

PARTIE 7 #

LES ACCIDENTS ET LES TERRITOIRES

L'accidentalité des départements

Ce chapitre présente le bilan global de l'accidentalité (accidents corporels, personnes tuées et blessées) dans les départements, complété par l'évolution de la mortalité entre 2000 et 2011 et le nombre de personnes tuées par million d'habitants sur la période 2007 à 2011.

Il convient de prendre quelques précautions avant d'interpréter ces résultats au niveau d'un département, car il concerne un nombre d'accidents peu élevé et une faible mortalité. De fait, ces résultats s'avèrent très fluctuants d'une année sur l'autre, compte tenu du caractère aléatoire des accidents de la circulation routière, particulièrement du nombre de personnes tuées dans les accidents mortels. Ce nombre dans un département peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre pour peu qu'un ou plusieurs accidents mortels à plus de quatre personnes tuées soient à déplorer. Ces variations risquent d'être statistiquement non significatives et, par conséquent, on ne pourra conclure ni à une détérioration ni à une amélioration de la sécurité routière dans ce département.

Ce chapitre présente, ensuite, un certain nombre d'indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) (considérés comme pertinents au plan de la sécurité routière). Ces ILSR viennent ainsi se substituer aux IAL (indicateurs d'accidentalité locale), production assurée par l'ONISR de 2000 à 2008 et abandonnée en 2009 en raison de l'absence de données de trafic exhaustives, fiables et harmonisées relatives aux réseaux départementaux. Ces indicateurs doivent permettre de mieux appréhender et mieux qualifier les enjeux de l'accidentalité d'un département, notamment en se référant non pas à l'indicateur national équivalent mais à un indicateur calculé sur un ensemble de départements présentant des similitudes. Il s'agit des premiers résultats des travaux menés par le SETRA pour le compte de l'ONISR (cf. partie 8 - La méthodologie des mesures de vitesse et d'interdistance).

Les résultats 2011

Nombre de personnes tuées selon le département

En 2011, le département où il y a eu le plus de personnes tuées est celui des Bouches-du-Rhône avec 137 personnes tuées et celui où il y en a eu le moins le Territoire de Belfort, avec 7 personnes tuées, soit un rapport de près de 20. On remarque également que le premier est un département d'une grande superficie avec une métropole majeure alors que le second est à l'opposé avec une superficie très réduite et une ville préfecture de taille moyenne.

La répartition de la mortalité, pour les 96 départements de France métropolitaine est la suivante :

- départements ayant jusqu'à 25 personnes tuées = 24 ;
- départements ayant entre 26 et 50 personnes tuées = 48 ;
- départements ayant entre 51 et 75 personnes tuées = 17 ;
- départements ayant entre 76 et 100 personnes tuées = 6 ;
- département ayant entre 101 et 125 personnes tuées = 0 ;
- département ayant plus de 125 personnes tuées = 1.

Cette répartition permet de constater le faible nombre de personnes tuées par an dans un département – en moyenne 41 – qui rend délicate toute interprétation de variation sur deux années consécutives (et encore davantage au niveau mensuel). Un seul accident mortel avec plusieurs personnes décédées peut en effet créer un écart relatif considérable, que seul un test statistique de significativité préalable permet de distinguer des variations effectivement interprétables.

L'aspect aléatoire des accidents de la route conduit par ailleurs à des variations erratiques. Ainsi, on peut noter que le département du Cantal, qui connaît une très forte augmentation en pourcentage du nombre de personnes tuées en 2011 (+ 175 % par rapport à 2010, soit + 14 personnes tuées), avait enregistré une augmentation très limitée en 2010 par rapport à 2009 avec une seule personne tuée supplémentaire. De manière similaire, le département de la Corse-du-Sud enregistre une forte hausse en pourcentage

du nombre de personnes tuées (+ 150 %, soit 9 personnes tuées supplémentaires) alors qu'il a connu une baisse des personnes tuées en 2010 par rapport à 2009 (– 68 %, soit 13 personnes tuées en moins) faisant également suite à une autre augmentation des personnes tuées de + 72 % en 2009 par rapport à 2008 correspondant à 8 décès supplémentaires. Bien que ces variations correspondent à autant de vies préservées ou de décès à déplorer, on comprend bien que les effectifs des personnes tuées dans ces deux départements sont statistiquement trop réduits pour permettre un suivi conjoncturel de leur niveau d'insécurité routière.

Afin de s'affranchir des limites de ces comparaisons d'une année sur l'autre pour l'analyse, on peut calculer un indicateur sur une période longue en prenant pour référence l'année 2000.

L'un des tableaux présents dans la partie 8 « Autres données chiffrées sur les accidents corporels de la circulation » présente les données correspondantes.

Entre 2000 et 2011, la différence du nombre de personnes tuées en France métropolitaine s'établit à 4 178 tués en moins, soit une baisse de la mortalité de – 52 %. On remarque deux familles de départements :

- les départements qui ont connu une baisse de la mortalité égale ou supérieure à la moyenne nationale en remarquant que pour certains départements cette baisse a été progressive, que d'autres ont connu comme au niveau national une baisse brusque entre 2002 et 2004 et qu'enfin d'autres ont connu cette baisse à retardement ;
- les départements qui ont connu une baisse de la mortalité inférieure à la moyenne nationale et donc semblent ne pas connaître de progrès aussi significatifs.

↓ ANNÉES 2009-2011 – BILAN PAR DÉPARTEMENT DES VICTIMES

	Accidents corporels			Personnes tuées à 30 jours			Blessés		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Ain	486	442	412	51	54	45	663	659	592
Aisne	322	310	345	49	41	49	402	415	435
Allier	301	257	235	36	42	45	397	314	265
Alpes-de-Haute-Provence	125	113	134	19	19	28	192	158	189
Hautes-Alpes	111	66	92	11	15	17	153	100	120
Alpes-Maritimes	2 563	2 380	2 126	75	60	61	3 166	2 883	2 552
Ardèche	203	165	189	32	25	35	286	224	217
Ardennes	143	126	146	28	15	20	176	159	185
Ariège	116	104	79	9	19	17	149	125	102
Aube	244	204	251	29	16	34	316	259	321
Aude	492	509	436	52	36	51	623	642	591
Aveyron	183	174	162	31	19	30	245	240	200
Bouches-du-Rhône	3 927	4 357	4 084	139	150	137	5 152	5 587	5 259
Calvados	575	423	378	51	37	35	777	563	486
Cantal	87	79	88	9	8	22	119	97	97
Charente	143	231	244	25	39	30	167	265	295
Charente-Maritime	1 038	954	884	64	73	61	1 291	1 167	1 090
Cher	398	372	380	39	29	28	490	482	475
Corrèze	291	259	247	24	23	18	363	332	308
Corse-du-Sud	252	228	214	19	6	15	384	320	272

	Accidents corporels			Personnes tuées à 30 jours			Blessés		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Haute-Corse	372	356	300	27	30	12	528	515	453
Côte-d'Or	574	499	271	50	34	38	720	666	368
Côtes-d'Armor	521	436	480	41	39	39	726	580	602
Creuse	97	78	75	10	10	9	117	89	84
Dordogne	298	244	273	41	37	33	390	321	367
Doubs	499	291	392	39	44	39	627	353	477
Drôme	502	493	450	57	43	48	738	690	615
Eure	446	369	294	52	47	49	582	464	375
Eure-et-Loir	476	453	322	53	45	41	591	587	400
Finistère	585	638	676	53	41	40	764	779	852
Gard	1 191	869	794	90	75	71	1 608	1 194	1 071
Haute-Garonne	1 149	997	988	69	66	59	1 504	1 309	1 262
Gers	187	159	194	31	26	22	274	220	233
Gironde	2 087	1 950	1 733	91	76	86	2 538	2 468	2 203
Hérault	1 301	1 233	1 192	102	104	99	1 678	1 533	1 538
Ille-et-Vilaine	841	837	809	56	55	60	1 042	1 059	1 014
Indre	287	286	256	13	23	16	363	382	324
Indre-et-Loire	560	803	720	42	44	47	660	952	902
Isère	781	653	684	85	78	69	1 075	924	944
Jura	127	127	115	32	33	31	166	201	151
Landes	316	297	243	54	40	39	405	368	276
Loir-et-Cher	357	360	337	40	33	38	453	449	419
Loire	842	820	793	38	36	33	1 062	1 056	1 025
Haute-Loire	231	155	183	29	18	21	299	198	263
Loire-Atlantique	1 049	902	921	86	78	76	1 288	1 138	1 159
Loiret	561	506	415	69	56	59	730	688	515
Lot	140	120	106	20	19	23	149	135	99
Lot-et-Garonne	346	250	229	36	34	39	460	354	294
Lozère	79	84	71	6	11	9	110	111	108
Maine-et-Loire	900	910	940	55	52	37	1 083	1 114	1 180
Manche	501	496	526	35	46	37	657	656	674
Marne	369	351	324	55	45	46	454	438	433
Haute-Marne	266	166	160	19	17	17	360	218	210
Mayenne	125	147	174	28	26	32	133	185	189
Meurthe-et-Moselle	706	696	712	33	33	44	898	876	906
Meuse	189	154	133	22	17	17	234	184	168

	Accidents corporels			Personnes tuées à 30 jours			Blessés		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Morbihan	728	645	676	48	48	55	931	884	892
Moselle	764	596	531	55	56	53	1 019	794	706
Nièvre	211	164	187	16	21	25	272	198	211
Nord	2 246	1 840	1 934	109	85	81	2 797	2 237	2 344
Oise	486	472	432	76	53	61	655	652	579
Orne	185	148	178	37	25	22	228	186	272
Pas-de-Calais	992	788	758	78	65	85	1 334	992	944
Puy-de-Dôme	793	707	777	47	43	37	1 008	865	975
Pyrénées-Atlantiques	952	937	938	37	36	34	1 206	1 138	1 152
Hautes-Pyrénées	252	213	200	22	12	25	306	309	267
Pyrénées-Orientales	263	366	297	24	25	32	405	513	411
Bas-Rhin	1 174	957	899	44	46	46	1 480	1 239	1 147
Haut-Rhin	549	434	429	51	37	29	650	524	535
Rhône	2 228	2 303	2 122	77	75	68	2 818	2 911	2 704
Haute-Saône	130	133	139	23	32	23	182	158	152
Saône-et-Loire	488	350	340	60	51	57	632	449	447
Sarthe	466	425	491	42	35	48	595	520	610
Savoie	238	220	209	22	31	25	332	299	275
Haute-Savoie	543	471	408	66	39	43	709	665	553
Paris	7 990	7 181	7 271	45	43	51	9 183	8 311	8 368
Seine-Maritime	1 064	857	871	65	67	52	1 407	1 135	1 133
Seine-et-Marne	929	921	869	86	82	88	1 208	1 219	1 156
Yvelines	1 421	1 266	1 178	49	64	45	1 840	1 608	1 533
Deux-Sèvres	279	225	241	33	37	37	312	251	297
Somme	716	630	583	52	51	47	879	801	720
Tarn	198	181	141	39	49	36	264	232	183
Tarn-et-Garonne	213	198	163	32	34	28	242	224	185
Var	1 267	1 100	921	94	90	75	1 670	1 447	1 211
Vaucluse	531	367	309	49	52	45	694	496	392
Vendée	343	320	297	62	70	52	468	398	380
Vienne	349	323	313	22	36	22	474	426	444
Haute-Vienne	572	556	433	29	19	19	718	715	536
Vosges	315	244	229	35	40	37	396	312	288
Yonne	309	276	248	42	32	38	421	376	313
Territoire de Belfort	277	205	212	7	7	7	332	261	264
Essonne	1 444	1 429	1 381	27	40	43	1 798	1 805	1 825

