

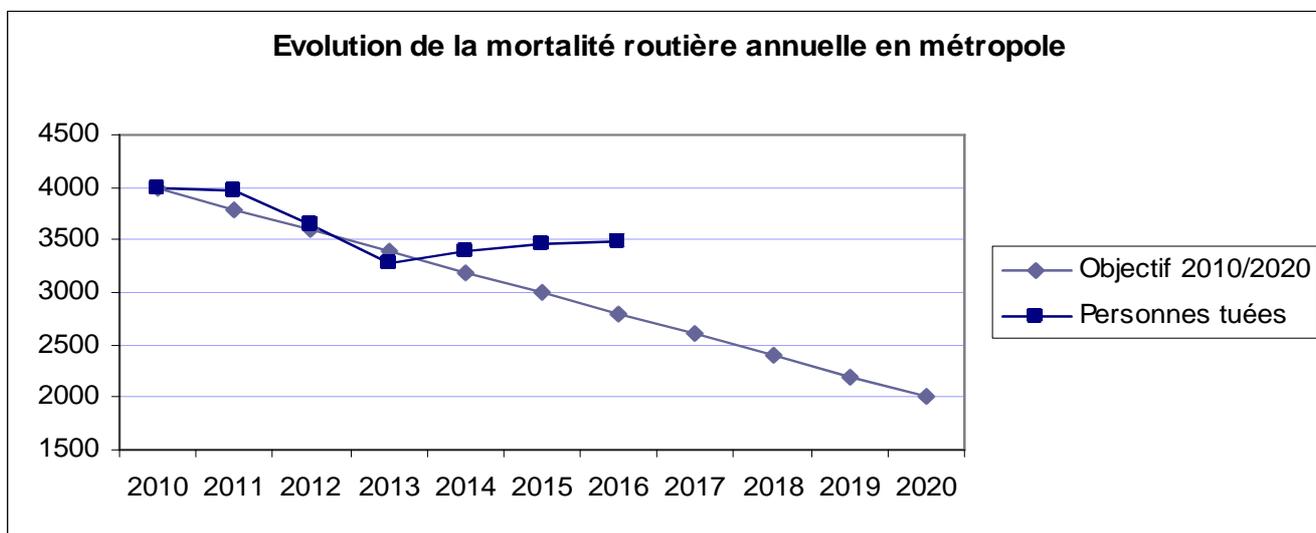
Accidentalité routière 2016 – résultats définitifs

Evolution de l'accidentalité en France métropolitaine :

3 477 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine en 2016, soit 16 personnes de plus qu'en 2015. La mortalité routière est ainsi quasiment stable (+0,5 %) par rapport à l'année 2015 (l'équivalent de moins de deux jours de mortalité, alors que l'année 2016 compte un jour de plus que 2015). Les blessés hospitalisés, les blessés et les accidents corporels sont en légère hausse (respectivement +2,2 %, +2,6 % et +1,6 %).

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

L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2016 est en baisse de -12,9 %, soit 515 vies épargnées en 2016 par rapport à 2010.



Depuis 2010, le nombre des blessés hospitalisés a baissé du même ordre de grandeur que la mortalité (respectivement -12,5 % et -13,3 %), alors que les nombres des accidents corporels et des blessés ont plus fortement baissé (respectivement -16,5 % et -16,2 %).

	A	T	B	H
2007	81 272	4 620	103 201	38 615
2008	74 487	4 275	93 798	34 965
2009	72 315	4 273	90 934	33 323
2010	67 288	3 992	84 461	30 393
2011	65 024	3 963	81 251	29 679
2012	60 437	3 653	75 851	27 142
2013	56 812	3 268	70 607	25 966
2014	58 191	3 384	73 048	26 635
2015	56 603	3 461	70 802	26 595
2016	57 522	3 477	72 645	27 187

TOTAUX	A	T	B	H
2007-2011	360 386	21 123	453 645	166 975
2012-2016	289 565	17 243	362 953	133 525
Différence	70 821	3 880	90 692	33 450
en moyenne annuelle	14 164	776	18 138	6 690

2010-2016	-14.5%	-12.9%	-14.0%	-10.5%
2011-2016	-11.5%	-12.3%	-10.6%	-8.4%
2013-2016	1.2%	6.4%	2.9%	4.7%
2015-2016	1.6%	0.5%	2.6%	2.2%

