	11	0	0	2	0	0	0	0	3	1	13	17
MOTOS LÉGÈRES															
Motos ≤ 125 cm³ sauf scooters	0	147	61	784	117	1	202	31	0	87	0	295	62	1 073	1 430
Scooters > 50 et ≤ 125 cm³	0	210	142	1 183	48	2	93	27	0	93	0	285	144	1 369	1 798
3 roues > 50 et ≤ 125 cm³	0	3	2	13	0	0	2	1	0	4	0	4	2	19	25
MOTOS LOURDES															
Motos > 125 cm³ sauf scooters	0	507	140	2 454	900	5	1 262	161	1	574	0	1 568	146	4 290	6 004
Scooters > 125 cm³	0	86	65	537	29	1	74	21	1	68	0	136	67	679	882
3 roues > 125 cm³	0	34	31	192	11	0	11	8	0	22	0	53	31	225	309
VÉHICULES DE TOURISME															
Véhicules de tourisme	0	1 780	4 584	20 325	2 891	248	9 301	832	25	5 024	0	5 503	4 857	34 650	45 009
VÉHICULES UTILITAIRES															
Véhicules utilitaires	0	111	637	2 374	152	27	967	75	3	823	0	338	667	4 164	5 169
POIDS LOURDS															
PL 3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t	0	9	23	122	11	4	64	3	0	42	0	23	27	228	278
PL > 7,5 t	0	14	44	209	30	1	150	9	0	109	0	53	45	468	566
PL avec remorques	0	5	29	146	24	2	303	15	3	247	0	44	34	696	774
Tracteurs routiers	0	0	1	9	2	0	6	0	0	15	0	2	1	30	33
Tracteurs avec semi-remorque	0	6	9	64	21	4	192	45	6	252	0	72	19	508	599
TRANSPORTS EN COMMUN															
Autobus	0	25	128	292	5	1	26	1	0	11	0	31	129	329	489
Autocars	0	2	10	48	9	0	24	0	0	11	0	11	10	83	104
AUTRES															
Tracteurs agricoles	0	6	3	39	22	1	139	0	0	0	0	28	4	178	209
Voiturettes	0	42	47	191	31	2	66	0	0	2	0	73	49	259	383
Quads ≤ 50 cm³	0	8	0	9	6	1	5	0	0	0	0	14	1	14	29
Quads > 50 cm³	0	42	1	26	67	2	17	0	0	0	0	109	3	43	153
Engins spéciaux	0	6	28	66	8	2	25	4	1	6	0	18	31	97	145
Trains	0	0	4	13	0	0	2	0	0	0	0	0	4	15	21
Tramways	0	0	31	71	0	1	2	0	0	0	0	0	32	73	105
Autres ou indéterminés	0	40	109	302	20	11	71	3	0	43	0	63	120	416	599
Tous véhicules	0	4 521	6 776	37 032	4 822	332	14 215	1 244	40	7 459	0	10 587	7 148	58 706	76 440

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2020*.

Les séries longues du BAAC[1]

Accidents corporels en métropole, 1970-2020 (données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %
1970	15 838	14 783	16 262	16 567	19 829	21 162	21 645	20 482	20 851	21 547	20 917	18 167	228 050	-
1971	15 782	14 913	16 947	19 169	22 444	22 517	24 208	21 279	21 563	23 729	20 364	19 549	242 464	6,3%
1972	17 991	17 189	20 410	20 435	22 849	24 097	24 048	20 916	22 528	25 371	22 303	21 817	259 954	7,2%
1973	19 730	17 805	21 089	21 348	24 162	23 663	22 188	20 743	24 150	24 221	22 222	19 891	261 212	0,5%
1974	18 563	16 211	18 597	19 971	22 622	24 419	23 157	20 569	21 886	22 907	21 470	21 006	251 378	-3,8%
1975	18 919	16 572	18 914	19 111	21 824	23 803	24 308	21 047	21 511	22 633	22 476	20 074	251 192	-0,1%
1976	18 017	16 563	18 266	19 940	23 147	24 937	24 782	20 224	21 706	24 252	21 406	20 078	253 318	0,8%
1977	18 339	17 232	19 306	19 066	22 288	22 711	23 332	18 899	21 740	24 509	21 948	20 788	250 158	-1,2%
1978	19 168	14 940	18 906	18 675	20 847	23 356	21 076	17 200	20 779	22 306	21 070	20 492	238 815	-4,5%
1979	16 125	15 964	19 999	19 662	21 864	23 210	22 175	18 651	20 003	22 652	21 415	21 253	242 973	1,7%
1980	17 676	16 491	18 853	18 277	21 463	23 167	21 845	19 575	21 258	23 860	20 394	19 629	242 488	-0,2%
1981	15 881	13 743	16 714	16 775	18 542	18 886	20 479	18 188	19 911	22 436	19 793	18 347	219 695	-9,4%
1982	15 835	15 118	17 534	16 972	20 023	20 299	20 064	16 273	18 895	21 036	18 920	19 541	220 510	0,4%
1983	16 723	13 510	16 438	16 429	18 114	19 563	19 079	16 463	18 482	19 723	17 716	17 406	209 646	-4,9%
1984	16 410	13 821	15 412	15 314	16 536	17 850	17 160	14 941	16 823	18 952	18 416	17 820	199 455	-4,9%
1985	12 298	11 616	14 829	15 213	16 397	18 326	17 859	16 285	17 509	18 726	16 412	15 613	191 083	-4,2%
1986	14 284	10 490	13 603	13 731	16 226	16 615	16 139	15 379	16 838	18 637	15 998	16 638	184 578	-3,4%
1987	11 248	10 942	12 510	13 197	14 340	15 498	15 133	13 983	15 382	17 167	16 110	15 489	170 999	-7,4%
1988	14 517	13 149	13 838	13 626	16 013	15 706	16 097	13 209	14 822	16 021	14 250	14 639	175 887	2,9%
1989	13 555	12 014	13 879	13 134	14 242	15 539	14 888	13 031	14 537	16 422	14 575	14 773	170 589	-3,0%
1990	13 271	12 112	13 326	13 441	13 979	14 601	14 391	12 462	13 898	15 184	14 123	11 779	162 567	-4,7%
1991	11 099	9 196	11 494	12 211	12 112	13 696	13 861	12 359	13 334	13 951	13 126	12 447	148 886	-8,4%
1992	10 791	10 907	11 471	11 539	12 593	12 765	12 271	11 074	12 129	13 322	12 991	11 509	143 362	-3,7%
1993	10 863	9 019	10 236	10 867	12 259	13 033	13 052	11 146	12 075	12 147	11 106	11 697	137 500	-4,1%
1994	11 294	9 318	10 226	10 530	10 883	11 837	11 516	10 156	11 407	12 588	11 122	11 849	132 726	-3,5%
1995	10 251	9 754	10 826	10 079	11 540	11 905	11 650	10 458	11 352	12 231	11 203	11 700	132 949	0,2%
1996	10 101	8 821	9 331	9 651	10 077	11 795	11 269	9 952	11 154	12 092	11 141	10 022	125 406	-5,7%
1997	8 632	8 299	9 916	10 049	10 680	11 259	11 029	10 259	10 985	12 232	11 117	10 745	125 202	-0,2%
1998	9 987	8 455	9 591	10 042	10 853	11 052	10 412	9 857	10 905	11 815	11 109	10 309	124 387	-0,7%
1999	9 387	8 080	9 869	9 707	11 013	11 857	11 158	9 764	11 362	11 604	10 229	10 494	124 524	0,1%
2000	9 767	8 858	9 885	9 910	10 511	10 433	10 379	8 923	10 481	11 093	10 523	10 460	121 223	-2,7%
2001	9 569	8 435	10 065	9 269	9 601	10 611	10 097	8 986	10 033	11 036	9 857	9 186	116 745	-3,7%
2002	8 600	7 804	9 065	8 831	9 219	9 571	9 141	8 067	9 077	9 507	8 771	7 817	105 470	-9,7%
2003	6 543	5 694	7 360	7 238	7 995	9 004	8 319	7 146	8 251	8 452	7 332	6 886	90 220	-14,5%
2004	6 594	5 781	6 526	6 692	7 502	8 230	7 550	6 592	7 813	8 073	7 155	6 882	85 390	-5,4%
2005	6 922	5 387	6 382	6 410	7 604	8 273	7 472	6 285	7 694	7 851	7 406	6 839	84 525	-1,0%
2006	6 114	5 066	6 012	6 259	6 739	7 654	7 227	5 874	7 270	7 564	7 350	7 180	80 309	-5,0%
2007	6 207	5 741	6 557	6 818	6 776	7 349	7 189	6 065	7 309	7 646	7 023	6 592	81 272	1,2%
2008	5 958	5 655	5 863	5 724	6 346	6 610	6 773	5 340	6 724	7 329	6 153	6 012	74 487	-8,3%
2009	5 247	4 664	5 714	5 947	6 461	7 008	6 478	5 758	6 611	6 984	6 043	5 400	72 315	-2,9%
2010	4 545	4 299	5 326	5 866	5 904	6 546	6 288	5 147	6 408	6 570	5 929	4 460	67 288	-7,0%
2011	4 912	4 357	5 333	5 744	6 098	5 722	5 415	4 748	5 976	5 995	5 253	5 471	65 024	-3,4%
2012	4 900	3 810	5 034	4 426	5 193	5 597	5 275	4 398	5 685	5 898	5 175	5 046	60 437	-7,1%
2013	4 259	3 755	3 887	4 420	4 503	5 376	5 509	4 341	5 493	5 381	4 989	4 899	56 812	-6,0%
2014	4 649	4 091	4 609	4 825	4 958	5 435	4 769	4 100	5 324	5 627	5 055	4 749	58 191	2,4%
2015	4 277	3 709	4 273	4 637	4 741	5 528	5 041	4 279	5 200	5 085	4 998	4 835	56 603	-2,7%
2016	4 655	3 958	4 414	4 293	4 967	5 182	5 080	4 166	5 255	5 451	5 201	4 900	57 522	1,6%
2017	4 420	3 876	4 946	4 948	5 112	5 747	5 148	4 291	5 088	5 351	4 987	4 699	58 613	1,9%
2018	4 228	3 339	3 974	4 674	4 874	5 420	5 061	4 156	5 370	5 501	4 698	4 471	55 766	-4,9%
2019	3 977	4 082	4 455	4 347	4 664	5 235	5 287	4 253	5 127	5 135	4 625	4 829	56 016	0,4%
2020	4 531	4 055	2 470	1 119	3 121	4 177	4 970	4 347	5 226	4 455	2 878	3 772	45 121	-19,4%