	Accidents corporels			Personnes tuées à 30 jours			Blessés		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011	2009	2010	2011
Hauts-de-Seine	2 668	2 489	2 428	18	28	21	3 085	2 844	2 795
Seine-Saint-Denis	2 561	2 900	2 933	43	39	50	3 033	3 442	3 472
Val-de-Marne	2 463	2 359	2 571	28	27	35	2 942	2 767	3 027
Val-d'Oise	860	1 154	1 076	31	33	33	1 032	1 413	1 349
Métropole	72 315	67 288	65 024	4 273	3 992	3 963	90 934	84 461	81 251
Guadeloupe	498	506	389	65	65	53	701	679	575
Martinique	536	456	481	29	37	24	716	593	655
Guyane	340	322	298	28	36	29	452	448	406
La Réunion	720	807	782	48	42	42	910	992	985
DOM	2 094	2 091	1 950	170	180	148	2 779	2 712	2 621

Source : ONISR,
fichier des accidents.

Si l'on rapporte le nombre de personnes tuées à la population du département ¹ (cf. tableau de données en partie 8 pour les années 2007 à 2011), on obtient un facteur multiplicatif important (facteur de 9) entre le ratio le plus élevé (le Gers, avec 147 personnes tuées par million d'habitants) et le plus faible (Hauts-de-Seine, 17 personnes tuées par million d'habitants), avec le même constat différentiel de contexte territorial que celui fait entre les Bouches-du-Rhône et le Territoire de Belfort. On verra plus loin que cet indicateur n'est pas totalement pertinent pour des comparaisons nationales.

Les cartes suivantes donnent le résultat par département :

- du nombre de personnes tuées en 2011 ;
- de l'évolution de la mortalité en 2000 et 2011 ;
- du nombre annuel moyen de personnes tuées par million d'habitants sur la période 2007-2011. Ce ratio est de 68 pour la France métropolitaine.

NB : ces cartes donnent également les résultats des 4 DOM (Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion) ainsi que les valeurs d'ensemble pour la France entière, DOM compris. On trouve dans les annexes de ce bilan (sous 8-7 « Autres données sur les accidents corporels ») l'intégralité des tableaux chiffrés correspondant à ces cartes, avec indication des valeurs France métropolitaine et France entière).

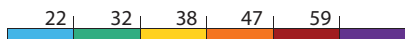
¹ Bien que largement usité, ce ratio est à manipuler avec précaution car il ne donne pas une bonne mesure de l'exposition des usagers aux risques sur son territoire. Il reflète bien trop mal le volume de trafic routier lié à la disparité des pouvoirs d'achat et donc des taux de motorisation, à la fonction de transit international ou non, à la diversité de la densité urbaine et du niveau de congestion, etc.

578

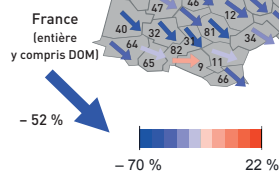
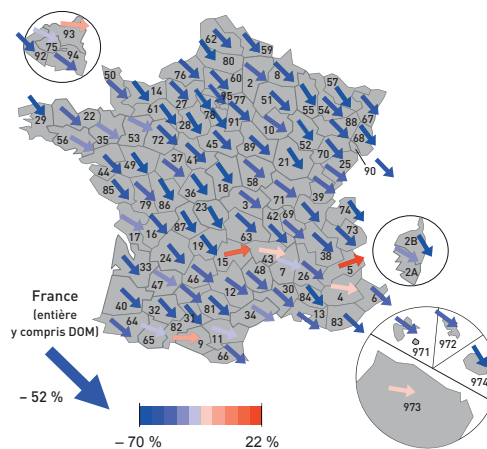
↓ MORTALITÉ ROUTIÈRE 2011
PAR DÉPARTEMENT



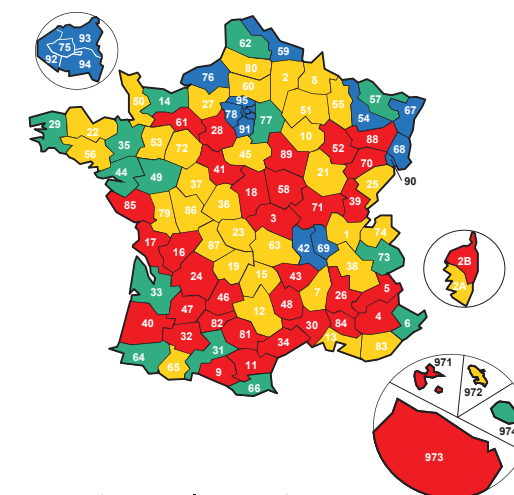
Source : ONISR,
fichier des accidents.



↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ
ROUTIÈRE PAR DÉPARTEMENT



↓ ANNÉES 2007 À 2011 – TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS
PAR DÉPARTEMENT



Les indicateurs locaux de sécurité routière

L'annexe 8.3 du bilan présente de manière détaillée les travaux et les résultats des ILSR en fonction de leur niveau d'avancement.

L'imposant volume de données traitées pour chacun des départements ne permet pas d'en faire une présentation intégrale dans ce bilan. Il a donc été retenu d'en faire un court extrait, en détaillant six indicateurs seulement ; indicateurs dont il est communément admis qu'ils caractérisent les enjeux de l'accidentalité.

Parallèlement, les ILSR font l'objet d'une publication annuelle spécifique. Celle portant sur les données de l'année 2011 est envisagée simultanément à la diffusion du présent bilan. Elle sera disponible sur le site Internet de la sécurité routière.

L'abandon contraint des indicateurs d'accidentalité locaux (IAL) en 2009, en raison de l'absence de données de trafic exhaustives et fiables, a conduit l'ONISR à rechercher un outil de substitution. Ces travaux ont été confiés au SETRA. Rappelons que l'IAL avait pour objectif de tenter de comparer le niveau de sécurité des départements entre eux en tenant compte de la constitution de leur réseau et du trafic supporté.

Dénommés indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR), les nouveaux indicateurs doivent permettre de :

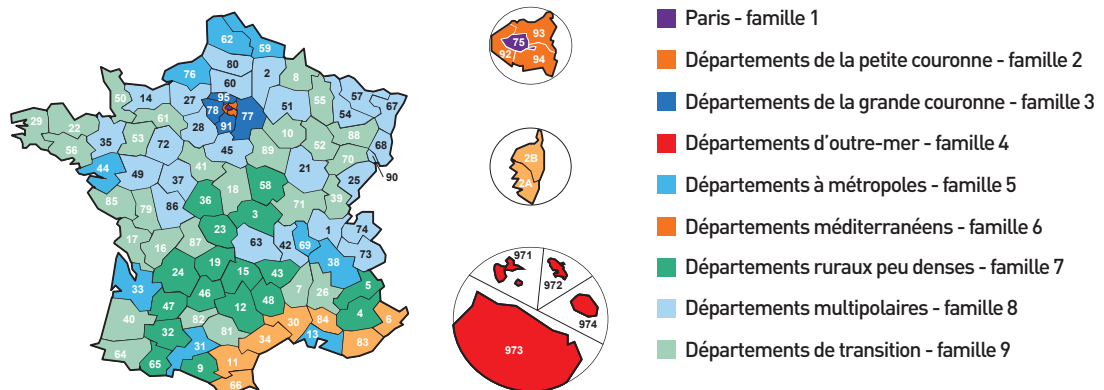
- saisir rapidement les principaux enjeux de chaque département ;
- qualifier l'évolution de l'insécurité routière dans chaque département à long et moyen terme ;
- réaliser des comparaisons interdépartementales pertinentes ;
- relativiser les interprétations en fournissant les éléments de contexte nécessaires.

Les 9 familles de départements

Pour répondre à ces besoins, les travaux sur l'ILSR ont abouti à la définition de typologies de départements et à leur regroupement au sein de familles cohérentes, mais limitées (une dizaine maximum).

Après avoir intégré un maximum de variables qualifiant les contextes départementaux en termes de comportement des usagers locaux et de mobilité interne et externe aux départements, neuf familles ont été créées faisant suite à des analyses statistiques complexes.

↓ LES 9 FAMILLES DE DÉPARTEMENTS SELON LEUR PROFIL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE



La famille 2 est constituée des trois départements de la petite couronne parisienne qui se distinguent du reste de la métropole française par leur complète urbanisation, l'intensité de la circulation sur leur réseau routier, malgré un taux d'équipement des ménages en automobiles très inférieur au reste de la France, permis par une offre de transports alternative conséquente.

La famille 3 accueille les départements de la grande couronne parisienne, dont la population habite essentiellement en zone urbaine et dont le réseau connaît une forte intensité de circulation incluant un trafic de transit en raison de son appartenance au bassin d'emploi de l'agglomération parisienne.

La famille 5 est caractérisée par des départements à dominante urbaine organisés autour d'une grande agglomération, accueillant une population assez dense et plutôt jeune en moyenne grâce à leurs universités et au dynamisme de leur économie.

La famille 6 s'étale le long du littoral méditerranéen, exception faite des Bouches-du-Rhône, où la spécificité météorologique très ensoleillée attire un tourisme saisonnier considérable dans une région à la fois côtière et montagnarde. La population résidente y est en moyenne plus âgée et recourt notablement à l'usage de la motocyclette.

La famille 7 se distingue du reste des départements par un territoire à dominante rurale et agricole en lien avec une faible densité de population globalement plus âgée. On y retrouve également les départements les plus montagneux.

