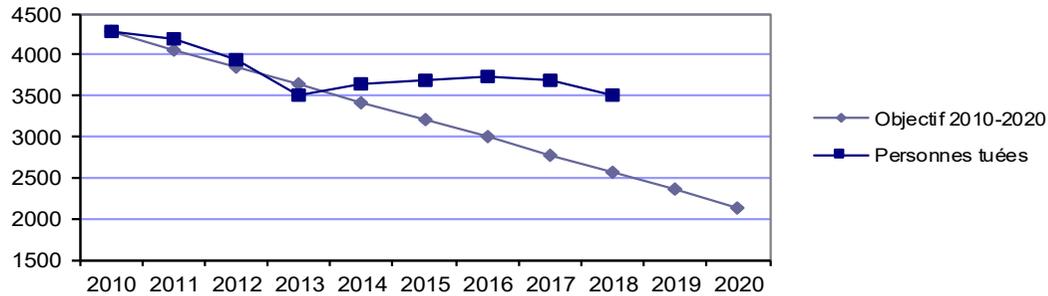


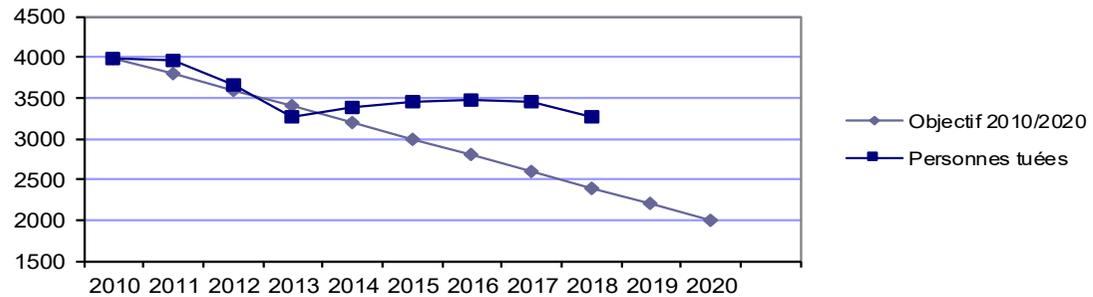
Evolution de la mortalité routière annuelle en métropole et outre-mer



L'accidentalité routière en 2018

Estimations

Evolution de la mortalité routière annuelle en métropole



Observatoire national
interministériel de
sécurité routière

La mortalité routière est en baisse de -4,9 % entre 2017 et 2018 soit 181 décès en moins

Métropole et outre-mers

Bilan de l'année 2018	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2018 estimations	58 363	3 503	72 787	22 187
Année 2017	61 224	3 684	76 840	29 413
Différence 2018 / 2017	-2 861	-181	-4 053	-7 226
Evolution 2018 / 2017	-4,7%	-4,9%	-5,3%	-24,6%

Il est estimé que près de **3 503 personnes** seraient décédées en 2018 sur les routes de France, en métropole et outre-mer.

L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2018 est estimée en baisse de **-18,0 %**, soit 769 vies épargnées en 2018 par rapport à 2010.

La mortalité routière est en baisse de **-5,5 %** entre 2017 et 2018 soit **189 décès en moins**

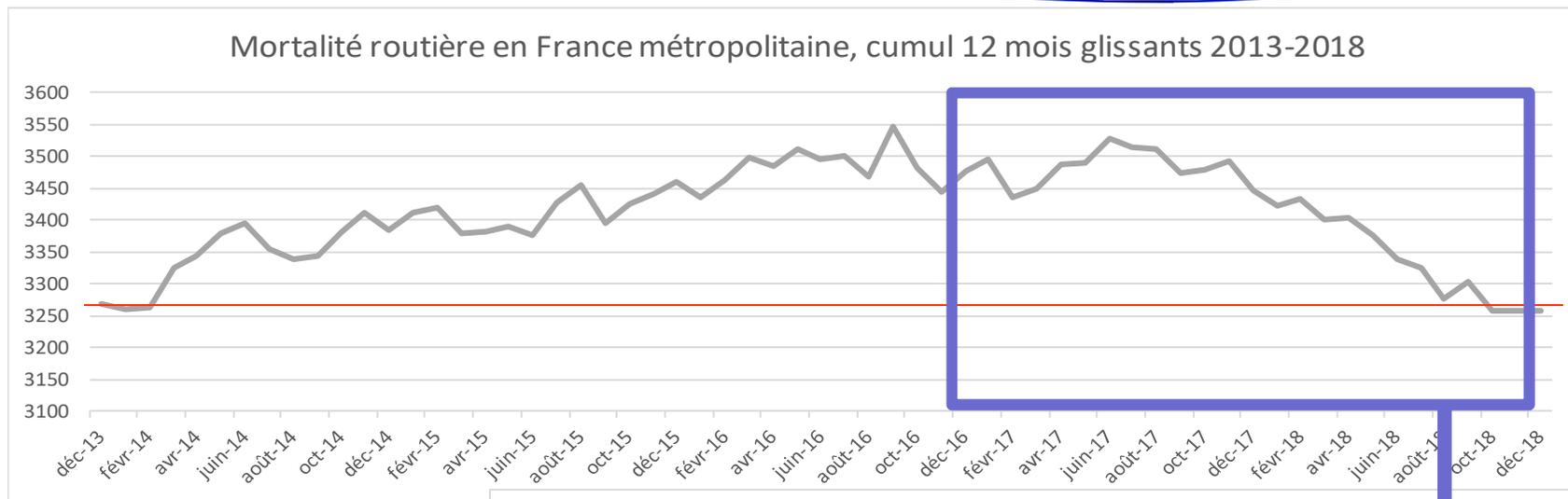
Métropole

Bilan de l'année 2018	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2018 estimations	55 800	3 259	69 434	20 864
Année 2017	58 613	3 448	73 384	27 732
Différence 2018 / 2017	-2 813	-189	-3 950	-6 868
Evolution 2018 / 2017	-4,8%	-5,5%	-5,4%	-24,8%

3 259 personnes seraient décédées sur les routes de France métropolitaine en 2018, soit **189 personnes de moins** qu'en 2017. La mortalité routière serait ainsi en baisse par rapport à l'année 2017, avec une variation de -5,5 %, et passerait pour la première fois sous la barre de 2013 (3 268 tués, le minimum atteint jusque là).

