#OBSERVATOIRE NATIONAL
INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE
[BILAN DE L'ANNÉE 2011]

La documentation Française

#OBSERVATOIRE NATIONAL
INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE
[BILAN DE L'ANNÉE 2011]

La **documentation** Française

**Observatoire national
interministériel de sécurité routière**
Tour Pascal B
Place des Degrés
92 045 PARIS La Défense Cedex
Tél. : 01 40 81 40 42
Fax : 01 40 81 80 99
Mél : onisr.dscr@equipement.gouv.fr
Site : www.securite-routiere.gouv.fr

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, décembre 2012
Crédit photo couverture : DSCR - ISBN 978-2-11-009066-9
Conception et réalisation graphique : DILA

« Aux termes du Code de la propriété intellectuelle, toute reproduction ou représentation, intégrale ou partielle de la présente publication, faite par quelque procédé que ce soit (reprographie, micro filmage, scannérisation, numérisation...) sans le consentement de l'auteur ou de ses ayant droits ou ayant causes est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Il est rappelé également que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »

Avant-propos

Le bilan 2011 montre une baisse relative de tous les indicateurs par rapport à 2010 : – 3,4 % pour le nombre d'accidents corporels, – 3,8 % pour le nombre de blessés et – 0,7 % pour le nombre de personnes tuées. Ces résultats sont le reflet d'une année 2011 marquée par une nette dégradation sur les six premiers mois de l'année suivie d'une amélioration toute aussi nette sur les six mois suivants. Ces chiffres rappellent la nécessité de conserver une politique de sécurité routière ferme et dynamique dont les modalités et les priorités doivent être renouvelées afin de poursuivre la réduction du nombre de tués.

Le bilan 2011 est l'occasion de dresser un diagnostic. La conduite sous l'emprise de l'alcool demeure, pour la sixième année consécutive, la première cause infractionnelle de mortalité au volant : en 2011, plus de 30 % des personnes tuées sur la route le sont dans un accident où le facteur alcool est présent, un taux qui ne régresse pas depuis plus de dix ans. Si aucun conducteur présumé responsable n'avait conduit avec un taux d'alcool positif, 1 150 vies auraient pu être épargnées.

Mais la vitesse reste cependant, structurellement, le grand facteur transversal : seule ou combinée à d'autres causes, elle contribue au mécanisme de la plupart des accidents et surtout détermine lourdement leur gravité. Or les signes d'une remontée des vitesses pratiquées sur nos routes commencent à se faire jour.

D'autres facteurs de danger montent manifestement en puissance, comme l'usage du téléphone portable tenu en main au volant et la conduite sous l'influence de médicaments à risque.

Enfin, les motocyclistes ont représenté 23 % des usagers de véhicules à moteur tués sur la route. Leur mortalité, jugulée en 2010, est repartie à la hausse avec une augmentation de 8 % en 2011. La mortalité des piétons évolue également de façon inquiétante, avec une hausse de 7 %. Par ailleurs, il faut souligner l'aggravation de la mortalité des 25-44 ans (+ 1,8 %) et celle des 65-74 ans (+ 6,1 %), ce qui n'est bien sûr pas sans lien avec les évolutions observées sur les motocyclistes et les piétons.

Notre objectif est clair, il s'agit de faire diminuer davantage le nombre de tués et de blessés, réduire drames et souffrances : chaque jour encore, 11 personnes meurent et 223 sont blessées sur les routes de France, dont près de 11 sont marquées à vie par des séquelles lourdement handicapantes.

Frédéric Péchenard,
Préfet, délégué interministériel
à la Sécurité routière

Remerciements

Le présent document a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), placé auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières, également délégué interministériel à la sécurité routière.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière a pour principales missions, d'une part, la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales et, d'autre part, le suivi des études sur l'insécurité routière, ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.

La délégation tient particulièrement à remercier :
- la Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) ;
- la Direction générale de la police nationale (DGPN),

qui recueillent sur le terrain les données sur les accidents présentées dans ce bilan.

Ainsi que :
- l'Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône, et spécialement son responsable scientifique Bernard Laumon, ainsi que Blandine Gadegbeku, Amina Ndiaye et Colette Mintsa-Eya, chercheuses à l'IFSTTAR–UMRESTTE (chapitre « Les données sanitaires des accidents ») ;
- la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice, et spécialement Odile Timbart, responsable du bureau des études et de la diffusion (chapitre « Les condamnations pour infraction à la sécurité routière ») ;

Le présent document a été rédigé sous la direction de :
- Louis Fernique, secrétaire général de l'Observatoire jusqu'au 30 septembre 2012, et Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'Observatoire à compter du 1er octobre 2012 ;
- Christian Machu, adjoint au secrétaire général de l'Observatoire.

La rédaction du document a été coordonnée par Christian Roy, ONISR.

Ont été également impliqués dans sa rédaction :
- Élisabeth Boucher, Serge Boyer, Fabienne Dran, Caroline Pichereau de l'ONISR ;
- Laurent Dodet, Éric Evain et Francine Gigon du Centre d'études techniques de l'équipement Normandie-Centre ;
- Hervé Leclerc du Centre d'études techniques de l'équipement de Lyon ;
- Laurent Cortinas et Rose-Marie Sibel du Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest ;
- Guillaume Tremblin, Sétra ;
- Ruth Bergel-Hayat, IFSTTAR-GRETTIA.

IV

Avertissement

La sécurité routière en France – Bilan annuel – est le document « phare » des travaux menés par l'ONISR. Document de référence, il est fortement attendu chez les partenaires de la sécurité routière. Paru pour la première fois dans son format actuel en 2000, il s'est enrichi au cours des années et connaît pour ce bilan 2011 une profonde évolution.

Tout en assurant la continuité des données figurant dans la collection, à l'exception des données exogènes dont l'ONISR n'est pas à l'origine de leur élaboration[1], un processus d'évolution du bilan étalé sur deux années a été initié. Il vise à :

- mieux décrire les évolutions de long terme (année 2000 prise en référence en conformité avec les orientations européennes) ;
- intégrer des analyses thématiques détaillées au « Bilan » ;
- fournir des données complémentaires sur tous les sujets d'actualité pour lesquels l'ONISR est régulièrement questionné.

Les principales innovations dans le bilan 2011 sont les suivantes :

- un panorama complet et illustré de l'année ;
- une analyse conjoncturelle (chapitre « L'analyse conjoncturelle ») totalement refondue qui s'appuie sur les résultats obtenus à partir d'une nouvelle version du modèle de désaisonnalisation « GIBOULÉE ». Les données brutes de la mortalité sont désormais doublement corrigées des variations saisonnières par prise en compte des effets calendaires du mois et des effets d'une météorologie atypique ;
- des données relatives aux départements totalement renouvelées. Elles font l'objet d'un chapitre indépendant (chapitre « L'accidentalité dans les départements »). Le sous-chapitre « Accidentalité dans les départements de métropole et indicateurs locaux de sécurité routière » détaille notamment une partie des résultats des récents travaux visant à mettre au point des indicateurs locaux de sécurité routière ayant pour objectif d'identifier des enjeux locaux à partir de comparaisons entre des départements se ressemblant. Le sous-chapitre « Accidentalité dans les départements d'outre-mer » rassemble l'ensemble des données des départements d'outre-mer antérieurement disséminées dans les éditions précédentes ;
- des analyses thématiques détaillées qui traitent des catégories d'usagers (chapitre « Les accidents et les usagers selon les modes de déplacement »), des personnes, en distinguant différentes classes d'âge et les hommes des femmes (chapitre « Les accidents et les usagers selon l'âge et le sexe »), et des types de route et des milieux (chapitre « L'accidentalité par type de route et selon le milieu »). Pour l'ensemble de ces thèmes :
  - les données analysées, sauf contexte particulier, débutent en 2000 et les graphiques d'évolutions prennent pour référence cette même année en base 100 ;
  - les analyses croisent de nombreux items (les antagonistes, les classes d'âge, les types de route, la rase campagne et le milieu urbain, les types de collisions, les obstacles fixes percutés, la saisonnalité, le jour et la nuit, la responsabilité présumée, l'alcoolémie, le port de la ceinture ou du casque) ;

1 Toutefois, ces données demeurent essentielles à la quantification des enjeux de sécurité routière et l'ONISR maintiendra leur accès *via* le site Internet de la sécurité routière. Sont concernés par cette dernière mesure les chapitres des bilans antérieurs portant sur les principales infractions au Code de la route et le permis à points.

- des éléments sur la saisonnalité de l'accidentalité, qu'ils se rapportent au mois, au jour ou à l'heure, sont introduits notamment à travers une représentation graphique innovante croisant la mortalité selon les jours de l'année et les heures (voir chapitres « Les accidents et les usagers », « L'accidentalité par type de route et selon le milieu » et annexe « La méthodologie des mesures de vitesse et d'interdistance »).

Ce bilan 2011 conserve par ailleurs les spécificités initiées les années antérieures :

- les données chiffrées de l'accidentalité sous forme de tableur sont fournies dans l'annexe « Index des sigles contenus dans le document ». Elles ont été réintégrées depuis la version 2009. Les tableurs correspondants, dits « documents de travail », restent téléchargeables sur le site Internet de la sécurité routière ;
- la distinction de la classe d'âge des 75 ans et plus, par division de la classe des 65 ans et plus (chapitre « Données détaillées de l'accidentalité selon l'âge et le sexe », notamment), car on observe une évolution très différenciée avant et après 75 ans, masquée par l'emploi d'une classe d'âge unique dans les analyses antérieures à 2009 ;
- l'évolution de l'accidentalité en fonction de la cylindrée des motocyclettes (sous-chapitre « Les motocyclettes ») et, de façon plus générale, la distinction la plus systématique possible entre cyclomoteurs (moins de 50 cm^3) et motocyclettes (plus de 50 cm^3) dans la plupart des analyses ;
- une analyse de la mortalité selon le type d'accident (accident sans usager tiers, collision avec un tiers ou multicollision) et le détail pour les collisions avec un usager tiers (chapitre « Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident ») ;
- des données sur les accidents à contresens (chapitre « Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident ») ;
- la distinction entre « véhicules légers » et « deux-roues motorisés » dans le chapitre « Accidents contre obstacle ».

Par ailleurs, dans un souci de cohérence et d'harmonisation, les accidents sur les bretelles d'accès de voies rapides sont affectés à leur voirie d'appartenance et ne sont plus versés dans la catégorie « autres réseaux ». Enfin, le chapitre présentant le Fichier national des accidents donne des éléments de jurisprudence sur la classification des accidents.

SOMMAIRE

I AVANT-PROPOS

III REMERCIEMENTS

IV AVERTISSEMENT

2 / PANORAMA DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
3 Perspectives longues
9 Le bilan 2011 de l'accidentalité
14 L'accidentalité selon les catégories d'usagers et son évolution
18 Localisation de la mortalité routière
21 La temporalité de la mortalité routière
26 Mortalité routière au sein de la population
30 Les typologies d'accidents
32 Les principaux facteurs de risque comportementaux relevés dans les accidents corporels
40 Le coût de l'insécurité routière
41 Délits routiers et infractions
42 Permis à points (source Direction de la modernisation et de l'action territoriale)
42 Condamnations

44 / DONNÉES DE SITUATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
45 Les grandes dates de la sécurité routière
53 Les études et la recherche au service de l'action publique
59 L'accidentalité au niveau européen

72 / IMPACT DES ACCIDENTS SUR LA SOCIÉTÉ
73 Les données sanitaires des accidents
86 Le coût de l'insécurité routière
93 Les condamnations pour infraction à la sécurité routière en 2010

110 / INTERPRÉTATION DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ
111 Analyse conjoncturelle
122 Données d'exposition aux risques d'accidents

134 / LES COMPORTEMENTS EN CIRCULATION
135 Les vitesses pratiquées
147 Le téléphone au volant

151 La ceinture de sécurité

157 Les interdistances

160 / DONNÉES DÉTAILLÉES DE L'ACCIDENTALITÉ

161 Les accidents et les usagers

335 Selon âge et sexe

423 L'accidentalité par type de route et selon le milieu

528 Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident

536 Répartition des nombres de véhicules impliqués et personnes tuées dans les accidents contre obstacles

542 La responsabilité présumée des usagers impliqués dans un accident corporel

547 L'alcool et les autres psychotropes

564 Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite

572 / LES ACCIDENTS ET LES TERRITOIRES

573 L'accidentalité des départements

591 L'accidentalité des départements d'outre-mer

600 / ANNEXES

601 Le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière

610 La méthodologie de l'analyse conjoncturelle

612 Présentation et méthodologie des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR)

623 La méthodologie des mesures de vitesse et d'interdistance

626 La méthodologie et la lecture du graphe « les mois et les heures »

628 Index des sigles contenus dans le document

632 Autres données sur les accidents corporels de la circulation

688 Études et recherches : quelques rapports, guides et actes en 2011

PARTIE 1 #

PANORAMA DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Perspectives longues

Ce panorama commente les résultats de la France métropolitaine. Il comprend toutefois un chapitre réduit sur les données d'accidentalité des départements d'outre-mer.

L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DEPUIS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

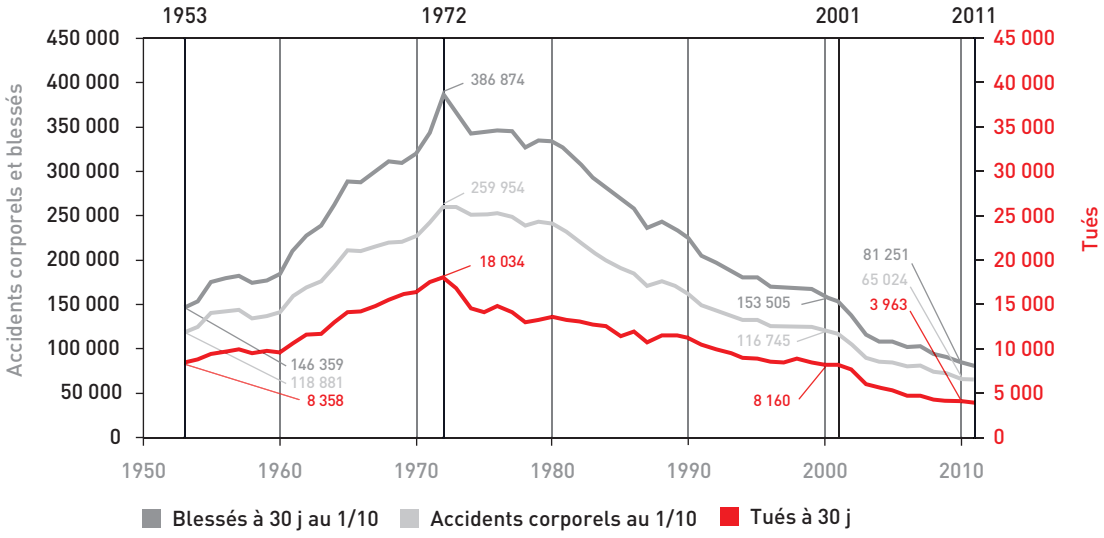
Historiquement, l'accidentalité routière s'est fortement accrue dès la fin des années 1940 (pour plus de vingt ans), en rapport direct avec l'expansion du parc automobile et l'inadaptation des réseaux routiers. L'engagement massif des programmes autoroutiers dans les années 1960, coïncidant avec la montée de la motorisation des ménages au plus fort des Trente Glorieuses, n'a pas cassé cette tendance haussière.

Les premières mesures générales de limitation des vitesses remontent à l'été 1973. Elles ont été très vite renforcées et resserrées à la faveur du choc pétrolier d'octobre 1973. Dès lors la dynamique qui couplait mobilité automobile et accidentalité était stoppée : la mortalité routière aura donc culminé en 1972 avec cette année-là sur les routes à plus de 18 000 morts (une estimation à 30 jours, à partir du nombre recensé de 16 545 morts comptabilisés à 6 jours de l'accident, norme statistique de l'époque).

Depuis lors, la mortalité routière a été progressivement divisée par plus de 4, malgré un chemin un peu haché : des épisodes de progrès, de régression et de pause. Ils témoignent des effets de la politique de sécurité routière mais aussi de ceux de facteurs externes impactant notamment les volumes de trafic.

En 2010, la mortalité routière est descendue sous le seuil symbolique des 4 000, seuil confirmé en 2011 avec 3 963 personnes tuées.

↓ANNÉES 1950 À 2011 – ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Source : ONISR, fichier des accidents. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 3 j au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j.

LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS

Ce panorama traite essentiellement de la mortalité routière, et peu des blessés, pour lesquels le recueil de cette dernière donnée au sein du fichier des accidents souffre d'un manque d'exhaustivité.

Si les grands objectifs chiffrés de la sécurité routière ont été jusqu'ici exclusivement exprimés en termes de personnes tuées, l'enjeu humain de la sécurité routière ne concerne pas que la seule mortalité. Parmi les blessés hospitalisés et survivants (on estime à 3 % le nombre de personnes décédées après 30 jours –

source registre du Rhône), on rencontre des situations de séquelles durables extrêmement lourdes, profondément pénalisantes sur la durée pour les victimes et leur entourage.

Le registre du Rhône (qui assure, sur ce département seul, un suivi longitudinal exhaustif du devenir des victimes de la route, sous l'angle santé surtout), apporte sur ce plan un éclairage précieux et des mesures chiffrées éventuellement extrapolables au plan national.

↓ PROPORTION DE SÉQUELLES LOURDES POUR UN TUÉ

	Piétons	Vélo	Deux roues motorisés	VT
Ratio (ISS3 * / Tués)	1,25	3	1,23	0,71
Indice (base 1 pour les VT)	1,8	4,2	1,7	1

* ISS3 = victimes avec séquelles lourdes.

Source : registre du Rhône – années 2006 à 2008.

Le tableau comparatif ci-dessus montre comment le rapport « séquelles lourdes sur tué » diffère radicalement selon la catégorie d'usager.

Globalement, la route ou la rue enregistre un blessé avec de lourdes séquelles pour chaque mort.

LE DÉVELOPPEMENT HISTORIQUE DU TRAFIC ROUTIER

Le graphe ci-après superpose la courbe de la mortalité routière sur une longue période et la courbe de progression des volumes annuels du trafic routier (en kilomètres circulés).

Jusqu'en 1972 la mortalité routière augmente avec le trafic (2,4 fois moins vite). Après l'inversion de tendance de 1973 et jusqu'en 2001, elle est divisée par 2,2 alors que le trafic est multiplié par 2,3.

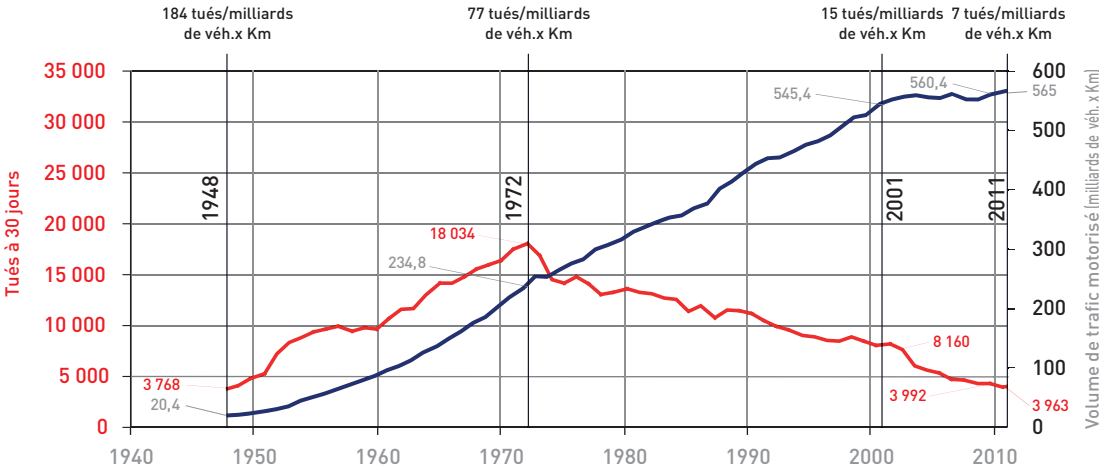
Depuis 2002, la mortalité routière a été divisée par 2,1 alors que le volume de trafic a été multiplié par 1,04.

Ce tassement des trafics ressort de plusieurs facteurs combinés : ralentissement de l'expansion des réseaux, saturation de la motorisation des ménages, congestion chronique de certains segments du réseau, augmentation (limitée) des offres modales alternatives pour le passager comme pour le fret.

De plus, il a été observé que l'étalement dans l'année et dans la semaine des déplacements non contraints et autres trajets de loisirs a modifié profondément depuis les années 2002-2003 la saisonnalité de la mortalité routière. Certains week-ends ou ponts dits « de grande circulation » dans les années 1990, marqués alors par des pics d'accidentalité, sont devenus des séquences neutres, voire des séquences de moindre mortalité routière.

À travers l'évolution de l'indicateur du nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus, les progrès accomplis entre 1948 et 2011 sont nets : 184 tués par milliard de kilomètres circulés en 1948 ; 77 en 1972 ; 15 en 2001 ; plus que 7 en 2011.

↓ ANNÉES 1948 À 2011 – ÉVOLUTIONS COMPARÉES DU TRAFIC ET DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE



Source : ONISR, fichier des accidents et SOeS, rapport de la commission des comptes des transports de la nation. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 3 j au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j. Pour les années antérieures à 2006, les données de volumes de trafics sont tirées des travaux de J. Orselli.

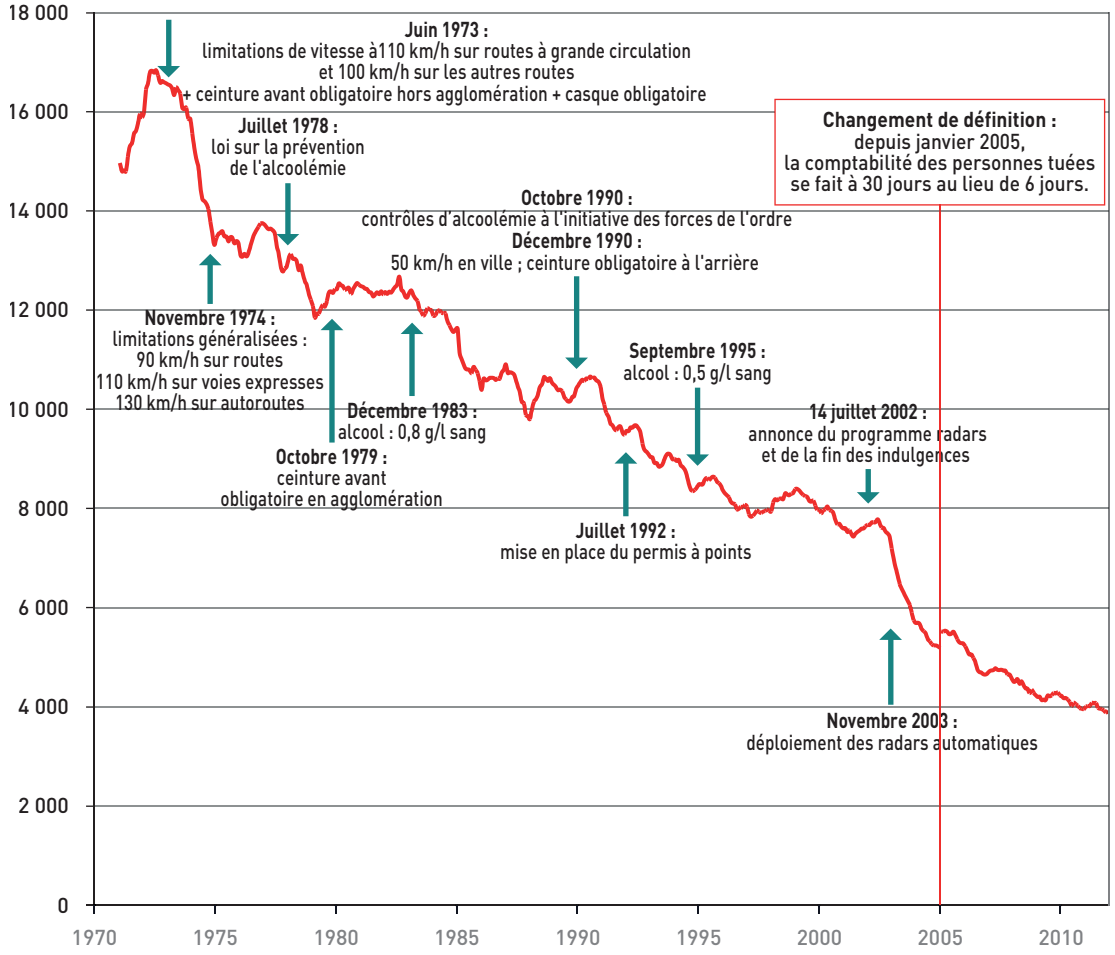
LES GRANDES MESURES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les progrès observés en sécurité routière ont été obtenus en agissant sur les trois facteurs fondamentaux d'un accident qui se combinent et éventuellement interagissent : l'infrastructure (conception et entretien), les véhicules (sécurité passive et active), les comportements des usagers (formation, communication, respect des règles, etc.) ; auxquels il convient d'ajouter un quatrième facteur : les progrès des services de secours et de soins.

L'accidentologie mondiale, si elle a su modéliser la relation vitesse moyenne *versus* accidentalité (et mortalité) à l'échelle de grands réseaux nationaux, n'a pas produit de modèle global permettant de répartir l'imputation des progrès de sécurité routière observés dans la période moderne entre ces facteurs.

Le graphique rappelle, au regard de la courbe de la mortalité routière, la chronologie des mesures clés de sécurité routière qui sont venues encadrer l'usage de la route depuis les années 1970, dans les domaines suivants : vitesses, alcool au volant, casque et ceinture de sécurité, contrôle automatisé. Ainsi qu'une mesure plus structurelle, l'instauration du permis à points à la mi-1992.

↓ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE (EN GLISSEMENT ANNUEL[1])



Source : ONISR, fichier des accidents.

1 La mortalité est donnée chaque mois sur « 12 mois glissants » (cumul de la mortalité effective de ce mois et des 11 précédents), ce qui permet de désaisonnaliser de façon sommaire des séries fortement saisonnières. Mais le chiffre donné au mois *m* correspond ainsi à une période de 12 mois centrée à la fin du mois [*m*-5] ; il y a un double effet de lissage et de décalage, à considérer dans l'interprétation.

L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ

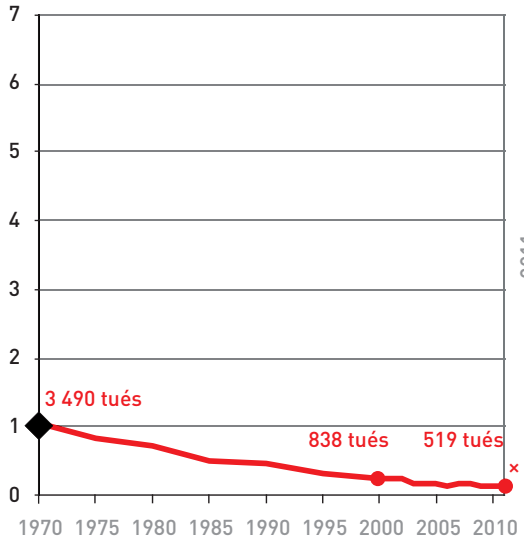
Les piétons et les cyclistes

Depuis 1970, la mortalité des piétons a été divisée par 7. Les évolutions sur cette période sont régulières. Entre 2000 et 2011, la baisse observée est de – 38 %.

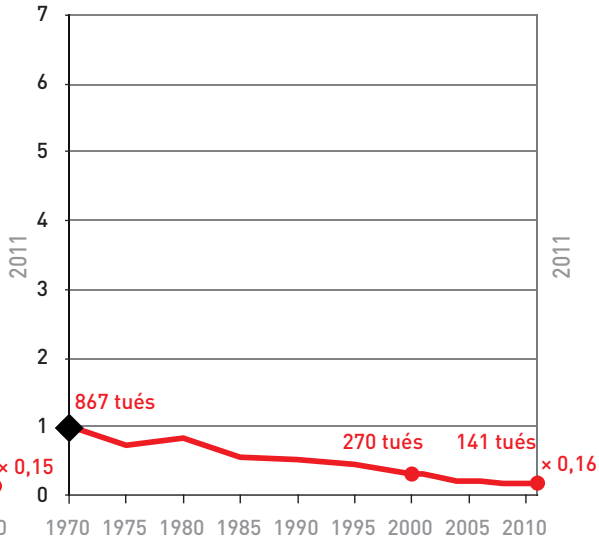
Concernant les cyclistes, leur mortalité a été divisée par 6 avec une baisse plus marquée à partir de 1980. Entre 2000 et 2011, la baisse est de – 48 %.

Après les cyclomoteurs, ces deux catégories d'usagers enregistrent les plus fortes baisses depuis 1970.

↓ ANNÉES 1970 À 2011 –
ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS
(BASE 100 – ANNÉE 1970)



↓ ANNÉES 1970 À 2011 –
ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES CYCLISTES
(BASE 100 – ANNÉE 1970)



Les véhicules motorisés

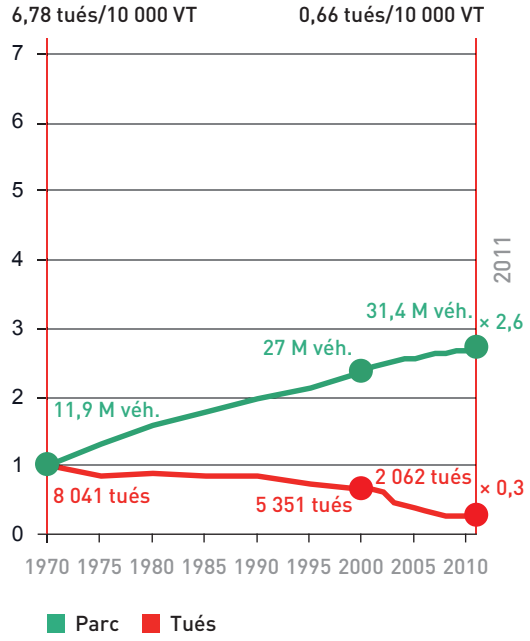
Sur ces 40 dernières années, le parc des voitures de tourisme a augmenté d'un facteur 2,6, alors que la mortalité routière correspondante a été divisée par plus de 3. Le facteur de réduction de la mortalité rapportée à 10 000 voitures de tourisme du parc est de 10,3.

Le segment des cyclomoteurs (deux-roues motorisés de moins de 50 cm^3 de cylindrée) est largement déclinant avec une division du parc par 5 (de l'indice 1 à l'indice 0,2) en 41 ans. Dans le même temps, la mortalité a été divisée par 10 (de l'indice 1 à l'indice 0,1). Encore populaire dans les années 1970, ce mode de déplacement n'est pratiquement plus utilisé. Le facteur de réduction de la mortalité rapportée à 10 000 cyclomoteurs du parc est de 2,4.

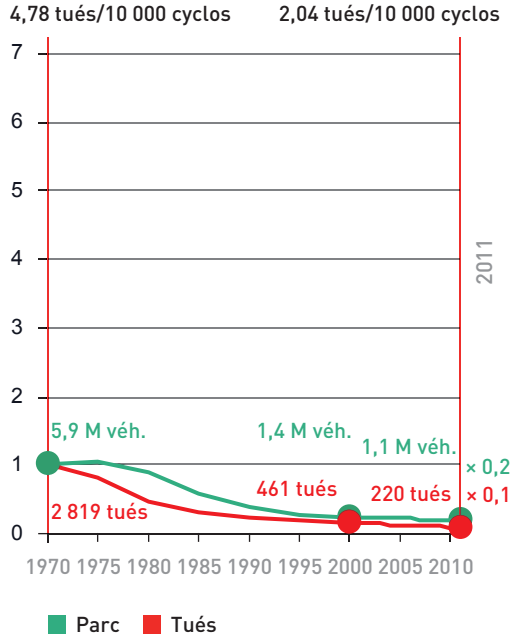
Le parc motocycliste (deux roues motorisés à partir de 50 cm^3 de cylindrée) a été multiplié par 6,7, avec une nette accélération au milieu des années 1990. Cependant dans le même temps, la mortalité motocycliste, en forte hausse jusqu'en 1980, est depuis lors sur une tendance longue de lente régression. Au total, elle a néanmoins été multipliée par 2,3. En 2000, les motards ne représentaient encore que 11 % de la mortalité routière ; en 2011, ils dépassent 19 %. Le facteur de réduction de la mortalité rapportée à 10 000 motocyclettes du parc est de 2,9.

Pour les poids lourds, leur parc a très peu augmenté (facteur multiplicatif de 1,1 soit + 10 %). La mortalité dans les poids lourds a été divisée par plus de 3. Le facteur de réduction de la mortalité rapportée à 10 000 poids lourds est de 4,1.

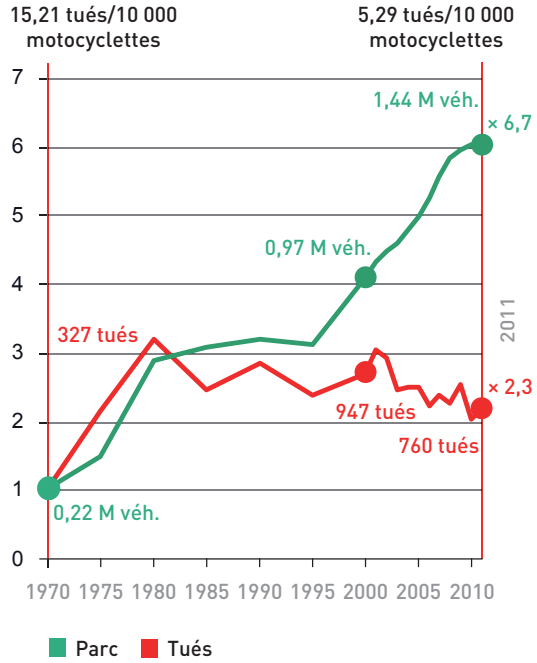
↓ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION COMPARÉE DU PARC ET DE LA MORTALITÉ DANS LES VOITURES DE TOURISME (BASE 100 – ANNÉE 1970)



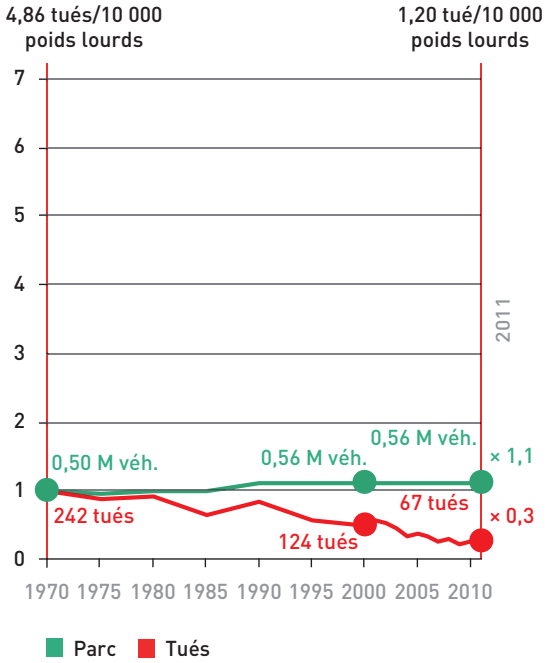
↓ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION COMPARÉE DU PARC[2] ET DE LA MORTALITÉ DES CYCLOMOTORISTES (BASE 100 – ANNÉE 1970)



↓ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION COMPARÉE DU PARC[2] ET DE LA MORTALITÉ DES MOTOCYCLISTES (BASE 100 – ANNÉE 1970)



↓ANNÉES 1970 À 2011 – ÉVOLUTION COMPARÉE DU PARC ET DE LA MORTALITÉ DANS LES POIDS LOURDS (BASE 100 – ANNÉE 1970)



2 On a recours ici, pour quantifier sommairement l'exposition des usagers au risque, à des estimations de parcs circulants. Les estimations des parcs circulants de 2RM (cyclos et motos) utilisées ici sont établies par l'ONISR sur la base des ventes et/ou immatriculations neuves, en appliquant des « lois de casse » aux parcs accumulés. Cependant il est vraisemblable que le parc circulant est sous-évalué, aussi l'ONISR et le CGDD/SOeS se sont associés pour commanditer une enquête 2RM lourde (30 000 questionnaires envoyés selon un plan de sondage spécifique sur la base des cartes grises). Les premières exploitations seront disponibles d'ici à la fin de l'année 2012.

LA FRANCE DANS L'EUROPE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

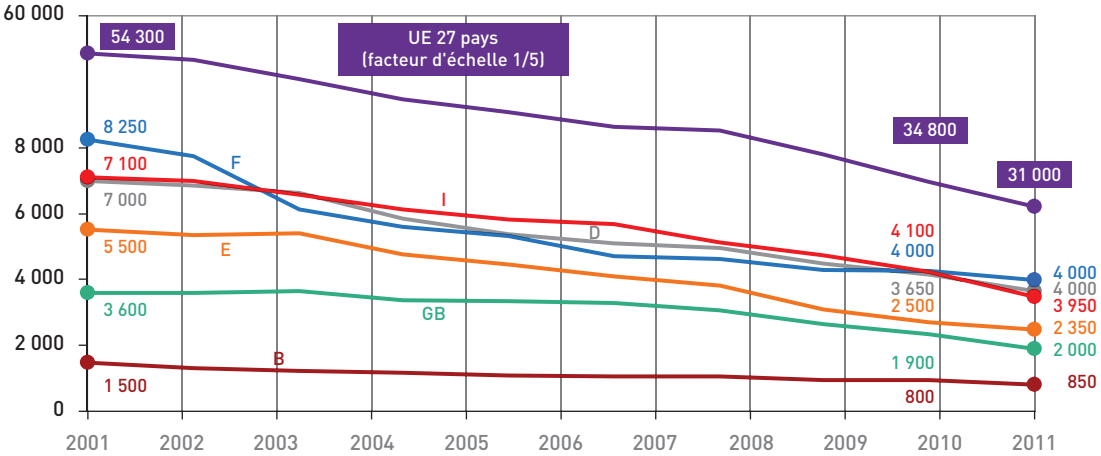
Au titre de l'année 2010, le nombre de personnes tuées par million d'habitants (indicateur de santé publique) pour l'ensemble de l'Union européenne est de 62 (données 2010 Eurostat). La France occupe le 11e rang avec un nombre de personnes par million d'habitants de 64.

Le graphique de la page suivante donne, pour l'ensemble européen ainsi que pour la France et ses 6 principaux voisins dans l'Union, l'évolution de la mortalité routière de 2001 à 2011.

L'on peut noter les progrès exceptionnels enregistrés par la France en 2002 et 2003, avec des taux de gain absolument inédits. Depuis lors, le rythme de réduction de l'accidentalité français est assez semblable à celui de ses voisins, l'Italie (I) ou l'Allemagne (D).

Le second graphique impute à la France seule le quart des gains de sécurité routière (126 000 vies préservées cumulées de 2002 à 2011 dans l'Union européenne), en référence à l'année 2001. Ce sur-gain français découle pour l'essentiel du début de période (2002 et 2003).

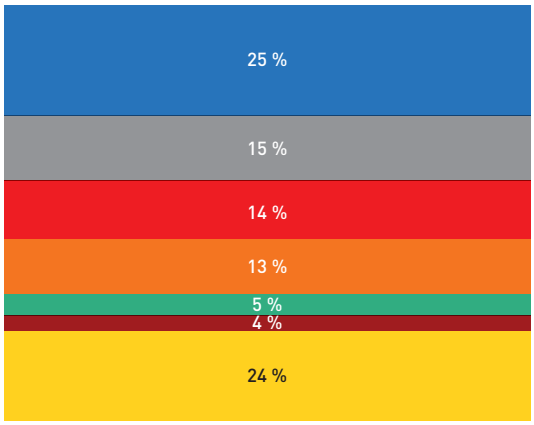
↓ ANNÉES 2001 À 2011 – ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE EN EUROPE



Effectifs arrondis à la cinquantaine.
NB : 2011 = estimations provisoires (sauf France).

France · Allemagne · Italie · Espagne · Grande-Bretagne · Belgique · Union européenne (27 pays membres)

↓ EN CUMULÉ DE 2002 À 2011, RÉFÉRENCE 2001 – CONTRIBUTION AUX 126 000 VIES SAUVÉES DANS L'UE



France · Allemagne · Italie · Espagne · Grande-Bretagne · Belgique · 21 autres pays membres

Le bilan 2011 de l'accidentalité

EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Le bilan 2011 de la France métropolitaine s'établit ainsi :

– 65 024 accidents corporels dont 3 647 accidents mortels ;

– 3 963 personnes tuées à trente jours, soit 29 personnes tuées en moins par rapport à 2010 ;

– 81 251 personnes blessées dont 29 679 hospitalisés.

Ce bilan 2011 est marqué par une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2010 : – 3,4 % pour le nombre d'accidents corporels, – 3,8 % pour le nombre de blessés dont – 2,3 % pour le nombre de blessés hospitalisés et – 0,7 % pour le nombre de personnes tuées.

L'année 2011 a connu une hausse de la mortalité routière au premier quadrimestre 2011 puis une baisse significative est observée à partir de juillet 2011. Au final, cette dernière baisse a permis de maintenir la mortalité routière sous le seuil des 4 000 personnes tuées.

Après la forte baisse de l'accidentalité enregistrée depuis 2002, le Conseil interministériel de sécurité routière (CISR) du 21 décembre 2007 avait souhaité relancer une dynamique de réduction de l'accidentalité. Il avait identifié un objectif principal de moins de 3 000 personnes tuées sur la route à l'horizon 2012 (applicables à la France métropolitaine et renvoyant aux résultats 2006).

↓ ANNÉES 1990 À 2004 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Années	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Personnes tuées à 6 jours		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %
1990	162 573	– 4,7	9 128	10 289	– 2,3	52 578	173 282	225 860	– 4,3
1991	148 890	– 8,4	8 509	9 617	– 6,5	47 119	158 849	205 968	– 8,8
1992	143 362	– 3,7	8 114	9 083	– 5,6	44 965	153 139	198 104	– 3,8
1993	137 500	– 4,1	8 005	9 052	– 0,3	43 535	145 485	189 020	– 4,6
1994	132 726	– 3,5	7 609	8 533	– 5,7	40 521	140 311	180 832	– 4,3
1995	132 949	0,2	7 453	8 412	– 1,4	39 257	142 146	181 403	0,3
1996	125 406	– 5,7	7 178	8 080	– 3,9	36 204	133 913	170 117	– 6,2
1997	125 202	– 0,2	7 130	7 989	– 1,1	35 716	133 862	169 578	– 0,3
1998	124 387	– 0,7	7 514	8 437	5,6	33 977	134 558	168 535	– 0,6
1999	124 524	0,1	7 185	8 029	– 4,8	31 851	135 721	167 572	– 0,6
2000	121 223	– 2,7	6 811	7 643	– 4,8	27 407	134 710	162 117	– 3,3
2001	116 745	– 3,7	6 920	7 720	1	26 192	127 753	153 945	– 5
2002	105 470	– 9,7	6 549	7 242	– 6,2	24 091	113 748	137 839	– 10,5
2003	90 220	– 14,5	5 168	5 731	– 20,9	19 207	96 722	115 929	– 15,9
2004	85 390	– 5,4	4,766	5,232	– 8,7	17 435	91 292	108 727	– 6,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2004 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Années	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %
2004 recalculé*	85 390	– 5,4	–	5 593	–	–	–	108 366	–
2005	84 525	– 1	4 857	5 318	– 4,9	39 811	68 265	108 076	– 0,3
2006	80 309	– 5	4 326	4 709	– 11,5	40 662	61 463	102 125	– 5,5
2007	1 272	1,2	4 265	4 620	– 1,9	38 615	64 586	103 201	1,1
2008	74 487	– 8,3	3 933	4 275	– 7,5	34 965	58 833	93 798	– 9,1
2009	72 315	– 2,9	3 956	4 273	– 0,05	33 323	57 611	90 934	– 3,1
2010	67 288	– 7	3 706	3 992	– 6,6	30 393	54 068	84 461	– 7,1
2011	65 024	– 3,4	3 647	3 963	– 0,7	29 679	51 572	81 251	– 3,8

* Les effectifs de la mortalité à 6 jours sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Source : ONISR, fichier des accidents.

DANS LES RÉGIONS

Si la baisse de mortalité de 2010 à 2011 en France métropolitaine s'établit à – 0,7 %, cette évolution est fortement différenciée selon les régions :

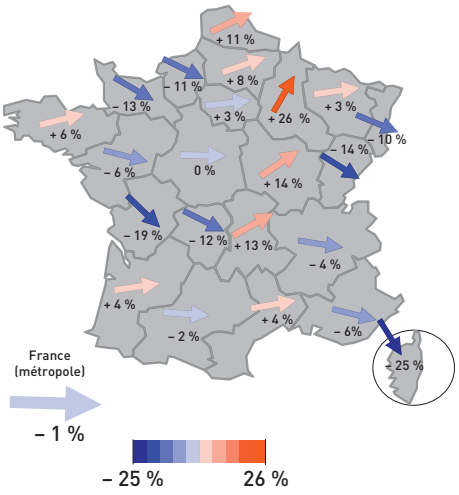
– certaines régions connaissent de très fortes baisses de leur mortalité, telle la Corse en baisse de – 25 %, Poitou-Charentes – 19 %, et la France-Comté à – 14 % qui viennent compenser les fortes hausses de 2010, respectivement + 22 %, + 28 % et + 15 %.

– d'autres enregistrent une augmentation en 2011 de l'accidentalité, telle Champagne-Ardenne avec + 26 % (– 28 % en 2010 par rapport à 2009), la Bourgogne à + 14 % (– 17 % en 2010 par rapport à 2009) et l'Auvergne à + 13 % (– 8 % en 2010 par rapport à 2009).

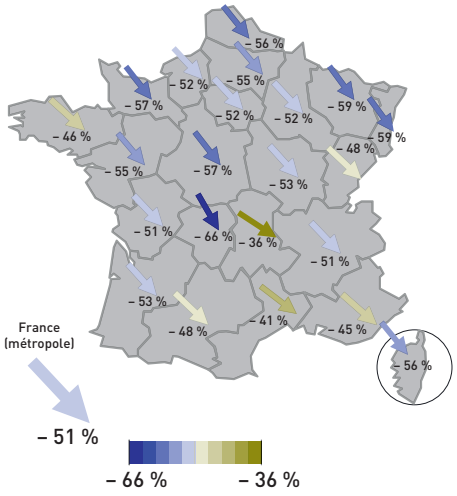
Ces exemples montrent que compte tenu des faibles niveaux de mortalité, les comparaisons statistiques d'une année sur l'autre sont sujettes à aléas. Il est donc préférable de considérer des évolutions à plus long terme.

Sur une longue période, de 2000 à 2011, la baisse française d'ensemble (métropole) s'établit à plus de la moitié de la mortalité, soit – 51 %. Les régions qui ont le plus progressé sont le Limousin (– 66 %), l'Alsace (– 59 %) et la Lorraine (– 59 %).

↓ ANNÉES 2010 À 2011 – ÉVOLUTION COURT TERME EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION LONG TERME EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Source : ONISR, fichier des accidents.

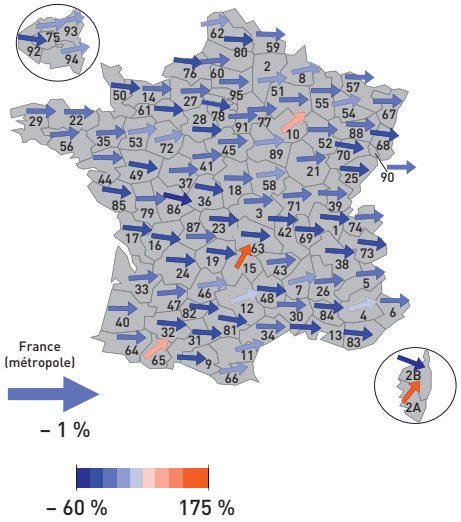
DANS LES DÉPARTEMENTS DE MÉTROPOLE

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.

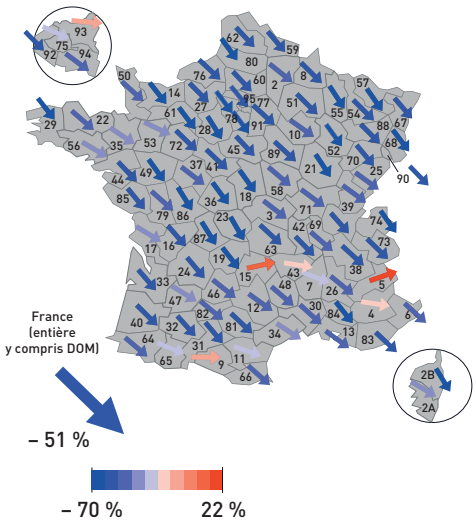
La répartition de la mortalité, pour les 96 départements de France métropolitaine est la suivante :

– 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 ;
– départements ayant entre 101 et 125 personnes tuées = 0 ;
– département ayant plus de 125 personnes tuées = 1.

↓ ANNÉES 2010 À 2011 – ÉVOLUTION COURT TERME EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION LONG TERME EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

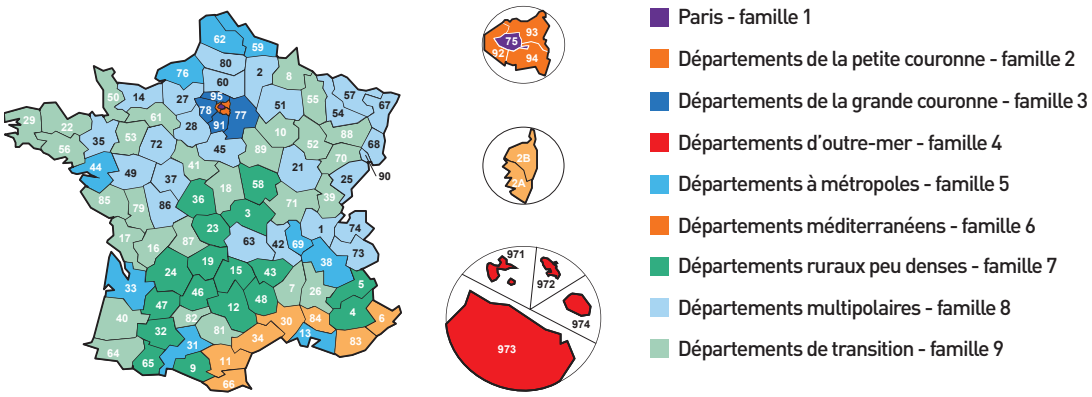


Source : ONISR, fichier des accidents.

Cette répartition permet de constater le faible nombre de personnes tuées par an dans un département (en moyenne 41 personnes tuées) ce qui rend délicate toute interprétation des variations sur deux années consécutives (et encore davantage au niveau mensuel).

Suite à des travaux statistiques conduits en 2011-2012, l'ONISR a classé les départements français en 9 familles homogènes, selon leur profil de mobilité routière et de sécurité routière, ce qui permet de comparer leurs bilans de sécurité routière entre eux au sein de ces familles pertinentes, moyennant des indicateurs de résultats plus appropriés sur une durée de 5 années minimum. Les résultats figurent au chapitre sur l'accidentalité dans les départements.

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



DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Évolutions à court terme des quatre départements d'outre-mer comparées à la France métropolitaine

Pour ce qui concerne les quatre départements d'outre-mer, le bilan 2011 est le suivant :

– 1 950 accidents corporels dont 141 accidents mortels ;

– 148 personnes tuées à trente jours ;

– 2 621 personnes blessées dont 956 blessés hospitalisés.

Le bilan sur ces quatre départements est favorable pour les indicateurs suivants : nombre d'accidents corporels (– 6,7 %), nombre d'accidents mortels (– 14 %), nombre de personnes tuées (– 17,8 %) soit 32 personnes tuées de moins qu'en 2010, nombre de personnes blessées (– 3,4 %). Il est défavorable pour les blessés hospitalisés (+ 1,3 %).

Le bilan 2011 pour la France entière s'établit ainsi :

– 66 974 accidents corporels dont 3 788 accidents mortels ;

– 4 111 personnes tués à trente jours ;

– 83 872 personnes blessées dont 30 635 blessés hospitalisés.

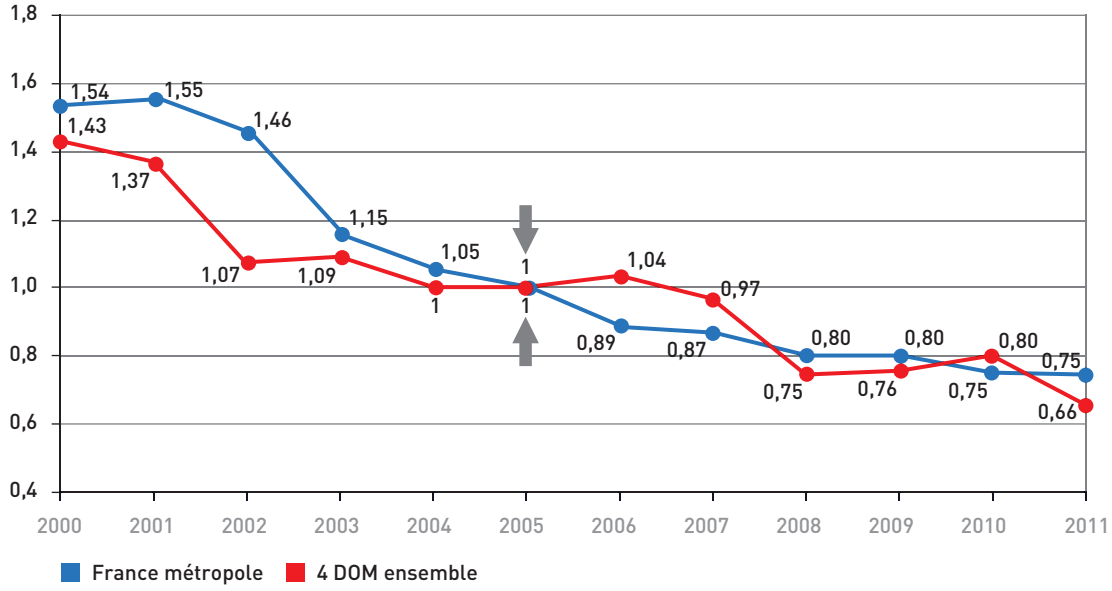
Dans les départements d'outre-mer, les progrès à long terme (2000-2011) sont plus élevés qu'en métropole pour la Guadeloupe, la Martinique et La Réunion (respectivement : – 54 % ; – 56 % ; – 57 %), mais considérablement moins bons pour la Guyane (– 9 % seulement, de 32 personnes tuées en 2000 à 29 en 2011).

↓ ANNÉES 2010 ET 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Année	Entité administrative	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2010	Guadeloupe	506	65	679	296
	Martinique	456	37	593	237
	Guyane	322	36	448	154
	La Réunion	807	42	992	257
	Ensemble 4 DOM	2 091	180	2 712	944
	France métropole	67 288	3 992	84 461	30 393
	France entière	69 379	4 172	87 173	31 337
2011	Guadeloupe	389	53	575	263
	Martinique	481	24	655	217
	Guyane	298	29	406	201
	La Réunion	782	42	985	275
	Ensemble 4 DOM	1 950	148	2 621	956
	France métropole	65 024	3 963	81 251	29 679
	France entière	66 974	4 111	83 872	30 635
Var. 2011/2010	Guadeloupe	– 23,1 %	– 18,5 %	– 15,3 %	– 11,1 %
	Martinique	5,5 %	– 35,1 %	10,5 %	– 8,4 %
	Guyane	– 7,5 %	– 19,4 %	– 9,4 %	30,5 %
	La Réunion	– 3,1 %	0 %	– 0,7 %	7 %
	Ensemble 4 DOM	**– 6,7 %**	**– 17,8 %**	**– 3,4 %**	**1,3 %**
	France métropole	**– 3,4 %**	**– 0,7 %**	**– 3,8 %**	**– 2,3 %**
	France entière	**– 3,5 %**	**– 1,5 %**	**– 3,8 %**	**– 2,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION INDICIELLE DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE – FRANCE MÉTROPOLITAINE *VERSUS* DOM (BASE 1 – ANNÉE 2005)



Source : ONISR, fichier des accidents pour les données de la France métropolitaine et des départements d'outre-mer à partir de 2005. Fichier des accidents produits au sein des départements d'outre-mer pour les données antérieures à 2005.

L'accidentalité selon les catégories d'usagers et son évolution

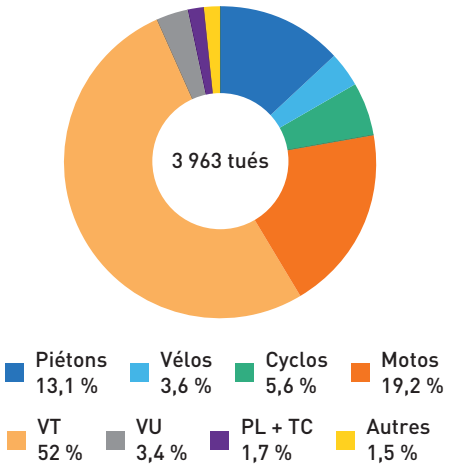
SELON LES MODES DE DÉPLACEMENT

La mortalité des automobilistes est majoritaire (52 %), suivent celle des motocyclistes (19 %) et celles des piétons (13 %).

↓ ANNÉES 2010 ET 2011 – BILAN DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Année	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
2010	485	147	248	704	2 117	146	65	4	76	3 992
	12,1 %	3,7 %	6,2 %	17,6 %	53 %	3,7 %	1,6 %	0,1 %	1,9 %	100 %
2011	519	141	220	760	2 062	134	67	0	60	3 963
	13,1 %	3,6 %	5,6 %	19,2 %	52 %	3,4 %	1,7 %	0 %	1,5%	100 %
Var. 2011/2010	**7 %**	**– 4,1 %**	**– 11,3 %**	**8 %**	**– 2,6 %**	**– 8,2 %**	**3,1 %**	**NS**	**– 21,1%**	**– 0,7 %**

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

La baisse minime de la mortalité routière en 2011 recouvre des évolutions contrastées selon les catégories :

– les personnes tuées à motocyclette sont en hausse de + 8 % (soit 760 tués en 2011), après la forte baisse enregistrée en 2010 passant de 888 personnes tuées en 2009 à 704 en 2010 ;

– la mortalité des piétons connaît une hausse de + 7 % (519 tués en 2011). La dernière évolution à la hausse remonte à 2007 ;

– les personnes tuées dans les poids lourds progressent de + 3,1 % (+ 2 personnes tuées). Cette évolution masque la mortalité tous usagers dans des accidents avec poids lourds (+ 21 tués et 15 % de la mortalité d'ensemble). L'implication d'un PL dans un accident a toujours un effet catastrophique du fait de sa masse et de son gabarit : en 2011, 8 tués hors PL pour 1 tué dans le PL ;

– la baisse de la mortalité des automobilistes (52 % de la mortalité d'ensemble) est de – 3 % (soit 2062 tués) en 2011, contre – 2 % en 2010 et 2009. Le nombre de personnes tuées dans les voitures de tourisme baisse de 52, correspondant pour l'essentiel au gain de l'année 2011 ;

– le nombre de personnes tuées à vélo est en baisse – 4,1 % revenant au niveau de 2007 après le pic de 2009 ;
– la mortalité dans les véhicules utilitaires connaît une baisse réelle de – 8,2 % après 4 années consécutives de hausse ;
– pour les cyclomotoristes, leur mortalité est en baisse de – 11 %. Leur niveau de mortalité est historiquement au plus bas ;
– les transports en commun (TC) restent les plus sûrs. Aucune personne n'a été tuée dans un véhicule de transport en commun. En revanche, le bilan de la mortalité dans les accidents avec au moins un TC s'établit à 49 personnes tuées.

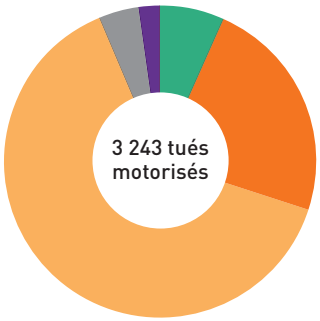
L'EXPOSITION AU RISQUE DES VÉHICULES MOTORISÉS EN FONCTION DE LA DISTANCE PARCOURUE

En 2011, la circulation totale sur le réseau routier a augmenté de + 0,8 % par rapport à 2010. L'augmentation est globalement homogène pour l'ensemble des réseaux à l'exclusion des routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières qui enregistrent une hausse de + 2,4 % et des routes départementales et voies communales dont la hausse n'est que de + 0,4 %.

Selon les catégories de véhicules, les variations sont plus marquées. La circulation des véhicules utilitaires légers est en forte hausse (+ 3 %). Après la baisse de 2010, la circulation des poids lourds enregistre une hausse de + 2,8 %. En revanche, la circulation des voitures particulières connaît une hausse limitée (+ 0,2 %).

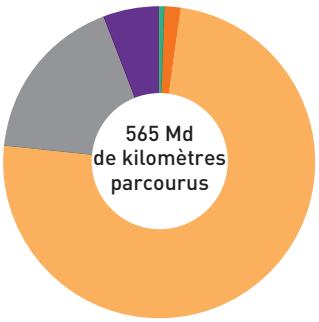
Quant au parcours des deux-roues motorisés, il est stable.

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIES D'USAGERS MOTORISÉS



Cylos 6,8 % Motos 23,4 % VT 63,6 %
VU 4,1 % PL + TC 2,1 %

↓ANNÉE 2011 – KILOMÈTRES PARCOURUS SELON LES CATÉGORIES D'USAGERS MOTORISÉS



Cylos 0,6 % Motos 1,9 % VT 74,4 %
VU 17,4 % PL + TC 5,8 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

La mortalité des deux-roues motorisés est une part considérable de la mortalité d'ensemble (en 2011, 30 % de la mortalité pour moins de 2,5 % du trafic), également très évolutive : elle a connu des bonds spectaculaires en 2009 et en 2011, mais aussi des corrections remarquables (comme en 2010). Parmi les deux-roues motorisés, les motocyclistes constituent la part critique.

Par catégorie de véhicules motorisés, le risque le plus élevé d'être tué en tant qu'occupant (conducteur ou passager) est celui des motocyclistes. Il est environ 15 fois supérieur à celui d'un occupant de véhicule de tourisme. Celui des cyclomotoristes est très proche (13 fois supérieur à celui des occupants de véhicules de tourisme).

↓ ANNÉE 2011 – PART DE MORTALITÉ ET PART DE KILOMÈTRES PARCOURUS PAR CATÉGORIE

Catégorie d'usagers	Nombre de personnes tuées en 2011	% (A)	Estimation des km parcourus en milliards en 2011	% (B)	Risque relatif (A/B)
Cyclomoteurs	220	6,8	3,4	0,6	11,3
Motocyclettes	760	23,4	10,5	1,9	12,3
Voitures de tourisme	2 062	63,6	420,1	74,4	0,9
Véhicules utilitaires	134	4,1	98,3	17,4	0,2
Poids lourds	67	2,1	29,2	5,2	0,4
Transport en commun	0	0	3,5	0,6	ND
Tous usagers	**3 243**	**100**	**565**	**100**	**1**

Le niveau de risque relatif calculé ici est celui du risque mortel pour le conducteur ou ses passagers (sur la base de parcours en [véhicule × km]).

Source : ONISR, fichier des accidents.

SELON LES IMMATRICULATIONS

De par sa position géographique et sa forte capacité touristique, la France connaît une circulation de véhicules immatriculés à l'étranger non négligeable.

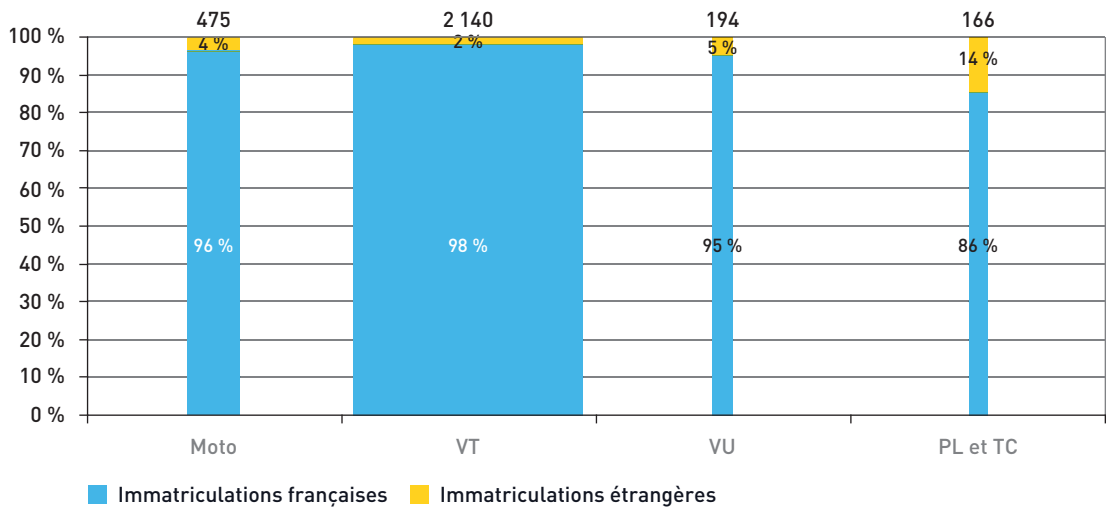
Le trafic des véhicules immatriculés à l'étranger ne présente pas un sur risque particulier :

– les chauffeurs de poids lourds immatriculés à l'étranger sont sous-impliqués. Ils ne représentent que 14 % des conducteurs responsables d'accidents mortels dans cette catégorie, alors que leur part dans le trafic est estimée à 28 %. Soit un facteur d'imputation des accidents de poids lourds de 0,52 (si l'on assigne un risque 1 à l'ensemble des conducteurs en cause quelle que soit leur immatriculation) ;

– pour l'ensemble des véhicules non lourds immatriculés (motocyclettes, voiture de tourisme et véhicules utilitaires), les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger ne représentent que 2,2 % des conducteurs responsables d'accidents mortels, alors que leur part dans le trafic est estimée à 4,9 %, soit un facteur d'imputation de 0,45 ;

– au final, les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger provoquent beaucoup moins d'accidents mortels que les conducteurs de véhicules immatriculés en France, au kilomètre parcouru : 2,3 fois moins (en 2011, avec pratiquement ce même ratio 2,3 pour les poids lourds et les transports en commun que pour les véhicules non lourds).

↓ ANNÉE 2011 – PART DES IMMATRICULATIONS ÉTRANGÈRES DES CONDUCTEURS RESPONSABLES DANS LES ACCIDENTS MORTELS



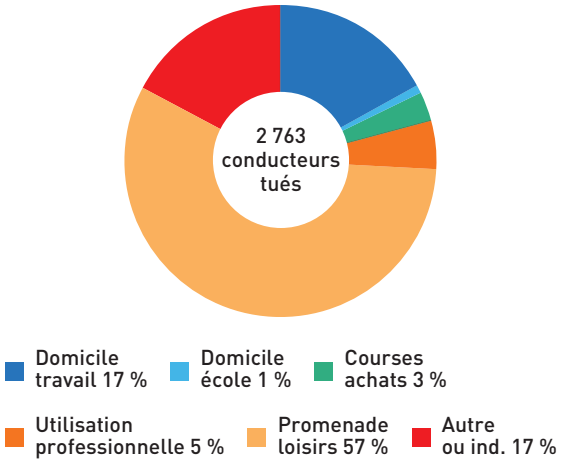
Source : ONISR, fichier des accidents.

SELON LES MOTIFS DE TRAJETS

Parmi les motifs de trajets, en 2011, 12 % des conducteurs tués (464 parmi les 2 763) l'ont été lors de leur déplacement domicile-travail et 3,2 % (127 conducteurs tués) lors d'une utilisation professionnelle du véhicule.

Ainsi, 15 % de la mortalité routière correspond à des conducteurs tués dans le cadre d'accidents du travail au sens large (sans compter les éventuels piétons et passagers qui seraient également dans cette situation mais pour lesquelles le fichier des accidents ne donne pas d'informations sur la nature de leur trajet).

↓ANNÉE 2011 – BILAN DE LA MORTALITÉ SELON LE MOTIF DE TRAJET



Source : ONISR, fichier des accidents.

Localisation de la mortalité routière

SELON LES RÉSEAUX ROUTIERS

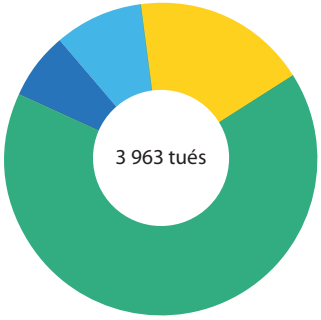
En 2011, la mortalité autoroutière augmente de + 15,2 %. Avec 295 tués, elle ne représente que 7,4 % de la mortalité d'ensemble pour une part de trafic de 26 %. Cette mortalité avait déjà augmenté en 2010 de + 5,8 %.

Les évolutions les plus favorables sont observées sur les routes nationales (– 7,1 %) et sur les routes départementales (– 1,5 %). La baisse sur le réseau local (« voiries communales et autres ») est plus ténue : – 0,3 % après une baisse exceptionnelle à – 14,6 % l'année précédente.

Le réseau départemental, avec 2 personnes tuées sur 3 concentre la plupart de la mortalité routière alors qu'il ne supporte guère plus de 1/3 des parcours.

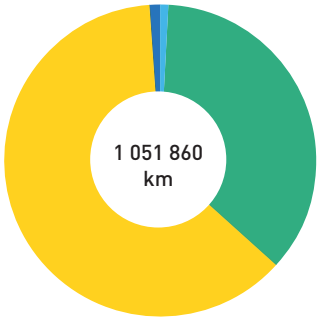
Les voies communales, dont la majorité est située en agglomération où la vitesse est limitée à 50 km/h, représentent 18 % de la mortalité routière pour une linéaire de 62 % et 26 % des kilomètres parcourus.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR TYPE DE ROUTE



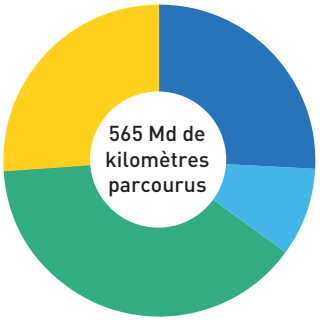
- Autoroutes 7 %
- RN 9 %
- RD 66 %
- VC et autres 18 %

↓ ANNÉE 2011 – LINÉAIRE SELON LE TYPE DE ROUTE



- Autoroutes 1,1 %
- RN 0,9 %
- RD 36 %
- VC et autres 62 %

↓ ANNÉE 2011 – KILOMÈTRES PARCOURUS PAR TYPE DE ROUTE



- Autoroutes 26 %
- RN 9 %
- RD 39 %
- VC et autres 26 %

Source : ONISR, fichier des accidents et SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Si l'on tient compte des parts de trafic, le réseau départemental est celui où le niveau de risque est le plus fort. Si l'on affecte un indice 1 sur l'ensemble des réseaux, le niveau de risque d'être tué est deux fois supérieur sur les routes départementales. À l'inverse, il est trois fois inférieur sur les autoroutes.

↓ ANNÉE 2011 – PART DE LA MORTALITÉ ET PART DE TRAFIC - RISQUE RELATIF INTRINSÈQUE

Catégorie d'usagers	Nombre de personnes tuées	% (A)	Volume de circulation (en milliards de km parcourus)	% (B)	Risque relatif (A/B)
Autoroutes	295	7,4	145	25,7	0,3
Routes nationales	760	8,6	49	8,8	1
Routes départementales	2 621	66,1	222	39,3	1,7
Voies communales	706	17,8	148	26,2	0,7
Ensemble	**3 963**	**100**	**565**	**100**	**1**

Source : SOeS, 49e Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation. À partir du volume global de circulation de l'ensemble RD+VC estimé par le SOeS, l'ONISR a réparti ce trafic entre ces deux réseaux (60 % pour les RD et 40 % pour les VC), sur la base de travaux antérieurs.

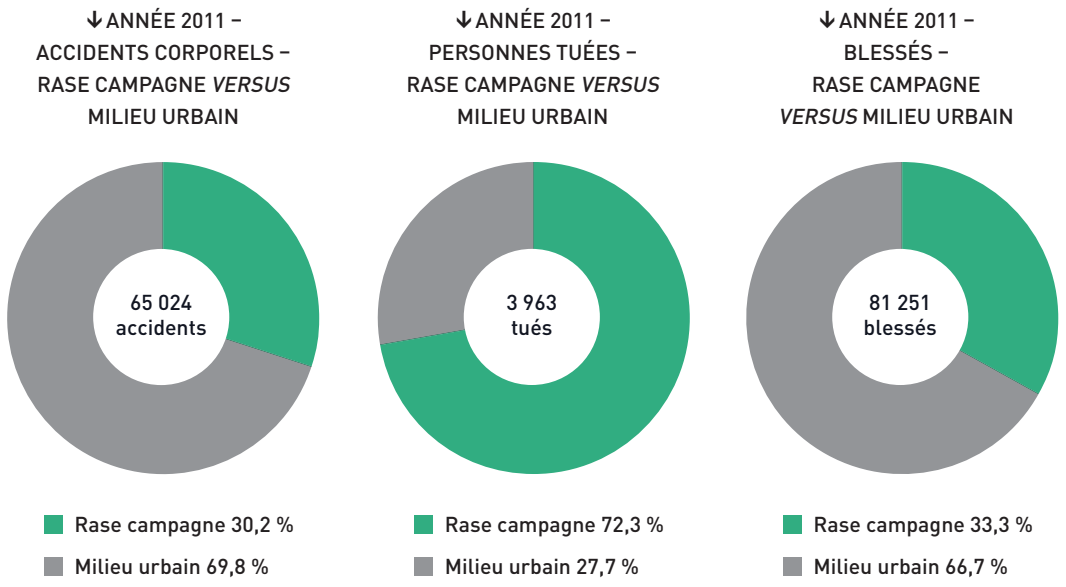
Le risque relatif calculé ci-dessus est le risque mortel dans le véhicule. Par ailleurs les bretelles d'accès et sortie sont associées ici à leur autoroute de rattachement (ou autre voie à caractéristiques autoroutières le cas échéant).

RÉPARTITION URBAIN[3]/RURAL[4]

La répartition de la mortalité routière entre la rase campagne et le milieu urbain est une constante : avec respectivement 72 % et 28 % en 2000. Cette répartition s'établissait à 71 % et 29 % en 2009, et à nouveau 72 % et 28 % en 2010 comme en 2011.

La mortalité routière d'ensemble a légèrement baissé de – 0,7 % en 2011. Elle est le résultat de la baisse sensible obtenue en milieu urbain (– 3,3 %) alors qu'en rase campagne, la mortalité routière est stable (+ 0,3 %).

Même si le nombre de blessés enregistré dans le fichier BAAC est inférieur à la réalité, en particulier en milieu urbain, il est avéré que le rapport blessés sur tués est radicalement différent selon le milieu (urbain ou rural). En effet, il est fortement déterminé par la vitesse du trafic. Ainsi en 2011, on relève selon le fichier BAAC 67 % des blessés en milieu urbain et 52 % pour les blessés hospitalisés.



Source : ONISR, fichier des accidents.

ÉVOLUTIONS PAR MILIEU ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

En 2011, la mortalité en rase campagne concerne d'abord les automobilistes (62 %), puis les motocyclistes (17 %) et les piétons (6 %). La mortalité des autres usagers représente moins de 5 %. La distribution de la mortalité en milieu urbain est bien différente. La part des piétons est de 32 %, puis viennent celle des automobilistes (25 %), celle des motocyclistes de (24 %). Toujours au-dessus de 5 %, suivent les cyclomotoristes (11 %) et les cyclistes (6 %).

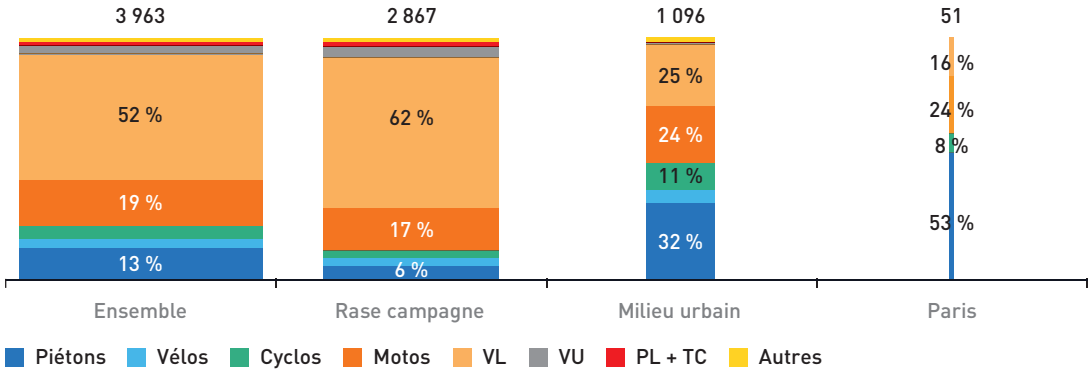
La distribution de la mortalité varie également selon la taille de l'agglomération. À Paris, la mortalité routière concerne à plus de 80 % sur les usagers vulnérables (piétons et deux roues motorisés).

3 Le « milieu urbain » correspond aux agglomérations au sens du code de la route (délimitées par leurs panneaux d'entrée-sortie). De façon générale, les vitesses y sont au moins limitées à 50 km/h contre 90 km/h au plus strict en rase campagne (hors limitations localisées).

4 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉE 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE MILIEU

	Ensemble				Rase campagne				Milieu urbain *				Paris		
	2010	2011	%	Delta %	2010	2011	%	Delta %	2010	2011	%	Delta %	2010	2011	%
Piét.	485	519	13	+ 7	139	169	6	+ 22	346	350	32	+ 1	18	27	53
Vélo	147	141	4	– 4	88	83	3	– 6	59	58	5	– 2	2	0	0
Cyclo	248	220	6	– 11	125	98	3	– 22	123	122	11	– 1	2	4	8
Moto	704	760	19	+ 8	432	501	17	+ 16	272	259	24	– 5	15	12	24
VL	2 117	2 062	52	– 3	1 829	1 785	62	– 2	288	277	25	– 4	5	8	16
VU	146	134	3	– 8	127	124	4	– 2	19	10	1	– 47	0	0	0
PL+TC	69	67	2	– 3	68	64	2	– 6	1	3	0	NS	0	0	0
Autre	76	60	2	– 21	51	43	1	– 16	25	17	2	– 32	1	0	0
Total	**3 992**	**3 963**	**100**	**– 1**	**2 859**	**2 867**	**100**	**+ 0**	**1 133**	**1 096**	**100**	**– 3**	**43**	**51**	**100**



En 2011, la stagnation de la mortalité routière en rase campagne s'explique par les hausses significatives de la mortalité routière des piétons (+ 22 %) et des motocyclistes (+ 16 %) qui n'a pas été compensée par la baisse de la mortalité dans les voitures de tourisme.

En milieu urbain, la baisse de la mortalité est assurée par les motocyclistes (– 5 %) et les voitures de tourisme (– 4 %).

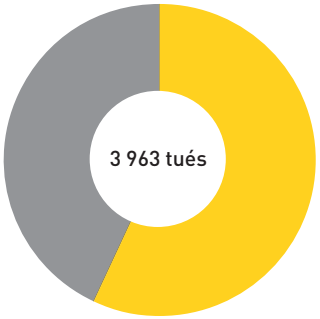
La temporalité de la mortalité routière

SELON L'HEURE DE LA JOURNÉE

La répartition de la mortalité routière entre le jour et la nuit est plutôt stable ces dernières années : respectivement 53 % et 47 % en 2000 contre 57 % et 43 % en 2011.

Le risque d'être tué la nuit est plus important que celui d'être tué le jour. Sur le réseau national, le facteur de risque d'être tué la nuit sur ce réseau est plus de deux fois supérieur à celui du jour (9 % du trafic s'écoule entre 22 et 6 heures alors que la part de mortalité aux mêmes heures sur ce réseau est, en 2011, de 22,5 %).

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SELON LA LUMINOSITÉ

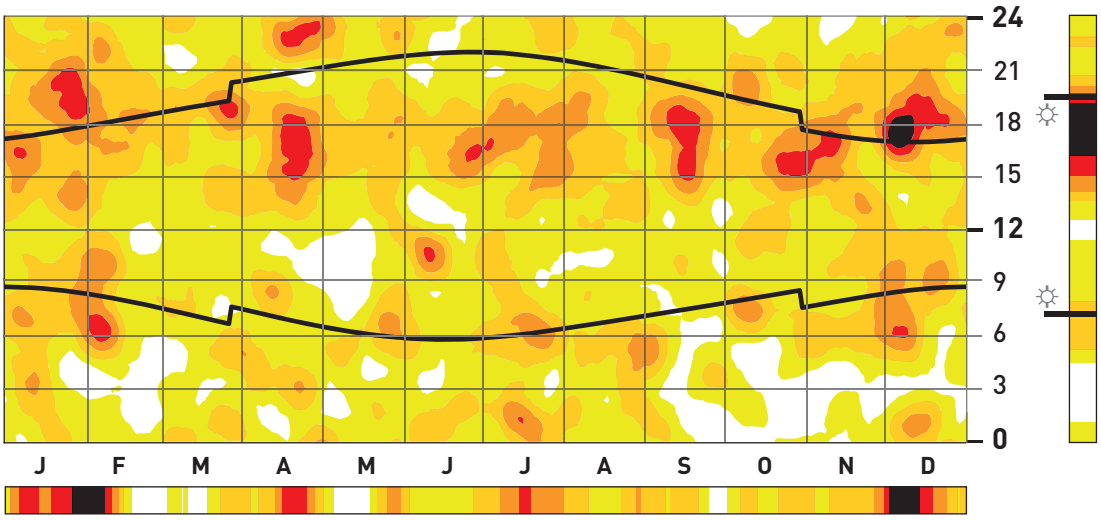


Source : ONISR, fichier des accidents.

La série de graphiques « heures × mois » ci-dessous montre la répartition de la mortalité routière à la fois selon les périodes de l'année (l'axe horizontal court de janvier à décembre) et selon les heures de la journée (l'axe vertical court de 0 heure en bas à 24 heures en haut). Elle reflète en particulier la distribution temporelle des trafics, moyennant des écarts à des périodes de surmortalité ou de sousmortalité.

La mortalité mettant en cause des voitures de tourisme est de loin la plus diffuse : relativement répartie sur l'année et sur la journée, avec quand même un pic horaire de fin de journée plus marqué de novembre à février.

↓ANNÉE 2011 – MORTALITÉ VT SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

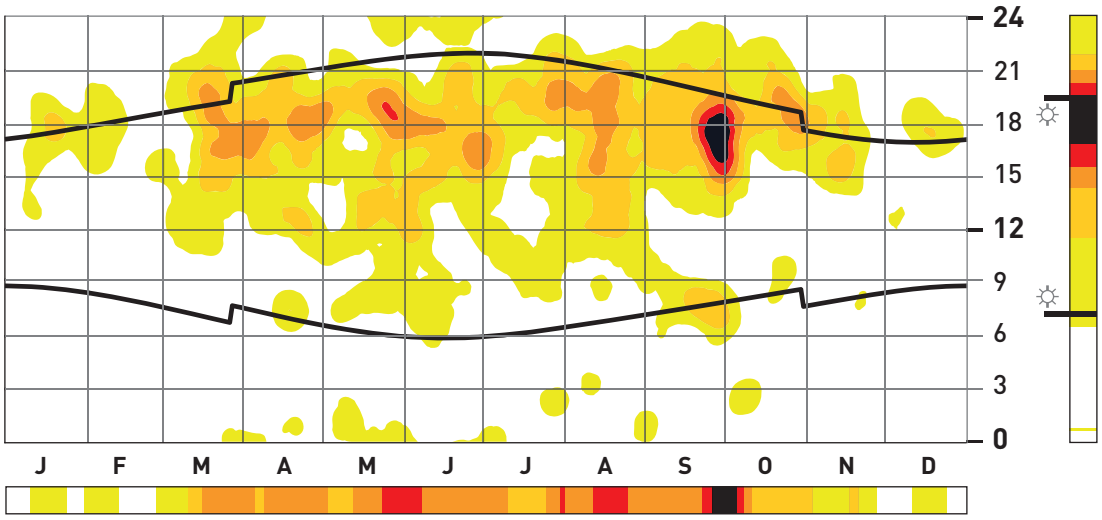
	11 h 51	5 h 32	3 h 31	2 h 31	1 h 59	1 h 34
Tués	73	715	794	361	108	10
% tués	4 %	35 %	39 %	18 %	5 %	0 %
% année	10 %	45 %	32 %	10 %	2 %	0 %

Total : 2 062 tués, soit 1 tué toutes les 4 h 15.

Source : ONISR, fichier des accidents.

La mortalité des motocyclistes se produit principalement le soir au printemps et en été avec une pointe en septembre. La mortalité de nuit des motocyclistes est quasi inexistante.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ MOTOS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Fréquence de la mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

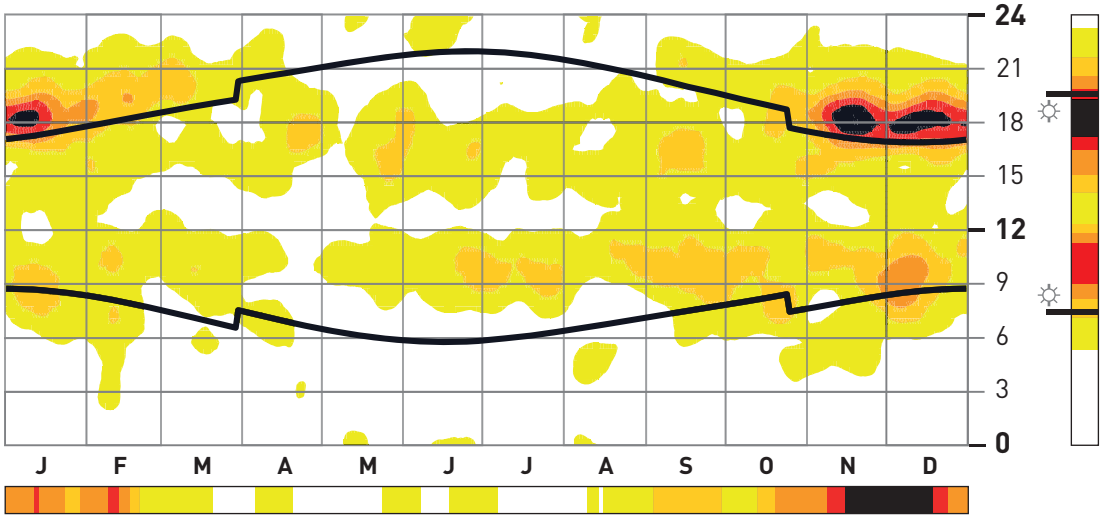
	28 h 07	7 h 40	4 h 31	3 h 14	2 h 27	1 h 60
Tués	197	262	198	83	10	10
% tués	26 %	35 %	26 %	11 %	1 %	1 %
% année	63 %	23 %	10 %	3 %	0 %	0 %

Total : 760 tués, soit 1 tué toutes les 11 h 32.

Source : ONISR, fichier des accidents.

La mortalité des piétons se concentre entre 6 heures et 22 heures, avec un surrisque consécutif au passage à l'heure d'hiver. Elle est à peu près nulle en pleine nuit. Le passage à l'heure d'hiver semble suivi d'une surmortalité dans la tranche horaire critique qui passe par ce changement du jour à l'obscurité : à mobilité égale, le passage brutal en « scène de nuit » perturbe manifestement les usagers. Ce phénomène semble s'atténuer au fil des semaines mais son effet se prolonge jusqu'au rétablissement de l'heure d'été.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PIÉTONS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Niveau de mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

	0,03	0,07	0,12	0,17	0,23	0,27	Moy. 0,06
Tués	127	249	89	23	10	15	Tot. 521
% tués	24 %	48 %	17 %	4 %	1 %	3 %	Tot. 100 %
% année	49 %	40 %	9 %	2 %	1 %	1 %	Tot. 100 %

Total : 521 tués l'an, soit 1 tué toutes les 16 h 38.

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES VARIATIONS SELON LE JOUR DE LA SEMAINE

En 2011, onze personnes en moyenne ont été tuées chaque jour sur les routes. Ce bilan varie sensiblement selon le jour de la semaine. Les jours de début de semaine ont une moyenne plus basse (9 à 10 personnes tuées) que les jours de fin de semaine (12 à 13 personnes tuées). Cela correspond notamment à des circulations en milieu rural, de nuit, et donc plus dangereuses, en fin de semaine. Cette distribution est conforme à celle observée en moyenne sur les années 2000 à 2010 (voir graphe ci-après) où les samedis et les dimanches voient la mortalité routière progresser de + 40 % par rapport aux autres jours de la semaine hors vendredi, ce dernier s'intercalant avec une évolution de + 20 %.

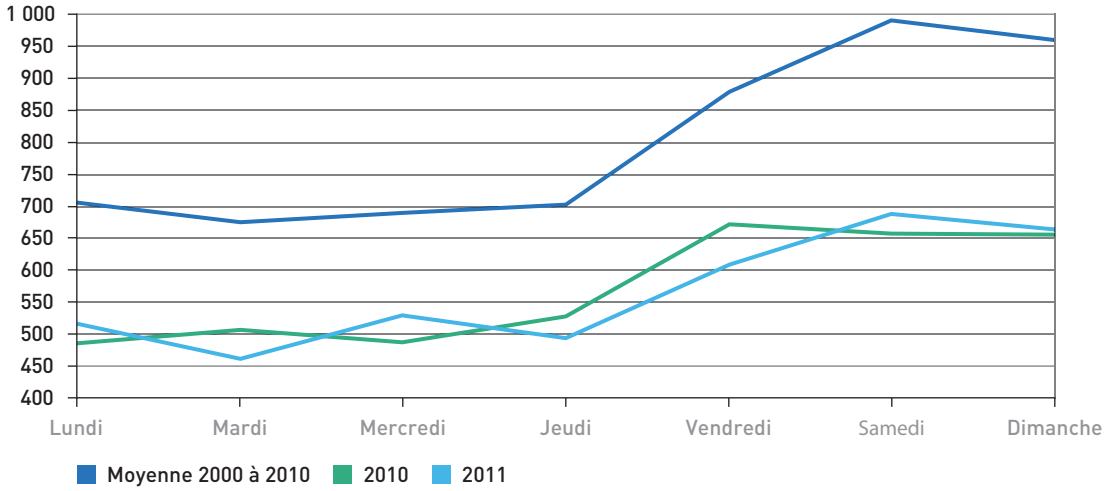
Parmi toutes les catégories d'usagers, celle des motocyclistes présente une distribution journalière encore plus accentuée. Les samedis et dimanches connaissent une mortalité routière supérieure de près de + 90 % en comparaison des jours de la semaine hors vendredi (+ 50 % pour ce dernier jour).

Ainsi la mortalité routière du week-end des motocyclistes représente 22 % de la mortalité d'ensemble contre 19 % pour l'ensemble de l'année.

Pour l'année 2011, le jour le plus meurtrier est le dimanche 26 juin avec 21 personnes tuées.

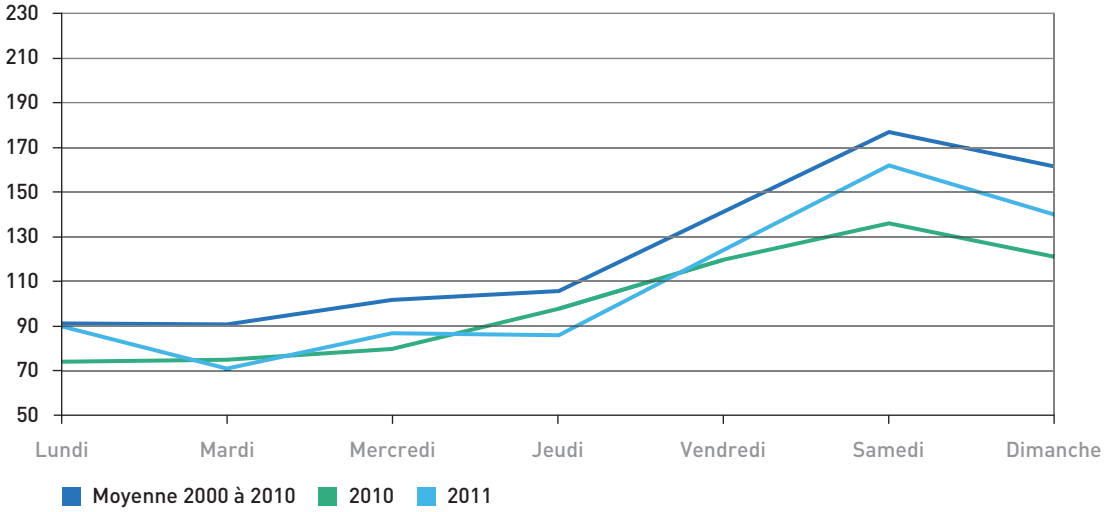
Le week-end le plus meurtrier est celui du 1er et 2 octobre avec 37 personnes tuées. Il est suivi de celui de la pentecôte (36 personnes sur le samedi et le dimanche).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ POUR L'ENSEMBLE DES CATÉGORIES SELON LES JOURS SUR 12 MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES JOURS SUR 12 MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents.

LES VARIATIONS DE LA MORTALITÉ SELON LES SAISONS ET LA MÉTÉOROLOGIE

D'une manière générale, la mortalité routière varie au cours de l'année en fonction des volumes de circulation, lesquels sont directement influencés par les conditions météorologiques ; cette situation est encore plus marquée pour les cyclistes et les motocyclistes.

Pour l'ensemble des catégories d'usagers, on observe sur ces dix dernières années une mortalité routière au plus haut en juillet (+ 19 % par rapport à la moyenne mensuelle). Ce pic fait suite à une mortalité régulièrement croissante à partir de janvier. Pour ce premier semestre la moyenne mensuelle du nombre de personnes tuées est de – 7 % par rapport à l'ensemble de l'année. Sur les cinq derniers mois de l'année, la mortalité reste à un niveau élevé, supérieur de + 4.5 % par rapport à l'ensemble de l'année. La mortalité des automobilistes se calque sur cette distribution alors que l'on constate :

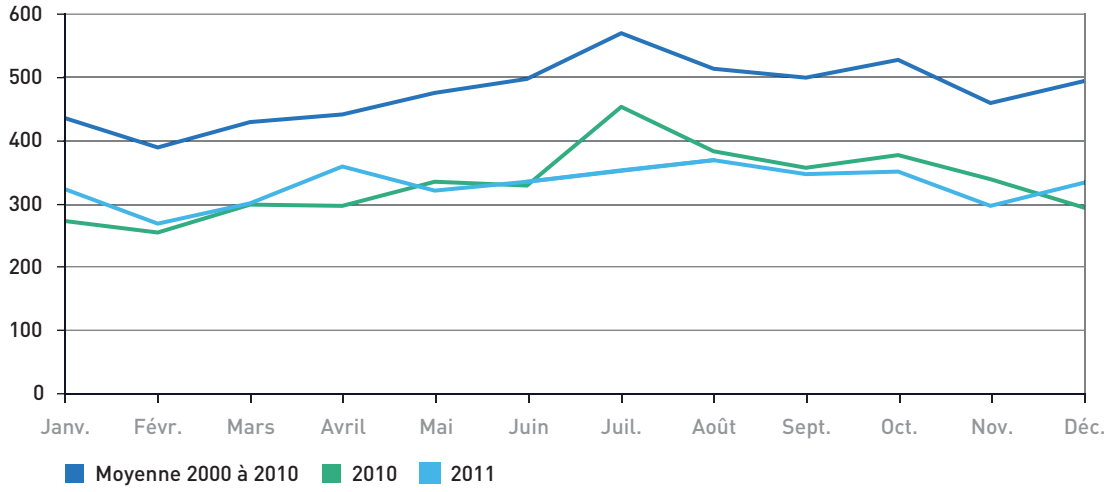
– pour les piétions : – 10 % en moyenne de janvier à juin, – 18 % en juillet et + 15 % pour les cinq derniers mois ;
– pour les cyclistes : respectivement –13 %, + 51 % et + 4,3 % ;
– pour les motocyclistes : respectivement – 6 %, + 56 %, – 4 %.

Cette distribution peut connaître des variations sensibles en fonction des écarts aux conditions météorologiques normales. Ainsi, la mortalité de l'année 2011 a été marquée par trois périodes successives :

– le rebond très sensible de la mortalité routière lors du printemps 2011 s'explique en partie par des conditions météorologiques anormalement douces et sèches qui ont favorisé une hausse des trafics légers, particulièrement le démarrage précoce du trafic motocycliste qui présente un haut niveau de risque d'accident mortel,
– la suite de l'année a enregistré une évolution très favorable de la sécurité routière compensant la mauvaise tendance du début d'année avec notamment une mortalité en juillet la plus faible jamais enregistrée (baisse de 21 % par rapport à juillet 2010). Cette baisse significative s'explique en partie par des conditions météorologiques exceptionnelles (forte pluviométrie et fraîcheur des températures ayant pour conséquence de limiter l'usage des deux-roues),
– enfin, le mois de décembre n'a pas permis de confirmer la tendance favorable prise depuis juin, avec une mortalité en hausse par rapport à 2010 de + 13 %. Cette hausse s'explique aussi par les conditions météorologiques exceptionnelles de décembre 2010 (le mois de décembre le plus froid depuis 1963) alors que décembre 2011 fut assez doux par rapport à la normale.

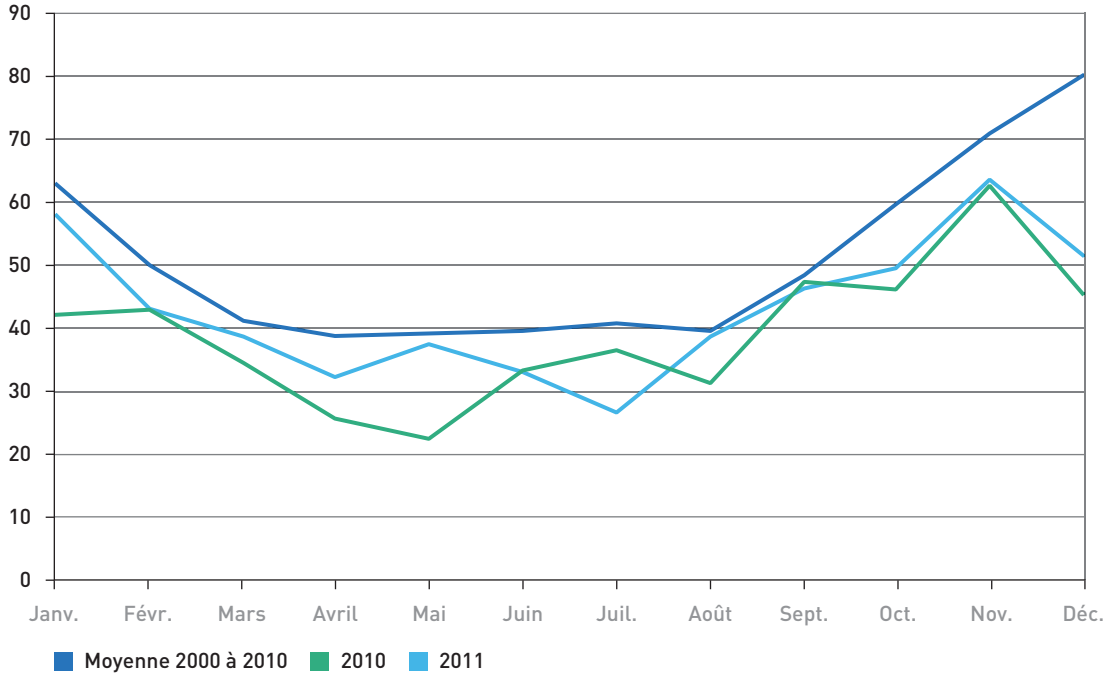
Au final, 330 personnes ont été tuées en moyenne chaque mois.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ POUR L'ENSEMBLE DES CATÉGORIES SELON LES MOIS



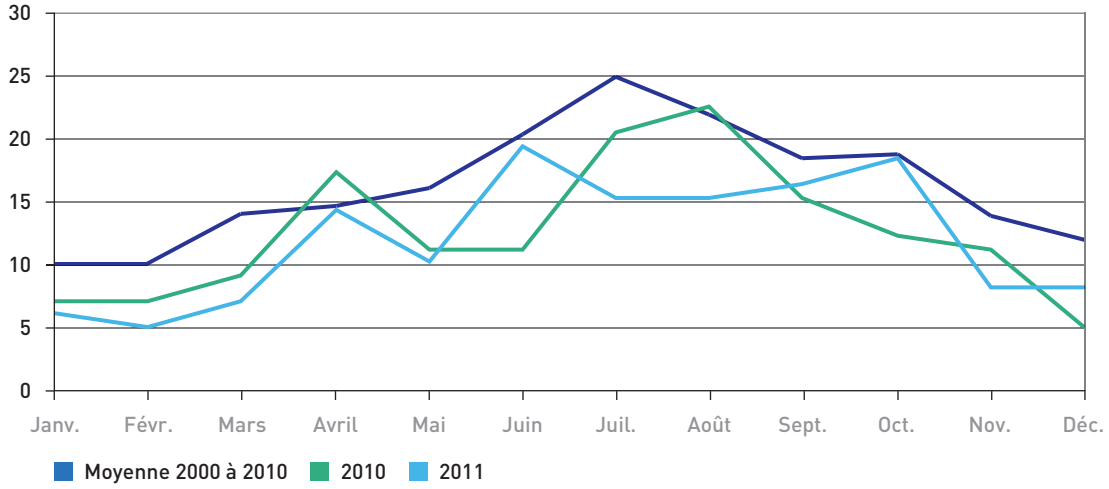
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS SELON LES MOIS



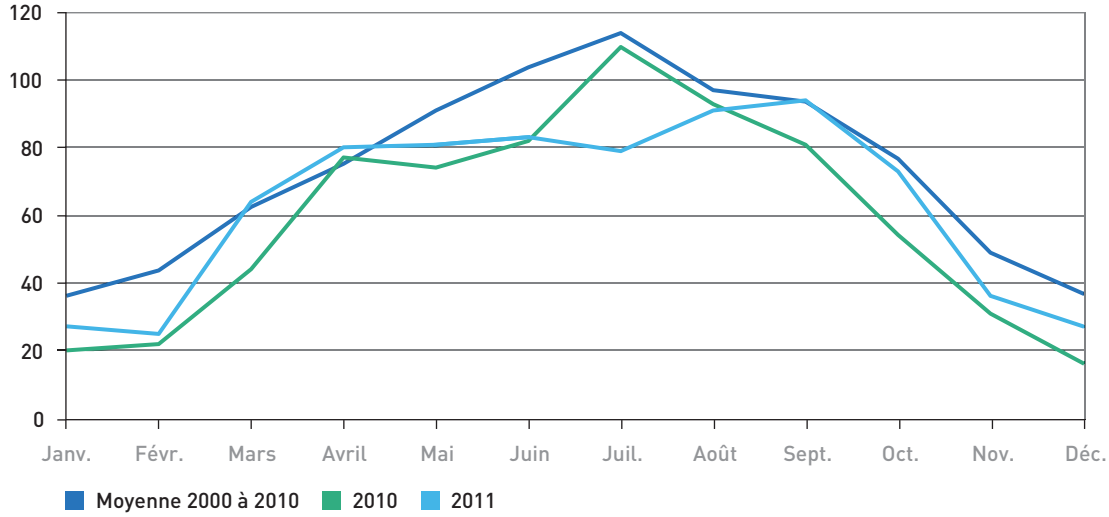
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Mortalité routière au sein de la population

MORTALITÉ SELON LA DÉMOGRAPHIQUE

Les évolutions de la mortalité de 2010 à 2011 selon l'âge des victimes sont très différenciées :

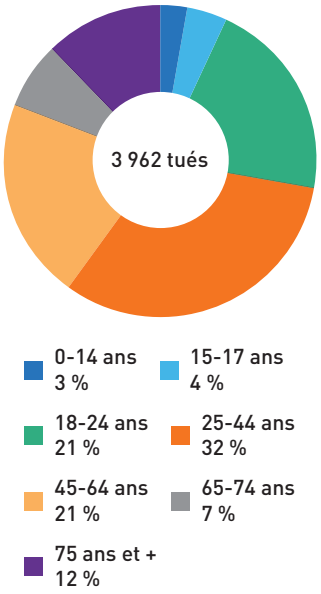
– baisse maximale de – 11 % pour la classe d'âge des 15-17 ans, ce qui correspond à 17 personnes tuées de moins. Cette classe d'âge avait également connu la plus forte baisse en 2010 (– 15 % par rapport à 2009) ;

– hausse significative pour la classe d'âge des 65-74 ans, avec + 6,1 % soit 16 personnes tuées en plus ;

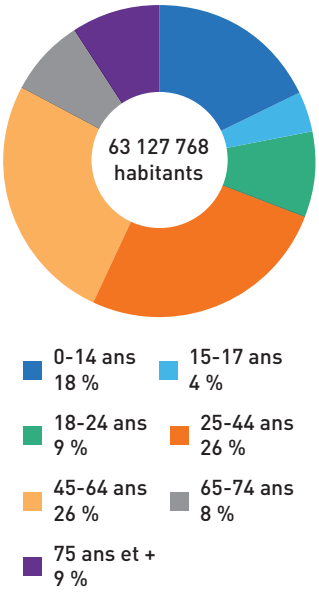
– baisse limitée, au contraire, chez la classe d'âge des 75 ans et plus : – 4,4 %, soit – 23 personnes tuées en moins après – 1,6 % en 2010 par rapport à 2009 ;

– les autres classes sont relativement stables, avec des mouvements compris entre – 2 % et + 2 %.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

Chaque classe d'âge ayant des pratiques de déplacement distinctes, l'analyse par catégorie d'usagers apporte un éclairage sur les modes de déplacement préférentiels.

Les 0-14 ans sont des usagers vulnérables. En 2011, ils sont tués pour 24 % en tant que piétons ou cyclistes.

La route est la première cause répertoriée de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (36 % des décès pour les jeunes hommes de 15-24 ans et 23 % pour les jeunes femmes dans la même classe d'âge – données INSERM 2007). Il convient de distinguer en sécurité routière les deux classes d'âge : 15-17 ans et 18-24 ans.

Pour la classe d'age des 15-17 ans, 43 % d'entre eux se tuent à cyclomoteur.

Les 18-24 ans représentent en 2011, 8,8 % de la population, mais 21 % des personnes tuées sur la route. Près de deux jeunes de 18-24 ans sur trois (63 %) sont tués dans une voiture de tourisme, dont près d'un sur quatre (24 %) est un passager. Cette classe d'âge représente 24 % des conducteurs d'automobiles tués.

Plus d'un motocycliste tué sur deux (52 %) appartient à la classe d'âge des 25-44 ans.

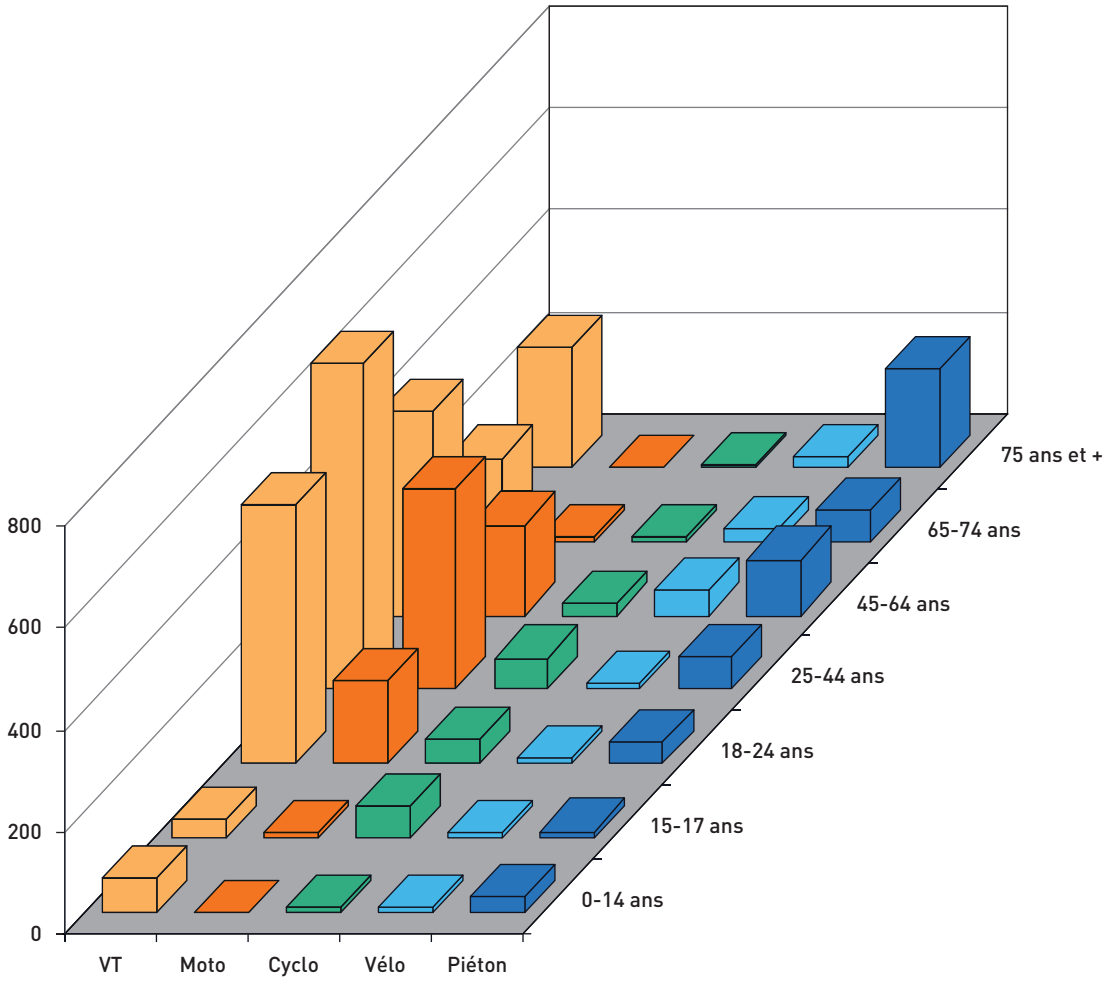
Près d'un cycliste tué sur trois a 65 ans ou plus (29 %).

Les plus de 74 ans paient un très lourd tribut en tant que piétons (40 % des piétons tués).

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LEUR CLASSE D'ÂGE

Tranche d'âge	Modes de transport									
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
0-14 ans	30	13	10	1	69	4	1	0	0	128
15-17 ans	14	11	62	13	39	2	0	0	3	144
18-24 ans	44	12	50	165	511	16	8	0	7	813
25-44 ans	67	13	62	394	642	44	31	0	19	1 272
45-64 ans	110	48	25	178	401	45	25	0	15	847
65-74 ans	61	26	8	9	163	8	1	0	4	280
75 ans et+	193	18	3	0	236	15	1	0	12	478
Total	**519**	**141**	**220**	**760**	**2 061**	**134**	**67**	**0**	**60**	**3 962**

Source : ONISR, fichier des accidents.



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ANNÉE 2011 – PART DE LA MORTALITÉ ET PART DE POPULATION

Classe d'âge	Nombre de personnes tuées en 2011	% (A)	Population au 1er janvier 2011	% (B)	Risque relatif (A/B)
0-14 ans	128	3,2	11 593 841	18,4	0,2
15-17 ans	144	3,6	2 234 890	3,5	1
18-24 ans	813	20,5	5 545 292	8,8	2,3
25-44 ans	1 272	32,1	16 390 824	26	1,2
45-64 ans	847	21,4	16 681 049	26,4	0,8
65-74 ans	280	7,1	5 003 947	7,9	0,9
75 ans et plus	478	12,1	5 677 925	9	1,3
Ensemble	**3 962**	**100**	**63 127 768**	**100**	**1**

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

L'estimation du risque d'être tué dans un accident de la route selon les différentes classes d'âge, en rapportant la mortalité à la population correspondante, contribue à mieux peser les enjeux quant aux classes de population à risque. Cette approche est imparfaite, dans la mesure où la mobilité piétonne ou routière (comme conducteur ou comme passager) est en réalité très différenciée selon l'âge (du nouveau-né au senior dépendant, en passant par le jeune professionnel actif).

Il ressort que :

– la classe d'âge des 0-14 ans, qui comprend des profils de mobilité totalement différents, est celle qui encourt le moins de risque par rapport à la moyenne de la population ;
– la classe d'âge des 18-24 ans est la classe d'âge à plus haut risque avec un risque relatif supérieur de presque deux fois et demi à la moyenne ;
– la classe d'âge des 25-44 ans présente également un surrisque ;
– celle des 75 ans et plus est une classe d'âge à risque élevé, avec un risque relatif juste inférieur à une fois et demie. Dans la perspective de la poursuite annoncée de la hausse de leur démographie, cette classe d'âge devra faire l'objet d'une vigilance particulière.

LA MORTALITÉ ROUTIÈRE SELON LE SEXE

La proportion des hommes dans la mortalité routière est invariante : 76 % en 2000 et toujours cette même proportion en 2009, 2010 et 2011.

La part des femmes (24 %) est à rapporter à leur part démographique (52 % de la population) et surtout à leur part de la mobilité routière (48 % des parcours en voiture, selon diverses enquêtes convergentes).

↓ANNÉE 2011 – PART DE MORTALITÉ HOMMES *VERSUS* FEMMES

Sexe	Nombre de personnes tuées en 2011	% (A)	Population au 1er janvier 2011	% (B)	Risque relatif (A/B)
Hommes	3 024	0,8	30 579 445	0,5	1,6
Femmes	939	0,2	32 548 323	0,5	0,5
Ensemble	**3 963**	**1**	**63 127 768**	**1**	**1**

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

Le surrisque des hommes est 1,6. Il s'explique en partie par le fait que les hommes sont les usagers ultra-majoritaires des deux-roues motorisés et surtout des motocyclettes, ce qui les expose bien plus : ils représentent ainsi 93 % de la mortalité en 2RM contre 7 % pour les femmes (mortalité qui pèse déjà presque un quart de la mortalité d'ensemble).

Mais il y a également une forte surreprésentation des hommes en dehors de l'usage des 2RM : ils pèsent encore 71 % de la mortalité hors 2RM contre 29 % pour les femmes. Le risque routier est très concentré sur les hommes et ne bouge pas en dépit des évolutions générales de la société française.

C'est parmi la mortalité des piétons que la part des femmes est la plus importante (39 % en 2011) dont une majorité parmi les 65 ans et plus (voir chapitre sur les classes d'âge 65-74 ans et 75 ans et plus).

↓ ANNÉES 2010 ET 2011 – BILAN DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE HOMMES *VERSUS* FEMMES

Année	Deux-roues motorisés			Autres			Tous		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
2010	879	73	952	2 160	880	3 040	3 039	953	3 992
%	92	8	100	71	29	100	76	24	100
2011	914	66	980	2 110	873	2 983	3 024	939	3 963
%	93	7	100	71	29	100	76	24	100
Var. 2011/ 2010	**+ 4 %**	**– 9,6 %**	**+ 2,9 %**	**+ 2,3 %**	**– 0,8 %**	**– 1,9 %**	**– 0,5 %**	**– 1,5 %**	**– 0,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les typologies d'accidents

ENTRE USAGERS

37 % des personnes tuées (1 455) le sont dans un accident sans tiers. 68 % d'entre elles sont des automobilistes, 18 % des motocyclistes. 34 % des motards tués décèdent sans tiers, contre 47 % pour les automobilistes. 9 % des personnes tuées (365) le sont dans des collisions multiples.

Parmi les personnes tuées dans une collision à deux véhicules (54 %), 61,7 % le sont dans une collision impliquant au moins un véhicule léger, 21,7 % dans une collision impliquant au moins un poids lourd ou un transport en commun et seulement 2,2 % résultant d'une collision impliquant au moins une motocyclette.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

Autre usager impliqué	Catégorie d'usagers des tués								
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL-TC	Autres	Toutes catégories
Sans tiers	–	17	70	259	983	58	37	31	1 455
Contre piéton	–	1	0	4	4	0	0	1	10
Contre vélo	2	2	0	0	0	0	0	0	4
Contre cyclo	10	0	2	4	1	0		0	17
Contre moto	24	2	4	9	8	0	0	0	47
Contre VT	300	73	92	308	509	20	4	17	1 323
Contre VU	50	11	14	54	76	9	1	4	219
Contre PL ou TC	83	25	18	45	254	23	14	3	465
Contre autre véhicule	10	2	4	17	22	2	1	0	58
Sous-total collisions avec un tiers	479	118	134	441	874	54	20	25	2 143
Multicollisions	40	8	16	60	205	22	10	4	365
Total toutes situations	**519**	**141**	**220**	**760**	**2 062**	**134**	**67**	**60**	**3 963**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce tableau, dont les valeurs renseignées dans les collisions à deux sont pratiquement nulles dans sa moitié en haut à droite, illustre le concept de vulnérabilité.

SELON LES TYPES DE COLLISIONS

Près de 4 personnes tuées sur 10 le sont à la suite d'un accident à un seul véhicule sans piéton (36,7 %). Il s'agit le plus souvent d'une perte de contrôle du véhicule qui se termine en général contre un obstacle rigide en bord de chaussée.

Plus de 4 personnes tuées sur 10 le sont lors d'une collision entre deux véhicules (42,7 %). Il s'agit, pour 21,5 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes, de collisions frontales qui se produisent le plus généralement au cours d'un dépassement.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ SELON LE TYPE DE COLLISION EN MÉTROPOLE

Types de collision en métropole	Personnes tuées	
	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	489	12,3
Un véhicule seul sans piéton	1 455	36,7
Total accidents à un véhicule	1 944	49,1
Deux véhicules :		
– collision frontale	854	21,5
– collision par le côté	558	14,1
– collision par l'arrière	207	5,2
– autres collisions	72	1,8
Total accidents à deux véhicules	1 691	42,7
Trois véhicules et plus		
– collisions en chaîne	55	1,4
– collisions multiples	257	6,5
– autres collisions	16	0,4
Total accidents à trois véhicules et plus	328	8,3
Ensemble	**3 963**	**100**

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES TYPES D'ACCIDENTS SPÉCIFIQUES

69 accidents corporels se sont produits au droit d'un passage à niveau (soit 8 de plus qu'en 2010) avec un bilan de 12 automobilistes tués, soit 5 personnes tuées de moins par rapport à 2010.

On a également dénombré 1 010 véhicules impliqués dans un accident corporel où un véhicule circulait à contresens (– 5,8 % par rapport à 2010) avec un bilan de 94 personnes tuées soit 5 personnes tuées en moins par rapport à 2010. Parmi ces accidents, 17 personnes ont été tuées dans un accident avec un véhicule à contresens sur une chaussée séparée.

LES OBSTACLES PERCUTÉS

Plus d'une personne sur trois (37 %) est tuée à la suite d'un accident contre un obstacle fixe. Dans plus de 85 % des cas, il s'agit d'une perte de contrôle d'un véhicule. En 2011, 422 personnes sont décédées suite au choc de leur véhicule contre un arbre (11 % de la mortalité routière). Cette proportion n'a pratiquement pas évolué depuis dix ans malgré les efforts entrepris en la matière.

Concernant les obstacles mobiles, 17 personnes ont été tuées lors d'une collision contre un animal dont 12 contre un animal sauvage.

Les principaux facteurs de risque comportementaux relevés dans les accidents corporels

Les principaux facteurs décrits ci-dessous sont des facteurs qui participent à l'occurrence des accidents ou des facteurs qui influent sur la gravité des accidents. Ces facteurs sont très souvent en interaction les uns avec les autres et il est souvent difficile d'identifier quel est le facteur prépondérant, usuellement dénommé « cause » de l'accident.

LA VITESSE

La vitesse des véhicules dans le flux de la circulation est un facteur de risque d'accident transversal dans la mesure où il est pratiquement toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou comme facteur de gravité.

La prévalence de la vitesse lorsqu'elle est inadaptée aux circonstances de circulation (*a fortiori* en cas de dépassement de la vitesse maximale autorisée) est difficile à mesurer en l'absence d'enregistreur de la vitesse avant choc intégré au véhicule. Elle est le plus souvent estimée sur les lieux de l'accident par les forces de l'ordre. En France, ces dernières font ressortir qu'en 2011 au moins 26 % des accidents mortels ont pour cause identifiée la vitesse.

Des études plus poussées conduites en Suisse et en Allemagne estiment que pour ces pays la vitesse, seule ou associée, concernerait près de 40 % des accidents mortels.

C'est pourquoi il est important de suivre l'évolution des vitesses pratiquées pour comprendre l'évolution du nombre d'accidents et leurs conséquences.

Ainsi, des mesures des vitesses pratiquées sont réalisées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière depuis 2000, selon un protocole opératoire très précis utilisant des radars identiques à ceux des forces de l'ordre. Ces mesures représentent environ 200 000 données par an. Leur analyse donne un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers et leurs évolutions, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

La vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes, qui se situait autour de 90 km/h en 2000, se situe maintenant autour de 80 km/h depuis 2009, tous réseaux confondus, ce qui représente une baisse significative ayant eu un impact majeur dans la réduction de la mortalité enregistrée durant la même période. La vitesse moyenne de jour des motocyclistes a suivi la même évolution mais se situe environ 5 km/h au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes.

↓ ÉVOLUTION DES VITESSES MOYENNES TOUS RÉSEAUX DE JOUR

Source : ONISR, observatoire des comportements.

Une première série de tests effectués en 2011 sur des routes limitées à 110 km/h met en évidence un biais de l'ordre de 6 % sur la vitesse moyenne calculée compte tenu du mode opératoire. Ce biais est sans doute présent depuis plusieurs années sans pour autant affecter la tendance générale à la baisse observée sur les vitesses pratiquées.

L'ALCOOL

L'alcool est avec la vitesse, qu'elle soit excessive ou inadaptée, l'un des facteurs majeurs présents dans les accidents.

Le taux d'implication de l'alcool dans la mortalité routière est une constante autour de 31 %. En 2011, il s'établit 30,8 %.

Les 875 accidents mortels avec au moins un conducteur présentant une alcoolémie connue positive ont provoqué la mort de 964 personnes.

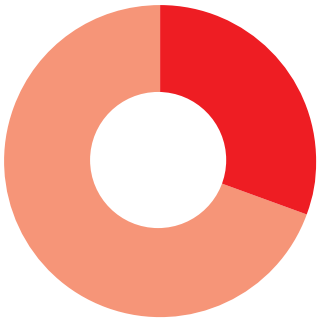
Parmi les victimes des accidents mortels avec facteur alcool, les conducteurs alcoolisés eux-mêmes ainsi que leurs propres passagers représentent ensemble environ 70 % des personnes tuées.

On estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à environ 6,2 % parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel et à 18 % dans le cas des accidents mortels. Parmi les catégories de conducteurs ayant une alcoolémie positive impliqués dans un accident mortel, on note que plus d'un cyclomotoriste sur trois (37 %), un motocycliste sur quatre (25 %) et un conducteur d'automobile sur cinq également (20 %), présente un taux d'alcool supérieur au taux légal.

Parmi les conducteurs impliqués dans les accidents mortels ayant une alcoolémie connue positive, 36 % d'entre eux ont un taux d'alcool de 2 grammes par litre de sang et plus.

L'étude SAM (stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière) conduite en 2002 et 2003 par l'IFSTTAR a estimé le risque d'être responsable d'un accident mortel à 8,5 chez les conducteurs avec un taux d'alcool positif.

↓ANNÉE 2011 – PROPORTION DE PERSONNES TUÉES DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL



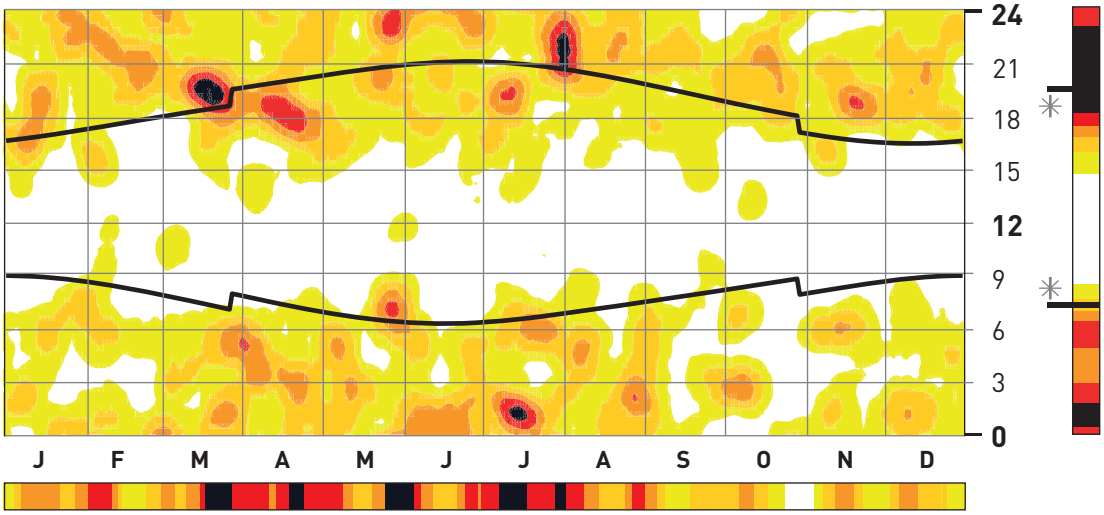
Tués avec facteur alcool 30,8 %

Tués sans facteur alcool 69,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

On observe une variabilité de l'implication dans les accidents mortels de conducteurs avec un taux d'alcool supérieur au taux légal selon le sexe, l'âge, le mode de déplacement et également l'heure et le jour (la nuit et le week-end étant particulièrement propices).

↓ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Tués/h	0,04	0,11	0,19	0,26	0,34	0,41	Moy. 0,11
Tués	125	341	317	137	34	10	Tot. 964
% tués	13 %	35 %	33 %	14 %	4 %	1 %	Tot. 100 %
% année	39 %	34 %	20 %	6 %	1 %	0 %	Tot. 100 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 964 tués l'an, soit 1 tué toutes les 9 h 5.

L'USAGE DES STUPÉFIANTS

Pour l'année 2011, il est recensé 455 accidents mortels avec au moins un conducteur ayant eu un résultat positif aux stupéfiants. Ces accidents ont provoqué 499 décès (soit 13 % de la mortalité routière totale). Ce nombre de décès est constant depuis 2008.

Bien qu'en progrès constant depuis 2008, le nombre de dépistage des stupéfiants renseignés dans le fichier BAAC chez les conducteurs impliqués dans les accidents reste trop faible pour cerner précisément les enjeux de cette accidentalité. La mise en œuvre de la disposition de la LOPPSI qui impute aux conducteurs positifs les frais de dépistage devrait progressivement faire évoluer favorablement le niveau de réalisation des dépistages de drogue dans les accidents.

Comme pour l'alcool, l'étude SAM a estimé le risque d'être responsable d'un accident mortel chez les conducteurs attaché au cannabis seul à 1,8. Associé à l'alcool, le niveau de risque s'établit à 14. Il est très proche du produit de ces deux risques (15,3 = 1,8 × 8,5).

↓ANNÉES 2008 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SELON LES RÉSULTATS DES DÉPISTAGES DE DROGUE

Année	Résultats examens drogue (dépistage et prise de sang)	Accidents*				Victimes**			
		Corporels		Dont mortels		Tués		Blessés	
2008	Résultats positifs	1 314	1,8 %	438	11,1 %	498	11,6 %	1 758	1,9 %
	Résultats négatifs	2 935	3,9 %	1 343	34,1 %	1 475	34,5 %	3 241	3,5 %
	Indéterminés	70 238	94,3 %	2 152	54,7 %	2 302	53,8 %	88 799	94,7 %
	Ensemble	74 487	100 %	3 933	100 %	4 275	100 %	93 798	100 %
2009	Résultats positifs	1 526	2,1 %	467	11,8 %	510	11,9 %	2 060	2,3 %
	Résultats négatifs	3 915	5,4 %	1 475	37,3 %	1 592	37,3 %	4 276	4,7 %
	Indéterminés	66 874	92,5 %	2 014	50,9 %	2 171	50,8 %	84 598	93 %
	Ensemble	72 315	100 %	3 956	100 %	4 273	100 %	90 934	100 %
2010	Résultats positifs	1 521	2,3 %	468	12,6 %	522	13,1 %	2 007	2,4 %
	Résultats négatifs	4 147	6,2 %	1 403	37,9 %	1 502	37,6 %	4 763	5,6 %
	Indéterminés	61 620	91,6 %	1 835	49,5 %	1 968	49,3 %	77 691	92 %
	Ensemble	67 288	100 %	3 706	100 %	3 992	100 %	84 461	100 %
2011	Résultats positifs	1 832	2,8 %	455	12,5 %	499	12,6 %	2 452	3 %
	Résultats négatifs	9 341	14,4 %	1 619	44,4 %	1 752	44,2 %	11 332	13,9 %
	Indéterminés	53 851	82,8 %	1 573	43,1 %	1 712	43,2 %	67 467	83 %
	Ensemble	65 024	100 %	3 647	100 %	3 963	100 %	81 251	100 %

* Un accident est dit « à résultat positif » (pour la drogue) si l'un au moins des conducteurs impliqués est testé positif ; il est « à résultat négatif » si tous les conducteurs impliqués sont testés négatifs ; sinon (aucun conducteur positif et au moins un conducteur indéterminé), il est dit « indéterminé ».
** Dans le tableau ci-dessus, une victime (quoique pas forcément en cause) est référencée comme « à résultat positif », « à résultat négatif » ou « indéterminé » selon que son accident est établi comme tel.

Source : ONISR, fichier des accidents.

LA PRISE DE MÉDICAMENTS

Une recherche (projet CESIR-A) coordonnée par une équipe de l'INSERM a pu évaluer l'impact de la consommation de médicaments sur le risque de survenue d'accidents de la circulation. Les résultats de cette étude portent sur plus de 70 000 conducteurs, chacun impliqué dans un accident survenu entre 2005 et 2008.

L'étude a permis d'estimer à près de 3 % la proportion d'accidents attribuable à une consommation de médicaments.

Elle démontre :

– la pertinence du système d'information des usagers sous forme de trois pictogrammes de couleur différente apposés sur le conditionnement des médicaments présentant un risque potentiel ;
– que la prise de médicaments comportant un pictogramme de niveau 2 ou de niveau 3 augmente le risque d'accident et que celui-ci est accru avec le nombre de médicaments potentiellement dangereux consommés ;
– que la prise d'antidépresseurs entraîne une augmentation significative du risque d'être responsable d'un accident de la route. Ce risque est accru à certaines étapes clés du traitement telles que les périodes d'initiation ou de modification du traitement.

PERTE DE VIGILANCE

La vigilance correspond à un état de veille. La complexité de la conduite demande au conducteur un niveau de vigilance optimal. Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être liés à l'individu, et au premier chef à la qualité chronique de son sommeil. Des facteurs circonstanciels provoquent également une dégradation de la qualité du sommeil : la fatigue (temps de conduite trop long par exemple) et la consommation de psychotropes (alcool, médicaments, drogues). Ils peuvent également être liés à la situation de conduite dans son caractère monotone et répétitif.

Ces informations ne figurent pas dans les fiches BAAC et ne peuvent être estimées que par une analyse des circonstances de l'accident à travers les procès-verbaux d'accident.

Toutefois, les données d'accidentalité du fichier BAAC prévoient le motif « malaise et fatigue » quand les forces de l'ordre intervenues sur la scène d'accident considèrent ce motif comme manifeste et déterminant dans l'accident.

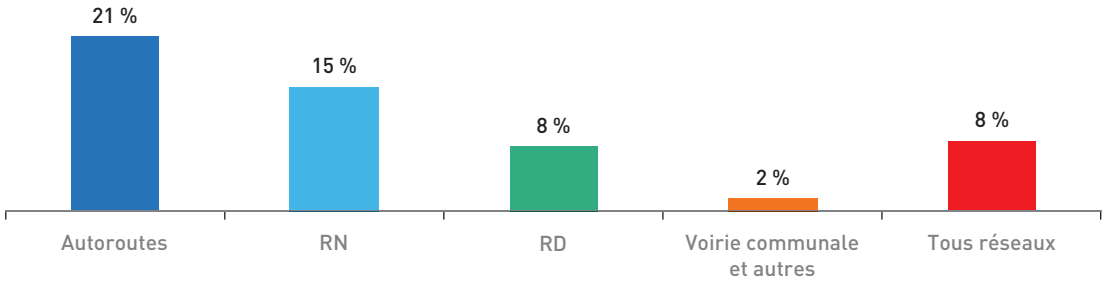
Le facteur « malaise et fatigue » dans les décès routiers est invariant : 8 % de 2008 à 2011.

Il est très différencié selon les réseaux : en 2011, 21 % sur autoroutes (contre 18 % en 2010), 15 % sur RN, 8 % sur RD et 2 % seulement sur le réseau tertiaire. Il est d'autant plus élevé que la voie est importante (et que la vitesse autorisée est élevée).

Ce motif se manifeste beaucoup plus le jour que la nuit (205 tués au motif « malaise et fatigue » de jour contre 128 de nuit).

↓ ANNÉE 2011 – TAUX DE MISE EN CAUSE « MALAISE ET FATIGUE » DANS LA MORTALITÉ ROUTIÈRE PAR TYPE DE ROUTE

	Autoroutes			RN			RD			Voirie communale et autres			Tous réseaux		
Année	Tués «MF»	Tous tués	Ratio	Tués «MF»	Tous tués	Ratio	Tués «MF»	Tous tués	Ratio	Tués «MF»	Tous tués	Ratio	Tués «MF»	Tous tués	Ratio
2011	62	295	21 %	51	341	15 %	208	2 621	8 %	12	706	2 %	333	3 963	8 %
JOUR	23	121	19 %	38	191	20 %	135	1 527	9 %	9	412	2 %	205	2 251	9 %
NUIT	39	174	22 %	13	150	9 %	73	1 094	7 %	3	294	1 %	128	1 712	7 %



Source : ONISR, fichier des accidents.

Tués « MF » = tués dans des accidents avec mise en évidence de la cause « malaise et fatigue » chez l'un au moins des conducteurs impliqués.

LES DISTANCES DE SÉCURITÉ

La règle portant sur l'intervalle de sécurité entre véhicules est fixée par l'article R. 412-12, I du Code de la route : *« Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes. »*

Cette règle est très peu respectée : le taux d'infraction ambiant dépasse toujours 50 %. Or les collisions par l'arrière et les collisions en chaîne totalisent respectivement 5,2 % (207 tués) et 1,4 % (55 tués) de la mortalité routière et respectivement : 12,1 % et 4,1 % des blessés.

Lorsque que le trafic est dense, les mesures réalisées depuis plusieurs années donnent des résultats sans variation : 12 % des conducteurs ménageaient un temps intervéhiculaire (TIV) inférieur à une seconde par rapport au véhicule qui les précédait, et 51 % des conducteurs appliquaient un TIV inférieur à deux secondes.

LES DISTRACTEURS

On entend par « distraction » du conducteur le détournement ponctuel de son attention de ses tâches immédiates de conduite vers d'autres tâches mobilisant significativement son attention. Cet état correspond à une perte momentanée du contrôle de l'activité de conduite car ses capacités de détection des évènements de la circulation et de réaction aux incidents sont amoindries.

Certaines études mettent en évidence qu'environ 25 % à 50 % des accidents corporels (selon la portée que l'on donne à la notion d'attention perturbée) seraient dus à un défaut d'attention. L'exploitation de la rubrique « facteurs liés à l'usager » du Fichier national des accidents pour l'année 2011 montre que, dans au moins 4,1 % des décès routiers, le facteur « attention perturbée » serait présent pour au moins un des conducteurs impliqués.

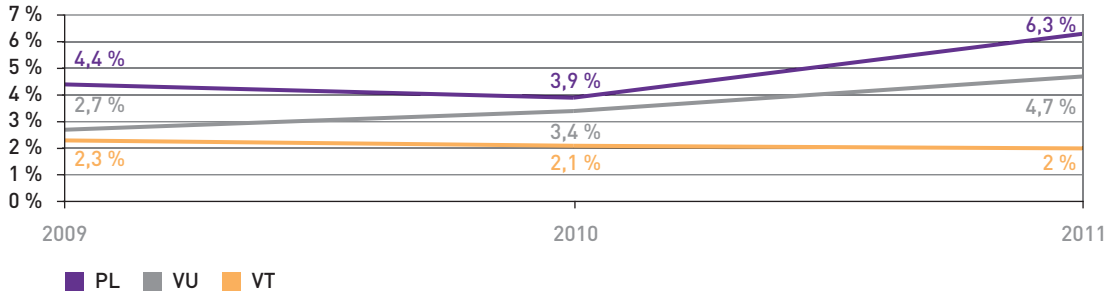
Parmi les défauts d'attention, se classe l'usage du téléphone au volant – avec ou sans kit mains libres, dont la pratique s'étend malgré la réglementation qui l'interdit.

Les résultats du sondage réalisé au bord des routes en 2011 sur l'utilisation du téléphone portable montrent qu'environ 2 % de conducteurs hors deux-roues motorisés sont observés avec un téléphone tenu en main.

La pratique paraît décliner depuis 2009 chez les automobilistes (sans doute par substitution de systèmes de téléphonie intégrés ou kits mains libres). En revanche elle s'accroît de façon très inquiétante en usage professionnel : en 2011, 4,7 % pour les véhicules utilitaires et 6,3 % pour les poids lourds.

Une expertise collective réalisée par l'INSERM et l'IFSTARR en 2010 sur ce sujet estime que téléphoner en conduisant (au final, quel que soit le moyen employé, tenu en main ou avec un kit mains libres), essentiellement du fait de la captation d'attention, multiplie par 3 le risque d'accident matériel ou corporel. Cette expertise conclut que près d'un accident corporel de la route sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

↓ANNÉE 2009 À 2011 – PROPORTION DANS LE TRAFIC DE TÉLÉPHONE MOBILE TENU EN MAIN



Source : ONISR, observatoire des comportements.

LE PORT DE LA CEINTURE

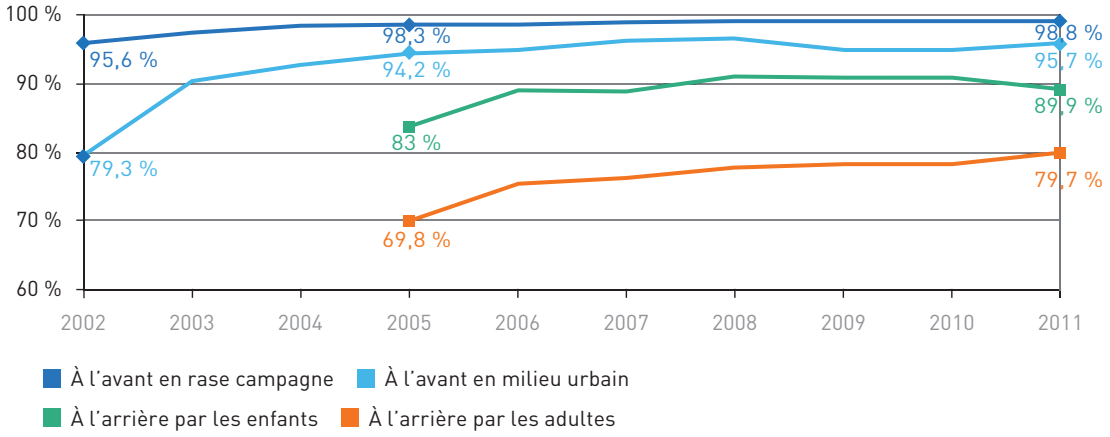
Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années, notamment à partir de 1992 quand le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis, puis de 2003, quand cette sanction est passée à trois points.

Globalement, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme est stable. Il atteint 97,8 % en 2011.

Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places arrière : autour de 84 % depuis 2008 avec cependant un écart important entre les enfants (autour de 90 %) et les adultes (autour de 78 %).

↓ ANNÉES 2002 À 2011 – ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ EN CIRCULATION DANS LES VOITURES DE TOURISME

Année	Places avant		Places arrières	
	Rase campagne	Milieu urbain	Enfants	Adultes
2002	95,6 %	79,3 %		
2003	97,2 %	90 %		
2004	98,1 %	92,5 %		
2005	98,3 %	94,2 %	83 %	69,8 %
2006	98,4 %	94,7 %	88,8 %	75,1 %
2007	98,6 %	95,9 %	88,6 %	76 %
2008	98,9 %	96,3 %	90,8 %	77,5 %
2009	98,9 %	94,6 %	90,6 %	78 %
2010	98,9 %	94,6 %	90,6 %	78 %
2011	98,8 %	95,7 %	88,9 %	79,7 %



Source : ONISR, observatoire des comportements.

Dans les accidents corporels en 2011, 22 % des personnes tuées n'étaient pas ceinturées. Cette part tombe à 6 % pour les blessés hospitalisés et 2 % pour les blessés légers.

Ainsi, sur les 2 062 personnes tuées dans des véhicules de tourisme, on estime qu'une sur cinq n'était pas ceinturée. Pour une victime d'accident, le non-port de la ceinture correspond à un surrisque de décès considérable, de l'ordre de 10 (combinaison d'un surrisque comportemental global – l'oubli ou le refus de la ceinture accompagnent souvent d'autres facteurs de risque – et de l'absence effective de protection en cas de choc).

LE PORT DU CASQUE À MOTO

Le port du casque pour tous les usagers de motocyclettes a été rendu obligatoire en 1973. Pour l'instant, c'est le seul équipement individuel de sécurité imposé pour circuler sur une motocyclette.

Le taux de port global observé en circulation n'est que de 93 %, il est donc manifeste que cet équipement est loin d'être porté par tous.

En 2011, 2 % des motocyclistes conducteurs décédés ne portaient pas de casque et 5 % des passagers. L'ensemble correspond à 16 personnes tuées.

↓ ANNÉES 2010 À 2011 – TAUX DE PORT DU CASQUE EN CIRCULATION

Milieu	Type de réseau	2010 (en %)	2011 (en %)
Rase campagne	Autoroutes de liaison	96	94
	Autoroutes de dégagement	95	97
	RN à 2 × 2 voies	88	88
	Autres RN	93	95
	RD à grande circulation	98	92
Milieu urbain	RN en agglomération	91	91
	Ensemble agglos province	94	94
	Agglo parisienne	98	99
	... dont Paris intra muros	99	100

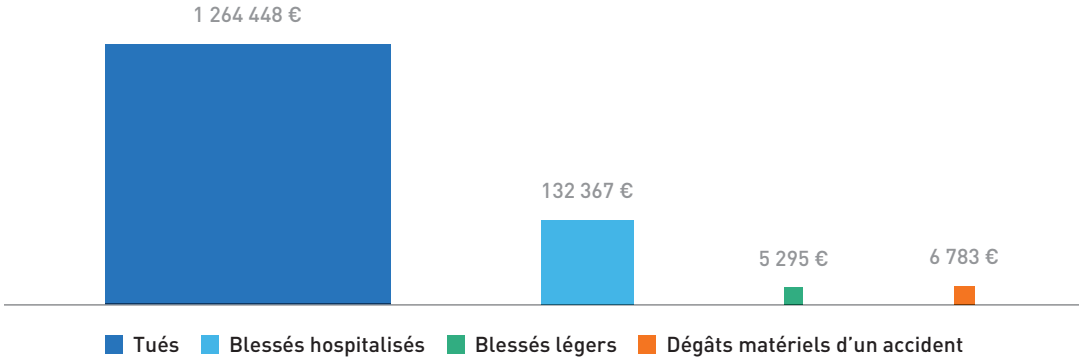
Source : ONISR, observatoire des comportements.

Le coût de l'insécurité routière

ÉVALUATION DES COÛTS 2011 : 23 MILLIARDS

Depuis l'année 2003, l'ONISR emploie la même méthodologie d'évaluation du coût de l'insécurité routière (sur la base de travaux du Commissariat général au Plan) avec emploi des valeurs tutélaires *ad hoc,* dûment révisées d'année en année. Il s'agit ici du coût global estimé pour la Nation qui ne peut être comparé aux coûts pour les victimes, aux coûts pour les assurances, aux coûts pour la sécurité sociale, etc.

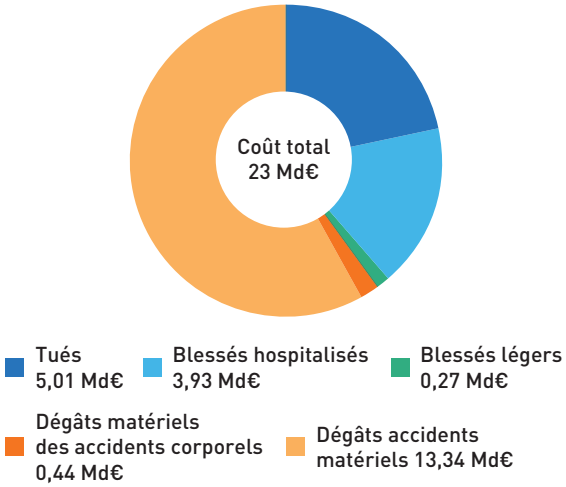
↓ANNÉE 2011 – COÛT UNITAIRE DE L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le coût de l'insécurité routière en 2011, calculé sur la base des prix unitaires ci-dessus, s'établit à 23 milliards d'euros (Md€), dont environ 5 Md€ au titre de la mortalité, 4 Md€ au titre des hospitalisations, 0,3 Md€ pour les victimes légères, 0,4 Md€ pour les dégâts matériels des accidents corporels et enfin 13,3 Md€ pour le coût des accidents purement matériels. Ainsi, plus de la moitié de ce coût correspond à la masse des accidents non corporels et correspond aux simples dégâts matériels en responsabilité civile. Cette part de l'accidentalité est donc sous-estimée.

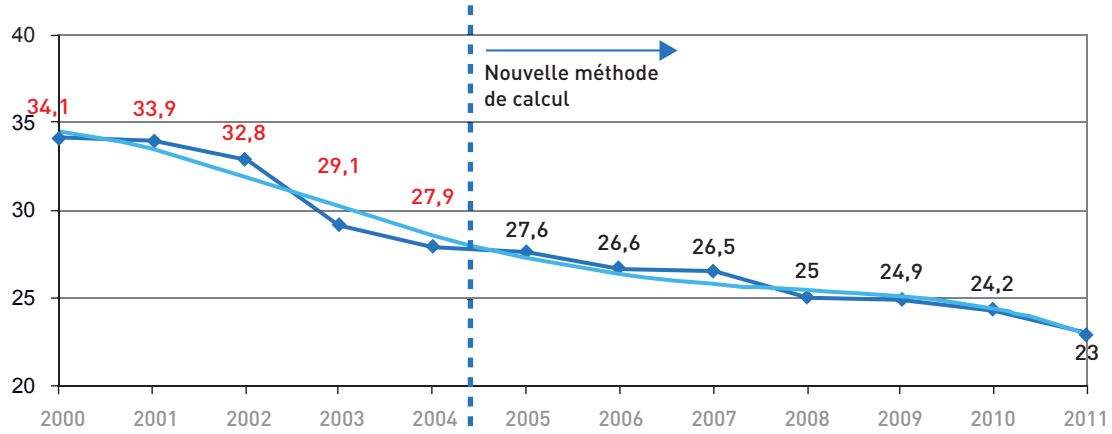
↓ANNÉE 2011 – COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILLIARDS D'EUROS



ÉVOLUTION DEPUIS L'ANNÉE 2000

Ce coût de l'insécurité routière décroît presque régulièrement en euros constants depuis 2005 : de 27,6 Md€ (valeur 2011) en 2005 à 23 Md€ en 2011. Cette baisse traduit l'amélioration globale du niveau de sécurité.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DU COÛT DE L'INSÉCURITE ROUTIÈRE EN MILLIARDS D'EUROS CONSTANTS VALEUR 2011



Source : ONISR.

Délits routiers et infractions[5]

Après une légère baisse en 2010, le nombre des délits routiers est en augmentation en 2011 (+ 3,7 % avec 572 796 infractions relevées en 2011). Parmi ces délits, 30 % constituent des infractions relatives à l'alcoolémie au volant, 23,7% sont des infractions pour délits de fuite et 18,5 % des infractions liées au défaut de permis de conduire.

Concernant les contraventions, leur nombre (22 863 088 en 2011) est en hausse de + 4,5 %, essentiellement due à l'augmentation du nombre d'infractions enregistrées dans le cadre des contrôles automatisés. Les contrôles automatisés, avec 10 394 788 contraventions enregistrées (9 649 052 au titre de la vitesse et 745 736 au titre des franchissements de feux rouges), génèrent 45,5 % de l'ensemble des contraventions.

Parmi ces contraventions, on observe que celles concernant les excès de vitesse (10 741 848 en 2011) sont en hausse de + 6,4 % par rapport à 2010 avec + 6,5 % pour celles relevant du contrôle sanction automatisé (CSA) et + 5,4 % pour celles hors CSA (1 092 796 en 2011). Les contraventions pour alcoolémie inférieure à 0,8 g/l de sang (118 622 contraventions en 2011) sont en hausse de + 14,3 % par rapport à 2010. Celles pour défaut d'éclairage et de signalisation (79 188 contraventions en 2011) sont en hausse de + 4 % avec, dans cette catégorie, une augmentation de + 15 % pour les seules contraventions relatives à l'éclairage et à la signalisation des cycles, cyclomoteurs et quadricycles légers. Le nombre de contraventions relatives aux règles de priorité (stop, feux rouge et jaune, etc.) progresse de + 69,9 % (1 113 200 infractions en 2011). Hors CSA, les infractions relevées aux règles de priorité sont stables (367 484 unités en 2011).

Dans les accidents mortels, 5 748 dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2011 dont 17,24 % se sont révélés positifs. Pour les stupéfiants, le nombre de dépistage s'élève à 4 600 pour un taux de positivité de 11,1 %.

En 2011, des données relatives aux auteurs présumés d'accidents mortels ont été collectées auprès des forces de l'ordre, qui conduisent en particulier à déterminer les causes principales des accidents mortels.

Causes principales des accidents mortels	Pourcentage
Vitesse	26,23
Alcool	17,79
Règle de priorité	14,22
Autres	39,69

Source : DMAT.

5 Source : Direction de la modernisation et de l'action territoriale.

Le document complet, intitulé Le comportement des usagers de la route, bilan statistique de l'année 2011, réalisé par la Direction de la modernisation et de l'action territoriale au sein du ministère de l'Intérieur peut être consulté et téléchargé à l'adresse suivante : http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-routiere/Bilan-du-comportement-des-usagers-de-la-route.

Permis à points[6]

On retiendra que le nombre d'infractions génératrices de retraits de points a connu une très forte augmentation en 2011 (+ 15,6 % par rapport à 2010). Sur les 977 351 infractions supplémentaires ayant entraîné un retrait de points en 2011, 63 % sont dus à une infraction liée aux excès de vitesse inférieurs à 20 km/h (4 940 299 en 2011 contre 4 327 248 en 2010).

Le nombre de points retirés a augmenté en parallèle de + 19,3 %. Il atteint 12 096 911 points en 2011. Sur les 1 957 389 points supplémentaires retirés en 2011 par rapport à 2010, 54 % sont dus à une infraction liée à un franchissement de feu rouge observée dans le cadre du contrôle automatisé et 31 % à une infraction liée aux excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.

Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une légère baisse de – 0,7% au cours de l'année 2011, après deux précédentes années de baisse nettement plus marquées (– 7% en 2010 et – 6% en 2009).

Parmi les motifs d'invalidation, 5 450 personnes ont vu leurs permis annulés pour solde de points nul pour la seule commission d'infractions de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie et à l'opposé seulement 57 personnes ont vu leur permis de conduire invalidé pour solde nul en n'ayant commis qu'un seul type d'infraction pour excès de vitesse inférieur à moins de 20 km/h. On notera également que 937 personnes ont eu leur permis invalidé au seul motif de non-respect d'un stop ou d'un feu rouge.

Les permis probatoires invalidés pour solde de points nul représentent 19,2 % de l'ensemble des permis invalidés en 2011 soit une baisse de – 7,5% par rapport à 2010.

Enfin, 2,5 millions de titulaires du permis de conduire ont vu rétablir en 2011 leur capital initial de 12 points. Ce chiffre est en hausse par rapport à 2010 (+ 5,5 %).

Le document complet, intitulé Le permis à point, bilan de l'année 2011, établi par la Direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT) du ministère de l'Intérieur, peut être consulté et téléchargé à l'adresse suivante : http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-routiere/Bilan-du-permis-a-points.

Condamnations[7]

43 % des condamnations prononcées en 2010 pour délits et contraventions de 5e classe sanctionnent des infractions à la sécurité routière.

59 % des condamnations prononcées sanctionnent un manquement aux règles de la conduite dont 84 % concernent une conduite en état alcoolique, soit 1,2 % de moins qu'en 2009 mais 37 % de plus qu'en 2000.

Les condamnations pour homicides involontaires sont en baisse depuis 2002 dans les mêmes proportions que la baisse de la mortalité enregistrée pendant la même période. En 2010, on en dénombrait 772, soit 20,8 % des accidents mortels.

6 Source : Direction de la modernisation et de l'action territoriale.
7 Source : Ministère de la justice .

PARTIE 2 #

DONNÉES DE SITUATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les grandes dates de la sécurité routière

1893

• Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules.

1899

• Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :
– limitant la vitesse à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h en agglomération ;
– instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise ;
– instituant le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

1917

• Création des premières auto-écoles.

1921

• Décret du 27 mai instaurant le code de la route.

1922

• L'appellation « permis de conduire » remplace officiellement celle du certificat de capacité.

• Installation du premier feu rouge à Paris.

1931

• Première convention internationale relative à l'unification et la mise en place des panneaux de circulation.

1949

• Création de la Prévention routière.

1954

• Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).

• Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1957

• Mise en place du premier Service médical d'urgence (SMUR) à Salon-de-Provence.

1958

• Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.

• Mise en place d'une réglementation nationale des auto-écoles et création d'un diplôme d'enseignant de la conduite.

1959

• Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse, mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961

• Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

• Création de l'Organisme national de sécurité routière (ONSER) devenu Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) en 1985.

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.

1964

• Obligation d'installer sur les nouveaux poids lourds une barre d'encastrement.

1965

• Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1969

• Décret du 5 février limitant à 90 km/h la vitesse pour les titulaires d'un permis de conduire de moins d'un an.

1970

• Création de la mission interministérielle à la sécurité routière.

• Loi du 9 juillet, applicable le 1er octobre, rendant obligatoire le contrôle d'alcoolémie après une infraction ou accident et fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :
– 0,80 g/l de sang pour la contravention ;
– 1,20 g/l de sang pour le délit.

• Équipement obligatoire des véhicules neufs de ceintures trois points aux places avant.

1972

• Décret du 5 juillet instituant un comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

1973

• Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.

• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1er avril 1970.

• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.

• Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur routes et 120 km/h sur autoroutes.

1974

• Décret du 13 mars fixant les limitations de vitesse à :
– 140 km/h sur les autoroutes ;
– 115 km/h sur les voies expresses à 2 × 2 voies ;
– 90 km/h sur les autres routes.

• Décret du 6 novembre fixant la limitation de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974, à :
– 130 km/h sur les autoroutes ;
– 110 km/h sur les voies expresses à 2 × 2 voies ;
– 90 km/h sur les routes.

1975

- Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération à compter du 1er janvier.
- Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
- Décret du 26 août relatif à :

– l'interdiction de transporter des enfants de moins de 10 ans aux places avant des voitures de tourisme ;

– l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.

- Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

- Obligation, à compter du 1er octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.
- Arrêté relatif à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants transportés en voiture.

1977

- Arrêté relatif aux conditions de délivrance de l'attestation scolaire de sécurité routière.
- Arrêté relatif à l'installation obligatoire des ceintures aux places arrière et à l'installation de ceintures à enrouleur aux places avant des véhicules mis en circulation à partir du 1er octobre 1978.

1978

- Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

- Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1er octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.
- Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1er janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1980

- Port obligatoire du casque pour les usagers de cyclomoteurs en toutes circonstances.
- Décret du 9 janvier portant réforme du permis moto.

1982

- Création de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.
- Le Comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :

– Réagir : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;

– Objectif – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.

- Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1er janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :

– 80 km/h sur les routes ;

– 100 km/h sur les voies expresses à 2 × 2 voies ;

– 110 km/h sur les autoroutes.

1983

• Création de la Ligue contre la violence routière.

• Mise en œuvre du programme de suppression des points noirs.

• Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :

a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1er octobre 1983 :
– 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;
– 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;

b) pour les véhicules de transports en commun :
– 100 km/h pour les véhicules équipés de système antiblocage des roues ;
– 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

• Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.

• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1984

• Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :
– de réception, à compter du 1er janvier 1985 ;
– de vente, à compter du 1er janvier 1986.

• Adoption de la résolution du Conseil des ministres des Transports de la Communauté européenne relative à la nécessité de prévoir des actions communautaires en matière de sécurité routière.

1985

• Arrêté du 4 juillet fixant au 1er janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité, pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

• Loi du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la circulation et à l'accélération de la procédure d'indemnisation.

1986

• Année européenne de la sécurité routière.

• Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

• Mise en œuvre des PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière).

• Création de la Fondation Anne-Cellier.

• Réforme du permis B avec l'élaboration d'un programme national de formation à la conduite automobile.

• Création des observatoires régionaux de sécurité routière.

1988

• Application généralisée de la conduite accompagnée à tous les départements.

1989

• Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1er juillet 1992.

• Livre blanc sur la sécurité routière.

1990

• Loi du 31 octobre portant (entre autres) sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.

- À compter du 1er décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

- Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

- 1er janvier : obligation de réparation pour le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes.
- Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de 10 ans à toutes les places des véhicules équipés de ceintures de sécurité.
- 1er juillet : mise en application du permis à points.
- 1er décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
- Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

- Septembre : autorisation du troisième feu stop sur les automobiles.
- 24 novembre : décret créant un Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière et chargé d'assurer la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

1994

- 5 mai : décret prévoyant le retrait d'un point du permis de conduire pour non-port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.
- 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.
- 15 novembre : convention entre l'État et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'assurance de responsabilité civile à des actions de prévention.

1995

- 3 août : promulgation de la loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ, non seulement les délits comme c'était le cas en 1988, mais les contraventions donnant lieu au retrait de plus de trois points.
- 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang.

1996

- Décret du 4 juillet : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifiant l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :

– accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;

– autorisation de conduire une 125 cm^3 si on possède le permis B depuis au moins deux ans.

- Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

- 20 juin : rapport de la commission présidée par M. Verré sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs.

• 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans

1999

• 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

• 18 juin : loi adoptant le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur.

2000

• 2000 a été l'année de la grande cause nationale.

• 21 octobre : publication de la première note de conjoncture à partir des remontées rapides pour le mois de septembre. La première publication de résultats provisoires à partir de remontées rapides concernera l'année 2001 (21 janvier 2002).

• 23 au 29 octobre : première Semaine de la sécurité sur la route.

2001

• 22 mars : décret recodifiant la partie réglementaire du code de la route.

• 27 août : décret relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.

• 28 août : décret portant création d'un Conseil national de la sécurité routière, qui a trois missions : proposition, études, évaluation.

• 23 novembre : décret relatif aux distances entre les véhicules et ensembles de véhicules.

2002

• 30 avril : décret stipulant que les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans à compter du 1er janvier 2004 devront être titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette) et de l'attestation scolaire de sécurité routière pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire.

• 14 juillet : le président de la République décide de faire de la sécurité routière un des trois chantiers de son quinquennat.

• 6 août : la loi portant amnistie présidentielle limitant son champ d'application au regard des infractions.

• 17 septembre : premiers états généraux de la sécurité routière.

• Le Comité interministériel du 18 décembre décide notamment :
– la mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé ;
– l'aggravation des sanctions pour des faits d'homicide et blessures involontaires, certains comportements dangereux (conduite avec un taux d'alcoolémie, non-port de la ceinture de sécurité et du casque, usage du téléphone portable) ainsi que pour les récidivistes et les multi-infractionnistes ;
– l'instauration du permis probatoire pour les conducteurs novices.

2003

• 3 février : loi relative au dépistage de stupéfiants de 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 (retrait de trois points du permis au lieu d'un point) ainsi que pour l'usage du téléphone portable (retrait de deux points).

• 14 mai : décret relatif à l'extension du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds.

• 12 juin : loi renforçant la lutte contre la violence routière (aggravation des peines et instauration du permis probatoire).

- 9 juillet : décret relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars.
- 11 juillet : décret prévoyant le retrait de six points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.
- 27 octobre : inauguration du premier radar automatique de la vitesse sur la RN 20.
- 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

2004

- 1er mars : mise en application du permis probatoire.
- Loi du 9 mars, dite loi Perben II, donnant un caractère délictuel à la conduite sans permis et au défaut d'assurance.
- 1er juillet : immatriculation des cyclomoteurs neufs.
- 14 octobre : décret portant création et organisation du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR).
- 25 octobre : décret relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transports en commun de personnes à 0,2 gramme par litre de sang.
- 31 octobre : recommandation portant sur l'allumage des feux de croisement le jour hors agglomération.
- 6 décembre : décret prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus ainsi que la minoration des sanctions pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors agglomération.

2005

- 1er janvier : application des nouvelles définitions du tué et du blessé.
- 25 février : décret précisant que les véhicules de transports en commun de 10 tonnes et moins ainsi que les autres véhicules de plus de 3,5 tonnes et de 12 tonnes et moins doivent être équipés d'un limiteur de vitesse par construction.
- Décret du 30 mars d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance.
- 25 mars : décret relatif à l'obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que tous les mineurs transportés ont attaché leur ceinture de sécurité.
- 20 octobre : états généraux de la sécurité routière.

2006

- 5 janvier : loi prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.
- 29 novembre : décret prévoyant, à compter du 1er janvier 2008, que chaque enfant transporté dans les véhicules légers doit être attaché selon le mode le plus approprié à sa morphologie.

2007

- 2 février : décret étendant aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux.
- Loi du 5 mars relative à la prévention de la délinquance et décret d'application du 9 mai relatif au permis de conduire prévoyant :

– l'acquisition progressive du capital de 12 points par les conducteurs pendant la période probatoire du permis de conduire (trois ans ou deux ans pour ceux qui ont suivi un apprentissage anticipé de la conduite – AAC) ;

– la simplification de la procédure d'information du conducteur dont le permis est invalidé pour solde de points nul ;

– la possibilité d'obtenir, et non plus de solliciter, un nouveau permis au terme d'un délai de six mois d'invalidation ;

– la possibilité pour chaque titulaire du permis de conduire de connaître à tout moment son capital points à travers un accès sécurisé sur Internet.

• 21 décembre : le président de la République réunit un conseil restreint de sécurité routière et fixe l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici à 2012.

2008

• 30 juillet : décret portant diverses dispositions de sécurité routière telles que :

– l'aménagement de zones de circulations particulières en agglomération (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30) ;

– le principe de prudence accrue du conducteur à l'égard des usagers les plus vulnérables ;

– des limitations de vitesse pour les véhicules de transport de personnes ;

– l'obligation pour les cyclistes hors agglomération de revêtir un gilet rétroréfléchissant de nuit et lorsque la visibilité est insuffisante.

2009

• 13 janvier : le CISR lance la réforme du permis de conduire.

• 3 juillet : installation des premiers dispositifs de contrôle du franchissement des feux rouges.

2010

• 25 novembre : la recomposition gouvernementale confie au ministre de l'Intérieur la définition et la mise en œuvre de la politique en matière de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules qui restent de la compétence du ministre de l'Écologie en charge des transports.

Les études et la recherche au service de l'action publique

La politique des études et de la recherche menée par la DSCR a été reformulée début 2009, avec l'intention déclarée de mettre en place un pilotage plus serré de la commande et surtout de veiller à la valorisation des travaux – intégrant également les angles évaluatifs et prospectifs – dans l'optique d'infléchir, d'orienter et de nourrir l'action publique de sécurité routière.

L'apport de l'expertise et de la recherche est essentiel pour éclairer la décision publique dans le champ de la sécurité routière en vue :

– d'identifier et de calibrer les nouveaux risques émergents et les gisements de progrès à portée (prospective et diagnostic) ;
– de spécifier et de préévaluer des actions possibles adaptées aux enjeux et aux diagnostics, notamment sur la base d'expériences étrangères ou de pilotes (parangonnage et préévaluation) ;
– ainsi que de postévaluer des politiques déjà en œuvre, en vue de les faire évoluer (postévaluation).

L'Europe conduit son propre effort de recherche en sécurité routière sous couvert des programmes-cadres pour la recherche et le développement technologique (PCRD), en rapport avec ses compétences supranationales en la matière (notamment, quant à la réglementation technique des véhicules), mais aussi en vue d'émuler les politiques nationales et de promouvoir leur convergence.

Le paysage français de la recherche en sécurité routière (recherche au sens large, y compris l'appui méthodologique et l'expertise technique apportés aux acteurs institutionnels) peut se décrire ainsi :

1. **La recherche incitative PREDIT [1] et la recherche institutionnelle assumée par l'IFSTTAR :** la DSCR, en liaison avec la Direction de la recherche et de l'innovation (DRI) du ministère en charge de l'écologie et des transports, est associée à l'orientation et au suivi des programmes correspondants. Les thématiques de la sécurité routière sont dans le portefeuille du GO2 [2] du PREDIT qui traite de la qualité et de la sécurité des systèmes de transport.

2. **La recherche générée par la Fondation sécurité routière (FSR),** fondation reconnue d'utilité publique à capital consomptible dans laquelle l'État a apporté 50 % du capital de sa création.

3. **La recherche privée :** notamment, le LAB (laboratoire de recherche commun à Renault et PSA) et le CEESAR (association hébergée par le LAB, spécialisée dans l'étude de l'accidentalité en termes de comportements et de mécanismes d'accidents) qui travaillent en relation avec des équipes de recherche des constructeurs et des équipementiers du secteur automobile.

Soulignons que l'aide publique à des partenariats de recherche du secteur privé avec le secteur public est décidée après une labellisation par les pôles de compétitivité. La sécurité routière est un domaine d'activité stratégique du pôle de compétitivité Mov'eo/Basse-Normandie, Haute-Normandie et Île-de-France.

4. **La recherche financée ou cofinancée par la DSCR**, qui mobilise principalement le réseau scientifique et technique (RST) du MEDDE ainsi que l'INSERR [3], mais aussi certaines équipes universitaires ou laboratoires du CNRS, des équipes de l'INSERM ou de l'ISPED, l'UTAC, etc. L'animation du pilotage de ces programmes, en concertation interpartenaire, est confiée par la DSCR à l'ONISR depuis 2009, comme décrit plus loin.

Dans ce contexte, l'ONISR s'est doté en avril 2011 [4], à titre intérimaire, d'un collège des experts de 14 membres qui assure aujourd'hui le double rôle de vivier d'expertise individuelle de haut niveau et

1 PREDIT : Programme de recherches et d'innovation des transports terrestres.
2 Groupe opérationnel 2 du PREDIT, en charge du domaine « Qualité des systèmes de transport ».
3 INSERR : Institut national d'éducation routière et de recherche.
4 Dans l'attente de la revitalisation du CNSR et de la recréation du comité des experts associé. Le CSIR de mai 2011 s'est depuis engagé dans ce sens.

d'instance collective de surveillance scientifique de l'ONISR, qu'il s'agisse de ses méthodes statistiques ou de la conduite de la recherche.