La famille 8 comprend des départements composés d'agglomérations de taille moyenne et entrecoupés de zones à dominante rurale. Portée par une population démographiquement assez équilibrée, son dynamisme économique et ses universités, elle bénéficie indirectement des flux de circulation importants entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes en accueillant quelques-uns des grands axes routiers

La famille 9 présente des départements équilibrés en termes de territoires urbains et ruraux, dont le dynamisme économique est notamment basé sur l'industrie. Géographiquement situés le long du littoral atlantique ou à l'intérieur des terres, ils connaissent un tourisme de camping notable, mais une moindre mobilité sur leur réseau structurant du fait de leur éloignement des grands corridors de transit. Le taux d'équipement des ménages en automobiles y est le plus élevé et sa population est à peine plus âgée que la moyenne des départements de province.

Aux 7 familles de départements déterminées par l'analyse statistique, il convient d'ajouter le département parisien, trop atypique pour être intégré dans l'analyse précédente, et les départements d'outre-mer pour lesquels le manque de données ne permet pas d'appliquer la même méthode de regroupement.

Présentation de 6 indicateurs parmi les 19 indicateurs thématiques sélectionnés

Alors que les travaux conduits au titre de l'ILSR portent notamment sur 19 indicateurs thématiques pour obtenir un large champ d'enjeux potentiels en termes de mortalité routière, 6 seulement, considérés comme critiques, sont retenus et présentés dans ce bilan :

- personnes tuées dans un accident à un seul véhicule sans piéton ;
- personnes tuées de 75 ans et plus ;

- personnes tuées dans un accident avec un conducteur de 18-24 ans présumé responsable ;
- personnes tuées dans un accident avec un conducteur ou un piéton alcoolisé ;
- personnes tuées dans un accident avec un deux-roues motorisé ;
- personnes tuées de nuit.

Le tableau ci-après présente la moyenne ² par famille pour ces six indicateurs. Ils sont calculés sur la période 2007-2011, laquelle permet de disposer d'un effectif de mortalité suffisant pour assurer ces exploitations.

Au-delà de la simple valorisation des résultats, ce tableau témoigne également de la disparité des enjeux entre les familles :

- la mortalité dans les accidents à un seul véhicule ressortent plus dans les départements ruraux peu denses ;
- la mortalité des 75 ans et plus représente un enjeu à Paris ;
- la mortalité dans un accident avec un jeune conducteur présumé responsable est très présente dans les départements d'outre-mer tout comme la mortalité dans les accidents avec alcool ainsi que celle de nuit ;
- la mortalité des motocyclistes affecte plus spécialement Paris et les départements de la petite couronne.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ILSR MOYENS DES FAMILLES

N° famille	Libellé famille	Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton (en %)	Tués de 75 ans et plus (en %)	Tués dans un accident avec un conducteur de 18-24 ans présumé responsable (en %)	Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton) (en %)	Tués dans un accident avec une moto (en %)	Tués de nuit
F1	Paris	26,9	21,1	15	24,2	48,9	48,5
F2	Départements de petite couronne	25,7	11,5	16,1	13,6	44,8	43,8
F3	Départements de grande couronne	33	9,3	22	21,7	29,4	48,1
F4	Départements d'outre-mer	31,5	3,1	25	28,2	25,1	57
F5	Départements à métropoles	37,6	10,7	23,4	24,8	22,4	45,7
F6	Départements méditerranéens	38,6	10,7	20,5	22,1	26	45,6
F7	Départements ruraux peu denses	43,4	16,3	21,1	21,1	13,7	36,1
F8	Départements multipolaires	37,8	11,4	23,4	26,4	17,4	44,2
F9	Départements de transition	40,1	13,3	23	27,7	15,3	42,9

Les cartes qui suivent donnent pour chacun des départements d'une même famille son positionnement pour les six ILSR étudiés par rapport à sa famille de référence.

Après un test de significativité statistique, la différence est alors qualifiée.

² On trouvera dans les annexes de ce bilan (sous 8.7. « Autres données sur les accidents corporels ») l'intégralité des tableaux chiffrés correspondants, avec indication des valeurs France métropolitaine et France entière.

Elle est considérée comme non significative (NS) si l'on ne peut pas exclure de façon presque certaine l'aspect aléatoire de la survenue du type d'accidents étudiés comme explicatif de l'écart observé entre le département et la moyenne de sa famille.

Si la différence est significative, on recherche alors le signe de cette différence et son importance.

La famille 1 n'étant constituée que d'un seul département, les cartes correspondantes ne sont pas éditées.

Par ailleurs, pour améliorer la lisibilité des cartes, les départements qui n'appartiennent pas à la famille étudiée ne sont pas représentés.

La traduction de ces résultats au plan cartographique considère quatre écarts par rapport à la moyenne : +/- 5 points et +/- 10 points. Le département est alors coloré en fonction de cette différence.

Valeur du département $\leq$ moyenne - 10 points	
Moyenne - 10 points < valeur du département $\leq$ moyenne - 5 points	
Moyenne - 5 points < valeur du département $\leq$ moyenne	
Moyenne < valeur du département < moyenne + 5 points	
Moyenne + 5 points $\leq$ valeur du département < moyenne + 10 points	
Moyenne + 10 points $\leq$ valeur du département	
Écart non significativement différent de la moyenne	

On trouvera ci-dessous un exemple s'intéressant à l'indicateur sur le pourcentage de personnes tuées dans les accidents avec alcool de la famille 5 : « départements à métropoles ».

Département	Personnes tuées à 30 jours dans les accidents avec alcool positif						Ensemble des tués de 2007 à 2011 dans les accidents	Tués dans les accidents avec alcoolémie positive (en %)	Variation en points par rapport au pourcentage moyen*
	2007	2008	2009	2010	2011	TOTAL			
Bouches-du-Rhône	17	32	17	19	20	105	724	14,5	- 10,3
Haute-Garonne	18	15	27	17	14	91	347	26,2	NS
Gironde	23	25	29	28	30	135	424	31,8	7
Isère	15	18	20	15	14	82	416	19,7	- 5,1
Loire-Atlantique	33	30	25	30	37	155	414	37,4	12,6
Nord	22	35	15	16	20	108	477	22,6	NS
Pas-de-Calais	16	30	11	13	13	83	422	19,7	- 5,1
Rhône	17	14	19	30	15	95	342	27,8	NS
Seine-Maritime	19	9	14	19	14	75	323	23,2	NS
Moyenne de la famille								24,8	
* Cette variation est calculée dès lors que le test statistique confirme la significativité de l'écart du département intéressé par rapport à la moyenne de la famille.									

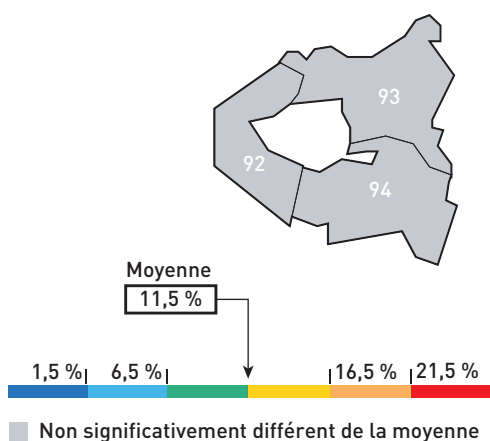
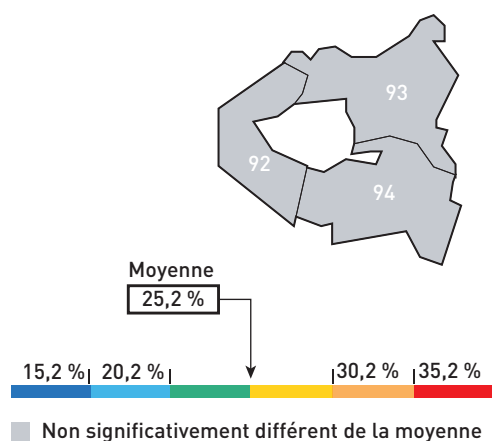
On observe par exemple qu'en Haute-Garonne, entre 2007 et 2011, 91 personnes sur 347 sont décédées des suites d'un accident impliquant une alcoolémie positive d'un des conducteurs ou piétons, soit 26,2 % des personnes tuées. La moyenne de cet indicateur dans la famille des départements à métropoles est 24,8 %. Si la Haute-Garonne avait connu la même fréquence d'implication de l'alcool que la moyenne de sa famille dans sa mortalité routière, on aurait observé 85 personnes tuées dans ces conditions. Bien que l'on observe, en 5 ans, 6 personnes tuées de plus dans des circonstances similaires, ce n'est pas suffisant pour affirmer que le département de la Haute-Garonne fait face à un risque supérieur lié à l'alcoolémie au sein de sa famille. Ce n'est pas pour autant que cet enjeu doit être négligé vu son poids dans la mortalité du département, mais il est probable que les gains espérés seront plus difficiles à obtenir que si le risque avait été nettement supérieur.

Le département de la Loire-Atlantique, quant à lui, comptabilise, en 5 ans, 155 décès sur 414 liés à une alcoolémie positive, soit 37,4 % des personnes tuées. Dans des conditions moyennes, il en aurait déploré 102, c'est-à-dire 34 de moins. Statistiquement, on considère que cet écart est suffisamment grand pour ne pas trouver son origine uniquement au hasard, et on peut alors affirmer que la Loire-Atlantique présente un plus grand risque d'implication de l'alcool dans sa mortalité routière au sein de sa famille et qu'une politique locale dans ce sens aura tout lieu de toucher une vraie cible.