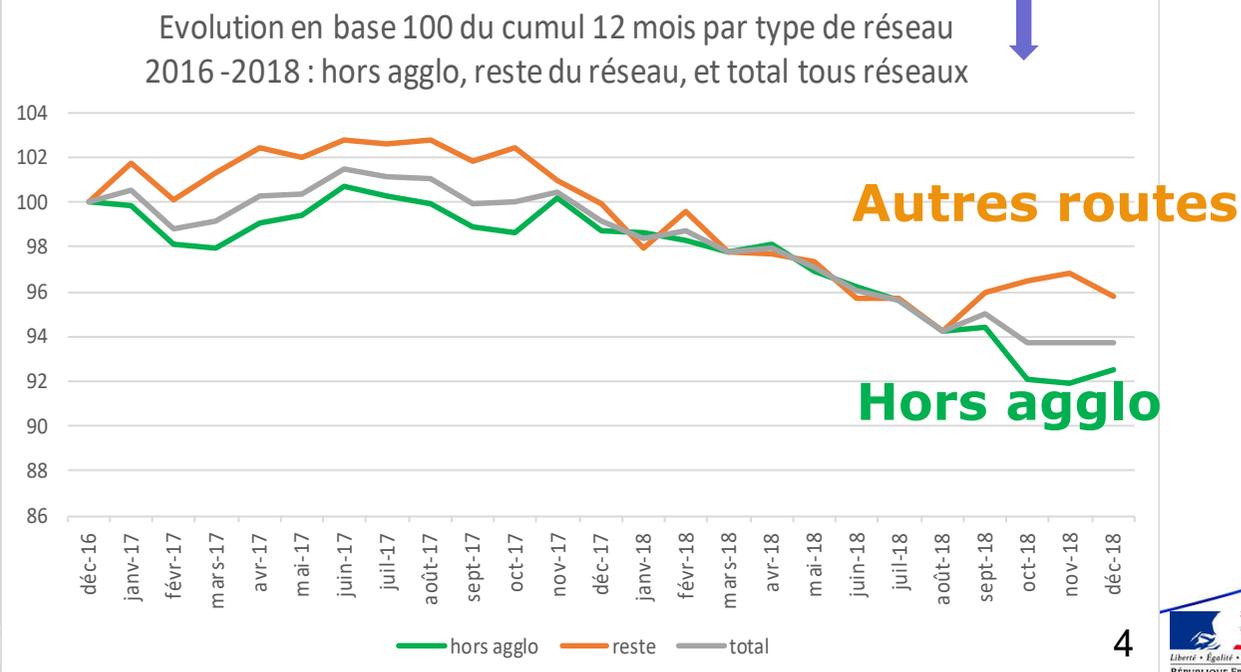
Depuis 2010, la mortalité routière a baissé de **-18,4 %**, soit **733 vies épargnées en 2018 par rapport à 2010**.

Evolution de la mortalité en cumul sur 12 mois glissants



La tendance baissière amorcée au 3^e trimestre 2017 était d'abord sous la dynamique d'une baisse sur les « autres routes », puis au 1^{er} semestre 2018 tous réseaux.

Au 2^e semestre 2018, seule la mortalité des routes hors aggro baisse, la mortalité des autres routes remonte.



Evolution de la mortalité routière sur les réseaux routiers

	Autoroutes	Hors agglomération	Agglomération	Total
Rappel 2000	584 7%	5310 65%	2276 28%	8 170 100%
2010	256 6%	2603 65%	1133 28%	3 992 100%
2013	261 8%	2078 64%	929 28%	3 268 100%
2017	282 8%	2161 63%	1005 29%	3 448 100%
2018 prov	273 8%	2025 62%	961 29%	3 259 100%
Progression 2017 - 2018	-3%	-6%	-4%	-5,5%
Progression 2013-2018	5%	-3%	3%	-0,3%
Progression 2010-2018	7%	-22%	-15%	-18,4%
Progression 2000-2018	-53%	-62%	-58%	-60,1%

Les routes hors agglomération forment le seul réseau avec gain de vie par rapport à 2013.