En effet l'ONISR anime, en liaison avec la conseillère technique Recherche auprès du délégué interministériel à la sécurité routière et en s'appuyant sur la sous-direction des actions transversales et des ressources (ATR) de la DSCR, le Comité des études de la DSCR [5] appelé à statuer sur tous les projets d'études et de recherches financés ou cofinancés par la DSCR. Plus spécifiquement, les projets sont examinés en comité à deux étapes ou plus : en opportunité avant lancement ; à mi-parcours ou aux étapes-clés dans le cas de projets complexes au long cours ; enfin au stade du rendu final, en vue de la recette et de la valorisation des résultats.

Plus globalement l'ONISR anime le cycle annuel de pilotage de la recherche en sécurité routière (bilan annuel et réorientation), et pilote l'exécution des programmes qui en découlent.

La thématique retenue fin 2010 pour prioriser le financement d'études et recherches par la DSCR au titre de l'année budgétaire 2011 couvrait les sujets suivants :
– la vitesse ;
– l'alcool au volant ;
– les deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) et leurs interactions avec le reste du trafic ;
– les altérations de la capacité à se déplacer liées à la santé (vieillissement, pathologies spécifiques, etc.) ;
– les « distractions dangereuses » du conducteur : téléphone au volant, etc. ;
– la sécurité des piétons et des nouveaux modes doux ;
– l'accidentalité domicile-travail ;
– le segment des véhicules utilitaires (VU), accidentalité spécifique.

Les moyens budgétaires ouverts à cet effet s'élevaient, en titre 3 [6], à 1,62 M€ de nouvelles autorisations d'engagement (AE) [7] et à 0,89 M€ de crédits de paiement (CP [8]) ; ainsi qu'à 1,5 M€ de crédits du titre 9 [9], au titre des prestations de valorisation de la recherche confiées au réseau scientifique et technique du ministère en charge de l'écologie et des transports (principalement aux centres d'études techniques de l'équipement – CETE).

LA RECHERCHE AU SERVICE DE LA SECURITÉ ROUTIÈRE

La recherche incitative : PREDIT

Le programme de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) est conduit en interministériel. Il est porté par trois ministères l'Écologie, le Développement durable et l'Énergie (MEDDE), l'Industrie (MinEIE), la Recherche (MESR), ainsi que trois agences : la recherche (ANR), l'Environnement et la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et l'innovation OSEO. Le site pour plus d'information peut être directement consulté à cette adresse : http://www.predit.prd.fr/.

Vingt ans après sa création, une présentation à mi-parcours de la quatrième édition du PREDIT était présentée par son président les 10 et 12 mai 2011 à Bordeaux. Le PREDIT 4 (2008-2013) a fait l'objet d'un protocole d'accord signé en août 2008. La longévité assez atypique de ce programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres s'explique très probablement par le fait qu'il s'appuie sur un principe souple de protocole d'accord au travers duquel ministères et agences s'engagent sur plusieurs années.

5 Qui regroupe : tous les services de la DSCR et les conseillers du délégué ; les organes concernés du RST au sens large (Sétra, CERTU, IFSTTAR, INSERR) ; au sein du ministère de l'Intérieur, depuis fin 2011, la DMAT, l'UCLIR, la DGGN, la DGPN et la PP ; et côté Écologie/Transports, la DGEC, la DGITM, le BEA-TT (CGEDD), la DRI et le SOeS (CGDD).
6 Commandes ou subventions en argent frais.
7 Permettant d'engager des commandes pour des prestations à exécuter et à facturer sur plusieurs années, éventuellement.
8 Permettant d'acquitter des factures sur la même année budgétaire.
9 Pseudo-commandes passées sur la base de valorisations internes des prestations d'agents de l'État, sur un mode strictement annuel.

Les éditions depuis sa création

- Le Predit 1 (1990-1994) fut principalement consacré aux innovations technologiques dans les véhicules : TGV, véhicules automobiles, métro automatique léger. Il a bénéficié de 2,6 MdF (396,4 M€) de fonds publics.
- Le Predit 2 (1996-2000) a couvert un champ sensiblement plus large, disciplines engagées (implication des sciences de l'homme et de la société, des sciences de la vie...), mais aussi des objets de la recherche (organisation des services de transport, marchandises, interfaces portuaires...).

Ce deuxième programme a permis d'engager environ 1 400 recherches et a reçu plus de 300 M€ de fonds publics.

- Le Predit 3 (2002-2007) a été marqué par un effort accentué sur les transports de marchandises et les questions énergétiques et environnementales, effet de serre particulièrement, ainsi que par une diversification des recherches sur la sécurité publique. Ce troisième programme s'est élevé à 360 millions d'euros dont 20 % ont porté sur la sécurité routière.
- Le Predit 4 (2008-2013) axé sur le grenelle de l'environnement, il recouvre l'ensemble des modes de transport terrestre : route, rail, voies d'eau, cabotage maritime, tant individuels que collectifs. En matière de sécurité routière il prolonge les recherches de ces dernières années et met l'accent sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Ce quatrième programme a un objectif d'investissement public de l'ordre de 400 M€.

En 2011, le groupe opérationnel 2 (GO2) « Qualité et sécurité des systèmes de transport » a lancé un appel à projets. Concernant la gestion des crises et des perturbations dans les transports, financé par la DRI à hauteur de 400 000 euros.

Le Predit, dispositif interministériel, permet la mise en cohérence des objectifs poursuivis par les différents financeurs. Avec les réseaux d'experts qu'il rassemble, il constitue un atout reconnu pour la gouvernance de la recherche pour les transports terrestres.

Ce protocole leur permet de garder la maîtrise des décisions des financement et il s'adapte aux changements du paysage de la recherche. Il a permis de présenter un certain nombre de recherches en cours ou achevées concernant la sécurité routière.

Le groupe opérationnel 2 du PREDIT « Qualité et sécurité des systèmes de transport » intègre l'objectif d'amélioration de la sécurité routière avec d'autres objectifs de politiques des transports. Il s'agit de répondre à des ruptures impactant durablement la recherche sur la qualité et la sécurité des systèmes de transports :

- le Grenelle de l'environnement (développement durable et démocratie participative) ;
- la crise financière et économique ;
- les nouveaux enjeux de sécurité routière avec un objectif chiffré moins de 3 000 personnes tuées par an à l'horizon 2012, auquel s'ajoutent la réduction du nombre de blessés et la réduction de la gravité des accidents pour les usagers vulnérables ;
- l'évolution des mobilités (deux roues motorisés en particulier) et ses conséquences sur les congestions ;
- la création de nouvelles chaînes de transport multimodales ;
- le vieillissement de la population et sa gestion dans le domaine des transports ;
- les questions d'une surveillance toujours accrue et de son acceptabilité.

Le document de référence *Le livre blanc du GO2* a été édité par la Documentation française en mai 2011, sous le titre *Transports terrestres : de la sécurité à la qualité.* Les travaux du groupe dans le domaine de la sécurité routière s'organisaient autour de quatre axes : connaissance de l'accidentologie et de l'exposition au risque, dispositifs de prévention et de fiabilité des interactions dans le système de sécurité routière, cohésion sociale et développement durable, outils d'observation et d'évaluation.

Recherches démarrées en 2011 concernant la sécurité routière dans le cadre du groupe opérationnel 2 (GO2) « Qualité et sécurité des systèmes de transport ».

- SAFE MOVE for older drivers, Marin-Lamellet C., IFSTTAR, 2011 (Financement : ANR).
- VOIESUR : Véhicule Occupant Infrastructure - Études de la Sécurité des Usagers de la Route, Chauvel C., LAB, 2011 (Financement : ANR).
- ProETECH, Renaudin F., Dorel France, 2011 (Financement : FUI).
- RASSUR 79 : Radar Automobile Standardisé pour la Sécurité Urbaine et Routière à 79 GHz, Amiot E. Valéo, 2011 (Financement : FUI).

La recherche spécifique : Fondation de la sécurité routière

La Fondation de la sécurité routière (FSR), reconnue d'utilité publique en décembre 2005, a été créée à l'initiative du ministère de la Recherche pour une durée minimale de cinq ans. L'action de cette fondation doit se situer en complément du soutien des pouvoirs publics à la recherche et à l'innovation dans le cadre du programme national PREDIT (dont la quatrième édition a été mentionnée ci-dessus) et du 7e programme-cadre de recherche 2007-2013 de l'Union européenne. La fondation prend également en compte des axes de travail prioritaires retenus dans le cadre du domaine d'action stratégique sécurité routière du pôle de compétitivité Mov'eo ainsi que du programme « Sécurité et Sûreté intégrées » du pôle LUTB 2015.

Cette fondation a pour but de définir, financer et promouvoir des programmes de recherche dans le domaine de la sécurité routière, en associant les champs technologiques aux champs des sciences humaines et sociales et des sciences de la vie, et notamment en matière d'accidentalité pour la connaissance des fondamentaux de l'insécurité routière, de la vulnérabilité de l'être humain et du véhicule pensé pour la prévention des accidents. Sa dotation s'élève à 5,8 M€ apportés à 49 % par l'État et à 51 % par des entreprises privées.

En 2011, le troisième appel à projets lancé couvrait quatre thèmes largement ouverts, l'expérience des appels précédents ayant démontré que des thèmes trop étroits était un risque de non-réponse. Le processus de sélection s'est enrichi d'une audition, par le conseil scientifique, des porteurs des projets sélectionnés, en préalable à l'instruction de la décision finale de financement par le Conseil d'administration. La date de clôture du dernier appel à projets remonte au 19 décembre 2011 et l'audition était fixée au jeudi 8 mars 2012 au matin dans les locaux de la fondation à Paris.

Les thématiques retenues portent sur l'accident : *a)* des causes aux conséquences (études des comportements, accidentalité nocturne, accidents sans tiers, conduite sous l'emprise de substances psychoactives, devenir à long terme des traumatisés graves). Les projets multidisciplinaires ou s'appuyant sur des structures possédant une expertise sur les sujets ont été privilégiés ; *b)* la conduite coopérative et interactive: de l'information utile à la saturation dangereuse, la question de la responsabilité humaine à bord du véhicule ; *c)* nouveaux véhicules et impact sur la sécurité (dont nouveaux moyens de déplacement, nouvelles technologies en matière d'énergie, de propulsion, de sécurité passive et préventive, notamment véhicules électriques et hybrides, impact sur la circulation) ; *d)* Infrastructures : comment améliorer la sécurité du futur ?

La recherche institutionnelle : l'IFSTTAR

L'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, né le 1er janvier 2011 de la fusion de l'INRETS et du LCPC, est un établissement public scientifique et technique placé sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche. L'IFSTTAR privilégie une approche systémique et multidisciplinaire associant sciences pour l'ingénieur, sciences de la vie et sciences humaines et sociales. Il est également associé aux travaux du fonds unique interministériel (FUI) et à ceux de l'Agence nationale pour la recherche (ANR) .

L'IFSTTAR, établissement de référence sur la scène internationale, conduit des travaux de recherche finalisée et d'expertise dans les domaines des transports, des infrastructures, des risques naturels et de la ville pour améliorer les conditions de vie de nos concitoyens et, plus largement, favoriser un dévelop-

pement durable de nos sociétés. L'institut compte 1 250 agents répartis sur neuf sites différents en France. Il est organisé autour de 25 structures de recherche dont certaines travaillent plus spécifiquement sur la sécurité routière. Il s'agit du DEST, de l'EASE, du LBA, du LBMC, du LESCOT, du LEPSIS, du LIVIC, du LPC, de MA et de l'UMRESTTE. Six ERA (équipes de recherches associées) des CETE interviennent également sur ce champ, les ERA 12 (Lyon), 27 (Strasbourg), 31 (Nancy), 33 (Saint-Brieuc), 34 (Rouen) et 40 (Nantes).

Sur les six axes de deux contrats quadriennaux en cours, quatre traitent plus particulièrement de thématiques de sécurité routière. Ainsi plus de 30 % du personnel de recherches de l'IFSTTAR contribue à ce domaine d'activités. Les cinq thématiques de la DSCR sont abordées : l'accidentalité, les comportements de conduite, l'éducation et la prévention, les infrastructures, les véhicules et les aides à la conduite.

La recherche et les études financées ou cofinancées par la DSCR

Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA)

Le SETRA est un service technique du ministère de l'Écologie, du Développement durable, de l'Énergie (MEDDE), son intervention dans le domaine de la sécurité routière est axée sur l'évaluation des politiques publiques, la définition et le soutien du déploiement des démarches visant à améliorer la sécurité routière. Il organise et gère les systèmes d'information permettant une meilleure connaissance de l'accidentologie et la poursuite d'études et de renseignement des indicateurs. Il élabore des outils méthodologiques prenant en compte le comportement des usagers par rapport à l'infrastructure et aux divers aménagements de sécurité mis en place. Il développe des partenariats avec les collectivités territoriales et communique sur les méthodes. Il valorise et confronte les pratiques françaises à l'international. Il contribue aussi à mettre au point des dispositifs de contrôle automatisé des infractions et à les évaluer. Une information plus complète est proposée sur le site à l' adresse suivante : http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)

La vocation du CERTU est la capitalisation et la diffusion des savoirs et des savoir-faire pour le milieu urbain. En matière de sécurité routière, le CERTU veille à sa prise en compte dans l'ensemble des politiques publiques de ses domaines d'intervention, qu'il s'agisse des politiques de déplacement ou d'urbanisme. Par exemple pour les politiques de transport, l'objectif du développement de la marche, du vélo, des transports publics, conjointement à la réduction de l'usage de l'automobile en ville qui a été réaffirmée par plusieurs lois, se traduit par des reports modaux de l'automobile vers des modes plus vulnérables que l'automobile, notamment les deux-roues motorisés. Il s'agit donc d'accompagner ces changement en faisant évoluer notamment la prise en compte des usagers vulnérables, pour que la sécurité routière s'améliore avec la présence d'un plus grand nombre d'usagers vulnérables en déplacement.

Le CERTU capitalise les travaux issus de la recherche ou des collectivités, en France ou à l'étranger, en lien avec les centres d'études techniques de l'équipement. Ceci en partenariat avec les collectivités, sous pilotage de la DSCR pour le domaine de la sécurité routière en milieu urbain afin de construire des consensus pour adapter les règles et les recommandations, puis les diffuser. Sous ce lien : http://www.certu.fr/ est montrée l'approche transversale de la sécurité et de la circulation routières.

Institut national de sécurité routière et recherches (INSERR)

Fondé en 1993 à l'initiative des pouvoirs publics, l'INSERR est un groupement d'intérêt public (GIP). Cet organisme national de formation se dédie à la sécurité routière. Son siège social est basé à Nevers. Il dispose également de deux antennes. L'une, parisienne, où se situe principalement le département Études & Recherches de l'institut ; l'autre, réunionnaise, où les attentes liées aux problématiques d'insécurité routière sont importantes et les actions menées en collaboration avec les services de l'État, les collectivités territoriales et les grandes entreprises.

L'INSERR assure la maîtrise d'œuvre de la formation de différents acteurs du secteur soumis à une obligation de formation initiale et continue pour exercer leur activité, dont les inspecteurs et délégués du permis de conduire et de la sécurité routière, les animateurs de stages « permis à points », les médecins appelés à siéger dans les commissions médicales primaires du permis de conduire, les experts automobiles compétents pour les véhicules gravement accidentés ou économiquement irréparables, etc. Plus récemment l'institut a engagé des formations dans le domaine de l'écoconduite. Le département Études & Recherches réalise des prestations d'études, d'expertise, de valorisation et d'audit, centrées sur la pédagogie de lutte contre l'insécurité routière – voir le site de l'institut : http://www.inserr.org/.

Équipes universitaires et de laboratoires

Des universités comme Nancy, Paris-Est, Provence ont des équipes impliquées dans le cadre de recherches interdisciplinaires portant sur les sciences de l'éducation et de la communication. Le CNRS en partenariat avec l'INSERM ou l'Institut de santé publique, d'épidémiologie et de développement (ISPED) ont des équipes qui mènent également des actions de recherche dans des domaines multidisciplinaires de l'épidémiologie, notamment pour la prévention et la prise en charge des traumatismes. l'Union technique de l'automobile du motocycle et du cycle (UTAC) étudie, observe et contrôle le comportement des véhicules.

L'accidentalité au niveau européen

Depuis une directive du 30 novembre 1993, l'Union européenne s'est dotée d'une base de données accidents intitulée CARE pour « Community database on Accidents on the Roads in Europe », c'est-à-dire « base de données communautaire sur les accidents de la route en Europe ». Elle est gérée par l'unité « Sécurité routière » de la Direction générale Mobilité et Transports (DG MOVE) de la Commission européenne.

Cette base permet à l'Union européenne de connaître les enjeux de l'insécurité routière de l'ensemble des États membres, de suivre son évolution et d'initier des actions, s'appuyant essentiellement sur l'échange des bonnes pratiques.

La base de données CARE se distingue des bases de données nationales dans la mesure où elle se limite à ne recueillir que des données très agrégées.

Une des principales difficultés de cette base concerne les différences de définition retenues entre États membres.

La seule harmonisation existante au niveau européen concerne la définition de la personne tuée sur la route, personne qui décède du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent.

Il existe par contre des définitions différentes, selon les pays, de l'accident de la route (voies privées ou non), de son caractère corporel (selon la nature des blessures et les soins prodigués) et des circonstances (par exemple, certains États membres comptabilisent les accidents pour cause de suicide comme la Finlande).

Ainsi, l'appréciation de la gravité des blessures étant variable d'un pays à l'autre, l'Union européenne a décidé en 2011 d'avoir comme projet une harmonisation des définitions des blessés graves et des blessés légers.

C'est aussi pourquoi le présent chapitre ne propose que des données des 27 pays de l'Union européenne sur la mortalité routière. Elles portent essentiellement sur l'année 2010 et les années antérieures, les données définitives de l'année 2011 n'étant connues pour un certain nombre de pays que très tardivement au cours de l'année 2012.

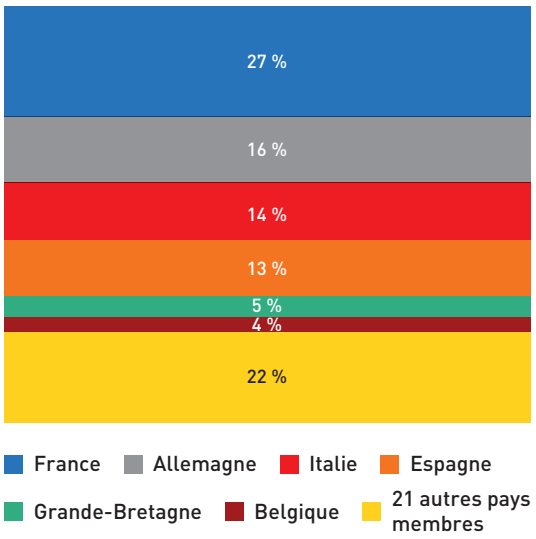
OBJECTIFS 2011-2020 DE L'UNION EUROPÉENNE

La politique des transports de l'Union européenne comporte un volet « sécurité » important. En matière de sécurité des transports routiers, la Commission européenne avait lancé en 2003 un programme d'action pour la sécurité routière visant à diviser par deux le nombre de morts sur les routes de l'Union européenne à l'horizon 2010.

Même si la Commission admet elle-même que l'objectif n'a pas été atteint, la réduction du nombre de personnes tuées sur les routes de l'Union européenne entre 2001 et 2010 a tout de même atteint – 44 %. Sur la même période, la France a connu une baisse de – 51 %.

La Commission constate en outre que l'affichage d'une telle ambition (diviser par deux le nombre

↓ CONTRIBUTION AUX 102 000 VIES SAUVÉES DANS L'UE



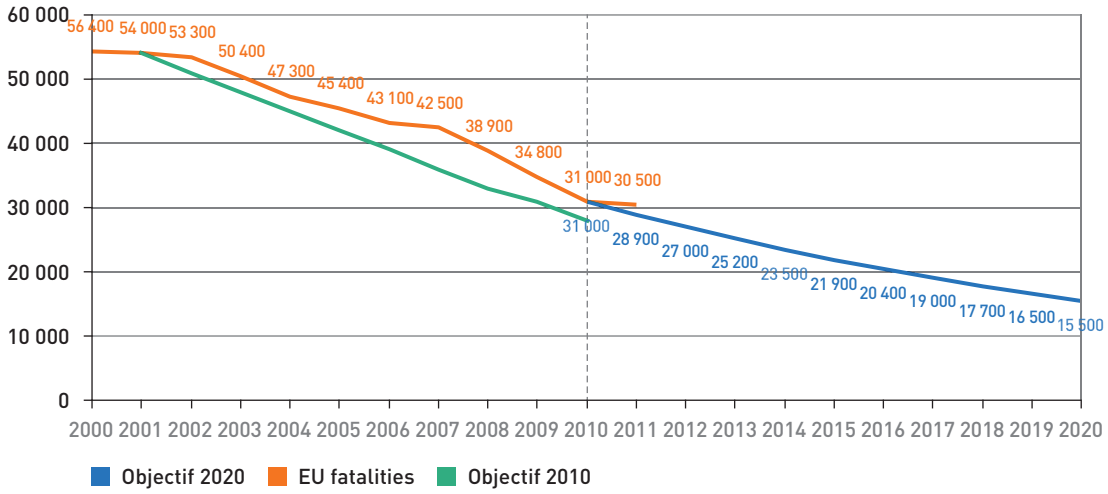
de tués) a toutefois permis d'enregistrer des progrès considérables dans certains États, devenus membres de l'Union européenne ces récentes années, et dans lesquels des politiques de sécurité routière déterminées ont été de ce fait engagées.

En tout, entre 2001 et 2011, 102 000 vies ont été préservées dans l'Union européenne. La France a contribué à ce résultat à hauteur de 27 %.

Au vu des résultats encourageants au niveau européen, mais encore insuffisants, la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 une nouvelle stratégie européenne en matière de sécurité routière pour la décennie à venir, à savoir 2011-2020. Elle vise à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années.

Les initiatives proposées dans ces « orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020 » consistent, entre autres, à fixer des normes de sécurité plus strictes pour les véhicules, à améliorer la formation des usagers de la route et à renforcer le contrôle du respect de la réglementation.

↓ OBJECTIFS 2010 À 2020 - MORTALITÉ ROUTIÈRE AU SEIN DE L'UE



Source : CARE.

Sept objectifs stratégiques ont été définis :

– améliorer les mesures de sécurité applicables aux poids lourds et aux voitures ;
– construire des routes plus sûres ;
– mettre au point des véhicules intelligents ;
– renforcer les exigences en matière de délivrance du permis de conduire et de formation des conducteurs ;
– renforcer le contrôle du respect des règles ;
– fixer des objectifs en ce qui concerne les blessés de la route ; et
– porter une attention renouvelée aux motocyclistes.

BILAN PROVISOIRE 2011

Avec 30 408 personnes décédées (données provisoires), la réduction du nombre de victimes de la route dans l'Union européenne a fortement ralenti en 2011 (– 2 %) par rapport à la tendance observée tout au long de la dernière décennie (– 6 % en moyenne).

Les statistiques provisoires pays par pays indiquent un bilan contrasté. Le nombre de personnes tuées a sensiblement augmenté dans certains États membres de l'Union, tels que l'Allemagne (+ 9 %) et la Suède (+ 18 %), qui affichent généralement de très bons résultats en matière de sécurité routière.

Dans d'autres États membres déjà en retard dans ce domaine, tels que la Pologne et la Belgique, le nombre de victimes de la route s'est accru (respectivement + 7 % et + 4 %). Parmi les résultats encourageants, on note la Lettonie (– 18 %), la Roumanie (– 15 %), la Hongrie (– 14 %).

La France figure en 2011 au 14e rang de la meilleure réduction annuelle.

BILAN DÉFINITIF 2010

En 2010, 1 114 980 accidents corporels ont été recensés dans les 27 pays de la Communauté européenne. Ils ont occasionné le décès de 31 029 personnes. Entre 2009 et 2010, il s'agit d'une baisse pour les accidents corporels de – 7 % et pour les personnes tuées de – 10,9 %.

Le coût de l'insécurité routière (hors accidents matériels) au sein de l'UE est estimé à 130 M€[10].

Certains pays ont connu des baisses du nombre de personnes tuées remarquables entre 2009 et 2010. C'est le cas du Luxembourg (– 31,9 %) ou de Malte (– 25 %), pays déjà à la très faible mortalité (et donc sujet à des variations statistiques non significatives), mais aussi de la Suède (– 25,7 %). Seul, le Portugal a connu une augmentation du nombre de personnes tuées (+ 11,5 %).

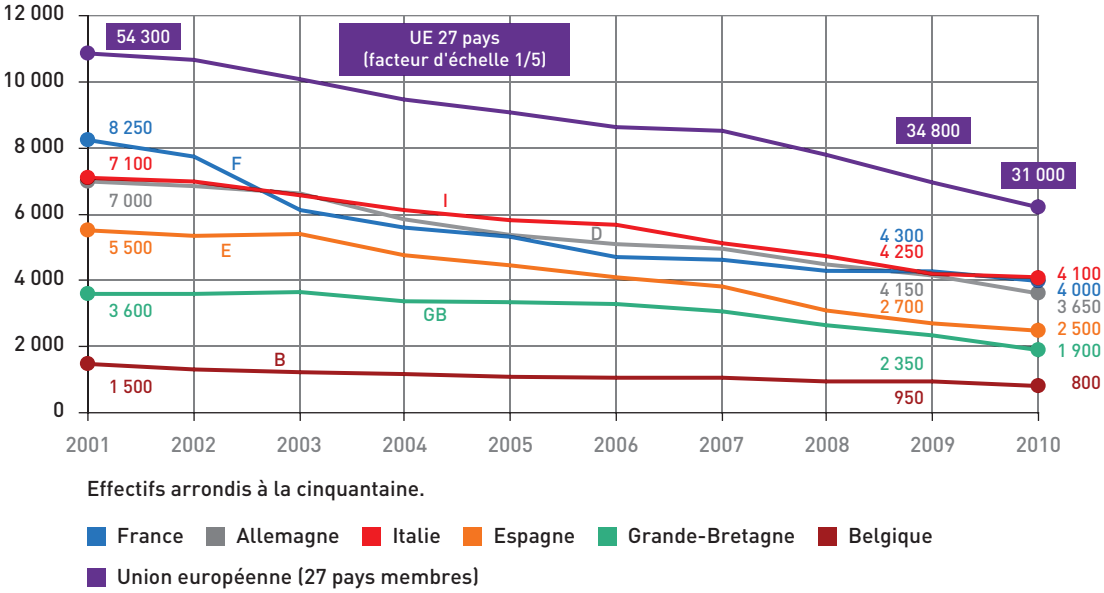
La mortalité sur les routes de France constitue 12,9 % de la mortalité routière européenne. La France figure en 2010 au 24e rang de la meilleure réduction annuelle.

10 Le coût de l'insécurité routière 2009 en France, hors accidents matériels, était estimé par l'ONISR à 10,7 M€. Mais les méthodologies de valorisation diffèrent sensiblement, notamment quant aux valeurs tutélaires appliquées (coût du blessé et du tué).

	Accidents corporels			Personnes tuées (à trente jours)		
	2009	2010	Évolution en %	2009	2010	Évolution en %
Allemagne	310 667	288 297	– 7,2	4 152	3 648	– 12,1
Autriche	37 925	35 348	– 6,8	633	552	– 12,8
Belgique	41 944	39 306	– 6,3	944	812	– 14
Bulgarie	7 068	6 610	– 6,5	901	776	– 13,9
Chypre	1 197	1 197	0	71	60	– 15,5
Danemark	4 174	3 498	– 16,2	303	255	– 15,8
Espagne	88 251	85 503	– 3,1	2 714	2 479	– 8,7
Estonie	1 506	1 347	– 10,6	98	78	– 20,4
Finlande	6 414	6 072	– 5,3	279	272	– 2,5
France	72 315	67 288	– 7	4 273	3 992	– 6,6
Grèce	14 789	15 032	+ 1,6	1 456	1 258	– 13,6
Hongrie	17 863	16 308	– 8,7	822	740	– 10
Irlande	6 618	6 615	0	239	212	– 11,3
Italie	215 405	211 404	– 1,9	4 237	4 090	– 3,5
Lettonie	3 160	3 193	+ 1	254	218	– 14,2
Lituanie	3 827	3 530	– 7,8	370	299	– 19,2
Luxembourg	869	787	– 9,4	47	32	– 31,9
Malte	636	577	– 9,3	21	15	– 28,6
Pays-Bas	19 378	10 778	– 9,2	644	537	– 16,6
Pologne	44 195	38 832	– 12,1	4 572	3 908	– 14,5
Portugal	35 484	35 426	0	840	937	+ 11,5
République tchèque	21 706	19 675	– 9,4	901	802	– 11
Roumanie	28 612	25 995	– 9,1	2 796	2 377	– 15
Royaume-Uni	169 805	160 080	– 5,7	2 337	1 905	– 18,5
Slovaquie	8 415	8 119	– 3,5	380	371	– 2,4
Slovénie	8 717	7 659	– 12,1	171	138	– 19,3
Suède	18 027	16 504	– 8,4	358	266	– 25,7
Total Union européenne	**1 118 967**	**1 114 980**	**– 7**	**34 814**	**31 029**	**– 10,9**

Source : CARE.

ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE EN EUROPE



Source : CARE.

Depuis 2000, la baisse du nombre de personnes tuées sur les routes de la Communauté européenne a été de 45 %. 15 pays ont connu une baisse plus forte parmi les 27 États membres.

Parmi ces 15 pays, dix pays ont connu une baisse supérieure à 50 % qui était l'objectif de l'Union européenne, les trois premiers étant : l'Estonie (– 61,8 %), la Lituanie (– 61,5 %) et le Luxembourg (– 57,9 %), la France se classant au 8e rang (– 50,6 %), derrière l'Espagne (– 57,1 %) et l'Allemagne (– 51,4 %) mais devant le Royaume-Uni (– 46,8 %), la Belgique (– 44,8 %), l'Italie (– 42,1 %)

À l'opposé, un seul pays, la Roumanie (à l'exception de Malte à la très faible mortalité), a connu une très faible baisse du nombre de personnes tuées (– 3,6 %).

Outre le Royaume-Uni, les pays connus pour leur bon niveau de sécurité continuent de connaître une baisse importante du nombre de personnes tuées (Pays-Bas : – 50,4 %, Danemark : – 48,8 %), à l'exception de la Suède (seulement – 32,8 %).

↓ ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS)

	2000	2002	2004	2006	2008	2 009	2010	Évolution 2000-2010 en %
Allemagne	7 503	6 482	5 842	5 091	4 477	4 152	3 648	– 51,4
Autriche	976	956	878	730	679	633	552	– 43,4
Belgique	1 470	1 306	1 162	1 069	944	944	812	– 44,8
Bulgarie	1 012	959	943	1 043	1 061	901	776	– 23,3
Chypre	111	94	117	86	82	71	60	– 48,8
Danemark	498	463	369	306	406	303	255	– 48,8
Espagne	5 777	5 347	4 749	4 104	3 100	2 714	2 479	– 57,1
Estonie	204	223	170	204	132	98	78	– 61,8
Finlande	431	415	375	336	344	279	272	– 36,9
France	8 079	7 655	5 530	4 709	4 275	4 273	3 992	– 50,6
Grèce	2 037	1 634	1 670	1 657	1 555	1 456	1 258	– 38,2
Hongrie	1 200	1 429	1 296	1 303	996	822	740	– 38,3
Irlande	418	376	377	365	280	239	212	– 49,3
Italie	7 061	6 980	6 122	5 669	4 731	4 237	4 090	– 42,1
Lettonie	641	697	752	760	316	254	299	– 53,4
Lituanie	635	559	516	407	499	370	218	– 65,7
Luxembourg	76	62	50	43	35	47	32	– 57,9
Malte	15	16	13	11	9	21	15	0
Pays-Bas	1 082	987	804	730	677	644	537	– 50,4
Pologne	6 294	5 826	5 712	5 243	5 437	4 572	3 908	– 37,9
Portugal	1 877	1 655	1 294	969	885	840	937	– 50,1
République tchèque	1 486	1 430	1 382	1 063	1 076	901	802	– 46
Roumanie	2 466	2 411	2 442	2 587	3 061	2 796	2 377	– 3,6
Royaume-Uni	3 580	3 581	3 368	3 298	2 645	2 337	1 905	– 46,8
Slovaquie	628	269	274	262	384	384	371	– 40,9
Slovénie	314	610	603	614	171	171	138	– 56,1
Suède	396	560	480	445	397	358	266	– 32,8
Total Union	**56 427**	**53 342**	**47 290**	**43 104**	**38 921**	**34 817**	**31 029**	**– 45**

Source : CARE.

ANNÉE 2010 – COMPARAISON DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'HABITANTS

Au titre de l'année 2010, la valeur de cet indicateur de santé publique est de 62 personnes tuées par million d'habitants pour l'ensemble de l'Union européenne [11].

11 Cet indicateur très usité au plan international (que l'ONISR calcule aussi pour la France, ses régions et ses départements) n'est pas totalement satisfaisant pour comparer les pays entre eux : la mortalité est rapportée à la population résidente, alors que la circulation comporte selon les pays ou les zones une part de transit plus ou moins consistante. L'indicateur dessert donc les pays de grand transit routier et de tourisme comme la France ou l'Allemagne et avantage les pays moins attractifs pour le trafic international.
Noter aussi que les statisticiens de la Commission se procurent directement les données démographiques, si bien que les dates d'arrêt des estimations de populations employées sont disparates d'un pays à l'autre et, éventuellement différentes des conventions nationales en la matière : d'où des écarts minimes, parfaitement documentés, entre les ratios publiés par la Commission et par chaque pays.

Au regard de cet indicateur, mis à part les pays à très faible population : Chypre, Estonie et Malte, on distingue trois groupes de pays :

– les pays du nord de l'Europe (Suède, Royaume-Uni, Pays-Bas, Allemagne, Danemark, Irlande, Finlande) où la mortalité routière est la plus faible (moins de 55 personnes tuées par million d'habitants), auxquels vient se joindre depuis peu l'Espagne ;
– les pays de l'Europe centrale (Roumanie, Bulgarie, Pologne, Lituanie et Lettonie, en cours de développement économique), où la mortalité est la plus forte avec plus de 90 personnes tuées par million d'habitants (auxquels s'ajoute la Grèce), sans pour autant atteindre le niveau des pays émergents qui dépassent largement les 200 personnes tuées par million d'habitants ;
– les autres pays où la mortalité routière se situe autour de la moyenne européenne, dont fait partie la France, qui occupe le 11e rang.

↓ NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'HABITANTS EN 2010 (CLASSEMENT PAR ORDRE DÉCROISSANT)

	Population (million d'habitants)	Personnes tuées	Ratio
Suède	9,3	266	28
Royaume-Uni	62	1 905	31
Pays-Bas	16,6	537	32
Malte	0,4	15	36
Allemagne	81,8	3 648	45
Danemark	5,5	255	46
Irlande	4,5	212	47
Finlande	5,3	272	51
Espagne	46	2 479	54
Estonie	0,1	78	58
France	62,8	3 992	64
Luxembourg	0,5	32	64
Autriche	8,4	552	66
Slovénie	2	138	67
Italie	60,3	4 090	68
Slovaquie	5,4	371	68
Hongrie	10	740	74
Chypre	0,8	60	75
Belgique	10,8	812	75
République tchèque	10,5	802	76
Portugal	10,6	937	88
Lituanie	3,3	299	90
Lettonie	2,2	218	97
Pologne	38,2	3 908	102
Bulgarie	7,6	776	103
Roumanie	21,5	2 377	111
Grèce	11,3	1 258	111
Total Union européenne	**499,2**	**31 029**	**62**

Source : Données Eurostat pour la population et CARE pour la mortalité.

ANNÉE 2010 – COMPARAISON PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Les pratiques locales de déplacement ont des conséquences sur la répartition du nombre des personnes tuées suivant les différentes catégories d'usagers. Ainsi, l'analyse des données 2010 montre qu'aux Pays-Bas, le pourcentage de cyclistes tués est élevé (21,4 %) bien que la Belgique et le Danemark, pays où la pratique du vélo est aussi développée, se situent autour de 10 % (respectivement 8,3 % et 10,2 %), la moyenne de l'Union européenne se situant à 6,5 %.

Concernant les cyclomotoristes, plusieurs pays présentent une proportion élevée de tués pour cette catégorie d'usagers (Chypre : 9,4 %, Portugal : 8,2 %, Pays-Bas : 7,3 %), la moyenne de l'Union européenne se situant à 3,5 %.

Pour les motocyclistes, plusieurs pays présentent une proportion nettement plus élevée de tués que la moyenne européenne (14,1 %) : la Grèce : 29,2 %, l'Italie : 23,1 % et le Royaume-Uni : 20,9 %.

En Roumanie, 36,5 % des personnes tuées sont des piétons. On remarque que d'autres pays en Europe centrale présentent également une proportion élevée de piétons tués dans la circulation, notamment, 36,2 % pour la Lettonie, 34 % pour la Slovaquie, 31,6 % pour Pologne et 25,9 % pour la Hongrie, la moyenne de l'Union européenne se situant à 19,9 %.

Le Portugal présente une proportion élevée de chauffeurs de poids lourds tués (9,4 %), soit plus du triple de la moyenne européenne (2,9 %).

↓ PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS) PAR CATÉGORIES D'USAGERS (EN % DE L'ENSEMBLE DES USAGERS)

Pays	Année	Total	Piéton	%	Cyclistes	%	Cyclo	%	Moto	%	VL	%	VU	%	PL	%	Autres	%
Allemagne	2010	3 648	476	13	381	10,4	74	2	635	17,4	1 840	50,4	75	2,1	87	2,4	80	2,2
Autriche	2010	552	98	17,8	32	5,8	18	3,3	68	12,3	291	52,7	10	1,8	7	1,3	28	5,1
Belgique	2010	840	106	12,6	70	8,3	22	2,6	102	12,1	443	52,7	35	4,2	13	1,5	49	5,8
Bulgarie	2009	901	200	22,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	701	77,8
Chypre	2004	117	18	15,4	2	1,7	11	9,4	24	20,5	37	31,6	0	0	0	0	25	21,4
Danemark	2010	255	44	17,3	26	10,2	11	4,3	22	8,6	135	52,9	14	5,5	2	0,8	1	0,4
Espagne	2010	2 479	471	19	67	2,7	99	4	386	15,6	1 194	48,2	116	4,7	71	2,9	75	3
Estonie	2009	98	23	23,5	7	7,1	3	3,1	2	2	54	55,1	0	0	6	6,1	3	3,1
Finlande	2010	272	35	12,9	26	9,6	9	3,3	18	6,6	159	58,5	9	3,3	9	3,3	7	2,6
France	2010	3 992	485	12,1	147	3,7	248	6,2	704	17,6	2 117	53	146	3,7	65	1,6	80	2
Grèce	2010	1 258	179	14,2	23	1,8	36	2,9	367	29,2	545	43,3	62	4,9	14	1,1	32	2,5
Hongrie	2010	740	192	25,9	92	12,4	19	2,6	49	6,6	330	44,6	24	3,2	11	1,5	23	3,1
Irlande	2008	280	49	17,5	13	4,6	0	0	29	10,4	160	57,1	16	5,7	4	1,4	9	3,2
Italie	2010	4 090	614	15	263	6,4	203	5	943	23,1	1 827	44,7	31	0,8	34	0,8	175	4,3
Lettonie	2010	218	79	36,2	13	6	4	1,8	0	0	91	41,7	0	0	0	0	31	14,2
Lituanie	2007	316	74	23,4	15	4,7	4	1,3	6	1,9	167	52,8	0	0	4	1,3	46	14,6
Luxembourg	2010	32	1	3,1	1	3,1	0	0	1	3,1	27	84,4	0	0	1	3,1	1	3,1
Malte	2010	13	0	0	0	0	0	0	3	23,1	9	69,2	0	0	0	0	1	7,7
Pays-Bas	2009	644	63	9,8	138	21,4	47	7,3	68	10,6	288	44,7	24	3,7	4	0,6	12	1,9
Pologne	2010	3 908	1 236	31,6	280	7,2	83	2,1	259	6,6	1 853	47,4	142	3,6	0	0	55	1,4
Portugal	2010	937	195	20,8	33	3,5	77	8,2	91	9,7	367	39,2	88	9,4	12	1,3	74	7,9
Rép. tchèque	2010	802	168	20,9	80	10	7	0,9	92	11,5	403	50,2	18	2,2	27	3,4	7	0,9
Roumanie	2010	2 377	868	36,5	182	7,7	114	4,8	59	2,5	971	40,8	73	3,1	13	0,5	97	4,1
Royaume-Uni	2010	1 965	429	21,8	111	5,6	9	0,5	410	20,9	895	45,5	38	1,9	29	1,5	44	2,2
Slovaquie	2010	371	126	34	27	7,3	0	0	27	7,3	171	46,1	1	0,3	19	5,1	0	0
Slovénie	2010	138	26	18,8	17	12,3	7	5,1	17	12,3	44	31,9	2	1,4	1	0,7	24	17,4
Suède	2009	358	44	12,3	20	5,6	11	3,1	43	12	212	59,2	7	2	2	0,6	19	5,3
UE		**31 605**	**6 299**	**19,9**	**2 066**	**6,5**	**1 116**	**3,5**	**4 425**	**14**	**14 630**	**46,3**	**931**	**2,9**	**435**	**1,4**	**1 673**	**5,3**

Source : CARE.

COMPARAISON PAR CLASSES D'ÂGE

La répartition des personnes tuées suivant les différentes classes d'âge peut traduire aussi bien une classe de population à risque qu'une démographie propre au pays.

Au niveau de la Communauté européenne, les plus de 65 ans (20,9 %) et les jeunes de 18-24 ans (16 %) font l'objet d'une attention particulière dans les programmes d'action de l'Union européenne.

Pour les plus de 65 ans, le Portugal (29,6 %), les Pays-Bas (28,9 %) et le Danemark (26,3 %) connaissent les proportions les plus élevées.

Pour les 18-24 ans, l'Irlande (24,8 %), l'Espagne (21,4 %) et la France (20,8 %) connaissent les proportions les plus élevées alors que les moins élevées se trouvent en Portugal (12,8 %) et en Italie (13,5 %).

On notera également que la proportion des jeunes de moins de 15 ans et celle de la classe d'âge des 15-17 ans est particulièrement élevée en Irlande (respectivement 6,4 % et 7,1 %) et enfin la proportion des adultes de 50-64 ans l'est en Hongrie (24,9 %).

↓ PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS) PAR CLASSES D'ÂGE (EN % DU TOTAL)

Pays	Année	Total	Inconnu	– 15 ans	%	15-17 ans	%	18-24 ans	%	25-49 ans	%	50-64 ans	%	+ 65 ans	%
Allemagne	2010	3 648	1	104	2,9	101	2,8	690	18,9	1 218	33,4	624	17,1	910	24,9
Autriche	2010	552	0	10	1,8	27	4,9	102	18,5	178	32,2	95	17,2	140	25,4
Belgique	2010	840	5	23	2,7	21	2,5	171	20,4	343	40,8	124	14,8	153	18,2
Bulgarie	2009	901	19	28	3,1	26	2,9	155	17,2	363	40,3	148	16,4	162	18
Chypre	2004	117	0	0	0	7	6	25	21,4	42	35,9	18	15,4	25	21,4
Danemark	2010	255	0	9	3,5	8	3,1	42	16,5	81	31,8	48	18,8	67	26,3
Estonie	2010	2 479	20	79	3,2	49	2	311	12,5	1 087	43,8	407	16,4	527	21,3
Espagne	2009	98	1	4	4,1	2	2	21	21,4	39	39,8	13	13,3	18	18,4
Finlande	2010	272	0	7	2,6	13	4,8	48	17,6	93	34,2	47	17,3	64	23,5
France	2010	3 992	0	130	3,3	161	4	831	20,8	1 513	37,9	592	14,8	765	19,2
Grèce	2010	1 258	24	30	2,4	39	3,1	186	14,8	521	41,4	190	15,1	268	21,3
Hongrie	2010	740	0	20	2,7	10	1,4	73	9,9	304	41,1	184	24,9	149	20,1
Irlande	2008	280	5	18	6,4	20	7,1	75	26,8	91	32,5	24	8,6	47	16,8
Italie	2010	4 090	93	69	1,7	118	2,9	546	13,3	1 562	38,2	643	15,7	1 059	25,9
Lettonie	2010	218	8	9	4,1	2	0,9	35	16,1	75	34,4	53	24,3	36	16,5
Lituanie	2009	254		7	2,8	4	1,6	31	12,2	115	45,3	48	18,9	49	19,3
Luxembourg	2010	32	0	0	0	0	0	10	31,3	13	40,6	6	18,8	3	9,4
Malte	2010	13	0	1	7,7	0	0	4	30,8	7	53,8	1	7,7	0	0
Pays-Bas	2009	644	2	23	3,6	26	4	126	19,6	190	29,5	91	14,1	186	28,9
Pologne	2010	3 908	33	112	2,9	122	3,1	677	17,3	1 419	36,3	871	22,3	674	17,2
Portugal	2010	937	1	18	1,9	7	0,7	88	9,4	378	40,3	168	17,9	277	29,6
Rép. tchèque	2010	802	0	17	2,1	17	2,1	125	15,6	329	41	142	17,7	172	21,4
Roumanie	2010	2 377	5	95	4	50	2,1	307	12,9	849	35,7	577	24,3	494	20,8
Royaume-Uni	2010	1 965	0	45	2,3	93	4,7	385	19,6	718	36,5	333	16,9	391	19,9
Slovaquie	2010	371	53	11	3	7	1,9	59	15,9	126	34	67	18,1	48	12,9
Slovénie	2010	138	0	2	1,4	4	2,9	19	13,8	54	39,1	29	21	30	21,7
Suède	2009	358	7	9	2,5	24	6,7	60	16,8	98	27,4	71	19,8	89	24,9
Total Union	**2010**	**32 539**	**277**	**880**	**2,7**	**958**	**2,9**	**5 202**	**16**	**11 806**	**36,3**	**5 614**	**17,3**	**6 803**	**20,9**

Source : CARE.

COMPARAISON CONCERNANT LES ACCIDENTS EN PRÉSENCE D'ALCOOL

25 % de la mortalité sur les routes de l'Union européenne seraient attribuables à une conduite sous l'emprise de l'alcool selon une estimation de l'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO – 2006), soit en 2010 environ 8 000 décès sur les 31 029 déplorés. Une fourchette d'incidence de 5 % à 35 % selon les pays a été mise en évidence dans le projet SafetyNet de la Direction générale de l'Énergie et des Transports (DG-TREN) de la Commission européenne, confirmé par le rapport d'étude « Drink Driving : Toward Zero Tolérance » 2012, produit par l'European Transport Safety Council (ETSC).

Ces importantes variations reflètent des différences dans la détection de la donnée et dans son recueil. Ainsi, dans certains pays, il n'est pas légalement autorisé d'effectuer un dépistage d'alcoolémie sur une personne décédée.

Ces variations de taux s'expliquent également par le fait que la législation est encore très variable sur le sujet.

La Commission européenne a publié une recommandation le 17 janvier 2001 qui milite pour un taux maximal d'alcool au volant de 0,5 g/l, abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs professionnels.

En décembre 2011, 16 États membres sont à 0,5 g/l, 1 à 0,4 g/l (Lituanie), 4 à 0,2 g/l (Estonie, Pologne, Slovénie, Suède), 4 à 0 g/l (Hongrie, République tchèque, Roumanie et Slovaquie). Seuls, le Royaume-Uni et Malte sont encore à 0,8 g/l.

10 États membres ont abaissé leur taux maximal pour les conducteurs novices et/ou les conducteurs jeunes à 0,3 g/l (Espagne), à 0,2 g/l (Grèce, Irlande, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas), à 0,1 g/l (Autriche, Luxembourg) ou 0 g/l (Allemagne, Italie).

10 États membres ont abaissé leur taux maximal, pour les conducteurs professionnels à 0,3 g/l (Espagne), 0,2 g/l (France, Grèce, Irlande, Lituanie, Pays-Bas), à 0,1 g/l (Autriche, Luxembourg) ou à 0 g/l (Allemagne, Italie.

Le Portugal, avec 34 %, est le pays qui connaît le plus de personnes tuées dans un accident en présence d'alcool, suivi par la France (30,8 %), les Pays-Bas (30 %) et l'Espagne (28,8 %).

↓ TAUX D'ALCOOLÉMIE APPLIQUÉ DANS LES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE

	Taux d'alcool maximum autorisé en g/l	% du nombre de personnes tuées dans un accident où au moins un conducteur présentait un taux positif au regard de la législation du pays
Allemagne	0,5 (0 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les moins de 21 ans – 0 pour les conducteurs professionnels)	10,6
Autriche	0,5 (0,1 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et pour les conducteurs professionnels)	7,3
Belgique	0,5	4,6
Bulgarie	0,5	3,6
Chypre	0,5	12,6
Danemark	0,5	24,8
Espagne	0,5 (0,3 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et pour les conducteurs professionnels)	28,8
Estonie	0,2	30,6
Finlande	0,5	24,3
France	0,5 (0,2 pour les conducteurs de transports en commun)	30,1
Grèce	0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les moins de 21 ans et pour les conducteurs professionnels)	9,1
Hongrie	0	9,9
Irlande	0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les conducteurs professionnels)	14,2 (2007)
Italie	0,5 (0 pour les conducteurs de moins de trois ans de permis et les conducteurs professionnels)	4,2 (2008)
Lettonie	0,5 (0,1 pour les cyclomotoristes et les cyclistes et 0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis)	14,2
Lituanie	0,4 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les conducteurs professionnels)	12,2
Luxembourg	0,5 (0,1 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les conducteurs professionnels)	10,6
Malte	0,8	NC
Pays-Bas	0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de cinq ans de permis et les conducteurs professionnels)	4,2
Pologne	0,2	7,8
Portugal	0,5	5,5 (2008)
République tchèque	0	15,1
Roumanie	0	7,8
Royaume-Uni	0,8	16,3
Slovaquie	0	5
Slovénie	0,2 (0 pour les conducteurs de moins de deux ans pour les conducteurs professionnels)	32,2
Suède	0,2	11,5
Union européenne		25

Source : Drink Driving : Toward Zero Tolerance – ETSC 2012.

PARTIE 3 #

IMPACT DES ACCIDENTS SUR LA SOCIÉTÉ

Les données sanitaires des accidents

Depuis 1995 fonctionne le registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône. Il s'agit, pour la première fois en Europe, d'enregistrer en continu les lésions et le parcours hospitalier de l'ensemble des victimes d'accidents de la route sur une zone géographiquement délimitée. L'ensemble des services de secours et de soins prenant en charge des victimes signale au registre toute personne consultant à la suite d'un accident de la circulation sur une voie publique ou privée du département du Rhône (accident impliquant au moins un moyen mécanique de locomotion, y compris planches ou patins à roulettes). Des renseignements concernant la victime, son accident, ses lésions, et son devenir médical sont recueillis.

Les résultats présentés ci-dessous concernent les 32 671 victimes recensées par le registre pour les années 2007 à 2010.

DESCRIPTION DES VICTIMES

Le nombre annuel moyen de victimes sur la période 2007-2010 est de 8 168, en légère baisse par rapport à la période 2004-2006, où il était de 8 557.

Le Rhône compte 1,7 million d'habitants dont 48 % d'hommes. Sachant que 88 % des victimes résident effectivement dans le département, on calcule des incidences (nombre de victimes rapporté à la population). L'accident de la circulation concerne, en moyenne chaque année, 481 personnes sur 100 000 dans le département du Rhône, l'un des départements français les plus sûrs.

Toutes gravités confondues, les automobilistes représentent 42 % des victimes, les usagers de deux-roues à moteur 27 %, les cyclistes 16 %, les piétons 9 % et les patineurs 4%. La répartition par type d'usager, sexe et âge se trouve dans les tableaux ci-après.

Les hommes sont plus souvent concernés que les femmes par les accidents de la route : 629 hommes sur 100 000 chaque année en moyenne contre 343 femmes sur 100 000, soit un rapport d'incidence de 1,8, toutes gravités confondues. Ils sont majoritaires quel que soit le moyen de transport à l'exception de la voiture et des transports en commun (*cf.* premier tableau). Les hommes sont principalement accidentés en tant qu'usagers de deux-roues à moteur (près de 4 sur 10) ou occupants de voiture (3 sur 10). Les femmes sont majoritairement blessées en voiture (6 sur 10) ou en tant que piétons, cyclistes ou usagers de deux-roues motorisés (1 sur 10 pour chaque type d'usager).

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – RÉPARTITITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR TYPE D'USAGER ET SEXE

	Hommes		Femmes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Voiture[1]	6 311	30,7	7 257	59,9	13 568	41,5
– dont conducteurs	4 878	23,7	2 179	18	10 073	30,3
– dont passagers	1 363	6,6	4 988	41,2	3 810	11,4
Deux-roues motorisé	7 376	35,8	1 336	11	8 712	26,7
Vélo	3 850	18,7	1 331	11	5 181	15,9
Piéton	1 417	6,9	1 431	11,8	2 848	8,7
Patins, planches, trottinettes	802	3,9	448	3,7	1 250	3,8
Camionnette (VU)	237	1,2	69	0,6	306	0,9
Car/bus	74	0,4	142	1,2	216	0,7
Camion	207	1	14	0,1	221	0,7
Autre ou inconnu[2]	285	1,4	84	0,7	369	1,1
Total	**20 559**	**100**	**11 112**	**100**	**32 671**	**100**

1 Pour 1,2 % des automobilistes, on ignore le statut de conducteur ou passager.
2 Dont 33 inconnus, 206 quads, 54 voiturettes, 21 tracteurs ou engins, 19 trams, 12 karts, 7 fauteuils roulants, 7 poussettes, 2 motos enfants et 8 « autre, sans précision ».

Source : Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation.

Tous usagers et toutes gravités confondus, les effectifs les plus importants sont observés chez les jeunes hommes âgés de 15 à 29 ans, tandis que chez les femmes le pic, moins élevé, apparaît entre 20 et 24 ans (*cf.* tableau suivant). En distinguant les types d'usagers, les effectifs les plus importants se trouvent chez les garçons de 15 à 24 ans usagers de deux-roues à moteur, puis chez les hommes et femmes automobilistes âgés de 20 à 24 ans. Le moyen de locomotion utilisé au moment de l'accident varie fortement selon l'âge et le sexe. Le registre recense particulièrement bien les accidents de deux-roues à moteur et bicyclettes, révélant l'importance de ces types d'usagers.

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – RÉPARTITITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR TYPE D'USAGER, HOMMES ET ÂGE

Hommes	Voiture	2RM	Vélo	Piétons[2]	Patins, planches, trotinettes	Camion-nette	Car/Bus	Camion	Total [1]
0 à 4 ans	69	2	121	101	46	0	7	0	352
5 à 9 ans	75	8	301	133	122	3	1	1	647
10 à 14 ans	102	140	536	140	334	4	9	1	1 277
15 à 19 ans	647	1 991	524	157	104	13	2	5	3 468
20 à 24 ans	1 389	1 552	436	148	55	42	6	27	3 717
25 à 29 ans	931	992	348	94	38	39	8	22	2 506
30 à 34 ans	707	685	269	71	32	34	5	32	1 863
35 à 39 ans	567	561	255	81	26	25	9	25	1 581
40 à 44 ans	449	492	262	84	20	21	5	33	1 385
45 à 49 ans	324	411	203	70	12	21	3	24	1 088
50 à 54 ans	288	264	166	58	5	10	1	17	823
55 à 59 ans	242	167	134	49	3	12	3	15	640
60 à 64 ans	161	69	114	44	4	9	2	5	414
65 à 69 ans	102	19	76	39	1	1	5	0	246
70 à 74 ans	100	11	60	42	0	2	3	0	220
75 à 79 ans	78	7	24	43	0	1	2	0	157
80 à 84 ans	54	4	14	40	0	0	1	0	116
85 à 89 ans	22	0	5	19	0	0	1	0	47
90 ans et plus	4	1	2	2	0	0	1	0	10
Total	**6 311**	**7 376**	**3 850**	**1 415**	**802**	**237**	**74**	**207**	**20 557**

1 La colonne « Total » inclut les « autres ou inconnus ».
2 Deux hommes piétons ont un âge inconnu.

Source : Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation.

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – RÉPARTITITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR TYPE D'USAGER, FEMMES ET ÂGE

Femmes	Voiture	2RM	Vélo	Piétons	Patins, planches, trotinettes	Camion-nette	Car/Bus	Camion	Total[1]
0 à 4 ans	70	0	57	47	23	0	4	0	207
5 à 9 ans	88	8	177	68	132	0	3	0	480
10 à 14 ans	91	43	94	134	128	3	5	0	500
15 à 19 ans	634	439	125	163	24	4	13	0	1 412
20 à 24 ans	1 451	344	197	141	29	12	5	3	2 198
25 à 29 ans	1 073	132	142	114	28	6	8	1	1 508
30 à 34 ans	745	92	94	56	17	7	3	1	1 023
35 à 39 ans	677	77	72	72	21	10	6	4	947
40 à 44 ans	561	78	74	69	28	5	11	3	835
45 à 49 ans	464	71	82	68	9	7	10	1	714
50 à 54 ans	432	31	84	81	2	6	9	1	651
55 à 59 ans	318	12	52	77	2	3	12	0	480
60 à 64 ans	208	6	38	57	4	2	5	0	323
65 à 69 ans	117	0	17	43	0	2	8	0	188
70 à 74 ans	122	1	18	51	0	0	8	0	201
75 à 79 ans	104	1	5	79	1	2	13	0	207
80 à 84 ans	69	1	2	58	0	0	7	0	137
85 à 89 ans	29	0	1	44	0	0	10	0	86
90 ans et plus	4	0	0	9	0	0	2	0	15
Total	**7 257**	**1 336**	**1 331**	**1 431**	**448**	**69**	**142**	**14**	**12 112**

1 La colonne « Total » inclut les « autres ou inconnus ».

Source : Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation.

DESCRIPTION GÉNÉRALE DES LÉSIONS LES PLUS FRÉQUENTES

Les lésions initiales de chaque victime sont codées selon l'échelle AIS (Abbreviated Injury Scale [1]) version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier la région corporelle [2], l'organe atteint et la nature de la lésion. À chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate appelé score AIS, prenant en compte le risque vital, la rapidité, la complexité et la longueur attendue des soins. Il est compris entre 1 (gravité mineure) et 6 (gravité maximale : lésion toujours mortelle). Pour chaque victime, on appelle MAIS (Max. Abbreviated Injury Scale) le score de la lésion la plus grave.

Parmi les 32 671 victimes enregistrées, 0,9 % sont décédées, 0,2 % ont survécu avec une ou plusieurs lésion(s) critique(s) (MAIS5), 1 % avec une lésion sévère (MAIS4), 5,3 % avec une lésion sérieuse (MAIS3), 18,8 % avec une lésion modérée (MAIS2). La grande majorité des victimes (73,7 %) ne présentait qu'une ou plusieurs lésions mineures (MAIS 1).

1 D'après l'Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM).
2 Les neuf régions corporelles sont la tête, la face, le cou (hors colonne vertébrale), le thorax (hors colonne), l'abdomen (hors colonne), la colonne vertébrale, le membre supérieur, le membre inférieur (comprenant le bassin), la « zone externe », c'est-à-dire la peau.

Pour la période 2007-2010, 63 559 lésions ont été enregistrées (1,9 par victime en moyenne), avec 658 codes (types de lésion) différents.

Les lésions élémentaires [3] observées pour le plus grand nombre de victimes du registre sont, pour chaque niveau de gravité [4] :

– AIS1 : étirement de la colonne cervicale sans fracture ni luxation (5 749 victimes), érosions cutanées sur tout le corps ou dans une zone indéterminée (3 234), contusion superficielle du cou (3 150), contusion du genou (3 053), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (2 736), contusion de l'épaule (2 264), hématome superficiel du membre inférieur (2 105), hématome superficiel du thorax (1 542), contusion du thorax (1 531), étirement de la colonne lombaire sans fracture ni luxation (1 514) ;
– AIS2 : notion de perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inconnue (740), fracture simple du radius (723), fracture de la clavicule (697), du carpe ou du métacarpe (569), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée connue inférieure à une heure (479), entorse du genou (463), fracture du péroné (391), fracture de doigt(s) (355), fracture du métatarse (316) ;
– AIS3 : fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (414), de la diaphyse tibiale (305), du cubitus (238), contusion pulmonaire unilatérale (221), hémorragie sous-arachnoïdienne (201), fracture complexe du fémur (170), de l'humérus (169), du plateau tibial (142), du bassin (114) ;
– AIS4 : contusion pulmonaire bilatérale (151), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre d'un côté, au plus trois de l'autre) avec hémo ou pneumothorax (81), hématome sous-dural petit (< 50cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 chez l'enfant, ou sans précision sur la taille, 79), hémorragie cérébrale intraventriculaire (70), fracture complexe de la base du crâne (50), plaie majeure de rate (42), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » (38), hématome sous-dural (33), œdème cérébral modéré (30), hématome extradural petit (< 50cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 chez l'enfant, 28) ;
– AIS5 : œdème cérébral sévère (38), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre de chaque côté) avec hémo ou pneumothorax (28), lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (21), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » bilatéral (19), hématome sous-dural bilatéral (15), hématome sous-dural volumineux (50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 avant dix ans, 13) ; contusion du tronc cérébral (10), hématome extradural volumineux (> 50 cm^3 chez l'adulte, à 25 cm^3 chez l'enfant, 9), plaie majeure de l'aorte thoracique (8) ;
– AIS6 : destruction massive du crâne et du cerveau (7), plaie majeure de l'aorte thoracique (5), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et fracture (5), plaie de la moelle épinière au niveau C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents, fracture et luxation (4), écrasement bilatéral du thorax (4), plaie avec perforation du cœur (3), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et luxation (3), destruction massive du tronc cérébral (2), arrachement du foie (2), brûlures du 2e ou 3e degré ≥ = 90 % (2), carbonisation (2).

3 Chaque lésion élémentaire est comptée une fois par victime, même si elle est présente deux fois (ex. : contusion du genou à droite et à gauche).

4 Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

↓ LÉSION LA PLUS FRÉQUENTE PAR TYPE D'USAGER ET NIVEAU DE GRAVITÉ

Voiture		n
AIS1	entorse cervicale	4 747
AIS2	perte de connaissance antérieure	296
AIS3	contusion pulmonaire unilatérale	78
AIS4	contusion pulmonaire bilatérale	52
AIS5	œdème cérébral sévère	9
AIS6	destruction crâne cerveau	3

Deux-roues motorisé		n
AIS1	érosions cutanées	1 650
AIS2	fracture clavicule	331
AIS3	fracture ouverte déplacée ou communitive radius	181
AIS4	contusion pulmonaire bilatérale	60
AIS5	œdème cérébral sévère	5
AIS6	plaie majeure aorte thoracique	6

Vélo		n
AIS1	érosions cutanées	736
AIS2	fracture fermée du radius	251
AIS3	fracture ouverte déplacée ou communitive du radius	86
AIS4	hématome sous-dural	15
AIS5	œdème cérébral sévère	3
AIS6	plaie du tronc cérébral	1

Piétons		n
AIS1	contusion genou	432
AIS2	fracture péroné	117
AIS3	fracture ouverte déplacée ou communitive tibia	74
AIS4	contusion pulmonaire bilatérale	22
AIS5	fractures › à 3 côtes de chaque côté avec hémopneumothorax	11
AIS6	destruction crâne et cerveau	4

Patins et planches à roulettes		n
AIS1	plaies mineures de face	128
AIS2	fracture fermée du radius	170
AIS3	fracture ouverte déplacée, communitive du radius	39
AIS4	hématome extradural cerveau	1

Source : Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation.

L'entorse cervicale constitue la principale lésion des automobilistes : 35 % des occupants de voiture sont concernés. Les lésions les plus sévères siègent principalement au niveau du thorax et de la tête pour tous les types d'usagers. Les lésions de niveau de gravité intermédiaire (ais3) sont principalement des lésions osseuses (fracturaires).

Toutes gravités confondues, les atteintes des victimes concernent principalement les membres (2/3 des victimes), la colonne (1/4) et/ou la tête (1/6).

La répartition des zones corporelles atteintes, toutes gravités confondues, est différente d'un type d'usager à l'autre (*cf.* tableau ci-dessous). Les piétons et les usagers de deux-roues à moteur sont principalement atteints aux membres inférieurs (plus de 6 atteintes sur 10). La moitié des atteintes concerne les membres supérieurs pour les cyclistes et les patineurs et la colonne pour les automobilistes.

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – EFFECTIFS DE VICTIMES TOUCHÉES PAR RÉGION CORPORELLE, POUR LES CINQ PRINCIPAUX TYPES D'USAGERS, TOUTES GRAVITÉS CONFONDUES

	Voiture	2RM	Vélo	Piétons	Patins, planches, Trottinettes
	n = 13 568	n = 8 712	n = 5 181	n = 2 848	n = 1 250
Tête	2 696	1 068	821	763	103
Face	1 325	582	1 165	474	230
Cou	2 456	371	154	120	13
Thorax	2 814	929	365	296	25
Abdomen	869	561	223	191	35
Colonne vertébrale	6 264	1 012	365	384	36
Membre supérieur	2 986	3 757	2 400	886	633
Membre inférieur	2 338	5 282	1 718	1 817	342
Peau	683	1 855	839	431	86

Une victime peut être atteinte sur plusieurs régions corporelles.

Source : Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation.

LÉSIONS POTENTIELLEMENT MORTELLES

Sur la période 2007-2010, 714 [5] victimes sont décédées ou ont été atteintes de lésions sévères à maximales (AIS4 et plus), qui mettent en jeu le pronostic vital et nécessitent, lorsqu'elles ne sont pas mortelles d'emblée, des soins urgents et/ou complexes. Pour ce niveau de gravité, les usagers de deux-roues à moteur représentent 33 % des victimes, les automobilistes 32 %, les piétons 19 %, les cyclistes 10 % (seulement 2 patineurs). Par rapport à l'ensemble des victimes, on constate donc une sur-représentation des usagers de deux-roues à moteur et des piétons.

Lorsqu'on s'intéresse à ces lésions pour les cinq principaux types d'usagers, ce sont la tête (54 % des victimes atteintes de lésions sévères à maximales) et le thorax (respectivement 52 %) qui occupent l'avant-scène, nettement devant l'abdomen (13 %) et la colonne vertébrale (8 %).

5 668 victimes atteintes de lésions AIS 4 et plus, ainsi que 46 victimes décédées sans lésion susceptible d'expliquer directement le décès, du fait de l'absence d'un bilan lésionnel complet, de l'absence d'autopsie ou de la coexistence d'une autre pathologie.

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – EFFECTIFS DE VICTIMES TOUCHÉES PAR RÉGION CORPORELLE, POUR LES CINQ PRINCIPAUX TYPES D'USAGERS, LÉSIONS SÉVÈRES À MAXIMALES AIS4+

	Voiture	2RM	Vélo	Piétons	Patins, planches, trottinettes
	n = 207	n = 223	n = 66	n = 133	n = 2
Tête	99	93	50	95	2
Face	6	4	1	1	0
Cou	0	0	1	0	0
Thorax	118	135	17	57	0
Abdomen	24	45	4	9	0
Colonne vertébrale	22	19	7	4	0
Membre supérieur	0	0	0	0	0
Membre inférieur	4	11	1	10	0
Peau	4	0	0	0	0

Une victime peut être atteinte sur plusieurs régions corporelles.

Source : Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation.

La majorité des atteintes mortelles ou potentiellement mortelles (AIS4+) se trouvent à la tête pour cyclistes (76 %) et piétons (71 %). En revanche, chez automobilistes et usagers de deux-roues à moteur, les lésions au thorax sont un peu plus nombreuses que les lésions à la tête. Ces deux derniers types d'usagers sont les plus concernés par des lésions touchant l'abdomen. Les lésions sévères des membres inférieurs concernent particulièrement les piétons (en proportion).

Alors que les piétons ne comptent que pour 9 % des victimes appartenant aux cinq principaux types d'usagers, ils représentent 38 % des victimes sévèrement blessées au membre inférieur ou bassin et 28 % à la tête. Leur vulnérabilité est ainsi concrétisée.

Les usagers de deux-roues à moteur, qui comptent pour 28 % des principales victimes, sont particulièrement nombreux parmi les victimes sévèrement touchées à l'abdomen (55 %), au thorax (41 %), au membre inférieur (42 %) ou à la colonne vertébrale (36 %).

Quant aux cyclistes, ils sont ici sous-représentés pour l'ensemble des régions corporelles, étant en grande majorité victimes d'une simple chute sans antagoniste, rarement sévère. Même pour la tête, zone où ils sont le plus gravement touchés, ils ne comptent que pour 15 % des victimes sévèrement touchées, alors qu'ils représentent 16 % des victimes des principaux types d'usagers.

HOSPITALISATIONS

Sur la période 2007-2010, 4 631 victimes (14 % de l'ensemble des victimes) ont été hospitalisées. Parmi elles 1,4 % sont décédées en milieu hospitalier.

La durée d'hospitalisation est connue pour 93 % des victimes hospitalisées. Elle est de un jour pour 28 % des victimes hospitalisées (4 % de l'ensemble des victimes), entre 2 et 6 jours pour 40 % (respectivement 5 %), entre 7 et 30 jours pour 22 % (respectivement 3 %) et plus de 30 jours pour 10 % des victimes hospitalisées (soit 1 % de l'ensemble des victimes). Sont exclues du calcul de la durée d'hospitalisation les victimes pour lesquelles le parcours est complexe (plusieurs retours à domicile), qui sont perdues de vue (transférées dans d'autres départements) ou encore hospitalisées.

DÉCÈS

La létalité (nombre de tués rapporté aux victimes) est de 0,9 % (295 tués). Elle augmente régulièrement avec l'âge à partir de l'âge de quinze ans : chez les moins de quinze ans 0,2 % des victimes sont décédées, chez les 15-44 ans 0,7 %, chez les 45- 64 ans 1,5 % et chez les 65 ans et plus 3,5 %. Les hommes sont plus souvent décédés que les femmes (1,1 % des hommes sont morts, 0,5 % des femmes). La létalité est très variable d'un type d'usager à l'autre : 2 % pour les piétons, 1,6 % pour les occupants de camionnette,

1,4 % pour les occupants de poids lourds, 1,1 % pour les usagers de deux-roues à moteur, 0,8 % pour les automobilistes, et 0,3 % pour les cyclistes. Aucun patineur n'est décédé.

Pour 78 % des victimes tuées, le décès est survenu immédiatement sur les lieux de l'accident. Parmi les 249 tués pour lesquels on dispose d'une description lésionnelle pouvant expliquer le décès (au moins une lésion AIS4+), 14 % sont atteints d'au moins une lésion mortelle d'emblée (AIS6). Les autres victimes décédées sont atteintes d'une ou plusieurs lésions critiques AIS5 (49 %), ou seulement d'une ou plusieurs lésion(s) sévères AIS4 (37 %). Ces lésions responsables du décès siègent au thorax pour 68 % des victimes décédées, à la tête chez 51 %, à l'abdomen pour 19 %, à la colonne pour 13 %, puis au membre inférieur (7 %), à la face et à la peau (brûlures) dans moins de 5 % des cas.

SÉQUELLES

Grâce à la codification précise des lésions, il est possible de prévoir, dès l'admission, les séquelles probables. Un indice couplé à l'AIS fournit un niveau de déficience prévisible à un an. Pour les déficiences mineures ou modérées, cet indicateur n'a pas de qualité prédictive au niveau individuel, la récupération dépendant de nombreux facteurs autres que la lésion initiale elle-même. Les concepteurs de l'indice estiment que la prévision est valable pour 80 % des cas au moins. Par contre, pour les hauts niveaux de handicap, dus à des lésions telles que la destruction de structures anatomiques, le niveau de fiabilité de la prévision est élevé. Par analogie avec l'AIS, le code IIS (Injury Impairment Scale) a sept niveaux de gravité (dont un niveau 0 pour les lésions sans séquelles prévisibles) prenant en compte la mobilité, les aspects cognitif, esthétique, sensoriel, sexuel/reproductif et la douleur.

Pour la période 2007-2010, 14 053 lésions avec séquelles probables ont été enregistrées pour 11 586 victimes (1,2 par victime en moyenne), avec 205 codes (types de lésion) différents.

Les lésions élémentaires liées à des séquelles les plus fréquemment observées [6] chez les 32 376 survivants (dont 20 790 n'auront probablement aucune séquelle) pour chaque niveau de gravité sont :

– IIS1 : étirement de la colonne vertébrale cervicale sans fracture ni luxation (5 749 victimes), étirement de la colonne vertébrale lombaire sans fracture ni luxation (1 514), étirement de la colonne vertébrale dorsale sans fracture ni luxation (1 237), perte de connaissance antérieure à l'admission, de durée inconnue (740), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inférieure à une heure (478) ;
– IIS2 : fracture complexe du bassin (100), fracture du calcanéum (41), contusion cérébrale petite (< 30 cm^3, déplacement du plan médian < 5 mm, 39), fracture de l'astragale (37), contusion cérébrale multiples bilatérales (35), arrachement, rupture ou déchirure des ligaments croisés ou latéraux du genou (34), œdème cérébral modéré (28), fracture de l'articulation sacro-iliaque (26), hématome intracérébral en pétéchies (23), fracture complexe de la voûte crânienne (18), contusion isolée du cerveau sans précision (17) ;
– IIS3 : hémorragie cérébrale intraventriculaire (36), rupture complète du ligament croisé postérieur du genou (18), luxation du genou (14), luxation du genou sans atteinte articulaire (13), hématome intracérébral petit (≤ 30 cm^3 ou 4 cm de diamètre pour un adulte, 15 cm^3 ou 2 cm pour un enfant de moins de dix ans, 13), hématome intracérébral sans précisions (11), luxation de la hanche avec atteinte articulaire (6), amputation en dessous du genou (6), amputation au membre supérieur (5), œdème sévère au cerveau (5) ;
– IIS4 : hématome sous-dural petit (≤ 50 cm^3 pour un adulte, 25 cm^3 pour un enfant, 70), hématome sous-dural de taille non précisée (25), hématome sous-dural petit (≤ 30 cm^3 pour un adulte, 6), contusion de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète et fracture (6), contusion de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète, fracture et luxation (5), plaie de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète, fracture et luxation (5) ;
– IIS5 : lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (15), hématome sous-dural bilatéral (9), hématome sous-dural volumineux (2), plaie de la moelle épinière cervicale avec signes neurologiques permanents, niveau C4 ou au-dessous avec fracture et luxation (2), contusion de la moelle épinière cervicale avec signes neurologiques permanents, niveau C4 ou au-dessous avec fracture et luxation (2) ;
– IIS6 : contusion du tronc cérébral (8).

6 Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées chez les survivants, pour chaque niveau de gravité.

Outre les victimes décédées (0,9 %), 11 328 personnes (34,7 % des victimes) ont probablement gardé des séquelles mineures ou modérées un an après l'accident (IIS1 ou 2), et 258 (0,8 %) des séquelles graves (sérieuses à maximales IIS3 ou plus).

Pour les séquelles graves, les usagers de deux-roues à moteur représentent 33 % des victimes, les automobilistes 23 %, les piétons 23 %, les cyclistes 15 % tandis qu'on note le faible effectif de patineurs.

Les hommes représentent plus de 7 porteurs de séquelles lourdes sur 10 (191 sur 258). Ils sont majoritaires pour tous les types d'usager, représentant même 84 % des cyclistes concernés et 91 % des usagers de deux-roues à moteur. La plupart des hommes qui garderont des séquelles étaient à deux-roues motorisé (40 %), puis en voiture (21 %) et à pied (16 %). En revanche, les femmes touchées par les séquelles lourdes étaient plutôt à pied (43 %) , en voiture (30 %), puis à deux-roues motorisé (12 %).

Presque la moitié (45 %) des victimes qui garderont des séquelles lourdes sont âgés de moins de 30 ans, et une sur cinq (19 %) de moins de 20 ans.

Le rapport séquelles lourdes/décès est de 1,1 pour les victimes âgées de moins de 40 ans, tandis qu'il est inférieur à l'unité (0,7) pour les victimes âgées de 40 ans ou plus. Sur la période 2007-2010, le nombre de tués (295) est légèrement supérieur au nombre de handicapés (258).

La quasi-totalité des victimes concernées (94 %) ont des séquelles graves prévues pour une seule zone, 6 % pour deux zones, moins de 1 % pour trois zones ou plus.

↓ ANNÉES 2007 À 2010 – EFFECTIFS DE VICTIMES TOUCHÉES PAR RÉGION CORPORELLE, POUR LES CINQ PRINCIPAUX TYPES D'USAGERS, LÉSIONS RESPONSABLES DE SÉQUELLES MAJEURES IIS3 + POUR LES SURVIVANTS

	Voiture	2RM	Vélo	Piétons	Patins, planches, trottinettes
	n = 60	n = 85	n = 38	n = 60	n = 4
Tête	41	42	26	49	1
Face	0	0	0	0	0
Cou	1	0	0	0	0
Thorax	0	0	0	0	0
Abdomen	0	0	0	0	0
Colonne vertébrale	8	14	6	3	0
Membre supérieur	1	3	0	0	0
Membre inférieur	10	30	7	9	3
Peau	0	0	0	0	0

Une victime peut être atteinte sur plusieurs régions corporelles.

Source : Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation.

La répartition des séquelles graves (IIS3 ou plus) entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre (voir tableau). La tête est la première région touchée (64 % des principaux types d'usagers qui garderont des séquelles graves), puis les membres inférieurs (24 %) et la colonne (13 %).

Pour les séquelles à la tête, les piétons sont particulièrement à risque. De telles séquelles, les plus lourdes pour l'avenir de la victime, peuvent toucher l'intellect, la mémoire, le comportement, la motricité, la vue, etc.

Les usagers de deux-roues à moteur ont un sur 4 risque de garder des séquelles à la tête, aux membres inférieurs et à la colonne. La moitié des victimes conservant des séquelles au membre inférieur sont des usagers de deux-roues à moteur. Il s'agit de dégâts des grosses articulations ou d'amputations. Leurs conséquences séquellaires sont cependant moins graves que celles attendues pour la tête et la colonne.

Les séquelles médullaires (atteintes de tétraplégies ou paraplégies) touchent surtout des usagers de deux-roues à moteur et des automobilistes.

TYPES DE TRAJET

Ce renseignement est connu chez 90 victimes sur 100. Tous âges confondus, une victime sur cinq (21 %) a été accidentée lors d'un trajet lié au travail : trajet domicile-travail ou mission professionnelle (24 % lorsqu'on a l'information).

Parmi les victimes âgées de 20 à 59 ans, les blessés lors d'un accident de trajet domicile-travail comptent pour 23 % des victimes chez les hommes et 27 % chez les femmes (respectivement 26 % et 30 % lorsqu'on a l'information), alors que les victimes d'accident de travail proprement dit (mission professionnelle) représentent 5,4 % des hommes et 3 % des femmes (respectivement 6,3 % et 3,4 %).

En trajet domicile-travail, les femmes sont blessées à 71 % en voiture, à 11 % en deux-roues moteur et 9 % à vélo. Chez les hommes, les usagers de deux-roues motorisés représentent la première catégorie d'usagers (42 %) devant les automobilistes (39 %), les cyclistes comptant pour 12 %.

En mission professionnelle aussi, les femmes étaient majoritairement en voiture (68 %), plus rarement à deux-roues moteur (12 %), à pied (6 %) ou à vélo (4 %). Les hommes accidentés en mission professionnelle étaient en voiture dans 34 % des cas, mais aussi à deux-roues moteur (25 %), en poids lourd (17 %) ou véhicule utilitaire (9 %), à pied (7 %) ou à vélo (4 %).

DIFFÉRENCES ENTRE LES SEXES

En effectifs comme en incidences, les risques de décès, handicap lourd et handicap léger concernent plus les hommes que les femmes. Le rapport d'incidences entre hommes et femmes est de 1,8 toutes gravités confondues sur la période 2007-2010. Il est d'autant plus élevé que la gravité est importante : 4,1 pour la mortalité et 3,1 pour les séquelles lourdes, 2,2 pour les lésions sans séquelles. Il est le plus faible pour les séquelles légères (1,3), essentiellement en raison de la fréquence de l'étirement de la colonne cervicale (coup du lapin), qui touche 26 % des femmes contre 12 % des hommes, tous usagers confondus.

ÉVOLUTIONS SUR LA PÉRIODE 1996-2009

On compare quatre périodes (*cf.* tableau). En effet, une nette baisse des effectifs a été observée en 2002 et 2003, année depuis laquelle on observe une tendance générale à une légère baisse.

L'incidence moyenne annuelle des blessures par accident de la route, toutes gravités confondues, a continué à diminuer, pour les hommes comme pour les femmes.

La létalité (nombre de tués rapporté aux victimes) a baissé régulièrement (0,9 % *vs* 1,2 % au début du registre, différence significative), ainsi que l'effectif total. La mortalité ramenée à la population accuse donc une nette baisse, pour les deux sexes.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ET DES INCIDENCES DE SURVIE AVEC OU SANS SÉQUELLES, SELON LE SEXE

Année		Décès	Survivants avec séquelles lourdes	Survivants avec séquelles légères	Survivants sans séquelles	Total toutes gravités
		Mortalité /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000
Hommes	2007-2010	71	58	1 878	4 287	6 295
	2004-2006	76	76	2 057	4 605	6 813
	2002-2003	107	91	2 263	4 646	7 107
	1996-2001	129	77	2 453	6 119	8 778
Femmes	2007-2010	18	19	1 471	1 922	3 429
	2004-2006	27	27	1 566	2 097	3 718
	2002-2003	40	37	1 634	2 110	3 821
	1996-2001	41	25	1 838	3 052	4 957

Source : Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation 1996-2010.

Sur la période 2007-2010, la part des victimes pour lesquelles des séquelles lourdes sont prévues ainsi et leurs effectifs sont en baisse, pour les hommes comme pour les femmes. Les porteurs de séquelles lourdes sont un peu moins nombreux que les tués, avec un ratio de 258/295 (87 séquelles lourdes pour 100 morts).

CONCLUSIONS

Le recueil médical permet de connaître la nature et la gravité des blessures depuis 1996.

Le nombre annuel moyen de victimes sur la période 2007-2010 est en légère baisse par rapport à la période 2004-2006 (– 5 %).

La remontée des effectifs du registre observée en 2009 ne s'est pas confirmée en 2010 (2008 : 7 730 victimes, 2009 : 8 341 et 2010 : 8 168). Le nombre de tués est stable (81 en 2009, 81 en 2010) ainsi que le nombre de victimes avec séquelles graves attendues (61 en 2009, 60 en 2010).

Les hommes sont toujours les plus nombreux, et les plus gravement touchés, représentant 63 % des victimes toutes gravités confondues, 79 % des tués, 74 % des survivants qui garderont des séquelles lourdes. Les usagers de deux-roues à moteur sont chez les hommes plus nombreux que les automobilistes, bien que l'on note en 2010 une baisse de ce type d'usagers chez les hommes par rapport à l'année précédente.

Les lésions mettant en jeu le pronostic vital et/ou fonctionnel touchent principalement le thorax responsable de décès précoces, la tête qui, lorsque les lésions ne sont pas fatales, laissent des déficits neurologiques significatifs et la colonne avec des séquelles médullaires (tétraplégies ou paraplégies).

On retiendra que dans le département du Rhône, pour 100 tués dans un accident de la route, 87 autres victimes garderont des séquelles lourdes.

Compte tenu de leurs effectifs de victimes qui restent très élevés, les deux-roues à moteur constituent un problème de santé publique majeur en raison du risque vital et/ou séquellaire. Les campagnes de prévention sont plus que jamais d'actualité.

AUTRES ÉTUDES SOCIO-ÉCONOMIQUES SUR LES CONSÉQUENCES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

ESPARR-ECO
ÉTUDE DES CONSÉQUENCES SOCIO-ÉCONOMIQUES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE : UNE APPROCHE PAR LA VICTIME, DÉC. 2011.
Commanditaire : DSCR.
Titulaire : IFSTTAR.
Rédacteurs : Laurent Carnis et Martine Hours.
Contributeurs : Laurent Carnis, Pierrette Charnay, Martine Hours, et Hélène Tardy.
Responsables scientifiques : Laurent Carnis et Martine Hours.

Le projet ESPARR-ECO mobilise une démarche centrée sur la victime et sur les conséquences socio-économiques des accidents de la route. En associant approche économique et épidémiologique, cette recherche porte une certaine originalité dans la manière d'aborder les conséquences des accidents de la route pour les victimes, de chercher à mieux les comprendre et d'aider le décideur à prendre les mesures idoines pour améliorer leur prise en charge.

ESPARR-ECO s'est appuyé sur l'étude d'une cohorte de victimes blessées au cours d'un accident de la route survenu dans le département du Rhône. L'étude s'est limitée à l'étude de conséquences pour les adultes. Ces victimes ont été interrogées au cours de plusieurs questionnaires (inclusion, 1 an et 3 ans). Les données collectées résultent d'une démarche déclarative.

Les données collectées concernent des variables sociodémographiques, des caractéristiques personnelles et familiales, des informations concernant la situation en matière d'assurance, des informations relatives à l'accident, aux lésions corporelles, à l'état de santé, aux répercussions financières et aux modalités de la prise en charge par les assurances.

Les conséquences des accidents de la route dépendent des modalités de transport utilisées, de la PCS, de l'âge, mais aussi de phénomènes d'interaction existant entre ces différentes modalités. Le facteur le plus structurant reste la gravité de l'accident. Lorsque la gravité de l'accident s'accroît, les conséquences (quelle que soit leur nature) de celui-ci sont d'autant plus grandes.

La recherche souligne aussi l'aspect multidimensionnel des conséquences de l'accident de la route, touchant à la fois l'état de santé de l'individu, le travail, l'emploi, le logement (déménagement, aménagement, travaux…), le milieu familial (arrêt de l'activité professionnelle…). Les conséquences financières sont également réelles. La perte de revenu (lié entre autres au retrait du marché du travail) et la prise en charge tardive des dépenses de santé sont régulièrement évoquées par les victimes.

La multiplicité des conséquences implique que la victime doit composer avec de nombreux interlocuteurs. La victime se trouve de fait être impliquée dans différentes procédures (travail, logement, médicale, indemnitaire, juridique…) et n'est pas toujours correctement informée. Démunie, composant avec un traumatisme, la victime de l'accident de la route est une victime éparpillée.

La situation de fragilité socio-économique de la victime peut conduire à une amplification des conséquences pour la victime. L'accident de la route peut initier un processus de déclassement socio-économique.

Nos travaux suggèrent qu'un phénomène de résilience dans le temps est à l'œuvre. Il concerne toutes les catégories de victimes. L'état de santé s'améliore, même si des séquelles subsisteront. Des mécanismes de prise en charge financière se mettent en œuvre, les familles sont impliquées pour favoriser le retour au travail et celui à la vie sociale.

De nombreuses dimensions restent cependant mal connues : les modalités de l'indemnisation, les conséquences sur les familles des victimes et leur vie sociale.

Cette recherche a permis d'avancer sur certaines dimensions de l'accident de la route, mais elle soulève aussi de nouveaux questionnements.

Le coût de l'insécurité routière

HISTORIQUE DE LA MÉTHODE DE CALCUL

Années 1993-1999

C'est le souci d'optimiser l'action publique du point de vue économique qui a conduit certaines études dans les années 1990 à tenter de donner une valeur monétaire traduisant l'effort que la collectivité est prête à consacrer pour éviter un accident corporel supplémentaire dans le secteur des transports. Une telle monétarisation touche à des questions très sensibles lorsqu'il s'agit d'évaluer le coût d'une vie humaine. L'évaluation de l'ensemble des coûts de l'insécurité routière s'imposait pour établir l'étendue des conséquences monétaires (ou monétarisables) des accidents et apprécier leur poids relatif à d'autres coûts auxquels la société doit faire face.

C'est à partir d'une étude réalisée en 1991-1992 sur le « Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière » [7], suivie en 1994 du rapport « Transports : pour un meilleur choix des investissements », que le groupe de travail dirigé par Marcel Boiteux a analysé les différentes composantes du prix de la vie humaine et les a calculées en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Elle distingue, en particulier :

Les coûts marchands directs composés :

– des coûts médicaux et sociaux : coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile ;
– des coûts matériels : dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans la circulation congestionnée par l'accident, remorquage, déplacements ;
– des frais généraux : frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers.

Les coûts marchands indirects composés :

– des pertes de production future des personnes tuées ;
– des pertes de production temporaire des blessés ; des personnes éventuellement emprisonnées suite à l'accident ; des personnes bloquées par l'accident, des membres du ménage (du) (des) blessé(s) ;
– des pertes de production potentielle de la descendance potentielle des accidentés, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités.

Les coûts non marchands

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.

- Cas de la personne tuée : préjudice moral, *pretium mortis*, transfert du *pretium doloris* du mort aux héritiers.
- Cas du blessé : *pretium doloris*, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet.

Pour 1993, l'actualisation des valeurs conduisait aux chiffres suivants :

– 3 258 400 francs pour une personne tuée ;
– 338 700 francs une personne blessée gravement ;
– 72 400 francs pour une personne blessée légèrement.

Cette actualisation conduisait notamment à pratiquement doubler la valeur de la vie humaine qui était jusqu'alors utilisée.

7 Rapport de M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées, remis au commissariat général du Plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

C'est sur cette base qu'a été estimé pour la première fois le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de la sécurité routière de 1993.

C'est l'instruction du 28 juillet 1995 de la Direction des routes (MATETT) qui a actualisé ces coûts pour 1994 en choisissant comme taux d'actualisation annuel le taux d'accroissement de la consommation finale des ménages par tête pour le coût des victimes et en prenant le taux d'inflation pour les dégâts matériels.

Pour 1994, l'actualisation des valeurs conduisait aux chiffres suivants :

– 3 700 000 francs pour une personne tuée ;

– 381 000 francs pour une personne blessée gravement ;

– 81 000 francs pour une personne blessée légèrement ;

– 20 600 francs pour les dégâts matériels.

Années 2000-2004

Un groupe de travail *ad hoc* du commissariat général du Plan a été chargé de réactualiser l'instruction de 1995 en étudiant, en particulier, les différentes approches des autres pays industrialisés dans la perspective du passage à l'euro. Il a conclu à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconisé dans le cas de la France d'adopter les valeurs suivantes en valeur 2000 :

– 1 million d'euros pour une personne tuée ;

– 150 000 euros pour une personne blessée gravement ;

– 22 000 euros pour une personne blessée légèrement ;

– 5 500 euros pour les dégâts matériels.

Année 2005 et au-delà

Jusqu'en 2004, la valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur de la personne tuée, les mêmes pourcentages de progression étaient appliqués.

Par la suite, afin de tenir compte du changement de définition des gravités appliqué en 2005, l'ONISR a procédé à l'estimation du coût d'un blessé hospitalisé (alors évalué à 124 987 euros) et d'un blessé léger (5 000 euros) en prenant pour convention que le coût estimé de l'insécurité routière ne devrait pas être changé à la suite de la modification des définitions de la gravité des blessés. Soit les valeurs suivantes en 2005 :

– 1 156 925 euros pour une personne tuée ;

– 124 987 euros pour une personne blessée gravement ;

– 5 000 euros pour une personne blessée légèrement ;

– 6 078 euros pour les dégâts matériels.

Aucun autre changement dans l'estimation des valeurs monétaires des victimes de la route n'a été fait depuis 2005. L'actualisation annuelle est calculée en prenant l'évolution annuelle de la dépense de consommation des ménages par tête donnée par l'INSEE.

L'ONISR a également fait l'hypothèse que le coût des accidents matériels progressait au rythme de l'inflation. Cette évolution est la donnée INSEE

Valeur monétaire des victimes de la route

Pour 2011, les valeurs suivantes sont appliquées :

– 1 264 448 euros pour une personne tuée (+ 1,3 % de hausse 2011 des dépenses à la consommation des ménages par tête) ;

– 132 367 euros pour un blessé hospitalisé ;

– 5 295 euros pour un blessé léger.

↓ ÉVOLUTION DEPUIS 2000

Année	Taux d'évolution des dépenses des ménages	Coût unitaire personne tuée (en euros)	Coût unitaire BG (en euros)	Coût unitaire BL (en euros)
2000		1 000 000	150 000	22 000
2001	4,1	1 041 000	156 150	22 902
2002	2,8	1 070 148	160 522	23 543
2003	2,7	1 099 042	164 856	24 179
2004	2,9	1 130 914	169 637	24 880
2005	2,3	1 156 925	124 987	5 000
2006	3,2	1 193 947	124 987	5 000
2007	2,6	1 229 765	128 737	5 150
2008	1,2	1 244 522	130 281	5 212
2009	– 0,4	1 239 544	129 760	5 191
2010	0,7	1 248 221	130 669	5 227
2011	1,3	1 264 448	132 367	5 295

Valeur monétaire de l'accident matériel

Pour 2011, le coût de l'accident matériel s'établit à 6 783 euros (moyennant une inflation 2011 de 2,1 %).

↓ ÉVOLUTION DEPUIS 2000

Année	Taux d'inflation	Coût unitaire accident matériel (en euros)
2000		5 500
2001	1,4	5 577
2002	2,4	5 711
2003	2,3	5 842
2004	2,3	5 977
2005	1,7	6 078
2006	1,7	6 181
2007	2,6	6 342
2008	2,8	6 520
2009	0,1	6 526
2010	1,8	6 644
2011	2,1	6 783

ESTIMATION DU COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE (FRANCE MÉTROPOLITAINE)

Estimation du coût des accidents corporels (France métropolitaine)

Le coût des accidents corporels en 2011 reste inchangé par rapport à 2010. Il est estimé à 9,7 Md€, le coût des accidents mortels représentant un plus de 50 % de ce coût.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE

Année	Coût unitaire de la personne tuée (en euros)	Nombre	Coût total (en Md€)
2000	1 000 000	8 252	8,3
2001	1 041 000	8 160	8,5
2002	1 070 148	7 655	8,2
2003	1 099 042	6 126	6,7
2004	1 130 914	5 593	6,3
2005	1 156 925	5 318	6,2
2006	1 193 947	4 709	5,6
2007	1 229 765	4 620	5,7
2008	1 244 522	4 275	5,3
2009	1 239 544	4 273	5,3
2010	1 248 221	3 992	5
2011	1 264 448	3 963	5

↓ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DES BLESSÉS HOSPITALISÉS

Année	Coût unitaire du blessé grave (en euros)	Nombre	Coût total (en Md€)
2000	150 000	27 407	4,1
2001	156 150	26 192	4,1
2002	23 678	24 091	0
2003	24 317	19 207	0,5
2004	25 023	17 435	0,4
2005	124 987	39 811	5
2006	124 987	40 662	5,1
2007	128 737	38 615	5
2008	130 281	34 965	4,6
2009	129 760	33 323	4,3
2010	130 669	30 393	4
2011	132 367	29 679	3,9

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DES BLESSÉS LÉGERS

Année	Coût unitaire du blessé léger (en euros)	Nombre	Coût total (en Md€)
2000	22 000	134 710	3
2001	22 902	127 753	2,9
2002	23 543	113 748	2,7
2003	24 179	96 722	2,3
2004	24 880	91 292	2,3
2005	5 000	68 265	0,3
2006	5 000	61 463	0,3
2007	5 150	64 586	0,3
2008	5 212	58 833	0,3
2009	5 191	57 611	0,3
2010	5 227	54 068	0,3
2011	5 295	51 572	0,3

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DES DÉGÂTS MATÉRIELS DES ACCIDENTS CORPORELS

Année	Coût du dégât matériel	Nombre	Coût total (en Md€)
2000	5 500	121 223	0,7
2001	5 577	116 745	0,7
2002	5 711	105 470	0,6
2003	5 842	90 220	0,5
2004	5 977	85 390	0,5
2005	6 078	84 525	0,5
2006	6 181	80 809	0,5
2007	6 342	81 272	0,5
2008	6 520	74 487	0,5
2009	6 526	72 315	0,5
2010	6 644	67 288	0,4
2011	6 783	65 024	0,4

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – COÛT DES SEULS ACCIDENTS CORPORELS

Année	Coût des accidents corporels (en Md€)
2000	16
2001	16,2
2002	11,5
2003	10,1
2004	9,5
2005	12
2006	11,5
2007	11,5
2008	10,7
2009	10,4
2010	9,7
2011	9,7

ESTIMATION DU COÛT DES ACCIDENTS PUREMENT MATÉRIELS

L'ONISR estime chaque année le coût des accidents purement matériels de la route à partir du nombre d'accidents matériels et corporels, données fournies par la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA). Il s'agit donc d'une approximation sous-estimant le coût réel de ces accidents puisque, d'une part, seuls les simples dégâts matériels en responsabilité civile sont comptés et, d'autre part, ceux qui n'ont pas fait l'objet d'un débours de la part d'une société d'assurance sont ignorés.

Il est impossible d'évaluer le nombre de ces derniers.

La FFSA ouvre chaque année un certain nombre de dossiers pour sinistres de responsabilité civile. Elle estime que chaque accident en moyenne entraîne l'ouverture de 1,72 dossier.

Le nombre de dossiers ouverts est connu avec une année de retard. Ainsi, en 2010, 3 758 000 dossiers ont été ouverts ; soit 2 174 884 accidents corporels et matériels, d'où l'on déduit le nombre d'accidents matériels : 2 117 596.

↓ ESTIMATION DU COÛT DES ACCIDENTS MATÉRIELS

Année	Dossier	Nombre de dossier	Nombre accident	Nombre accidents corporels	Nombre accidents matériels	Coût unitaire (en euros)	Total (en Md€)
2000	4 035 000	1,72	2 345 930	121 223	2 224 707	5 500	**12,2**
2001	4 004 000	1,72	2 327 907	116 745	2 211 162	5 577	**12,3**
2002	4 027 000	1,72	2 341 279	105 470	2 235 809	5 711	**12,8**
2003	3 900 000	1,72	2 267 442	90 220	2 177 222	5 842	**12,7**
2004	3 850 000	1,72	2 238 372	85 390	2 152 982	5 977	**12,9**
2005	3 845 000	1,72	2 235 465	84 525	2 150 940	6 078	**13,1**
2006	3 787 000	1,72	2 201 744	80 809	2 120 935	6 181	**13,1**
2007	3 767 000	1,72	2 190 116	81 272	2 108 844	6 342	**13,4**
2008	3 662 000	1,72	2 129 070	74 487	2 054 583	6 520	**13,4**
2009	3 710 000	1,72	2 156 977	72 315	2 084 662	6 526	**13,6**
2010	3 758 000	1,72	2 184 884	67 288	2 117 596	6 644	**14,1**
2011	3 494 940	1,72	2 031 942	65 024	1 966 918	6 783	**13,3**

L'estimation du coût des accidents matériels pour 2011 se fonde sur une baisse estimée de 7 % des déclarations d'accidents enregistrées par les sociétés d'assurance par rapport à 2010, soit 1 966 918 accidents matériels.

L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2011 s'élèverait à 13,3 Md€ contre 14,1 en 2010.

ESTIMATION DU COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au total, le coût direct de l'insécurité routière (France métropolitaine) est estimé à 23 Md€ en 2011 contre 23,8 en 2010.

Ce coût a baissé en 2011 de 3,5 % par rapport à 2010.

Depuis 2002, le coût des accidents matériels est supérieur à celui des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DU COÛT DE L'INSÉCURITÉ (EN EUROS COURANTS)

Année	Coût des accidents corporels (en Md€)	Coût des accidents matériels (en Md€)	Coût de l'insécurité routière (en Md€)
2000	16	12,2	28,2
2001	16,2	12,3	28,5
2002	11,5	12,8	24,3
2003	10,1	12,7	22,8
2004	9,5	12,9	22,4
2005	12	13,1	25,1
2006	11,5	13,1	24,6
2007	11,5	13,4	24,9
2008	10,7	13,4	24,1
2009	10,4	13,6	24
2010	9,7	14,1	23,8
2011	9,7	13,3	23

Les condamnations pour infraction à la sécurité routière en 2010

Les données statistiques et analyses présentées dans ce chapitre ont été établies par la sous-direction de la statistique et des études (SDSE) du ministère de la Justice et des Libertés.

Le champ couvert par les données statistiques du ministère de la Justice et des Libertés est constitué des condamnations prononcées par jugement pour délit et contravention de 5e classe relatives à la sécurité routière et inscrites au casier judiciaire. S'y ajoutent les compositions pénales[1] et les ordonnances pénales[2] délictuelles . Dans la suite du document, ces différentes procédures seront incluses sous l'appellation générique « condamnation ».

1 Le procureur de la République peut proposer une composition pénale à une personne majeure qui reconnaît avoir commis un ou plusieurs délits. Elle consiste en une ou plusieurs mesures : amende, remise du permis de conduire, travail non rémunéré, stage dans un service sanitaire ou social. Après acceptation par l'auteur des faits, la composition pénale doit être validée par le président de la juridiction (article 41-2 du Code de procédure pénale).

2 La procédure simplifiée de l'ordonnance pénale permet au ministère public de poursuivre des délits routiers en présentant ses réquisitions au président de la juridiction, qui statue, sans débat. La condamnation est alors limitée à l'amende et aux peines complémentaires encourues qui peuvent être prononcées à titre principal (article 495 CPP).

AVERTISSEMENT

L'analyse des sanctions prononcées pour infractions aux règles de la sécurité routière est effectuée à partir d'une exploitation spécifique des condamnations inscrites au casier judiciaire.

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission d'une infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 2008. Les données 2009 provisoires sont composées des condamnations prononcées en 2009 et inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2010 et d'une estimation de celles à venir dans les douze mois suivants. Cette estimation représente pour la sécurité routière environ 5 % de l'ensemble des condamnations de l'année.

Une condamnation donnée peut réprimer une seule ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres au casier judiciaire. Il est donc possible d'envisager l'analyse statistique d'un contentieux sous deux angles distincts :

– comptabiliser toutes les infractions sanctionnées dans l'ensemble des condamnations ;
– comptabiliser les condamnations en leur rattachant la nature de l'infraction principale, qui correspond à l'infraction unique ou à celle citée en premier en cas de pluralité d'infractions.

À titre d'exemple, sur les trois condamnations suivantes :

– conduite en état alcoolique + délit de fuite ;
– homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite ;
– blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite.

L'approche « infractions » conduit à compter trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, une blessure involontaire par conducteur en état alcoolique.

L'approche « condamnations » traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier, à savoir la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, les

blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. Les délits de fuite n'apparaîtront pas avec ce type d'analyse.

Il en est de même des sanctions prononcées qui peuvent comporter plusieurs peines. Pour les besoins de l'analyse statistique, on considérera comme peine principale la peine la plus grave qui est rapprochée de l'infraction principale, les autres peines sont considérées comme des peines « associées ».

43 % DES CONDAMNATIONS PRONONCÉES EN 2010 POUR DÉLIT ET CONTRAVENTION DE 5e CLASSE SANCTIONNENT DES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2010, 302 300 condamnations ont sanctionné 376 211 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 43 % de l'ensemble des condamnations et 37 % de l'ensemble des délits et contraventions de 5e classe sanctionnées par une condamnation. Le nombre de condamnations et le nombre d'infractions ont peu varié depuis 2007 (respectivement + 0,7 % et + 0,3 %).

Mis à part quelques infractions sporadiques, les infractions sanctionnées par la justice peuvent être regroupées en quatre grandes catégories (Tableau 1).

Toutes les infractions liées au non-respect des règles de conduite constituent le premier groupe avec 59 % des condamnations prononcées et 51 % des infractions sanctionnées. Y ont été rassemblés la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants mais également le grand excès de vitesse.

Le second groupe par ordre d'importance vise les infractions dites « papier » qui représentent 32 % des condamnations et 38 % des infractions sanctionnées. Il s'agit de tous les manquements ou irrégularités en matière de permis de conduire ou d'assurance.

Les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le troisième groupe avec 5 % des condamnations et 8 % des infractions (délits de fuite, refus d'obtempérer ou de se soumettre aux vérifications).

Enfin, les atteintes corporelles involontaires par conducteur avec ou sans état alcoolique constituent le quatrième groupe le moins important en nombre pour la sixième année consécutive avec 3 % des condamnations prononcées et 3 % des infractions sanctionnées.

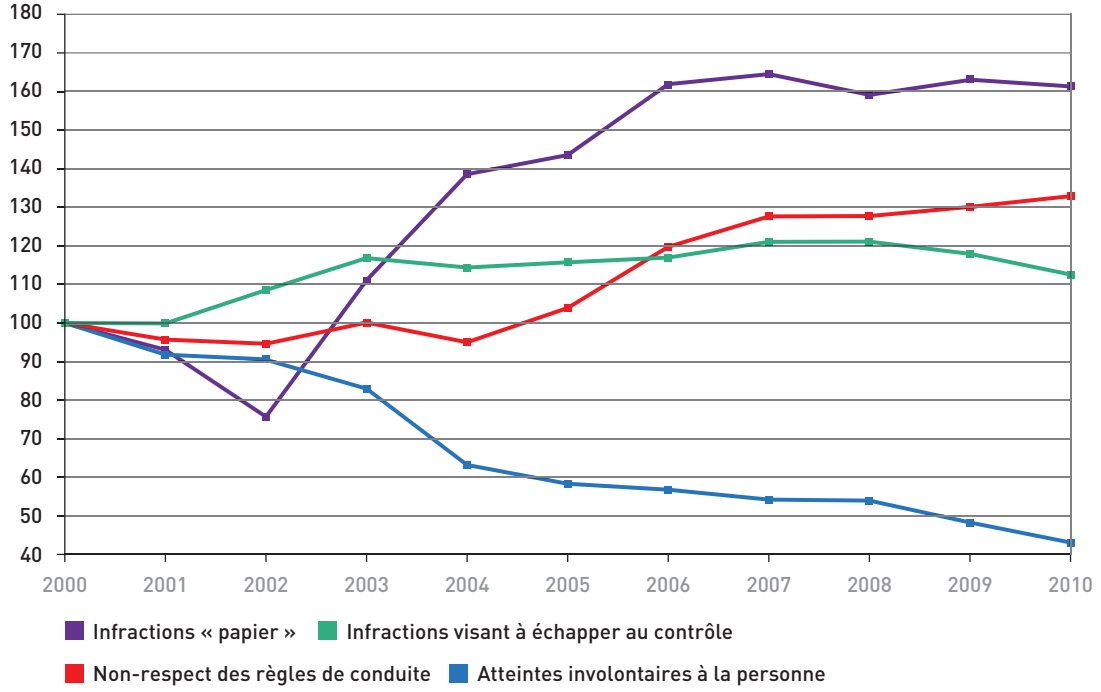
Malgré la baisse sensible des atteintes corporelles, la part respective de chacun des groupes d'infractions a peu varié depuis 2007 (courbe 1).

↓ TABLEAU 1 – VUE D'ENSEMBLE DU CONTENTIEUX DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Nombre de condamnations				Nombre d'infractions sanctionnées			
	2010p	2009	2008	2007	2010p	2009	2008	2007
Non-respect des règles de conduite								
Conduite en état alcoolique	150 049	151 678	154 041	156 090	159 879	160 931	162 121	163 838
dont récidive de conduite en état alcoolique	23 909	23 612	23 109	21 381	26 547	25 869	24 970	23 083
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	14 919	11 198	6 980	5 185	17 743	13 455	8 600	6 354
Grand excès de vitesse	14 295	13 243	12 844	13 855	14 921	13 834	13 420	14 417
Sous total	**179 263**	**176 119**	**173 865**	**175 130**	**192 543**	**188 220**	**184 141**	**184 609**
Atteintes involontaires à la personne								
Blessures involontaires avec ITT ≤ 3 mois en état alcoolique	1 920	2 037	2 130	2 226	2 024	2 129	2 373	2 357
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois en état alcoolique	225	224	229	286	244	238	280	309
Homicides involontaires en état alcoolique	203	184	253	242	204	184	263	244
Blessures involontaires	6 116	7 229	8 159	8 071	7 007	8 157	9 174	9 120
Homicides involontaires	772	782	872	853	820	831	906	878
Sous total	**9 236**	**10 456**	**11 643**	**11 678**	**10 299**	**11 539**	**12 996**	**12 908**
Infractions « papiers »								
Conduite d'un véhicule sans permis	38 267	38 029	36 876	37 680	54 078	54 208	53 762	54 690
Conduite malgré suspension du permis	23 433	22 827	18 649	16 692	31 892	31 426	27 124	24 880
Défaut d'assurance	34 047	35 189	35 853	39 990	54 255	56 330	57 554	63 280
Défaut de plaques ou fausses plaques	861	722	755	873	2 010	1 854	1 983	2 032
Sous total	**96 608**	**96 767**	**92 133**	**95 235**	**142 235**	**143 818**	**140 423**	**144 882**
Infractions visant à échapper au contrôle								
Délit de fuite	4 310	4 757	5 301	5 820	6 913	7 540	8 276	8 839
Refus d'obtempérer	9 579	10 070	9 943	9 695	16 598	17 324	17 340	16 923
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 740	1 661	1 612	1 648	5 067	5 132	5 078	5 069
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	309	239	347	268	333	269	372	297
Sous total	**15 938**	**16 727**	**17 203**	**17 431**	**28 911**	**30 265**	**31 066**	**31 128**
Autres infractions de circulation routière	1 255	1 254	1 206	864	2 223	2 268	2 148	1 578
Toutes infractions de sécurité routière	**302 300**	**301 323**	**296 050**	**300 338**	**376 211**	**376 110**	**370 774**	**375 105**
Tous types d'infractions (contraventions + délits)	**697 106**	**699 513**	**700 772**	**698 073**	**1 015 815**	**1 023 363**	**1 034 947**	**1 024 190**

Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

↓ COURBE 1 – ÉVOLUTION DES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

NB : certaines infractions « papier » ont été correctionnalisées en 2004.

Plusieurs procédures permettent aujourd'hui de sanctionner les manquements aux règles de la sécurité routière. Sur les 302 000 procédures, 150 000 sont des jugements du tribunal, 114 000 des ordonnances pénales et 38 000 des compositions pénales.

Les compositions pénales inscrites au casier judiciaire sont surtout utilisées pour sanctionner des conduites en état alcoolique ou sous l'empire de stupéfiants (78 %) et dans une moindre mesure des délits « papiers » (15 %) (tableau 1 *bis*).

Les ordonnances pénales se partagent entre les infractions relatives à la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants (57 %) et les délits « papier » (41 %). Enfin, les jugements du tribunal sont pour 47 % des condamnations pour conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants, pour 29 % des condamnations pour infractions « papier », le reste se partageant entre les excès de vitesse, les infractions visant à échapper au contrôle et les accidents corporels.

Pour une nature donnée d'infractions comme la conduite en état alcoolique, les différentes procédures se déclinent de la façon suivante : 42 % sont des jugements du tribunal, 40 % des ordonnances pénales et 18 % des compositions pénales.

Les délits « papiers » sont traités pour près de 50 % par ordonnance pénale, pour 45 % par jugement et pour 6 % par composition pénale. Les atteintes corporelles et les infractions pour faire obstacle au contrôle sont essentiellement sanctionnées par voie de jugement du tribunal.

↓ TABLEAU 1 *BIS* – CONTENTIEUX DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE SELON LE TYPE DE PROCÉDURE

	Jugement du tribunal		Ordonnances pénales		Composition pénales	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Non-respect des règles de conduite						
Conduite en état alcoolique	63 031	42,2	59 403	52	27 615	71,6
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	7 049	4,7	5 379	4,7	2 491	6,5
Grand excès de vitesse	14 049	9,4	16	0	230	0,6
Sous-total	**84 129**	**56,3**	**64 798**	**56,7**	**30 336**	**78,6**
Atteintes involontaires à la personne						
Blessures involontaires avec ITT ≤ 3 mois en état alcoolique	1 896	1,3	0	0	24	0,1
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois en état alcoolique	225	0,2	0	0	0	0
Homicides involontaires en état alcoolique	203	0,1	0	0	0	0
Blessures involontaires	5 294	3,5	0	0	822	2,1
Homicides involontaires	772	0,5	0	0	0	0
Sous-total	**8 390**	**5,6**	**0**	**0**	**846**	**2,2**
Infractions « papier »						
Conduite d'un véhicule sans permis	19 284	12,9	16 848	14,7	2 135	5,5
Conduite malgré la suspension du permis	14 787	9,9	7 829	6,8	817	2,1
Défaut d'assurance	9 084	6,1	22 154	19,4	2 809	7,3
Défaut de plaques ou fausses plaques	440	0,3	322	0,3	99	0,3
Sous-total	**43 595**	**29,2**	**47 153**	**41,2**	**5 860**	**15,2**
Infractions visant à échapper au contrôle						
Délit de fuite	3 059	2	500	0,4	751	1,9
Refus d'obtempérer	7 457	5	1 524	1,3	598	1,6
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 399	0,9	274	0,2	67	0,2
Utilisation d'appareils perturbateurs d'intruments de police	281	0,2	0	0	28	0,1
Sous-total	**12 196**	**8,2**	**2 298**	**2**	**1 444**	**3,7**
Autres infractions de circulation routière	1 080	0,7	87	0,1	88	0,2
Toutes infractions de sécurité routière	**149 390**	**100**	**114 336**	**100**	**38 574**	**100**

Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

UN QUART DES CONDAMNATIONS PRONONCÉES POUR DÉLITS PAR LES TRIBUNAUX SANCTIONNENT UN MANQUEMENT AUX RÈGLES DE CONDUITE

La conduite en état alcoolique domine largement le premier groupe de condamnations avec plus de 150 000 condamnations, en baisse continue depuis 2007 (– 4 %) (tableau 1).

Depuis le début des années 2000, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique a augmenté de 38 % avec deux années de forte hausse en 2005 (+14 %) et en 2006 (+19 %). Parmi ces condamnations, 16 % font état de récidive, soit 23 000 condamnations, chiffre stable sur les trois dernières années.

La part de la conduite en état alcoolique dans l'ensemble des condamnations prononcées pour délit s'établit à près de 22 % en 2010. Ce contentieux dépasse l'ensemble des vols et recels (15 %) et des atteintes volontaires à la personne (11 %) et les autres grands domaines d'infractions qui dépassent chacun rarement 5 % de l'ensemble des condamnations pour délits. L'importance de ce contentieux dans les condamnations reflète la réponse donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage réalisée par la police et la gendarmerie.

Par ailleurs, la conduite sous l'emprise de stupéfiants continue de progresser et a donné lieu à 14 919 condamnations en 2010 (+ 33 % par rapport à 2009). Le délit de grand excès de vitesse atteint 14 295 condamnations en 2010, soit 8 % de plus qu'en 2009. Il reste inférieur au niveau atteint au début des années 2000 (autour de 30 000 condamnations prononcées).

Sur les 150 049 condamnations pour conduite en état alcoolique, 131 015, soit 87 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 19 034 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps (25 678 infractions) dont près des 4/5 relèvent de la sécurité routière : 71 % sont des infractions « papiers ».

Des peines d'amende plus fréquentes

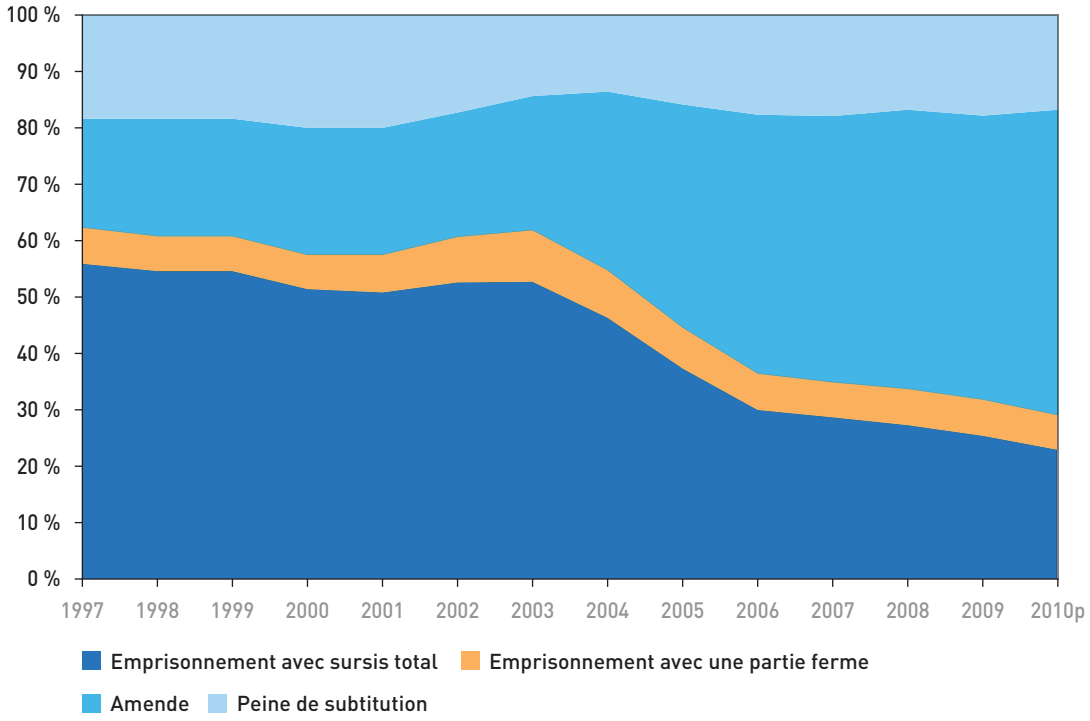
La nature des peines prononcées en 2010 prolonge la tendance observée les années précédentes. La part des amendes continue d'augmenter, passant de 50,5 % en 2009 à 54 % en 2010, au détriment des emprisonnements avec sursis total qui subissent un mouvement inverse faisant décroître la part des peines d'emprisonnement de 25,5 % en 2009 à 23 % en 2010 (courbe 2).

Cette évolution s'explique par l'utilisation massive des procédures de compositions pénales et d'ordonnances pénales qui s'appliquent à près de 6 infractions sur 10 et qui ne permettent pas de prononcer une peine d'emprisonnement.

L'emprisonnement en tout ou partie ferme est stable avec environ 6 % des sanctions prononcées et une durée moyenne d'emprisonnement ferme stable autour de 3,5 mois. Le montant moyen des amendes s'établit à 305 € (308 € en 2009).

Les autres peines sont les mesures de substitution dont la part est en léger recul (17 % en 2010, après 18 % en 2009). Il s'agit essentiellement de mesures restrictives du permis de conduire et de jours-amende.

↓ COURBE 2 – NATURE DES PEINES PRONONCÉES POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE



Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

Deux facteurs aggravent la sanction : la multiplicité d'infractions et la récidive

Deux facteurs viennent aggraver les peines prononcées en matière de conduite en état alcoolique : la pluralité d'infractions et la récidive (tableau 2).

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (13 % des condamnations), les peines infligées sont plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 70 % des condamnations pour infractions multiples (et seulement 23 % des cas d'infraction unique).

En particulier, l'emprisonnement en tout ou partie ferme se rencontre dans 25 % des condamnations pour infractions multiples (près de 4 % en cas d'infraction unique) avec un quantum moyen d'emprisonnement ferme de 4 mois au lieu de 3 mois en cas d'infraction unique.

↓ TABLEAU 2 – ANNÉE NATURE DES PEINES PRINCIPALES POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE EN 2010

	Condamnations pour conduite en état alcoolique							
	Toutes condamnations		Condamnations pour infractions uniques		Condamnations pour infractions multiples		dont condamnations pour récidive	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Emprisonnement	**43 908**	**29,3**	**30 667**	**23,4**	**13 241**	**69,6**	**18 104**	**75,7**
Ferme	7 049	4,7	3 490	2,7	3 559	18,7	4 152	17,4
Sursis partiel	2 277	1,5	1 028	0,8	1 249	6,6	1 732	7,2
simple	31	0	7	0	24	0,1	8	0
probatoire	2 246	1,5	1 021	0,8	1 225	6,4	1 724	7,2
Susis total	34 582	23	26 149	20	8 433	44,3	12 220	51,1
simple	19 927	13,3	15 347	11,7	4 580	24 1	4 332	18,1
probatoire	13 713	9,1	10 225	7,8	3 488	18,3	7 511	31,4
TIG	942	0,6	577	0,4	365	1,9	377	1,6
Amende	**80 476**[1]	**53,6**	**76 561**	**58,4**	**3 915**	**20,6**	**2 636**	**11**
Peines de substitution	**25 473**[1]	**17**	**23 650**	**18,1**	**1 823**	**9,6**	**3 160**	**13,2**
Suspension de permis de conduite	7 828	5,2	7 562	5,8	266	1,4	0	0
TIG	1 032	0,7	722	0,6	310	1,6	0	0
Jours amendes	4 443	3	3 518	2,7	925	4,9	0	0
Interdiction permis de conduire	1 027	0,7	1 027	96	0	0	0	0
Mesure éducative	**132**	**0,1**	**88**	**0,1**	**44**	**0,2**	**1**	**0**
Sanction éducative	**4**	**0**	**3**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**
Dispense de peine	**56**	**0**	**46**	**0**	**10**	**0,1**	**8**	**0**
Toutes condamnations	**150 049**	**100**	**131 015**	**100**	**19 034**	**100**	**23 909**	**100**

1 Un quart des amendes et un tiers des peines de substitution sont prononcées dans le cadre d'une composition pénale.

Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

Les emprisonnements avec sursis total assortis d'une mise à l'épreuve ou d'un TIG représentent 20 % des peines prononcées contre environ 8 % si l'infraction est unique (tableau 2). Cette importance des peines d'emprisonnement se fait au détriment des amendes dont la part s'établit à 21 % au lieu de 58 % en cas d'infraction unique. Les mesures de substitution ne semblent plus très adaptées, car la plus grande partie des infractions associées dans ces condamnations multiples sont des délits « papier ».

La récidive aggrave les peines dans une proportion similaire, la part des peines d'emprisonnement passe à 76 % ; celle des emprisonnements en tout ou partie ferme à 25 % ; en revanche avec 33 % des peines, les emprisonnements assortis d'un sursis total avec mise à l'épreuve ou TIG représentent une part beaucoup plus forte qu'en cas d'infractions multiples.

Les peines principales donnent une mesure incomplète des sanctions prononcées pour réprimer ces natures d'infraction. En effet, d'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction principale, qu'elle réprime une ou plusieurs infractions. Ainsi, une mesure restrictive du permis de conduire accompagne quasi systématiquement une peine principale (d'emprisonnement ou d'amende) (87 %) et une amende s'ajoute à 28 % des peines d'emprisonnement avec sursis total simple.

Les auteurs de conduite en état alcoolique ont été jugés dans un délai moyen de cinq mois (à comparer à 10,5 mois pour l'ensemble des délits). Le contentieux de la conduite en état alcoolique est celui qui est traité dans les délais les plus brefs. Les tribunaux ont depuis longtemps su répondre à l'augmentation massive du nombre de poursuites pour conduite en état alcoolique en organisant des audiences consa-

crées exclusivement à ce contentieux. En 2010, la moitié des condamnations ont été prononcées en trois mois après l'infraction, et 90 % en onze mois.

Le grand excès de vitesse étant une contravention de 5e classe, il est traité par les tribunaux de police en huit mois en moyenne et la peine prononcée est pour l'essentiel une amende d'un montant moyen de 359 euros.

L'ABSENCE DE PAPIERS EN RÈGLE EST SANCTIONNÉE DANS PRÈS DE LA MOITIÉ DES CONDAMNATIONS

Les infractions « papiers » regroupent à la fois la conduite sans permis, le défaut d'assurance, la conduite malgré la suspension du permis et le défaut de plaques. Les infractions relatives à l'absence de permis de conduire et au défaut d'assurance sont souvent associées au sein d'une même condamnation. Une grande partie de ces infractions a été correctionnalisée à compter de 2004.

Près de la moitié des condamnés pour infraction à la sécurité routière n'ont pas le permis de conduire ou celui-ci a été suspendu ou annulé ou encore n'ont pas souscrit d'assurance. Dans 96 608 condamnations, cette nature d'infraction est sanctionnée directement, dans 46 000 condamnations elle s'ajoute à d'autres catégories d'infraction comme la conduite en état alcoolique ou les blessures involontaires. Depuis 2007, le nombre de condamnations sanctionnant au moins une infraction « papiers » est globalement stable, résultat d'une baisse des défauts d'assurance (– 15 %) et d'une hausse des conduites malgré la suspension du permis (+ 40 %) (tableau 1).

Les peines prononcées en 2010 dans les 96 608 condamnations ne sanctionnant que des infractions « papier » sont pour 24 % des emprisonnements, dont près de la moitié le sont en tout ou partie fermes (tableau 3).

Le quantum moyen de l'emprisonnement ferme est alors de trois mois. Les amendes sont nombreuses et constituent près de 64 % des peines. Leur montant va de 316 € en moyenne pour le défaut d'assurance à 460 € pour une conduite malgré la suspension du permis. Les peines de substitution sont peu nombreuses (11 %) du fait même de la nature des infractions ; elles consistent pour l'essentiel en des jours-amendes.

Les condamnations pour ce type d'infraction se caractérisent par l'utilisation importante de l'ordonnance pénale (47 153) et dans une moindre mesure de la composition pénale (5 860).

La durée moyenne des procédures tourne autour de huit mois devant le tribunal correctionnel.

DES SANCTIONS SÉVÈRES POUR LES INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE

Les infractions destinées à faire obstacle 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. Au total, 15 938 condamnations visent cette nature d'infraction, soit un chiffre en recul de 8,6 % depuis 2007.

Comme pour les infractions « papier », ces infractions sont souvent associées à d'autres délits routiers (12 973). En revanche, dans 15 938 condamnations elles apparaissent comme l'infraction principale même si parfois le refus du contrôle cache une absence de papiers. Les peines prononcées dans ces 15 938 condamnations se caractérisent par une plus grande sévérité que dans les autres natures d'infraction.

Des emprisonnements sont prononcés dans 46 % des cas et des emprisonnements en tout ou partie fermes dans 19 % des condamnations. Le quantum moyen d'emprisonnement ferme s'établit à plus de quatre mois. Des amendes sont prononcées dans 35 % des condamnations et les peines de substitution dans près de 17 %.

Le montant moyen des amendes s'établit à 349 € mais celles-ci peuvent atteindre jusqu'à 4 500 € (tableau 3).

↓ TABLEAU 3 – NATURE DES PEINES POUR INFRACTIONS « PAPIER » ET POUR INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE EN 2010

	Condamnations pour infraction « papier »		Condamnations pour obstacle au contrôle	
	nombre	%	nombre	%
Emprisonnement	**22 989**	**23,8**	**7 309**	**45,9**
Ferme	10 271	10,6	2 503	15,7
Sursis partiel	890	0,9	496	3,1
simple	60	0,1	31	0,2
probatoire	830	0,9	465	2,9
Sursis total	11 828	12,2	4 310	27
simple	8 372	8,7	3 070	19,3
probatoire	2 304	2,4	925	5,8
TIG	1 152	1,2	315	2
Amende	**61 354**	**63,5**	**5 538**	**34,7**
Peines de substitution	**10 865**	**11,2**	**2 624**	**16,5**
Suspension de permis de conduite	1 470	1,5	711	4,5
TIG	176	0,2	90	0,6
Jours amendes	5 623	5,8	937	5,9
Interdiction permis de conduire	1 867	1,9	494	3,1
Mesure éducative	**890**	**0,9**	**386**	**2,4**
Sanction éducative	**37**	**0**	**14**	**0,1**
Dispense de peine	**473**	**0,5**	**67**	**0,4**
Toutes peines principales	**96 608**	**100**	**15 938**	**100**

1 Un quart des amendes et un tiers des peines de substitution sont prononcées dans le cadre d'une composition pénale.

Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

ATTEINTES CORPORELLES INVOLONTAIRES : UNE BAISSE CONTINUE QUI SE CONFIRME

Le quatrième groupe d'infraction est le plus faible en nombre (9 236), mais il regroupe les infractions routières les plus graves puisqu'il s'agit de celles qui sont liées aux accidents corporels (tableau 1).

Les condamnations pour blessures involontaires sont au nombre de 8 261 dont 2 145 par conducteur en état alcoolique (26 %), les condamnations pour homicide involontaire sont au nombre de 975 dont 203 par conducteur en état alcoolique (21 %). Ce contentieux est en baisse continue depuis vingt ans, le nombre de condamnations a été divisé par deux depuis l'année 2000. L'année 2010 enregistre une diminution de 11,7 % par rapport à 2009 essentiellement due aux blessures involontaires.

DES SANCTIONS QUI S'ALOURDISSENT AVEC LA GRAVITÉ DE L'ATTEINTE

Les sanctions prononcées pour blessures involontaires par conducteur varient beaucoup selon que l'auteur était ou non sous l'emprise d'un état alcoolique. Ainsi les 6 116 condamnés pour blessures involontaires ne présentant pas d'état alcoolique sont condamnés pour 41 % d'entre eux à un emprisonnement dont la plus grande partie s'accompagne d'un sursis total simple (tableau 4).

Si le conducteur était en état alcoolique au moment de l'accident (2 145 condamnations), l'emprisonnement est prononcé dans 84 % des peines, dont 12 % en tout ou partie ferme, soit 1,5 fois plus souvent que dans la situation précédente. La durée moyenne de l'emprisonnement ferme s'étend alors de cinq

mois à sept mois selon la gravité de l'atteinte. Les amendes et les peines de substitution – essentiellement des suspensions de permis de conduire – sont fréquentes quand l'auteur de l'accident ne présentait pas d'alcoolémie. Elles représentent respectivement 39 % et 18 % des peines. Si l'état alcoolique est avéré, l'amende et la peine de substitution ne représentent plus chacune que 9 % et 7 % des peines.

↓ TABLEAU 4 – NATURE DES PEINES PRINCIPALES PRONONCÉES EN 2010 POUR HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR AVEC OU SANS L'ÉTAT ALCOOLIQUE

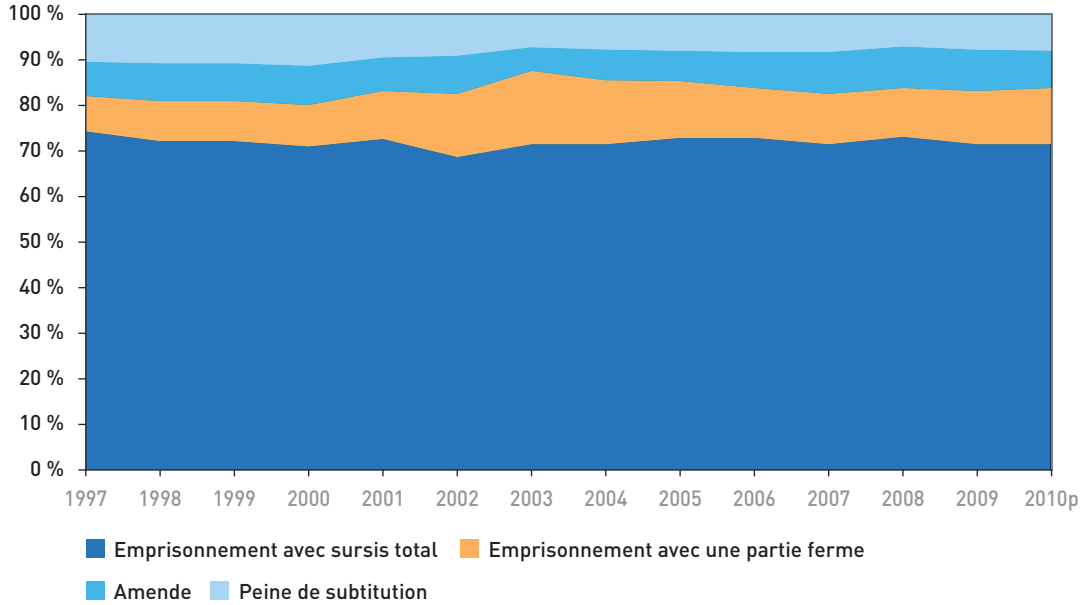
	Blessures involontaires				Homicides involontaires			
	par conducteur en état alcoolique		par conducteur		par conducteur en état alcoolique		par conducteur	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Emprisonnement	**1 798**	**83,8**	**2 501**	**40,9**	**201**	**99**	**736**	**95,3**
Ferme	138	6,4	334	5,5	18	8,9	38	4,9
Sursis partiel	124	5,8	169	2,8	103	50,7	153	19,8
simple	11	0,5	24	0,4	41	20,2	66	8,5
probatoire	113	5,3	145	2,4	62	30,5	87	11,3
Susis total	1 536	71,6	1 998	32,7	80	39,4	545	70,6
simple	1 147	53,5	1 713	28	69	34	536	69,4
probatoire	368	17,2	248	4,1	11	5,4	9	1,2
TIG	21	1	37	0,6	0	0	0	0
Amende	**184**	**8,6**	**2 380**	**38,9**	**0**	**0**	**13**	**1,7**
Peines de substitution	**156**	**7,3**	**1 111**	**18,2**	**2**	**1**	**19**	**2,5**
Suspension de permis de conduite	51	2,4	683	11,2	0	0	13	1,7
TIG	12	0,6	49	0,8	1	0,5	0	0
Jours amendes	50	2,3	116	1,9	0	0	0	0
Interdiction permis de conduire	23	1,1	46	0,8	1	0,5	4	0,5
Mesure éducative	**4**	**0,2**	**55**	**0,9**	**0**	**0**	**1**	**0,1**
Sanction éducative	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Dispense de peine	**3**	**0,1**	**68**	**1,1**	**0**	**0**	**3**	**0,4**
Toutes peines principales	**2 145**	**100**	**6 116**	**100**	**203**	**100**	**772**	**100**

Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

Le début des années 2000 se caractérise par un alourdissement des sanctions mesuré par la part des emprisonnements fermes qui atteint 16 % en 2003. Depuis cette date, le taux d'emprisonnements fermes diminue régulièrement au profit du sursis total. La tendance s'inverse en 2009 et 2010 (courbe 3).

D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, la quasi-totalité sont accompagnées d'une mesure restrictive du permis de conduire : suspension ou annulation du permis selon la gravité des blessures.

↓ COURBE 3 – NATURE DES PEINES PRONONCÉES POUR BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE



Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (975 condamnations en 2010), l'emprisonnement est la règle puisqu'il est prononcé en moyenne dans 96 % des sanctions (88 % en 2000). La part des emprisonnements fermes et mixtes est de 2,4 fois plus importante si l'auteur a provoqué l'accident sous l'emprise de l'alcool (60 %) que dans le cas contraire (25 %) (tableau 4).

Par ailleurs, quand une partie de la peine est prononcée avec sursis, ce dernier est plus souvent accompagné d'une mise à l'épreuve quand l'alcoolémie est avérée. Le quantum moyen de l'emprisonnement ferme est environ trois fois plus élevé qu'en cas de blessures : de quatorze à dix-huit mois selon les circonstances de l'accident (neuf mois en 2000).

Les amendes et les peines de substitution prononcées à titre principal sont rares, en revanche une mesure de suspension ou d'annulation du permis de conduire s'ajoute presque systématiquement aux peines prononcées à titre principal.

Les atteintes aux personnes par conducteur sont traitées par les tribunaux correctionnels en quinze mois environ.

DES CONDAMNÉS PLUS ÂGÉS SAUF POUR LES CONDUITES SANS PERMIS ET DES FEMMES MOINS NOMBREUSES QUE DANS LES AUTRES CONTENTIEUX

Si l'on exclut les mineurs qui sont peu concernés par la délinquance routière, les condamnés pour infractions à la sécurité routière sont plus âgés que l'ensemble des condamnés : les 18-20 ans sont environ deux fois moins nombreux, mais près d'un condamné sur trois a au moins quarante ans contre un sur quatre pour l'ensemble des condamnés majeurs.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature d'infraction sanctionnée. Ainsi les auteurs de conduite sans permis sont très jeunes et on y rencontre des mineurs (3,5 %) et 40 % ont entre dix-huit et vingt-quatre ans. Cette caractéristique est moins marquée pour les autres infractions « papiers » : les moins de vingt-cinq ans représentent 21 % des condamnés pour conduite malgré suspension et 33 % des condamnés pour défaut d'assurance (tableau 5).

↓ TABLEAU 5 – CARACTÉRISTIQUES DES CONDAMNÉS POUR INFRACTIONS « PAPIER » EN 2010

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Hommes	35 536	92,9	22 323	95,3	30 397	89,3
Femmes	2 731	7,1	1 110	4,7	3 650	10,7
Mineurs	1 331	3,5			270	0,8
18-19 ans	5 088	13,3	232	1	2 817	8,3
20-24 ans	10 173	26,6	4 667	19,9	8 267	24,3
25-29 ans	6 979	18,2	4 958	21,2	6 699	19,7
30-39 ans	8 053	21	6 447	27,5	8 219	24,1
40-59 ans	6 027	15,7	6 415	27,4	7 118	20,9
60 ans et plus	616	1,6	714	3	657	1,9
Âge moyen	29,3		34,6		31,6	
Tous condamnés	**38 267**	**100**	**23 433**	**100**	**34 047**	**100**

Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

À l'inverse, les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés, les moins de vingt-cinq ans ne sont que 17 % alors que les personnes âgées de quarante ans et plus représentent 43 % des condamnés. À l'inverse, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont très jeunes, 52 % ont moins de vingt-cinq ans.

↓ TABLEAU 6 – CARACTÉRISTIQUES DES CONDAMNÉS POUR INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2010

	Tous condamnés pour conduite en état alcoolique		Condamnés pour blessures involontaires				Condamnés pour homicides involontaires			
			par conducteur en état alcoolique		par conducteur		par conducteur en état alcoolique		par conducteur	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Hommes	136 761	91,1	1 929	89,9	4 773	78	186	91,6	648	83,9
Femmes	13 288	8,9	216	10,1	1 343	22	17	8,4	124	16,1
Mineurs	243	0,2	17	0,8	95	1,6	2	1	9	1,2
18-19 ans	4 049	2,7	101	4,7	505	8,3	26	12,8	66	8,5
20-24 ans	21 637	14,4	424	19,8	1 237	20,2	46	22,7	164	21,2
25-29 ans	22 624	15,1	319	14,9	750	12,3	38	18,7	105	13,6
30-39 ans	36 715	24,5	518	24,1	1 157	18,9	34	16,7	139	18
40-59 ans	56 735	37,8	665	31	1 550	25,3	51	25,1	194	25,1
60 ans et plus	8 046	5,4	101	4,7	822	13,4	6	3	95	12,3
Âge moyen	37,9		35,4		37,9		31,6		37,2	
Tous condamnés	**150 049**	**100**	**2 145**	**100**	**6 116**	**100**	**203**	**100**	**772**	**100**

Source : Exploitation statistique du casier judiciaire - SDSE - Ministère de la Justice et des Libertés.

Chez les condamnés pour atteintes involontaires aux personnes, deux populations se distinguent nettement :

– d'une part, les conducteurs en état alcoolique responsables d'homicide involontaire, qui sont jeunes : près de 37 % ont moins de vingt-cinq ans (contre 31 % sans alcoolémie) ;

– d'autre part, les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie qui sont beaucoup plus âgés : 39 % des condamnés ont quarante ans et plus et 13 % ont au moins soixante ans (tableau 6).

Le contentieux routier se distingue aussi par son faible taux de féminité. Si globalement les femmes sont moins représentées (8 %) que sur l'ensemble des délits (près de 10 %), le taux de féminité varie d'une nature d'infraction à l'autre. Cette faiblesse du taux de féminité s'accuse nettement quand on considère la conduite sans permis (7 %) ou malgré suspension (près de 5 %) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (près de 4 %).

La part des femmes est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (22 % en cas de blessures, 16 % en cas d'homicide). Il est toutefois à noter que le taux de féminité s'est accru ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'il est passé de 6 % en 2000 à près de 9 % en 2010.

ÉTUDES ET RECHERCHES SUR LES ASPECTS JURIDIQUES

AJAR
ASPECTS JURIDIQUES DES AIDES AU RESPECT DE LA RÈGLE, 2008-2011
Commanditaire : DSCR
Titulaire : IFSTTAR
Rédactrice : Michèle GUILBOT
Contributeurs : Flore Larcher – Mathieu Simeone – Isabelle Bérenger – Jean-Yves Fournier – Aurélie Lafaix
Responsable scientifique : Michèle Guilbot
Partenaires : université du Maine, université de Poitiers (facultés de droit)

La recherche AJAR décrit ce cadre juridique et les principales solutions juridiques permettant de contrôler les intrusions ou leurs conséquences. Là encore, un accompagnement juridique dès la conception des systèmes est recommandé, tant par les chercheurs que par les autorités européennes dans le cadre du plan d'action relatif aux systèmes de transport intelligents.

Les aides à la conduite informent le conducteur, guident ou contraignent son activité de conduite. L'automatisation peut être partielle ou totale, surpassable ou non par le conducteur, transparente ou pas. D'autres procédés, de type enregistreurs de données, visent à mieux documenter le risque routier. La première catégorie, en raison de l'impact des dispositifs sur une ou plusieurs tâches de conduite, soulève des interrogations sur les responsabilités en cas d'accident, que les problèmes soient liés à l'information transmise, à son mode de transmission ou à la répartition des pouvoirs entre l'aide et le conducteur. Dans tous les cas, parce qu'ils permettent une intrusion dans la sphère privée (recueil de données sur la conduite, géolocalisation, etc.), le déploiement des dispositifs impose la protection des données à caractère personnel collectées, quelle que soit la finalité du recueil.

La recherche AJAR fournit des pistes pour mieux appréhender ces questions par une analyse fine du contexte juridique (risques juridiques encourus par les acteurs, contraintes à respecter dès la conception, protection des données à caractère personnel). Les différentes facettes des responsabilités juridiques sont décrites, qu'il s'agisse de l'indemnisation des victimes (responsabilité civile, responsabilité administrative) ou de la responsabilité pénale. Les analyses montrent que les juges disposent d'instruments juridiques suffisants pour imputer les responsabilités en tenant compte de chaque fait ayant contribué aux dommages.

La description des régimes de responsabilité civile et de leur articulation (loi du 5 juillet 1985 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation, régimes de droit commun, responsabilité du fait des produits défectueux) montre que la loi de 1985, qui fonde l'indemnisation sur l'implication des véhicules dans l'accident, n'exclut pas l'imputation de la charge finale de l'indemnisation à d'autres acteurs que les conducteurs ou leurs assureurs (concepteurs d'un équipement routier ou d'un équipement du véhicule, fabricants d'un composant, gestionnaires de voirie, constructeurs automobiles...). Il ressort néanmoins que l'application du régime de responsabilité du fait des produits défectueux et de l'exonération du producteur pour risque de développement de produits nouveaux peut être défavorable au conducteur. Une faute mineure peut exclure l'indemnisation de ses propres dommages et laisser à son compte la charge finale des indemnisations même s'il a été contraint par un système intrusif et défaillant (défaut de sécurité lié à un dysfonctionnement technique ou dans l'interaction homme/machine).

La recherche rappelle aussi que l'imputation de l'indemnisation, due en raison du dysfonctionnement d'un système, sera affectée aux employeurs, personnes morales, si la faute ou le défaut de sécurité relève de l'activité professionnelle de l'employé. La responsabilité de l'administration sera mobilisée si les personnes physiques considérées ont la qualité d'agents publics.

En matière pénale, en dépit de la dépénalisation partielle opérée par une loi du 10 juillet 2000, il est observé que les juges peuvent déplacer le curseur de la causalité directe pour prendre en compte les circonstances déterminantes de l'accident quelle que soit leur proximité (temporelle, géographique) avec le siège des dommages. Tout opérateur impliqué dans la conception, la gestion ou l'usage du système peut être mis en cause à l'exclusion de l'État, ainsi que des collectivités territoriales si l'activité concernée

ne peut pas faire l'objet d'une délégation de service public. Les outils juridiques permettent aux juges d'analyser les diligences accomplies par les personnes physiques en considérant leurs missions ou leurs fonctions, leurs compétences, leurs pouvoirs et les moyens dont ils disposaient pour exercer leur activité, la loi offrant depuis 1996 une grille de lecture opérationnelle. Chacun peut être condamné pour sa faute (personnes physiques) ou pour le fait d'un organe ou d'un représentant (personnes morales).

Toutefois, le conducteur peut invoquer une cause d'exonération, notamment la contrainte physique externe particulièrement adaptée aux circonstances. Cette contrainte peut dévoiler un dysfonctionnement du système, technique ou lié à l'usage. C'est pourquoi les professionnels doivent s'attacher à la sécurité dès la conception et pendant toute la vie d'un système, en développant notamment des cahiers des charges pour mieux respecter les nombreuses règles de sécurité prescrites par la loi ou le règlement ou recommandées par des voies diverses (avis, recommandations, règles de l'art, etc.). Sont ainsi décrits dans le rapport les principes applicables dès la conception des systèmes et de leurs équipements, qu'il s'agisse d'infrastructures routières ou de véhicules, de produits ou de services (certains systèmes, comme le LAVIA par exemple, étant à la fois des aides embarquées, des équipements routiers de signalisation et des services). La recherche décrypte la diversité des sources juridiques (internationales, communautaires, internes), de leur portée selon leur valeur juridique (loi, règlement, normes, recommandations, etc.) et de leur niveau de contrainte (obligations générales ou particulières, opposables à tous ou à certaines catégories de personnes).

La rigueur de la méthode adoptée pour gérer le risque permettra au juge d'apprécier l'accomplissement des « diligences normales » par les mis en cause. De plus, le juge pénal interprétant largement la notion de « risque que les prévenus ne pouvaient ignorer », les professionnels sont invités à développer des méthodes rigoureuses de gestion du risque, ce qui leur offre en même temps une meilleure protection contre les risques juridiques auxquels ils seraient exposés. Il en ressort qu'une bonne gestion du risque permet non seulement de préserver la sécurité des usagers mais aussi d'assurer la sécurité juridique des producteurs de systèmes et des gestionnaires.

La mise en œuvre des responsabilités juridiques constitue un enjeu majeur pour l'ensemble des acteurs engagés dans le développement et la gestion de systèmes intelligents. C'est aussi un enjeu important pour le conducteur. Il convient de veiller à ce qu'il ne puisse pas être condamné pénalement lorsqu'il est dessaisi de la possibilité d'agir sur le système. Il convient aussi de garantir l'indemnisation de ses propres dommages corporels en toutes circonstances.

En outre, le déploiement des systèmes intelligents dans le système de circulation routière, quelle que soit leur finalité, doit respecter la vie privée des usagers. Or, la plupart intègrent des données portant sur la manière de conduire, parfois sur des infractions, ou permettant de géolocaliser et de tracer un véhicule, donc son conducteur. C'est pourquoi la mise en œuvre des systèmes faisant appel aux nouvelles technologies doit satisfaire aux contraintes juridiques marquant les limites de leur intrusion dans les véhicules, le principal instrument de droit interne étant la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Les acteurs concernés pourront puiser dans les éléments présentés dans le rapport pour développer des cahiers des charges précis selon les fonctionnalités et les capacités de chaque système envisagé. Depuis 2011, une partie de ce cadre théorique est mis en application pour la contribution au projet S_VRAI (Sauver des Vies par le Retour d'Analyse sur Incidents), notamment en ce qui concerne la protection des données à caractère personnel recueillies à l'aide d'enregistreurs de données embarquées dans des véhicules de service de l'administration. Il s'agit d'un projet réalisé par l'IFSTTAR (Unité de recherche Mécanismes d'accidents) avec le concours de plusieurs CETE et du Certu, subventionné par la DSCR pour sa première phase.

Actes des séminaires du département mécanismes d'accidents, M. Guilbot, IFSTTAR, volume 3, coll. Séries et actes INRETS, no 130, 156 p.

« La valorisation économique des dommages corporels est-elle inégalitaire ? L'exemple des victimes de l'insécurité routière indemnisées en France », Laurent Carnis, Benoît Dervaux et Nicolas Vaillant, Proceedings of the 21st Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference, Halifax, Nova Scotia, 8-11 May 2011, Peer-Reviewed Paper, 15 pages.

PARTIE 4 #

INTERPRÉTATION DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ

Analyse conjoncturelle

Le présent chapitre a pour objectif d'interpréter les résultats mensuels de l'accidentalité routière.

Les variations au jour le jour ou au mois le mois des indicateurs d'accidentalité routière (par exemple, effectifs des tués et des blessés selon les catégories d'usagers) sont très largement déterminées par les fluctuations de l'exposition au risque routier, c'est-à-dire du volume de trafic : fluctuations d'ensemble, fluctuations selon les catégories d'usagers et fluctuations du mix entre catégories [1], fluctuations de leur répartition selon les réseaux ou selon les milieux – urbain *versus* interurbain, etc.

Les progrès éventuels obtenus quant au niveau du risque routier (par exemple, risque collectif d'une catégorie d'usager de tuer ou d'être tué dans des circonstances de trajet données) n'induisent sur les indicateurs d'accidentalité que des variations a priori minimes, comparées à l'ampleur de celles induites par les mouvements de trafics. Or :

1. Nous ne connaissons pas les variations fines du trafic : en la matière, nous ne disposons d'assez bonnes données que pour les grands segments du réseau des routes nationales et autoroutes, et ces données ne distinguent que les voitures et quelques silhouettes de poids lourds, les autres catégories sont ignorées.

2. Les trafics, selon les catégories d'usagers, sont déterminés, notamment :

– par les évolutions longues de la mobilité des Français et aussi de leurs voisins européens (évolution des parcs circulants et des kilométrages annuels, etc.). On observe en la matière des ruptures majeures : par exemple, stagnation historique de l'ensemble des trafics motorisés depuis près de dix ans, ou encore rétrécissement accéléré depuis 2010-2011 du parc des cyclomoteurs, qui vient parachever la résorption progressive de ce segment observée depuis quarante ans ;

– par des cycles saisonniers bien réguliers sur l'année, plus ou moins marqués et très différents selon les catégories d'usagers (la comparaison classique d'un mois au même mois de l'année précédente est une façon simple de s'affranchir de ces cycles) ;

– par les mouvements de certains facteurs externes, certains volatils, d'autres non : par exemple, mouvements extrêmes et durables des prix des carburants sur la mobilité des particuliers, ou encore mouvements de la conjoncture économique sur la demande de transport routier de marchandises, etc. ;

– par les aléas de météorologie atypiques (écarts « anormaux » par rapport aux normales saisonnières : température, ensoleillement, précipitations, etc.), avec une « météosensibilité » très variable selon les catégories d'usagers : maximale chez les motocyclistes, minime chez les automobilistes, et par des configurations calendaires particulières (voisinages de fériés, de grands mouvements liés aux vacances scolaires).

L'intrication de ces multiples facteurs rend l'interprétation de la statistique mensuelle délicate, puisque l'effet des véritables améliorations du niveau de sécurité routière (portant sur les infra-structures, les véhicules ou le comportement des usagers) est largement dissimulé par l'effet *a priori* bien supérieur de ces facteurs masquants, dont certains ne portent aucun enseignement sur la durée. C'est le cas des facteurs qui mesurent les conditions de circulation, et qui peuvent fluctuer de manière importante à très court terme, par exemple d'un jour à l'autre.

Ainsi, les facteurs météoclimatiques, qui jouent d'une part sur les volumes de trafics aux deux niveaux déjà signalés (cycles de trafic saisonniers, d'une part, impact de la météorologie « anormale », d'autre

1 Par exemple, un surcroît de poids lourds dans le trafic augmente la mortalité de toutes les autres catégories d'usagers, très peu celle des chauffeurs routiers. En général, la mortalité d'une catégorie d'usagers est augmentée par un surcroît de son propre trafic mais aussi par des surcroîts de trafics des catégories moins vulnérables (avec qui les rencontres sont les plus à risque).

part), ont aussi un effet direct sur l'accidentalité en générant des surrisques spécifiques pour le trafic circulant au gré d'épisodes localisés ou généralisés, durables ou éphémères, de verglas, de brouillard, de lames d'eau sur chaussées, etc. L'expérience montre que ces effets, hors épisodes imprévus et très exceptionnels, sont mal connus : on peut penser que les usagers compensent aussi, au-delà de la classique contraction des trafics par l'adaptation de leur vitesse et généralement de leur conduite, mais rien n'est moins sûr en matière d'homéostasie du risque. En revanche, leurs effets sur le niveau de trafic et, de manière plus large, les effets des conditions météorologiques sur la mobilité sont importants, voire même opposés. La même remarque vaut pour la configuration du calendrier, qui détermine des conditions de circulation atypiques certains jours de l'année, et qui impacte à la fois la mobilité et les niveaux de risque à mobilité inchangée.

On comprend donc que les variations à l'échelle des données mensuelles brutes de l'accidentalité (d'un mois au même mois de l'année précédente) rendent surtout compte d'écarts en degrés centigrades ou en millimètres de pluie, d'écarts en occurrences de jours atypiques, mais pas de l'effet d'autres facteurs de nature durable, ni de l'effet des politiques ou des annonces liées à la sécurité routière.

Au final, il s'agit de calculer des indicateurs d'accidentalité corrigés de ces effets transitoires, que l'on puisse valablement comparer sur une série longue de plusieurs mois permettant un commentaire des variations d'un mois au mois suivant ou au mois précédent.

Pour autant, la donnée brute a son sens : si l'essentiel de la surmortalité des premiers mois de 2011 est imputable à un printemps très précoce (et si l'on sait calculer et défalquer cette surmortalité expliquée par la météorologie), il ne s'agit pas pour autant de décès fictifs, mais d'autant de drames de la route bien réels. Une meilleure compréhension du risque météoclimatique pourrait permettre d'adapter la politique de sécurité routière.

Le modèle GIBOULÉE

Les données brutes d'accidentalité, produites mois pas mois, sont soit des agrégats mensuels tirés du détail au jour le jour du Fichier national des accidents corporels de la circulation (dit « Fichier BAAC »), il s'agit alors de données définitives, soit des estimations établies à chaud par l'ONISR par extrapolation des remontées statistiques rapides mensuelles, il s'agit alors de données provisoires.

Le suivi conjoncturel de l'accidentalité routière a pour but de comprendre l'évolution intrinsèque de certains indicateurs d'accidentalité. Il nécessite de corriger les données brutes d'accidentalité :

– de leur composante régulière, périodique, qui empêche les comparaisons des statistiques d'un mois à l'autre ;
– et de leur composante aléatoire, particulièrement substantielle dans le domaine de la sécurité routière, où les conditions de circulation évoluent à très court terme sous l'effet d'une météorologie atypique ou d'une configuration calendaire particulière.

Le suivi conjoncturel s'appuie sur l'analyse de données corrigées : données brutes corrigées des variations saisonnières périodiques, mais également corrigées d'effets transitoires liés à une météorologie atypique ou à la configuration calendaire du mois. Cette double correction des données brutes est réalisée avec un modèle statistique d'analyse conjoncturelle des indicateurs d'insécurité routière: le modèle GIBOULÉE, mis en œuvre par le Sétra [2] et utilisé par l'ONISR jusqu'en 2009. Les analyses ont, cette année-là, mis en évidence certaines incohérences d'interprétation qui ont conduit, en 2011, à une refonte de l'outil pilotée par l'IFSTTAR et à son actualisation. Une de ses innovations majeures est de permettre un suivi conjoncturel différencié selon les modes de déplacement.

La correction en amont des données brutes porte donc à la fois sur les effets météorologiques atypiques et calendaires (liés notamment à la présence de jours fériés ou de vacances scolaires) qui sont évalués sur une base journalière et font appel à une base de données météorologiques détaillées, et sur la composante saisonnière régulière, qui est considérée sur une base mensuelle.

2 Développé avec l'aide de l'IFSTTAR, des universités Paris-I et Paris-XI (Bergel, Girard, Lassarre et Le Breton *et al*, 1995).

Le suivi conjoncturel s'effectue sur les données mensuelles ainsi corrigées. De plus, pour faciliter la visualisation et l'interprétation de ces données, l'analyse se concentre sur leurs deux composantes : la tendance et la partie résiduelle, non expliquée par le modèle. La tendance est notamment utilisée pour détecter les effets durables de la politique de sécurité routière alors que la partie résiduelle permet de détecter ses effets immédiats ou des effets externes à la sécurité routière. Les analyses qui sont présentées ci-après résultent de l'utilisation du modèle GIBOULÉE sur la période allant des années 2000 à 2011, et sont détaillées pour l'année 2011, voire pour 2010 et 2009 à titre de rappel et de comparaison.

Trois groupes distincts de victimes

La combinaison de catégories d'usagers hétérogènes peut nuire à l'interprétation de l'évolution de la mortalité du nombre total de victimes. Certaines catégories d'usagers ont des comportements de mobilité propres. Par ailleurs, les parts respectives de leur mortalité dans l'ensemble de la mortalité évoluent : la part de la mortalité des motocyclistes ne cesse de croître au détriment de celle des usagers de véhicules à quatre roues (elle est passée de 9,2 % des tués en 1996 à 19,2 % en 2011).

Les huit catégories d'usagers habituellement agrégées ont été ici rassemblées en trois groupes d'usagers, qui ont des profils saisonniers de mortalité différenciés et relativement homogènes (ainsi qu'un niveau de mortalité mensuelle suffisant pour offrir une bonne régularité statistique) :

– les piétons (13 % des tués en 2011), qui présentent un pic de mortalité en novembre-décembre et un creux en été ;
– les motocyclistes et les cyclistes (23 % des tués en 2011), qui présentent un pic de mortalité en été et un creux en hiver du fait de leur forte sensibilité aux conditions météorologiques ;
– les usagers de véhicules motorisés hors motos (64 % des tués en 2011), constitués en grande majorité d'automobilistes, qui sont bien moins sujets aux variations saisonnières. Ce groupe inclut les cyclomotoristes, dont le profil saisonnier est également plutôt plat, très éloigné de celui des motocyclistes.

La figure 1 illustre ces regroupements à travers :

– un diagramme circulaire de répartition des tués par catégorie d'usagers avant et après regroupement ;
– un graphique des poids moyens de chaque mois dans la mortalité annuelle des différentes catégories d'usagers avant et après regroupement permettant d'apprécier leur profil saisonnier.

↓ FIGURE 1 – ANNÉES 2007 À 2011 – RÉPARTITION DES TUÉS PAR GROUPE D'USAGERS

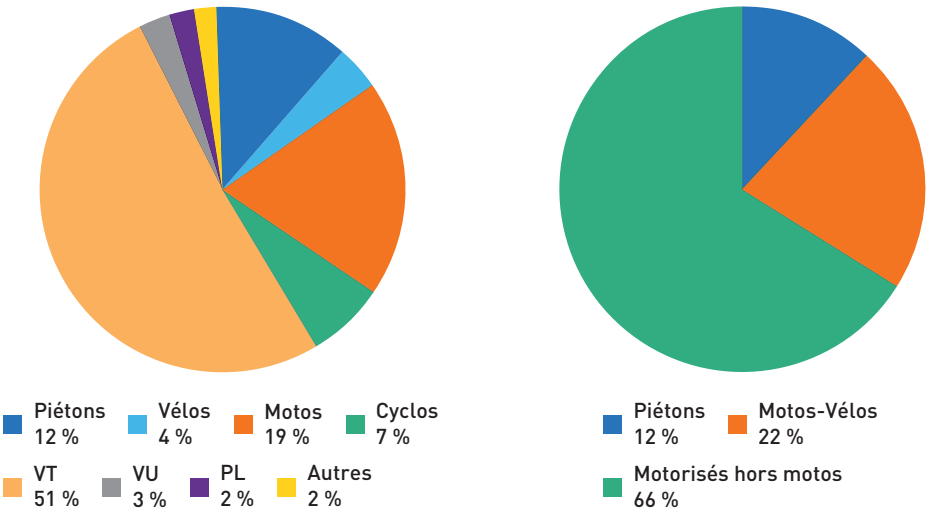
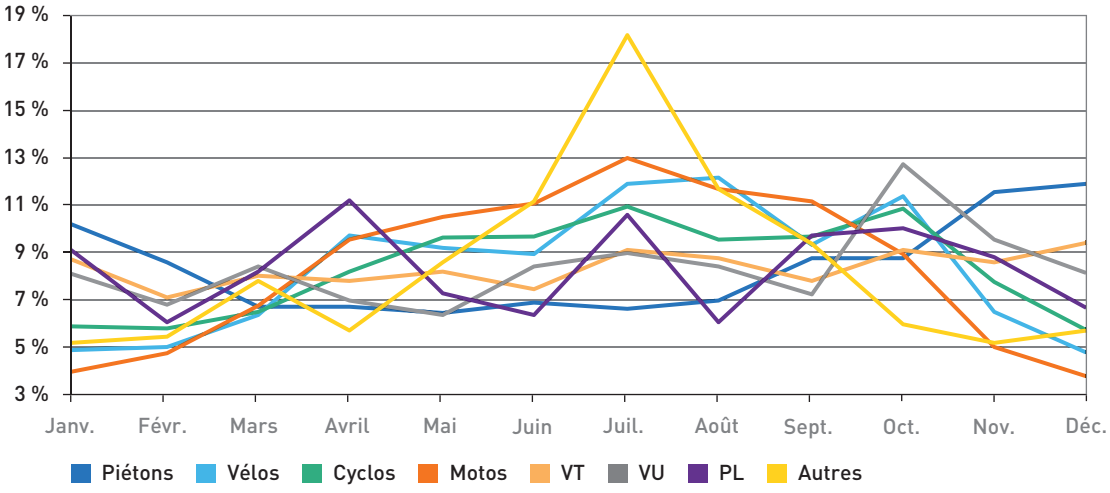
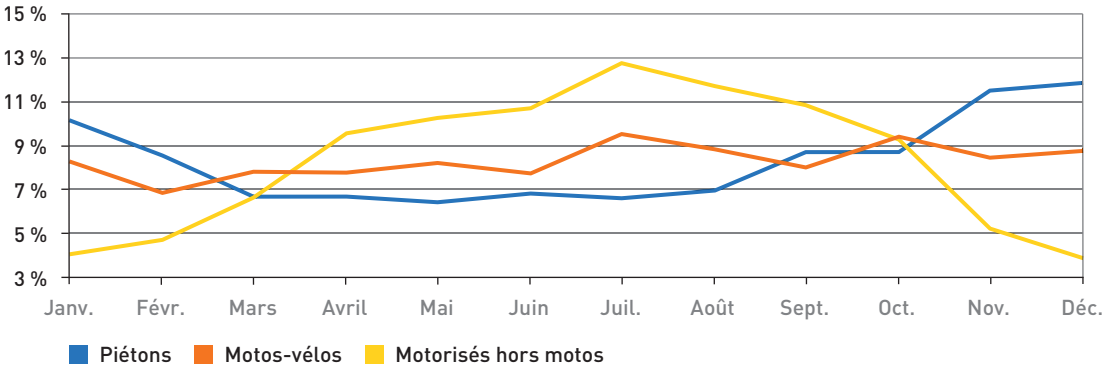


Figure de droite : Regroupement des usagers décédés en trois groupes de victimes.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – POIDS MENSUELS DES TUÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ANNÉES 2007 À 2011 – POIDS MENSUELS DES TUÉS PAR GROUPE D'USAGERS



Les résultats pour 2011

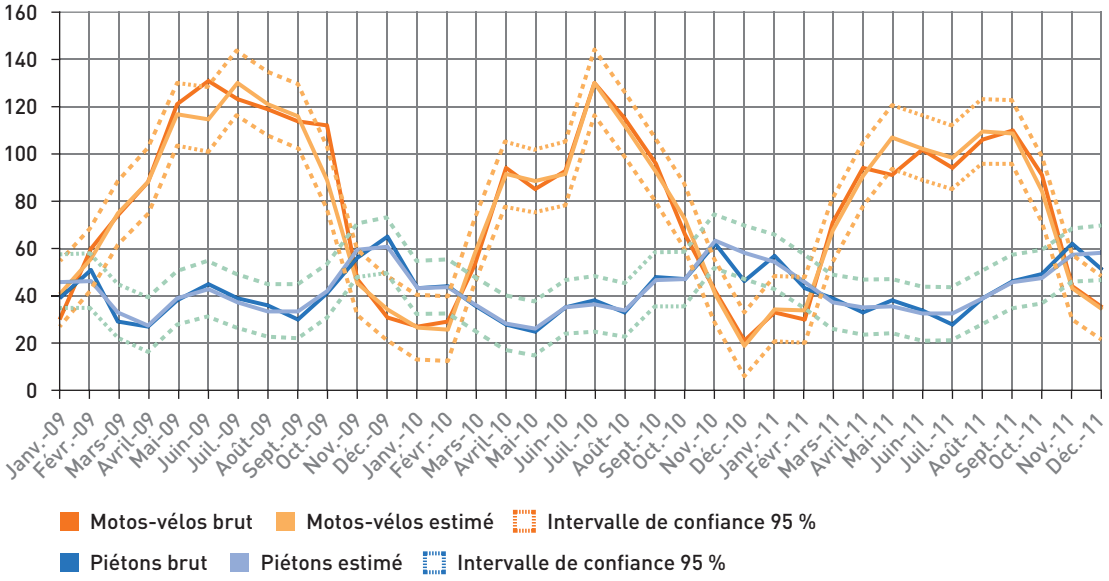
Le tableau suivant récapitule les sorties du modèle pour l'ensemble des personnes tuées sur l'année 2011 :

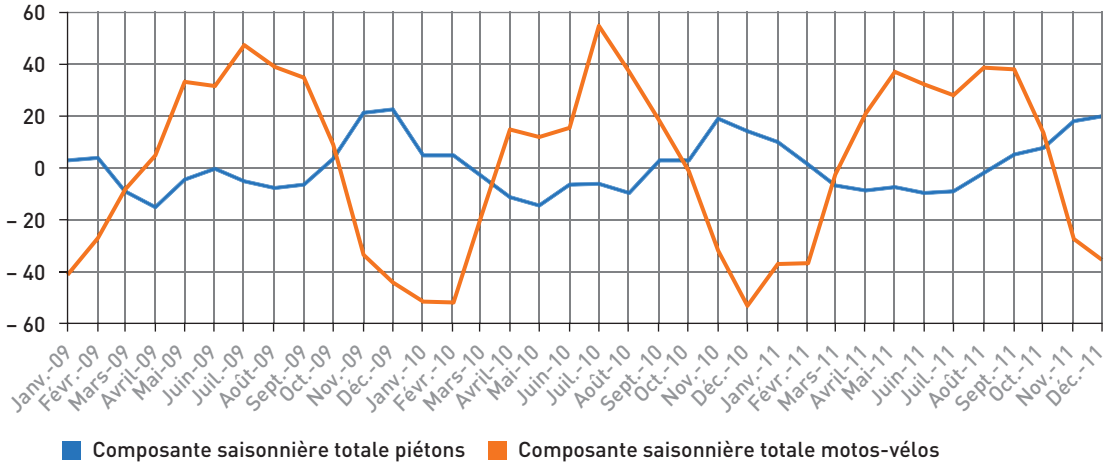
2011	Mortalité brute	Mortalité estimée	Composante saisonnière totale	Mortalité corrigée	Tendance	Résidu
Janvier	324	320	– 21	345	341	4
Février	269	272	– 70	339	342	– 3
Mars	301	287	– 55	356	341	14
Avril	360	354	15	345	339	6
Mai	322	337	3	319	335	– 15
Juin	336	335	7	329	328	1
Juillet	354	354	33	321	321	0
Août	370	355	38	332	316	15
Septembre	347	357	44	303	313	– 10
Octobre	351	366	56	295	310	– 15
Novembre	296	287	– 20	316	307	9
Décembre	333	324	21	312	303	9

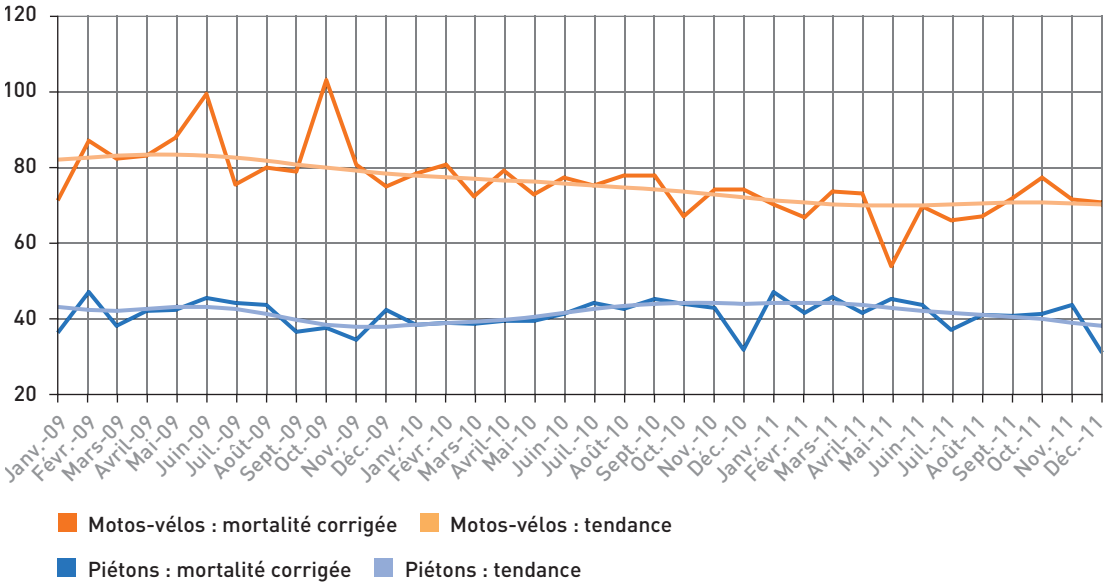
NB : Mortalité corrigée = Mortalité brute – Composante saisonnière = Tendance + Résidu.