[1] Source : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les Forces de l'Ordre, ONISR et archives du Cerema Nord-Picardie

Personnes tuées en métropole, 1970-2020 (données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %	
1970	1 117	930	1 017	915	1 152	1 273	1 550	1 540	1 315	1 426	1 498	1 303	15 036	-	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1971	950	945	1 001	1 201	1 369	1 338	1 745	1 587	1 466	1 628	1 426	1 405	16 061	6,8%	
1972	1 256	1 066	1 249	1 198	1 366	1 371	1 647	1 438	1 483	1 615	1 403	1 453	16 545	3,0%	
1973	1 224	1 003	1 111	1 354	1 305	1 303	1 369	1 386	1 518	1 372	1 363	1 161	15 469	-6,5%	
1974	955	757	935	958	1 034	1 215	1 326	1 286	1 253	1 150	1 151	1 307	13 327	-13,8%	
1975	1 009	791	985	871	996	1 162	1 390	1 275	1 142	1 187	1 103	1 085	12 996	-2,5%	
1976	995	845	912	954	1 161	1 308	1 503	1 341	1 170	1 247	1 100	1 041	13 577	4,5%	
1977	936	800	917	918	1 096	1 045	1 370	1 098	1 084	1 321	1 175	1 201	12 961	-4,5%	
1978	1 013	717	917	865	925	1 134	1 175	966	1 002	1 144	1 037	1 061	11 956	-7,8%	
1979	784	805	905	964	1 024	1 079	1 290	1 124	930	1 107	1 117	1 068	12 197	2,0%	
1980	891	774	884	900	1 036	1 109	1 183	1 326	1 103	1 180	1 090	1 038	12 514	2,6%	
1981	862	703	849	823	968	971	1 205	1 250	1 020	1 227	1 030	1 045	11 953	-4,5%	
1982	836	751	849	892	1 048	1 040	1 373	1 003	979	1 120	996	1 143	12 030	0,6%	
1983	890	665	778	853	895	1 009	1 302	1 052	1 095	1 092	1 008	1 036	11 675	-3,0%	
1984	924	742	820	806	881	1 008	1 154	971	1 016	1 059	1 061	1 083	11 525	-1,3%	
1985	600	611	721	706	871	991	1 092	1 102	953	993	905	902	10 447	-9,4%	
1986	826	576	737	743	870	985	1 056	1 140	938	1 116	960	1 012	10 959	4,9%	
1987	654	588	728	713	761	847	949	938	902	885	944	946	9 855	-10,1%	
1988	854	747	769	808	911	910	1 088	908	857	944	843	909	10 548	7,0%	
1989	807	681	787	772	800	859	1 044	914	940	966	982	976	10 528	-0,2%	
1990	881	729	762	824	789	912	997	942	881	944	889	739	10 289	-2,3%	
1991	737	572	683	678	762	835	966	1 006	895	828	839	816	9 617	-6,5%	
1992	732	650	671	729	762	776	876	790	765	788	791	753	9 083	-5,6%	
1993	725	546	668	656	768	816	980	881	783	755	707	767	9 052	-0,3%	
1994	682	573	555	622	710	707	811	768	740	784	753	828	8 533	-5,7%	
1995	686	571	652	657	662	745	843	749	663	752	702	730	8 412	-1,4%	
1996	626	535	615	562	623	732	742	760	702	738	755	690	8 080	-3,9%	
1997	482	483	634	610	680	703	725	785	713	765	735	674	7 989	-1,1%	
1998	659	555	611	641	688	684	843	765	698	795	749	749	8 437	5,6%	
1999	668	523	556	601	666	668	762	750	725	691	665	754	8 029	-4,8%	
2000	593	590	563	663	595	645	717	616	637	699	604	721	7 643	-4,8%	
2001	596	518	596	580	553	704	753	644	677	698	645	756	7 720	1,0%	
2002	592	568	603	576	612	631	661	634	601	666	572	526	7 242	-6,2%	
2003	393	363	449	413	519	551	570	560	517	510	419	467	5 731	-20,9%	
2004	404	331	349	368	468	441	529	504	493	505	401	439	5 232	-8,7%	
2005	405	345	396	370	450	480	608	478	441	472	413	460	5 318	-	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
2006	346	266	314	369	382	392	471	420	425	439	405	480	4 709	-11,5%	
2007	395	286	318	411	346	385	478	399	428	368	396	410	4 620	-1,9%	
2008	327	292	362	312	399	306	416	392	334	440	333	362	4 275	-7,5%	
2009	288	299	294	327	386	403	396	412	384	429	349	306	4 273	0,0%	
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295	3 992	-6,6%	
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333	3 963	-0,7%	
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319	3 653	-7,8%	
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313	3 268	-10,5%	
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286	3 384	3,5%	
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	257	378	296	305	3 461	2,3%	
2016	236	263	255	243	294	285	356	301	334	315	258	337	3 477	0,5%	
2017	255	204	267	281	297	324	343	297	297	319	272	292	3 448	-0,8%	
2018	229	218	235	284	268	290	328	246	322	274	268	286	3 248	-5,8%	
2019	239	254	255	235	243	292	328	290	310	257	257	284	3 244	-0,1%	
2020	263	218	152	102	207	211	293	242	266	203	173	211	2 541	-21,7%	