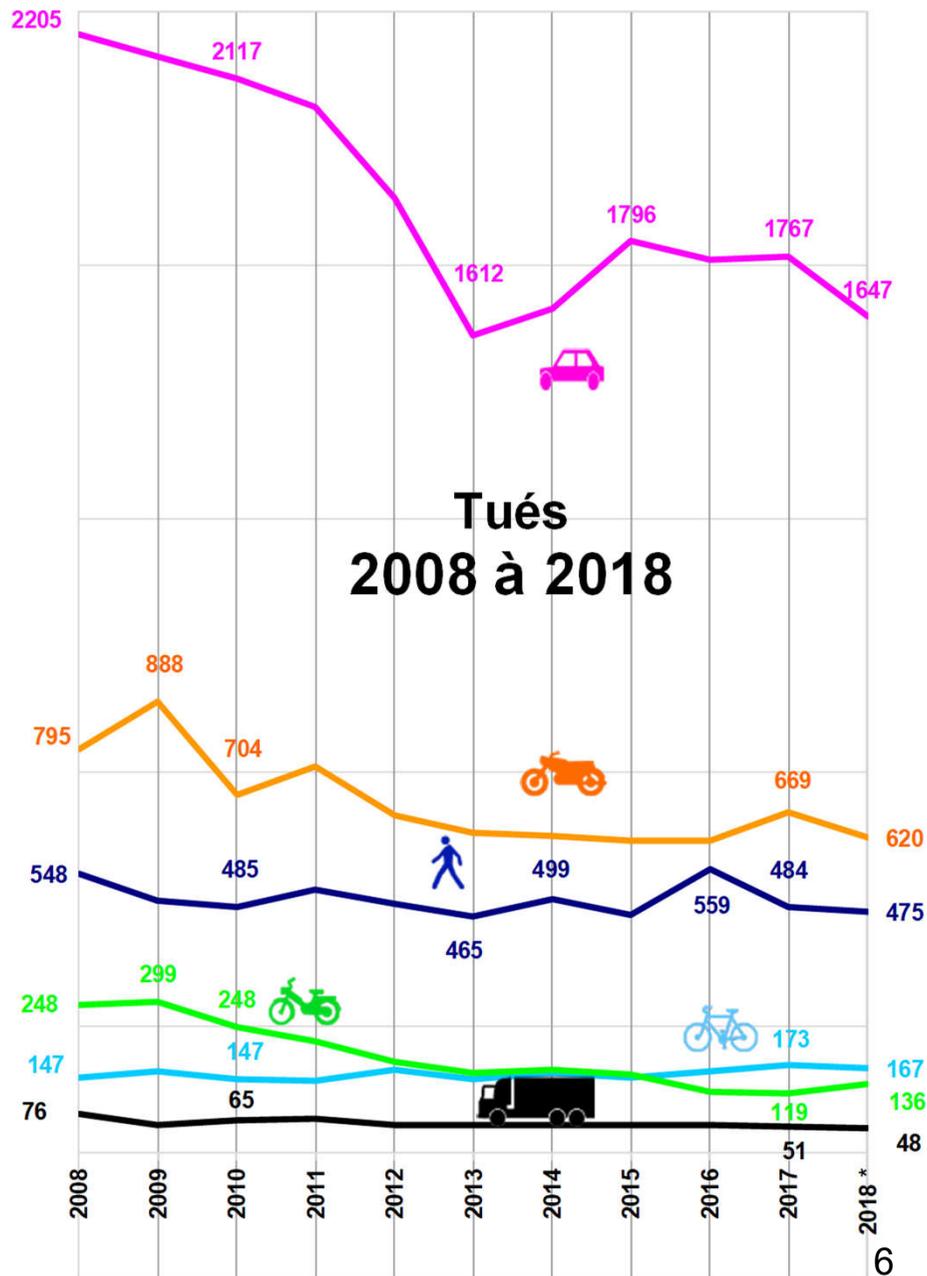
Evolution de la mortalité par usagers entre 2010 et 2018

La mortalité 2018 est inférieure à celle de 2010 pour :

- **VL** : -22 % soit 470 décès de moins en 2018 qu'en 2010
- **Cyclo** : -45 % soit 112 décès de moins en 2018 qu'en 2010.
- **Motos** : -12 % soit 84 décès de moins en 2018 qu'en 2010.
- **PL** : -26 % soit 17 décès de moins en 2018 qu'en 2010.
- **Piétons** : -2 % soit 10 décès de moins en 2018 qu'en 2010.

En hausse marquée :

- **Cyclistes** : +14% soit 20 décès de plus en 2018 qu'en 2010.



Données générales 2018 – les usagers

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 PL	 Autres	Total
2010	485 12%	147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	65 2%	226 6%	3 992 100%
2013	465 14%	147 4%	159 5%	631 19%	1612 49%	57 2%	197 6%	3 268 100%
2017	484 14%	173 5%	119 3%	669 19%	1767 51%	51 1%	185 5%	3 448 100%
2018 prov	475 15%	167 5%	136 4%	620 19%	1647 51%	48 1%	166 5%	3 259 100%
Progression 2017-2018	-2%	-3%	14%	-7%	-7%	-6%	-10%	-5,5%
Progression 2013-2018	2%	14%	-14%	-2%	2%	-16%	-16%	-0,3%
Progression 2010-2018	-2%	14%	-45%	-12%	-22%	-26%	-27%	-18,4%
Progression 2000-2018	-44%	-39%	-70%	-35%	-69%	-61%		-60,1%

NB : Données BAAC 2000-2017 et estimations 2018 basées sur le BAAC et les remontées rapides

La catégorie "autres" regroupe habituellement pour 70% les VU, 15% les voiturettes ou tricycles, 5% les quads et 10% les TC ou engins spéciaux.

La mortalité **automobiliste** 2018 est en **baisse** (-7 %).

La mortalité **en deux-roues motorisés** est en **baisse** (-4 %), soit **32 tués de moins**.

La mortalité **cycliste** est en légère **baisse** (6 tués de moins, mais 20 de plus qu'en 2010).

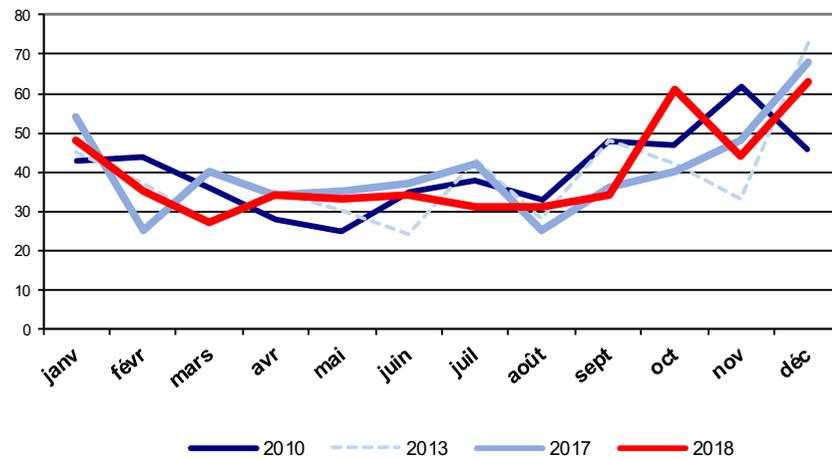
La mortalité **piétonne** **baisse** de nouveau mais conserve 10 tués de plus qu'en 2013.