Après deux années de baisse plus forte que les années précédentes (-7,8% en 2012 et -10,8% en 2013), la mortalité sur les routes a connu deux années de hausse (3,5% en 2014 et 2,3% en 2015), tandis que l'année 2016 marque le pas. Au final, 776 vies ont été épargnées en moyenne par an sur les cinq années 2012 à 2016 par rapport aux cinq années 2007 à 2011. La baisse enregistrée entre le résultat 2011 et le résultat 2016 est du même ordre sur la plupart des indicateurs de l'accidentalité (-11,5% sur le nombre d'accidents corporels, -12,3 % sur la mortalité, -10,6% sur le nombre de blessés) ; seul le nombre de blessés hospitalisés ne baisse que de -8,4 %, exprimant notamment les difficultés de réduction de l'accidentalité sur les usagers vulnérables.

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

Tendances 2016 selon l'âge en France métropolitaine :

Les **enfants et jeunes adultes âgés de 24 ans ou moins** représentent désormais **un peu moins d'un quart** (23%) de la mortalité routière. La mortalité des **jeunes de 18-24 ans**, qui avait augmenté de +6,4 % en 2015 (+37 tués) du fait de la reprise à la hausse de la mortalité des jeunes automobilistes, baisse de -3,6 % en 2016 (-22 tués, soit un total de 597 jeunes tués). Ainsi 382 jeunes se sont tués en véhicule de tourisme en 2016 contre 532 en 2010. Après une stagnation voire une hausse de la mortalité des jeunes motocyclistes entre 2010 et 2013 (150 tués par an en moyenne), la chute brutale observée en 2014 est stabilisée en 2015 et 2016 avec respectivement 105, 107 et 98 tués. La mortalité des **jeunes de 15-17ans** atteint un niveau historiquement bas avec 96 jeunes tués en 2016, dont 35 en deux roues motorisés (contre 84 en 2010).

La mortalité des **personnes âgées de plus de 65 ans** représente **un peu plus d'un quart** de la mortalité routière (25,5%). Elle augmente de +6,6 % en 2016, 886 personnes âgées de 65 ans ou plus ont été tuées en 2016 (soit +55 tués). Parmi les 320 tués âgés entre 65 et 74 ans, 167 étaient automobilistes (soit 11 de moins qu'en 2015). Parmi les 566 tués âgés de 75 ans ou plus, 281 étaient automobilistes (soit 9 de plus qu'en 2015) et 221 étaient piétons (soit 51 de plus qu'en 2015).

	0-14ans	15-17ans	18-24ans	25-34ans	35-49ans	50-64ans	65-74ans	75 ans et +	Total
Rappel 2000	367 4%	354 4%	1746 21%	1605 20%	1585 19%	1014 12%	631 8%	727 9%	8 170 100%
2010	130 3%	161 4%	831 21%	704 18%	809 20%	592 15%	264 7%	500 13%	3 992 100%
2013	97 3%	102 3%	636 19%	547 17%	666 20%	532 16%	254 8%	434 13%	3 268 100%
2015	101 3%	125 4%	619 18%	808 23%	434 13%	543 16%	312 9%	519 15%	3 461 100%
2016	108 3%	96 3%	597 17%	580 17%	602 17%	608 17%	320 9%	566 16%	3 477 100%
Progression 2015-2016	7%	-23%	-4%	-28%	39%	12%	3%	9%	0%
Progression 2013-2016	11%	-6%	-6%	6%	-10%	14%	26%	30%	6%
Progression 2010-2016	-17%	-40%	-28%	-18%	-26%	3%	21%	13%	-13%
Progression 2000-2016	-71%	-73%	-66%	-64%	-62%	-40%	-49%	-22%	-57%

Mortalité par classe d'âge

	0-14ans	15-17ans	18-24ans	25-34ans	35-49ans	50-64ans	65-74ans	75 ans et +	Total
Rappel 2000	33	153	328	190	124	108	122	171	139
2010	11	72	155	91	62	49	53	90	64
2013	8	44	117	70	52	43	46	74	51
2015	9	54	112	103	34	44	52	87	54
2016	9	40	108	74	48	49	51	95	54
Progression 2015-2016	7%	-25%	-3%	-28%	39%	12%	-2%	9%	0%
Progression 2013-2016	11%	-9%	-8%	6%	-8%	13%	9%	27%	5%
Progression 2010-2016	-19%	-44%	-30%	-19%	-23%	0%	-4%	6%	-15%
Progression 2000-2016	-72%	-74%	-67%	-61%	-62%	-55%	-58%	-45%	-61%