Total blessés en métropole de 1970-2020 (données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %
1970	21 768	20 306	23 012	22 537	28 278	29 701	31 566	31 816	29 093	29 473	28 664	25 342	321 556	-
1971	21 825	20 406	23 117	27 560	32 884	31 841	35 845	33 168	30 180	33 172	28 035	27 430	345 463	7,4%
1972	25 208	23 809	28 392	29 554	32 874	34 222	36 615	32 595	32 234	35 200	30 384	30 731	371 818	7,6%
1973	27 605	24 714	28 917	31 370	34 063	33 152	32 181	30 752	33 745	32 675	30 027	27 109	366 310	-1,5%
1974	24 340	21 482	25 285	27 162	30 809	34 240	32 506	30 649	30 190	30 417	29 058	28 182	344 320	-6,0%
1975	25 051	22 165	26 149	25 388	30 752	32 801	34 368	31 498	29 489	29 886	30 720	27 459	345 726	0,4%
1976	24 325	22 111	24 685	27 108	31 850	33 612	35 444	30 206	29 687	32 690	28 718	27 309	347 745	0,6%
1977	24 976	23 026	25 776	26 424	31 360	31 078	34 151	28 233	29 479	33 505	29 776	28 316	346 100	-0,5%
1978	25 960	20 413	25 478	26 042	28 772	32 000	30 172	25 017	28 040	29 745	28 046	28 062	327 747	-5,3%
1979	22 328	21 861	27 191	27 954	30 250	32 410	31 727	27 535	27 304	29 903	28 256	29 180	335 899	2,5%
1980	23 508	22 021	25 356	25 066	29 672	32 045	31 068	31 754	28 928	31 827	27 929	26 698	335 872	0,0%
1981	21 684	18 886	22 750	23 877	26 953	27 077	30 030	27 680	28 048	31 415	27 658	26 650	312 708	-6,9%
1982	21 992	21 054	23 944	23 928	28 597	28 460	29 269	24 478	26 276	29 464	26 024	27 128	310 614	-0,7%
1983	22 979	18 583	22 153	23 372	25 725	27 388	27 749	24 726	25 967	27 116	24 342	24 170	294 270	-5,3%
1984	22 642	19 087	21 584	21 686	23 624	25 218	25 196	22 623	24 170	25 995	25 302	25 365	282 492	-4,0%
1985	17 378	15 925	20 889	21 388	23 308	26 209	26 079	24 761	24 408	25 482	23 053	21 850	270 730	-4,2%
1986	19 444	14 537	19 115	19 262	22 700	23 303	23 407	23 017	23 240	25 634	22 288	23 004	258 951	-4,4%
1987	15 570	15 175	16 915	18 119	19 965	21 410	21 742	20 646	20 879	23 262	22 370	21 592	237 645	-8,2%
1988	19 943	17 759	18 777	19 091	22 721	21 704	23 414	19 334	20 228	21 867	19 210	19 994	244 042	2,7%
1989	18 476	16 627	18 761	18 348	19 544	21 244	21 521	19 156	19 624	22 381	19 820	20 496	235 998	-3,3%
1990	18 235	16 617	17 872	18 983	19 027	20 348	20 569	18 301	19 339	20 668	19 460	16 441	225 860	-4,3%
1991	14 922	12 641	15 666	16 849	16 688	18 990	19 761	17 841	18 542	18 886	18 080	17 102	205 968	-8,8%
1992	14 886	14 939	15 769	15 676	17 579	17 727	17 278	16 421	16 427	18 169	17 577	15 656	198 104	-3,8%
1993	14 651	12 293	13 574	15 054	17 102	17 711	18 473	16 243	16 398	16 578	14 912	16 031	189 020	-4,6%
1994	15 356	12 552	13 428	14 627	14 903	15 694	16 172	14 786	15 539	16 920	14 819	16 036	180 832	-4,3%
1995	13 653	13 271	14 518	13 972	15 858	15 961	16 475	15 058	15 326	16 217	14 777	16 317	181 403	0,3%
1996	13 449	11 791	12 595	13 108	13 752	15 952	15 553	14 389	14 845	16 099	14 950	13 634	170 117	-6,2%
1997	11 557	11 024	13 317	13 437	14 461	15 495	15 241	14 950	14 380	16 157	14 996	14 563	169 578	-0,3%
1998	13 207	11 436	12 633	13 926	14 650	14 912	14 358	14 000	14 784	15 864	14 881	13 884	168 535	-0,6%
1999	12 507	10 875	12 936	13 120	14 903	15 891	15 423	14 021	14 967	15 277	13 612	14 040	167 572	-0,6%
2000	13 157	11 729	13 126	13 631	13 905	13 732	14 362	12 434	13 647	14 530	13 910	13 954	162 117	-3,3%
2001	12 549	11 243	13 341	12 539	12 398	13 910	13 639	12 426	13 235	13 989	12 659	12 017	153 945	-5,0%
2002	11 088	10 109	11 821	11 488	12 112	12 547	12 333	11 135	11 651	12 070	11 366	10 119	137 839	-10,5%
2003	8 381	7 209	9 256	9 223	10 366	11 693	10 983	9 743	10 393	10 777	9 188	8 717	115 929	-15,9%
2004	8 350	7 330	8 112	8 654	9 543	10 518	9 756	8 874	9 712	10 242	8 982	8 654	108 727	-6,2%
2005	8 927	6 971	8 108	8 101	9 609	10 422	9 830	8 468	9 704	9 878	9 235	8 823	108 076	-0,6%
2006	7 724	6 445	7 562	7 969	8 537	9 718	9 463	7 782	9 284	9 453	9 146	9 042	102 125	-5,5%
2007	7 745	7 316	8 249	8 715	8 682	9 335	9 448	8 174	9 124	9 430	8 672	8 311	103 201	1,1%
2008	7 414	7 093	7 387	7 146	8 025	8 322	8 784	7 165	8 287	9 064	7 661	7 450	93 798	-9,1%
2009	6 610	5 848	7 208	7 438	8 236	8 769	8 390	7 593	8 031	8 567	7 500	6 744	90 934	-3,1%
2010	5 715	5 430	6 573	7 338	7 554	8 142	8 034	6 663	7 978	8 072	7 325	5 637	84 461	-7,1%
2011	6 025	5 478	6 553	7 256	7 519	7 165	7 036	6 101	7 346	7 474	6 440	6 858	81 251	-3,8%
2012	6 095	4 705	6 244	5 602	6 593	6 981	6 792	5 759	7 134	7 355	6 419	6 172	75 851	-6,6%
2013	5 178	4 593	4 878	5 481	5 678	6 576	7 017	5 735	6 759	6 602	6 053	6 057	70 607	-6,9%
2014	5 720	5 091	5 697	5 953	6 316	6 850	6 146	5 433	6 608	6 933	6 312	5 989	73 048	3,5%
2015	5 260	4 685	5 296	5 771	5 968	6 857	6 545	5 570	6 534	6 285	6 022	6 009	70 802	-3,1%
2016	5 915	4 839	5 459	5 354	6 273	6 627	6 622	5 463	6 530	6 855	6 527	6 181	72 645	2,6%
2017	5 419	4 787	6 156	6 233	6 367	7 193	6 795	5 523	6 295	6 497	6 192	5 927	73 384	1,0%
2018	5 201	4 148	5 012	5 884	6 255	6 715	6 532	5 407	6 614	6 688	5 803	5 628	69 887	-4,8%
2019	4 959	4 982	5 500	5 427	5 854	6 671	6 792	5 612	6 320	6 493	5 743	6 137	70 490	0,9%
2020	5 666	5 010	3 000	1 239	3 710	5 268	6 386	5 733	6 386	5 468	3 370	4 600	55 836	-20,8%

Accidentalité par classe d'âge, métropole

Personnes tuées 1970-2020 (données brutes)