Mortalités piétonne et motocycliste en France métropolitaine

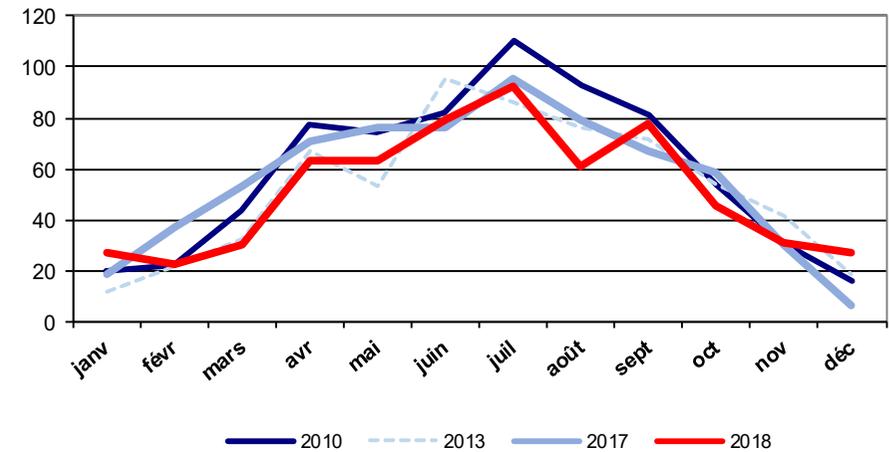
La mortalité **piétonne** a été très forte cette année en octobre et réduite en novembre.

La saisonnalité de la mortalité **motocycliste** générée par l'usage loisir des motos reste extrêmement marquée cette année, avec une mortalité forte en juin, juillet et septembre, et limitée en août du fait de conditions météo moins propices dans le Sud Est.

Evolution de la mortalité piétonne mois par mois



Evolution de la mortalité motocycliste mois par mois

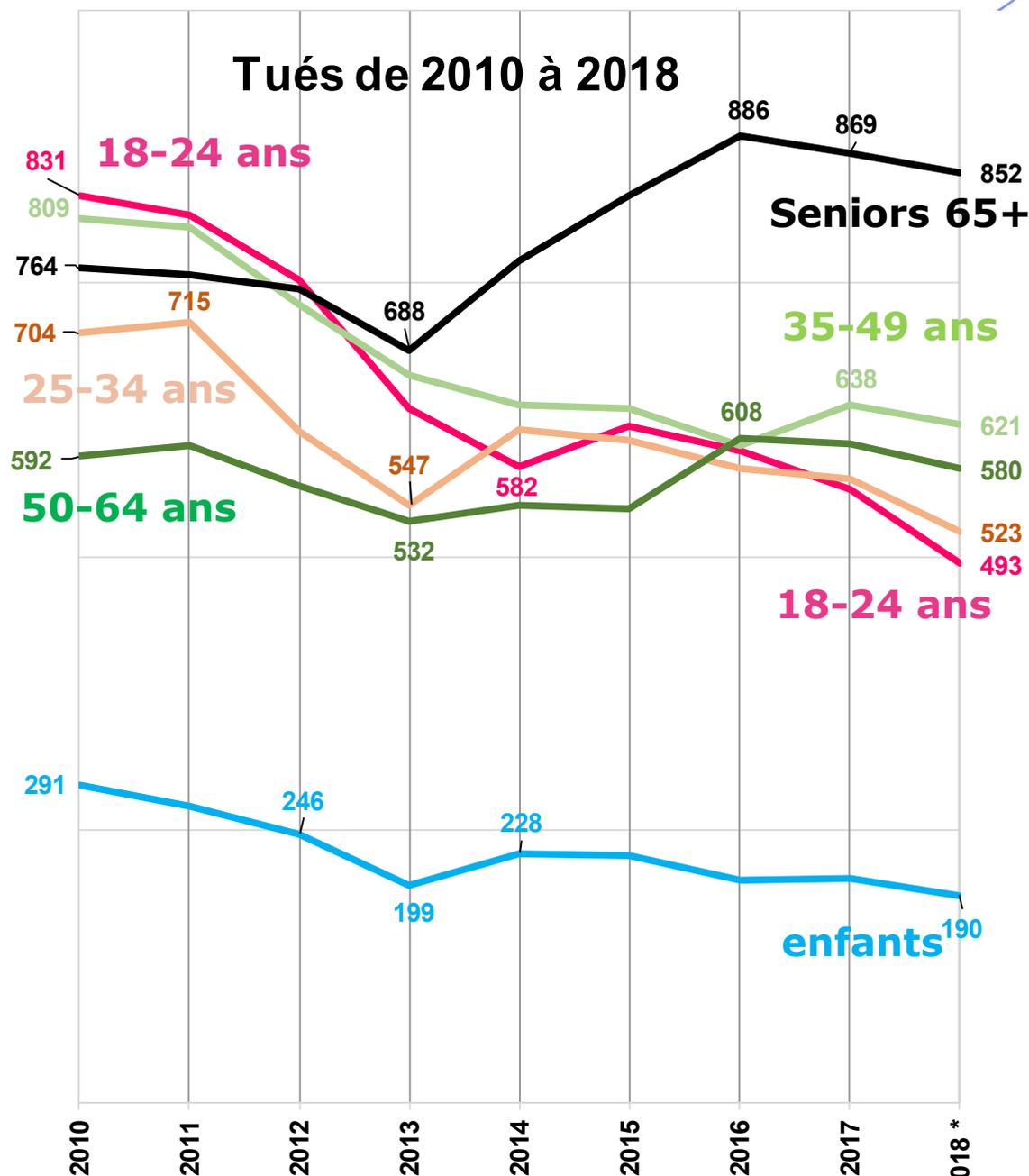


La mortalité 2018 est inférieure à celle de 2013 pour :

- **18-24 ans** : -22 % soit 143 décès de moins en 2018 qu'en 2013
- **35-49 ans** : -7 % soit 45 décès de moins en 2018 qu'en 2013.
- **25-34 ans** : -4 % soit 24 décès de moins en 2018 qu'en 2013.
- **0-17 ans** : -5 % soit 9 décès de moins en 2018 qu'en 2013.