Mortalité rapportée à la population (million)

La mortalité rapportée à la population est la plus élevée pour les 18-24 ans, même si elle a significativement diminué encore depuis 2010 (155 jeunes tués pour un million de jeunes en 2010, 108 en 2016). Les 15-17 ans, qui auparavant affichaient un sur-risque (72 jeunes tués pour un million de jeunes en 2010), sont désormais à 40 jeunes tués par million de jeunes, soit en-dessous de la moyenne nationale de 54 tués par million d'habitants. En revanche, le taux devient particulièrement élevé pour les personnes âgées de 75 ans et plus avec 95 seniors tués pour un million d'habitants de cette classe d'âge.

Mortalité 2016 par catégorie d'usagers en France métropolitaine :

La mortalité **cyclomotoriste affiche une nette baisse en 2016** : -21,9 %, qui profite aux jeunes. La mortalité **motocycliste** est plutôt stable ces dernières années, mais cache une baisse de la mortalité chez les jeunes, compensée par une augmentation de la mortalité au-delà de 45 ans. La mortalité des usagers vulnérables des **modes actifs** est en hausse : +19,4 % pour la mortalité **piétonne** et +8,7 % pour la mortalité **cycliste**. La mortalité **cycliste** 2016 est supérieure de +10,2 % à celle de 2010 et la mortalité **piétonne** 2016 de +15,3 %. La mortalité **motocycliste** 2016 est sensiblement inférieure à celle de 2010 (-12,9 %) alors que la mortalité **cyclomotoriste** a très fortement baissé depuis 2010 (-51,2 %).

La mortalité des usagers de **véhicules utilitaires** en 2016 est en hausse de +8,3 % par rapport à 2015 et en baisse de -11 % par rapport à 2010 ; celle des usagers **poinds lourds** est équivalente à 2015.

En revanche, la mortalité **automobiliste** 2016 affiche une baisse de -2 % par rapport à 2015 mais une hausse de +9,2 % par rapport à 2013. En 2016, 36 automobilistes de moins sont décédés par rapport à 2015. 1238 automobilistes masculins sont décédés en 2016 pour 1257 en 2015 (-19 tués), parmi eux on note une baisse de 16 tués de plus de 18-24 ans, 5 tués de moins de 35-44 ans, 26 tués de plus de 55-64 ans et 14 tués de moins de 65-74 ans. Les femmes passagères sont moins touchées : 215 d'entre elles sont décédées en 2016 contre 243 en 2015 (-28 tuées). La mortalité automobiliste reste néanmoins de -16,9% sous celle de 2010, soit une meilleure progression que la moyenne.

Le nombre d'usagers de **transports collectifs** tués, qui s'élève à moins d'une dizaine par an habituellement, atteint 12 passagers tués en 2016.

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
2010	485 12%	147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	146 4%	65 2%	4 0%	76 2%	3 992 100%
2013	465 14%	147 4%	159 5%	631 19%	1612 47%	133 4%	57 2%	7 0%	197 6%	3 408 100%
2015	468 14%	149 4%	155 4%	614 18%	1796 52%	120 3%	56 2%	43 1%	60 2%	3 461 100%
2016	559 16%	162 5%	121 3%	613 18%	1760 51%	130 4%	55 2%	12 0%	65 2%	3 477 100%
Progression 2015-2016	19.4%	8.7%	-21.9%	-0.2%	-2.0%	8.3%	-1.8%	-72.1%	8.3%	0.5%
Progression 2013-2016	20.2%	10.2%	-23.9%	-2.9%	9.2%	-2.3%	-3.5%	71.4%	-67.0%	2.0%
Progression 2010-2016	15.3%	10.2%	-51.2%	-12.9%	-16.9%	-11.0%	-15.4%	200.0%	-14.5%	-12.9%
Progression 2000-2016	-34.1%	-40.6%	-73.7%	-35.3%	-67.1%	62.5%	-55.6%	-40.0%	-2.1%	-57.4%

La catégorie "autres" regroupe notamment pour moitié les voiturettes ou tricycles, puis les quads, engins spéciaux...