Année	Age ind	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	
1970	0	1 262	756	2 877	3 823	3 841	1 586	891	15 036	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1971	54	1 334	827	3 346	4 109	3 871	1 612	908	16 061	
1972	42	1 248	915	3 640	4 378	3 759	1 633	930	16 545	
1973	47	1 232	872	3 446	4 072	3 394	1 490	916	15 469	
1974	24	1 015	824	2 906	3 495	2 905	1 330	828	13 327	
1975	24	1 000	746	2 964	3 246	2 888	1 322	806	12 996	
1976	34	918	878	3 147	3 427	2 884	1 399	890	13 577	
1977	114	944	742	3 089	3 331	2 685	1 241	815	12 961	
1978	135	843	714	2 858	2 930	2 473	1 211	792	11 956	
1979	96	866	713	3 084	3 162	2 381	1 117	778	12 197	
1980	109	851	784	3 154	3 222	2 446	1 115	833	12 514	
1981	84	781	614	3 014	3 260	2 384	1 002	814	11 953	
1982	63	766	604	3 008	3 336	2 437	908	908	12 030	
1983	60	715	516	2 932	3 373	2 403	857	819	11 675	
1984	61	688	489	2 852	3 459	2 355	764	857	11 525	
1985	45	633	469	2 494	3 211	2 055	717	823	10 447	
1986	34	636	461	2 723	3 375	2 104	791	835	10 959	
1987	41	566	426	2 337	3 085	1 888	719	793	9 855	
1988	33	550	433	2 551	3 302	1 886	817	976	10 548	
1989	30	532	449	2 536	3 460	1 897	704	920	10 528	
1990	26	501	433	2 520	3 466	1 840	694	809	10 289	
1991	24	483	349	2 377	3 337	1 620	658	769	9 617	
1992	20	418	300	2 315	3 030	1 626	721	653	9 083	
1993	10	421	361	2 173	3 001	1 636	714	736	9 052	
1994	11	431	315	1 971	2 743	1 564	804	694	8 533	
1995	8	414	371	1 857	2 794	1 562	743	663	8 412	
1996	9	392	360	1 666	2 685	1 502	751	715	8 080	
1997	11	381	388	1 673	2 668	1 461	703	704	7 989	
1998	8	366	324	1 825	2 902	1 512	722	778	8 437	
1999	52	333	377	1 746	2 667	1 490	636	728	8 029	
2000	133	343	331	1 633	2 522	1 411	590	680	7 643	
2001	82	284	351	1 726	2 579	1 410	603	685	7 720	
2002	85	246	293	1 562	2 435	1 356	601	664	7 242	
2003	82	210	258	1 218	1 858	1 065	460	580	5 731	
2004	13	179	216	1 227	1 718	981	369	529	5 232	
2005	20	143	260	1 222	1 645	1 034	384	610	5 318	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
2006	65	131	225	1 037	1 404	946	343	558	4 709	
2007	8	164	200	981	1 491	892	356	528	4 620	
2008		125	172	958	1 342	867	282	529	4 275	
2009		122	189	901	1 366	899	288	508	4 273	
2010	1	130	161	831	1 249	856	264	500	3 992	
2011	1	128	144	813	1 272	847	280	478	3 963	
2012		115	131	753	1 082	827	264	481	3 653	
2013		97	102	636	1 005	740	254	434	3 268	
2014	1	112	116	582	1 041	761	283	488	3 384	
2015		101	125	619	1 024	761	312	519	3 461	
2016		108	96	597	994	796	320	566	3 477	
2017		104	101	562	1 008	804	342	527	3 448	
2018		86	106	503	921	790	332	510	3 248	
2019		66	87	549	899	794	317	532	3 244	
2020		74	77	449	679	619	291	352	2 541	
Var 2020/2019	-	**12,1%**	**-11,5%**	**-18,2%**	**-24,5%**	**-22,0%**	**-8,2%**	**-33,8%**	**-21,7%**	

Accidentalité par catégorie d'usager, métropole

Personnes tuées 1970-2020 (données brutes)

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble	
1970	3 202	795	2 638	306	7 523	189	226	28	129	15 036	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1971	3 341	738	2 666	549	8 100	246	253	52	116	16 061	
1972	3 180	728	2 647	700	8 627	242	274	32	115	16 545	
1973	2 914	665	2 526	739	7 916	224	260	72	153	15 469	
1974	2 690	574	2 319	721	6 373	243	269	17	121	13 327	
1975	2 517	565	2 131	698	6 431	275	201	47	131	12 996	
1976	2 463	643	2 079	770	7 014	235	251	7	115	13 577	
1977	2 371	577	1 735	842	6 780	277	229	26	124	12 961	
1978	2 125	571	1 618	782	6 233	260	214	35	118	11 956	
1979	2 092	589	1 381	970	6 547	263	202	38	115	12 197	
1980	2 201	659	1 273	1 057	6 701	267	209	34	113	12 514	
1981	1 952	555	1 058	813	6 970	234	215	25	131	11 953	
1982	1 910	501	1 113	807	7 111	214	183	64	127	12 030	
1983	1 879	536	955	846	6 956	152	198	27	126	11 675	
1984	1 760	465	864	820	7 121	193	159	18	125	11 525	
1985	1 557	426	797	810	6 419	161	148	15	114	10 447	
1986	1 639	438	714	790	6 867	171	207	14	119	10 959	
1987	1 479	419	675	793	6 002	174	177	9	127	9 855	
1988	1 592	401	717	862	6 439	216	192	19	110	10 548	
1989	1 472	407	688	930	6 514	217	180	15	105	10 528	
1990	1 407	401	657	946	6 295	238	194	32	119	10 289	
1991	1 327	364	504	980	5 992	188	154	29	79	9 617	
1992	1 165	348	504	945	5 725	187	123	6	80	9 083	
1993	1 131	329	490	861	5 835	159	136	23	88	9 052	
1994	1 126	321	472	816	5 423	154	122	18	81	8 533	
1995	1 027	374	471	780	5 389	126	128	41	76	8 412	
1996	987	300	478	741	5 240	139	113	8	74	8 080	
1997	929	329	471	831	5 069	122	110	34	94	7 989	
1998	988	301	418	901	5 491	143	108	13	74	8 437	
1999	882	307	466	901	5 161	136	104	8	64	8 029	
2000	793	255	431	886	5 006	75	116	19	62	7 643	
2001	778	242	426	1 011	4 998	75	135	13	42	7 720	
2002	819	211	366	973	4 602	76	125	10	60	7 242	
2003	592	190	372	813	3 481	75	107	44	57	5 731	
2004	550	167	321	814	3 186	58	80	20	36	5 232	
2005	635	180	356	881	3 065	56	90	14	41	5 318	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
2006	535	181	317	769	2 626	120	87	6	68	4 709	
2007	561	142	325	830	2 464	131	68	35	64	4 620	
2008	548	148	291	795	2 205	135	76	19	58	4 275	
2009	496	162	299	888	2 160	145	54	5	64	4 273	
2010	485	147	248	704	2 117	146	65	4	76	3 992	
2011	519	141	220	760	2 062	134	67	0	60	3 963	
2012	489	164	179	664	1 882	145	56	6	68	3 653	
2013	465	147	159	631	1 612	133	57	7	57	3 268	
2014	499	159	165	625	1 663	143	56	9	65	3 384	
2015	468	149	155	614	1 796	120	56	43	60	3 461	
2016	559	162	121	613	1 760	130	55	12	65	3 477	
2017	484	173	117	669	1 767	99	51	14	74	3 448	
2018	470	175	133	627	1 637	92	44	3	67	3 248	
2019	483	197*	134	615	1 622	98	36	4	55	3 244	
2020	391	185*	100	479	1 243	59	33	3	48	2 541	
Var 2020/2019	**-19,0%**	**-6,1%**	**-25,4%**	**-22,1%**	**-23,4%**	**-39,8%**	**-8,3%**	**-25,0%**	**-12,7%**	**-21,7%**	

* Dont les Engins de Déplacement Personnel et les Vélos à Assistance Electrique, données disponibles à partir 2019