En hausse marquée :

- **seniors de 65 ans et plus** : +24% soit 164 décès de plus en 2018 qu'en 2013.
- **50-64 ans** : +9% soit 48 décès de plus



La mortalité 2018 baisse pour tous les âges.

	0-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-49ans	50-64ans	65ans et+	Total
2010	291 7%	831 21%	704 18%	809 20%	592 15%	764 19%	3 992 100%
2013	199 6%	636 19%	547 17%	666 20%	532 16%	688 21%	3 268 100%
2017	205 6%	562 16%	571 17%	638 19%	603 17%	869 25%	3 448 100%
2018 prov	190 6%	493 15%	523 16%	621 19%	580 18%	852 26%	3 259 100%
Progression 2017-2018	-7%	-12%	-8%	-3%	-4%	-2%	-5,5%
Progression 2013-2018	-5%	-22%	-4%	-7%	9%	24%	-0,3%
Progression 2010-2018	-35%	-41%	-26%	-23%	-2%	12%	-18,4%

La mortalité des **moins de 25 ans a diminué fortement depuis 2010 (439 tués de moins),**

celle des **personnes âgées de 50 ans est plus** est toutefois supérieure à celle relevée en 2013 (et même 2010 pour les 65 ans et plus) du fait de l'augmentation de la population sur ces âges

Moins de 50 tués par million d'habitants en 2018

	0-17ans	18-24 ans	25-34ans	35-49ans	50-64ans	65ans et+	Total
2010	21	151	91	62	49	72	64
2013	14	119	70	52	43	61	51
2017	15	108	74	51	48	67	53
2018 prov	13	91	68	50	46	64	49
Progression 2017-2018	-10%	-15%	-8%	-2%	-4%	-6%	-6,9%
Progression 2013-2018	-8%	-23%	-2%	-4%	8%	4%	-3,7%
Progression 2010-2018	-38%	-40%	-25%	-19%	-5%	-12%	-22,3%

Le taux de mortalité rapportée à la population de chaque classe d'âge indique certes une **progression du risque chez les 50 ans et plus**, mais malgré une amélioration sensible chez **les jeunes adultes (18-24 et 25-34 ans)**, ces derniers **restent parmi les plus touchés**.

Auteurs présumés d'accidents mortels – en multi-causes sur 51 mois en France métropolitaine

Vitesse : 29 % des cas

Non-respect des priorités :
12 % des cas

Dépassement dangereux :
4 % des cas

Contresens : 2 % des cas

Changement de file : 3 %
des cas

Non-respect des distances :
1 % des cas

Inattention : 9 % des cas

Téléphone : 1 % des cas

Alcool : 19 % des cas

Stupéfiants : 9 % des cas

Malaise : 5 % des cas

Somnolence : 3 % des cas

Obstacle sur voie circulée :
1% des cas

Facteurs véhicule : 1% des
cas

Autres causes : 11 % des
cas

Cause indéterminée : 10
% des cas



Auteurs présumés d'accidents mortels – en multi-causes sur 12 mois glissants en France métropolitaine

La vitesse excessive ou inadaptée reste la première cause principale des accidents mortels, en léger retrait globalement en 2018 par rapport à 2017, mais cela cache une disparité selon les réseaux routiers. Ainsi hors agglomération, la vitesse est présente comme cause dans un peu plus d'un tiers des accidents mortels alors qu'elle représente 18% des causes des accidents mortels sur autoroute.

L'alcool est présent dans 18% des causes des accidents mortels en 2018 en légère baisse par rapport à 2017. Les stupéfiants restent autant présents qu'en 2017.

Le non respect des règles de priorité, troisième cause d'accidents mortels, est en légère baisse cette année par rapport à 2017. Toutefois, ce troisième facteur est sur-représenté en agglomération avec 1 accident mortel sur 6.

Le facteur **inattention** est plutôt présent dans les causes des accidents mortels en agglomération et sur les voies communales et nationales.

La circulation à **contresens** représente 4% des causes des accidents mortels sur autoroute.

Le facteur **malaise** est en augmentation en 2018 par rapport à l'année précédente et notamment en agglomération et sur autoroute.

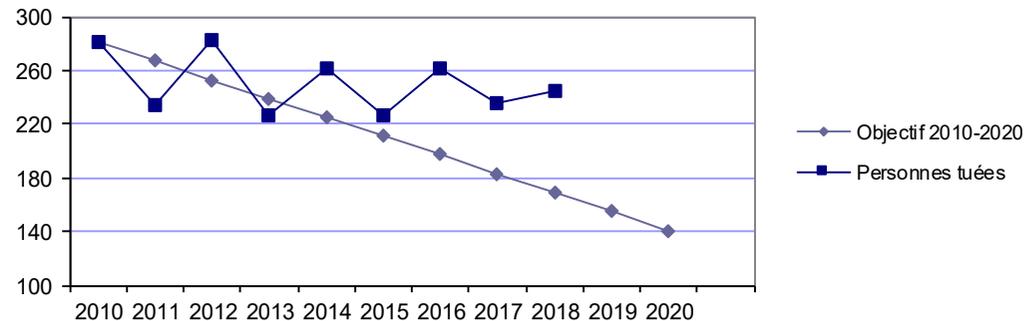
Evolution de la mortalité Outremer

244 personnes seraient décédées sur les routes outremer en 2018, dont

- 148 tués dans les départements d'outremer (contre 159 en 2013 et 180 en 2010)
- 96 tués dans les collectivités d'outremer ou en Nouvelle Calédonie (contre 68 en 2013 et 100 en 2010).