Résultats selon les réseaux routiers :

Après une très forte hausse en 2015, la mortalité sur **autoroutes** diminue en 2016 (-28 personnes tuées soit -9,4 %), tout en restant plus élevée qu'en 2010 (+3,4 %). Il s'agit essentiellement d'une baisse des mortalités automobiliste (-15,4 % soit +26 tués). Les accidents corporels sont en hausse (+10,2 %) ainsi que les blessés hospitalisés, dans une moindre mesure (+2,2 %).

La mortalité sur le réseau routier **hors agglomération** est stable (+0,6 % soit +13 tués). C'est sur ce réseau que baissent réellement les mortalités des cyclomotoristes (-20,8 % soit -16 tués). La mortalité augmente de +1 % soit +13 tués. Les accidents corporels sont cependant en hausse (+3 %) ainsi que les blessés hospitalisés (+4,6 %).

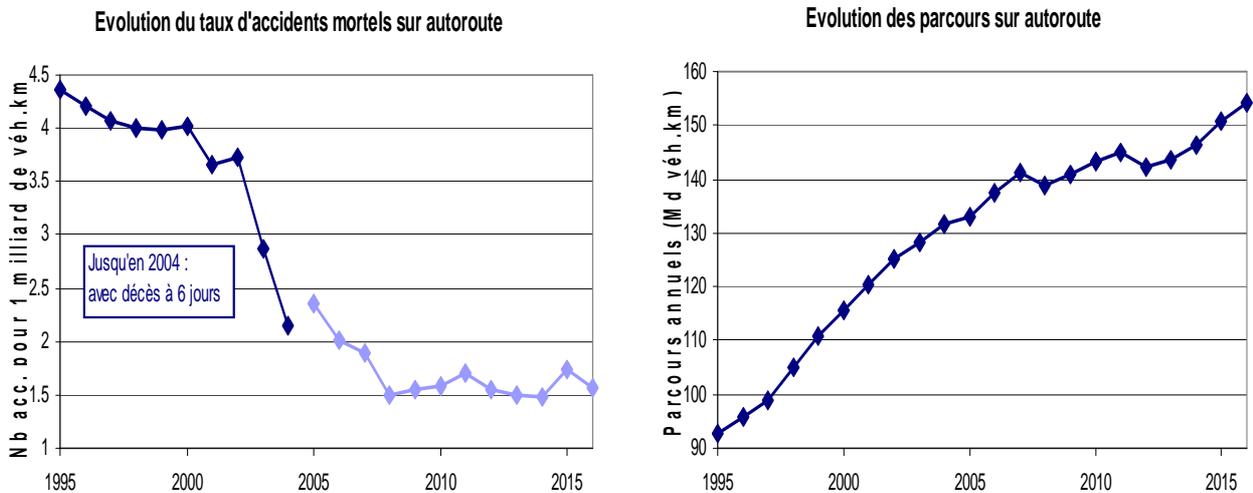
La mortalité **en agglomération** est en hausse (+3,1 %), avec une forte hausse de la mortalité piétonne (+24,2 % soit +75 tués), et une augmentation de la mortalité cycliste (+16,7 % soit +11 tués). Les accidents corporels sont stables (-0,1 %).

	Autoroutes	Hors agglomération	Agglomération	Total
2010	256 6%	2603 65%	1133 28%	3 992 100%
2013	261 8%	2077 64%	930 28%	3 268 100%
2015	298 9%	2175 63%	988 29%	3 461 100%
2016	270 8%	2188 63%	1019 29%	3 477 100%
Progression 2015-2016	-9.4%	0.6%	3.1%	0.5%
Progression 2013-2016	3.4%	5.3%	9.6%	6.4%
Progression 2010-2016	5.5%	-15.9%	-10.1%	-12.9%
Progression 2000-2016	-53.8%	-58.8%	-55.2%	-57.4%

Ces tendances suivent les évolutions observées sur les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules de tourisme (hausse depuis 2012 de +3 à 4 km/h sur les routes limitées à 110km/h et +5 à 6 km/h sur les autoroutes limitées à 130km/h, stabilisation en 2016 sur les routes limitées à 90km/h et légère baisse sur les routes limitées à 50km/h).