Accidentalité dans les départements d'Outre-mer

Accidents corporels par catégorie d'usagers, 2005-2020

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Ensemble
2005	475	181	599	464	2 090	76	64	39	2 501
2006	462	180	691	474	2 200	134	82	46	2 684
2007	439	211	649	545	2 079	161	70	34	2 578
2008	421	170	570	511	1 791	173	58	30	2 280
2009	359	205	553	435	1 627	171	44	35	2 094
2010	397	145	531	446	1 611	156	44	29	2 091
2011	357	165	470	416	1 556	127	42	35	1 950
2012	386	154	430	408	1 381	140	42	28	1 813
2013	339	114	370	376	1 202	135	37	24	1 585
2014	334	127	426	371	1 292	135	38	19	1 663
2015	420	169	605	442	1 574	115	48	19	2 051
2016	403	160	557	432	1 425	124	49	34	1 910
2017	375	131	436	613	1 630	92	34	38	2 088
2018	413	155	528	493	1 489	174	42	38	2 017
2019	463	171	463	561	1 733	155	46	44	2 273
2020	362	169	480	503	1 604	169	47	23	2 120
Var 2020/2019	**-21,8%**	**-1,2%**	**3,7%**	**-10,3%**	**-7,4%**	**9,0%**	**2,2%**	**-47,7%**	**-6,7%**

Personnes tuées par catégorie d'usagers, 2005-2020

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2005	48	7	37	32	95	3	1	1	1	225
2006	39	9	37	38	99	6	1	0	4	233
2007	33	14	39	52	72	5	0	0	3	218
2008	32	11	22	49	51	2	0	0	1	168
2009	33	6	39	28	57	4	1	0	2	170
2010	28	6	36	46	50	11	0	0	3	180
2011	34	8	34	33	37	1	0	0	1	148
2012	47	17	18	45	50	4	3	2	3	189
2013	40	14	18	32	43	8	1	1	2	159
2014	44	4	27	39	51	6	1	0	1	173
2015	37	10	22	39	42	3	0	0	2	155
2016	42	12	31	35	53	3	1	1	0	178
2017	35	8	20	33	54	0	0	0	2	152
2018	38	8	17	37	35	4	1	0	4	144
2019	43	9	18	32	51	7	0	0	2	162
2020	30	5	25	43	50	5	3	0	4	165
Var 2020/2019	**-30,2%**	**-44,4%**	**38,9%**	**34,4%**	**-2,0%**	**-28,6%**	**+3**	**0,0%**	**100,0%**	**1,9%**

Personnes tuées par classe d'âge, 2005-2020

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2005	0	8	16	47	78	43	14	19	225
2006	2	6	13	54	84	59	5	10	233
2007	4	10	11	67	58	43	16	9	218
2008	0	6	7	47	65	28	9	6	168
2009	0	6	7	47	53	41	9	7	170
2010	0	8	14	53	61	31	8	5	180
2011	0	6	9	37	53	30	11	2	148
2012	0	7	5	33	79	42	11	12	189
2013	0	5	3	46	47	39	10	9	159
2014	0	3	5	39	77	34	9	6	173
2015	0	8	8	38	53	36	5	7	155
2016	0	8	13	36	67	35	11	8	178
2017	0	9	10	25	59	32	13	4	152
2018	0	11	1	28	62	32	7	3	144
2019	-	9	3	32	54	42	10	12	162
2020	-	5	5	34	59	43	8	11	165
Var 2020/2019	**-**	**-44,4%**	**66,7%**	**6,3%**	**9,3%**	**2,4%**	**-20,0%**	**-8,3%**	**1,9%**

Accidentalité dans les Outre-mer hors DOM*

(Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie) – données hors périmètre de la labellisation par l'Autorité de la Statistique Publique (*)

Accidents corporels* par catégorie d'usagers, 2010-2020

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre
2010	115	38	120	157	552	120	28	4	22
2011	135	32	135	150	587	125	21	5	29
2012	115	35	145	164	553	138	19	13	16
2013	110	34	161	162	487	124	15	11	26
2014	85	20	111	130	416	113	13	5	18
2015	94	21	97	87	388	112	16	9	13
2016	74	30	75	88	343	96	15	7	16
2017	81	25	115	117	374	74	8	14	21
2018	74	31	117	103	398	122	11	11	20
2019	68	27	87	104	374	100	12	9	27
2020	53	40	76	115	332	112	9	5	13
Var 2020/2019	**-22,1%**	**48,1%**	**-12,6%**	**10,6%**	**-11,2%**	**12,0%**	**-25,0%**	**-44,4%**	**-51,9%**

Personnes tuées* par catégorie d'usagers, 2010-2020

Année	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre
2010	8	4	10	14	55	7	1	0	1
2011	12	4	8	10	42	6	2	0	1
2012	21	2	9	7	42	9	2	1	1
2013	12	1	8	9	28	8	1	1	0
2014	6	2	7	14	41	16	2	0	1
2015	13	3	4	5	33	12	0	0	1
2016	8	3	6	15	42	6	0	0	3
2017	11	3	6	15	42	6	1	0	0
2018	11	2	11	16	40	15	0	0	1
2019	10	5	8	13	44	9	2	0	1
2020	6	4	9	10	36	7	0	0	2
Var 2020/2019	**-40,0%**	**-20,0%**	**12,5%**	**-23,1%**	**-18,2%**	**-22,2%**	**-100,0%**	**0,0%**	**100,0%**

Personnes tuées* par classe d'âge, 2010-2020

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2010	-	7	6	25	41	18	2	1	100
2011	-	3	3	31	31	13	2	2	85
2012	-	5	3	29	38	13	4	2	94
2013	-	6	1	17	27	11	4	2	68
2014	-	3	8	22	37	15	2	2	89
2015	-	3	4	21	29	11	3	0	71
2016	-	3	5	16	40	16	2	1	83
2017	-	3	2	19	32	18	8	2	84
2018	-	3	5	23	46	14	3	2	96
2019	-	6	5	17	32	26	4	2	92
2020		7	4	16	26	18	1	2	74
Var 2020/2019	**-**	**16,7%**	**-20,0%**	**-5,9%**	**-18,8%**	**-30,8%**	**-75,0%**	**0,0%**	**-19,6%**

Accidentalité en France métropolitaine, 2000-2020

Année	Accidents corporels		dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %	Nombre	Évolution en %
2000*	121 223	-2.7%	-	8 170	-	161 590	-
2001*	116 745	-3,7%	-	8 253	1,0%	153 412	-5,1%
2002*	105 470	-9,7%	-	7 742	-6,2%	137 339	-10,5%
2003*	90 220	-14,5%	-	6 126	-20,9%	115 534	-15,9%
2004*	85 390	-5,4%	-	5 593	-8,7%	108 366	-6,2%
2005	84 525	-1,0%	4 857	5 318	-4,9%	108 076	-0,3%
2006	80 309	-5,0%	4 326	4 709	-11,5%	102 125	-5,5%
2007	81 272	1,2%	4 265	4 620	-1,9%	103 201	1,1%
2008	74 487	-8,3%	3 933	4 275	-7,5%	93 798	-9,1%
2009	72 315	-2,9%	3 956	4 273	0,0%	90 934	-3,1%
2010	67 288	-7,0%	3 706	3 992	-6,6%	84 461	-7,1%
2011	65 024	-3,4%	3 647	3 963	-0,7%	81 251	-3,8%
2012	60 437	-7,1%	3 386	3 653	-7,8%	75 851	-6,6%
2013	56 812	-6,0%	3 020	3 268	-10,5%	70 607	-6,9%
2014	58 191	2,4%	3 146	3 384	3,5%	73 048	3,5%
2015	56 603	-2,7%	3 160	3 461	2,3%	70 802	-3,1%
2016	57 522	1,6%	3 228	3 477	0,5%	72 645	2,6%
2017	58 613	1,9%	3 221	3 448	-0,8%	73 384	1,0%
2018	55 766	-4,9%	3 050	3 248	-5,8%	69 887	-4,8%
2019	56 016	-4,4%	3 050	3 244	-5,9%	70 490	-3,9%
2020	45 121	-19,4%	2 403	2 541	-21,7%	55 836	-20,8%

* estimation du nombre de personnes tuées à 30 jours à partir du nombre des personnes tuées à 6 jours, par application du coefficient majorateur de 1,069 pour les années 2000 à 2004, et déduction correspondante du nombre de blessés