La figure 2 présente les séries de mortalité des usagers piétons et motos-vélos sur 2009-2011.

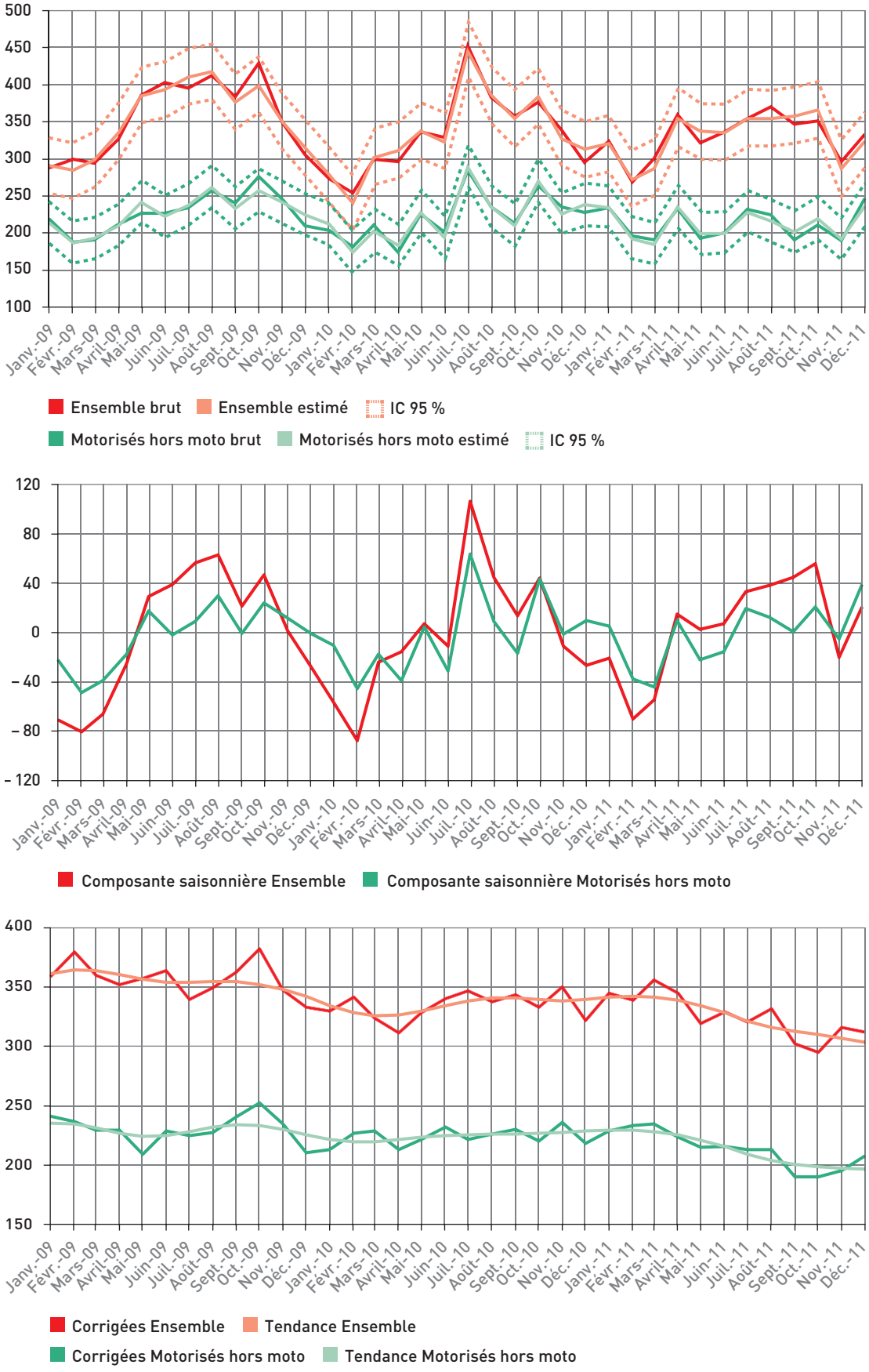
↓ FIGURE 2 – ANNÉES 2009 À 2011 – MORTALITÉ MENSUELLE DES PIÉTONS ET DES USAGERS DE MOTOS ET DE VÉLOS







↓ FIGURE 3 – ANNÉES 2009 À 2011 – MORTALITÉ MENSUELLE DE L'ENSEMBLE DES USAGERS ET DES USAGERS MOTORISÉS HORS MOTO



Les figures 2 et 3 présentées aux pages précédentes, montrent l'évolution sur les trois dernières années 2009-2011 des données de mortalité pour les trois groupes d'usagers considérés et pour l'ensemble des usagers. Compte tenu des ordres de grandeur des effectifs mensuels de mortalité, les évolutions relatives aux piétons et aux motos + vélos ont été représentées sur la même série de graphiques (figure 2) ; de même, les évolutions de l'ensemble des usagers et des « autres » usagers (l'ensemble des usagers motorisés, à l'exclusion des motocyclistes) ont été représentées sur une deuxième série de graphiques (figure 3).

Sont successivement données:

– les données brutes et les données estimées par le modèle, assorties d'un intervalle de confiance,

– la composante saisonnière,

– les données corrigées et les tendances.

L'examen des données brutes et des données estimées par le modèle met en évidence des profils très proches. À l'exception de quelques valeurs mensuelles qui ressortent isolément en s'écartant de la valeur estimée, notamment en octobre 2009 et en mai 2011, les variations mensuelles ont été ajustées de manière satisfaisante (c'est-à-dire que la mortalité résiduelle est faible).

L'essentiel de ces fluctuations mensuelles est de nature saisonnière, comme le montre bien l'examen de la composante saisonnière. Celle-ci comporte une partie régulière, périodique, ainsi qu'une partie irrégulière qui regroupe les variations dues à une météorologie atypique (s'écartant de la normale saisonnière) et aux décalages mensuels dus au calendrier (fins de semaine, jours fériés, vacances scolaires) [3]. Elle est loin de se répéter à l'identique entre 2009 et 2011. Le mois de juillet en est un bon exemple, puisque les valeurs des composantes saisonnières de juillet diffèrent sensiblement selon l'année :

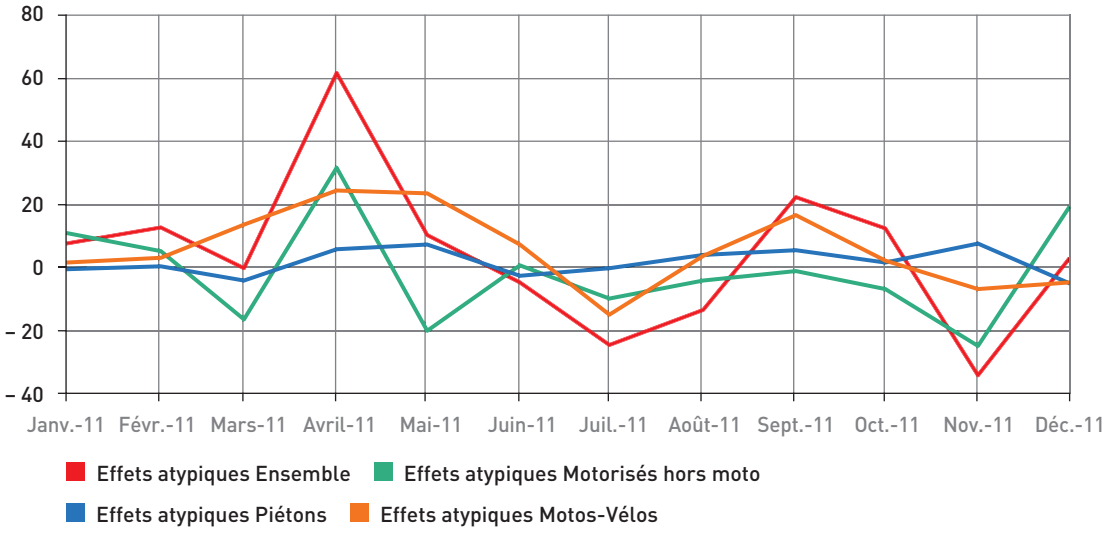
– en 2009, quel que soit l'indicateur de mortalité, la composante saisonnière est proche de celle d'un mois de juillet moyen ;

– en 2010, la composante saisonnière est élevée : les conditions climatiques et calendaires ont été particulièrement défavorables à la sécurité routière en incitant à la mobilité certaines catégories d'usagers, en particulier celle des motocyclistes et des automobilistes, sans affecter celle des piétons ;

– en 2011, à l'inverse, la composante saisonnière est faible : le mauvais temps a contraint à réduire la mobilité des motocyclistes, ce qui a contribué à diminuer le bilan de la mortalité routière.

L'examen des valeurs prises par la seule composante saisonnière irrégulière en cours d'année 2011 met en évidence quelques fluctuations significatives, notamment en avril, juillet, septembre et novembre, comme le montre la figure 4.

↓ FIGURE 4 – ANNÉE 2011 – SAISONNALITÉ IRRÉGULIÈRE DE LA MORTALITÉ DES QUATRE SÉRIES D'USAGERS



3 Le détail mois par mois de ces sous-composantes n'est pas donné ici.

Ainsi, les deux mois qui ont enregistré les suppléments de mortalité les plus marqués sont :

– avril (+ 62 tués) qui a connu un temps plus chaud et plus sec que les normales saisonnières (+ 4,8 °C en moyenne et des occurrences de pluie divisées par trois), ce qui incite à la mobilité les motos-vélos et les autres véhicules, ceci étant à associer à une configuration calendaire défavorable ;

– et septembre (+ 22 tués) en raison dune plus forte mobilité des motos-vélos et des piétons sous l'influence d'un temps plus chaud et plus sec que les normales (+ 2,2 °C en moyenne et un tiers de précipitations en moins), qui a alourdi le bilan.

À l'inverse, les deux mois qui ont enregistré les diminutions de mortalité les plus marquées sont :

– juillet (– 25 tués) qui a connu un temps plus froid et humide que les normales (– 2,2 °C en moyenne et des précipitations multipliés par 1,5), qui freine la mobilité des motos-vélos et vient ainsi diminuer le bilan malgré une configuration calendaire défavorable ;

– et novembre (– 34 tués), principalement pour ce qui est de la mortalité des usagers de véhicules motorisés hors motos en raison d'une réduction du risque d'accident lié au gel arrivé plus tardivement dans l'année (occurrence de gel divisée par trois) et lié à la pluie (un quart de précipitations en moins).

Au total, même si la composante saisonnière atypique de mortalité présente des évolutions marquées certains mois, et de manière différenciée selon le sous-groupe d'usagers considérés, son effet sur l'année 2011 est pratiquement neutralisé, ce qui empêche d'imputer une part du bilan annuel à une atypicité de nature climatique ou calendaire.

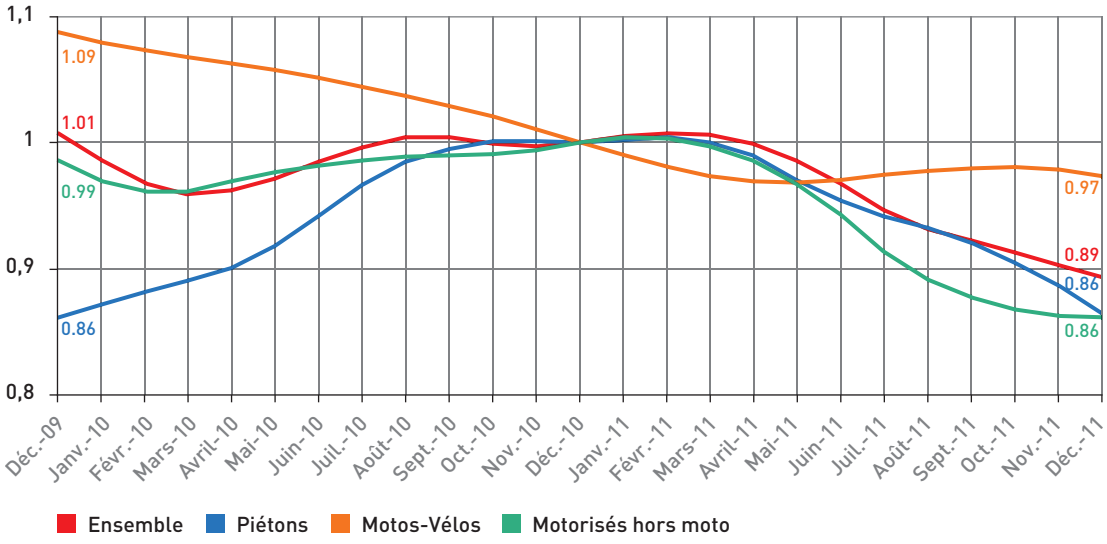
L'examen des données de mortalité, corrigées de la composante saisonnière, et de leur tendance en particulier, met en évidence une amélioration assez lente de la sécurité routière sur les trois années, avec quelques nuances selon le groupe d'usagers considéré :

– la mortalité des motocyclistes et cyclistes connaît une baisse régulière entre mai 2009 et mars 2011, puis retrouve une période de stagnation, voire une très légère hausse jusqu'à la fin de l'année 2011 ;

– la mortalité des piétons fluctue durant toute la période autour de 40 tués par mois, mais se trouve néanmoins en phase plus favorable depuis avril 2011 ;

– la mortalité des autres usagers varie autour de 225 tués par mois jusqu'en mars 2011 pour bénéficier également d'une conjoncture plus favorable en fin d'année.

↓ FIGURE 5 – COURBES DE TENDANCE DES QUATRE INDICATEURS DE MORTALITÉ CONSIDÉRÉS, ENTRE DÉCEMBRE 2009 ET DÉCEMBRE 2011, EN BASE 1 EN DÉCEMBRE 2010



↓ FIGURE 6 – ÉVOLUTION DES TENDANCES DE MORTALITÉ ENTRE DÉCEMBRE 2009 ET DÉCEMBRE 2011, EN BASE 1 EN DÉCEMBRE 2010

Tendance	Déc.-09	Jan.-10	Fév.-10	Mars-10	Avril-10	Mai-10	Juin-10	Juil.-09	Août-10	Sep.-10	Oct.-10	Nov.-10	Déc.-10	Jan.-11	Fév.-11	Mars-11	Avril-11	Mai-11	Juin-11	Jui.-11	Aoû.-11	Sep.-11	Oct.-11	Nov.-11	Déc.-11
Piétons	38	38	39	39	40	40	41	43	43	44	44	44	44	44	44	44	44	43	42	42	41	41	40	39	38
Motos-vélos	78	78	77	77	77	76	76	75	75	74	74	73	72	71	71	70	70	70	70	70	71	71	71	71	77
Motorisés hors moto	225	222	220	220	222	223	225	225	226	226	227	227	229	230	223	228	225	221	216	209	204	200	198	197	197
Ensemble	342	335	328	326	327	330	334	338	341	341	339	339	339	341	223	341	339	335	328	321	316	313	310	307	303

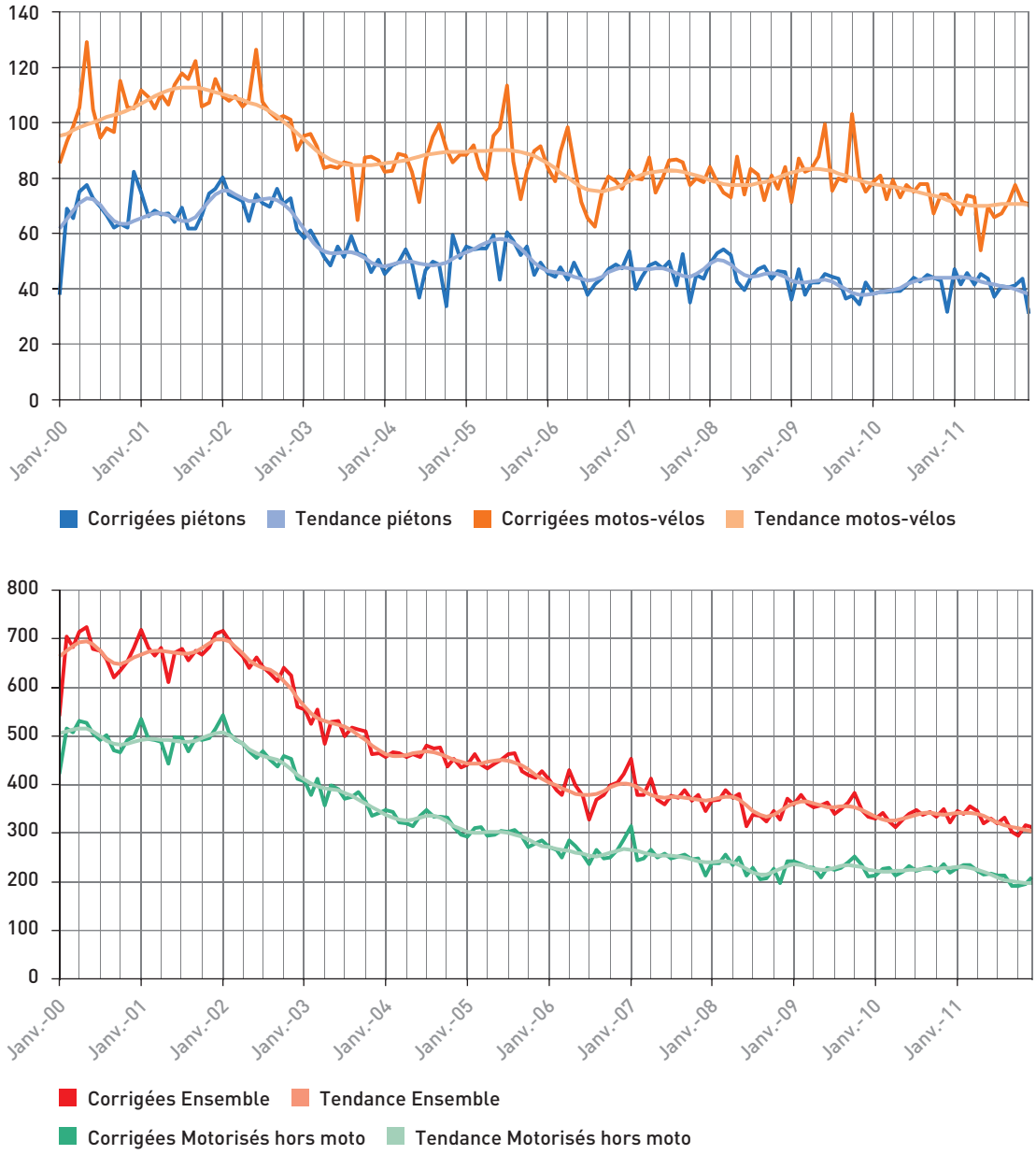
La tendance de la mortalité d'ensemble entre décembre 2010 et décembre 2011 a connu une évolution différenciée, stagnant en début d'année 2011 avant de s'orienter à la baisse à compter de mai. Avec près de 10 % de diminution entre décembre 2010 (l'indice se situe à 0,89) et décembre 2011, elle est en baisse significative sur l'ensemble de l'année 2011.

La tendance de la mortalité des usagers de motos et vélos se démarque des tendances de mortalité des deux autres groupes d'usagers, puisqu'elle est quasiment stabilisée sur l'ensemble de l'année (l'indice se situe à 0,97 en décembre 2011), après avoir été en diminution régulière pendant près de deux ans. Or ils représentent près d'un quart de l'ensemble des tués, cela vient donc contrebalancer les progrès en termes de mortalité enregistrés par les autres usagers, sans toutefois les neutraliser intégralement.

Les tendances sur longue période 2000-2011

Les graphiques suivants présentent les courbes des données corrigées et de tendance pour les quatre séries analysées entre 2000 et 2011.

↓ FIGURE 7 – ANNÉES 2000 À 2011 – DONNÉES CORRIGÉES DE MORTALITÉ ET TENDANCES



L'analyse de la tendance permet de faire ressortir les effets durables de la politique de sécurité routière, sous la forme d'une rupture de tendance ou d'un infléchissement de pente. L'observation des résidus conduit à détecter ses effets immédiats et, de manière plus large, les impacts des évènements ponctuels non pris en compte par le modèle, liés à la sécurité routière ou de nature externe (organisation d'évènements d'ampleur internationale).

Les effets de la mise en place de la politique du contrôle automatisé des vitesses apparaissent clairement sur les graphiques des tendances sur longue période 2000-2011 de la figure 5 : le changement de pente amorcé en 2002, de manière plus ou moins marquée selon les indicateurs, se poursuit les deux années suivantes, et en particulier pour la mortalité des usagers motorisés hors moto. Bien que des améliorations de la tendance de la mortalité des usagers de motos-vélos et des piétons soient visibles pendant cette même période, la politique des radars vitesse mise en place semble avoir impacté moins durablement ces catégories d'usagers.

La diminution des tendances se poursuit à un rythme ralenti après 2004 jusqu'en 2008 où un nouveau ralentissement voire une quasi-stagnation des tendances se dessine. Il faut attendre le deuxième semestre de l'année 2011 pour voir se profiler une nouvelle baisse de l'insécurité routière.

Le modèle GIBOULÉE révisé d'analyse conjoncturelle est depuis début 2012 en phase de micro-réglage et de probation (associant ONISR, Sétra et IFSTTAR). La version finale a été soumise à l'automne à l'avis du Collège des experts auprès de l'ONISR avant validation.

Le chapitre ci-dessus constitue donc une première livraison (par anticipation) des enseignements du modèle utilisé pour l'analyse des indicateurs de mortalité sur l'année 2011 et sur la période 2000-2011. L'analyse d'autres indicateurs d'accidentalité est en cours.

Données d'exposition aux risques d'accidents

L'analyse quantitative des enjeux de l'insécurité routière s'appuie sur la connaissance de la distribution des accidents et des victimes selon toute une série de critères pertinents, qu'ils soient démographiques (selon les classes d'âge ou le sexe des victimes – ou des conducteurs responsables), géographiques (selon les départements ou les régions du site de l'accident, selon les réseaux routiers, selon les milieux – en agglomération ou hors agglomération), temporels (selon la saison, l'horaire ou le jour de la semaine, de jour ou de nuit), relatifs à des situations d'infraction (conduite sans permis, conduite sous alcool ou sous cannabis, conduite sans ceinture...) ou autres (selon les catégories d'usagers, plus ou moins segmentées – par exemple, pour les motocyclistes par tranches de cylindrées, ou selon la nationalité d'immatriculation, etc.). Toutes les distributions de l'accidentalité (ou de la mortalité) sont fournies, avec une plus ou moins grande fiabilité, par le Fichier national des accidents corporels.

Ces ventilations brutes des accidents selon divers critères sont amplement exposées et commentées dans divers chapitres de ce document. Elles permettent notamment d'instructives comparaisons entre classes d'âge ou autres entités (notamment avec d'autres pays ou avec l'ensemble européen) ainsi que des analyses d'évolution différenciées d'une année sur l'autre ou à plus long terme. Elles permettent d'identifier des enjeux « quantifiés » pour l'élaboration des politiques de sécurité routière.

Cependant, la connaissance des enjeux ne suffit pas pour définir des priorités d'action. Si l'on peut les confronter aux mêmes distributions dans la circulation, cela permet d'apprécier d'éventuels niveaux de surrisque associés. En effet, savoir que x % des personnes tuées en motos ont entre 40 et 50 ans est une chose, mais peut rester insuffisant si l'on ne connaît pas la part y % des motocyclistes circulants qui ont entre 40 et 50 ans, ou mieux, z %, la part du volume de circulation motocycliste attribuable aux 40-50 ans, ce qui permettra d'identifier s'il y a ou non un problème spécifique à cette classe d'âge chez les motocyclistes. À défaut de ces données, on cherchera des substituts plus grossiers, et bien moins pertinents, par exemple la fraction des 40-50 ans dans la population française, mais l'enseignement à en tirer sera moins pertinent.

Cette démarche de recherche de données dites « d'exposition » qualifiant plus ou moins précisément l'intensité de la présence sur nos routes du groupe considéré (donc le niveau de son « exposition » au risque d'accident), puis de détermination de niveaux de surrisque par rapprochement avec les données d'accidentalité, est typique du monde de l'assurance – en vue de correctement segmenter les tarifs. C'est également un outil essentiel pour les pouvoirs publics, mais en vue de focaliser l'action de sécurité routière dans toutes ses dimensions (prévention, répression, etc.) sur les cibles les plus concernées.

L'exposition peut être mesurée au regard de différents paramètres, qui correspondent à différents points de vue de la collectivité dans son souhait d'évaluer les risques : la population en termes de santé publique, la longueur du réseau (pour la sécurité des infrastructures), le parc de véhicules (pour la sécurité des véhicules) et la circulation exprimée en kilomètres parcourus (pour les politiques modales de sécurité routière). Très souvent, les meilleures données d'exposition font défaut (particulièrement les comptages des catégories d'usagers spécifiques) et les données de deuxième choix sont des estimations peu fiables (par exemple estimations des parcs circulants pour les deux-roues motorisés).

La connaissance du risque collectif d'avoir un accident constitue également pour l'usager un élément d'évaluation de son propre risque dans sa catégorie, selon son profil particulier (en tant que jeune, en tant qu'usager motocycliste). Néanmoins, son risque individuel peut s'écarter, bien sûr, de ce risque générique à raison d'un comportement individuel atypique.

La population

Évolution de la population

L'estimation prise en compte est celle de l'INSEE pour l'année 2011.

Au 1er janvier 2011, la population française (hors départements d'outre-mer) comptait 63,1 millions d'habitants dont près d'un tiers était âgé de moins de 25 ans. Cette part des moins de 25 ans diminue régulièrement depuis une trentaine d'années.

En revanche, la part des personnes de 65 ans ou plus continue d'augmenter et atteignait près de 17 % en 2011. Ce sont surtout les personnes les plus âgées (75 ans ou plus) qui sont de plus en plus nombreuses. En vingt ans, leur nombre a augmenté de plus de 1,9 million, soit une hausse de 50 %.

Estimation du risque d'être tué dans un accident de la route pour les différentes classes d'âge

Le nombre de personnes tuées par million d'habitants est un indicateur de risque habituellement utilisé en santé publique, qui permet de cibler les classes de population à risque. Il permet aussi des comparaisons, notamment au niveau international, et également des comparaisons avec d'autres types de risque (accidents domestiques, suicides, maladies…).

Depuis 2000, la valeur de cet indicateur pour la métropole a baissé de 53,8 % (passant de 138,4 à 62,8), ramenant la France à une meilleure place par rapport aux autres pays européens *(voir chapitre* L'accidentalité au niveau européen).

Pour être plus spécifique, on peut considérer des niveaux de risque différenciés selon l'âge, à partir de la classification des âges communément utilisée par l'INSEE et des effectifs de population correspondants. Cela reste une approche grossière, dans la mesure où la mobilité routière ou piétonne est en réalité très différenciée selon l'âge : le niveau et les circonstances d'exposition au risque routier d'un écolier et d'un adulte dans la force de l'âge ont peu de points en commun (types de véhicules utilisés et kilométrages correspondants, statut conducteur ou passager, etc.).

Néanmoins, au sens de ce ratio assez simpliste, il apparaît que la classe d'âge des 15-24 ans présente un risque presque deux fois plus important d'être tué sur les routes que la moyenne de l'ensemble de la population, ce qui explique que les politiques publiques de sécurité routière ciblent particulièrement cette classe d'âge.

Du point de vue de la sécurité routière, il peut être intéressant de considérer d'autres classes d'âge, plus pertinentes au regard des déplacements. Ainsi, la classe d'âge des 15-24 ans est depuis quelques années divisée entre la classe d'âge des 15-17 ans (où l'usage du cyclomoteur est très présent) et la classe d'âge des 18-24 ans (qui marque le début de l'accès à la conduite automobile ou un épisode de vie motocycliste).

Par ailleurs, face à la forte hausse de la démographie des personnes âgées et compte tenu d'une mobilité bien spécifique, la classe d'âge des 65 ans et plus a été scindée dans ce document entre la classe d'âge des 65-74 ans et celle des 75 ans et plus.

La classe d'âge des 0-14 ans (qui agrège des classes d'âge ayant des mobilités très différentes, du nourrisson sans aucune autonomie à l'adolescent) est celle qui encourt le moins de risque par rapport à la moyenne de la population.

La classe d'âge des 18-24 ans est la classe d'âge à plus haut risque, avec un risque relatif supérieur de presque deux fois et demie à la moyenne.

Il apparaît que la classe d'âge des plus de 75 ans est une classe d'âge à risque élevé, avec un risque relatif supérieur de 1,3 fois à la moyenne. Dans la perspective de la poursuite annoncée de la hausse de leur démographie, cette classe d'âge mérite une vigilance particulière.

Métropole	Nombre de personnes tuées en 2011	Pourcentage	Population au 1er janvier 2011	Pourcentage	Personnes tuées par million d'habitants	Risque relatif
0-14 ans	128	3,2	11 593 841	18,4	11	0,2
15-17 ans	144	3,6	2 234 890	3,5	64,4	1
18-24 ans	813	20,5	5 545 292	8,8	146,6	2,3
25-44 ans	1 272	32,1	16 390 824	26	77,6	1,2
45-64 ans	847	21,4	16 681 049	26,4	50,8	0,8
65-74 ans	280	7,1	5 003 947	7,9	56	0,9
75 et plus	478	12,1	5 677 925	9	84,2	1,3
Ensemble	**3 963**	**100**	**63 127 768**	**100**	**62,8**	**1**

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

Le réseau routier

Évolution de la longueur du réseau routier

Au 1er janvier 2012, la longueur totale du réseau routier ouvert à la circulation publique est de l'ordre de 1 051 000 kilomètres.

Concernant plus particulièrement le réseau routier national, en France métropolitaine, sa longueur est de 20 555 km. Elle a nettement moins augmenté cette année qu'au cours des dix années précédentes (18 km supplémentaires au cours de l'année 2011 contre près de 190 km par an les dix années précédentes).

Le linéaire départemental avoisine dorénavant les 379 500 km. Quant au kilométrage total des autres voiries locales, il n'est pas connu avec la même précision (voirie relevant des communes, y compris hors agglomérations, diverses voiries privées ouvertes à la circulation publique, etc.). Son linéaire est estimé à un peu plus de 651 000 km.

Les volumes de circulation sont évidemment très différents d'un réseau à l'autre : d'un côté, les autoroutes assurent 30 % de la circulation pour 1,1 % du linéaire seulement, de l'autre, la voirie locale assure tout juste un peu plus de 26% de la circulation pour près de 62 % du linéaire. Pour les segments intermédiaires : les routes nationales hors autoroutes assurent 4 % de la circulation pour 0,9 % du linéaire, les routes départementales 40 % de la circulation pour 36 % du linéaire. L'essentiel est donc porté par le réseau départemental, l'un des plus étendus (près de 380 000 km). C'est sur ce segment départemental que se situent les principaux enjeux de sécurité routière.

Estimation du risque d'accident pour les différents types de route

En 2011, le bilan des longueurs, des parcours, des accidents corporels et des tués selon le réseau peut s'établir ainsi :

Réseaux	Longueur [1] (en kilomètres)		Parcours [2] (en milliards de km)		Accidentalité [3]	
	1er janvier 2011	1er janvier 2012	2010	2011	Accidents corporels 2011	Nombre de personnes tuées 2011
Autoroutes concédées	8 771	8 790	84,1	85,3	1 507	199
Autoroutes non concédées interurbaines	1 915	1 917	23,4	24	492	37
Autoroutes et voies rapides urbaines	1 252	1 251	35,8	35,6	3 905	82
Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 765	2 765	24,9	26,2	543	71
Autres routes nationales	5 835	5 832	23,3	23,1	2 088	247
Réseau routier national	20 537	20 555	191,5	194,1	8 535	636
Routes départementales et communales	1 028 971	1 030 684	369,8	370,4	56 489	3 327
Ensemble	**1 049 508**	**1 051 239**	**564,5**	**564,5**	**65 024**	**3 963**

Source : Sétra (1) ; 49e Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation – SoeS MEDDE (2) ; ONISR – Sétra : tous milieux confondus et bretelles incluses (3).

Par rapport à l'année 2010, on constate que la circulation a augmenté sur les réseaux interurbains, tandis que les réseaux de desserte urbaine ou périurbaine connaissent un léger recul. En termes d'insécurité, on enregistre une baisse des accidents corporels sur chacun des réseaux, mais certains réseaux voient leur nombre de tués augmenter significativement. C'est le cas des autoroutes concédées, qui déplorent une quarantaine de morts supplémentaires en 2011, soit une hausse d'environ 25 %. Cependant, cet accroissement est à mettre en regard de la hausse simultanée des parcours. Il est donc nécessaire de croiser ces données pour apprécier l'évolution relative de l'insécurité sur ces réseaux.

Les gestionnaires de voirie utilisent deux indicateurs de risque afin d'identifier des routes ou des sections de route présentant un risque anormalement élevé pour les usagers.

L'indicateur de risque d'accident le plus facile à produire est la densité d'accidents. Il s'agit du nombre d'accidents ou de victimes observé pendant une période donnée sur un réseau ou une section de route rapporté au nombre de kilomètres de ce réseau ou de cette section. Il permet d'identifier les sections routières les plus accidentogènes.

Le second indicateur de risque utilisé est le taux d'accidents par milliard de kilomètres parcourus. Ce taux permet davantage d'évaluer la sécurité « intrinsèque » d'une infrastructure (puisqu'il neutralise le poids du trafic), en le comparant avec le taux national de référence de la catégorie de route correspondante. Il permet d'identifier les sections routières dont la densité d'accidents anormalement élevée ne peut s'expliquer par le seul accroissement du trafic.

Cette identification se fait en comparant l'indicateur à un indicateur national pour la catégorie de route étudiée. Pour avoir des comparaisons significatives statistiquement, l'indicateur de référence est habituellement calculé sur une période de trois ans.

Pour la période 2008-2010, les catégories de routes ont été revues afin de distinguer les autoroutes et voies rapides urbaines du reste du réseau. Ces valeurs de référence sont calculées à partir du fichier accidents après amélioration de la qualité de sa localisation par le réseau des observatoires de sécurité routière et de leurs partenaires.

Le tableau suivant récapitule les principaux indicateurs pour chaque type de route du réseau routier national de rase campagne :

Catégorie de route	Profil en travers	Taux d'accidents corporels (par milliard de véhicules/km)	Densité d'accidents corporels (par km et par an)	Part d'accidents mortels (en pourcentage)	Part d'accidents graves ou mortels (en pourcentage)
Autoroute interurbaine	2 × 2 voies	16	0,13	9,6	58
	2 × 3 voies	19,1	0,37	8,1	55,9
	Tous types	17,1	0,17	9	57,2
Voie rapide urbaine	2 × 2 voies	83,7	2,11	2,8	22,8
	2 × 3 voies	77,6	2,27	2,5	23,3
	Tous types	80	2,20	2,6	23,1
Route nationale interurbaine	Chaussée unique	47,7	0,15	23,1	81,4
	Chaussée séparée	18,6	0,16	14,9	62,9

Source : Sétra - CETE NP (années 2008 à 2010).

Afin de disposer d'un aperçu sommaire des évolutions les plus récentes en termes de risque d'accidents corporels, on peut tenter d'estimer ce taux à partir des données 2011 pour les grands ensembles de réseau défini par l'indice de circulation (il ne s'agit là que d'une estimation dans la mesure où une partie des accidents déclarés sur réseau routier national n'est pas assez précisément localisée, par ailleurs cette année les accidents sur bretelles ont été intégrés au calcul).

Réseau	Taux d'accidents corporels (par milliard de véhicules/km)		Taux de tués (par milliard de véhicules/km)	
	2010	2011	2010	2011
Autoroutes concédées	19	17,7	1,8	2,3
Autoroutes non concédées interurbaines	20,7	20,5	2,1	1,5
Autoroutes et voies rapides urbaines	108,8	109,8	2,2	2,3
Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	21,9	20,7	2,5	2,7
Autres routes nationales	96,4	90,5	11,9	10,7

Source : Sétra.

Ces valeurs ne constituent en rien des valeurs de référence, compte tenu du manque de qualité sur la localisation de nombreux accidents au plan national et de leur sensibilité à une durée d'observation réduite. Pour disposer d'une référence adaptée au contexte d'une étude d'itinéraire au plan local, il convient de se référer aux taux et indicateurs publiés par le Sétra et dont les principales valeurs sont rappelées plus haut.

Sur la base de ces deux taux, on observe néanmoins que les routes à usage interurbain (autoroutes concédées, autoroutes non concédées interurbaines, routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières) présentent moins de risque d'accidents corporels que les routes à usage périurbain ou urbain (autoroutes et voies rapides urbaines), mais que leur risque de mort est très semblable. Les autres routes nationales, dont la fréquentation est moindre, présentent quant à elles des taux d'accidents corporels et de tués plus préoccupants, mais qu'il est nécessaire de relativiser au regard de l'hétérogénéité de leur usage.

Le parc de véhicules

Avertissement

L'estimation des parcs circulants est une question complexe, particulièrement pour les véhicules non immatriculés (vélos) ou immatriculés depuis peu (cyclomoteurs), mais plus généralement pour toutes les

catégories de véhicules. Il s'agit de croiser des données d'origines diverses (immatriculations, résultats d'enquêtes, données des assurances, etc.).

Dans cette partie sont rassemblées les estimations issues du rapport annuel de la Commission des comptes des transports de la nation dans son chapitre « Le bilan de la circulation », pour ce qui concerne les véhicules motorisés, à l'exception des deux-roues motorisés (2RM).

La méthode d'estimation utilisée est de tenir compte des nouvelles immatriculations, d'une part, et d'estimer le taux de véhicules mis à la casse selon leur âge, d'autre part.

Elle est également utilisée par l'ONISR pour l'estimation du parc circulant des deux-roues motorisés. Toutefois, cette estimation du parc des 2RM reste très hypothétique. S'y ajoute une autre difficulté, c'est qu'il n'existe pas de mesure généralisée des parcours des 2RM (volume de circulation en véhicules × km), à la fois pour des raisons économiques et technologiques. Or la connaissance du volume de circulation et celle des kilométrages moyens (tirés d'enquêtes ménages ou assimilées) est un moyen classique de recouper les évaluations de parc roulant, inexploitable ici. Pour consolider les estimations du parc de deux-roues, une enquête spécifique a été lancée en 2012, en partenariat avec la DSCR, par le service des statistiques (SOeS) du ministère de l'Écologie.

Notons que les catégories de véhicules utilisées sont légèrement différentes de celles utilisées au niveau des accidents pour ce qui concerne les voitures particulières (catégorie plus restrictive que celle des véhicules légers du BAAC) et les véhicules utilitaires (catégorie plus large que celle du BAAC, qui ne considère dans cette classe que les véhicules de plus de 1,5 tonne, les véhicules de moins de 1,5 tonne étant classés dans les véhicules légers).

Évolution du parc des véhicules neufs en 2011 par rapport à 2010

Pour la deuxième année consécutive, les immatriculations de voitures particulières neuves enregistrent une baisse en 2011 (– 2,2 %) après celle de 2010 (– 2,6 %) et la forte hausse enregistrée en 2009 (+ 10,7 %). Les immatriculations restent cependant à un niveau très élevé, avec près de 2,2 millions d'immatriculations.

Les immatriculations de poids lourds enregistrent une forte hausse de 41 % après la baisse de 2010 (– 3 %) et celle de 2009 (– 39 %). Les véhicules utilitaires légers (camionnettes) sont également en hausse de 3,1 %.

En ce qui concerne les motocyclettes, les immatriculations baissent en 2011 pour la quatrième année consécutive (– 6,8 %), après une période de forte augmentation entre 2003 et 2007 (+ 11,4 % en moyenne). À l'inverse, les immatriculations des cyclomoteurs sont en hausse de + 11,4 % cette année.

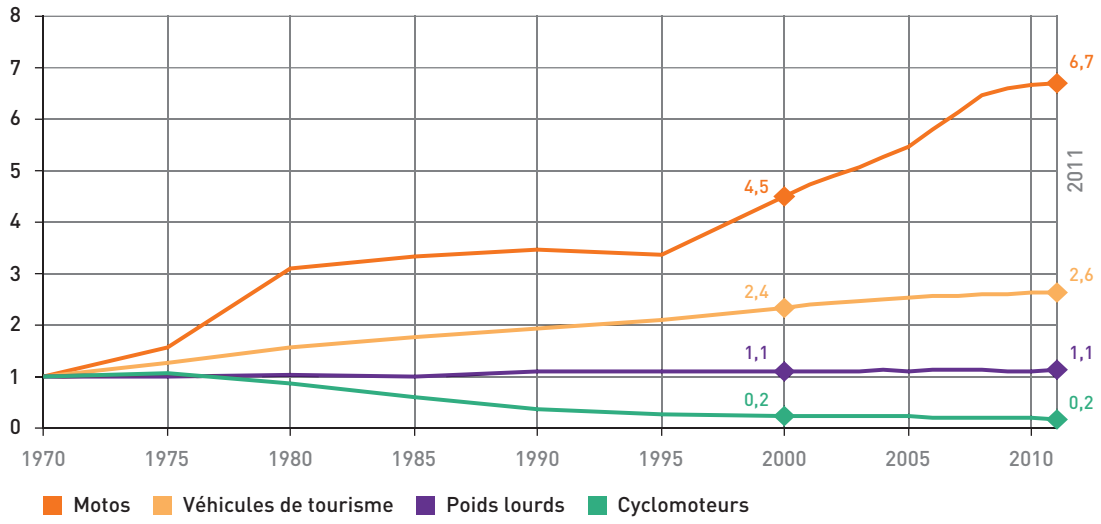
La variation des volumes des immatriculations neuves n'induit pas forcément la baisse ou la hausse du parc circulant, puisqu'un effet de vieillissement ou de rajeunissement du parc circulant joue également. Ainsi, l'estimation du parc circulant des motocyclettes est en baisse par rapport à 2010 (– 3,8 %).

On ne dispose d'aucune estimation solidement construite du parc circulant des bicyclettes, le nombre utilisé plus loin (de l'ordre de 25 millions) doit être considéré comme purement indicatif. Le nombre de bicyclettes neuves vendues en 2011 a été estimé à plus de 3,030 millions (source : Conseil national du cycle), soit une hausse de 5,5 % par rapport à 2010 après les baisses de 2009 (– 2,2 %) et 2008 (– 6 %). Ces ventes concernaient essentiellement des vélos de loisirs pour 62 %, des vélos de ville pour 26 % et des vélos de sport pour 12 %.

Estimation du parc de véhicules circulant

Le graphe ci-dessous donne l'évolution des parcs depuis 1971.

↓ ESTIMATION DU PARC DE VÉHICULES CIRCULANT



Depuis 1970, le parc circulant des motocyclistes a été multiplié par 6,7, celui des voitures de tourisme par 2,6 et celui des poids lourds par 1,1. Celui des cyclomoteurs est par contre en baisse régulière.

Plus récemment, entre 2000 et 2011, le parc circulant des motocyclistes a augmenté de + 48 %, celui des voitures de tourisme de + 13 % alors que celui des poids lourds a baissé de – 0,1 % et celui des cyclomoteurs de – 25 %.

Enfin entre 2010 et 2011, le parc circulant des motocyclistes a augmenté de + 0,1 % quand bien même la baisse des immatriculations neuves est constatée, celui des voitures de tourisme de + 0,8 %, celui des poids lourds de + 1,1 %, alors que celui des cyclomoteurs a baissé de – 3,8 %.

↓ PARCS CIRCULANTS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES

		2000	2010	2011	Évolution 2010-2011 en %
Parcs (milliers de véhicules)	Cyclomoteurs	1 442	1 121	1 078	– 3,8
	Motocyclettes	968	1 436	1 438	0,1
	Voitures de tourisme	27 770	31 175	31 425	0,8
	Poids lourds	551	551	557	1,1

Source : 49e Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation – CGDD/SOeS.

Estimation du risque pour les différentes catégories de véhicules

Les nombres d'accidents ou de victimes rapportés au nombre estimé de véhicules en circulation permettent d'approcher le risque encouru au regard des véhicules utilisés.

Il présente cependant certains défauts, outre celui de l'estimation approximative des parcs circulant réellement, celui de ne pas tenir compte du taux d'occupation des véhicules ni du parc de véhicules étrangers circulant en France.

Il est néanmoins donné à titre indicatif, cet indicateur étant repris dans certaines comparaisons internationales.

Cet indicateur (nombre de personnes tuées par million de voitures de tourisme) pour les voitures particulières a été réduit de 66 % depuis 2000.

↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION DE VOITURES PARTICULIÈRE

Année	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Voitures particulières en millions	27,7	30,6	30,8	31	31,2	31,4
Taux de personnes tuées par million de voitures particulières	193	81	72	70	68	66

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ NOMBRE DE PERSONNES TUÉES RAPPORTÉ AU NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION

Catégories de véhicules	Estimation du parc au 1er janvier 2011 (en milliers de véhicules)	Nombre de personnes tuées (conducteurs et passagers) dans les véhicules de la catégorie[1]	Personnes tuées dans les véhicules de la catégorie par million de véhicules de cette catégorie
Bicyclettes	25 000[2]	141	5,6
Cyclomoteurs	1 078[3]	220	204,1
Motocyclettes	1 438[3]	760	528,5
Voitures particulières	31 425	2 117	67,4
Véhicules utilitaires	5 869	134	22,8
Poids lourds	557	67	120,3

1 Personnes tuées à l'intérieur des véhicules impliqués – ONISR – Fichier accidents.
2 Valeur de parc couramment admise.
3 Estimations des parcs en circulation selon ONISR à partir des ventes et/ou des immatriculations neuves.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Source : 49e Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation – CGDD/SOeS.

La circulation routière

Avertissement

L'indicateur de la circulation routière le plus pertinent pour le calcul du risque en matière de transport est en principe la distance parcourue par occupant, mais celui le plus communément utilisé, notamment pour les comparaisons internationales, est la distance parcourue par véhicule.

Pour la circulation routière, la distance parcourue est estimée à partir de l'estimation du parc circulant, d'une part, et de celle de la distance moyenne parcourue annuellement, d'autre part.

Dans cette partie, les données concernant tous les véhicules motorisés sont issues du Rapport annuel de la Commission des comptes des transports de la nation dans son chapitre « Le bilan de la circulation » (version provisoire). Le rapport identifie la catégorie « véhicules divers », qui comprend notamment les deux-roues motorisés, sans pour autant les individualiser. Les données concernant les cyclomoteurs et les motocyclettes ont donc été estimées par l'ONISR selon la même méthode.

Estimation et évolution des distances parcourues

En 2011, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 565 milliards de véhicules × kilomètres parcourus, soit une augmentation de 0,8 % par rapport à 2010. L'augmentation est globalement homogène pour l'ensemble des réseaux à l'exclusion des routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières qui enregistrent une hausse de + 2,4 % et des routes départementales et voies communales dont la hausse n'est que de + 0,4 %.

Selon les natures de véhicules, les variations sont plus marquées. La circulation des véhicules utilitaires légers est en forte hausse (+ 3 %). Après la baisse de 2010, la circulation des poids lourds enregistre une hausse de + 2,8 %. En revanche, la circulation des voitures particulières connaît une hausse limitée (+ 0,2 %).

Quant au parcours des deux-roues motorisés, il est stable.

↓ PARCOURS EN FONCTION DES CATÉGORIES DE VÉHICULES

Catégorie de véhicules	Parcours (en véhicules × milliards de km)		
	2010	2011	Évolution en pourcentage
Voitures particulières	419,3	420,1	0,2
Véhicules utilitaires légers	95,4	98,3	3
Poids lourds	28,4	29,2	2,8
Autobus et autocars	3,4	3,5	2,9
Deux-roues motorisés[1]	13,9	13,9	0
Total	**560,4**	**565**	**0,8**

Source : 49e Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation – CGDD/SOeS.

1 Attention : à partir de l'édition 2011, pour l'année 2010, de son Rapport sur les comptes transports de la nation, le CGDD/SOeS établit une estimation spécifique du volume de trafic des deux-roues motorisés (2RM), en fournissant une série historique depuis 1990. Auparavant (et jusqu'aux versions de travail du rapport 2010 disponibles en juin 2011), le trafic 2RM était englobé sous une large rubrique « Véhicules divers (+ ventes sous douanes) » dont les résultats, on le voit *a posteriori*, étaient nettement sous-estimés.
L'ONISR reprend donc dorénavant pour les 2RM les estimations directes du SOeS, moyennant répartition par ses soins entre cyclomoteurs et motocyclettes.
Cela conduit à une réévaluation en forte hausse du volume de trafic des 2RM. La série révisée s'établit comme suit, en Mds de véh. × km : 1990 : 6,2 ; 1995 : 5,7 ; 2000 : 9,8 ; 2006 : 12,6 ; 2007 : 12,7 ; 2008 : 13,4 ; 2009 : 13,9 ; 2010 et 2011 : 13,9 également.
Le volume de trafic 2RM de 2010 est ainsi réévalué de 9,1 à 13,9, soit une révision en hausse de 53%. La part de trafic 2010 des 2RM, estimée jusqu'ici à 1,7 %, est ainsi révisée à 2,5 % (et reste du même ordre en 2011, soit 2,5 %).
Les calculs de surrisque, basés sur les parts de trafic, en sont bien sûr nettement modifiés, à la baisse.

L'estimation du parcours annuel des bicyclettes ne peut également pas être faite en l'état des enquêtes disponibles. Seules quelques enquêtes ménages réalisées dans de grandes villes donnent des indications sur la part modale de ce mode de déplacement.

Estimation du risque pour les différentes catégories de véhicules en fonction de la distance parcourue

Le nombre d'accidents ou de victimes rapporté au nombre de kilomètres parcourus est l'indicateur de risque le plus souvent utilisé pour effectuer des comparaisons sur le risque encouru par les usagers d'une catégorie de véhicules.

Le nombre de personnes tuées sur la route par milliard de kilomètres parcourus, toutes catégories de véhicules confondues, est estimé en 2010 à 7. Ce taux est en baisse de près de 10 % par rapport à 2009 (7,75). Depuis 2000, ce taux, qui mesure le risque d'être tué dans la circulation, a baissé de plus de 54 %.

Il reste néanmoins très largement supérieur à d'autres modes de transports comme le train (de l'ordre de vingt fois).

Par catégorie de véhicules motorisés, le risque le plus élevé d'être tué en tant qu'occupant (conducteur ou passager) est celui des motocyclistes. Il est environ quinze fois supérieur à celui d'un occupant de véhicule léger. À l'inverse, celui d'un occupant de poids lourd est presque moitié moindre (2,3 par rapport à 4,9). Le risque le moins élevé par rapport à celui d'un occupant d'un véhicule léger est encouru par les occupants de camionnettes (près de 3,5 fois moindre). On notera que ce risque ne peut être évalué pour les usagers de transports en commun, compte tenu de la faiblesse des effectifs de tués.

Il est pertinent de connaître le risque que courent les usagers d'une catégorie, mais aussi d'ajouter celui qu'il fait courir aux autres.

Le ratio entre les deux indicateurs est proche de 1 pour les cyclomoteurs et les motocyclettes.

Par ailleurs, il s'accroît fortement avec la masse des véhicules : 2,9 pour les véhicules utilitaires et 17,5 pour les poids lourds. Ce ratio reflète également la différence de vulnérabilité entre catégories d'usagers.

↓ ANNÉE 2011 – NOMBRE DE PERSONNES TUÉES RAPPORT AUX DISTANCES PARCOURUES

Catégories de véhicules	Estimation du nombre de km parcourus en milliards	Nombre de personnes tuées uniquement de la catégorie du véhicule[1]	Nombre de personnes tuées uniquement de la catégorie du véhicule par milliard de km parcourus par cette catégorie	Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant au moins un véhicule de la catégorie[2]	Nombre de personnes tuées par les véhicules de la catégorie par milliard de km parcourus par cette catégorie
Bicyclettes	inconnu	141	–	145	–
Cyclomoteurs[3]	3,4	220	65,1	237	70,2
Motocyclettes[3]	10,5	760	72,2	802	76,2
Voitures de tourisme	420,1	2 062	4,9	3 006	7,2
Véhicules utilitaires	98,3	134	1,4	418	4,3
Poids lourds	29,2	67	2,3	578	19,8
Transports en commun	3,5	0	NS[4]	49	14
Tous usagers motorisés	**565**			**3 963**	**7**

1 Personnes tuées à l'intérieur des véhicules impliqués (y compris dans un véhicule immatriculé à l'étranger).
2 Personnes tuées à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués (y compris dans un véhicule immatriculé à l'étranger).
3 Pour les parcours des 2RM, l'ONISR utilise le parcours global fourni par le 49e Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation et le repartit entre motos et cyclos sur la base des parcs circulants estimés par l'ONISR, en considérant un kilométrage annuel moyen de 2 020 kilomètres pour les cyclos et de 4 717 kilomètres pour les motos.
4 Sans considération du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la faiblesse des effectifs, l'indicateur ne doit pas être interprété tel quel.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour cet indicateur, le risque le plus élevé d'être tué est celui encouru dans les accidents impliquant une motocyclette (10,6 fois supérieur à celui où un véhicule léger est impliqué).

On remarquera que le risque est aussi près de trois fois supérieur à celui des accidents impliquant un véhicule léger (19,8 comparé à 7,2) lorsqu'un poids lourd est impliqué dans l'accident.

Les conducteurs dans la circulation

Nombre de permis délivrés

En 2011, il a été enregistré une hausse du nombre de permis de conduire délivrés par rapport à 2010 (+ 3 %). Cette hausse est légèrement plus importante si l'on prend pour référence l'année 2000 (+ 3,2 %).

La hausse par rapport à 2010 n'est pas uniforme. Le nombre de permis pour les motocyclettes de moins de 125 cm^3 enregistre une hausse (+ 15 %), tout comme les permis pour les motocyclettes de plus de 125 cm^3 (+ 5,9 %) et les permis de voiture légère avec remorque (+ 11 %).

Les permis pour les véhicules légers sont en hausse modérée (+ 2,7 %). En revanche, ceux pour les poids lourds sont en baisse (– 3,3 % pour le permis E et – 2,8 % pour le EC) ainsi que ceux de transport en commun (– 13 %).

Par rapport à 2000, le nombre de permis délivrés pour la conduite de motocyclettes de plus de 125 cm^3 progresse de + 13 %. Dans le même temps, les permis de poids lourd avec remorque (EC) et de transport en commun (D) sont en recul de – 17 %.

↓ PERMIS DÉLIVRÉS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES

	2000	2009	2010	2011	Évolution 2010-2011 (en %)	Évolution 2000-2011 (en %)
Permis A1 (motocyclette de moins de 125 cm³)	6 755	3 877	4 272	4 894	14,6	– 27,5
Permis A (motocyclette de plus de 125 cm³)	103 631	112 067	110 540	117 105	5,9	13
Permis B-B1 (voiture légère)	772 922	745 902	749 657	770 158	2,7	– 0,4
Permis EB (voiture légère avec remorque)	–	18 595	20 854	23 219	11,3	ND
Permis C (poids lourd)	24 209	28 582	26 787	25 910	– 3,3	7
Permis D (transport en commun)	6 636	5 982	6 321	5 480	– 13,3	– 17,4
Permis EC (poids lourd avec remorque)	18 286	17 223	15 642	15 199	– 2,8	– 16,9
Ensemble des permis délivrés	**932 439**	**932 250**	**934 108**	**961 998**	**3**	**3,2**

Source donnée : DSCR/Éducation routière.

Nombre de conducteurs français dans la circulation

Le nombre de conducteurs français dans la circulation, qu'ils conduisent régulièrement ou non, ne peut être estimé à partir du Fichier national du permis de conduire dans la mesure où une part significative des détenteurs du permis ne conduit jamais.

L'enquête annuelle réalisée par la Sofres (chiffre 2012) sur le parc automobile des ménages permet cependant d'estimer le nombre de titulaires du permis de conduire en métropole à plus de 43 millions (43,3) et celui des conducteurs circulant régulièrement (82,8 %) ou occasionnellement (10,6 %) à 40,4 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire déclarent ainsi ne jamais conduire.

L'enquête nous apprend également que :

– sur 10 conducteurs qui conduisent régulièrement, 6 ont entre 25 et 54 ans, 3 ont 55 ans ou plus et 1 à moins de 25 ans ;
– 89 % de la population âgée de 18 ans et plus détient le permis de conduire ;
– la majeure partie de la classe d'âge des 25-54 ans détient le permis de conduire (93 %) ; suivie des 55-64 ans (91 %) et des 25-34 ans avec 90 %.
– entre 18 et 24 ans, plus des deux tiers (70 %) sont titulaires du permis de conduire.

Estimation du risque pour différentes catégories de conducteurs en fonction de la distance parcourue

L'indicateur de risque retenu, pour chaque catégorie, est le nombre de conducteurs tués par milliard véhicules × km parcourus dans la même catégorie. Cet indicateur permet de mesurer le risque spécifique d'implication d'un conducteur d'une catégorie dans un accident provoquant son décès.

Pour identifier ce risque, il convient de faire la part des personnes tuées selon qu'elles sont conducteurs ou passagers.

Pour cet indicateur, le risque le plus élevé d'être tué concerne les deux-roues motorisés. Ce risque d'un conducteur de motocyclettes est près de vingt fois (18,9) supérieur à celui d'un conducteur d'un véhicule léger et celui d'un conducteur de cyclomoteur est 17,6 fois supérieur. Celui d'un chauffeur de poids lourds est 1,7 fois moindre et celui d'un conducteur de camionnette 3,6 fois moindre.

↓ RISQUE D'ÊTRE TUÉ POUR DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE CONDUCTEUR

	Nombre de conducteurs tués	Parcours en milliards de km	Conducteurs tués par milliard de km parcourus
Cyclistes	139		
Cyclomotoristes	212	3,4	62,8
Motocyclistes	709	10,5	67,4
Conducteurs de voitures de tourisme	1 495	420,1	3,6
Conducteurs de camionnettes	99	98,3	1
Chauffeurs de poids lourds	60	29,2	2,1
Chauffeurs de transports en commun	NS	4	
Ensemble des conducteurs	**2 763**	**565**	

Source : ONISR, fichier des accidents.

PARTIE 5 #

LES COMPORTEMENTS EN CIRCULATION

Les vitesses pratiquées

La vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est presque toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou facteur de gravité. En effet, indépendamment de la genèse de l'accident, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc est déterminée par leur vitesse. De plus la gravité de l'accident (le degré d'atteinte corporelle) dépend étroitement de l'énergie de choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc.

La vitesse (inadaptée ou excessive) jouerait ainsi un rôle prépondérant dans plus de 40 % des accidents mortels.

C'est pourquoi il est important de suivre l'évolution des vitesses pratiquées pour comprendre l'évolution du nombre d'accidents et leurs conséquences.

Des mesures des vitesses pratiquées sont réalisées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) depuis 2000, selon un protocole opératoire très précis utilisant des radars identiques à ceux des forces de l'ordre (méthodologie exposée en annexe). Ces mesures représentent environ 200 000 données par an.

Leur analyse donne un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers et leurs évolutions, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

LES DONNÉES ANALYSÉES

Les indicateurs suivis par l'ONISR portent sur plusieurs séries d'observations. Les données présentées dans ce chapitre sont celles qui paraissent les plus pertinentes : tout d'abord, les vitesses moyennes pratiquées qui synthétisent l'évolution globale du comportement au regard des limitations de la vitesse ; ensuite, les vitesses excessives à travers deux indicateurs : les dépassements de plus de 10 km/h et les grands dépassements de plus de 30 km/h dont les très grandes vitesses (plus de 50 km/h). Les paragraphes suivants sont consacrés à l'analyse des comportements pour les automobilistes circulant de jour et de nuit ainsi qu'à une analyse de l'évolution des taux d'infraction par niveau de limitation de la vitesse, l'analyse des comportements pour les chauffeurs de poids lourds (plus de trois essieux) conduisant de jour et pour les motocyclistes roulant de jour.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2011 DE L'OBSERVATOIRE DES VITESSES

L'analyse des résultats de la campagne de mesure 2011 laisse penser que les vitesses mesurées ne seraient plus tout à fait le reflet des vitesses réellement pratiquées. L'hypothèse est faite que les dispositifs de mesure (quoique totalement distincts et indépendants des radars du contrôle-sanction automatique) seraient détectés et signalés à une fraction suffisante des usagers pour affecter la moyenne des vitesses calculées.

Une première série de tests effectués sur une section de route limitée à 110 km/h met en évidence un biais de l'ordre de 6 %. Ce biais sans atteindre cette importance a du faire jour depuis plusieurs années assurément sur le réseau des voies rapides (limitation de la vitesse égale ou supérieure à 110 km/h). Sur les autres réseaux, les mesures sont également affectées par ce type de biais.

Néanmoins, ce biais n'affecte pas la tendance générale observée sur l'ensemble de ces mesures qui sont présentées sans corrections.

La vitesse moyenne

La vitesse moyenne est calculée pour les véhicules circulant de jour sur l'ensemble du réseau métropolitain. La vitesse moyenne pratiquée de nuit a été écartée de cet indicateur global car l'ONISR ne dispose

pas de mesures de nuit sur deux types de réseaux : les routes nationales à 2 × 2 voies et les routes départementales (pour des raisons tenant à la sécurité des enquêteurs). Elle fait cependant l'objet d'une analyse spécifique par la suite.

L'examen de la courbe ci-dessous permet de suivre l'évolution annuelle de la vitesse moyenne pratiquée de jour sur l'ensemble des réseaux depuis le début de l'année 2000.

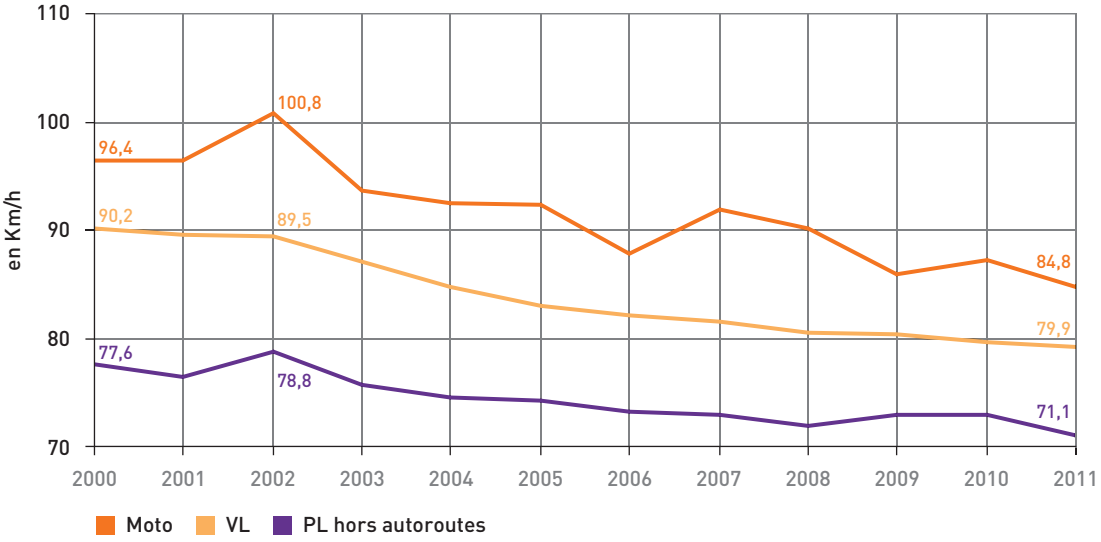
On observe un pic en 2002 suivi d'une baisse régulière, quel que soit le type de véhicule.

Pour les véhicules de tourisme, un palier s'établit à partir de 2008. La vitesse moyenne est autour de 80 km/h depuis cette date (79,2 km/h mesuré en 2011) soit un gain d'environ 10 km/h par rapport à 2000.

Pour les motocyclettes, on note une réduction importante entre 2002 et 2003 suivie d'une évolution à la baisse plus chahutée. La vitesse moyenne sur les années 2009 à 2011 s'établit autour de 87 km/h, soit – 9 km/h par rapport à l'année 2000. Cette vitesse moyenne reste supérieure de 7 km/h à celle des automobilistes.

Pour les poids lourds (plus de 3 essieux), la vitesse moyenne sur les années 2009 à 2011 est de 72 km/h environ. Par rapport à 2000, le gain est de – 5 km/h.

↓ ÉVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE – (INDICATEUR SYNTHÉTIQUE TOUS RÉSEAUX CONFONDUS)

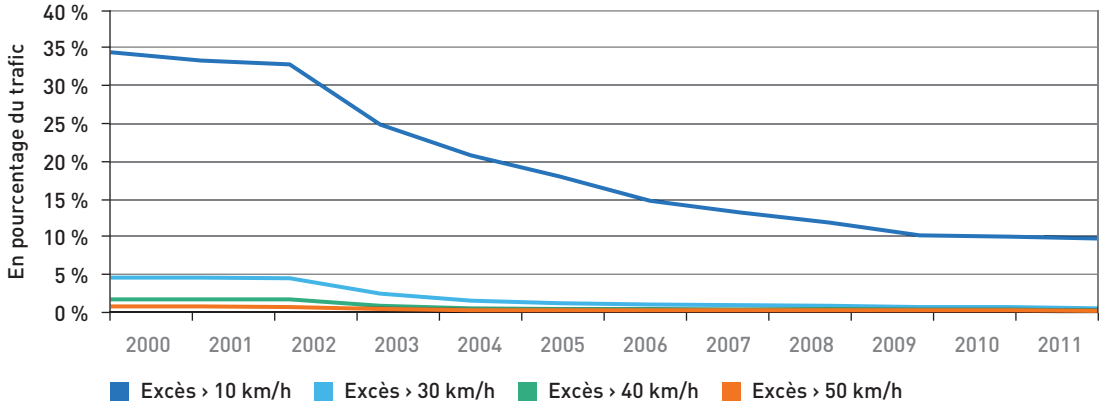


Source : ONISR – Observatoire des comportements.

LES DÉPASSEMENTS DE LA LIMITATION DE VITESSE

Après une très forte baisse entre 2002 et 2004, la proportion des dépassements de la limitation de vitesse s'est stabilisée depuis 2009 autour de 10 % pour les dépassements plus de 10 km/h, autour de 0,5 % pour celle de 30 km/h et autour de 0,2 % à 0,3 % pour les dépassements de plus de 40 km/h.

↓ LES TAUX DE DÉPASSEMENT DE PLUS DE 10 KM/H, 30 KM/H, 40 KM/H ET 50 KM/H DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES



Source : ONISR – Observatoire des comportements.

LES VITESSES PRATIQUÉES PAR CERTAINES CATÉGORIES D'USAGERS ET PAR TYPE DE ROUTE

Les vitesses pratiquées de jour (9 h 30 – 16 h 30) par les voitures de tourisme

On observe que les valeurs de vitesse moyenne relevées au cours de l'année 2011 sont globalement assez proches de celles relevées au cours de l'année précédente.

Si l'on remonte à 2000, on constate une nette évolution des comportements concernant les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sur les routes nationales et départementales à grande circulation limitée à 90 km/h et sur les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par les RN (50 km/h). Les baisses sont respectivement de – 15 % et de – 18 %. Les vitesses moyennes pratiquées s'établissent autour de 81 km/h (moyenne de 2009 à 2011) pour les routes à grande circulation et autour de 51 km/h pour les RN en traversées d'agglomérations.

Pour les autoroutes, les baisses sont de – 9,4 % pour les autoroutes de liaisons et de – 5,5 % pour les autoroutes de dégagement. Les vitesses moyennes pratiquées se situent autour de 115 km/h (moyenne 2009 à 2011) pour les autoroutes de liaison et de 104 km/h pour les autoroutes de dégagement soit des baisses respectives de – 12 km/h et de – 6 km/h.

Sur les autres réseaux, les variations par rapport à 2000 sont d'environ 10 %.

Depuis 2007, seules les autoroutes connaissent des baisses significatives des vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme. Sur les autoroutes de liaison, la baisse est de – 4,2 % et sur les autoroutes de dégagement, elle est de – 4,6 %.

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée, dont ceux de plus de 10 km/h, sont en baisse marquée en 2011 sur les réseaux « rapides » (autoroutes et routes nationales à 2 × 2 voies). Ces résultats devront être confirmés sur les années à venir pour valider cette tendance à la baisse. Signalons par ailleurs, qu'à vitesses moyennes égales, si l'on constate une diminution du pourcentage de dépassement des vitesses limites, cela signifie que l'on assiste à un resserrement des valeurs autour de la moyenne, donc à une moindre dispersion des vitesses.

En 2011, comme en 2010, on constate que la vitesse moyenne se situe encore légèrement au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain, excepté lors de la traversée des centres-villes des agglomérations moyennes.

	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Autoroutes de liaison[1] (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	127	120	118	118	114	113
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	52	32	32	29	23	12
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	32	13	11	11	7	4
Autoroutes de dégagement[2] (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	110	109	108	107	104	101
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	54	49	46	41	40	23
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	33	20	21	19	18	9

	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Routes nationales à 2 × 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	112	99	98	99	101	101
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	56	25	20	23	29	21
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	35	9	5	6	10	5
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	95	82	80	81	81	80
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	61	28	25	24	26	25
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	38	10	8	7	8	10
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	62	53	52	52	51	51
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	82	55	49	52	50	50
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	53	20	18	18	17	15
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	52	46	46	46	45	45
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	54	31	29	28	28	25
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	25	6	5	5	5	4
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	59	54	52	51	52	53
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	80	61	54	51	51	57
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	43	25	19	14	14	22
Ensemble						
Vitesse moyenne (km/h)	90	82	81	80	80	79
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	61	37	34	32	32	28
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	36	14	12	10	10	10

1 Autoroutes généralement concédées.
2 Autoroutes généralement non concédées.

Source : ONISR – Observatoire des comportements. Les données 2011 sont basées sur 92 855 observations.

NB : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008 et du premier quadrimestre 2011, les chiffres se rapportant aux années 2008 et 2011 ne concernent que huit mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

Les histogrammes des vitesses pratiquées de jour précisent la répartition par classes des vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse. Le tableau suivant en synthétise l'information :

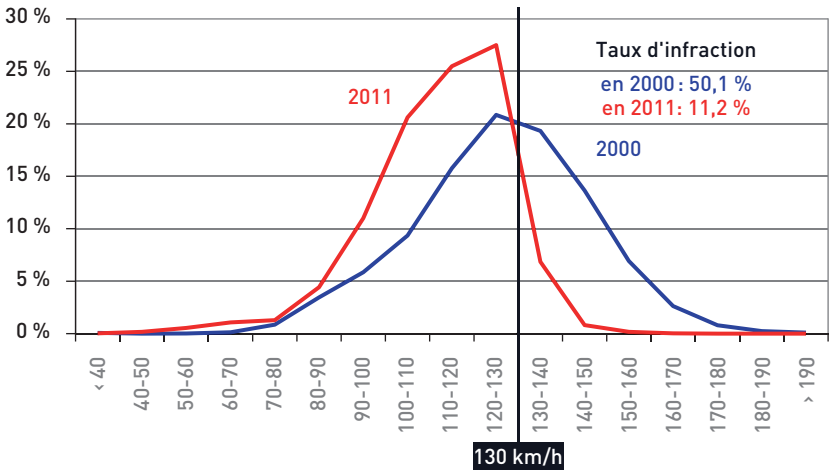
Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	1 %	0,2 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	7,6 %	1,6 %
Routes nationales à 2 × 2 voies	100-110 km/h	4,4 %	1 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies et routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	1,5 %	0,4 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	2,7 %	0,5 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-50 km/h	0,4 %	0,1 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	4,8 %	0,7 %

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

Si le niveau des vitesses moyennes explique l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesse entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on observe que la plupart des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur les autoroutes de liaison, entre 90 et 120 km/h sur les autoroutes de dégagement et sur les routes nationales à 2 x 2 voies, et entre 80 et 100 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales.

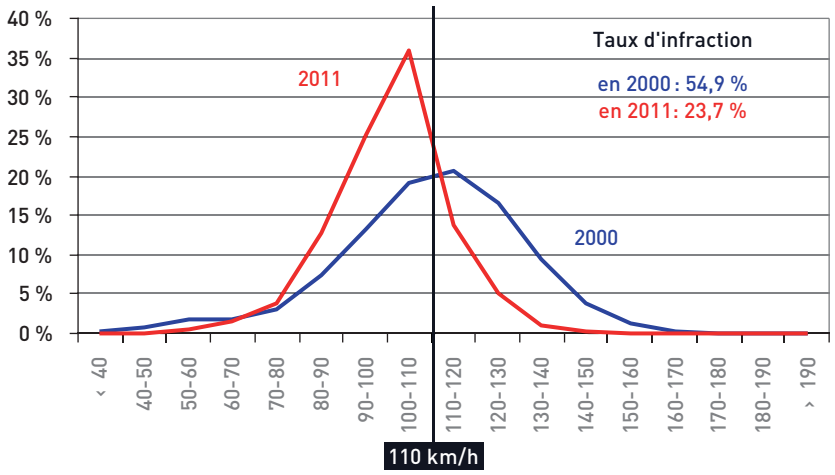
Les graphes suivants illustrent cette dispersion et donne l'évolution du taux d'infraction de 2000 à 2011 (données non corrigées).

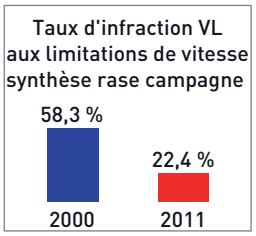
↓ DISTRIBUTION DES VITESSES VL SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 130 KM/H



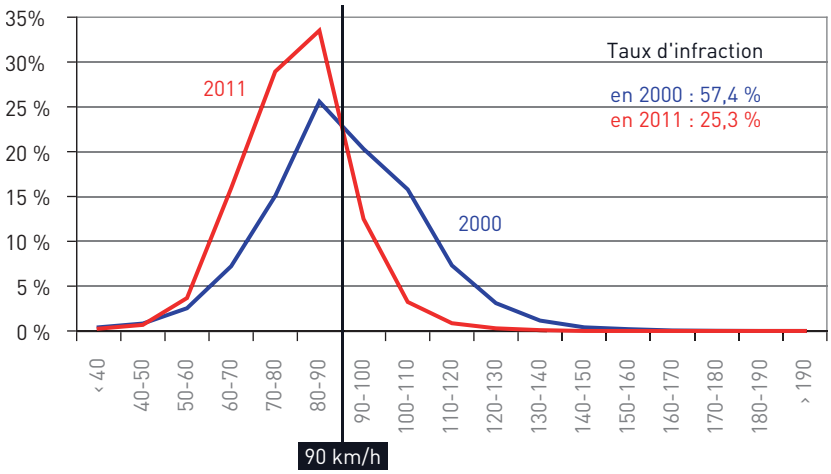
Source : ONISR – Observatoire des comportements.

↓ DISTRIBUTION DES VITESSES VL SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 110 KM/H

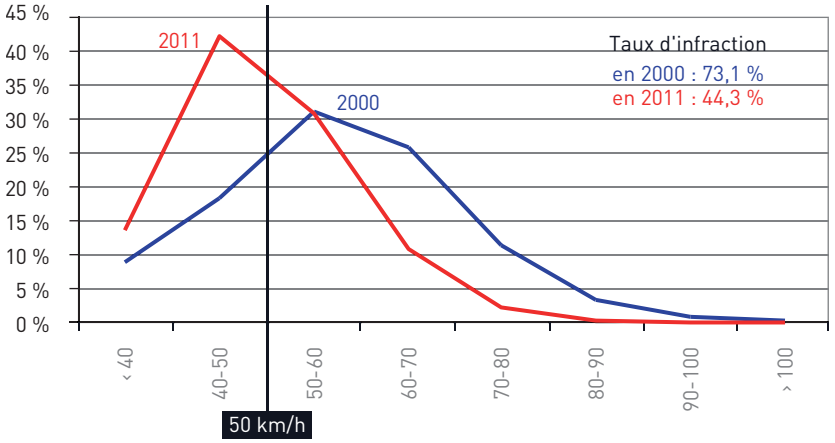


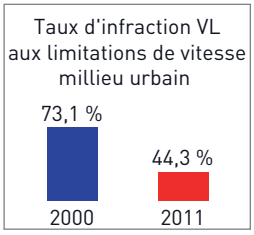


↓ DISTRIBUTION DES VITESSES VL SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 90 KM/H



↓ DISTRIBUTION DES VITESSES VL SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 50 KM/H





Source : ONISR – Observatoire des comportements.

Les vitesses pratiquées de nuit (22 h 00 – 3 h 00) par les voitures de tourisme

2011 est marqué par un ajustement de la vitesse moyenne sur les routes nationales et départementales à grande circulation ainsi qu'un ajustement des dépassements de la vitesse limite et des dépassements de plus de 10 km/h.

Sur ce réseau routier, la vitesse moyenne pratiquée de nuit par les voitures de tourisme s'établit autour de 81 km/h (moyenne 2009 à 2011). La baisse observée depuis 2000 est de – 15 %. Pourtant cette vitesse moyenne est stable depuis 2007.

Depuis 2000, la plus forte baisse ressort sur les artères en agglomération avec – 24 % environ pour une vitesse moyenne de 45 km/h (moyenne 2009 à 2011) soit une réduction de – 15 km/h. À l'identique de l'ensemble des réseaux, cette vitesse moyenne n'évolue pas en comparaison à 2007.

Pour les autres réseaux, les tendances observées depuis 2000 sont identiques à celles des vitesses pratiquées par les automobilistes de jour. Les autoroutes sont les seuls réseaux à connaître de nouvelles baisses depuis 2007.

Enfin, il ressort qu'excepté sur les autoroutes de liaison (– 5 km/h) et dans les centres-villes (– 2 km/h), la vitesse est toujours plus élevée de nuit que de jour, notamment sur les autoroutes de dégagement et les entrées/sorties d'agglomérations (+ 6 km/h).

	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Autoroutes de liaison[1] (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	121	115	114	113	112	108
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	38	23	27	26	20	9
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	25	10	14	13	7	3
Autoroutes de dégagement[2] (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	117	115	114	112	112	107
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	61	62	62	59	56	36
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	41	36	32	34	31	17
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	96	82	84	83	78	83
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	65	29	30	28	20	28
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	37	11	14	12	8	13
Traversées d'agglomérations (– de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	65	58	58	56	57	55
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	84	69	73	65	67	60
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	59	41	39	32	36	25
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	59	46	48	46	47	43
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	80	31	44	33	32	18
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	39	9	18	9	10	4
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	65	58	57	58	58	59
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	84	77	71	75	74	77
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	57	37	33	38	37	40

1 Autoroutes généralement concédées.
2 Autoroutes généralement non concédées.

Source : ONISR – Observatoire des comportements. Les données 2011 sont basées sur 7 206 observations

NB : il n'y a pas de mesures la nuit sur les routes nationales à 2 × 2 voies ainsi que sur le réseau de routes départementales hors routes à grande circulation. Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008 et du premier quadrimestre 2011, les chiffres se rapportant aux années 2008 et 2011 ne concernent que huit mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

Les vitesses pratiquées de jour (9 h 30 – 16 h 30) par les poids lourds

Les enquêtes spécialisées pour les relevés de vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit.

Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992, les techniques de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille.

Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées. Nous présentons dans ce paragraphe les résultats pour les poids lourds de plus de trois essieux, lesquels sont largement majoritaires sur le réseau autoroutier.

On retiendra que les vitesses pratiquées par les poids lourds ont baissé nettement en traversées d'agglomérations soit – 19 % (– 12 km/h) par rapport à 2000 pour une vitesse moyenne de 49 km/h (moyenne de 2009 à 2011). Depuis 2007, la baisse est plus réduite (– 5,1 %).

Pour les autres réseaux, les variations sont erratiques et insuffisamment marquées pour retenir des tendances de long et moyen terme.

↓VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE PLUS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

	2000	2007	8 mois 2008	2009	2010	8 mois 2011
Autoroutes de liaison[1]	88	91	91	90	90	87
Autoroutes de dégagement[2]	83	89	90	89	88	86
Routes nationales à 2 × 2 voies avec chaussées séparées	88	85	84	86	86	82
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	79	77	76	79	79	76
Traversées d'agglomérations (– de 5 000 habitants) par RN	61	52	51	51	48	49

1 Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2 Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

NB : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008 et du premier quadrimestre 2011, les chiffres se rapportant aux années 2008 et 2011 ne concernent que huit mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

↓ ANNÉE 2011 – RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE PLUS DE TROIS ESSIEUX

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 × 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
< 40	0 %	0 %	0 %	0 %	18,1 %
40-50	0 %	0 %	0,1 %	0,8 %	37,1 %
50-60	0 %	0,2 %	0,7 %	6,3 %	32,5 %
60-70	0,9 %	1,2 %	1,3 %	24,6 %	10,2 %
70-80	8,1 %	12,9 %	46,9 %	39,5 %	2 %
80-90	77,2 %	73,4 %	42,4 %	27,3 %	0 %
90-100	11,9 %	10,1 %	6,6 %	1,3 %	0 %
100-110	0,9 %	2,1 %	1,5 %	0 %	0 %
110-120	0,7 %	0,2 %	0,4 %	0,2 %	0 %
> 120	0,47 %	0 %	0 %	0 %	0 %

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

Les vitesses pratiquées de jour (9 h 30 – 16 h 30) par les motocyclettes

Pour cette catégorie de véhicules, seules les mesures effectuées de jour sont significatives même si, compte tenu du nombre réduit des observations (872 en 2011), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux.

Depuis 2000, les vitesses moyennes pratiquées par les motards enregistrent des baisses supérieures à – 10 % sur l'ensemble de réseaux hors autoroute de dégagement (– 8,5 %). Sur les autoroutes de liaison comme sur les routes nationales à 2 × 2 voies, les vitesses moyennes baissent de – 16 km/h (comparaison à la vitesse moyenne observée entre 2009 et 2011).

Depuis 2007, contrairement aux voitures de tourisme et aux poids lourds, les vitesses moyennes pratiquées par les motards poursuivent leur baisse (entre – 6,5 % et – 1 % selon les types de réseaux).

Excepté sur les autoroutes de liaison, les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont supérieures à celles pratiquées par les automobilistes. C'est ainsi que l'on observe une vitesse moyenne supérieure de + 5 km/h sur les autoroutes de dégagement pour les motos par rapport aux voitures de tourisme. Ce différentiel atteint + 4 km/h pour les motos sur les routes nationales à 2 × 2 voies, + 7 km/h sur le réseau de routes nationales et départementales à grande circulation et enfin + 6 km/h lors de la traversée des petites agglomérations par RN.

Par ailleurs, même si de notables progrès ont été accomplis depuis 2000 et 2007, les taux de dépassement des vitesses limites des motards sont nettement plus importants que ceux des automobilistes. Pour l'ensemble des réseaux, les écarts sont supérieurs à 10 points pour les dépassements des vitesses limites (31% pour les voitures de tourisme de jour en moyenne de 2009 à 2011 contre 42 % pour les motocyclettes) et à 15 points pour ceux de plus de 10 km/h (10 % pour les voitures de tourisme de jour en moyenne de 2009 à 2011 contre 25 % pour les motocyclettes).

	2000	2007	8 mois 2008	2009	2010	8 mois 2011
Autoroutes de liaison[1] (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	132	124	122	119	116	112
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	60	41	37	26	24	9
Autoroutes de dégagement[2] (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	118	114	112	110	108	106
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	63	54	52	43	41	32
Routes nationales à 2 × 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	121	106	104	106	104	105
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	65	32	30	35	31	28
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	99	96	93	89	90	87
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	73	51	50	40	50	35
Traversées d'agglomérations (– de 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	69	60	56	60	59	57
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	94	75	59	72	71	66
Ensemble						
Vitesse moyenne (km/h)	96	92	90	86	87	85
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite	69	52	47	45	43	39
Pourcentage de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	50	32	35	26	25	24

1 Autoroutes généralement concédées.
2 Autoroutes généralement non concédées.

Source : ONISR – Observatoire des comportements. Les données 2011 sont basées sur 827 observations.

NB : le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008 et du premier quadrimestre 2011, les chiffres se rapportant aux années 2008 et 2011 ne concernent que huit mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

Rappel de la réglementation sur les limitations de vitesse

↓ VÉHICULES DE MOINS DE 3,5 TONNES (MOTOS, VOITURES DE TOURISME ET UTILITAIRES LÉGERS)

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard)	Dispositions spéciales	
				Usage des pneus cramponnés 2008	Elèves conducteurs et conducteurs novices (moins de 2 ans de permis, hors intempéries)
Autoroutes	130 km/h	110 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	110 km/h
Routes à chaussées séparées	110 km/h	100 km/h	50 km/h	Idem autoroutes	100 km/h
Autres routes hors agglomérations	90 km/h	80 km/h	50 km/h		80 km/h
Agglomérations		50 km/h[1]			50 km/h

1 Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

↓ VÉHICULES LOURDS

	Poids lourds		Transports exceptionnels	Transports de personnes		
				9 places au plus et 12 tonnes au plus	Transports en commun > 9 places	
	12 t et moins	plus de 12 t			10 tonnes au plus (droit commun)	< 10 tonnes
Autoroutes	90 km/h	90 km/h	80 km/h	110 km/h	100 km/h	90 km/h (100 km/h pour les véhicules équipés d'un ABS)
Routes à caractère prioritaire	80 km/h (90 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central)	80 km/h	60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)	80 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	90 km/h (110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	90 km/h
Autres routes hors agglomérations	80 km/h	80 km/h (60 km/h pour les ensembles de véhicules)	60 km/h	80 km/h	90 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC*)	90 km/h
Agglomérations	50 km/h[1]					

1 Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

Le téléphone au volant

Conduire requiert une concentration permanente pour traiter et interpréter un grand nombre d'informations. Une seconde d'inattention peut avoir des conséquences dramatiques, notamment lorsque intervient à ce moment précis un événement de circulation non routinier, que le conducteur est censé détecter et interpréter avant d'y réagir de façon appropriée, le tout très rapidement. Encore faut-il que son attention soit intégralement disponible, et non pas mobilisée par ailleurs.

Beaucoup d'accidents corporels ont pour origine un défaut d'attention du conducteur [1]. Les défauts d'attention susceptibles de dégrader la conduite automobile sont très variés. Il peut s'agir d'un manque d'attention à la tâche de conduite lié à la routine ou à la monotonie (le conducteur est passé en mode mental de « pilotage automatique »), d'une charge mentale exogène qui l'accapare (préoccupation personnelle plus ou moins lourde), d'une distraction banale (comme celle de converser avec un passager ou de régler un élément du tableau de bord), d'une distraction liée à la scène routière même (publicité spectaculaire, incident ou accident en train de se dérouler, etc.) ou enfin d'une distraction « technologique ». Par distraction « technologique », on entend l'emploi par le conducteur d'appareils ou de dispositifs, avec écrans et/ou claviers, qu'ils soient ou non installés à demeure dans le véhicule.

Selon les études, ce facteur défaut d'attention pourrait être présent dans 25 à 50 % des accidents corporels. Une étude INRETS de 2009 avait conclu que les problèmes attentionnels concernent 34,3 % des conducteurs impliqués dans les 1 107 accidents corporels étudiés.

L'apparition du téléphone portable et sa généralisation ont introduit une nouvelle source de distraction potentielle. Téléphoner au volant est une action qui mobilise la vue et les mains du conducteur, mais surtout capte son attention, lourdement mobilisée pour la conduite de la conversation avec un interlocuteur distant. L'usage par le conducteur d'un téléphone tenu en main est interdit depuis 2003.

Ce chapitre se propose d'estimer les enjeux en matière d'accidents en présence du facteur « téléphone portable », à partir de la mesure du taux d'utilisation du téléphone tenu en main. Cette mesure a été introduite en 2008 dans le cahier des charges de l'institut de sondage qui réalise les campagnes d'observation des comportements des usagers pour le compte de l'ONISR.

1 De la vigilance à l'attention... Pierre Van Elslande et alii – INRETS 2009.

PRÉSENTATION DES MESURES DE L'UTILISATION DU TÉLÉPHONE PORTABLE TENU EN MAIN AU VOLANT

Les mesures ont été réalisées par des enquêteurs situés au bord des routes sur 85 sites différents. Le nombre et le type de véhicules observés ainsi que les catégories de réseaux où se sont effectuées les observations figurent dans le tableau ci-dessous.
Ces mesures ont eu lieu au cours du troisième quadrimestre 2011, en semaine comme en week-end, entre 10 heures et 17 heures. La durée d'observation était de 25 minutes par site. Les véhicules observés sont des véhicules motorisés à quatre roues ou plus : véhicules légers, camionnettes, poids lourds, bus.

Les enquêteurs relèvent les informations suivantes :
– le conducteur a le téléphone tenu en main et à l'oreille [1],
– le conducteur a le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille ,
– le conducteur n'a rien de tout cela.

L'utilisation du téléphone portable avec un kit mains libres ne peut être mesurée dans ce cadre.

1 On peut alors supposer qu'il n'est pas en cours de conversation, mais de manipulation : numérotation, écriture ou lecture de messages courts (SMS), consultation de services électroniques, etc.

Détail des mesures

↓ NOMBRE DE VÉHICULES OBSERVÉS SELON LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX ET DE VÉHICULES

Selon la catégorie de réseaux	Nombre	Pourcentage
– autoroutes de dégagement	3 246	15,4
– autoroutes de liaison	3 331	15,8
– routes nationales et départementales en rase campagne	10 910	51,6
– agglomération	3 641	17,2
Selon le type de véhicules	**Nombre**	**Pourcentage**
– véhicules légers	17 447	82,6
– camionnettes	1 945	9,2
– poids lourds	1 556	7,3
– bus	148	0,7
– divers	32	0,2
Ensemble des observations	**21 128**	**100**

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

Résultats des mesures

En 2011, pour l'ensemble des observations, la part de conducteurs observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille, en tenant compte de la répartition du trafic selon les différents réseaux, est de 1,7 % et celle des conducteurs avec le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille est de 0,3 % soit un total de 2 %. On peut observer que ces chiffres sont très proches de ceux relevés en 2010, qui étaient respectivement de 1,9 % et 0,4 % pour un total de 2,3 %. Il n'y a donc pas d'évolution notable par rapport à 2010.

Par ailleurs, on notera que 509 372 contraventions ont été dressées en 2011 contre 507 342 en 2010 (*réf.* Bilan 2011 du comportements des usagers – DMAT – 2011).

Le pourcentage le plus bas de téléphones tenus en main et à l'oreille (cas de conducteurs en cours de conversation téléphonique) concerne les véhicules de tourisme circulant en agglomération (1,2 %). Le plus élevé intéresse les conducteurs de poids lourds sur autoroute de liaison (8,1 %), loin devant les conducteurs de camionnettes en agglomération avec 3,8 %. Globalement, il ressort que ce sont les conducteurs professionnels qui se servent le plus du téléphone au volant.

En ce qui concerne les jours de la semaine, on constate globalement une utilisation légèrement plus fréquente en semaine qu'au cours des week-ends.

On peut également noter que ces observations ont été réalisées au cours de la journée entre 10 heures et 17 heures. De ce fait, le taux d'utilisation du téléphone tenu en main est peut-être légèrement sous-estimé puisque l'on peut penser que l'activité « téléphonique » est plus soutenue en début de matinée et de soirée même si d'autre part les conducteurs téléphonent moins au volant en pleine nuit si on fait l'hypothèse qu'il est plus difficile de trouver un interlocuteur à ce moment-là de la journée.

↓ TAUX D'UTILISATION SELON LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX

Catégories de réseaux	% tenu en main et à l'oreille	% tenu en main mais pas à l'oreille	% rien de tout cela
– autoroutes de dégagement	1,4	0,1	98,5
– autoroutes de liaison	2,8	0,4	96,8
– routes nationales ou départementales en rase campagne	1,6	0,5	97,9
– agglomération	1,2	0,5	98,3
Estimation du taux global*	1,7	0,3	98

* Ce taux est calculé en tenant compte de la répartition du trafic selon les différents types de réseaux.

↓ TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE VÉHICULES

Catégories de véhicules	% tenu en main et à l'oreille	% tenu en main mais pas à l'oreille	% Rien de tout cela
Véhicules légers	1,7	0,3	98
Camionnettes	3,3	1,4	95,3
Poids lourds	4,8	1,5	93,7
Bus*	NS	NS	NS

* L'effectif des bus observés est trop faible pour être significatif.

↓ TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE JOURS

Catégorie de véhicules	Week-end			Semaine		
	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	Total week-end	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	Total semaine
Véhicules légers	1,4	0,3	1,7	2	0,4	2,4
Camionnettes	3,1	0,9	4	3,5	1,7	5,2
Poids lourds	4,6	1,5	6,1	4,8	1,5	6,3

↓ TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE VÉHICULES ET LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX

Catégorie de réseaux	Véhicules légers			Camionnettes			Poids lourds		
	Effectif	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	Effectif	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	Effectif	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille
Autoroutes de dégagement	2 726	1,4	0,1	231	4,3	0,4	256	1,6	0,4
Autoroutes de liaison	2 391	2,8	0,4	358	4,5	2,8	577	8,1	2,4
Routes nationales et départementales en rase campagne	9 205	1,7	0,3	1 017	2,9	1	617	3,1	1,3
Agglomération	3 125	1,2	0,5	339	2,7	2,1	106	3,8	0,9

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

Estimation de l'accidentalite du téléphone portable au volant

La constitution de la connaissance de l'accidentalité dans le domaine du téléphone portable au volant remonte aux première études du Canadien Donald Redelmeier (1997-1999) puis de l'Australienne Suzanne P. McEvoy (2006, etc.). L'attention des acteurs de la sécurité routière des pays développés s'est tournée vers le téléphone au volant dès le milieu des années 2000.

En France, une première étude de l'ONISR sur le téléphone portable au volant évaluait, sur la base de sondages déclaratifs, un enjeu de l'ordre de 7 à 8 % des accidents corporels pour le téléphone portable au volant avec le téléphone tenu en main ou avec un kit mains libres.

Depuis, l'ONISR mesure, depuis 2008, directement au bord des routes la part des conducteurs téléphonant au volant. La campagne de mesure pilote de 2008 avait permis de montrer qu'à un instant donné, 2 % des conducteurs conduisaient en tenant le téléphone en main. L'usage du kit mains libres n'avait pu alors être quantifié.

C'est pourquoi, fin 2009, après avoir mis en place un système durable d'observations annuelles, la DSCR a lancé une expertise collective de l'enjeu des distractions technologiques au volant, et tout particulièrement du téléphone mobile. Cette expertise a été pilotée conjointement par l'INSERM et l'INRETS selon une méthodologie éprouvée développée par l'INSERM. Il s'agit d'une méta-analyse qui fait le point des résultats de recherche publiés à travers le monde : analyse des convergences et de leurs évolutions ainsi que de leur pertinence par rapport au phénomène observé en France.

Les résultats de l'étude ont fait l'objet d'une communication en mars 2011 d'où il ressort les points suivants :

1. **Téléphoner accapare l'attention du conducteur :** au-delà de la mobilisation physique du conducteur (motrice et visuelle), téléphoner introduit une forte charge mentale supplémentaire et réduit gravement les ressources attentionnelles indispensables pour conduire. Converser au téléphone en conduisant provoque une perte d'attention à la route qui détermine l'essentiel du risque. C'est pourquoi le kit mains libres et le mobile ordinaire entraînent quasiment le même niveau de distraction.

2. **Téléphoner perturbe gravement l'activité de conduite :** le conducteur qui téléphone est tout juste capable d'assurer en parallèle les tâches de conduite routinières, comme s'il se mettait en « pilotage automatique ».

3. **Téléphoner augmente le risque d'accident sur la route :** le surrisque d'accident découlant d'une conversation téléphonique au volant est important puisque téléphoner en conduisant multiplie par trois les risques d'accident. La pratique du téléphone au volant étant extrêmement répandue (taux de prévalence [2] de 6 % en France en 2010), ce surrisque a un effet non négligeable sur l'accidentalité routière. En France, près d'un accident corporel de la route sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

4. **Ceux qui téléphonent en conduisant ont très peu conscience du danger :** les conducteurs sous-estiment très largement le risque qu'ils prennent en téléphonant au volant. Parce que le kit mains libres n'est pas interdit, beaucoup s'imaginent que le danger réside dans la manipulation physique du téléphone, le fait même de le tenir en main, alors que la menace vient plutôt de la captation de son attention.

5. **Progressivement la téléphonie vocale recule au profit d'usages tactiles et visuels du téléphone** – échanges de SMS mais aussi consultation d'Internet et d'applications sur des terminaux type Smartphone – qui sollicitent encore davantage les capacités d'attention du conducteur. Ces pratiques émergentes provoquent des manipulations longues – maniement de claviers et d'écrans tactiles – associées à la lecture d'écrans qui mobilisent la vision et l'attention. Ces usages nouveaux, très présents dans la jeune génération qui accède au volant, constituent une source de danger montante.

2 Taux de prévalence : en moyenne, c'est la proportion d'usagers dans la circulation qui, à un instant « t », utilisent le téléphone au volant. On considère ici ensemble l'emploi du portable ordinaire (illicite) et l'emploi du kit mains libres (licite) dont on estime qu'il représente actuellement en France plus de 60 % de l'utilisation du téléphone en conduisant.

La ceinture de sécurité

Ce chapitre présente les résultats des mesures du taux de port dans la circulation et fournit des éléments d'accidentalité.

Les mesures de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs que pour les mesures de vitesse. En agglomération, les relevés sont effectués dans le centre-ville.

Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière. Celles-ci font donc l'objet d'enquêtes spécifiques pratiquées aux barrières de péage en ce qui concerne les mesures sur autoroutes et aux feux tricolores pour les mesures en milieu urbain.

MESURES DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR AUX PLACES AVANT DES VOITURES DE TOURISME

En 2011, tous réseaux confondus, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme est égal à celui mesuré en 2010, soit 97,8 %.

En rase campagne (hors agglomération), le taux constaté en 2011 est stable par rapport à celui de 2010 soit 98,8 % contre 98,9 %.

En milieu urbain on constate en revanche une très légère amélioration avec, en 2011, un taux de port de 95,7 % contre 95,5 % en 2010.

↓ TAUX DE PORT GLOBAL

Taux de port (en %)	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Rase campagne (hors agglomérations)	98,4	98,6	98,9	98,9	98,9	98,8
Milieu urbain (agglomérations)	94,7	95,9	96,3	94,6	95,5	95,7
Ensemble des réseaux	97,3	97,7	98	97,6	97,8	97,8

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité en agglomération reste ainsi de plus de trois points inférieur à celui en rase campagne. Il existe encore des marges de progrès, particulièrement dans certaines villes qui conservent des taux de non-port notables. Ainsi à Lyon, cela concerne près d'un conducteur sur dix.

↓ DÉTAIL HORS AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Autoroutes de liaison	98,9	98,6	98,7	98,8	99,1	98,9
Autoroutes de dégagement	98,9	99	99,1	98,9	99,1	98,8
Routes nationales à 2 × 2 voies	98,9	99,1	99,1	98,8	99,2	99
Routes nationales et départementales à grande circulation	98,2	98,6	98,8	99	98,8	98,6

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

↓ DÉTAIL EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Routes nationales en traversées d'agglomérations	97,3	97,8	98,4	98,1	98,4	97,7
Metz	97,9	96,5	98,2	98,3	98,9	98,3
Lille	96,3	97,9	97,7	98,4	98,3	97,3
Nantes	96,7	95,9	96,4	97,1	98,1	97,9
Lyon	89,7	92,3	93,9	90,9	92,5	91,9
Toulouse	90,3	91,7	90,8	94,5	89,1	93,6
Avignon	90,6	90,7	91,1	94,9	97	97,2
Ensemble grandes agglomérations de province	93,9		94,7	95,2	95,6	95,7
Paris	97,3		98,7	94	96,7	95,8

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

MESURES DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR AUX PLACES ARRIÈRE DES VOITURES DE TOURISME

Si les taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme se rapprochent désormais des 100 %, la règle est sensiblement moins bien respectée aux places à l'arrière pour lesquelles, certes, l'obligation est plus récente (1990).

À noter que ces mesures de port de ceinture à l'arrière sont beaucoup plus difficiles à réaliser. Les enquêteurs ne peuvent en effet effectuer leurs observations sur le terrain que lorsque les véhicules sont à l'arrêt ou se déplacent à très faible allure. C'est pourquoi les mesures en rase campagne sont effectuées exclusivement aux péages autoroutiers, et pour les mesures urbaines au niveau des feux tricolores ou des panneaux stop.

Le tableau ci-dessous présente les données recueillies depuis 2005 (année de début des enquêtes systématiques). Même si les taux relevés en 2011 sont en léger retrait par rapport à ceux de l'année précédente, on constate que près de 85 % des occupants des places à l'arrière bouclent désormais leur ceinture et que ce taux est voisin de 90 % pour les enfants depuis 2006. On peut observer, d'une part, les progrès réalisés depuis 2005 en rase campagne et, d'autre part, la relative stagnation du taux de port en milieu urbain. Les résultats 2011 marquent cependant, de manière globale, une sensible régression par rapport à ceux observés en 2010.

Années	Milieu urbain			Rase campagne			Ensemble des réseaux		
	Adultes (en %)	Enfants (en %)	Ensemble (en %)	Adultes (en %)	Enfants (en %)	Ensemble (en %)	Adultes (en %)	Enfants (en %)	Ensemble (en %)
2005	65,7	85,1	75,7	73,2	81,6	77,8	69,8	83	76,9
2006	69,4	86,2	77,8	79	90,3	85,2	75,1	88,8	82,4
2007	69,9	87	77,8	81,4	89,4	86,1	76	88,6	82,8
2008	72,8	88,4	79,5	80,2	91,5	86,7	77,5	90,8	84,5
2009	69,3	90,2	78,1	84,3	91	88,3	78	90,6	84,9
2010	69,1	90,2	78,3	83,9	92,5	88,7	78,1	91,9	85,2
2011	69,7	87,4	76,8	84,7	89,3	87,1	79,7	88,9	84,1

Le sondage 2011 porte sur 5 999 passagers arrière.

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

LE NON-PORT DE LA CEINTURE DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Taux de port de la ceinture dans les véhicules légers impliqués dans des accidents

Lorsqu'un accident corporel se produit, les forces de l'ordre constatent sur place l'existence ou non des équipements de sécurité des véhicules impliqués et leur utilisation ou non par les différents usagers. Ainsi ils constatent si les usagers des véhicules portaient la ceinture de sécurité ou non.

Cette reconstitution de la situation avant l'accident n'est pas toujours aisée ; elle se fait en fonction d'indices plus ou moins fiables après l'accident (indices factuels, témoignage des survivants, etc.). Cela explique pourquoi le pourcentage d'indéterminés du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important dans le fichier BAAC : 12,9 % pour l'ensemble des impliqués en 2011.

De plus, dans la mesure où le non-port de la ceinture est une infraction et peut avoir des conséquences en termes d'assurance, le témoignage des impliqués peut conduire à surestimer le taux de port.

Dans le tableau ci-dessous, les taux de port de la ceinture de sécurité sont déterminés à partir des accidents où le taux de port est connu. Le nombre de victimes a été calculé par extrapolation en considérant que le port de la ceinture de sécurité s'applique aux usagers dont le port de la ceinture est indéterminé à l'identique de ceux dont le port de la ceinture est connu.

Elle donne le résultat suivant pour 2011 : sur les 2 062 personnes tuées dans des voitures de tourisme, un usager sur cinq au moins n'était pas ceinturé (ici on extrapole le taux de 77,4 % de port de la ceinture qui est en fait calculé hors les 9,8 % d'indéterminés). Pour les blessés, le taux de port est plus important puisqu'il passe à 93,8 % pour les blessés hospitalisés et à 97,8 % pour les blessés légers.

Les chances de survie d'un conducteur lors d'un accident corporel sont nettement plus importantes lorsqu'il est ceinturé. Seuls 1,9 % des conducteurs ceinturés impliqués dans un accident sont décédés, contre 27,2 % des conducteurs non ceinturés. Il en est de même pour l'ensemble des occupants, conducteurs et passagers : 2 % des occupants ceinturés décèdent contre 22,3 % des non-ceinturés.

Les résultats

↓ ANNÉE 2011 – USAGERS DE VÉHICULES DE TOURISME IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS EN FONCTION DU PORT DE LA CEINTURE ET DE LA GRAVITÉ DES ATTEINTES CORPORELLES

		Personnes tuées	Impliqués non tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Conducteurs	Ensemble	1 495	63 780	8 105	15 386
	Taux de port de la ceinture de sécurité	78,1 %	98 ,6 %	95 %	98,6 %
	Taux d'indéterminé	8,8 %	13,6 %	9,7 %	11,7 %
Passagers	Ensemble	567	17 398	4 031	7 451
	Taux de port de la ceinture de sécurité	75,4 %	95,7 %	91,2 %	96,1 %
	Taux d'indéterminé	12,5 %	10,8 %	9,6 %	11,4 %
– dont passagers avant	Ensemble	335	10 468	2 457	4 526
	Taux de port de la ceinture de sécurité	83,5 %	97,8 %	95,6 %	98,1 %
	Taux d'indéterminé	11,3 %	10,6 %	8,6 %	10,9 %
– dont passagers arrière	Ensemble	232	6 930	1 574	2 925
	Taux de port de la ceinture de sécurité	63,3 %	92,5 %	84,1 %	92,9 %
	Taux d'indéterminé	14,2 %	11 %	11,2 %	12,1 %
Ensemble (conducteurs + passagers)	Ensemble	2 062	81 178	12 136	22 837
	Taux de port de la ceinture de sécurité	77,4 %	97,9 %	93,8 %	97,8 %
	Taux d'indéterminé	9,8 %	13 %	9,6 %	11,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 2010 et 2011, le taux de port de la ceinture des impliqués dans un accident (tués et non tués) est resté pratiquement stable (97,4% en 2010 et en 2011).

Selon la place de l'usager, les taux de port ne sont pas les mêmes : ainsi, seulement 91,6% des passagers assis à l'arrière impliqués dans un accident portaient leur ceinture contre 97,4% pour les passagers avant. On note de même que plus le taux de port diminue, plus la gravité des blessures augmente.

L'EFFICACITÉ CONJUGUÉE DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ ASSOCIÉ À L'EFFET DES AIRBAGS

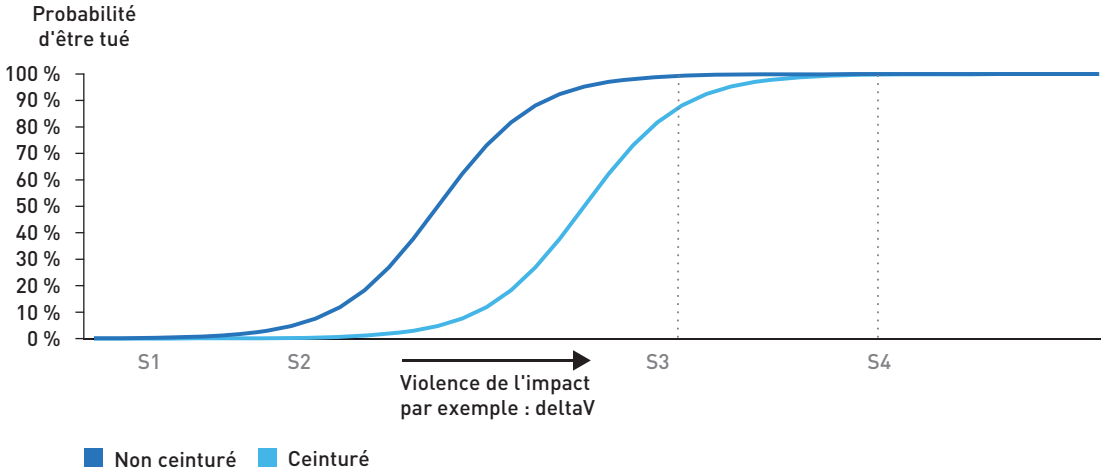
La ceinture de sécurité ne peut évidemment pas être efficace à 100 %. C'est pourquoi il y a encore des victimes tuées malgré le port de la ceinture de sécurité et l'équipement en airbags des véhicules. Le type de collision et la vitesse de choc en sont la raison. Ainsi, la ceinture est moins efficace dans une collision latérale. Son efficacité se réduit également à mesure que la vitesse de choc est importante et selon les qualités d'absorption de l'énergie de choc du véhicule.

La relation entre vitesse et efficacité de la ceinture de sécurité a été démontrée par un certain nombre d'études internationales. Quel que soit le type d'accident, la probabilité de mourir croît avec la sévérité du choc, celle-ci pouvant être estimée par le delta V, la vitesse relative de choc.

D'après le graphique ci-dessous, si tous les accidents se produisent avec une violence d'impact inférieure à S1, les probabilités d'être tué sont nulles et le dispositif de retenue inutile. Entre S1 et S4, le dispositif est utile car les probabilités d'être tué sont différentes suivant que l'usager a mis sa ceinture de sécurité ou non. Au-dessus de S4, les probabilités d'être tué étant égales et maximales, la ceinture de sécurité ne protège plus véritablement.

L'étude de Leonard Evans de 1986 [3] aboutit à une efficacité globale moyenne de la ceinture de sécurité de 42 %. Depuis, l'équipement des véhicules en airbag modifie l'efficacité globale. L'étude de la base de données américaine « Fatality Analysis Reporting System » (FARS) de 2002 donne une efficacité conjuguée ceinture + airbag de l'ordre de 68 %. Une étude plus récente du LAB (le Laboratoire d'accidentologie, de Biomécanique et d'étude du comportement humain) donne des efficacités de l'ordre de 50 %. La plus-value des airbags serait donc de l'ordre de 10 %.

↓ PROBABILITÉ D'ÊTRE TUÉ DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LA VIOLENCE DU CHOC



Source : EVANS.

Estimation du nombre de vies épargnables

Avant de calculer le nombre de vies épargnables si tous les usagers portaient la ceinture de sécurité, il convient d'incorporer les accidents au port de ceinture indéterminé. Leur répartition de façon proportionnelle aux usagers dont le port est connu aboutirait, tous calculs faits (par la méthode de l'odds-ratio) à une efficacité de la ceinture de plus de 90 %, ce qui est incompatible avec les valeurs communément admises en la matière, et notamment avec les résultats de l'étude LAB précitée.

En effet, cette étude conclut, en comparant pour plus de 1 500 occupants les véritables taux de port lors de l'analyse approfondie des accidents de voiture avec le codage à chaud des forces de l'ordre, que les vrais taux de port sont de l'ordre de 10 points inférieurs pour les tués et de 15 points inférieurs pour les impliqués non tués.

On utilisera le résultat de cette étude plutôt que celui issu de la méthode de l'odds-ratio pour déterminer les taux de port de la ceinture:
– parmi les tués :
77,4 % – 10 points = 67,4 % ;
– parmi les impliqués non tués:
97,9 % – 15 points = 82,9 %.

3 « The effectiveness of safety belts in preventing fatalities ». In : Accident Analysis and Prevention, vol. 18, p. 229-241.

Après ce redressement, la répartition obtenue est la suivante :

↓ ANNÉE 2011 – USAGERS DE VOITURES DE TOURISME TUÉS ET NON TUÉS EN FONCTION DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	1 390	67 297	68 686
Non ceinturés	672	13 881	14 554
Taux de port de la ceinture (en %)	67,4 %	82,9 %	82,5 %
Total	2 062	81 178	83 240

Source : ONISR, fichier des accidents.

En suivant l'hypothèse, annoncée plus haut, que la ceinture n'est efficace que dans un cas sur deux, on peut faire l'hypothèse qu'en 2011, 336 vies auraient pu être épargnées (la moitié des 672 personnes tuées non ceinturées) si le port de la ceinture avait été de 100 % (soit 8,5 % du nombre total de personnes tuées sur les routes).

La répartition selon la place occupée serait : environ 73 % de conducteurs, 16 % de passagers assis à l'avant et 11 % de passagers assis à l'arrière.

Les interdistances

Plus de 5 % des accidents corporels sont des collisions par l'arrière ou en chaîne. Ils sont le plus souvent directement liés à une distance de sécurité insuffisante. Ils provoquent le décès de plus de 200 personnes par an (voir chapitre sur « la répartition du nombre d'accidents corporels et des personnes tuées selon le type de d'accident »).

L'article R 412-12 du Code de la route (le premier article du décret du 23 novembre 2001 relatif aux distances de sécurité entre les véhicules) stipule que lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

Afin d'évaluer le respect de cette mesure par les conducteurs et son évolution dans le temps, l'Observatoire procède depuis 2002 à des mesures du temps intervéhiculaire dont la méthodologie est présentée en annexe.

Avertissement:
Les résultats présentés dans ce chapitre correspondent aux données mesurées en 2010. Il s'agit d'une reprise du chapitre paru dans l'édition 2010. En effet, du fait du faible taux de détection des cinémomètres utilisés pour les mesures, les résultats 2011 ne sont pas significatifs et n'ont pas été publiés.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2010

Évolution du temps intervéhiculaire

Ce sont 197 454 observations sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées en 2010.

Elles font état de 55 808 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit, avant ajustement par les données trafic, un taux de 28,3 %.

Ainsi, un peu moins d'un conducteur sur trois ne respecte pas la distance de sécurité réglementaire. Ce taux ne connaît qu'une très faible évolution favorable au fil des années.

L'évolution de ce taux depuis les premières mesures est consignée dans le tableau ci-dessous :

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
30,3 %	28,2 %	28,8 %	28,7 %	28,2 %	29 %	28,6 %	28,3 %	28,3 %

Si on applique à ces résultats bruts une pondération représentative de la part de trafic sur les différents réseaux, on obtient un taux pondéré de 24,6 % en 2010, en léger retrait par rapport au taux relevé en 2009 (24,3 %).

Par ailleurs, parmi les conducteurs ne respectant pas les temps intervéhiculaires en 2010, 4,9 % ne laissent qu'une seconde ou moins avec le véhicule qui les précède.

La distance de sécurité est d'autant plus importante à respecter que le trafic est dense et sa vitesse élevée. Par convention, on a défini le trafic dense comme étant un trafic où les temps intervéhiculaires sont inférieurs à quatre secondes. Deux indicateurs supplémentaires ont donc été définis. Ils représentent la proportion de temps intervéhiculaires courts, dans un contexte de circulation dense ou en peloton :

– proportion de temps intervéhiculaires courts, inférieurs à deux secondes, hors circulation clairsemée = nombre de TIV inférieurs à deux secondes sur les TIV inférieurs à quatre secondes ;

– proportion de temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, hors circulation clairsemée = nombre de TIV < à une seconde sur les TIV < à quatre secondes.

Dans ces conditions de circulation dense, ce sont plus de la moitié des conducteurs qui ne respecteraient pas les distances de sécurité réglementaire.

Le tableau ci-dessous fait état de l'évolution des valeurs relevées pour ces quatre indicateurs depuis 2002 (l'année 2002 est réduite au second semestre et l'année 2008 aux huit premiers mois) :

	Ensemble de la circulation		Circulation dense [1]	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
2e semestre 2002	25,6 %	7,1 %	59,1 %	17,5 %
2003	24,5 %	5,7 %	57,8 %	14,1 %
2004	24,1 %	5 %	56,2 %	12,1 %
2005	24,7 %	5,1 %	56,1 %	12 %
2006	24,8 %	5,1 %	56,4 %	12,1 %
2007	24,6 %	4,7 %	55,7 %	11 %
8 premiers mois 2008	24,4 %	4,7 %	56,4 %	11,4 %
2009	24,3 %	4,4 %	55,3 %	10,2 %
2010	24,6 %	4,9 %	56,4 %	11,4 %

1 Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours de l'année 2010 en fonction du type de réseau.

On constate, comme les années précédentes, que c'est sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires courts est la plus élevée.

Par contre, la proportion des temps intervéhiculaires très courts la plus élevée, notamment en situation de trafic dense, est constatée sur les routes nationales et départementales

Réseaux	Ensemble de la circulation		Proportion de trafic dense [1]	Circulation dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde		TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Autoroutes de liaison	29,9 %	6 %	56,7 %	52,7 %	10,6 %
Autoroutes de dégagement	36,6 %	6,7 %	65,8 %	55,7 %	10,1 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	24,2 %	6,6 %	49,8 %	48,6 %	13,3 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	28,1 %	6,5 %	46,4 %	60,4 %	14 %
Routes départementales	21,3 %	5,3 %	33,9 %	62,7 %	15,5 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations	20,4 %	2,2 %	42,2 %	48,3 %	5,1 %
Artères en agglomérations	23 %	1,4 %	46,8 %	49,2 %	3 %
Entrées/sorties d'agglomérations	23,6 %	2,7 %	43,6 %	54 %	6,3 %
Total	**24,6 %**	**4,9 %**	**44 %**	**51,3 %** [2]	**12 %** [2]

1 Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés.
2 Les chiffres sont pondérés en tenant compte du trafic par réseau et de la proportion de trafic dense correspondante.

Source : ONISR – Observatoire des comportements.

PARTIE 6 #

DONNÉES DÉTAILLÉES DE L'ACCIDENTALITÉ

Les accidents et les usagers

Selon les modes de déplacement

DONNÉES GÉNÉRALES D'ACCIDENTALITÉ TOUS TYPES D'USAGERS

Les accidents corporels

Concernant les accidents corporels, la baisse globale entre 2011 et 2000 est de – 46 % soit -56 199 accidents.

L'évolution de 2011 est de – 3,4 % par rapport à 2010 soit – 2 264 accidents corporels de moins.

Par référence à 2000, les accidents corporels impliquant un véhicule de tourisme diminuent le plus fortement (– 52 %), suivis de ceux impliquant un poids lourd (– 50 %). Puis viennent en troisième position ceux impliquant un cyclomoteur (– 47 %) suivi de ceux impliquant un transport en commun (– 37 %) et de ceux impliquant un piéton (35 %). Les motocyclettes enregistrent la variation la plus faible avec – 19 %.

Par rapport à 2010, la plus forte baisse des accidents corporels enregistrée en 2011 concernent les accidents impliquant un cyclomoteur (– 9,3 %), puis ceux impliquant un poids lourd (– 4,2 %) et un véhicule de tourisme (– 4 %). Les accidents avec au moins un piéton diminuent de – 1 % seulement. Ceux impliquant un cycliste sont en hausse de +7,2 ainsi que ceux impliquant une motocyclette (+ 2,3 %).

↓ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Ensemble
2000	18 475	6 335	19 557	19 448	105 006	5 533	6 291	1 734	121 223
2001	17 604	5 617	18 517	19 515	100 767	5 420	6 039	1 693	116 745
2002	16 170	4 906	16 488	17 967	91 014	4 655	5 333	1 626	105 470
2003	14 293	5 161	15 913	16 144	76 446	4 259	4 472	1 396	90 220
2004	13 913	4 777	15 367	15 950	71 962	4 035	4 212	1 282	85 390
2005	13 664	4 883	13 559	18 293	70 558	3 528	4 410	1 302	84 525
2006	13 424	4 835	14 125	17 178	64 560	5 848	4 813	1 246	80 309
2007	13 407	4 954	15 240	18 088	64 606	6 378	4 216	1 202	81 272
2008	12 757	4 677	14 318	16 870	58 467	5 894	3 812	1 210	74 487
2009	12 477	4 697	13 142	16 692	56 747	5 762	3 270	1 218	72 315
2010	12 095	4 260	11 368	15 414	53 021	5 574	3 292	1 063	67 288
2011	11 976	4 567	10 306	15 772	50 921	5 512	3 155	1 099	65 024
Var. 2011/2010	**– 1 %**	**7,2 %**	**– 9,3 %**	**2,3 %**	**– 4 %**	**– 1,1 %**	**– 4,2 %**	**3,4 %**	**– 3,4 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

La mortalité

Concernant les personnes tuées, la baisse est de – 52 % soit une différence de 4 207 personnes tuées entre 2000 à 2011. Il y a eu 29 personnes tuées en moins sur les routes entre 2010 et 2011 soit une baisse de – 0,7 %.

Ce sont les usagers des véhicules de tourisme qui connaissent la plus forte baisse du nombre de personnes tuées avec 55 tuées en moins par rapport à 2010 (– 2,6 %), suivis des cyclomotoristes avec 28 tués en moins (– 11,3 %).

A contrario, le nombre des motocyclistes tués connaît une augmentation + 8 % (soit + 56 motocyclistes tués en 2011) ainsi que celui des piétons (+ 7 % avec 34 piétons tués en plus).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
2000	848	273	461	947	5 351	80	124	20	66	8 170
2001	832	259	455	1 081	5 343	80	144	14	45	8 253
2002	876	226	391	1 040	4 920	81	134	11	64	7 742
2003	633	203	398	869	3 721	80	114	47	61	6 126
2004	588	179	343	870	3 406	62	86	21	38	5 593
2005	635	180	356	881	3 065	56	90	14	41	5 318
2006	535	181	317	769	2 626	120	87	6	68	4 709
2007	561	142	325	830	2 464	131	68	35	64	4 620
2008	548	148	291	795	2 205	135	76	19	58	4 275
2009	496	162	299	888	2 160	145	54	5	64	4 273
2010	485	147	248	704	2 117	146	65	4	76	3 992
2011	519	141	220	760	2 062	134	67	0	60	3 963
Var. 2011/2010	**7 %**	**– 4,1 %**	**– 11,3 %**	**8 %**	**– 2,6 %**	**– 8,2 %**	**3,1 %**	**– 100 %**	**– 21,1 %**	**– 0,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

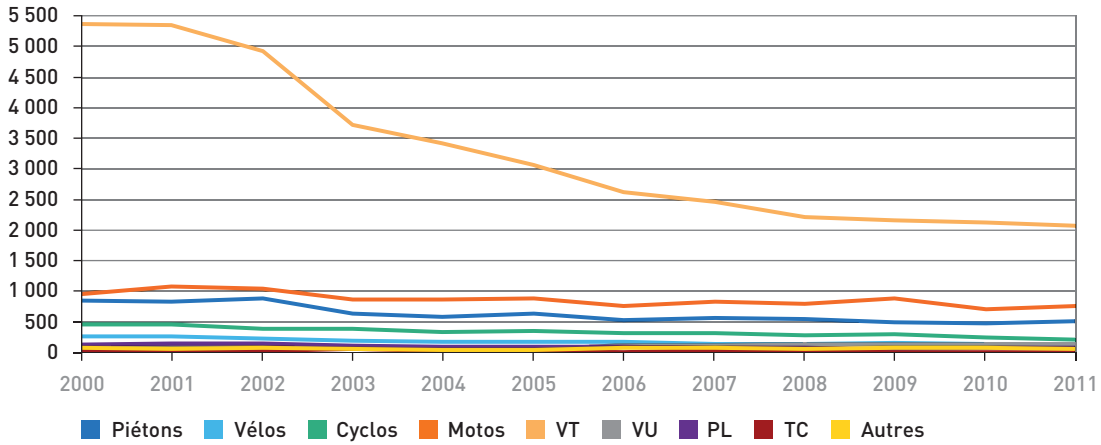
Sur le long terme, c'est la catégorie des usagers des voitures de tourisme (52 % des personnes tuées en 2011) qui bénéficie le mieux des effets de la politique de sécurité routière avec une réduction spectaculaire du nombre de personnes tuées de – 61 % en comparaison à 2000. Cette baisse a été particulièrement nette entre 2002 et 2003 (– 24 %), année marquée par le déploiement du contrôle automatisé des vitesses. Depuis, cette baisse est plus progressive (– 41 % entre 2003 et 2009) et moins marquée ces dernières années (– 6,4 % entre 2009 et 2011).

En 2011, par rapport à 2010, pour cette catégorie, la baisse du nombre des personnes tuées est limitée (– 2,6 %).

La catégorie des cyclomotoristes (5,6 % des personnes tuées en 2011) est la deuxième catégorie d'usagers après celles des automobilistes connaissant une baisse supérieure à 50 % de la mortalité depuis 2000 (– 52 %). Cette baisse s'est poursuivie en 2011 (– 11 %). Cette forte tendance est à mettre en relation avec le déclin de ce mode de déplacement.

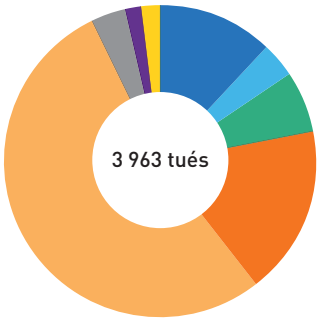
Les piétons (13 % des personnes tuées en 2011) sont une catégorie d'usagers qui bénéficie moins fortement de la réduction de la mortalité sur les routes avec une baisse de – 39 % du nombre des personnes tuées depuis 2000. En 2011, cette tendance quasi continue s'inverse avec une hausse inquiétante de + 7 % par rapport à 2010.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS



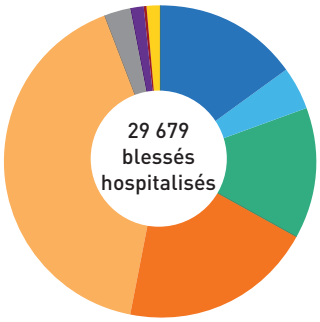
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIES D'USAGERS



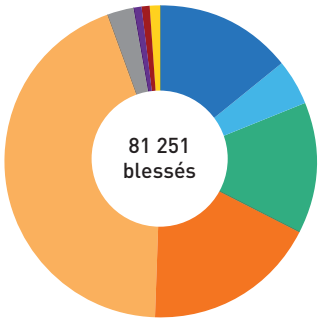
Piétons 12,1 % | Vélos 3,7 % | Cyclos 6,2 %
Motos 17,6 % | VT 53 % | VU 3,7 %
PL 1,6 % | Autres 1,9 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Piétons 15,5 % | Vélos 4,8 % | Cyclos 12,5 %
Motos 21,2 % | VT 40,9 % | VU 2,7 %
PL 1 % | TC 0,2 % | Autres 1,3 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Piétons 14,7 % | Vélos 5,3 % | Cyclos 12,8 %
Motos 19 % | VT 43 % | VU 2,7 %
PL 0,9 % | TC 0,6 % | Autres 0,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

La catégorie des cyclistes (3,6 % des personnes tuées en 2011) a bénéficié d'une baisse de – 48 % du nombre de personnes tuées depuis 2000 et connaît une baisse du nombre de tués de – 4,1 % par rapport à 2010, revenant ainsi à son niveau de 2007 avec 141 tués.

La catégorie des motocyclistes (19 % des personnes tuées en 2011) est la catégorie d'usagers qui enregistre en 2011 la plus forte augmentation du nombre de tués par rapport à 2010 avec une hausse de 8 %. Depuis 2000, la tendance est à la baisse avec une diminution de – 20 % du nombre de tués, mais cette diminution depuis dix ans est bien plus faible que celle des automobilistes (– 61 %). Elle connaît de fortes variations annuelles en partie expliquée par les conditions météorologiques.

Les usagers des véhicules utilitaires (3,4 % des personnes tuées en 2011) connaissent une baisse de leur mortalité par rapport à 2010 avec une diminution de – 8,2 %. Depuis 2006, date effective de la continuité des enregistrements du BAAC pour cette catégorie d'usagers, le nombre de personnes tuées est en augmentation de 12 %, soit 54 tués.

Les usagers de poids lourds (1,7 % des personnes tuées en 2011) enregistrent une hausse de + 3,1 % de leur mortalité par rapport à 2010. Le nombre d'usagers de poids lourds est en diminution de – 46 % depuis 2000, soit – 57 personnes tuées. La variation annuelle de la mortalité des usagers de poids lourds est fortement corrélée avec celle de l'activité économique. Par ailleurs, si la mortalité des usagers de poids lourds est faible, elle masque la mortalité des accidents impliquant un poids lourd. En 2011, pour un chauffeur de poids lourd tué, on comptait 8 personnes tuées par le choc avec un poids lourd.

Élément remarquable, il n'y a eu aucun tué en 2011 dans les véhicules de transport en commun que ce soit un autobus ou un autocar et une baisse sensible du nombre de blessés hospitalisés est constatée (– 27,3 % par rapport à 2010).

L'accidentalité des voiturettes n'est pas analysée dans ce bilan. Les données agrégées (voiturettes et tricycles) les concernant sont à consulter dans l'annexe « Autres données chiffrées sur les accidents corporels de la circulation ».

Les personnes blessées

En 2011, 41 % des blessés hospitalisés sont des usagers des voitures de tourisme, 20 % des usagers motocyclistes et 14 % des usagers cyclomotoristes et 15 % sont des piétons. Les parts des blessés pour chacune des catégories sont semblables à celles des blessés hospitalisés.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
2000	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	5 708	1 667	5 433	7 386	18 298	379	454	170	316	39 811
2006	5 523	1 745	5 888	6 928	18 084	1 052	726	263	453	40 662
2007	5 310	1 614	5 930	7 171	16 486	981	460	160	503	38 615
2008	5 039	1 559	5 391	6 873	14 127	981	399	173	423	34 965
2009	4 789	1 554	4 829	6 742	13 593	894	405	101	416	33 323
2010	4 584	1 361	4 100	6 123	12 454	921	363	77	410	30 393
2011	4 593	1 418	3 710	6 279	12 136	807	303	56	377	29 679
Var. 2011/2010	**0,2 %**	**4,2 %**	**– 9,5 %**	**2,5 %**	**– 2,6 %**	**– 12,4 %**	**– 16,5 %**	**– 27,3 %**	**– 8 %**	**– 2,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BLESSÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
2000	18 343	5 909	19 926	19 250	92 616	2 178	1 592	1 113	663	161 590
2001	17 404	5 242	18 837	19 105	87 684	2 078	1 518	959	585	153 412
2002	16 015	4 556	16 760	17 478	77 840	1 893	1 365	904	527	137 339
2003	14 164	4 838	16 232	15 760	60 440	1 621	1 156	869	455	115 534
2004	13 803	4 415	15 754	15 668	55 117	1 380	969	732	528	108 366
2005	13 609	4 587	13 905	18 225	53 776	1 205	1 076	926	767	108 076
2006	13 358	4 515	14 549	16 909	47 219	2 505	1 421	822	827	102 125
2007	13 406	4 638	15 633	17 808	46 331	2 614	1 003	828	940	103 201
2008	12 761	4 406	14 708	16 597	40 299	2 486	926	765	850	93 798
2009	12 503	4 379	13 434	16 414	39 460	2 321	871	665	887	90 934
2010	12 086	3 969	11 585	15 159	37 109	2 386	789	567	811	84 461
2011	11 911	4 300	10 429	15 468	34 973	2 182	720	498	770	81 251
Var. 2011/2010	**– 1,4 %**	**8,3 %**	**– 10 %**	**2 %**	**– 5,8 %**	**– 8,5 %**	**– 8,7 %**	**– 12,2 %**	**– 5,1 %**	**– 3,8 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'exposition aux risques

Le nombre d'accidents ou de victimes rapporté au nombre estimé de véhicules en circulation permet d'approcher le risque encouru au regard des différentes catégories d'usagers.

Il présente cependant certains défauts, outre celui de l'estimation approximative des parcs circulant réellement, celui de ne pas tenir compte du taux d'occupation dans les véhicules, ni du parc de véhicules immatriculés à l'étranger circulant en France. Ces aspects sont développés dans le chapitre « données d'exposition aux risques d'accident ».

Sont exclus de la comparaison ci-dessous les piétons pour lesquels il est difficile d'évaluer un volume de circulation piétonne, et les cyclistes, pour lesquels le volume de trafic est mal connu (voir encadré Projet AVER).

Il ressort des éléments disponibles que le risque de décéder sur les routes est plus de 14 fois supérieur pour la catégorie des motocyclettes à celle des voitures de tourisme. Il est de l'ordre de 21 si on prend en compte le taux moyen d'occupation (1,56 pour les voitures de tourisme et 1,16 pour les motocyclettes).

↓ANNÉE 2011 – PART DE MORTALITÉ ET PART DE KILOMÈTRES PARCOURUS PAR CATÉGORIE

Catégorie d'usagers	Nombre de personnes tuées en 2011	% (A)	Estimation des kilomètres parcourus en milliards en 2011	% (B)	Risque relatif (A/B)
Cyclomoteurs	220	5,6	3,4	0,6	11,3
Motocyclettes	760	19,2	10,5	1,9	12,6
Voitures de tourisme	2 062	52	420,1	74,4	0,9
Véhicules utilitaires	141	3,6	98,3	17,4	0,2
Poids lourds	67	1,7	29,2	5,2	0,4
Transport en commun	0	0	3,5	0,6	ND
Tous usagers	**3 963**	**100**	**565**	**100**	**1**

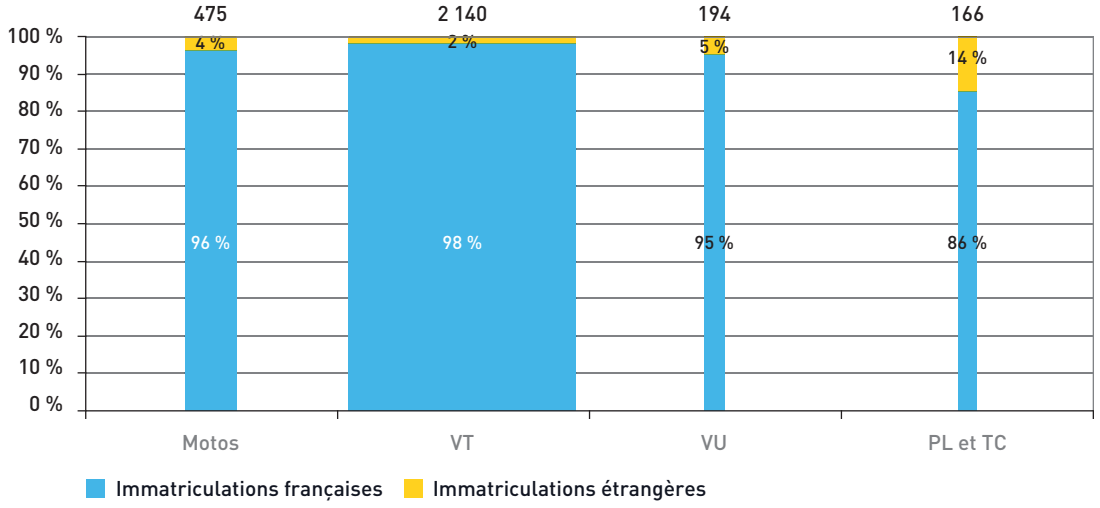
Source : ONISR, fichier des accidents.

Implication des véhicules immatriculés à l'étranger dans l'accidentalité

De par sa position géographique et sa forte capacité touristique, la France connaît une circulation de véhicules immatriculés à l'étranger non négligeable.

Ce trafic ne présente pas un sur-risque particulier, bien au contraire, les chauffeurs de poids lourds immatriculés à l'étranger sont sous-impliqués. Ils ne représentent que 14 % des conducteurs responsables d'accidents mortels dans cette catégorie, alors que leur part dans le trafic est estimée à 28 %. Soit un facteur d'imputation des accidents de poids lourds de 0,52 (si l'on assigne un risque 1 à l'ensemble des conducteurs en cause quelle que soit leur immatriculation).

↓ANNÉE 2011 – PART DES IMMATRICULATIONS ÉTRANGÈRES DES CONDUCTEURS RESPONSABLES DANS LES ACCIDENTS MORTELS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES IMMATRICULATIONS ÉTRANGÈRES PARMI LES CONDUCTEURS RESPONSABLES DANS LES ACCIDENTS MORTELS

Année	Motos			VT			VU			PL et TC			Total		
	Tous*	Immat. étrang.	%	Tous*	Immat. étrang.	%	Tous*	Immat. étrang.	%	Tous*	Immat. étrang.	%	Tous*	Immat. étrang.	%
2000	216	3	1,4	866	18	2,1	36	2	5,6	81	9	11,1	1 199	32	2,7
2001	229	4	1,7	781	14	1,8	50	3	6	74	8	10,8	1 134	29	2,6
2002	202	7	3,5	783	14	1,8	45	1	2,2	70	9	12,9	1 100	31	2,8
2003	169	0	0	568	11	1,9	36	1	2,8	47	6	12,8	820	18	2,2
2004	503	18	3,6	2 783	56	2	91	5	5,5	177	28	15,8	3 554	107	3
2005	541	16	3	3 017	55	1,8	91	9	9,9	214	37	17,3	3 863	117	3
2006	507	12	2,4	2 555	56	2,2	177	8	4,5	207	24	11,6	3 446	100	2,9
2007	502	21	4,2	2 487	49	2	195	8	4,1	186	39	21	3 370	117	3,5
2008	508	19	3,7	2 281	53	2,3	195	5	2,6	193	29	15	3 177	106	3,3
2009	517	23	4,4	2 186	48	2,2	220	7	3,2	157	21	13,4	3 080	99	3,2
2010	429	12	2,8	2 113	43	2	199	8	4	187	28	15	2 928	91	3,1
2011	475	17	3,6	2 104	34	1,6	194	9	4,6	166	24	14,5	2 939	84	2,9
Var. 2011/2010	**10,7 %**	**41,7 %**	**27,9**	**– 0,4 %**	**– 20,9 %**	**– 20,6**	**– 2,5 %**	**12,5 %**	**15,4**	**– 11,2 %**	**– 14,3 %**	**– 3,4**	**0,4 %**	**– 7,7 %**	**– 8**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour l'ensemble des véhicules non lourds immatriculés (motocyclettes, voiture de tourisme et véhicules utilitaires), les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger ne représentent que 2,2 % des conducteurs responsables d'accidents mortels, alors que leur part dans le trafic est estimée à 4,9 %, soit un facteur d'imputation de 0,45.

Au final, les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger provoquent beaucoup moins d'accidents mortels que les conducteurs de véhicules immatriculés en France, au km parcouru : 2,3 fois moins (en 2011, avec pratiquement ce même ratio 2,3 pour les poids lourds et les transports en commun que pour les véhicules non lourds).

Parmi les facteurs susceptibles d'expliquer cette différence significative : un usage plus important du réseau autoroutier qui est par nature plus sûr et probablement une conduite plus attentive par méconnaissance des lieux.

LES DONNÉES DÉTAILLÉES SELON LES CATÉGORIES

Pour affiner l'analyse de l'accidentalité, ce bilan est complété par des focus détaillés selon les principales catégories d'usagers présentes dans les accidents.

Les analyses fournies pour chaque catégorie suivent la même trame, offrant ainsi une meilleure lisibilité et facilitant les comparaisons sauf quelques exemptions, dans le cas de développements présentant peu d'intérêt ou en l'absence de donnée.

Par ailleurs certaines analyses sont également éludées lorsque les effectifs en cause, trop faibles, ne permettent pas des exploitations statistiquement significatives et des interprétations solides.

Les piétons

Bilan général de l'accidentalité des piétons

La mortalité des piétons affiche une baisse régulière depuis 12 ans avec néanmoins pour quelques années une hausse : 2002 (+ 5,3 %), 2005 (+ 8 %), 2007 (+ 4,9 %) et 2011 (+ 7 %).

En 2011, 18 % des accidents corporels ont impliqué un piéton (11 976 accidents au total) et 13 % des personnes tuées étaient des piétons (519 tués piétons pour 3 963 personnes tuées au total).

Depuis 2000, ces parts sont en hausse de + 3,2 points pour les accidents corporels avec piéton et de + 2,7 points pour la mortalité piétons. L'année 2011 prolonge cette tendance haussière quasi continue depuis 2001.

En 2011, la part de la mortalité piétons est à son plus haut niveau depuis l'année 2000.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES PIÉTONS

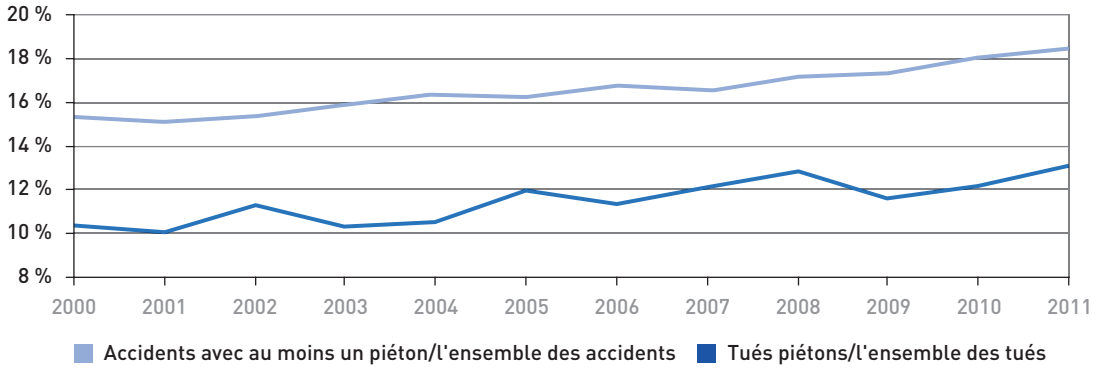
Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Nombre de véhicules dans les accidents corporels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	18 475	ND	19 508	848	18 343	ND
2001	17 604	ND	18 537	832	17 404	ND
2002	16 170	ND	17 171	876	16 015	ND
2003	14 293	ND	15 104	633	14 164	ND
2004	13 913	ND	14 678	588	13 803	ND
2005	13 664	635	14 504	635	13 609	5 708
2006	13 424	537	14 179	535	13 358	5 523
2007	13 407	556	14 302	561	13 406	5 310
2008	12 757	550	13 589	548	12 761	5 039
2009	12 477	498	13 241	496	12 503	4 789
2010	12 095	481	12 797	485	12 086	4 584
2011	11 976	517	12 689	519	11 911	4 593
Var. 2011/2010	**– 1 %**	**7,5 %**	**– 0,8 %**	**7 %**	**– 1,4 %**	**0,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

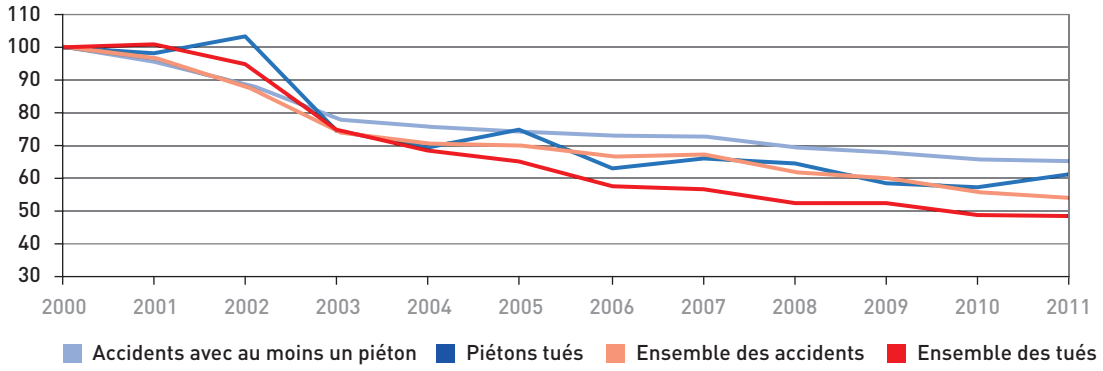
Cette hausse dans la part des piétons dans l'accidentalité s'explique par le fait que cette catégorie est avec celle des motocyclistes la catégorie ayant le moins bénéficiée des effets de la politique de sécurité routière initiée en 2002. En effet, depuis 2000, la baisse des accidents corporels impliquant un piéton est de – 35 % et celle de la mortalité des piétons de – 39 %.

Ces baisses sont bien moins élevées que celles de l'ensemble des accidents (– 46 % de baisse pour l'ensemble des accidents corporels et – 52 % de baisse pour l'ensemble des décès).

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES PIÉTONS DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE PIÉTONS ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Les antagonistes[1] *des piétons*

En 2011, les piétons sont très majoritairement accidentés heurtés par une voiture de tourisme (67 % des accidents corporels impliquant au moins un piéton), puis loin derrière les chocs avec des motocyclettes (8 %) ou avec des cyclomoteurs (6,1 %).

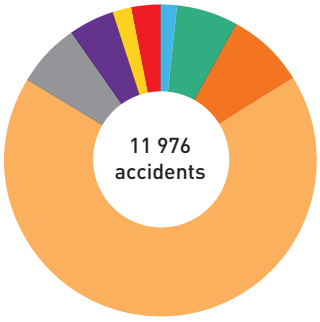
Pour la mortalité, ces parts augmentent avec la masse du véhicule heurtant :

– 6,7 % des accidents corporels avec un véhicule utilitaire mais 9,6 % des décès de piétons ;

– 4,7 % des accidents corporels avec un poids lourd ou un transport en commun mais 16 % des tués.

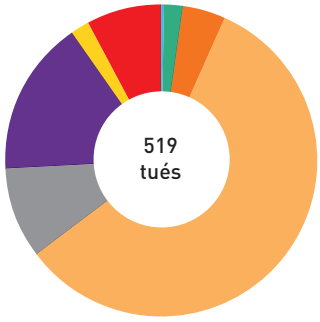
1 Voir le chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU où sont précisées les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité pour cette catégorie.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTON SELON L'ANTAGONISTE



Contre vélo 1,9 % · Contre cyclo 6,1 % · Contre moto 8 % · Contre VT 67 % · Contre VU 6,7 % · Contre PL/TC 4,7 % · Contre autre 1,7 % · Multicollisions 3 %

↓ ANNÉE 2011 – PIÉTONS TUÉS SELON L'ANTAGONISTE



Contre vélo 0,4 % · Contre cyclo 1,9 % · Contre moto 4,6 % · Contre VT 57,8 % · Contre VU 9,6 % · Contre PL/TC 16 % · Contre autre 1,9 % · Multicollision 7,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON L'ANTAGONISTE

	Accidents corporels											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Contre vélo	283	244	225	235	270	251	272	286	253	257	251	232
Contre cyclo	1 219	1 145	1 006	1 012	947	829	884	942	945	886	738	728
Contre moto	1 187	1 131	1 080	918	863	1 010	1 014	1 022	963	854	878	908
Contre VT	13 517	12 737	11 717	10 238	9 958	9 799	9 326	9 103	8 739	8 617	8 310	8 196
Contre VU	681	641	571	547	511	498	687	787	724	716	737	797
Contre PL-TC	744	760	718	552	595	593	608	612	583	578	553	563
Contre autre	180	289	251	233	251	232	190	226	184	199	222	198
Multicollisions	664	657	602	558	518	452	443	429	366	370	406	354
Total	**18 475**	**17 604**	**16 170**	**14 293**	**13 913**	**13 664**	**13 424**	**13 407**	**12 757**	**12 477**	**12 095**	**11 976**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES TONS SELON L'ANTAGONISTE

	Piétons tués											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Contre vélo	1	2	1	2	1	2	2	4	6	2	2	2
Contre cyclo	19	12	10	18	14	10	8	13	8	17	8	10
Contre moto	44	42	40	34	20	28	32	25	36	20	24	24
Contre VT	566	532	580	402	387	419	340	342	320	274	268	300
Contre VU	36	38	30	31	18	26	25	40	49	59	48	50
Contre PL-TC	94	114	98	82	91	87	83	84	74	73	80	83
Contre autre	14	19	25	11	11	21	12	13	16	17	15	10
Multicollisions	74	72	92	52	46	42	33	40	39	34	40	40
Total	**848**	**832**	**876**	**633**	**588**	**635**	**535**	**561**	**548**	**496**	**485**	**519**
Vulnéralibilité en duo	**98,1 %**	**98,6 %**	**99,6 %**	**99,1 %**	**99,2 %**	**99,5 %**	**98,2 %**	**99 %**	**99 %**	**99,1 %**	**99,6 %**	**98 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les victimes piétons sont en baisse de – 47 % dans les accidents avec multicollisions, de – 40 % lors d'un heurt avec un cyclomoteur et de – 39 % lors d'un heurt avec un véhicule de tourisme.

En 2011, la baisse des accidents corporels avec un piéton impliqué n'est que de – 1 % par rapport à 2010. Elle est essentiellement liée à la baisse du nombre de victimes piétons heurtés par les voitures de tourisme (– 1,3 %, mais – 114 accidents).

En 2011, la hausse de la mortalité piétonne ressort dans les accidents impliquant un véhicule de tourisme (+ 32 tués pour + 34 tués piétons au total).

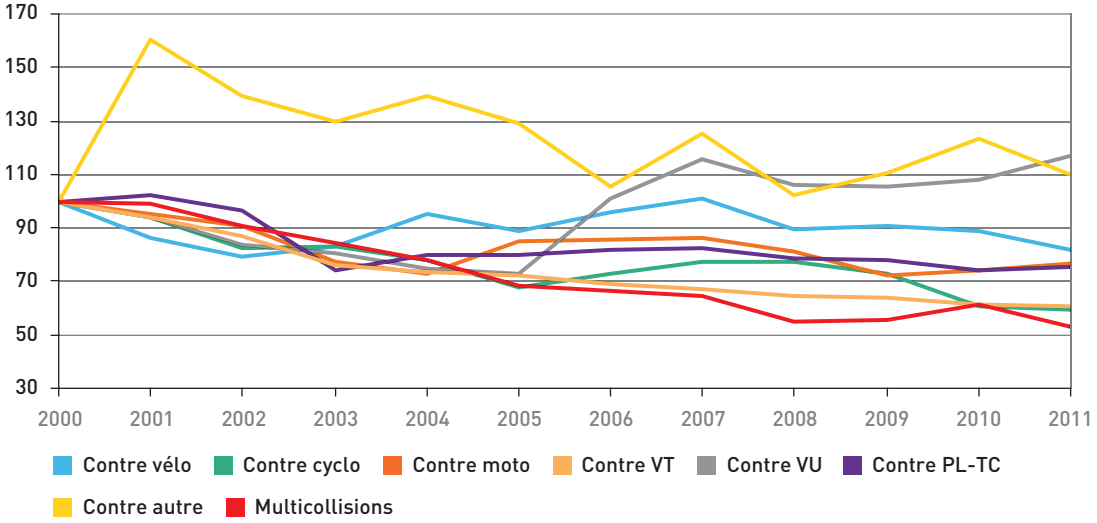
Depuis 2000, la mortalité des piétons est en baisse de – 39 %. Ce résultat très en dessous de la moyenne s'est construit entre les années 2000-2006 (– 37 %). Depuis, le nombre de piétons décédés est stable, ce qui devient un sujet de préoccupation.

En 2011, à l'inverse des accidents corporels, la mortalité des piétons est en hausse dans les collisions corporels avec une voiture de tourisme (+ 12 % soit + 32 tués).

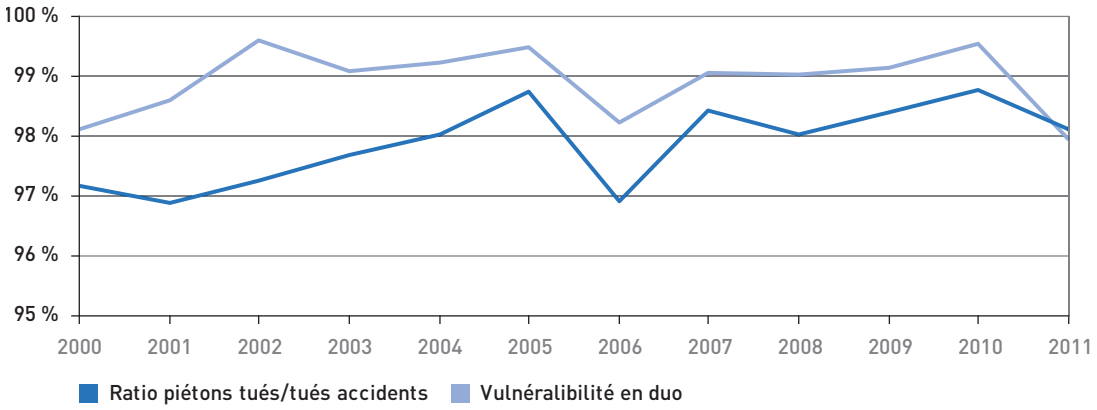
L'indice de vulnérabilité des piétons (à savoir : dans une collision mortelle à deux dont au moins un piéton, la probabilité du décès d'un piéton) ainsi que le ratio des piétons tués, sur les tués par accident avec piéton, sont globalement stabilisés tous les deux par rapport à 2000 autour de 98 %.

Ces deux indices reflètent la vulnérabilité permanente des piétons dans les accidents.

↓ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES PIÉTONS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓LES DEUX INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

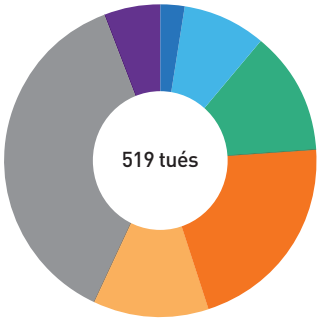
Victimes piétons par classe d'âge

En 2011, 49 % des piétons tués ont 65 ans et plus. Plus particulièrement, les piétons de la classe d'âge des 75 ans et plus représentent à eux seuls 37 % de cette mortalité. Rapportée à la population, c'est la classe

d'âge la plus touchée avec 3,4 tués pour 100 000 habitants de la même classe d'âge par comparaison avec la classe d'âge des 0-14 ans (0,26 tué pour 100 000 habitants). Par contre, on observe que la classe d'âge des 0-14 ans représente plus d'un blessé hospitalisé sur cinq (20 %), soit une part semblable à celle de la classe d'âge des 75 ans et plus (20 % en 2011).

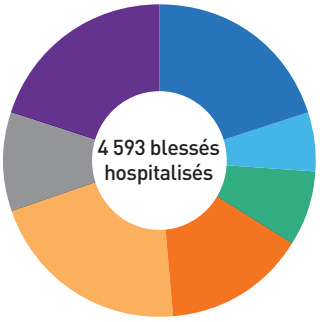
On rappellera que pour un piéton tué, on enregistre près de 10 blessés hospitalisés dont 2 garderont des séquelles graves (données registre du Rhône).

↓ANNÉE 2011 – PIÉTONS TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 5,8 % | 15-17 ans 2,7 % | 18-24 ans 8,5 % | 25-44 ans 12,9 % | 45-64 ans 21,2 % | 65-74 ans 11,8 % | 75 ans et + 37,2 %

↓ANNÉE 2011 – PIÉTONS BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 20,2 % | 15-17 ans 6 % | 18-24 ans 7,9 % | 25-44 ans 14,7 % | 45-64 ans 20,9 % | 65-74 ans 10,3 % | 75 ans et + 19,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, alors que la baisse de la mortalité des piétons est de – 39 %, celle de la classe d'âge de 0-14 ans est de – 64 %. Cette baisse spectaculaire pourrait correspondre à une certaine désaffection des déplacements à pied de cette classe d'âge de plus en plus motorisée par leurs parents.

Celle de la classe d'âge des 18-24 ans n'est que de – 6 % et celle des 15-17 ans de – 13 %.

Par rapport à 2010, la mortalité des piétons en 2011 s'est accrue de 7 %. Les 45-64 ans ont augmenté de + 26 % (+ 23 tués) et les 75 ans et plus de + 7 % (+ 12 tués), à l'inverse les 25-44 ans ont baissé de – 8 % (– 6 tués).

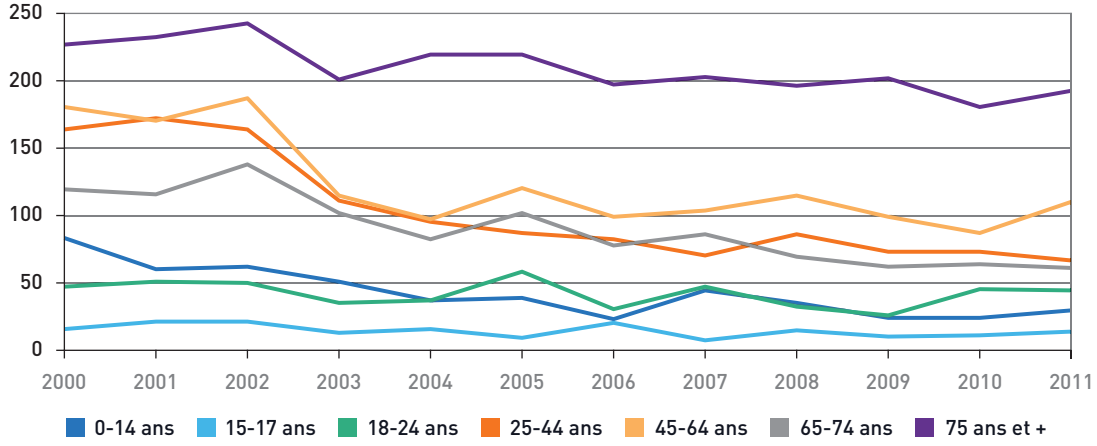
L'augmentation de la mortalité piétonne des 75 ans et plus est inquiétante dans la mesure où cette classe d'âge est promise à une expansion démographique. Depuis 2000, l'augmentation de sa population a été de 30 %.

↓ANNÉE 2000 À 2011 – VICTIMES PIÉTONS SELON LA CLASSE D'ÂGE

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	11	83	16	47	164	181	120	227	848	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	10	60	21	51	172	170	115	232	832	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	11	62	21	50	164	187	138	243	876	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	5	51	13	35	111	114	102	201	633	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	3	37	16	37	95	97	82	219	588	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	1	39	9	58	87	120	102	219	635	20	1 274	286	458	882	1 146	611	1 031	5 708
2006	5	23	20	31	82	99	78	197	535	37	1 163	307	450	845	1 031	617	1 073	5 523
2007	0	44	7	47	70	104	86	203	561	9	1 112	246	460	830	1 079	557	1 017	5 310
2008	0	35	15	32	86	115	69	196	548	6	1 099	249	376	804	985	528	992	5 039
2009	0	24	10	26	73	99	62	202	496	0	1 038	253	372	688	996	470	972	4 789
2010	0	24	11	45	73	87	64	181	485	0	947	242	343	677	983	462	930	4 584
2011	0	30	14	44	67	110	61	193	519	0	928	276	365	673	961	474	916	4 593
Var. 2011/2010	ND	25 %	27,3 %	– 2,2 %	– 8,2 %	26,4 %	– 4,7 %	6,6 %	7 %	ND	– 2 %	14 %	6,4 %	– 0,6 %	– 2,2 %	2,6 %	– 1,5 %	0,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

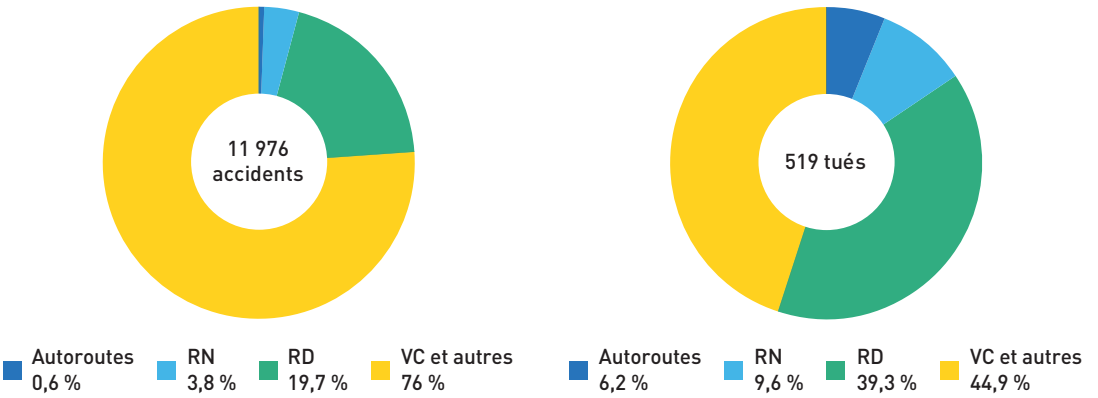
L'accidentalité des piétons par type de route [2]

Alors que 66 % des accidents corporels impliquant un piéton se produisent sur les voies communales, les piétons tués sur ce réseau ne représentent que 45 % des piétons tués.

A l'inverse, les routes départementales représentent 20 % des accidents mais 39 % des piétons tués soit le double. Le double également pour les routes nationales (3,8 % des accidents et 9,6 % des piétons tués). On note par ailleurs une proportion non négligeable de piétons tués sur autoroutes (6,2 %). Ces proportions mettent en évidence la vitesse comme facteur causal de la mortalité piétonne.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTONS PAR TYPE DE ROUTE

↓ ANNÉE 2011 – PIÉTONS TUÉS PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

La baisse de la mortalité piétons depuis 2000 est de – 34 % sur les autoroutes et seulement de – 20 % sur les voies communales.

Pour les routes nationales et les routes départementales, par référence à 2007 (*cf.* note de page ci-dessus), la mortalité des piétons a diminué globalement de – 12 % dont – 9 % sur les routes nationales et – 13 % pour les routes départementales (– 50 % pour des deux réseaux depuis 2000).

Par rapport à 2010, les piétons tués sont en hausse systématique sur tous les réseaux, dont notamment les autoroutes (+ 8 tués). Pour les routes nationales, comme sur les routes départementales, l'augmentation est de + 6 tués. Les voies communales, où se concentre la majorité des piétons tués, ont connu en 2011 une augmentation de + 14 tués. C'est donc sur ces voies que la situation est la plus préoccupante.

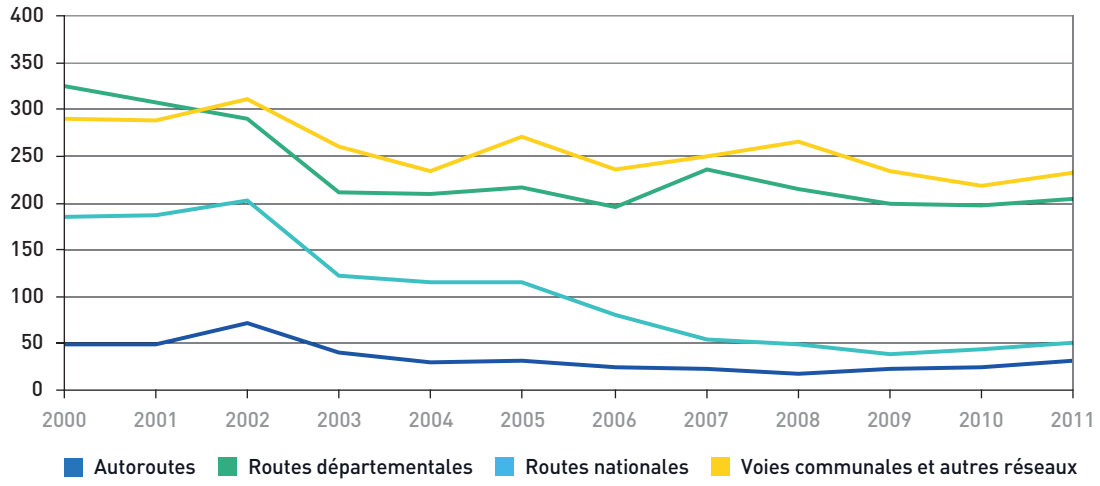
2 La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant-après 2005-2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON PAR TYPE DE ROUTE

Année	Autoroutes			RN			RD			Voies communales et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	115	48	ND	1 740	185	ND	3 571	325	ND	13 049	290	ND	18 475	848	ND
2001	108	49	ND	1 635	187	ND	3 379	307	ND	12 482	289	ND	17 604	832	ND
2002	137	72	ND	1 389	203	ND	2 903	290	ND	11 741	311	ND	16 170	876	ND
2003	69	40	ND	1 170	123	ND	2 449	211	ND	10 605	260	ND	14 293	633	ND
2004	55	29	ND	1 063	115	ND	2 273	210	ND	10 522	234	ND	13 913	588	ND
2005	72	32	34	1 004	116	514	2 140	216	1 080	10 448	271	4 080	13 664	635	5 708
2006	64	24	30	865	81	457	2 114	195	1 200	10 381	235	3 836	13 424	535	5 523
2007	61	22	32	692	55	337	2 247	235	1 225	10 407	249	3 716	13 407	561	5 310
2008	45	18	26	587	49	266	2 187	215	1 206	9 938	266	3 541	12 757	548	5 039
2009	43	23	14	457	39	235	2 441	200	1 276	9 536	234	3 264	12 477	496	4 789
2010	54	24	26	435	44	211	2 343	198	1 227	9 263	219	3 120	12 095	485	4 584
2011	67	32	29	452	50	208	2 357	204	1 229	9 100	233	3 127	11 976	519	4 593
Var. 2011/2010	24,1 %	33,3 %	11,5 %	3,9 %	13,6 %	– 1,4 %	0,6 %	3 %	0,2 %	– 1,8 %	6,4 %	0,2 %	– 1 %	7 %	0,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Les piétons et les milieux (agglomérations[3] versus *rase campagne*[4]*)*

Les accidents impliquant un piéton se produisent surtout en milieu urbain en toute logique s'agissant du mode de déplacement privilégié dans ce milieu, les piétons tués sont également majoritaires en milieu urbain. En 2011, 95 % des accidents corporels avec piéton ont eu lieu en milieu urbain et 67 % des piétons sont décédés dans ce milieu.

Depuis 2000, la répartition des accidents avec piétons selon les milieux n'évolue pas vraiment, comprise selon les années entre 93 % et 95 %. La distribution de la mortalité des piétons selon les milieux est également stable depuis 2000 (65 % de piétons tués en milieu urbain en 2000 contre 67 % en 2011), bien que

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 située hors agglomération.