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

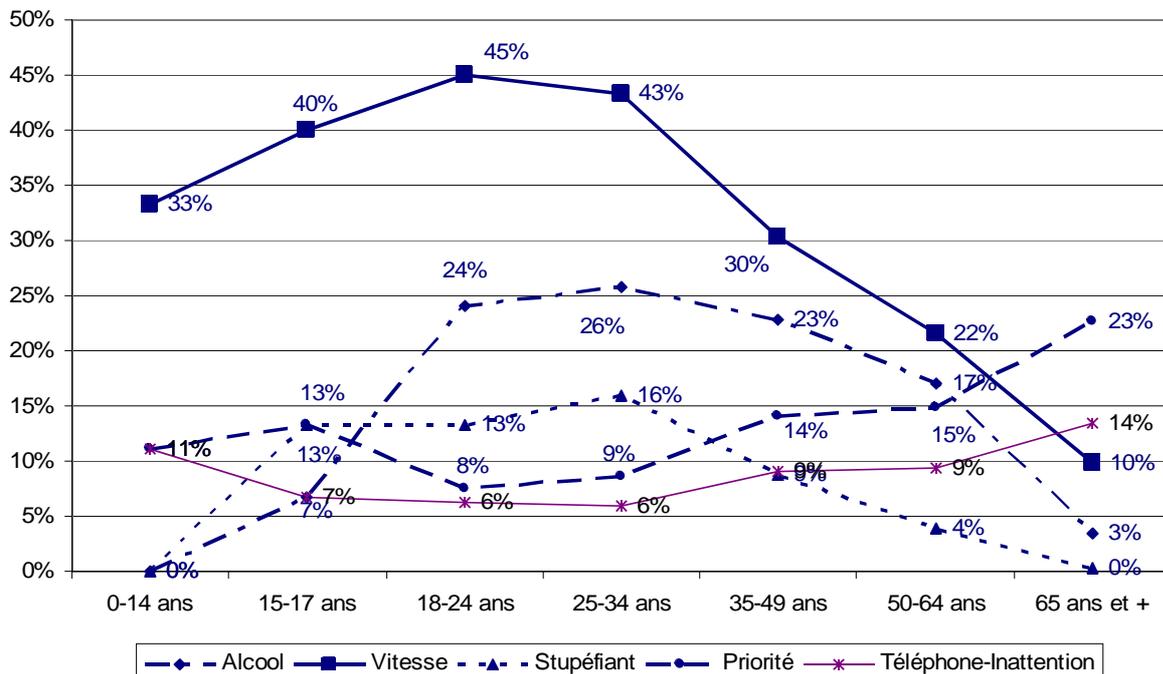
Les premières informations sur l'évolution des déplacements en 2016, disponibles pour le **réseau autoroutier**, permet de relativiser l'évolution de l'accidentalité sur ce réseau. En effet, en-dehors d'une hausse de la mortalité rapportée aux kilomètres parcourus en 2011 et 2015, le taux est relativement stable depuis 2008.



Facteurs comportementaux :

L'analyse en multi-causes des facteurs comportementaux relevés dans le fichier des Auteurs Présumés d'accidents mortels (APAM), confirme le rôle de la vitesse excessive ou inadaptée comme première cause des accidents mortels, l'alcool étant encore très présent. Ces toutes dernières années, les vitesses pratiquées augmentent significativement sur les autoroutes et routes à deux fois deux voies, là où l'on observe également une augmentation des accidents corporels et mortels.

L'analyse par classes d'âge des APAM pour l'année 2016 uniquement (les chiffres pour les 0-14 et 15-17 ans étant statistiquement très faibles, le ratio n'est pas vraiment représentatif pour ces catégories, alors que pour les autres classes l'effectif est de l'ordre de 600 APAM) présente des caractéristiques qui semblent évoluer par rapport à ces dernières années. Alors que le facteur vitesse est maximal chez les jeunes APAM (45% des 18-24ans), les facteurs alcool et stupéfiants semblent atteindre leur maximum un peu plus tard en âge (resp 26% et 16% des 25-34ans). L'inattention et les difficultés pour respecter les priorités sont plus marquées pour les APAM les plus âgés (resp. 14% et 23% des 65 ans et plus).



Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

Evolution de la mortalité routière dans les (super)régions :

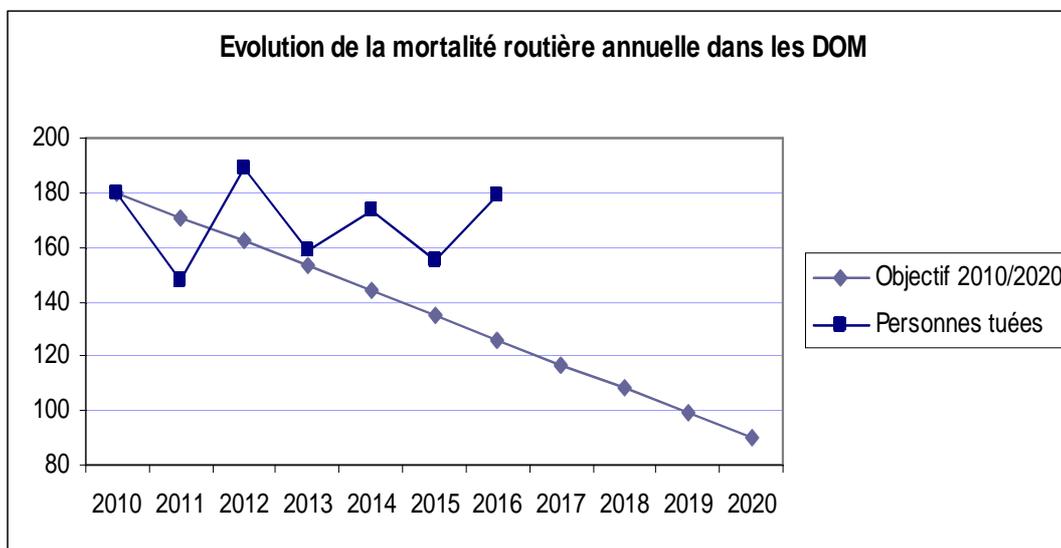
Par rapport à 2015, la mortalité 2016 baisse nettement sur 2 régions : Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes et Île-de-France et dans une moindre mesure Centre-Val de Loire, Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées et Corse. On enregistre au moins 30 personnes tuées supplémentaires en 2016 dans les régions Bretagne et Bourgogne-Franche-Comté.

Par rapport à 2010, la mortalité routière est en hausse en 2016 en Nord Pas de Calais-Picardie et en faible baisse en Bretagne, en Corse et en Auvergne-Rhône-Alpes.

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) sont en moyenne sur 5 ans : la Corse, la Bourgogne-Franche Comté, le Centre-Val de Loire, PACA, les Pays de la Loire et la Normandie.

Outremer :

La mortalité **dans les DOM** (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion, Mayotte) en 2016 s'établit à 178 personnes tuées, en hausse de +14,8 % en 2016 par rapport à 2015, et -1,7 % par rapport à 2010.