Accidentalité dans les départements d'outre-mer, 2005-2020

(Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion et Mayotte depuis le 1er janvier 2012)

Année	Accidents corporels		dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %	Nombre	Évolution en %
2005	2 051	-	211	225	-	3 607	-
2006	2 684	30,9%	204	233	3,6%	3 855	6,9%
2007	2 578	-3,9%	201	218	-6,4%	3 508	-9,0%
2008	2 280	-11,6%	159	168	-22,9%	3 107	-11,4%
2009	2 094	-8,2%	159	170	1,2%	2 779	-10,6%
2010	2 091	-0,1%	164	180	5,9%	2 712	-2,4%
2011	1 950	-6,7%	141	148	-17,8%	2 621	-3,4%
2012	1 813	-7,0%	177	189	27,7%	2 358	-10,0%
2013	1 585	-12,6%	151	159	-15,9%	2 038	-13,6%
2014	1 663	4,9%	159	173	8,8%	2 094	2,7%
2015	2 051	23,3%	146	155	-10,4%	2 582	23,3%
2016	1 910	-6,9%	165	178	14,8%	2 482	-3,9%
2017	2 088	9,3%	139	152	-14,6%	2 767	11,5%
2018	2 017	-3,4%	136	144	-5,3%	2 642	-4,5%
2019	2 273	12,7%	157	162	12,5%	2 953	11,8%
2020	2 120	-6,7%	153	165	1,9%	2 703	-8,5%

Accidentalité dans les Outre-mer hors DOM*, 2010-2020 – données non labellisées

(Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie)

Année	Accidents corporels		dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %	Nombre	Évolution en %
2010	755	-	93	100	-	986	-
2011	787	4,2%	73	85	-15,0%	1 040	5,5%
2012	770	-2,2%	84	94	10,6%	1 067	2,6%
2013	713	-7,4%	65	68	-27,7%	966	-9,5%
2014	577	-19,1%	77	89	30,9%	791	-18,1%
2015	544	-5,7%	67	71	-20,2%	774	-2,1%
2016	487	-10,5%	75	83	16,9%	692	-10,6%
2017	523	7,4%	70	84	1,2%	689	-0,4%
2018	569	8,8%	81	96	14,3%	724	5,1%
2019	551	-3,2%	77	92	-4,2%	722	-0,3%
2020	503	-8,7%	60	74	-19,6%	709	-1,8%

Gravité des lésions et des séquelles

Echelle de gravité des lésions

L'échelle AIS (*Abbreviated Injury Scale*, version 2005) est une classification internationale utilisée en traumatologie. Elle permet de coder chaque lésion selon son siège et sa nature et lui attribue un score de gravité allant de 1 (lésion mineure) à 6 (lésion mortelle). Ce score de gravité immédiate appelé score AIS prend en compte divers paramètres tels que le risque vital, la rapidité, la complexité et la longueur attendue des soins. On peut grâce à cette classification calculer l'AIS maximal (MAIS), score de la lésion la plus grave chez une victime présentant plusieurs lésions. Les personnes considérées comme gravement blessées ont un score supérieur ou égal à 3 (MAIS 3+).[1]

Codification AIS (*Abbreviated Injury Scale*) : lésions les plus fréquentes par niveau de gravité AIS et région corporelle.

AIS	Gravité	Tête	Face	Cou	Thorax	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs, bassin	Peau
1	Mineure	Traumatisme crânien sans perte de connaissance	Plaies cutanées mineures	Contusion cervicale	Contusion costale	Contusion pariétale	Entorse	Contusion cervicale	Contusion	dermabrasions
2	Modérée	Traumatisme crânien avec perte de connaissance	Fracture maxillaire	Fracture os hyoïde	Fracture sternum	Contusion rate	Fractures apophyses transverses vertèbres lombaires	Fracture clavicule	Fracture péroné	Brulures 2è degré
3	Sérieuse	Fracture base crâne	Fracture de type Lefort III	Plaie mineure artère carotide	Fractures de 3 côtes et plus	Contusion hépatique	Fractures corps vertébraux lombaires	Fracture radius complexe	Fracture fémur	Brulures 2-3è degré
4	Sévère	Fracture complexe base crâne	Lefort III et hémorragique	Plaie majeure artère carotide	Contusion pulmonaire bilatérale sévère	Plaie foie	Tétraparésie	Amputation bras	Fracture du bassin	Brulures 3è degré
5	Critique	Œdème cérébral sévère		Plaie artère vertébrale avec thrombose	Volet costal bilatéral	Rupture rate	Paraplégie		Fracture complexe du bassin	
6	Maximale	Destruction massive crâne et cerveau		Fracture larynx	Rupture aorte thoracique	Rupture foie	Section complète de moelle cervicale			Carbonisation totale

Echelle de gravité des séquelles

Adossé à l'AIS version 2005, l'indice de capacité fonctionnelle (FCI), défini par un processus itératif auprès d'un panel d'experts, permet de déterminer les lésions responsables de déficiences fonctionnelles probables à 1 an, et les classe selon un niveau qui va 1 (déficit total) à 5 (absence de déficit). Le FCI est basé sur dix dimensions[2] : l'alimentation, l'excrétion, la sexualité, la déambulation, la préhension, la flexion et le levage, la vision, l'audition, la parole, et la cognition.

Codification FCI (*Functional Capacity Index)* : lésions les plus fréquentes responsables de séquelles par niveau de déficience FCI et région corporelle.

FCI	Tête	Face	Cou	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs, bassin
1	Pneumo-encéphalie	Lésion d'oreille interne	Thrombose de l'artère carotidienne	Rupture urètre	Tétraplégie	Amputation bras	Section nerf sciatique
2	Œdème cérébral	Lésion oculaire	Dissection artère vertébrale	Rupture colon	Contusion plexus brachial	Ruptures tendineuses main	Fracture plateau tibial
3	Contusions multiples cérébrales		Lésions cordes vocales	Plaie pancréas	Rupture plexus brachial	Fracture olécrane	Fracture articulaire acetabulum
4						Fracture tête radiale	Fracture col ou tête péroné

Source : Registre du Rhône

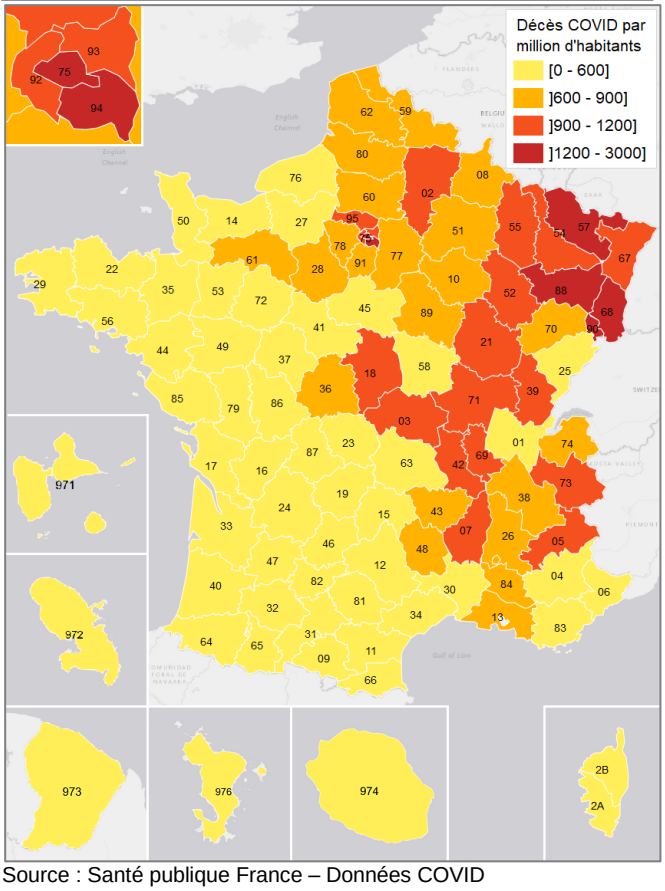
[1] Concernant la version 2005 de l'AIS : un certain nombre de lésions qui étaient d'AIS3 dans la version 1990 sont passées AIS2, conduisant à une diminution de la proportion de blessés MAIS3+ selon cette nouvelle définition.