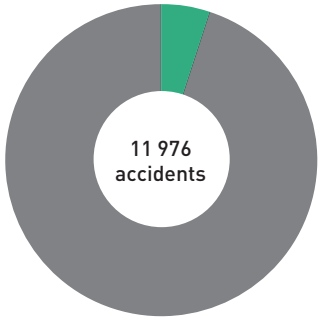
cette part soit montée jusqu'à 73 % en 2005. *A contrario,* la hausse des piétons tués en 2011 se concentre elle sur la rase campagne (+ 30 tués sur les 36 tués supplémentaires par rapport à 2010).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 263	294	ND	17 212	554	ND	18 475	848	ND
2001	1 196	286	ND	16 408	545	ND	17 604	832	ND
2002	1 102	329	ND	15 068	546	ND	16 170	876	ND
2003	864	196	ND	13 429	437	ND	14 293	633	ND
2004	872	195	ND	13 041	393	ND	13 913	588	ND
2005	703	174	355	12 961	461	5 353	13 664	635	5 708
2006	790	162	465	12 634	373	5 058	13 424	535	5 523
2007	812	182	474	12 595	379	4 836	13 407	561	5 310
2008	801	167	487	11 956	381	4 552	12 757	548	5 039
2009	705	139	416	11 772	357	4 373	12 477	496	4 789
2010	634	139	322	11 461	346	4 262	12 095	485	4 584
2011	628	169	352	11 348	350	4 241	11 976	519	4 593
Var. 2011/2010	**– 0,9 %**	**21,6 %**	**9,3 %**	**– 1 %**	**1,2 %**	**– 0,5 %**	**– 1 %**	**7 %**	**0,2 %**

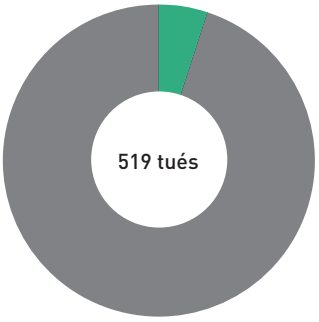
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTONS SELON LE MILIEU



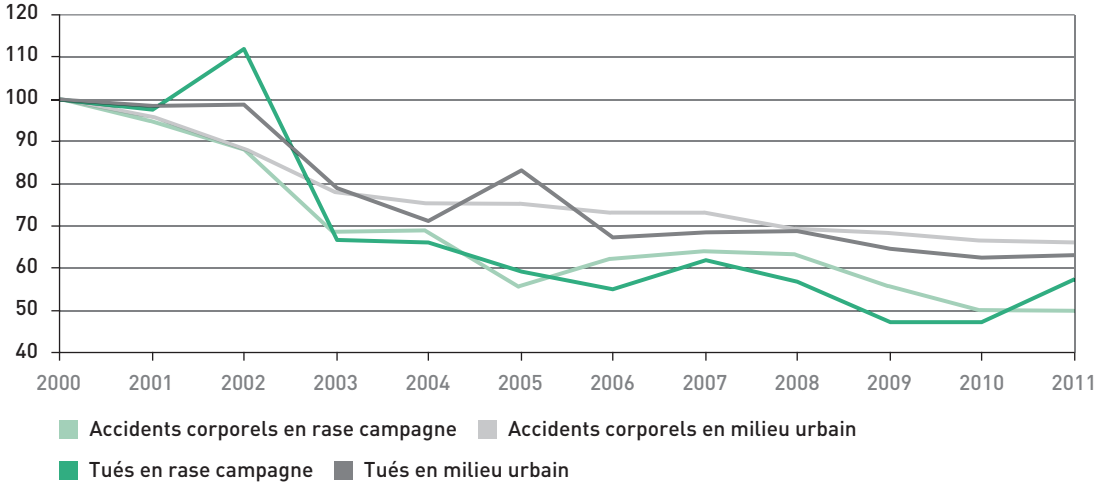
Rase campagne 5,2 % — Milieu urbain 94,8 %

↓ ANNÉE 2011 – PIÉTONS TUÉS SELON LE MILIEU



Rase campagne 32,6 % — Milieu urbain 67,4 %

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES PIÉTONS SELON LE MILIEU (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

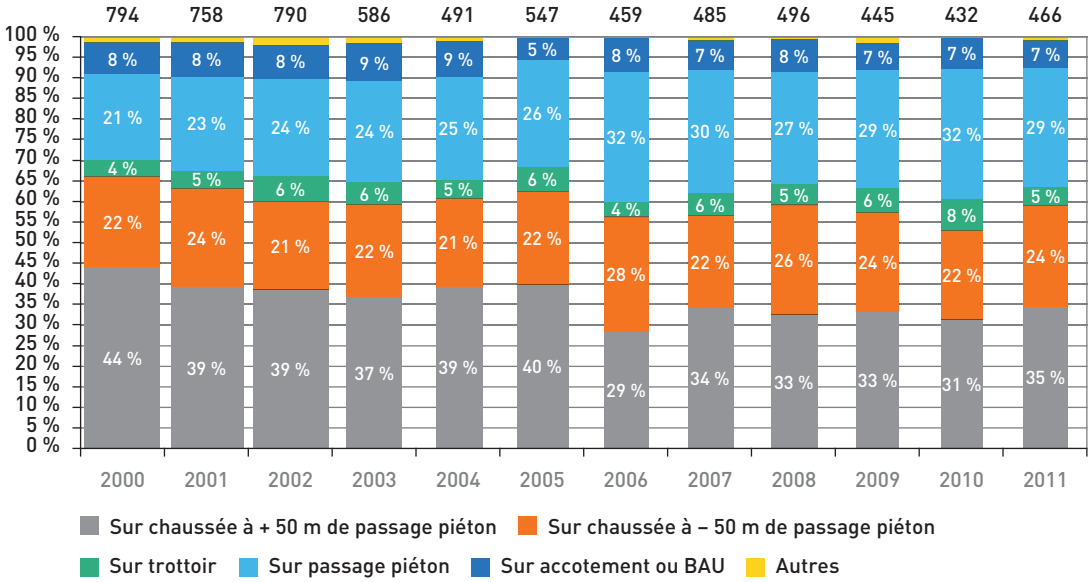
La localisation des accidents impliquant les piétons

En 2011, 88 % des piétons tués le sont en traversant la chaussée dont 24 % à moins de 50 mètres d'un passage piéton et 29 % sur le passage piéton. 7 % des piétons sont tués sur accotement ou BAU et 5 % sur les trottoirs. Une part non négligeable de piétons sont donc fauchés alors qu'ils traversent sur un passage piéton ou circule sur un trottoir (34 %).

Depuis 2000, la part des piétons décédés sur accotement ou BAU est en hausse (21 % en 2000 contre 29 % en 2011). À l'inverse, celle des piétons décédés a plus de 50 mètres d'un passage piéton est baisse (44 % en 2000 contre 35 % en 2011).

Par rapport à 2010, la mortalité des piétons augmentent lorsqu'ils traversent la chaussée à plus de 50 mètres d'un passage piéton (+ 35 piétons tués) mais également à moins de 50 mètres d'un passage piéton (+ 21 piétons tués).

↓ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS SELON LEUR LOCALISATION



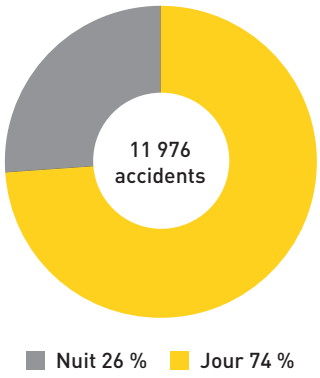
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Les piétons et la luminosité

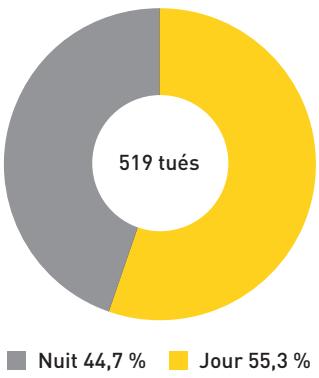
En 2011, les accidents corporels impliquant un piéton se sont produits dans près de 3 cas sur 4 de jour (74 %).

La part des piétons tués de nuit (45 %) est du même niveau que celle de l'ensemble des usagers tués de nuit (43 %).

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTONS SELON LA LUMINOSITÉ

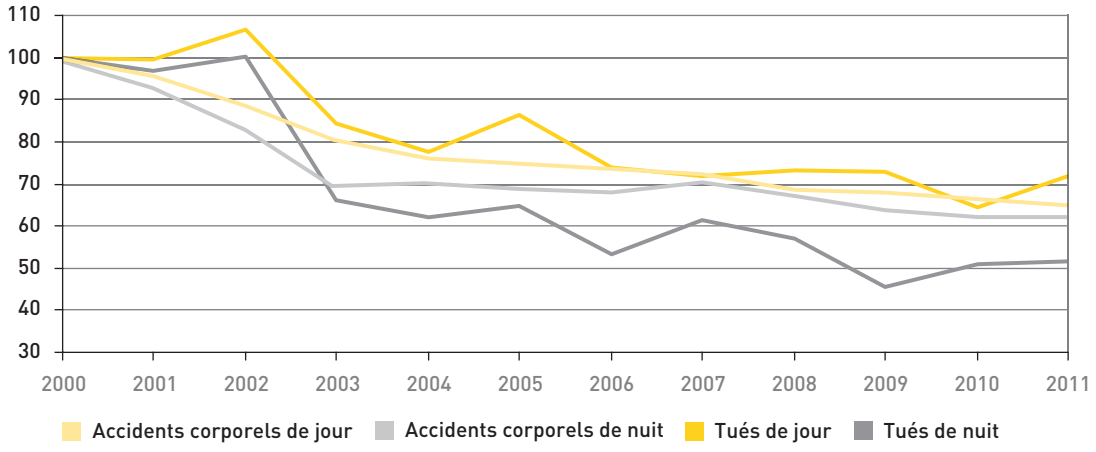


↓ANNÉE 2011 – PIÉTONS TUÉS SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES PIÉTONS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la réduction des accidents corporels impliquant un piéton est sensiblement identique de jour comme de nuit (– 34 % pour les accidents de jour contre – 38 % la nuit). Il en est différemment pour la mortalité (– 28 % le jour contre – 48 % la nuit). Cette différence provient de l'année 2003 essentiellement. Depuis, les niveaux de baisse sont semblables de nuit comme de jour.

Par rapport à 2010, l'année 2011 connaît une remontée des piétons tués de jour (+ 12 % soit + 30 tués), mais aussi la nuit (+ 2 %), alors que, dans le même temps, les accidents corporels avec piétons ont baissé le jour (– 1,7 %) et augmenté la nuit (+ 1 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON LA LUMINOSITÉ

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	13 469	399	ND	5 006	449	ND	18 475	848	ND
2001	12 984	397	ND	4 620	435	ND	17 604	832	ND
2002	12 024	425	ND	4 146	450	ND	16 170	876	ND
2003	10 826	337	ND	3 467	296	ND	14 293	633	ND
2004	10 373	310	ND	3 540	278	ND	13 913	588	ND
2005	10 230	344	4 165	3 434	291	1 543	13 664	635	5 708
2006	10 029	295	4 009	3 395	240	1 514	13 424	535	5 523
2007	9 846	286	3 824	3 561	275	1 486	13 407	561	5 310
2008	9 356	292	3 618	3 401	256	1 421	12 757	548	5 039
2009	9 250	291	3 461	3 227	205	1 328	12 477	496	4 789
2010	9 010	257	3 359	3 085	228	1 225	12 095	485	4 584
2011	8 860	287	3 333	3 116	232	1 260	11 976	519	4 593
Var. 2011/2010	**– 1,7 %**	**11,7 %**	**– 0,8 %**	**1 %**	**1,8 %**	**2,9 %**	**– 1 %**	**7 %**	**0,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Les piétons – mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents de piétons comporte des similitudes pour les années 2000 à 2011.

Le nombre d'accidents est plutôt stable de janvier à juin. Il baisse ensuite de manière importante en juillet et en août puis augmente à nouveau. Les deux derniers mois constituent généralement le pic de l'accidentalité (20 % des accidents).

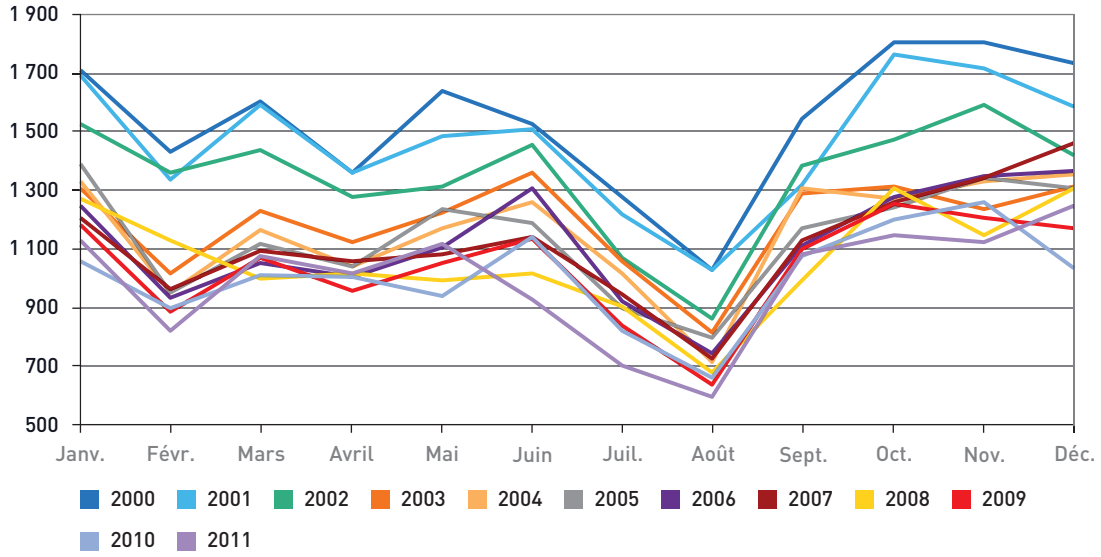
Les piétons tués augmentent très fortement d'octobre à janvier. En dehors de quelques rares exemptions liées aux conditions climatiques défavorables à leur déplacement (décembre 2010 plus particulièrement avec des épisodes répétés de neige et de verglas), le nombre de piétons tués double en décembre comparativement à juin.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON LE MOIS

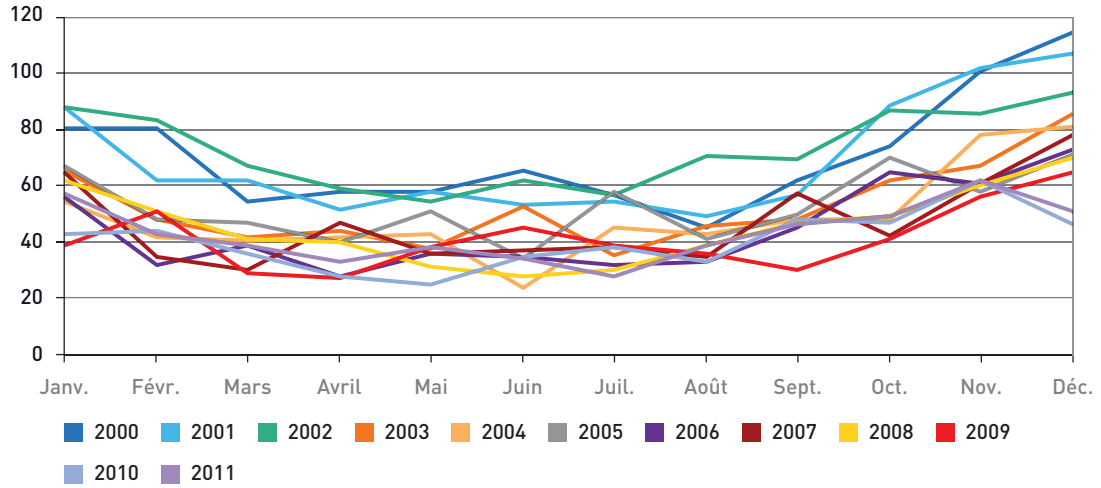
Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	1 708	1 432	1 606	1 363	1 639	1 525	1 279	1 028	1 547	1 806	1 806	1 736
	Personnes tuées	80	80	55	58	58	65	57	45	62	74	100	114
2001	Accidents corporels	1 691	1 338	1 594	1 360	1 484	1 508	1 217	1 027	1 319	1 765	1 718	1 583
	Personnes tuées	88	62	62	51	58	53	55	49	57	89	102	107
2002	Accidents corporels	1 527	1 358	1 440	1 277	1 314	1 455	1 069	861	1 382	1 475	1 592	1 420
	Personnes tuées	88	83	67	59	55	62	57	71	69	87	86	93
2003	Accidents corporels	1 309	1 015	1 232	1 123	1 225	1 360	1 060	815	1 289	1 315	1 236	1 314
	Personnes tuées	65	48	42	44	37	52	35	46	48	62	67	86
2004	Accidents corporels	1 328	952	1 165	1 038	1 170	1 261	1 017	712	1 307	1 274	1 333	1 356
	Personnes tuées	55	42	41	42	43	24	45	43	48	48	78	81
2005	Accidents corporels	1 387	949	1 115	1 038	1 233	1 189	895	797	1 172	1 241	1 344	1 304
	Personnes tuées	67	48	47	40	51	34	58	41	50	70	58	71
2006	Accidents corporels	1 246	934	1 051	1 004	1 106	1 305	923	745	1 112	1 280	1 350	1 368
	Personnes tuées	56	32	39	28	36	35	32	33	45	65	61	73
2007	Accidents corporels	1 205	961	1 092	1 060	1 080	1 141	943	728	1 131	1 259	1 344	1 463
	Personnes tuées	65	35	30	47	36	37	38	35	57	42	61	78
2008	Accidents corporels	1 274	1 126	996	1 018	993	1 017	905	676	990	1 307	1 148	1 307
	Personnes tuées	62	51	41	40	31	28	30	39	47	49	60	70
2009	Accidents corporels	1 183	888	1 069	956	1 051	1 134	836	639	1 097	1 251	1 204	1 169
	Personnes tuées	39	51	29	27	38	45	39	36	30	41	56	65
2010	Accidents corporels	1 056	899	1 012	1 004	937	1 138	820	662	1 074	1 202	1 258	1 033
	Personnes tuées	43	44	36	28	25	35	38	33	48	47	62	46
2011	Accidents corporels	1 130	822	1 073	1 016	1 116	926	704	595	1 080	1 146	1 122	1 246
	Personnes tuées	57	43	39	33	38	34	28	39	46	49	62	51
Moy. 2000-2011	Accidents corporels	1 337	1 056	1 204	1 105	1 196	1 247	972	774	1 208	1 360	1 371	1 358
	Personnes tuées	64	52	44	41	42	42	43	42	51	60	71	78
% par mois	Accidents corporels	9,4 %	7,4 %	8,5 %	7,8 %	8,4 %	8,8 %	6,9 %	5,5 %	8,5 %	9,6 %	9,7 %	9,6 %
	Personnes tuées	10,1 %	8,2 %	7 %	6,6 %	6,7 %	6,7 %	6,8 %	6,7 %	8 %	9,6 %	11,3 %	12,4 %
Var. 2011/2010	Accidents corporels	7 %	– 8,6 %	6 %	1,2 %	19,1 %	– 18,6 %	– 14,1 %	– 10,1 %	0,6 %	– 4,7 %	– 10,8 %	20,6 %
	Personnes tuées	32,6 %	– 2,3 %	8,3 %	17,9 %	52 %	– 2,9 %	– 26,3 %	18,2 %	– 4,2 %	4,3 %	0 %	10,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTON SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un piéton selon les jours de la semaine, en similitude avec l'accidentalité globale, est légèrement plus élevé le vendredi (+ 12 % par rapport à la moyenne des jours du lundi au jeudi). Il chute le samedi, puis chute une nouvelle fois le dimanche. Pour ce dernier jour, le nombre d'accidents est systématiquement le plus faible de la semaine. Ces variations selon les jours sont sans évolution entre 2000 et 2011.

La mortalité des piétons connaît le même pic du vendredi. Puis elle baisse le samedi et le dimanche (jour de la semaine avec le moins de piétons tués soit 75 tués en moyenne sur la période 2000-2011).

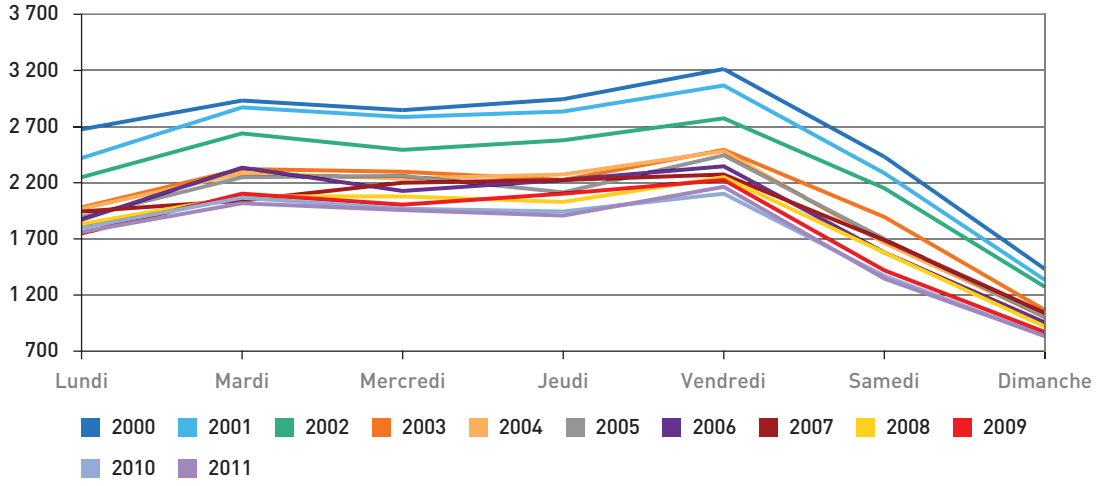
En comparant les deux graphiques, on peut noter la baisse moindre des piétons tués le week-end que le nombre d'accidents impliquant un piéton le week-end.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN PIÉTON SELON LE JOUR

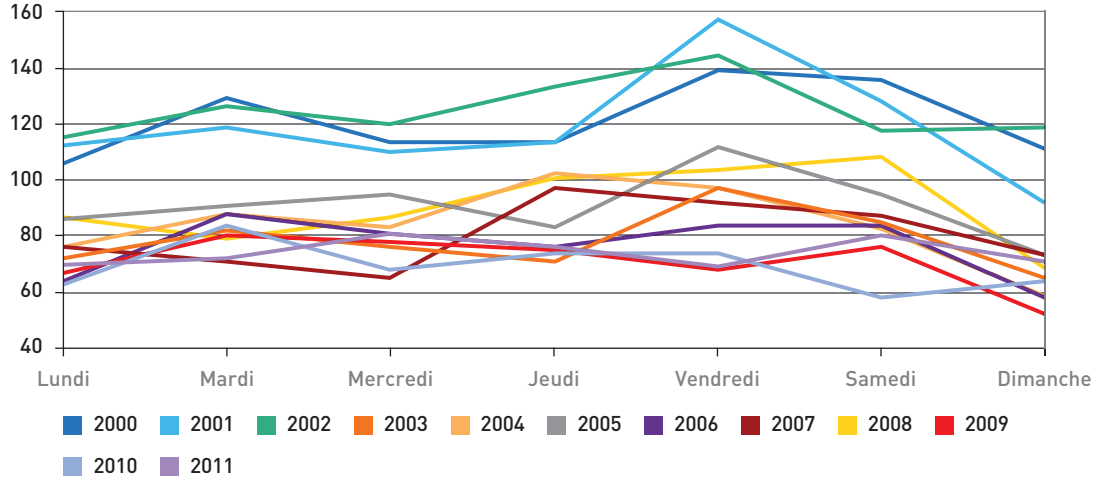
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	2 675	2 937	2 846	2 948	3 208	2 430	1 431
	Personnes tuées	106	129	113	113	139	136	111
2001	Accidents corporels	2 424	2 867	2 781	2 840	3 068	2 289	1 335
	Personnes tuées	112	119	110	113	157	128	92
2002	Accidents corporels	2 250	2 645	2 494	2 581	2 776	2 149	1 275
	Personnes tuées	115	126	120	134	144	118	119
2003	Accidents corporels	1 984	2 324	2 302	2 226	2 494	1 892	1 071
	Personnes tuées	87	79	87	100	104	108	68
2004	Accidents corporels	1 967	2 291	2 240	2 271	2 477	1 661	1 006
	Personnes tuées	76	88	83	103	97	82	59
2005	Accidents corporels	1 894	2 244	2 255	2 118	2 443	1 706	1 004
	Personnes tuées	86	91	95	83	112	95	73
2006	Accidents corporels	1 869	2 333	2 130	2 219	2 342	1 580	951
	Personnes tuées	64	88	81	76	84	84	58
2007	Accidents corporels	1 939	2 038	2 206	2 225	2 271	1 690	1 038
	Personnes tuées	76	71	65	97	92	87	73
2008	Accidents corporels	1 829	2 075	2 073	2 032	2 253	1 579	916
	Personnes tuées	72	82	76	71	97	85	65
2009	Accidents corporels	1 751	2 104	2 005	2 103	2 226	1 416	872
	Personnes tuées	67	80	78	75	68	76	52
2010	Accidents corporels	1 801	2 071	1 972	1 944	2 105	1 367	835
	Personnes tuées	63	84	68	74	74	58	64
2011	Accidents corporels	1 760	2 014	1 956	1 905	2 159	1 348	834
	Personnes tuées	70	72	81	76	69	80	71
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**2 012**	**2 329**	**2 272**	**2 284**	**2 485**	**1 759**	**1 047**
	Personnes tuées	**83**	**92**	**88**	**93**	**103**	**95**	**75**
% par jour	**Accidents corporels**	**14,2 %**	**16,4 %**	**16 %**	**16,1 %**	**17,5 %**	**12,4 %**	**7,4 %**
	Personnes tuées	**13,2 %**	**14,7 %**	**14 %**	**14,8 %**	**16,4 %**	**15 %**	**12 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 2,3 %**	**– 2,8 %**	**– 0,8 %**	**– 2 %**	**2,6 %**	**– 1,4 %**	**– 0,1 %**
	Personnes tuées	**11,1 %**	**– 14,3 %**	**19,1 %**	**2,7 %**	**– 6,8 %**	**37,9 %**	**10,9 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC PIÉTON SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES PIÉTONS SELON LES JOURS

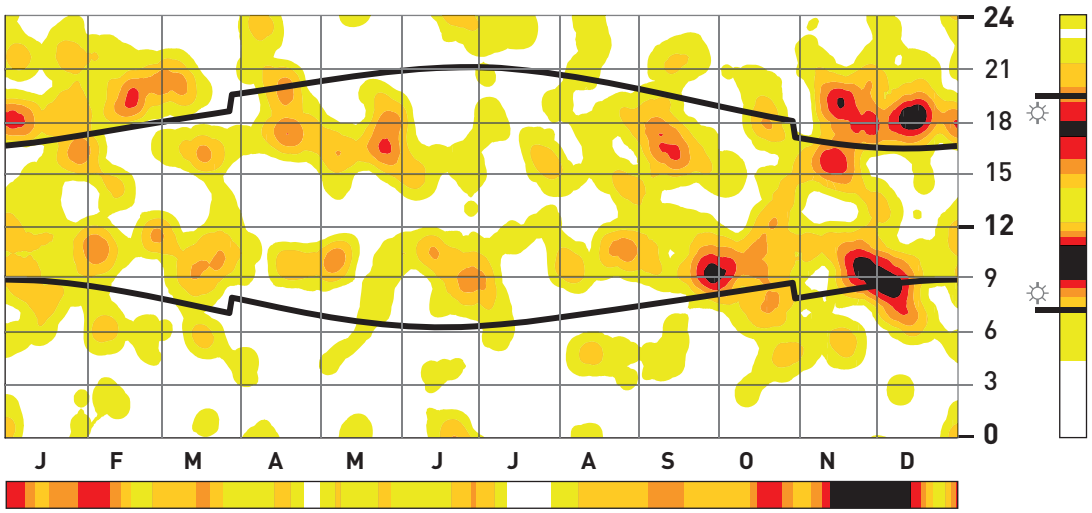


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

La représentation [5] croisée des heures et jours durant lesquelles les piétons ont été tués montre l'importance des mois d'hiver (novembre à février) et des tranches horaires de 8 heures à 10 heures et de 17 heures à 19 heures où des pics de mortalité apparaissent. La mortalité des piétons est à peu près nulle en pleine nuit. Le passage à l'heure d'hiver semble suivi d'une surmortalité dans la tranche horaire critique qui passe par ce changement du jour à l'obscurité : à mobilité égale, le passage brutal en « scène de nuit » perturbe manifestement les usagers. Ce phénomène semble s'atténuer au fil des semaines mais son effet se prolonge jusqu'au rétablissement de l'heure d'été.

5 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PIÉTONS SELON LE MOIS ET L'HEURE



Tués/heure	46 h 09	14 h 27	8 h 39	6 h 09	4 h 46	3 h 51
Mortalité	93	191	137	61	26	12
% mortalité	18 %	37 %	26 %	12 %	5 %	5 %
% année	49 %	31 %	13 %	4 %	1 %	1 %

Total : 519 tués, soit 1 tué toutes les 16 h 53

Fréquence de la mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée des piétons[6]

En 2011, la part de responsabilité présumée des piétons dans les accidents corporels s'établit à 18 %. Dans les accidents mortels, elle est de 11 %. Cette part demeure très inférieure à celle de l'ensemble des conducteurs (46 % pour les accidents corporels et de 57 % pour les accidents mortels). En relation avec cette responsabilité, on note pour une part non négligeable la présence d'alcool (23 % des piétons présumés responsables dans les accidents corporels ont avec alcoolémie positive et 29 % dans les accidents mortels). Ces données sont probablement sous-estimées dans la mesure où la loi dite Badinter de 1985 exonère le piéton de toute responsabilité sauf faute inexcusable.

À l'inverse des autres catégories, la part de responsabilité des piétons est plus faible dans les accidents mortels que dans l'ensemble des accidents traduisant vraisemblablement un comportement plus prudent des piétons lié à une vulnérabilité ressentie systématique lors des chocs avec les autres usagers.

Depuis 2008, la responsabilité présumée des piétons ressort à la hausse y compris en 2011 en progressant notamment dans les accidents mortels de 4 points (7 % en 2008 contre 11 % en 2011).

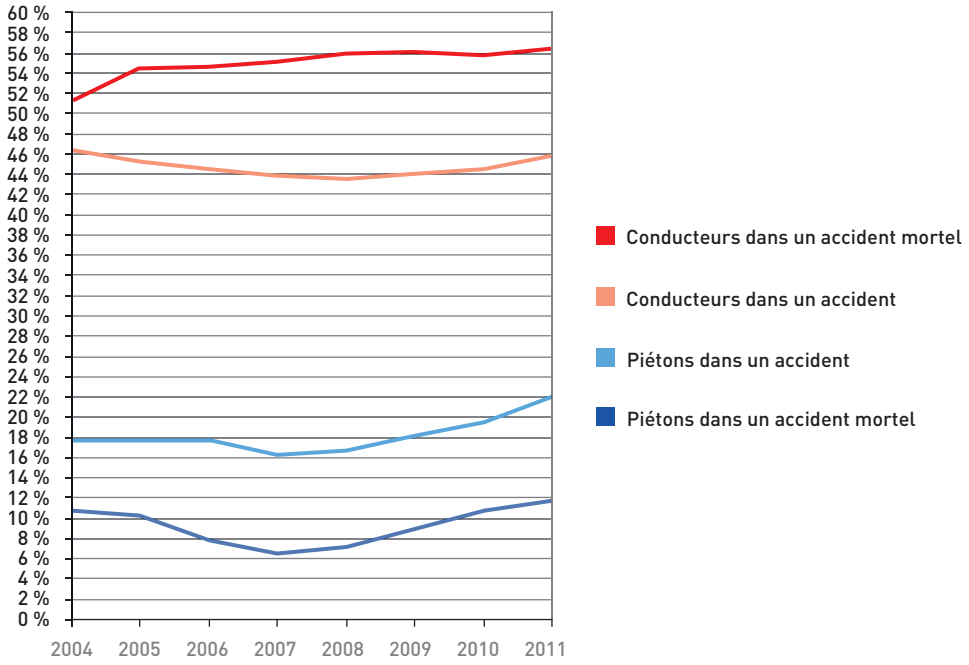
6 Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES PIÉTONS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Piétons non responsables	Piétons responsables	Total piétons	Part des piétons responsables
2000	Accidents corporels	14 226	5 282	19 508	27,1 %
	Accidents mortels	747	143	890	16,1 %
2001	Accidents corporels	13 950	4 587	18 537	24,7 %
	Accidents mortels	709	153	862	17,7 %
2002	Accidents corporels	13 389	3 782	17 171	22 %
	Accidents mortels	805	120	925	13 %
2003	Accidents corporels	11 902	3 202	15 104	21,2 %
	Accidents mortels	575	79	654	12,1 %
2004	Accidents corporels	11 448	3 230	14 678	22 %
	Accidents mortels	526	70	596	11,7 %
2005	Accidents corporels	11 661	2 843	14 504	19,6 %
	Accidents mortels	635	76	711	10,7 %
2006	Accidents corporels	11 600	2 579	14 179	18,2 %
	Accidents mortels	549	54	603	9 %
2007	Accidents corporels	11 898	2 404	14 302	16,8 %
	Accidents mortels	562	43	605	7,1 %
2008	Accidents corporels	11 378	2 211	13 589	16,3 %
	Accidents mortels	570	40	610	6,6 %
2009	Accidents corporels	10 874	2 360	13 234	17,8 %
	Accidents mortels	499	42	541	7,8 %
2010	Accidents corporels	10 518	2 262	12 780	17,7 %
	Accidents mortels	461	53	514	10,3 %
2011	Accidents corporels	10 423	2 263	12 686	17,8 %
	Accidents mortels	527	64	591	10,8 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 0,9 %**	**0 %**	**– 0,7 %**	**0,8 %**
	Accidents mortels	**14,3 %**	**20,8 %**	**15 %**	**5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES PIÉTONS ET DE L'ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les bicyclettes [7]

Bilan général des vélos

On rappellera que l'accidentalité des cyclistes est sous-estimée dans les analyses issues du fichier BAAC, ces accidents, notamment lorsqu'ils n'impliquent pas un véhicule à moteur, ne font pas toujours l'objet de l'intervention des forces de l'ordre.

En 2011, 7 % des accidents corporels ont impliqué au moins une bicyclette (4 567 accidents pour 65 024 au total) et 3,6 % des tués sont des cyclistes (141 tués cyclistes pour 3 963 tués au total).

Depuis 2000, la part de mortalité à vélo est relativement stable, alors que la part d'accidents corporels impliquant une bicyclette est en hausse régulière (passant de 5,2 % en 2000 à 7 % en 2011).

En référence aux baisses de l'accidentalité toutes catégories d'usagers confondues depuis 2000 (– 52 % pour les tués et – 46 % pour les accidents), les résultats de l'accidentalité des vélos sont moins probants (– 48 % pour les tués et – 28 % pour les accidents) mais pendant cette période, la pratique du vélo a connu un essor certain, notamment avec l'apparition des mises à disposition de vélos dans les grandes villes.

L'année 2011 a connu des mesures du Code de la route favorisant les déplacements à vélo : contresens cyclable dans les zones 30 et les zones de rencontre et franchissement des feux rouges aux carrefours signalés. L'année 2011 connaît dans le même temps une hausse de + 7,2 % du nombre d'accident impliquant un vélo, hausse uniquement constatée en milieu urbain. L'année 2012 devra être observée pour évaluer dans quel sens ces mesures impactent l'accidentalité cycliste.

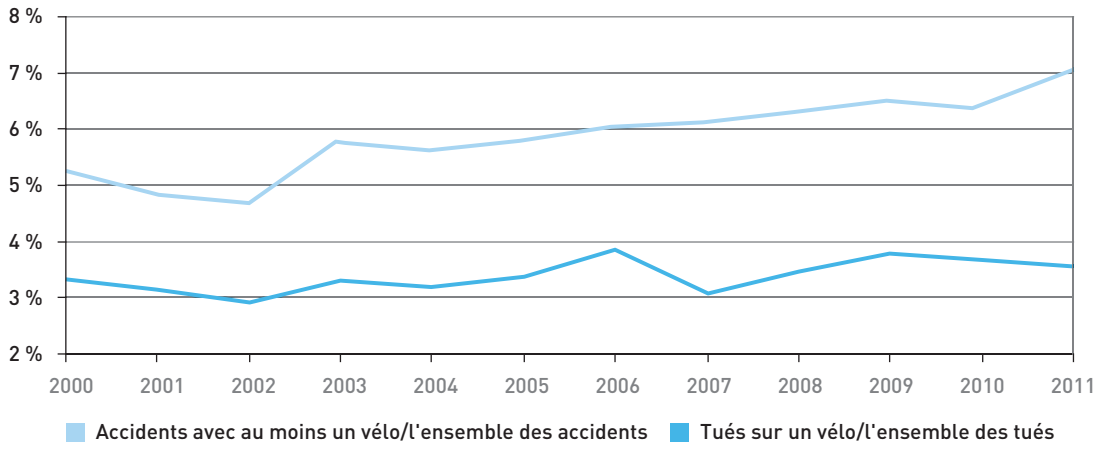
La mortalité des cyclistes connaît en 2011 sa plus faible valeur sur les 12 dernières années avec 141 tués.

7 Vélo, abréviation de vélocipède est le terme usuel pour désigner une bicyclette. Bicyclette est le terme retenu dans le Code de la route.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES BICYCLETTES

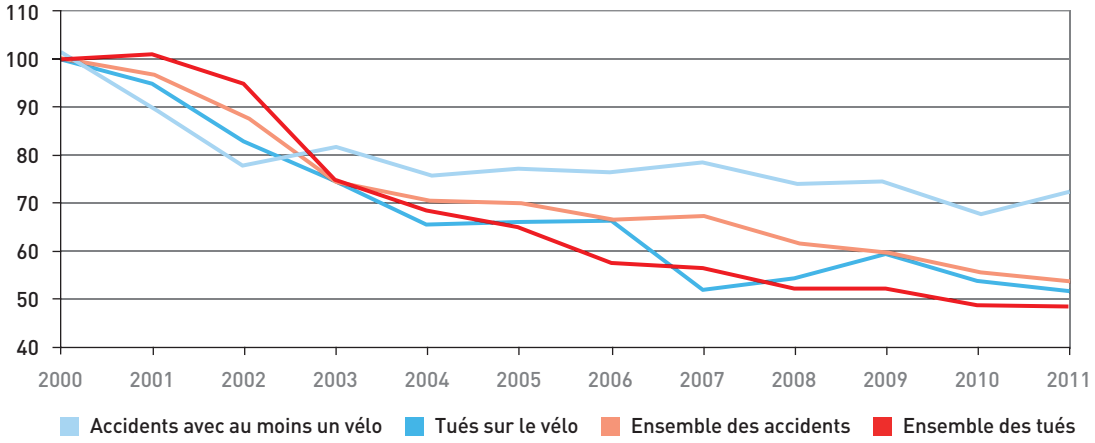
Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Nombre de véhicules dans les accidents corporels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	6 335	ND	6 520	273	5 909	ND
2001	5 617	ND	5 815	259	5 242	ND
2002	4 906	ND	5 036	226	4 556	ND
2003	5 161	ND	5 320	203	4 838	ND
2004	4 777	ND	4 928	179	4 415	ND
2005	4 883	184	5 027	180	4 587	1 667
2006	4 835	187	4 979	181	4 515	1 745
2007	4 954	151	5 099	142	4 638	1 614
2008	4 677	154	4 851	148	4 406	1 559
2009	4 697	167	4 824	162	4 379	1 554
2010	4 260	148	4 379	147	3 969	1 361
2011	4 567	143	4 719	141	4 300	1 418
Var. 2011/2010	**7,2 %**	**– 3,4 %**	**7,8 %**	**– 4,1 %**	**8,3 %**	**4,2 %**

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES BICYCLETTES DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE BICYCLETTES ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

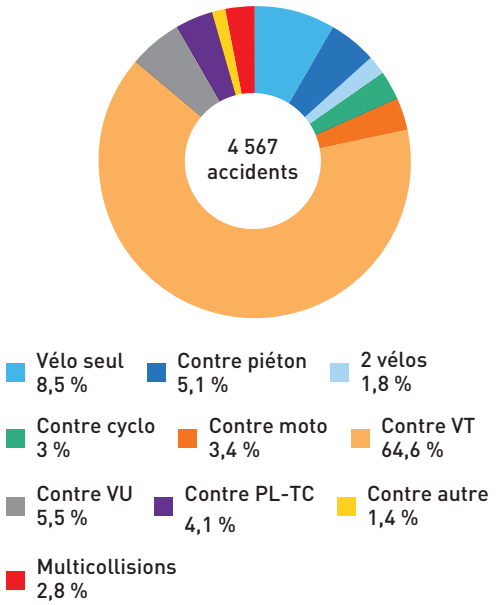
Les antagonistes[8] *des vélos*

En 2011, les cyclistes sont majoritairement accidentés en collision avec une voiture de tourisme (65 % des accidents corporels avec au moins un vélo), mais aussi pour une bonne part sans tiers (8,5 %).

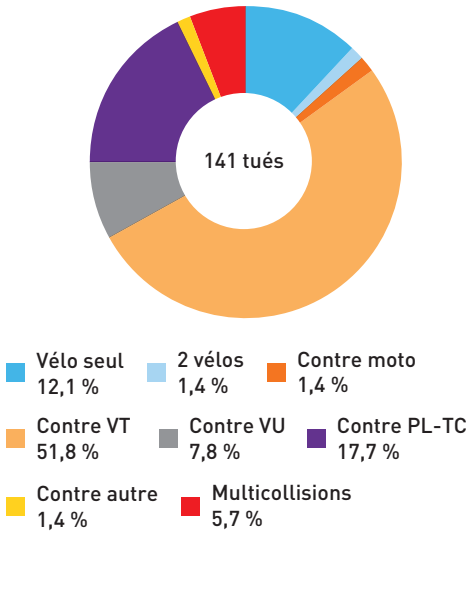
On rappellera que les accidents de cyclistes sans tiers sont assurément sous-estimés sachant qu'ils font rarement l'objet d'un signalement sauf accident grave.

52 % des cyclistes décèdent en 2011 lors de collisions avec un seul véhicule de tourisme, 18 % lors d'accidents avec un poids lourd ou un véhicule de transport en commun, mais aussi sans tiers (12 %).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN BICYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

8 Voir chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU où sont précisées les raisons de la discontinuité des données de l'accidentalité pour cette catégorie.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE

	Accidents corporels											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vélo seul	339	268	292	313	241	341	305	382	389	386	357	387
Contre piéton	283	244	225	235	270	251	272	286	253	257	251	232
2 vélos	79	75	46	69	65	61	45	80	75	64	61	80
Contre cyclo	192	190	170	198	151	141	149	161	163	127	114	137
Contre moto	189	123	135	157	119	157	182	196	186	185	145	155
Contre VT	4 585	4 011	3 450	3 549	3 302	3 399	3 156	3 156	2 944	3 028	2 761	2 948
Contre VU	151	167	137	178	164	134	227	276	273	251	234	250
Contre PL-TC	234	220	175	200	235	191	261	216	211	204	155	187
Contre autre	67	104	94	93	59	49	64	51	50	59	62	62
Multicollisions	216	215	182	169	171	159	174	150	133	136	120	129
Total	**6 335**	**5 617**	**4 906**	**5 161**	**4 777**	**4 883**	**4 835**	**4 954**	**4 677**	**4 697**	**4 260**	**4 567**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES CYCLISTES SELON L'ANTAGONISTE

	Personnes tuées											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Vélo seul	17	20	27	21	13	23	12	16	15	23	18	17
Contre piéton	3	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1
2 vélos	0	1	4	1	3	1	1	0	4	2	1	2
Contre cyclo	1	2	4	4	2	1	3	0	3	1	1	0
Contre moto	9	3	3	3	4	3	3	4	6	4	4	2
Contre VT	167	153	126	123	93	107	98	63	76	73	66	73
Contre VU	11	10	12	10	9	4	17	7	7	12	13	11
Contre PL-TC	31	38	26	21	40	28	29	37	29	29	27	25
Contre autre	12	12	6	12	3	4	8	6	2	3	5	2
Multicollisions	22	19	17	7	12	10	9	8	6	15	12	8
Total	**273**	**259**	**226**	**203**	**179**	**181**	**181**	**142**	**148**	**162**	**147**	**141**
Vulnéralibilité en duo	**97,3 %**	**97,2 %**	**96,6 %**	**97 %**	**97,3 %**	**97,4 %**	**97,6 %**	**94,4 %**	**94,8 %**	**96,1 %**	**94,4 %**	**96,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les collisions « corporelles »[9] en multicollision sont en baisse de – 40 %, celle avec les voitures de tourisme de – 35 % et celle contre les cyclomoteurs de – 29 %.

À l'inverse, les accidents avec un vélo seul ont augmenté (+ 14 %) avec toutefois une stabilité depuis 2007.

En 2011, par rapport à 2010, les accidents corporels impliquant au moins un vélo ont augmenté de + 7,2 %. Les seuls accidents avec au moins un vélo ayant diminué concernent les collisions corporelles avec un piéton (– 7,6 %). La plus forte hausse ressort dans les accidents de vélo entre eux (+ 30 %), puis contre les cyclomoteurs et les poids lourds ou véhicules de transport en commun (+ 20 % chacun).

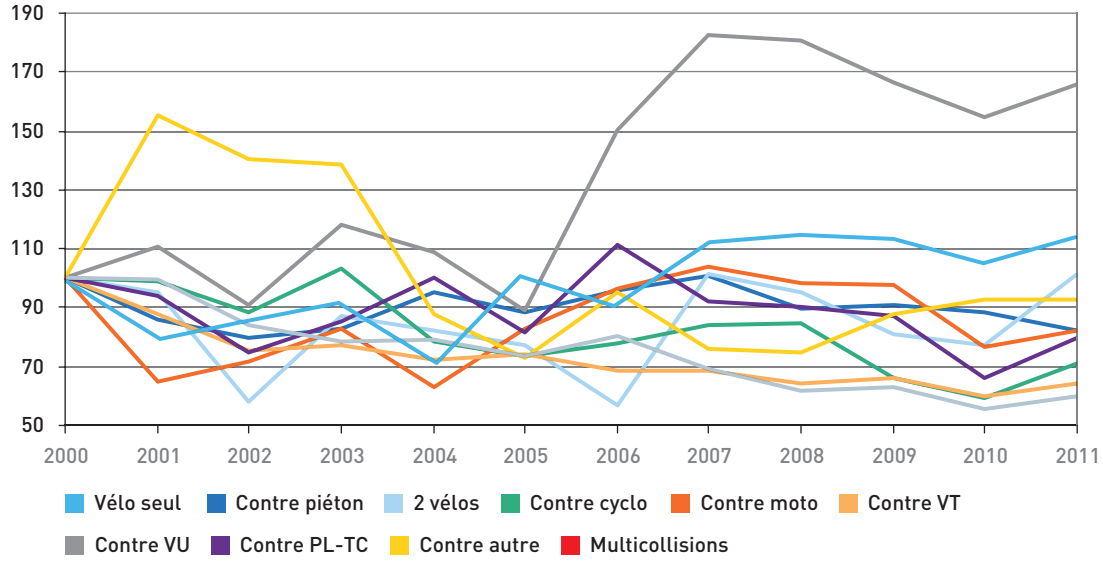
9 Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.

La mortalité des cyclistes (– 48 % entre 2000 et 2011) est en baisse lorsqu'ils sont en collision avec une voiture de tourisme ou une motocyclette (respectivement –56 % et – 77 %). Cette baisse masque cependant une hausse de la mortalité des cyclistes en collision avec une voiture de tourisme entre 2007 (63 tués) et 2011 (73 tués), et une stabilité de la mortalité des cyclistes depuis 2007 (150 tués en moyenne).

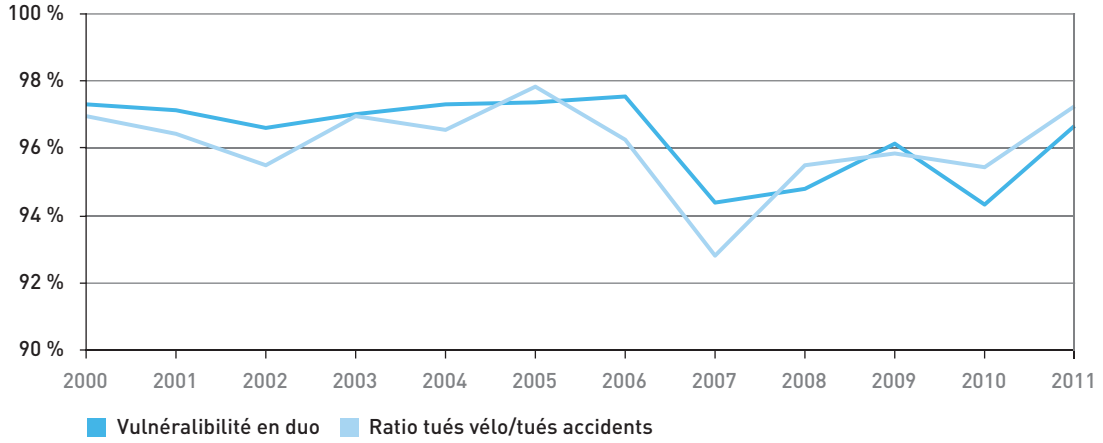
L'indice de vulnérabilité en duo des cyclistes (à savoir : la fréquence des décès d'un cycliste dans une collision mortelle à deux dont au moins un vélo,) ainsi que le ratio des cyclistes tués, sur les tués dans l'accident avec cycliste, sont tous deux stables si l'on compare les seules années 2000 et 2011.

Ces deux indices sont établis à un niveau très élevé (supérieur à 96 % en moyenne), ce qui reflète la vulnérabilité des cyclistes dans les accidents : lors des collisions mortelles entre un vélo et un antagoniste, les cyclistes décèdent presque systématiquement.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES BICYCLETTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ LES DEUX INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ EN BICYCLETTE



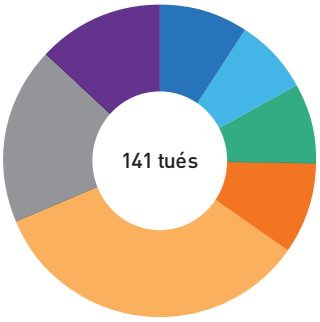
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Classes d'âge des victimes accidentées à vélo

En 2011, 18 % des cyclistes tués et 21 % des blessés hospitalisés à vélo ont moins de 18 ans. Les plus de 64 ans représentent 31 % des tués mais seulement 18 % des blessés hospitalisés.

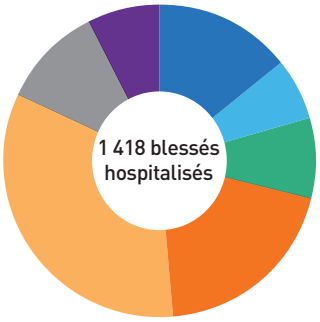
Rapportés au nombre d'habitants correspondant, les classes d'âge les plus touchées sont les 65-74 ans avec 0,52 tué pour 100 000 habitants et les 15-17 ans avec 0,49 tué pour 100 000 habitants.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN BICYCLETTE PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 9,2 % | 15-17 ans 7,8 % | 18-24 ans 8,5 % | 25-44 ans 9,2 % | 45-64 ans 34 % | 65-74 ans 18,4 % | 75 ans et + 12,8 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS EN BICYCLETTE SELON LES ÂGES



0-14 ans 14,3 % | 15-17 ans 6,3 % | 18-24 ans 8,4 % | 25-44 ans 19,7 % | 45-64 ans 33,3 % | 65-74 ans 10,6 % | 75 ans et + 7,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, la baisse la plus importante de la mortalité cyclistes se situe dans la classe d'âge des 25-44 ans avec – 75 % ; la plus limitée concerne les 45-64 ans (– 28 %).

Par rapport à 2010, les cyclistes tués en 2011 augmente chez les jeunes (36 tués chez les moins de 25 ans contre 32 en 2010), alors que chez les 75 ans et plus la mortalité s'est réduite d'un tiers (27 tués en 2010 contre 18 en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES À BICYCLETTE SELON LA CLASSE D'ÂGE

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	4	33	16	17	51	66	49	35	273	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	2	24	10	15	45	68	56	40	259	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	4	22	9	6	32	76	40	36	226	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	4	21	13	13	33	55	30	34	203	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	0	22	4	10	26	67	25	25	179	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	0	12	12	13	25	51	36	31	180	3	330	129	146	357	438	164	100	1 667
2006	1	14	8	13	17	51	36	41	181	7	348	121	173	367	454	166	109	1 745
2007	1	11	6	10	34	38	21	21	142	1	288	117	139	349	468	160	92	1 614
2008	0	16	5	16	21	41	20	29	148	0	275	105	140	357	458	122	102	1 559
2009	0	13	5	7	29	57	31	20	162	0	273	88	105	342	460	167	119	1 554
2010	0	12	9	11	18	44	26	27	147	0	226	92	121	291	413	132	86	1 361
2011	0	13	11	12	13	48	26	18	141	0	203	89	119	280	472	151	104	1 418
Var. 2011/2010	ND	8,3 %	22,2 %	9,1 %	– 27,8 %	9,1 %	0 %	– 33,3 %	– 4,1 %	ND	– 10,2 %	– 3,3 %	– 1,7 %	– 3,8 %	14,3 %	14,4 %	20,9 %	4,2 %

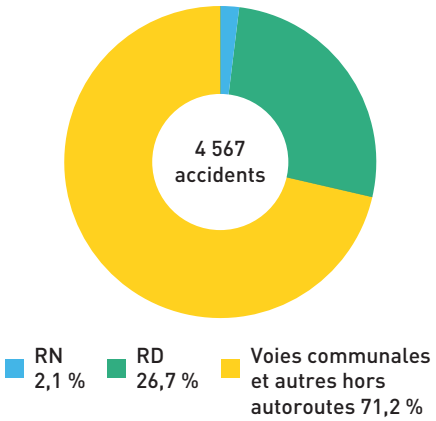
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des cyclistes par type de route [10]

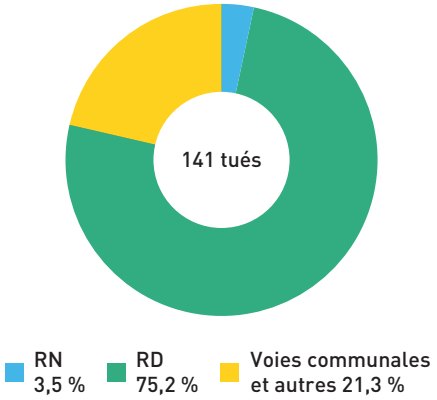
En 2011, 98 % des accidents corporels avec au moins un vélo se sont produits sur le réseau routier secondaire (dont 71 % sur les voies communales et 27 % sur les routes départementales).

La répartition de la mortalité des cyclistes est à l'opposé (75 % des tués à vélo le sont sur les routes départementales et 21 % sur les voies communales). Cette répartition de la mortalité est très semblable à la mortalité toutes catégories confondues (en ne tenant pas compte de la mortalité sur autoroutes).

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE



↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À BICYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Par référence à 2007, la mortalité des cyclistes a diminué de – 38 % sur les routes nationales, de – 36 % sur les voies communales mais elle a augmenté de + 23 % sur les routes départementales.

Par rapport à 2010, le nombre de tués cyclistes est stables sur les routes départementales, quasi inchangés sur les routes nationales (+ 1 tué) et en baisse sur les voies communales (– 7 tués).

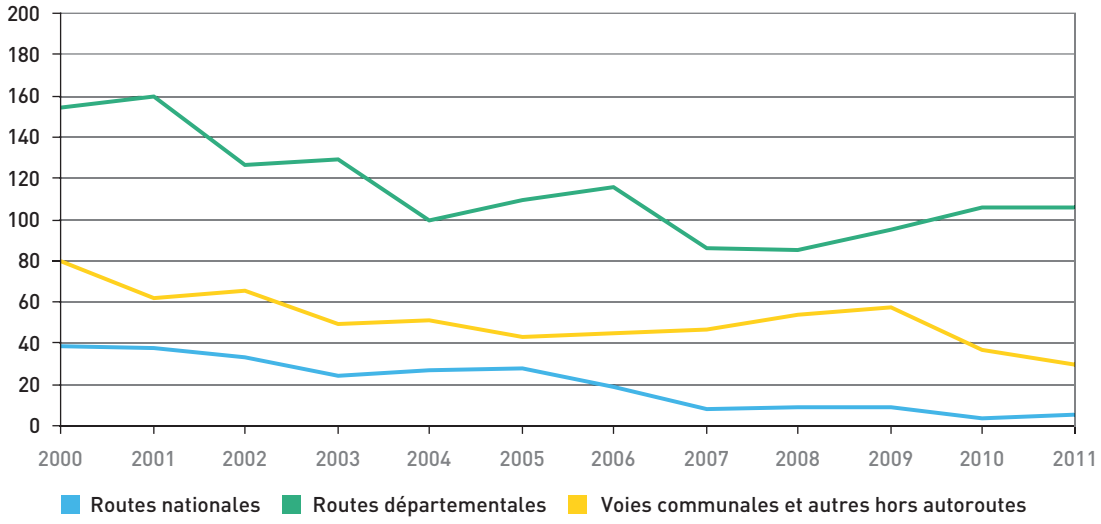
↓ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE

Année	Autoroutes			RN			RD			Voies communales et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	6	0	ND	508	38	ND	1 819	154	ND	4 002	80	ND	6 335	273	ND
2001	5	0	ND	461	37	ND	1 637	159	ND	3 514	62	ND	5 617	259	ND
2002	1	1	ND	398	33	ND	1 390	126	ND	3 117	65	ND	4 906	226	ND
2003	2	0	ND	396	25	ND	1 402	129	ND	3 361	49	ND	5 161	203	ND
2004	4	1	ND	323	27	ND	1 206	99	ND	3 244	51	ND	4 777	179	ND
2005	7	0	3	355	28	142	1 173	109	577	3 348	43	945	4 883	180	1 667
2006	4	1	1	269	19	111	1 125	116	666	3 437	45	967	4 835	181	1 745
2007	4	1	1	205	8	77	1 162	86	647	3 583	47	889	4 954	142	1 614
2008	3	0	2	147	9	58	1 097	85	648	3 430	54	851	4 677	148	1 559
2009	1	1	0	105	9	53	1 283	95	700	3 308	57	801	4 697	162	1 554
2010	0	0	0	81	4	35	1 128	106	609	3 051	37	717	4 260	147	1 361
2011	2	0	0	94	5	38	1 219	106	645	3 252	30	735	4 567	141	1 418
Var. 2011/2010	**NS**	**NS**	**NS**	**16 %**	**25 %**	**8,6 %**	**8,1 %**	**0 %**	**5,9 %**	**6,6 %**	**– 18,9 %**	**2,5 %**	**7,2 %**	**– 4,1 %**	**4,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

10 La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005/2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

↓ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE

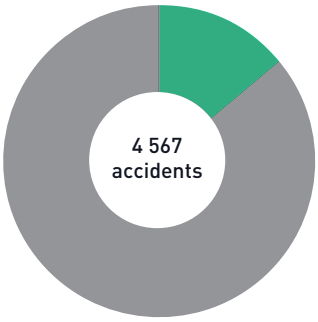


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

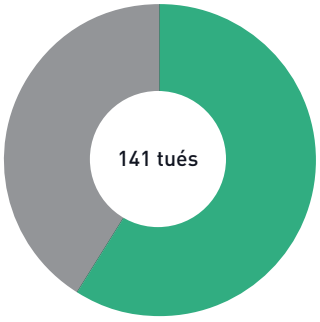
Les vélos et les milieux (agglomérations[11] par rapport à rase campagne[12])

En 2011, les accidents corporels avec au moins une bicyclette se déroulent essentiellement en milieu urbain (86 %), mais les décès interviennent majoritairement en rase campagne (59 %). On devine que ce constat est le résultat des vitesses pratiquées par les antagonistes des cyclistes.

↓ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON LE MILIEU



↓ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES EN BICYCLETTE SELON LE MILIEU



Source : ONISR, fichier des accidents.

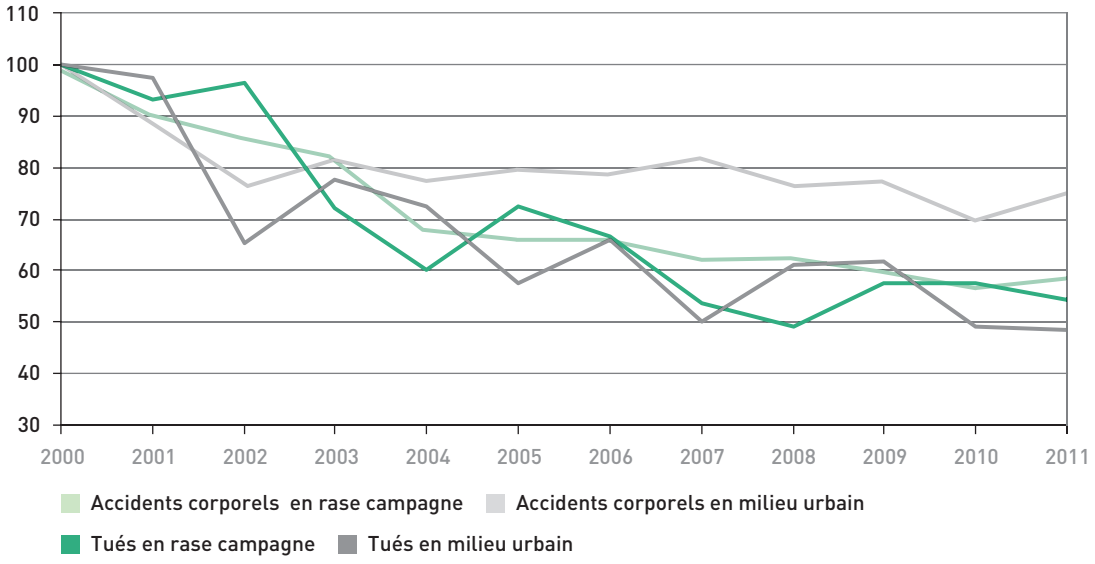
Rase campagne 14,1 % Milieu urbain 85,9 %

Rase campagne 58,9 % Milieu urbain 41,1 %

11 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.

12 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES BICYCLETTES SELON LE MILIEU (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, malgré des variations en dents de scie sur les douze années d'observation, le nombre d'accidents et de tués à vélo en rase campagne a baissé d'un niveau semblable (environ – 42 %).

Pour le milieu urbain, les résultats sont de – 25 % pour les accidents, et de – 52 % pour les tués, soit un écart de 27 points ; écart constant depuis 2005.

L'année 2011, en comparaison de 2010, est plus favorable à la rase campagne (+ 3,5 % pour les accidents et – 5,7 % pour les tués contre respectivement + 7,8 % et – 1,7 % pour le milieu urbain). La hausse de l'accidentalité vélo en milieu urbain pourrait être le résultat d'une augmentation de la pratique de ce mode de déplacement.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 086	153	ND	5 249	120	ND	6 335	273	ND
2001	987	142	ND	4 630	117	ND	5 617	259	ND
2002	938	148	ND	3 968	78	ND	4 906	226	ND
2003	898	110	ND	4 263	93	ND	5 161	203	ND
2004	745	92	ND	4 032	87	ND	4 777	179	ND
2005	725	111	393	4 158	69	1 274	4 883	180	1 667
2006	725	102	489	4 110	79	1 256	4 835	181	1 745
2007	681	82	444	4 273	60	1 170	4 954	142	1 614
2008	684	75	455	3 993	73	1 104	4 677	148	1 559
2009	656	88	450	4 041	74	1 104	4 697	162	1 554
2010	622	88	398	3 638	59	963	4 260	147	1 361
2011	644	83	419	3 923	58	999	4 567	141	1 418
Var. 2011/2010	**3,5 %**	**– 5,7 %**	**5,3 %**	**7,8 %**	**– 1,7 %**	**3,7 %**	**7,2 %**	**– 4,1 %**	**4,2 %**

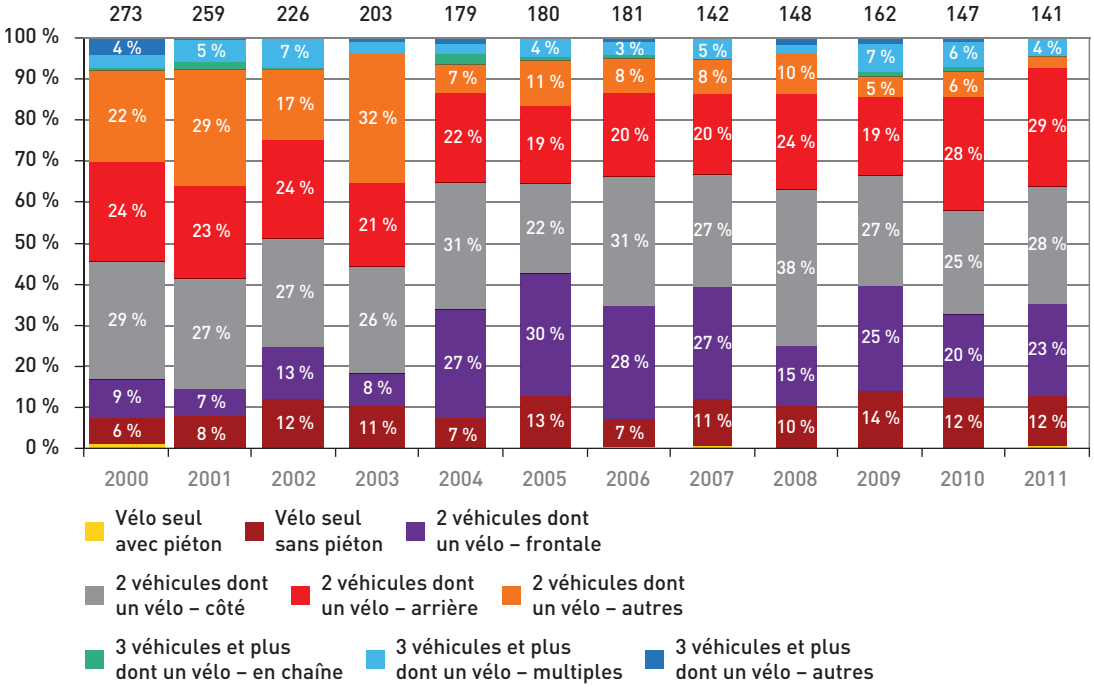
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Les vélos – collisions et obstacles[13]

En 2011, 29 % de la mortalité des cyclistes résultent de collisions par l'arrière, 28 % de collisions sur le côté et 23 % de collisions frontales. Enfin, la mortalité des cyclistes seuls ressort à 12 %.

Ces différentes natures de collisions connaissent des variations très marqués depuis 2000. La part des collisions frontales a été multipliée par 2,5. Toutefois, l'effectif des tués à vélo correspondant a été divisé par 2.

↓ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE SELON LES TYPES DE COLLISION



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

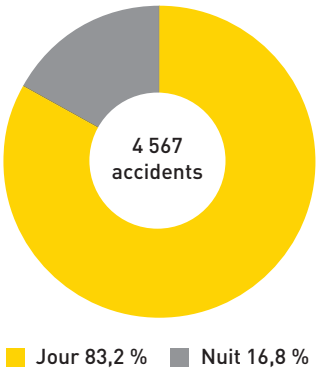
Les vélos et la luminosité

En 2011, les accidents corporels impliquant au moins un cycliste se sont produits de jour à 83 % et la mortalité des cyclistes est de 77 % de jour. Ne connaissant pas le trafic de nuit des cyclistes, il n'est pas possible d'en tirer un niveau de risque et notamment d'évaluer l'effet du modeste éclairage par ailleurs souvent absent des bicyclettes.

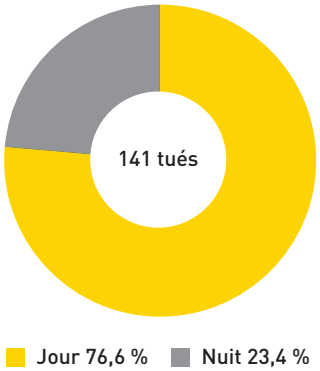
Par rapport à 2010, on constate notamment une augmentation du nombre de tués à vélo la nuit (+ 6 tués).

Depuis 2000, les accidents impliquant au moins un vélo ont évolué à l'identique de jour comme de nuit (– 28 % chacun). Le nombre de tués à vélo a décru la nuit de – 53 % et le jour de – 47 %. La baisse de la mortalité des cyclistes de nuit est du même niveau que l'ensemble des accidents de nuit (– 55 %).

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ



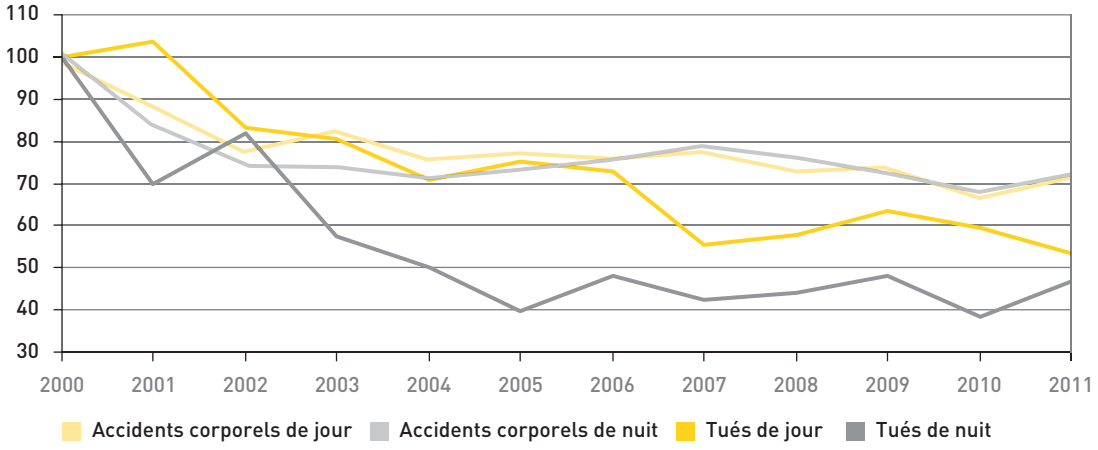
↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉS EN BICYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents.

13 Les effectifs des tués contre obstacles en vélo sont trop faibles pour assurer cette analyse.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES BICYCLETTES (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	5 268	202	ND	1 067	71	ND	6 335	273	ND
2001	4 727	210	ND	890	49	ND	5 617	259	ND
2002	4 119	168	ND	787	58	ND	4 906	226	ND
2003	4 378	162	ND	783	41	ND	5 161	203	ND
2004	4 021	143	ND	756	35	ND	4 777	179	ND
2005	4 106	152	1 421	777	28	246	4 883	180	1 667
2006	4 032	147	1 477	803	34	268	4 835	181	1 745
2007	4 115	112	1 386	839	30	228	4 954	142	1 614
2008	3 869	117	1 303	808	31	256	4 677	148	1 559
2009	3 928	128	1 336	769	34	218	4 697	162	1 554
2010	3 539	120	1 144	721	27	217	4 260	147	1 361
2011	3 801	108	1 198	766	33	220	4 567	141	1 418
Var. 2011/2010	**7,4 %**	**– 10 %**	**4,7 %**	**6,2 %**	**22,2 %**	**1,4 %**	**7,2 %**	**– 4,1 %**	**4,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Les vélos – mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents corporels de cyclistes est restée stable entre 2000 et 2011, avec un profil présentant un pic en juin et en septembre et une basse saison en automne et en hiver. Cette saisonnalité est très comparable à celle des motocyclettes. Au final, ces variations traduisent la forte corrélation de l'usage du vélo avec les conditions météorologiques.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 5,1 % au minimum (février avec 255 accidents en moyenne) pour atteindre 11,7 % au maximum (juillet avec 581 accidents en moyenne).

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents a augmenté surtout en décembre (+ 44 %) mais en 2010 était au plus bas compte tenu des nombreux épisodes neigeux pendant tout le mois, février (+ 40 % pour les mêmes raisons que décembre), et mai (+ 28,3 %). En revanche, il a baissé de –17 % en juillet et de – 6,9 % en juin.

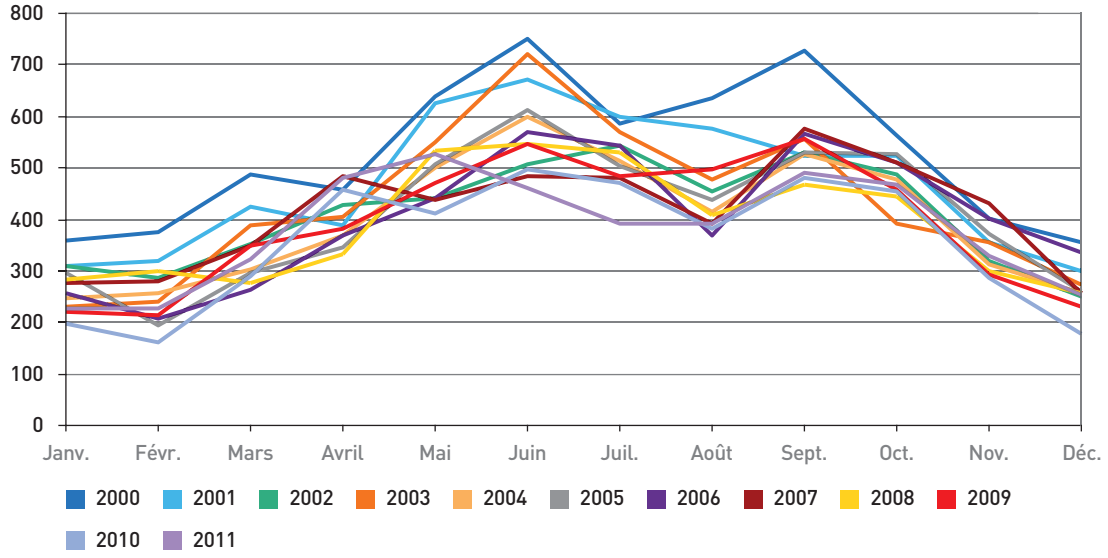
Le cycle annuel de la mortalité, bien qu'en apparence moins structuré, présente un profil similaire a celui des accidents avec au moins un vélo. Pour les tués, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 7,5 points (5,1 % en février contre 12,6 % en juillet en moyenne). Les effectifs mensuels de la mortalité étant réduits, il convient d'être prudent sur les interprétations de ces résultats.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON LE MOIS

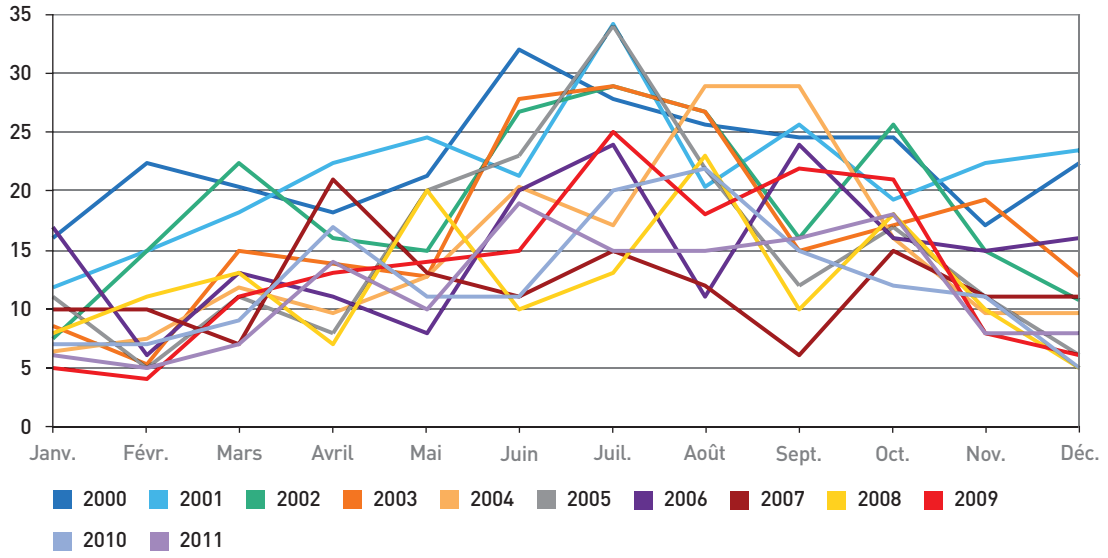
Année		Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	360	374	487	457	638	751	586	637	726	563	401	355
	Personnes tuées	16	22	20	18	21	32	28	26	25	25	17	22
2001	Accidents corporels	311	320	425	388	625	673	598	575	522	524	357	299
	Personnes tuées	12	15	18	22	25	21	34	20	26	19	22	24
2002	Accidents corporels	311	286	352	428	440	507	544	453	530	487	319	249
	Personnes tuées	7	15	22	16	15	27	29	27	16	26	15	11
2003	Accidents corporels	232	241	387	405	549	722	571	478	557	393	354	272
	Personnes tuées	9	5	15	14	13	28	29	27	15	17	19	13
2004	Accidents corporels	247	258	302	370	500	598	512	414	528	478	314	256
	Personnes tuées	6	7	12	10	13	20	17	29	29	16	10	10
2005	Accidents corporels	295	193	297	347	506	611	505	439	529	528	373	260
	Personnes tuées	11	5	11	8	20	23	34	22	12	17	11	6
2006	Accidents corporels	258	208	263	368	441	571	543	368	565	511	402	337
	Personnes tuées	17	6	13	11	8	20	24	11	24	16	15	16
2007	Accidents corporels	276	281	349	483	438	484	481	391	575	509	431	256
	Personnes tuées	10	10	7	21	13	11	15	12	6	15	11	11
2008	Accidents corporels	282	299	278	333	532	546	529	409	468	444	299	258
	Personnes tuées	8	11	13	7	20	10	13	23	10	18	10	5
2009	Accidents corporels	221	214	349	382	471	546	483	497	556	456	293	229
	Personnes tuées	5	4	11	13	14	15	25	18	22	21	8	6
2010	Accidents corporels	196	162	289	459	410	496	470	382	480	454	285	177
	Personnes tuées	7	7	9	17	11	11	20	22	15	12	11	5
2011	Accidents corporels	228	226	324	480	526	462	392	391	490	466	328	254
	Personnes tuées	6	5	7	14	10	19	15	15	16	18	8	8
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**268**	**255**	**342**	**408**	**506**	**581**	**518**	**453**	**544**	**484**	**346**	**267**
	Personnes tuées	**10**	**9**	**13**	**14**	**15**	**20**	**24**	**21**	**18**	**18**	**13**	**11**
% par mois	**Accidents corporels**	**5,4 %**	**5,1 %**	**6,9 %**	**8,2 %**	**10,2 %**	**11,7 %**	**10,4 %**	**9,1 %**	**10,9 %**	**9,7 %**	**7 %**	**5,4 %**
	Personnes tuées	**5,1 %**	**5,1 %**	**7,1 %**	**7,6 %**	**8,2 %**	**10,6 %**	**12,6 %**	**11,2 %**	**9,6 %**	**9,8 %**	**7 %**	**6,1 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**16,3 %**	**39,5 %**	**12,1 %**	**4,6 %**	**28,3 %**	**– 6,9 %**	**– 16,6 %**	**2,4 %**	**2,1 %**	**2,6 %**	**15,1 %**	**43,5 %**
	Personnes tuées	**NS**	**NS**	**NS**	**– 17,6 %**	**– 9,1 %**	**NS**	**– 25 %**	**– 31,8 %**	**6,7 %**	**50 %**	**NS**	**NS**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

De 2000 à 2011, l'accidentalité corporelle des vélos est particulièrement élevée le mercredi (17 % des accidents). Viennent ensuite le vendredi et le mardi (16 % des accidents chacun). Les accidents de vélo chutent le week-end (le dimanche est le jour le moins accidenté avec environ 10 % des accidents).

Depuis 2000, la répartition des tués selon les jours de la semaine ne fait pas ressortir de variations aussi nettes en semaine. Du lundi au vendredi, les parts de la mortalité journalière s'établissent entre 14,1 % et 15,1 %.

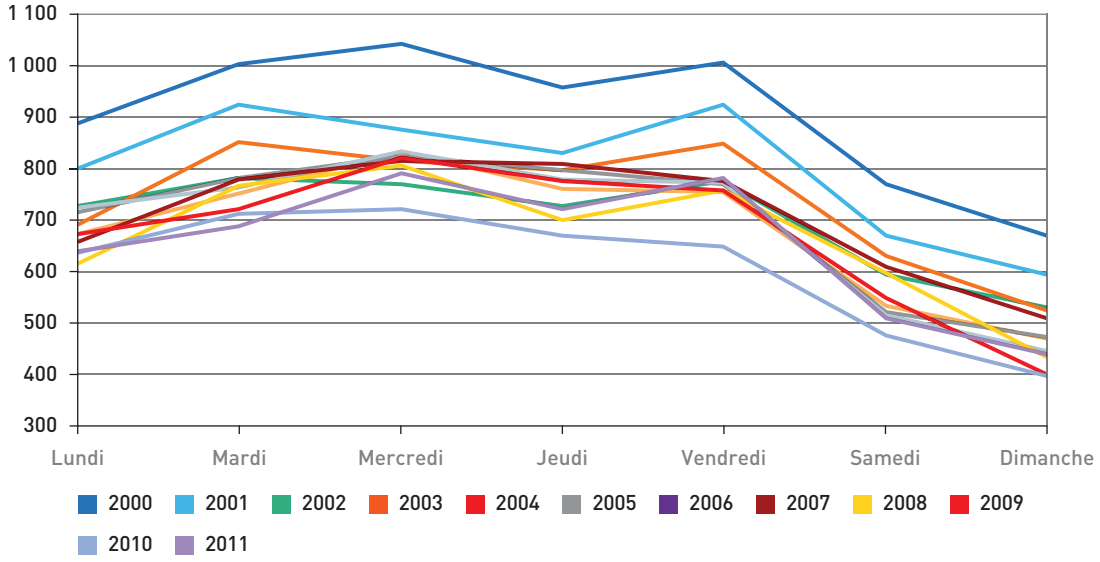
La mortalité baisse le week-end (13,8 % des personnes tuées à vélo le samedi et 12,7 % le dimanche).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE BICYCLETTE SELON LE JOUR

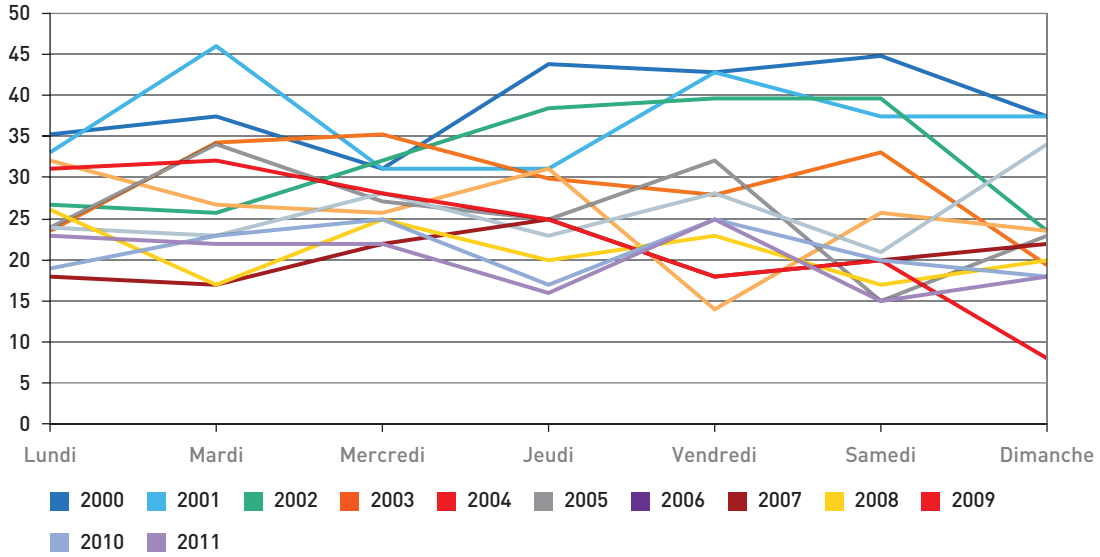
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	888	1 004	1 041	959	1 005	769	669
	Personnes tuées	35	37	31	44	43	45	37
2001	Accidents corporels	801	925	875	829	924	669	594
	Personnes tuées	33	46	31	31	43	37	37
2002	Accidents corporels	728	783	770	728	775	593	529
	Personnes tuées	27	26	32	38	40	40	24
2003	Accidents corporels	692	852	815	796	850	631	525
	Personnes tuées	24	34	35	30	28	33	19
2004	Accidents corporels	674	753	833	761	755	532	469
	Personnes tuées	32	27	26	31	14	26	24
2005	Accidents corporels	715	781	824	797	770	522	474
	Personnes tuées	24	34	27	25	32	15	23
2006	Accidents corporels	723	764	833	780	773	516	446
	Personnes tuées	24	23	28	23	28	21	34
2007	Accidents corporels	657	780	816	810	775	608	508
	Personnes tuées	18	17	22	25	18	20	22
2008	Accidents corporels	616	766	807	701	758	597	432
	Personnes tuées	26	17	25	20	23	17	20
2009	Accidents corporels	674	721	820	776	757	550	399
	Personnes tuées	31	32	28	25	18	20	8
2010	Accidents corporels	635	711	720	671	648	477	398
	Personnes tuées	19	23	25	17	25	20	18
2011	Accidents corporels	640	687	791	720	781	509	439
	Personnes tuées	23	22	22	16	25	15	18
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**704**	**794**	**829**	**777**	**798**	**581**	**490**
	Personnes tuées	**26**	**28**	**28**	**27**	**28**	**26**	**24**
% par mois	**Accidents corporels**	**14,1 %**	**16 %**	**16,7 %**	**15,6 %**	**16 %**	**11,7 %**	**9,9 %**
	Personnes tuées	**14,1 %**	**15,1 %**	**14,8 %**	**14,5 %**	**15 %**	**13,8 %**	**12,7 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**0,8 %**	**– 3,4 %**	**9,9 %**	**7,3 %**	**20,5 %**	**6,7 %**	**10,3 %**
	Personnes tuées	**21,1 %**	**– 4,3 %**	**– 12 %**	**– 5,9 %**	**0 %**	**– 25 %**	**0 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC BICYCLETTE SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À BICYCLETTE SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

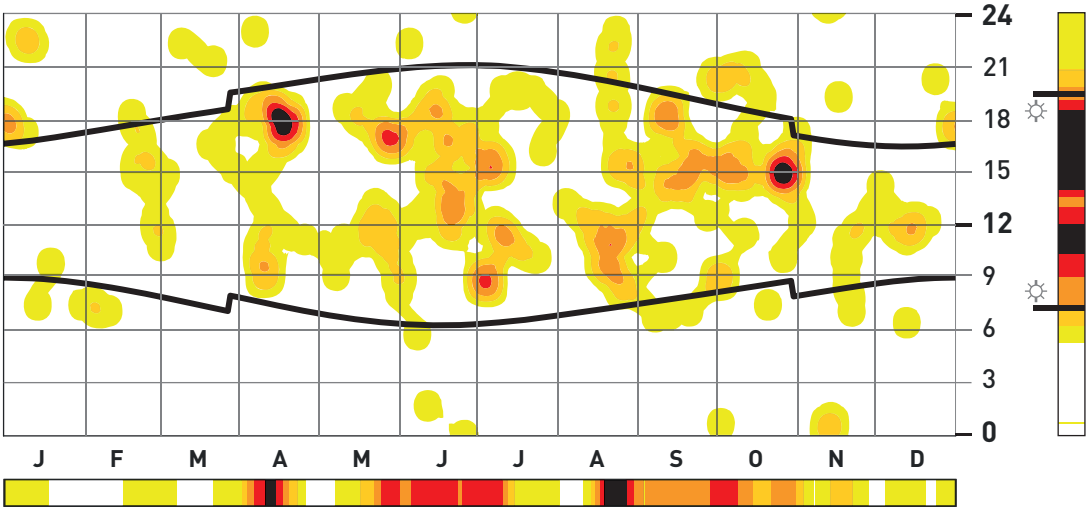
Le graphe [14] ci-après, ci-après, qui montre la double distribution de la mortalité cycliste selon le mois et l'heure, traduit les particularités de la pratique du vélo, notamment celui de loisir qui a lieu par beau temps en pleine journée.

La fréquence de la mortalité à vélo est à son maximum entre 7 et 20 heures avec un pic vers 12 heures, puis sur la plage 15-18 heures. Durant cette plage horaire, les cyclistes décèdent à l'intersaison (avril et octobre).

Entre 22 heures et 3 heures, les décès de cyclistes sont très rares.

14 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ VÉLOS SELON LE MOIS ET L'HEURE



Fréquence de la mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

	240 h 15	28 h 38	16 h 37	11 h 56	9 h 12	7 h 22
Mortalité	26	60	34	16	3	2
% mortalité	18 %	42 %	24 %	12 %	2 %	2 %
% année	71 %	20 %	6 %	2 %	0 %	0 %

Total : 141 tués, soit 1 tué toutes les 62 h 08

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée[15] *des conducteurs de vélo dans les accidents*

Pour les cyclistes, la responsabilité présumée des conducteurs de vélos dans les accidents mortels est stable aux alentours de 33 %. Elle a chuté fortement en 2009 (30 % de conducteurs de vélos sont présumés responsables) pour remonter et atteindre 33 % en 2011. Ce taux est nettement inférieur à celui de l'ensemble des conducteurs (57 % en 2011). Cette imputation de l'accident par la responsabilité présumée peut se trouver biaisée par le fait que le cycliste depuis la loi dite Badinter n'est pas considérée comme responsable sauf cas de force majeure.

Pour les accidents corporels, la présomption de responsabilité des cyclistes a chuté jusqu'en 2008 (passage de 36 % en 2004 à 30 % en 2008) puis s'est stabilisée à 31 %. Comme pour les accidents mortels, ce niveau est inférieur à l'ensemble des conducteurs responsables dans un accident corporels (46 % en 2011).

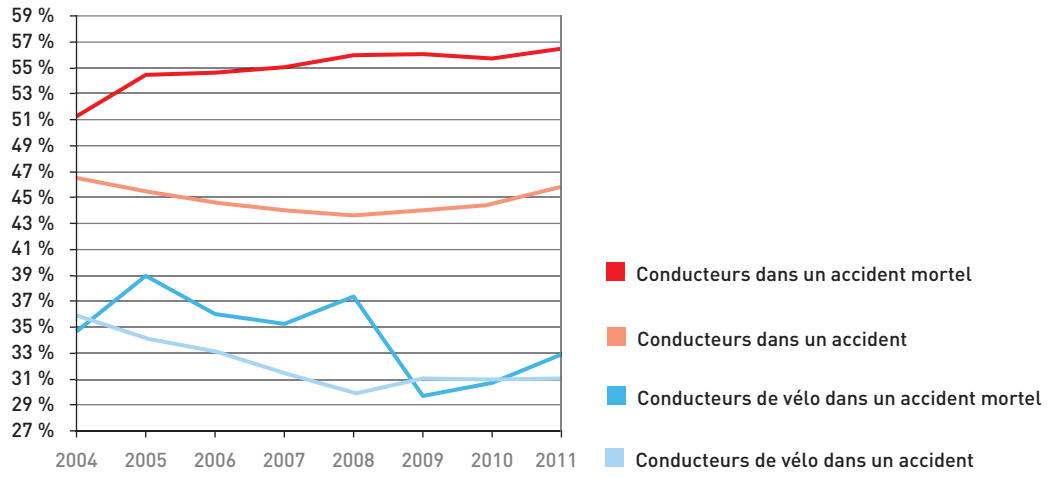
15 Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années, où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS CYCLISTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Total conducteurs	Part des conducteurs responsables
2000	Accidents corporels	4 750	1 727	6 477	26,7 %
	Accidents mortels	250	35	285	12,3 %
2001	Accidents corporels	4 311	1 466	5 777	25,4 %
	Accidents mortels	248	27	275	9,8 %
2002	Accidents corporels	3 711	1 291	5 002	25,8 %
	Accidents mortels	215	17	232	7,3 %
2003	Accidents corporels	3 943	1 355	5 298	25,6 %
	Accidents mortels	178	26	204	12,7 %
2004	Accidents corporels	3 131	1 746	4 877	35,8 %
	Accidents mortels	117	62	179	34,6 %
2005	Accidents corporels	3 279	1 694	4 973	34,1 %
	Accidents mortels	119	76	195	39 %
2006	Accidents corporels	3 304	1 633	4 937	33,1 %
	Accidents mortels	128	72	200	36 %
2007	Accidents corporels	3 471	1 585	5 056	31,3 %
	Accidents mortels	99	54	153	35,3 %
2008	Accidents corporels	3 386	1 429	4 815	29,7 %
	Accidents mortels	99	59	158	37,3 %
2009	Accidents corporels	3 297	1 479	4 776	31 %
	Accidents mortels	130	55	185	29,7 %
2010	Accidents corporels	2 990	1 337	4 327	30,9 %
	Accidents mortels	106	47	153	30,7 %
2011	Accidents corporels	3 231	1 447	4 678	30,9 %
	Accidents mortels	100	49	149	32,9 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**8,1 %**	**8,2 %**	**8,1 %**	**0,1 %**
	Accidents mortels	**– 5,7 %**	**4,3 %**	**– 2,6 %**	**7,1 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE LES CONDUCTEURS DE BICYCLETTE ET L'ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des cyclistes dans les accidents

Depuis 2000, la part des cyclistes alcoolisés (les conducteurs) impliqués dans les accidents corporels est stabilisée autour de 2 %, alors que cette part est de l'ordre de 6 % pour l'ensemble des conducteurs soit 3 fois plus. Dans les accidents mortels, la part de cyclistes alcoolisés est en nette baisse. Elle s'établit en 2011 à 6,4 % en 2011 alors qu'elle était de 16 % en 2000.

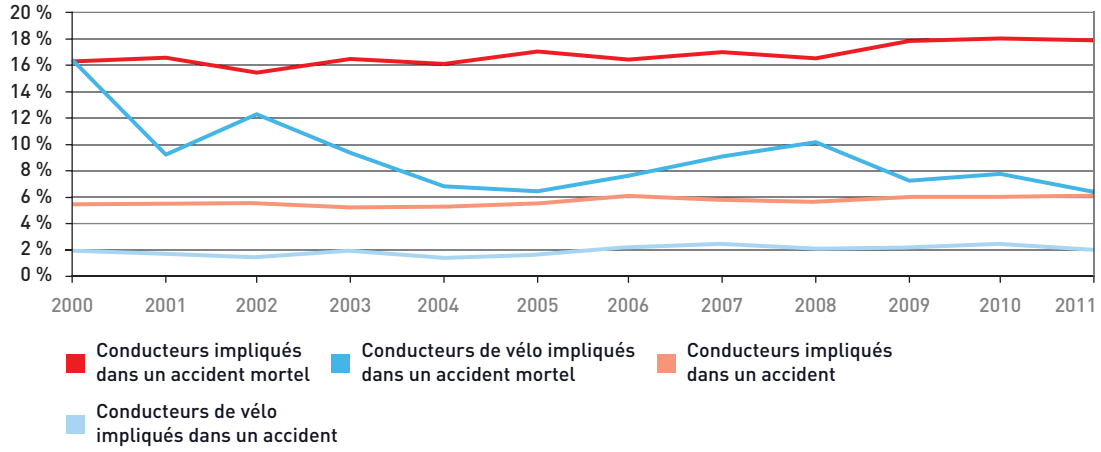
Par rapport à 2010, la part de cyclistes alcoolisés a baissé en 2011 dans les accidents corporels (passant de 7,8 % à 6,4 %) et dans une moindre mesure dans les accidents mortels (passant de 2,5 % à 2 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS CYCLISTES ALCOOLISÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents	6 477	4 524	69,8	90	2
	Dont mortels	285	131	46	21	16
2001	Accidents	5 777	4 070	70,5	71	1,7
	Dont mortels	275	141	51,3	13	9,2
2002	Accidents	5 002	3 433	68,6	50	1,5
	Dont mortels	232	106	45,7	13	12,3
2003	Accidents	5 298	3 550	67	71	2
	Dont mortels	204	96	47,1	9	9,4
2004	Accidents	4 877	3 205	65,7	46	1,4
	Dont mortels	179	88	49,2	6	6,8
2005	Accidents	4 973	3 227	64,9	53	1,6
	Dont mortels	195	155	79,5	10	6,5
2006	Accidents	4 937	3 378	68,4	74	2,2
	Dont mortels	200	144	72	11	7,6
2007	Accidents	5 056	3 516	69,5	88	2,5
	Dont mortels	153	99	64,7	9	9,1
2008	Accidents	4 815	3 372	70	72	2,1
	Dont mortels	158	108	68,4	11	10,2
2009	Accidents	4 782	3 468	72,5	77	2,2
	Dont mortels	185	138	74,6	10	7,2
2010	Accidents	4 328	3 210	74,2	80	2,5
	Dont mortels	153	103	67,3	8	7,8
2011	Accidents	4 678	3 477	74,3	71	2
	Dont mortels	149	109	73,2	7	6,4
Var. 2011/2010	**Accidents**	**8,1 %**	**8,3 %**	**0,2**	**– 11,3 %**	**– 18,1**
	Dont mortels	**– 2,6 %**	**5,8 %**	**8,7**	**– 12,5 %**	**– 17,3**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE CYCLISTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

AVER

Accidentalité à vélo et exposition au risque : risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers de la route

Titulaire : UMRESTTE

Commanditaire : DCSR

Rédacteur : collectif

Contributeurs : Stéphanie Blaizot (Université Lyon), Emmanuelle Amoros, Francis Papon, Mouloud Haddak, IFFSTAR)

Cette étude confirme que le risque d'accident corporel à vélo est plus élevé qu'en voiture et le quantifie. Il faut cependant encourager les effets positifs de la pratique du vélo sur la santé (cardio-vasculaires notamment) compensant en effectifs les tués sur la route.

Il est plus faible chez les piétons (toutes gravités confondues) ; légèrement plus élévé chez les automobilistes, nettement au-dessus chez les cyclistes, et d'un autre ordre de grandeur chez les usagers de deux-roues motorisé. Les piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisé sont des usagers vulnérables. Cela s'explique par quelques éléments, liés au fait que la présence et la gravité des blessures dépendent directement de l'énergie dissipée lors d'un choc, et que l'énergie dissipée est proportionnelle à la masse et à la vitesse au carré des véhicules et personnes impliquées.

Premièrement, les piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés ne disposent pas de carrosserie qui les protégerait (dans une certaine mesure) en absorbant une partie de l'énergie du choc.

Deuxièmement, dans les accidents contre un antagoniste, qui est le plus souvent motorisé, le rapport de masses est grandement en leur défaveur. Troisièmement, en termes de vitesses, la vitesse d'un cycliste est faible par rapport à celle d'une voiture et joue d'autant moins que celles-ci sont élevées au carré ; c'est celle de l'antagoniste motorisé qui joue. Pour les deux-roues motorisés, la vitesse du deux-roues joue elle-même un rôle aggravant dans l'accident. Les piétons sont les moins à risque d'accident corporel ; à même nombre d'heures passées, ils sont protégés par le fait d'effectuer la majeure partie de leurs trajets sur les trottoirs, où ils ne sont pas directement dans le trafic.

Pour l'âge, on note un surrisque d'accident corporel chez les 18-25 ans, chez les cyclistes, les piétons, et chez les automobilistes, de façon plus marquée. Pour le risque d'être hospitalisé, les personnes de 65 ans et plus sont en surrisque. Cela est sans doute dû à une plus grande fragilité physiologique.

Pour le sexe, les femmes seraient en surrisque chez les cyclistes. Chez les automobilistes, pour le risque d'être hospitalisé, les hommes seraient plutôt en surrisque.

Pour le caractère urbain ou non, il y aurait, pour le critère « blessés toutes gravités », un surrisque hors ville dense chez les cyclistes. Cela contredit donc l'idée reçue « le vélo en ville c'est dangereux ». Ce surrisque hors ville dense s'étend aux piétons et aux automobilistes pour les critères « hospitalisé » et « blessé sérieux ». Cela s'explique par une gravité plus forte des accidents hors ville, directement due à des vitesses plus élevées (l'énergie dissipée lors d'un choc est proportionnelle à la vitesse au carré).

Selon les données des forces de l'ordre (BAAC), les taux d'incidence des automobilistes, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés ont tous baissé. Selon le registre, les baisses sont moins fortes, et surtout, il y a une hausse du risque d'être blessé, toutes gravités, et sérieusement blessés pour les usagers de deux-roues motorisé. Pour le risque d'être tué : les taux d'incidence ont baissé pour les trois modes de transport (vélo, voiture, deux-roues motorisés). La période étudiée 1996-2006 couvre la période 2002-2003, où l'introduction massive de radars automatisés avait entraîné une amélioration de la sécurité routière. La baisse des taux d'incidence est plus forte chez les cyclistes que chez les autres usagers. Cela suggère l'effet additionnel de la « sécurité par le nombre » : la mobilité à vélo a nettement augmenté dans cette période (multipliée par 2) : les cyclistes sont plus visibles collectivement, et individuellement (les autres usagers s'attendent à les rencontrer) et donc le risque d'accident (par million de cyclistes ou d'heures passées) diminue. L'aspect « être visible » (ou conspicuité) pourrait aussi être renforcé au niveau individuel par le port de vêtements colorés voire fluorescents la journée, d'éclairage et de gilet ou brassards réfléchissants la nuit. Il serait intéressant de déterminer des taux d'incidence par type de réseau et, notamment pour les cyclistes, en fonction des divers aménagements cyclables, et d'étendre cette étude à l'échelle nationale.

Les cyclomoteurs (les cyclos)

Les cyclomoteurs – parc[16] *et parcours*

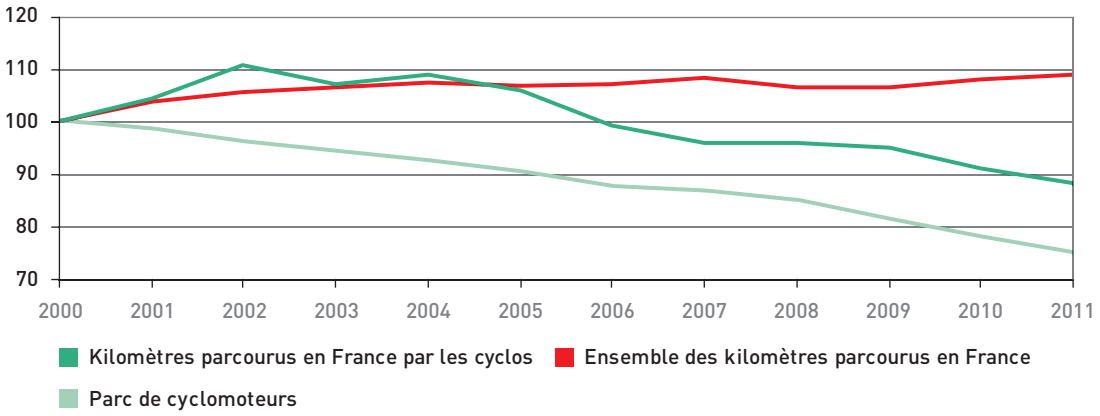
La baisse du parc de cyclomoteurs a été amorcée en 1980. Par rapport à 2000, la baisse s'établit à – 25 %. En 2011, le parc des cyclomoteurs baisse de – 3,8 % par rapport à 2010. Ce parc est à son plus bas niveau enregistré.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES CYCLOMOTEURS

Année	Cyclomoteurs		Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules
	Parc en milliers de véhicules	Kilomètres parcourus en France	
2000	1 442	3,8	518,2
2001	1 421	4	539
2002	1 387	4,2	547,8
2003	1 357	4,1	552,7
2004	1 331	4,2	557,1
2005	1 303	4,1	554,3
2006	1 262	3,8	555,2
2007	1 249	3,7	561,6
2008	1 223	3,7	552,7
2009	1 173	3,6	552,2
2010	1 121	3,5	560,4
2011	1 078	3,4	565
Var. 2011/2010	**– 3,8 %**	**– 3,1 %**	**0,8 %**

NB : ces parcours sont répartis par l'ONIISR entre motos et cyclos sur la base des parcs circulants estimés par l'ONISR, en considérant un kilométrage annuel moyen de 2 020 kilomètres pour les cyclomoteurs.

↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : pour les parcours de l'ensemble des 2RM, SOeS – 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

16 Les estimations des parcs circulants de 2RM (cyclos et motos) utilisées ici sont établies par l'ONISR sur la base des ventes et/ou immatriculations neuves, en appliquant des « lois de casse » estimés par l'ONISR aux parcs accumulés. Il est fortement probable qu'il y ait une forte sous-évaluation pour la période récente. En effet, ces effectifs de parcs circulants, les volumes de trafic réévalués récemment par le CGDD/SOeS et les kilométrages moyens couramment admis ne sont pas en cohérence.
C'est pourquoi l'ONISR s'est associé en 2011 au CGDD/SOeS pour commanditer une enquête 2RM lourde. Le CNIS (comité du label) lui ayant attribué le label d'intérêt général et de qualité statistique avec obligation de réponse, elle a été lancée au printemps 2012 (30 000 questionnaires envoyés selon un plan de sondage spécifique sur la base des cartes grises). Les premières exploitations seront disponibles d'ici à la fin de l'année 2012 et pourront être introduites dans le bilan 2012. On espère en retirer une mise à plat complète des parcs circulants et des kilométrages annuels des 2RM, sur des bases bien plus robustes que les données des enquêtes nationales transports et déplacement. Cela conduira inévitablement à des révisions drastiques des estimations en vigueur.

En 2011, la circulation des cyclomoteurs a été estimée par l'ONISR à partir des données du CGDD/SOeS à 3,4 milliards de kilomètres parcourus, soit 0,6 % de l'ensemble des kilomètres annuels parcourus en France. En conformité avec la chute du parc, les parcours des cyclomoteurs s'effondrent.

Ce mode de déplacement privilégié des adolescents semble appeler à poursuivre ses baisses catalysées avec la mise en place de l'immatriculation des cyclomoteurs et l'annonce du contrôle technique.

Bilan général de l'accidentalité des cyclomoteurs

En 2011, 16 % des accidents corporels ont impliqué un cyclomoteur (10 306 accidents avec au moins un cyclomoteur sur 65 024 au total) et 6 % des personnes tuées étaient des cyclomotoristes (220 décès sur les cyclomoteurs pour 3 963 tués au total). L'utilisation des cyclomoteurs pour des déplacements principalement urbains explique la plus faible proportion de tués, les chocs avec les antagonistes se produisant à vitesse réduite.

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents impliquant au moins un cyclomoteur diminue de – 9,3 % et le nombre de tués cyclomotoristes diminue de – 11 % (respectivement – 3,4 % et – 0,7 % pour l'accidentalité toutes catégories confondues).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNERAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES CYCLOMOTEURS

Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Nombre de véhicules dans les accidents corporels	Personnes tuées	Blessés	dont blessés hospitalisés
2000	19 557	ND	19 993	461	19 926	ND
2001	18 517	ND	18 940	455	18 837	ND
2002	16 488	ND	16 873	391	16 760	ND
2003	15 913	ND	16 319	398	16 232	ND
2004	15 367	ND	15 744	343	15 754	ND
2005	13 559	369	13 876	356	13 905	5 433
2006	14 125	330	14 471	317	14 549	5 888
2007	15 240	337	15 574	325	15 633	5 930
2008	14 318	307	14 664	291	14 708	5 391
2009	13 142	314	13 411	299	13 434	4 829
2010	11 368	257	11 599	248	11 585	4 100
2011	10 306	230	10 502	220	10 429	3 710
Var. 2011/2010	**– 9,3 %**	**– 10,5 %**	**– 9,5 %**	**– 11,3 %**	**– 10 %**	**– 9,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

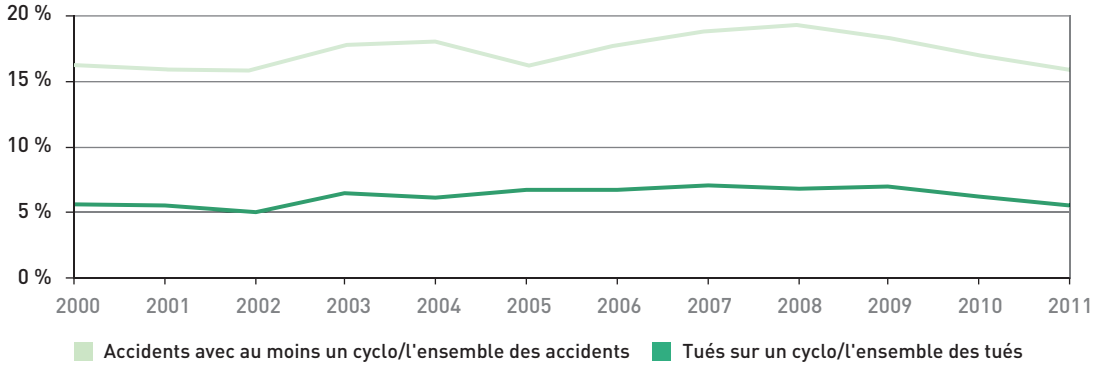
Depuis 2000, l'accidentalité des cyclomoteurs est en baisse de – 47 % pour les accidents corporels et de – 52 % pour la mortalité.

Les baisses sont plutôt linéaires sur les périodes 2000-2004 et 2009-2011. Sur la période 2004-2009, selon les années considérées, le nombre d'accidents et de tués a évolué en dents de scie, notamment pour la mortalité, qui enregistre trois années en hausse et deux années en baisse.

La chute de l'accidentalité des cyclomoteurs, particulièrement accentuée depuis 2009, fait que les accidents avec au moins un cyclomoteur et les décès des cyclomotoristes (respectivement – 22 % et – 26 % entre 2009 et 2011) enregistrent des variations identiques à celles de l'accidentalité toutes catégories d'usagers confondus.

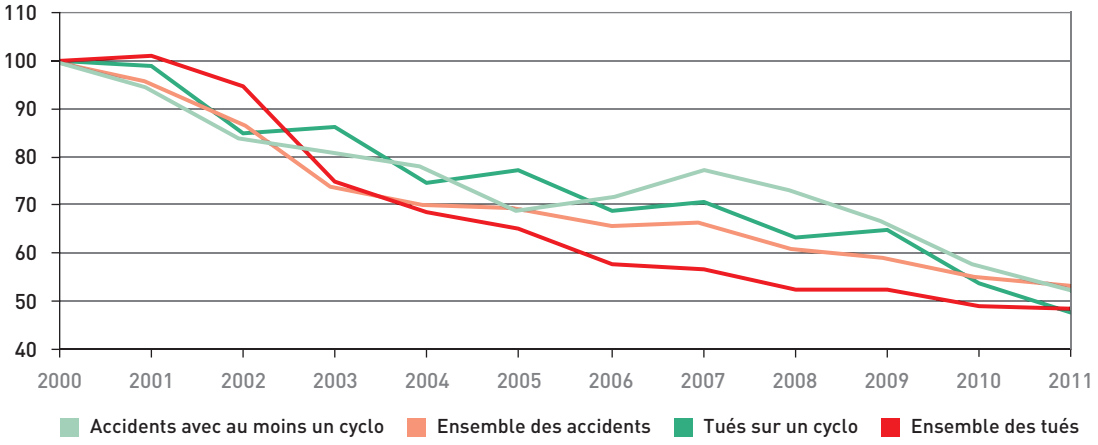
Cet effondrement de l'accidentalité des cyclomoteurs depuis 2009 devrait se prolonger sur les années à venir.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES CYCLOMOTEURS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE CYCLOMOTEURS ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

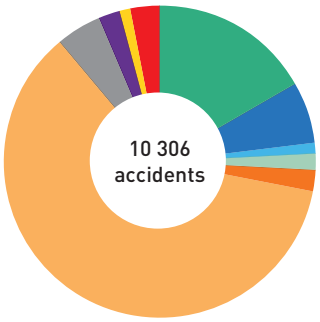
Les antagonistes[17] *des cyclomoteurs*

En 2011, les cyclomoteurs sont majoritairement accidentés avec les voitures de tourisme (61 % des accidents), puis seuls (17 % des accidents). Les collisions corporelles[18] des cyclomoteurs avec les piétons représentent 6,6 %. Les autres usagers sont peu présents (2 % et moins).

17 Voir le chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU où sont précisées les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité pour cette catégorie.

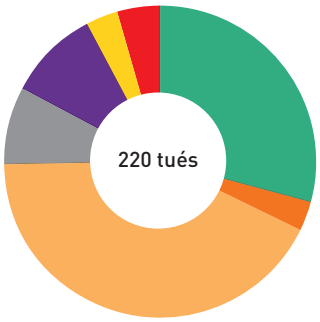
18 Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON L'ANTAGONISTE



- Cyclo seul 16,7 %
- Contre piéton 6,6 %
- Contre vélo 1 %
- 2 cyclos 1,7 %
- Contre moto 2,2 %
- Contre VT 60,7 %
- Contre VU 4,8 %
- Contre PL/TC 2,2 %
- Contre autre 1,1 %
- Multicollisions 3 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR SELON L'ANTAGONISTE



- Cyclo seul 29,2 %
- Contre moto 2,9 %
- Contre VT 42,5 %
- Contre VU 7,9 %
- Contre PL-TC 9,6 %
- Contre autre 3,3 %
- Multicollisions 4,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les tués comptabilisés avant 2005 sont corrigés uniformément de tués à 6 jours en tués à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON L'ANTAGONISTE

	Accidents corporels											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cyclo seul	2 197	2 056	1 803	1 852	1 909	1 970	2 106	2 386	2 382	2 413	2 037	1 873
Contre piéton	1 219	1 145	1 006	1 012	947	829	884	942	945	886	738	728
Contre vélo	192	190	170	198	151	141	149	161	163	127	114	137
2 cyclos	329	310	284	310	292	260	281	265	269	227	186	165
Contre moto	309	273	259	283	244	267	279	316	312	257	249	228
Contre VT	13 573	12 750	11 516	10 795	10 360	8 890	8 938	9 609	8 743	7 834	6 806	6 117
Contre VU	491	497	395	450	446	348	596	678	640	637	539	475
Contre PL-TC	423	435	339	336	332	296	312	288	330	247	243	219
Contre autre	175	236	191	171	162	143	126	140	132	125	119	102
Multicollisions	649	625	525	506	524	415	454	455	402	389	337	262
Total	**19 557**	**18 517**	**16 488**	**15 913**	**15 367**	**13 559**	**14 125**	**15 240**	**14 318**	**13 142**	**11 368**	**10 306**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES CYCLOMOTORISTES SELON L'ANTAGONISTE

	Personnes tuées											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Cyclo seul	115	112	102	119	105	117	92	102	91	98	78	70
Contre piéton	1	1	0	0	0	2	1	1	2	0	0	0
Contre vélo	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 cyclos	10	7	3	9	4	4	6	8	3	2	1	2
Contre moto	7	5	4	2	7	4	6	3	6	2	7	4
Contre VT	226	226	183	187	156	160	132	132	121	118	102	92
Contre VU	14	13	12	14	9	9	25	16	19	18	19	14
Contre PL-TC	46	44	43	34	37	26	26	25	26	22	23	18
Contre autre	11	15	14	16	7	11	11	16	7	17	8	4
Multicollisions	30	30	30	17	17	23	18	22	16	22	10	16
Total	**461**	**455**	**391**	**398**	**343**	**356**	**317**	**325**	**291**	**299**	**248**	**220**
Mortalité solo	**25,1 %**	**24,6 %**	**26 %**	**29,8 %**	**30,5 %**	**32,9 %**	**29 %**	**31,4 %**	**31,3 %**	**32,8 %**	**31,5 %**	**31,8 %**
Vulnéralibilité en duo	**93,1 %**	**93,9 %**	**93,1 %**	**89,7 %**	**90 %**	**90,8 %**	**92,8 %**	**92,6 %**	**91,1 %**	**89,1 %**	**92 %**	**89,9 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les collisions corporelles des cyclomoteurs en multicollision sont en baisse de – 60 %, celles avec les voitures de tourisme de – 55 % et celles avec les poids lourds ou les véhicules de transport en commun de – 48 %. Les accidents de cyclomoteurs seuls sont ceux dont la diminution est la plus faible (– 15 %), pourtant la mortalité des cyclomotoristes dans ces accidents connaît une baisse importante (– 40 %).

Les collisions corporelles avec les piétons ont baissé de – 32 % entre 2000 et 2005. Elles ont ensuite augmenté jusqu'en 2008 (829 accidents 2005 contre 945 en 2008) et chutent à nouveau pour atteindre 728 accidents en 2011 (plus faible valeur depuis 2000).

En 2011, par rapport à 2010, les collisions corporelles avec les voitures de tourisme (60 % des collisions corporelles avec un cyclomoteur) enregistrent une baisse de – 10 % contre – 9 % en moyenne pour l'ensemble des accidents avec au moins un cyclomoteur.

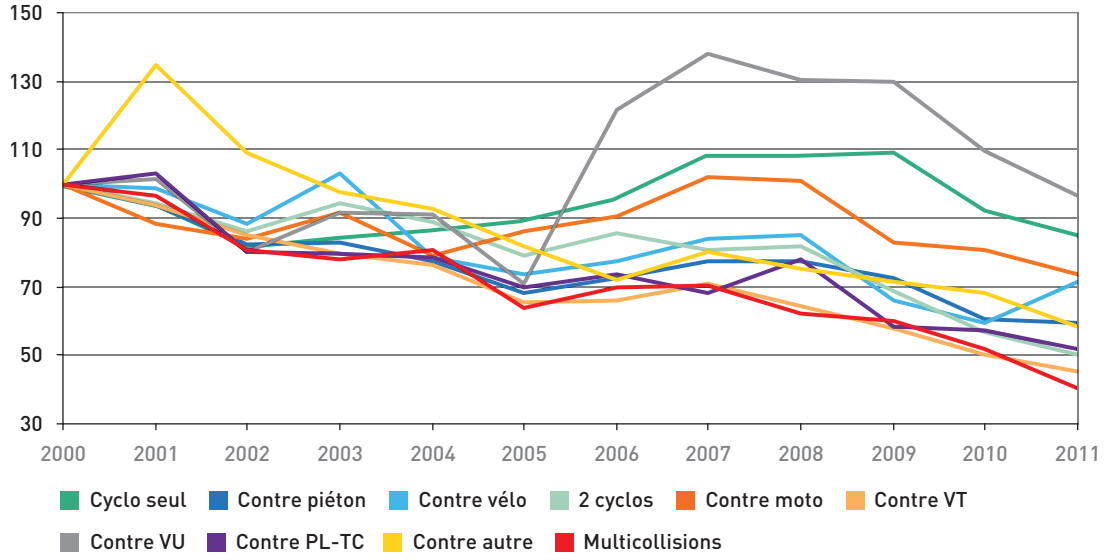
En volume, la baisse de la mortalité en cyclomoteur est de – 134 personnes tuées par rapport à 2000 lors des collisions avec les voitures de tourisme et de – 45 personnes tuées pour les accidents mortels de cyclomoteur seul.

L'indice de vulnérabilité en duo des cyclomotoristes (à savoir dans une collision mortelle à deux dont au moins un cyclomoteur, la probabilité du décès d'un cyclomotoriste) ainsi que le ratio des [tués cyclomotoristes] sur [les tués dans l'accident avec cyclomoteur] a diminué de 3 points entre 2000 et 2003 et est constant depuis (90 % en moyenne). Ils sont tous deux supérieurs à 89 % depuis 2000.

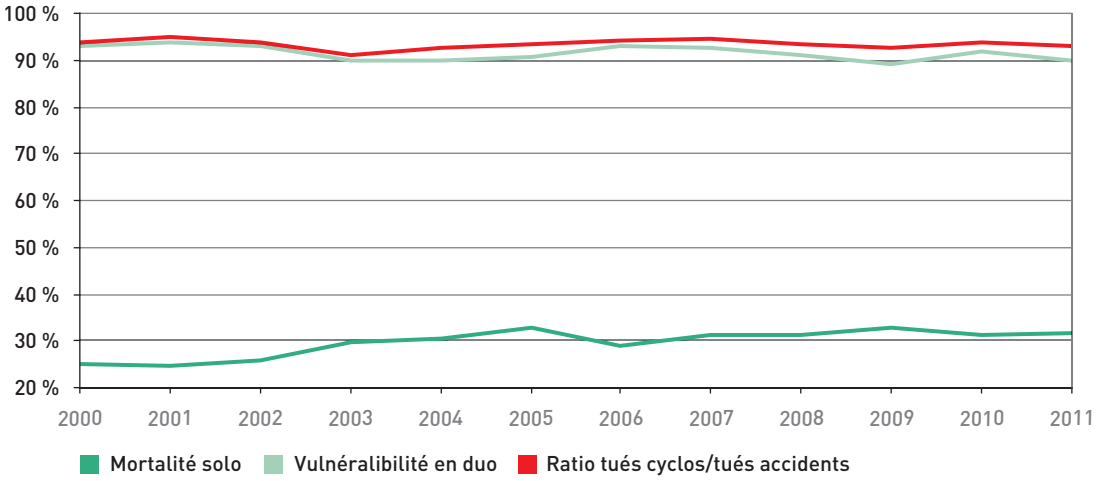
De manière équivalente aux motocyclistes, les cyclomotoristes décèdent dans leur accident à 9 contre un.

La part de mortalité en solo (un seul véhicule impliqué dans l'accident) est stable depuis 2005 à hauteur d'environ 32 %, bien inférieure à celle de la mortalité en solo des automobilistes (48 % en 2011). Elle a progressé de 7,8 points entre 2000 et 2005 passant de 25 % des tués sur les cyclomoteurs à 33 %.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES CYCLOMOTEURS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ LES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ À CYCLOMOTEUR



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

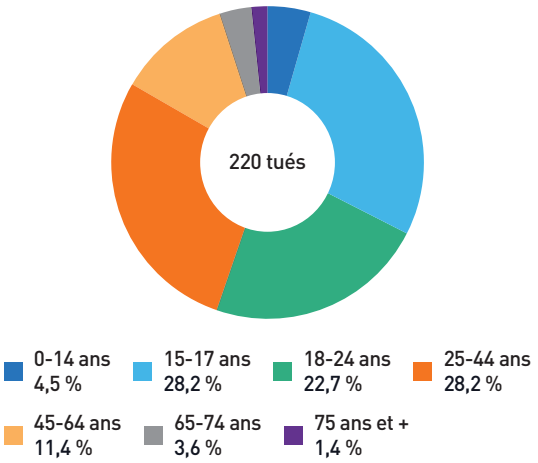
Classes d'âge des victimes sur les cyclomoteurs – conducteurs et passagers

Les cyclomoteurs sont utilisés plus massivement par les adolescents et les jeunes adultes.

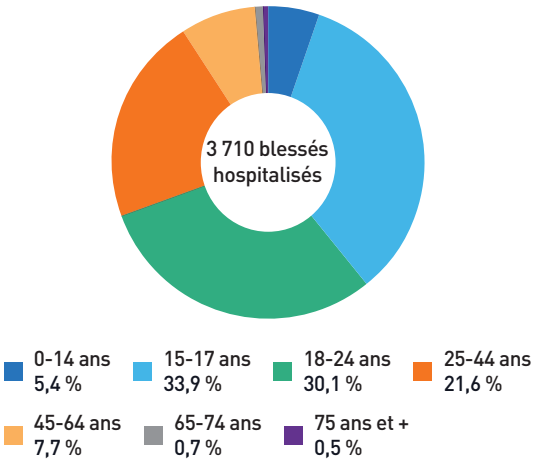
En 2011, 28 % des cyclomotoristes décédés et 34 % des blessés hospitalisés avaient entre 15 et 17 ans.

Les 18-24 ans représentent 23 % de la mortalité en cyclomoteur et 30 % des blessés hospitalisés.

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR PAR CLASSE D'ÂGE



↓ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS À CYCLOMOTEUR PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, la mortalité des cyclomotoristes a baissé :

– de – 63 % dans la classe d'âge des 15-17 ans ;

– de – 33 % par chacune des deux classes d'âge des 18-24 ans et des 25-44 ans, la baisse moyenne étant de 52 %.

Par rapport à 2010, la mortalité des cyclomotoristes a augmenté uniquement chez les 0-14 ans (+ 3 tués seulement) alors que la baisse générale est de – 11 %. La diminution de la mortalité des cyclomotoristes dans la classe d'âge des 15-17 ans et des 18-24 ans est de –17 % pour les deux classes d'âge.

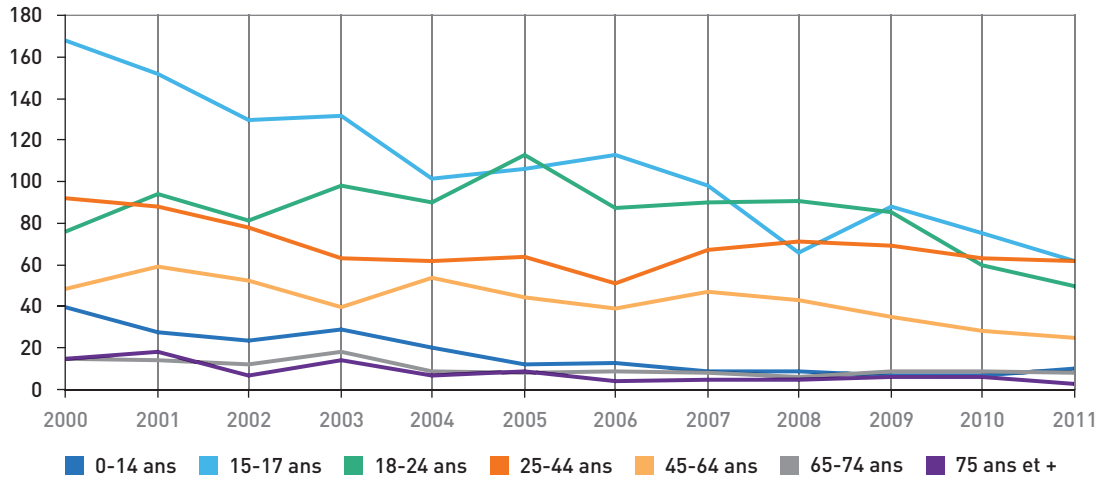
↓ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES À CYCLOMOTEUR SELON LA CLASSE D'ÂGE

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	7	40	168	76	92	48	15	15	461	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	3	28	152	94	88	59	14	18	455	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	9	24	129	81	78	52	12	6	391	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	4	29	131	98	63	40	18	14	398	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	1	20	102	90	62	53	9	6	343	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	0	12	106	113	64	44	8	9	356	21	347	2 177	1 631	846	329	49	33	5 433
2006	1	13	113	87	51	39	9	4	317	28	399	2 260	1 841	905	389	34	32	5 888
2007	1	9	98	90	67	47	8	5	325	13	362	2 193	1 847	1 067	365	57	26	5 930
2008	0	9	66	91	71	43	6	5	291	3	312	1 903	1 690	1 070	339	46	28	5 391
2009	0	7	88	85	69	35	9	6	299	0	274	1 681	1 526	916	359	31	42	4 829
2010	0	7	75	60	63	28	9	6	248	3	277	1 388	1 203	869	299	33	28	4 100
2011	0	10	62	50	62	25	8	3	220	2	202	1 256	1 116	802	287	27	18	3 710
Var. 2011-2010	ND	NS	– 17,3 %	– 16,7 %	– 1,6 %	– 10,7 %	NS	NS	– 11,3 %	NS	– 27,1 %	– 9,5 %	– 7,2 %	– 7,7 %	– 4 %	– 18,2 %	– 35,7 %	– 9,5 %

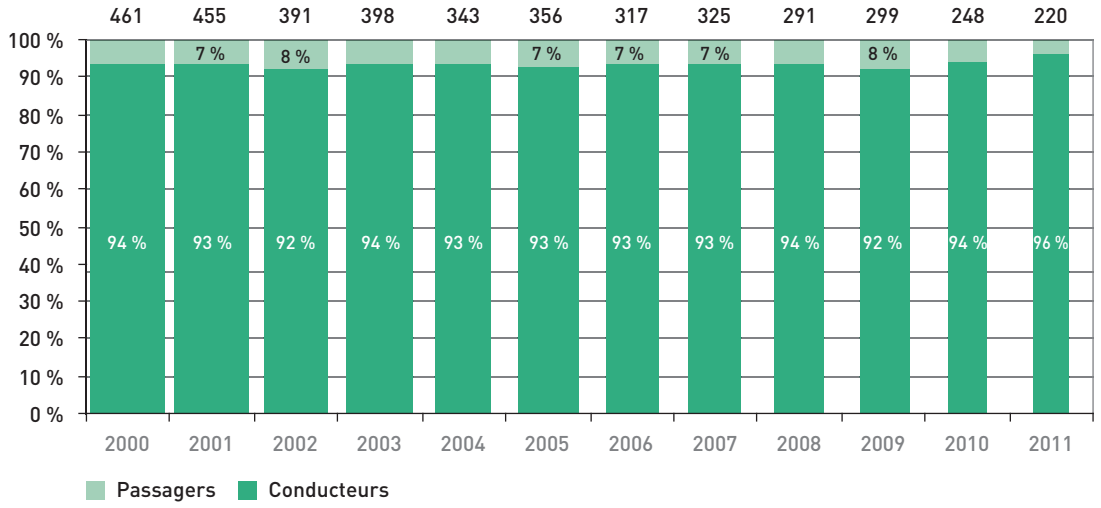
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le cyclomoteur est un mode de déplacement individuel. Les tués dans les cyclomoteurs sont essentiellement des conducteurs (96 % des tués en 2011 contre 4 % pour les passagers).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À CYCLOMOTEUR PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À CYCLOMOTEUR SELON LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des cyclomoteurs par type de route [19]

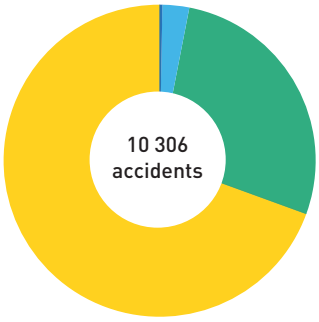
En 2011, les accidents avec cyclomoteurs se répartissent à l'identique de ceux avec les bicyclettes. Ils ont eu lieu principalement sur le réseau routier secondaire (dont 70 % sur les voies communales et autres voies [20] et 28 % sur les routes départementales).

La répartition de la mortalité en cyclomoteur est symétriquement opposée (62 % des décès de cyclomotoristes ont lieu sur route départementale et 34 % sur voie communale).

19 La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005/2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

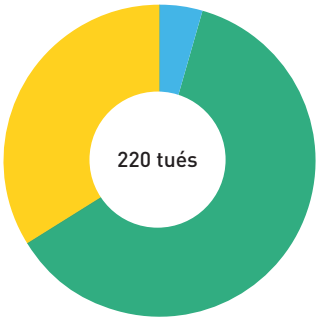
20 Les autres voies comportent les voies hors réseau public, les parkings et autres voies.

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes 0,1 % RN 2,7 % RD 27,7 %
Voies communales et autres 69,5 %

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR PAR TYPE DE ROUTE



RN 4,5 % RD 61,8 %
Voies communales et autres hors autoroutes 33,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par référence à 2007, la mortalité des cyclomotoristes a diminué de – 52 % sur les routes nationales contre – 36 % sur les voies communales et les autres voies[21] (hors autoroutes) et de 28 % sur les routes départementales.

Par rapport à 2010, les tués sur les cyclomoteurs sont en baisse sur les routes départementales (– 30 tués), inchangés sur les routes nationales et stables sur les voies communales et autres voies.

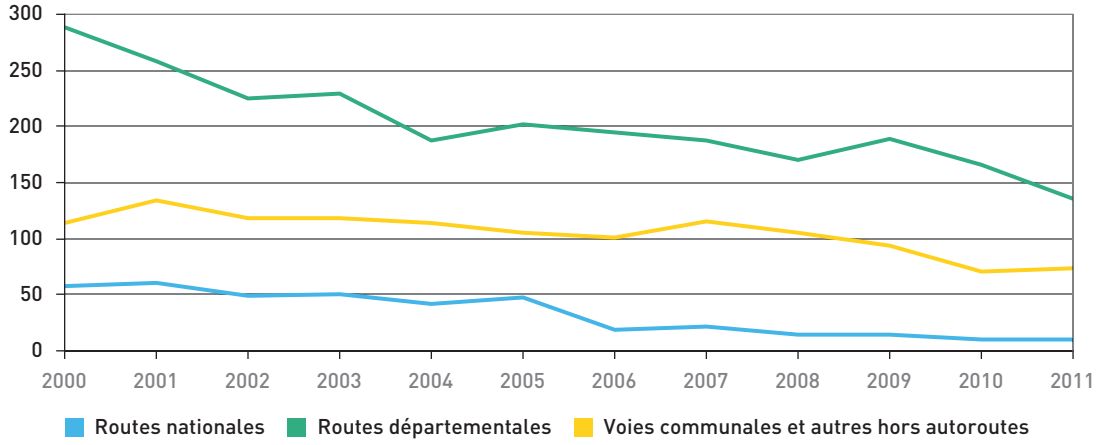
↓ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR PAR TYPE DE ROUTE

Année	Autoroutes			RN			RD			Voies communales et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	18	0	ND	1 879	58	ND	5 495	289	ND	12 165	114	ND	19 557	461	ND
2001	20	2	ND	1 706	61	ND	4 974	258	ND	11 817	135	ND	18 517	455	ND
2002	10	0	ND	1 548	49	ND	4 424	224	ND	10 506	118	ND	16 488	391	ND
2003	15	1	ND	1 386	50	ND	4 204	229	ND	10 308	118	ND	15 913	398	ND
2004	14	0	ND	1 416	42	ND	3 866	188	ND	10 071	113	ND	15 367	343	ND
2005	35	2	13	1 187	47	531	3 388	202	1 932	8 949	105	2 957	13 559	356	5 433
2006	20	3	10	1 026	19	453	3 452	194	2 272	9 627	101	3 153	14 125	317	5 888
2007	26	1	12	831	21	321	3 703	188	2 317	10 680	115	3 280	15 240	325	5 930
2008	20	0	10	577	15	245	3 428	170	2 014	10 293	106	3 122	14 318	291	5 391
2009	19	2	10	422	14	196	3 575	189	2 004	9 126	94	2 619	13 142	299	4 829
2010	18	1	9	328	10	131	3 064	166	1 684	7 958	71	2 276	11 368	248	4 100
2011	11	0	3	275	10	118	2 858	136	1 587	7 162	74	2 002	10 306	220	3 710
Var. 2011/2010	– 38,9 %	NS	NS	– 16,2 %	0 %	– 9,9 %	– 6,7 %	– 18,1 %	– 5,8 %	– 10 %	4,2 %	– 12 %	– 9,3 %	– 11,3 %	– 9,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

21 Les autres voies comportent les voies hors réseau public, les parkings et autres voies.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN CYCLOMOTEUR PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

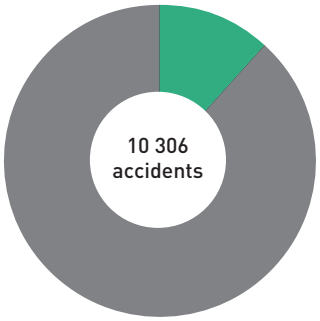
Les cyclomoteurs et les milieux (agglomérations[22] versus *rase campagne*[23]*)*

En 2011, en conformité avec l'usage préférentiel de ce mode déplacement, 89 % des accidents corporels de cyclomoteur se sont déroulés en milieu urbain. La mortalité des cyclomotoristes dans ce milieu est bien moindre (56 %), principalement en raison des vitesses moins élevées pratiquées par leur antagoniste (en majorité les voitures de tourisme).

Depuis 2000, la rase campagne connaît la plus forte baisse tant pour les accidents corporels avec cyclomoteur (– 57 %) que pour la mortalité des cyclomotoristes (– 61 %).

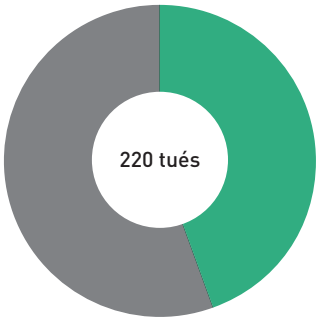
En 2011, cette tendance est confirmée. Par rapport à 2010, les accidents corporels en rase campagne avec au moins un cyclomoteur baisse de – 12 % et la mortalité de – 21 %.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON LE MILIEU



Rase campagne 11,8 % Milieu urbain 88,2 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR SELON LE MILIEU



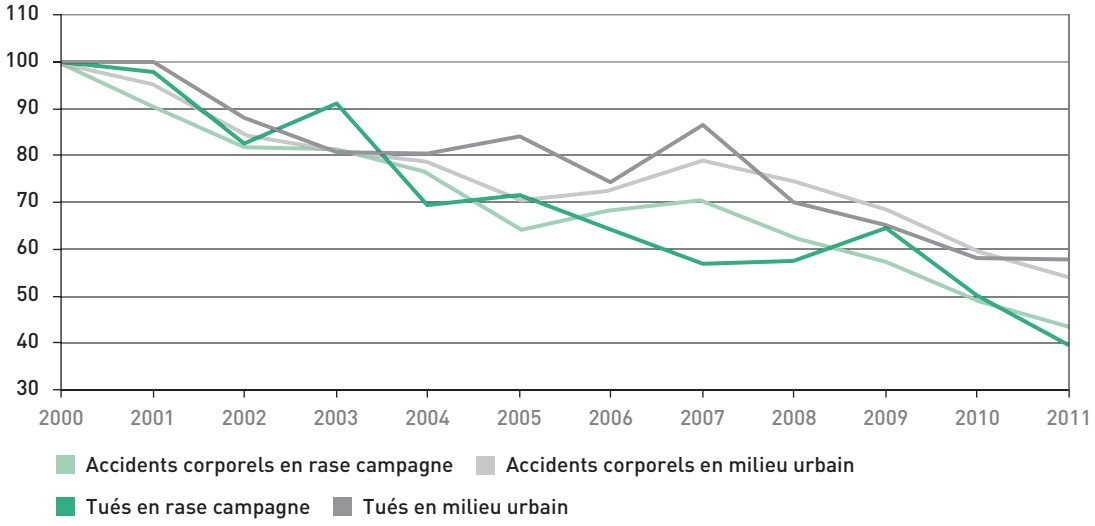
Rase campagne 44,5 % Milieu urbain 55,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

22 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.

23 Reste du réseau située hors agglomération.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES CYCLOMOTEURS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la rase campagne connaît la plus forte baisse tant pour les accidents corporels avec cyclomoteur (– 57 %) que pour la mortalité des cyclomotoristes (– 61 %).

En 2011, cette tendance est confirmée. Par rapport à 2010, les accidents corporels en rase campagne avec au moins un cyclomoteur baisse de – 12 % et la mortalité de – 21 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	2 814	249	ND	16 743	212	ND	19 557	461	ND
2001	2 552	244	ND	15 965	212	ND	18 517	455	ND
2002	2 302	205	ND	14 186	186	ND	16 488	391	ND
2003	2 294	227	ND	13 619	171	ND	15 913	398	ND
2004	2 154	173	ND	13 213	170	ND	15 367	343	ND
2005	1 797	178	1 130	11 762	178	4 303	13 559	356	5 433
2006	1 923	160	1 361	12 202	157	4 527	14 125	317	5 888
2007	1 984	142	1 431	13 256	183	4 499	15 240	325	5 930
2008	1 766	143	1 279	12 552	148	4 112	14 318	291	5 391
2009	1 616	161	1 158	11 526	138	3 671	13 142	299	4 829
2010	1 384	125	966	9 984	123	3 134	11 368	248	4 100
2011	1 219	98	884	9 087	122	2 826	10 306	220	3 710
Var. 2011/2010	– 11,9 %	– 21,6 %	– 8,5 %	– 9 %	– 0,8 %	– 9,8 %	– 9,3 %	– 11,3 %	– 9,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les cyclomoteurs – collisions et obstacles[24]

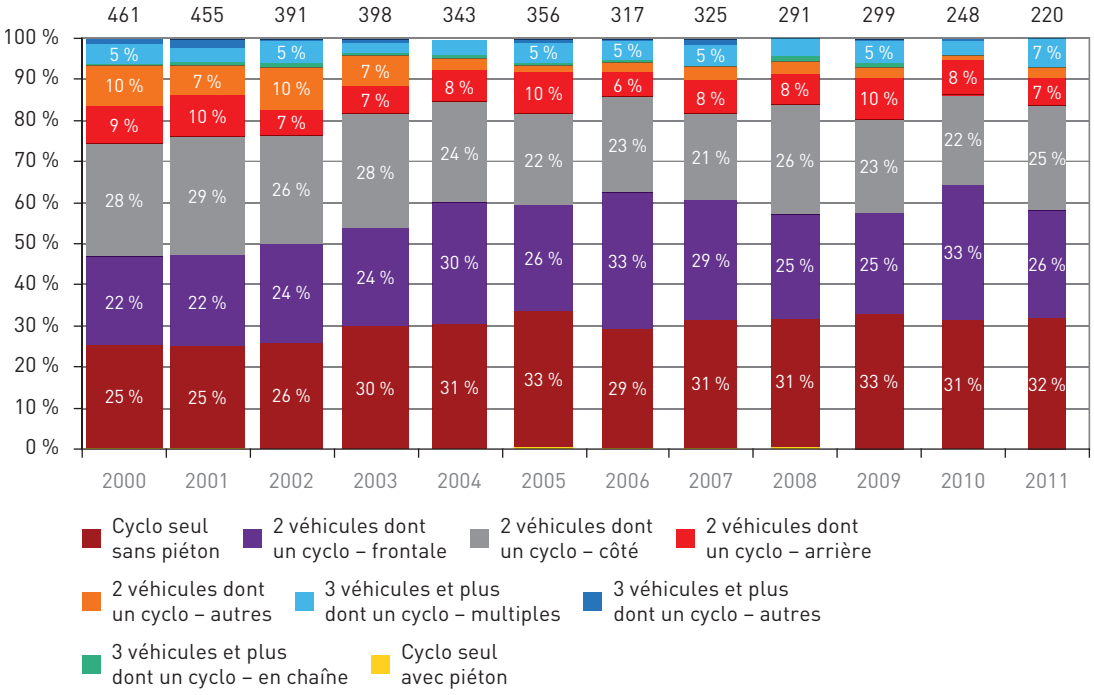
En 2011, environ 32 % des personnes tuées en cyclomoteur résultent d'accidents de cyclomoteurs seuls sans piéton, 26 % résultent de collisions frontales et 25 % de collisions latérales. Ces deux natures de collisions

24 Les effectifs de la mortalité à vélo contre obstacles sont trop faibles pour assurer cette analyse et en tirer des tendances.

(55 % de la mortalité des cyclomotoristes) sont souvent fatales pour les deux roues. En comparaison, la part de la mortalité correspondante pour les automobiliste est de 37 %.

La part des collisions des cyclomoteurs seuls sans piéton et celle des collisions frontales sont en hausse (respectivement 25 % et 22 % en 2000 contre 32 % et 26 % en 2011). En valeur absolue, les décès de cyclomotoristes ont néanmoins diminué (– 45 tués dans les accidents de cyclomoteurs seuls et – 41 tués dans les collisions frontales).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À CYCLOMOTEUR SELON LE TYPE DE COLLISION



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

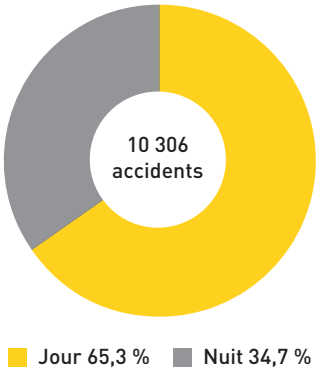
Les cyclomoteurs et la luminosité (jour versus *nuit)*

En 2011, les accidents corporels avec au moins un cyclomoteur se sont déroulés pour environ deux tiers de jour (65 %). Les accidents de nuit enregistrent 54 % des tués.

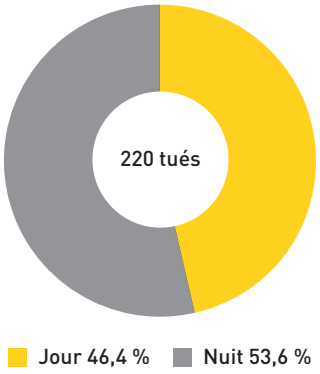
Depuis 2000, l'accidentalité des cyclomoteurs de jour a évolué plus favorablement que celle de nuit. En effet, les accidents corporels et la mortalité de jour ont baissé respectivement de – 51 % et – 59 % en 2011 alors que les accidents corporels et la mortalité de nuit ont baissé de – 39 % et – 44 %. Par ailleurs, les baisses de l'accidentalité de jour des cyclomoteurs sont supérieures à celle toutes catégories d'usagers confondues (le jour, – 44 % pour les accidents corporels et – 48 % pour la mortalité).

Par rapport à 2010, l'année 2011 confirme cette tendance générale.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON LA LUMINOSITÉ

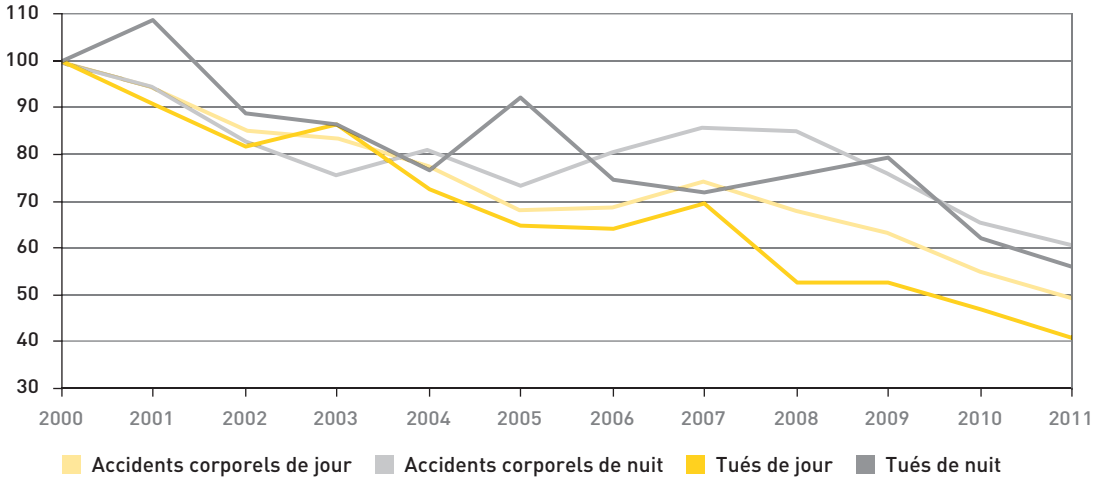


↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À CYCLOMOTEUR SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES CYCLOMOTEURS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON LA LUMINOSITÉ

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	2 814	249	ND	16 743	212	ND	19 557	461	ND
2001	2 552	244	ND	15 965	212	ND	18 517	455	ND
2002	2 302	205	ND	14 186	186	ND	16 488	391	ND
2003	2 294	227	ND	13 619	171	ND	15 913	398	ND
2004	2 154	173	ND	13 213	170	ND	15 367	343	ND
2005	1 797	178	1 130	11 762	178	4 303	13 559	356	5 433
2006	1 923	160	1 361	12 202	157	4 527	14 125	317	5 888
2007	1 984	142	1 431	13 256	183	4 499	15 240	325	5 930
2008	1 766	143	1 279	12 552	148	4 112	14 318	291	5 391
2009	1 616	161	1 158	11 526	138	3 671	13 142	299	4 829
2010	1 384	125	966	9 984	123	3 134	11 368	248	4 100
2011	1 219	98	884	9 087	122	2 826	10 306	220	3 710
Var. 2011/2010	**– 11,9 %**	**– 21,6 %**	**– 8,5 %**	**– 7,1 %**	**– 0,8 %**	**– 9,8 %**	**– 9,3 %**	**– 11,3 %**	**– 9,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les cyclomoteurs – mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents de cyclomoteur s'établit sur un profil assez stable de 2000 à 2011, profil assez semblable aux bicyclettes, mais avec des amplitudes bien moindres car moins sensible, à la météorologie (usage plutôt de type utilitaire).

Ainsi, les accidents corporels avec au moins un cyclomoteur augmentent jusqu'en mai ou juin, puis diminuent légèrement en juillet et août, puis progresse à nouveau jusqu'en octobre (en général pic de l'accidentalité).

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,4 % au minimum (février, avec 949 accidents en moyenne) pour atteindre 10,4 % au maximum (octobre, 1 541 accidents en moyenne).

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents en 2011 est en forte baisse à compter de juin. Seul le mois de décembre est à la hausse, mais ce même mois, en 2010, avait connu une accidentalité très faible (– 50 % par rapport à 2009) liée aux différents épisodes neigeux qui se sont produits sur l'ensemble de la métropole.

La saisonnalité de la mortalité des cyclomotoristes est assez semblable à celle de leur accidentalité.

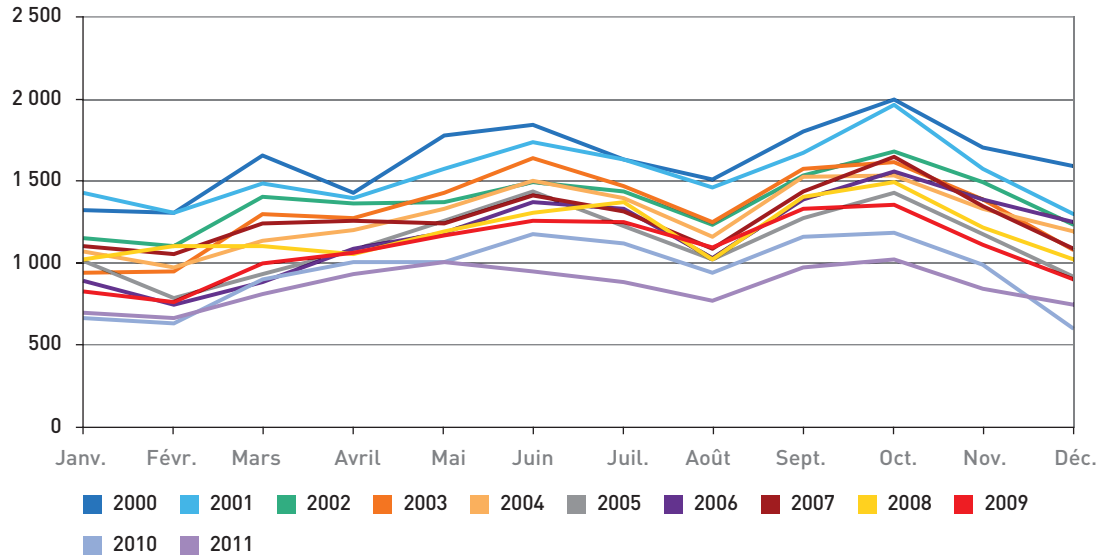
La part mensuelle de la mortalité est de 5,4 % au minimum en février (19 tués en cyclomoteur) et s'établit à 11,1 % en juillet au maximum (38 tués) puis à 10 % en octobre (34 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON LE MOIS

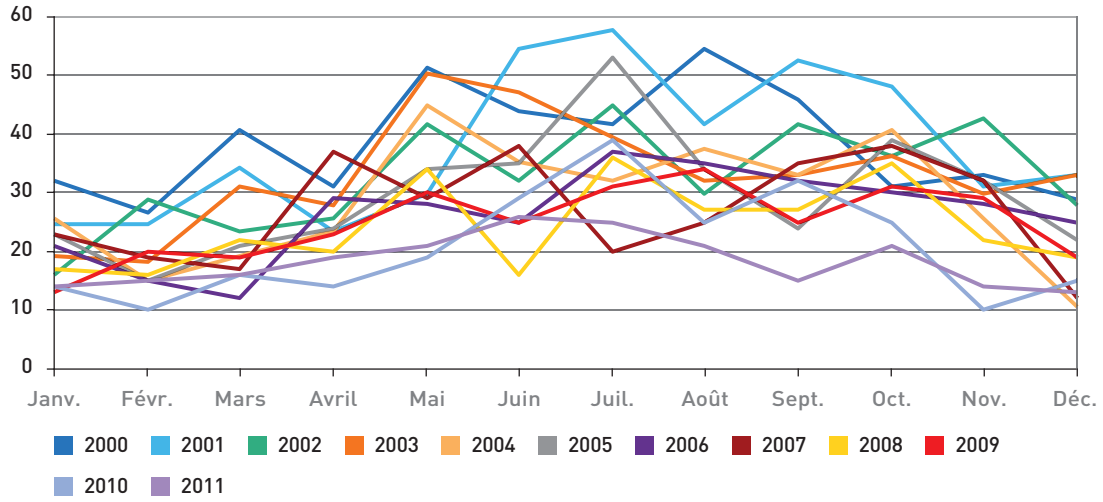
Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	1 322	1 303	1 652	1 427	1 778	1 844	1 631	1 508	1 805	1 997	1 703	1 587
	Personnes tuées	32	27	41	31	51	44	42	55	46	31	33	29
2001	Accidents corporels	1 431	1 304	1 484	1 396	1 574	1 738	1 629	1 457	1 670	1 964	1 574	1 296
	Personnes tuées	25	25	34	24	30	55	58	42	52	48	31	33
2002	Accidents corporels	1 151	1 101	1 406	1 364	1 368	1 491	1 436	1 234	1 535	1 680	1 492	1 230
	Personnes tuées	16	29	24	26	42	32	45	30	42	36	43	28
2003	Accidents corporels	944	950	1 302	1 274	1 427	1 642	1 472	1 247	1 576	1 616	1 386	1 077
	Personnes tuées	19	18	31	28	50	47	40	32	33	36	30	33
2004	Accidents corporels	1 070	970	1 138	1 198	1 333	1 499	1 398	1 164	1 528	1 538	1 335	1 196
	Personnes tuées	26	15	19	24	45	35	32	37	33	41	26	11
2005	Accidents corporels	1 011	788	937	1 080	1 260	1 437	1 227	1 020	1 275	1 428	1 177	919
	Personnes tuées	23	15	21	24	34	35	53	34	24	39	32	22
2006	Accidents corporels	891	749	885	1 089	1 184	1 372	1 331	1 030	1 392	1 562	1 392	1 248
	Personnes tuées	21	15	12	29	28	25	37	35	32	30	28	25
2007	Accidents corporels	1 100	1 058	1 242	1 262	1 240	1 413	1 316	1 088	1 437	1 647	1 346	1 091
	Personnes tuées	23	19	17	37	29	38	20	25	35	38	32	12
2008	Accidents corporels	1 023	1 100	1 104	1 052	1 197	1 308	1 370	1 025	1 403	1 494	1 221	1 021
	Personnes tuées	17	16	22	20	34	16	36	27	27	35	22	19
2009	Accidents corporels	831	765	1 000	1 067	1 172	1 258	1 249	1 099	1 331	1 357	1 113	900
	Personnes tuées	13	20	19	23	30	25	31	34	25	31	29	19
2010	Accidents corporels	663	631	897	1 004	1 003	1 173	1 117	940	1 161	1 188	994	597
	Personnes tuées	14	10	16	14	19	29	39	25	32	25	10	15
2011	Accidents corporels	700	663	810	930	1 005	950	887	770	974	1 022	847	748
	Personnes tuées	14	15	16	19	21	26	25	21	15	21	14	13
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**1 011**	**949**	**1 155**	**1 179**	**1 295**	**1 427**	**1 339**	**1 132**	**1 424**	**1 541**	**1 298**	**1 076**
	Personnes tuées	**20**	**19**	**23**	**25**	**34**	**34**	**38**	**33**	**33**	**34**	**27**	**22**
% par mois	**Accidents corporels**	**6,8 %**	**6,4 %**	**7,8 %**	**7,9 %**	**8,7 %**	**9,6 %**	**9 %**	**7,6 %**	**9,6 %**	**10,4 %**	**8,8 %**	**7,3 %**
	Personnes tuées	**5,9 %**	**5,4 %**	**6,6 %**	**7,2 %**	**10,1 %**	**9,9 %**	**11,1 %**	**9,7 %**	**9,7 %**	**10 %**	**8 %**	**6,3 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**5,6 %**	**5,1 %**	**– 9,7 %**	**– 7,4 %**	**0,2 %**	**– 19 %**	**– 20,6 %**	**– 18,1 %**	**– 16,1 %**	**– 14 %**	**– 14,8 %**	**25,3 %**
	Personnes tuées	**0 %**	**50 %**	**0 %**	**35,7 %**	**10,5 %**	**– 10,3 %**	**– 35,9 %**	**– 16 %**	**– 53,1 %**	**– 16 %**	**40 %**	**– 13,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON LES MOIS



↓ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN CYCLOMOTEUR SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

De 2000 à 2011, l'accidentalité corporelle avec cyclomoteur est systématiquement la plus forte le vendredi (17 % des accidents en moyenne) puis le mercredi (16 %). Elle chute le dimanche (10 %).

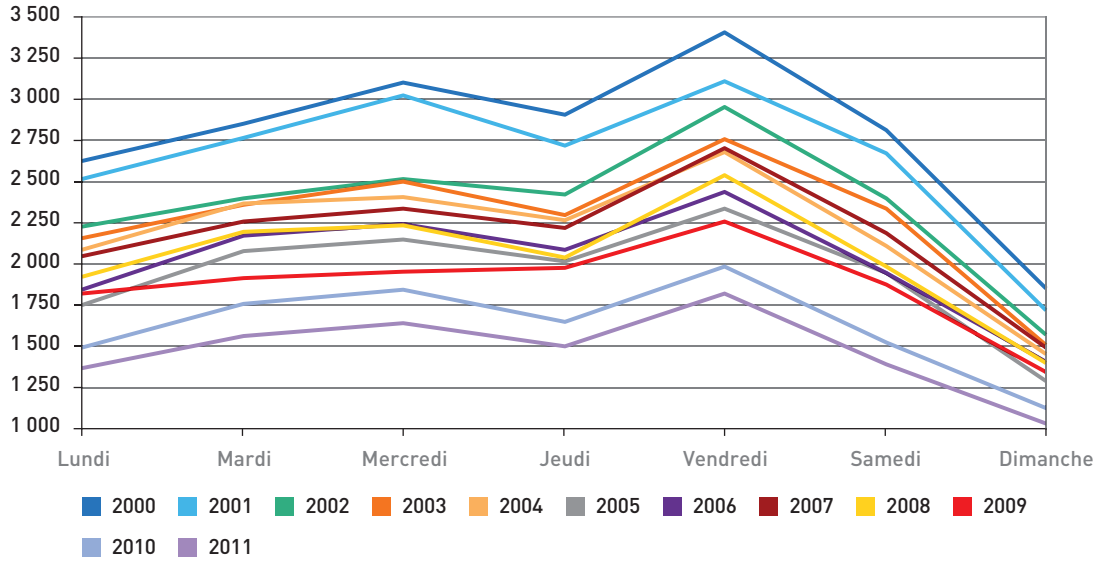
Depuis 2000, les jours les plus meurtriers pour les cyclomotoristes sont les samedis (17 %) suivis des vendredis (16 %). En 2011, la part journalière de la mortalité des cyclomotoristes s'établit selon ce profil. Elle est au maximum le vendredi (39 tués soit 18 %) et le samedi (41 tués soit 19 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN CYCLOMOTEUR SELON LE JOUR

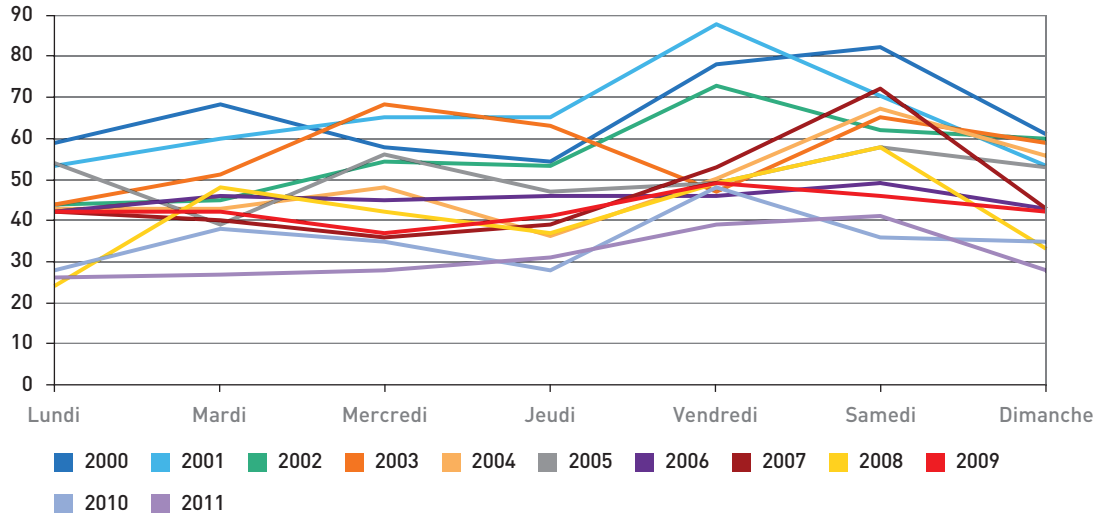
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	2 625	2 852	3 101	2 909	3 406	2 816	1 848
	Personnes tuées	59	68	58	55	78	82	61
2001	Accidents corporels	2 514	2 763	3 020	2 720	3 108	2 673	1 719
	Personnes tuées	53	60	65	65	88	71	53
2002	Accidents corporels	2 225	2 398	2 518	2 423	2 956	2 399	1 569
	Personnes tuées	44	45	55	53	73	62	60
2003	Accidents corporels	2 159	2 361	2 500	2 300	2 756	2 333	1 504
	Personnes tuées	44	51	68	63	47	65	59
2004	Accidents corporels	2 088	2 364	2 408	2 265	2 679	2 108	1 455
	Personnes tuées	43	43	48	36	50	67	56
2005	Accidents corporels	1 749	2 075	2 152	2 016	2 335	1 943	1 289
	Personnes tuées	54	39	56	47	49	58	53
2006	Accidents corporels	1 841	2 171	2 239	2 088	2 439	1 942	1 405
	Personnes tuées	42	46	45	46	46	49	43
2007	Accidents corporels	2 047	2 259	2 334	2 216	2 706	2 187	1 491
	Personnes tuées	42	40	36	39	53	72	43
2008	Accidents corporels	1 920	2 197	2 234	2 042	2 541	1 982	1 402
	Personnes tuées	24	48	42	37	49	58	33
2009	Accidents corporels	1 817	1 915	1 955	1 980	2 256	1 877	1 342
	Personnes tuées	42	42	37	41	49	46	42
2010	Accidents corporels	1 490	1 756	1 840	1 652	1 981	1 523	1 126
	Personnes tuées	28	38	35	28	48	36	35
2011	Accidents corporels	1 367	1 562	1 639	1 500	1 817	1 387	1 034
	Personnes tuées	26	27	28	31	39	41	28
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**1 987**	**2 223**	**2 328**	**2 176**	**2 582**	**2 098**	**1 432**
	Personnes tuées	**42**	**46**	**48**	**45**	**56**	**59**	**47**
% par mois	**Accidents corporels**	**13,4 %**	**15 %**	**15,7 %**	**14,7 %**	**17,4 %**	**14,1 %**	**9,7 %**
	Personnes tuées	**12,2 %**	**13,3 %**	**14 %**	**13,2 %**	**16,3 %**	**17,2 %**	**13,8 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 8,3 %**	**– 11 %**	**– 10,9 %**	**– 9,2 %**	**– 8,3 %**	**– 8,9 %**	**– 8,2 %**
	Personnes tuées	**– 7,1 %**	**– 28,9 %**	**– 20 %**	**10,7 %**	**– 18,8 %**	**13,9 %**	**– 20 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC CYCLOMOTEUR SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN CYCLOMOTEUR SELON LES JOURS

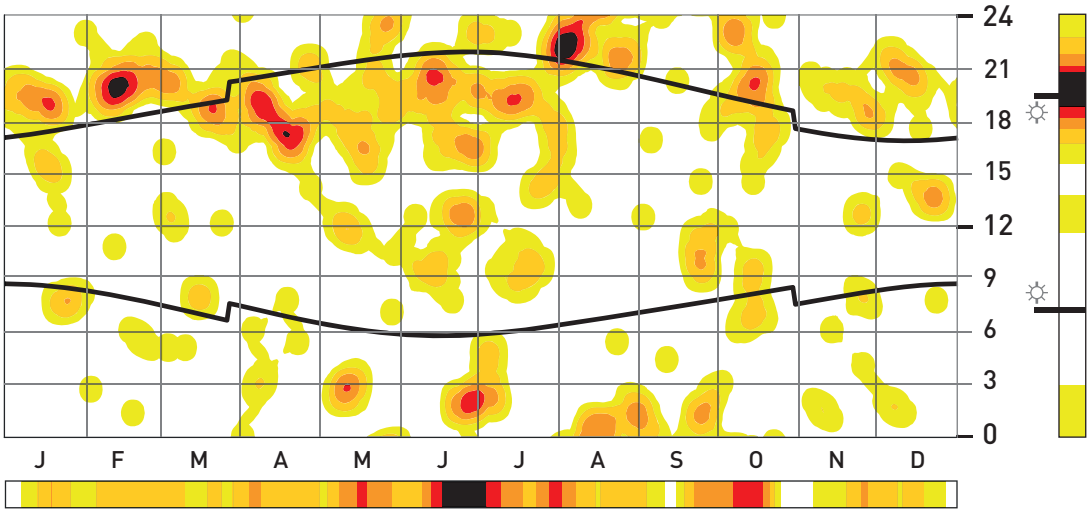


Source : ONISR, fichier des accidents. Les tués comptabilisés avant 2005 sont corrigés uniformément de tués à 6 jours en tués à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La double distribution de la mortalité cyclomotoriste détaillée sur le graphe [25] ci-après fait apparaître une fréquence de mortalité des cyclomotoristes entre 17 et 23 heures avec un pic vers 20 heures. Durant cette plage horaire, les décès sont plus fréquent de mai à juillet. On observe également que les fréquences maximales de mortalité (zone noire) sont atteintes de nuit.

25 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ CYCLOS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Niveau de mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Tués/heure	0,01	0,04	0,07	0,10	0,12	0,15	Moy. 0,15
Tués	42	74	60	31	10	3	Tot. 220
% tués	19 %	34 %	27 %	14 %	5 %	1 %	Tot. 100 %
% année	64 %	22 %	10 %	4 %	1 %	0 %	Tot. 100 %

Total : 220 tués/an, soit 0.03 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée 26 des conducteurs de cyclomoteurs dans les accidents

Pour les cyclomoteurs, la responsabilité présumée de leur conducteur dans les accidents mortels se réduit entre les années 2004 à 2010 (passant de 64 % en 2004 contre 60 % en 2010). Elle a connu une forte augmentation en 2011 pour s'établir à 67 %, soit le plus fort taux depuis 2004. Ce taux est supérieur de 10 points à celui de l'ensemble des accidents mortels.

Pour les accidents corporels, la responsabilité présumée des conducteurs de cyclomoteurs est parallèle à celle de l'ensemble des accidents. Elle diminue jusqu'en 2008 puis remonte jusqu'à 2011. Au final, elle est stable si l'on compare 2004 et 2011 uniquement. Comme pour les accidents mortels, la responsabilité des conducteurs cyclomoteurs est plus importante que pour l'ensemble des conducteurs (+ 5 points).