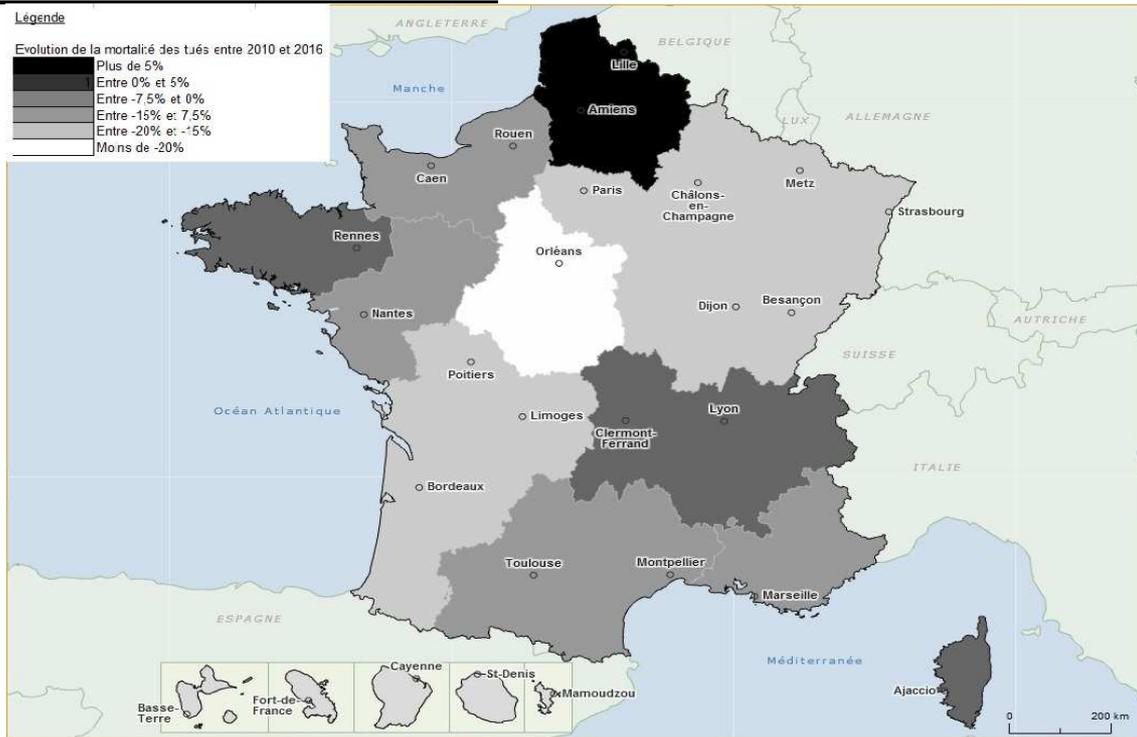


La mortalité dans les **COM/POM** en 2016 s'établit à 83 personnes tuées, en hausse de +17 % après une forte baisse en 2015. Elle s'établit toutefois à -25% en-dessous de celle relevée en 2010. Les territoires les plus représentés sont la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie.

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

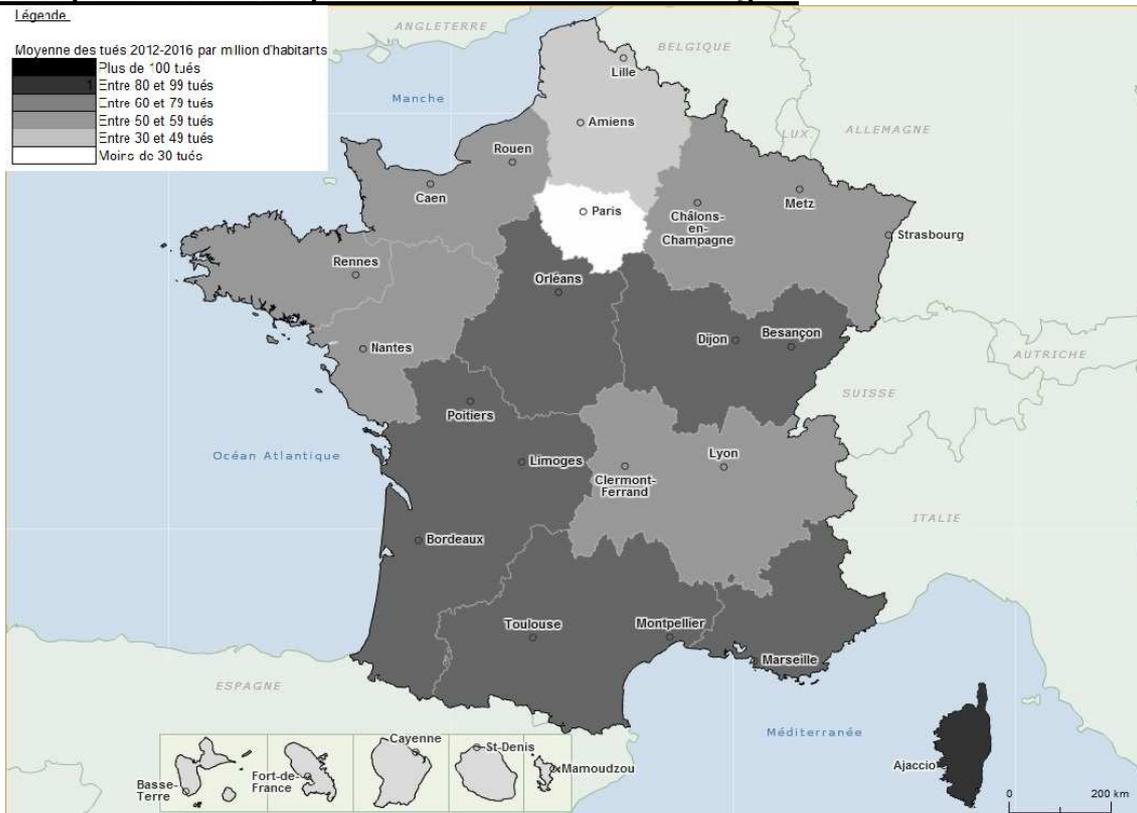
Annexe : Mortalité dans les nouvelles régions