[2] L'échelle de séquelle adossée à l'AIS version 1990, l'Injury Impairment Scale (IIS) prenait en compte des éléments différents tels que les atteintes esthétiques ou la douleur. En particulier pour les accidents de la route, la lésion la plus fréquente chez les automobilistes, le « coup du lapin » ne présente pas de déficit fonctionnel (FCI=5) alors qu'elle est source de douleurs (IIS=1, séquelle mineure).

Informations liées à la pandémie de COVID 19

Encadré - Confinements et couvre-feux	
17-mars	**confinement de la population en France (y compris l'outre-mer) :** fermeture des établissements accueillant du public, des commerces non indispensables, des crèches, des établissements scolaires et des universités ; fermeture des frontières de l'espace Schengen ; limitation des sorties du domicile aux seules premières nécessités, sous réserve d'une attestation
11-mai	**déconfinement phase 1 (hors Mayotte) :** réouverture des commerces à l'exception des cafés, bars, restaurants, augmentation des capacités d'accueil des transports urbains, réouverture partielle des écoles primaires et des crèches, déplacements autorisés dans la limite de 100 kilomètres certaines restrictions diffèrent selon la circulation du virus localement
02-juin	**déconfinement phase 2 :** fin de la limitation de 100km pour les déplacements non justifiés dans le cadre de la phase 2 du déconfinement ; réouverture des cafés, bars et restaurants, des lieux culturels, des collèges et lycées à travers la France métropolitaine, réouverture des parcs et jardins dans les grandes villes
30-oct	**confinement de la population française métropolitaine :** les établissements scolaires ouverts ainsi que les classes préparatoires et les BTS. Par contre les universités doivent assurer les cours magistraux et les travaux dirigés en distanciel
28-nov	**allègement du confinement :** lors de cette phase, l'attestation de déplacement reste en vigueur mais les déplacements brefs (promenade, loisirs...) sont autorisés dans un rayon de 20 km (contre 1 km auparavant) et pour une durée de 3 h maximum. Les commerces dits « non-essentiels » sont également appelés à rouvrir avec un protocole sanitaire renforcé avec une limite d'un client pour 8 mètres carrés, seuls les restaurants, bars, cafés et le monde de la culture restent clos
15-déc	**fin du confinement : couvre-feu de 20h à 6h** tous les jours sauf le 24 décembre

Décès imputés à la COVID-19 enregistrés à l'hôpital sur l'année 2020, rapporté au million d'habitant par département



Source : Santé publique France – Données COVID
Insee – Estimations de population

Les périodes retenues pour réaliser les analyses concernant l'impact de la crise sanitaire suivent les grandes phases des mesures gouvernementales tout en conservant des étendues comparables. Ainsi, l'année 2020 est découpée en 6 périodes : du 1er janvier au 16 mars avant les restrictions gouvernementales ; du 17 mars au 10 mai lors du premier confinement ; du 11 mai au 3 juillet comprenant le déconfinement ; du 4 juillet au 31 août lors de la période estivale ; du 1er septembre au 29 octobre comprenant la rentrée scolaire ; du 30 octobre au 31 décembre lors du second confinement et des mesures de restrictions complémentaires.

La COVID-19 a tué 64 632 personnes en France sur l'année 2020, en comptant les décès à l'hôpital et en EHPAD. Afin de pouvoir comparer des départements avec des populations différentes, l'indicateur du « nombre de décès à l'hôpital pour un million d'habitants » par département est utilisé. Le virus a principalement frappé le Grand Est mais aussi l'Ile-de-France, l'est de la France et les Hauts-de-France. Le sud-ouest et l'ouest ont été beaucoup moins touchés par la COVID-19 avec moins de 300 décès à l'hôpital pour 1 million d'habitants pour la Bretagne par exemple contre plus de 1 300 dans le Haut-Rhin, l'un des départements les plus impactés.

Glossaire et sigles

Définitions :

Accident corporel : Accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Accident mortel : Accident avec au moins une personne tuée

Blessé : Blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures

Blessé léger : Blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures

Blessé hospitalisé (BH) : Blessé hospitalisé plus de 24 heures, non décédé dans les 30 jours

Blessé grave : Personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite MAIS 3+, voir page 198)

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 comprise entre 1 et 3 sur l'échelle « Functional Capacity Index » (FCI, voir page 198)

Personne tuée : Personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident

Présumé responsable : La responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée par les forces de l'ordre à l'origine de l'enquête.

Engin de déplacement personnel (EDP) : il peut être non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (trottinette électrique, gyropode, segway…) et se déplace comme un vélo. Pour l'année 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est intégré dans la catégorie « autres ».

Bicyclette : Vélo y compris vélo à assistance électrique

Vélo à assistance électrique (VAE) : **vélo électrique** (France) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'usager pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur

Deux-roues motorisé (2RM) : Cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Scooter : Motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat

Cyclomoteur : Deux-roues motorisé de moins de 50 cm^3 et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters

Motocyclette : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm^3, y compris les scooters.

Circulation inter-files des deux roues motorisés (CIF) : La CIF consiste pour un deux-roues motorisé à circuler entre les deux files de véhicules en circulation dans le même sens sur les voies les plus à gauche, à une vitesse inférieure à 50 Km/h et sur un réseau à chaussées séparées limité au minimum à 70 Km/h. Elle est encadrée juridiquement par un décret d'expérimentation jusqu'au 01 août 2024.

Voiturette : Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm3 au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h

Automobiliste : Usager de véhicule de tourisme

Véhicule de tourisme (VT) : Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises

Véhicule utilitaire (VU) : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur à 3,5 t

Poids lourd (PL) : Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t

Transport en commun (TC) : Autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans (le fichier BAAC ne disposant pas de l'information « permis probatoire » jusqu'en 2018)

Senior – modification Bilan 2015 : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire

Taux légal d'alcool : < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun

Taux délictuel d'alcool : ≥ 0,8 g/l de sang

Sigles :

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ANSM : Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé
APAM : Auteur présumé d'accident mortel (voir le glossaire du présumé responsable)
ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage
BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels
BEA-TT : Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence
CA : Contrôle Automatisé
CARE : Community database on Accidents on the Roads of Europe (base de données des accidents UE)
CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
CEESAR : Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CISR : Comité Interministériel de Sécurité Routière
CNAMTS : Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés
CNSR : Conseil National de Sécurité Routière
COM-NC : Collectivités d'Outre-mer et Nouvelle Calédonie
DARES : Direction de l'animation de la recherche des études et des statistiques du ministère du travail
DGO : Document Général d'Orientation (enjeux de sécurité routière au plan départemental)
DISR : Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
DITTT : Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres, Nouvelle Calédonie
DOM : Départements d'outre-mer
DREES : Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques
DSR : Délégation à la Sécurité Routière (appelée DSCR avant avril 2017)
FSR : Fondation Sécurité Routière
IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.
Depuis le 01 janvier 2020, l'IFSTTAR a rejoint **l'Université Gustave Eiffel**
INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques
INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale
INSERR : Institut national de sécurité routière et de recherches
IRTAD : International Traffic Safety Data and Analysis group
LAB : Laboratoire d'Accidentologie et Biomécanique
LESCOT : Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports
MAIS : Maximum Abbreviated Injury Scale (niveau de gravité de la lésion présentant la gravité la plus forte)
OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques
OFDT : Observatoire français des drogues et des toxicomanies
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier
SDES : Service de la donnée et des études statistiques du ministère chargé des transports (MTE)
STRMTG : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
UCLIR : Unité de Coordination de la Lutte contre l'Insécurité Routière
UMRESTTE : Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance Transport Travail Environnement
UTAC : Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle
VMA : Vitesse Maximale Autorisée