Famille 2 – Départements de petite couronne

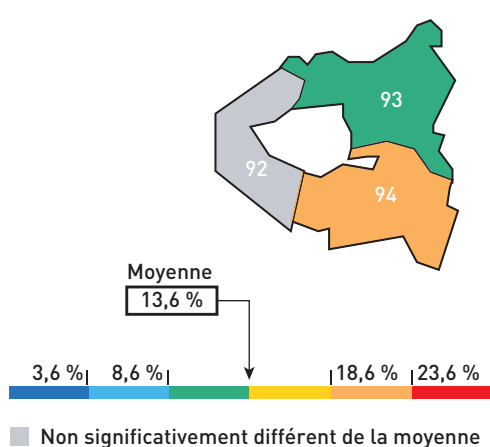
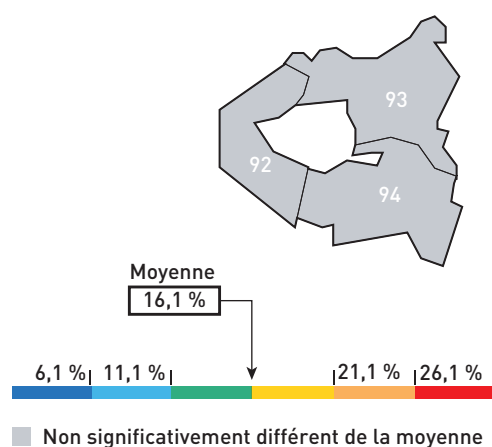
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton

↓ Tués de 75 ans et plus



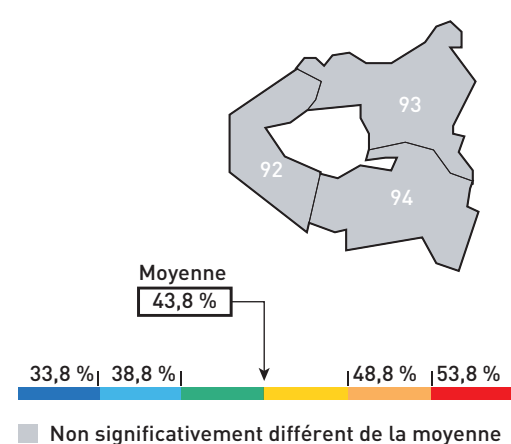
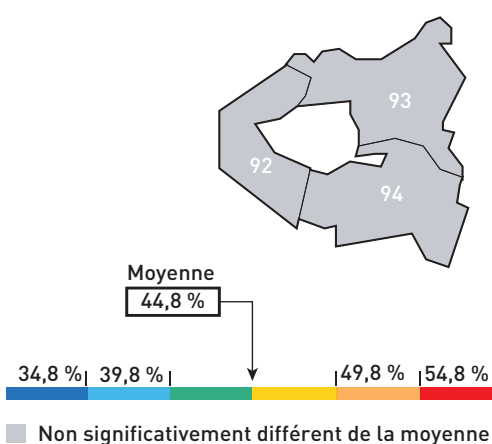
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable

↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



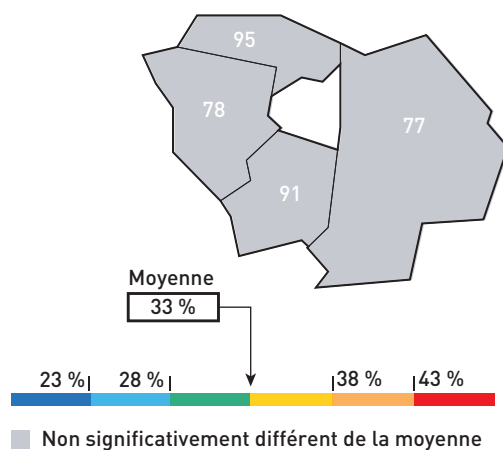
↓ Tués dans un accident avec une moto

↓ Tués de nuit

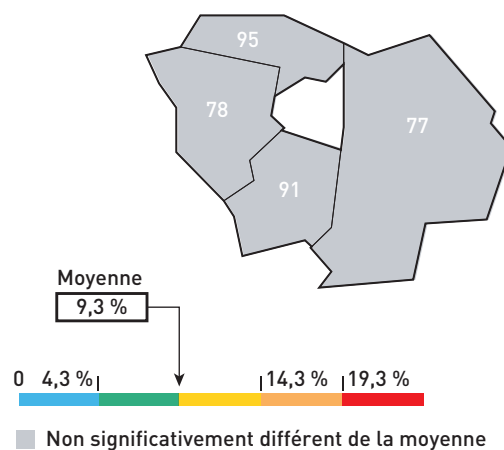


Famille 3 – Départements de grande couronne

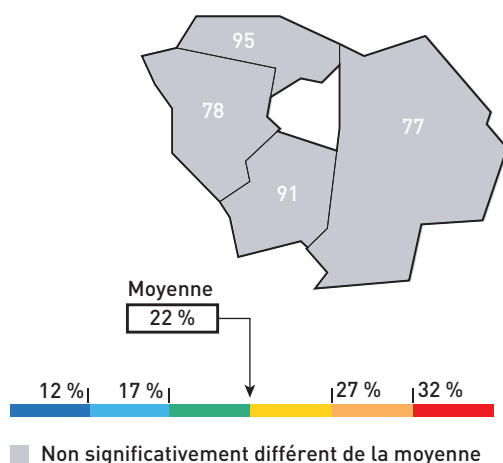
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



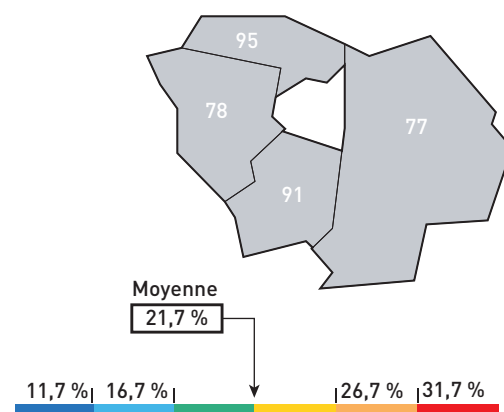
↓ Tués de 75 ans et plus



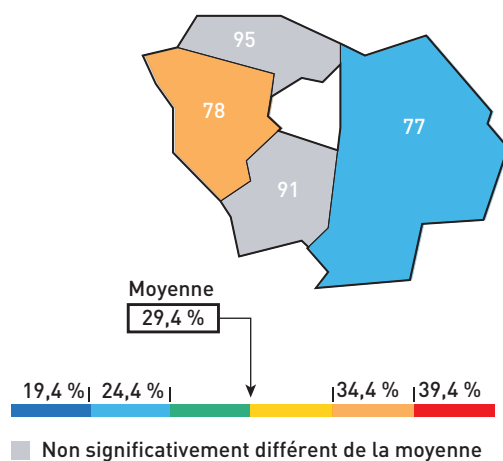
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



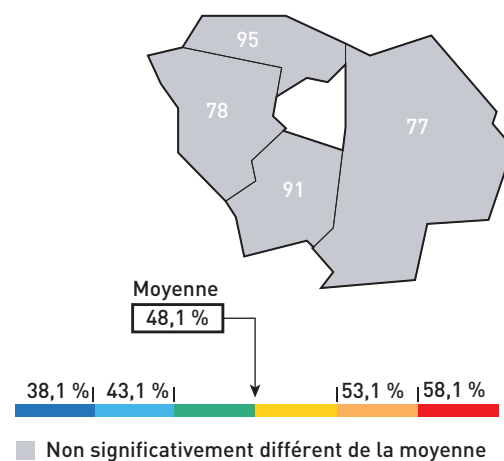
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto

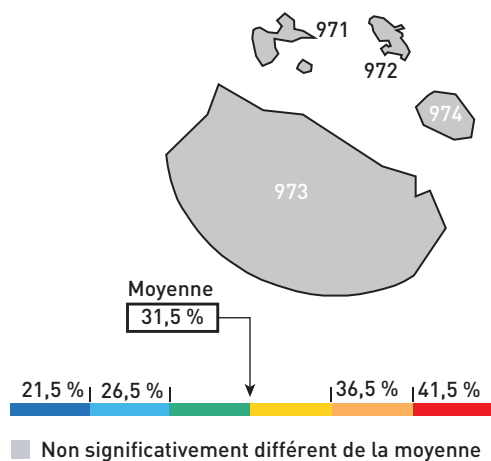


↓ Tués de nuit

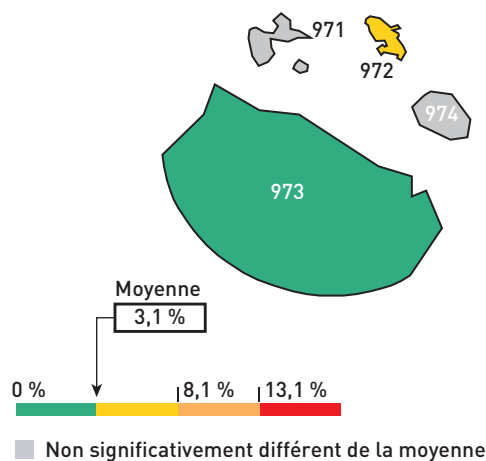


Famille 4 – Départements d'outre-mer

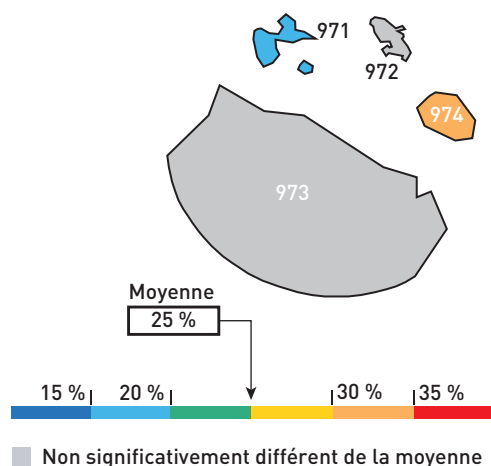
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



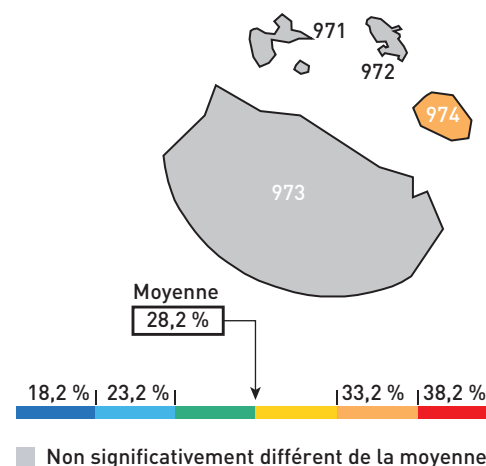
↓ Tués de 75 ans et plus



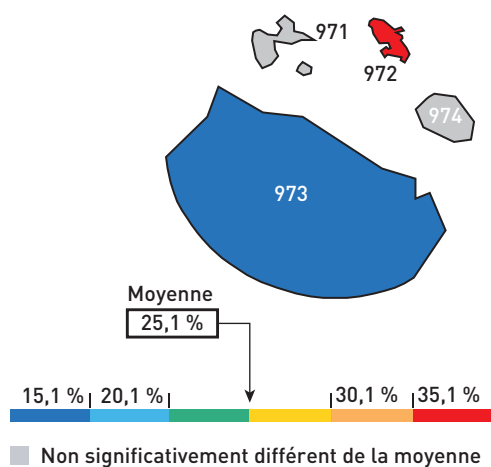
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