C'est une hausse globale de +3,4 % par rapport à 2017, et une baisse de -13,2 % par rapport à 2010.

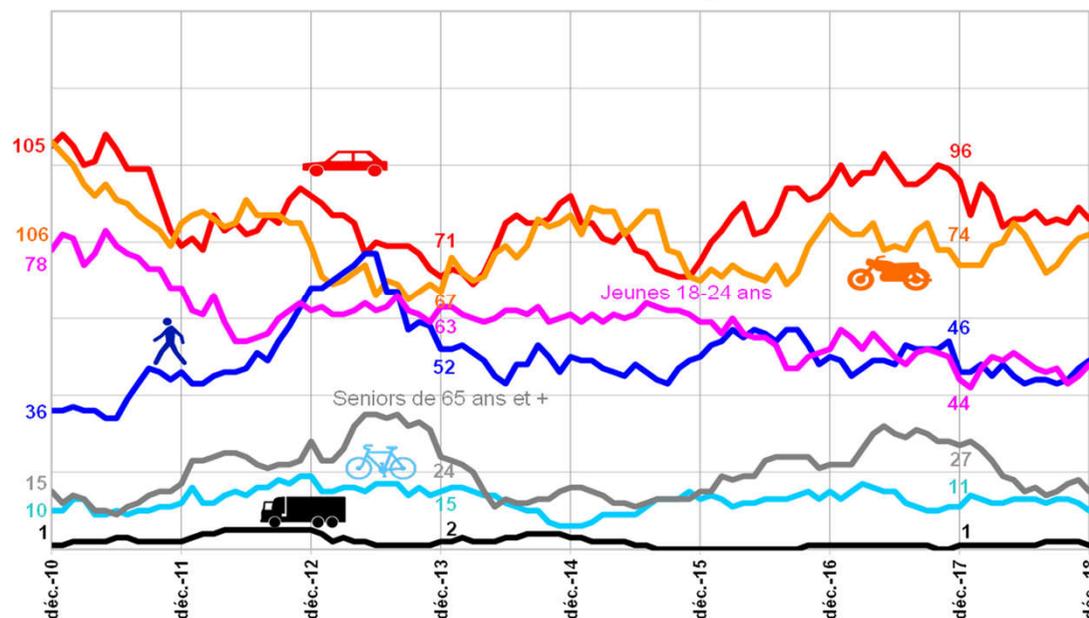
Evolution de la mortalité routière annuelle outre-mer



La mortalité des **jeunes de 18-24 ans** augmente légèrement avec au moins **48 tués** en 2018 (+4 par rapport à 2017). 78 décès avaient été enregistrés en 2010.

La mortalité des **seniors de 65 ans et plus** retrouve le chiffre de 2010 (**15 décès**).

Évolution de la mortalité routière cumulée
sur 12 mois selon les usagers



Nombre de personnes tuées
cumulé sur 12 mois établi
en

Décembre
2018
% par rapport à 2010

- VL
86 ; -18%
- 2 RM
82 ; -23%
- Piétons
49 ; +36%
- Jeunes 18-24 ans
48 ; -38%
- Seniors 65 ans et plus
15 ; +0%
- Cyclistes
10 ; +0%
- Usagers PL
1 ; +0%

La mortalité **automobiliste** représente un peu plus du tiers de la mortalité routière outremer avec 86 décès estimés. La **ceinture de sécurité** est un enjeu majeur dans les outremer, où dans plusieurs territoires la moitié voire les trois quarts des personnes décédées ne l'avaient pas bouclée.

La mortalité en **deux-roues motorisés** reste significative avec 82 usagers tués en 2018, soit un tiers de la mortalité routière outremer. Par rapport à 2017, la mortalité **cyclomotoriste** est stable en 2018, mais la mortalité **motocycliste** est en augmentation cette année de plus de 13% par rapport à 2017.

Evolution de la mortalité Outremer

Le non-port du **casque** concerne la moitié des décès en deux-roues motorisés. La mortalité piétonne est en augmentation avec 49 décès estimés en 2018, mais supérieure à 2010 (37 décès enregistrés).

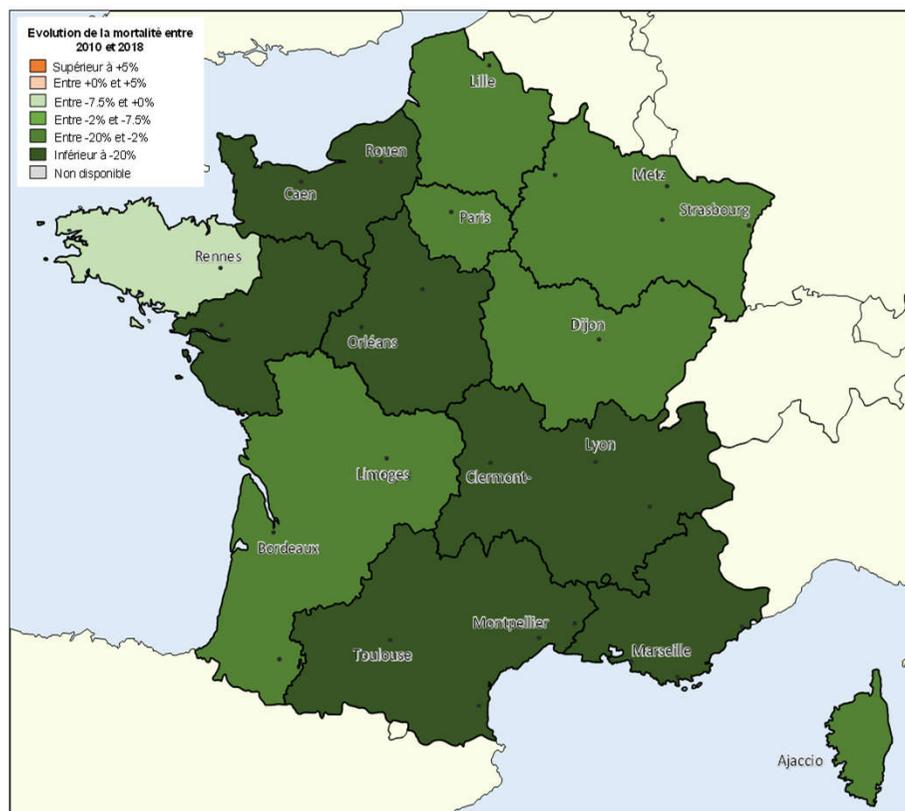
La **vitesse** et **l'alcool** restent les deux premières causes des accidents mortels (un tiers des cas chacun) mais sont plus systématiquement présents outre-mer par rapport à la métropole .