Bibliographie

Amoros E. *et al.*	Accidentalité à vélo et exposition aux risques (AVER) : Risque de traumatisme selon quatre types d'usagers, IFSTTAR, août 2012.
ANSM	Consommation des benzodiazépines en France, avril 2017.
ASFA	Analyse des accidents mortels et corporels – Bilan 2020, 2021
ASFA	Bilan : Sécurité du personnel en intervention – Année 2020
BEATT	Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004, avril 2007.
Bijleveld & Churchill	The influence of weather conditions on road safety, SWOV, 2009.
Bouaoun, Haddak et Amoros	Road crash fatality rates in France: A comparison of road user types, taking account of travel practices, Accident Analysis & Prevention, 2015 - Elsevier
Cerema	Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Rapport final d'évaluation, juillet 2020
Cerema	Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010, juin 2013.
Cerema	Expérimentation de l'abaissement de la vitesse limite autorisée à 80 km/h - Bilan des observations des vitesses pratiquées, décembre 2017.
Cerema	Freinage d'urgence motos vs voitures particulières - Essais sur piste, 2016.
Cerema	Les piétons la nuit en milieu urbain - Analyse de l'accidentalité - données BAAC 2010-2014, décembre 2018.
Cerema	Guide méthodologique, Supports à sécurité passive, juillet 2016.
Cerema	Accidents de deux-roues motorisés contre glissières métalliques, 2014
Cerema	Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2), 2016.
CERTU	Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire, Collection Le point sur, numéro 14, 2010.
CGDD	Effets des prix à court et à long termes par type de population, Etudes et documents, n° 40, avril 2011.
CGDD – SDES	Les comptes des transports en 2020, 2021.
CGDD – SOeS	Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012, Chiffres et statistiques n° 400, mars 2013.
CNAMTS	Rapport annuel 2019 de l'Assurance maladie Risques professionnels.
Commission européenne	EU Road Safety Policy Framework 2021-2030
Commission européenne	Statistical pocketbook, Transports européens en chiffres, 2019.
Commission européenne	Towards a European road safety area – Policy orientations on road safety – 2011-2020, juillet 2010.
COQUILLAT A. et al.	Bilans lésionnels subis par les usagers de deux-roues motorisés, SECU2RM, IFSTTAR, UCB Lyon1, juillet 2016.
DREES et Santé publique France	L'état de santé de la population en France. Rapport 2017, 2017.
Dubos N. et Varin B.	Analyse de l'accidentalité des conducteurs de 2RM (VOIESUR), Cerema, mars 2015.
Elvik R.	An analysis of the relationship between economic performance and the development of road safety, 2014.
Elvik R.	The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.
ETSC	14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2020.
ETSC	Buylaert, W. ed. Reducing injuries from post-impact care, Working Party on Post Impact Care, Brussels, 1999.
Giraudet P.	Livre blanc de la sécurité routière, La documentation française, 1989.
Hamada S.et Gauss T	Analyse des victimes d'accidents sur voie publique recensées dans la Traumabase® de 2011 à 2015, décembre 2016.
Hautière N. *et al.*	*Véhicules connectés et autonomes : Quels enjeux technologiques, juridiques et de sécurité routière ?,* Hygiène et sécurité du travail, INRS – N° 246 – mars 2017.
Hours M. *et al.*	*Etude et suivi d'une population d'accidentés (cohorte ESPARR – Registre du Rhône), 2014.*
Île-de-France Mobilités	La nouvelle enquête globale transport - Présentation des premiers résultats 2018. Assises de la mobilité en Île-de-France, 24 septembre 2019.
IFSTTAR	Projet PAAM, Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité, 2015.

IFSTTAR-INSERM	Téléphone et sécurité routière, expertise collective, avril 2011.
INSEE	Partir de bon matin, à bicyclette…, Insee Première n° 1629, janvier 2017.
INSERM	CESIR-III - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière, 2016.
INSERM	Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2014.
International Transport Forum (OCDE)	*Speed and Crash risk*, 2018.
Léger D., Ement P.	Somnolence et risque accidentel, La Presse Médicale, 2015.
Longuar Z. *et al.*	*Chaque Français émet en moyenne deux tonnes de CO2 par an pour effectuer ses déplacements*, La Revue du CGDD, La mobilité des Français - Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, décembre 2010, 163, 176.
Martin J. L. *et al.*	Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM), DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.
MTE	Tableau de suivi de l'accidentalité des DIR, décembre 2020.
OCDE	Rapport final sur le modèle international de simulation des politiques de lutte contre la consommation nocive d'alcool, 2021.
OFDT	Drogues, chiffres clés 8ème édition, Juin 2019.
OMS	*Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*, 2018.
ONISR	*Fichier des infractions au code de la route - Bilan statistique de l'année 2020*, 2021.
ONISR	*Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2020*, 2021.
ONISR	*Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2020*, 2021.
ONISR	fichier national des accidents corporels, BAAC 2020.
ORS Nouvelle-Aquitaine	La santé des apprentis de Nouvelle-Aquitaine - Ressentis, attitudes, mars 2019.
Page Y. *et 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.
Richer C., Rabaud M.	L'évolution des mobilités actives dans la Métropole Européenne de Lille depuis dix ans : changement de modèle ou prolongement de tendance ?, Belgeo n°4-2019, numéro spécial « Les politiques de mobilité urbaines en Europe après la crise : adaptations et innovations », à paraître.
SANEF	Dossier de presse, Observatoire Sanef des comportements, 9ème édition, Juillet 2019.
Serre T. *et al.*	EFFIGAM, Convention DSR n°2200792115 : Rapport final, mars 2017.
SETRA	Guide méthodologique – Audits de sécurité routière, août 2012.
SETRA	Guide méthodologique – Démarche ISRI, octobre 2008.
SETRA	Guide méthodologique – Démarche SURE, octobre 2006.
SETRA	Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération, guide technique, 2002.
STRMTG	Rapport annuel sur le parc, le trafic et les évènements d'exploitation des tramways, année 2018, Rapport d'activités 2019.
KANTAR	Enquête Parc Auto 2020, volume Deux-roues motorisés, juin 2020.
KANTAR	Enquête Parc Auto 2020.
Union Européenne	*Projet européen CAST – Campagne de communication sur la sécurité routière – Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation*, 2010.
UTAC/OTC	Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2019, février 2020.
Van Elslande P. *et al.*	Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés, Ifsttar, sept. 2011.
Vélo et territoires	Bulletin de fréquentation N°13, 2021
Vertet M. et Brenac T.	*Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière*, Colloque « La sicurezza stradale », mars 1998.
Willinger R. et Deck C.	Note de synthèse sur les traumatismes crâniens et leurs séquelles, TEVU, Université de Strasbourg, CNRS, mai 2017.
Wu D. et al. 2019	Does a full-face helmet effectively protect against facial injuries? Inj. Epidemiol. 6 1, 19.doi: 10.1186/s40621-019-0197-8.

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL
DE LA SECURITE ROUTIERE

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), interministériel depuis 1993 et placé auprès de la Déléguée interministérielle de la sécurité routière, assure au titre de ses missions statistiques la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière. Par ailleurs, l'ONISR pilote le programme d'études et recherches financé par la Délégation à la sécurité routière : il oriente ainsi la recherche et assure le suivi des études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des mesures de sécurité routière prises ou envisagées. Il veille à la valorisation des résultats. Chaque année, la publication du bilan de l'accidentalité en France est un moment fort de son activité. Le bilan s'adresse à un public de spécialistes et de non spécialistes.

Ce bilan annuel, produit avec l'appui du Cerema, a pour but de faire connaître l'accidentalité, en comprendre les composantes à travers notamment des analyses thématiques et transversales, et mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière. L'année 2020 a été marquée par une crise sanitaire mondiale qui a notamment grandement impacté les déplacements et la sécurité routière du fait de la mise en place de confinements et de couvre-feux. Le bilan 2020 cherche donc à quantifier l'impact de cette pandémie sur l'accidentalité, en rupture par rapport aux années précédentes, tout en présentant un bilan de la décennie qui se termine.

La présente édition, les méthodologies de l'observatoire, certains rapports d'études et recherches mentionnées, ainsi que des tableaux extraits du fichier national notamment relatifs aux indicateurs labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

ISBN : 978 211 077535-1