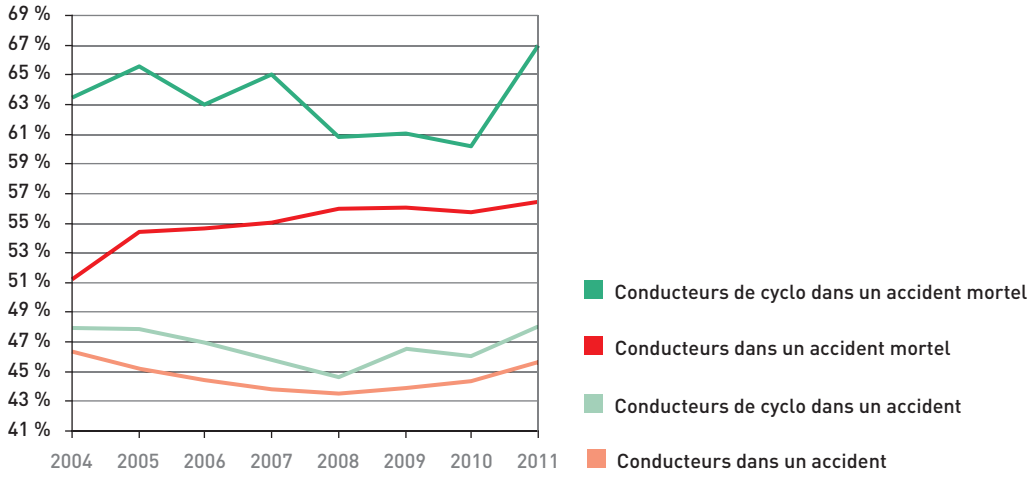
26 Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années. où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS CYCLOMOTORISTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Total conducteurs	Part des conducteurs responsables
2000	Accidents corporels	13 368	6 389	19 757	32,3 %
	Accidents mortels	385	75	460	16,3 %
2001	Accidents corporels	12 410	6 257	18 667	33,5 %
	Accidents mortels	371	74	445	16,6 %
2002	Accidents corporels	11 316	5 340	16 656	32,1 %
	Accidents mortels	322	65	387	16,8 %
2003	Accidents corporels	10 838	5 261	16 099	32,7 %
	Accidents mortels	324	82	406	20,2 %
2004	Accidents corporels	8 083	7 478	15 561	48,1 %
	Accidents mortels	125	217	342	63,5 %
2005	Accidents corporels	7 124	6 569	13 693	48 %
	Accidents mortels	128	244	372	65,6 %
2006	Accidents corporels	7 565	6 702	14 267	47 %
	Accidents mortels	124	211	335	63 %
2007	Accidents corporels	8 312	7 030	15 342	45,8 %
	Accidents mortels	122	227	349	65 %
2008	Accidents corporels	7 982	6 429	14 411	44,6 %
	Accidents mortels	122	189	311	60,8 %
2009	Accidents corporels	7 050	6 151	13 201	46,6 %
	Accidents mortels	124	194	318	61 %
2010	Accidents corporels	6 159	5 237	11 396	46 %
	Accidents mortels	104	157	261	60,2 %
2011	Accidents corporels	5 340	4 944	10 284	48,1 %
	Accidents mortels	79	160	239	66,9 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 13,3 %**	**– 5,6 %**	**– 9,8 %**	**4,6 %**
	Accidents mortels	**– 24 %**	**1,9 %**	**– 8,4 %**	**11,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE LES CONDUCTEURS DE CYCLOMOTEUR ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de cyclomoteurs dans les accidents

La part des conducteurs de cyclomoteur dont le taux d'alcool est supérieur au taux légal dans les accidents corporels ou mortels est à la hausse entre 2010 et 2011 (+ 4,5 % respectivement + 12,3 %). Elle progresse également de 2000 à 2010 de 8,8 points dans les accidents mortels et de 4,7 points pour les accidents corporels.

Ces évolutions sont bien supérieures à celle de l'ensemble des accidents.

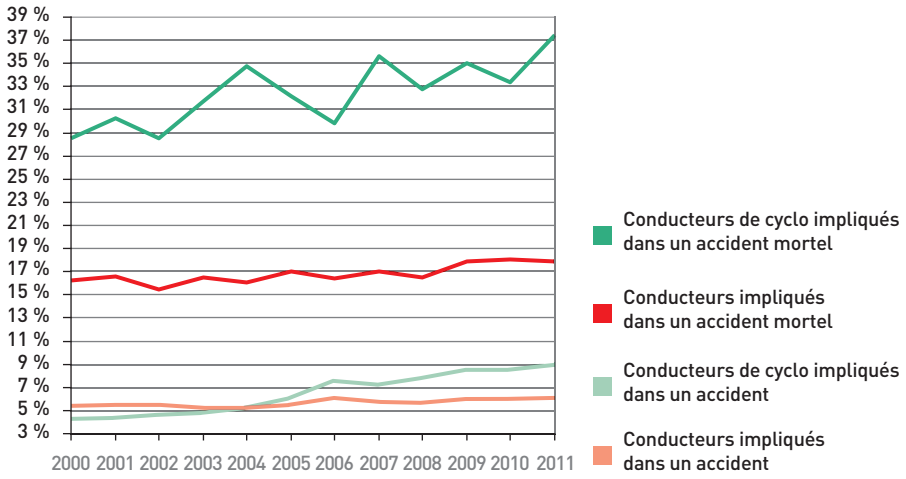
En 2011, dans les accidents mortels, la part des conducteurs de cyclomoteurs ayant une alcoolémie positive est environ 4 fois plus élevée que celle de l'ensemble des accidents mortels. La part des cyclomotoristes alcoolisés observée en 2011 dans les accidents mortels (38 %) est la plus élevée tous conducteurs confondus. Les conducteurs concernés par une alcoolémie positive sont les 25-44 ans (43 % des conducteurs de cyclomoteurs alcoolisés) et les 45-64 ans (24 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS CYCLOMOTORISTES ALCOOLISÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents	19 757	15 832	80,1	690	4,4
	Dont mortels	460	259	56,3	74	28,6
2001	Accidents	18 667	15 122	81	682	4,5
	Dont mortels	445	251	56,4	76	30,3
2002	Accidents	16 656	13 060	78,4	613	4,7
	Dont mortels	387	207	53,5	59	28,5
2003	Accidents	16 099	12 239	76	603	4,9
	Dont mortels	406	208	51,2	66	31,7
2004	Accidents	15 561	11 613	74,6	624	5,4
	Dont mortels	342	164	48	57	34,8
2005	Accidents	13 693	10 639	77,7	659	6,2
	Dont mortels	372	320	86	103	32,2
2006	Accidents	14 267	11 414	80	879	7,7
	Dont mortels	335	245	73,1	73	29,8
2007	Accidents	15 342	12 289	80,1	903	7,3
	Dont mortels	349	258	73,9	92	35,7
2008	Accidents	14 411	11 585	80,4	922	8
	Dont mortels	311	256	82,3	84	32,8
2009	Accidents	13 213	10 899	82,5	944	8,7
	Dont mortels	318	251	78,9	88	35,1
2010	Accidents	11 401	9 450	82,9	819	8,7
	Dont mortels	261	204	78,2	68	33,3
2011	Accidents	10 286	8 434	82	765	9,1
	Dont mortels	239	179	74,9	67	37,4
Var. 2011/2010	**Accidents**	**– 9,8 %**	**– 10,8 %**	**– 1,1**	**– 6,6 %**	**4,7**
	Dont mortels	**– 8,4 %**	**– 12,3 %**	**– 4,2 %**	**– 1,5 %**	**12,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE CYCLOMOTOMORISTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le port du casque chez les cyclomotoristes dans les accidents

En 2011, 21 cyclomotoristes sont décédés alors qu'ils ne portaient pas de casque (10 % de la mortalité des cyclomotoristes).

Le taux de port du casque des conducteurs de cyclomoteurs non tués progresse très légèrement (+ 1,4 points depuis 2000). L'année 2011 connaît le meilleur taux. Celui des conducteurs décédés monte de 6 points (83 % en 2000 contre 89 % en 2011) mais reste inférieur d'environ 10 points aux conducteurs non tués.

Pour les passagers, l'évolution est plus sensible notamment pour ceux décédés à la suite de l'accident. Pour ces derniers, le relèvement est de + 16 points (passant de 60 % en 2000 à 86 % en 2011 soit – 17 tués). Il est de 6 points pour les passagers non tués.

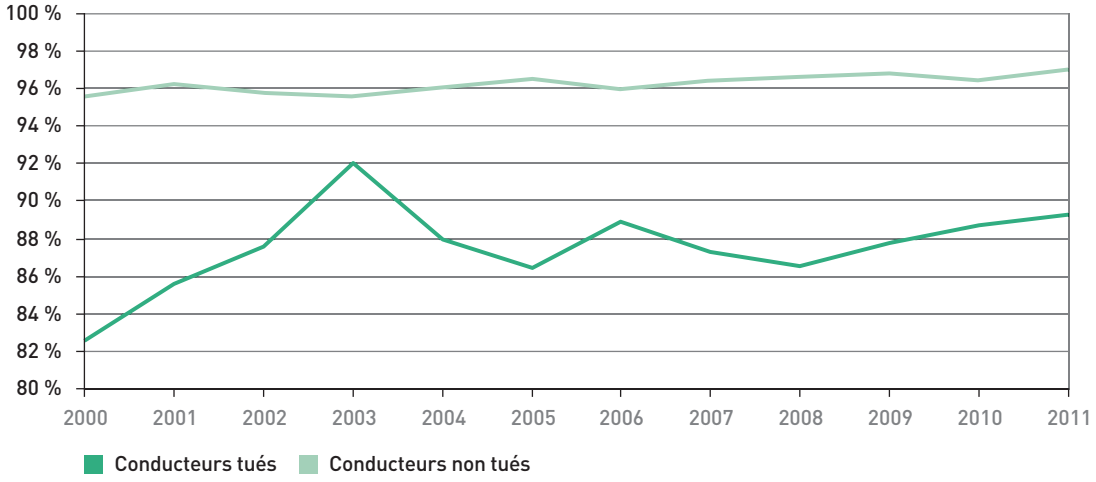
L'efficacité du casque n'est pas contestable. En 2011, 1,7 % des cyclomotoristes casqués sont tués contre 5,4 % pour ceux non casqués.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PORT DU CASQUE DES CYCLOMOTORISTES DANS LES ACCIDENTS (CONDUCTEURS ET PASSAGERS)

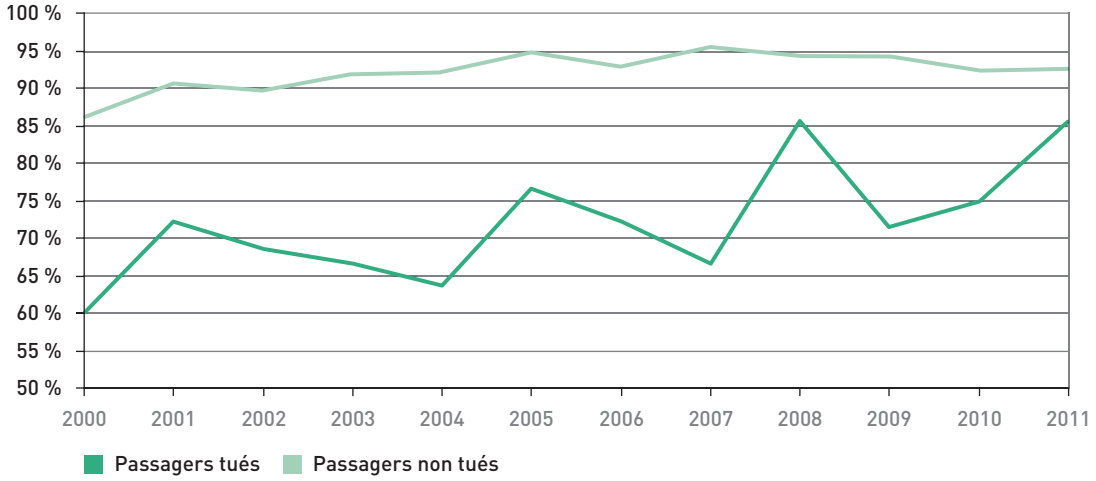
		Conducteurs				Passagers				Indéterminés				Ensemble			
		Casqués	Non casqués	Ind.	Total	Casqués	Non casqués	Ind.	Total	Casqués	Non casqués	Ind.	Total	Casqués	Non casqués	Ind.	Total
2000	Personnes tuées	293	62	76	431	15	10	0	25	1	1	2	4	309	73	78	460
	Impliqués non tués	16 021	728	2 577	19 326	1 036	168	349	1 552	683	62	351	1 096	17 740	957	3 277	21 974
2001	Personnes tuées	305	51	68	424	14	5	4	24	1	1	5	7	320	58	78	455
	Impliqués non tués	14 768	571	2 904	18 243	1 334	135	436	1 904	308	39	312	659	16 410	744	3 651	20 806
2002	Personnes tuées	255	36	68	360	14	6	7	28	0	3	0	3	269	46	76	391
	Impliqués non tués	13 289	573	2 435	16 296	1 261	143	280	1 683	236	20	305	561	14 786	735	3 019	18 540
2003	Personnes tuées	283	25	65	373	11	5	5	21	2	0	1	3	296	30	72	398
	Impliqués non tués	12 582	576	2 568	15 726	1 318	115	337	1 770	290	22	278	590	14 190	713	3 182	18 085
2004	Personnes tuées	243	33	45	321	7	4	4	16	3	2	1	6	253	40	50	343
	Impliqués non tués	13 113	525	1 602	15 240	1 299	112	192	1 602	428	31	186	645	14 840	667	1 980	17 487
2005	Personnes tuées	243	38	49	330	13	4	5	22	2		2	4	258	42	56	356
	Impliqués non tués	11 706	410	1 247	13 363	1 355	73	136	1 564	378	21	47	446	13 439	504	1 430	15 373
2006	Personnes tuées	232	29	35	296	13	5		18	2	1		3	247	35	35	317
	Impliqués non tués	12 064	499	1 408	13 971	1 415	109	167	1 691	373	30	73	476	13 852	638	1 648	16 138
2007	Personnes tuées	233	34	36	303	10	5	6	21	1			1	244	39	42	325
	Impliqués non tués	12 842	472	1 725	15 039	1 477	66	203	1 746	429	33	90	552	14 748	571	2 018	17 337
2008	Personnes tuées	213	33	27	273	12	2	4	18				0	225	35	31	291
	Impliqués non tués	12 078	418	1 642	14 138	1 402	82	175	1 659	401	21	74	496	13 881	521	1 891	16 293
2009	Personnes tuées	209	29	37	275	15	6	2	23	1			1	225	35	39	299
	Impliqués non tués	11 130	358	1 450	12 938	1 370	83	157	1 610	277	25	48	350	12 777	466	1 655	14 898
2010	Personnes tuées	189	24	21	234	9	3		12	1	1		2	199	28	21	248
	Impliqués non tués	9 649	353	1 165	11 167	1 118	91	141	1 350	265	20	31	316	11 032	464	1 337	12 833
2011	Personnes tuées	167	20	25	212	6	1	1	8				0	173	21	26	220
	Impliqués non tués	8 884	269	921	10 074	1 121	88	107	1 316	172	9	20	201	10 177	366	1 048	11 591

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DU CASQUE DES CONDUCTEURS DE CYCLOMOTEURS DANS LES ACCIDENTS



↓ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DU CASQUE DES PASSAGERS DE CYCLOMOTEURS DANS LES ACCIDENTS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les motocyclettes [27] (« motos »)

Le parc [28] des motos et leurs parcours

Le parc circulant des motos est en forte expansion depuis le milieu des années 90. Entre 2000 et 2011, il a été multiplié par 1,5. Il progresse encore en 2011 par rapport à 2010 de + 0,1 %, mais les hausses annuelles sont beaucoup moins nettes depuis 2009. Ce parc n'est plus marginal. En 2011 il pèse 3,8 % du parc total des véhicules motorisés en circulation.

Soulignons l'incidence importante de l'équivalence donnée entre les permis B (véhicules légers) et A1 (motocyclettes de 50 à 125 cm^3) qui a considérablement dopé le parc des motocyclettes dès son application en 1996. Les ventes de ces motocyclettes ont été multipliées par 6 entre 1995 et 2007.

27 Cette catégorie administrative regroupe tous les deux-roues motorisés (scooters inclus) à partir de 50 cm^3 de cylindrée.

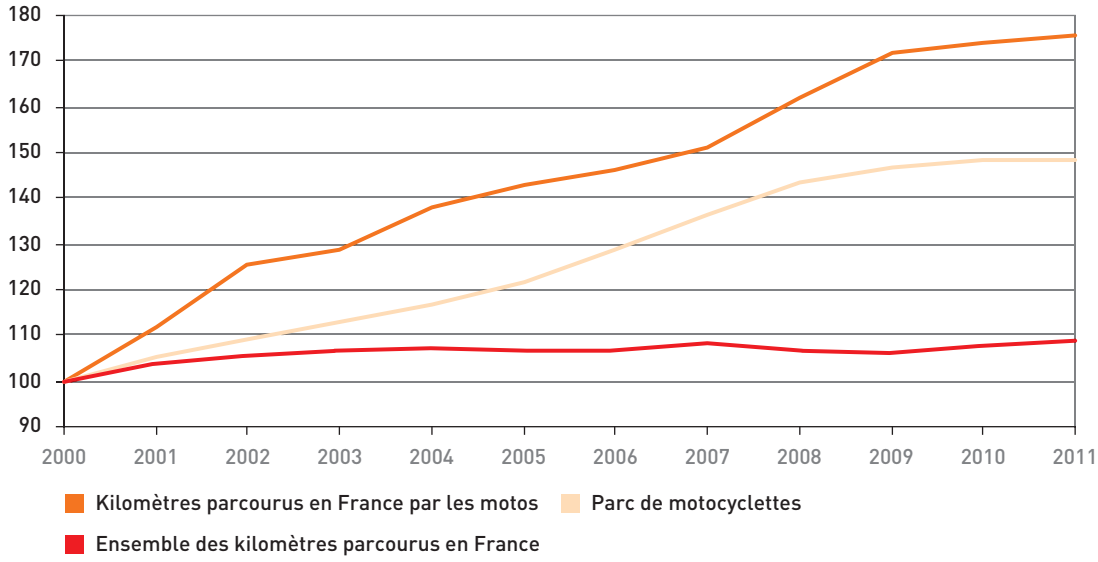
28 Les estimations des parcs circulants de 2RM (cyclos et motos) utilisées ici sont établies par l'ONISR sur la base des ventes et/ou immatriculations neuves, en appliquant aux parcs accumulés des « lois de casse ou de réforme » fixées par l'ONISR . Il est fortement probable qu'il y ait une forte sous-évaluation pour la période récente. En effet, ces effectifs de parcs circulants, les volumes de trafic réévalués récemment par le CGDD/SOeS et les kilométrages moyens couramment admis ne sont pas en cohérence.
C'est pourquoi l'ONISR s'est associé en 2011 au CGDD/SOeS pour commanditer une enquête 2RM lourde. Le CNIS (Comité du label) lui ayant attribué le label d'intérêt général et de qualité statistique avec obligation de réponse, elle a pu être lancée au printemps 2012 (30 000 questionnaires envoyés selon un plan de sondage spécifique sur la base des cartes grises). Les premières exploitations seront disponibles d'ici à la fin de l'année 2012 et pourront être introduit dans le bilan 2012. On espère en retirer une mise à plat complète des parcs circulants et des kilométrages annuels des 2RM, sur des bases bien plus robustes que les données des enquêtes nationales transports et déplacement. Cela conduira probablement à des révisions importantes des estimations en vigueur.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES MOTOCYCLETTES

Année	Motocyclettes		Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules
	Parc en milliers de véhicules	Kilomètres parcourus en France (en milliards de km)	
2000	968	6	518,2
2001	1 019	6,7	539
2002	1 054	7,5	547,8
2003	1 091	7,7	552,7
2004	1 131	8,3	557,1
2005	1 177	8,6	554,3
2006	1 248	8,8	555,2
2007	1 320	9,1	561,6
2008	1 387	9,7	552,7
2009	1 421	10,3	552,2
2010	1 436	10,4	560,4
2011	1 438	10,5	565
Var. 2011/2010	**0,1 %**	**0,9 %**	**0,8 %**

NB : ces parcours sont répartis par l'ONISR entre motos et cyclos sur la base des parcs circulants estimés par l'ONISR, en considérant un kilométrage annuel moyen de 2 020 kilomètres pour les cyclos et de 4 717 kilomètres pour les motos.

↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : pour les parcours de l'ensemble des 2RM, SOeS – 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

L'évolution des kilomètres parcourus des motos suit une tendance proche de l'évolution du parc. Selon les estimations faites par l'ONISR à partir des données du CGDD/SOeS, la progression des kilomètres parcourus depuis 2000 serait supérieure à 70 %.

En 2011, les kilomètres parcourus des motos représentent 1,9 % du kilométrage total des véhicules motorisés contre 1 % en 2000. Dans le même temps, l'augmentation continue du trafic motorisé, freinée dès 2002, a pris fin en 2005 et ne connaît, depuis lors, que des variations marginales à la hausse ou à la baisse. La tendance d'ensemble est à la stabilité. La hausse continue des kilomètres parcourus des motos fait exception.

Bilan général de l'accidentalité des motocyclettes

Depuis 2000, la mortalité motocycliste a diminué de – 20 % contre – 52 % toutes catégories d'usagers confondues. L'augmentation des kilomètres parcourus par ce mode de déplacement explique en partie cette moindre baisse.

Les accidents corporels impliquant au moins une motocyclette ont baissé de – 19 % (contre – 46 % pour l'ensemble des accidents corporels).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES MOTOCYCLETTES

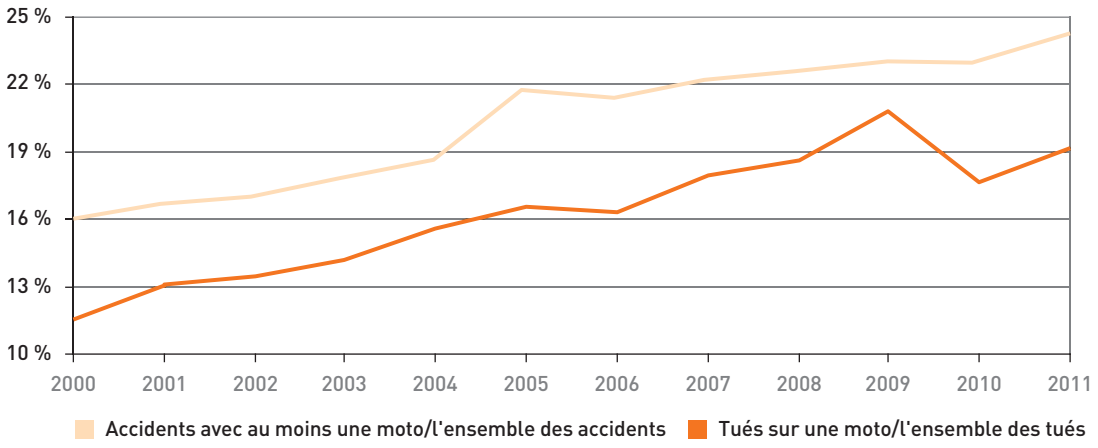
Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	19 438	ND	19 838	947	19 250	ND
2001	19 515	ND	19 938	1 081	19 105	ND
2002	17 967	ND	18 365	1 040	17 478	ND
2003	16 144	ND	16 456	869	15 760	ND
2004	15 950	ND	16 322	870	15 668	ND
2005	18 293	881	18 757	881	18 225	7 386
2006	17 178	799	17 575	769	16 909	6 928
2007	18 088	846	18 546	830	17 808	7 171
2008	16 870	819	17 309	795	16 597	6 873
2009	16 692	892	17 158	888	16 414	6 742
2010	15 414	721	15 815	704	15 159	6 123
2011	15 772	771	16 228	760	15 468	6 279
Var. 2011/2010	**2,3 %**	**6,9 %**	**2,6 %**	**8 %**	**2 %**	**2,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

24,3 % des accidents corporels en 2011 ont impliqué une motocyclette (soit 15 772 accidents) et 19 % des personnes tuées étaient motocyclistes (760 motocyclistes pour 3 963 tués toutes catégories confondues). Ces deux pourcentages ont été en hausse quasi continue de 2001 à 2009 (respectivement + 7,1 points et + 9,2 points sur la période), avec une exception notable en 2006.

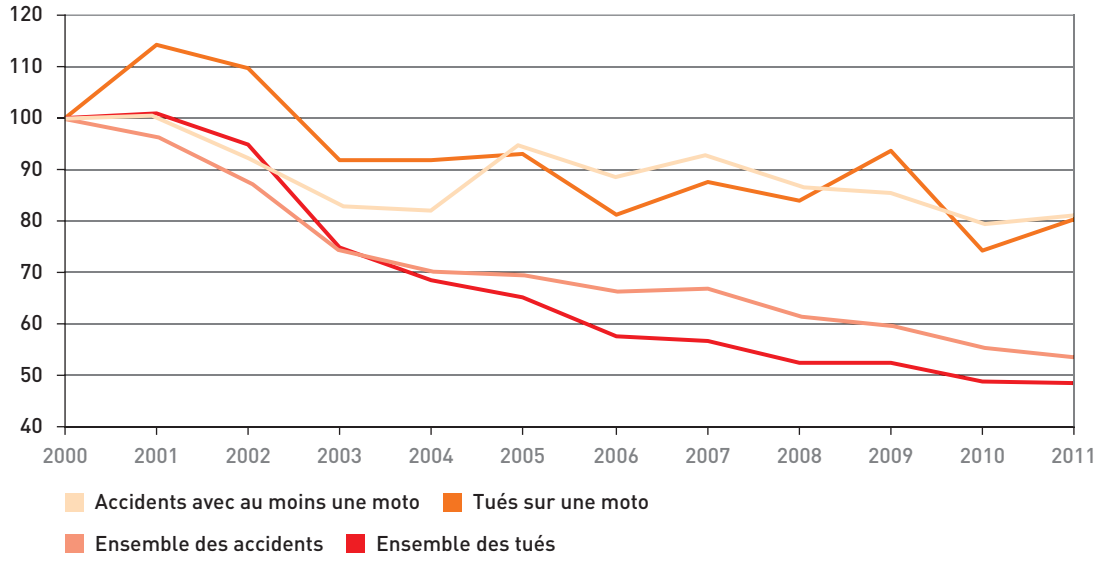
La mortalité des motocyclistes connaît des fortes variations d'une année sur l'autre. 2011 n'échappe pas à ce constat avec une hausse de + 8 % après la baisse enregistrée en 2010 (– 20,7 %) qui suivait la hausse de 2009. Ces variations s'expliquent en grande partie par la grande sensibilité de ce trafic aux conditions météorologiques.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES MOTOCYCLETTES DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DEL 'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE MOTOCYCLETTES ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

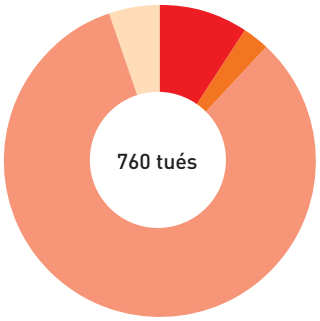
Depuis 2008, les évolutions des définitions du BAAC permettent de distinguer qualitativement différentes catégories de motocyclettes. En 2011, 83 % des personnes tuées à motocyclette circulaient sur une moto de « grosse cylindrée » (MTT : plus de 125 cm^3) hors scooters, et seulement 9,2 % sur une moto de « petite cylindrée » (MTL : de 50 à 125 cm^3) hors scooters. Les scootéristes représentent 8,1 % des personnes tuées à moto. On ne dispose pas encore d'une segmentation crédible du parc circulant détaillée par classes de cylindrées pour analyser cette ventilation de la mortalité même si le segment du marché des scooters est en expansion aussi bien en MTL qu'en MTT.

↓ ANNÉES 2008 À 2011 – VICTIMES EN MOTOCYCLETTES SELON LE TYPE DE « MONTURE »

		Scooter de plus de 50 cm³ jusqu'à 125 cm³	Autres motos de plus de 50 cm³ jusqu'à 125 cm³	Total segment 50/125 cm³	Scooter de plus de 125 cm³	Autres motos de plus de 125 cm³	Total segment plus de 125 cm³	Total motos y compris scooters de plus de 50 cm³
2008	Personnes tuées	49	103	152	12	631	643	795
	Blessés	3 305	2 982	6 287	973	9 337	10 310	16 597
	Dont Blessés hospitalisés	776	1 292	2 068	315	4 490	4 805	6 873
2009	Personnes tuées	34	112	146	27	715	742	888
	Blessés	3 118	2 781	5 899	1 052	9 463	10 515	16 414
	Dont Blessés hospitalisés	705	1 077	1 782	323	4 637	4 960	6 742
2010	Personnes tuées	33	80	113	21	570	591	704
	Blessés	2 999	2 462	5 461	1 108	8 590	9 698	15 159
	Dont Blessés hospitalisés	697	1 019	1 716	300	4 107	4 407	6 123
2011	Personnes tuées	39	70	109	21	630	651	760
	Blessés	3 003	2 349	5 352	1 280	8 836	10 116	15 468
	Dont Blessés hospitalisés	767	944	1 711	384	4 184	4 568	6 279

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE SELON SON TYPE



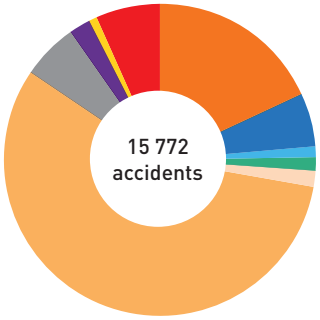
- Autres motos de plus de 50 cm³ jusqu'à 125 cm³ : 9,2 %
- Scooter de plus 125 cm³ : 2,8 %
- Autres motos de plus de 125 cm³ : 82,9 %
- Scooter de plus de 50 cm³ jusqu'à 125 cm³ : 5,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les antagonistes des motos dans l'accidentalité

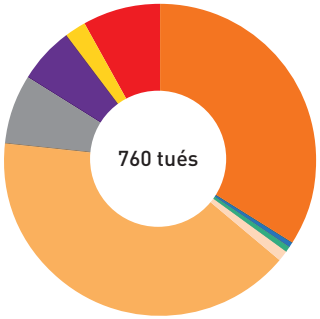
En 2011, les motos sont majoritairement accidentées en collision avec une voiture de tourisme (57 % des accidents corporels impliquant au moins une moto), mais aussi pour une bonne part sans tiers (18 %). Ce dernier pourcentage doit cependant être considéré avec précaution, car il recouvre aussi des cas de quasi-collision sans choc par manœuvre d'évitement vis à vis d'un véhicule antagoniste. (*cf.* étude COMPAR)

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC MOTOCYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE



Moto seule 18,1 % | Contre piéton 5,8 % | Contre vélo 1 % | Contre cyclo 1,4 % | 2 motos 1,7 % | Contre VT 56,8 % | Contre VU 5,7 % | Contre PL-TC 2,3 % | Contre autre 0,9 % | Multicollisions 6,4 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE



Moto seule 34,1 % | Contre piéton 0,5 % | Contre cyclo 0,5 % | 2 motos 1,2 % | Contre VT 40,5 % | Contre VU 7,1 % | Contre PL-TC 5,9 % | Contre autre 2,2 % | Multicollisions 7,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents avec piétons représentent 5,8 % des accidents corporels impliquant au moins une moto et les collisions avec un VU[29] 5,7 %.

41 % tués motocyclistes décèdent à la suite de collisions avec un véhicule de tourisme et 34 % à la suite d'accidents sans tiers.

↓ ANNÉE 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON L'ANTAGONISTE

	Accidents corporels											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Moto seule	3 228	3 215	3 060	2 855	2 863	3 196	3 089	3 241	3 132	3 224	2 860	2 859
Contre piéton	1 187	1 131	1 080	918	863	1 010	1 014	1 022	963	854	878	908
Contre vélo	189	123	135	157	119	157	182	196	186	185	145	155
Contre cyclo	309	273	259	283	244	267	279	316	312	257	249	228
2 motos	232	228	224	185	209	289	248	279	272	283	252	262
Contre VT	11 928	11 970	11 065	9 865	9 702	11 202	10 060	10 456	9 631	9 515	8 791	8 951
Contre VU	668	728	552	512	574	575	843	962	884	910	830	897
Contre PL-TC	390	456	339	278	299	409	443	396	392	333	346	366
Contre autre	134	165	173	139	162	175	143	177	152	174	151	139
Multicollision	1 173	1 226	1 080	952	915	1 013	877	1 043	946	957	912	1 007
Total	**19 438**	**19 515**	**17 967**	**16 144**	**15 950**	**18 293**	**17 178**	**18 088**	**16 870**	**16 692**	**15 414**	**15 772**

Source : ONISR, fichier des accidents.

29 Voir le chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU, où sont précisées les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité pour cette catégorie.

↓ ANNÉE 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES MOTOCYCLISTES SELON L'ANTAGONISTE

	Personnes tuées											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Moto seule	337	331	378	284	298	295	289	277	248	320	253	259
Contre piéton	5	4	1	3	4	1	2	3	3	4	0	4
Contre vélo	1	2	3	1	3	2	1	3	1	3	5	0
Contre cyclo	3	4	3	5	6	9	5	3	7	3	5	4
2 motos	2	11	14	16	15	14	9	15	14	14	7	9
Contre VT	401	452	423	374	357	370	299	336	339	346	288	308
Contre VU	28	45	30	29	26	25	33	42	40	59	48	54
Contre PL-TC	59	88	40	43	43	59	45	55	46	50	41	45
Contre autre	13	20	26	22	33	12	16	19	18	23	10	17
Multicollisions	98	123	122	91	84	94	70	77	79	66	47	60
Total	**947**	**1 081**	**1 040**	**869**	**870**	**881**	**769**	**830**	**795**	**888**	**704**	**760**
Mortalité solo	**35,6 %**	**30,7 %**	**36,4 %**	**32,7 %**	**34,3 %**	**33,5 %**	**37,6 %**	**33,4 %**	**31,2 %**	**36 %**	**35,9 %**	**34,1 %**
Vulnérabilité en duo	**86,9 %**	**89,1 %**	**88,4 %**	**89,5 %**	**92,5 %**	**91,8 %**	**89,5 %**	**91,7 %**	**89,5 %**	**91,8 %**	**91 %**	**92,1 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

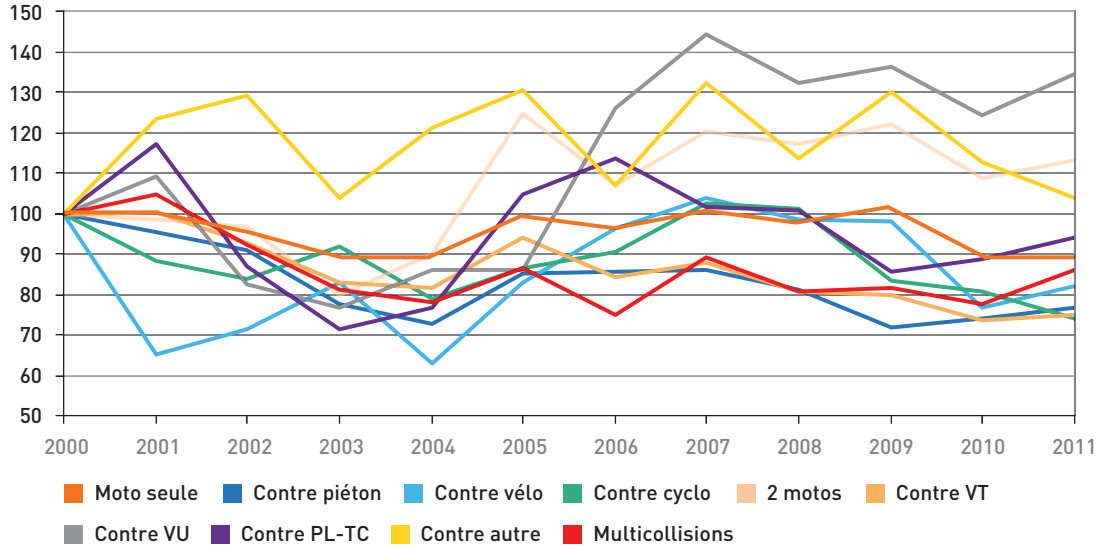
Depuis 2000, les collisions « corporelles » [30] d'une moto avec un usager plus vulnérable (piétons, vélos et cyclos) et les collisions « corporelles » avec une voiture de tourisme sont en baisse d'environ – 25 % dans les deux cas. Les collisions avec un véhicule plus lourd sont en hausse depuis deux ans et sont quasiment revenues à leur niveau de 2000. On remarquera que les collisions entre deux motos progressent également (+ 13 % pour les collisions corporelles). Cette hausse est la conséquence directe de l'augmentation du parc et du volume de circulation. Les motocyclettes sont amenées à avoir des conflits entre elles, leur nombre en circulation aux heures de pointe en milieu urbain pouvant atteindre jusqu'à 15 % du trafic sur certaines sections urbaines ou péri-urbaines, notamment en Ile-de-France.

L'indice de vulnérabilité des motocyclistes (à savoir : dans une collision mortelle à deux dont au moins une moto, la probabilité du décès d'un motocycliste) ainsi que le ratio des [tués motocyclistes] sur [les tués dans l'accidents avec motocyclette] sont tous deux en légère hausse par rapport à 2000, avec respectivement + 4 points et + 2,2 points. Ces deux indices sont établis à un niveau très élevé (respectivement 90 % et 93 % en moyenne), ce qui reflète la vulnérabilité exceptionnelle des motocyclistes résultant de l'absence de carrosserie et de manque de stabilité avec des capacités de vitesse élevée et des possibilités de très fortes accélérations. On retiendra que sur dix collisions mortelles entre une moto et un véhicule plus lourd, c'est le motocycliste qui meurt, dans 9 cas sur dix.

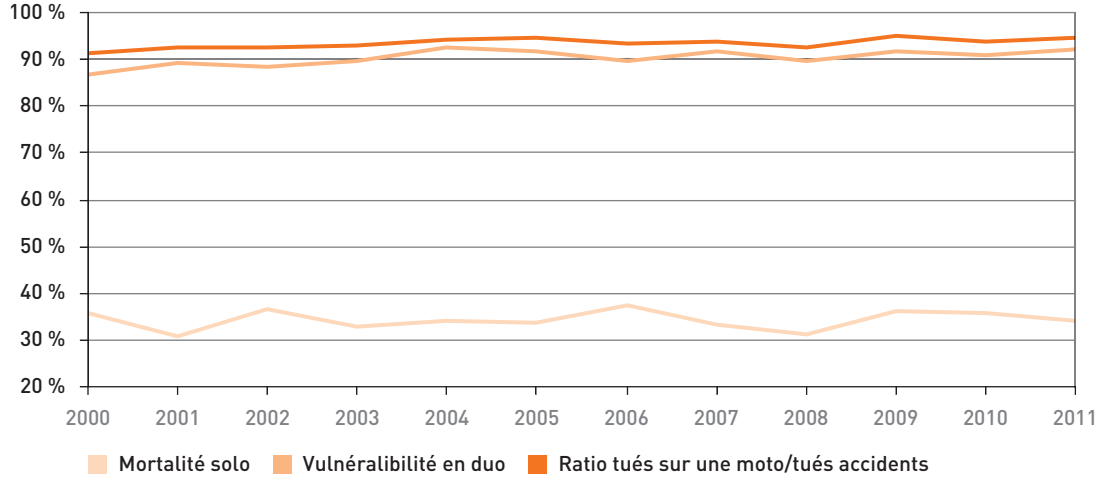
Concernant la part de mortalité sans tiers, elle est stable depuis 2000 à hauteur d'environ 35 %, inférieure à celle de la mortalité sans tiers des automobilistes (48 % en 2011) .

30 Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES MOTOCYCLETTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ÉVOLUTION DES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ EN MOTOCYCLE

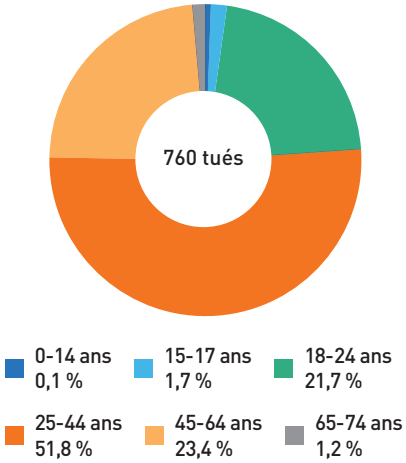


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

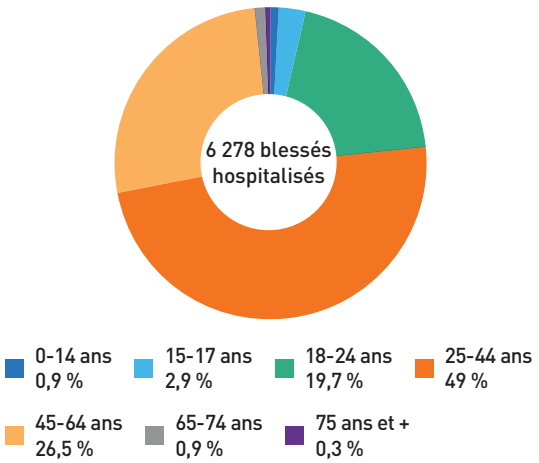
Classes d'âge des victimes parmi les motocyclistes – conducteurs et passagers

En 2011, 52 % des tués motocyclistes et 49 % des blessés hospitalisés à moto avaient entre 25 et 44 ans. Les deux classes d'âge les plus touchées (parmi celles qui figurent sur nos graphiques) sont les 18-24 ans avec 3 motocyclistes tués pour 100 000 habitants de cette classe d'âge et les 25-44 ans avec 2,4 motocyclistes tués pour 100 000 habitants de cette classe d'âge.

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE PAR CLASSE D'ÂGE



↓ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS À MOTOCYCLETTE PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, la mortalité motocycliste a baissé :

– de – 26 % dans la classe d'âge 18 à 24 ans ;

– de – 32 % dans la classe d'âge 25 à 44 ans.

Sur la même période, elle a augmenté de + 73 % dans la classe d'âge 45-64 ans. La part de cette classe d'âge dans la mortalité motocycliste atteint 23 % en 2011 pour une part démographique de 26 %.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES À MOTOCYCLETTE SELON LA CLASSE D'ÂGE

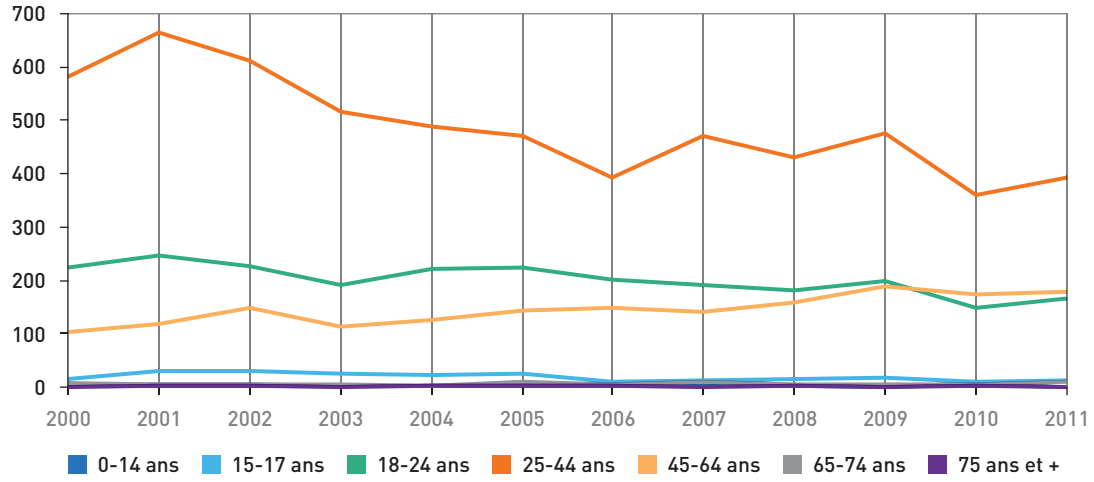
Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	10	5	15	224	583	103	7	0	947	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	9	4	30	247	666	118	5	2	1 081	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	14	4	30	226	611	148	5	2	1 040	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	16	2	25	192	516	112	4	1	869	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	2	3	24	222	487	126	2	3	870	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	0	4	26	225	470	144	9	3	881	20	101	461	1 691	3 813	1 245	41	14	7 386
2006	5	2	11	202	394	149	4	2	769	52	84	333	1 494	3 614	1 307	37	7	6 928
2007	1	2	13	192	471	142	9	0	830	15	63	305	1 530	3 737	1 464	38	19	7 171
2008	0	3	15	181	430	159	5	2	795	2	64	258	1 443	3 555	1 486	55	10	6 873
2009	0	1	18	198	475	189	6	1	888	3	68	198	1 450	3 396	1 566	49	12	6 742
2010	0	5	9	148	360	174	6	2	704	1	37	178	1 205	3 070	1 560	59	13	6 123
2011	0	1	13	165	394	178	9	0	760	0	54	180	1 234	3 078	1 661	54	17	6 278
Var. 2011/2010	ND	– 80 %	44,4 %	11,5 %	9,4 %	2,3 %	50 %	NS	8 %	NS	45,9 %	1,1 %	2,4 %	0,3 %	6,5 %	– 8,5 %	30,8 %	2,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

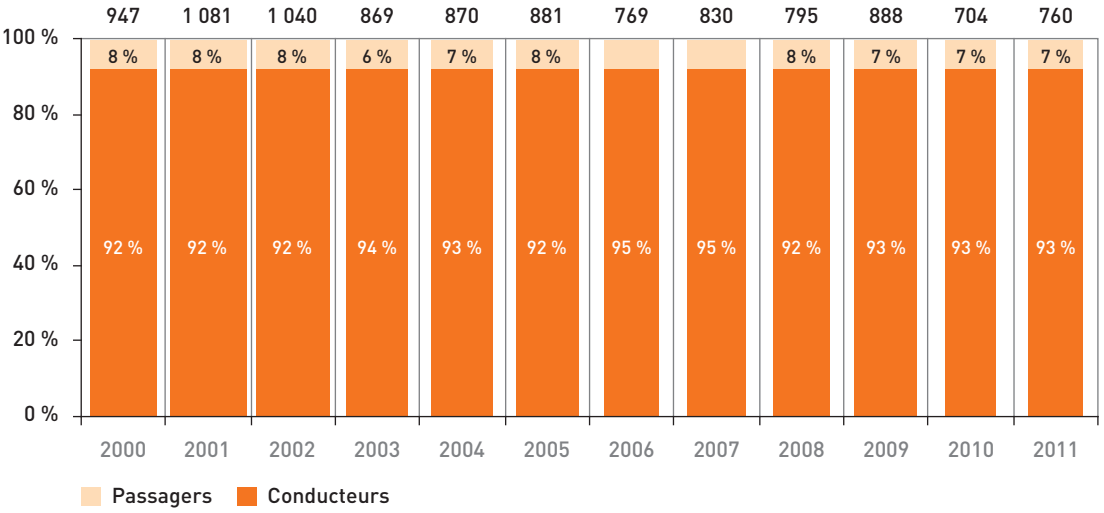
Les motocyclistes tués sont avant tout des conducteurs (93 % des tués en 2011 contre 7 % pour les passagers).

74 % des conducteurs tués et 75 % des passagers tués ont entre 18 et 44 ans.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des motocyclettes par type de route [31]

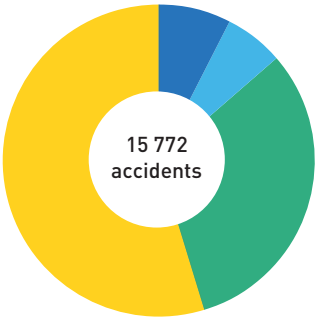
Tout comme l'ensemble des accidents corporels, ceux qui impliquent au moins une motocyclette surviennent majoritairement sur les « voies communales et autres voies » [32] (55 %), suivies par les routes départementales (32 %).

La part des décès motocyclistes intervenant sur routes départementales ou voies communales (et autres) atteint plus de 86 % mais sa répartition est très inégale (19 % sur voies communales contre 67 % sur routes départementales). Là encore, cette répartition est très semblable à la mortalité toutes catégories d'usagers confondues.

31 La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant-après 2005-2006 est biaisée suite au transfert d'une partie des routes nationales aux départements. On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

32 Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC MOTOCYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE

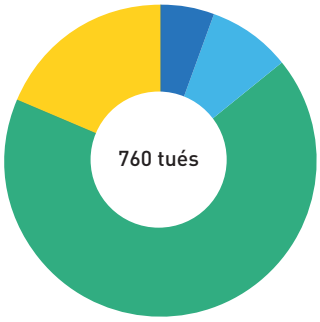


Autoroutes : 7,6 % Routes nationales : 6,2 %

Routes départementales : 31,8 %

Voies communales et autres : 54,5 %

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes : 5,7 % Routes nationales : 8,6 %

Routes départementales : 67,2 %

Voies communales et autres : 18,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par rapport à l'année de référence 2007, la mortalité motocycliste a diminué de – 27 % sur routes nationales, de – 23 % sur voies communales (et autres) et de – 8 % sur autoroutes. Les routes départementales, où l'on comptabilise le plus grand nombre de motocyclistes tués, connaît pratiquement en 2011 la même mortalité qu'en 2007.

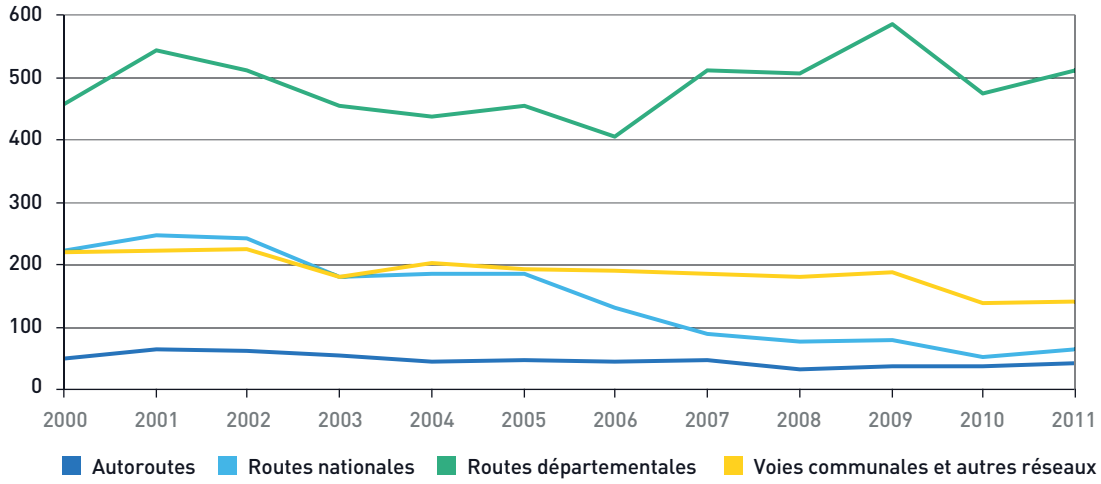
Par rapport à 2010, la mortalité motocycliste est en augmentation sur tous les types de réseaux, y compris autoroutes et routes nationales (respectivement + 16 % et + 23 %) pourtant moins prisées des motocyclistes.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE

Année	Autoroutes			Routes nationales			Routes départementales			Voies communales et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 003	49	ND	2 840	221	ND	5 321	456	ND	10 274	220	ND	19 438	947	ND
2001	1 112	65	ND	2 843	248	ND	5 392	544	ND	10 168	223	ND	19 515	1 081	ND
2002	1 056	62	ND	2 560	243	ND	4 923	510	ND	9 428	226	ND	17 967	1 040	ND
2003	929	53	ND	2 198	180	ND	4 424	455	ND	8 593	181	ND	16 144	869	ND
2004	873	45	ND	2 038	186	ND	4 062	437	ND	8 977	202	ND	15 950	870	ND
2005	1 118	48	442	2 248	185	1 109	4 521	455	2 550	10 406	193	3 285	18 293	881	7 386
2006	1 043	44	345	1 806	131	989	4 254	404	2 774	10 075	190	2 820	17 178	769	6 928
2007	1 202	47	409	1 492	89	719	4 993	510	3 223	10 401	184	2 820	18 088	830	7 171
2008	954	31	330	1 296	77	615	4 867	507	3 110	9 753	180	2 818	16 870	795	6 873
2009	962	36	335	1 071	78	487	5 305	586	3 355	9 354	188	2 565	16 692	888	6 742
2010	1 142	37	393	881	53	431	4 918	475	3 032	8 473	139	2 267	15 414	704	6 123
2011	1 192	43	419	975	65	409	5 014	511	3 161	8 591	141	2 290	15 772	760	6 279
Var. 2011/2010	4,4 %	16,2 %	6,6 %	10,7 %	22,6 %	– 5,1 %	2 %	7,6 %	4,3 %	1,4 %	1,4 %	1 %	2,3 %	8 %	2,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les motocyclettes et les milieux (agglomérations[33] versus *rase campagne*[34]*)*

En 2011, 72 % des accidents corporels avec motocyclette ont eu lieu en milieu urbain alors que 66 % des décès à moto sont intervenus en rase campagne.

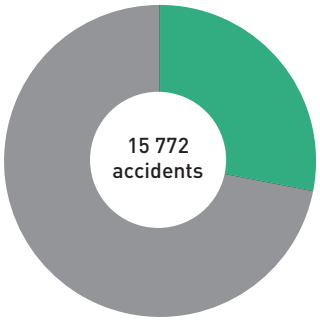
↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES MOTOCYCLETTES SELON LE MILIEU (BASE 100 - ANNÉE 2000)

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

33 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.

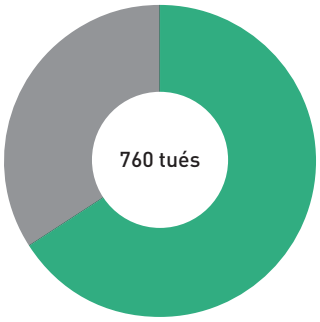
34 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC MOTOCYCLETTE SELON LE MILIEU



Rase campagne 28,1 % Milieu urbain 71,9 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE SELON LE MILIEU



Rase campagne 65,9 % Milieu urbain 34,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, le milieu urbain connaît une plus forte baisse de l'accidentalité motocycliste que la rase campagne (– 22 % pour les accidents corporels et – 38 % pour la mortalité). Avec des variations très erratiques sur la période, le bilan de l'accidentalité en rase campagne est légèrement à la baisse (un peu plus de – 5 % pour les accidents comme pour les tués).

Pour l'accidentalité motocycliste, l'année 2011 est à la hausse par rapport à 2010, sauf pour les personnes tuées en milieu urbain. La baisse des motocyclistes tués en rase campagne obtenue en 2010 a été nettement effacée par les résultats en hausse de 2011. Les conditions météorologiques anormalement favorables aux déplacements de loisirs des motocyclistes tout au long du premier semestre 2011 en sont la principale raison.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	4 829	532	ND	14 609	415	ND	19 438	947	ND
2001	5 101	653	ND	14 414	428	ND	19 515	1 081	ND
2002	4 882	635	ND	13 085	405	ND	17 967	1 040	ND
2003	4 331	529	ND	11 813	340	ND	16 144	869	ND
2004	4 188	542	ND	11 762	328	ND	15 950	870	ND
2005	4 437	534	2 527	13 856	347	4 859	18 293	881	7 386
2006	4 313	478	2 734	12 865	291	4 194	17 178	769	6 928
2007	4 727	522	2 966	13 361	308	4 205	18 088	830	7 171
2008	4 392	508	2 857	12 478	287	4 016	16 870	795	6 873
2009	4 506	560	2 925	12 186	328	3 817	16 692	888	6 742
2010	4 271	432	2 649	11 143	272	3 474	15 414	704	6 123
2011	4 428	501	2 758	11 344	259	3 521	15 772	760	6 279
Var. 2011/2010	**3,7 %**	**16 %**	**4,1 %**	**1,8 %**	**– 4,8 %**	**1,4 %**	**2,3 %**	**8 %**	**2,5 %**

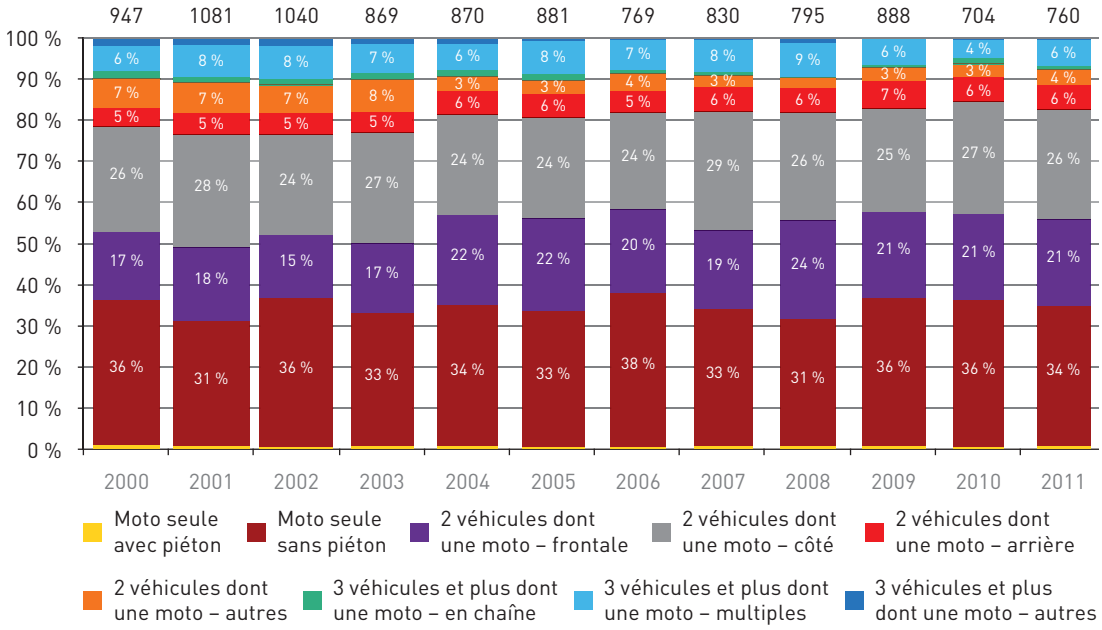
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les motocyclettes – Collisions et obstacles[35]

En 2011, environ 34 % des décès motocyclistes résultent d'accidents sans tiers ou réputés tels, 26 % résultent de collisions latérales et 21 % de collisions frontales. Viennent ensuite les collisions multiples avec environ 8 % des motocyclistes tués. Ces distributions sont assez stables depuis 2000, sauf depuis 2004 qui voit une tendance à la hausse pour les tués en collisions frontales.

35 Le fichier BAAC comporte un item relatif aux obstacles fixes heurtés par les véhicules. Mais cette simple information factuelle ne permet pas de comprendre la cinématique de l'accident. Cela limite les exploitations et analyses qui peuvent être tirées de cette rubrique.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES TYPES DE COLLISIONS



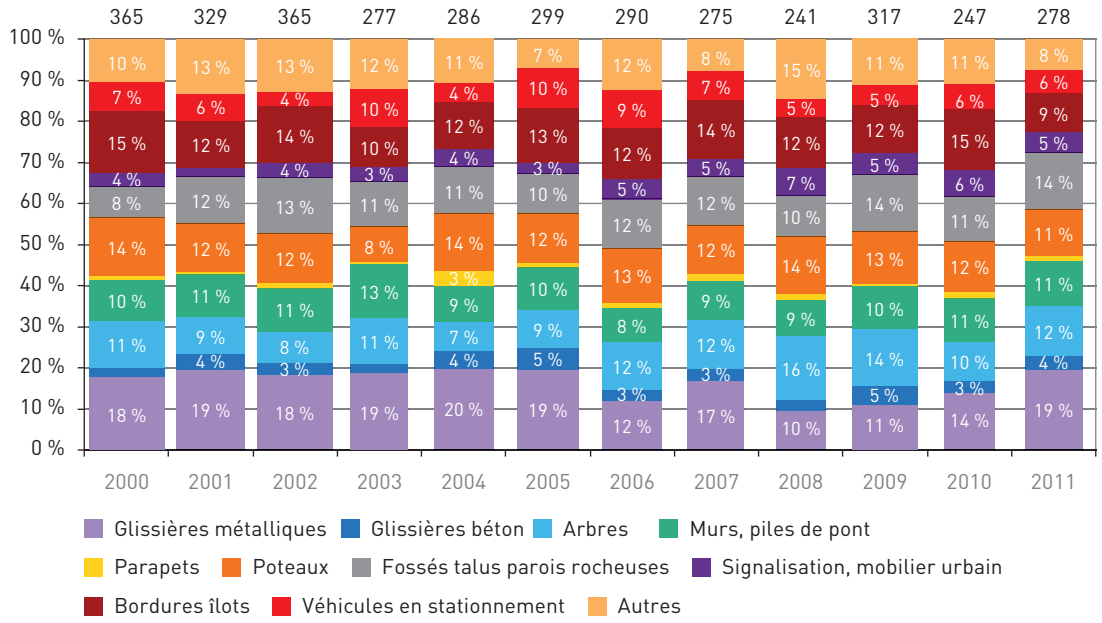
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, 278 motocyclistes ont été tués alors que leur motocyclette avait percuté un obstacle fixe, ce qui représente 36,3 % des motocyclistes tués. Ces situations sont plus fréquentes lors des accidents sans tiers. Le déroulement de l'accident fait que le motard a pu être éjecté et ne pas percuter l'obstacle à la différence de la motocyclette. L'interprétation de ces exploitations est donc à prendre avec réserve.

Parmi les motocyclistes tués en 2011 après choc de leur motocyclette contre obstacle fixe, 19 % (soit 54 tués) l'ont été après choc contre une glissière métallique. Cela représente, pour les seules glissières métalliques (sans que l'on sache si elles étaient équipées ou non d'une lisse basse de protection), 20 tués de plus qu'en 2010.

Les fossés, talus et parois rocheuses (types d'obstacles qui ne se rencontrent pratiquement qu'en rase campagne) représentent 14 % des tués motocyclistes après choc contre obstacle fixe en 2011, soit une augmentation de 44 % par rapport à 2010.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

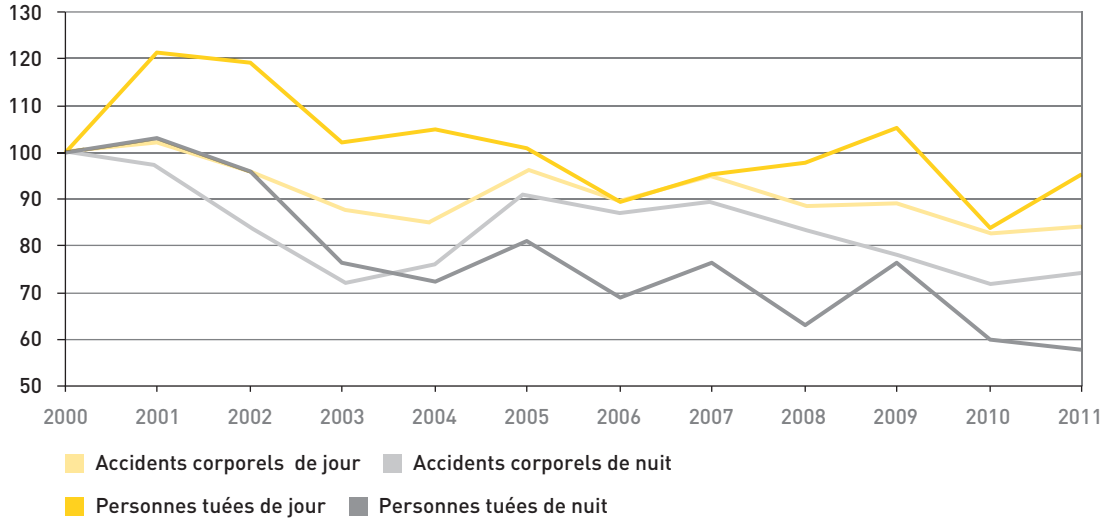


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les motos et la luminosité (jour versus *nuit)*

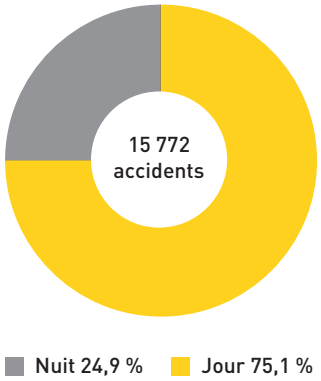
Les trafics nocturnes des motocyclistes, bien moindres la nuit, réduisant très fortement les conflits liés à la cohabitation entre motocyclistes et autres usagers. De fait, en 2011, les accidents avec motocyclette sont intervenus de jour à 75 %. 71 % de la mortalité motocycliste est diurne .

↓ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES MOTOCYCLETTES : JOUR *VERSUS* NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)

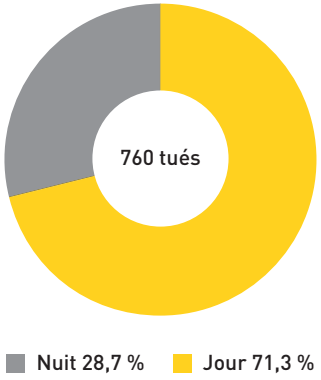


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ANNÉE 2011 - ACCIDENTS CORPORELS AVEC MOTOCYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ



↓ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES À MOTOCYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, les accidents avec motocyclette et la mortalité motocycliste ont tous deux connu leurs meilleurs progrès la nuit (respectivement – 26 % et – 42 %). Le jour, ils n'ont diminué, respectivement, que de – 16 % et – 5 %. L'augmentation de la mortalité motocycliste de 2010 à 2011 ne porte que sur le jour. La nuit reste à la baisse avec – 3,5 % de motocyclistes tués.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON LA LUMINOSITÉ

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	14 119	570	ND	5 319	377	ND	19 438	947	ND
2001	14 368	692	ND	5 147	389	ND	19 515	1 081	ND
2002	13 517	679	ND	4 450	361	ND	17 967	1 040	ND
2003	12 340	582	ND	3 804	288	ND	16 144	869	ND
2004	11 922	598	ND	4 028	273	ND	15 950	870	ND
2005	13 501	575	5 378	4 792	306	2 008	18 293	881	7 386
2006	12 573	509	5 057	4 605	260	1 871	17 178	769	6 928
2007	13 347	542	5 301	4 741	288	1 870	18 088	830	7 171
2008	12 445	557	5 095	4 425	238	1 778	16 870	795	6 873
2009	12 544	600	5 096	4 148	288	1 646	16 692	888	6 742
2010	11 624	478	4 701	3 790	226	1 422	15 414	704	6 123
2011	11 847	542	4 678	3 925	218	1 601	15 772	760	6 279
Var. 2011/2010	**1,9 %**	**13,4 %**	**– 0,5 %**	**3,6 %**	**– 3,5 %**	**12,6 %**	**2,3 %**	**8 %**	**2,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des motos selon les mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents corporels avec moto est restée assez stable sur toute la période des années 2000 à 2011, avec une basse saison hiver–automne, deux pics sur juin et septembre-octobre séparés par le grand creux d'août.

Le cycle annuel de la mortalité des motocyclistes est également typique : c'est une courbe en cloche sur toute l'année, dont le sommet se place en juillet. La grande différence avec les autres usagers notamment les voitures de tourisme tient au trafic moto de l'été : il se porte massivement sur la rase campagne (milieu particulièrement mortel pour les motocyclistes en raison des vitesses pratiquées) et s'effondre en agglomération (théâtre de la petite accidentalité corporelle).

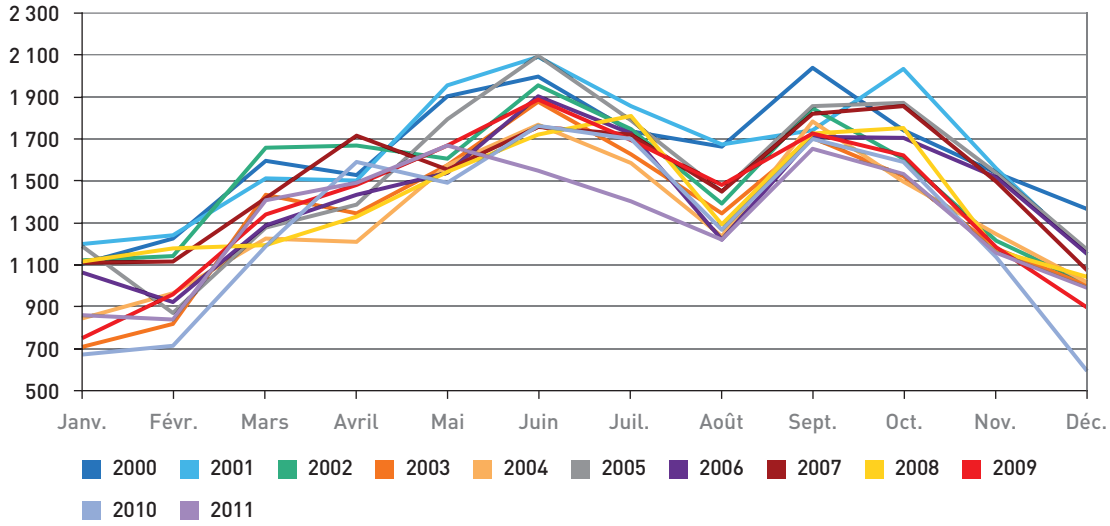
En 2011, la mortalité des motocyclistes a été très élevée de janvier à mai. Puis elle s'est effondrée jusqu'en août, avec l'effet de compenser les mauvais résultats du début d'année. La fin de l'année 2011 a retrouvé le cycle classique sauf le mois de décembre notamment par rapport à 2010 qui avait profité d'une météorologie très hivernale (mois le plus froid depuis 1963 avec une succession d'épisodes neigeux). Ainsi juillet 2011 est au plus bas avec 79 tués contre 110 en 2010. Mais, à l'exception des mois de juillet et août, tous les mois de 2011 ont connu une mortalité motocycliste supérieure au même mois en 2010.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON LE MOIS

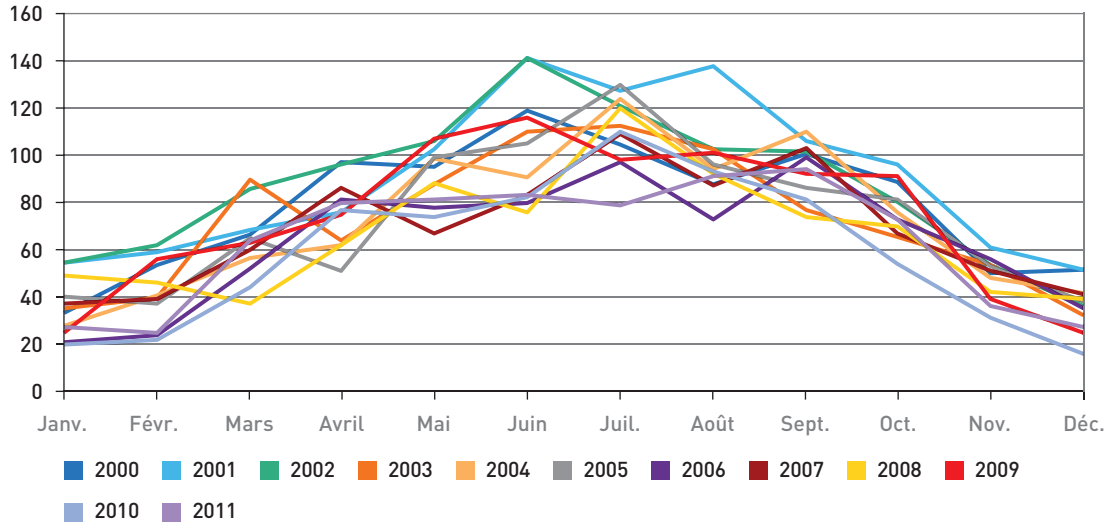
		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc
2000	Accidents corporels	1 105	1 226	1 594	1 528	1 905	1 997	1 737	1 661	2 038	1 744	1 536	1 367
	Personnes tuées	33	53	66	97	95	119	105	88	100	89	50	51
2001	Accidents corporels	1 198	1 242	1 510	1 501	1 956	2 089	1 856	1 675	1 742	2 033	1 559	1 154
	Personnes tuées	55	59	68	76	103	141	127	138	106	96	61	51
2002	Accidents corporels	1 123	1 141	1 658	1 668	1 608	1 955	1 745	1 392	1 846	1 604	1 215	1 012
	Personnes tuées	55	62	86	96	106	141	121	103	102	80	53	36
2003	Accidents corporels	711	819	1 436	1 343	1 577	1 877	1 628	1 347	1 707	1 522	1 177	1 000
	Personnes tuées	35	40	90	64	88	110	112	103	77	65	53	32
2004	Accidents corporels	843	962	1 223	1 209	1 573	1 769	1 584	1 238	1 786	1 499	1 245	1 019
	Personnes tuées	28	41	57	62	98	91	124	94	110	76	48	42
2005	Accidents corporels	1 188	870	1 278	1 386	1 796	2 094	1 790	1 449	1 856	1 874	1 537	1 175
	Personnes tuées	40	37	65	51	99	105	130	96	86	81	53	38
2006	Accidents corporels	1 062	924	1 286	1 434	1 538	1 904	1 724	1 222	1 712	1 705	1 516	1 151
	Personnes tuées	21	24	52	81	78	80	97	73	99	73	56	35
2007	Accidents corporels	1 113	1 114	1 418	1 714	1 552	1 759	1 723	1 448	1 822	1 857	1 495	1 073
	Personnes tuées	37	39	60	86	67	83	109	87	103	67	51	41
2008	Accidents corporels	1 114	1 178	1 192	1 328	1 542	1 721	1 808	1 295	1 727	1 753	1 170	1 042
	Personnes tuées	49	46	37	62	88	76	120	92	74	70	42	39
2009	Accidents corporels	752	959	1 340	1 481	1 671	1 890	1 695	1 481	1 725	1 622	1 181	895
	Personnes tuées	25	56	63	75	107	116	98	101	92	91	39	25
2010	Accidents corporels	672	716	1 189	1 591	1 493	1 763	1 701	1 266	1 699	1 591	1 139	594
	Personnes tuées	20	22	44	77	74	82	110	93	81	54	31	16
2011	Accidents corporels	860	839	1 407	1 491	1 670	1 550	1 403	1 221	1 655	1 532	1 155	989
	Personnes tuées	27	25	64	80	81	83	79	91	94	73	36	27
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**978**	**999**	**1 378**	**1 473**	**1 657**	**1 864**	**1 700**	**1 391**	**1 776**	**1 695**	**1 327**	**1 039**
	Personnes tuées	**35**	**42**	**63**	**76**	**90**	**102**	**111**	**96**	**94**	**76**	**48**	**36**
% par mois	**Accidents corporels**	**5,7 %**	**5,8 %**	**8 %**	**8,5 %**	**9,6 %**	**10,8 %**	**9,8 %**	**8,1 %**	**10,3 %**	**9,8 %**	**7,7 %**	**6 %**
	Personnes tuées	**4,1 %**	**4,8 %**	**7,2 %**	**8,7 %**	**10,4 %**	**11,8 %**	**12,8 %**	**11,1 %**	**10,8 %**	**8,8 %**	**5,5 %**	**4,2 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**28 %**	**17,2 %**	**18,3 %**	**– 6,3 %**	**11,9 %**	**– 12,1 %**	**– 17,5 %**	**– 3,6 %**	**– 2,6 %**	**– 3,7 %**	**1,4 %**	**66,5 %**
	Personnes tuées	**35 %**	**13,6 %**	**45,5 %**	**3,9 %**	**9,5 %**	**1,2 %**	**– 28,2 %**	**– 2,2 %**	**16 %**	**35,2 %**	**16,1 %**	**68,8 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DES ACCIDENTS AVEC MOTOCYCLETTE SELON LE MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Sur l'ensemble de la période de 2000 à 2010, l'accidentalité corporelle avec motocyclette est particulièrement élevée les vendredis (+ 20 % par rapport à la moyenne des autres jours hors fin de semaine : les mardis, mercredis et jeudis). Elle chute le week-end (samedis et dimanches). Pour ce dernier jour, le nombre d'accidents est inférieur de – 30 % aux autres jours de la semaine. Cette distribution hebdomadaire est très stable sur toute la période 2000-2011.

La mortalité motocycliste connaît au contraire des hausses importantes en fin de semaine avec un pic le samedi (1,5 fois le jour moyen de la semaine).

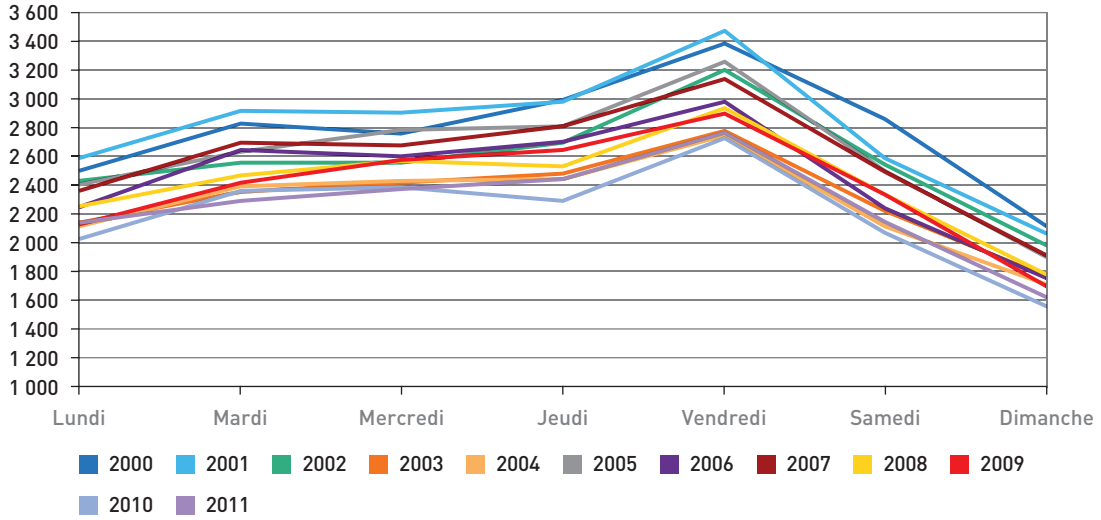
Ces différences très marquées entre accidentalité corporelle et mortalité, pour les cycles hebdomadaires comme pour les cycles annuels, reflètent les distributions des trafics : en semaine et sauf l'été, dominance des déplacements urbains domicile-travail et donc des accidents non mortels. En fin de semaine et l'été, dominance des déplacements de loisirs en rase campagne, beaucoup plus meurtriers (du fait des vitesses bien plus élevées).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE MOTOCYCLETTE SELON LE JOUR

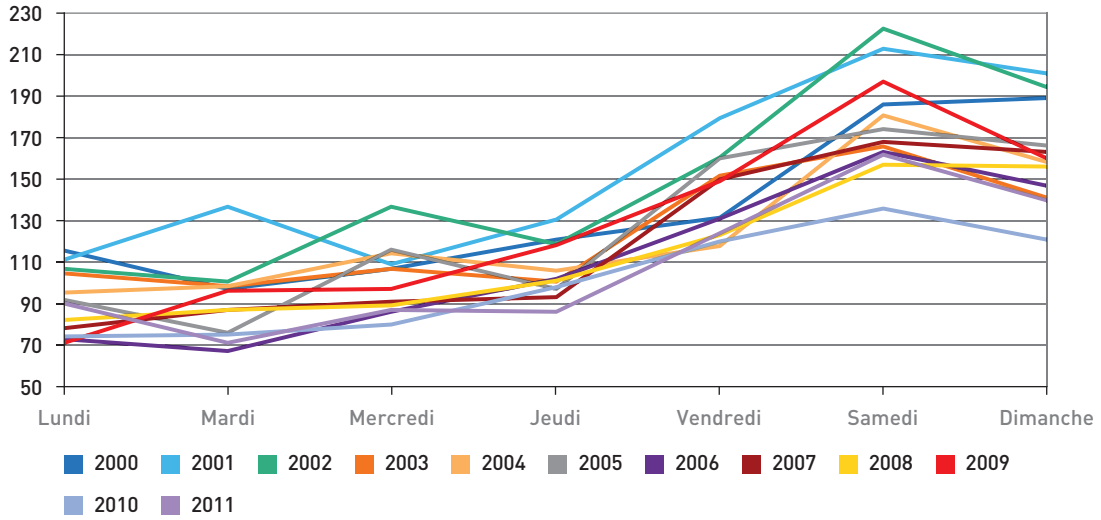
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	2 497	2 830	2 760	2 991	3 388	2 859	2 113
	Personnes tuées	115	97	107	121	131	186	189
2001	Accidents corporels	2 585	2 918	2 906	2 983	3 474	2 587	2 062
	Personnes tuées	111	137	109	130	180	213	201
2002	Accidents corporels	2 430	2 556	2 554	2 698	3 201	2 546	1 982
	Personnes tuées	107	100	137	119	160	222	195
2003	Accidents corporels	2 137	2 351	2 414	2 478	2 775	2 221	1 768
	Personnes tuées	105	98	107	100	152	166	141
2004	Accidents corporels	2 114	2 393	2 427	2 441	2 749	2 115	1 711
	Personnes tuées	95	98	114	106	118	181	158
2005	Accidents corporels	2 406	2 635	2 781	2 809	3 261	2 501	1 900
	Personnes tuées	92	76	116	97	160	174	166
2006	Accidents corporels	2 248	2 646	2 603	2 704	2 980	2 242	1 755
	Personnes tuées	73	67	86	102	131	163	147
2007	Accidents corporels	2 362	2 696	2 675	2 812	3 136	2 496	1 911
	Personnes tuées	78	87	91	93	150	168	163
2008	Accidents corporels	2 252	2 469	2 570	2 530	2 933	2 335	1 781
	Personnes tuées	82	87	89	101	123	157	156
2009	Accidents corporels	2 125	2 416	2 576	2 644	2 898	2 334	1 699
	Personnes tuées	71	96	97	118	149	197	160
2010	Accidents corporels	2 024	2 358	2 388	2 288	2 729	2 071	1 556
	Personnes tuées	74	75	80	98	120	136	121
2011	Accidents corporels	2 136	2 291	2 373	2 445	2 767	2 143	1 617
	Personnes tuées	90	71	87	86	124	162	140
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**2 276**	**2 547**	**2 586**	**2 652**	**3 024**	**2 371**	**1 821**
	Personnes tuées	**91**	**91**	**102**	**106**	**141**	**177**	**161**
% par jour	**Accidents corporels**	**13,2 %**	**14,7 %**	**15 %**	**15,3 %**	**17,5 %**	**13,7 %**	**10,5 %**
	Personnes tuées	**10,5 %**	**10,4 %**	**11,7 %**	**12,2 %**	**16,3 %**	**20,4 %**	**18,6 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**5,5 %**	**– 2,8 %**	**– 0,6 %**	**6,9 %**	**1,4 %**	**3,5 %**	**3,9 %**
	Personnes tuées	**21,6 %**	**– 5,3 %**	**8,8 %**	**– 12,2 %**	**3,3 %**	**19,1 %**	**15,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS À MOTOCYCLETTE SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ À MOTOCYCLETTE SELON LES JOURS



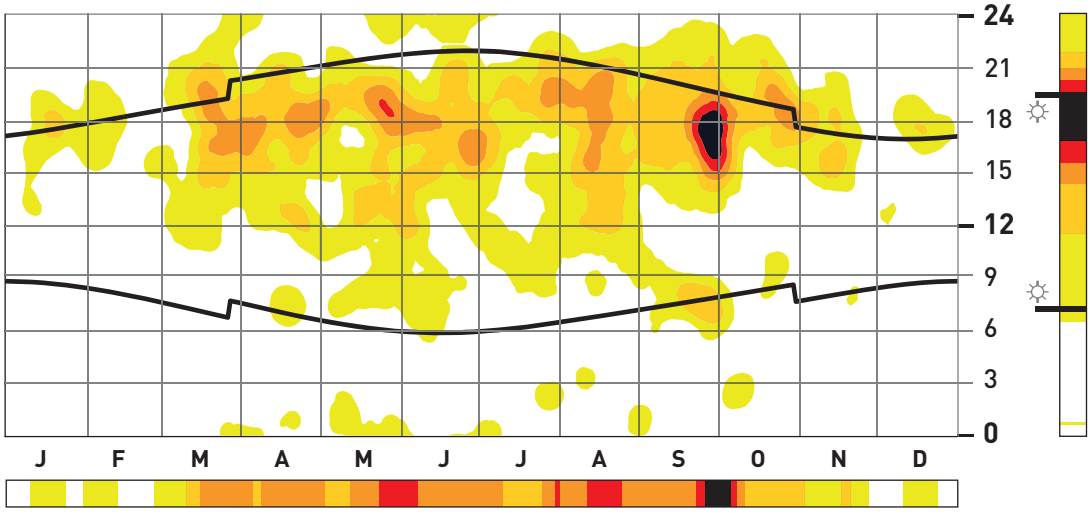
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le graphe[36] ci-après, qui montre la double distribution de la mortalité motocycliste selon le mois et l'heure, est particulièrement parlant. Pour les horaires : concentration en après-midi et surtout en avant-soirée, 17 heures-19 heures ; forte baisse dès 21 heures ; grand creux de 1 heure du matin à l'aube.

Cette mortalité est très concentrée sur les beaux jours (de mars à début octobre). L'examen détaillé des résultats 2010 et 2011 met très en évidence, au delà du cycle saisonnier ordinaire, l'extrême sensibilité du trafic motos aux conditions météorologiques (et donc de la mortalité) : un printemps très précoce (*cf.* 2011) provoque une hausse anticipée de la mortalité à moto dès février-mars ; un mois de juillet exceptionnellement frais et très humide (*cf.* 2011 également), à l'inverse, réduit le pic habituel.

36 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ MOTOS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Fréquence de la mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

	28 h 07	7 h 40	4 h 31	3 h 14	2 h 27	1 h 60
Tués	197	262	198	83	10	10
% tués	26 %	35 %	26 %	11 %	1 %	1 %
% année	63 %	23 %	10 %	3 %	0 %	0 %

Total : 760 tués, soit 1 tué toutes les 11 h 32

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée [37] *des conducteurs de motocyclette dans les accidents*

La responsabilité présumée des motocyclistes dans les accidents corporels varie entre 38 et 41 % avec une hausse nette de 3 points en 2011 qui rapproche ce niveau de celui des conducteurs de voitures de tourisme.

Leur responsabilité présumée dans les accidents mortels varie entre 58 et 64 % entre 2004 et 2011 avec une tendance à la hausse depuis trois ans. Elle atteint son plus haut niveau en 2011 avec 63,6 %, Ce niveau se situe 2,4 points en dessus du niveau des conducteurs de voiture de tourisme.

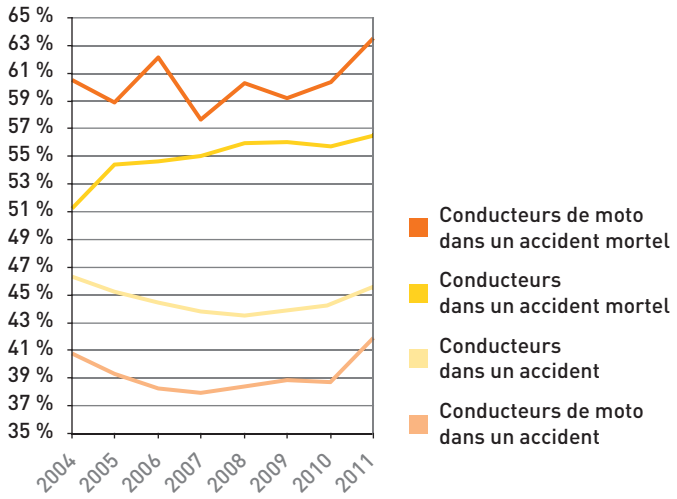
37 Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux 8 dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS MOTOCYCLISTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Total conducteurs	Part des conducteurs responsables
2000	Accidents corporels	14 433	5 261	19 694	26,7 %
	Accidents mortels	713	231	944	24,5 %
2001	Accidents corporels	14 721	5 073	19 794	25,6 %
	Accidents mortels	829	233	1 062	21,9 %
2002	Accidents corporels	13 430	4 818	18 248	26,4 %
	Accidents mortels	827	220	1 047	21 %
2003	Accidents corporels	12 159	4 161	16 320	25,5 %
	Accidents mortels	689	179	868	20,6 %
2004	Accidents corporels	9 581	6 622	16 203	40,9 %
	Accidents mortels	335	513	848	60,5 %
2005	Accidents corporels	11 254	7 321	18 575	39,4 %
	Accidents mortels	378	542	920	58,9 %
2006	Accidents corporels	10 738	6 677	17 415	38,3 %
	Accidents mortels	310	508	818	62,1 %
2007	Accidents corporels	11 397	6 999	18 396	38 %
	Accidents mortels	369	503	872	57,7 %
2008	Accidents corporels	10 561	6 598	17 159	38,5 %
	Accidents mortels	337	511	848	60,3 %
2009	Accidents corporels	10 408	6 632	17 040	38,9 %
	Accidents mortels	374	543	917	59,2 %
2010	Accidents corporels	9 598	6 087	15 685	38,8 %
	Accidents mortels	291	443	734	60,4 %
2011	Accidents corporels	9 393	6 695	16 088	41,6 %
	Accidents mortels	286	499	785	63,6 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 2,1 %**	**10 %**	**2,6 %**	**7,2 %**
	Accidents mortels	**– 1,7 %**	**12,6 %**	**6,9 %**	**5,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de motocyclettes dans les accidents

La présence d'alcool chez les conducteurs de motocyclettes impliqués dans les accidents mortels varie depuis 2000 entre 20 et 25 %. Il atteint son plus haut niveau en 2011, en hausse par rapport à 2010 (augmentation de 3,9 points) alors que ce niveau est stable pour l'ensemble des conducteurs.

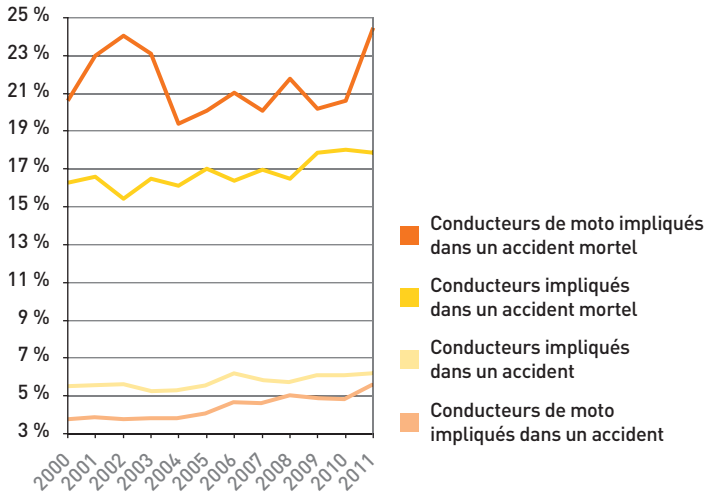
Dans les accidents corporels, la présence d'un taux d'alcool positif varie entre 3 et 6 %. Elle a atteint également son niveau le plus élevé en 2011 avec un taux de (5,7 % soit environ 4 fois moins que dans les accidents mortels).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS MOTOCYCLISTES ALCOOLISÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents corporels	19 694	16 948	86,1	642	3,8
	Dont mortels	944	567	60,1	117	20,6
2001	Accidents corporels	19 794	16 928	85,5	657	3,9
	Dont mortels	1 062	630	59,3	145	23
2002	Accidents corporels	18 248	15 323	84	585	3,8
	Dont mortels	1 047	545	52,1	131	24
2003	Accidents corporels	16 320	13 371	81,9	514	3,8
	Dont mortels	868	450	51,8	104	23,1
2004	Accidents corporels	16 203	12 603	77,8	485	3,8
	Dont mortels	848	413	48,7	80	19,4
2005	Accidents corporels	18 575	14 967	80,6	619	4,1
	Dont mortels	920	812	88,3	163	20,1
2006	Accidents corporels	17 415	14 301	82,1	670	4,7
	Dont mortels	818	604	73,8	127	21
2007	Accidents corporels	18 396	15 018	81,6	699	4,7
	Dont mortels	872	668	76,6	134	20,1
2008	Accidents corporels	17 159	13 851	80,7	702	5,1
	Dont mortels	848	616	72,6	134	21,8
2009	Accidents corporels	17 046	14 051	82,4	691	4,9
	Dont mortels	918	704	76,7	142	20,2
2010	Accidents corporels	15 693	12 877	82,1	628	4,9
	Dont mortels	734	558	76	115	20,6
2011	Accidents corporels	16 090	13 134	81,6	744	5,7
	Dont mortels	787	617	78,4	151	24,5
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**2,5 %**	**2 %**	**– 0,5 %**	**18,5**	**16,2**
	Dont mortels	**7,2 %**	**10,6 %**	**3,1 %**	**31,3**	**18,7**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE MOTOCYCLISTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le port du casque chez les motocyclistes dans les accidents

Le casque est le seul équipement individuel de sécurité obligatoire pour circuler sur un deux-roues motorisé. Le taux de non-port du casque dans les accidents corporels impliquant une moto est très faible.

En 2011, 2 % des motocyclistes conducteurs décédés ne portaient pas de casque et 5 % des passagers. L'ensemble correspond à 16 personnes tuées.

Pour les conducteurs de motocyclettes non tués dans les accidents, le taux de port du casque est stable depuis 2000. Il est proche de 99 %. Les conducteurs tués ont un taux de port de casque légèrement inférieur. Il évolue favorablement depuis 2000 pour tendre vers 98 %. L'année 2011 confirme cette tendance.

Pour les passagers de motocyclettes non tués dans les accidents, le taux de port du casque augmente de façon continue depuis 2000. Il atteint 98 % en 2011 soit un écart de 1 point par rapport aux conducteurs.

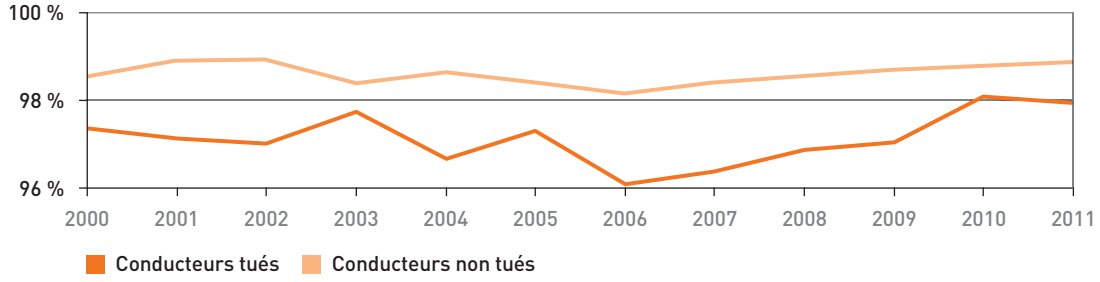
Les passagers tués présentent sur l'ensemble de la période un taux de port de casque très variable. Toutefois, ce taux s'améliore depuis 2006 pour approcher en 2011 les 96 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PORT DU CASQUE DES MOTOCYCLISTES DANS LES ACCIDENTS (CONDUCTEURS ET PASSAGERS)

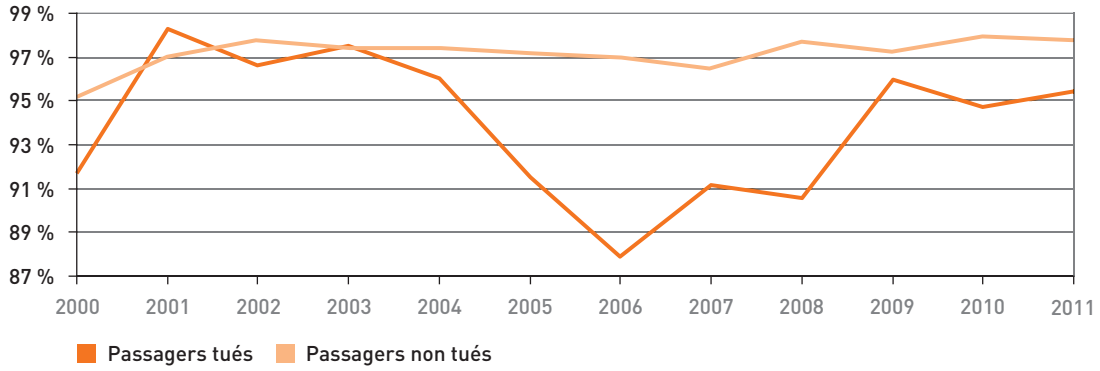
		Conducteurs				Passagers				Indéterminés				Ensemble			
		Casqués	Non casqués	Ind.	Total	Casqués	Non casqués	Ind.	Total	Casqués	Non casqués	Ind.	Total	Casqués	Non casqués	Ind.	Total
2000	Personnes tuées	790	21	62	873	24	2	2	28	34	3	9	46	848	27	73	947
	Impliqués non tués	16 556	238	2 027	18 821	1 110	57	176	1 343	749	13	195	957	18 415	307	2 398	21 121
2001	Personnes tuées	908	27	61	995	62	1	9	72	11	0	3	14	980	28	73	1 081
	Impliqués non tués	16 220	176	2 402	18 799	1 485	44	258	1 787	276	0	158	434	17 982	220	2 818	21 020
2002	Personnes tuées	868	27	66	961	61	2	10	73	4	1	1	6	933	30	77	1 040
	Impliqués non tués	15 167	159	1 961	17 287	1 505	34	165	1 704	167	5	147	319	16 839	198	2 273	19 310
2003	Personnes tuées	743	17	58	818	42	1	1	44	3	0	4	7	788	18	63	869
	Impliqués non tués	13 246	216	2 040	15 502	1 331	35	214	1 580	166	5	137	308	14 743	256	2 391	17 390
2004	Personnes tuées	741	26	41	807	51	2	6	60	2	1	0	3	794	29	47	870
	Impliqués non tués	14 128	189	1 131	15 448	1 287	34	117	1 438	249	6	87	342	15 664	229	1 335	17 228
2005	Personnes tuées	758	21	32	811	54	5	4	63	7	0	0	7	819	26	36	881
	Impliqués non tués	15 956	256	1 552	17 764	1 531	44	116	1 691	362	23	79	464	17 849	323	1 747	19 919
2006	Personnes tuées	665	27	36	728	29	4	2	35	5	1	0	6	699	32	38	769
	Impliqués non tués	15 121	279	1 287	16 687	1 346	41	110	1 497	314	7	57	378	16 781	327	1 454	18 562
2007	Personnes tuées	717	27	44	788	31	3	2	36	6	0	0	6	754	30	46	830
	Impliqués non tués	15 738	252	1 618	17 608	1 386	50	108	1 544	333	5	55	393	17 457	307	1 781	19 545
2008	Personnes tuées	682	22	30	734	48	5	1	54	7	0	0	7	737	27	31	795
	Impliqués non tués	14 628	210	1 587	16 425	1 248	29	104	1 381	311	6	48	365	16 187	245	1 739	18 171
2009	Personnes tuées	756	23	51	830	48	2	1	51	7	0	0	7	811	25	52	888
	Impliqués non tués	14588	189	1439	16 216	1310	37	131	1 478	285	7	34	326	16 183	233	1 604	18 020
2010	Personnes tuées	617	12	29	658	36	2	4	42	3	0	1	4	656	14	34	704
	Impliqués non tués	13 730	165	1 140	15 035	1 221	25	88	1 334	223	6	34	263	15 174	196	1 262	16 632
2011	Personnes tuées	668	14	27	709	42	2	2	46	4	0	1	5	714	16	30	760
	Impliqués non tués	14 230	158	994	15 382	1 305	29	86	1 420	197	6	16	219	15 732	193	1 096	17 021

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ TAUX DE PORT DU CASQUE DES CONDUCTEURS DE MOTOS DANS LES ACCIDENTS



↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DU CASQUE DES PASSAGERS DE MOTOCYCLETTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

COMPAR

Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés, oct. 2011

Commanditaire : DSCR

Titulaire : IFSTTAR

Rédacteurs : Isabelle Ragot-Court, Pierre Van Elslande, Nicolas Clabaux, Thierry Serre

Contributeurs : Jean-Yves Fournier, Magali Jaffard, Cécile Coquelet, Thierry Brenac, Christophe Perrin, Catherine Masson

Responsables scientifiques : Isabelle Ragot-Court et Pierre Van Elslande

L'étude porte sur les processus qui conditionnent et déterminent les accidents impliquant des deux-roues motorisés (2RM). Elle a été réalisée sur une période de près de deux ans avec l'implication de chercheurs issus des principales disciplines concernées par l'accidentologie. Trois principaux volets de recherche ont été développés.

– Le volet 1 concerne l'analyse d'un échantillon de 1 000 PV d'accidents représentatif de la base nationale. Les résultats montrent, entre autres choses, que les caractéristiques spécifiques des 2RM favorisent une certaine forme d'accidentalité, dont il est rendu compte en détail dans le rapport en distinguant les accidents d'interaction avec le trafic (accidents « avec un tiers ») et les accidents de type « perte de contrôle ».

– Le volet 2 s'est attaché à l'étude des pratiques et des représentations qui les sous-tendent sur la base de données d'enquête recueillies via Internet auprès de 1 566 conducteurs de 2RM. Les résultats permettent d'identifier et de qualifier des profils de conducteurs de 2RM qui peuvent développer des styles de conduite à risque sur la base des croyances élevées qu'ils ont dans leurs propres compétences de conduite, une minimisation du risque d'accident pour ceux qui pratiquent ce style de conduite, parfois couplée avec l'expression des croyances élevées quant à la fiabilité en termes de capacités dynamiques du véhicule qu'ils conduisent. À partir de ces résultats, trois leviers d'action complémentaires et indissociables peuvent être préconisés pour infléchir les comportements insécuritaires de manière durable. Il s'agit : 1. De techniques qui permettraient de modifier les croyances sur soi en tant que conducteur pour réduire l'éventuelle surestimation de ses propres compétences de conduite ; 2. D'affiner les connaissances sur les véhicules et leurs capacités dynamiques pour éviter une surestimation de leur fiabilité dans les situations de conduite ; 3. De l'amélioration des connaissances des risques engendrés par la pratique de certains comportements. En outre, la recherche marque l'intérêt d'approfondir les éléments qui caractérisent les conducteurs pratiquant un style de conduite à risque dans le but de proposer des actions de sécurité d'autant plus efficaces qu'ils seraient ciblés.

– Le volet 3 étudie l'existence d'un lien éventuel entre la vitesse d'approche des motocyclistes et leur implication dans les accidents « Regardé-mais-pas-vu » (RMPV) à partir d'un échantillon d'études détaillées d'accidents en intersection. Les résultats montrent que, en milieu urbain, les vitesses initiales des motocyclistes sont significativement plus élevées dans les accidents de type RMPV que dans les autres accidents d'intersections. Ce résultat n'est pas retrouvé en milieu rural, mais de nouvelles investigations seraient nécessaires pour pouvoir conclure.

Ces résultats suggèrent néanmoins que la gestion de la vitesse, par la conception des voies ou par d'autres moyens, pourrait contribuer à la prévention des accidents « Regardé-mais-pas-vu » de motocyclistes, du moins en milieu urbain.

Dans le cadre de ce projet, il a été réalisé une étude complémentaire, plus ciblée sur le « sécurité secondaire » et sur la question des capacités de protection des équipements de sécurité dits «légers».

CSC-2RM

Étude des comportements spontanés de conduite des usagers de deux-roues motorisés dans le trafic urbain et périurbain, oct. 2011

Commanditaire : DSCR

Titulaire : IFSTTAR

Rédacteur : Samuel Aupetit

Contributeurs : Stéphane Espié, Carine Pianelli, et Farida Saad

Responsable scientifique : Stéphane Espié

Après avoir présenté les fondements principaux d'une approche d'ergonomie cognitive utilisée dans la présente recherche, les comportements de conduite privilégiant le recueil de données en conditions de trafic réelles sont retenus. L'analyse des rapports d'accidents effectuée montre que la circulation entre files de la part des motocyclistes est impliquée dans les accidents de la route entre 1 % et 5 % selon les zones géographiques considérées.

Les entretiens soulignent le nombre important d'indices qui sont prélevés par les motocyclistes dans leur environnement ainsi que leur diversité (cinq catégories différentes d'indices dans cette analyse). Les motards étudiés apparaissent comme des « experts » dans la lecture de l'environnement et la sélection des informations utiles. Ils s'en servent ensuite pour adapter leurs modalités de pratiques de circulation entre files (accélérer/freiner, poursuivre/stopper l'interfile...) vers des objectifs de sécurité et de confort.

Les motocyclistes développent des compétences sur le plan de la discrimination perceptive de la situation de conduite, ce qui leur permet d'anticiper les éventuelles situations à risque. Ces compétences sur le plan de la lecture des situations, de leur compréhension et des décisions sont au cœur de la conduite moto en interfile.

Ces résultats témoignent également de l'implication de tous les motards étudiés dans leur conduite. Une implication qui pourrait apparaître plus systématique que celle de conducteurs automobiles, en raison des sollicitations spécifiques de la conduite 2RM.

Ces entretiens montrent que la non-détection des motards par les autres usagers représente un réel enjeu de sécurité pour eux, qu'ils mettent en jeu un certain nombre de stratégies pour se rendre visibles auprès des automobilistes lorsqu'ils remontent les files et fournissent également des efforts pour s'assurer de leur bonne détection.

Les observations directes mettent en avant les difficultés des motocyclistes à s'engager (et se réengager) dans l'interfile sous la pression des autres conducteurs de 2RM. Cette manœuvre nécessite d'articuler le contrôle du véhicule et la perception de l'activité des autres usagers : contrôler l'interdistance avec les véhicules à l'avant et à l'arrière, contrôler la présence ou non de 2RM dans l'interfiles, et manœuvrer correctement le véhicule tout en tenant compte de la vitesse du trafic. Ces situations génèrent fréquemment d'après les motards des situations de « presque accident », voire d'accident. Les données font également émerger des problèmes saillants d'interactions entre les motocyclistes observés et différentes catégories spécifiques d'usagers de deux-roues 125 cm^3 et les utilisateurs de scooters typés « sport ». Ces usagers auraient des comportements particuliers, différents, et constitueraient des sources de gêne pour les motocyclistes (voire de risque éventuel).

L'activité des motocyclistes lors de la circulation entre files est apparue comme une pratique largement et quotidiennement adoptée. Les données recueillies au cours de ce projet permettent : 1. De réaliser une description de l'activité réellement déployée par les participants et ainsi d'aboutir à une meilleure compréhension des pratiques de circulation entre files ; 2. De décrire les mécanismes perceptifs et décisionnels des motocyclistes dans ces situations ; 3. De l'identifier un certain nombre de « situations de vulnérabilité » des motocyclistes liées à cette pratique dans le réseau francilien.

À citer la publication « Former à la conduite moto : une recherche sur les contenus d'enseignement en situation réelle » par Samuel Aupetit, J. Riff, S. Espié, O. Buttelli dans la revue Recherche&Formation, n° 66, 66, 2011/1, éditeur ENS Edition.

Les voitures de tourisme

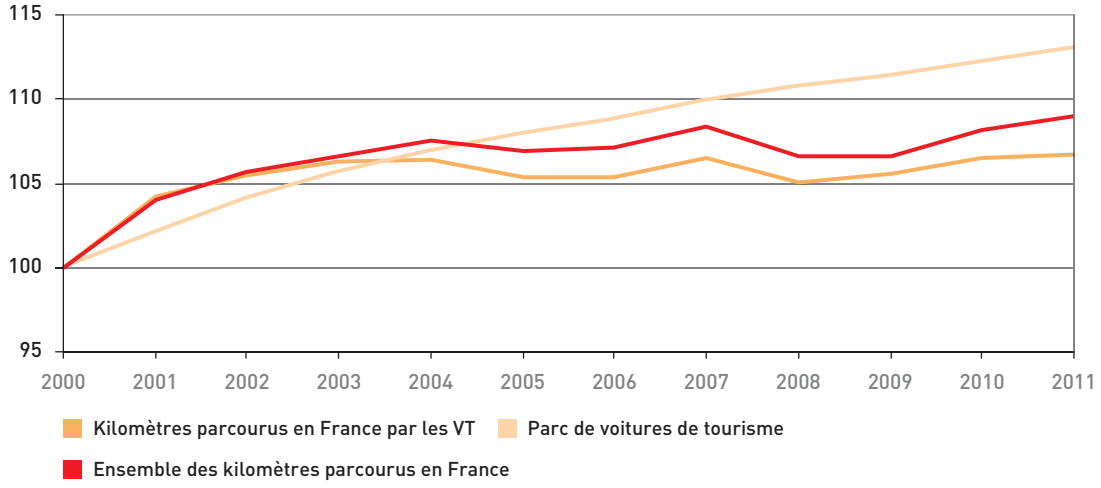
Voitures de tourisme – parc et parcours

Depuis 2000, l'augmentation du parc est de + 13 %. Elle s'est fortement ralentie depuis 2005 avec une progression annuelle inférieure à 1 %. 2011 a confirmé cette tendance avec une progression limitée à 0,8 % par rapport à 2010. Ce parc est majoritaire parmi les véhicules motorisés (83 %). Ce tassement peut s'expliquer en partie par le contexte économique, notamment en relation avec l'augmentation du coût du carburant.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES VOITURES DE TOURISME

Année	Voitures de tourisme		Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules
	Parc en milliers de véhicules	Kilomètres parcourus en France (en millards de km)	
2000	27 770	393,8	518,2
2001	28 380	410,4	539
2002	28 930	415,2	547,8
2003	29 360	418,7	552,7
2004	29 730	419,1	557,1
2005	30 000	414,9	554,3
2006	30 250	414,7	555,2
2007	30 550	419,3	561,6
2008	30 775	413,7	552,7
2009	30 950	415,6	552,2
2010	31 175	419,3	560,4
2011	31 425	420,1	565
Var. 2011/2010	**0,8 %**	**0,2 %**	**0,8 %**

↓ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Ce contexte impacte également le kilométrage parcouru. Entre 2000 et 2011, le parcours total des véhicules de tourisme n'a progressé que de 6,7 %. L'évolution haussière des parcours s'est fortement ralentie depuis 2004. Après le recul des kilomètres parcourus en 2008, une légère reprise a eu lieu en 2010, confirmée en 2011 (+ 0,2 %).

Bilan général de l'accidentalité des voitures de tourisme

En 2011, les voitures de tourisme sont impliquées dans 78 % des accidents corporels (50 921 accidents sur les 65 024 au total) et leurs usagers représentent 52 % de la mortalité routière (2 062 tués pour 3 963 tués au total). Depuis 2000, ces parts sont en baisse régulière (respectivement 87 % et 66 % en 2000), elles étaient respectivement de 86 % et 64 % en 2002. La politique de sécurité routière ciblée vers cette catégorie s'est ainsi traduite dans l'évolution de la part que représente les voitures de tourisme dans l'ensemble de l'accidentalité.

L'année 2011 affiche une variation à la baisse par rapport à 2010 :

– de – 4 % pour les accidents corporels ;

– et de – 2,6 pour la mortalité des automobilistes.

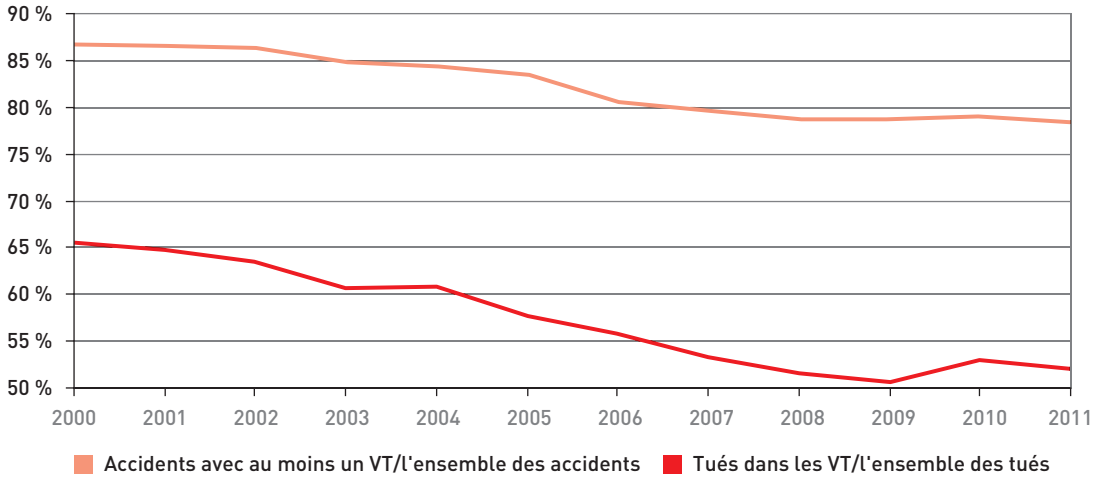
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES VOITURES DE TOURISME

Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Nb de véhicules dans les accidents corporels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	105 006	ND	149 180	5 351	92 616	ND
2001	100 767	ND	142 751	5 343	87 684	ND
2002	91 014	ND	127 740	4 920	77 840	ND
2003	76 446	ND	104 761	3 721	60 440	ND
2004	71 962	ND	98 692	3 406	55 117	ND
2005	70 558	3 904	96 338	3 065	53 776	18 298
2006	64 560	3 320	86 270	2 626	47 219	18 084
2007	64 607	3 230	86 123	2 464	46 331	16 486
2008	58 469	2 940	77 103	2 205	40 300	14 127
2009	56 747	2 862	74 825	2 160	39 461	13 594
2010	53 021	2 753	70 315	2 117	37 110	12 454
2011	50 921	2 716	67 179	2 062	34 973	12 136
Var. 2011/2010	**– 4 %**	**– 1,3 %**	**– 4,5 %**	**– 2,6 %**	**– 5,8 %**	**– 2,6 %**

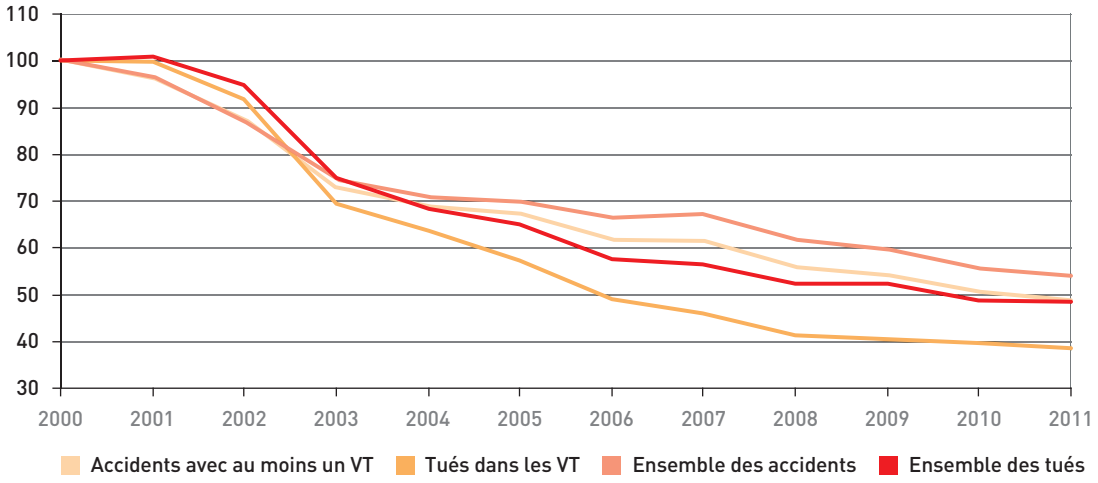
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la baisse des accidents corporels impliquant un véhicule de tourisme est de – 52 %, celle des tués de – 61 % et celle des blessés de – 62 %. Cette baisse ne s'est jamais inversée depuis 2000, même si cette tendance à la baisse a connu trois phases : une très forte baisse entre 2002 et 2003 (– 24 %), une plus modérée entre 2004 et 2008 (en moyenne – 10 %) et une très faible depuis 2009 (en moyenne – 2,3 %). Cette évolution récente traduit un certain tassement dans l'effet de la politique de sécurité routière qui a ciblé de façon privilégiée cette catégorie d'usagers.

↓ÉVOLUTION DE LA PART DES VOITURES DE TOURISME DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE VT ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les antagonistes[38] *des voitures de tourisme*

En 2011, les voitures de tourisme sont majoritairement accidentées en collision avec les deux-roues motorisés (30 % des accidents corporels impliquant au moins une voiture de tourisme décomposés en 12 % pour les cyclomoteurs et 18 % pour les motocyclettes), avec une autre voiture de tourisme (19 % des accidents), avec un piéton (16 %), mais aussi en « solo » (14 %). Cette dernière part est à tempérer dans la mesure où ces accidents ne font pas toujours l'objet d'un signalement aux forces de l'ordre.

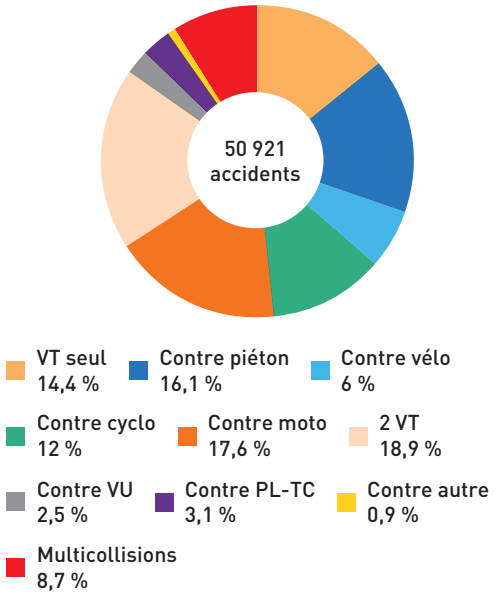
Un automobiliste sur quatre est tué dans une collision avec une autre voiture de tourisme (25 % en 2011). Si toutes les typologies d'accidents ont connu depuis 2000 des baisses de la mortalité (en moyenne – 52 %toutes catégories confondues contre – 61 % pour les voitures de tourisme), la baisse des personnes tuées dans une collision entre deux voitures de tourisme est l'une des plus fortes (– 70 %), traduisant l'efficacité de la politique de contrôle des vitesses menée depuis 2002.

Les autres types de collision qui représentent environ 25 % de la mortalité des automobilistes se répartissent à 12 % dans les accidents des voitures de tourisme avec un poids lourd et 10 % dans les accidents en multicollision.

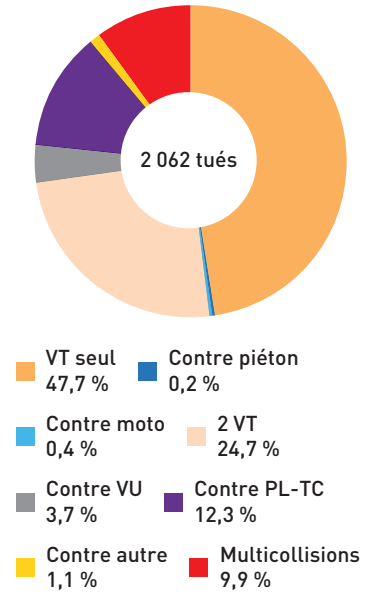
38 Voir chapitre spécifique du bilan traitant des VU, où les raisons de la non-continuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

Bénéficiant d'une carrosserie, les usagers des voitures de tourisme sont peu impactés lors d'une collision avec un usager vulnérable : un piéton, un vélo ou un deux-roues motorisé (13 personnes tuées dans une voiture de tourisme sur 2 062 lors d'un choc contre l'un de ces usagers).

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VT SELON L'ANTAGONISTE



↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UNE VT SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON L'ANTAGONISTE

	Accidents corporels											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
VT seul	18 043	17 936	16 586	13 087	11 452	11 270	9 984	9 398	8 353	8 368	7 764	7 345
Contre piéton	13 517	12 737	11 717	10 238	9 958	9 799	9 326	9 103	8 739	8 617	8 310	8 196
Contre vélo	4 585	4 011	3 450	3 549	3 302	3 399	3 156	3 156	2 944	3 028	2 761	2 948
Contre cyclo	13 573	12 750	11 516	10 795	10 360	8 890	8 938	9 609	8 743	7 834	6 806	6 117
Contre moto	11 928	11 970	11 065	9 865	9 702	11 202	10 060	10 456	9 631	9 515	8 791	8 951
2 VT	27 788	26 469	23 732	18 246	17 108	15 914	13 285	13 077	11 334	11 055	10 488	9 644
Contre VU	1 830	1 764	1 513	1 272	1 212	1 011	1 541	1 626	1 440	1 400	1 408	1 271
Contre PL-TC	3 564	3 379	3 052	2 593	2 298	2 407	2 287	2 127	1 876	1 729	1 686	1 577
Contre autre	818	792	666	576	569	611	597	550	559	501	487	460
Multicollisions	9 360	8 959	7 717	6 225	6 001	6 055	5 386	5 505	4 850	4 700	4 520	4 412
Total	**105 006**	**100 767**	**91 014**	**76 446**	**71 962**	**70 558**	**64 560**	**64 607**	**58 469**	**56 747**	**53 021**	**50 921**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES AUTOMOBILISTES SELON L'ANTAGONISTE

	Personnes tuées											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
VT seul	2 311	2 447	2 201	1 822	1 625	1 423	1 253	1 156	1 067	1 111	1 031	983
Contre piéton	4	4	2	2	0	0	5	0	0	0	2	4
Contre vélo	3	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0
Contre cyclo	0	2	1	2	2	2	0	0	0	1	0	1
Contre moto	17	27	24	17	7	10	4	10	7	14	5	8
2 VT	1 673	1 614	1 485	1 004	971	845	639	642	555	478	512	509
Contre VU	89	109	119	83	63	51	96	107	103	88	82	76
Contre PL-TC	590	535	502	403	358	336	313	318	262	232	245	254
Contre autre	55	59	42	53	32	33	43	32	21	35	31	22
Multicollisions	609	546	544	334	347	364	272	199	190	201	209	205
Total	**5 351**	**5 343**	**4 920**	**3 721**	**3 406**	**3 065**	**2 626**	**2 464**	**2 205**	**2 160**	**2 117**	**2 062**
Mortalité solo	**43,2 %**	**45,8 %**	**44,7 %**	**49 %**	**47,7 %**	**46,4 %**	**47,7 %**	**46,9 %**	**48,4 %**	**51,4 %**	**48,7 %**	**47,7 %**
Vulnéralibilité en duo	**63,2 %**	**62,7 %**	**61,5 %**	**58 %**	**58,6 %**	**54 %**	**56,1 %**	**55 %**	**51,5 %**	**50,2 %**	**53,2 %**	**51,7 %**

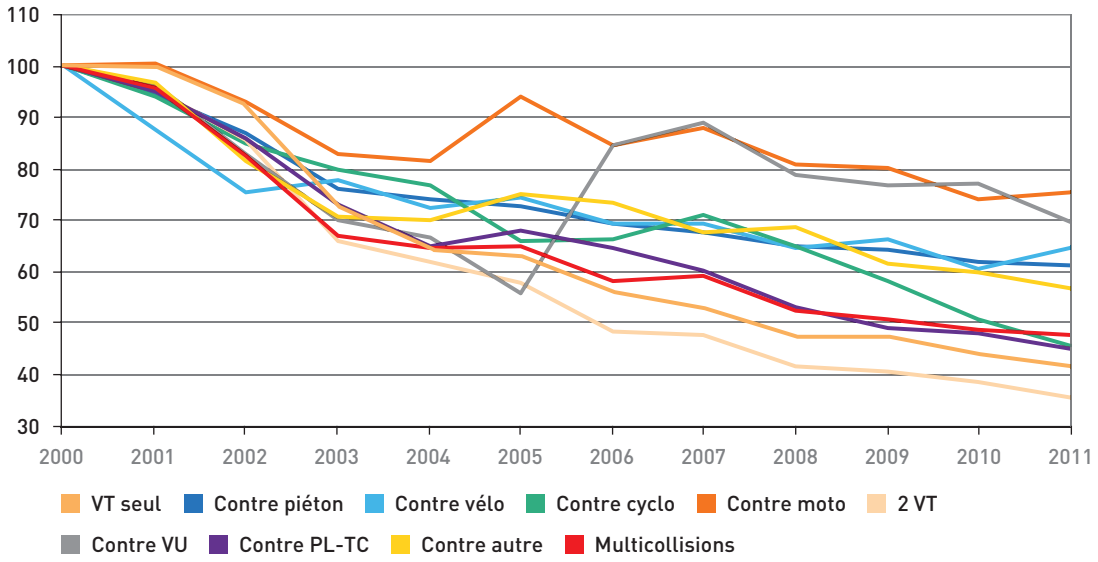
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Par rapport à 2010, les accidents corporels avec au moins une voiture de tourisme avec les véhicules utilitaires sont en baisse de – 9,7 % et ceux avec les cyclomoteurs de –10 %. À l'opposé, ceux avec une bicyclette ressortent à la hausse avec + 6,7 %.

L'indice de vulnérabilité en duo des automobilistes (à savoir : dans une collision mortelle à deux dont au moins un automobiliste, la probabilité du décès de l'automobiliste) ainsi que le ratio des tués automobilistes sur les tués dans l'accident avec voiture de tourisme sont tous deux en baisse depuis 2000.

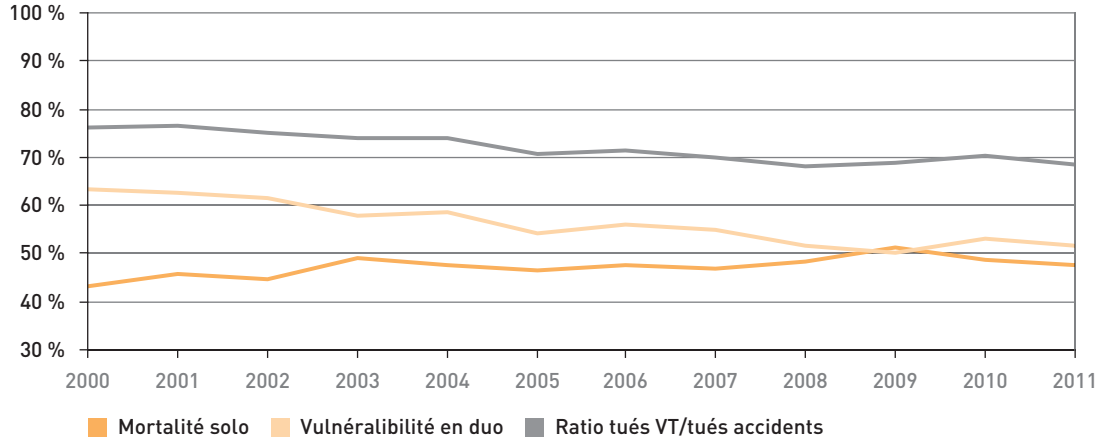
À l'opposé, la mortalité en solo (un seul véhicule impliqué dans l'accident) est en augmentation de cinq points passant de 43 % de personnes tuées dans les voitures de tourisme en 2000 à 48 % en 2011. Une tendance à la baisse s'est initiée en 2010 et en 2011. 983 décès sont comptabilisés dans cette accidentalité spécifique.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES VT DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ LES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Classes d'âge des victimes dans les voitures de tourisme – Conducteurs et passagers

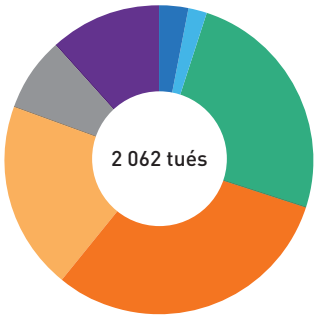
Les victimes dans les voitures de tourisme concernent toutes les classes d'âge, y compris les moins de 18 ans qui sont des victimes en tant que passagers, soit 4,2 %. Les deux classes d'âge les plus touchées (parmi celles qui figurent sur nos graphiques) sont les 18-24 ans, avec neuf personnes tuées pour 100 000 habitants de cette classe d'âge, et les 75 ans et plus, avec quatre personnes tuées pour 100 000 habitants de cette classe d'âge.

Parmi les 96 % usagers de 18 ans et plus, les deux catégories d'âge les plus sensibles sont les 18-24 ans, qui représentent 25 % de la mortalité dans les voitures de tourisme, et les plus de 75 ans, qui, certes, ne représentent que 12 % de cette mortalité mais constituent une population en expansion démographique. Rapportées au nombre d'habitants, ces deux tranches d'âge sont les plus touchées avec neuf automobilistes tués pour 100 000 habitants chez les 18-24 ans et quatre automobilistes tués pour 100 000 habitants chez les 75 ans et plus.

Depuis 2000, la mortalité dans les VT est en baisse de – 62 % pour les 18-24 ans et de – 46 % pour les 75 ans et plus. La classe d'âge des moins de 18 ans a connu la plus forte chute de la mortalité (– 67 %).

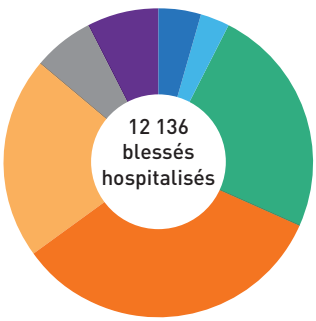
Par rapport à 2010, la mortalité dans les VT a augmenté uniquement pour les 65-74 ans (+ 14 %) et les 25-44 ans (+ 3 %), alors que la baisse générale est de – 3 % environ. La classe d'âge des moins de 18 ans continue de baisser fortement (– 17 %). Les deux classes sensibles baissent également (– 4,3 % pour les 18-24 ans et – 8,2 % pour les 75 ans et plus).

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UNE VT PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 3,3 %
15-17 ans 1,9 %
18-24 ans 24,8 %
25-44 ans 31,1 %
45-64 ans 19,5 %
65-74 ans 7,9 %
75 ans et + 11,5 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS DANS UNE VT PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 4,7 %
15-17 ans 2,9 %
18-24 ans 24,2 %
25-44 ans 33,4 %
45-64 ans 21,1 %
65-74 ans 6,2 %
75 ans et + 7,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DANS UNE VT SELON LA CLASSE D'ÂGE

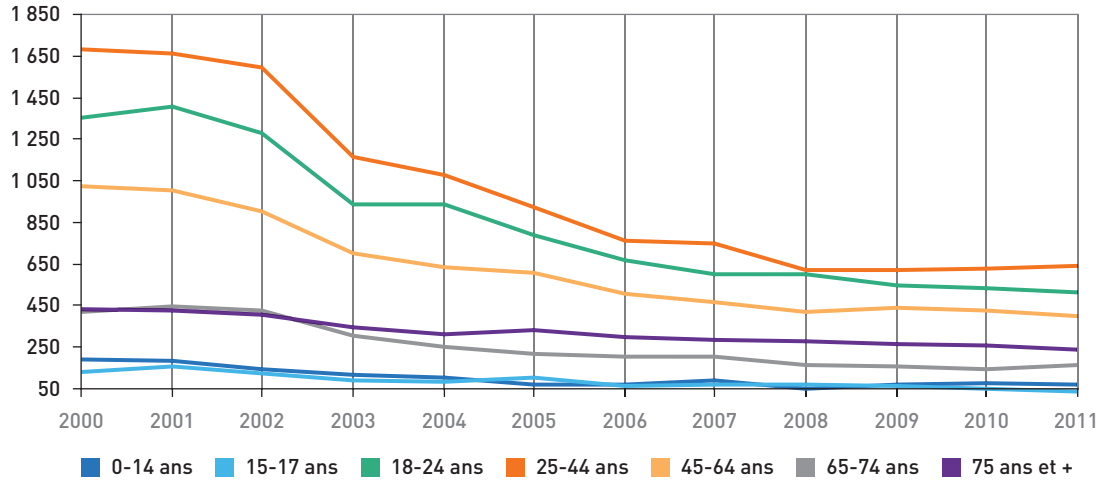
Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	107	192	134	1 352	1 683	1 026	422	435	5 351	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	64	182	158	1 405	1 660	1 002	444	429	5 343	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	49	141	121	1 281	1 595	900	428	405	4 920	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	56	119	92	934	1 164	702	307	347	3 721	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	7	103	82	935	1 080	636	253	309	3 406	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	17	70	107	790	922	606	220	333	3 065	170	836	584	4 604	6 308	3 668	1 110	1 018	18 298
2006	49	72	64	670	762	506	202	301	2 626	261	876	634	4 493	6 079	3 675	1 030	1 036	18 084
2007	4	87	68	601	746	469	203	286	2 464	56	810	544	4 062	5 552	3 393	1 003	1 066	16 486
2008	0	51	68	604	624	418	164	276	2 205	6	699	406	3 463	4 746	3 034	879	894	14 127
2009	0	70	62	547	621	439	155	266	2 160	1	672	367	3 391	4 555	2 853	847	908	13 594
2010	1	76	53	534	626	427	143	257	2 117	1	615	382	3 094	4 179	2 563	731	889	12 454
2011	1	69	39	511	642	401	163	236	2 062	3	571	357	2 942	4 057	2 561	752	893	12 136
Var. 2011/2010	0 %	– 9,2 %	– 26,4 %	– 4,3 %	2,6 %	– 6,1 %	14 %	– 8,2 %	– 2,6 %	200 %	– 7,2 %	– 6,5 %	– 4,9 %	– 2,9 %	– 0,1 %	2,9 %	0,4 %	– 2,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Ces évolutions doivent être appréciées en fonction du statut de l'automobiliste selon qu'il soit conducteur ou passager. Les personnes tuées dans les voitures de tourisme sont pour l'essentiel des conducteurs (73 % des tués en 2011 contre 28 % pour les passagers). Depuis 2000, la part des conducteurs tués est en augmentation passant ainsi de 70 % en 2000 à 72 % en 2002 puis à 73 % en moyenne, de 2004 à 2010.

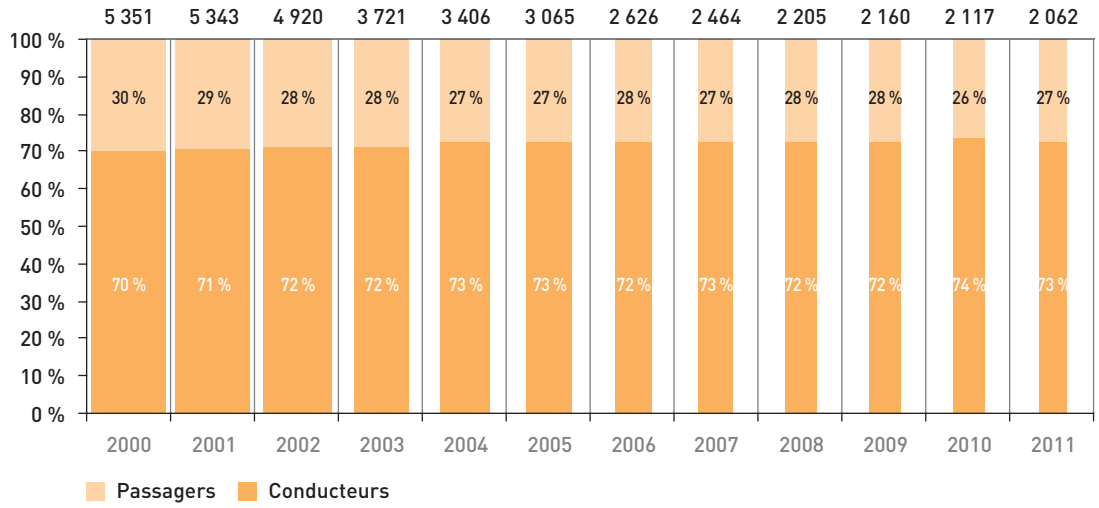
Depuis 2000, la baisse de la mortalité des conducteurs a été de – 60 %, dont la plus forte baisse enregistrée pour la classe d'âge 25-44 ans (– 63 %) ; celle des passagers a été de – 64 %, dont la plus forte baisse concerne les moins de 18 ans (– 67 %).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT SELON LA PLACE OCCUPÉE

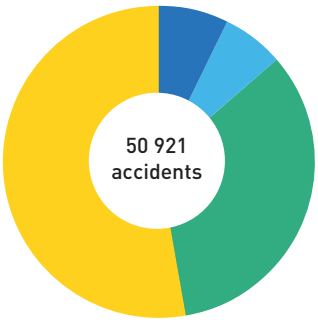


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des voitures de tourisme par type de route[39]

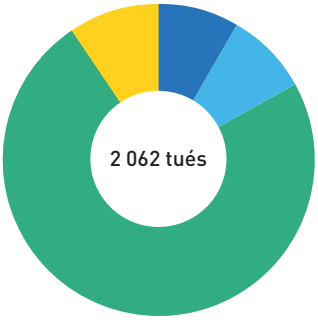
En 2011, les accidents impliquant une voiture de tourisme ont eu lieu majoritairement sur le réseau communal et autres voies[40] (53 %) et le réseau départemental (34 %). Cette répartition est tout autre pour ce qui concerne la mortalité.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VT PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes 7,4 % Routes nationales 6,4 %
Routes départementales 33,6 %
Voies communales et autres 52,6 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UNE VT PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes 8,6 % Routes nationales 8,5 %
Routes départementales 73,5 %
Voies communales et autres 9,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Près de trois décès sur quatre surviennent sur les routes départementales (74 %) alors que le volume de trafic supporté par ces voies est de 39 %.

La mortalité des automobilistes a baissé sur ces routes depuis 2007 (date de stabilisation de son réseau) de – 11 % alors qu'il a baissé sur les autres réseaux de – 29 %.

Par rapport à 2010, le nombre de personnes tuées dans une VT est en baisse sur l'intégralité des réseaux sauf sur le réseau autoroutier (+ 12 tués) où la mortalité revient à son niveau de 2007.

39 La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005-2006 est biaisée suite au transfert d'une partie des routes nationales aux départements. On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

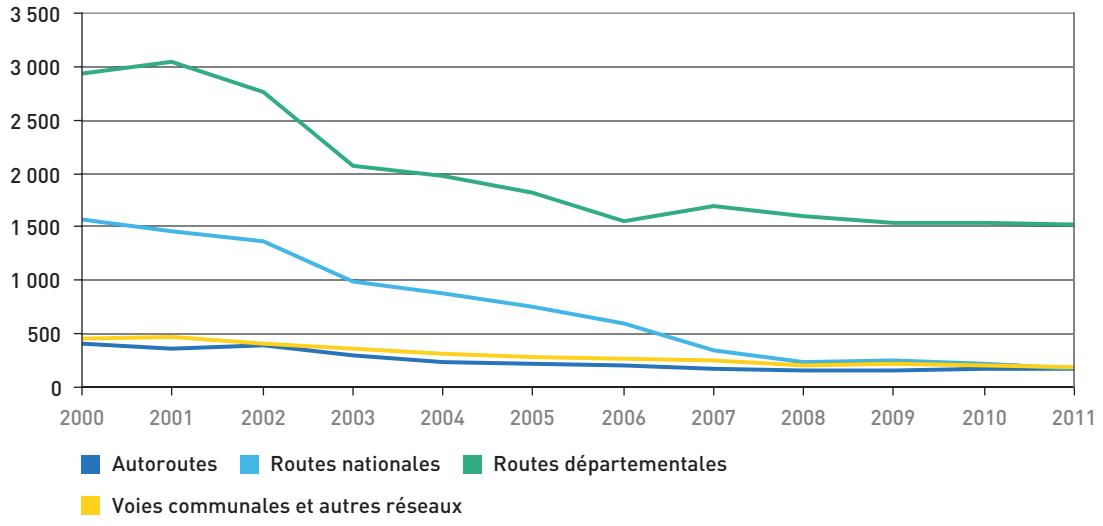
40 Les autres voies comportent les voies hors réseau public, les parkings et autres voies.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME PAR TYPE DE ROUTE

Année	Autoroutes			RN			RD			Voies communales et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	6 558	413	ND	16 416	1 562	ND	33 984	2 929	ND	48 048	448	ND	105 006	5 351	ND
2001	6 850	367	ND	15 740	1 461	ND	32 291	3 046	ND	45 886	469	ND	100 767	5 343	ND
2002	6 696	389	ND	13 852	1 369	ND	28 576	2 756	ND	41 890	405	ND	91 014	4 920	ND
2003	5 410	291	ND	10 959	993	ND	23 258	2 074	ND	36 819	363	ND	76 446	3 721	ND
2004	4 642	236	ND	9 916	882	ND	21 243	1 974	ND	36 161	313	ND	71 962	3 406	ND
2005	5 019	226	1 925	9 507	749	3 570	20 339	1 815	8 664	35 693	275	4 139	70 558	3 065	18 298
2006	4 693	208	1 757	7 463	592	3 068	18 463	1 555	9 662	33 941	271	3 597	64 560	2 626	18 084
2007	4 902	174	1 528	5 642	343	1 823	19 362	1 699	9 814	34 701	248	3 321	64 607	2 464	16 486
2008	3 911	157	1 303	4 444	243	1 431	17 957	1 594	8 537	32 157	211	2 856	58 469	2 205	14 127
2009	3 666	154	1 267	3 837	257	1 379	18 738	1 534	8 353	30 506	215	2 595	56 747	2 160	13 594
2010	3 927	165	1 434	3 337	216	1 206	17 723	1 539	7 474	28 034	197	2 340	53 021	2 117	12 454
2011	3 755	177	1 302	3 270	176	1 065	17 133	1 516	7 526	26 763	193	2 243	50 921	2 062	12 136
Var. 2011/2010	– 4,4 %	7,3 %	– 9,2 %	– 2 %	– 18,5 %	– 11,7 %	– 3,3 %	– 1,5 %	0,7 %	– 4,5 %	– 2 %	– 4,1 %	– 4 %	– 2,6 %	– 2,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT PAR TYPE DE ROUTE



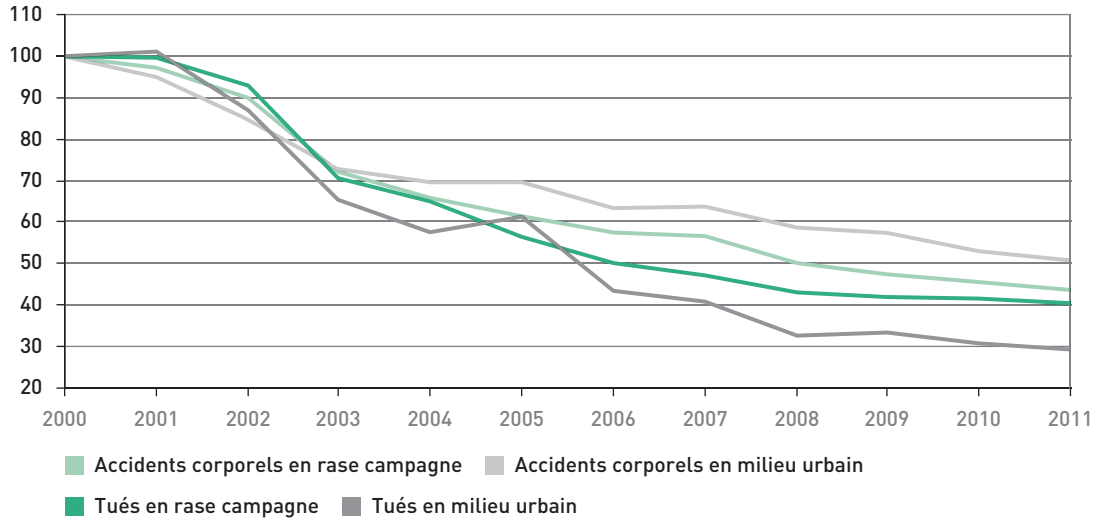
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les voitures de tourisme et les milieux (agglomérations[41] versus *rase campagne*[42]*)*

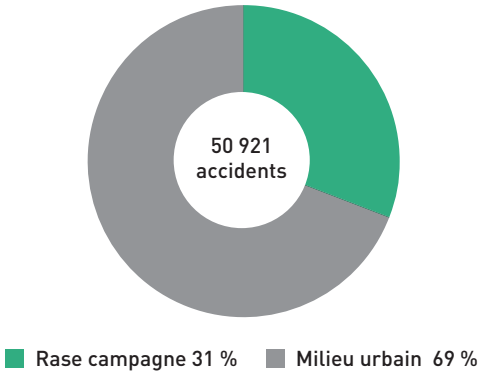
Du fait des trafics et de la fréquence des intersections et des mouvements divers, plus de deux accidents sur trois se produisent en milieu urbain en 2011. Par contre, le constat s'inverse pour la mortalité du simple fait des vitesses pratiquées. Plus de huit utilisateurs de voitures de tourisme sur dix (87 %) sont tués en rase campagne.

41 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 en soit la taille.
42 Reste du réseau situé hors agglomération.

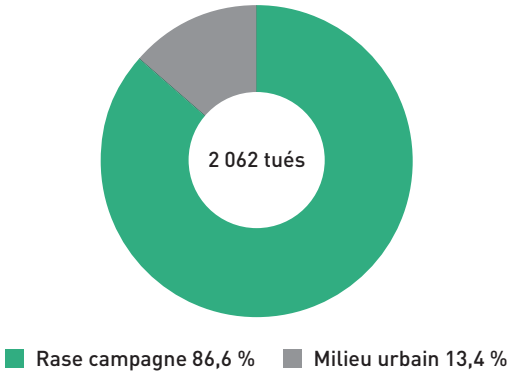
↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES VT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VT SELON LE MILIEU



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UNE VT SELON LE MILIEU



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, l'évolution de la mortalité est plus sensible en milieu urbain (– 71 %), probablement du fait que la baisse généralisée des vitesses pratiquées se traduit en ville, où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h, par une gravité de choc moins lésionnelle qu'en rase campagne. Même si la baisse des vitesses pratiquées reste élevée en rase campagne, la plus forte vitesse au moment du choc cause toujours de graves dommages lésionnels. Ainsi, en rase campagne, la baisse de la mortalité n'est que de – 60 %.

En 2011, la baisse de la mortalité est toujours plus accentuée en ville (– 3,8 %) qu'en rase campagne (– 2,4 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	35 936	4 412	ND	69 070	940	ND	105 006	5 351	ND
2001	34 953	4 395	ND	65 814	948	ND	100 767	5 343	ND
2002	32 398	4 103	ND	58 616	817	ND	91 014	4 920	ND
2003	25 925	3 108	ND	50 521	614	ND	76 446	3 721	ND
2004	23 801	2 864	ND	48 161	542	ND	71 962	3 406	ND
2005	22 196	2 488	11 634	48 362	577	6 664	70 558	3 065	18 298
2006	20 737	2 217	12 530	43 823	409	5 554	64 560	2 626	18 084
2007	20 450	2 080	11 535	44 157	384	4 951	64 607	2 464	16 486
2008	17 994	1 898	10 038	40 475	307	4 089	58 469	2 205	14 127
2009	17 106	1 846	9 608	39 641	314	3 986	56 747	2 160	13 594
2010	16 471	1 829	8 946	36 550	288	3 508	53 021	2 117	12 454
2011	15 773	1 785	8 637	35 148	277	3 499	50 921	2 062	12 136
Var. 2011/2010	**– 4,2 %**	**– 2,4 %**	**– 3,5 %**	**– 3,8 %**	**– 3,8 %**	**– 0,3 %**	**– 4 %**	**– 2,6 %**	**– 2,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,0169.

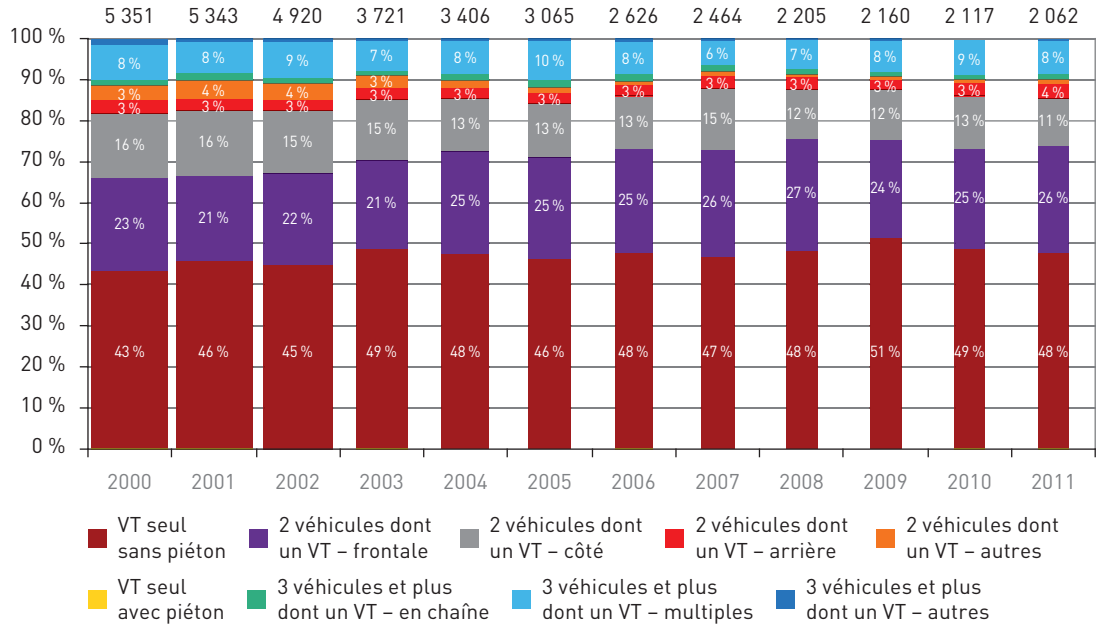
Les voitures de tourisme – Collisions et obstacles[43]

En 2011, environ 48 % des décès dans une VT résultent d'accidents « en solo » (voitures de tourisme seules), 26 % résultent de collisions frontales et 12 % de collisions sur le côté. Enfin, la part des automobilistes tués est de 10 % dans les collisions multiples.

Depuis 2000, ces distributions sont assez stables avec cependant une tendance haussière pour la mortalité dans les accidents sans tiers.

43 Le fichier BAAC comporte un item relatif aux obstacles fixes heurtés par les véhicules. Mais cette simple information factuelle ne permet pas de comprendre la cinématique de l'accident. Cela limite les exploitations et analyses qui peuvent être tirées de cette rubrique.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT SELON LES TYPES DE COLLISION



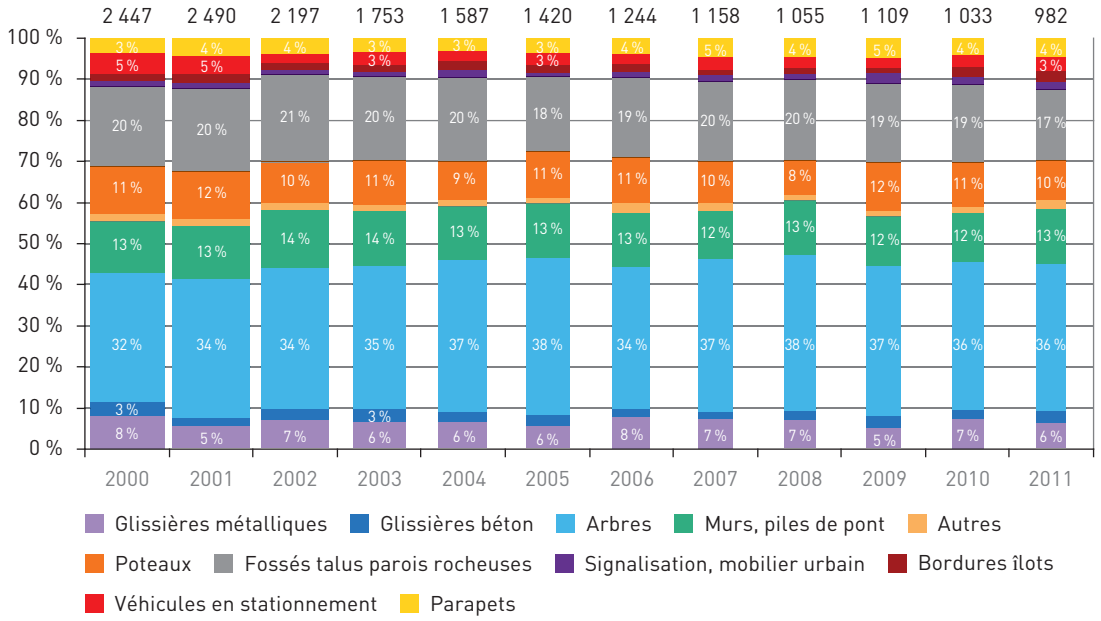
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

982 automobilistes ont été tués en 2011 alors que leur véhicule avait percuté un obstacle fixe au cours de l'accident, ce qui représente 48 % de la mortalité dans les voitures de tourisme.

Avec une tendance à la hausse depuis 2000, les personnes tuées dans les voitures de tourisme ont percuté un arbre lors de l'accident pour plus d'un tiers d'entre elles (36 % en 2010 et en 2011). La répartition des autres obstacles rencontrés est sans évolution significative.

En 2011, 17 % de personnes décédées dans les voitures de tourisme ont percuté des fossés, talus ou parois rocheuses. Elles sont 13 % à avoir percuté des murs ou des piles de ponts et 9,8 % à avoir percuté des poteaux.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

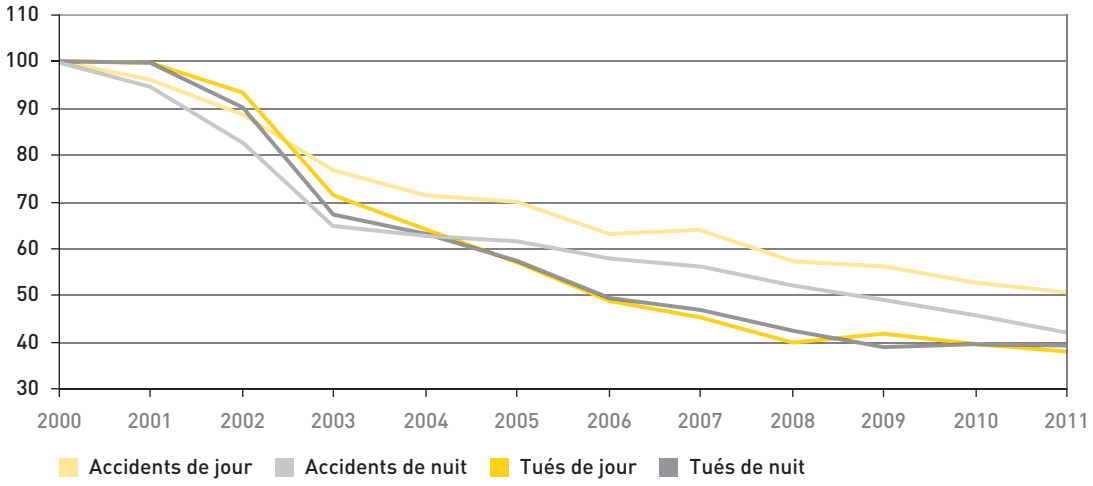
Les voitures de tourisme et la luminosité (jour versus *nuit)*

Un tiers des accidents impliquant une voiture de tourisme se produit la nuit. Ces accidents sont nettement plus graves que ceux de jour puisqu'ils représentent 49 % de la mortalité des usagers de voitures de tourisme.

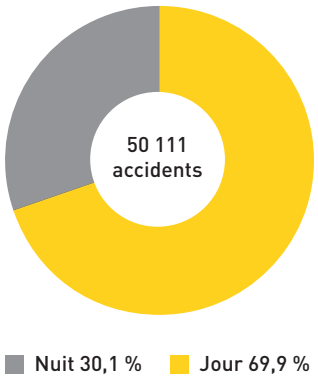
Cette situation est relativement stable d'une année sur l'autre, même si en 2001 la baisse de la mortalité a été plus sensible de jour (– 4,1 %) que de nuit (– 1,2 %).

Par rapport à 2010, l'année 2011 confirme la tendance générale.

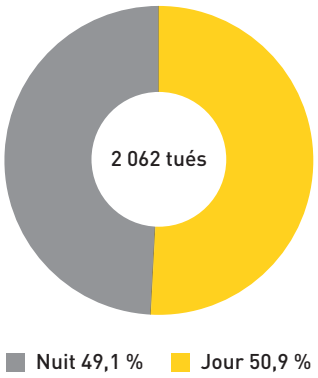
↓ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES VT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UNE VT SELON LA LUMINOSITÉ



↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC UNE VT SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON LA LUMINOSITÉ

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	69 255	2 764	ND	35 751	2 587	ND	105 006	5 351	ND
2001	66 827	2 762	ND	33 940	2 581	ND	100 767	5 343	ND
2002	61 622	2 585	ND	29 392	2 335	ND	91 014	4 920	ND
2003	53 171	1 977	ND	23 275	1 745	ND	76 446	3 721	ND
2004	49 525	1 772	ND	22 437	1 633	ND	71 962	3 406	ND
2005	48 492	1 579	10 631	22 066	1 486	7 667	70 558	3 065	18 298
2006	43 788	1 350	10 549	20 772	1 276	7 535	64 560	2 626	18 084
2007	44 392	1 254	9 796	20 215	1 210	6 690	64 607	2 464	16 486
2008	39 740	1 106	8 219	18 729	1 099	5 908	58 469	2 205	14 127
2009	39 207	1 152	8 047	17 540	1 008	5 547	56 747	2 160	13 594
2010	36 598	1 094	7 489	16 423	1 023	4 965	53 021	2 117	12 454
2011	35 017	1 049	7 109	15 094	1 013	5 027	50 111	2 062	12 136
Var. 2011/2010	**– 4,3 %**	**– 4,1 %**	**– 5,1 %**	**– 8,1 %**	**– 1 %**	**1,2 %**	**– 5,5 %**	**– 2,6 %**	**– 2,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les voitures de tourisme – Mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents de voitures de tourisme est très comparable sur les années 2000 à 2011.

Globalement, le nombre d'accidents augmente de janvier à juin avec néanmoins un « creux » en février expliqué par l'écart du nombre de jours dans le mois. Il baisse ensuite de manière importante en juillet et en août puis augmente à nouveau avec un pic en octobre et, enfin, se réduit sur la fin de l'année. Toutefois, l'accidentalité des débuts et des fins d'années n'est pas caractérisée par la même régularité. Les plus forts mouvements intéressent les mois de janvier et de décembre, témoignant ainsi de la sensibilité météorologique de l'accidentalité. Selon les résultats obtenus, ces deux mois peuvent corriger les résultats globaux de l'accidentalité des voitures de tourisme d'une année.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 7,1 % au minimum (février, avec 5 081 accidents en moyenne) pour atteindre 9,3 % au maximum (octobre, 6 713 accidents en moyenne).

En 2011, janvier et décembre enregistrent un nombre d'accidents très élevé par rapport 2010 (+ 15 %) qui avait connu des conditions météorologiques très hivernales. De juin à novembre, le nombre d'accidents comme le nombre de tués est inférieur à 2010 (– 10 % pour les accidents comme pour la mortalité).

Le pic d'accidents est atteint en mai avec 4 631 accidents contre 4 629 en octobre. On observe également que le plus fort mois de 2011 reste inférieur au mois le plus bas de 2005.

Antérieurement à 2005, les tués dans les voitures de tourisme étaient en hausse plutôt dans la seconde partie de l'année avec un pic enregistré généralement en décembre.

La mortalité est bien différente sur les cinq dernières années. Un lissage du nombre de tués s'est opéré sur l'année. Il n'existe plus de mois exceptionnellement surmeurtrier. Les écarts d'un mois à l'autre dépassent rarement 25 %, sauf conditions météorologiques très spécifiques entraînant une régulation massive de la mortalité.

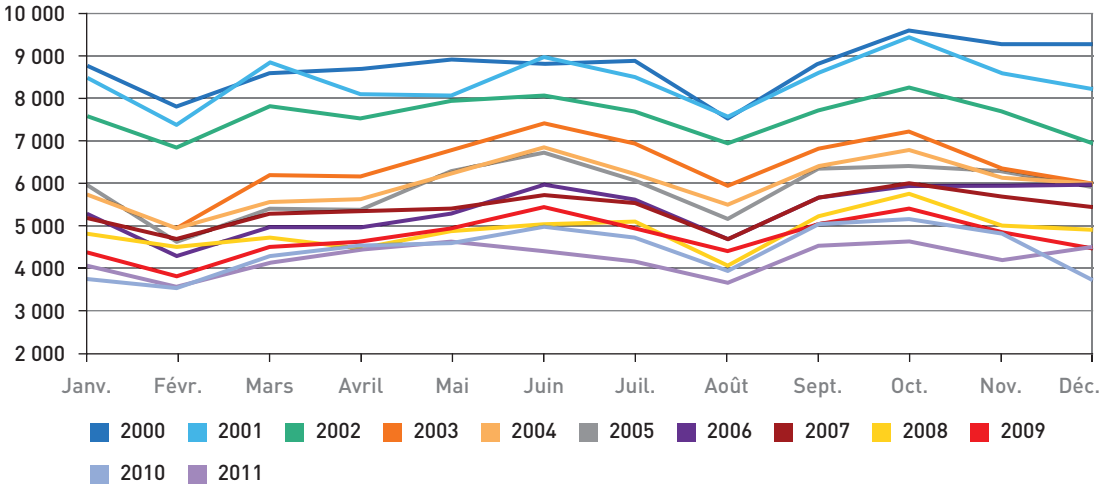
En 2011, ces cas se sont rencontrés en avril (mois historiquement printanier) et en décembre (mois clément après l'extrême rigueur de décembre 2010). Juillet 2011, historiquement pluvieux et en déficit thermique, a effacé la pointe habituelle de la mortalité sur ce mois.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON LE MOIS

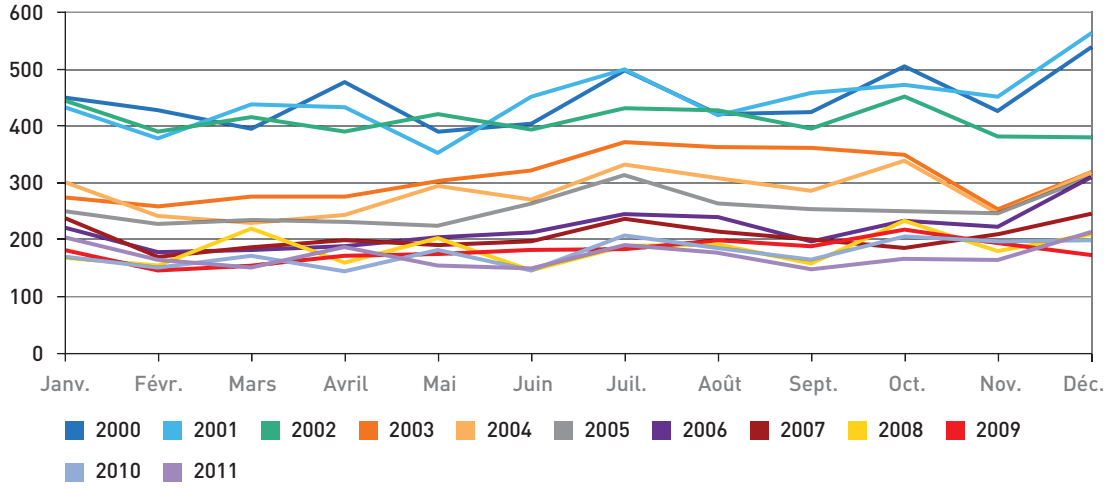
Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	8 771	7 821	8 582	8 700	8 921	8 809	8 865	7 528	8 828	9 596	9 289	9 296
	Personnes tuées	450	428	394	477	389	403	498	421	423	503	425	539
2001	Accidents corporels	8 510	7 377	8 845	8 079	8 072	8 980	8 507	7 572	8 592	9 432	8 594	8 207
	Personnes tuées	432	378	438	432	352	451	499	418	458	471	451	562
2002	Accidents corporels	7 605	6 856	7 816	7 529	7 930	8 053	7 700	6 932	7 724	8 244	7 689	6 936
	Personnes tuées	444	390	416	389	421	393	431	428	396	451	382	379
2003	Accidents corporels	5 758	4 945	6 190	6 144	6 758	7 417	6 933	5 933	6 798	7 229	6 334	6 007
	Personnes tuées	274	259	276	275	303	322	371	362	360	350	252	319
2004	Accidents corporels	5 750	4 949	5 555	5 638	6 210	6 830	6 220	5 499	6 395	6 776	6 132	6 008
	Personnes tuées	300	242	230	243	294	270	331	308	285	338	247	317
2005	Accidents corporels	5 977	4 635	5 407	5 364	6 277	6 726	6 064	5 150	6 348	6 406	6 284	5 920
	Personnes tuées	249	227	234	230	224	264	313	264	253	250	247	310
2006	Accidents corporels	5 292	4 278	4 980	4 965	5 281	5 960	5 620	4 685	5 660	5 929	5 951	5 959
	Personnes tuées	220	177	181	188	204	212	244	240	196	232	223	309
2007	Accidents corporels	5 182	4 703	5 278	5 331	5 413	5 715	5 541	4 676	5 659	5 994	5 690	5 425
	Personnes tuées	238	169	186	199	189	196	236	214	200	184	209	244
2008	Accidents corporels	4 827	4 515	4 720	4 477	4 880	5 027	5 094	4 053	5 215	5 754	4 987	4 920
	Personnes tuées	167	154	219	159	202	146	188	192	158	233	179	208
2009	Accidents corporels	4 373	3 809	4 515	4 611	4 932	5 444	4 933	4 414	5 016	5 405	4 841	4 454
	Personnes tuées	181	145	154	171	175	181	183	199	188	217	194	172
2010	Accidents corporels	3 741	3 518	4 275	4 539	4 597	4 965	4 732	3 941	5 027	5 157	4 804	3 725
	Personnes tuées	170	151	171	143	182	146	206	184	164	205	197	198
2011	Accidents corporels	4 078	3 565	4 113	4 446	4 631	4 394	4 167	3 662	4 531	4 629	4 203	4 502
	Personnes tuées	204	164	150	187	154	149	189	176	147	165	164	213
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**5 822**	**5 081**	**5 856**	**5 819**	**6 159**	**6 527**	**6 198**	**5 337**	**6 316**	**6 713**	**6 233**	**5 947**
	Personnes tuées	**277**	**240**	**254**	**258**	**257**	**261**	**307**	**284**	**269**	**300**	**264**	**314**
% par mois	**Accidents corporels**	**8,1 %**	**7,1 %**	**8,1 %**	**8,1 %**	**8,6 %**	**9,1 %**	**8,6 %**	**7,4 %**	**8,8 %**	**9,3 %**	**8,7 %**	**8,3 %**
	Personnes tuées	**8,4 %**	**7,3 %**	**7,7 %**	**7,8 %**	**7,8 %**	**7,9 %**	**9,4 %**	**8,6 %**	**8,2 %**	**9,1 %**	**8 %**	**9,6 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**9 %**	**1,3 %**	**– 3,8 %**	**– 2 %**	**0,7 %**	**– 11,5 %**	**– 11,9 %**	**– 7,1 %**	**– 9,9 %**	**– 10,2 %**	**– 12,5 %**	**20,9 %**
	Personnes tuées	**20 %**	**8,6 %**	**– 12,3 %**	**30,8 %**	**– 15,4 %**	**2,1 %**	**– 8,3 %**	**– 4,3 %**	**– 10,4 %**	**– 19,5 %**	**– 16,8 %**	**7,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ACCIDENTS DE VT SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT SELON LE MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La distribution des accidents de voiture de tourisme selon le jour de la semaine varie peu d'une année sur l'autre. Le nombre d'accidents est particulièrement élevé le vendredi (+ 20 % par rapport aux mardis, mercredis ou jeudis et par rapport à un degré moindre, aux samedis : + 13 %). Il est le plus bas le dimanche (8 718 accidents en moyenne). La moyenne journalière des accidents corporels en 2011 est de 7 300 accidents par jour.