Le non respect des priorités est moins souvent mentionné outre-mer, sauf sur les routes communales en agglomération où elle est dans la tendance métropolitaine.

Les stupéfiants et les dépassements dangereux en agglomération sont plus présents en Outre-Mer qu'en métropole (respectivement 11 % et 12%).

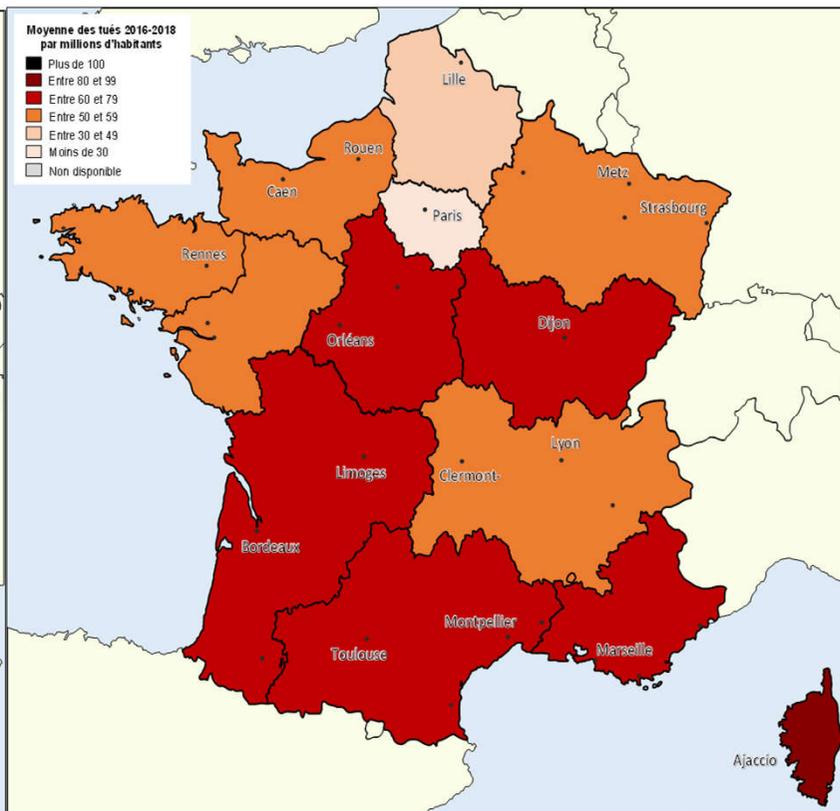
ANNEXE : Mortalité routière en région

Evolution de la mortalité entre
2010 et 2018



Sources : 2013-2017 données BAAC, 2018 données provisoires

Mortalité moyenne 2016-2018 par
million d'habitants de la région



Sources : 2013-2017 données BAAC, 2018 données provisoires

Evolution de la mortalité routière dans les régions de France métropolitaine

Par rapport à 2017, la mortalité 2018 paraît en hausse dans 3 régions : Nouvelle Aquitaine, Grand Est et Bretagne. A l'inverse, la mortalité est nettement en baisse sur 4 régions : Provence Alpes Côte d'Azur, Hauts de France, Bourgogne Franche Comté et Normandie.

On pourrait compter entre 20 et 30 personnes tuées supplémentaires en 2018 en Nouvelle Aquitaine, une dizaine de tués en plus dans le Grand Est et entre 0 et 5 tués supplémentaires en Bretagne. La Nouvelle Aquitaine, le Grand Est et la Bretagne comptaient déjà en moyenne sur 3 ans respectivement 62, 51 et 54 tués par million d'habitants, alors que la moyenne nationale était de 54.

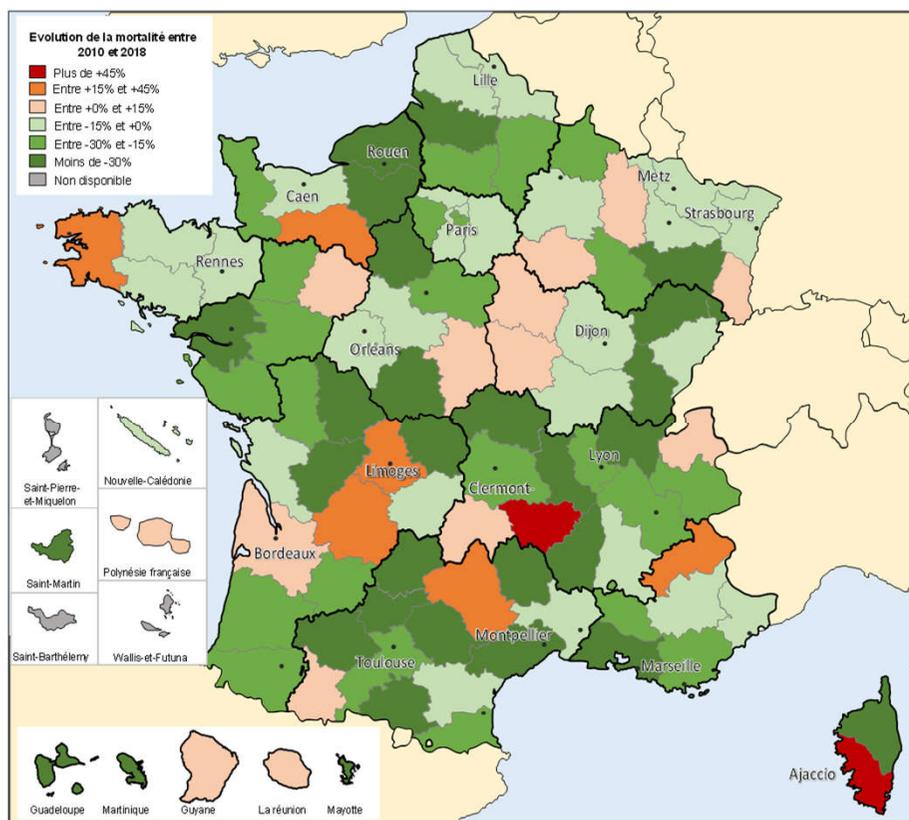
Par rapport à 2010, la mortalité routière devrait se situer en baisse en 2018 dans toutes les régions, une baisse de l'ordre de -1 % en Bretagne, et jusqu'à -26% en Occitanie. Cette région témoigne toutefois encore d'une mortalité rapportée à la population bien supérieure à la moyenne nationale, et encore plus forte chez les jeunes (au-delà de 129 jeunes tués par million de jeunes habitant la région).