Evolution de la mortalité entre 2010 et 2016



© CGET 2016 - IGN GéoFla - Carte réalisée à partir de données importées par l'utilisateur.

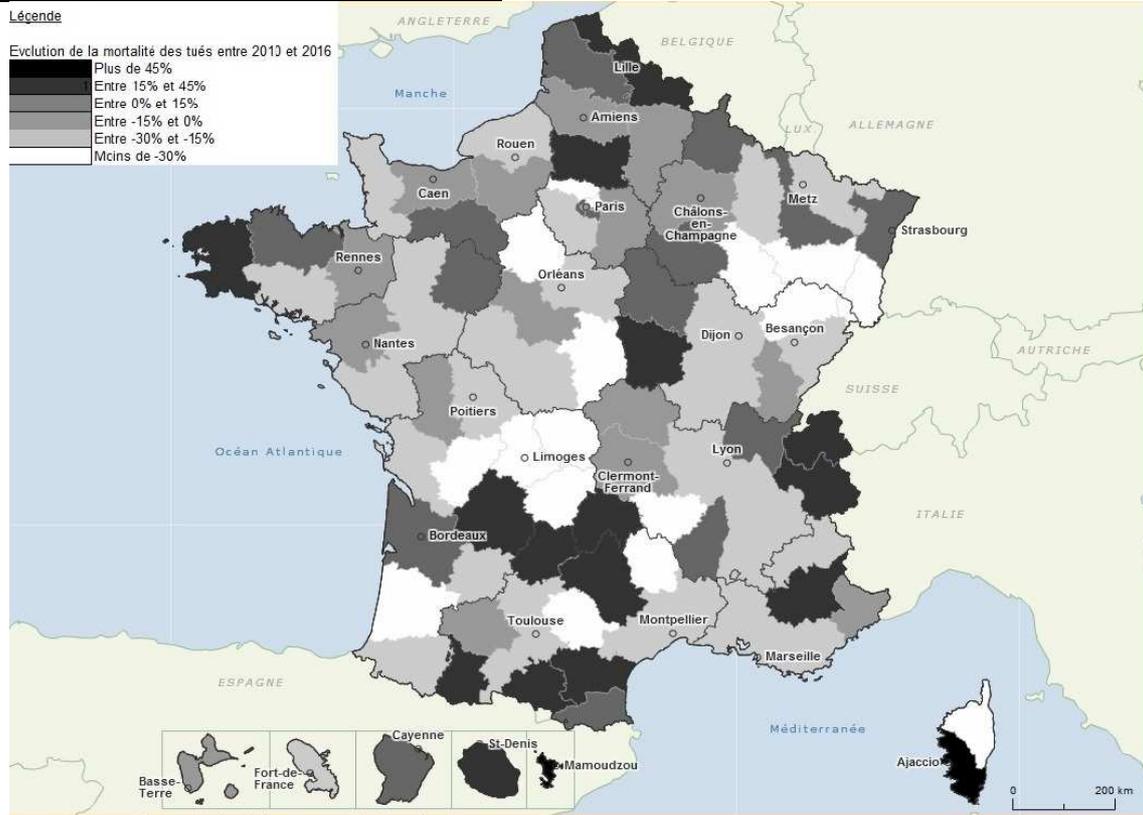
Mortalité moyenne 2012-2016 par million d'habitants de la région



© CGET 2016 - IGN GéoFla - Carte réalisée à partir de données importées par l'utilisateur.

Annexe : Mortalité dans les départements

Evolution de la mortalité entre 2010 et 2016



Mortalité moyenne 2012-2016 par million d'habitants du département