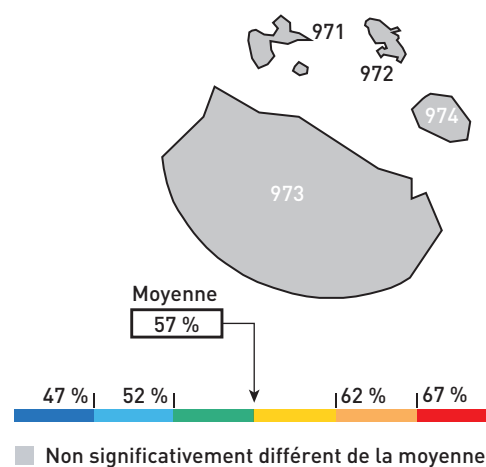
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto

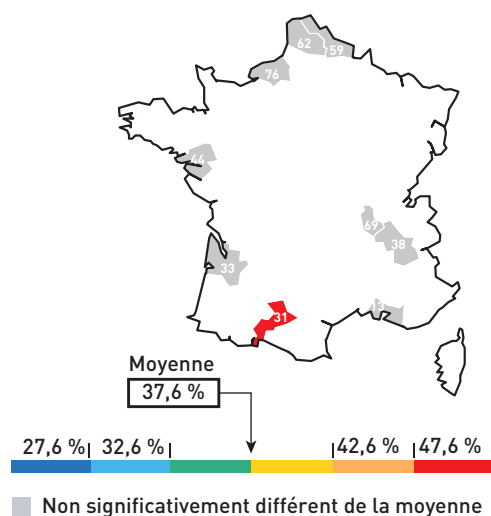


↓ Tués de nuit

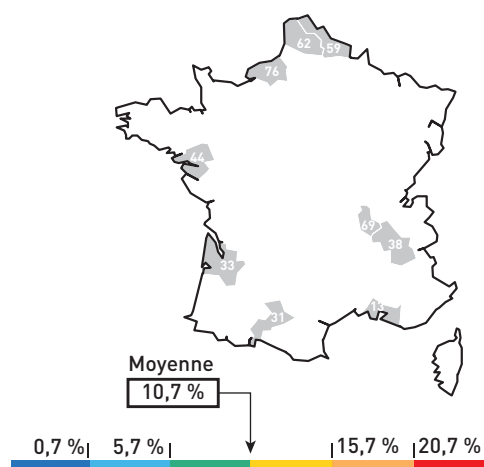


Famille 5 – Départements à métropoles

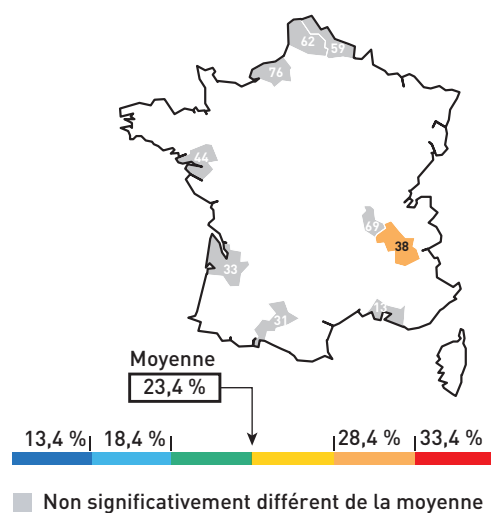
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



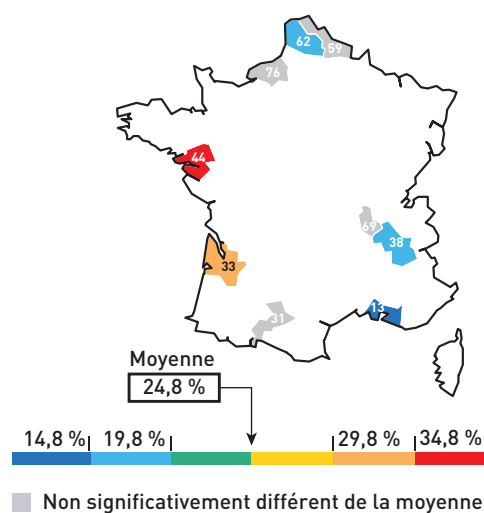
↓ Tués de 75 ans et plus



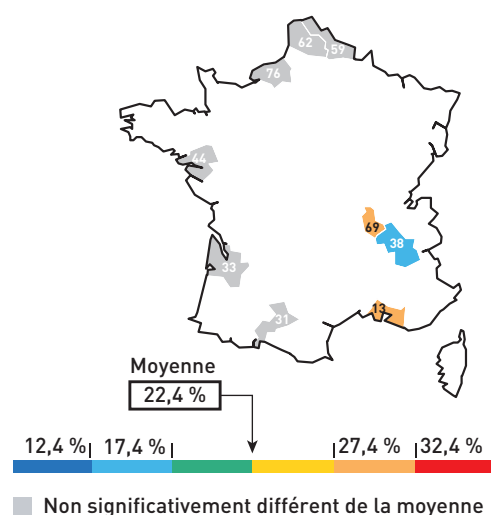
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



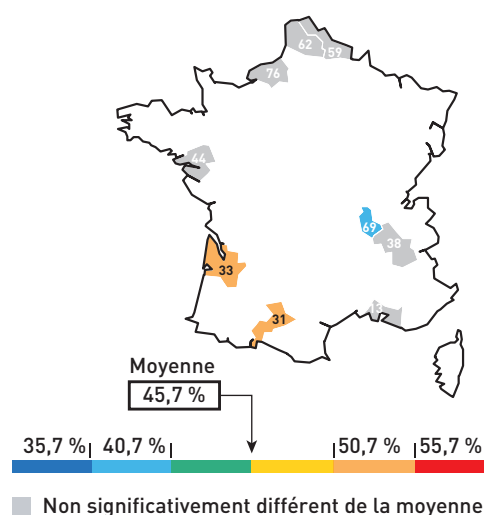
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto

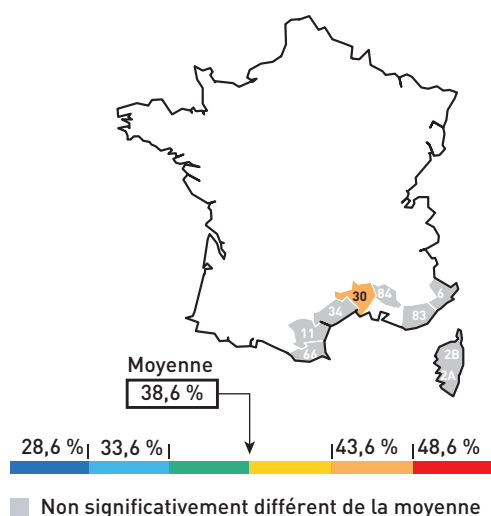


↓ Tués de nuit

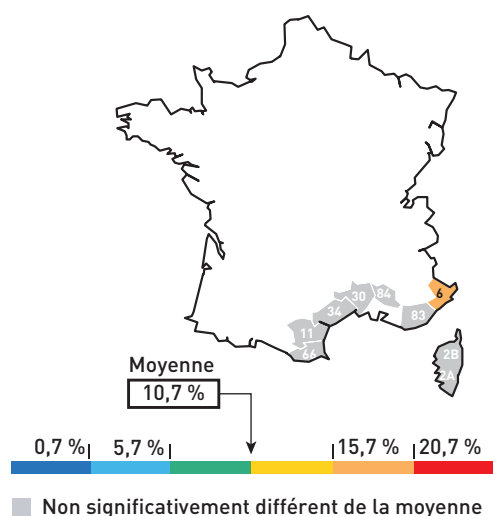


Famille 6 – Départements méditerranéens

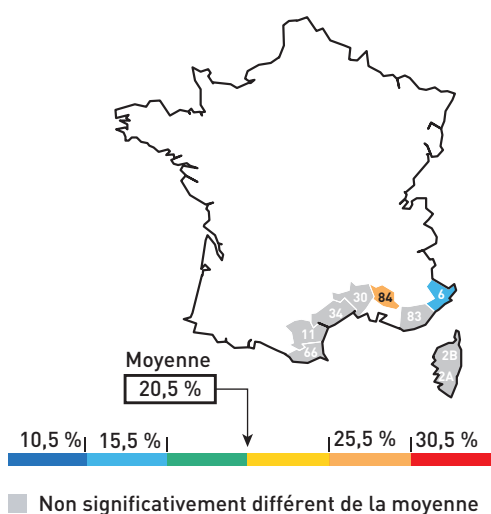
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



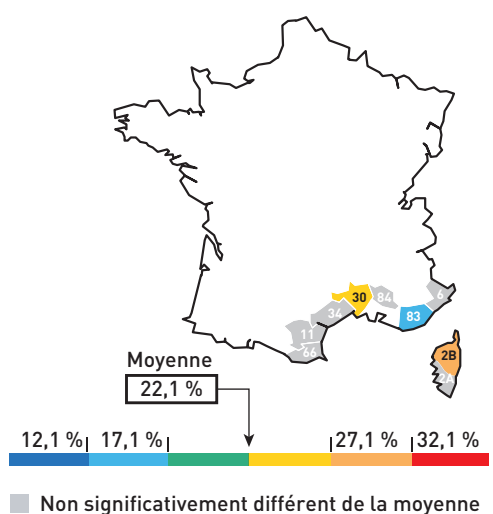
↓ Tués de 75 ans et plus



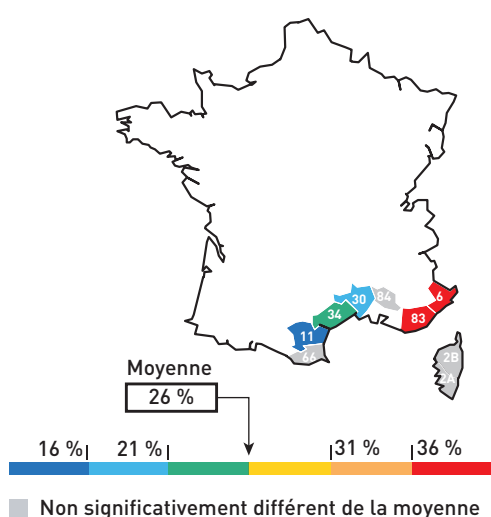
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