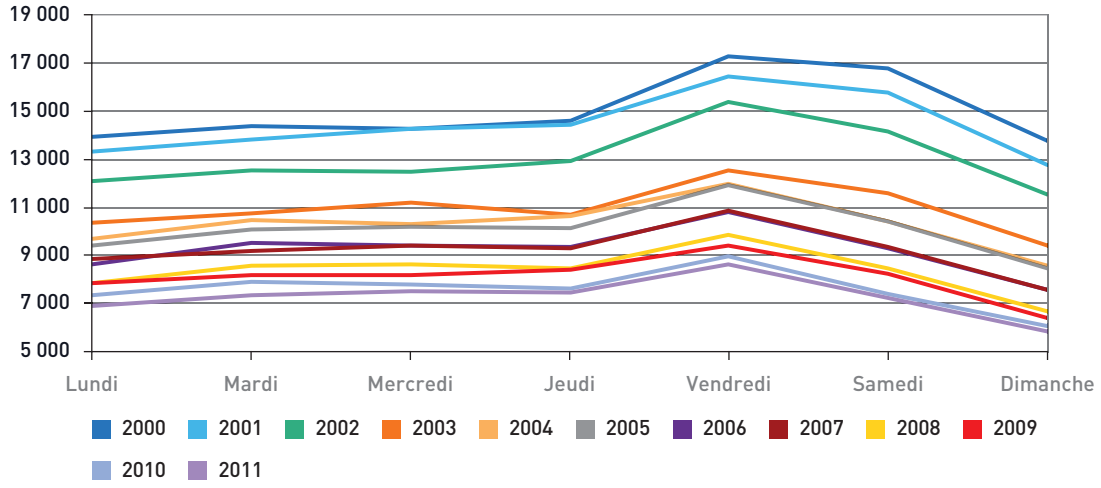
La distribution de la mortalité diffère de celle des accidents par l'importance de la mortalité du dimanche, qui constitue le pic de la mortalité hebdomadaire. Cette dernière est + 30 % supérieure à la moyenne de la mortalité hebdomadaire qui s'établit en 2011 à 294 tués. Le samedi connaît aussi un pic de la mortalité qui dépasse certaines années celui du dimanche (2004,2005 et 2009). En 2011, il se situe à 21 % au-dessus de la moyenne.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UNE VOITURE DE TOURISME SELON LE JOUR

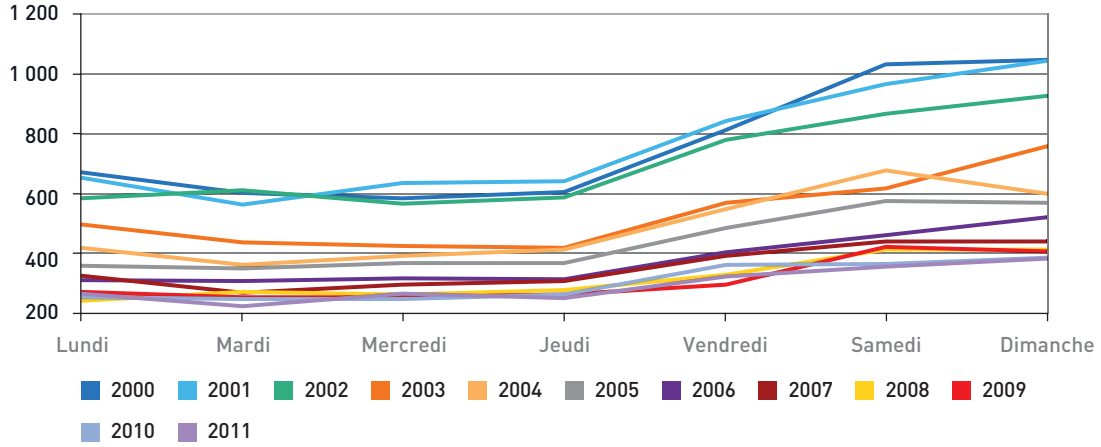
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	13 921	14 368	14 286	14 595	17 275	16 788	13 773
	Personnes tuées	671	602	583	604	811	1 033	1 048
2001	Accidents corporels	13 289	13 814	14 275	14 422	16 438	15 789	12 740
	Personnes tuées	653	563	636	641	841	964	1 043
2002	Accidents corporels	12 068	12 522	12 492	12 927	15 372	14 122	11 511
	Personnes tuées	585	610	564	588	780	866	926
2003	Accidents corporels	10 356	10 744	11 176	10 685	12 523	11 560	9 402
	Personnes tuées	496	437	425	419	570	617	757
2004	Accidents corporels	9 669	10 454	10 292	10 614	11 966	10 405	8 562
	Personnes tuées	419	361	391	412	548	676	599
2005	Accidents corporels	9 431	10 055	10 182	10 123	11 926	10 404	8 437
	Personnes tuées	357	348	366	367	484	575	568
2006	Accidents corporels	8 604	9 516	9 385	9 362	10 804	9 295	7 594
	Personnes tuées	309	306	316	312	404	460	519
2007	Accidents corporels	8 859	9 179	9 427	9 326	10 838	9 380	7 598
	Personnes tuées	324	269	294	307	392	438	440
2008	Accidents corporels	7 830	8 584	8 614	8 442	9 856	8 487	6 656
	Personnes tuées	242	271	263	278	328	411	412
2009	Accidents corporels	7 852	8 175	8 207	8 414	9 415	8 268	6 416
	Personnes tuées	272	252	252	263	295	421	405
2010	Accidents corporels	7 342	7 887	7 776	7 606	8 952	7 379	6 079
	Personnes tuées	253	247	246	263	360	363	385
2011	Accidents corporels	6 881	7 367	7 533	7 434	8 638	7 222	5 846
	Personnes tuées	265	224	264	249	321	356	383
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**9 675**	**10 222**	**10 304**	**10 329**	**12 000**	**10 758**	**8 718**
	Personnes tuées	**404**	**374**	**383**	**392**	**511**	**598**	**624**
% par jour	**Accidents corporels**	**13,4 %**	**14,2 %**	**14,3 %**	**14,3 %**	**16,7 %**	**14,9 %**	**12,1 %**
	Personnes tuées	**12,3 %**	**11,4 %**	**11,7 %**	**11,9 %**	**15,6 %**	**18,2 %**	**19 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 6,3 %**	**– 6,6 %**	**– 3,1 %**	**– 2,3 %**	**– 3,5 %**	**– 2,1 %**	**– 3,8 %**
	Personnes tuées	**4,7 %**	**– 9,3 %**	**7,3 %**	**– 5,3 %**	**– 10,8 %**	**– 1,9 %**	**– 0,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC VT SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UNE VT SELON LES JOURS



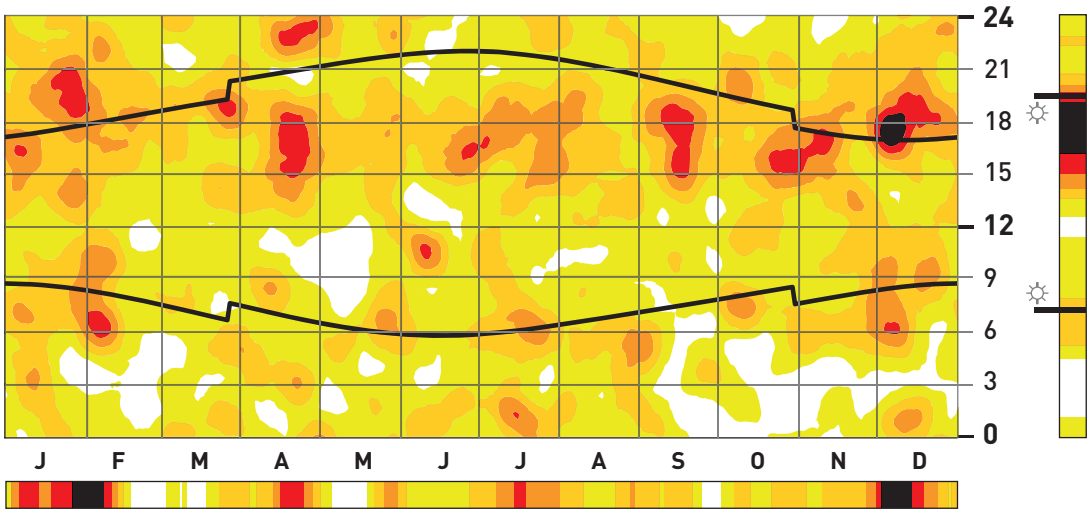
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La mortalité dans les voitures de tourisme selon les heures, traduite sur le graphe [44] ci-après, est assez diffuse : relativement répartie sur l'année et sur la journée, avec quand même un pic horaire évident (pointe du soir de 16 heures à 19 heures) et un creux de minuit à l'aube.

Le pic de mortalité est atteint de mi-novembre à fin décembre en fin d'après-midi. Il se confond avec celui enregistré pour les piétons.

44 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ANNÉE 2011 – MORTALITÉ VOITURE SELON LE MOIS ET L'HEURE



Niveau de mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

	11 h 51	5 h 32	3 h 31	2 h 31	1 h 59	1 h 34
Tués	73	715	794	361	108	10
% tués	4 %	35 %	39 %	18 %	5 %	0 %
% année	10 %	45 %	32 %	10 %	2 %	0 %

Total : 2 062 tués, soit 1 tué toutes les 4 h 15

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée[45] *des conducteurs de voitures de tourisme dans les accidents*

Pour les voitures de tourisme, la responsabilité présumée des conducteurs dans un accident mortel passe de 54 % en 2004 à 61 % en 2011. La responsabilité présumée des conducteurs dans les accidents mortels se situe au-dessus de la moyenne de l'ensemble des conducteurs. En 2011, elle est de 61 % contre 52 %. En augmentation continue depuis 2004, elle atteint ainsi son niveau le plus haut.

Dans les accidents corporels, le niveau de responsabilité présumée des conducteurs de voitures de tourisme est, en 2011, de cinq points supérieurs à celui de l'ensemble des conducteurs. Depuis 2004, il est stable (48 % en 2004 comme en 2010), mais s'établit sur une tendance haussière depuis 2008 (45 % en 2008), tendance confirmée en 2011 avec + 1,6 point.

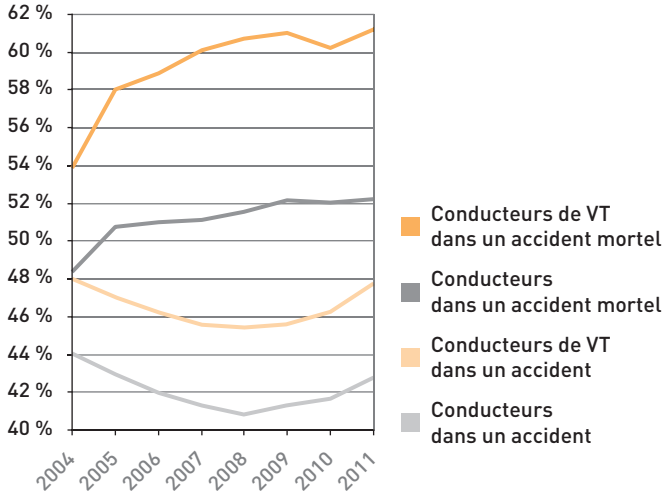
45 Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS AUTOMOBILISTES DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

		Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Total conducteurs	Part des conducteurs responsables
2000	Accidents corporels	102 487	43 648	146 135	29,9 %
	Accidents mortels	7 110	899	8 009	11,2 %
2001	Accidents corporels	98 807	40 931	139 738	29,3 %
	Accidents mortels	7 161	836	7 997	10,5 %
2002	Accidents corporels	87 325	37 562	124 887	30,1 %
	Accidents mortels	6 743	823	7 566	10,9 %
2003	Accidents corporels	70 903	31 224	102 127	30,6 %
	Accidents mortels	4 914	597	5 511	10,8 %
2004	Accidents corporels	49 979	46 404	96 383	48,1 %
	Accidents mortels	2 392	2 796	5 188	53,9 %
2005	Accidents corporels	49 578	44 142	93 720	47,1 %
	Accidents mortels	2 181	3 017	5 198	58 %
2006	Accidents corporels	44 964	38 781	83 745	46,3 %
	Accidents mortels	1 786	2 555	4 341	58,9 %
2007	Accidents corporels	45 514	38 118	83 632	45,6 %
	Accidents mortels	1 651	2 487	4 138	60,1 %
2008	Accidents corporels	40 758	33 937	74 695	45,4 %
	Accidents mortels	1 475	2 281	3 756	60,7 %
2009	Accidents corporels	39 565	33 214	72 779	45,6 %
	Accidents mortels	1 417	2 216	3 633	61 %
2010	Accidents corporels	36 760	31 536	68 296	46,2 %
	Accidents mortels	1 415	2 141	3 556	60,2 %
2011	Accidents corporels	34 026	31 215	65 241	47,8 %
	Accidents mortels	1 355	2 137	3 492	61,2 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 7,4 %**	**– 1 %**	**– 4,5 %**	**3,6 %**
	Accidents mortels	**– 4,2 %**	**– 0,2 %**	**– 1,8 %**	**1,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE CONDUCTEURS DE VT ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de voitures de tourisme dans les accidents

Alors qu'elle était assez stable de 2000 à 2008, la part des conducteurs alcoolisés dans les accidents mortels enregistre une forte hausse sur les années 2009 et 2010. Ainsi, de 2000 à 2011, elle progresse de + 2,2 points pour les conducteurs d'automobiles contre 1,7 point tous conducteurs confondus.

En 2011, la part des conducteurs d'automobiles alcoolisés dans les accidents mortels diminue de – 0,5 %.

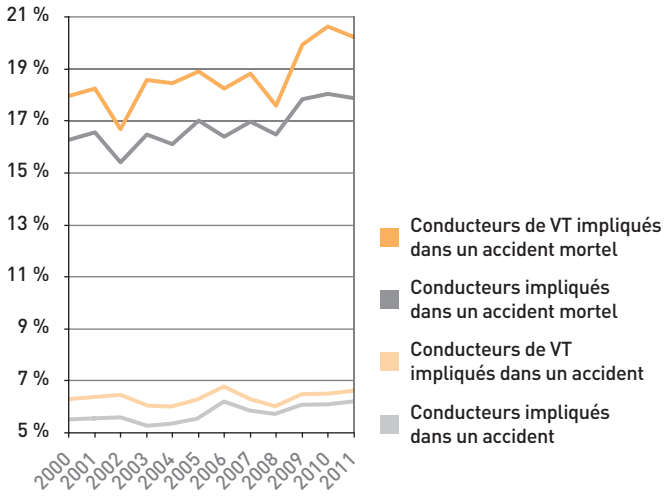
Dans les accidents corporels, la part des conducteurs de voitures de tourisme ayant une alcoolémie positive est environ trois fois moins élevée que dans les accidents mortels. La tendance est plutôt à la stabilité avec toutefois des variations en opposition selon les années. En 2011, la part de conducteurs de voitures de tourisme avec une alcoolémie positive est de 6,6 %, identique à 2010.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS DE VOITURES DE TOURISME ALCOOLISÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents	146 135	132 046	90,4	8 364	6,3
	Dont mortels	8 009	6 220	77,7	1 117	18
2001	Accidents	139 738	126 187	90,3	8 071	6,4
	Dont mortels	7 997	5 994	75	1 094	18,3
2002	Accidents	124 887	111 100	89	7 189	6,5
	Dont mortels	7 566	5 561	73,5	928	16,7
2003	Accidents	102 127	89 393	87,5	5 414	6,1
	Dont mortels	5 511	3 942	71,5	733	18,6
2004	Accidents	96 385	81 148	84,2	4 896	6
	Dont mortels	5 188	3 653	70,4	674	18,5
2005	Accidents	93 720	81 974	87,5	5 169	6,3
	Dont mortels	5 198	4 856	93,4	919	18,9
2006	Accidents	83 745	74 057	88,4	5 053	6,8
	Dont mortels	4 341	3 679	84,8	671	18,2
2007	Accidents	83 632	74 034	88,5	4 684	6,3
	Dont mortels	4 138	3 528	85,3	664	18,8
2008	Accidents	74 695	65 878	88,2	3 982	6
	Dont mortels	3 756	3 217	85,6	566	17,6
2009	Accidents	72 840	64 624	88,7	4 213	6,5
	Dont mortels	3 634	3 172	87,3	633	20
2010	Accidents	68 315	60 755	88,9	3 961	6,5
	Dont mortels	3 557	3 059	86	632	20,7
2011	Accidents	65 269	57 601	88,3	3 819	6,6
	Dont mortels	3 494	3 029	86,7	613	20,2
Var. 2011/2010	**Accidents**	**– 4,5 %**	**– 5,2 %**	**– 0,8 %**	**– 3,6 %**	**+ 1,7 %**
	Dont mortels	**– 1,8 %**	**– 1 %**	**+ 0,8 %**	**– 3 %**	**– 2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE AUTOMOBILISTES ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le port de la ceinture des automobilistes dans les accidents

En 2011, 421 automobilistes sont décédés alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, soit 23 % de la mortalité (en tenant compte uniquement des automobilistes dont le port de la ceinture est connu).

Seuls 2,1 % des occupants de voitures de tourisme ceinturés sont tués contre 23 % pour les occupants de voitures de tourisme non ceinturés.

Depuis 2000, le taux de port de la ceinture des conducteurs et des passagers d'automobiles connaît une tendance à la hausse. Les conducteurs et passagers non tués affichent une progression respective de + 3 points et + 6,2 points par rapport à 2000.

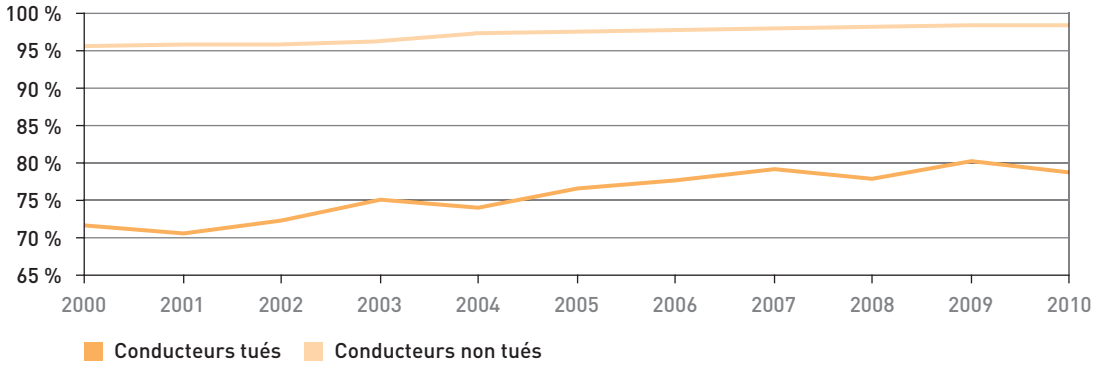
Par rapport à 2011, le taux de port de la ceinture des passagers de voitures de tourisme non tués est en recul de – 0,1 point. Celui des conducteurs de voitures de tourisme tués est en recul par rapport à 2010 de – 0,5 point.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PORT DE LA CEINTURE DES AUTOMOBILISTES DANS LES ACCIDENTS (CONDUCTEURS ET PASSAGERS)

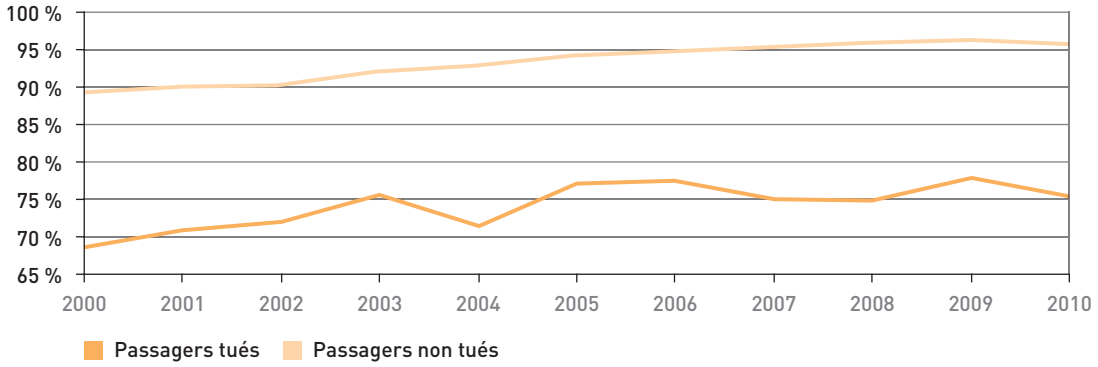
		Conducteurs				Passagers avant				Ensemble			
		Ceinturés	Non ceinturés	Ind.	Total	Ceinturés	Non ceinturés	Ind.	Total	Ceinturés	Non ceinturés	Ind.	Total
2000	Tués	2 135	842	777	3 754	825	381	391	1 597	2 960	1 223	1 168	5 333
	Impliqués non tués	113 922	5 242	23 217	142 381	33 997	4 001	10 114	48 112	147 919	9 243	33 331	190 382
2001	Tués	2 149	898	747	3 794	847	346	356	1 549	2 995	1 244	1 103	5 331
	Impliqués non tués	107 190	4 545	24 209	135 944	31 676	3 458	9 891	45 025	138 867	8 003	34 100	180 839
2002	Tués	2 062	788	675	3 524	770	303	323	1 395	2 832	1 090	997	4 907
	Impliqués non tués	94 843	4 063	22 456	121 363	28 015	2 992	8 354	39 362	122 858	7 056	30 811	160 642
2003	Tués	1 648	548	468	2 665	639	208	208	1 056	2 288	757	677	3 712
	Impliqués non tués	76 827	2 873	19 763	99 462	22 874	1 927	6 503	31 303	99 700	4 799	26 265	130 645
2004	Tués	1 551	544	377	2 473	546	220	167	933	2 097	764	544	3 404
	Impliqués non tués	77 864	2 141	13 908	93 912	21 554	1 646	4 444	27 644	99 418	3 787	18 352	121 548
2005	Tués	1 459	445	324	2 228	542	161	134	837	2 001	606	458	3 063
	Impliqués non tués	76 394	1 908	13 190	91 492	22 318	1 330	3 549	27 197	98 712	3 238	16 739	118 327
2006	Tués	1 254	361	285	1 900	436	127	163	726	1 690	488	448	2 619
	Impliqués non tués	68 033	1 509	12 303	81 845	18 811	1 023	3 896	23 730	86 844	2 532	16 199	105 448
2007	Tués	1 245	328	214	1 787	434	144	99	677	1 679	472	313	2 460
	Impliqués non tués	68 144	1 307	12 394	81 845	19 499	921	3 042	23 462	87 643	2 228	15 436	105 031
2008	Tués	1 110	314	168	1 592	415	139	59	613	1 525	453	227	2 205
	Impliqués non tués	61 242	1 099	10 762	73 103	17 289	719	2 273	20 281	78 531	1 818	13 035	93 384
2009	Tués	1130	278	157	1 565	410	117	68	595	1 540	395	225	2 160
	Impliqués non tués	59977	963	10335	71 275	17 294	636	2 194	20 124	77 271	1 599	12 529	91 399
2010	Tués	1 105	300	153	1 558	377	123	59	559	1 482	423	212	2 117
	Impliqués non tués	56 783	839	9 135	66 757	15 760	688	2 030	18 478	72 543	1 527	11 165	85 235
2011	Tués	1 065	299	131	1 495	374	122	71	567	1 439	421	202	2 062
	Impliqués non tués	54 314	797	8 669	63 780	14 855	668	1 875	17 398	69 169	1 465	10 544	81 178

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DE LA CEINTURE DES CONDUCTEURS DE VT DANS LES ACCIDENTS



↓ ÉVOLUTION DU TAUX DE PORT DE LA CEINTURE DES PASSAGERS DE VT DANS LES ACCIDENTS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les véhicules utilitaires légers (VU)

Pour cette catégorie de véhicules, il est utilisé une définition plus restrictive pour le recueil des données accidents que celle du Code de la route sous le terme «camionnette» (article R311-1) en retenant les véhicules à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est compris en 1,5 et 3,5 tonnes ainsi que les véhicules utilitaires avec remorque ou caravane.

Véhicule utilitaire léger (VUL) ou camionnette sont les termes généralement utilisés pour désigner un véhicule appartenant à une entreprise, conçu et aménagé pour transporter des marchandises, avec simplement deux places à l'avant, et ceci pour un usage essentiellement professionnel.

Pour ce type de véhicules, le code de la route (article R311-1) retient le terme «camionnette» avec la définition suivante : véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

Depuis 2006, le changement de la nomenclature « véhicules » de la fiche BAAC s'est traduit par un changement de pratique dans la classification des véhicules utilitaires dans le fichier des accidents qui a généré un surenregistrement des données d'accidentalité de cette catégorie issu de la non prise en compte du tonnage minimum. Ce sur-enregistrement demeure depuis cette date.

L'analyse qui suit, par similitude aux autres catégories d'usagers, fournit les données d'accidentalité depuis 2000. Pour éviter toute interprétation erronée dans l'évolution de l'accidentalité des véhicules utilitaires n'intégrant pas cette particularité, les commentaires venant en appui des données chiffrées et des graphiques se limitent aux seules années 2006 à 2011.

Le parc des véhicules utilitaires et leur parcours

En 2011, le parc des véhicules utilitaires représente 16 % du parc automobile avec 5,869 millions de véhicules utilitaires. Il progresse de 1 % entre 2010 et 2011. Depuis 2000, ce parc a progressé de 16 %.

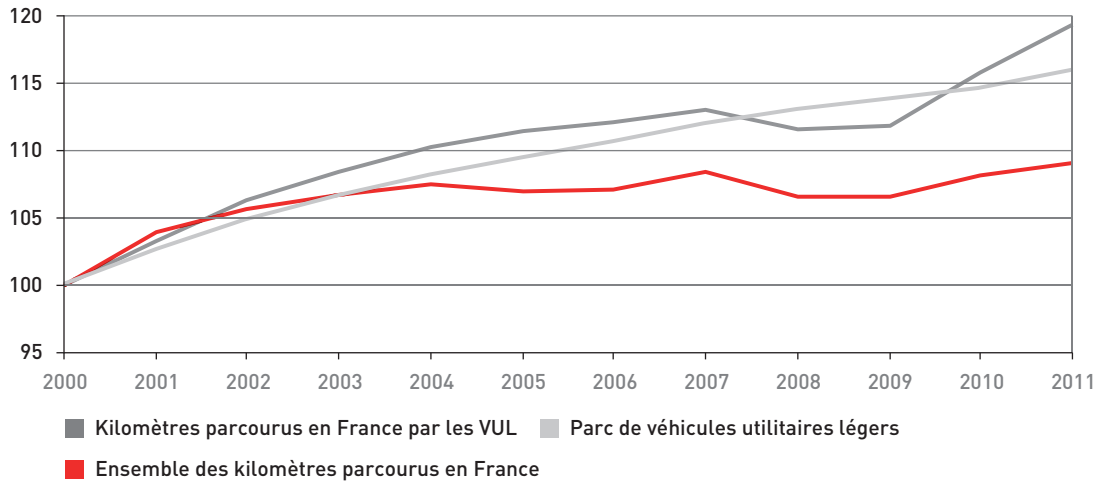
En 2000, il n'était que de 5, 062 millions soit 15,1 % du parc total.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÉTRAGES PARCOURUS PAR LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Année	VU		Kilomètrage parcourus pour l'ensemble des véhicules
	Parc en milliers de véhicules	Kilomètrage parcourus en France (en millards de km)	
2000	5 062	82,4	518,2
2001	5 201	85,1	539
2002	5 317	87,6	547,8
2003	5 405	89,3	552,7
2004	5 482	90,8	557,1
2005	5 549	91,8	554,3
2006	5 611	92,4	555,2
2007	5 679	93	561,6
2008	5 731	91,9	552,7
2009	5 766	92,2	552,2
2010	5 810	95,4	560,4
2011	5 869	98,3	565
Var. 2011/2010	**1 %**	**3 %**	**0,8 %**

Les parcours des véhicules utilitaires légers immatriculés à l'étranger sont estimés par répartition des parcours des véhicules légers étrangers au prorata des parcours des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers.

↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION DES VU (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires est de 98,3 milliards en 2011, soit 17 % de l'ensemble des kilomètres parcourus sur le territoire français (y compris les véhicules immatriculés à l'étranger). L'évolution de 2011 par rapport à 2010 est de +3 %.

En 2000, les véhicules utilitaires ont parcouru 82,4 milliards de kilomètres soit 16 % des kilomètres totaux.

Les parcours des véhicules utilitaires progressent de près de 20 % depuis 2000 alors que les kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules n'évoluent que de 10 % environ et est stable depuis 2004.

Bilan général de l'accidentalité des VU

En 2011, 8,5 % des accidents corporels ont impliqué un véhicule utilitaire (5 512 accidents pour 65 024 accidents corporels de la circulation). Les personnes tuées dans un véhicule utilitaire représentent 3,4 % de la mortalité routière (134 personnes tuées parmi les 3 963 personnes tuées sur les routes). Ces parts sont en hausse comparativement à 2006, elles étaient respectivement de 8,9 % et 3,7 % en 2010, soit une hausse de 7,3 % pour les accidents corporels et 2,5 % pour la mortalité.

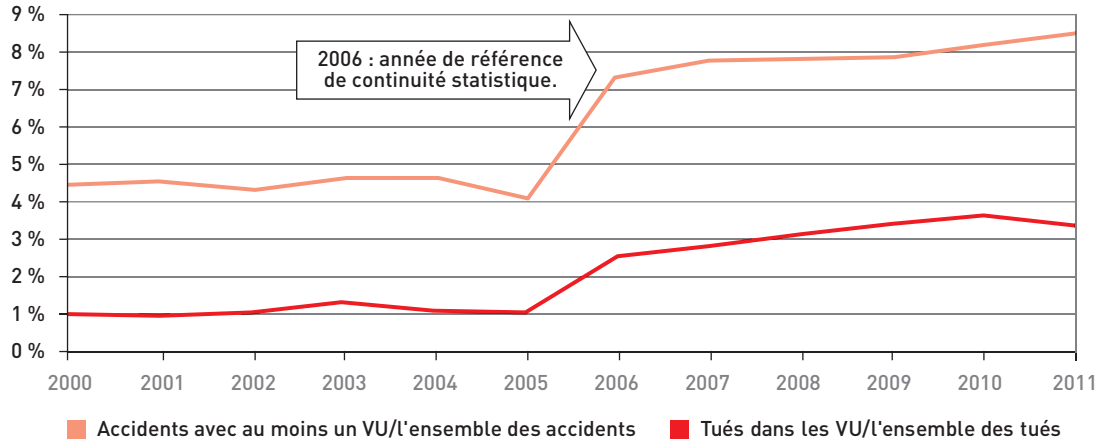
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Nb de véhicules dans les accidents corporels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	5 533	ND	5 788	80	2 178	ND
2001	5 420	ND	5 691	80	2 078	ND
2002	4 655	ND	4 897	81	1 903	ND
2003	4 259	ND	4 466	80	1 621	ND
2004	4 035	ND	4 219	62	1 336	ND
2005	3 528	193	3 698	56	1 205	379
2006	5 848	354	6 259	120	2 505	1 052
2007	6 378	395	6 805	131	2 614	981
2008	5 894	363	6 313	135	2 486	981
2009	5 762	410	6 152	145	2 321	894
2010	5 574	392	5 974	146	2 386	921
2011	5 512	385	5 958	134	2 182	807
Var. 2011/2010	**– 1,1 %**	**– 1,8 %**	**– 0,3 %**	**– 8,2 %**	**– 8,5 %**	**– 12,4 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

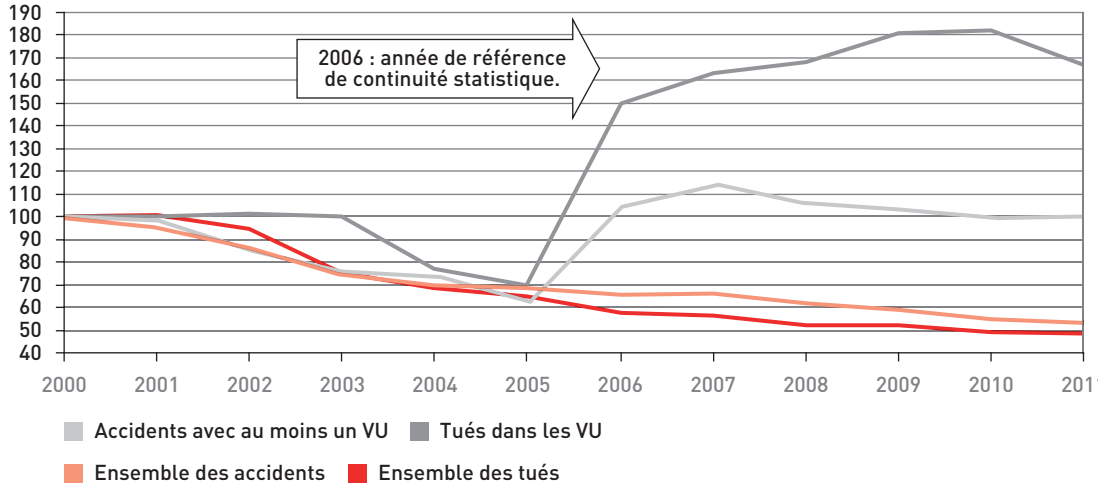
Depuis 2006, les baisses de l'accidentalité des véhicules utilitaires (– 12 % pour les tués et – 5,7 % pour les accidents) sont inférieures à celles de l'accidentalité en général (– 16 % pour les tués et – 19 % pour les accidents). Toutefois, par rapport à 2010, l'année 2011 affiche une tendance baissière de la mortalité plus favorable pour les véhicules utilitaires au regard de la stabilité de la mortalité d'ensemble.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE VU ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



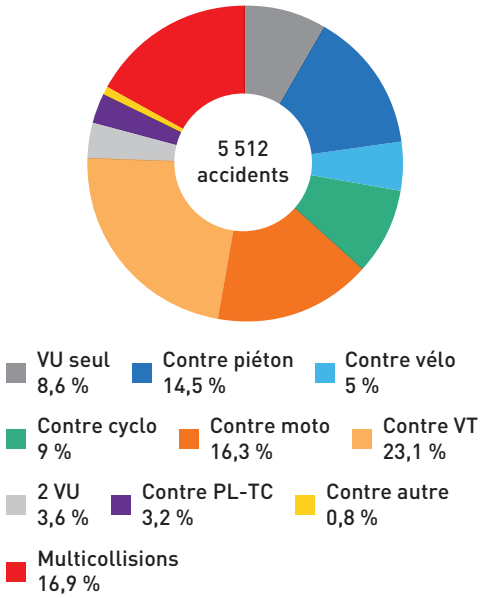
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les antagonistes des véhicules utilitaires

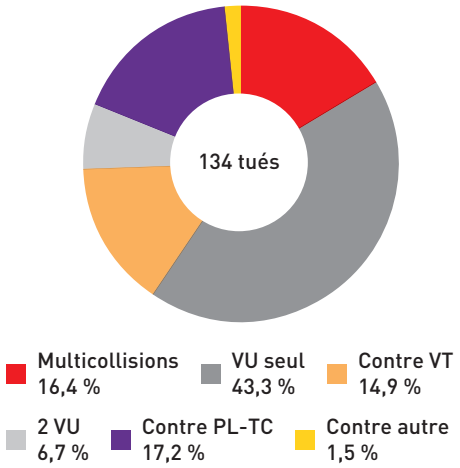
En 2011, les véhicules utilitaires sont majoritairement accidentés en collision avec une voiture de tourisme (23 % des accidents corporels impliquant au moins un véhicule utilitaire) puis avec des deux-roues motorisés (ensemble 25 %, dont 16 % pour les motocyclettes et 9 % pour les cyclomoteurs). Les piétons sont également très concernés à hauteur de 15 %. Les personnes tuées dans les véhicules utilitaires le sont principalement lorsque ces véhicules sont sans tiers (43 %) et à un niveau moindre en conflit avec un véhicule lourd[46] (17 %) ou avec une voiture de tourisme (15 %).

Ces parts d'usagers en collision avec les véhicules utilitaires sont très semblables à celles rencontrées pour les voitures de tourisme.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU SELON L'ANTAGONISTE



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN VU SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

46 Poids lourd ou véhicule de transport en commun.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON L'ANTAGONISTE

	Accidents corporels											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
VU seul	381	386	338	324	232	212	571	579	552	537	539	473
Contre piéton	681	641	571	547	511	498	687	787	724	716	737	797
Contre vélo	151	167	137	178	164	134	227	276	273	251	234	250
Contre cyclo	491	497	395	450	446	348	596	678	640	637	539	475
Contre moto	668	728	552	512	574	575	843	962	884	910	830	897
Contre VT	1 830	1 764	1 513	1 272	1 212	1 011	1 541	1 626	1 440	1 400	1 408	1 271
2 VU	112	112	102	84	73	74	172	215	196	175	201	199
Contre PL-TC	201	200	194	149	121	118	228	253	222	173	189	176
Contre autre	19	24	23	19	19	15	43	60	61	42	41	43
Multicollisions	999	901	830	724	683	543	940	942	902	921	856	931
Total	**5 533**	**5 420**	**4 655**	**4 259**	**4 035**	**3 528**	**5 848**	**6 378**	**5 894**	**5 762**	**5 574**	**5 512**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DANS UN VÉHICULE UTILITAIRE

	Personnes tuées											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
VU seul	23	38	32	30	19	17	59	58	61	86	78	58
Contre piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre moto	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0
Contre VT	16	11	13	12	5	10	15	17	18	15	20	20
2 VU	1	6	2	4	3	0	2	6	8	10	8	9
Contre PL-TC	14	10	16	14	18	17	23	39	31	20	23	23
Contre autre	1	3	0	2	2	2	2	1	3	0	0	2
Multicollisions	20	7	13	13	11	10	17	10	14	12	17	22
Total	**75**	**75**	**76**	**75**	**58**	**56**	**120**	**131**	**135**	**145**	**146**	**134**
Mortalité solo	**30,7 %**	**50,7 %**	**42,1 %**	**40 %**	**32,8 %**	**30,4 %**	**49,2 %**	**44,3 %**	**45,2 %**	**59,3 %**	**53,4 %**	**43,3 %**
Vulnéralibilité en duo	**16,1 %**	**12,9 %**	**13,8 %**	**16,7 %**	**19,4 %**	**19,9 %**	**17,9 %**	**22 %**	**21,1 %**	**16,3 %**	**19,3 %**	**20,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2006, le nombre de collisions corporelles[47] des véhicules utilitaires contre les usagers vulnérables est à la hausse (+ 16 % avec les piétons, + 10 % contre les cyclistes et + 6 % contre les motocyclistes). À l'opposé, les collisions avec les voitures de tourisme et les véhicules lourds (poids lourds et véhicules de transport en commun) bénéficient d'une baisse (respectivement – 18 % et – 23 %).

47 Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.

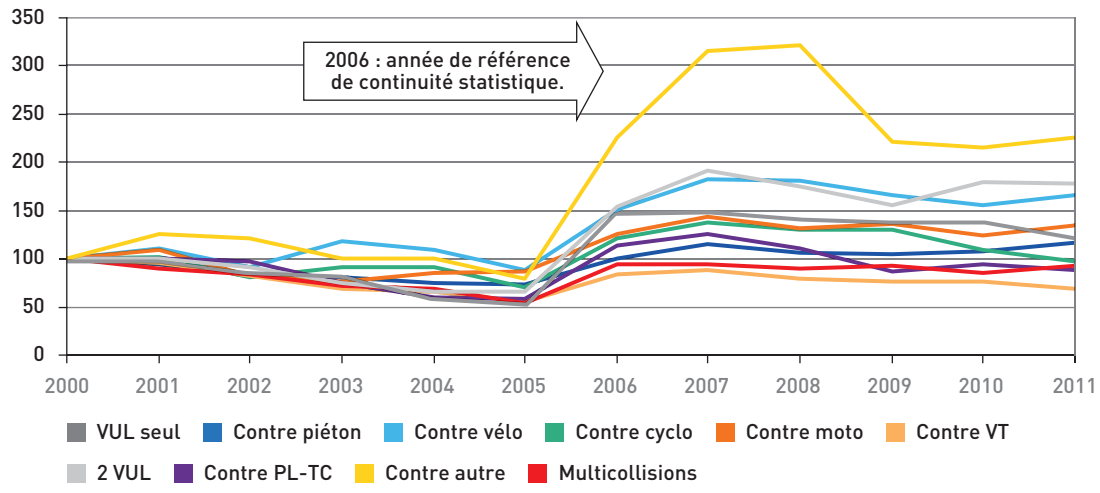
En 2011, la baisse des accidents corporels avec au moins un véhicule utilitaire n'est que de – 1 % par rapport à 2010. Elle est principalement du fait de la baisse des collisions avec les cyclomotoristes (– 12 %) qui correspond au déclin de ce mode de déplacement.

La mortalité dans les véhicules utilitaires ne baisse pas depuis 2006. Elle augmente de manière importante contre les voitures de tourisme (+ 33 %) et dans les multi-collisions (+ 29 %). En 2011, la mortalité sans tiers a chuté fortement passant de 53 % en 2010 à 43 % en 2011 pour atteindre son niveau le plus bas sur la période 2006-2011.

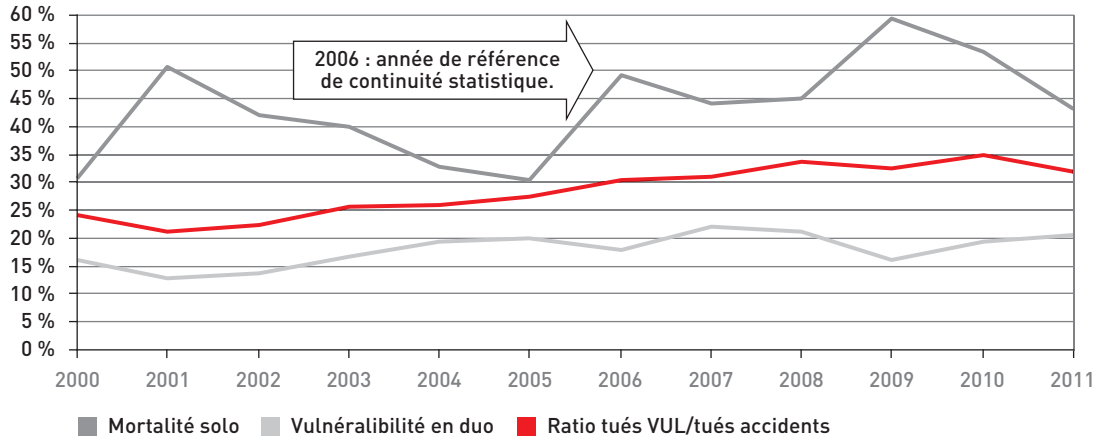
L'indice de vulnérabilité des utilisateurs de véhicules utilitaires (à savoir : dans une collision mortelle impliquant deux véhicules dont au moins un VU, la part de décès de l'utilisateur du VU ainsi que le ratio des [personnes tuées dans un VU] sur [les personnes tuées dans l'accidents avec VU] est en hausse par rapport à 2006 de + 3 points supplémentaires.

On notera que ce pourcentage est plus de deux fois inférieur à celui des voitures de tourisme (52 %) traduisant l'effet de la masse des véhicules. Dans les accidents avec des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes), ce même indice tombe à 9 % en 2011 soit pour un tué dans un véhicule utilitaire pour 9 tués usagers vulnérables.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES VU DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ LES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ DES VU

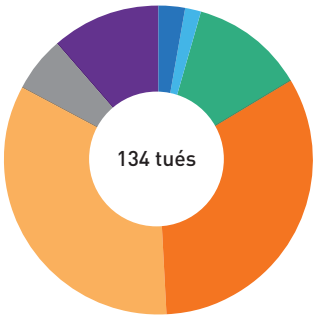


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Classes d'âge des victimes dans les VU – conducteurs et passagers

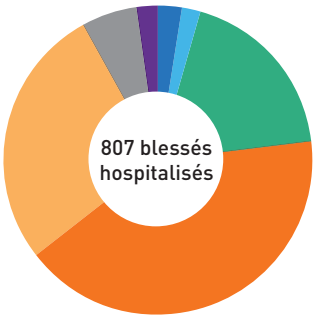
En 2011, 67 % des personnes tuées dans un véhicule utilitaire ont entre 25-44 ans et 45-64 ans (respectivement 33 % et 34 %) et 42 % des blessés hospitalisés ont entre 25-44 ans. Cette répartition des personnes tuées différente de celle des voitures de tourisme traduit l'usage prédominant des véhicules utilitaires pour des besoins professionnels sans pour autant qu'il soit possible de faire cette distinction avec les véhicules de location.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN VU PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 3 % | 15-17 ans 1,5 % | 18-24 ans 11,9 % | 25-44 ans 32,8 % | 45-64 ans 33,6 % | 65-74 ans 6 % | 75 ans et + 11,2 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS DANS LES VU PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 2,6 % | 15-17 ans 2,1 % | 18-24 ans 18,5 % | 25-44 ans 41,4 % | 45-64 ans 27,6 % | 65-74 ans 5,7 % | 75 ans et + 2,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon les tranches d'âge, depuis 2006, les tués dans les véhicules utilitaires évoluent globalement à la hausse, exception faite des moins de 18 ans et des 25-44 ans qui sont stables. Les hausses, en valeur absolue, sont toutefois limitées avec au maximum + 13 personnes tuées pour les 75 ans et plus.

Par rapport à 2010, seules les personnes tuées dans les véhicules utilitaires de 75 ans et plus ont enregistré une augmentation significative (+ 15,4 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DANS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LA CLASSE D'ÂGE

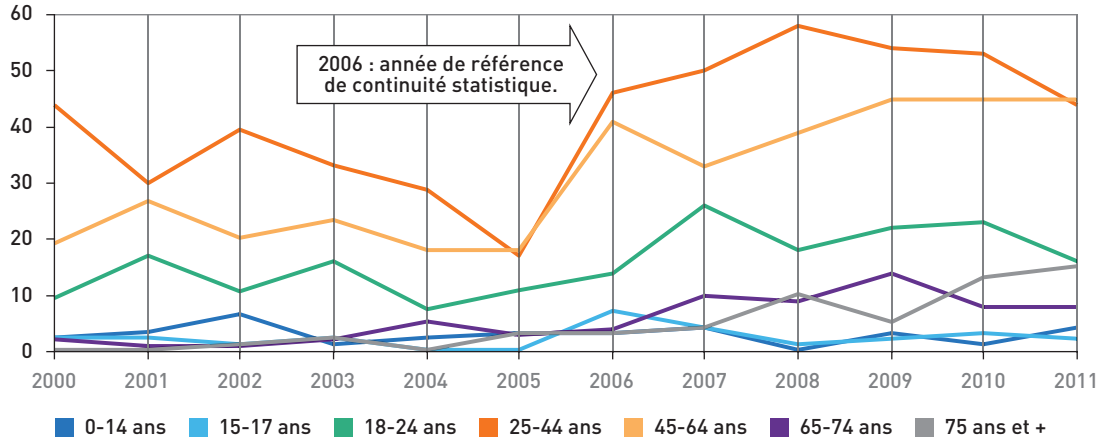
Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	1	2	2	10	44	19	2	0	80	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	0	3	2	17	30	27	1	0	80	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	1	6	1	11	40	20	1	1	81	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	0	1	2	16	33	24	2	2	80	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	0	2	0	7	29	18	5	0	62	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	1	3	0	11	17	18	3	3	56	7	15	8	60	160	106	17	6	379
2006	3	7	14	46	41	4	3	120	87	7	48	34	206	437	253	46	21	1 052
2007	0	4	4	26	50	33	10	4	131	6	27	25	181	418	265	35	24	981
2008	0	0	1	18	58	39	9	10	135	0	44	25	185	436	234	30	27	981
2009	0	3	2	22	54	45	14	5	145	0	18	24	181	373	234	25	39	894
2010	0	1	3	23	53	45	8	13	146	0	1	3	23	53	45	8	13	146
2011	0	4	2	16	44	45	8	15	134	0	4	2	16	44	45	8	15	134
Var. 2011/2010	ND	NS	NS	– 30,4 %	– 17 %	0 %	0 %	15,4 %	– 8,2 %	NS	0 %	– 37 %	– 26,2 %	– 8,5 %	– 7,1 %	35,3 %	– 43,3 %	– 12,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

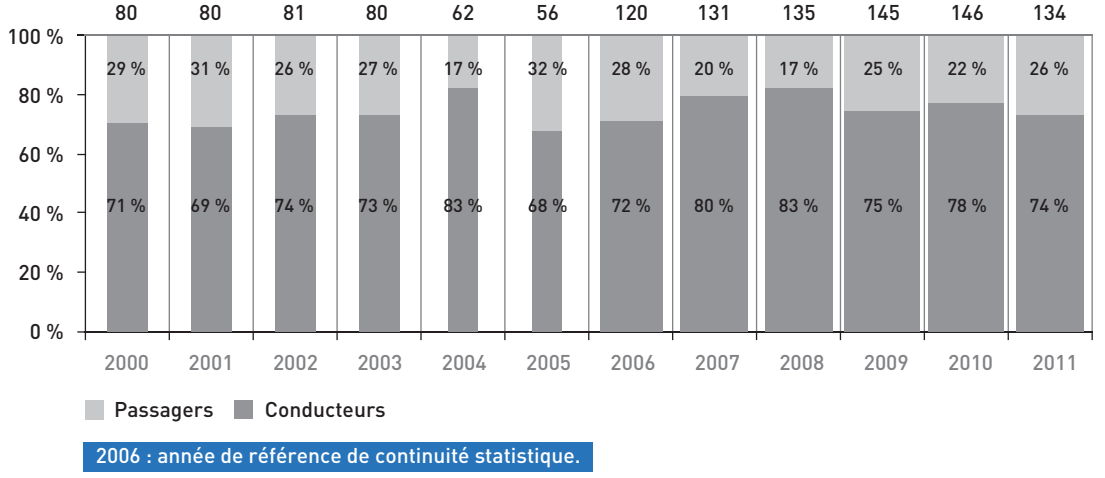
Les personnes tuées dans les véhicules utilitaires sont pour l'essentiel des conducteurs (74 % des tués en 2011 contre 26 % pour les passagers). Depuis 2006, la part des tués conducteurs connaît une tendance à la hausse passant ainsi de 72 % en 2006 à 83 % en 2008 puis à 74 % en 2011.

Alors que le nombre de places disponibles est plus réduit dans les véhicules utilitaires légers (classiquement ces véhicules disposent de deux places pour les camionnettes et de trois places pour les fourgons), la part des passagers tués (26 % en 2011) n'est que légèrement inférieure à celle des voitures de tourisme (28 %) qui comportent généralement cinq places et plus.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU SELON LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

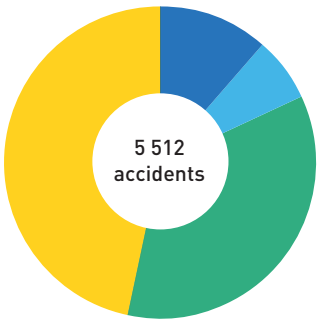
L'accidentalité des véhicules utilitaires par type de route[48]

En 2011, les accidents corporels impliquant au moins un véhicule utilitaire surviennent majoritairement sur les voies communales (47 %) et les routes départementales (35 %).

La mortalité dans les véhicules utilitaires est semblable à celle, toutes catégories confondues, concernant le réseau routier départemental. Par contre, les personnes tuées sont présentes pour près de 24 % sur le réseau routier national (les autoroutes et les routes nationales) contre 16 % pour l'ensemble des catégories.

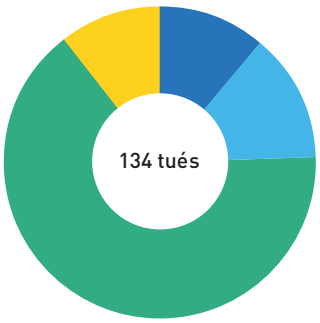
48 Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès. La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005-2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes 11,5 % RN 6,8 %
RD 35,3 % VC et autres 46,4 %

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS LES VU PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes 11,2 % RN 13,4 %
RD 64,9 % VC et autres 10,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2007, la mortalité dans un véhicule utilitaire a augmenté de + 29 % sur les routes nationales (mais seulement + 4 tués) contre + 7,4 % pour les routes départementales (soit + 7 tués). Dans le même temps, les progrès constatés sur les autoroutes sont de – 32 %. La mortalité sur les voies communales et les autres voies est stable.

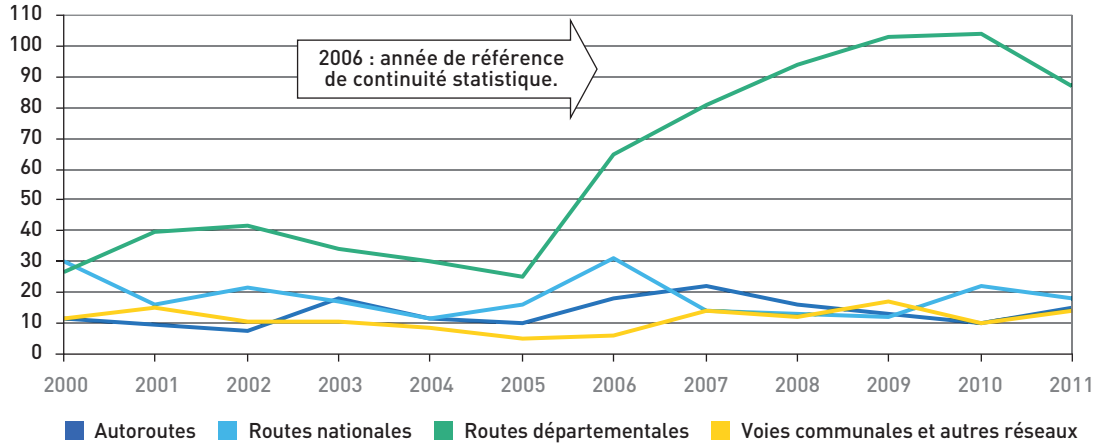
Par rapport à 2010, les personnes tuées dans les véhicules utilitaires sont en baisse sur les routes nationales et départementales, mais en hausse sur les autoroutes (+ 5 tués) et sur les voies communales (+ 4 tués).

↓ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE PAR TYPE DE ROUTE

Année	Autoroutes			RN			RD			Voies communales et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	465	12	ND	844	30	ND	1 344	27	ND	2 880	12	ND	5 533	80	ND
2001	460	10	ND	789	16	ND	1 339	40	ND	2 832	15	ND	5 420	80	ND
2002	444	7	ND	685	21	ND	1 158	42	ND	2 368	11	ND	4 655	81	ND
2003	377	18	ND	664	17	ND	1 098	34	ND	2 120	11	ND	4 259	80	ND
2004	312	12	ND	560	12	ND	912	30	ND	2 251	9	ND	4 035	62	ND
2005	342	10	83	467	16	83	801	25	127	1 918	5	86	3 528	56	379
2006	623	18	168	691	31	170	1 784	65	579	2 750	6	135	5 848	120	1 052
2007	714	22	160	625	14	116	2 123	81	583	2 916	14	122	6 378	131	981
2008	582	16	147	516	13	91	2 052	94	616	2 744	12	127	5 894	135	981
2009	544	13	134	449	12	95	2 121	103	553	2 648	17	112	5 762	145	894
2010	611	10	157	410	22	80	2 015	104	563	2 538	10	121	5 574	146	921
2011	633	15	127	377	18	54	1 946	87	514	2 556	14	112	5 512	134	807
Var. 2011/2010	3,6 %	50 %	– 19,1 %	– 8 %	NS	– 32,5 %	– 3,4 %	– 16,3 %	– 8,7 %	0,7 %	40 %	– 7,4 %	– 1,1 %	– 8,2 %	– 12,4 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES TUÉS DANS UN VU PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

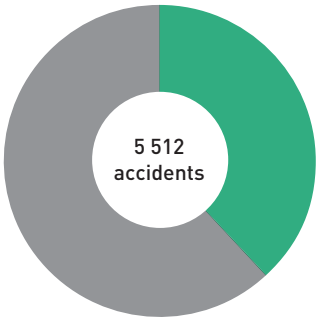
Les véhicules utilitaires légers et les milieux (agglomérations[49] versus *rase campagne*[50]*)*

Comme pour l'ensemble des accidents, ceux impliquant un véhicule utilitaire se déroulent plus généralement en milieu urbain alors que les personnes tuées sont concentrées en rase campagne.

En 2011, 63 % des accidents corporels avec un véhicule utilitaire ont eu lieu en milieu urbain alors que et 93 % des décès dans un véhicule utilitaire léger sont intervenus en rase campagne.

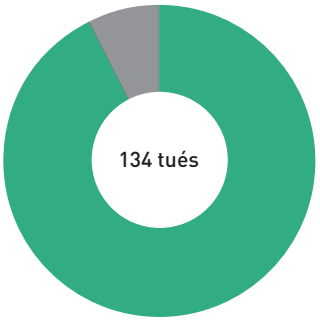
Par comparaison, pour les voitures de tourisme, ces parts sont respectivement de 69 % et 87 %.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU SELON LE MILIEU



Rase campagne 38,3 % Milieu urbain 61,7 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN VU SELON LE MILIEU



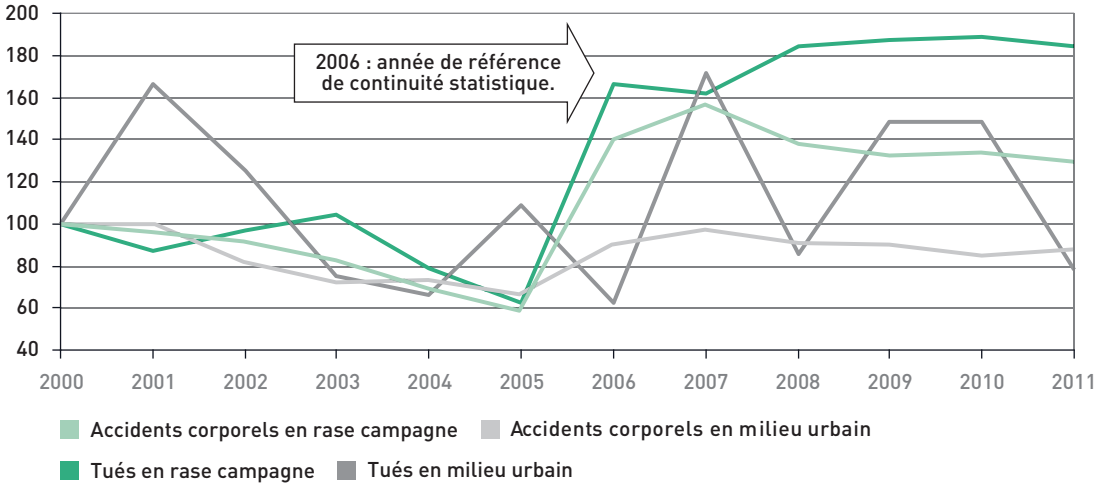
Rase campagne 92,5 % Milieu urbain 7,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

49 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.

50 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DANS UN VU SELON LE MILIEU (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2006, les accidents corporels avec au moins un véhicule utilitaire sont en baisse de – 7 % en rase campagne et de – 5 % en en milieu urbain.

Avec des variations très erratiques depuis 2006, la mortalité dans un véhicule utilitaire en milieu urbain est en très légère hausse (+ 2 tués). En rase campagne, les décès dans les véhicules utilitaires augmentent de + 11 %, alors qu'ils diminuent de – 15 % toutes catégories d'usagers confondues.

L'année 2011 connaît une baisse marquée (– 48 % mais, – 9 tués seulement).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 631	67	ND	3 902	13	ND	5 533	80	ND
2001	1 558	59	ND	3 862	21	ND	5 420	80	ND
2002	1 480	65	ND	3 175	16	ND	4 655	81	ND
2003	1 379	71	ND	2 880	10	ND	4 259	80	ND
2004	1 153	53	ND	2 882	9	ND	4 035	62	ND
2005	971	42	241	2 557	14	138	3 528	56	379
2006	2 269	112	808	3 579	8	244	5 848	120	1 052
2007	2 556	109	765	3 822	22	216	6 378	131	981
2008	2 273	124	771	3 621	11	210	5 894	135	981
2009	2 172	126	703	3 590	19	191	5 762	145	894
2010	2 207	127	736	3 367	19	185	5 574	146	921
2011	2 113	124	655	3 399	10	152	5 512	134	807
Var. 2011/2010	**– 4,3 %**	**– 2,4 %**	**– 11 %**	**1 %**	**– 47,4 %**	**– 17,8 %**	**– 1,1 %**	**– 8,2 %**	**– 12,4 %**

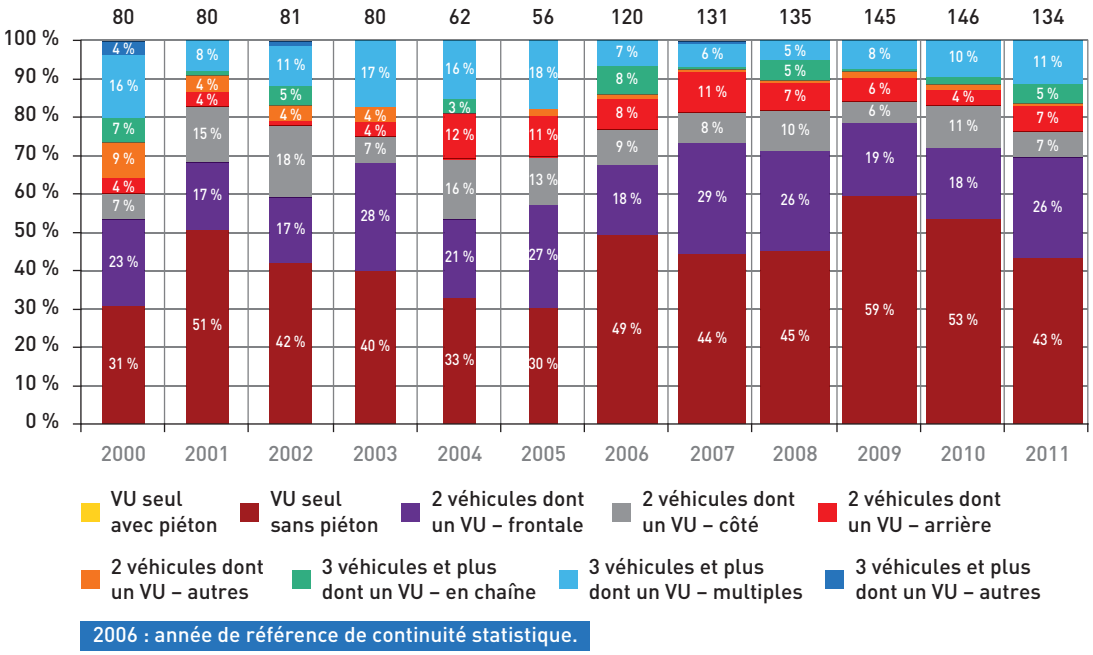
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les véhicules utilitaires légers – Collisions et obstacles

En 2011, 43 % des décès dans un véhicule utilitaire résultent d'accidents sans tiers. Viennent ensuite les collisions frontales avec 26 % puis les collisions multiples avec 11 %.

Depuis 2006, la mortalité dans les collisions frontales et les collisions multiples sont en hausse (respectivement + 13 et + 7 personnes tuées). L'année 2011 confirme cette tendance.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU SELON LES TYPES DE COLLISIONS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

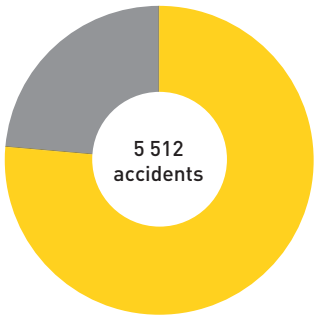
Les effectifs de personnes tuées dans les véhicules utilitaires dans les accidents avec choc contre obstacles ne sont pas assez conséquents pour analyser avec pertinence cette thématique et enregistrer des tendances. Cette rubrique n'est donc pas traitée pour cette catégorie spécifique d'usagers.

Les véhicules utilitaires et la luminosité (jour versus *nuit)*

En 2011, les accidents corporels avec au moins un véhicule utilitaire se sont déroulés pour plus des 3/4 de jour (76 %). 41 % de la mortalité dans un véhicule utilitaire est observée le jour.

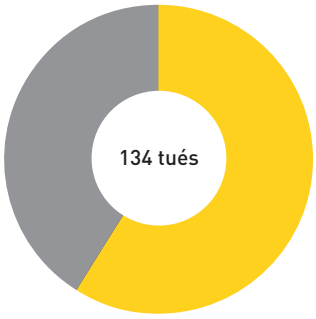
Ces distributions sont quasi-équivalentes à l'ensemble des catégories d'usagers, ce qui laisse perplexe s'agissant à priori d'une activité professionnelle qui est réduite la nuit.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU SELON LA LUMINOSITÉ



Jour 76,4 % Nuit 23,6 %

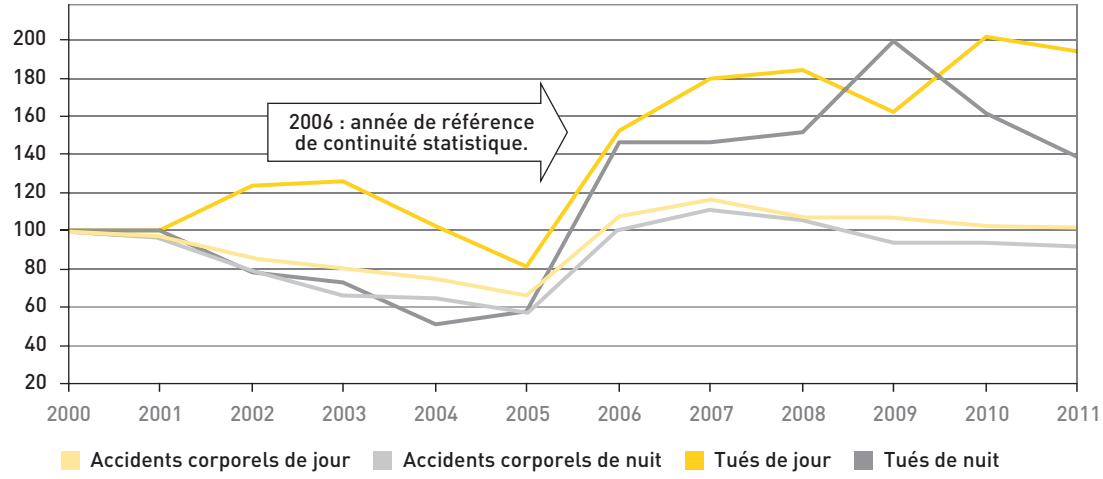
↓ ANNÉE 2011 –PERSONNES TUÉES DANS UN VU SELON LA LUMINOSITÉ



Jour 59 % Nuit 41 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES VU : JOUR *VERSUS* NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Tournés vers une utilisation plutôt professionnelle, les parcours réalisés avec des véhicules utilitaires ont lieu plus généralement le jour.

Depuis 2006, les accidents avec un véhicule utilitaire, qu'ils soient de jour ou de nuit, ont progressé à l'identique (– 6 % environ pour les deux situations).

La mortalité dans un véhicule utilitaire augmente le jour (+ 27 % entre 2006 et 2011). À l'inverse, elle a légèrement baissé la nuit (– 5,1 %) depuis la réduction des décès amorcée depuis 2010 et confirmée en 2011.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LA LUMINOSITÉ

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	4 118	41	ND	1 415	40	ND	5 533	80	ND
2001	4 041	41	ND	1 379	40	ND	5 420	80	ND
2002	3 536	50	ND	1 119	31	ND	4 655	81	ND
2003	3 322	51	ND	937	29	ND	4 259	80	ND
2004	3 108	42	ND	927	20	ND	4 035	62	ND
2005	2 724	33	256	804	23	123	3 528	56	379
2006	4 427	62	673	1 421	58	379	5 848	120	1 052
2007	4 799	73	612	1 579	58	369	6 378	131	981
2008	4 394	75	608	1 500	60	373	5 894	135	981
2009	4 433	66	579	1 329	79	315	5 762	145	894
2010	4 241	82	591	1 333	64	330	5 574	146	921
2011	4 209	79	507	1 303	55	300	5 512	134	807
Var. 2011/2010	**– 0,8 %**	**– 3,7 %**	**– 14,2 %**	**– 2,3 %**	**– 14,1 %**	**– 9,1 %**	**– 1,1 %**	**– 8,2 %**	**– 12,4 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les véhicules utilitaires – Mois, jours et heures

La saisonnalité des accidents corporels avec un véhicule utilitaire léger est plutôt stable sur la période 2006-2011 avec un premier semestre en hausse, une baisse importante en août et un nouveau un pic en octobre.

Avec des effectifs plus réduits, le cycle de la mortalité connaît des variations mensuelles élevées et opposées.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,5 % au minimum (février avec 376 accidents en moyenne) pour atteindre 10 % au maximum (octobre, avec 581 accidents en moyenne).

La part de la mortalité est maximale en octobre (12 % en moyenne, soit 13 tués).

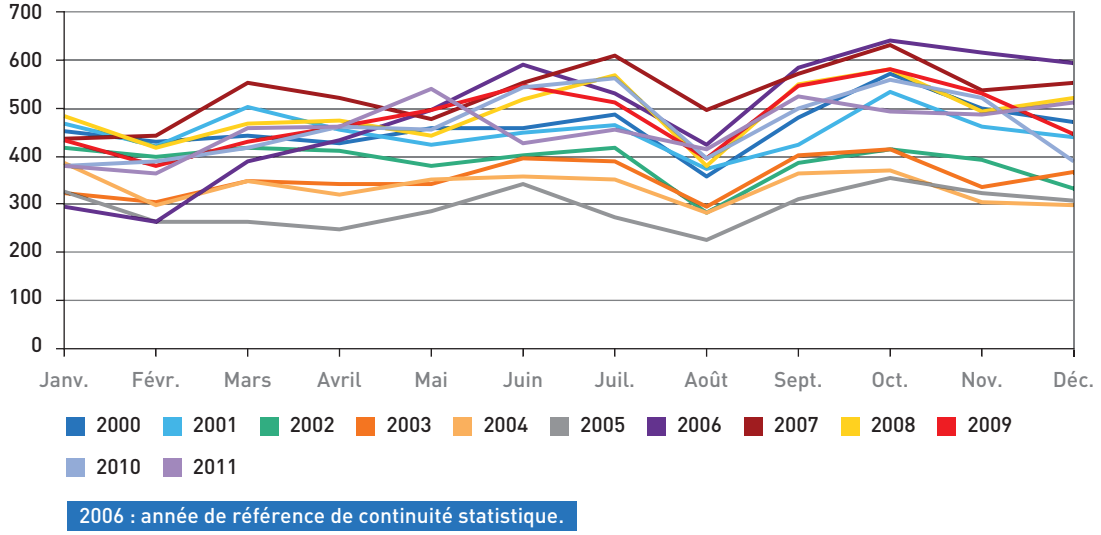
En 2011, janvier et février enregistrent un nombre d'accidents très faible (respectivement 379 et 364 accidents), le pic habituel de juin est limité (427 accidents). En fin d'année, les mois d'octobre et novembre sont homogènes et connaissent un nombre d'accidents élevé (respectivement 494 et 485 accidents). Les mois de septembre et décembre sont les plus élevés (525 et 511 accidents). Le mois d'août, avec 413 accidents seulement, enregistre le plus grand nombre de décès dans un véhicule utilitaire de l'année (18 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LE MOIS

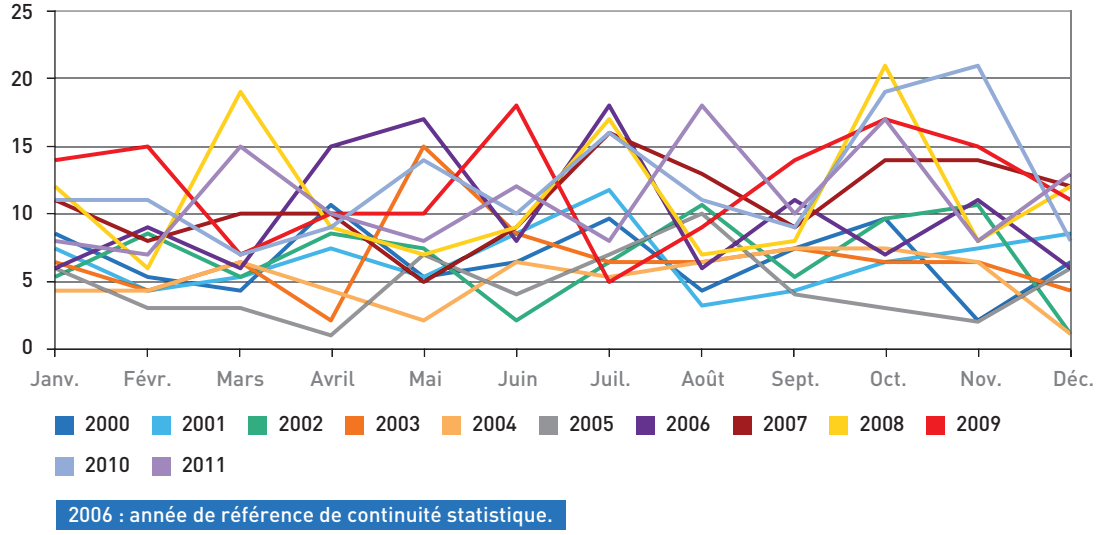
Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	451	431	444	428	458	457	485	357	480	572	498	472
	Personnes tuées	9	5	4	11	5	6	10	4	7	10	2	6
2001	Accidents corporels	469	420	503	456	425	450	466	374	424	534	460	439
	Personnes tuées	7	4	5	7	5	9	12	3	4	6	7	9
2002	Accidents corporels	418	400	416	410	381	403	419	281	387	413	393	334
	Personnes tuées	5	9	5	9	7	2	6	11	5	10	11	1
2003	Accidents corporels	324	303	350	341	342	395	390	295	402	413	336	368
	Personnes tuées	6	4	6	2	15	9	6	6	7	6	6	4
2004	Accidents corporels	386	299	348	320	352	357	353	281	365	369	306	299
	Personnes tuées	4	4	6	4	2	6	5	6	7	7	6	1
2005	Accidents corporels	327	265	265	247	287	342	274	225	310	356	323	307
	Personnes tuées	6	3	3	1	7	4	7	10	4	3	2	6
2006	Accidents corporels	294	264	388	432	495	589	530	425	585	639	615	592
	Personnes tuées	6	9	6	15	17	8	18	6	11	7	11	6
2007	Accidents corporels	436	444	551	520	478	552	608	497	570	631	538	553
	Personnes tuées	11	8	10	10	5	9	16	13	9	14	14	12
2008	Accidents corporels	483	416	469	475	442	517	568	380	548	582	494	520
	Personnes tuées	12	6	19	9	7	9	17	7	8	21	8	12
2009	Accidents corporels	433	380	431	461	496	547	513	397	545	582	530	447
	Personnes tuées	14	15	7	10	10	18	5	9	14	17	15	11
2010	Accidents corporels	380	390	416	460	455	544	563	397	498	560	522	389
	Personnes tuées	11	11	7	9	14	10	16	11	9	19	21	8
2011	Accidents corporels	379	363	459	461	539	427	456	413	525	494	485	511
	Personnes tuées	8	7	15	10	8	12	8	18	10	17	8	13
Moy. 2006-2011	**Accidents corporels**	**401**	**376**	**452**	**468**	**484**	**529**	**540**	**418**	**545**	**581**	**531**	**502**
	Personnes tuées	**10**	**9**	**11**	**11**	**10**	**11**	**13**	**11**	**10**	**16**	**13**	**10**
% par mois	**Accidents corporels**	**6,9 %**	**6,5 %**	**7,8 %**	**8 %**	**8,3 %**	**9,1 %**	**9,3 %**	**7,2 %**	**9,4 %**	**10 %**	**9,1 %**	**8,6 %**
	Personnes tuées	**7,6 %**	**6,9 %**	**7,9 %**	**7,8 %**	**7,5 %**	**8,1 %**	**9,9 %**	**7,9 %**	**7,5 %**	**11,7 %**	**9,5 %**	**7,6 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 0,3 %**	**– 6,9 %**	**10,3 %**	**0,2 %**	**18,5 %**	**– 21,5 %**	**– 19 %**	**4 %**	**5,4 %**	**– 11,8 %**	**– 7,1 %**	**31,4 %**
	Personnes tuées	**– 27,3 %**	**– 36,4 %**	**114,3 %**	**11,1 %**	**– 42,9 %**	**20 %**	**– 50 %**	**63,6 %**	**11,1 %**	**– 10,5 %**	**– 61,9 %**	**62,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC VU SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Sur la période 2006-2011, les accidents corporels avec au moins un véhicule utilitaire sont plus élevés le vendredi (+ 7,9 % par rapport à la moyenne des mardis, mercredis ou jeudis). Ils chutent fortement le samedi puis une nouvelle fois le dimanche. Ces distributions sont très uniformes sur la période observée.

La mortalité dans un véhicule utilitaire ne suit pas ces mêmes effets de saisonnalité journalière.

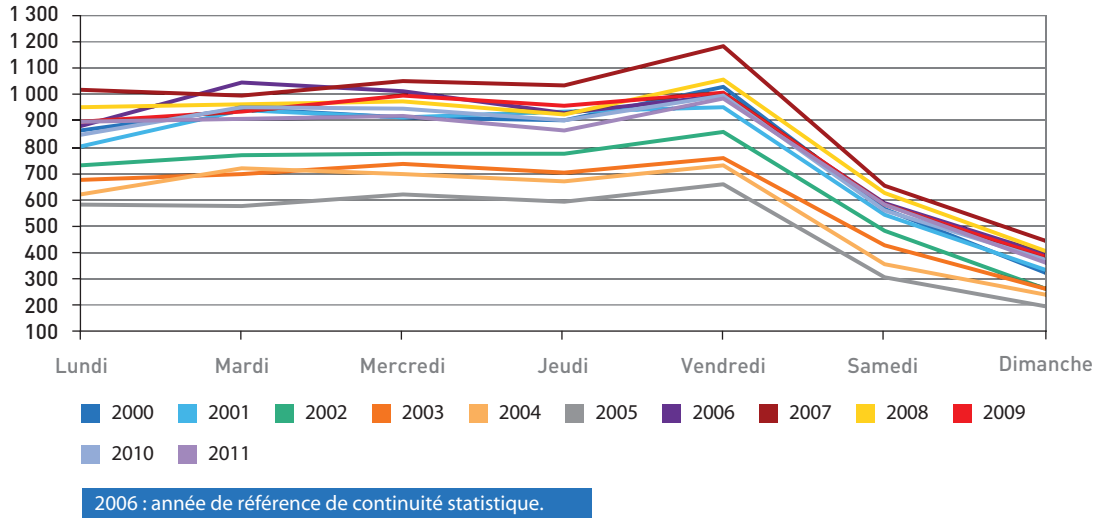
Depuis 2009, les samedis et les dimanches connaissent un nombre de personnes tuées équivalent aux autres jours de la semaine. Élément caractéristique en 2011, le nombre de tués est le plus bas le vendredi et le dimanche (14 tués contre 21 en moyenne les autres jours).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE UTILITAIRE SELON LE JOUR

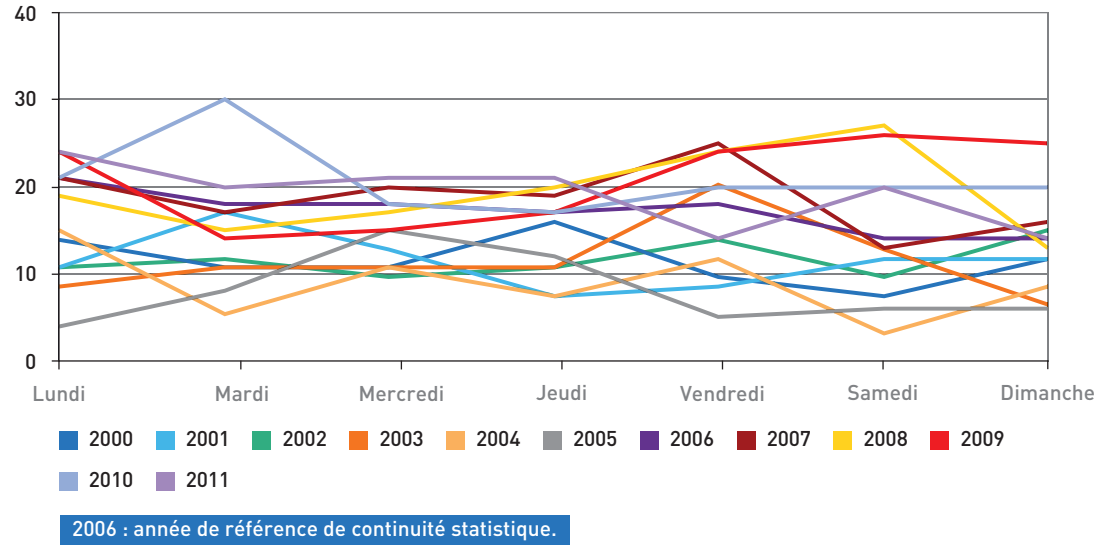
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	862	944	911	902	1 029	565	320
	Personnes tuées	14	11	11	16	10	7	12
2001	Accidents corporels	804	942	911	934	951	545	333
	Personnes tuées	11	17	13	7	9	12	12
2002	Accidents corporels	729	771	777	775	859	481	263
	Personnes tuées	11	12	10	11	14	10	15
2003	Accidents corporels	674	697	734	704	760	428	262
	Personnes tuées	9	11	11	11	20	13	6
2004	Accidents corporels	619	721	699	669	729	357	241
	Personnes tuées	15	5	11	7	12	3	9
2005	Accidents corporels	579	578	619	594	659	307	192
	Personnes tuées	4	8	15	12	5	6	6
2006	Accidents corporels	883	1 045	1 013	930	997	588	392
	Personnes tuées	21	18	18	17	18	14	14
2007	Accidents corporels	1 016	997	1 053	1 036	1 182	651	443
	Personnes tuées	21	17	20	19	25	13	16
2008	Accidents corporels	952	961	974	924	1 056	624	403
	Personnes tuées	19	15	17	20	24	27	13
2009	Accidents corporels	898	933	999	960	1 008	583	381
	Personnes tuées	24	14	15	17	24	26	25
2010	Accidents corporels	846	952	945	900	999	559	373
	Personnes tuées	21	30	18	17	20	20	20
2011	Accidents corporels	895	906	921	863	983	584	360
	Personnes tuées	24	20	21	21	14	20	14
Moy. 2006-2011	**Accidents corporels**	**915**	**966**	**984**	**936**	**1 038**	**598**	**392**
	Personnes tuées	**22**	**19**	**18**	**19**	**21**	**20**	**17**
% par jour	**Accidents corporels**	**15,7 %**	**16,6 %**	**16,9 %**	**16,1 %**	**17,8 %**	**10,3 %**	**6,7 %**
	Personnes tuées	**16 %**	**14,1 %**	**13,4 %**	**13,7 %**	**15,4 %**	**14,8 %**	**12,6 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**5,8 %**	**– 4,8 %**	**– 2,5 %**	**– 4,1 %**	**– 1,6 %**	**4,5 %**	**– 3,5 %**
	Personnes tuées	**14,3 %**	**– 33,3 %**	**16,7 %**	**23,5 %**	**– 30 %**	**0 %**	**– 30 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ AVEC VU SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DANS UN VU SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

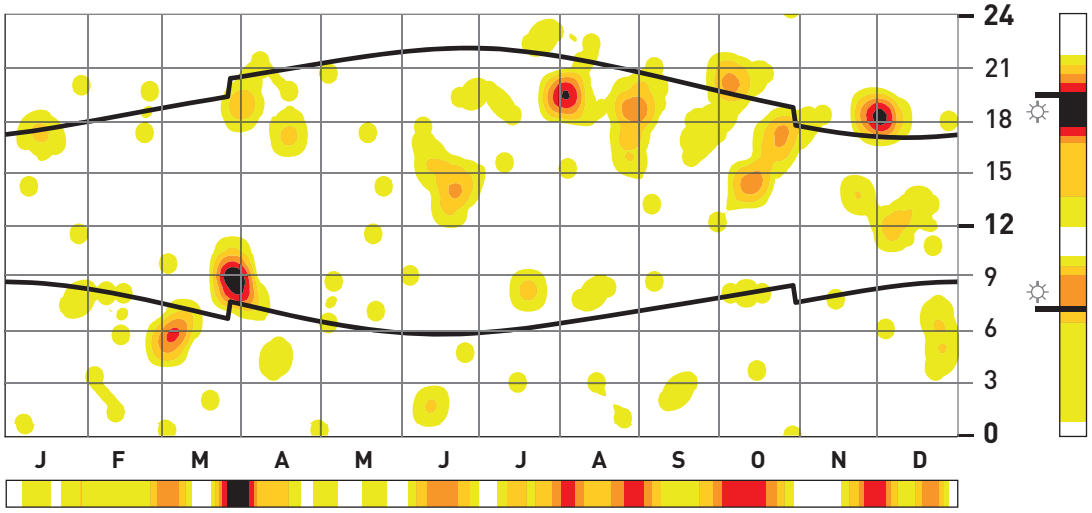
Le graphe [51] ci-après, montre que la mortalité dans un véhicule utilitaire croisée selon le mois et l'heure en 2011 est très diffuse. Seul un pic de mortalité peu prononcé ressort entre 17 et 20 heures.

En 2011, les deux pics de la mortalité en véhicule utilitaire sont atteints début avril et fin novembre mais ces périodes comprennent un accidentalité limitée :

– le 30 avril, avec deux accidents mortels enregistrant trois tués dans les véhicules utilitaires ;
– les 27 et 28 novembre, avec trois accidents mortels enregistrant trois tués dans les véhicules utilitaires.

51 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ANNÉE 2011 – MORTALITÉ VU SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

	0 h 01	0 h 04	0 h 08	0 h 11	0 h 14	0 h 13
Tués	52	48	18	9	5	3
% tués	39 %	36 %	13 %	7 %	3 %	2 %
% année	83 %	13 %	3 %	1 %	0 %	0 %

Total : 134 tués/an, soit 0,02 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée [52] *des conducteurs de véhicule utilitaire dans les accidents*

Pour les véhicules utilitaires, la responsabilité présumée des conducteurs dans les accidents mortels passe de 45 % en 2004 à 48 % en 2010 et en 2011. Ce taux de responsabilité présumée est toujours inférieur à celui de l'ensemble des conducteurs avec un écart en augmentation (6 points environ en 2006 et 7 points en 2011). Par comparaison, celui des conducteurs de voitures de tourisme atteint 61 % en 2011.

Dans les accidents corporels, le niveau de responsabilité présumée des conducteurs de véhicule utilitaire se stabilise autour de 48 %. Par contre, il demeure supérieur de + 3 points à celui de l'ensemble des conducteurs.

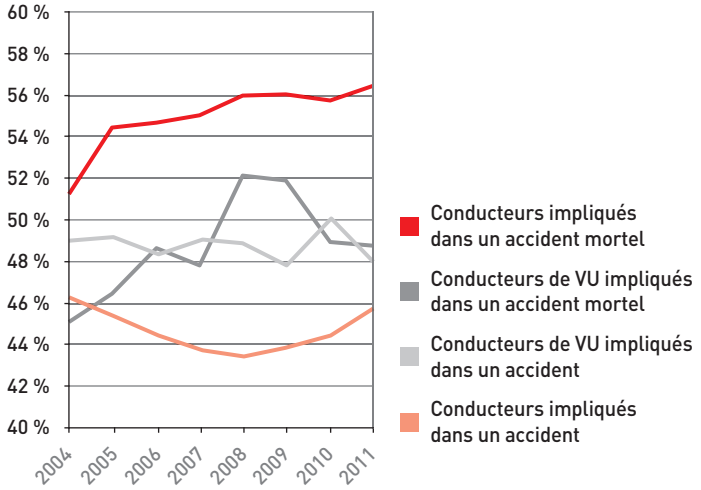
52 Voir le chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années, où la régularité est nettement meilleure (de 2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Total conducteurs	Part des conducteurs responsables
2000	Accidents corporels	3 353	2 327	5 680	41 %
	Accidents mortels	243	38	281	13,5 %
2001	Accidents corporels	3 313	2 258	5 571	40,5 %
	Accidents mortels	263	52	315	16,5 %
2002	Accidents corporels	2 865	1 923	4 788	40,2 %
	Accidents mortels	253	49	302	16,2 %
2003	Accidents corporels	2 752	1 589	4 341	36,6 %
	Accidents mortels	229	36	265	13,6 %
2004	Accidents corporels	2 104	2 014	4 118	48,9 %
	Accidents mortels	112	92	204	45,1 %
2005	Accidents corporels	1 824	1 773	3 597	49,3 %
	Accidents mortels	105	91	196	46,4 %
2006	Accidents corporels	3 144	2 953	6 097	48,4 %
	Accidents mortels	187	177	364	48,6 %
2007	Accidents corporels	3 361	3 253	6 614	49,2 %
	Accidents mortels	213	195	408	47,8 %
2008	Accidents corporels	3 139	2 992	6 131	48,8 %
	Accidents mortels	179	195	374	52,1 %
2009	Accidents corporels	3 126	2 880	6 006	48 %
	Accidents mortels	206	222	428	51,9 %
2010	Accidents corporels	2 904	2 908	5 812	50 %
	Accidents mortels	212	203	415	48,9 %
2011	Accidents corporels	3 003	2 785	5 788	48,1 %
	Accidents mortels	205	195	400	48,8 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**3,4 %**	**– 4,2 %**	**– 0,4 %**	**– 3,8 %**
	Accidents mortels	**– 3,3 %**	**– 3,9 %**	**– 3,6 %**	**– 0,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE LES CONDUCTEURS DE VU ET L'ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



2006 : année de référence de continuité statistique.

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de véhicule utilitaire dans les accidents

La part des conducteurs, avec un taux d'alcool supérieur au taux légal, impliqués dans un accident mortel, toutes catégories d'usagers confondues, est en hausse, notamment sur les années 2009 à 2011. Celle des conducteurs de véhicule utilitaire est plus erratique mais en moyenne d'environ 7 points inférieure (17 % en moyenne pour l'ensemble des conducteurs contre 10 % pour les conducteurs de véhicule utilitaire).

Dans les accidents corporels, la part des conducteurs de véhicule utilitaire ayant une alcoolémie positive est environ deux fois moins élevée que dans les accidents mortels.

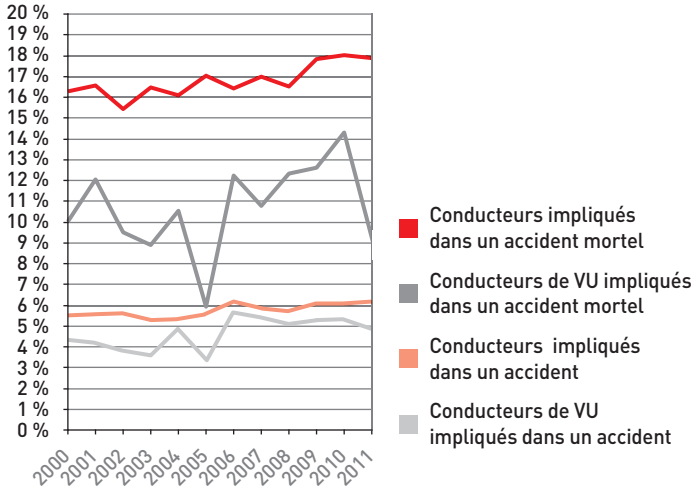
La tendance est plutôt à la baisse, notamment depuis 2006. En 2011, la part les conducteurs de véhicule utilitaires avec une alcoolémie positive est de 4,9 %. Elle était de 5,4 % en 2010.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE ALCOOLISÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents	5 680	5 211	91,7	229	4,4
	Dont mortels	281	249	88,6	25	10
2001	Accidents	5 571	5 053	90,7	213	4,2
	Dont mortels	315	274	87	33	12
2002	Accidents	4 788	4 333	90,5	168	3,9
	Dont mortels	302	253	83,8	24	9,5
2003	Accidents	4 341	3 899	89,8	142	3,6
	Dont mortels	265	214	80,8	19	8,9
2004	Accidents	4 118	3 524	85,6	175	5
	Dont mortels	204	171	83,8	18	10,5
2005	Accidents	3 597	3 114	86,6	105	3,4
	Dont mortels	196	185	94,4	11	5,9
2006	Accidents	6 097	5 455	89,5	311	5,7
	Dont mortels	364	335	92	41	12,2
2007	Accidents	6 614	5 882	88,9	320	5,4
	Dont mortels	408	352	86,3	38	10,8
2008	Accidents	6 131	5 416	88,3	279	5,2
	Dont mortels	374	332	88,8	41	12,3
2009	Accidents	6 015	5 340	88,8	283	5,3
	Dont mortels	428	388	90,7	49	12,6
2010	Accidents	5 815	5 189	89,2	279	5,4
	Dont mortels	415	378	91,1	54	14,3
2011	Accidents	5 792	5 114	88,3	251	4,9
	Dont mortels	400	362	90,5	33	9,1
Var. 2011/2010	**Accidents**	**– 0,4 %**	**– 1,4 %**	**– 1,1 %**	**– 10 %**	**– 8,7 %**
	Dont mortels	**– 3,6 %**	**– 4,2 %**	**– 0,6 %**	**– 38,9 %**	**– 36,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE CONDUCTEURS DE VU ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



2006 : année de référence de continuité statistique.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Études et recherches relatives aux véhicules utilitaires

Plusieurs indicateurs sur les véhicules utilitaires font ressortir le besoin d'une connaissance approfondie de leur accidentalité :
– un parc de véhicules et des parcours en pleine croissance ;
– une augmentation de l'accidentalité notamment de 2006 à 2010 ;
– des imprécisions liées au format du fichier BAAC.

La DSCR, en partenariat avec l'IFFSTTAR, a lancé fin 2011 une étude (intitulée EDAVUL : Étude détaillée d'accidents impliquant des véhicules utilitaires) consistant à dégager les principales caractéristiques des accidents impliquant des véhicules utilitaires à partir d'environ 60 cas recueillis dans le cadre des études détaillées d'accidents réalisées à l'IFSTTAR-MA. Il s'agira notamment :
– de préciser l'ensemble des caractéristiques des accidents (données générales, lieux, typologie des véhicules impliqués, usagers) à travers notamment une analyse sociologique ;
– de reconstruire ces accidents d'un point de vue cinématique afin de définir les vitesses moyennes de choc des véhicules utilitaires et de mieux appréhender les problèmes de compatibilité véhicule-véhicule vis-à-vis des véhicules antagonistes. Cette recherche consistera également à mieux cerner les différences entre les véhicules utilitaires (fourgon, fourgonnette…) et le rôle que peut jouer la configuration du véhicule dans l'accident : rôle du type de charge dans l'accident, emplacement de la charge dans le véhicule, séparation entre le conducteur et la charge, etc., ainsi que sa perception par les conducteurs des autres véhicules.

Elle permettra également d'orienter les recherches complémentaires qui pourront être initiées par la suite sur les véhicules utilitaires pour traiter notamment, par d'autres méthodes d'investigation :
– des enjeux spécifiques (en termes d'accidentalité) de la location de courte, moyenne et longue durée, avec un accent particulier à mettre sur la location occasionnelle par des particuliers (généralement non familiarisés avec le chargement et la conduite de véhicules utilitaires) ;
– de l'âge du parc de véhicules utilitaires et de l'implication particulière du parc le plus ancien dans l'accidentalité ;
– corollairement, des éventuels besoins de renforcer le dispositif de contrôles techniques ;
– des compétences de conduite des conducteurs tant au plan privé que professionnel.

Les poids lourds (PL)

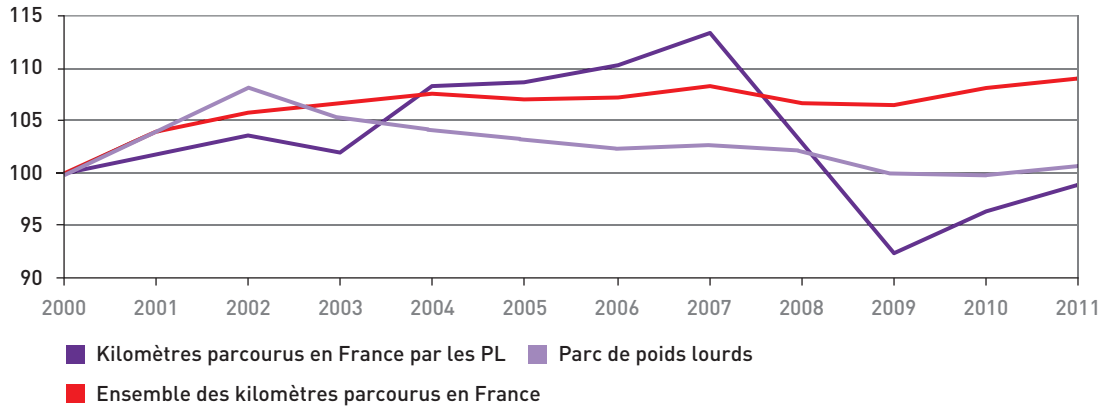
Le parc de poids lourds et leurs parcours

Le parc circulant de poids lourds, après être resté pendant quinze ans aux environs de 500 000 véhicules, est passé depuis les années 90 aux environs de 530 000 poids lourds. En 2000, il atteint 550 000 unités, puis a progressé jusqu'à près de 600 000 unités en 2002. À partir de cette date, il a diminué jusqu'en 2010 pour retrouver son niveau de l'année 2000. L'année 2011 amorce une nouvelle hausse modérée de + 1 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES POIDS LOURDS

Année	Poids lourds		Kilomètres parcourus pour l'ensemble des véhicules
	Parc en milliers de véhicules	Kilomètres parcourus en France (en millards de km)	
2000	551	29,5	518,2
2001	576	30,1	539
2002	599	30,6	547,8
2003	581	30,1	552,7
2004	576	32	557,1
2005	570	32,1	554,3
2006	565	32,6	555,2
2007	567	33,5	561,6
2008	565	30,4	552,7
2009	552	27,3	552,2
2010	551	28,4	560,4
2011	557	29,2	565
Var. 2011/2010	**1 %**	**2,7 %**	**0,8 %**

↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Les parcours des poids lourds sont directement corrélés à l'activité économique.

Alors qu'ils étaient croissants depuis 2000 (environ + 13 % de 2000 à 2007), les parcours des poids lourds ont connu une chute importante en 2008 et en 2009. Ils s'établissent alors à 27,3 milliards de kilomètres et représentent 4,9 % du parcours total (contre 5,7 % en 2000).

En 2011, les parcours des poids lourds progressent de + 2,7 %. Ils retrouvent une valeur proche de 2000.

Bilan général de l'accidentalité des PL

4,9 % des accidents corporels en 2011 ont impliqué au moins un poids lourd (3 155 accidents sur 65 024 au total). Cette part est stable, voire en légère baisse (5,2 % en 2000 contre 4,9 % en 2011).

La part des tués dans les poids lourds (nombre de tués dans les poids lourds sur le nombre de tués totaux sur la route) reste faible, autour de 1,7 % sur les 12 années considérées. Cette part masque la mortalité tous usagers dans des accidents avec au moins un poids lourd. Si ces derniers sont bien moins à l'origine d'accidents que les automobiles, la simple implication d'un poids lourd dans un accident a toujours un effet néfaste en accidentalité compte tenu de la masse et du gabarit du poids lourd : en 2011, 8 tués hors poids lourd pour 1 tué dans le poids lourd (voir rubrique ci-après sur les antagonistes).

Pour mémoire, ce même ratio concernant les accidents de voitures de tourisme est de 0,5 tué hors voiture de tourisme pour un tué dans ce véhicule.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES POIDS LOURDS

Année	Accidents corporels avec au moins un PL	Dont accidents mortels	Nb de PL dans ces accidents	Tués à 30 jours dans les PL	Blessés dans les PL	Dont blessés hospitalisés
2000	6 291	ND	6 732	124	1 592	ND
2001	6 039	ND	6 464	144	1 518	ND
2002	5 333	ND	5 719	134	1 365	ND
2003	4 472	ND	4 805	114	1 156	ND
2004	4 212	ND	4 539	86	969	ND
2005	4 410	651	4 730	90	1 076	454
2006	4 813	608	5 234	87	1 421	726
2007	4 216	598	4 515	68	1 003	460
2008	3 812	550	4 036	76	926	399
2009	3 270	463	3 492	54	871	405
2010	3 292	500	3 500	65	789	363
2011	3 155	519	3 399	67	720	303
Var. 2011/2010	**– 4,2 %**	**3,8 %**	**– 2,9 %**	**3,1 %**	**– 8, 7 %**	**– 16,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

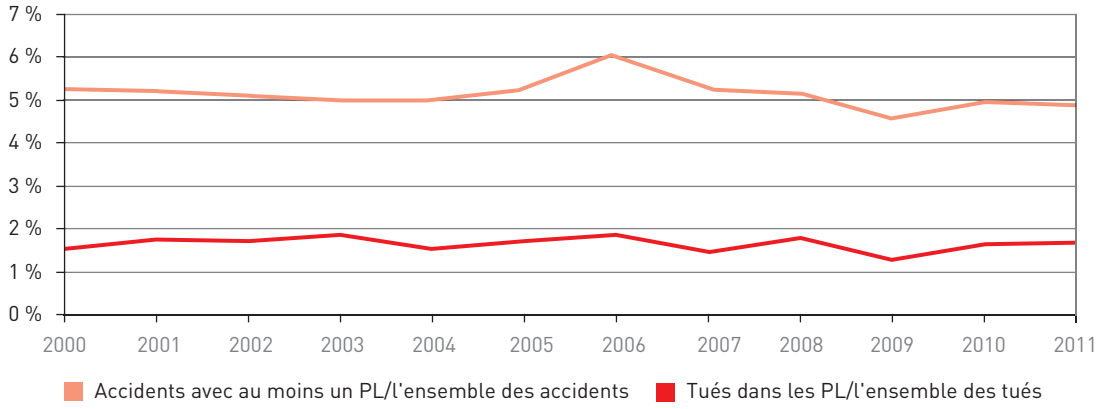
L'accidentalité des poids lourds connaît une évolution calquée sur l'ensemble des accidents.

Depuis 2000, les accidents avec au moins un poids lourd ont baissé de – 50 % (– 46 % pour l'ensemble des accidents) et la mortalité a chuté de – 46 % (– 52 % pour l'ensemble des accidents).

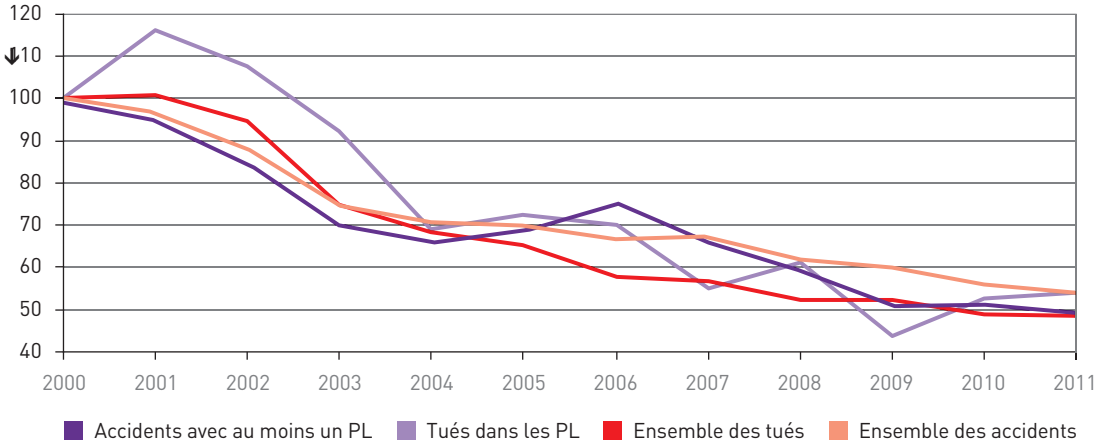
La baisse des parcours des poids lourds a contribué à ces résultats favorables, mais aussi aux résultats des autres catégories d'usagers qui sont fortement impactées dans les accidents avec poids lourd.

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents impliquant un poids lourd a baissé de – 4,2 % (passant de 3 292 en 2010 à 3 155 en 2011). Malheureusement, dans le même temps, le décès des utilisateurs de poids lourd ont augmenté de 2 unités, passant de 65 à 67, et la mortalité dans les accidents de poids lourds est passée de 557 à 578 tués, soit + 21 tués en 2011.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES POIDS LOURDS DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE PL ET ENSEMBLE DES CATÉGORIES D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

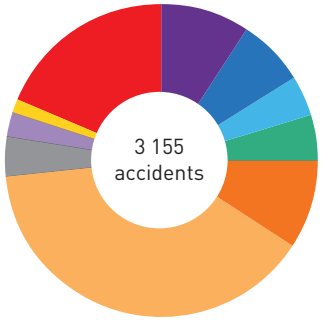
Les antagonistes[53] *des poids lourds dans l'accidentalité*

En 2011, les poids lourds sont accidentés en collision avec une voiture de tourisme (40 % des accidents corporels impliquant un poids lourd), puis en multicollision (19 %), puis en « solo » ou en collision avec une motocyclette (9 %). La mortalité dans les poids lourds s'établit à 55 % lorsque les poids lourds sont seuls et à 21 % lors de collision avec un autre poids lourd.

Ce résultat traduit à nouveau les différences de gabarit lors des collisions de poids lourd avec un autre véhicule et la sous-vulnérabilité des usagers des poids lourds dans ces situations.

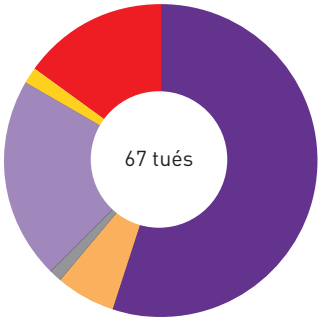
53 Voir le chapitre spécifique du bilan traitant des VU où les raisons de la non-continuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON L'ANTAGONISTE



PL seul 9,4 % · Contre piéton 7 % · Contre vélo 4 % · Contre cyclo 5 % · Contre moto 9 % · Contre VT 39,5 % · Contre VU 4,2 % · 2 PL 2,5 % · Contre autre 1,3 % · Multicollisions 18,6 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN PL SELON L'ANTAGONISTE



PL seul 55,2 % · Contre VT 6 % · Contre VU 1,5 % · 2 PL 20,9 % · Contre autre 1,5 % · Multicollisions 14,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON L'ANTAGONISTE

	Accidents corporels											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
PL seul	734	705	652	555	455	464	562	430	389	326	332	297
Contre piéton	287	308	258	196	243	226	283	269	264	235	240	221
Contre vélo	178	155	125	123	161	119	166	147	141	139	109	117
Contre cyclo	315	324	228	247	228	217	234	212	230	164	179	154
Contre moto	309	357	260	215	236	313	353	308	302	255	264	283
Contre VT	2 902	2 710	2 462	2 050	1 851	1 969	1 860	1 739	1 504	1 327	1 325	1 245
Contre VU	146	150	143	114	97	95	202	210	177	139	159	132
2 PL	179	172	152	136	119	133	189	116	86	94	72	79
Contre autre	81	68	77	63	57	81	71	69	59	52	56	41
Multicollisions	1 160	1 090	976	773	765	793	893	716	660	539	553	586
Total	**6 291**	**6 039**	**5 333**	**4 472**	**4 212**	**4 410**	**4 813**	**4 216**	**3 812**	**3 270**	**3 289**	**3 155**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES POIDS LOURDS SELON L'ANTAGONISTE

	Personnes tuées											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
PL seul	74	91	83	66	50	53	44	41	55	35	38	37
Contre piéton	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre vélo	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre VT	12	12	9	10	7	8	2	2	2	4	5	4
Contre VU	0	1	2	3	0	1	3	2	2	1	0	1
2 PL	13	21	21	17	15	16	21	12	8	5	15	14
Contre autre	3	2	2	3	0	1	3	1	0	0	0	1
Multicollisions	22	16	15	15	13	11	14	10	9	9	11	10
Total	**124**	**144**	**134**	**114**	**86**	**90**	**87**	**68**	**76**	**54**	**69**	**67**
Mortalité solo	**59,5 %**	**63 %**	**62,4 %**	**57,9 %**	**58,8 %**	**58,9 %**	**50,6 %**	**60,3 %**	**72,4 %**	**64,8 %**	**55,1 %**	**55,2 %**
Vulnérabilité en duo	**3,6 %**	**4,8 %**	**5,1 %**	**5,9 %**	**4,1 %**	**5 %**	**5,8 %**	**3,2 %**	**2,7 %**	**2,6 %**	**4,8 %**	**4,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS DE POIDS LOURD SELON L'ANTAGONISTE

	Personnes tuées dans l'accident											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
PL seul	74	91	83	66	50	53	44	41	55	35	35	37
Contre piéton	71	92	76	63	67	66	68	63	64	61	65	63
Contre vélo	30	35	24	16	32	25	24	32	24	26	25	24
Contre cyclo	37	37	34	27	31	23	19	21	24	20	20	16
Contre moto	53	69	35	36	38	47	44	50	42	37	29	39
Contre VT	542	507	474	378	341	318	289	297	240	218	235	253
Contre VU	13	12	17	17	19	18	25	40	31	18	20	20
2 PL	13	21	21	17	15	16	21	12	8	5	14	19
Contre autre	12	11	11	11	7	5	14	9	7	6	7	4
Multicollisions	222	199	230	138	142	156	137	97	104	81	107	103
Total	**1 067**	**1 074**	**1 005**	**770**	**744**	**727**	**685**	**662**	**599**	**507**	**557**	**578**
% tués PL/ tués acc.	**11,6 %**	**13,4 %**	**13,3 %**	**14,9 %**	**11,5 %**	**12,4 %**	**12,7 %**	**10,3 %**	**12,7 %**	**10,7 %**	**12,4 %**	**11,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les accidents de poids lourd en solo sont en baisse de – 60 %. Les collisions corporelles[54] des poids lourds avec une voiture de tourisme sont en baisse de – 57 % et celles avec un autre poids lourd de – 56 %.

54 Constituant des accidents corporels, mortels ou non ; donc ayant fait au moins une victime, blessée ou tuée.

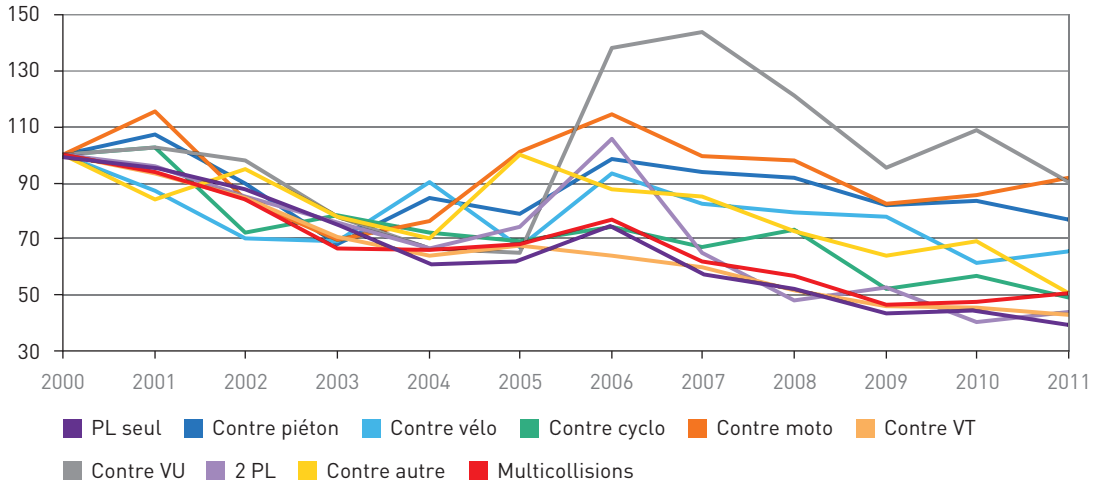
Par rapport à 2010, la baisse des accidents avec au moins un poids lourd est plus marquée dans les collisions avec les « autres véhicules » (– 27 %) et avec les véhicules utilitaires [55] (– 17 %).

L'indice de vulnérabilité en duo, qui caractérise dans une collision à deux véhicules le ratio du nombre d'occupants du poids lourd tués sur les tués dans l'accident, s'établit en moyenne depuis 2000 à 4,3 %. Sur les deux dernières années, cet indice est monté à 4,8 % en 2010 et à 4,6 % en 2011.

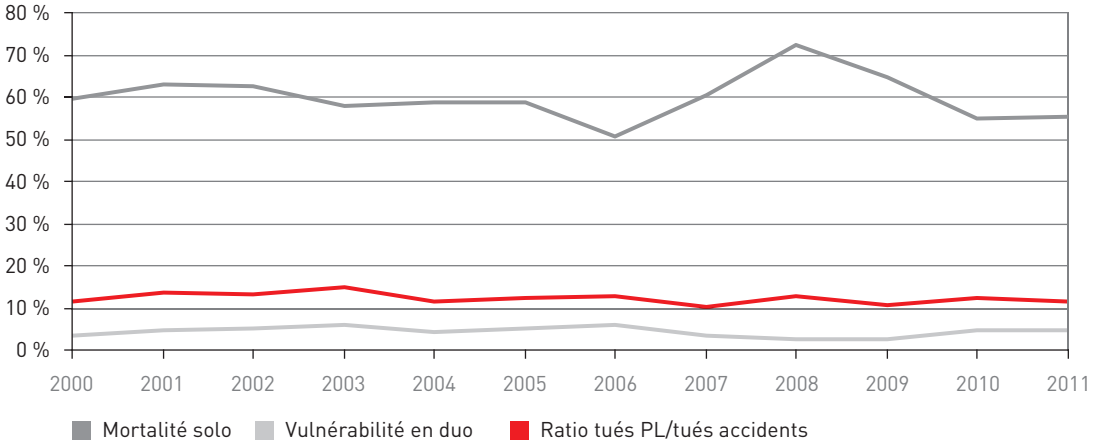
Le ratio de la mortalité dans les poids lourds sur les tués dans l'accident pour l'ensemble des collisions est en moyenne de 12,3 %, soit 7 personnes tuées hors poids lourd pour un tué dans le poids lourd. La baisse de ce ratio en 2011 (11,6 %) comparativement à 2010 n'est pas favorable car elle traduit une augmentation des tués hors poids lourd (8 tués hors poids lourd en 2011 pour 1 tué poids lourd). Les automobilistes ont été les plus impactés par la hausse du nombre de personnes tuées dans les accidents (149 personnes décédées dans les voitures de tourisme en 2011, soit + 19 tués par rapport à 2010 et + 35 tués par rapport à 2009).

La mortalité en solo, qui a connu un pic en 2008, est à 55 % (identique en 2010 et 2011). Il s'inscrit dans une tendance baissière après le pic de 2008 à 72 %.

↓ ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES PL DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ LES TROIS INDICES CARACTÉRISTIQUES DE LA MORTALITÉ DANS UN PL



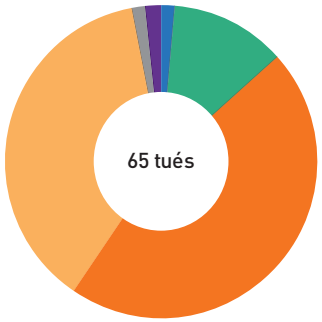
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

55 Voir le chapitre spécifique du bilan traitant des VU où les raisons de la non-continuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

Classes d'âge des victimes dans les poids lourds – conducteurs et passagers

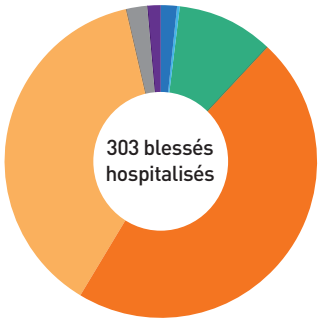
Les victimes dans les poids lourds ont un âge en relation avec le caractère professionnel de la conduite de ce type de véhicule. En 2011, plus de 83 % des personnes tuées avaient entre 25 et 64 ans.

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN PL PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 1,5 % | 15-17 ans 0 % | 18-24 ans 11,9 % | 25-44 ans 46,3 % | 45-64 ans 37,3 % | 65-74 ans 1,5 % | 75 ans et + 1,5 %

↓ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS DANS UN PL PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 1,7 % | 15-17 ans 0,3 % | 18-24 ans 10,2 % | 25-44 ans 46,5 % | 45-64 ans 37,6 % | 65-74 ans 2,3 % | 75 ans et + 1,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, la baisse de la mortalité dans les poids lourds est de – 61 % pour les 25-44 ans et – 41 % pour les 45-64 ans. Pour les autres classes d'âge, les effectifs de la mortalité sont faibles, l'analyse des variations n'est pas significative.

En 2011, les personnes tuées dans les poids lourds sont principalement des conducteurs (90 % contre 10 % pour les passagers).

↓ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DANS LES POIDS LOURDS SELON LA CLASSE D'ÂGE

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	2	2	0	12	63	43	1	1	124	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	0	1	1	14	81	44	2	1	144	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	1	1	0	14	69	48	0	0	134	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	1	1	0	10	50	50	1	1	114	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	0	1	1	6	41	32	4	0	86	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	1	1	0	8	44	33	2	1	90	4	1	1	52	235	157	3	1	454
2006	0	0	0	14	37	31	2	3	87	11	6	15	115	356	195	19	9	726
2007	1	0	1	6	29	26	5	0	68	2	9	1	41	231	165	7	4	460
2008	0	0	1	7	36	31	0	1	76	0	4	2	50	213	115	8	7	399
2009	0	2	3	5	22	20	2	0	54	0	7	3	47	187	138	15	8	405
2010	0	0	0	2	33	28	2	0	65	0	5	4	39	180	124	9	2	363
2011	0	1	0	8	31	25	1	1	67	0	5	1	31	141	114	7	4	303
Var. 2011/2010	NS	NS	NS	NS	– 6,1 %	– 10,7 %	NS	NS	3,1 %	NS	0 %	NS	– 20,5 %	– 21,7 %	– 8,1 %	– 22,2 %	NS	– 16,5 %

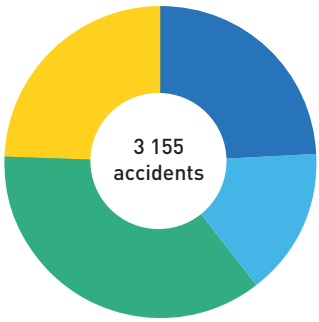
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des poids lourds par type de route[56]

En 2011, les accidents avec poids lourds se concentrent sur les réseaux supportant des trafics de transit (40 % des accidents sur les autoroutes et les routes nationales) puis sur les routes départementales (36 %). Les personnes tuées dans les poids lourds le sont d'abord sur ces réseaux de transit (58 % au total dont 39 % sur autoroute et 19 % sur les RN), qui permettent des vitesses de déplacement plus élevées.

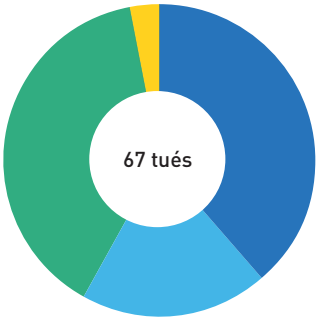
Cette accidentalité est assez atypique. Les accidents corporels sur les autoroutes et les routes nationales toutes catégories confondues et la mortalité s'établit en cumul respectivement à 13 % et à 16 %.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS AVEC PL PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes 24,4 % | Routes nationales 15,2 %
Routes départementales 36,2 %
Voies communales et autres 24,3 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN PL PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes 38,8 % | Routes nationales 19,4 %
Routes départementales 38,8 %
Voies communales et autres 3 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par rapport à 2007, le nombre d'accidents avec poids lourd diminue en priorité sur les autoroutes (– 30 %) et sur les routes nationales (– 31 %). En revanche, le nombre de personnes tuées dans les poids lourds sur ces réseaux (60 % de la mortalité des poids lourds) reste constant. Le constat est identique pour les routes départementales et les voies communales. Toutefois, le bilan de la mortalité dans les poids lourds est positif car il passe de 662 en 2007 à 578 tués en 2011.

Par rapport à 2010, le nombre de personnes tuées dans les poids lourds a diminué sur tous les réseaux, à l'exception des autoroutes (+ 9 tués).

56 La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005-2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux débute à partir de l'année 2007.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DANS LES POIDS LOURDS PAR TYPE DE ROUTE

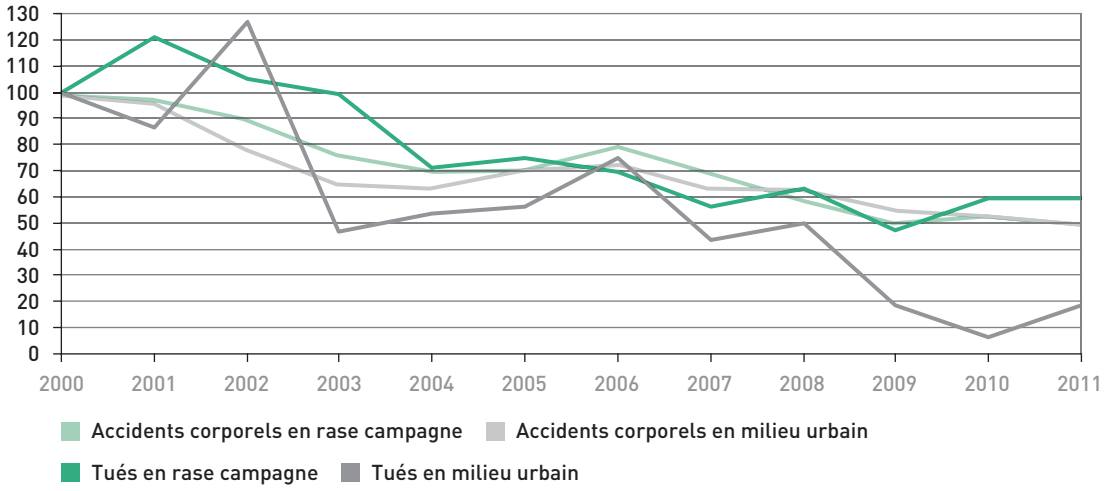
Année	Autoroutes			RN			RD			Voies communales et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 203	50	ND	1 708	35	ND	2 067	35	ND	1 313	3	ND	6 291	124	ND
2001	1 228	42	ND	1 641	40	ND	1 885	56	ND	1 285	7	ND	6 039	144	ND
2002	1 234	42	ND	1 387	35	ND	1 660	45	ND	1 052	12	ND	5 333	134	ND
2003	1 079	45	ND	1 158	29	ND	1 368	38	ND	867	2	ND	4 472	114	ND
2004	928	27	ND	1 025	24	ND	1 344	31	ND	915	4	ND	4 212	86	ND
2005	1 047	31	150	1 088	26	115	1 250	28	156	1 025	5	33	4 410	90	454
2006	1 149	21	182	956	21	144	1 564	37	344	1 144	8	56	4 813	87	726
2007	1 099	26	121	697	10	86	1 374	31	212	1 046	1	41	4 216	68	460
2008	862	22	106	566	13	69	1 338	37	188	1 046	4	36	3 812	76	399
2009	691	17	85	504	9	56	1 236	26	225	839	2	39	3 270	54	405
2010	799	17	102	451	14	51	1 239	31	191	800	3	19	3 289	65	363
2011	770	26	93	478	13	50	1 141	26	134	766	2	26	3 155	67	303
Var. 2011/2010	– 3,6 %	52,9 %	– 8,8 %	6 %	– 7,1 %	– 2 %	– 7,9 %	– 16,1 %	-29,8 %	– 4,3 %	NS	36,8 %	– 4,1 %	3,1 %	– 16,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Les poids lourds et les milieux (agglomérations[57] versus *rase campagne*[58]*)*

En 2011, les accidents avec au moins un poids lourd se concentrent en rase campagne (62 %) et les décès dans les poids lourds sont très majoritaires dans ce milieu (96 % des tués).

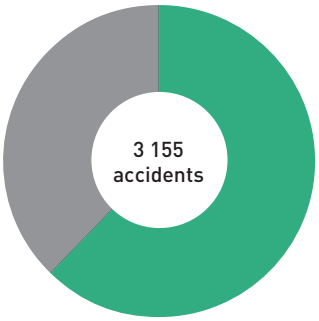
↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES PL (BASE 100 -ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

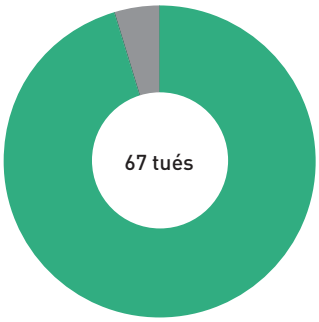
57 Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.
58 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON LE MILIEU



Rase campagne 62,3 % Milieu urbain 37,7 %

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN PL SELON LE MILIEU



Rase campagne 95,5 % Milieu urbain 4,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 2000 et 2011, en moyenne, 90 % des décès dans les poids lourds ont lieu en rase campagne.

Bien qu'elle porte sur des effectifs très réduits, la mortalité dans les poids lourds enregistre les plus nets progrès en milieu urbain (passant de 16 tués en 2000 à 3 tués en 2011).

↓ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	3 893	108	ND	2 398	16	ND	6 291	124	ND
2001	3 761	130	ND	2 278	14	ND	6 039	144	ND
2002	3 480	113	ND	1 853	20	ND	5 333	134	ND
2003	2 937	107	ND	1 535	7	ND	4 472	114	ND
2004	2 677	77	ND	1 535	9	ND	4 212	86	ND
2005	2 711	81	393	1 699	9	61	4 410	90	454
2006	3 061	75	599	1 752	12	127	4 813	87	726
2007	2 673	61	390	1 543	7	70	4 216	68	460
2008	2 321	68	346	1 491	8	53	3 812	76	399
2009	1 974	51	336	1 296	3	69	3 270	54	405
2010	2 043	64	311	1 246	1	52	3 289	65	363
2011	1 965	64	255	1 190	3	48	3 155	67	303
Var. 2011/2010	**– 3,8 %**	**0 %**	**– 18 %**	**– 4,5 %**	**200 %**	**– 7,7 %**	**– 4,1 %**	**3,1 %**	**– 16,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Les poids lourds – collisions et obstacles

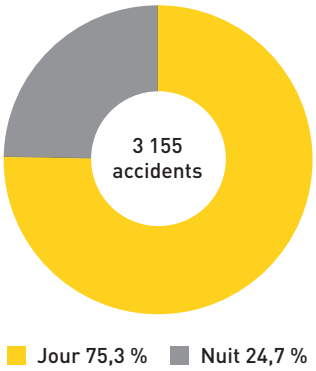
Les effectifs de personnes tuées dans les poids lourds ne sont pas assez conséquents pour analyser avec pertinence ces thématiques et enregistrer des tendances. Cette rubrique n'est donc pas traitée pour cette catégorie spécifique d'usagers.

Les poids lourds et la luminosité (jour versus *nuit)*

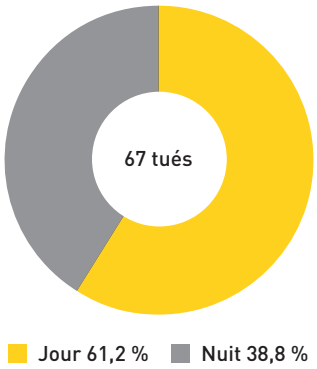
En 2011, les accidents corporels avec au moins un poids lourd se déroulent le jour (75 %) et 61 % de la mortalité est diurne.

Depuis 2000, les tués dans les poids lourds ont progressé de manière similaire indépendamment du jour et de la nuit. La baisse est d'environ 45 %. Par rapport à 2010, l'année 2011 ajuste la répartition des tués vers une convergence en termes d'amélioration avec + 12 tués de jour dans les poids lourds et – 10 tués de nuit.

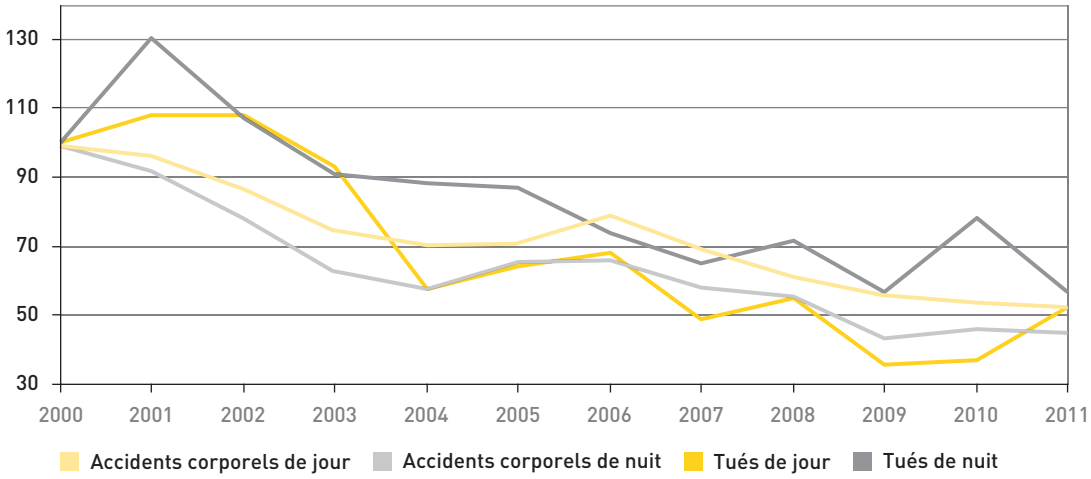
ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON LA LUMINOSITÉ



ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DANS UN PL SELON LA LUMINOSITÉ



ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ DES PL (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON LA LUMINOSITÉ

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	4 590	78	ND	1 701	46	ND	6 291	124	ND
2001	4 463	84	ND	1 576	60	ND	6 039	144	ND
2002	4 010	84	ND	1 323	49	ND	5 333	134	ND
2003	3 411	73	ND	1 061	42	ND	4 472	114	ND
2004	3 226	45	ND	986	41	ND	4 212	86	ND
2005	3 298	50	282	1 112	40	172	4 410	90	454
2006	3 674	53	491	1 139	34	235	4 813	87	726
2007	3 214	38	311	1 002	30	149	4 216	68	460
2008	2 854	43	268	958	33	131	3 812	76	399
2009	2 542	28	284	728	26	121	3 270	54	405
2010	2 499	29	257	790	36	106	3 289	65	363
2011	2 377	41	196	778	26	107	3 155	67	303
Var. 2011/2010	**– 4,9 %**	**41,4 %**	**– 23,7 %**	**– 1,5 %**	**– 27,8 %**	**0,9 %**	**– 4,1 %**	**3,1 %**	**– 16,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du cœfficient majorateur de 1,069.

Les poids lourds – mois, jours et heures

Les accidents avec poids lourd selon les mois sont invariants de 2000 à 2011.

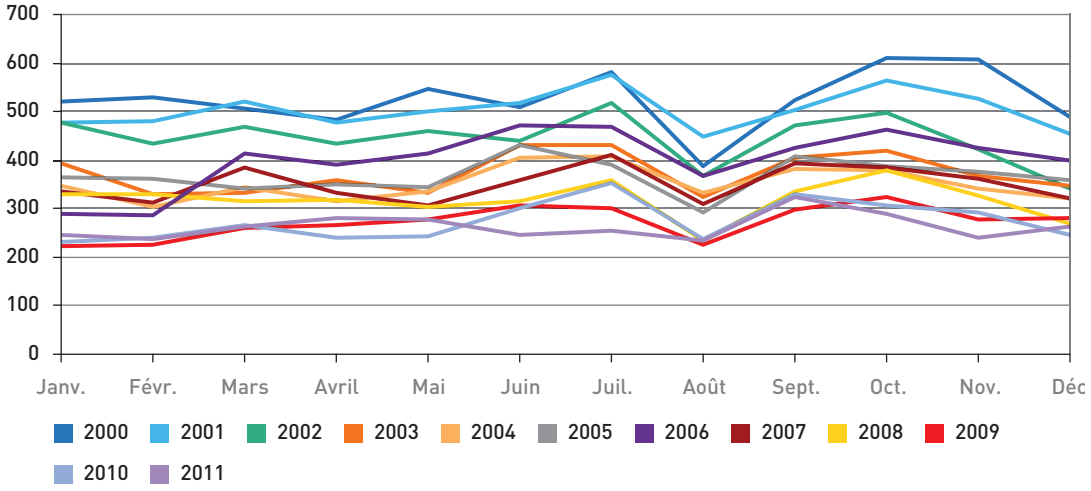
Globalement, le nombre d'accidents est relativement linéaire sur l'ensemble de l'année hors mois d'août où l'activité économique industrielle hors tourisme est nettement diminuée. Les trafics de poids lourds sont de fait contractés. La part mensuelle des accidents corporels est minimale en août (7 % en moyenne sur la période 2000-2011 pour un poids moyen de 1/12 = 8,3 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON LE MOIS

Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	522	528	506	482	548	509	581	387	524	609	606	489
	Personnes tuées	7	10	13	12	9	13	19	11	10	9	11	2
2001	Accidents corporels	476	481	521	477	499	517	575	447	503	563	527	453
	Personnes tuées	16	7	6	7	11	16	15	13	12	12	12	17
2002	Accidents corporels	477	435	469	435	460	440	518	366	472	498	421	342
	Personnes tuées	12	13	13	17	6	12	14	3	6	13	14	11
2003	Accidents corporels	393	329	334	358	334	430	431	323	406	419	368	347
	Personnes tuées	11	9	7	13	11	10	11	11	6	7	11	9
2004	Accidents corporels	346	304	343	314	336	406	408	332	381	380	340	322
	Personnes tuées	11	3	4	4	3	7	7	13	9	7	11	5
2005	Accidents corporels	364	363	342	351	343	432	391	292	409	387	376	360
	Personnes tuées	5	9	6	12	3	8	8	6	9	9	8	7
2006	Accidents corporels	288	286	415	391	413	472	470	366	425	463	426	398
	Personnes tuées	3	2	7	8	3	5	13	12	9	9	5	11
2007	Accidents corporels	335	312	386	334	308	360	410	310	392	385	362	322
	Personnes tuées	6	2	4	7	4	4	8	4	9	5	11	4
2008	Accidents corporels	330	329	315	317	304	316	358	235	335	378	327	268
	Personnes tuées	10	5	5	6	6	6	6	4	5	10	9	4
2009	Accidents corporels	222	227	259	266	279	308	300	226	298	325	278	282
	Personnes tuées	5	6	5	6	4	0	7	3	6	4	4	4
2010	Accidents corporels	232	239	267	239	243	302	353	238	329	308	293	246
	Personnes tuées	5	2	7	6	5	5	10	5	5	9	3	3
2011	Accidents corporels	245	236	262	282	278	246	255	235	323	290	241	262
	Personnes tuées	4	5	6	12	5	6	4	4	7	5	2	7
Moy. 2000-2011	Accidents corporels	353	339	368	354	362	395	421	313	400	417	380	341
	Personnes tuées	8	6	7	9	6	8	10	7	8	8	8	7
% par mois	Accidents corporels	7,9 %	7,6 %	8,3 %	8 %	8,2 %	8,9 %	9,5 %	7 %	9 %	9,4 %	8,6 %	7,7 %
	Personnes tuées	8,5 %	6,6 %	7,6 %	10 %	6,3 %	8,3 %	11 %	8 %	8,4 %	8,9 %	9 %	7,6 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**5,6 %**	**– 1,3 %**	**– 1,9 %**	**18 %**	**14,4 %**	**– 18,5 %**	**– 27,8 %**	**– 1,3 %**	**– 1,8 %**	**– 5,8 %**	**– 17,7 %**	**6,5 %**
	Personnes tuées	**– 20 %**	**150 %**	**– 14,3 %**	**100 %**	**0 %**	**20 %**	**– 60 %**	**– 20 %**	**40 %**	**– 44,4 %**	**– 33,3 %**	**133,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

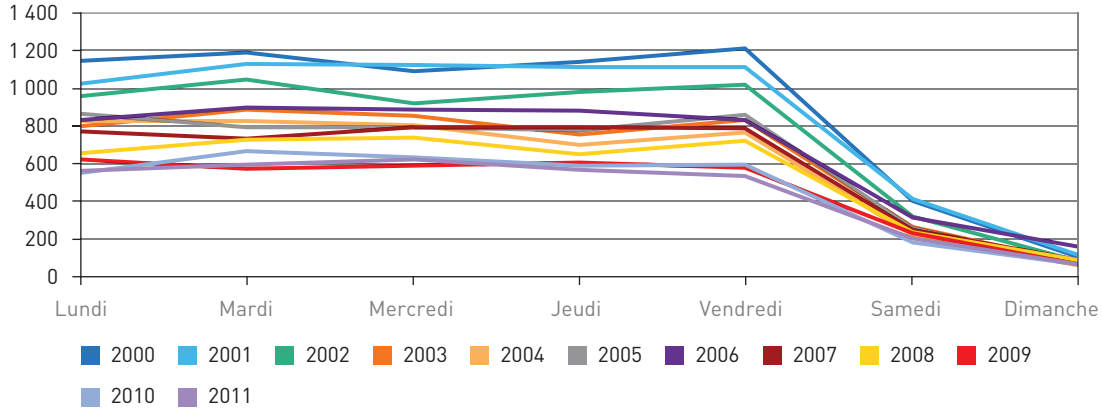
Les accidents corporels avec au moins un poids lourd s'effondrent en fin de semaine (577 en moyenne en 2011 du lundi au vendredi contre 203 le samedi et 68 le dimanche). Cette situation correspond aux baisses de trafic des poids lourds puisque ces véhicules, sauf exception, ne sont pas autorisés à circuler du samedi 22 heures au dimanche 22 heures.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN POIDS LOURD SELON LE JOUR

Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	1 147	1 191	1 093	1 141	1 210	404	105
	Personnes tuées	38	28	16	19	11	10	2
2001	Accidents corporels	1 026	1 128	1 126	1 113	1 116	416	114
	Personnes tuées	26	31	26	18	29	9	6
2002	Accidents corporels	961	1 045	920	983	1 021	322	81
	Personnes tuées	25	20	30	21	16	17	4
2003	Accidents corporels	801	885	855	756	834	267	74
	Personnes tuées	20	22	17	25	18	11	1
2004	Accidents corporels	828	826	806	699	768	223	62
	Personnes tuées	13	18	16	19	11	9	0
2005	Accidents corporels	864	792	794	777	858	259	66
	Personnes tuées	17	16	22	18	11	4	2
2006	Accidents corporels	833	899	887	882	835	315	162
	Personnes tuées	16	16	11	20	11	8	5
2007	Accidents corporels	773	734	791	795	786	249	88
	Personnes tuées	14	19	9	12	8	4	2
2008	Accidents corporels	654	727	736	649	722	235	89
	Personnes tuées	12	22	15	11	8	5	3
2009	Accidents corporels	624	575	590	608	576	229	68
	Personnes tuées	11	12	12	7	5	6	1
2010	Accidents corporels	551	668	635	590	596	182	67
	Personnes tuées	17	5	6	20	9	7	1
2011	Accidents corporels	561	596	625	570	532	203	68
	Personnes tuées	11	17	18	11	6	4	0
Moy. 2000-2011	Accidents corporels	802	839	822	797	821	275	87
	Personnes tuées	18	19	16	17	12	8	2
% par jour	Accidents corporels	18,1 %	18,9 %	18,5 %	17,9 %	18,5 %	6,2 %	2 %
	Personnes tuées	19,8 %	20,4 %	17,8 %	18,2 %	12,8 %	8,3 %	2,5 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**1,8 %**	**– 10,8 %**	**– 1,6 %**	**– 3,4 %**	**– 10,7 %**	**11,5 %**	**1,5 %**
	Personnes tuées	**– 35,3 %**	**240 %**	**200 %**	**– 45 %**	**– 33,3 %**	**– 42,9 %**	**– 100 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC PL SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

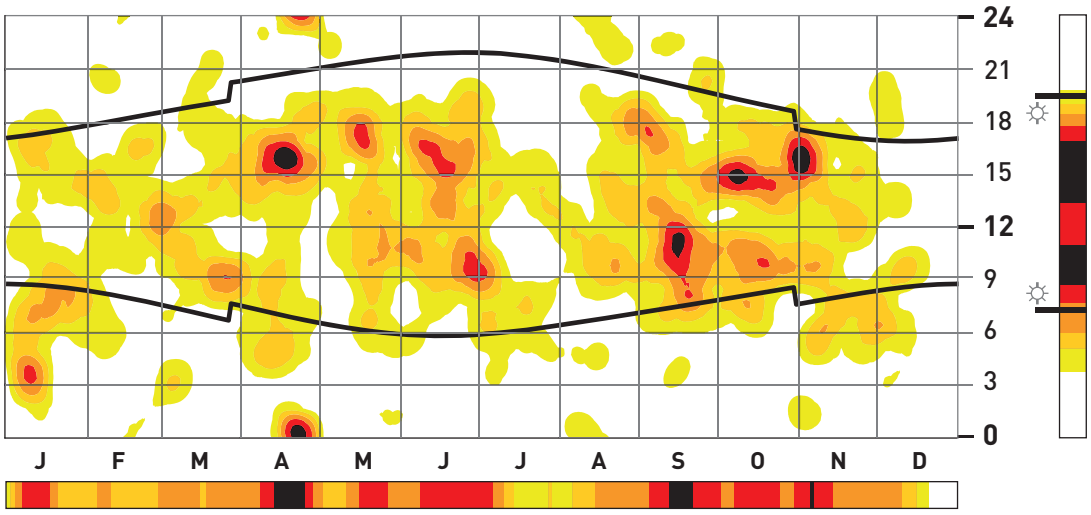
Compte tenu du faible effectif de personnes tuées dans les poids lourds, la représentation [59] croisée des heures et jours prend en compte les tués dans un accident impliquant un poids lourd (578 personnes tuées dans les accidents avec au moins un poids lourd contre 67 tués dans les poids lourds).

Elle fait ressortir une mortalité de jour concentrée aux heures ouvrées (entre 9 heures et 18 heures).

La fréquence de mortalité augmente de mars à juin et de septembre à novembre.

Un seul accident de poids lourd cumule un nombre de tués élevé en 2011. Il a eu lieu le 28 avril 2011 sur autoroute à 0 heure 15 minutes. Son bilan est de 7 tués. Il explique le pic sur le graphique à cette même période.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES ACCIDENTS AVEC PL SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Tués/heure	0,02	0,08	0,14	0,19	0,25	0,30	Moy. 0,07
Tués	96	192	167	82	32	10	Tot. 578
% tués	17 %	33 %	29 %	14 %	6 %	2 %	Tot. 100 %
% année	53 %	26 %	14 %	5 %	1 %	0 %	Tot. 100 %

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal

Total : 578 tués/an, soit 0,07 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

59 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

La responsabilité présumée[60] *des conducteurs de poids lourd dans les accidents*

En 2011, la responsabilité présumée des conducteurs de poids lourd est de 40 % dans les accidents corporels et 28 % dans les accidents mortels. Cette part se détache nettement de celle de l'ensemble des conducteurs. L'écart est de 29 points pour les accidents mortels (28 % pour les poids lourds contre 57 % toutes catégories confondues).

Il est réduit à 6 points pour les accidents corporels (40 % pour les poids lourds contre 46 % pour l'ensemble des accidents).

À l'inverse de l'ensemble des conducteurs, la responsabilité des conducteurs de poids lourd en 2011 est à la baisse (– 4,8 % pour les accidents corporels et – 15 % pour les seuls accidents mortels).

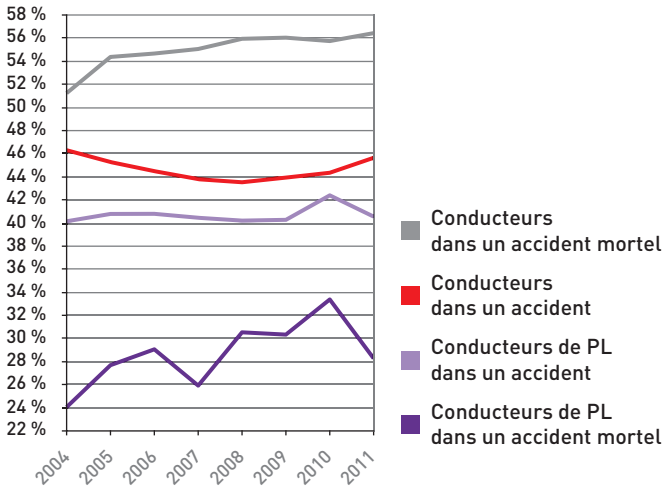
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS DE POIDS LOURD DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Total conducteurs	Part des conducteurs responsables
2000	Accidents corporels	5 283	1 327	6 610	20,1 %
	Accidents mortels	841	72	913	7,9 %
2001	Accidents corporels	5 072	1 276	6 348	20,1 %
	Accidents mortels	870	76	946	8 %
2002	Accidents corporels	4 450	1 163	5 613	20,7 %
	Accidents mortels	826	67	893	7,5 %
2003	Accidents corporels	3 690	1 031	4 721	21,8 %
	Accidents mortels	658	42	700	6 %
2004	Accidents corporels	2 666	1 786	4 452	40,1 %
	Accidents mortels	506	160	666	24 %
2005	Accidents corporels	2 747	1 896	4 643	40,8 %
	Accidents mortels	504	193	697	27,7 %
2006	Accidents corporels	3 036	2 093	5 129	40,8 %
	Accidents mortels	475	195	670	29,1 %
2007	Accidents corporels	2 617	1 782	4 399	40,5 %
	Accidents mortels	469	164	633	25,9 %
2008	Accidents corporels	2 347	1 580	3 927	40,2 %
	Accidents mortels	403	177	580	30,5 %
2009	Accidents corporels	2 037	1 371	3 408	40,2 %
	Accidents mortels	338	147	485	30,3 %
2010	Accidents corporels	1 968	1 453	3 421	42,5 %
	Accidents mortels	356	178	534	33,3 %
2011	Accidents corporels	1 976	1 341	3 317	40,4 %
	Accidents mortels	400	158	558	28,3 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**0,4 %**	**– 7,7 %**	**– 3 %**	**– 4,8 %**
	Accidents mortels	**12,4 %**	**– 11,2 %**	**4,5 %**	**– 15,1 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

60 Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (de 2004 à 2011).

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE CONDUCTEURS DE PL ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de poids lourds dans les accidents

La part de conducteurs de poids lourd alcoolisés dans les accidents corporels est de 1 % en moyenne de 2000 à 2011 (0,9 % en 2011) alors que ce taux est de l'ordre de 6 % pour l'ensemble des conducteurs. L'usage exclusivement professionnel des poids lourds est à l'origine de cet écart.

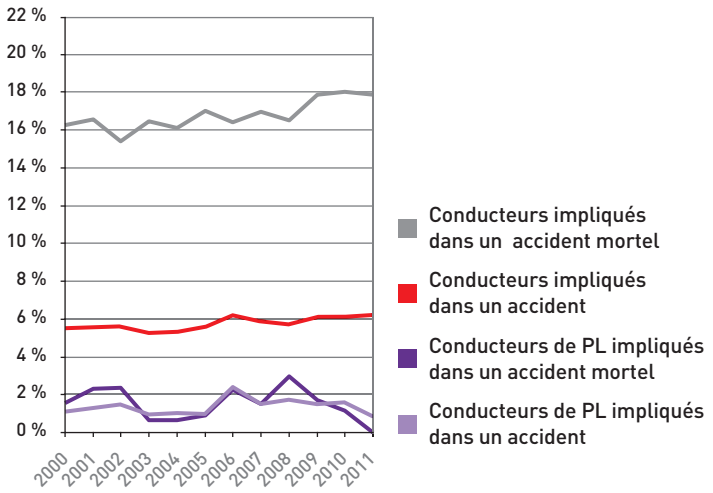
Dans les accidents mortels, le pourcentage de conducteurs de poids lourds au taux d'alcoolémie positif est très réduit (1,5 % en moyenne de 2000 à 2011). Fait notable en 2011, aucun conducteur de poids lourd impliqué dans un accident mortel n'a été déclaré positif aux tests d'alcoolémie.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS DE POIDS LOURD ALCOOLISÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents	6 610	6 292	95,2	69	1,1
	Dont mortels	913	842	92,2	13	1,5
2001	Accidents	6 348	6 024	94,9	80	1,3
	Dont mortels	946	873	92,3	20	2,3
2002	Accidents	5 613	5 294	94,3	80	1,5
	Dont mortels	893	800	89,6	19	2,4
2003	Accidents	4 721	4 435	93,9	43	1
	Dont mortels	700	628	89,7	4	0,6
2004	Accidents	4 452	3 921	88,1	41	1
	Dont mortels	666	597	89,6	4	0,7
2005	Accidents	4 643	4 309	92,8	42	1
	Dont mortels	697	653	93,7	6	0,9
2006	Accidents	5 129	4 771	93	118	2,5
	Dont mortels	670	614	91,6	14	2,3
2007	Accidents	4 399	4 077	92,7	61	1,5
	Dont mortels	633	593	93,7	9	1,5
2008	Accidents	3 927	3 590	91,4	63	1,8
	Dont mortels	580	542	93,4	16	3
2009	Accidents	3 418	3 142	91,9	48	1,5
	Dont mortels	485	464	95,7	8	1,7
2010	Accidents	3 423	3 182	93	52	1,6
	Dont mortels	534	510	95,5	6	1,2
2011	Accidents	3 317	3 033	91,4	26	0,9
	Dont mortels	558	522	93,5	0	0
Var. 2011/2010	**Accidents**	**– 3,1 %**	**– 4,7 %**	**– 1,6**	**– 50 %**	**– 47,5**
	Dont mortels	**4,5 %**	**2,4 %**	**– 2**	**– 100 %**	**– 100**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE UTILISATEURS DE PL ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les transports en commun (TC)

Souvent à la une de l'actualité, l'accidentalité des véhicules de transport en commun est limitée plus particulièrement en nombre de victimes. On rappellera qu'aucun tué n'a été enregistré en 2011.

Les enjeux globaux de l'accidentalité de cette catégorie d'usagers méritent cependant que les données détaillées soient fournies.

Compte tenu de cette spécificité statistique, les éléments présentés ci-après, comparativement aux autres catégories, sont plus réduits et n'offrent pas le même niveau de compréhension de cette accidentalité.

Le transport en autocars ou en autobus est un moyen de transport très sûr. La mortalité dans ces véhicules est globalement faible. Le nombre de victimes peut toutefois connaître des variations très contrastées d'une année sur l'autre à la suite d'un seul accident présentant un bilan humain lourd. On citera plusieurs accidents gardés en mémoire qui se sont montrés particulièrement graves comme :

– celui de Beaune, le 31 juillet 1982, dans lequel 53 victimes ont péri ;

– celui de Roquemaure, le 10 juillet 1995, qui avait coûté la vie à 22 passagers ;

– celui de l'autoroute A26, dans la banlieue nord de Lyon, le 17 mai 2003, où 28 touristes allemands ont trouvé la mort ;

– ou, plus récemment, celui d'un car de pèlerins polonais le 22 juillet 2007, avec un bilan de 26 personnes tuées.

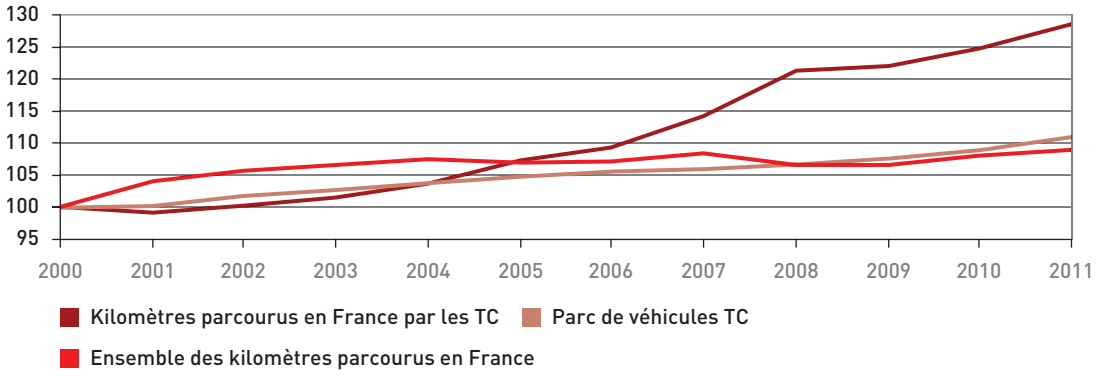
Parc et parcours des véhicules de transports en commun

Le parc total de véhicules de transport en commun s'accroît régulièrement au fil des années. Il a augmenté d'environ 10 % depuis 2000, soit une variation supérieure à l'ensemble du parc des véhicules motorisés, notamment depuis 2008. En volume, le parc de véhicules de transport en commun est faible (0,25 % du parc total).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PARC ET KILOMÈTRES PARCOURUS PAR LES VÉHICULES DE TRANPORT EN COMMUN

Année	Vehicules de transport en commun		Kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules
	Parc en milliers de véhicules	Kilomètres parcourus en France (en milliards de km)	
2000	81	2,7	518,2
2001	81	2,7	539
2002	83	2,7	547,8
2003	83	2,8	552,7
2004	84	2,8	557,1
2005	85	2,9	554,3
2006	86	3	555,2
2007	86	3,1	561,6
2008	87	3,3	552,7
2009	87	3,3	552,2
2010	88	3,4	560,4
2011	90	3,5	565
Var. 2011/2010	**1,9 %**	**3 %**	**0,8 %**

↓ ÉVOLUTION DU PARC ET DU VOLUME DE CIRCULATION (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

Les parcours effectués par les véhicules de transport en commun connaissent un essor important (environ + 30 % depuis 2000), soit une variation 2,5 fois plus élevée tous véhicules motorisés confondus.

La hausse de 2011 (+ 3 % par rapport à 2010) confirme cette tendance.

Bilan général de l'accidentalité des TC

En 2011, 1,7 % des accidents corporels ont impliqué un véhicule de transport en commun (1 099 accidents pour 65 024 au total). En 2000, cette part était de 1,4 %. Sur la période 2000-2005, la part des accidents corporels avec au moins un véhicule de transport en commun était de 1,5 % en moyenne, alors que, sur la période 2006-2011, elle était de 1,6 %.

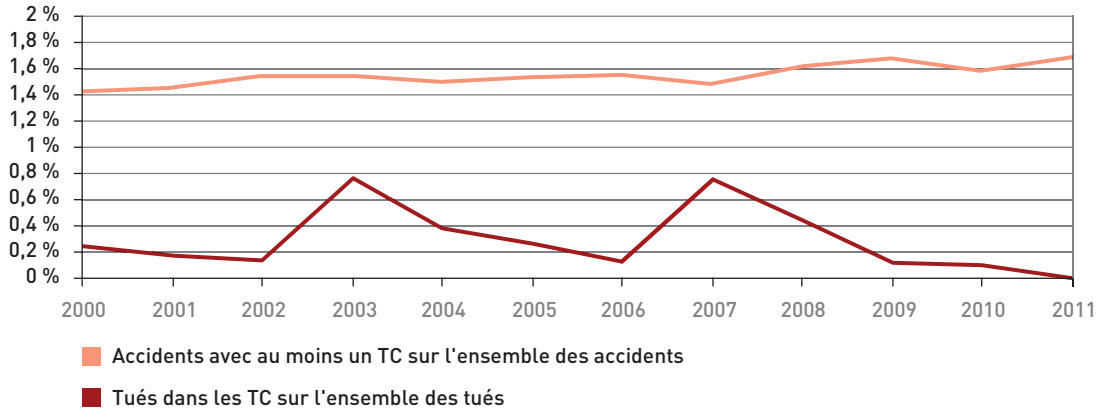
Depuis 2000, la baisse des accidents corporels avec un véhicule de transport en commun est de – 37 % et celle des blessés de – 56 %. La mortalité dans un transport en commun est passée de 20 décès en 2000 à 0 en 2011, mais, depuis 2000, cette mortalité est très fluctuante (47 tués en 2003, 35 tués en 2007 et 19 en 2008).

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents a augmenté légèrement de 3,4 %, mais le nombre d'accidents mortels a diminué de 16,9 %. Compte tenu des fortes hausses des parcours des véhicules de transport en commun, *a minima*, on peut s'attendre à ce que l'évolution haussière des accidents se prolonge.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN GÉNÉRAL DE L'ACCIDENTALITÉ DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Nb de véhicules dans les accidents corporels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	1 734	ND	1 751	20	1 113	ND
2001	1 693	ND	1 713	14	959	ND
2002	1 626	ND	1 643	11	904	ND
2003	1 396	ND	1 405	47	869	ND
2004	1 282	ND	1 295	21	732	ND
2005	1 302	73	1 320	14	926	170
2006	1 246	67	1 257	6	822	263
2007	1 202	72	1 213	35	828	160
2008	1 210	60	1 220	19	765	173
2009	1 218	63	1 235	5	665	101
2010	1 063	59	1 076	4	567	77
2011	1 099	49	1 103	0	498	56
Var. 2011/2010	**3,4 %**	**– 16,9 %**	**2,5 %**	**– 100 %**	**– 12,2 %**	**– 27,3 %**

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN DANS L'ACCIDENTALITÉ

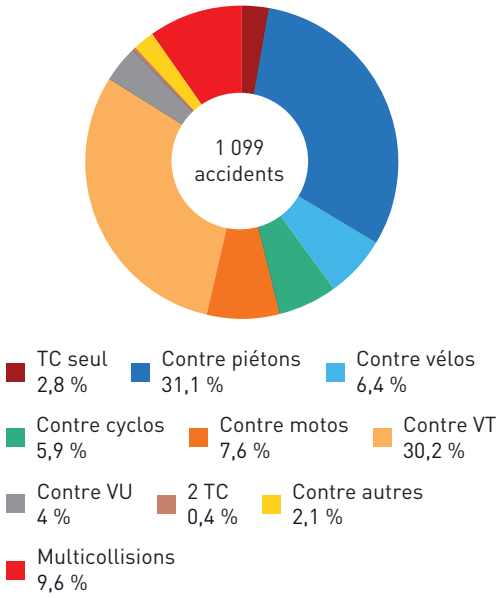


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les antagonistes des TC

Mode de déplacement très urbain, en 2011, les véhicules de transport en commun sont majoritairement accidentés avec les piétons (31 %) puis les voitures de tourisme (30 %).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC SELON L'ANTAGONISTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

La mortalité dans les accidents avec au moins un véhicule de transport en commun a été divisée par trois depuis 2000 (149 tués en 2000 contre 49 tués en 2011). Dans ces accidents, les piétons paient un lourd tribut : 20 tués en 2011, et aucune évolution en nombre depuis 2000.

Les personnes tuées dans les voitures de tourisme, suite aux collisions avec un véhicule de transport en commun, ont le plus profité de la baisse de la mortalité dans les accidents de transport en commun (60 tués en 2000 et seulement 5 tués en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON L'ANTAGONISTE

Année	Accidents corporels											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TC seul	57	38	52	45	46	55	45	50	52	53	40	31
Contre piéton	457	452	460	356	352	367	325	343	319	343	313	342
Contre vélo	56	65	50	77	74	72	95	69	70	65	46	70
Contre cyclo	108	111	111	89	104	79	78	76	100	83	64	65
Contre moto	81	99	79	63	63	96	90	88	90	78	82	83
Contre VT	662	669	590	543	447	438	427	388	372	402	361	332
Contre VU	55	50	51	35	24	23	26	43	45	34	30	44
2 TC	10	9	12	7	10	10	4	3	5	8	8	4
Contre autre	41	41	42	38	27	38	31	38	33	29	24	23
Multicollisions	207	159	179	143	135	124	125	104	124	123	95	105
Total	**1 734**	**1 693**	**1 626**	**1 396**	**1 282**	**1 302**	**1 246**	**1 202**	**1 210**	**1 218**	**1 063**	**1 099**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DES USAGERS DE TRANSPORT EN COMMUN SELON L'ANTAGONISTE

Année	Personnes tuées											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TC seul	9	11	2	42	15	11	1	33	10	2	3	0
Contre piéton	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre vélo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre cyclo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre VT	1	0	3	3	0	2	1	0	1	1	0	0
Contre VU	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2 TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre autre	1	2	5	0	0	0	0	2	7	2	1	0
Multicollisions	9	1	0	1	6	1	4	0	1	0	0	0
Total	**20**	**14**	**11**	**47**	**21**	**14**	**6**	**35**	**19**	**5**	**4**	**0**
Mortalité solo	**42,1 %**	**76,9 %**	**20 %**	**88,6 %**	**70 %**	**78,6 %**	**16,7 %**	**94,3 %**	**52,6 %**	**40 %**	**75 %**	**NS**
Vulnérabilité en duo	**3,1 %**	**2,3 %**	**9,6 %**	**5,4 %**	**ND**	**3 %**	**1,8 %**	**3,2 %**	**14,3 %**	**5,4 %**	**2 %**	**ND**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON L'ANTAGONISTE

Année	Personnes tuées											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
TC seul	9	11	2	42	15	11	1	33	10	2	3	0
Contre piéton	24	24	22	19	24	21	15	21	10	12	15	20
Contre vélo	1	3	3	5	7	3	5	5	5	3	2	2
Contre cyclo	9	6	9	7	6	3	7	4	2	2	3	2
Contre moto	5	18	4	6	4	12	1	5	4	13	12	6
Contre VT	61	40	41	37	25	28	27	23	25	19	15	5
Contre VU	3	0	2	2	0	0	1	1	2	3	3	4
2 TC	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Contre autre	2	2	7	1	0	0	1	3	8	4	1	0
Multicollisions	32	15	19	7	17	8	16	12	12	9	6	10
Total	**145**	**119**	**110**	**128**	**98**	**86**	**74**	**107**	**78**	**67**	**60**	**49**
Ratio tués TC/ tués acc.	**14 %**	**11,7 %**	**9,7 %**	**36,7 %**	**21,7 %**	**16,3 %**	**8,1 %**	**32,7 %**	**24,4 %**	**7,5 %**	**6,7 %**	**0 %**

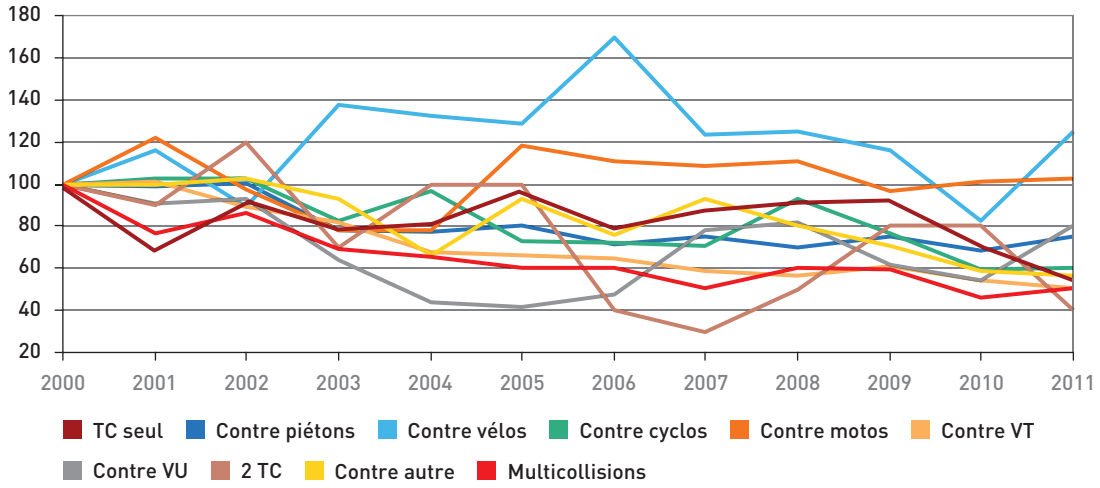
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les cyclistes et les motocyclistes observent des hausses de leur nombre d'accidents corporels contre les véhicules de transport en commun (respectivement + 2 % et + 25 % pour les motocyclistes).

Ces résultats sont liés au large développement de ces deux modes de déplacement ces dernières années. La mortalité de ces usagers dans les accidents contre un véhicule de transport en commun reste heureusement infime. En 2011, la hausse globale des accidents de transports en commun concerne en premier lieu les vélos (+ 52 %) et les VU[61] (+ 47 %).

61 Voir le chapitre spécifique de ce bilan traitant des VU où sont précisées les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité pour cette catégorie.

↓ÉVOLUTION DES ANTAGONISTES DES TC DANS LES ACCIDENTS CORPORELS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Victimes dans les TC par classe d'âge

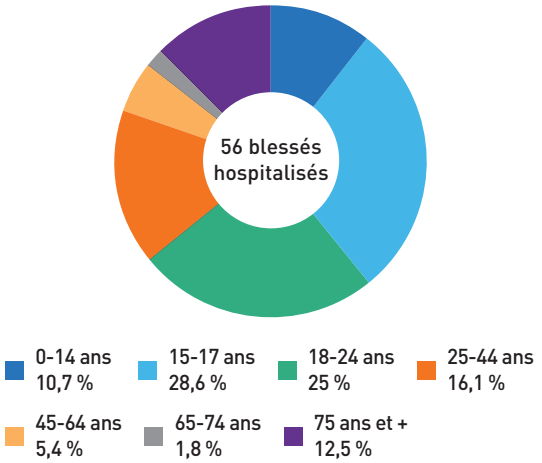
En 2011, un peu moins de 40 % des blessés hospitalisés présents dans les véhicules de transport en commun lors des accidents ont moins de 17 ans, ce mode de transport étant largement usité par cette classe d'âge.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DANS LE VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total	Inc.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	0	3	2	4	4	4	1	1	20	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	0	1	1	0	6	5	0	0	14	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	0	1	1	0	4	1	3	0	11	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	0	0	0	0	2	22	18	4	47	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	0	2	0	1	3	10	5	0	21	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	0	2	0	0	4	5	1	2	14	2	26	7	10	46	51	17	11	170
2006	0	0	0	0	0	6	0	0	6	2	89	33	17	47	55	11	9	263
2007	0	4	0	3	6	14	7	1	35	0	14	8	16	44	55	14	9	160
2008	0	8	0	2	2	2	4	1	19	0	51	14	14	33	43	9	9	173
2009	0	1	0	1	1	1	1	0	5	0	15	7	8	22	28	10	11	101
2010	0	0	0	1	2	1	0	0	4	0	10	8	11	24	20	1	3	77
2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	16	14	9	3	1	7	56
Var. 2011/2010	ND	ND	ND	NS	NS	NS	ND	ND	NS	NS	– 40 %	100 %	27,3 %	– 62,5 %	NS	0 %	NS	– 27,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS DANS UN TC HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE

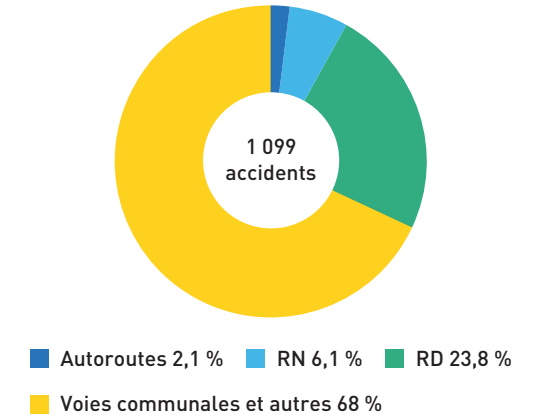


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité des TC par type de route [62]

En 2011, les accidents avec transport en commun ont eu lieu en très grande majorité sur le réseau de distribution et de desserte locale (ensemble 92 % dont 68 % sur les voies communales et 24 % sur les routes départementales).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Par rapport à 2010, la baisse des accidents corporels avec au moins un véhicule de transport en commun se répartit sur l'ensemble des réseaux. En volume, les variations sont très limitées et aucune analyse solide ne peut être réalisée.