Au-delà de l'évolution annuelle ou depuis 2010 année référence, les régions les plus meurtrières (soit très au-dessus de la moyenne nationale) pour les **jeunes de 18-24 ans** (mortalité rapportée au nombre de jeunes de la région par million d'habitants) sont en moyenne sur 5 ans : la Corse, la Bourgogne Franche Comté, le Centre Val de Loire et l'Ile de France, avec plus de 170 jeunes tués par million de jeunes vivant dans ces régions.

La part de mortalité en **deux-roues motorisés** s'élève à 35% en Provence Alpes Côte d'Azur, 35% en Corse et 30% en Ile de France, alors qu'elle est de 23% au niveau national.

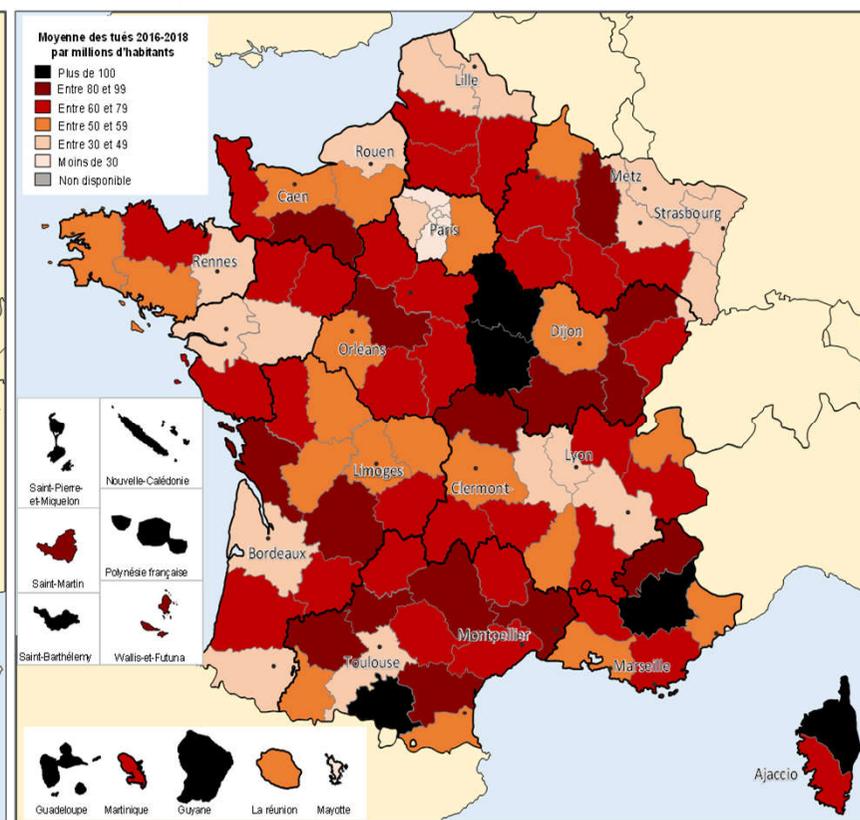
ANNEXE : Mortalité routière dans les départements et territoires

Evolution de la mortalité entre 2010 et 2018



Sources : 2013-2017 données BAAC, 2018 données provisoires

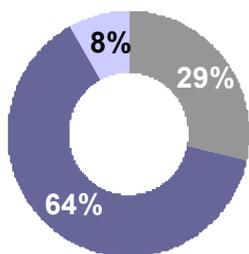
Mortalité moyenne 2016-2018 par million d'habitants du département ou territoire



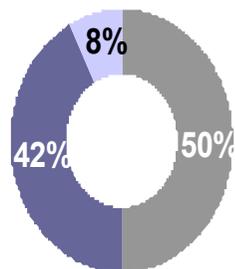
Sources : 2013-2017 données BAAC, 2018 données provisoires

Usagers de la route – les enjeux

Personnes tuées



Blessés hospitalisés



■ Agglomération ■ Hors agglomération ■ Autoroutes

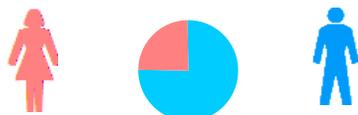


70% des blessés graves sont des usagers vulnérables (non carrossés) : motocyclistes, cyclomoteuristes, cyclistes et piétons.



Les deux roues motorisés (motocyclistes et cyclomoteuristes) représentent 43% des blessés graves, 23% des personnes tuées, et moins de 2% du trafic motorisé.

Les 3/4 des personnes tuées ou blessées gravement sont des hommes



Un tué sur 5 l'est dans un accident impliquant un conducteur novice.

**15-29 ans :
1/3 des blessés graves
22 % des personnes tuées**

12 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un poids lourd.