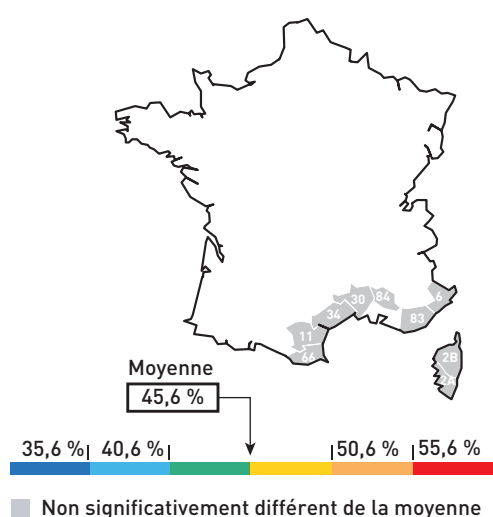
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto

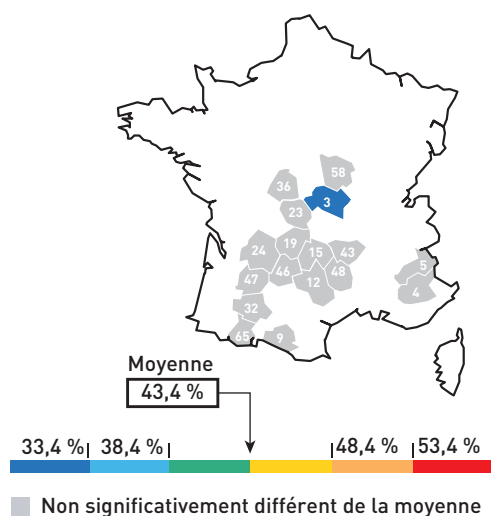


↓ Tués de nuit

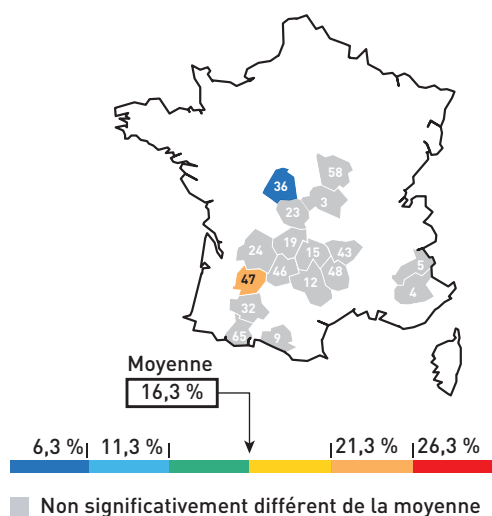


Famille 7 – Départements ruraux peu denses

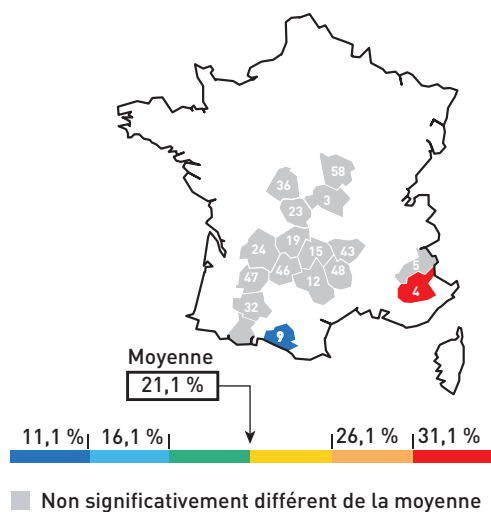
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



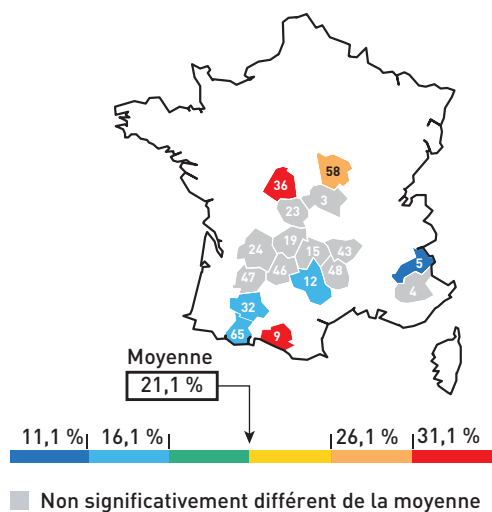
↓ Tués de 75 ans et plus



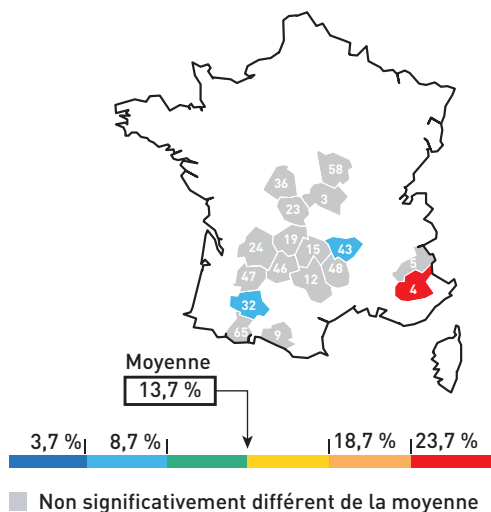
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



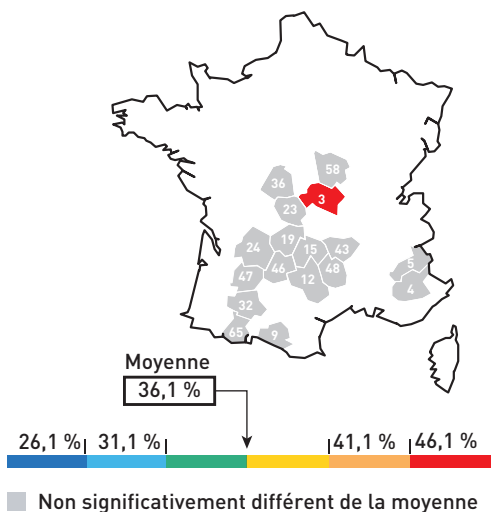
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



↓ Tués dans un accident avec une moto

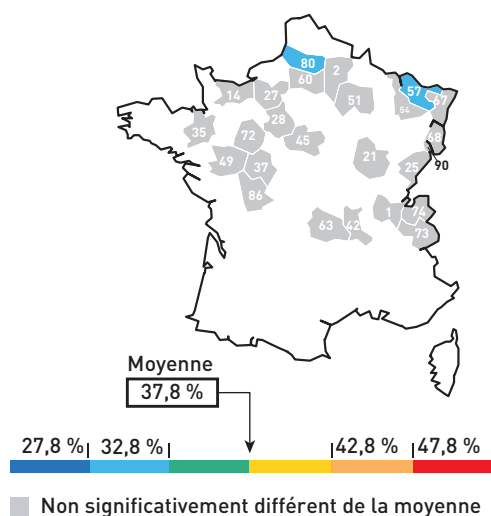


↓ Tués de nuit

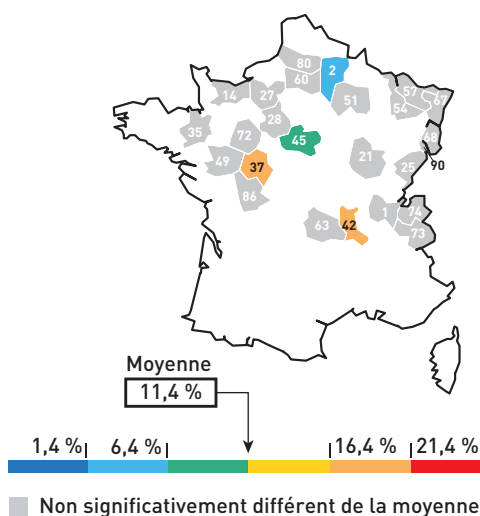


Famille 8 – Départements multipolaires

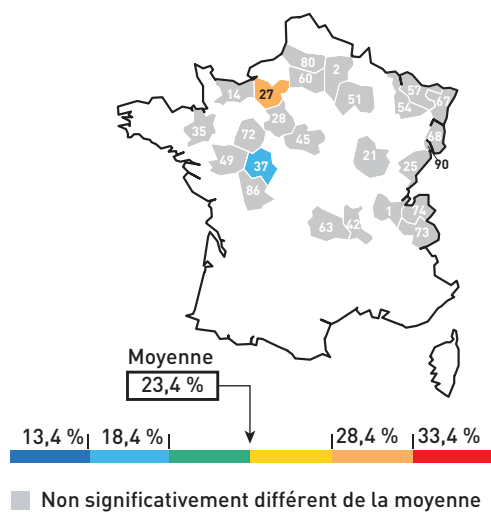
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



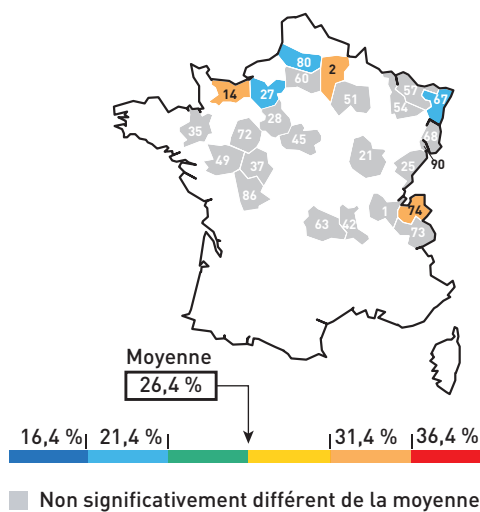
↓ Tués de 75 ans et plus



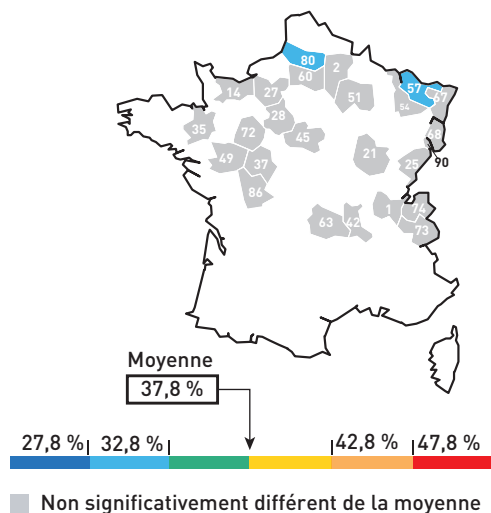
↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



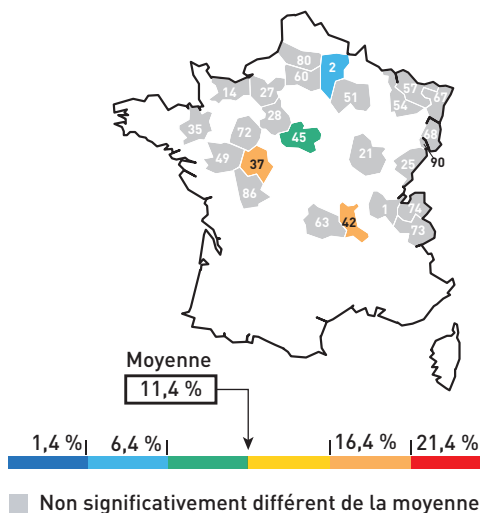
↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