62 La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005/2006 est biaisée suite au transfert d'une partie des routes nationales aux départements. On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.
Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON LE RÉSEAU

Année	Autoroutes			RN			RD			Voies communales et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	44	12	ND	239	4	ND	366	3	ND	1 085	1	ND	1 734	20	ND
2001	39	5	ND	163	6	ND	416	2	ND	1 075	0	ND	1 693	14	ND
2002	51	11	ND	177	0	ND	335	0	ND	1 063	0	ND	1 626	11	ND
2003	33	32	ND	165	6	ND	283	7	ND	915	1	ND	1 396	47	ND
2004	32	10	ND	132	12	ND	231	0	ND	887	0	ND	1 282	21	ND
2005	38	10	36	121	1	31	237	3	29	906	0	74	1 302	14	170
2006	31	5	26	108	0	15	249	1	156	858	0	66	1 246	6	263
2007	32	4	20	86	26	37	250	1	43	834	4	60	1 202	35	160
2008	29	10	51	105	1	20	237	7	54	839	1	48	1 210	19	173
2009	30	1	7	81	1	6	297	1	60	810	2	28	1 218	5	101
2010	20	1	20	56	3	20	249	0	11	738	0	26	1 063	4	77
2011	23	0	4	67	0	8	262	0	18	747	0	26	1 099	0	56
Var. 2011/2010	15 %	NS	NS	19,6 %	NS	NS	5,2 %	NS	63,6 %	1,2 %	NS	0 %	3,4 %	NS	– 27,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les TC et les milieux (agglomérations[63] versus *rase campagne*[64]*)*

En 2011, sans grande surprise, 87 % des accidents ont lieu en milieu urbain.

Depuis 2000, les accidents corporels avec un véhicule de transport en commun ont été divisés par deux en rase campagne. Dans le même temps, ceux en milieu urbain ont été divisés par 1,5 seulement. La hausse des accidents de transport en commun en 2011 se répartit au prorata sur les deux milieux.

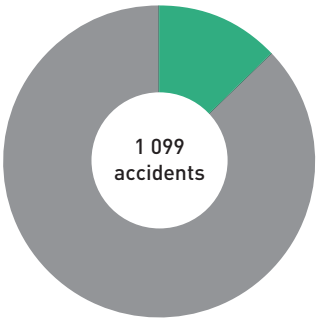
63 Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle que soit la taille.

64 Reste du réseau située hors agglomération.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	286	16	ND	1 448	4	ND	1 734	20	ND
2001	295	13	ND	1 398	1	ND	1 693	14	ND
2002	289	11	ND	1 337	0	ND	1 626	11	ND
2003	238	46	ND	1 158	1	ND	1 396	47	ND
2004	184	21	ND	1 098	0	ND	1 282	21	ND
2005	199	14	84	1 103	0	86	1 302	14	170
2006	187	6	148	1 059	0	115	1 246	6	263
2007	179	34	92	1 023	1	68	1 202	35	160
2008	169	19	119	1 041	0	54	1 210	19	173
2009	173	4	46	1 045	1	55	1 218	5	101
2010	137	4	32	926	0	45	1 063	4	77
2011	142	0	19	957	0	37	1 099	0	56
Var. 2011/2010	**3,6 %**	**NS**	**– 40,6 %**	**3,3 %**	**ND**	**– 17,8 %**	**3,4 %**	**NS**	**– 27,3 %**

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS DE TC SELON LE MILIEU



Rase campagne 12,9 % Milieu urbain 87,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les TC – collisions, manœuvres et obstacles

Les effectifs de personnes tuées dans les véhicules de transport en commun ne sont pas assez conséquents pour analyser avec pertinence cette thématique et enregistrer des tendances. Cette rubrique n'est donc pas traitée pour cette catégorie spécifique d'usagers.

Les TC et la luminosité (jour versus *nuit)*

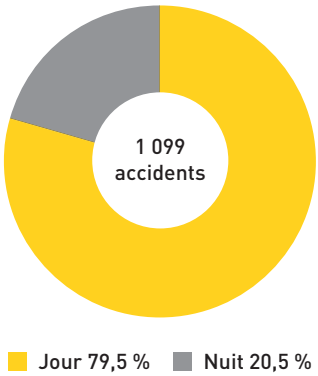
En 2011, les accidents de transport en commun se sont déroulés pour les quatre cinquièmes de jour.

Depuis 2000, le nombre d'accidents de transport en commun a baissé de jour comme de nuit selon la même tendance. Par rapport à 2010, les accidents corporels de transport en commun augmentent légèrement de + 4 % le jour et de 0,9 % la nuit.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON LA LUMINOSITÉ

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 384	5	ND	350	15	ND	1 734	20	ND
2001	1 335	3	ND	358	11	ND	1 693	14	ND
2002	1 311	0	ND	315	11	ND	1 626	11	ND
2003	1 151	11	ND	245	36	ND	1 396	47	ND
2004	1 048	1	ND	234	20	ND	1 282	21	ND
2005	1 048	11	124	254	3	46	1 302	14	170
2006	1 001	5	180	245	1	83	1 246	6	263
2007	950	31	109	252	4	51	1 202	35	160
2008	940	10	124	270	9	49	1 210	19	173
2009	941	3	90	277	2	11	1 218	5	101
2010	840	4	63	223	0	14	1 063	4	77
2011	874	0	48	225	0	8	1 099	0	56
Var. 2011/2010	**4 %**	**NS**	**– 23,8 %**	**0,9 %**	**NS**	**– 42,9 %**	**3,4 %**	**NS**	**– 27,3 %**

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC SELON LA LUMINOSITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les TC – mois et jours

La saisonnalité des accidents de transport en commun est peu comparable sur les années 2000 à 2011.

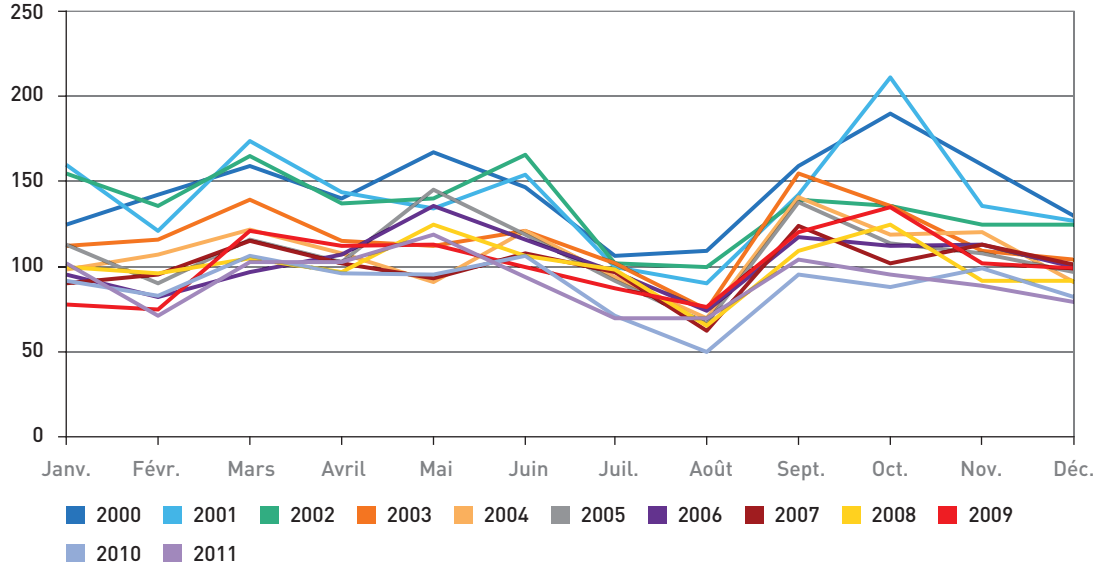
En 2011, le nombre moyen mensuel d'accidents avec un véhicule de transport en commun est de 92 accidents. On peut juste remarquer un creux assez régulier sur juillet et août (ensemble : 12,6 % de la moyenne des accidents sur 2000-2011, soit un écart de 4 points par référence au poids moyen cumulé des deux mois 2/12 = 16,6 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON LE MOIS

Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	125	142	159	140	167	147	106	109	159	190	160	130
	Personnes tuées	1	2	2	1	0	0	4	5	4	0	0	0
2001	Accidents corporels	160	121	174	144	134	154	100	90	142	211	136	127
	Personnes tuées	0	0	2	0	0	1	2	0	6	0	2	0
2002	Accidents corporels	155	136	165	137	140	166	102	100	139	136	125	125
	Personnes tuées	0	1	5	0	0	1	0	0	0	3	0	0
2003	Accidents corporels	112	116	139	115	112	121	102	75	155	136	109	104
	Personnes tuées	0	0	6	0	30	5	0	2	0	1	1	1
2004	Accidents corporels	98	107	122	108	91	121	94	70	141	119	120	91
	Personnes tuées	0	0	0	1	0	12	0	6	0	0	2	0
2005	Accidents corporels	113	90	116	103	145	119	92	67	138	114	108	97
	Personnes tuées	1	0	3	4	1	1	3	1	0	0	0	0
2006	Accidents corporels	95	82	97	107	136	116	97	74	117	112	113	100
	Personnes tuées	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0
2007	Accidents corporels	90	95	115	102	93	108	97	62	124	102	113	101
	Personnes tuées	1	0	1	0	0	3	26	3	0	0	0	1
2008	Accidents corporels	100	96	105	97	125	106	98	65	109	125	92	92
	Personnes tuées	0	0	1	0	7	7	1	2	0	0	1	0
2009	Accidents corporels	78	75	121	112	113	100	87	76	120	135	102	99
	Personnes tuées	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0
2010	Accidents corporels	92	83	106	96	95	106	71	50	95	88	99	82
	Personnes tuées	1	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0
2011	Accidents corporels	102	71	103	103	119	94	70	70	104	95	89	79
	Personnes tuées	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**110**	**101**	**127**	**114**	**123**	**122**	**93**	**76**	**129**	**130**	**114**	**102**
	Personnes tuées	**1**	**0**	**2**	**1**	**3**	**3**	**3**	**2**	**1**	**0**	**1**	**0**
% par mois	**Accidents corporels**	**8,2 %**	**7,6 %**	**9,5 %**	**8,5 %**	**9,1 %**	**9,1 %**	**6,9 %**	**5,6 %**	**9,6 %**	**9,7 %**	**8,5 %**	**7,6 %**
	Personnes tuées	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**10,9 %**	**– 14,5 %**	**– 2,8 %**	**7,3 %**	**25,3 %**	**– 11,3 %**	**– 1,4 %**	**40 %**	**9,5 %**	**8 %**	**– 10,1 %**	**– 3,7 %**
	Personnes tuées	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

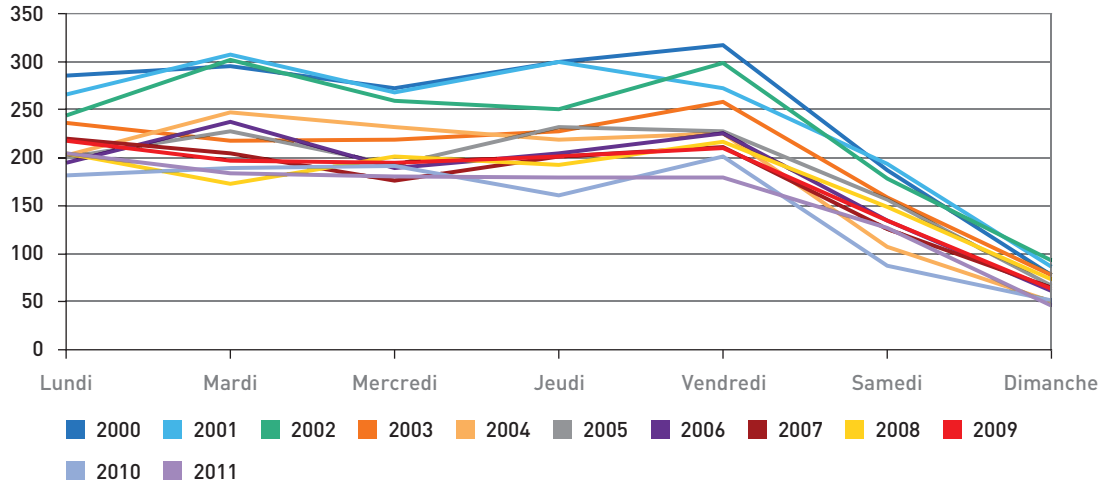
De 2000 à 2010, les accidents corporels de transport en commun sont plus présents du lundi au vendredi dans des proportions assez comparables (225 accidents par jour sur un an en moyenne sur la période 2000-2011). Le nombre d'accidents tombe le samedi (145 accidents) et le dimanche (68 accidents sur un an en moyenne). La hausse des accidents en 2011 s'est principalement concentrée sur le dimanche (+ 44 % par rapport à 2010).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ AVEC AU MOINS UN VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN SELON LE JOUR

Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	285	295	272	300	317	187	78
	Personnes tuées	1	10	5	1	0	3	0
2001	Accidents corporels	266	307	268	300	272	194	86
	Personnes tuées	0	9	0	0	2	1	2
2002	Accidents corporels	244	302	259	251	299	178	93
	Personnes tuées	5	0	3	1	0	0	1
2003	Accidents corporels	236	218	219	228	258	159	78
	Personnes tuées	5	1	6	0	2	30	2
2004	Accidents corporels	202	247	232	219	225	107	50
	Personnes tuées	0	12	0	0	0	0	10
2005	Accidents corporels	200	227	192	232	228	156	67
	Personnes tuées	3	1	1	1	1	6	1
2006	Accidents corporels	195	237	189	205	225	134	61
	Personnes tuées	0	4	0	0	1	1	0
2007	Accidents corporels	220	204	176	201	211	126	64
	Personnes tuées	2	1	3	3	0	0	26
2008	Accidents corporels	205	173	201	192	217	149	73
	Personnes tuées	7	0	0	0	8	4	0
2009	Accidents corporels	218	197	195	201	210	134	63
	Personnes tuées	2	1	0	1	1	0	0
2010	Accidents corporels	182	189	191	161	201	88	51
	Personnes tuées	0	0	1	0	1	0	2
2011	Accidents corporels	204	184	180	179	179	127	46
	Personnes tuées	0	0	0	0	0	0	0
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**221**	**232**	**215**	**222**	**237**	**145**	**68**
	Personnes tuées	**2**	**3**	**2**	**1**	**1**	**4**	**4**
% par jour	**Accidents corporels**	**16,5 %**	**17,3 %**	**16 %**	**16,6 %**	**17,7 %**	**10,8 %**	**5 %**
	Personnes tuées	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**12,1 %**	**– 2,6 %**	**– 5,8 %**	**11,2 %**	**– 10,9 %**	**44,3 %**	**– 9,8 %**
	Personnes tuées	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**	**NS**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS AVEC TC SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La responsabilité présumée[65] *des conducteurs des TC dans les accidents*

Sans réelle variation depuis 2004, le taux de responsabilité présumée des conducteurs de véhicule de transport en commun est divisé par 1,8 par rapport à celui de l'ensemble des conducteurs.

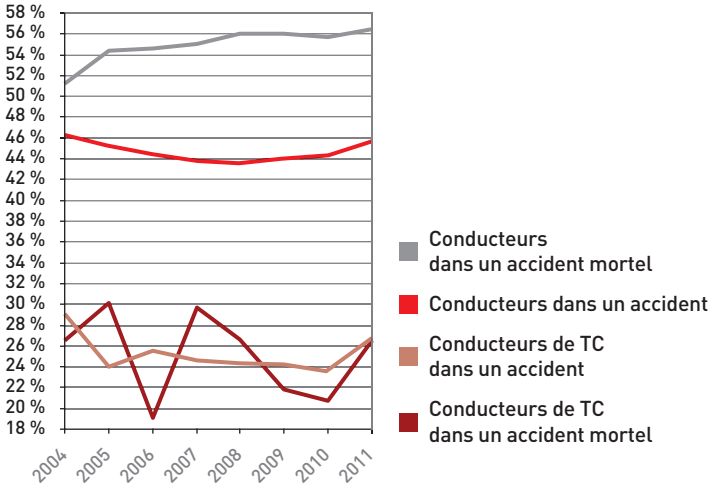
65 Voir le chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux 8 dernières années, où la régularité est nettement meilleure (de 2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Conducteurs non responsables	Conducteurs responsables	Total conducteurs	Part des conducteurs responsables
2000	Accidents corporels	1 393	350	1 743	20,1 %
	Accidents mortels	96	12	108	11,1 %
2001	Accidents corporels	1 367	339	1 706	19,9 %
	Accidents mortels	93	4	97	4,1 %
2002	Accidents corporels	1 235	386	1 621	23,8 %
	Accidents mortels	81	8	89	9 %
2003	Accidents corporels	1 083	311	1 394	22,3 %
	Accidents mortels	67	11	78	14,1 %
2004	Accidents corporels	913	369	1 282	28,8 %
	Accidents mortels	50	18	68	26,5 %
2005	Accidents corporels	984	312	1 296	24,1 %
	Accidents mortels	51	22	73	30,1 %
2006	Accidents corporels	924	317	1 241	25,5 %
	Accidents mortels	55	13	68	19,1 %
2007	Accidents corporels	906	296	1 202	24,6 %
	Accidents mortels	52	22	74	29,7 %
2008	Accidents corporels	905	293	1 198	24,5 %
	Accidents mortels	44	16	60	26,7 %
2009	Accidents corporels	928	297	1 225	24,2 %
	Accidents mortels	50	14	64	21,9 %
2010	Accidents corporels	814	250	1 064	23,5 %
	Accidents mortels	46	12	58	20,7 %
2011	Accidents corporels	799	294	1 093	26,9 %
	Accidents mortels	36	13	49	26,5 %
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 1,8 %**	**17,6 %**	**2,7 %**	**14,5 %**
	Accidents mortels	**– 21,7 %**	**8,3 %**	**– 15,5 %**	**28,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE ENTRE CONDUCTEURS DE TC ET ENSEMBLE DES CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de TC dans les accidents

Depuis 2000, la part des conducteurs de transport en commun alcoolisés dans les accidents corporels est quasi nulle (maximum à 0,4 % en 2011 dans les accidents corporels et 1,2 % en 2002 pour les accidents mortels). On rappellera que cette catégorie de véhicules fait l'objet d'une réglementation spécifique fixée par décret du 25 octobre 2004. Le seuil d'alcoolémie est fixé à 0,2 gramme d'alcool par litre de sang.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – PART DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE DE TRANSPORT EN COMMUN ALCOOLISÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents	1 743	1 602	91,9	3	0,2
	Dont mortels	108	101	93,5	0	0
2001	Accidents	1 706	1 578	92,5	4	0,3
	Dont mortels	97	91	93,8	0	0
2002	Accidents	1 621	1 475	91	3	0,2
	Dont mortels	89	84	94,4	1	1,2
2003	Accidents	1 394	1 248	89,5	3	0,2
	Dont mortels	78	76	97,4	0	0
2004	Accidents	1 282	1 095	85,4	2	0,2
	Dont mortels	68	62	91,2	0	0
2005	Accidents	1 296	1 117	86,2	3	0,3
	Dont mortels	73	70	95,9	1	1,4
2006	Accidents	1 241	1 075	86,6	2	0,2
	Dont mortels	68	62	91,2	0	0
2007	Accidents	1 202	1 068	88,9	2	0,2
	Dont mortels	74	71	95,9	0	0
2008	Accidents	1 198	1 062	88,6	0	0
	Dont mortels	60	53	88,3	0	0
2009	Accidents	1 225	1 077	87,9	3	0,3
	Dont mortels	64	63	98,4	0	0
2010	Accidents	1 064	938	88,2	0	0
	Dont mortels	58	54	93,1	0	0
2011	Accidents	1 094	967	88,4	4	0,4
	Dont mortels	49	48	98	0	0
Var. 2011/2010	**Accidents**	**2,8 %**	**3,1 %**	**0,3**	**NS**	**NS**
	Dont mortels	**– 15,5 %**	**– 11,1 %**	**5,2**	**NS**	**NS**

Source : ONISR, fichier des accidents. À partir de 2005, le seuil d'alcoolémie pris en compte dans les extractions du fichier des accidents est de 0,2 gramme d'alcool par litre de sang.

Selon âge et sexe

En 2000, le fichier des accidents avait décompté142 personnes tuées dont l'âge était inconnu (car non mentionné sur la fiche BAAC), soit 1,7 % de la mortalité routière. Ce taux d'indétermination sur l'âge s'est réduit après 2008. En 2011, on ne répertorie plus qu'un seul mort dont l'âge est inconnu, soit 0,03 %.

Cette évolution dans le recueil de cette donnée induit un biais que l'on ne peut pas corriger mais qui ne fausse pas trop les analyses comparatives à travers les années.

Rappelons également que la définition des classes d'âge est un héritage des classes d'âge arrêtées par l'INSEE. Selon l'analyse qui est en faite, il peut s'avérer pertinent de les modifier. C'est ainsi que la classe d'âge des 15-17 ans avait été introduite pour tenir compte de la classe d'âge pouvant accéder à la conduite d'un cyclomoteur, et celle des 75 ans et plus pour tenir compte de leur évolution démographique. Dans cette optique, il peut être intéressant de faire évoluer la classe d'âge des 18-24 ans en l'élargissant jusqu'à 30 ans pour tenir compte de l'évolution sociologique de la jeunesse.

DONNÉES GÉNÉRALES D'ACCIDENTALITÉ TOUS ÂGES ET TOUS SEXES

La baisse de la mortalité depuis 2000 bénéficie à toutes les classes d'âge, avec néanmoins quelques nuances.

Depuis 2000, la classe d'âge des 0-14 ans connaît la réduction la plus favorable du nombre des personnes tuées avec une baisse de – 65 %, ramenant sa part dans la mortalité d'ensemble à 3,3 % en 2011 contre 4,6 % en 2000 (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu).

Dans une moindre mesure, les classes d'âge des 15-17 ans, des 25-44 ans et des 65-74 ans ont bénéficié de cette baisse générale à long terme de la mortalité. Depuis 2000, la diminution de la mortalité de ces trois classes d'âge dépasse les – 50 % ramenant leur part à :

– 4 % en 2011 contre 4,7 % en 2000 pour les 15-17 ans ;

– 31,3 % en 2011 contre 33,6 % en 2000 pour les 25-44 ans ;

– 6,6 % en 2011 contre 7,9 % en 2000 pour les 65-74 ans.

La classe d'âge des 18-24 ans, souvent mise en avant pour ses mauvaises performances en sécurité routière, baisse également de 53,4 %, soit un peu plus que la moyenne.

Les 45-64 ans et les 75 ans et plus connaissent des variations moins favorables, respectivement – 44 % et – 34 % entre 2000 et 2011. Pour ces classes d'âge, ces résultats modestes sont affectés en partie par l'accroissement accéléré de leur effectif démographique sur la même période (+ 22 % pour les 45-64 ans et + 34 % pour les 75 ans et plus).

En effet, l'évolution de la mortalité « pondérée » par classe d'âge (c'est-à-dire rapportée au nombre d'habitants correspondant) permet d'affiner l'analyse.

En dehors des 0-14 ans (33 tués par millions d'habitants en 2000 contre 11 en 2011) qui enregistrent la plus forte baisse (– 66 % par rapport à 2000), un fuseau plutôt resserré concentre l'ensemble des autres classes d'âge avec des baisses comprises entre – 51 % et – 58 %. Elle confirme néanmoins les progrès obtenus dans la classe d'âge des 18-24 ans (– 55 %) et la montée préoccupante de la mortalité de la classe d'âge des 75 ans et plus, promise à une expansion démographique (– 51 %).

L'année 2011 a surtout été favorable aux 15-17 ans. Le nombre de personnes tuées de cette classe d'âge a baissé de – 11 % par rapport à l'année 2010. D'autres classes d'âge ont enregistré des baisses moins marqués : les 0-14 ans (– 1,5 %), les 18-24 ans (– 2,2 %), les 45-64 ans (– 1,1 %) et les 75 ans et plus (– 4,4 %). Pour cette dernière classe d'âge, cette variation fait suite à une baisse de – 1,6 % en 2010. C'est une tendance encourageante, qui demande confirmation.

À l'inverse, la classe d'âge des 65-74 ans voit sa mortalité augmenter de + 6,1 % (soit + 24 décès).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DE LA MORTALITE PAR CLASSE D'ÂGE

Année	Âge ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	142	367	354	1 746	2 696	1 508	631	727	8 170
2001	88	304	375	1 845	2 757	1 507	645	732	8 253
2002	91	263	313	1 670	2 603	1 450	642	710	7 742
2003	88	224	276	1 302	1 986	1 138	492	620	6 126
2004	14	191	231	1 312	1 837	1 049	394	566	5 593
2005	20	143	260	1 222	1 645	1 034	384	610	5 318
2006	65	131	225	1 037	1 404	946	343	558	4 709
2007	8	164	200	981	1 491	892	356	528	4 620
2008	0	125	172	958	1 342	867	282	529	4 275
2009	0	122	189	901	1 366	899	288	508	4 273
2010	1	130	161	831	1 249	856	264	500	3 992
2011	1	128	144	813	1 272	847	280	478	3 963
Var. 2011/2010	**0 %**	**– 1,5 %**	**– 10,6 %**	**– 2,2 %**	**1,8 %**	**– 1,1 %**	**6,1 %**	**– 4,4 %**	**– 0,7 %**

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DES BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE

Année	Âge ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	248	2 944	3 668	8 723	12 741	7 222	2 034	2 231	39 811
2006	409	3 057	3 779	8 867	12 771	7 451	1 997	2 331	40 662
2007	103	2 726	3 485	8 372	12 385	7 371	1 892	2 281	38 615
2008	17	2 579	2 998	7 444	11 341	6 793	1 705	2 088	34 965
2009	4	2 389	2 639	7 175	10 628	6 715	1 636	2 137	33 323
2010	7	2 166	2 342	6 298	9 786	6 302	1 483	2 009	30 393
2011	4	2 014	2 193	6 039	9 503	6 393	1 534	1 996	29 676
Var. 2011/2010	**– 42,9 %**	**– 7 %**	**– 6,4 %**	**– 4,1 %**	**– 2,9 %**	**1,4 %**	**3,4 %**	**– 0,6 %**	**– 2,4 %**

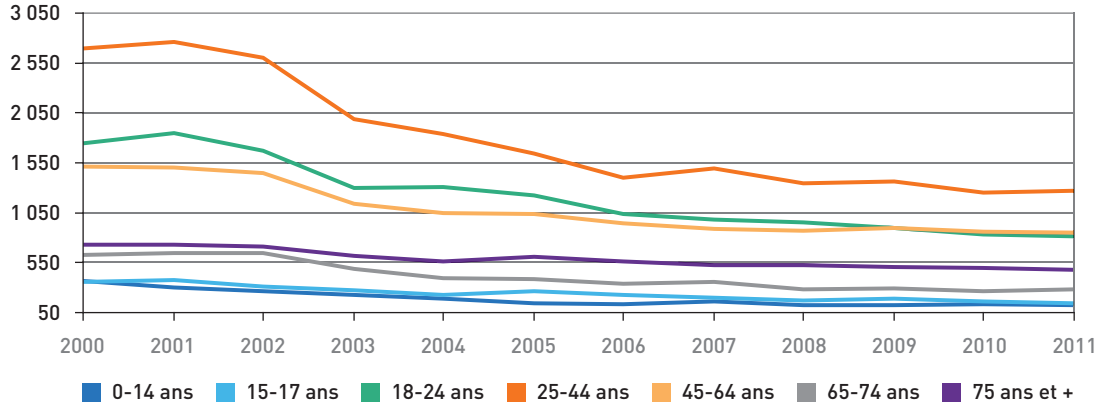
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DES BLESSÉS PAR CLASSE D'ÂGE

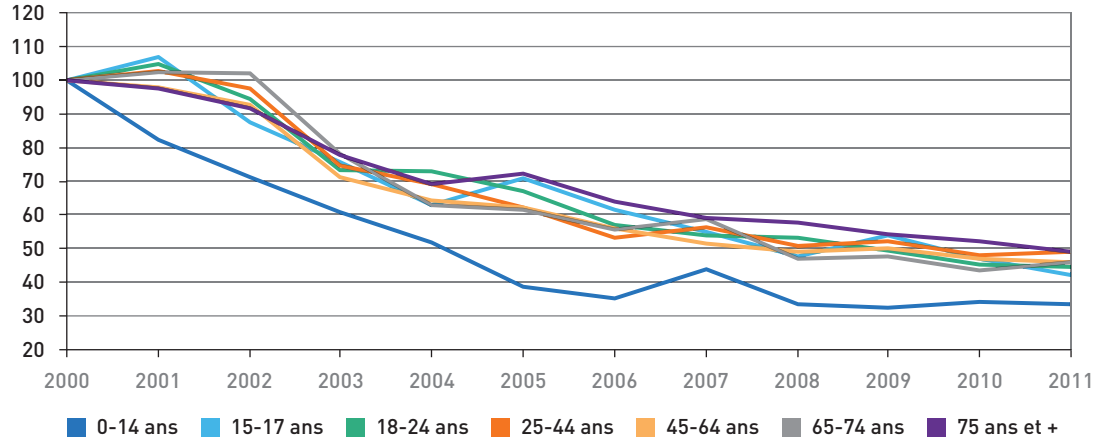
Année	Âge ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	2 610	13 488	13 435	36 792	56 950	25 765	7 047	5 502	161 590
2001	2 218	12 233	12 619	34 877	54 427	24 979	6 609	5 450	153 412
2002	1 806	10 791	11 179	30 667	48 688	23 027	5 973	5 208	137 339
2003	1 604	9 118	10 019	25 436	40 161	19 796	4 967	4 433	115 534
2004	627	8 460	9 572	24 324	37 631	18 716	4 673	4 362	108 366
2005	414	8 228	9 009	24 163	37 852	19 662	4 493	4 255	108 076
2006	603	7 657	8 433	22 690	35 984	18 483	4 061	4 214	102 125
2007	161	7 490	8 456	22 992	36 729	19 048	4 051	4 274	103 201
2008	28	7 005	7 440	20 760	33 374	17 595	3 676	3 920	93 798
2009	11	7 098	6 624	19 848	32 130	17 604	3 587	4 032	90 934
2010	22	6 418	5 814	18 265	29 786	17 054	3 395	3 707	84 461
2011	28	6 108	5 460	16 797	29 089	16 768	3 302	3 699	81 251
Var. 2011/2010	**– 13,6 %**	**– 4,8 %**	**– 6,1 %**	**– 8 %**	**– 2,3 %**	**– 1,7 %**	**– 2,7 %**	**– 0,2 %**	**– 3,8 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE PAR MILLIONS D'HABITANTS DE LA MÊME CLASSE D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



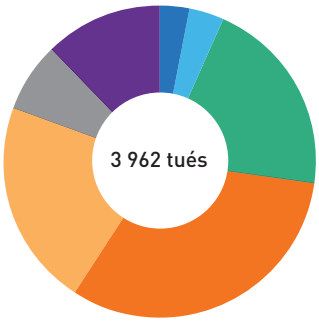
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – MORTALITÉ SELON LE NOMBRE D'HABITANTS

Année	Tués par millions d'habitants							
	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	33	152,9	328,3	158,3	110,5	121,6	171,3	138,8
2001	27,2	163,4	343,9	162,5	108,3	124,4	167,2	139,2
2002	23,5	133,5	309,7	154,2	102,2	124,1	157,1	129,7
2003	20	116	240,2	118,1	78,7	95,1	133,4	101,9
2004	17,1	96,3	239,4	109,6	71,2	76,6	118,6	92,4
2005	12,7	108,4	220,5	98,5	68,9	74,7	123,9	87,2
2006	11,6	93,8	186,7	84,1	61,7	67,6	109,7	76,7
2007	14,5	84,2	177,4	89,3	56,9	71,5	101	74,8
2008	11	73,1	174,2	80,5	54,4	57,1	98,7	68,8
2009	10,7	82,6	162,2	82,5	55,5	58,2	92,8	68,4
2010	11,3	71,9	149,1	75,9	52,1	53,1	89,5	63,6
2011	11	64,4	146,6	77,6	50,8	56	84,2	62,8

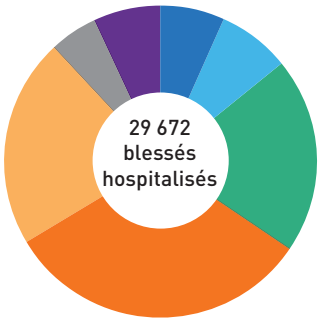
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE



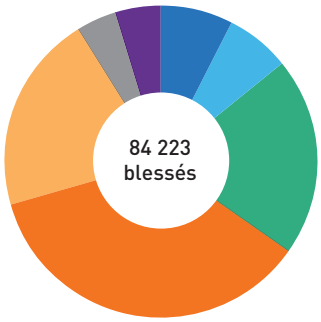
0-14 ans 3,2 % · 15-17 ans 3,6 % · 18-24 ans 20,5 % · 25-44 ans 32,1 % · 45-64 ans 21,4 % · 65-74 ans 7,1 % · 75 ans et + 12,1 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 6,8 % · 15-17 ans 7,4 % · 18-24 ans 20,4 % · 25-44 ans 32 % · 45-64 ans 21,5 % · 65-74 ans 5,2 % · 75 ans et + 6,7 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 ans 7,5 % · 15-17 ans 6,7 % · 18-24 ans 20,7 % · 25-44 ans 35,8 % · 45-64 ans 20,6 % · 65-74 ans 4,1 % · 75 ans et + 4,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les pourcentages sont calculés en tenant compte des effectifs des personnes avec âge connu.

Mortalité conducteurs/passagers par classe d'âge

En 2011, la part des passagers parmi les personnes tuées dans les véhicules (deux-roues inclus, motorisés ou non) est de 20 %.

Pour ce qui concerne les passagers des voitures de tourisme (28 % de l'ensemble de la mortalité et 83 % des passagers décédés), elle varie de 100 % pour les 0-14 ans à 16 % pour les 45-64 ans. Cette part est de 29 % pour la classe d'âge des 75 ans et plus et de 30 % pour la classe d'âge des 18-24 ans.

Parmi les 567 personnes tuées en tant que passager d'une voiture de tourisme, 27 % ont entre 18 et 24 ans.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE CONDUCTEURS ET PASSAGERS

		Âge ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
Deux-roues motorisés	Conducteurs tués	0	10	69	196	432	194	17	3	921
	Passagers tués	0	1	6	19	24	9	0	0	59
	Personnes tuées	0	11	75	215	456	203	17	3	980
	% passagers	ND	9,1 %	8 %	8,8 %	5,3 %	4,4 %	0 %	0 %	6 %
Voiture de tourisme	Conducteurs tués	0	0	2	356	513	337	120	167	1 495
	Passagers tués	1	69	37	155	129	64	43	69	567
	Personnes tuées	1	69	39	511	642	401	163	236	2 062
	% passagers	100 %	100 %	94,9 %	30,3 %	20,1 %	16 %	26,4 %	29,2 %	27,5 %
Autres	Conducteurs tués	0	12	13	34	88	122	35	43	347
	Passagers tués	0	6	3	9	19	11	4	3	55
	Personnes tuées	0	18	16	43	107	133	39	46	402
	% passagers	ND	33,3 %	18,8 %	20,9 %	17,8 %	8,3 %	10,3 %	6,5 %	13,7 %
Total	**Conducteurs tués**	**0**	**22**	**84**	**586**	**1033**	**653**	**172**	**213**	**2763**
	Passagers tués	**1**	**76**	**46**	**183**	**172**	**84**	**47**	**72**	**681**
	Personnes tuées	**1**	**98**	**130**	**769**	**1205**	**737**	**219**	**285**	**3444**
	% passagers	**100 %**	**77,6 %**	**35,4 %**	**23,8 %**	**14,3 %**	**11,4 %**	**21,5 %**	**25,3 %**	**19,8 %**

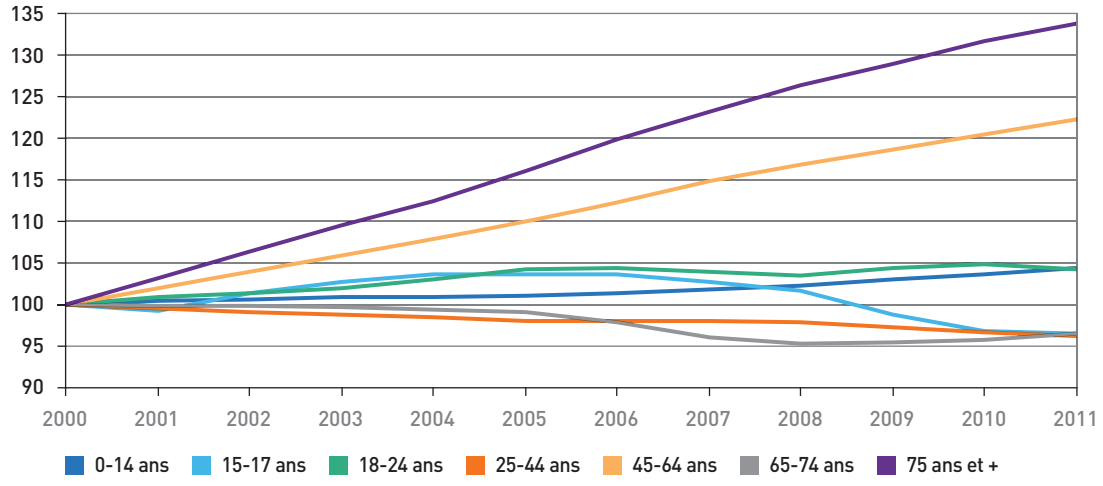
Source : ONISR, fichier des accidents.

Exposition aux risques selon l'âge

Au 1er janvier 2011, la population française (hors départements d'outre-mer) comptait 63,1 millions d'habitants dont près d'un tiers était âgé de moins de 25 ans. Depuis 2000, la part des moins de 25 ans diminue légèrement (32 % en 2000 contre 31 % en 2011). En revanche, celle des personnes de 65 ans et plus augmente (17 % en 2011 contre 16 % en 2000).

Ce sont surtout les personnes les plus âgées (75 ans et plus) qui sont de plus en plus nombreuses. Depuis 2000, leur nombre a augmenté de plus de 1 450 000, soit une hausse de + 34 % (et leur poids démographique est passé de 7 % à 9 %).

↓ ÉVOLUTION DES POPULATIONS PAR CLASSE D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : INSEE.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR CLASSE D'ÂGE

Année	Population							
	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	11 113 855	2 314 236	5 318 016	17 030 945	13 650 357	5 186 012	4 244 777	58 858 198
2001	11 163 314	2 296 753	5 365 232	16 963 290	13 916 547	5 181 307	4 380 129	59 266 572
2002	11 188 884	2 346 294	5 392 417	16 880 874	14 181 158	5 178 801	4 517 471	59 685 899
2003	11 207 579	2 377 882	5 420 192	16 820 817	14 457 793	5 169 774	4 647 804	60 101 841
2004	11 215 747	2 397 436	5 478 668	16 763 174	14 729 103	5 151 278	4 770 015	60 505 421
2005	11 232 937	2 399 219	5 542 356	16 705 344	15 016 465	5 142 293	4 924 650	60 963 264
2006	11 258 747	2 398 072	5 554 661	16 692 381	15 333 037	5 076 841	5 085 994	61 399 733
2007	11 320 788	2 376 615	5 530 175	16 688 189	15 671 179	4 981 980	5 226 312	61 795 238
2008	11 369 872	2 353 595	5 500 895	16 665 626	15 943 961	4 939 437	5 361 480	62 134 866
2009	11 449 847	2 287 703	5 554 277	16 560 750	16 195 473	4 952 226	5 473 503	62 473 779
2010	11 522 781	2 239 646	5 572 740	16 464 345	16 444 638	4 968 416	5 586 517	62 799 083
2011	11 593 841	2 234 890	5 545 292	16 390 824	16 681 049	5 003 947	5 677 925	63 127 768

Source : INSEE.

L'estimation du risque d'être tué dans un accident de la route selon les différentes classes d'âge, en rapportant la mortalité à la population correspondante, contribue à mieux peser les enjeux quant aux classes de population à risque. Cependant, cette approche est grossière, dans la mesure où la mobilité piétonne ou routière (comme conducteur ou comme passager) est en réalité très différenciée selon l'âge (du nouveau-né au senior dépendant, en passant par le jeune professionnel actif). Mais les données détaillées font largement défaut quant aux parcours selon l'âge, il n'est guère possible d'aller plus loin sur la base de statistiques nationales. On en reste donc à ce simple calcul de « pseudo-risque relatif ». Cette comparaison mortalité *versus* population est donc à considérer avec une grande prudence.

La classe d'âge des 0-14 ans, qui comprend des profils de mobilité totalement différents, est celle qui encourt le moins de pseudo-risque par rapport à la moyenne de la population.

La classe d'âge des 18-24 ans est la classe d'âge à plus haut risque avec un pseudo-risque relatif supérieur de presque deux fois et demie à la moyenne. La classe d'âge des 25-44 ans présente également un pseudo-sur-risque supérieur à 1.

Celle des 75 ans et plus est une classe d'âge à risque élevé, avec un pseudo-risque relatif juste inférieur à une fois et demie. Dans la perspective de la poursuite annoncée de la hausse de leur démographie, cette classe d'âge mérite une vigilance particulière.

↓ ANNÉE 2011 – PART MORTALITÉ ET PART DE POPULATION

Classe d'âge	Nb de personnes tuées en 2011	% (A)	Population au 1er janvier 2011	% (B)	Pseudo-risque relatif (A/B)
0-14 ans	128	3,2	11 593 841	18,4	0,2
15-17 ans	144	3,6	2 234 890	3,5	1
18-24 ans	813	20,5	5 545 292	8,8	2,3
25-44 ans	1 272	32,1	16 390 824	26	1,2
45-64 ans	847	21,4	16 681 049	26,4	0,8
65-74 ans	280	7,1	5 003 947	7,9	0,9
75 et plus	478	12,1	5 677 925	9	1,3
Ensemble	**3 963**	**100**	**63 127 768**	**100**	**1**

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

L'accidentalité hommes-femmes

Alors que la part des femmes dans la démographie est de 52 % (part constante depuis une décennie), leur part dans l'accidentalité est nettement moindre.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RÉPARTITION DE LA POPULATION PAR SEXE

Année	Population					
	Hommes		Femmes		Total	
	Population	%	Population	%	Population	%
2000	28 566 924	48,5	30 291 274	51,5	58 858 198	100
2001	28 751 019	48,5	30 515 553	51,5	59 266 572	100
2002	28 940 443	48,5	30 745 456	51,5	59 685 899	100
2003	29 129 473	48,5	30 972 368	51,5	60 101 841	100
2004	29 314 499	48,4	31 190 922	51,6	60 505 421	100
2005	29 519 376	48,4	31 443 888	51,6	60 963 264	100
2006	29 714 411	48,4	31 685 322	51,6	61 399 733	100
2007	29 917 578	48,4	31 877 660	51,6	61 795 238	100
2008	30 084 747	48,4	32 050 119	51,6	62 134 866	100
2009	30 254 672	48,4	32 219 107	51,6	62 473 779	100
2010	30 418 810	48,4	32 380 273	51,6	62 799 083	100
2011	30 579 445	48,4	32 548 323	51,6	63 127 768	100

Source : INSEE.

En 2011, les parts des femmes parmi les victimes sont de 37 % parmi les blessés, de 32 % parmi les blessés hospitalisés et de 24 % parmi les personnes tuées.

Ces parts décroissent avec la gravité des atteintes corporelles. Une première explication vient de leur pratique de déplacement assez différenciée des hommes. Les femmes ont une très faible pratique de la motocyclette qui constitue le mode de déplacement le plus risqué. Elles se déplacent également dans une moindre mesure en cyclomoteur et en vélo. Leur déplacement en voiture de tourisme est moins fréquent et plus urbain.

Des facteurs comportementaux interviennent également qui expliquent la moindre implication des femmes dans les accidents graves. Ces facteurs sont bien documentés. Ils concernent notamment une moindre appétence pour la prise de risque.

Il est probable que les femmes effectuent plus de déplacement à pied et sont plus souvent passagères que les hommes.

Malgré ces différences, hommes et femmes ont bénéficié dans les mêmes proportions de la baisse de la mortalité (52 % pour les femmes et 51 % pour les hommes).

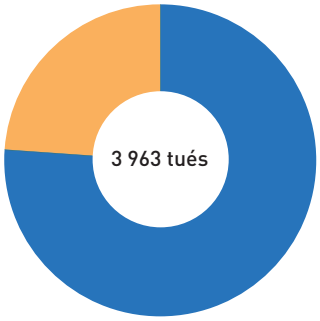
L'estimation du risque d'être tué dans un accident de la route selon le sexe fait ressortir un pseudo-risque relatif trois fois supérieur pour les hommes par rapport aux femmes.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – LES HOMMES ET LES FEMMES IMPLIQUÉS ET VICTIMES DANS LES ACCIDENTS

Année	Nb d'impliqués		Victimes					
			Tués		Blessés		Dont blessés hospitalisés	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
2000	196 003	89 091	6 197	1 973	103 628	57 962	ND	ND
2001	188 147	84 200	6 172	2 080	99 356	54 057	ND	ND
2002	168 536	75 050	5 852	1 890	89 383	47 956	ND	ND
2003	141 881	64 199	4 675	1 452	75 069	40 464	ND	ND
2004	133 503	60 376	4 229	1 364	70 413	37 953	ND	ND
2005	128 663	62 777	4 004	1 314	68 344	39 732	27 106	12 705
2006	120 823	59 845	3 554	1 155	64 128	37 997	27 199	13 463
2007	121 497	60 828	3 502	1 118	64 790	38 410	26 111	12 504
2008	110 445	55 219	3 262	1 013	59 081	34 715	23 903	11 062
2009	106 506	54 517	3 232	1 041	56 807	34 127	22 660	10 663
2010	98 977	50 472	3 039	953	52 538	31 923	20 409	9 984
2011	95 619	48 417	3 024	939	50 973	30 278	20 167	9 512
Var. 2011/2010	**– 3,4 %**	**– 4,1 %**	**– 0,5 %**	**– 1,5 %**	**– 3 %**	**– 5,2 %**	**– 1,2 %**	**– 4,7 %**

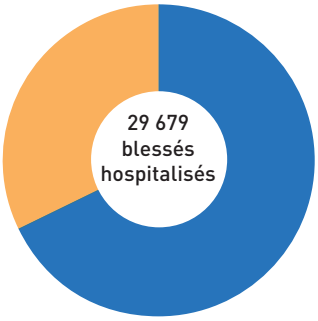
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SELON LE SEXE



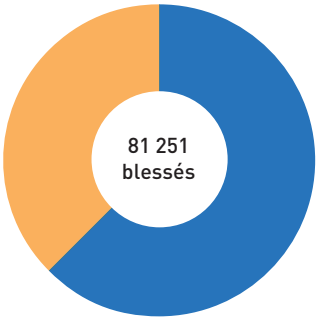
Hommes 76,3 % — Femmes 23,7 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS SELON LE SEXE



Hommes 68 % — Femmes 32 %

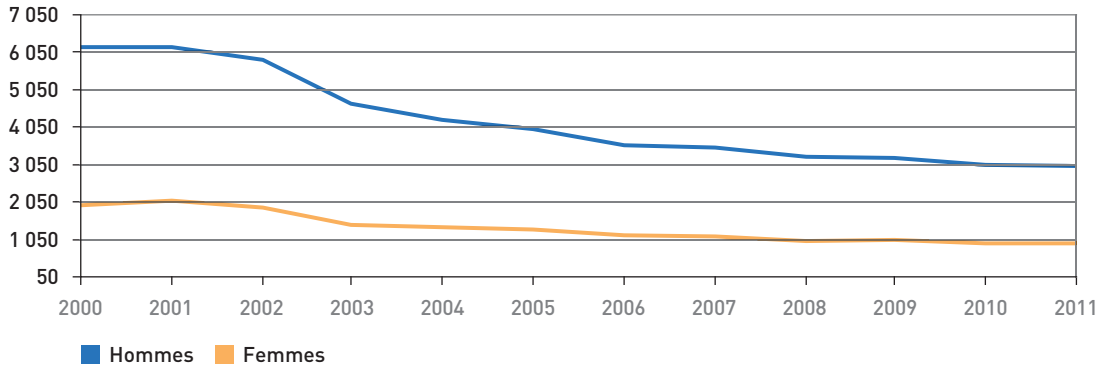
↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS SELON LE SEXE



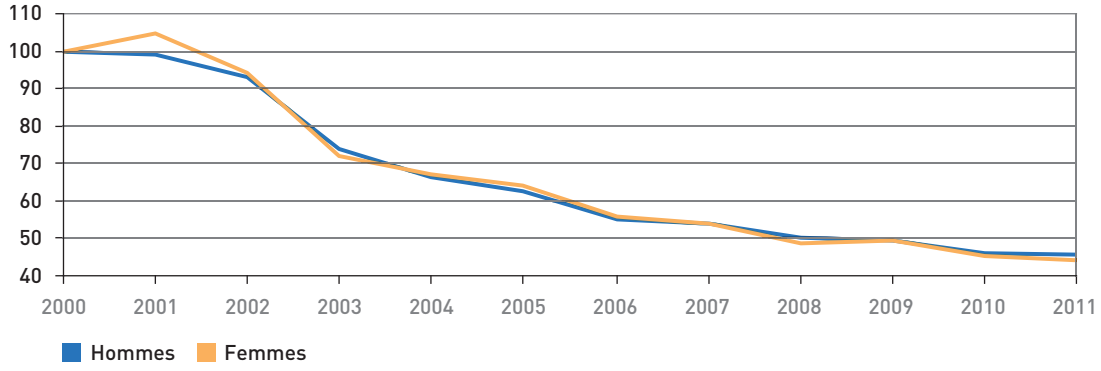
Hommes 62,7 % — Femmes 37,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LE SEXE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LE SEXE POUR UN MILLION D'HABITANTS DE MÊME SEXE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PART DE MORTALITÉ ET PART HOMMES – FEMMES

Sexe	Nombre de personnes tuées en 2011	% (A)	Population au 1er janvier 2011	% (B)	Pseudo-risque relatif (A/B)
Hommes	3 024	76,3	30 579 445	48,4	1,6
Femmes	939	23,7	32 548 323	51,6	0,5
Ensemble	**3 963**	**100**	**63 127 768**	**100**	**1**

Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE 2011.

LES DONNÉES DÉTAILLÉES PAR CLASSE D'ÂGE ET PAR SEXE

Pour affiner l'analyse de l'accidentalité, le bilan 2011 intègre des focus détaillés sur les classes d'âge généralement considérées comme critiques, les 18-24 ans, les 65-74 ans et les 75 ans et plus et sur les deux sexes.

Les analyses données pour chaque sous-population suivent la même trame, offrant ainsi une meilleure lisibilité et facilitant les comparaisons (sauf quelques exceptions, dans le cas de développements qui auraient présenté trop peu d'intérêt).

Par ailleurs, certaines analyses ont également été éludées lorsque les effectifs en cause, trop faibles, ne permettent pas des exploitations statistiquement significatives et des interprétations solides.

Les jeunes adultes (18-24 ans)

La population des 18-24 ans

En 2011, la population des 18-24 ans représente 8,8 % de l'ensemble de la population.

Entre 2000 et 2011, la population des 18-24 ans a augmenté de + 4,3 % alors que l'ensemble de la population a augmenté dans le même temps de + 7,3 %. Chez les hommes, la population des 18-24 ans a augmenté entre 2000 et 2011 de + 4,5 % alors que pour les femmes elle a augmenté de + 4 %.

En opposition avec l'ensemble de la population masculine, les hommes sont plus nombreux chez les 18-24 ans (51 % chez les 18-24 ans contre 48 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – DÉMOGRAPHIE DES 18-24 ANS SELON LE SEXE

Année	Population des 18-24 ans			Population totale	% 18-24 ans
	Hommes	Femmes	Total		
2000	2 686 690	2 631 326	5 318 016	58 858 198	9
2001	2 706 901	2 658 331	5 365 232	59 266 572	9,1
2002	2 716 797	2 675 620	5 392 417	59 685 899	9
2003	2 727 844	2 692 348	5 420 192	60 101 841	9
2004	2 756 345	2 722 323	5 478 668	60 505 421	9,1
2005	2 789 147	2 753 209	5 542 356	60 963 264	9,1
2006	2 798 220	2 756 441	5 554 661	61 399 733	9
2007	2 788 141	2 742 034	5 530 175	61 795 238	8,9
2008	2 774 535	2 726 360	5 500 895	62 134 866	8,9
2009	2 806 926	2 747 351	5 554 277	62 473 779	8,9
2010	2 820 798	2 751 942	5 572 740	62 799 083	8,9
2011	2 807 832	2 737 460	5 545 292	63 127 768	8,8
Var. 2011/2010	**– 0,5 %**	**– 0,5 %**	**– 0,5 %**	**0,5 %**	**– 1**

Source : INSEE.

En 2011, par rapport à 2010, la population des 18-24 ans est en baisse de – 0,5 %, baisse uniforme chez les hommes et chez les femmes.

Bilan général de l'accidentalité des 18-24 ans

Depuis 2000, la baisse de la mortalité des 18-24 ans est de – 53 % (soit 933 personnes tuées en moins entre 2000 et 2011). Celle des blessés est de – 54 % (soit 19 995 blessés en moins dans cette classe d'âge).

La baisse de la mortalité dans la classe d'âge des 18-24 ans est plus importante que la baisse de l'ensemble des victimes avec un écart de 1 point (– 52 % tous âges confondus).

Après une diminution importante entre 2001 et 2003 (– 25 %), la réduction de la mortalité des 18-24 ans dans les accidents se maintient à un niveau moindre, comparable à celle de la baisse générale des tués tous âges confondus (respectivement – 38 % contre – 35 % entre 2003 et 2011).

Pour les blessés, la baisse est comparable également à celle de l'ensemble des blessés tous âges confondus (– 54 % contre 50 % pour les blessés tous âges entre 2000 et 2011).

En 2011, comparativement à 2010, les victimes chez les 18-24 ans sont globalement en réduction de – 7,8 % bien que les personnes tuées n'aient baissé que de – 2,2 % (-18 tués). Les blessés ont baissé de – 8 % dont – 4,1 % pour les seuls blessés hospitalisés.

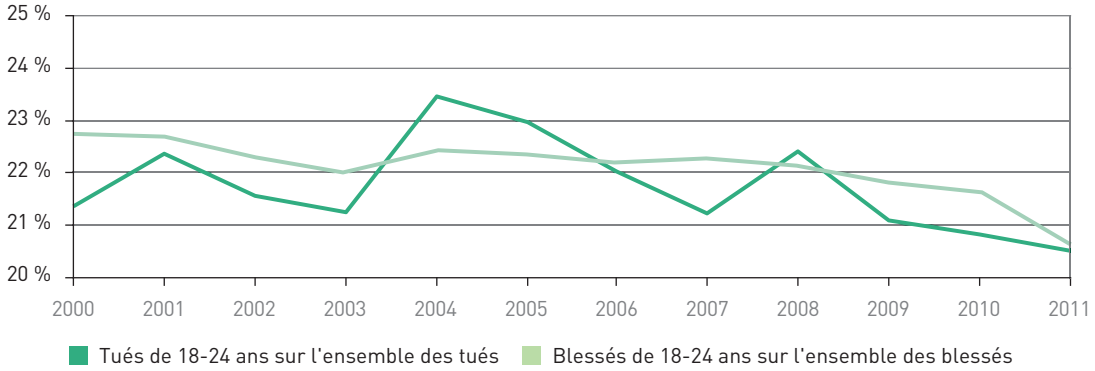
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DES IMPLIQUÉS ET DES VICTIMES DE 18-24 ANS

Année	Nb de personnes impliquées	Victimes		
		Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	61 659	1 746	36 792	ND
2001	58 786	1 845	34 877	ND
2002	51 962	1 670	30 667	ND
2003	43 202	1 302	25 436	ND
2004	41 291	1 312	24 324	ND
2005	40 588	1 222	24 163	8 723
2006	37 947	1 037	22 690	8 867
2007	38 053	981	22 992	8 372
2008	34 404	958	20 760	7 444
2009	32 984	901	19 848	7 175
2010	30 394	831	18 265	6 298
2011	28 302	813	16 797	6 039
Var. 2011/2010	**– 6,9 %**	**– 2,2 %**	**– 8 %**	**– 4,1 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

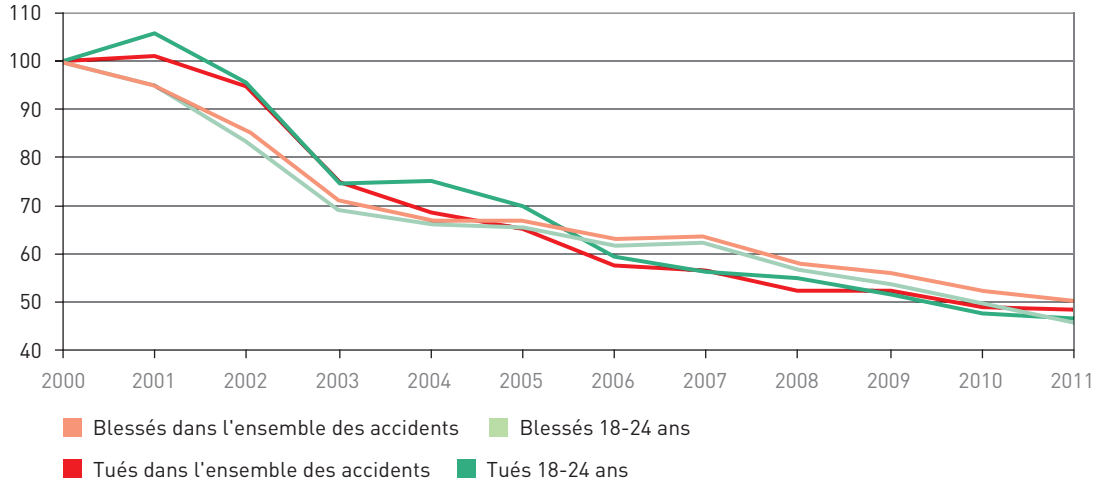
Malgré une tendance baissière, les ratios relatifs aux parts de décès et de blessés chez les 18-24 ans sont proches de 21 % alors que les 18-24 ans représentent, en 2011, 8,8 % de la population. C'est la classe d'âge à plus haut risque avec un pseudo-risque relatif supérieur de près de deux fois et demie à la moyenne.

↓ ÉVOLUTION DES PARTS DES 18-24 ANS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION COMPARÉE DES VICTIMES DE 18-24 ANS DANS L'ACCIDENTALITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)



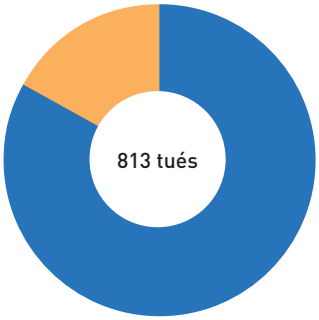
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 18-24 ans – hommes versus *femmes*

En 2011, la part des femmes dans la mortalité routière de la classe d'âge des 18-24 ans est de 17 %.

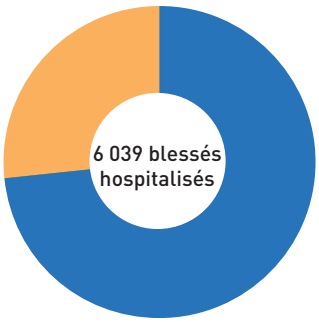
Cette répartition est significativement différente de celle rencontrée pour la mortalité tous âges confondus (24 % sont des femmes).
Parmi les blessés hospitalisés, la part des femmes de 18-24 ans atteint 27 % contre 32 % pour l'ensemble des blessés hospitalisés.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES CHEZ LES 18-24 ANS HOMMES *VERSUS* FEMMES



Hommes 83,1 % Femmes 16,9 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS CHEZ LES 18-24 ANS HOMMES *VERSUS* FEMMES



Hommes 73,5 % Femmes 26,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES DE 18-24 ANS – HOMMES *VERSUS* FEMMES

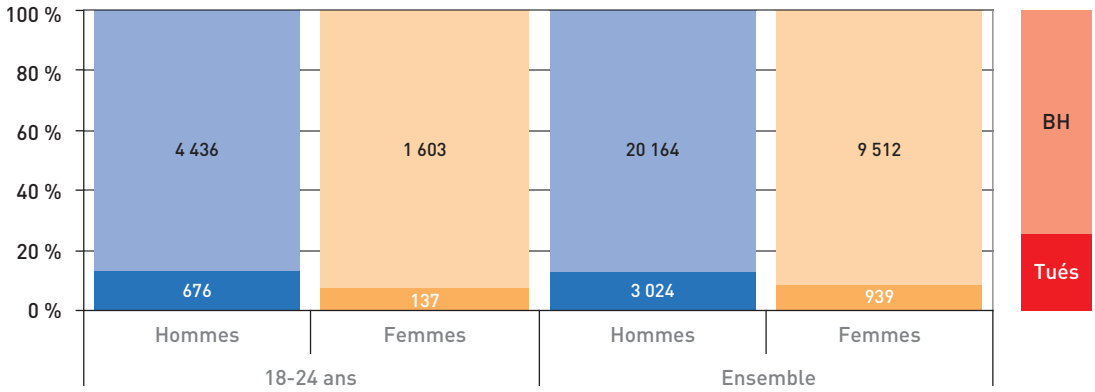
Année	Hommes		Femmes		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 400	ND	345	ND	1 746	ND
2001	1 482	ND	363	ND	1 845	ND
2002	1 357	ND	313	ND	1 670	ND
2003	1 093	ND	210	ND	1 302	ND
2004	1 073	ND	238	ND	1 312	ND
2005	1 003	6 492	219	2 231	1 222	8 723
2006	849	6 486	188	2 381	1 037	8 867
2007	810	6 145	171	2 227	981	8 372
2008	782	5 525	176	1 919	958	7 444
2009	756	5 309	145	1 866	901	7 175
2010	677	4 553	154	1 745	831	6 298
2011	676	4436	137	1 603	813	6 039
Var. 2011/2010	**– 0,1 %**	**– 2,6 %**	**– 11 %**	**– 8,1 %**	**– 2,2 %**	**– 4,1 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, la part de la mortalité parmi les victimes graves de 18-24 ans (personnes tuées + blessés hospitalisés) est équivalente à l'ensemble des classes d'âge (11,9 % chez les 18-24 ans contre 11,8 % pour l'ensemble des victimes graves) et les hommes (13 %) sont plus concernés que les femmes (7,9 %).

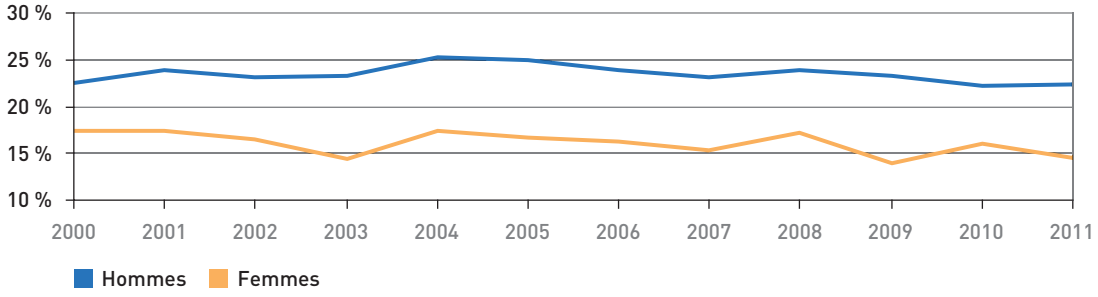
La part de la mortalité des femmes de 18-24 ans par rapport à l'ensemble des femmes décédées est inférieure à 15 %. Cette part suit une tendance à la baisse (18 % en 2000 contre 15 % en 2011). La part de la mortalité des hommes de 18-24 ans parmi les hommes décédés est stable. Près de deux fois supérieure à celle des femmes, elle s'établit autour de 22 % entre 2000 et 2011.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHES LES 18-24 ANS HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

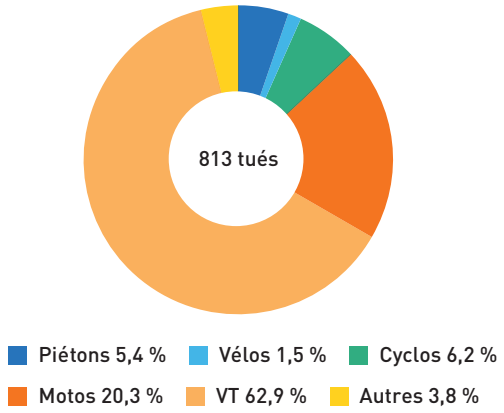
Les 18-24 ans selon les modes de déplacement

La répartition de la mortalité chez les 18-24 ans par catégorie d'usagers se distingue de l'ensemble des classes d'âge. Elle traduit des spécificités dans les modes de déplacement couramment utilisés.

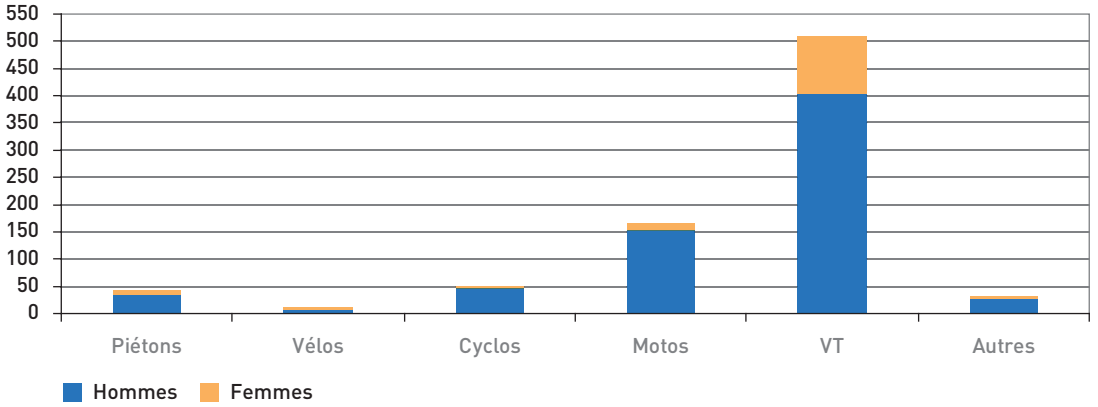
En 2011, les personnes décédées dans les accidents de la classe d'âge de 18-24 ans sont pour 63 % des automobilistes dont 21 % sont des femmes (respectivement 53 % et 30 % tous âges confondus).

La part des motocyclistes décédés ressort à 20 % (dont 6,5 % pour les femmes), soit une part semblable à la mortalité d'ensemble (19 % en 2011).

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2010 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE

Année		Piétons		Vélos		Cyclos		Motos		VT		Autres	
		Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH
2000	Hommes	32	ND	14	ND	68	ND	212	ND	1 051	ND	24	ND
	Femmes	15	ND	3	ND	7	ND	13	ND	301	ND	5	ND
	Ensemble	47	ND	17	ND	76	ND	224	ND	1 352	ND	29	ND
2001	Hommes	32	ND	12	ND	88	ND	229	ND	1 091	ND	30	ND
	Femmes	19	ND	3	ND	6	ND	18	ND	313	ND	3	ND
	Ensemble	51	ND	15	ND	94	ND	247	ND	1 405	ND	33	ND
2002	Hommes	38	ND	5	ND	75	ND	210	ND	1 006	ND	22	ND
	Femmes	12	ND	1	ND	6	ND	16	ND	275	ND	3	ND
	Ensemble	50	ND	6	ND	81	ND	226	ND	1 281	ND	26	ND
2003	Hommes	27	ND	7	ND	91	ND	181	ND	760	ND	27	ND
	Femmes	9	ND	5	ND	7	ND	12	ND	174	ND	2	ND
	Ensemble	35	ND	13	ND	98	ND	192	ND	934	ND	29	ND
2004	Hommes	33	ND	4	ND	86	ND	204	ND	731	ND	15	ND
	Femmes	4	ND	5	ND	4	ND	18	ND	204	ND	2	ND
	Ensemble	37	ND	10	ND	90	ND	222	ND	935	ND	17	ND
2005	Hommes	46	247	8	110	102	1 389	210	1 471	617	3 114	20	161
	Femmes	12	211	5	36	11	242	15	220	173	1 490	3	32
	Ensemble	58	458	13	146	113	1 631	225	1 691	790	4 604	23	193
2006	Hommes	23	234	11	126	77	1 568	187	1 304	519	2 926	32	328
	Femmes	8	216	2	47	10	273	15	190	151	1 567	2	88
	Ensemble	31	450	13	173	87	1 841	202	1 494	670	4 493	34	416
2007	Hommes	39	208	7	105	84	1 546	183	1 332	463	2 705	34	249
	Femmes	8	252	3	34	6	301	9	198	138	1 357	7	85
	Ensemble	47	460	10	139	90	1 847	192	1 530	601	4 062	41	334
2008	Hommes	24	196	12	107	84	1 419	166	1 293	467	2 250	29	260
	Femmes	8	180	4	33	7	271	15	150	137	1 213	5	72
	Ensemble	32	376	16	140	91	1 690	181	1 443	604	3 463	34	332
2009	Hommes	21	198	6	75	79	1 300	186	1 270	436	2 220	28	246
	Femmes	5	174	1	30	6	226	12	180	111	1 171	10	85
	Ensemble	26	372	7	105	85	1 526	198	1 450	547	3 391	38	331
2010	Hommes	35	171	9	90	46	1 008	137	1 061	419	1 978	31	245
	Femmes	10	172	2	31	14	195	11	144	115	1 116	2	87
	Ensemble	45	343	11	121	60	1 203	148	1 205	534	3 094	33	332
2011	Hommes	35	193	8	87	47	934	154	1 078	404	1 928	28	216
	Femmes	9	172	4	32	3	182	11	156	107	1 014	3	47
	Ensemble	44	365	12	119	50	1 116	165	1 234	511	2 942	31	263
Var. 2011/2010	**Hommes**	**0 %**	**12,9 %**	**– 11,1 %**	**– 3,3 %**	**2,2 %**	**– 7,3 %**	**12 ,4 %**	**1,6 %**	**– 3,6 %**	**– 2,5 %**	**– 9,7 %**	**– 11,8 %**
	Femmes	**– 10 %**	**0 %**	**100 %**	**3,2 %**	**– 78,6 %**	**– 6,7 %**	**0 %**	**8,3 %**	**– 7 %**	**– 9,1 %**	**50 %**	**– 46 %**
	Ensemble	**– 2,2 %**	**6,4 %**	**9,1 %**	**– 1,7 %**	**– 16,7 %**	**– 7,2 %**	**11,5 %**	**2,4 %**	**– 4,3 %**	**– 4,9 %**	**– 6,1 %**	**– 20,8 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

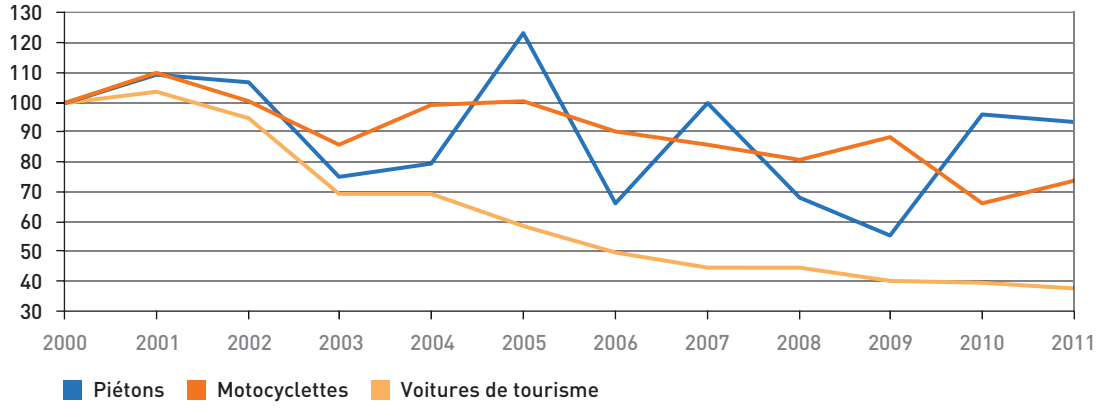
Sur le long terme, seules les évolutions des mortalités des piétons, des motocyclistes et des automobilistes sont statistiquement significatives, les effectifs des autres catégories étant trop réduits.

En 2011, la baisse de la mortalité des piétons de 18-24 ans est faible (– 4,7 % en 2011 par rapport à 2000 contre – 39 % pour les piétons tous âges confondus).

Pour les motocyclistes, la baisse de la mortalité des 18-24 ans est bien meilleure (– 27 % en 2011 par rapport à 2000 contre – 20 % tous âges confondus).

Enfin, pour les automobilistes, la baisse est maximum (– 63 % en 2011 par rapport à 2000 pour les 18-24 ans contre – 62 % pour la mortalité d'ensemble).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 18-24 ans – conducteurs/passagers

En 2011, les personnes tuées dans la classe d'âge des 18-24 ans sont pour 76 % des conducteurs (80 % pour l'ensemble des classes d'âge). Parmi ces conducteurs, 87,5 % sont des hommes et 12,5 % sont des femmes. Depuis 2000, on observe deux phénomènes :

– le nombre de passagers décédés est en légère baisse (de – 61 % pour les femmes et – 62 % pour les hommes) ;

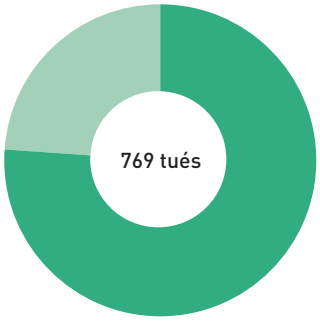
– le nombre de femmes conductrices décédées diminue (– 53 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS PAR SEXE ET PLACE OCCUPÉE

Année	Personnes tuées						Blessés hospitalisés					
	Conducteurs			Passagers			Conducteurs			Passagers		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
2000	1 026	173	1 199	342	157	499	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	1 129	197	1 326	321	148	468	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	1 026	176	1 203	292	125	417	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	850	105	955	216	96	312	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	823	134	957	217	100	317	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	772	120	892	185	87	272	5100	1151	6 251	1145	869	2 014
2006	673	105	778	153	75	228	5103	1240	6 343	1149	925	2 074
2007	625	99	724	146	64	210	4818	1126	5 944	1119	849	1 968
2008	603	99	702	155	69	224	4406	1003	5 409	923	736	1 659
2009	585	85	670	150	55	205	4189	946	5 135	922	746	1 668
2010	514	92	606	128	52	180	3530	861	4 391	852	712	1 564
2011	513	73	586	128	55	183	3 392	833	4 225	851	598	1 449
Var. 2011/2010	**– 0,2 %**	**– 20,7 %**	**– 3,3 %**	**0 %**	**5,8 %**	**1,7 %**	**– 3,9 %**	**– 3,3 %**	**– 3,8 %**	**– 0,1 %**	**– 16 %**	**– 7,4 %**

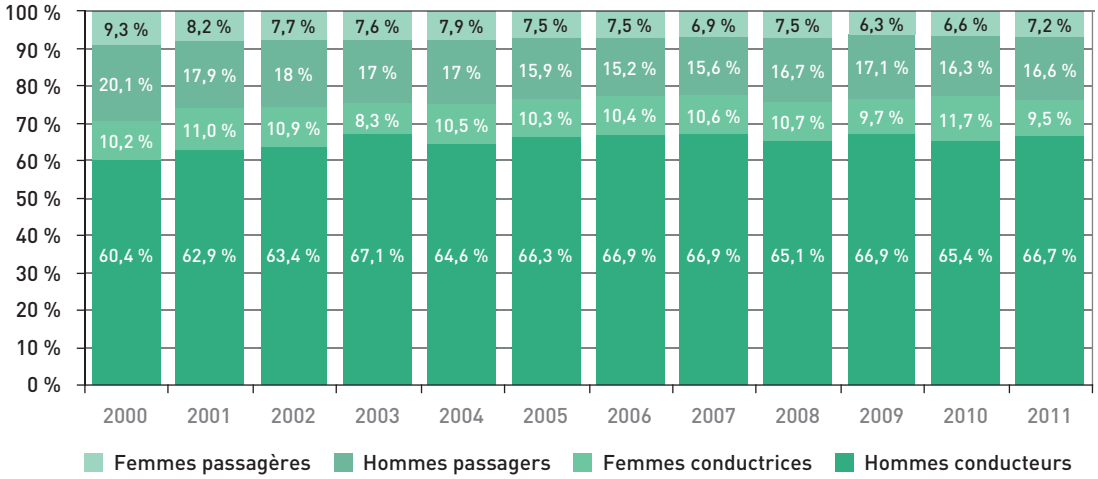
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 18-24 ANS SELON LA PLACE OCCUPÉE



Conducteurs 76,2 % Passagers 23,8 %

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS SELON LE SEXE ET LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

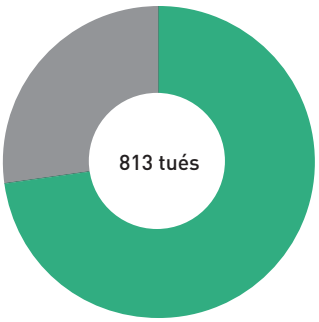
Les 18-24 ans et les milieux (agglomérations[66] versus *rase campagne*[67]*)*

En 2011, la mortalité des 18-24 ans survient très majoritairement en rase campagne (73 % de la mortalité en 2011 contre 72 % tous âges confondus).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne		Milieu urbain		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 266	ND	480	ND	1 746	ND
2001	1 334	ND	511	ND	1 845	ND
2002	1 245	ND	424	ND	1 670	ND
2003	959	ND	343	ND	1 302	ND
2004	949	ND	362	ND	1 312	ND
2005	814	3 830	408	4 893	1 222	8 723
2006	730	4 328	307	4 539	1 037	8 867
2007	695	4 119	286	4 253	981	8 372
2008	706	3 666	252	3 778	958	7 444
2009	649	3 562	252	3 613	901	7 175
2010	617	3 256	214	3 042	831	6 298
2011	597	3 031	216	3 008	813	6 039
Var. 2011/2010	**– 3,2 %**	**– 6,9 %**	**0,9 %**	**– 1,1 %**	**2,2 %**	**– 4,1 %**

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 18-24 ANS SELON LE MILIEU



Rase campagne 73 % Milieu urbain 27 %

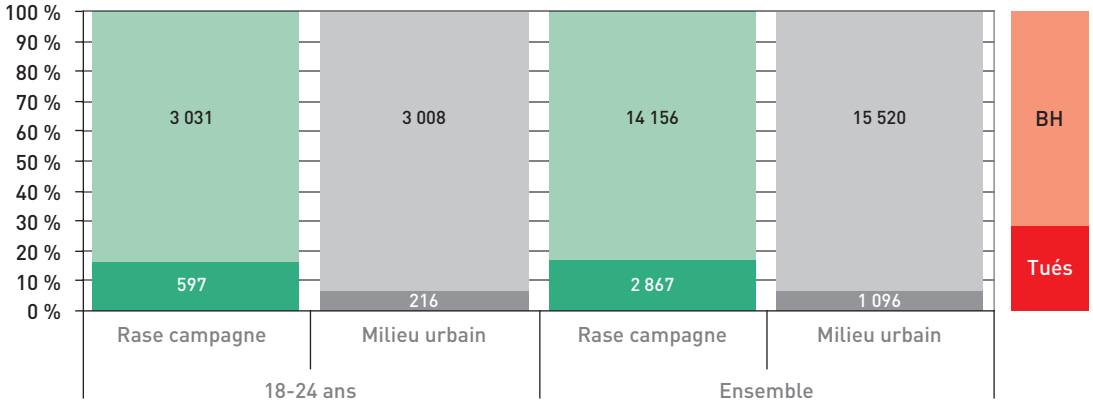
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Pour chacun des deux milieux, la part de décès chez les 18-24 ans parmi les victimes graves est identique à celle de la mortalité d'ensemble (16,5 % contre 16,8 % en rase campagne et 6,7 % contre 6,6 % en milieu urbain).

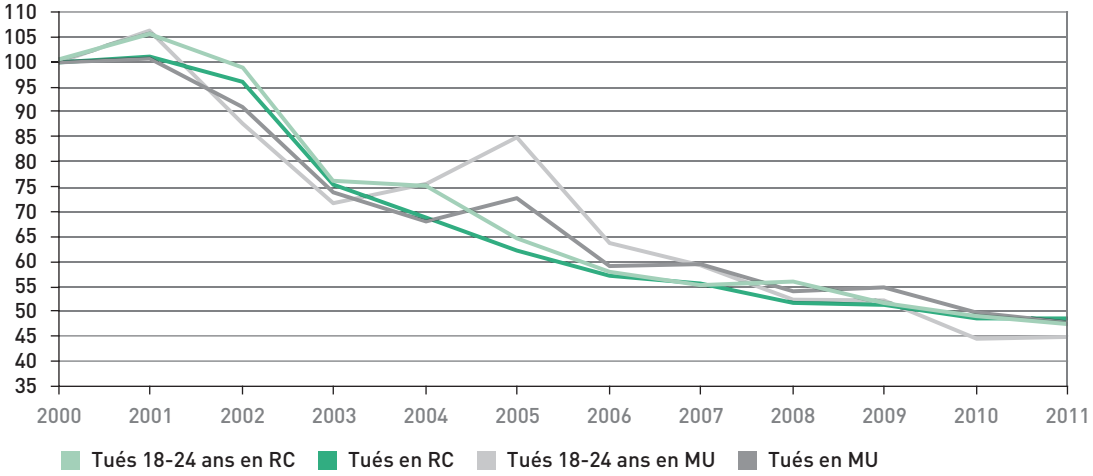
Depuis 2000, la mortalité chez les 18-24 ans connaît une baisse similaire pour chacun des deux milieux (– 53 % en rase campagne et – 55 % en milieu urbain). Cette variation est semblable à celle de la mortalité d'ensemble (– 51 % en rase campagne contre – 52 % en milieu urbain).

66 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.
67 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 18-24 ANS RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN



↓COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE 18-24 ANS ET ENSEMBLE DES CLASSES D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 18-24 ans et la luminosité (jour versus *nuit)*

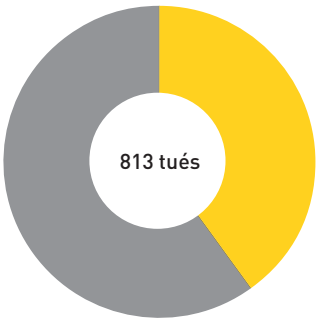
En 2011, la mortalité routière des 18-24 ans intervient la nuit, à la différence de leurs aînés (60 % pour les décès des 18-24 ans contre 43 % pour l'ensemble des classes d'âge).

De jour comme de nuit, la part de la mortalité parmi les victimes graves chez les 18-24 ans est du même ordre que la mortalité d'ensemble (respectivement le jour 9,2 % contre 10,3 % et la nuit 14,8 % contre 14,4 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS – JOUR *VERSUS* NUIT

Année	Jour		Nuit		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	685	ND	1 060	ND	1 746	ND
2001	754	ND	1 091	ND	1 845	ND
2002	719	ND	950	ND	1 670	ND
2003	521	ND	781	ND	1 302	ND
2004	578	ND	733	ND	1 312	ND
2005	489	4 598	733	4 125	1 222	8 723
2006	445	4 673	592	4 194	1 037	8 867
2007	409	4 517	572	3 855	981	8 372
2008	393	4 033	565	3 411	958	7 444
2009	383	3 889	518	3 286	901	7 175
2010	351	3 404	480	2 894	831	6 298
2011	326	3 233	487	2 806	813	6 039
Var. 2011/2010	**– 7,1 %**	**– 5 %**	**1,5 %**	**– 3 %**	**– 2,2 %**	**– 4,1 %**

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES CHEZ LES 18-24 ANS SELON LA LUMINOSITÉ



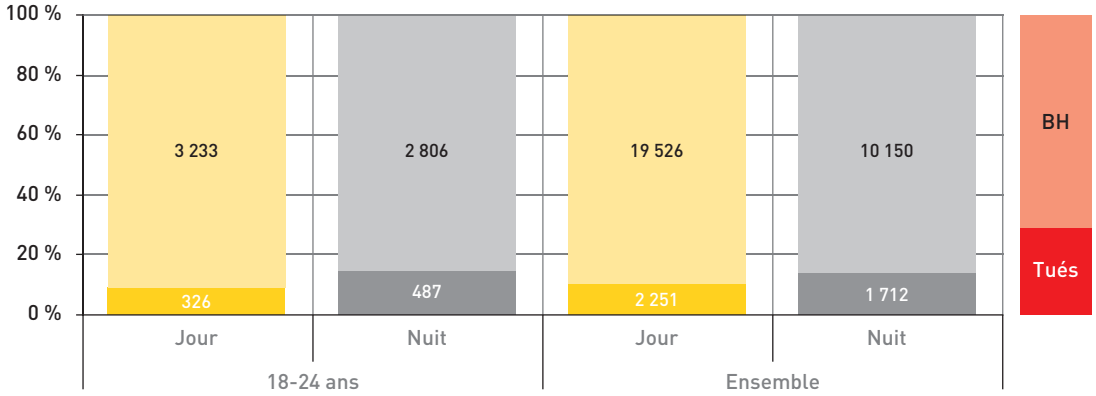
Jour 40,1 % Nuit 59,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la mortalité chez les 18-24 ans a connu une évolution semblable voire plus favorable que celle tous âges confondus. Sur l'ensemble de la période 2000-2011, la baisse de la mortalité des 18-24 ans atteint – 52 % de jour (– 48 % pour l'ensemble) et – 54 % de nuit (– 55 % pour l'ensemble).

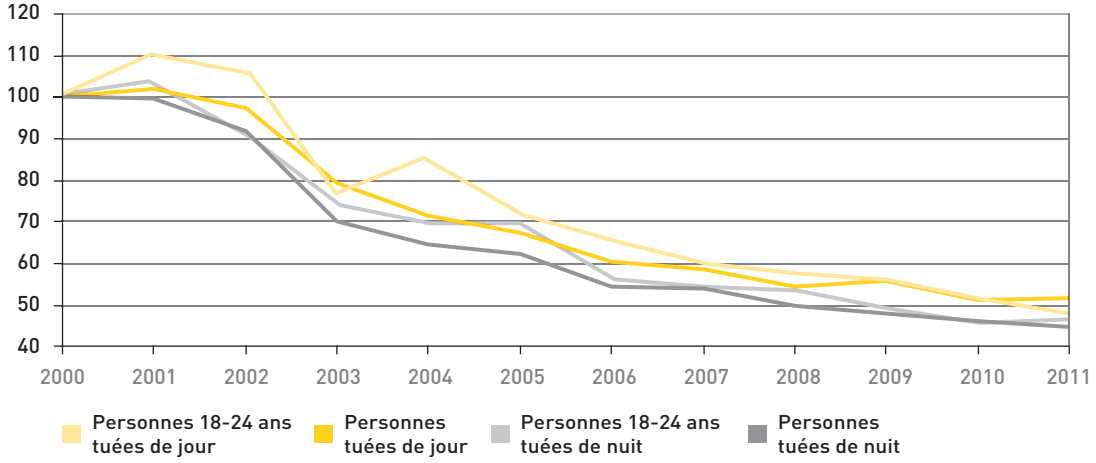
En 2011, la mortalité de nuit est en hausse pour la première fois depuis 2001 (+ 1,5 % soit + 7 personnes tuées).

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 18-24 ANS JOUR *VERSUS* NUIT



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ CHEZ LES 18-24 ANS JOUR *VERSUS* NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 18-24 ans selon les mois, jours et heures

Les 18-24 ans selon les mois, jours et heures

La distribution de la mortalité des 18-24 ans se traduit par un cycle assez mal établi avec pourtant une montée assez nette en juillet-août et en octobre.

La part mensuelle de la mortalité varie de 6,5 % au minimum (février avec 80 tués en moyenne) à 10,1 % au maximum (juillet avec 122 tués en moyenne).

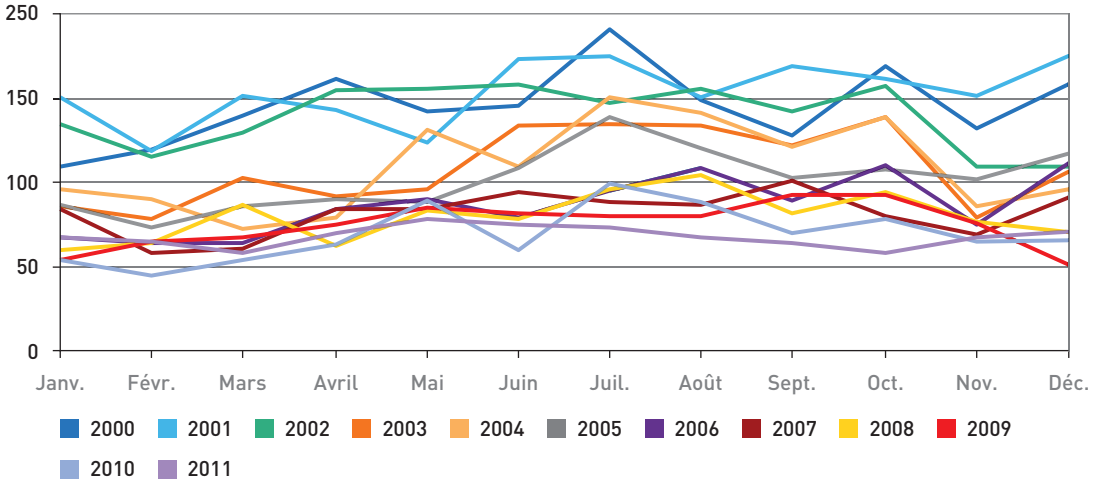
Le profil saisonnier de l'année 2011, qui a connu des écarts mensuels très marqués par rapport à 2010, est très éloigné du profil moyen observé de 2000 à 2011 (creux atypique sur juillet et août).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS SELON LE MOIS

Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Personnes tuées	109	120	140	161	142	145	191	149	128	169	133	158
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	Personnes tuées	151	119	152	143	124	173	175	151	169	161	152	175
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	Personnes tuées	135	115	129	155	156	158	148	156	142	157	109	109
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	Personnes tuées	86	78	103	92	96	134	135	134	122	139	79	106
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	Personnes tuées	96	90	73	79	131	109	151	141	121	139	86	96
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	Personnes tuées	87	73	86	90	88	109	139	120	103	108	102	117
	Blessés hospitalisés	594	474	534	582	617	772	935	862	855	904	806	788
2006	Personnes tuées	67	64	64	84	90	79	95	109	89	110	75	111
	Blessés hospitalisés	704	519	644	705	763	841	913	780	803	754	724	717
2007	Personnes tuées	84	58	61	84	84	94	88	87	101	80	69	91
	Blessés hospitalisés	603	565	674	735	685	807	815	759	771	720	636	602
2008	Personnes tuées	60	64	87	62	83	78	96	104	82	94	77	71
	Blessés hospitalisés	563	525	624	563	637	706	761	698	653	671	547	496
2009	Personnes tuées	54	65	67	75	85	82	80	80	93	93	76	51
	Blessés hospitalisés	473	435	564	626	726	668	768	717	601	568	544	485
2010	Personnes tuées	54	45	54	63	89	60	99	88	70	78	65	66
	Blessés hospitalisés	363	362	461	586	605	627	683	602	587	551	502	369
2011	Personnes tuées	67	65	58	70	78	75	73	67	64	58	67	71
	Blessés hospitalisés	428	357	501	533	610	556	569	515	546	521	462	441
Moy. 2000-2011	Personnes tuées	87	80	89	97	104	108	122	115	107	116	91	102
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
% par mois	Personnes tuées	7,2 %	6,5 %	7,3 %	7,9 %	8,5 %	8,9 %	10,1 %	9,5 %	8,8 %	9,5 %	7,5 %	8,4 %
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Var. 2011/2010	Personnes tuées	24,1 %	44,4 %	7,4 %	11,1 %	– 12,4 %	25 %	– 26,3 %	– 23,9 %	– 8,6 %	– 25,6 %	3,1 %	7,6 %
	Blessés hospitalisés	17,9 %	– 1,4 %	8,7 %	– 9 %	0,8 %	– 11,3 %	– 16,7 %	– 14,5 %	– 7 %	– 5,4 %	– 8 %	19,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Selon les jours, la distribution de la mortalité des 18-24 ans est marquée par nette évolution haussière les week-ends et plus spécialement le dimanche. Les 18-24 ans décèdent 2,1 fois plus le dimanche que sur la moyenne des jours ouvrables (lundi à vendredi) ; ce ratio n'est que de 1,2 pour la mortalité d'ensemble.

La mortalité est la plus faible le mardi (9,7 % contre 1/7 = 14,3 % pour le poids moyen journalier).

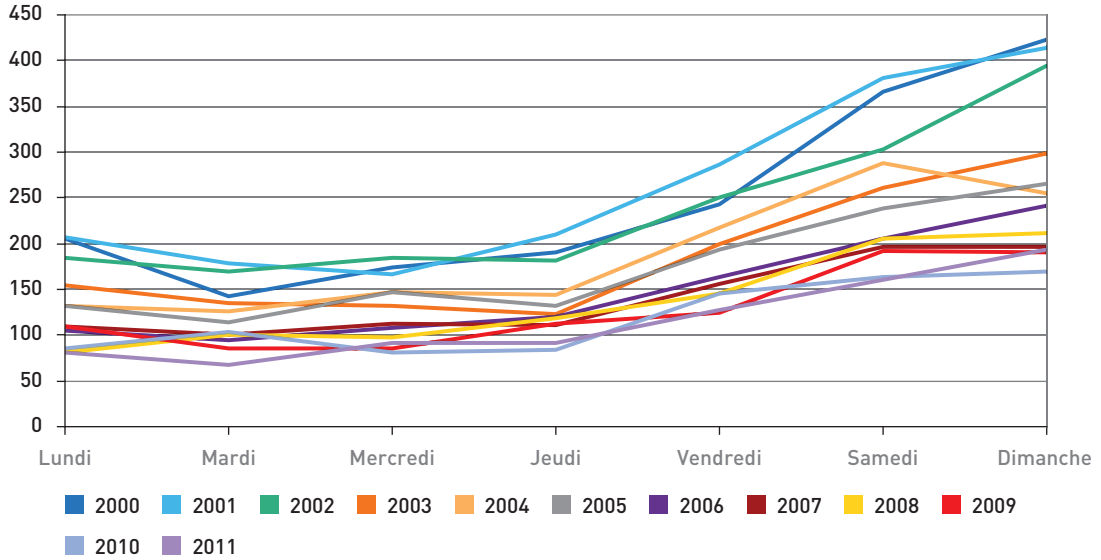
En 2011, le nombre de personnes tuées est en hausse le dimanche (+ 15 % soit 25 tués). Il est stable le samedi.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 18-24 ANS SELON LE JOUR

Année	Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi		Samedi		Dimanche	
	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH
2000	205	ND	143	ND	174	ND	190	ND	244	ND	366	ND	423	ND
2001	207	ND	179	ND	167	ND	211	ND	286	ND	382	ND	414	ND
2002	184	ND	170	ND	185	ND	182	ND	251	ND	304	ND	394	ND
2003	155	ND	135	ND	131	ND	123	ND	199	ND	261	ND	298	ND
2004	133	ND	126	ND	148	ND	144	ND	217	ND	289	ND	255	ND
2005	132	1 076	114	1 037	147	1 006	132	1 088	193	1 392	239	1 597	265	1 527
2006	105	1 023	94	1 036	108	1 068	120	1 035	164	1 362	205	1 706	241	1 637
2007	109	1 041	100	965	112	971	111	1 056	156	1 309	197	1 600	196	1 430
2008	81	859	100	837	97	891	118	879	146	1 184	205	1 403	211	1 391
2009	109	869	86	846	86	851	113	884	124	1 086	192	1 331	191	1 308
2010	86	742	103	765	81	725	84	791	145	1 057	163	1 095	169	1 123
2011	81	674	67	687	91	704	92	742	128	971	160	1 139	194	1 122
Moy. 2000-2011	132	ND	118	ND	127	ND	135	ND	188	ND	247	ND	271	ND
% par jour	10,9 %	ND	9,7 %	ND	10,4 %	ND	11,1 %	ND	15,4 %	ND	20,3 %	ND	22,2 %	ND
Var. 2011/2010	– 5,8 %	– 9,2 %	– 35 %	– 10,2 %	12,3 %	– 2,9 %	9,5 %	– 6,2 %	– 11,7 %	– 8,1 %	– 1,8 %	4 %	14,8 %	– 0,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS SELON LE JOUR



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

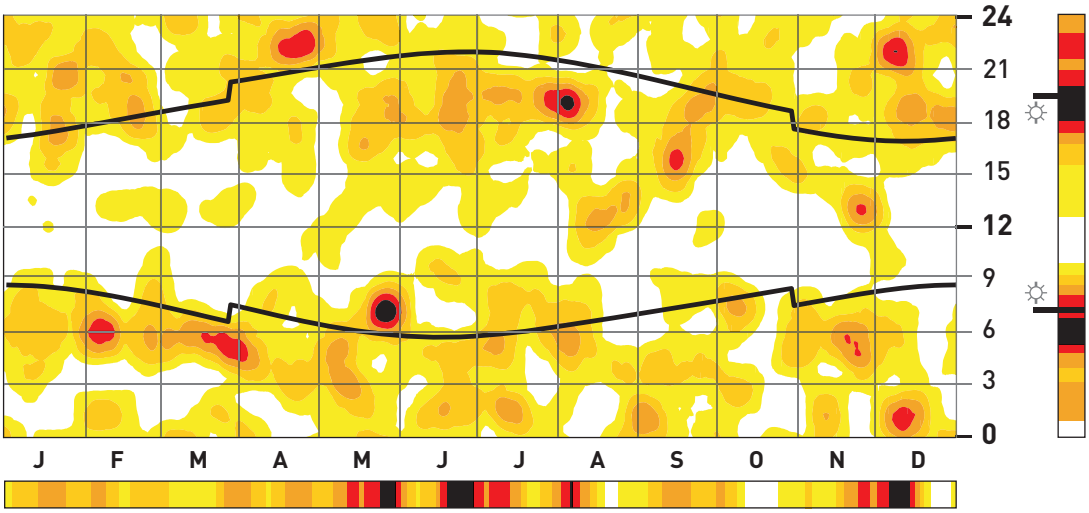
La répartition par horaire de la mortalité fournie par le graphe [68] ci-après fait apparaître une mortalité des 18-24 ans très concentrée la nuit entre 4h et 7h et en fin d'après-midi (17h-21h), plus spécialement lors des mois de mai à août. Par ailleurs, la mortalité des 18-24 ans est presque nulle entre 9h et 15h.

Les deux pics de mortalité atteints fin mai et début août intègrent notamment :

– 4 décès le vendredi 27 mai, 8 décès le dimanche 29 mai et 5 décès le mercredi 1er juin (veille de l'ascension),

– 7 décès le dimanche 7 août et 8 décès le mardi 9 août.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES 18-24 ANS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Tués/heure	0,03	0,09	0,15	0,21	0,27	0,34	Moy. 0,09
Tués	102	316	267	95	28	4	Tot. 813
% tués	13 %	39 %	33 %	12 %	3 %	0 %	Tot. 100 %
% année	33 %	40 %	20 %	5 %	1 %	0 %	Tot. 100 %

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 813 tués/an, soit 0,09 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

68 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

La responsabilité présumée[69] *des conducteurs de 18-24 ans dans les accidents corporels*

En 2011, de manière générale, le niveau de responsabilité présumée des 18-24 ans impliqués dans les accidents corporels est supérieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement 52 % contre 43 %).

Pour les automobilistes, l'écart est de 8 points (niveau de responsabilité présumée des 18-24 ans de 56 % contre 48 % pour l'ensemble). Il est de 6 points pour les motocyclistes (42 % pour les 18-24 ans contre 48 % pour l'ensemble).

Depuis 2004, la responsabilité présumée des 18-24 ans est plutôt stable (passant de 52 % en 2004 à 51 % en 2011). Toutefois, on note une hausse du niveau de responsabilité des 18-24 ans depuis 2008. Chez les automobilistes et les motocyclistes, qui représentent 70 % des usagers à responsabilité connue chez les 18-24 ans, la présomption de responsabilité passe de :

– 54 % en 2008 à 56 % en 2011 pour les automobilistes conducteurs;

– 43 % en 2008 à 48 % en 2011 pour les conducteurs motocyclistes.

L'année 2011 confirme cette tendance à la hausse de la présomption de responsabilité des 18-24 ans pour ces deux catégories.

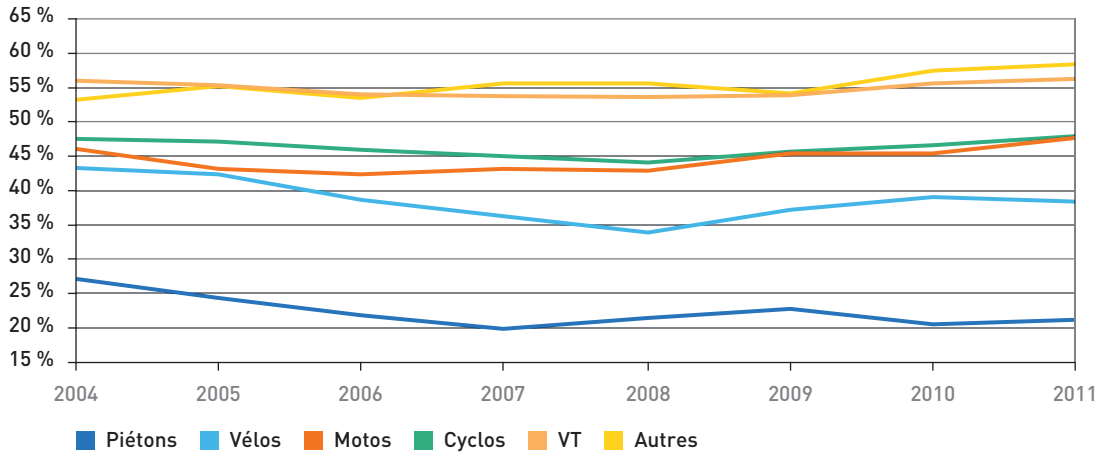
69 Voir chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux 8 dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Piétons			Vélos			Cyclos			Motos			VT			Autres			Total		
	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%
2000	1 354	599	30,7	538	285	34,6	3 677	2 145	36,8	2 825	1 193	29,7	21 353	11 033	34,1	1 020	612	37,5	30 767	15 867	34
2001	1 308	543	29,3	465	240	34	3 421	2 108	38,1	2 800	1 081	27,9	21 103	10 284	32,8	956	590	38,2	30 053	14 846	33,1
2002	1 236	436	26,1	386	220	36,3	3 035	1 791	37,1	2 528	982	28	18 564	9 394	33,6	849	501	37,1	26 598	13 324	33,4
2003	1 041	394	26,9	428	237	35,6	3 043	1 841	37,7	2 224	837	27,3	14 607	7 607	34,2	806	403	33,3	22 149	11 309	33,8
2004	1 011	376	27,1	361	276	43,3	2 346	2 400	47,6	1 705	1 455	46	9 165	11 634	55,9	527	598	53,2	15 415	16 739	52,1
2005	1 091	352	24,4	383	282	42,4	2 466	2 202	47,2	2 147	1 630	43,2	8 938	11 084	55,4	523	645	55,2	15 548	16 195	51
2006	1 097	307	21,9	430	271	38,7	2 755	2 343	46	1 897	1 393	42,3	8 062	9 483	54	767	881	53,5	15 008	14 978	49,4
2007	1 183	293	19,9	419	238	36,2	3 052	2 492	44,9	1 898	1 439	43,1	7 919	9 187	53,7	743	928	55,5	15 214	14 577	48,9
2008	1 071	291	21,4	403	207	33,9	2 967	2 332	44	1 781	1 339	42,9	7 024	8 118	53,6	717	896	55,5	13 963	13 183	48,6
2009	957	281	22,7	354	209	37,1	2 632	2 210	45,6	1 688	1 400	45,3	6 744	7 858	53,8	638	753	54,1	13 013	12 711	49,4
2010	1 045	269	20,5	348	223	39,1	2 125	1 849	46,5	1 473	1 222	45,3	6 198	7 744	55,5	586	790	57,4	11 775	12 097	50,7
2011	985	265	21,2	394	245	38,3	1 831	1 681	47,9	1 424	1 298	47,7	5 623	7 243	56,3	554	776	58,3	10 811	11 508	51,6
Var. 2011/2010	– 5,7 %	– 1,5 %	3,6	13,2 %	9,9 %	– 1,8	– 13,8 %	– 9,1 %	2,9	– 3,3 %	6,2 %	5,2	– 9,3 %	– 6,5 %	1,4	– 5,5 %	– 1,8	1,6	– 8,2 %	– 4,9 %	1,8

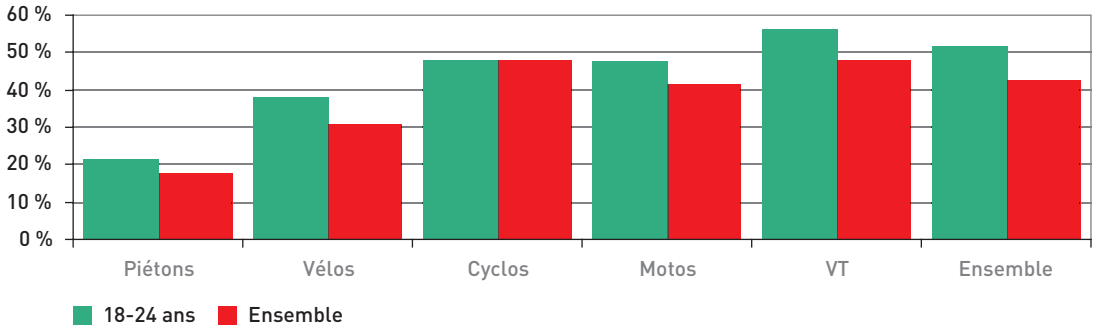
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE – PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ANNÉE 2011 – RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 18-24 ANS PAR CATÉGORIE – PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de 18-24 ans dans les accidents corporels

La présence d'alcool dans les accidents corporels chez les conducteurs de 18-24 ans est généralement supérieure à celle tous âges confondus, notamment chez les automobilistes (respectivement 7,5 % contre 6,2 %).

En 2011, pour les conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans un accident corporel, la part de conducteurs alcoolisés de 18-24 ans est de 8,5 % à comparer au 6,6 % pour l'ensemble des conducteurs automobilistes. En revanche, pour les motocyclistes, cette part est de 4,1 % contre 5,7 % tous motocyclistes confondus. De même pour les cyclomotoristes, la part de conducteurs alcoolisés de 18-24 ans est de 8 % contre 9,1 % pour l'ensemble des conducteurs de cyclomoteurs.

Depuis 2000, la part de conducteurs de 18-24 ans avec une alcoolémie positive impliqués dans un accident corporel est à la hausse, tous modes confondus, de 1,4 point (6,1 % en 2000 contre 7,5 % en 2011) avec des pics de hausse de 5,2 points pour les conducteurs cyclomotoristes (2,8 % en 2000 contre 8 % en 2011) et de 2,7 points pour les cyclistes (1,1 % en 2000 contre 3,8 % en 2011).

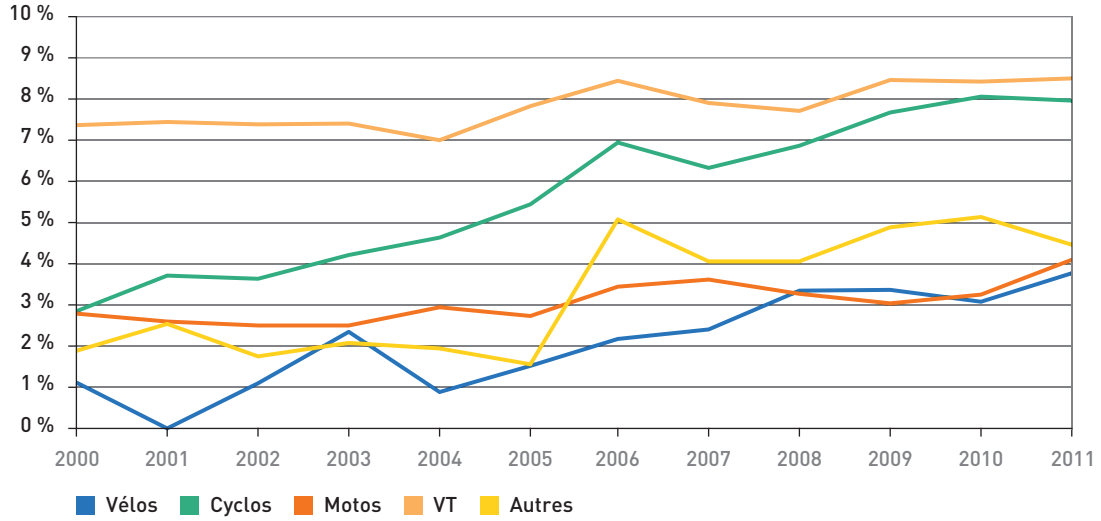
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – CONDUCTEURS DE 18-24 ANS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Vélos				Cyclos				Motos				VT				Autres			
	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc+	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%
2000	200	7	616	1,1	972	138	4 712	2,8	585	96	3 337	2,8	3 066	2 162	27 158	7,4	94	29	1 509	1,9
2001	162		543	0	940	170	4 419	3,7	572	86	3 223	2,6	3 018	2 111	26 258	7,4	128	36	1 382	2,5
2002	149	5	452	1,1	965	140	3 721	3,6	580	73	2 857	2,5	3 123	1 833	23 002	7,4	92	22	1 236	1,7
2003	195	11	459	2,3	1 136	158	3 590	4,2	588	62	2 411	2,5	2 808	1 436	17 970	7,4	98	23	1 088	2,1
2004	189	4	444	0,9	1 224	177	3 645	4,6	754	71	2 335	3	3 264	1 226	16 309	7	146	19	960	1,9
2005	204	7	454	1,5	1 052	197	3 419	5,4	697	84	2 996	2,7	2 345	1 382	16 295	7,8	146	16	1 006	1,6
2006	196	11	494	2,2	1 025	283	3 790	6,9	583	93	2 614	3,4	1 949	1 318	14 278	8,5	170	75	1 403	5,1
2007	201	11	445	2,4	1 083	282	4 179	6,3	566	100	2 671	3,6	1 790	1 211	14 105	7,9	190	60	1 421	4,1
2008	161	15	434	3,3	1 055	291	3 953	6,9	581	83	2 456	3,3	1 642	1 040	12 460	7,7	185	58	1 370	4,1
2009	146	14	403	3,4	812	309	3 723	7,7	455	80	2 554	3	1 599	1 101	11 913	8,5	142	61	1 188	4,9
2010	116	14	441	3,1	664	267	3 044	8,1	421	74	2 203	3,2	1 499	1 049	11 396	8,4	150	63	1 163	5,1
2011	134	19	486	3,8	638	229	2 645	8	432	94	2 196	4,1	1 425	973	10 468	8,5	164	52	1 114	4,5
Variation	15,5 %	NS	10,2 %	NS	– 3,9 %	– 14,2 %	– 13,1 %	– 1,2	2,6 %	27 %	– 8,1 %	26,3	– 4,9 %	– 7,2 %	– 8,1 %	0,9	9,3 %	– 17,5	– 4,2 %	– 13,3

Ind. : conducteurs au taux d'alcool indéterminé. – Alc. + : conducteurs au taux d'alcool positif. – Alc. – : conducteurs au taux d'alcool négatif.

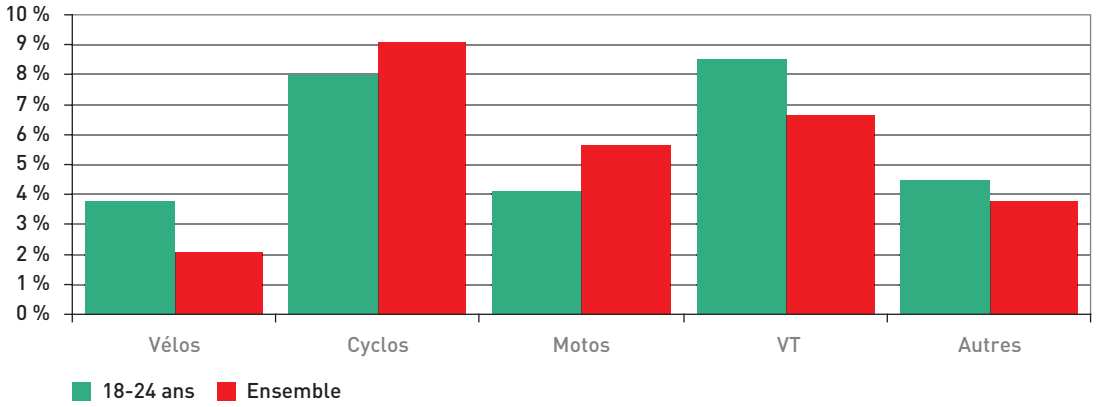
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS DE 18-24 ANS ALCOOLISÉS PAR CATÉGORIE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – CONDUCTEURS DE 18-24 ANS ALCOOLISÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Le troisième âge (65-74 ans)

La population des 65-74 ans

En 2011, la population des 65-74 ans représentent 7,9 % de l'ensemble de la population.

Depuis 2000, la population des 65-74 ans a baissé de – 3,5 % alors que l'ensemble de la population avait augmenté dans le même temps de + 7,3 %. Ce phénomène s'explique par le fait qu'en 2011 les personnes âgées de 65 à 74 ans sont nées entre 1936 et 1945, années durant lesquelles les naissances ont été moins nombreuses.

Toutefois, depuis 2008, la population des 65-74 ans augmente chaque année et elle sera amenée à progresser fortement dans les années à venir compte tenu de la forte natalité enregistrée dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, les personnes nées en 1945 entrent dans cette classe d'âge à partir de 2010.

Chez les hommes, la population des 65-74 ans a augmenté entre 2000 et 2011 de + 0,6 %, alors que pour les femmes elle a baissé de – 6,9 %. Malgré cette baisse les femmes restent majoritaires (54 % en 2011).

L'année 2011 confirme cette tendance, les hommes de 65-74 ans progressent de + 0,4 % et les femmes diminuent de – 0,3 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – DÉMOGRAPHIE DES 65-74 ANS SELON LE SEXE

Année	Population des 65-74 ans			Population totale	% 65-74 ans
	Hommes	Femmes	Total		
2000	2 313 132	2 872 880	5 186 012	58 858 198	8,8
2001	2 315 618	2 865 689	5 181 307	59 266 572	8,7
2002	2 320 233	2 858 568	5 178 801	59 685 899	8,7
2003	2 321 603	2 848 171	5 169 774	60 101 841	8,6
2004	2 319 575	2 831 703	5 151 278	60 505 421	8,5
2005	2 321 547	2 820 746	5 142 293	60 963 264	8,4
2006	2 300 026	2 776 815	5 076 841	61 399 733	8,3
2007	2 269 631	2 712 349	4 981 980	61 795 238	8,1
2008	2 264 949	2 674 488	4 939 437	62 134 866	7,9
2009	2 284 092	2 668 134	4 952 226	62 473 779	7,9
2010	2 302 166	2 666 250	4 968 416	62 799 083	7,9
2011	2 327 953	2 675 994	5 003 947	63 127 768	7,9
Var. 2011/2010	**1,1 %**	**0,4 %**	**0,7 %**	**0,5 %**	**0,2**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Bilan général de l'accidentalité des 65-74 ans

Depuis 2000, la baisse de la mortalité des 65-74 ans est de – 56 % (soit 351 personnes tuées en moins entre 2000 et 2011) et celle des blessés est de 53 % (soit 3 745 blessés de moins dans cette classe d'âge).

Entre 2000 et 2011, la baisse de la mortalité des 65-74 ans va au-delà de la baisse enregistrée pour la mortalité d'ensemble avec un écart de l'ordre de 4 points (– 52 % pour l'ensemble des personnes décédées). Mais l'évolution de la mortalité « pondérée » des 65-74 ans (c'est-à-dire rapportée au nombre d'habitants correspondant) annule cet avantage en faveur de 65-74 ans (– 54 % pour les 65-74 ans contre – 55 % tous âges confondus).

Pour les blessés, la baisse entre 2000 et 2011 est comparable à celle de l'ensemble des blessés tous âges confondus (respectivement – 53 % contre 50 % pour les blessés tous âges confondus).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DES IMPLIQUÉS ET DES VICTIMES DE 65-74 ANS

Année	Nb de personnes impliquées	Victimes		
		Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	12 659	631	7 047	ND
2001	12 139	645	6 609	ND
2002	11 143	642	5 973	ND
2003	9 254	492	4 967	ND
2004	8 743	394	4 673	ND
2005	8 339	384	4 493	2 034
2006	7 717	343	4 061	1 997
2007	7 731	356	4 051	1 892
2008	7 002	282	3 676	1 705
2009	6 967	288	3 587	1 636
2010	6 436	264	3 395	1 483
2011	6 428	280	3 302	1 534
Var. 2011/2010	**– 0,1 %**	**6,1 %**	**– 2,7 %**	**3,4 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Par rapport à 2010, l'évolution du nombre de victimes n'est pas favorable au 65-74 ans avec :

– + 6,1 pour les personnes tuées (– 0,7 % pour l'ensemble) ;

– + 3,4 % pour les blessés hospitalisés (– 2,4 pour l'ensemble) ;

– – 2,7 % pour les personnes blessées (– 3,6 % pour l'ensemble).

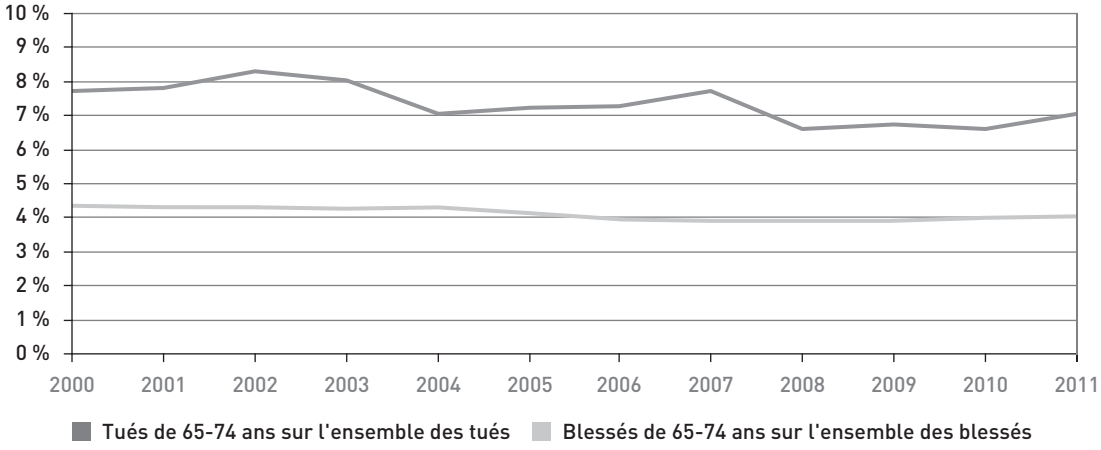
Toutefois, ces hausses sont directement corrélées aux évolutions de la population. Les fortes augmentations de la population des 65-74 ans sur la décennie prochaine en font l'une des populations dont les résultats d'accidentalité devront être suivis avec attention.

La part des 65-74 ans dans la mortalité routière et parmi les blessés montre une stabilité (autour de 7 % pour la mortalité et de 4 % pour les personnes blessées). Entre 2008 et 2011, ces parts sont en hausse passant de :

– 3,9 % en 2008 à 4,1 % en 2011 pour la mortalité ;

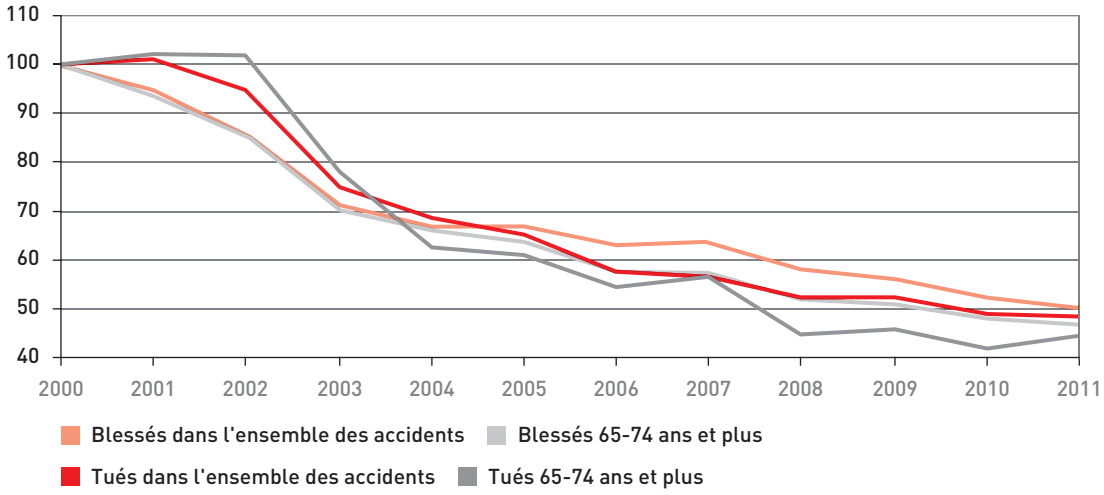
– 6,6 % en 2008 à 7,1 % en 2011 pour les personnes blessées.

↓ ÉVOLUTIONS DES PARTS DES 65-74 ANS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ÉVOLUTION COMPARÉE DES VICTIMES DE 65-74 ANS DANS L'ACCIDENTALITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

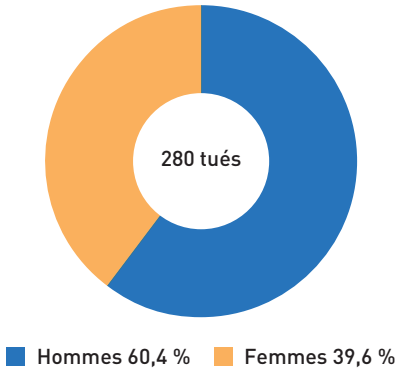
Les 65-74 ans – hommes versus *femmes*

En 2011, la part des femmes dans la mortalité routière de la classe d'âge des 65-74 ans est de 40 %. Cette part est nettement supérieure à celle rencontrée dans la mortalité tous âges confondus (24 %).

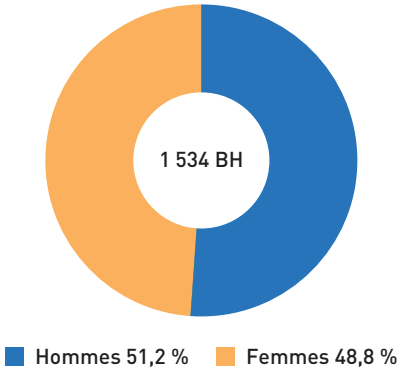
La mortalité des femmes de 65-74 ans rapportée au nombre de femmes correspondant confirme ce différentiel (42 femmes tuées entre 65 et 74 ans pour un million de femmes dans cette classe d'âge contre 29 femmes tuées pour un million de femmes).

Pour les blessés hospitalisés de 65-74 ans, la part des femmes atteint 49 % contre 32 % pour l'ensemble des blessés hospitalisés.

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES CHEZ LES 65-74 ANS HOMMES *VERSUS* FEMMES



↓ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS CHEZ LES 65-74 ANS HOMMES *VERSUS* FEMMES



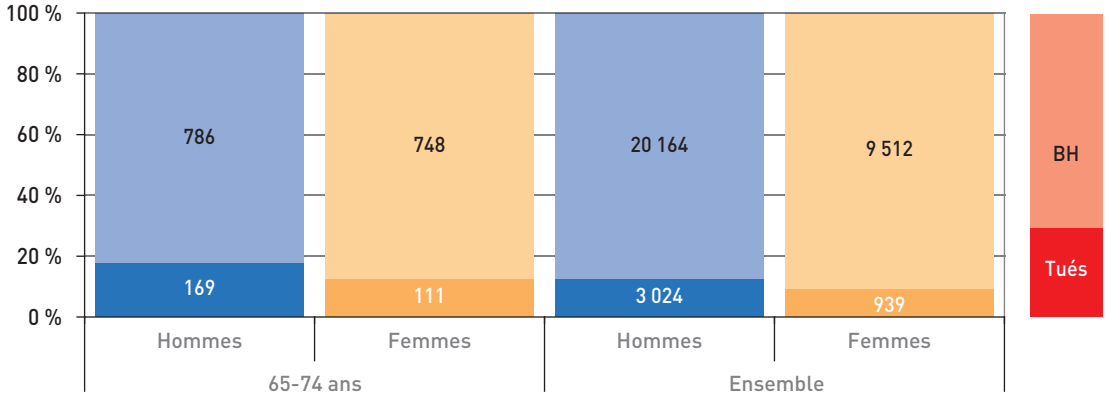
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS – HOMMES *VERSUS* FEMMES

Année	Hommes		Femmes		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	412	ND	219	ND	631	ND
2001	401	ND	244	ND	645	ND
2002	392	ND	250	ND	642	ND
2003	329	ND	162	ND	492	ND
2004	231	ND	164	ND	394	ND
2005	228	1 017	156	1 017	384	2 034
2006	220	988	123	1 009	343	1 997
2007	227	926	129	966	356	1 892
2008	184	866	98	839	282	1 705
2009	179	835	109	801	288	1 636
2010	162	739	102	744	264	1 483
2011	169	786	111	748	280	1 534
Var. 2011/2010	4,3 %	6,4 %	8,8 %	0,5 %	6,1 %	3,4 %

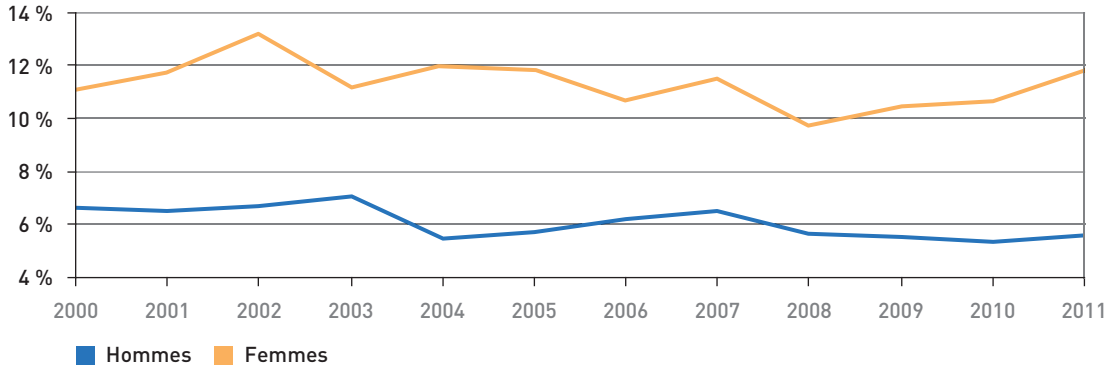
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 65-74 ANS HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le taux de tués parmi les victimes graves (personnes tuées + blessés hospitalisés) est plus fort chez les personnes de 65-74 ans (15 % contre 12 % pour l'ensemble des victimes graves). Cela est encore plus marqué chez les hommes (18 %, contre 13 % chez les femmes).

En 2011, la part de la mortalité des femmes de 65-74 ans par rapport à l'ensemble des femmes décédées est de 12 % (24 % pour l'ensemble des femmes décédées). Depuis 2008, la part des femmes est en hausse continue (9,7 % en 2008) alors que celle des hommes est stable (5,6 % en 2008 et en 2011).

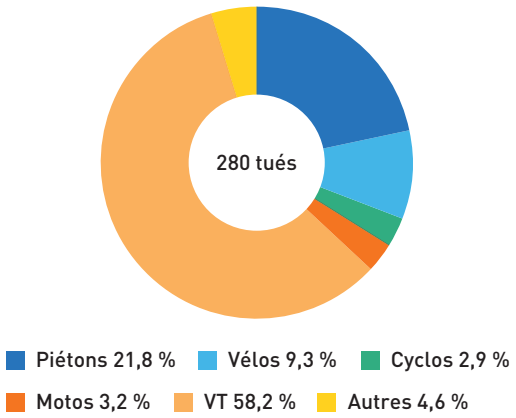
Les 65-74 ans selon les modes de déplacement

La répartition de la mortalité chez les 65-74 ans se distingue nettement de celle de l'ensemble des classes d'âge. Elle résulte de mode de déplacement bien différenciés.

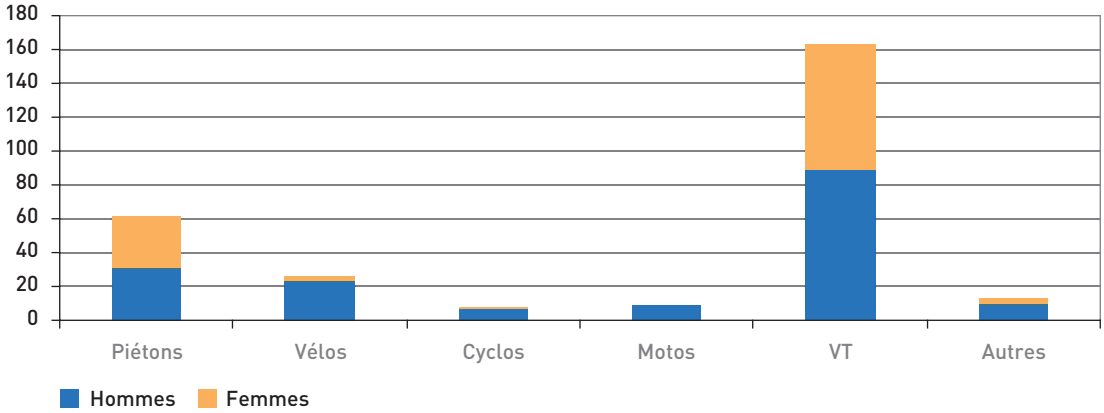
Les personnes décédées de 65-74 ans dans les accidents sont pour 22 % des piétons, dont 49 % de femmes (39 % de femmes chez les piétons tués pour l'ensemble des classes d'âge). Celles décédées dans une voiture de tourisme est de 58 % (53 % tous âges confondus) dont 45 % de femmes (30 % pour l'ensemble des classes d'âge).

Situation spécifique à cette classe d'âge, la mortalité des femmes piétonnes ou automobilistes est au même niveau que celle des hommes.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE

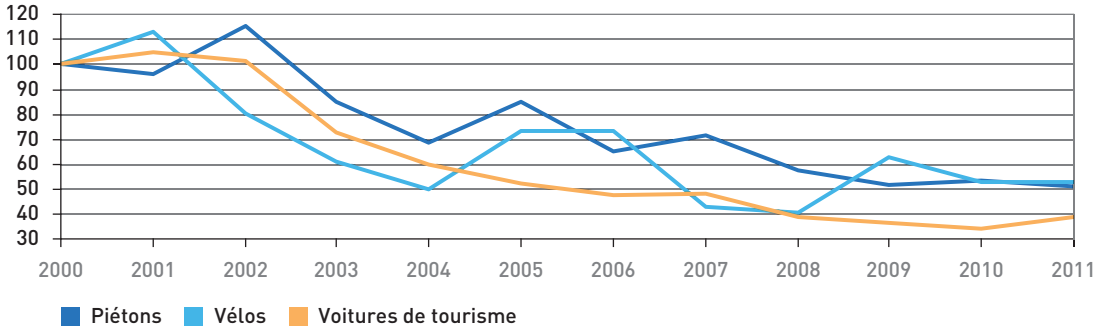
Année		Piétons		Vélos		Cyclos		Motos		VT		Autres	
		Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH
2000	Hommes	53	ND	40	ND	14	ND	7	ND	281	ND	16	ND
	Femmes	66	ND	10	ND	1	ND	0	ND	141	ND	1	ND
	Ensemble	120	ND	49	ND	15	ND	7	ND	422	ND	17	ND
2001	Hommes	60	ND	47	ND	12	ND	5	ND	267	ND	10	ND
	Femmes	56	ND	9	ND	2	ND	0	ND	176	ND	1	ND
	Ensemble	115	ND	56	ND	14	ND	5	ND	444	ND	11	ND
2002	Hommes	79	ND	32	ND	12	ND	4	ND	249	ND	16	ND
	Femmes	59	ND	7	ND	0	ND	1	ND	179	ND	4	ND
	Ensemble	138	ND	40	ND	12	ND	5	ND	428	ND	20	ND
2003	Hommes	61	ND	28	ND	14	ND	4	ND	203	ND	19	ND
	Femmes	41	ND	2	ND	4	ND	0	ND	104	ND	12	ND
	Ensemble	102	ND	30	ND	18	ND	4	ND	307	ND	31	ND
2004	Hommes	41	ND	21	ND	9	ND	2	ND	137	ND	21	ND
	Femmes	42	ND	3	ND	0	ND	0	ND	117	ND	2	ND
	Ensemble	82	ND	25	ND	9	ND	2	ND	253	ND	24	ND
2005	Hommes	52	245	29	129	7	40	9	35	124	535	7	33
	Femmes	50	366	7	35	1	9	0	6	96	575	2	26
	Ensemble	102	611	36	164	8	49	9	41	220	1 110	9	59
2006	Hommes	49	260	33	128	9	29	3	34	117	463	9	74
	Femmes	29	357	3	38	0	5	1	3	85	567	5	39
	Ensemble	78	617	36	166	9	34	4	37	202	1 030	14	113
2007	Hommes	46	219	20	122	8	49	9	35	127	455	17	46
	Femmes	40	338	1	38	0	8	0	3	76	548	12	31
	Ensemble	86	557	21	160	8	57	9	38	203	1 003	29	77
2008	Hommes	41	205	18	95	5	41	5	51	99	425	16	49
	Femmes	28	323	2	27	1	5	0	4	65	454	2	26
	Ensemble	69	528	20	122	6	46	5	55	164	879	18	75
2009	Hommes	34	202	23	117	9	30	5	48	89	396	19	42
	Femmes	28	268	8	50	0	1	1	1	66	451	6	30
	Ensemble	62	470	31	167	9	31	6	49	155	847	25	72
2010	Hommes	29	165	21	118	9	25	6	59	84	331	13	41
	Femmes	35	297	5	14	0	8	0	0	59	400	3	25
	Ensemble	64	462	26	132	9	33	6	59	143	731	16	66
2011	Hommes	31	198	23	124	7	24	9	48	89	340	10	52
	Femmes	30	276	3	27	1	3	0	6	74	412	3	24
	Ensemble	61	474	26	151	8	27	9	54	163	752	13	76
Var. 2011/2010	**Hommes**	**6,9 %**	**20 %**	**9,5 %**	**5,1 %**	**– 22,2 %**	**– 4 %**	**50 %**	**– 18,6 %**	**6 %**	**2,7 %**	**– 23,1 %**	**26,8 %**
	Femmes	**– 14,3 %**	**– 7,1 %**	**– 40 %**	**92,9 %**	**ND**	**– 62,5 %**	**ND**	**ND**	**25,4 %**	**3 %**	**0 %**	**– 4 %**
	Ensemble	**– 4,7 %**	**2,6 %**	**0 %**	**14,4 %**	**– 11,1 %**	**– 18,2 %**	**50 %**	**– 8,5 %**	**14 %**	**2,9 %**	**– 18,8 %**	**15,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Sur le long terme, seule l'analyse de l'évolution des mortalités des piétons, des cyclistes et des automobilistes est statistiquement significative, les effectifs des autres catégories étant trop réduits.

En 2011, la baisse de la mortalité des piétons de 65-74 ans est de – 49 % par rapport à 2000 (– 39 % pour les piétons tous âges confondus). Pour les cyclistes de 65-74 ans, la réduction de la mortalité est semblable (– 49 % en 2011 par rapport à 2000). Quant aux automobilistes, leur mortalité dans la classe d'âge des 65-74 ans a diminué plus nettement, la baisse entre 2000 et 2011 atteint – 61 % (– 62 % pour la mortalité d'ensemble).

↓ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 65-74 ans – conducteurs/passagers

En 2011, les personnes tuées de la classe d'âge des 65-74 ans sont pour 79 % des conducteurs (80 % pour l'ensemble des classes d'âge). Parmi ces conducteurs, 73 % sont des hommes et 27 % sont des femmes.

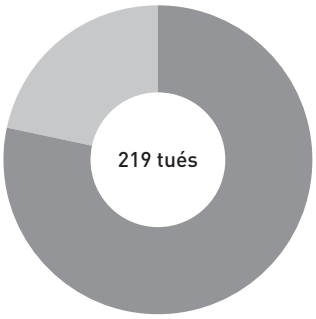
On note deux tendances : les passagers sont en légère baisse (25 % en 2000 contre 22 % en 2011) et les femmes conductrices augmentent (13 % en 2000 contre 21 % en 2011), d'où leur part importante dans la mortalité des automobilistes.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS PAR SEXE ET PLACE OCCUPÉE

Année	Personnes tuées						Blessés hospitalisés					
	Conducteurs			Passagers			Conducteurs			Passagers		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
2000	317	66	384	41	87	127	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	300	81	382	41	107	148	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	276	89	365	37	103	140	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	223	49	273	45	73	118	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	166	59	224	25	63	88	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	159	47	206	17	59	76	692	296	988	80	355	435
2006	157	43	200	14	51	65	645	332	977	83	320	403
2007	162	36	198	19	53	72	631	315	946	76	313	389
2008	126	43	169	17	27	44	593	271	864	68	245	313
2009	132	48	180	13	33	46	571	282	853	62	251	313
2010	125	45	170	8	22	30	521	234	755	53	213	266
2011	126	46	172	12	35	47	538	249	787	50	223	273
Var. 2011/2010	**0,8 %**	**2,2 %**	**1,2 %**	**50 %**	**59,1 %**	**56,7 %**	**3,3 %**	**6,4 %**	**4,2 %**	**– 5,7 %**	**4,7 %**	**2,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

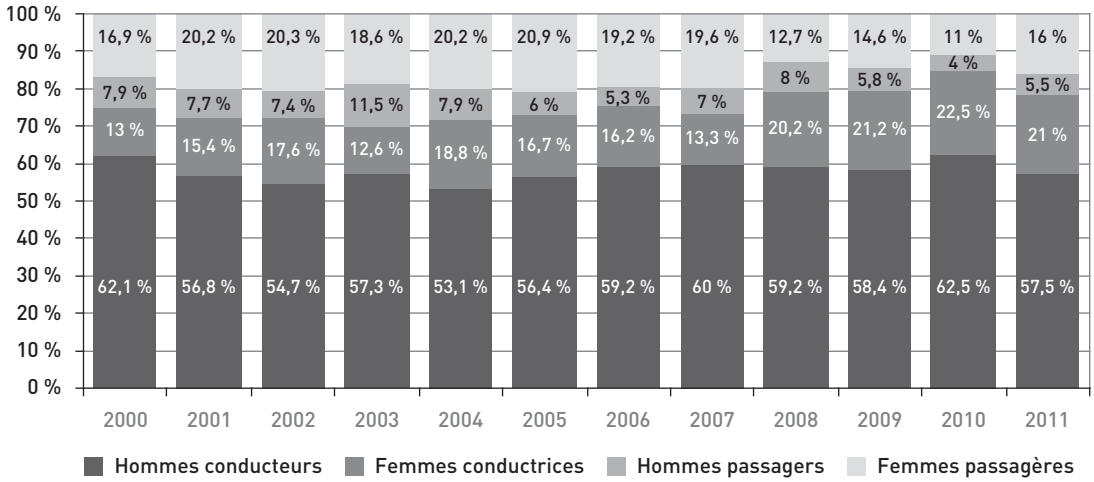
↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 65-74 ANS SELON LA PLACE OCCUPÉE



Conducteurs 78,5 % Passagers 21,5 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS PAR SEXE ET LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 65-74 ans et les milieux (agglomérations[70] versus *rase campagne*[71]*)*

En 2011, la mortalité dans la classe d'âge des 65-74 ans survient en rase campagne (72 % à l'identique de l'ensemble des classes d'âge).

Pour chacun des deux milieux, la part de personnes tuées parmi les victimes graves est nettement plus élevée que celle de la mortalité d'ensemble (en rase campagne, 21 % contre 17 % ; et en milieu urbain, 9,1 % contre 6,6 %).

70 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.

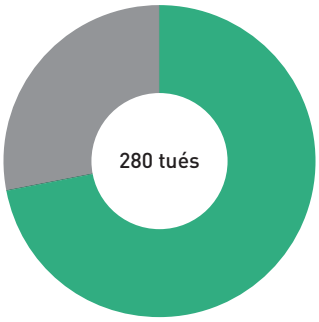
71 Reste du réseau située, hors agglomération.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne		Milieu urbain		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	444	ND	187	ND	631	ND
2001	477	ND	168	ND	645	ND
2002	459	ND	184	ND	642	ND
2003	350	ND	142	ND	492	ND
2004	278	ND	117	ND	394	ND
2005	248	1 017	136	1 017	384	2 034
2006	240	988	103	1 009	343	1 997
2007	242	926	114	966	356	1 892
2008	198	866	84	839	282	1 705
2009	199	835	89	801	288	1 636
2010	170	739	94	744	264	1 483
2011	201	742	79	792	280	1 534
Var. 2011/2010	**18,2 %**	**0,4 %**	**– 16 %**	**6,5 %**	**6,1 %**	**3,4 %**

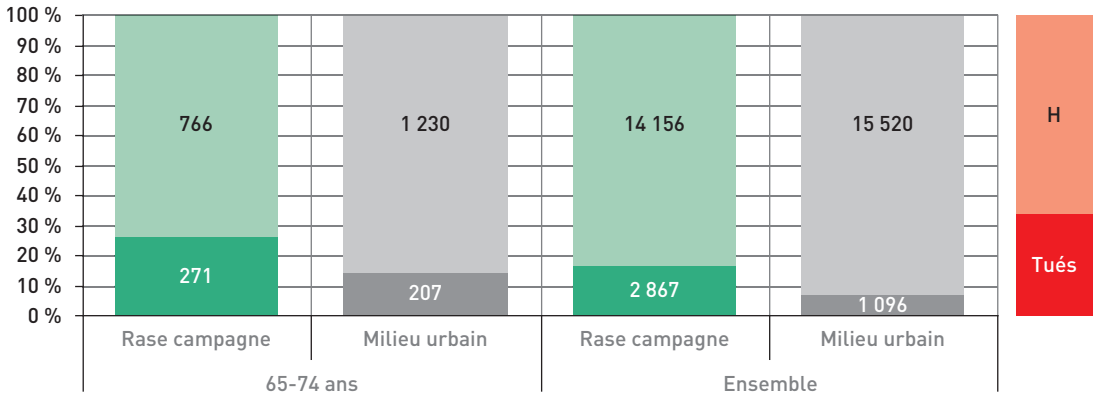
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 65-74 ANS SELON LE MILIEU



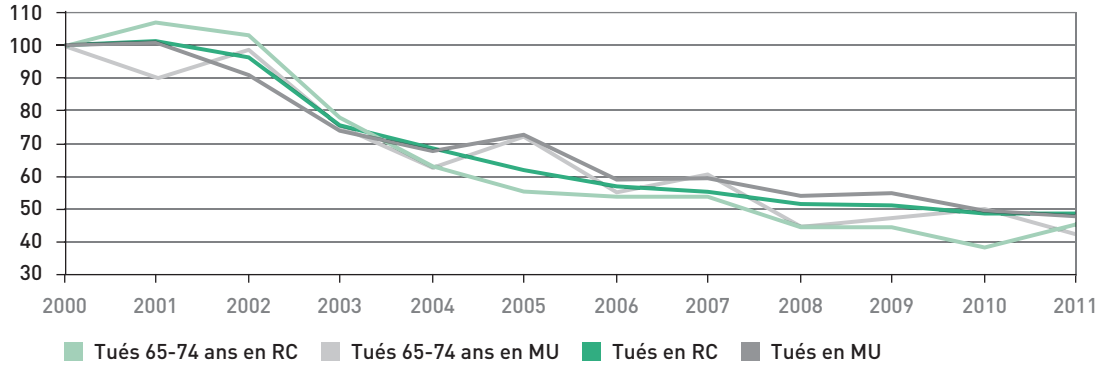
Rase campagne 72 % Milieu urbain 28 %

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 65-74 ANS – RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE 65-74 ANS ET ENSEMBLE DES CLASSES D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la baisse de la mortalité chez les 65-74 ans est proche pour chacun des deux milieux : – 55 % en rase campagne et – 58 % en milieu urbain.

Cette variation, légèrement en faveur des 65-74 ans, se calque sur la distribution de la baisse de la mortalité d'ensemble entre les deux milieux (– 51 % en rase campagne contre – 52 % en milieu urbain).

Les 65-74 ans et la luminosité (jour versus *nuit)*

En 2011, la mortalité routière des 65-74 ans intervient de jour à 83 % (57 % toutes classes d'âge confondues).

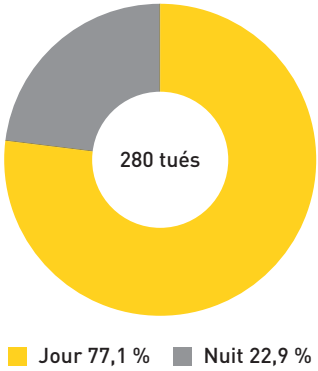
De jour comme de nuit, le taux de mortalité parmi les victimes graves chez les 65-74 ans est supérieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement : le jour 15 % contre 10 % et la nuit 18 % contre 14 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS – JOUR *VERSUS* NUIT

Année	Jour		Nuit		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	467	ND	164	ND	631	ND
2001	486	ND	158	ND	645	ND
2002	471	ND	171	ND	642	ND
2003	377	ND	114	ND	492	ND
2004	307	ND	88	ND	394	ND
2005	295	1 624	89	410	384	2 034
2006	258	1 621	85	376	343	1 997
2007	256	1 518	100	374	356	1 892
2008	210	1 366	72	339	282	1 705
2009	215	1 362	73	274	288	1 636
2010	209	1 226	55	257	264	1 483
2011	216	1 243	64	291	280	1 534
Var. 2011/2010	**3,3 %**	**1,4 %**	**16,4 %**	**13,2 %**	**6,1 %**	**3,4 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 65-74 ANS SELON LA LUMINOSITÉ

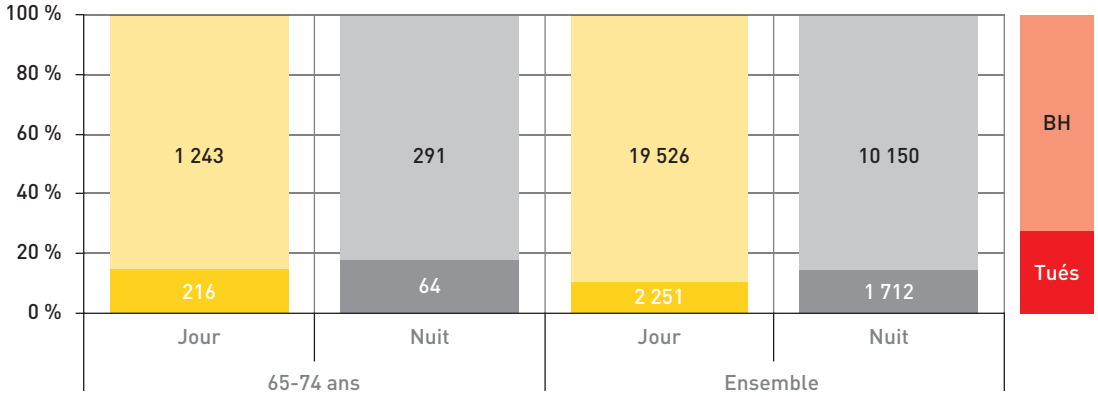


Source : ONISR, fichier des accidents.

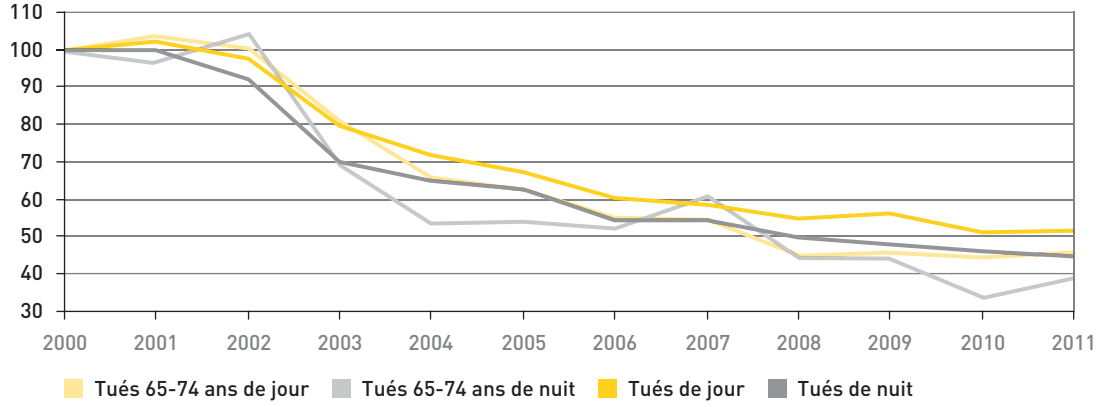
Depuis 2000, la mortalité routière des 65-74 ans connaît une évolution plus favorable que celle de tous les âges confondus. Sur l'ensemble de la période 2000-2011, la baisse de la mortalité des 65-74 ans atteint – 54 % de jour (– 48 % pour l'ensemble) et – 61 % de nuit (– 55 % pour l'ensemble).

En 2011, la mortalité de nuit et de jour est en hausse (+ 7 personnes tuées de jour et + 9 personnes tuées de nuit).

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES DE 65-74 ANS – JOUR *VERSUS* NUIT



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS JOUR *VERSUS* NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 65-74 ans selon les mois, jours et heures

La distribution de la mortalité des 65-74 ans se traduit par un cycle assez mal établi avec, pourtant, une montée assez nette de juin à janvier.

La part mensuelle de la mortalité varie de 6,8 % au minimum (mars avec 28 tués en moyenne) à 9,5 % au maximum (juillet avec 40 tués en moyenne).

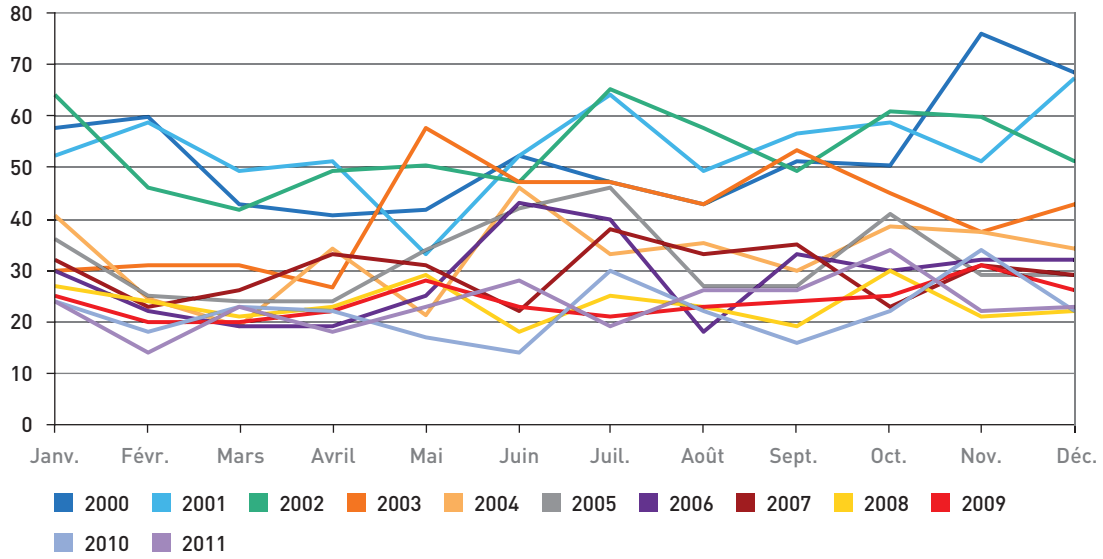
Le profil saisonnier de l'année 2011 est très éloigné du profil moyen observé de 2000 à 2011. Le pic de la mortalité est en octobre (34 tués) et juillet est le deuxième mois après février où la mortalité est la plus faible (19 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS SELON LE MOIS

Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Personnes tuées	58	60	43	41	42	52	47	43	51	50	76	68
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	Personnes tuées	52	59	49	51	33	52	64	49	57	59	51	67
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	Personnes tuées	64	46	42	49	50	47	65	58	49	61	60	51
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	Personnes tuées	30	31	31	27	58	47	47	43	53	45	37	43
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	Personnes tuées	41	25	19	34	21	46	33	35	30	38	37	34
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	Personnes tuées	36	25	24	24	34	42	46	27	27	41	29	29
	Blessés hospitalisés	164	103	136	119	152	177	181	185	204	201	180	232
2006	Personnes tuées	30	22	19	19	25	43	40	18	33	30	32	32
	Blessés hospitalisés	164	146	139	162	165	202	166	152	176	174	181	170
2007	Personnes tuées	32	23	26	33	31	22	38	33	35	23	31	29
	Blessés hospitalisés	146	128	136	143	169	176	156	161	158	168	158	193
2008	Personnes tuées	27	24	21	23	29	18	25	23	19	30	21	22
	Blessés hospitalisés	163	132	117	127	148	141	141	139	119	170	164	144
2009	Personnes tuées	25	20	20	22	28	23	21	23	24	25	31	26
	Blessés hospitalisés	149	119	113	114	136	152	172	152	133	156	120	120
2010	Personnes tuées	24	18	23	22	17	14	30	22	16	22	34	22
	Blessés hospitalisés	108	93	111	133	127	97	137	139	153	138	146	101
2011	Personnes tuées	24	14	23	18	23	28	19	26	26	34	22	23
	Blessés hospitalisés	147	118	99	120	121	131	124	127	141	135	131	140
Moy. 2000-2011	**Personnes tuées**	**37**	**31**	**28**	**30**	**33**	**36**	**40**	**33**	**35**	**38**	**38**	**37**
	Blessés hospitalisés	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**
% par mois	**Personnes tuées**	**8,9 %**	**7,3 %**	**6,8 %**	**7,3 %**	**7,8 %**	**8,7 %**	**9,5 %**	**8 %**	**8,4 %**	**9,2 %**	**9,2 %**	**8,9 %**
	Blessés hospitalisés	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**
Var. 2011/2010	**Personnes tuées**	**0 %**	**– 22,2 %**	**0 %**	**– 18,2 %**	**35,3 %**	**100 %**	**– 36,7 %**	**18,2 %**	**62,5 %**	**54,5 %**	**– 35,3 %**	**4,5 %**
	Blessés hospitalisés	**36,1 %**	**26,9 %**	**– 10,8 %**	**– 9,8 %**	**– 4,7 %**	**35,1 %**	**– 9,5 %**	**– 8,6 %**	**– 7,8 %**	**– 2,2 %**	**– 10,3 %**	**38,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 65-74 ANS SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le jour de la semaine où la mortalité des 65-74 ans est la plus forte est le vendredi (16,4 % de la mortalité en moyenne). La mortalité est la plus faible le dimanche (12,7 %).

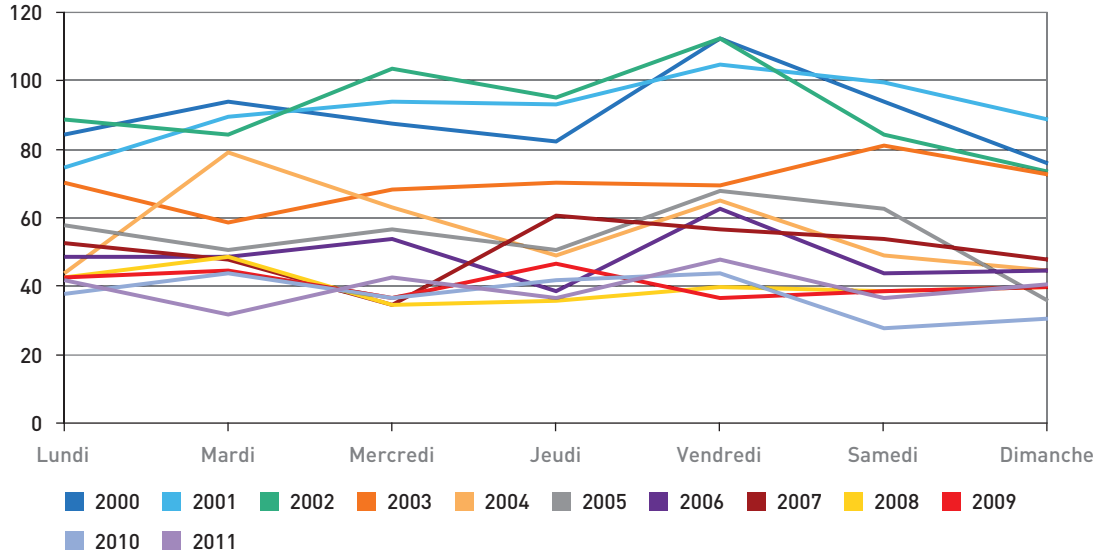
En 2011, le nombre de personnes tuées est en hausse de + 32 % le samedi et le dimanche (+ 22 tués le samedi et + 10 tués le dimanche). Le mardi est le jour où la mortalité est la plus faible (32 personnes tuées en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 65-74 ANS SELON LE JOUR

Année	Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi		Samedi		Dimanche	
	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH
2000	84	ND	94	ND	88	ND	82	ND	112	ND	94	ND	76	ND
2001	75	ND	90	ND	94	ND	93	ND	105	ND	99	ND	89	ND
2002	89	ND	84	ND	104	ND	95	ND	112	ND	84	ND	74	ND
2003	71	ND	59	ND	68	ND	71	ND	69	ND	81	ND	73	ND
2004	44	ND	79	ND	63	ND	49	ND	65	ND	49	ND	45	ND
2005	58	278	51	306	57	288	51	300	68	332	63	280	36	250
2006	49	270	49	274	54	288	39	296	63	356	44	266	45	247
2007	53	227	48	295	35	280	61	285	57	302	54	256	48	247
2008	43	236	49	258	35	246	36	224	40	291	39	251	40	199
2009	43	201	45	256	37	244	47	249	37	259	39	221	40	206
2010	38	205	44	222	37	229	42	212	44	261	28	185	31	169
2011	42	218	32	237	43	190	37	254	48	241	37	186	41	208
Moy. 2000-2011	57	ND	60	ND	60	ND	59	ND	68	ND	59	ND	53	ND
% par jour	13,8 %	ND	14,5 %	ND	14,3 %	ND	14,1 %	ND	16,4 %	ND	14,2 %	ND	12,7 %	ND
Var. 2011/2010	10,5 %	6,3 %	– 27,3 %	6,8 %	16,2 %	– 17 %	– 11,9 %	19,8 %	9,1 %	– 7,7 %	32,1 %	0,5 %	32,3 %	23,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ 65-74 ANS SELON LE JOUR

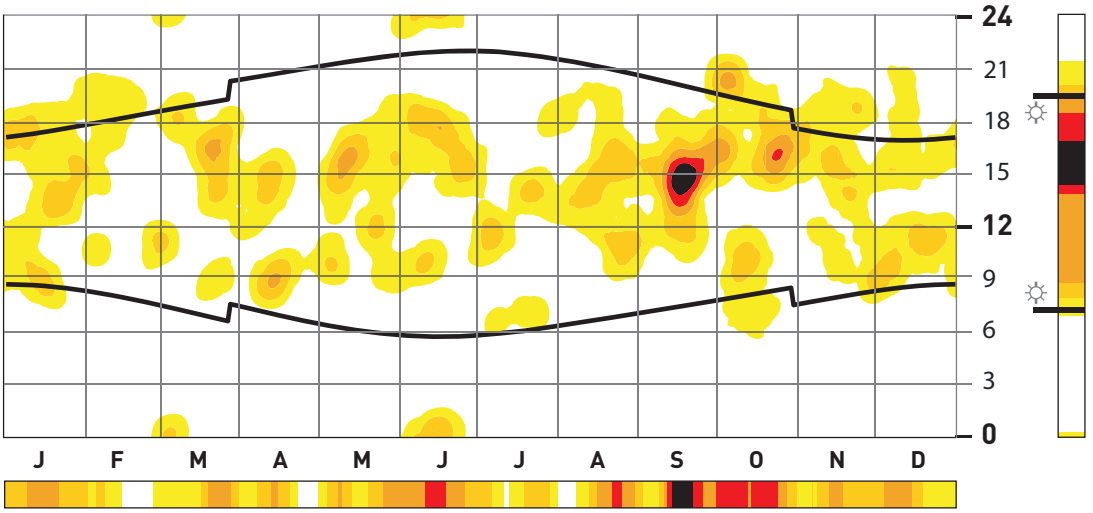


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La répartition par horaire de la mortalité traduite en 2011 par le graphe [72] ci-après fait ressortir une mortalité des 65-74 ans concentrée autour de 15 heures et plus généralement étalée sur la journée entre 9 heures et 18 heures. Par ailleurs, la mortalité des 65-74 ans est quasi nulle en pleine nuit.

Le pic de la mortalité, atteint en août, correspond à un total de 16 tués dans la classe d'âge des 65-74 ans tués.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES 65-74 ANS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



	0,01	0,07	0,11	0,15	0,20	0,25	Moy. 0,03
Tués	73	125	63	12	4	3	Tot. 280
% tués	26 %	45 %	23 %	4 %	1 %	1 %	Tot. 100 %
% année	70 %	22 %	7 %	1 %	0 %	0 %	Tot. 100 %

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal

Total : 208 tués l'an, soit 0,03 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

72 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

La responsabilité présumée[73] *des 65-74 ans dans les accidents corporels*

En 2011, de manière générale, le niveau de responsabilité présumée des 65-74 ans impliqués dans les accidents corporels est légèrement inférieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement 41 % contre 43 %)

Le niveau de responsabilité des automobilistes conducteurs de 65-74 ans est supérieur de 2 points (50 % pour les 65-74 ans par rapport à l'ensemble des classes d'âge (48 %). Cependant, pour les piétons ou cyclistes, il est bien inférieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (13 % pour les piétons de 65-74 ans contre 22 % pour l'ensemble et 28 % pour les cyclistes de 65-74 ans contre 31 % pour l'ensemble).

Depuis 2004, le niveau de responsabilité présumée des 65-74 ans est en baisse (passant de 43 % en 2004 à 41 % en 2011). Toutefois, on note une évolution baissière plus favorable du niveau de responsabilité des 65-74 ans chez les automobilistes et les cyclistes. Leur présomption de responsabilité passe de :

– 52 % en 2004 à 50 % en 2011 pour les automobilistes conducteurs ;

– 36 % en 2004 à 31 % en 2011 pour les cyclistes conducteurs.

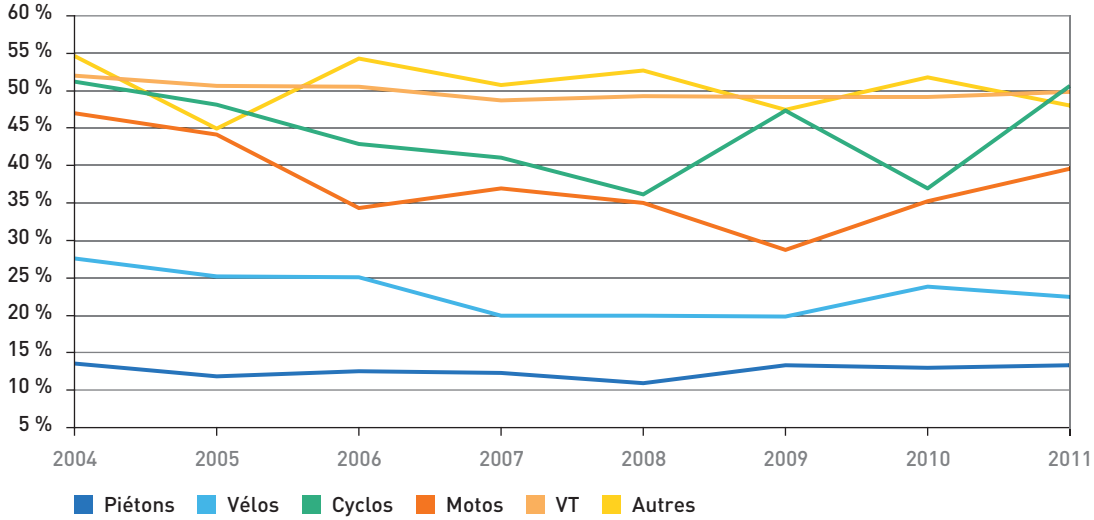
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Piétons			Vélos			Cyclos			Motos			VT			Autres			Total		
	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%
2000	1463	341	18,9	325	86	20,9	185	53	22,3	50	21	29,6	5285	1991	27,4	184	45	19,7	7 492	2 537	25,3
2001	1430	285	16,6	370	54	12,7	152	44	22,4	65	29	30,9	5053	1936	27,7	171	46	21,2	7 241	2 394	24,8
2002	1344	232	14,7	296	48	14	121	37	23,4	69	23	25	4678	1850	28,3	148	51	25,6	6 656	2 241	25,2
2003	1274	189	12,9	315	53	14,4	99	34	25,6	71	17	19,3	3731	1561	29,5	139	49	26,1	5 629	1 903	25,3
2004	1215	190	13,5	257	98	27,6	62	65	51,2	44	39	47	2409	2606	52	79	95	54,6	4 066	3 093	43,2
2005	1189	160	11,9	262	88	25,1	56	52	48,1	57	45	44,1	2361	2427	50,7	93	76	45	4 018	2 848	41,5
2006	1127	162	12,6	227	76	25,1	52	39	42,9	69	36	34,3	2151	2198	50,5	145	172	54,3	3 771	2 683	41,6
2007	1115	157	12,3	265	66	19,9	66	46	41,1	82	48	36,9	2227	2112	48,7	138	142	50,7	3 893	2 571	39,8
2008	1073	132	11	236	59	20	60	34	36,2	76	41	35	2023	1964	49,3	122	136	52,7	3 590	2 366	39,7
2009	946	146	13,4	267	66	19,8	40	36	47,4	94	38	28,8	2027	1964	49,2	145	131	47,5	3 519	2 381	40,4
2010	969	145	13	230	72	23,8	46	27	37	99	54	35,3	1825	1767	49,2	139	149	51,7	3 308	2 214	40,1
2011	945	145	13,3	266	77	22,4	37	38	50,7	90	59	39,6	1813	1800	49,8	144	133	48	3 295	2 252	40,6
Var. 2011/2010	– 2,5 %	0 %	2,2 %	15,7 %	6,9 %	– 5,8 %	– 19,6 %	40,7 %	37 %	– 9,1 %	9,3 %	12,2 %	– 0,7 %	1,9 %	1,3 %	3,6 %	– 10,7 %	– 7,2 %	– 0,4 %	1,7 %	1,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

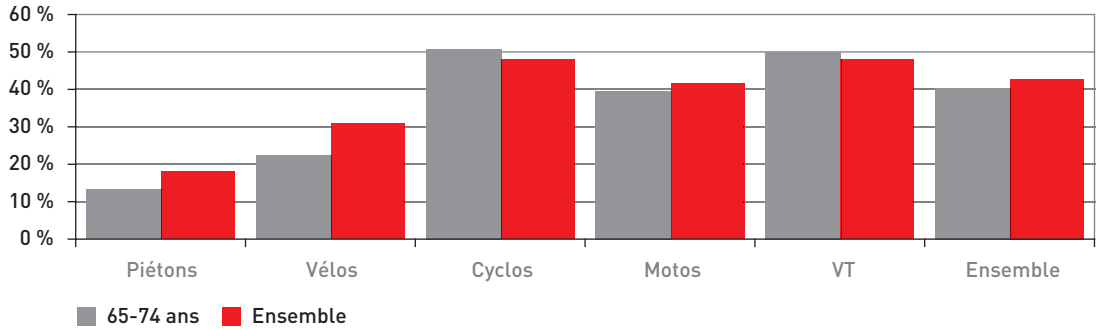
73 Voir le chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE - PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 65-74 ANS PAR CATÉGORIE - PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs chez les 65-74 ans dans les accidents corporels

La présence d'alcool dans les accidents corporels chez conducteurs de 18-24 ans est globalement très inférieure à celle de tous les âges confondus (respectivement 2,7 % contre 6,2 %).