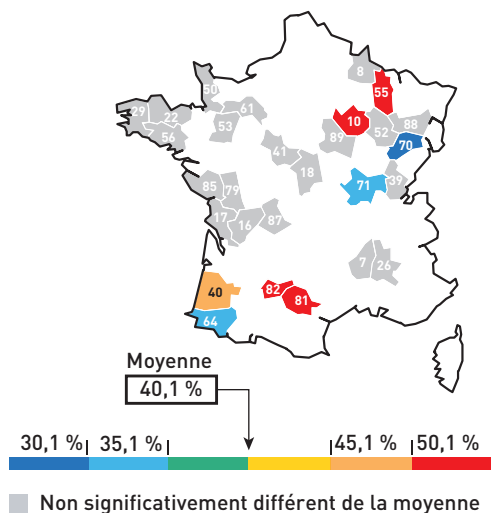
↓ Tués dans un accident avec une moto



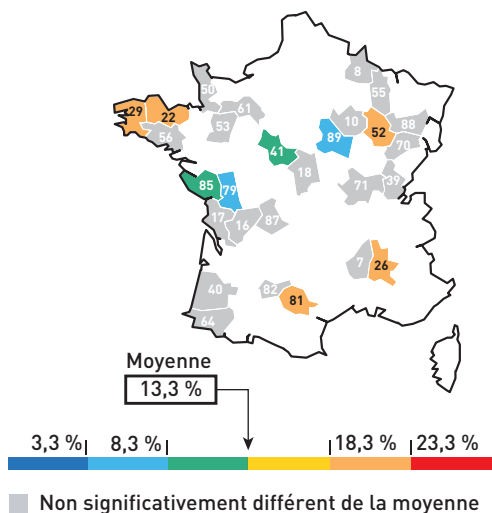
↓ Tués de nuit



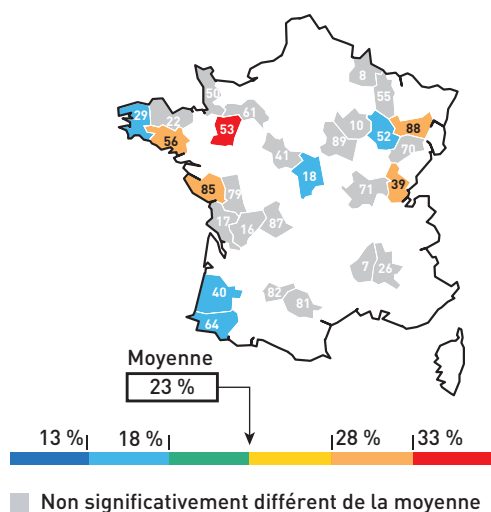
Famille 9 – Départements de transition



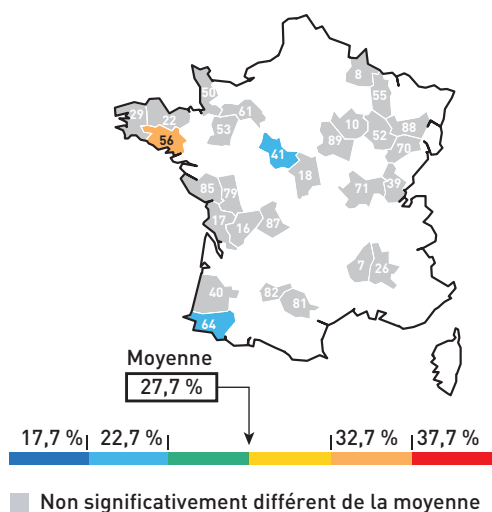
↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



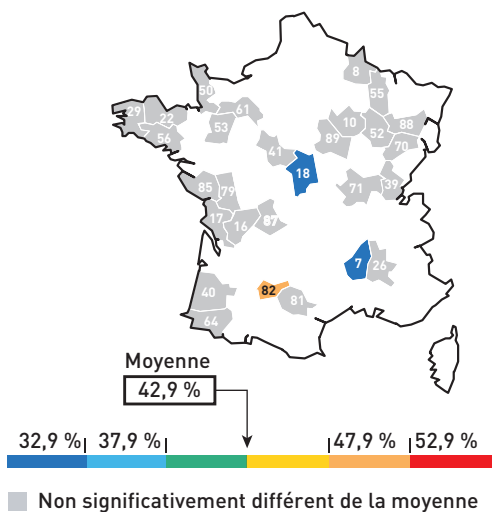
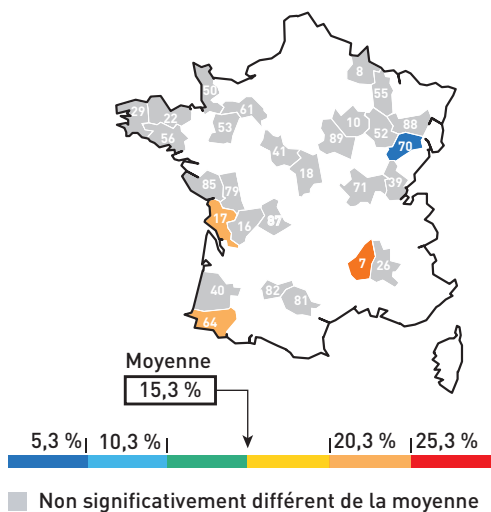
↓ Tués de 75 ans et plus



↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



↓ Tués dans un accident avec alcool (conducteur ou piéton)



L'accidentalité des départements d'outre-mer

L'ensemble des données d'accidentalité des départements d'outre-mer qui figurait dans les précédents bilans est regroupé sous ce chapitre.

Alors que les effectifs correspondants sont souvent très faibles pour permettre des analyses statistiques suffisamment solides, l'ensemble des données est fourni depuis 2007 (date à partir de laquelle l'ONISR dispose en son sein des bases de données des accidents pour ces départements).

Sauf rares exceptions, ces données d'accidentalité ne sont pas commentées.

Données générales d'accidentalité en DOM

Par rapport à 2010, la baisse des accidents corporels est au même niveau en 2011 qu'en métropole.

La plus forte baisse concerne le département de la Guadeloupe.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS – DOM

Année	Guadeloupe	Martinique	Guyane	La Réunion	Total
2007	447	753	596	782	2 578
2008	500	603	400	777	2 280
2009	498	536	340	720	2 094
2010	506	456	322	807	2 091
2011	389	481	298	782	1 950
Var. 2011/2010	- 23,1 %	5,5 %	- 7,5 %	- 3,1 %	- 6,7 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

En 2011, la baisse de la mortalité dans les départements d'outre-mer atteint 18 %.

Les deux plus fortes baisses intéressent la Guadeloupe et la Martinique.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES DOM

Année	Guadeloupe	Martinique	Guyane	La Réunion	Total
2007	73	46	27	72	218
2008	56	35	26	51	168
2009	65	29	28	48	170
2010	65	37	36	42	180
2011	53	24	29	42	148
Var. 2011/2010	- 18,5 %	- 35,1 %	- 19,4 %	0 %	- 17,8 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS LÉGERS DANS LES DOM

Année	Guadeloupe	Martinique	Guyane	La Réunion	Total
2007	603	1 092	802	1 011	3 508
2008	751	850	528	978	3 107
2009	701	716	452	910	2 779
2010	679	593	448	992	2 712
2011	575	655	406	985	2 621
Var. 2011/2010	- 15,3 %	10,5 %	- 9,4 %	- 0,7 %	- 3,4 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS DANS LES DOM

Année	Guadeloupe	Martinique	Guyane	La Réunion	Total
2007	371	235	177	356	1 139
2008	430	236	144	404	1 214
2009	444	278	150	311	1 183
2010	296	237	154	257	944
2011	263	217	201	275	956
Var. 2011/2010	- 15,3 %	10,5 %	- 9,4 %	- 0,7 %	- 3,4 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

Accidentalité selon la catégorie d'usagers

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIE D'USAGERS – DOM

Année	Piétons	Vélo	Cyclomoteur	Motocyclette	VT	VU	PL et TC	Total
2007	439	211	649	545	2 079	161	104	2 578
2008	421	170	570	511	1 791	173	87	2 280
2009	359	205	553	435	1 627	171	79	2 094
2010	397	145	531	446	1 611	156	73	2 091
2011	357	165	470	416	1 556	127	76	1 950
Var. 2011/2010	- 10,1 %	13,8 %	- 11,5 %	- 6,7 %	- 3,4 %	- 18,6 %	4,1 %	- 6,7 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

En 2011, la répartition du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers, dans les DOM, est légèrement différente de celle de la métropole : les deux-roues motorisés (cyclomotoristes et motocyclistes) ressortent à 45 % de la mortalité contre 25 % en métropole. À l'inverse, la part des automobilistes tués n'est que de 25 % contre 52 % en métropole.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS – DOM

Année	Piétons	Vélo	Cyclo- moteur	Moto- cyclette	VT	VU	PL et TC	Autres	Total
2007	33	14	39	52	72	5	0	3	218
2008	32	11	22	49	51	2	0	1	168
2009	33	6	39	28	57	4	1	2	170
2010	28	6	36	46	50	11	0	3	180
2011	34	8	34	33	37	1	0	1	148
Var. 2011/2010	21,4 %	33,3 %	- 5,6 %	- 28,3 %	- 26 %	- 90,9 %	ND	- 66,7 %	- 17,8 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS – DOM

Année	Piétons	Vélo	Cyclo-moteur	Moto-cycllette	VT	VU	PL et TC	Autres	Total
2007	155	75	215	221	412	33	5	23	1 139
2008	196	57	272	250	397	28	2	12	1 214
2009	153	84	246	249	398	33	10	10	1 183
2010	161	50	207	209	266	28	12	11	944
2011	163	60	236	203	271	16	3	4	956
Var. 2011/2010	1,2 %	20 %	14 %	- 2,9 %	1,9 %	- 42,9 %	- 75 %	- 63,6 %	1,3 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS LÉGERS PAR CATÉGORIE D'USAGERS – DOM

Année	Piétons	Vélo	Cyclo-moteur	Moto-cycllette	VT	VU	PL et TC	Autres	Total
2007	284	127	466	309	1 099	36	37	11	2 369
2008	242	100	330	252	871	48	35	15	1 893
2009	199	115	317	189	698	42	30	6	1 596
2010	236	92	323	225	830	35	19	8	1 768
2011	197	102	275	198	795	52	37	9	1 665
Var. 2011/2010	- 16,5 %	10,9 %	- 14,9 %	- 12 %	- 4,2 %	48,6 %	94,7 %	12,5 %	- 5,8 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

Accidentalité par tranche d'âge

La répartition du nombre de personnes tuées par classe d'âge dans les DOM est légèrement différente de celle de la métropole.

Les jeunes de moins de 24 ans représentent 35 % de la mortalité routière dans les DOM contre 27 % en métropole. À l'inverse, les personnes de 65 ans et plus représentent 8,8 % contre 19 % en métropole.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE – DOM

Année	Âge indéterminé	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	Total
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
Var. 2011/2010	ND	- 25 %	- 35,7 %	- 30,2 %	- 13,1 %	- 3,2 %	37,5 %	- 60 %	- 17,8 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE – DOM

Année	Âge inconnu	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	Total
2007	14	92	98	315	390	179	27	24	1 139
2008	0	99	91	345	438	168	45	28	1 214
2009	0	91	84	310	428	209	39	22	1 183
2010	0	56	74	251	377	139	28	19	944
2011	0	81	70	245	362	155	26	17	956
Var. 2011/2010	ND	44,6 %	- 5,4 %	- 2,4 %	- 4 %	11,5 %	- 7,1 %	- 10,5 %	1,3 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS LÉGERS PAR CLASSE D'ÂGE – DOM

Année	Âge inconnu	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et plus	Total
2007	7	261	174	558	869	422	51	27	2 369
2008	2	174	128	463	719	340	45	22	1 893
2009	0	169	134	424	544	260	50	15	1 596
2010	0	201	120	417	625	329	56	20	1 768
2011	1	190	100	403	593	289	61	28	1 665
Var. 2011/2010	NS	- 5,5 %	- 16,7 %	- 3,4 %	- 5,1 %	- 12,2 %	8,9 %	40 %	- 5,8 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

Accidentalité selon le sexe

En 2011, les hommes représentent 83 % des personnes tuées.

Cette répartition n'est pas très lointaine de celle de la métropole où les hommes représentent 76 % de la mortalité routière.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SELON LE SEXE – DOM

Année	Personnes tuées		Blessés		Dont blessés hospitalisés	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
2007	181	37	2 428	1 080	846	293
2008	143	25	2 098	1 009	908	306
2009	142	28	1 934	845	904	279
2010	145	35	1 899	813	742	202
2011	123	25	1 797	824	733	223
Var. 2010/2011	- 15,2 %	- 28,6 %	- 9,3 %	8,8 %	- 1,2 %	10,4 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

Accidentalité selon la catégorie d'usagers et la classe d'âge

Dans les départements d'outre-mer, les usagers de deux-roues à moteur sont particulièrement touchés par la mortalité routière, puisqu'ils représentent 45 % des tués, dont 28 % dans la classe d'âge des 18-24 ans et jusqu'à 40 % pour la classe d'âge des 25-44 ans.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'USAGERS PAR CLASSE D'ÂGE – DOM

	Piétons		Cyclistes		Usagers de 2 roues à moteur		Automobilistes		Autres usagers		Ensemble	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	3	8,8	0	0	0	0	3	8,1	0	0	6	4,1
Pourcentage	50		0		0		50		0		100	
15-17 ans	1	2,9	1	12,5	6	9	1	2,7	0	0	9	6,1
Pourcentage	11,1		11,1		66,7		11,1		0		100	
18-24 ans	5	14,7	1	12,5	19	28,4	12	32,4	0	0	37	25
Pourcentage	13,5		2,7		51,4		32,4		0		100	
25-44 ans	10	29,4	2	25	27	40,3	13	35,1	1	50	53	35,8
Pourcentage	18,9		3,8		50,9		24,5		1,9		100	
45-64 ans	8	23,5	4	50	10	14,9	7	18,9	1	50	30	20,3
Pourcentage	26,7		13,3		33,3		23,3		3,3		100	
65-74 ans	6	17,6	0	0	4	6	1	2,7	0	0	11	7,4
Pourcentage	54,5		0		36,4		9,1		0		100	
75 ans et plus	1	2,9	0	0	1	1,5	0	0	0	0	2	1,4
Pourcentage	50		0		50		0		0		100	
Total	34	100	8	100	67	100	37	100	2	100	148	100

Source : ONISR, fichier des accidents.

Accidentalité selon le type de route

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS PAR TYPE DE ROUTE – DOM

Année	Autoroutes	RN et RD	VC et autres voiries	Total
2007	66	1 530	982	2 578
2008	62	1 289	929	2 280
2009	61	1 192	841	2 094
2010	48	1 213	830	2 091
2011	49	1 073	828	1 950
Var. 2011/2010	- 2,1 %	- 12,1 %	0,7 %	- 6,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le nombre de personnes tuées dans les départements d'outre-mer a baissé de – 18 % en 2011 par rapport à 2010 (– 32 tués). La baisse la plus forte en effectifs intéresse les routes nationales et départementales (– 23 personnes tuées).

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE – DOM

Année	Autoroutes	RN et RD	VC et autres voiries	Total
2007	3	168	47	218
2008	0	129	39	168
2009	1	139	30	170
2010	3	146	31	180
2011	1	123	24	148
Var. 2011/2010	- 66,7 %	- 16 %	- 21,2 %	- 17,8 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR TYPE DE ROUTE – DOM

Année	Autoroutes	RN et RD	VC et autres voiries	Total
2007	5	859	275	1 139
2008	7	796	411	1 214
2009	12	832	820	1 664
2010	3	683	258	944
2011	7	611	338	956
Var. 2011/2010	133,3 %	- 10,54 %	31,04 %	1,34 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – BLESSÉS LÉGERS PAR TYPE DE ROUTE – DOM

Année	Autoroutes	RN et RD	VC et autres voiries	Total
2007	108	1 322	939	2 369
2008	88	1 057	748	1 893
2009	76	820	219	1 115
2010	69	966	741	1 768
2011	67	906	692	1 665
Var. 2011/2010	9,8 %	- 6,2 %	6,6 %	- 3,4 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

Accidentalité selon le milieu (agglomérations ³ versus rase campagne ⁴)

Dans les départements d'outre-mer, la répartition des personnes tuées entre la rase campagne et le milieu urbain (respectivement 70 % et 30 %) est sensiblement la même qu'en métropole, alors que 54 % des accidents corporels se produisent en milieu urbain.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE – DOM

Année	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés légers	Blessés hospitalisés
2007	1 049	137	966	626
2008	924	103	752	616
2009	926	118	701	634
2010	944	130	830	478
2011	909	103	798	503
Var. 2011/2010	- 3,7 %	- 20,8 %	- 3,9 %	5,2 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN – DOM

Année	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés légers	Blessés hospitalisés
2007	1 529	81	1 403	513
2008	1 356	65	1 141	598
2009	1 168	52	895	549
2010	1 147	50	938	466
2011	1 041	45	867	453
Var. 2011/2010	- 9,2 %	- 10 %	- 7,6 %	- 2,8 %

Source : ONISR,
fichier des accidents.

³ Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

⁴ Reste du réseau situé hors agglomération.

Accidentalité selon le type de collision

Les résultats de l'accidentalité sont sensiblement identiques dans les DOM au niveau de la répartition des types d'accidents (cf. chapitre 3.3 du bilan), avec toutefois pour les chocs frontaux une surreprésentation dans les nombres d'accidents, qui peut s'expliquer notamment par la composition du réseau routier (peu de routes à chaussées séparées).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTALITÉ SELON LE TYPE DE COLLISION – DOM

	Accidents corporels		Personnes tuées	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	339	17,4	34	23
Un véhicule seul sans piéton	392	20,1	42	28,4
Total accidents à un véhicule	731	37,5	76	51,4
Deux véhicules				
– collision frontale	327	16,8	34	23
– collision par le côté	490	25,1	17	11,5
– collision par l'arrière	218	11,2	8	5,4
– autres collisions	59	3	2	1,4
Total accidents à deux véhicules	1 094	56,1	61	41,2
Trois véhicules et plus				
– collisions en chaîne	34	1,7	0	0
– collisions multiples	85	4,4	11	7,4
– autres collisions	6	0,3	0	0
Total accidents à 3 véhicules et +	125	6,4	11	7,4
Ensemble	1 950	100	148	100

Source : ONISR,
fichier des accidents.

Accidentalité selon les obstacles

Les accidents avec des chocs de véhicules contre des obstacles fixes représentent 24 % de la mortalité dans les départements d'outre-mer.

À la différence de la métropole, les personnes tuées après un choc du véhicule contre un poteau sont majoritaires (17 % des tués contre obstacles fixes) et la gravité de ces accidents y est accentuée (26 tués pour 100 véhicules impliqués contre 13 en métropole).

Par ailleurs, la mortalité dans les accidents avec choc du véhicule contre un obstacle fixe est à parité entre les automobilistes et les motocyclistes (1 motocycliste tué contre 5 automobilistes en métropole).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTALITÉ CONTRE OBSTACLES FIXES – DOM

	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Glissière métallique	19	6,4	1	2,9	5,3
– dont véhicules légers	18	9,5	1	6,3	5,6
– dont motocyclettes	0	0	0	0	NS
Glissière en béton	38	12,8	5	14,3	13,2
– dont véhicules légers	31	16,3	0	0	0
– dont motocyclettes	7	15,6	5	31,3	71,4
Arbre	25	8,4	5	14,3	20
– dont véhicules légers	18	9,5	2	12,5	11,1
– dont motocyclettes	1	2,2	2	12,5	200
Mur, pile de pont	34	11,5	5	14,3	14,7
– dont véhicules légers	25	13,2	3	18,8	12
– dont motocyclettes	4	8,9	2	12,5	50
Parapet	9	3	3	8,6	33,3
– dont véhicules légers	5	2,6	3	18,8	60
– dont motocyclettes	2	4,4	0	0	0
Poteau	23	7,8	6	17,1	26,1
– dont véhicules légers	14	7,4	2	12,5	14,3
– dont motocyclettes	5	11,1	4	25	80
Fossé, talus, paroi rocheuse	26	8,8	4	11,4	15,4
– dont véhicules légers	21	11,1	4	25	19
– dont motocyclettes	3	6,7	0	0	0
Total obstacles fixes	296	100	35	100	11,8
– dont véhicules légers	190	100	16	100	8,4
– dont motocyclettes	45	100	16	100	35,6

Source : ONISR,
fichier des accidents.