En 2011, pour les conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans un accident corporel, la part de conducteurs alcoolisés est de 2,6 %, à comparer aux 6,6 % de l'ensemble des conducteurs automobilistes.

Depuis 2000, la part de conducteurs de 65-74 ans avec une alcoolémie positive impliqués dans un accident corporel, tous modes confondus, est stable (2,6 % en 2000 contre 2,7 % en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – CONDUCTEURS DE 65-74 ANS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Vélos				Cyclos				Motos				VT				Autres			
	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%
2000	92	9	310	2,8	39	11	188	5,5	6	3	62	4,6	671	156	6449	2,4	18	7	204	3,3
2001	99	6	319	1,8	23	18	155	10,4	13	2	79	2,5	623	159	6207	2,5	21	9	187	4,6
2002	75	1	268	0,4	33	6	119	4,8	10	1	81	1,2	665	138	5725	2,4	26	7	166	4
2003	95	2	271	0,7	42	8	83	8,8	29	2	57	3,4	643	81	4568	1,7	24	6	158	3,7
2004	94	5	256	1,9	42	3	82	3,5	18	1	64	1,5	741	79	4195	1,8	22	5	147	3,3
2005	84	3	263	1,1	19	4	85	4,5	20	3	79	3,7	550	102	4136	2,4	13	13	143	8,3
2006	61	4	238	1,7	19	7	65	9,7	27		78	0	487	99	3763	2,6	26	15	276	5,2
2007	70	1	260	0,4	19	13	80	14	20	2	108	1,8	495	100	3744	2,6	36	13	231	5,3
2008	65	3	227	1,3	12	10	72	12,2	28	2	87	2,2	487	84	3416	2,4	16	10	232	4,1
2009	65	6	262	2,2	17	7	52	11,9	19	4	109	3,5	392	99	3502	2,7	30	12	235	4,9
2010	59	2	241	0,8	11	5	57	8,1	32	1	120	0,8	348	102	3142	3,1	25	14	249	5,3
2011	64	0	279	0	20	7	48	12,7	34	5	110	4,3	370	84	3159	2,6	30	9	238	3,6
Var. 2011/2010	8,5 %	NS	15,8 %	NS	81,8 %	40 %	– 15,8 %	57,8 %	6,3 %	NS	– 8,3 %	NS	6,3 %	– 17,6 %	0,5 %	– 17,6 %	20 %	– 35,7 %	– 4,4 %	– 31,6 %

Ind. : conducteurs au taux d'alcool indéterminé.
Alc. + : conducteurs *au taux d'alcool positif.*
Alc. – : conducteurs au taux d'alcool négatif.

Le quatrième âge (75 ans et plus)

La démographie des 75 ans et plus

En 2011, la population des 75 ans et plus représente 9 % de l'ensemble de la population.

Les femmes représentent 63 % de cette population.

La population des 75 ans et plus est celle qui a le plus progressé depuis 2000 (+ 34 %, contre + 7 % pour la population tous âges confondus). Cette hausse est plus marquée chez les hommes que chez les femmes, avec respectivement + 40 % et + 31 % entre 2000 et 2011.

L'année 2011 confirme cet avantage à la hausse chez les hommes. Par rapport à 2010, ces derniers progressent de + 2,1 % contre + 1,4 % pour les femmes, soit une augmentation globale de + 1,6 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – DÉMOGRAPHIE DES 75 ANS ET PLUS SELON LE SEXE

Année	Population des 75 ans et plus			Population totale	% 75 ans et +
	Hommes	Femmes	Total		
2000	1 502 894	2 741 883	4 244 777	58 858 198	7,2
2001	1 558 710	2 821 419	4 380 129	59 266 572	7,4
2002	1 615 094	2 902 377	4 517 471	59 685 899	7,6
2003	1 669 235	2 978 569	4 647 804	60 101 841	7,7
2004	1 720 293	3 049 722	4 770 015	60 505 421	7,9
2005	1 780 970	3 143 680	4 924 650	60 963 264	8,1
2006	1 844 538	3 241 456	5 085 994	61 399 733	8,3
2007	1 902 830	3 323 482	5 226 312	61 795 238	8,5
2008	1 960 940	3 400 540	5 361 480	62 134 866	8,6
2009	2 006 746	3 466 757	5 473 503	62 473 779	8,8
2010	2 055 117	3 531 400	5 586 517	62 799 083	8,9
2011	2 098 019	3 579 906	5 677 925	63 127 768	9
Var. 2011/2010	**2,1 %**	**1,4 %**	**1,6 %**	**0,5 %**	**1,1 %**

Source : INSEE.

Bilan général de l'accidentalité des 75 ans et plus

Depuis 2000, la baisse de la mortalité des 75 ans et plus est de – 34 % (soit 249 décès en moins entre 2000 et 2011) et celle des blessés est de – 33 % (soit 1 803 blessés de moins dans cette classe d'âge).

La baisse du nombre de victimes âgées de 75 ans et plus est nettement inférieure à celle de l'ensemble des classes d'âge et cette tendance de moindre progrès va en s'amplifiant.

Par rapport à 2000, la différence entre la réduction de la mortalité chez les personnes âgées de 75 ans et plus et celle de l'ensemble des classes d'âge est de 18 points (– 52 % en général contre – 34 % chez les 75 ans et plus). Cette différence était de 20 points en 2010.

En 2011, cette même différence appliquée aux personnes blessées est de 16,3 points (14,5 points en 2010).

Sur l'ensemble de la période 2000-2011, ces deux mouvements de baisse ont été quasi continus.

Pour les tués, leur effectif avait toutefois augmenté en 2005 (+ 44 décès par rapport à 2004) ainsi qu'en 2008 (+ 1 décès). Pour les blessés, leur effectif avait augmenté en 2007 (+ 60 blessés) puis en 2009 (+ 112 blessés).

De 2010 à 2011, tous les effectifs de victimes de 75 ans et plus ont été à la baisse : – 4,4 % pour les personnes tuées, – 0,2 % pour tous les blessés et – 0,6 % pour les seuls blessés hospitalisés. La baisse de la mortalité porte sur 22 personnes tuées en moins. C'est la plus forte réduction des décès depuis 2007.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DES IMPLIQUÉS ET DES VICTIMES DE 75 ANS ET PLUS

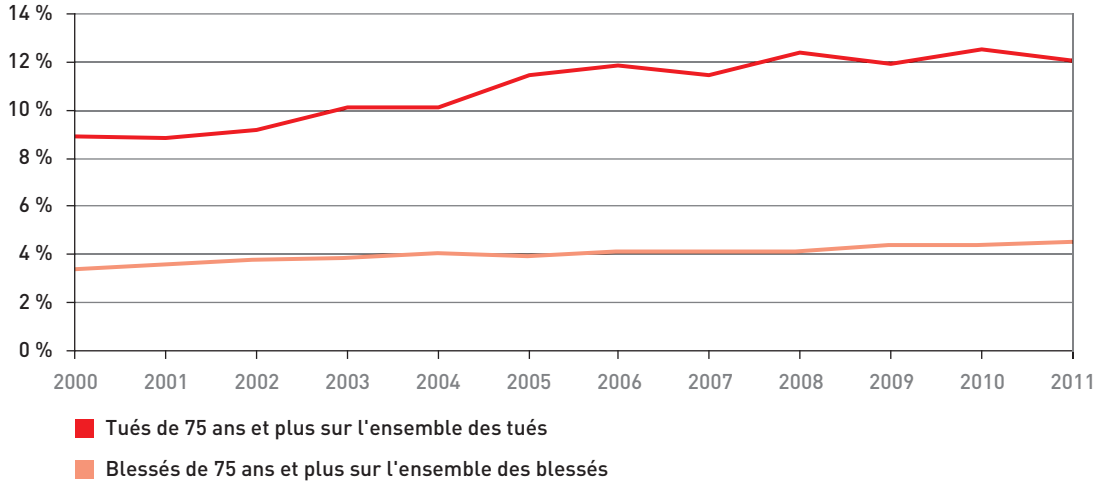
Année	Nombre de personnes impliquées	Victimes		
		Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	8 724	727	5 549	ND
2001	8 755	732	5 497	ND
2002	8 282	710	5 254	ND
2003	7 238	620	4 473	ND
2004	7 079	566	4 399	ND
2005	7 011	610	4 255	2 231
2006	6 879	558	4 214	2 331
2007	7 071	528	4 274	2 281
2008	6 516	529	3 920	2 088
2009	6 797	508	4 032	2 137
2010	6 197	500	3 707	2 009
2011	6 223	478	3 699	1 996
Var. 2011/2010	**0,4 %**	**– 4,4 %**	**– 0,2 %**	**– 0,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, cette même différence appliquée aux personnes blessées est de 16,3 points (14,5 points en 2010).

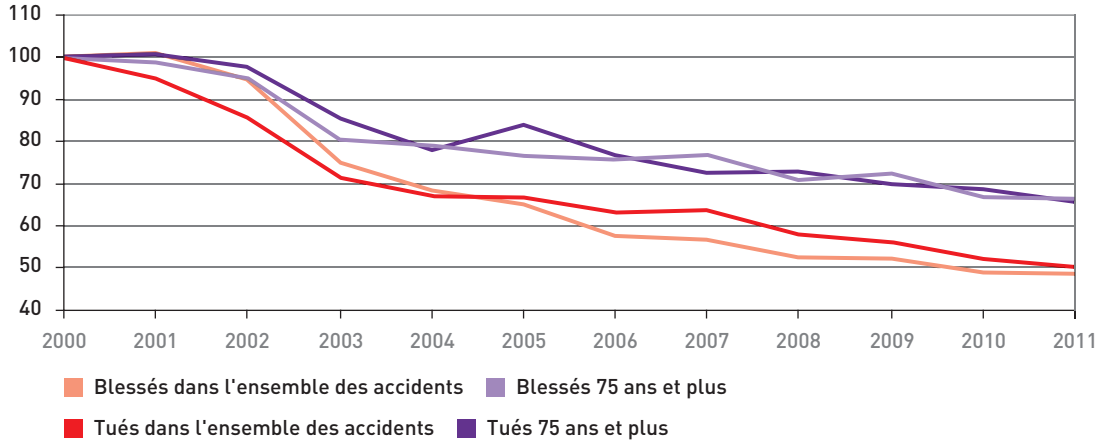
La part des 75 ans et plus dans la mortalité routière et leur part parmi les blessés subissent la même tendance haussière. Entre 2000 et 2011, la part des victimes (tués + blessés) chez les 75 ans et plus est passée de 3,7 % à 4,9 %. Pour les seuls tués, cette part s'établit à 8,9 % en 2000 contre 12 % en 2011, et pour les blessés à 3,4 % en 2000 contre 4,6 % en 2011.

↓ ÉVOLUTION DES PARTS DES 75 ANS ET PLUS DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION COMPARÉE DES VICTIMES DE 75 ANS ET PLUS DANS L'ACCIDENTALITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 75 ans et plus – hommes versus *femmes*

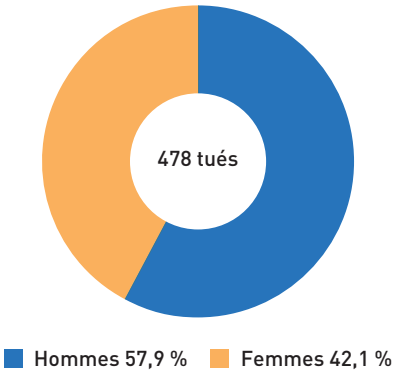
En 2011, la part des femmes dans la mortalité routière de la classe d'âge des 75 ans et plus est de 42 %.

Cette part est très supérieure à leur part dans la mortalité tous âges confondus (24 %).

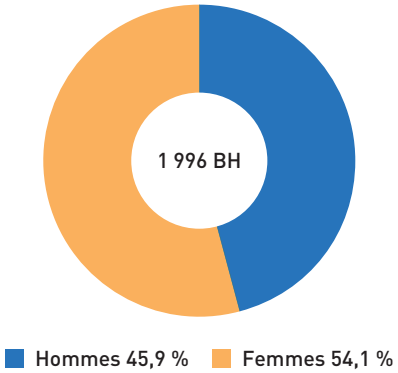
Cela va dans le sens du différentiel démographique (on l'a vu, leur part parmi les 75 ans et plus est de 63 % contre 52 % dans la population globale).

Parmi les blessés hospitalisés de 75 ans et plus, les femmes deviennent majoritaires (54 % contre 32 % tous âges confondus).

↓ ANNÉE 2011 - PERSONNES TUÉES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – HOMMES *VERSUS* FEMMES



↓ ANNÉE 2011 - BLESSÉS HOSPITALISÉS CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – HOMMES *VERSUS* FEMMES

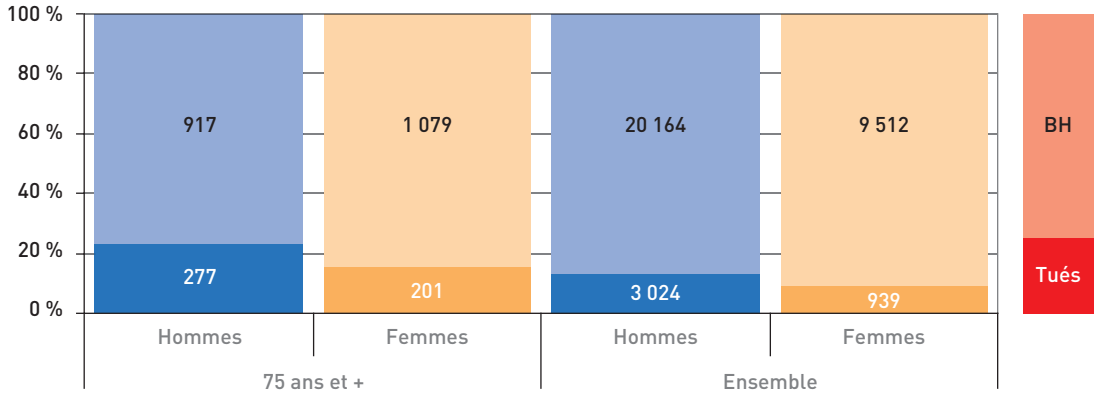
Année	Hommes		Femmes		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	459	ND	268	ND	727	ND
2001	450	ND	282	ND	732	ND
2002	409	ND	300	ND	710	ND
2003	356	ND	264	ND	620	ND
2004	340	ND	226	ND	566	ND
2005	372	987	238	1 244	610	2 231
2006	317	1 023	241	1 308	558	2 331
2007	289	1 039	239	1 242	528	2 281
2008	294	933	235	1 155	529	2 088
2009	272	976	236	1 161	508	2 137
2010	285	913	215	1 096	500	2 009
2011	277	917	201	1 079	478	1 996
Var. 2011/2010	**– 2,8 %**	**0,4 %**	**– 6,5 %**	**– 1,6 %**	**– 4,4 %**	**– 0,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le taux de tués parmi les victimes graves (personnes tuées + blessés hospitalisés) est plus fort chez les personnes de 75 ans et plus (19 % contre 12 % pour l'ensemble des victimes graves). Cela est encore plus marqué chez les hommes (23 %, contre 16 % chez les femmes).

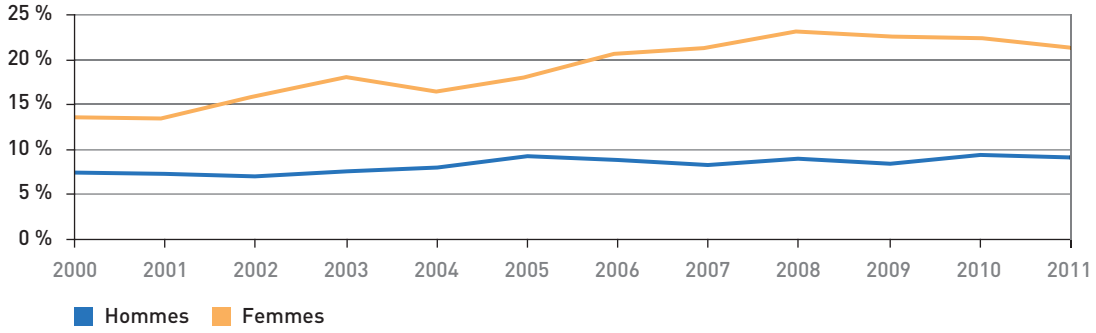
En 2011, la part de la mortalité des femmes de 75 ans et plus par rapport à l'ensemble des femmes décédées est de 21 % (24 % pour l'ensemble des femmes décédées). Depuis 2008, cette part s'oriente à la baisse (23 % en 2008). Celle des hommes de 75 ans et plus parmi les hommes décédés est stable autour de 9 %.

↓ ANNÉE 2011 - VICTIMES GRAVES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DE LA MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS – HOMMES *VERSUS* FEMMES



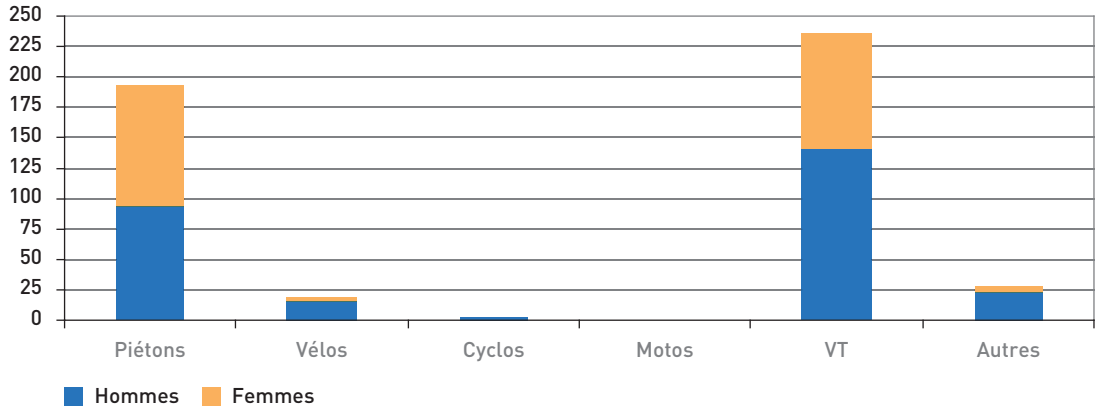
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 75 ans et plus selon les modes de déplacement

La répartition de la mortalité des 75 ans et plus par catégorie d'usagers se distingue nettement de celle de l'ensemble des classes d'âge.

Les personnes de 75 ans et plus décédées dans les accidents sont pour 40 % des piétons, dont 51 % de femmes (39 % de femmes parmi les piétons tués pour l'ensemble des classes d'âge). Celles décédées dans une voiture de tourisme est de 49 % (53 % tous âges confondus) dont 39 % de femmes (30 % de femmes parmi les décès en voiture de tourisme tous âges confondus).

↓ ANNÉE 2011 - MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2010 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE

Année		Piétons		Vélos		Cyclos		Motos		VT		Autres	
		Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH
2000	Hommes	127	ND	31	ND	15	ND		ND	274	ND	12	ND
	Femmes	99	ND	4	ND		ND		ND	161	ND	3	ND
	Ensemble	227	ND	35	ND	15	ND		ND	435	ND	15	ND
2001	Hommes	122	ND	35	ND	18	ND	2	ND	266	ND	6	ND
	Femmes	110	ND	4	ND		ND		ND	162	ND	5	ND
	Ensemble	232	ND	40	ND	18	ND	2	ND	429	ND	12	ND
2002	Hommes	105	ND	31	ND	6	ND	2	ND	251	ND	14	ND
	Femmes	138	ND	5	ND	0	ND	0	ND	154	ND	3	ND
	Ensemble	243	ND	36	ND	6	ND	2	ND	405	ND	17	ND
2003	Hommes	83	ND	29	ND	10	ND	1	ND	220	ND	13	ND
	Femmes	118	ND	5	ND	4	ND	0	ND	127	ND	10	ND
	Ensemble	201	ND	34	ND	14	ND	1	ND	347	ND	22	ND
2004	Hommes	107	ND	21	ND	5	ND	3	ND	201	ND	2	ND
	Femmes	112	ND	3	ND	1	ND	0	ND	108	ND	1	ND
	Ensemble	219	ND	25	ND	6	ND	3	ND	309	ND	3	ND
2005	Hommes	103	352	25	74	8	29	3	13	224	500	9	19
	Femmes	116	679	6	26	1	4		1	109	518	6	16
	Ensemble	219	1 031	31	100	9	33	3	14	333	1 018	15	35
2006	Hommes	88	361	37	85	4	31	2	7	178	496	8	43
	Femmes	109	712	4	24		1			123	540	5	31
	Ensemble	197	1 073	41	109	4	32	2	7	301	1 036	13	74
2007	Hommes	88	359	16	68	5	24		18	172	534	8	36
	Femmes	115	658	5	24		2		1	114	532	5	25
	Ensemble	203	1 017	21	92	5	26		19	286	1 066	13	61
2008	Hommes	85	343	24	72	5	23	2	8	163	452	15	35
	Femmes	111	649	5	30		5		2	113	442	6	27
	Ensemble	196	992	29	102	5	28	2	10	276	894	21	62
2009	Hommes	90	327	15	94	4	37	1	12	152	452	10	54
	Femmes	112	645	5	25	2	5			114	456	3	30
	Ensemble	202	972	20	119	6	42	1	12	266	908	13	84
2010	Hommes	79	319	20	70	6	26	2	13	157	451	21	34
	Femmes	102	611	7	16		2			100	438	6	29
	Ensemble	181	930	27	86	6	28	2	13	257	889	27	63
2011	Hommes	94	315	16	82	3	16	0	16	141	463	23	25
	Femmes	99	601	2	22	0	2	0	0	95	430	5	24
	Ensemble	193	916	18	104	3	18	0	16	236	893	28	49
Var. 2011/2010	Hommes	19 %	– 1,3 %	– 20 %	17,1 %	– 50 %	– 38,5 %	– 100 %	23,1 %	– 10,2 %	2,7 %	9,5 %	– 26,5 %
	Femmes	– 2,9 %	– 1,6 %	– 71,4 %	37,5 %	ND	0 %	ND	ND	– 5 %	– 1,8 %	– 16,7 %	– 17,2 %
	Ensemble	6,6 %	– 1,5 %	– 33,3 %	20,9 %	– 50 %	– 35,7 %	– 100 %	23,1 %	– 8,2 %	0,4 %	3,7 %	– 22,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

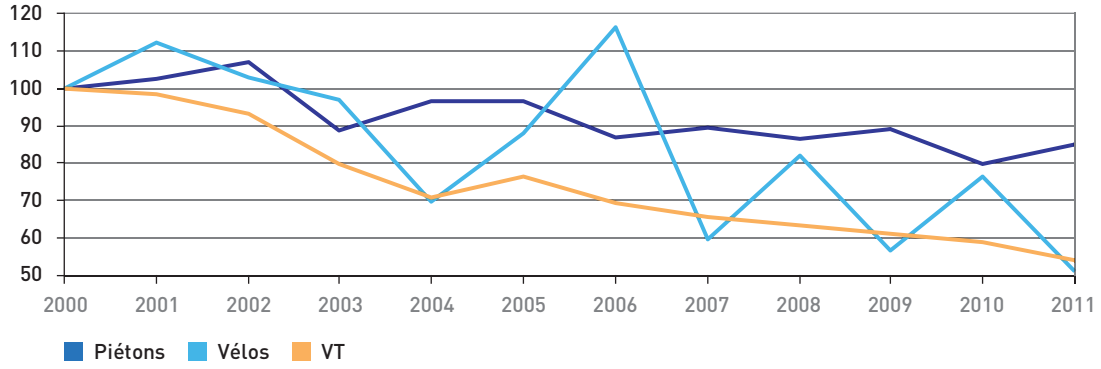
Sur le long terme, seule l'analyse de l'évolution des mortalités des piétons, des cyclistes et des automobilistes est statistiquement significative, les effectifs des autres catégories étant trop réduits.

En 2011, la baisse de la mortalité des piétons de 75 ans et plus est de – 15 % par rapport à 2000 (– 39 % pour les piétons tous âges confondus). Ce résultat s'est nettement corrigé en 2010 (mortalité inférieure de – 10 % par rapport à 2009), mais la hausse de 2010 a atténué ce bon résultat.

Pour les cyclistes de 75 ans et plus, la réduction de la mortalité sur le long terme est bien meilleure (– 49 % en 2011 par rapport à 2000). Cependant, la progression au cours de la période a été très erratique (6 années de hausse pour 5 années de baisse – dont 2011 avec – 33 %, soit – 9 tués par rapport à 2010). On a là de faibles effectifs à la limite de la signification statistique.

Quant aux automobilistes, leur mortalité dans la classe 75 ans et plus a diminué plus régulièrement de 2000 à 2010, la baisse globale sur cette période atteignant – 46 %. Comme pour les autres catégories chez les 75 ans et plus, ce résultat est bien en retrait de celui de la mortalité des automobilistes tous âges confondus (– 62 %).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 8 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 75 ans et plus – conducteurs versus *passagers*

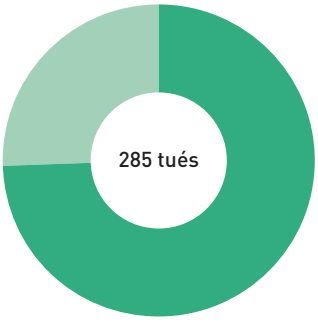
En 2011, les tués de la classe d'âge des 75 ans et plus sont pour 75 % des conducteurs (80,2 % pour l'ensemble des classes d'âge). Parmi ces conducteurs, 76 % sont des hommes et 24 % sont des femmes. Depuis 2000, ces répartitions sont assez stables. On note toutefois deux tendances : les passagers sont en légère baisse (29,5 % en 2000 contre 25,2 % en 2011) et les femmes conductrices augmentent (12,4 % en 2000 contre 18,2 % en 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011– VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS PAR SEXE ET PLACE OCCUPÉE

Année	Personnes tuées						Blessés hospitalisés					
	Conducteurs			Passagers			Conducteurs			Passagers		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
2000	291	62	353	41	107	148	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	292	68	360	36	104	140	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	272	60	331	33	103	136	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	233	62	295	40	84	124	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	203	55	258	30	59	89	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	246	46	292	23	76	99	569	248	817	66	317	383
2006	210	56	266	19	76	95	582	274	856	80	322	402
2007	173	53	226	28	71	99	591	265	856	89	319	408
2008	193	54	247	16	70	86	519	238	757	71	268	339
2009	166	55	221	16	69	85	579	234	813	70	282	352
2010	182	48	230	24	65	89	520	236	756	74	249	323
2011	161	52	213	22	50	72	531	246	777	71	232	303
Var. 2011/2010	– 11,5 %	8,3 %	– 7,4 %	– 8,3 %	– 23,1 %	– 19,1 %	2,1 %	4,2 %	2,8 %	– 4,1 %	– 6,8 %	– 6,2 %

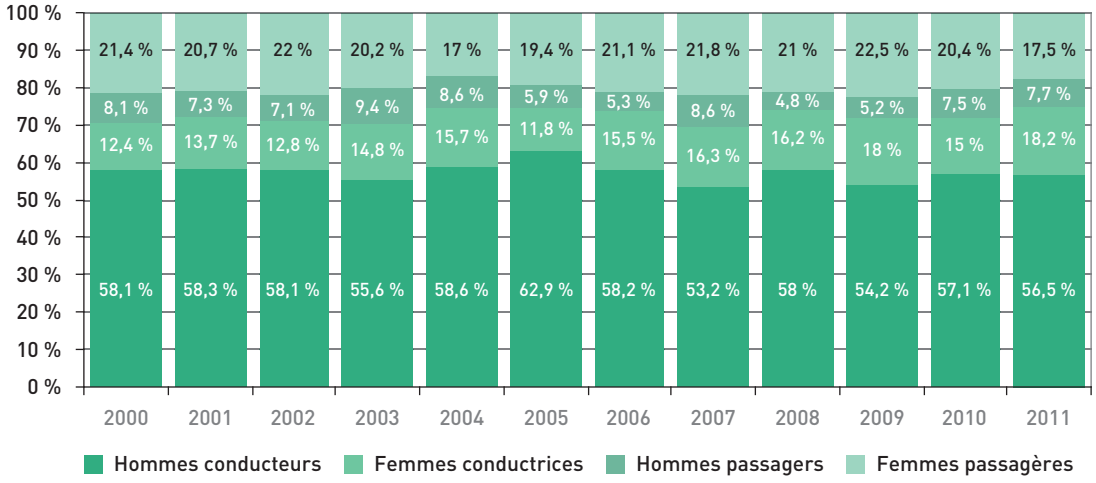
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 75 ANS ET PLUS SELON LA PLACE OCCUPÉE



Conducteurs 74,7 % Passagers 25,3 %

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS SELON LE SEXE ET LA PLACE OCCUPÉE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les 75 ans et plus et les milieux (agglomérations [74] versus *rase campagne* [75]*)*

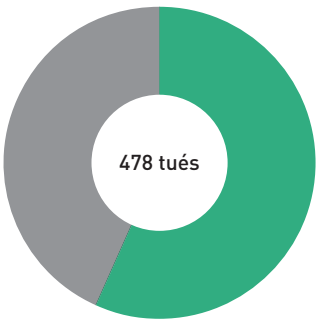
En 2011, la mortalité routière des 75 ans et plus survient majoritairement en rase campagne (57 % des tués contre 72 % pour l'ensemble des classes d'âge).

Pour chacun des deux milieux, la part de tués de 75 ans et plus parmi les victimes graves se détache nettement de celle de l'ensemble des classes d'âge (en rase campagne, 26 % contre 17 % ; et en milieu urbain 14 % contre 6,6 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne		Milieu urbain		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	423	ND	304	ND	727	ND
2001	418	ND	314	ND	732	ND
2002	425	ND	284	ND	710	ND
2003	344	ND	276	ND	620	ND
2004	316	ND	249	ND	566	ND
2005	331	722	279	1 509	610	2 231
2006	301	906	257	1 425	558	2 331
2007	284	897	244	1 384	528	2 281
2008	295	796	234	1 292	529	2 088
2009	281	774	227	1 363	508	2 137
2010	290	772	210	1 237	500	2 009
2011	271	766	207	1 230	478	1 996
Var. 2011/2010	**– 6,6 %**	**– 0,8 %**	**– 1,4 %**	**– 0,6 %**	**– 4,4 %**	**– 0,6 %**

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 75 ANS ET PLUS SELON LE MILIEU

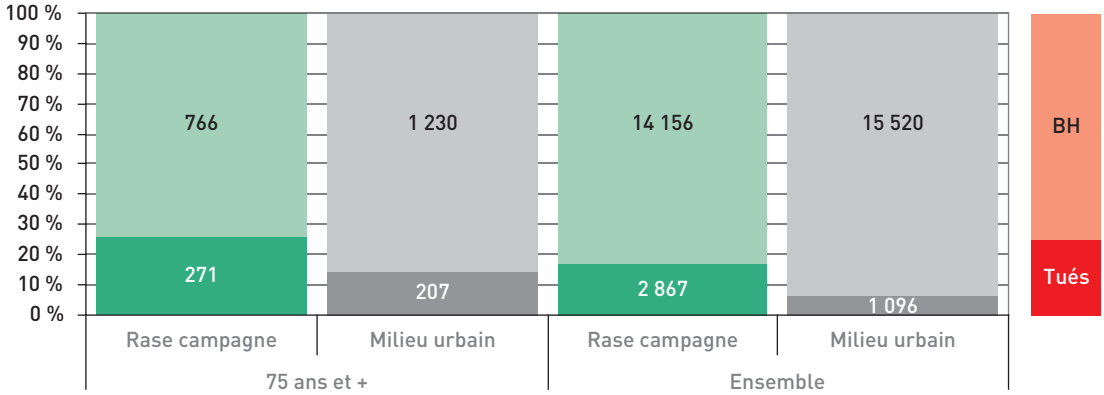


Rase campagne 56,7 % Milieu urbain 43,3 %

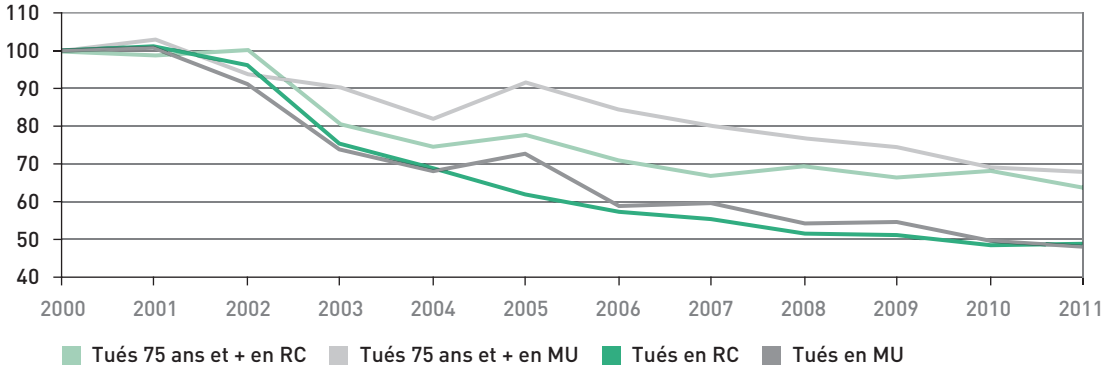
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

74 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.
75 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN



↓COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE 75 ANS ET PLUS ET ENSEMBLE DES CLASSES D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la mortalité chez les 75 ans et plus connaît une baisse assez proche pour chacun des deux milieux : de 2000 à 2011, – 36 % en rase campagne et – 35 % en milieu urbain.

Sur la même longue période, l'écart par comparaison à l'ensemble des classes d'âge est de 15 points environ (– 36 % environ chez les 75 ans et plus contre – 52 % environ pour l'ensemble).

Les 75 ans et plus et la luminosité (jour versus *nuit)*

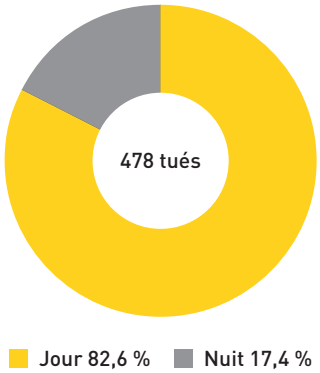
En 2011, la mortalité routière des 75 ans et plus intervient de jour à 83 % (57 % toutes classes d'âge confondues). De jour comme de nuit, le taux de mortalité parmi les victimes graves chez les 75 ans et plus est supérieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement : le jour 19 % contre 10 % et la nuit 22 % contre 14 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – JOUR *VERSUS* NUIT

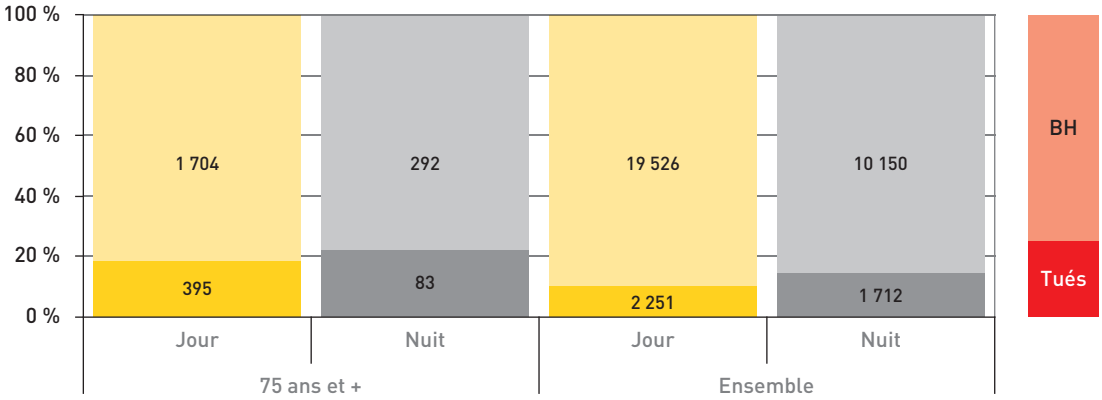
Année	Jour		Nuit		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	608	ND	119	ND	727	ND
2001	590	ND	142	ND	732	ND
2002	572	ND	138	ND	710	ND
2003	513	ND	107	ND	620	ND
2004	450	ND	115	ND	566	ND
2005	502	1 907	108	324	610	2 231
2006	459	2 016	99	315	558	2 331
2007	423	1 927	105	354	528	2 281
2008	415	1 773	114	315	529	2 088
2009	421	1 818	87	319	508	2 137
2010	395	1 749	105	260	500	2 009
2011	395	1 704	83	292	478	1 996
Var. 2011/2010	**0 %**	**– 2,6 %**	**– 21 %**	**12,3 %**	**– 4,4 %**	**– 0,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE 75 ANS ET PLUS SELON LA LUMINOSITÉ

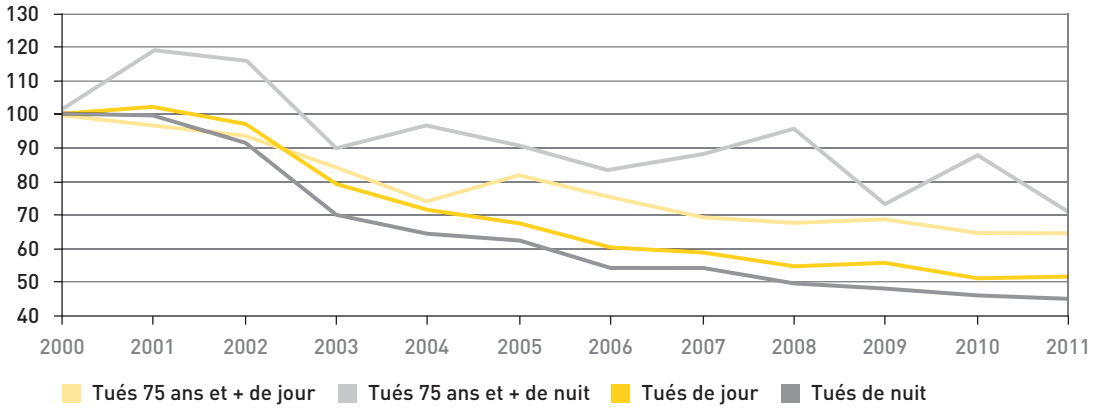


↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS – JOUR *VERSUS* NUIT



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE 75 ANS ET PLUS ET ENSEMBLE DES CLASSES D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la mortalité de l'ensemble des classes d'âge est en baisse continue et homogène le jour comme la nuit (respectivement – 48 % le jour et – 55 % la nuit). La mortalité des 75 ans et plus a évolué de façon plus erratique.

Par rapport à 2000, l'effectif des personnes tuées le jour dans la classe d'âge des 75 ans et plus a baissé jusqu'en 2004 parallèlement à la mortalité d'ensemble de jour (– 26 % pour les 75 ans et plus contre – 28 % pour l'ensemble), mais 2005 a connu une nette augmentation de la mortalité chez les 75 ans et plus âgés le jour (+ 12 %, soit + 52 tués) et cet écart n'a jamais été rattrapé depuis lors. Au final, la baisse de 2000 à 2011 est donc plus limitée chez les 75 ans et plus : – 35 % contre – 48 % pour l'ensemble en 2011.

Concernant la mortalité de nuit des 75 ans et plus (dont les effectifs sont réduits), les évolutions depuis 2000 sont en dents de scie (hausse et baisse selon les années). Par rapport à 2000, la baisse constatée en 2011 est de – 30 % contre – 55 % pour l'ensemble des tués.

L'année 2011 a été moins meurtrière la nuit pour les 75 ans et plus, avec une baisse de – 21 % par rapport à 2010 qui est venue corriger une hausse du même ordre observée l'année précédente (+ 21 % de 2009 à 2010).

Les 75 ans et plus selon les mois, jours et heures

La distribution de la mortalité des 75 ans et plus selon les mois se traduit par un cycle assez mal défini (les courbes annuelles sont en dents de scie très mal en phase) avec pourtant une montée assez nette d'octobre à janvier.

Rappelons que cette mortalité du 4e âge est caractérisée par le surpoids des tués piétons et la quasi-absence de tués en deux-roues motorisés. Le cycle annuel résultant est donc très éloigné du cycle typique des deux-roues motorisés (pointe en été) et bien plus proche du cycle typique des piétons (pointe en fin d'année).

La part mensuelle de la mortalité varie de 6,5 % au minimum (février avec 38 tués en moyenne sur 12 années) à 10,5 % au maximum (décembre avec 62 tués en moyenne).

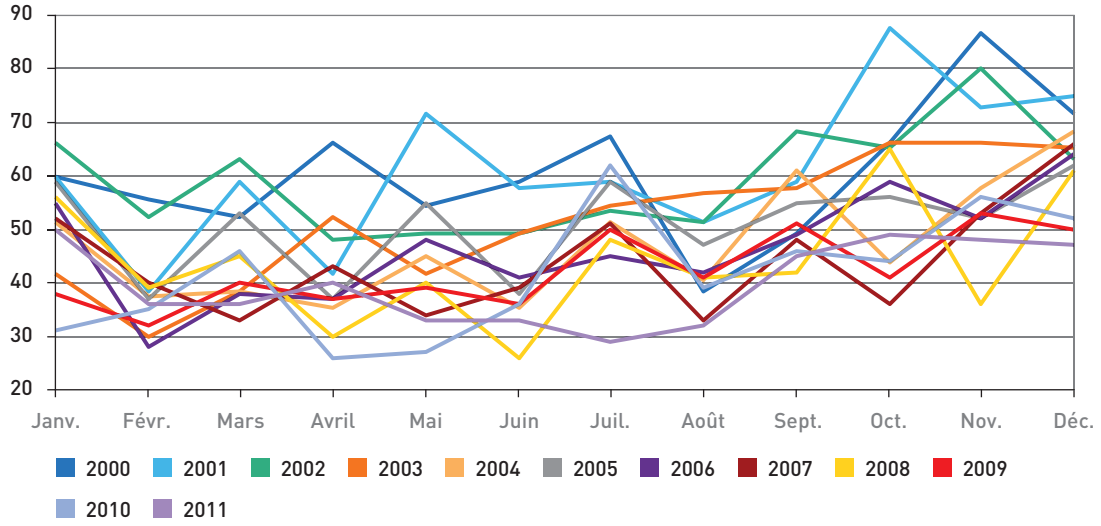
Le profil saisonnier de l'année 2011, qui a connu des écarts mensuels très marqués par rapport à 2010 (+ 19 décès en janvier, + 14 décès en avril et – 33 décès en juillet), est très semblable, pour les 75 ans et plus, au profil moyen observé de 2000 à 2011.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS SELON LE MOIS

		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Personnes tuées	60	56	52	66	55	59	67	38	49	66	87	72
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	Personnes tuées	60	38	59	42	72	58	59	51	59	88	73	75
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	Personnes tuées	66	52	63	48	49	49	53	51	68	65	80	63
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	Personnes tuées	42	30	38	52	42	49	55	57	58	66	66	65
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	Personnes tuées	51	37	38	35	45	35	51	41	61	44	58	68
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	Personnes tuées	59	37	53	37	55	38	59	47	55	56	52	62
	Blessés hospitalisés	200	112	153	144	182	168	191	195	198	221	237	230
2006	Personnes tuées	55	28	38	37	48	41	45	42	49	59	52	64
	Blessés hospitalisés	175	162	153	181	178	198	178	175	222	212	238	259
2007	Personnes tuées	52	40	33	43	34	39	51	33	48	36	53	66
	Blessés hospitalisés	187	173	168	160	169	188	215	176	184	224	196	241
2008	Personnes tuées	56	39	45	30	40	26	48	41	42	65	36	61
	Blessés hospitalisés	188	164	151	172	148	158	167	161	164	199	188	228
2009	Personnes tuées	38	32	40	37	39	36	50	41	51	41	53	50
	Blessés hospitalisés	201	141	140	148	157	176	165	149	207	229	217	207
2010	Personnes tuées	31	35	46	26	27	36	62	39	46	44	56	52
	Blessés hospitalisés	156	125	130	186	157	182	173	161	196	184	178	181
2011	Personnes tuées	50	36	36	40	33	33	29	32	45	49	48	47
	Blessés hospitalisés	163	111	134	151	195	142	167	164	208	193	180	188
Moy. 2000-2011	**Personnes tuées**	**52**	**38**	**45**	**41**	**45**	**42**	**52**	**43**	**53**	**57**	**59**	**62**
	Blessés hospitalisés	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**
% par mois	**Personnes tuées**	**8,8 %**	**6,5 %**	**7,7 %**	**7 %**	**7,6 %**	**7,1 %**	**8,9 %**	**7,3 %**	**8,9 %**	**9,6 %**	**10,1 %**	**10,5 %**
	Blessés hospitalisés	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**
Var. 2011/2010	**Personnes tuées**	**61,3 %**	**2,9 %**	**– 21,7 %**	**53,8 %**	**22,2 %**	**– 8,3 %**	**– 53,2 %**	**– 17,9 %**	**– 2,2 %**	**11,4 %**	**– 14,3 %**	**– 9,6 %**
	Blessés hospitalisés	**4,5 %**	**– 11,2 %**	**3,1 %**	**– 18,8 %**	**24,2 %**	**– 22 %**	**– 3,5 %**	**1,9 %**	**6,1 %**	**4,9 %**	**1,1 %**	**3,9 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DE 75 ANS ET PLUS SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le jour de la semaine où la mortalité des 75 ans et plus est la plus forte est le vendredi (16,6 % de la mortalité en moyenne, soit un écart de 2,3 points par référence au poids moyen d'un jour de la semaine (1/7 = 14,3 %).

La mortalité est la plus faible les samedis et dimanches (respectivement 12,5 % et 11,5 %).

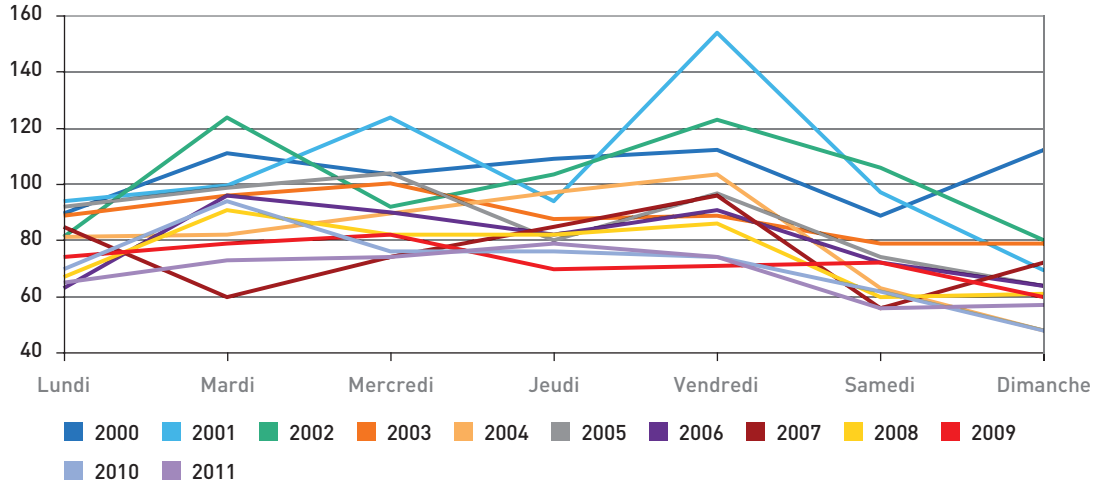
En 2011, le nombre de personnes tuées est en hausse de + 19 % le dimanche, mais ce jour reste encore celui où la mortalité des 75 ans et plus est la plus faible (68 décès).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES 75 ANS ET PLUS SELON LE JOUR

Année	Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi		Samedi		Dimanche	
	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH
2000	90	ND	111	ND	104	ND	109	ND	112	ND	89	ND	112	ND
2001	94	ND	99	ND	124	ND	94	ND	154	ND	97	ND	69	ND
2002	81	ND	124	ND	92	ND	104	ND	123	ND	106	ND	80	ND
2003	89	ND	96	ND	100	ND	88	ND	89	ND	79	ND	79	ND
2004	81	ND	82	ND	90	ND	97	ND	104	ND	63	ND	48	ND
2005	92	291	99	357	104	343	80	340	97	362	74	294	64	244
2006	63	317	96	348	90	356	82	392	91	381	72	305	64	232
2007	85	306	60	357	74	322	85	352	96	363	56	315	72	266
2008	67	243	91	318	82	316	82	310	86	349	60	327	61	225
2009	74	293	79	314	82	304	70	335	71	373	72	299	60	219
2010	70	263	94	307	76	320	76	294	74	356	62	232	48	237
2011	65	266	73	293	74	312	79	315	74	343	56	242	57	225
Moy. 2000-2011	**79**	**ND**	**92**	**ND**	**91**	**ND**	**87**	**ND**	**98**	**ND**	**74**	**ND**	**68**	**ND**
% par jour	**13,5 %**	**ND**	**15,6 %**	**ND**	**15,5 %**	**ND**	**14,8 %**	**ND**	**16,6 %**	**ND**	**12,5 %**	**ND**	**11,5 %**	**ND**
Var. 2011/2010	**– 7,1 %**	**1,1 %**	**– 22,3 %**	**– 4,6 %**	**– 2,6 %**	**– 2,5 %**	**3,9 %**	**7,1 %**	**0 %**	**– 3,7 %**	**– 9,7 %**	**4,3 %**	**18,8 %**	**– 5,1 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

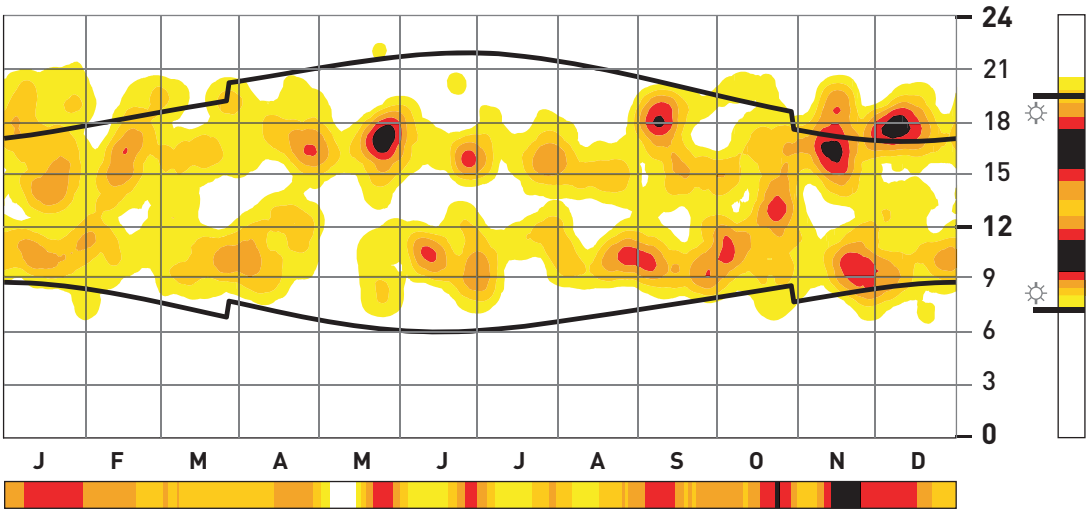
↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS SELON LE JOUR



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La répartition par horaire de la mortalité fournie par le graphe[76] ci-après fait apparaître une mortalité de 75 ans et plus concentrée en milieu de matinée (de 9 heures à 12 heures) et en fin d'après-midi (de 15 heures à 19 heures), plus spécialement lors des mois de novembre et décembre (où l'on retrouve des ultrapointes caractéristiques de la fraction piétons, pour ce qui est du début de soirée). Par ailleurs, la mortalité des 75 ans et plus est quasi nulle en pleine nuit (et, rappelons-le, cela ne reflète que leur mobilité [piétonne et routière] quasi nulle de nuit).

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Tués/heure	0,01	0,08	0,13	0,19	0,24	0,29	Moy. 0,05
Tués	64	145	144	84	32	9	Tot. 478
% tués	13 %	30 %	30 %	17 %	7 %	2 %	Tot. 100 %
% année	60 %	20 %	12 %	5 %	2 %	0 %	Tot. 100 %

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 478 tués/an, soit 0,05 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

76 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaborations de ce graphe et les modalités de lecture. Voir annexe du Bilan qui explique la méthode de construction de ce graphe et fournit des indications sur la bonne façon de le lire.

La responsabilité présumée[77] *des conducteurs de 75 ans et plus dans les accidents corporels*

Seule l'analyse de l'évolution des responsabilités présumées des piétons, des cyclistes et des automobilistes de 75 ans et plus est rendue possible au plan statistique, les effectifs des autres catégories étant trop réduits.

En 2011, le niveau de responsabilité présumée des 75 ans et plus impliqués dans les accidents corporels en tant que piétons ou cyclistes est inférieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (9 % pour les piétons de 75 ans et plus contre 18 % pour l'ensemble et 28 % pour les cyclistes de 75 ans et plus contre 31 % pour l'ensemble).

Lorsqu'ils sont automobilistes présents dans les accidents corporels, la responsabilité présumée des 75 ans et plus est par contre atypiquement élevée (+ 30 % par rapport à l'ensemble des classes d'âge).

Depuis 2004, la responsabilité présumée des 75 ans et plus est globalement en baisse (45 % en 2004 contre 43 % en 2011). Cette baisse globale résulte des baisses conjointes enregistrées pour les piétons (13 % en 2004 contre 9,4 % en 2011) et pour les conducteurs de voitures de tourisme (66 % en 2004 contre 63 % en 2011).

En revanche, par rapport à 2010, on constate une baisse de la responsabilité présumée des 75 ans et plus en tant que piétons et cyclistes.

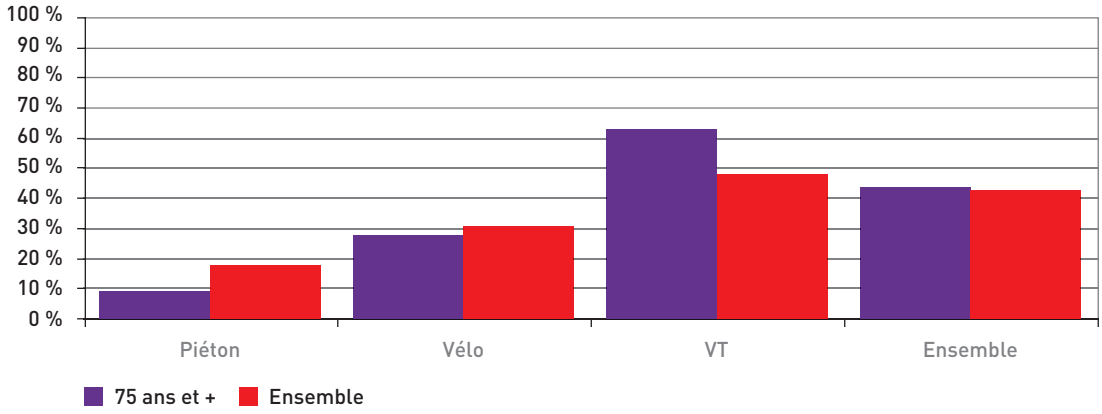
77 Il s'agit ici d'une présomption de responsabilité (ou de coresponsabilité) évaluée à chaud par les forces de l'ordre qui sont intervenues sur la scène de l'accident et consignée dans la fiche BAAC. Cette information précoce ne préjuge ni des conclusions finales de l'enquête ni des condamnations qui pourront être prononcées ensuite.
Par ailleurs, dans un cas sur quatre en moyenne, les forces de l'ordre ne sont pas en mesure, du moins au niveau du BAAC, d'imputer à un ou plusieurs usagers la responsabilité de l'accident (en l'absence d'infractions caractérisées, ou parce que d'autres facteurs externes ont joué comme un incident mécanique ou le mauvais état de la voirie).
L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux huit dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Piét.			Vélo			Cyclo			Moto			VT			Autres			Total		
	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%
2000	2 013	415	17,1	207	37	15,2	89	25	21,9	11	5	31,3	2 831	1 339	32,1	65	19	22,6	5 216	1 840	26,1
2001	1 962	379	16,2	201	53	20,9	85	30	26,1	15	10	40	2 943	1 363	31,7	69	19	21,6	5 275	1 854	26
2002	2 043	280	12,1	190	35	15,6	56	16	22,2	16	12	42,9	2 694	1 228	31,3	68	24	26,1	5 067	1 595	23,9
2003	1 791	225	11,2	174	38	17,9	76	18	19,1	16	5	23,8	2 334	1 100	32	73	28	27,7	4 464	1 414	24,1
2004	1 847	270	12,8	153	60	28,2	45	46	50,5	17	11	39,3	1 162	2 222	65,7	20	52	72,2	3 244	2 661	45,1
2005	1 801	213	10,6	131	72	35,5	40	34	45,9	15	12	44,4	1 218	2 205	64,4	28	41	59,4	3 233	2 577	44,4
2006	1 870	196	9,5	155	64	29,2	37	31	45,6	12	7	36,8	1 178	2 055	63,6	48	100	67,6	3 300	2 453	42,6
2007	1 894	183	8,8	128	55	30,1	36	27	42,9	23	13	36,1	1 315	2 105	61,5	48	96	66,7	3 444	2 479	41,9
2008	1 788	158	8,1	144	61	29,8	26	29	52,7	13	10	43,5	1 116	1 999	64,2	48	118	71,1	3 135	2 375	43,1
2009	1 802	166	8,4	170	58	25,4	37	32	46,4	17	12	41,4	1 264	2 012	61,4	51	133	72,3	3 341	2 413	41,9
2010	1 611	178	9,9	138	59	29,9	28	16	36,4	18	12	40	1 133	1 912	62,8	48	100	67,6	2 976	2 277	43,3
2011	1 646	171	9,4	154	59	27,7	19	14	42,4	14	15	51,7	1 153	1 971	63,1	42	94	69,1	3 028	2 324	43,4
Var. 2011/2010	2,2%	– 3,9%	– 5,4	11,6%	0%	– 7,5	– 32,1%	– 12,5%	16,7	– 22,2%	25%	29,3	1,8%	3,1%	0,5%	– 12,5%	– 6%	2,3	1,7%	2,1%	0,2

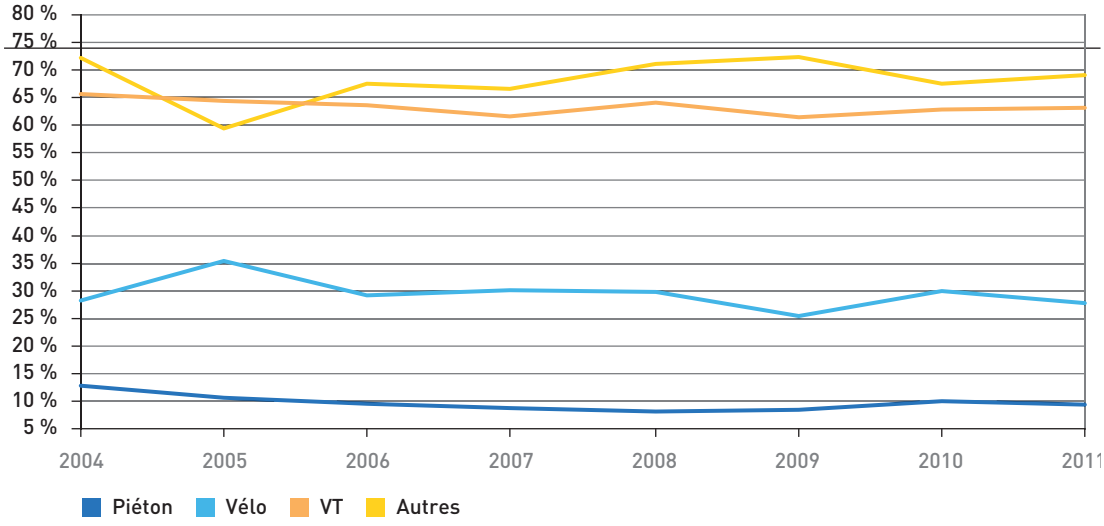
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE – PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES 75 ANS ET PLUS PAR CATÉGORIE – PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs de 75 ans et plus dans les accidents corporels

La présence d'alcool dans les accidents corporels chez les conducteurs de 75 ans et plus est rare.

En 2011, pour les conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans des accidents corporels, le taux de conducteurs avec une alcoolémie positive parmi les conducteurs de 75 ans et plus testés est de 1,3 %, à comparer au 6,2 % de l'ensemble des conducteurs.

Depuis 2000, ce taux n'enregistre aucune véritable variation (à la hausse comme à la baisse).

↓ANNÉES 2000 À 2011 – CONDUCTEURS DE 75 ANS ET PLUS IMPLIQUÉES DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Vélos				Cyclos				Motos				VT				Autres			
	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%
2000	56		188	0	24	1	89	1,1	4		12	0	423	50	3 697	1,3	8	3	73	3,9
2001	56		198	0	21	3	91	3,2	3		22	0	458	32	3 816	0,8	16	2	70	2,8
2002	51	2	172	1,1	20		52	0	9		19	0	461	44	3 417	1,3	11	4	77	4,9
2003	61	3	148	2	26	3	65	4,4	5	1	15	6,3	426	27	2 981	0,9	17	1	83	1,2
2004	66	1	146	0,7	19	3	69	4,2	11		17	0	518	20	2 846	0,7	10	2	60	3,2
2005	46	1	156	0,6	14		60	0	9		18	0	396	36	2 991	1,2	11	2	56	3,4
2006	48	3	168	1,8	14		54	0	7	1	11	8,3	356	31	2 846	1,1	10	2	136	1,4
2007	42		141	0	14	4	45	8,2	6		30	0	350	39	3 031	1,3	13	3	128	2,3
2008	53	1	151	0,7	9	1	45	2,2	2		21	0	347	39	2 729	1,4	16	1	149	0,7
2009	42	1	185	0,5	10	2	57	3,4	9	2	18	10	345	35	2 896	1,2	18	8	158	4,8
2010	58	1	138	0,7	6	2	36	5,3	7	0	23	0	277	31	2 738	1,1	16	2	131	1,5
2011	41	0	172	0	4	0	29	0	1	0	28	0	330	36	2 758	1,3	25	4	107	3,6
Var. 2011/2010	– 29,3%	NS	24,6%	– 100	– 33,3%	NS	– 19,4%	– 100	– 85,7%	ND	21,7%	ND	19,1%	16,1%	0,7%	15,1	56,3%	NS	– 18,3%	NS

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ind. : conducteurs au taux d'alcool indéterminé. – Alc + : conducteurs au taux d'alcool positif. – Alc – : conducteurs au taux d'alcool négatif.

Hommes *versus* femmes

Bilan général de l'accidentalité des hommes versus *femmes*

Voir sous-chapitre précédent sur « L'accidentalité hommes *versus* femmes »

Les modes de déplacements dans l'accidentalité : hommes versus *femmes*

La mortalité routière des femmes est bien différente de celle des hommes. Elle traduit en grande partie une mobilité différente.

En 2011, la part de la mortalité routière des femmes dans une automobile est 65 % (47 % pour les hommes).

Les femmes se déplacent très peu en motocyclette, leur mortalité sur ces véhicules est de 5 % à comparer à celle des hommes (24 %).

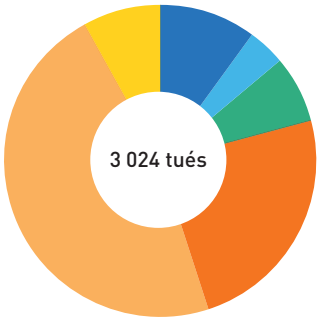
Par contre, il est probable que les femmes effectuent davantage de déplacements à pied que les hommes, ce qui se traduit par une mortalité en tant que piéton de 22 % contre 10 % pour les hommes.

Une surreprésentation masculine dans la mortalité ressort dans tous les modes de déplacement (76 % tous modes confondus) et plus particulièrement pour les deux-roues motorisés : la part des hommes dans la mortalité en motocyclette est de 94 %, celle en cyclomoteur de 92 %.

C'est parmi la mortalité des piétons que la part des femmes est la plus importante (39 % en 2011) dont une majorité parmi les 65 ans et plus (voir le chapitre sur les classes d'âge 65-74 ans et 75 ans et plus).

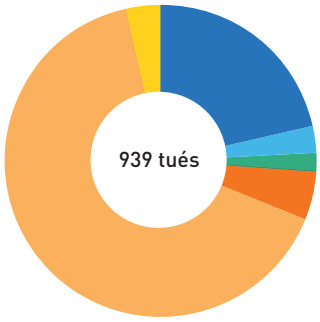
Depuis 2000, les motocyclistes hommes ou femmes et les piétons femmes ont le moins bénéficié de la baisse de la mortalité, avec des progrès inférieurs de plus de la moitié à la baisse générale (respectivement 20 %, 20 % et 22 %). À l'opposé, les cyclomotoristes femmes (peut-être par abandon de ce mode de déplacement), les conducteurs de voiture de tourisme hommes et, dans une moindre mesure, les conducteurs de voiture de tourisme femme ont le plus bénéficié de la baisse de la mortalité enregistrée depuis 2000 avec respectivement (– 68 %, – 62 % et – 59 %).

↓ANNÉE 2011 – HOMMES TUÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



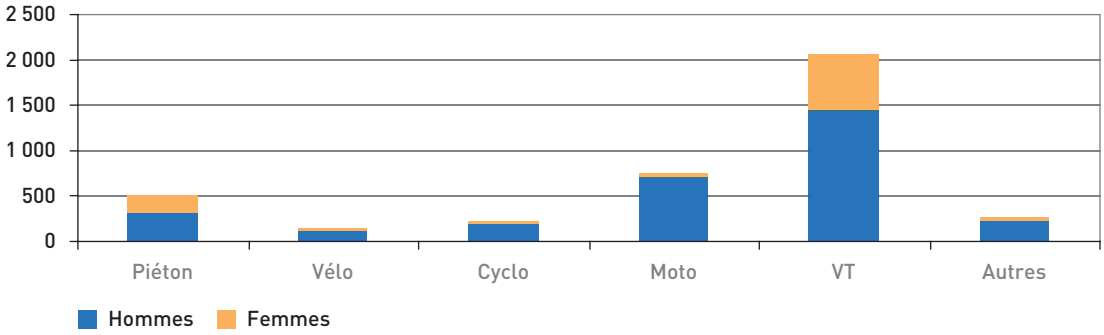
Piéton 10 % Vélo 4 % Cyclo 7 %
Moto 24 % VT 47 % Autres 8 %

↓ANNÉE 2011 – FEMMES TUÉES PAR CATÉGORIES D'USAGERS



Piéton 21,5 % Vélo 2,7 % Cyclo 2 %
Moto 5 % VT 65,2 % Autres 3,6 %

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE SEXE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES ET LES FEMMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

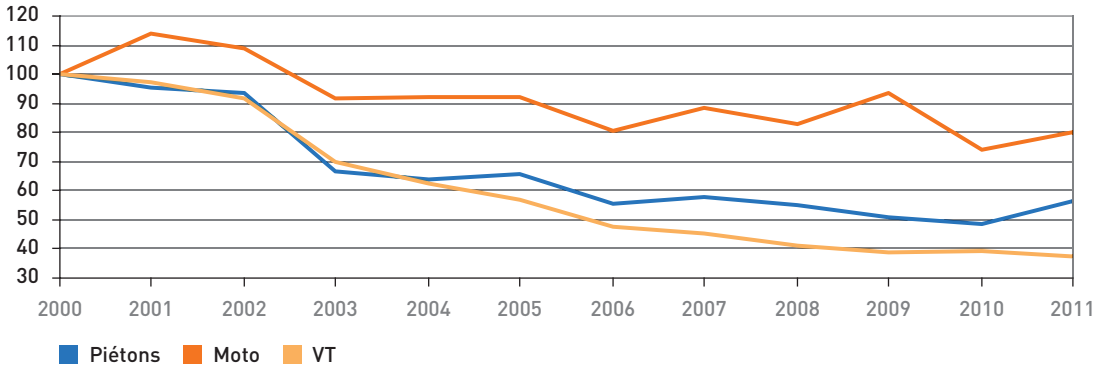
		Piétons		Vélos		Cyclos		Motos		VT		Autres	
		Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH
2000	Hommes	560	ND	228	ND	402	ND	888	ND	3 866	ND	253	ND
	Femmes	288	ND	45	ND	59	ND	59	ND	1 486	ND	37	ND
	Ensemble	848	ND	273	ND	461	ND	947	ND	5 351	ND	291	ND
2001	Hommes	536	ND	207	ND	412	ND	1 012	ND	3 751	ND	254	ND
	Femmes	296	ND	51	ND	44	ND	68	ND	1 592	ND	29	ND
	Ensemble	832	ND	259	ND	455	ND	1 081	ND	5 343	ND	283	ND
2002	Hommes	525	ND	199	ND	355	ND	967	ND	3 545	ND	261	ND
	Femmes	351	ND	27	ND	36	ND	73	ND	1 375	ND	29	ND
	Ensemble	876	ND	226	ND	391	ND	1 040	ND	4 920	ND	290	ND
2003	Hommes	374	ND	173	ND	354	ND	815	ND	2 708	ND	251	ND
	Femmes	259	ND	30	ND	44	ND	55	ND	1 013	ND	51	ND
	Ensemble	633	ND	203	ND	398	ND	869	ND	3 721	ND	303	ND
2004	Hommes	358	ND	138	ND	314	ND	818	ND	2 415	ND	186	ND
	Femmes	230	ND	41	ND	29	ND	52	ND	991	ND	21	ND
	Ensemble	588	ND	179	ND	343	ND	870	ND	3 406	ND	207	ND
2005	Hommes	369	2 878	146	1 321	308	4 633	817	6 517	2 193	10 709	171	1 048
	Femmes	266	2 830	34	346	48	800	64	869	872	7 589	30	271
	Ensemble	635	5 708	180	1 667	356	5 433	881	7 386	3 065	18 298	201	1 319
2006	Hommes	310	2 643	150	1 346	290	4 936	716	6 166	1 838	10 230	250	1 878
	Femmes	225	2 880	31	399	27	952	53	762	788	7 854	31	616
	Ensemble	535	5 523	181	1 745	317	5 888	769	6 928	2 626	18 084	281	2 494
2007	Hommes	324	2 559	109	1 247	303	4 957	787	6 398	1 743	9 342	236	1 608
	Femmes	237	2 751	33	367	22	973	43	773	721	7 144	62	496
	Ensemble	561	5 310	142	1 614	325	5 930	830	7 171	2 464	16 486	298	2 104
2008	Hommes	308	2 473	120	1 205	263	4 511	738	6 181	1 584	8 041	249	1 492
	Femmes	240	2 566	28	354	28	880	57	692	621	6 086	39	484
	Ensemble	548	5 039	148	1 559	291	5 391	795	6 873	2 205	14 127	288	1 976
2009	Hommes	284	2 336	129	1 187	274	4 094	832	6 022	1 493	7 640	220	1 381
	Femmes	212	2 453	33	367	25	735	56	720	667	5 954	48	434
	Ensemble	496	4 789	162	1 554	299	4 829	888	6 742	2 160	13 594	268	1 815
2010	Hommes	273	2 223	120	1 057	219	3 468	660	5 403	1 516	6 953	251	1 305
	Femmes	212	2 361	27	304	29	632	44	720	601	5 501	40	466
	Ensemble	485	4 584	147	1 361	248	4 100	704	6 123	2 117	12 454	291	1 771
2011	Hommes	317	2 205	116	1 084	201	3 135	713	5 552	1 450	6 989	227	1 202
	Femmes	202	2 388	25	334	19	575	47	727	612	5 147	34	341
	Ensemble	519	4 593	141	1 418	220	3 710	760	6 279	2 062	12 136	261	1 543
Var. 2011/2010	Hommes	16,1 %	– 0,8 %	– 3,3 %	2,6 %	– 8,2 %	– 9,6 %	8 %	2,8 %	– 4,4 %	0,5 %	– 9,6 %	– 7,9 %
	Femmes	– 4,7 %	1,1 %	– 7,4 %	9,9 %	– 34,5 %	– 9 %	6,8 %	1 %	1,8 %	– 6,4 %	– 15 %	– 26,8 %
	Ensemble	7 %	0,2 %	– 4,1 %	4,2 %	– 11,3 %	– 9,5 %	8 %	2,5 %	– 2,6 %	– 2,6 %	– 10,3 %	– 12,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

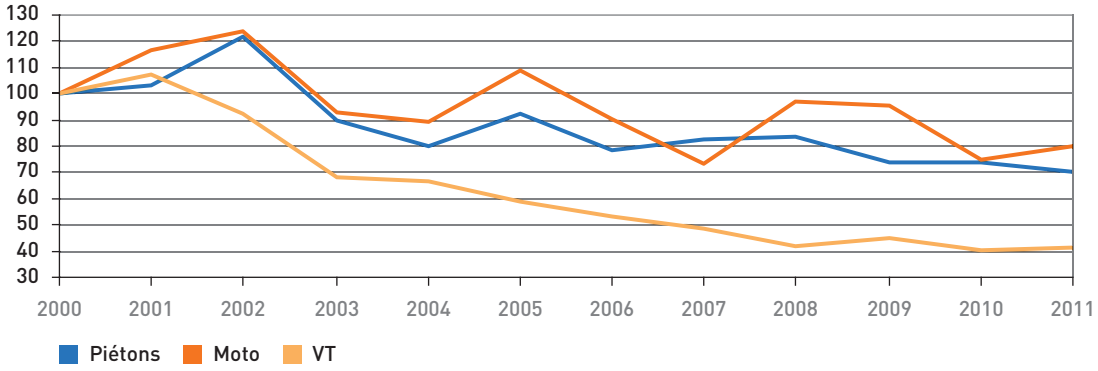
Les effectifs de la mortalité des femmes à bicyclette, en cyclomoteur et avec les « autres modes » étant trop réduits, seule l'analyse de l'évolution sur le long terme de la mortalité des piétons, des motocyclistes et des automobilistes est possible.

En 2011, par rapport à 2000, la baisse globale de la mortalité des femmes est supérieure à celle des hommes (respectivement – 52 % contre – 51 %). Pourtant, selon les principaux modes de déplacement (piéton, motocyclette et automobile), les baisses sont généralement en faveur des hommes. Pour les piétons, la baisse de la mortalité des hommes est de – 43 % contre – 30 % pour les femmes. Pour les automobilistes, la baisse de la mortalité des hommes est de – 62 % contre – 59 % pour les femmes. En motocyclette, la baisse de la mortalité est équivalente entre les hommes et les femmes (– 20 % pour chacun des deux sexes).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES HOMMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES FEMMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les classes d'âge dans l'accidentalité : hommes versus *femmes*

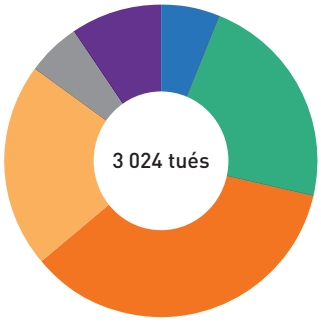
En 2011, seule la part des femmes décédées entre 45 et 64 ans et celles des moins de 18 ans sont équivalentes à celle des hommes (pour les 45-64 ans : 21 % pour les hommes et 22 % pour les femmes ; pour les moins de 18 ans : 6,3 % pour les hommes et 8,8 % pour les femmes).

Entre 18 et 44 ans, la part des femmes est inférieure à celle des hommes notamment chez les 25-44 ans (36 % pour les hommes contre 21 % pour les femmes).

À l'opposé, pour les 65 ans et plus, la part de la mortalité des femmes est deux fois plus forte que celle des hommes).

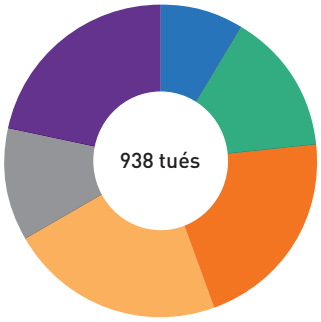
Quelle que soit la classe d'âge retenue, la part de la mortalité des femmes n'excède jamais celle des hommes. La part des femmes est maximale pour la mortalité des 75 ans et plus (42 %). Elle est au minimum (30 %) chez les moins de 18 ans.

↓ ANNÉE 2011 – HOMMES TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE



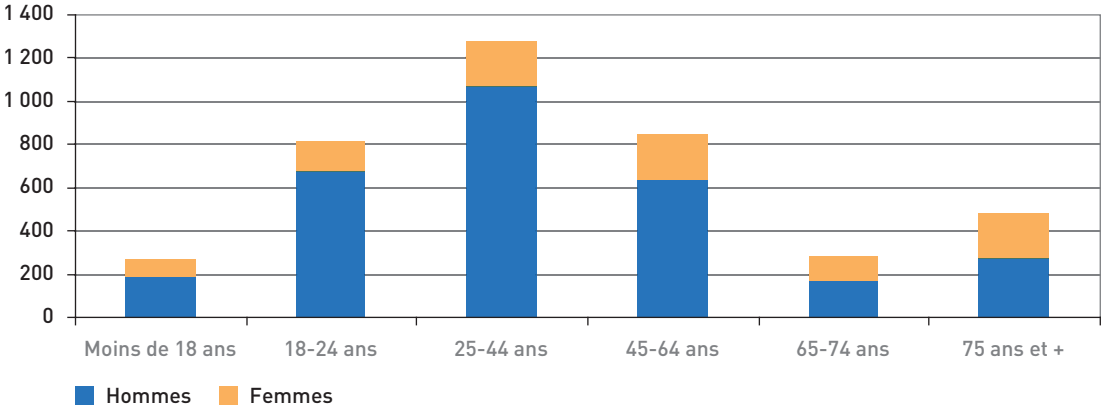
0-17 ans 6,3 % | 18-24 ans 22,4 % | 25-44 ans 35,5 % | 45-64 ans 21,2 % | 65-74 ans 5,6 % | 75 ans et + 9,2 %

↓ ANNÉE 2011 – FEMMES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE



0-17 ans 8,8 % | 18-24 ans 14,6 % | 25-44 ans 21,2 % | 45-64 ans 22,1 % | 65-74 ans 11,8 % | 75 ans et + 21,4 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE SELON LE SEXE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES ET LES FEMMES PAR CLASSE D'ÂGE

Année		Ind.		Moins de 18 ans		18-24 ans		25-44 ans		45-64 ans		65-74 ans		75 ans et +	
		Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH
2000	Hommes	127	ND	501	ND	1 400	ND	2 176	ND	1 121	ND	412	ND	459	ND
	Femmes	15	ND	219	ND	345	ND	520	ND	387	ND	219	ND	268	ND
	Ensemble	142	ND	721	ND	1 746	ND	2 696	ND	1 508	ND	631	ND	727	ND
2001	Hommes	75	ND	463	ND	1 482	ND	2 206	ND	1 096	ND	401	ND	450	ND
	Femmes	13	ND	216	ND	363	ND	551	ND	412	ND	244	ND	282	ND
	Ensemble	88	ND	679	ND	1 845	ND	2 757	ND	1 507	ND	645	ND	732	ND
2002	Hommes	74	ND	397	ND	1 357	ND	2 144	ND	1 079	ND	392	ND	409	ND
	Femmes	17	ND	180	ND	313	ND	459	ND	371	ND	250	ND	300	ND
	Ensemble	91	ND	576	ND	1 670	ND	2 603	ND	1 450	ND	642	ND	710	ND
2003	Hommes	71	ND	366	ND	1 093	ND	1 631	ND	830	ND	329	ND	356	ND
	Femmes	17	ND	135	ND	210	ND	355	ND	309	ND	162	ND	264	ND
	Ensemble	88	ND	500	ND	1 302	ND	1 986	ND	1 138	ND	492	ND	620	ND
2004	Hommes	14	ND	299	ND	1 073	ND	1 520	ND	752	ND	231	ND	340	ND
	Femmes		ND	123	ND	238	ND	316	ND	297	ND	164	ND	226	ND
	Ensemble	14	ND	422	ND	1 312	ND	1 837	ND	1 049	ND	394	ND	566	ND
2005	Hommes	15	166	281	4 714	1 003	6 492	1 342	9 177	763	4 553	228	1 017	372	987
	Femmes	5	82	122	1 898	219	2 231	303	3 564	271	2 669	156	1 017	238	1 244
	Ensemble	20	248	403	6 612	1 222	8 723	1 645	12 741	1 034	7 222	384	2 034	610	2 231
2006	Hommes	52	273	254	4 731	849	6 486	1 170	9 113	692	4 585	220	988	317	1 023
	Femmes	13	136	102	2 105	188	2 381	234	3 658	254	2 866	123	1 009	241	1 308
	Ensemble	65	409	356	6 836	1 037	8 867	1 404	12 771	946	7 451	343	1 997	558	2 331
2007	Hommes	7	69	259	4 394	810	6 145	1 258	8 935	652	4 603	227	926	289	1 039
	Femmes	1	34	105	1 817	171	2 227	233	3 450	240	2 768	129	966	239	1 242
	Ensemble	8	103	364	6 211	981	8 372	1 491	12 385	892	7 371	356	1 892	528	2 281
2008	Hommes		9	207	3 892	782	5 525	1 131	8 337	664	4 341	184	866	294	933
	Femmes		8	90	1 685	176	1 919	211	3 004	203	2 452	98	839	235	1 155
	Ensemble		17	297	5 577	958	7 444	1 342	11 341	867	6 793	282	1 705	529	2 088
2009	Hommes		4	210	3 508	756	5 309	1 160	7 773	655	4 255	179	835	272	976
	Femmes			101	1 520	145	1 866	206	2 855	244	2 460	109	801	236	1 161
	Ensemble		4	311	5 028	901	7 175	1 366	10 628	899	6 715	288	1 636	508	2 137
2010	Hommes	1	7	224	3 141	677	4 553	1 050	7 046	640	4 010	162	739	285	913
	Femmes			67	1 367	154	1 745	199	2 740	216	2 292	102	744	215	1 096
	Ensemble	1	7	291	4 508	831	6 298	1 249	9 786	856	6 302	264	1 483	500	2 009
2011	Hommes		3	189	2 942	676	4 436	1 073	6 992	640	4 088	169	786	277	917
	Femmes	1	1	83	1 265	137	1 603	199	2 511	207	2 305	111	748	201	1 079
	Ensemble	1	4	272	4 207	813	6 039	1 272	9 503	847	6 393	280	1 534	478	1 996
Var. 2011/2010	Hommes	– 100 %	– 57,1 %	– 15,6 %	– 6,3 %	– 0,1 %	– 2,6 %	2,2 %	– 0,8 %	0 %	1,9 %	4,3 %	6,4 %	– 2,8 %	0,4 %
	Femmes	ND	ND	23,9 %	– 7,5 %	– 11 %	– 8,1 %	0 %	– 8,4 %	– 4,2 %	0,6 %	8,8 %	0,5 %	– 6,5 %	– 1,6 %
	Ensemble	0 %	– 42,9 %	– 6,5 %	– 6,7 %	– 2,2 %	– 4,1 %	1,8 %	– 2,9 %	– 1,1 %	1,4 %	6,1 %	3,4 %	– 4,4 %	– 0,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

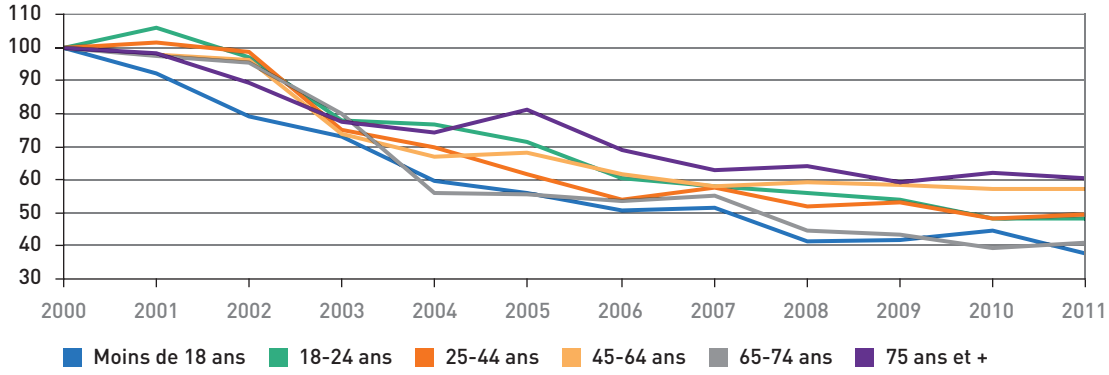
Depuis 2000, la baisse de la mortalité chez les hommes selon les classes d'âge n'est pas homogène, mais elle est plus resserrée que celle des femmes.

Pour les hommes, l'écart entre les deux extrêmes est de 22 points (baisse de – 40 % pour la mortalité des hommes de 75 ans et plus contre – 62 % pour les hommes de moins 18 ans).

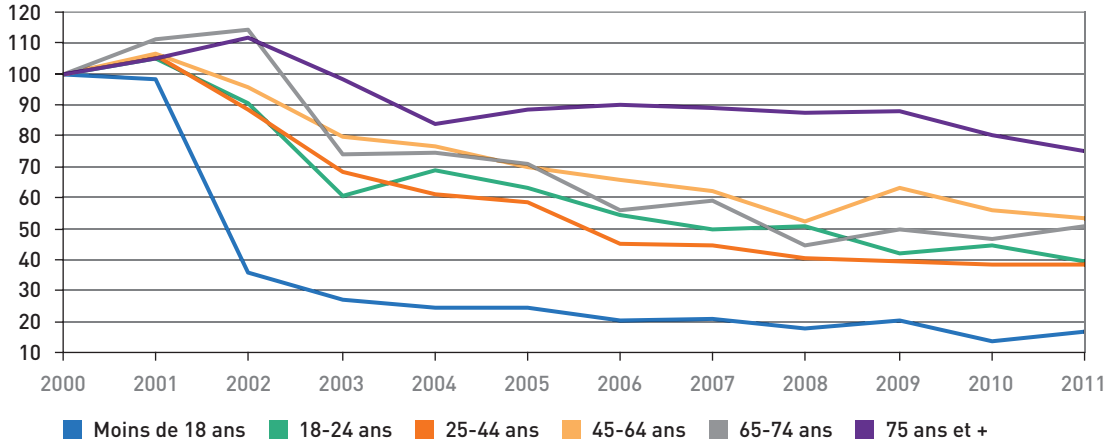
Pour les femmes, la baisse maximum de la mortalité des femmes ressort dans la classe d'âge des moins de 18 ans (– 83 %). Celle des femmes décédées de 75 ans et plus est minimum (– 25 %).

Pour les personnes dont l'âge est inférieur à 65 ans, les évolutions de la mortalité depuis 2000 sont toujours en faveur des femmes (– 50 % pour les hommes de moins de 65 ans contre – 57 % pour les femmes). À partir de 65 ans, c'est l'inverse (– 49 % pour les hommes contre – 36 % pour les femmes).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES HOMMES PAR CLASSE D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES FEMMES PAR CLASSE D'ÂGE (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les conducteurs-conductrices et passagers-passagères dans l'accidentalité de voiture de tourisme

En 2011, 85 % des conducteurs et 54 % des passagers décédés sont des hommes.

Les hommes conducteurs représentent plus des 2/3 de la mortalité dans les véhicules de tourisme. Cette part est même orientée à la hausse (64 % en 2000 contre 68 % en 2011), ayant légèrement moins bénéficié de la baisse de la mortalité (– 50 % contre – 52 % pour les conductrices)

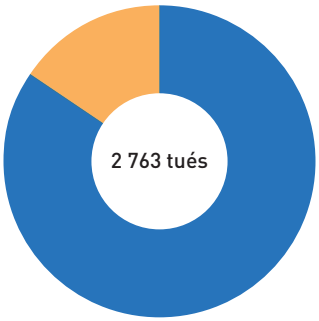
À l'opposé, celle des passagers décédés est en baisse (passant de 24 % en 2000 à 20 % en 2011) mais ils ont légèrement plus bénéficié de la baisse de la mortalité que les femmes (– 62 % contre – 60 % pour les passagères). Cette baisse est supérieure à la moyenne. Elle pourrait traduire des gains obtenus par un meilleur port de la ceinture de sécurité associé à la généralisation des airbags.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES ET LES FEMMES SELON LA PLACE OCCUPÉE

Année	Personnes tuées						Blessés hospitalisés					
	Conducteurs			Passagers			Conducteurs			Passagers		
	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total	Hommes	Femmes	Total
2000	4 665	890	5 556	972	795	1 767	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	4 704	981	5 685	933	803	1 736	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	4 448	852	5 300	879	687	1 566	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	3 627	649	4 276	673	544	1 218	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	3 273	663	3 936	598	471	1 069	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	3 113	586	3 699	522	462	984	20 657	5 651	26 308	3 571	4 224	7 795
2006	2 799	527	3 326	445	403	848	20 749	6 144	26 893	3 807	4 439	8 246
2007	2 732	507	3 239	446	374	820	20 114	5 732	25 846	3 438	4 021	7 459
2008	2 526	451	2 977	428	322	750	18 426	4 999	23 425	3 004	3 497	6 501
2009	2 566	473	3 039	382	356	738	17 517	4 844	22 361	2 807	3 366	6 173
2010	2 400	435	2 835	366	306	672	15 586	4 449	20 035	2 600	3 174	5 774
2011	2 340	423	2 763	367	314	681	15 444	4 205	19 649	2 518	2 919	5 437
Var. 2011/2010	– 2,5 %	-2,8 %	– 2,5 %	0,3 %	2,6 %	1,3 %	– 0,9 %	– 5,5 %	– 1,9 %	– 3,2 %	– 8 %	– 5,8 %

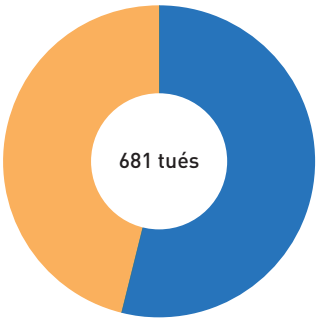
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – CONDUCTEURS TUÉS HOMMES *VERSUS* FEMMES



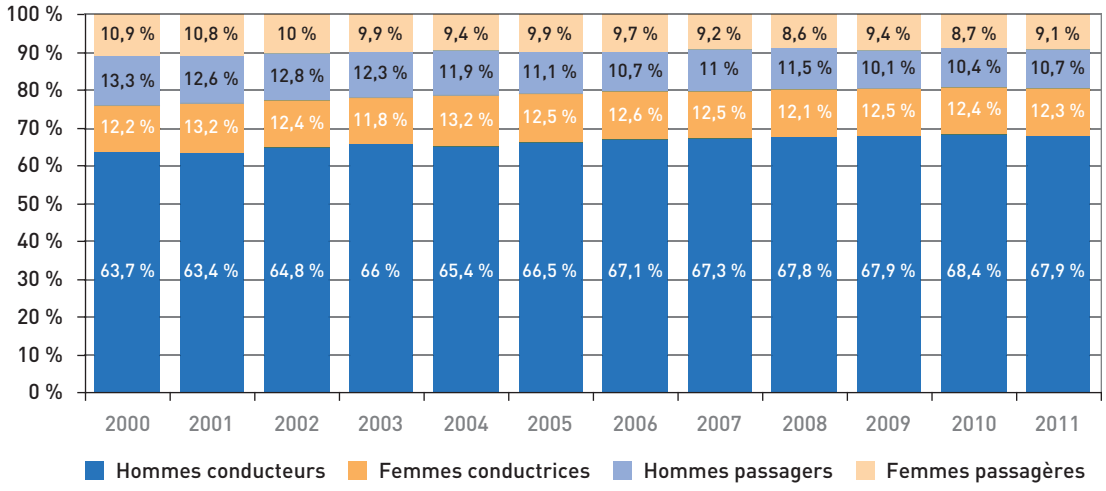
Hommes 84,7 % Femmes 15,3 %

↓ ANNÉE 2011 – PASSAGERS TUÉS HOMMES *VERSUS* FEMMES



Hommes 53,9 % Femmes 46,1 %

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LA PLACE OCCUPÉE – HOMMES *VERSUS* FEMMES



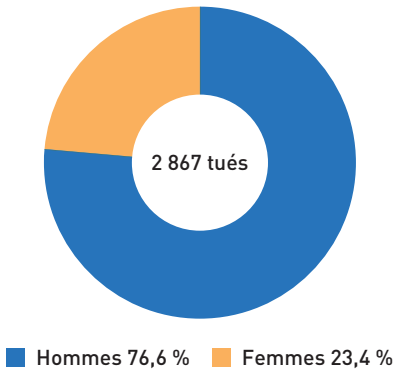
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les milieux (agglomérations[78] versus *rase campagne*[79]*) dans l'accidentalité : hommes* versus *femmes*

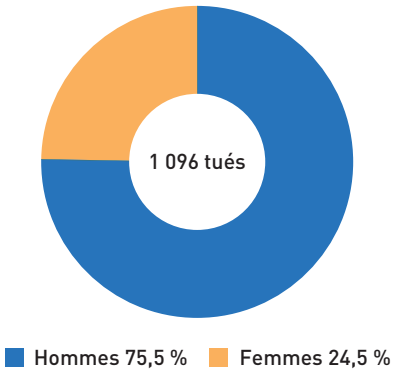
En 2011, la part des hommes dans la mortalité routière en rase campagne et en milieu urbain est majoritaire (77 % en rase campagne et 76 % en milieu urbain).

Pour chacun des deux milieux, la part des hommes décédés parmi les victimes graves (personnes tuées et blessés hospitalisés) se détache nettement de celle des femmes (en rase campagne, 19 % contre 13 % ; et en milieu urbain, 7 % contre 5 %).

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN RASE CAMPAGNE HOMMES *VERSUS* FEMMES



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN MILIEU URBAIN HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

78 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 que soit la taille.

79 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne		Milieu urbain		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	4 430	ND	1 767	ND	6 197	ND
2001	4 401	ND	1 771	ND	6 172	ND
2002	4 270	ND	1 582	ND	5 852	ND
2003	3 402	ND	1 273	ND	4 675	ND
2004	3 056	ND	1 173	ND	4 229	ND
2005	2 764	11 388	1 240	15 718	4 004	27 106
2006	2 530	12 759	1 024	14 440	3 554	27 199
2007	2 473	12 164	1 029	13 947	3 502	26 111
2008	2 340	11 168	922	12 735	3 262	23 903
2009	2 281	10 592	951	12 068	3 232	22 660
2010	2 211	9 704	828	10 705	3 039	20 409
2011	2 196	9 520	828	10 647	3 024	20 167
Var. 2011/2010	**– 0,7 %**	**– 1,9 %**	**0 %**	**– 0,5 %**	**– 0,5 %**	**– 1,2 %**

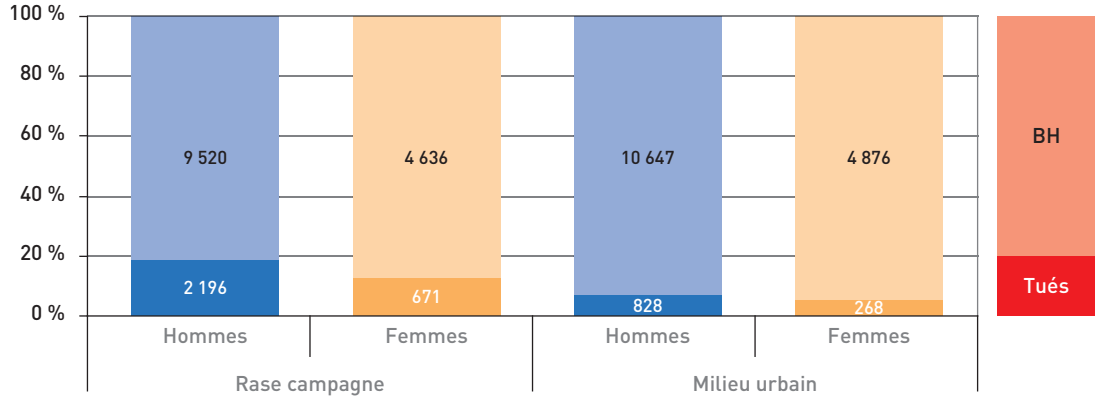
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES FEMMES SELON LE MILIEU

Année	Rase campagne		Milieu urbain		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 456	ND	517	ND	1 973	ND
2001	1 549	ND	531	ND	2 080	ND
2002	1 393	ND	497	ND	1 890	ND
2003	1 039	ND	413	ND	1 452	ND
2004	986	ND	378	ND	1 364	ND
2005	890	5 522	424	7 183	1 314	12 705
2006	833	6 595	322	6 868	1 155	13 463
2007	788	6 159	330	6 345	1 118	12 504
2008	700	5 415	313	5 647	1 013	11 062
2009	740	5 269	301	5 394	1 041	10 663
2010	648	4 892	305	5 092	953	9 984
2011	671	4 636	268	4 876	939	9 512
Var. 2011/2010	**3,5 %**	**– 5,2 %**	**– 12,1 %**	**– 4,2 %**	**– 1,5 %**	**– 4,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

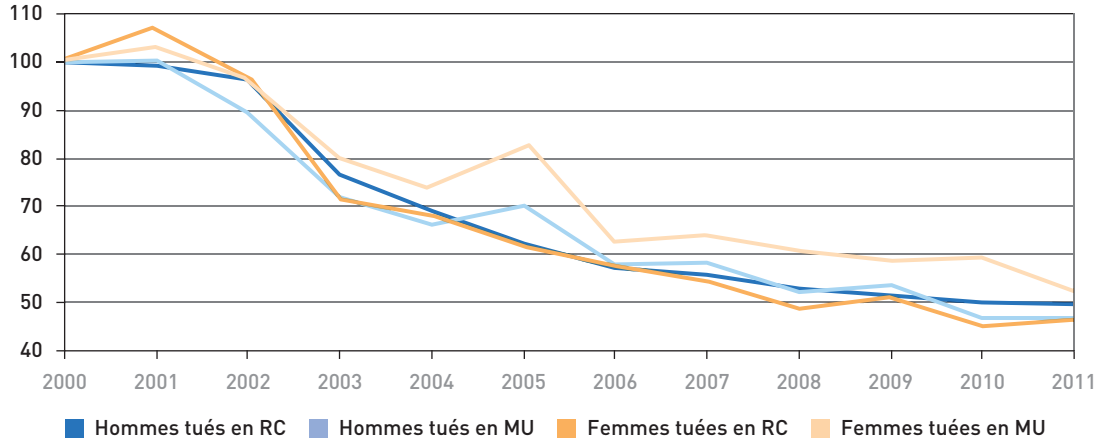
Depuis 2000, de jour, la baisse de la mortalité routière est plus régulière en rase campagne et plus importante pour les femmes. Entre 2000 et 2011, la mortalité des hommes a connu une baisse de – 50 %, alors que celle des femmes à diminué de 54 %. À l'inverse, en milieu urbain, notamment de part leur mobilité spécifique, la baisse de la mortalité des femmes a été moins soutenue que celle des hommes (– 48 % pour les femmes décédées entre 2000 et 2011 contre – 53 % pour les hommes).

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES SELON LE MILIEU HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LE MILIEU HOMMES *VERSUS* FEMMES (BASE 100 - ANNÉE 2000)



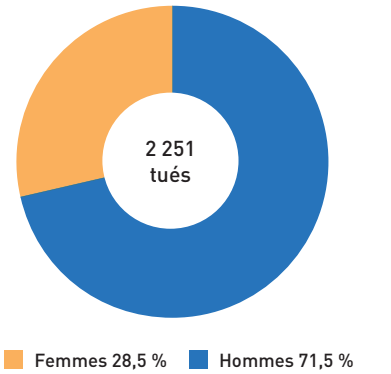
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La luminosité (jour versus *nuit) dans l'accidentalité : hommes* versus *femmes*

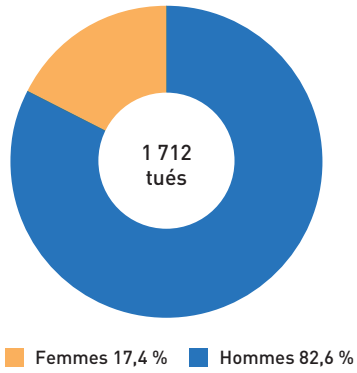
En 2011, de jour, la mortalité des hommes s'établit à 72 %. De nuit, la part de hommes est encore plus prononcée (83 %).

À la différence des femmes, la part des hommes décédés parmi les victimes graves en 2011 (personnes tuées et blessés hospitalisés) s'accroît la nuit. De jour, cette part est de 11 % pour les hommes et de 9 % pour les femmes, alors que la nuit, elle est de 16 % pour les hommes et de 10 % pour les femmes.

↓ ANNÉE 2011 – TUÉS DE JOUR SELON LE MILIEU HOMMES *VERSUS* FEMMES



↓ ANNÉE 2011 – TUÉS DE NUIT - HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES JOUR *VERSUS* NUIT

Année	Rase campagne		Milieu urbain		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	3 125	ND	3 072	ND	6 197	ND
2001	3 118	ND	3 054	ND	6 172	ND
2002	2 988	ND	2 864	ND	5 852	ND
2003	2 521	ND	2 154	ND	4 675	ND
2004	2 241	ND	1 988	ND	4 229	ND
2005	2 084	17 001	1 920	10 105	4 004	27 106
2006	1 852	16 876	1 702	10 323	3 554	27 199
2007	1 811	16 497	1 691	9 614	3 502	26 111
2008	1 695	15 034	1 567	8 869	3 262	23 903
2009	1 724	14 522	1 508	8 138	3 232	22 660
2010	1 623	13 247	1 416	7 162	3 039	20 409
2011	1 610	12 747	1 414	7 420	3 024	20 167
Var. 2011/2010	**0,8 %**	**– 3,8 %**	**– 0,1 %**	**3,6 %**	**– 0,5 %**	**– 1,2 %**

↓ ANNÉE 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES FEMMES JOUR *VERSUS* NUIT

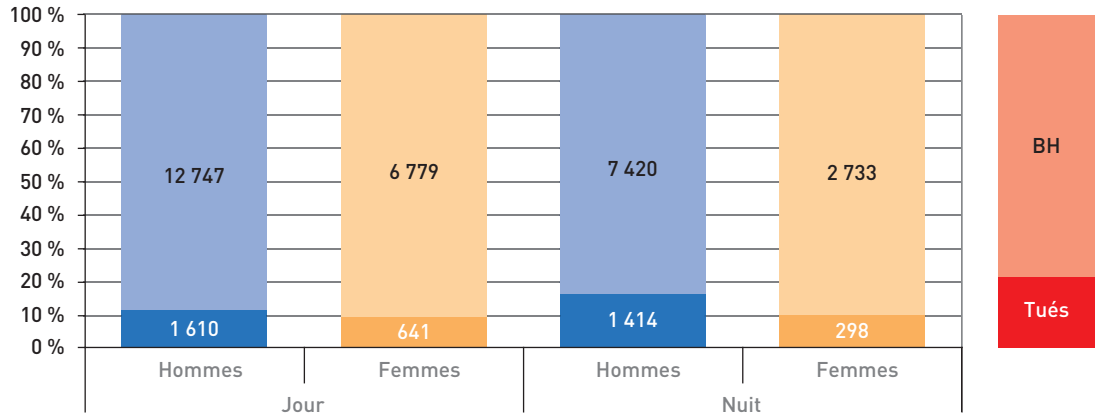
Année	Rase campagne		Milieu urbain		Total	
	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	1 235	ND	739	ND	1 973	ND
2001	1 331	ND	749	ND	2 080	ND
2002	1 256	ND	634	ND	1 890	ND
2003	941	ND	511	ND	1 452	ND
2004	885	ND	479	ND	1 364	ND
2005	853	8 998	461	3 707	1 314	12 705
2006	779	9 563	376	3 900	1 155	13 463
2007	745	8 880	373	3 624	1 118	12 504
2008	684	7 859	329	3 203	1 013	11 062
2009	719	7 727	322	2 936	1 041	10 663
2010	612	7 244	341	2 740	953	9 984
2011	641	6 779	298	2 733	939	9 512
Var. 2011/2010	**4,7 %**	**– 6,4 %**	**– 12,6 %**	**– 0,3 %**	**– 1,5 %**	**– 4,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, de jour, la baisse de la mortalité des hommes et des femmes s'établit à – 48 %. De nuit, la baisse de la mortalité des femmes impliquées dans un accident est de – 60 % (– 54 % pour les hommes).

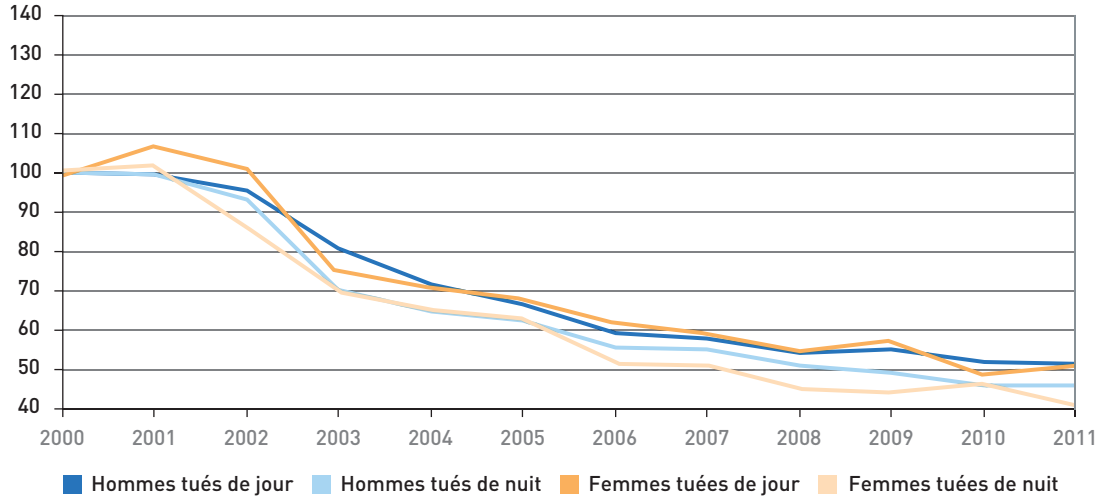
En 2011, la mortalité de nuit des femmes connaît une baisse de – 12 % par rapport à 2010 (– 43 tués) alors que celle des hommes n'a été que de – 0,1 % (– 2 tués).

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES GRAVES SELON LA LUMINOSITÉ HOMMES *VERSUS* FEMMES



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SELON LA LUMINOSITÉ HOMMES CONTRE FEMMES (BASE 100 - ANNÉE 2006)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité selon les mois, jours et heures : hommes versus *femmes*

La distribution de la mortalité des hommes se traduit par un cycle assez structuré d'une année sur l'autre. Il est très similaire à celui de la mortalité d'ensemble.

Rappellons l'atypicité de la saisonnalité de la mortalité des motocyclistes qui touche les hommes à 94 %. Le cycle annuel résultant de la mortalité des hommes tient donc compte de cette spécificité.

Hors février, la mortalité des hommes est en hausse continue de janvier (7,5 % de la mortalité moyenne) à juillet (9,9 % de la mortalité moyenne). Elle baisse jusqu'en septembre, mais reste à un niveau élevé (8,8 % en septembre, identique à juin). Deux pics apparaissent ensuite en septembre et décembre (respectivement 9,3 % et 8,4 % de la mortalité d'ensemble).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES SELON LE MOIS

Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Personnes tuées	472	485	471	541	483	526	561	505	511	578	474	589
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	Personnes tuées	474	418	476	454	430	577	589	510	548	574	508	615
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	Personnes tuées	477	455	490	481	477	520	541	511	491	537	447	427
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	Personnes tuées	305	295	372	352	425	463	460	467	430	409	332	365
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	Personnes tuées	316	273	289	285	392	363	433	412	396	415	321	335
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	Personnes tuées	300	242	303	282	354	375	479	368	337	344	301	319
	Blessés hospitalisés	1907	1477	1664	1765	2095	2623	2806	2521	2727	2788	2419	2314
2006	Personnes tuées	263	193	230	296	295	281	367	330	324	322	295	358
	Blessés hospitalisés	1969	1643	1910	2225	2274	2738	2754	2213	2534	2476	2246	2217
2007	Personnes tuées	302	220	230	322	262	290	342	305	340	288	307	294
	Blessés hospitalisés	1854	1741	2074	2294	2251	2467	2557	2232	2388	2321	1982	1950
2008	Personnes tuées	239	217	283	241	319	239	314	299	252	339	259	261
	Blessés hospitalisés	1822	1716	1835	1801	2134	2239	2518	2045	2080	2246	1759	1708
2009	Personnes tuées	206	235	229	251	299	295	297	315	293	343	253	216
	Blessés hospitalisés	1473	1457	1805	1891	2162	2253	2334	2135	2028	1923	1700	1499
2010	Personnes tuées	199	185	226	230	279	259	347	302	271	283	246	212
	Blessés hospitalisés	1201	1153	1505	1921	1916	2079	2193	1808	1941	1850	1648	1194
2011	Personnes tuées	234	189	239	271	258	269	272	296	267	266	213	250
	Blessés hospitalisés	1412	1326	1549	1831	1898	1785	1851	1736	1854	1862	1544	1519
Moy. 2000-2011	Personnes tuées	316	284	320	334	356	371	417	385	372	392	330	353
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
% par mois	Personnes tuées	7,5 %	6,7 %	7,6 %	7,9 %	8,4 %	8,8 %	9,9 %	9,1 %	8,8 %	9,3 %	7,8 %	8,4 %
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Var. 2011/2010	Personnes tuées	17,6 %	2,2 %	5,8 %	17,8 %	– 7,5 %	3,9 %	– 21,6 %	– 2 %	– 1,5 %	– 6 %	– 13,4 %	17,9 %
	Blessés hospitalisés	17,6 %	15 %	2,9 %	– 4,7 %	– 0,9 %	– 14,1 %	– 15,6 %	– 4 %	– 4,5 %	0,6 %	– 6,3 %	27,2 %

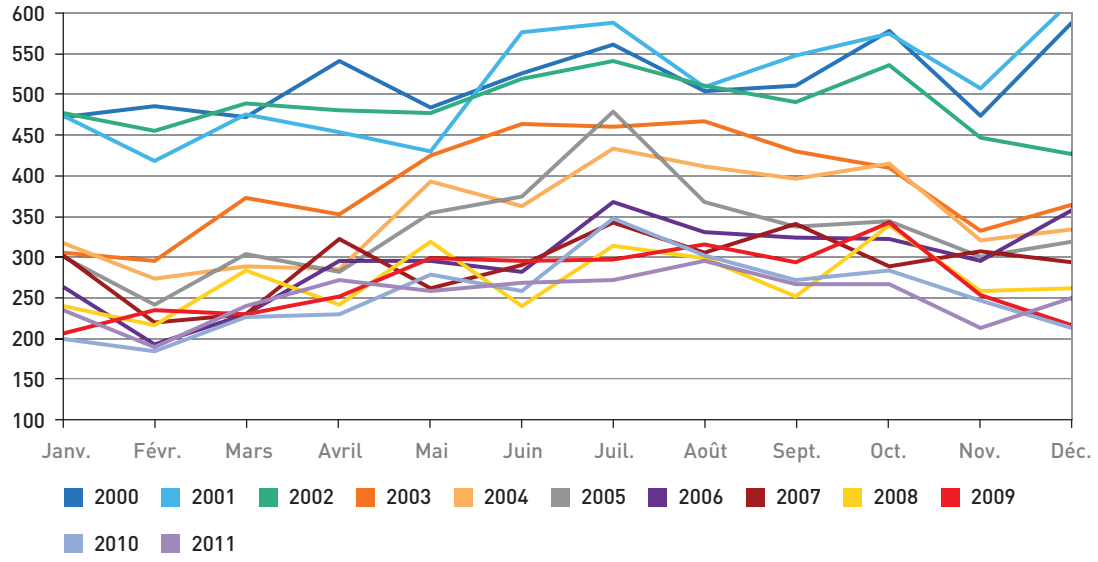
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES FEMMES SELON LE MOIS

Année		Janv.	Févr	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Personnes tuées	161	145	130	168	153	164	205	154	170	169	172	182
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	Personnes tuées	164	136	161	166	161	175	216	179	175	172	182	193
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	Personnes tuées	156	152	155	135	177	155	166	167	152	175	165	136
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	Personnes tuées	115	93	108	90	129	126	150	131	123	136	115	135
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	Personnes tuées	115	81	84	108	108	108	133	127	131	125	108	135
	Blessés hospitalisés	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	Personnes tuées	105	103	93	88	96	105	129	110	104	128	112	141
	Blessés hospitalisés	978	673	811	812	970	1060	1215	1235	1170	1279	1197	1305
2006	Personnes tuées	83	73	84	73	87	111	104	90	101	117	110	122
	Blessés hospitalisés	1124	881	1010	1036	1113	1265	1255	1120	1204	1108	1135	1212
2007	Personnes tuées	93	66	88	89	84	95	136	94	88	80	89	116
	Blessés hospitalisés	1003	887	963	1011	1014	1109	1239	1094	1026	1038	1033	1087
2008	Personnes tuées	88	75	79	71	80	67	102	93	82	101	74	101
	Blessés hospitalisés	927	820	850	895	961	933	990	980	868	1002	914	922
2009	Personnes tuées	82	64	65	76	87	108	99	97	91	86	96	90
	Blessés hospitalisés	875	653	775	844	1000	985	1004	992	893	988	849	805
2010	Personnes tuées	74	69	74	66	57	70	106	81	86	94	93	83
	Blessés hospitalisés	701	624	762	845	868	942	953	907	919	873	853	737
2011	Personnes tuées	90	80	62	89	64	67	82	74	80	85	83	83
	Blessés hospitalisés	730	652	683	783	828	829	808	804	861	883	775	876
Moy. 2000-2011	**Personnes tuées**	**111**	**95**	**99**	**101**	**107**	**113**	**136**	**116**	**115**	**122**	**117**	**126**
	Blessés hospitalisés	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**
% par mois	**Personnes tuées**	**8,1 %**	**7 %**	**7,3 %**	**7,5 %**	**7,9 %**	**8,3 %**	**10 %**	**8,6 %**	**8,5 %**	**9 %**	**8,6 %**	**9,3 %**
	Blessés hospitalisés	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**	**ND**
Var. 2011/2010	**Personnes tuées**	**21,6 %**	**15,9 %**	**– 16,2 %**	**34,8 %**	**12,3 %**	**– 4,3 %**	**– 22,6 %**	**– 8,6 %**	**– 7 %**	**– 9,6 %**	**– 10,8 %**	**0 %**
	Blessés hospitalisés	**4,1 %**	**4,5 %**	**– 10,4 %**	**– 7,3 %**	**– 4,6 %**	**– 12 %**	**– 15,2 %**	**– 11,4 %**	**– 6,3 %**	**1,1 %**	**– 9,1 %**	**18,9 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES HOMMES SELON LES MOIS

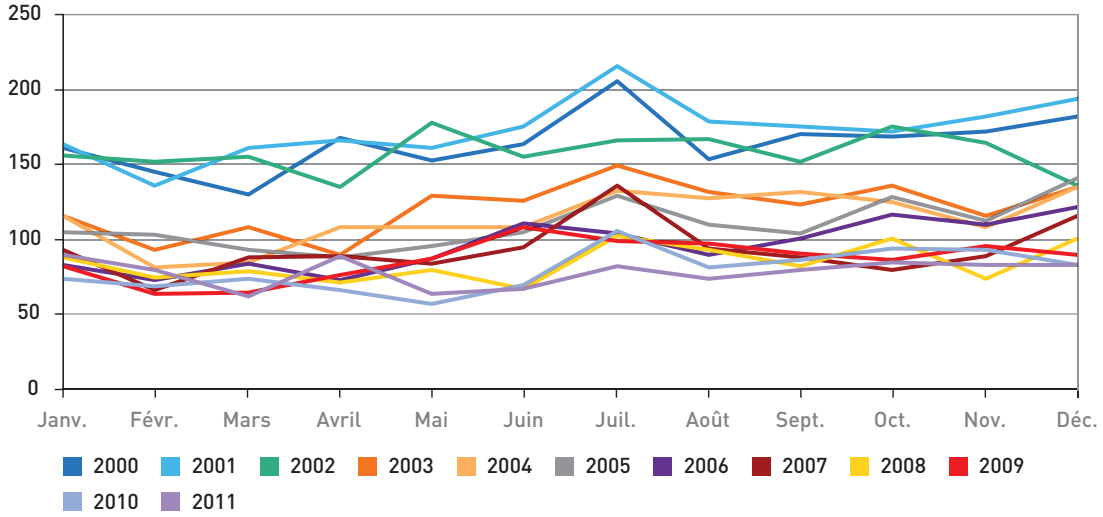


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Le cycle annuel de la mortalité des femmes diffère assez nettement de celui des hommes. Il est plutôt conforme à celui de la mortalité des piétons (plus de 40 % de la mortalité des piétons concernent les femmes) qui connaissent une forte poussée de leur mortalité durant les mois de novembre à janvier.

La part mensuelle de la mortalité des femmes varie de 7 % au minimum (février avec 95 tuées en moyenne) à 10 % au maximum (juillet avec 136 tuées en moyenne). La part de décembre ressort à 9,3 %, soit le deuxième mois le plus élevé avec 126 tués.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES FEMMES SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

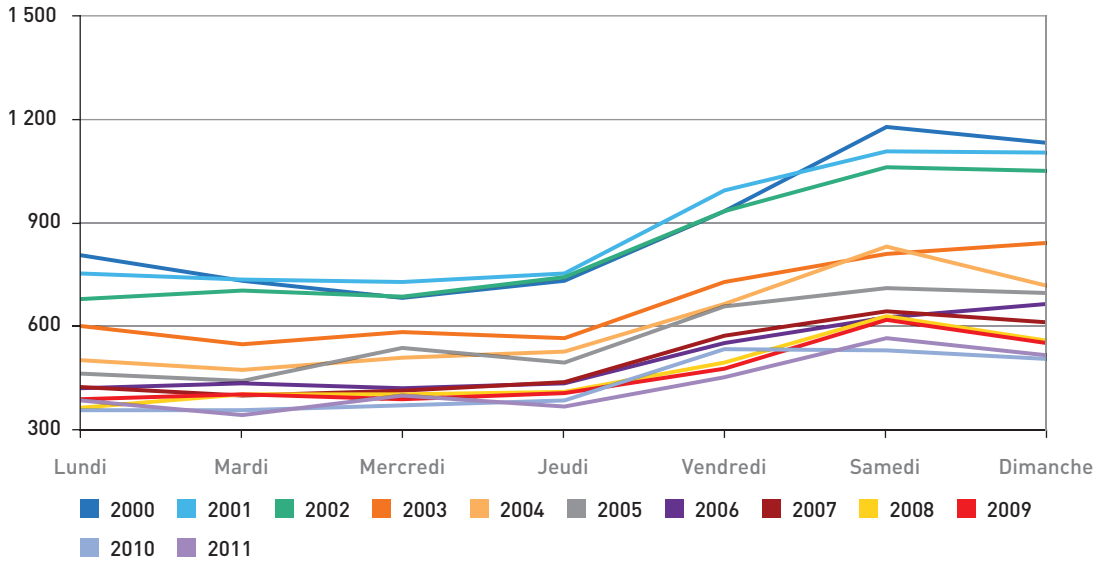
La part des hommes tués selon le jour de la semaine est en forte augmentation en fin de semaine. Elle passe de 12,1 % en moyenne du lundi au jeudi à 15,8 % le vendredi (670 tués environ) pour atteindre son maximum le samedi et le dimanche (18 % en moyenne pour chacun de ces deux jours soit 760 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES HOMMES SELON LE JOUR

Année	Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi		Samedi		Dimanche	
	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH	Tués	BH
2000	806	ND	732	ND	683	ND	732	ND	933	ND	1 178	ND	1 132	ND
2001	753	ND	735	ND	727	ND	754	ND	993	ND	1 106	ND	1 104	ND
2002	679	ND	704	ND	684	ND	741	ND	932	ND	1 059	ND	1 052	ND
2003	601	ND	548	ND	584	ND	564	ND	728	ND	808	ND	841	ND
2004	502	ND	475	ND	510	ND	527	ND	666	ND	832	ND	717	ND
2005	462	3 389	442	3 503	537	3 604	496	3 733	659	4 476	711	4 487	697	3 914
2006	421	3 249	435	3 557	420	3 615	436	3 569	553	4 462	625	4 619	664	4 128
2007	425	3 264	398	3 230	412	3 440	439	3 540	572	4 181	645	4 599	611	3 857
2008	364	2 954	401	3 057	403	3 222	411	3 199	494	3 929	630	4 065	559	3 477
2009	388	2 838	402	2 871	388	3 059	407	3 076	478	3 632	619	3 847	550	3 337
2010	358	2 576	358	2 760	372	2 754	384	2 662	532	3 393	530	3 319	505	2 945
2011	384	2 500	342	2 568	399	2 693	368	2 706	452	3 345	564	3 375	515	2 980
Moy. 2000-2011	512	ND	498	ND	510	ND	522	ND	666	ND	776	ND	746	ND
% par jour	12,1 %	ND	11,8 %	ND	12,1 %	ND	12,3 %	ND	15,8 %	ND	18,3 %	ND	17,6 %	ND
Var. 2011/2010	7,3 %	– 3 %	– 4,5 %	– 7 %	7,3 %	– 2,2 %	– 4,2 %	1,7 %	– 15 %	– 1,4 %	6,4 %	1,7 %	2 %	1,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES HOMMES SELON LE JOUR



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La mortalité des femmes par jour de la semaine est beaucoup moins marquée par la pointe de fin de semaine. Du lundi au vendredi, la part de la mortalité journalière est uniforme (13,2 % en moyenne). Cette part monte d'un cran à partir du vendredi (15,7 %), mais reste ensuite équivalente le samedi et le dimanche.

Ainsi, il ressort que la part de la mortalité journalière des femmes est :

– supérieure d'un point du lundi au jeudi (13.2 % contre 12,1 % pour les hommes) ;

– équivalente le vendredi (15,7 % pour chacun des deux sexes) ;

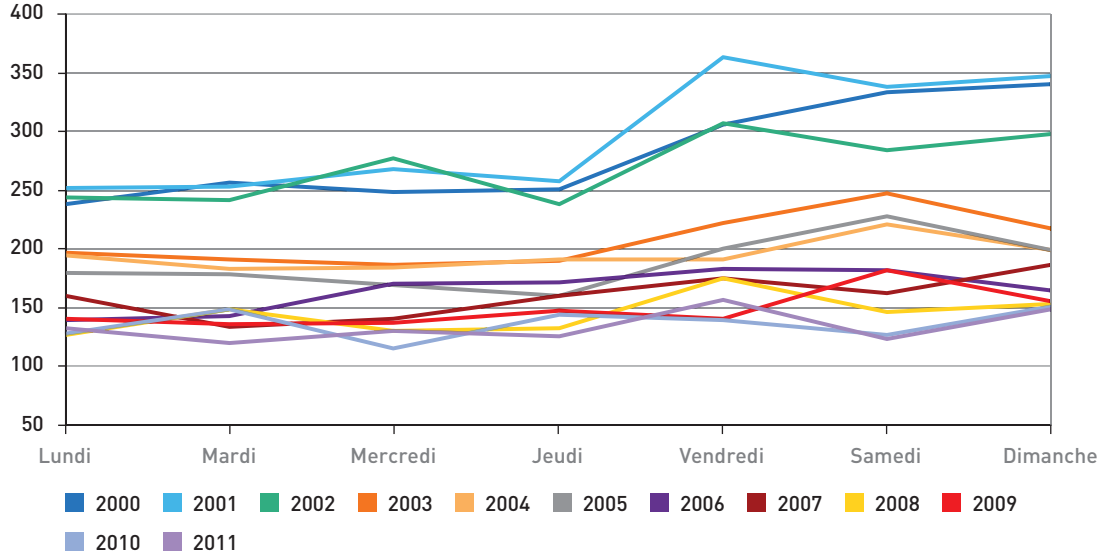
– inférieure le samedi et le dimanche de 2,2 points (15,8 % contre 18 % pour les hommes).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – VICTIMES CHEZ LES FEMMES SELON LE MOIS

Année	Lundi		Mardi		Mercredi		Jeudi		Vendredi		Samedi		Dimanche	
	Tués	BH	Tuées	BH	Tuées	BH	Tuées	BH	Tuées	BH	Tuées	BH	Tuées	BH
2000	238	ND	257	ND	248	ND	251	ND	306	ND	334	ND	340	ND
2001	252	ND	253	ND	268	ND	258	ND	363	ND	338	ND	347	ND
2002	244	ND	242	ND	277	ND	238	ND	307	ND	284	ND	298	ND
2003	197	ND	191	ND	187	ND	190	ND	222	ND	247	ND	217	ND
2004	195	ND	183	ND	184	ND	191	ND	191	ND	221	ND	199	ND
2005	180	1 746	178	1 784	169	1 710	160	1 645	200	2 042	228	1 984	199	1 794
2006	139	1 793	143	1 912	171	1 791	172	1 877	183	2 174	182	2 054	165	1 862
2007	160	1 671	134	1 713	141	1 738	160	1 702	175	1 876	162	2 021	186	1 783
2008	127	1 472	149	1 580	130	1 528	133	1 454	175	1 799	146	1 737	153	1 492
2009	141	1 396	136	1 415	137	1 452	148	1 539	141	1 761	182	1 660	156	1 440
2010	128	1 366	149	1 367	115	1 398	144	1 350	139	1 649	127	1 496	151	1 358
2011	133	1 260	120	1 323	130	1 252	126	1 369	157	1 475	124	1 466	149	1 367
Moy. 2000-2011	178	ND	178	ND	180	ND	181	ND	213	ND	215	ND	213	ND
% par jour	13,1 %	ND	13,1 %	ND	13,2 %	ND	13,3 %	ND	15,7 %	ND	15,8 %	ND	15,7 %	ND
Var. 2011/2010	3,9 %	– 7,8 %	– 19,5 %	– 3,2 %	13 %	– 10,4 %	– 12,5 %	1,4 %	12,9 %	– 10,6 %	– 2,4 %	– 2 %	– 1,3 %	0,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ DES FEMMES SELON LE JOUR



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

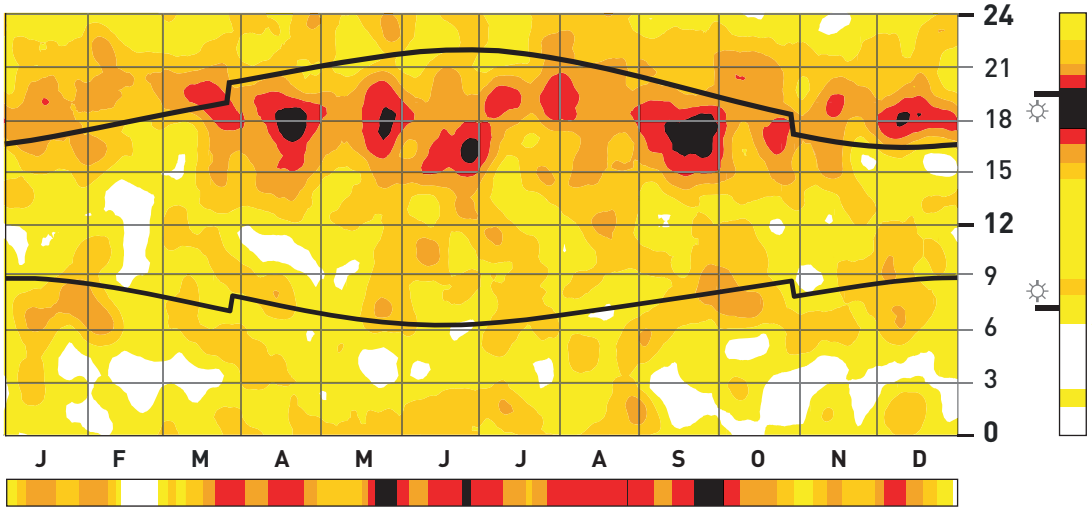
La répartition horaire de la mortalité des hommes et des femmes en 2011, traduite dans les graphe [80] ci-après, fait apparaître des différences sensibles.

La mortalité des hommes en 2011 demeure à niveau élevé tout au long de l'année avec une pointe d'avril à septembre correspondant à l'hyperpointe de la mortalité spécifique des motocyclistes. Elle s'étale sur l'ensemble de la journée avec néanmoins deux pointes en début de matinée et en fin d'après midi, ces deux pointes étant celles du volume de circulation.

80 Voir l'annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

La mortalité des femmes est plus diffuse sur l'ensemble de l'année. On note toutefois une légère pointe en hiver caractéristique de la mortalité des piétons. Comme pour les hommes, la mortalité des femmes est plus marquée en fin d'après-midi. À l'inverse, elle est quasi absente en fin de soirée (à partir de 21 heures) et en début de matinée (jusqu'à 6 heures).

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES HOMMES SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



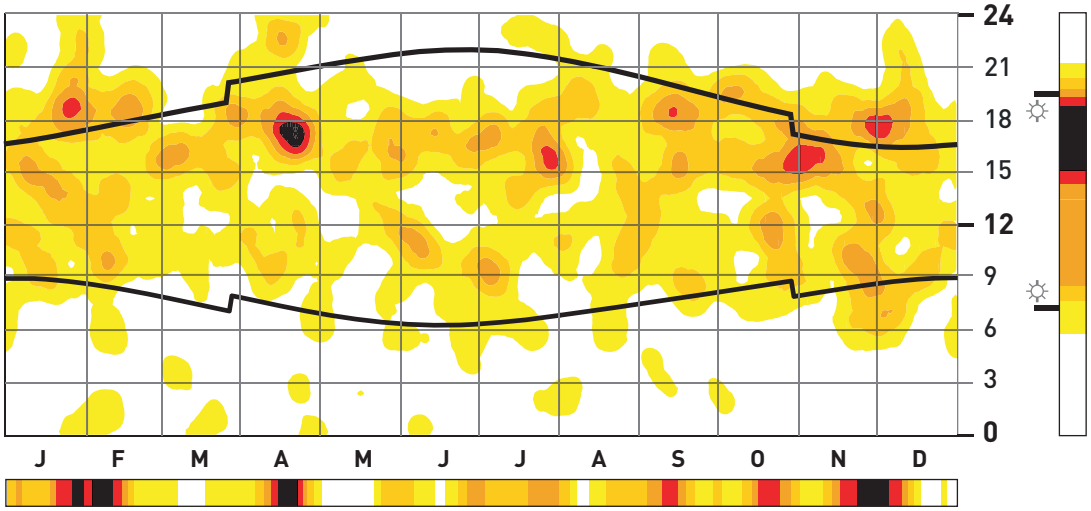
Tués/heure	0,12	0,24	0,38	0,53	0,69	0,83	Moy. 0,35
Tués	79	817	1 129	674	264	62	Tot. 3 024
% tués	3 %	27 %	37 %	22 %	9 %	2 %	Tot. 100 %
% année	7 %	39 %	34 %	14 %	4 %	1 %	Tot. 100 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Niveau de la mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 3 024 tués/an, soit 0,35 tué/heure

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ DES FEMMES SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



Tués/heure	0,04	0,12	0,21	0,28	0,37	0,46	Moy. 0,11
Tués	152	357	296	106	23	5	Tot. 939
% tués	16 %	38 %	32 %	11 %	2 %	0 %	Tot. 100 %
% année	45 %	33 %	16 %	4 %	1 %	0 %	Tot. 100 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Niveau de la mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 939 tués/an, soit 0,11 tués /heures

La responsabilité présumée[81] *des conducteurs dans les accidents corporels : hommes* versus *femmes*

En 2011, de manière générale, le niveau de responsabilité présumée des hommes impliqués dans les accidents corporels est toujours supérieur à celui des femmes (respectivement 45 % pour les hommes contre 39 % pour les femmes, tous modes confondus).

Les écarts, toujours en faveur des femmes, sont toutefois variables selon les modes de déplacement :

– 2,7 points pour les motocyclistes ;

– 4,6 points pour les piétons ;

– 5,6 points pour les automobilistes ;

– et surtout 7,8 points pour les cyclistes et 8,1 points pour les motocyclistes.

Depuis 2004, l'écart entre les hommes et les femmes est stable et les tendances d'évolution sont semblables pour les deux sexes. Ainsi la responsabilité présumée des automobilistes et des motocyclistes connaît une tendance haussière chez les hommes comme chez les femmes depuis 2008.

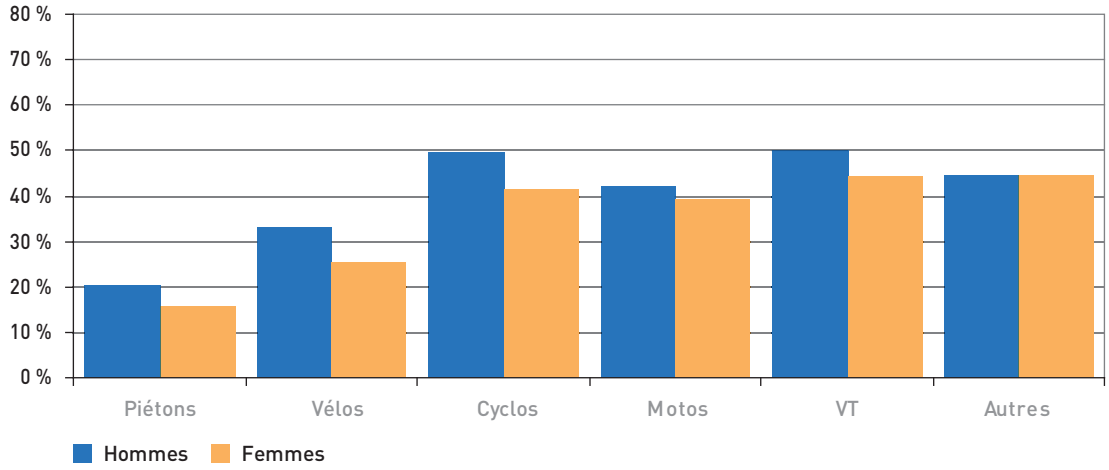
81 Voir le chapitre du bilan donnant la définition de cette variable du fichier des accidents et les limites de son interprétation. L'examen des données du BAAC antérieures à 2004, pour cet item, montre des ruptures sérieuses dans la continuité des séries. Par conséquent, les analyses fournies se limitent aux 8 dernières années où la régularité est nettement meilleure (2004 à 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – RESPONSABILITÉ DES CONDUCTEURS DE 18-24 ANS PAR CATÉGORIE D'USAGERS

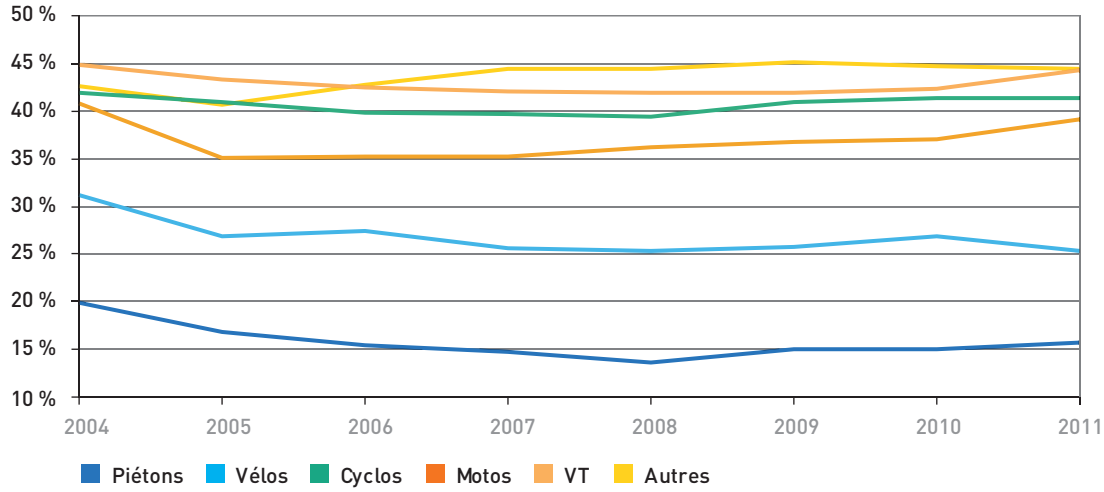
Année		Piétons			Vélos			Cyclos			Motos			VT			Autres			Total		
		Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%	Non resp	Resp.	%	Non resp.	Resp.	%
2000	Hommes	6 986	2 979	29,9	3 579	1 357	27,5	11 263	5 455	32,6	13 667	4 992	26,8	71 668	30 751	30	10 790	3 972	26,9	117 953	49 506	29,6
	Femmes	7 240	2 303	24,1	1 171	370	24	2 105	934	30,7	766	269	26	30 819	12 897	29,5	485	244	33,5	42 586	17 017	28,6
	Ensemble	14 226	5 282	27,1	4 750	1 727	26,7	13 368	6 389	32,3	14 433	5 261	26,7	102 487	43 648	29,9	11 275	4 216	27,2	160 539	66 523	29,3
2001	Hommes	6 923	2 646	27,7	3 311	1 150	25,8	10 561	5 397	33,8	13 970	4 828	25,7	68 960	28 875	29,5	10 465	3 867	27	114 190	46 763	29,1
	Femmes	7 027	1 941	21,6	1 000	316	24	1 849	860	31,7	751	245	24,6	29 847	12 056	28,8	519	223	30,1	40 993	15 641	27,6
	Ensemble	13 950	4 587	24,7	4 311	1 466	25,4	12 410	6 257	33,5	14 721	5 073	25,6	98 807	40 931	29,3	10 984	4 090	27,1	155 183	62 404	28,7
2002	Hommes	6 582	2 202	25,1	2 844	1 025	26,5	9 683	4 660	32,5	12 754	4 566	26,4	60 972	26 374	30,2	9 161	3 475	27,5	101 996	42 302	29,3
	Femmes	6 807	1 580	18,8	867	266	23,5	1 633	680	29,4	676	252	27,2	26 353	11 188	29,8	493	199	28,8	36 829	14 165	27,8
	Ensemble	13 389	3 782	22	3 711	1 291	25,8	11 316	5 340	32,1	13 430	4 818	26,4	87 325	37 562	30,1	9 654	3 674	27,6	138 825	56 467	28,9
2003	Hommes	5 792	1 819	23,9	3 004	1 080	26,4	9 196	4 560	33,1	11 432	3 903	25,5	48 640	21 762	30,9	8 007	2 946	26,9	86 071	36 070	29,5
	Femmes	6 110	1 383	18,5	939	275	22,7	1 642	701	29,9	727	258	26,2	22 263	9 462	29,8	464	180	28	32 145	12 259	27,6
	Ensemble	11 902	3 202	21,2	3 943	1 355	25,6	10 838	5 261	32,7	12 159	4 161	25,5	70 903	31 224	30,6	8 471	3 126	27	118 216	48 329	29
2004	Hommes	5 703	1 797	24	2 334	1 385	37,2	6 802	6 556	49,1	9 040	6 250	40,9	33 146	32 752	49,7	6 037	4 397	42,1	63 062	53 137	45,7
	Femmes	5 745	1 433	20	797	361	31,2	1 281	922	41,9	541	372	40,7	16 833	13 652	44,8	339	252	42,6	25 536	16 992	40
	Ensemble	11 448	3 230	22	3 131	1 746	35,8	8 083	7 478	48,1	9 581	6 622	40,9	49 979	46 404	48,1	6 376	4 649	42,2	88 598	70 129	44,2
2005	Hommes	5 498	1 602	22,6	2 411	1 375	36,3	5 925	5 736	49,2	10 401	6 860	39,7	31 550	30 346	49	6 076	4 405	42	61 861	50 324	44,9
	Femmes	6 163	1 241	16,8	868	319	26,9	1 199	833	41	853	461	35,1	18 028	13 796	43,4	351	241	40,7	27 462	16 891	38,1
	Ensemble	11 661	2 843	19,6	3 279	1 694	34,1	7 124	6 569	48	11 254	7 321	39,4	49 578	44 142	47,1	6 427	4 646	42	89 323	67 215	42,9
2006	Hommes	5 302	1 431	21,3	2 383	1 284	35	6 240	5 825	48,3	9 931	6 239	38,6	28 056	26 298	48,4	7 192	5 496	43,3	59 104	46 573	44,1
	Femmes	6 298	1 148	15,4	921	349	27,5	1 325	877	39,8	807	438	35,2	16 908	12 483	42,5	714	533	42,7	26 973	15 828	37
	Ensemble	11 600	2 579	18,2	3 304	1 633	33,1	7 565	6 702	47	10 738	6 677	38,3	44 964	38 781	46,3	7 906	6 029	43,3	86 077	62 401	42
2007	Hommes	5 461	1 290	19,1	2 471	1 240	33,4	6 819	6 048	47	10 588	6 558	38,2	28 138	25 533	47,6	7 043	5 498	43,8	60 520	46 167	43,3
	Femmes	6 437	1 114	14,8	1 000	345	25,7	1 493	982	39,7	809	441	35,3	17 376	12 585	42	676	539	44,4	27 791	16 006	36,5
	Ensemble	11 898	2 404	16,8	3 471	1 585	31,3	8 312	7 030	45,8	11 397	6 999	38	45 514	38 118	45,6	7 719	6 037	43,9	88 311	62 173	41,3
2008	Hommes	5 158	1 235	19,3	2 440	1 108	31,2	6 557	5 502	45,6	9 829	6 183	38,6	25 148	22 675	47,4	6 536	4 983	43,3	55 668	41 686	42,8
	Femmes	6 220	976	13,6	946	321	25,3	1 425	927	39,4	732	415	36,2	15 610	11 262	41,9	688	550	44,4	25 621	14 451	36,1
	Ensemble	11 378	2 211	16,3	3 386	1 429	29,7	7 982	6 429	44,6	10 561	6 598	38,5	40 758	33 937	45,4	7 224	5 533	43,4	81 289	56 137	40,8
2009	Hommes	4 902	1 302	21	2 328	1 142	32,9	5 780	5 273	47,7	9 651	6 191	39,1	24 148	22 070	47,8	6 209	4 688	43	53 018	40 666	43,4
	Femmes	5 972	1 058	15	969	337	25,8	1 270	878	40,9	757	441	36,8	15 417	11 144	42	700	574	45,1	25 085	14 432	36,5
	Ensemble	10 874	2 360	17,8	3 297	1 479	31	7 050	6 151	46,6	10 408	6 632	38,9	39 565	33 214	45,6	6 909	5 262	43,2	78 103	55 098	41,4
2010	Hommes	4 765	1 246	20,7	2 166	1 035	32,3	5 088	4 483	46,8	8 861	5 653	38,9	22 420	20 984	48,3	5 824	4 744	44,9	49 124	38 145	43,7
	Femmes	5 753	1 016	15	824	302	26,8	1 071	754	41,3	737	434	37,1	14 340	10 552	42,4	659	532	44,7	23 384	13 590	36,8
	Ensemble	10 518	2 262	17,7	2 990	1 337	30,9	6 159	5 237	46	9 598	6 087	38,8	36 760	31 536	46,2	6 483	5 276	44,9	72 508	51 735	41,6
2011	Hommes	4 755	1 210	20,3	2 277	1 124	33	4 337	4 236	49,4	8 685	6 239	41,8	20 753	20 658	49,9	5 668	4 527	44,4	46 475	37 994	45
	Femmes	5 671	1 053	15,7	954	323	25,3	1 005	708	41,3	711	456	39,1	13 307	10 557	44,2	638	511	44,5	22 286	13 608	37,9
	Ensemble	10 426	2 263	17,8	3 231	1 447	30,9	5 342	4 944	48,1	9 396	6 695	41,6	34 060	31 215	47,8	6 306	5 038	44,4	68 761	51 602	42,9
Var. 2011/2010	**Hommes**	– 0,2 %	– 2,9 %	– 2,1	5,1 %	8,6 %	2,2	– 14,8 %	– 5,5 %	5,5	– 2 %	10,4 %	7,3	– 7,4 %	– 1,6 %	3,2	– 2,7 %	– 4,6 %	– 1,1	– 5,4 %	– 0,4 %	2,9
	Femmes	– 1,4 %	3,6 %	4,3	15,8 %	7 %	– 5,7	– 6,2 %	– 6,1 %	0	– 3,5 %	5,1 %	5,4	– 7,2 %	0 %	4,4	– 3,2 %	– 3,9 %	– 0,4	– 4,7 %	0,1 %	3,1
	Ensemble	– 0,9 %	0 %	0,8	8,1 %	8,2 %	0,1	– 13,3 %	– 5,6 %	4,6	– 2,1 %	10 %	7,2	– 7,3 %	– 1 %	3,6	– 2,7 %	– 4,5 %	– 1	– 5,2 %	– 0,3 %	3

Source : ONISR, fichier des accidents.

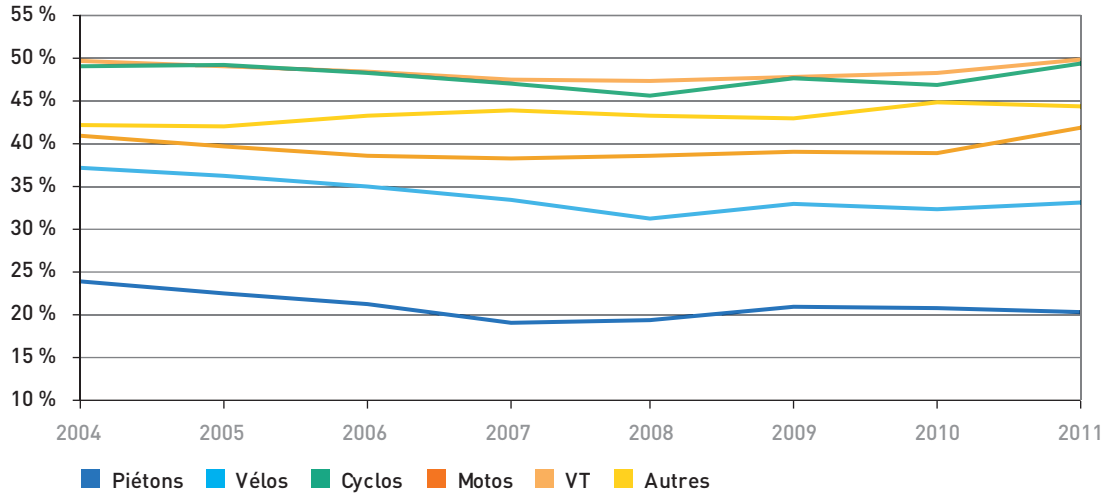
↓ ANNÉE 2011 – RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES HOMMES ET DES FEMMES SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT



↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES HOMMES PAR CATÉGORIE – PIÉTONS ET CONDUCTEURS



↓ ÉVOLUTION DE LA RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES FEMMES PAR CATÉGORIE – PIÉTONS ET CONDUCTEURS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs dans les accidents corporels : hommes versus *femmes*

En 2011, 90 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident corporels sont des hommes. Parmi les conducteurs d'automobiles ce taux est de 87 % ; il ressort à 92 % pour les conducteurs de vélo, 95 % de cyclomoteurs et 99 % pour les motocyclettes.

Parmi les hommes, la part de ceux impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie positive est près de 4 fois supérieure à celle des femmes (7,7 % pour les hommes contre 2,4 % pour les femmes).

Depuis 2000, même si son niveau reste faible, la part des femmes alcoolisés parmi les femmes conductrices de voitures de tourisme progresse (passant de 1,9 % en 2000 à 2,4 % en 2011). Dans le même temps, la part des hommes alcoolisés parmi les hommes conducteurs évolue de 8,2 % en 2000 à 9,1 % en 2011.

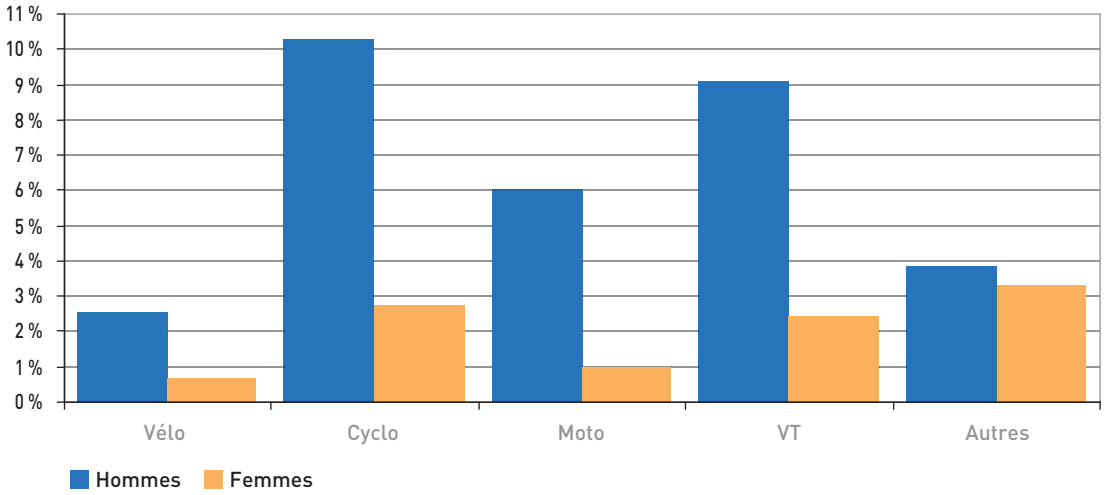
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – CONDUCTEURS DE 18-24 ANS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année		Vélos				Cyclos				Motos				VT				Autres				Total			
		Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%	Ind.	Alc. +	Alc. –	%
2000	Hommes	1 505	86	3 345	2,5	3 245	671	12 802	5	2 598	632	15 429	3,9	9 578	7 625	85 216	8,2	992	385	13 385	2,8	17 918	9 399	130 177	6,7
	Femmes	448	4	1 089	0,4	680	19	2 340	0,8	148	10	877	1,1	4 511	739	38 466	1,9	65	7	657	1,1	5 852	779	43 429	1,8
	Ensemble	1 953	90	4 434	2	3 925	690	15 142	4,4	2 746	642	16 306	3,8	14 089	8 364	123 682	6,3	1 057	392	14 042	2,7	23 770	10 178	173 606	5,5
2001	Hommes	1 347	64	3 050	2,1	2 955	669	12 334	5,1	2 726	648	15 424	4	9 221	7 360	81 254	8,3	1 044	346	12 942	2,6	17 293	9 087	125 004	6,8
	Femmes	360	7	949	0,7	590	13	2 106	0,6	140	9	847	1,1	4 330	711	36 862	1,9	81	10	651	1,5	5 501	750	41 415	1,8
	Ensemble	1 707	71	3 999	1,7	3 545	682	14 440	4,5	2 866	657	16 271	3,9	13 551	8 071	118 116	6,4	1 125	356	13 593	2,6	22 794	9 837	166 419	5,6
2002	Hommes	1 223	47	2 599	1,8	2 996	591	10 756	5,2	2 772	575	13 973	4	9 599	6 558	71 189	8,4	955	299	11 382	2,6	17 545	8 070	109 899	6,8
	Femmes	346	3	784	0,4	600	22	1 691	1,3	153	10	765	1,3	4 188	631	32 722	1,9	86	13	593	2,1	5 373	679	36 555	1,8
	Ensemble	1 569	50	3 383	1,5	3 596	613	12 447	4,7	2 925	585	14 738	3,8	13 787	7 189	103 911	6,5	1 041	312	11 975	2,5	22 918	8 749	146 454	5,6
2003	Hommes	1 348	66	2 670	2,4	3 199	577	9 980	5,5	2 749	507	12 079	4	8 662	4 877	56 863	7,9	932	232	9 789	2,3	16 890	6 259	91 381	6,4
	Femmes	400	5	809	0,6	661	26	1 656	1,5	200	7	778	0,9	4 072	537	27 116	1,9	70	10	564	1,7	5 403	585	30 923	1,9
	Ensemble	1 748	71	3 479	2	3 860	603	11 636	4,9	2 949	514	12 857	3,8	12 734	5 414	83 979	6,1	1 002	242	10 353	2,3	22 293	6 844	122 304	5,3
2004	Hommes	1 261	46	2 412	1,9	3 331	589	9 438	5,9	3 392	476	11 422	4	10 402	4 398	51 099	7,9	1 377	260	8 797	2,9	19 763	5 769	83 168	6,5
	Femmes	411		747	0	617	35	1 551	2,2	208	9	696	1,3	4 835	498	25 153	1,9	94	11	486	2,2	6 165	553	28 633	1,9
	Ensemble	1 672	46	3 159	1,4	3 948	624	10 989	5,4	3 600	485	12 118	3,8	15 237	4 896	76 252	6	1 471	271	9 283	2,8	25 928	6 322	111 801	5,4
2005	Hommes	1 288	50	2 448	2	2 494	625	8 542	6,8	3 275	607	13 379	4,3	7 277	4 651	49 968	8,5	1 097	226	9 158	2,4	15 431	6 159	83 495	6,9
	Femmes	458	3	726	0,4	560	34	1 438	2,3	333	12	969	1,2	4 469	518	26 837	1,9	95	9	488	1,8	5 915	576	30 458	1,9
	Ensemble	1 746	53	3 174	1,6	3 054	659	9 980	6,2	3 608	619	14 348	4,1	11 746	5 169	76 805	6,3	1 192	235	9 646	2,4	21 346	6 735	113 953	5,6
2006	Hommes	1 128	73	2 466	2,9	2 336	850	8 879	8,7	2 837	657	12 676	4,9	5 978	4 497	43 879	9,3	1 224	504	10 960	4,4	13 503	6 581	78 860	7,7
	Femmes	431	1	838	0,1	517	29	1 656	1,7	277	13	955	1,3	3 710	556	25 125	2,2	119	23	1 105	2	5 054	622	29 679	2,1
	Ensemble	1 559	74	3 304	2,2	2 853	879	10 535	7,7	3 114	670	13 631	4,7	9 688	5 053	69 004	6,8	1 343	527	12 065	4,2	18 557	7 203	108 539	6,2
2007	Hommes	1 092	82	2 537	3,1	2 468	863	9 536	8,3	3 082	690	13 374	4,9	6 011	4 096	43 564	8,6	1 258	468	10 815	4,1	13 911	6 199	79 826	7,2
	Femmes	448	6	891	0,7	585	40	1 850	2,1	296	9	945	0,9	3 587	588	25 786	2,2	139	38	1 038	3,5	5 055	681	30 510	2,2
	Ensemble	1 540	88	3 428	2,5	3 053	903	11 386	7,3	3 378	699	14 319	4,7	9 598	4 684	69 350	6,3	1 397	506	11 853	4,1	18 966	6 880	110 336	5,9
2008	Hommes	1 056	66	2 426	2,6	2 293	868	8 898	8,9	3 044	690	12 278	5,3	5 607	3 482	38 734	8,2	1 239	404	9 876	3,9	13 239	5 510	72 212	7,1
	Femmes	387	6	874	0,7	533	54	1 765	3	264	12	871	1,4	3 210	500	23 162	2,1	147	25	1 066	2,3	4 541	597	27 738	2,1
	Ensemble	1 443	72	3 300	2,1	2 826	922	10 663	8	3 308	702	13 149	5,1	8 817	3 982	61 896	6	1 386	429	10 942	3,8	17 780	6 107	99 950	5,8
2009	Hommes	928	72	2 475	2,8	1 863	903	8 298	9,8	2 719	674	12 455	5,1	5 243	3 670	37 347	8,9	1 136	404	9 375	4,1	11 889	5 723	69 950	7,6
	Femmes	386	5	916	0,5	451	41	1 657	2,4	276	17	905	1,8	2 973	543	23 064	2,3	115	36	1 124	3,1	4 201	642	27 666	2,3
	Ensemble	1 314	77	3 391	2,2	2 314	944	9 955	8,7	2 995	691	13 360	4,9	8 216	4 213	60 411	6,5	1 251	440	10 499	4	16 090	6 365	97 616	6,1
2010	Hommes	800	69	2 333	2,9	1 557	776	7 243	9,7	2 583	616	11 322	5,2	4 875	3 458	35 080	9	1 029	436	9 110	4,6	10 844	5 355	65 088	7,6
	Femmes	318	11	797	1,4	394	43	1 388	3	233	12	927	1,3	2 685	503	21 714	2,3	126	10	1 056	0,9	3 756	579	25 882	2,2
	Ensemble	1 118	80	3 130	2,5	1 951	819	8 631	8,7	2 816	628	12 249	4,9	7 560	3 961	56 794	6,5	1 155	446	10 166	4,2	14 600	5 934	90 970	6,1
2011	Hommes	834	65	2 502	2,5	1 519	726	6 328	10,3	2 693	735	11 496	6	4 921	3 307	33 183	9,1	1 128	355	8 912	3,8	11 095	5 188	62 421	7,7
	Femmes	367	6	904	0,7	334	38	1 341	2,8	264	9	894	1	2 753	512	20 599	2,4	124	34	991	3,3	3 842	599	24 729	2,4
	Ensemble	1 201	71	3 406	2	1 853	764	7 669	9,1	2 957	744	12 390	5,7	7 674	3 819	53 782	6,6	1 252	389	9 903	3,8	14 937	5 787	87 150	6,2
Var. 2011/2010	Hommes	4,3 %	- 5,8 %	7,2 %	- 11,9	- 2,4 %	- 6,4 %	- 12,6 %	6,4	4,3 %	19,3 %	1,5 %	16,5	0,9 %	- 4,4 %	- 5,4 %	1	9,6 %	- 18,6 %	- 2,2 %	- 16,1	2,3 %	- 3,1 %	- 4,1 %	0,9
	Femmes	15,4 %	- 45,5 %	13,4 %	- 51,6	- 15,2 %	- 11,6 %	- 3,4 %	- 8,3	13,3 %	- 25 %	- 3,6 %	- 22	2,5 %	1,8 %	- 5,1 %	7,1	- 1,6 %	240 %	- 6,2 %	253,6	2,3 %	3,5 %	- 4,5 %	8,1
	Ensemble	7,4 %	- 11,3 %	8,8 %	- 18,1	- 5 %	- 6,7 %	- 11,1 %	4,5	5 %	18,5 %	1,2 %	16,2	1,5 %	- 3,6 %	- 5,3 %	1,7	8,4 %	- 12,8 %	- 2,6 %	- 10,1	2,3 %	- 2,5 %	- 4,2 %	1,7

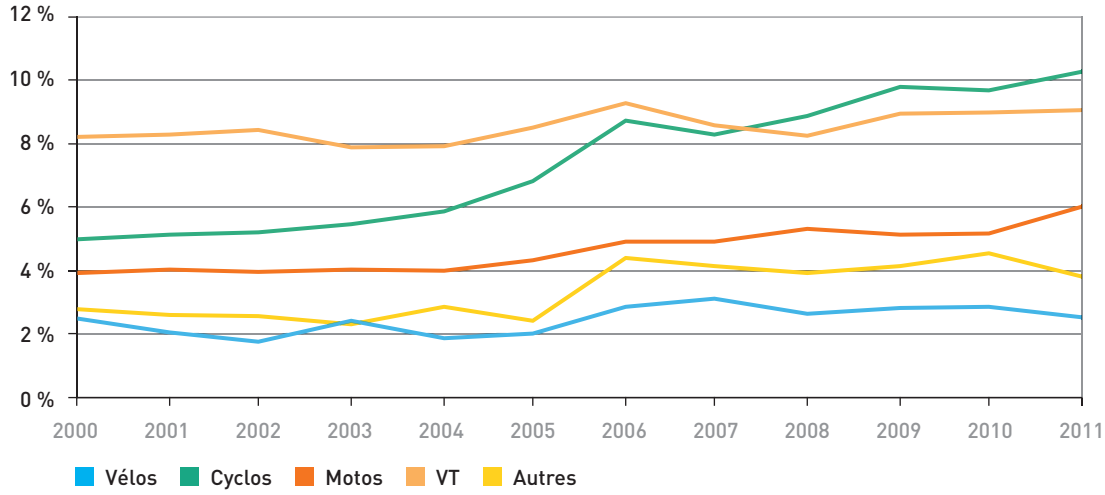
Ind : conducteurs au taux d'alcool indéterminé – Alc + : conducteurs au taux d'alcool positif – Alc - : conducteurs au taux d'alcool négatif

Source : ONISR, fichier des accidents.

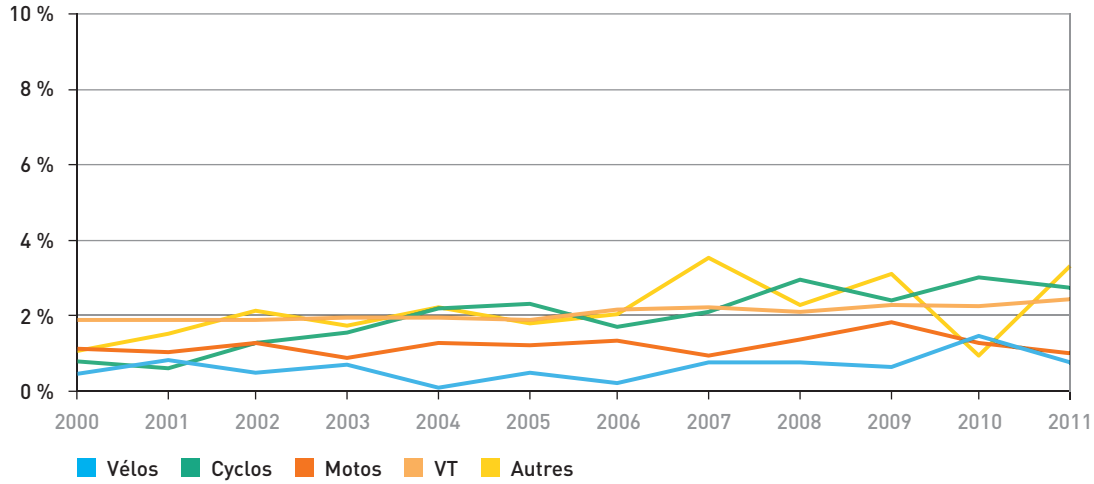
↓ ANNÉE 2011 – CONDUCTEURS AVEC ALCOOL POSITIF – HOMMES *VERSUS* FEMMES



↓ ÉVOLUTION DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ÉVOLUTION DES CONDUCTRICES ALCOOLISÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'accidentalité par type de route et selon le milieu

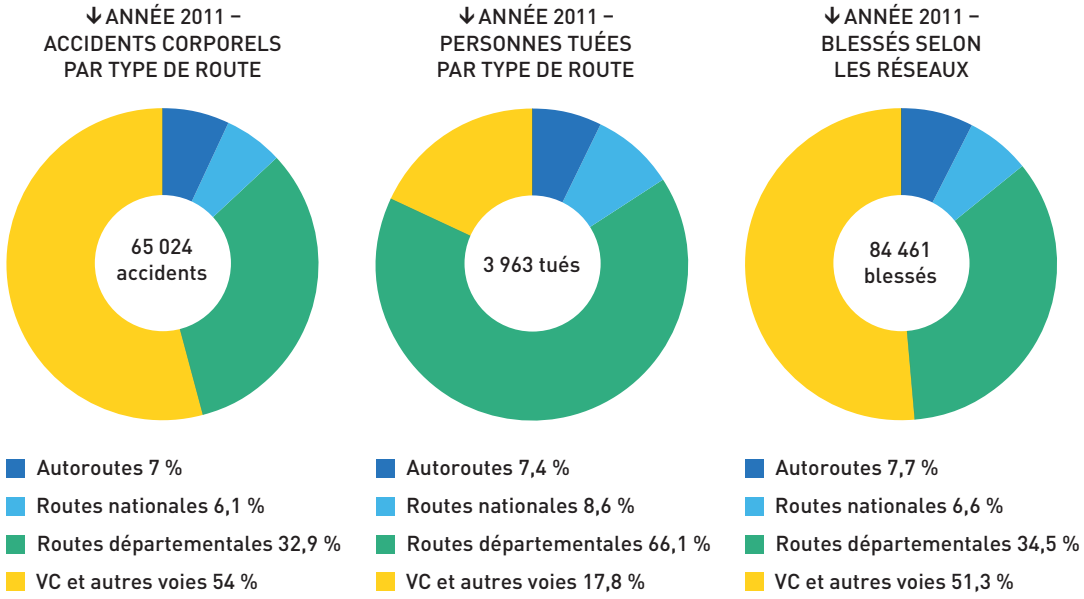
Préalablement, il est rappelé que le réseau routier national (RRN) et le réseau des routes départementales ont fait l'objet en 2005-2006 d'une restructuration majeure puisque environ 18 000 km de routes nationales (plus de la moitié du réseau hors autoroutes) ont été transférées aux conseils généraux des départements. Cela crée une discontinuité majeure dans les séries longues de trafic et d'accidentalité relatives à ces deux réseaux (bien supérieure à l'effet des variations de linéaire ordinaires constatées chaque année). On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

On donne cependant ci-dessous des séries longues intégrales depuis l'année 2000, conformes aux mêmes exploitations réalisées pour les autres réseaux. Toutefois, les commentaires fournis tiennent compte de cette particularité.

Avertissement : les données d'accidentalité fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies concernées, contrairement aux éditions précédentes où ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

DONNÉES GÉNÉRALES DE L'ACCIDENTALITÉ TOUS TYPES DE ROUTE

En 2011, comparativement à 2010, le nombre de personnes tuées et le nombre de blessés diminuent sur toutes les catégories de réseaux à l'exception des autoroutes où le nombre de personnes tuées augmente de + 15 %.



Source : ONISR, fichier des accidents.

Sur autoroutes

Par référence à 2000, la baisse de la mortalité sur le réseau autoroutier atteint – 50 % (– 52 % tous réseaux confondus) alors que, dans le même temps, les kilomètres parcourus sur les autoroutes augmentaient de + 17 %. Parallèlement, sur ce réseau routier, la baisse du nombre d'accidents corporels est de – 38 % (– 46 % tous réseaux routiers confondus).

Par référence à 2010, le nombre d'accidents sur autoroute (7 % des accidents en 2011) est de nouveau en baisse de – 3,7 % après la hausse de 2010. La mortalité (4,4 % des personnes tuées en 2011) est en augmentation pour la deuxième année consécutive de + 15 % en 2011 ce qui la ramène à un niveau équivalent à celui de 2007. Le nombre de blessés hospitalisés (6,7 % des blessés hospitalisés en 2011) est également en hausse de + 16 % soit un effectif équivalent à celui de 2007.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DES ACCIDENTS CORPORELS PAR TYPE DE ROUTE

Année	Autoroutes	RN	RD	VC et autres voies	Total des accidents corporels
2000	7 401	18 378	38 573	56 871	121 223
2001	7 733	17 611	36 720	54 681	116 745
2002	7 596	15 521	32 589	49 764	105 470
2003	6 161	12 497	27 189	44 373	90 220
2004	5 285	11 285	24 845	43 975	85 390
2005	5 827	10 908	23 842	43 948	84 525
2006	5 693	8 841	22 630	43 145	80 309
2007	5 905	6 774	24 108	44 485	81 272
2008	4 703	5 424	22 565	41 795	74 487
2009	4 368	4 590	23 736	39 621	72 315
2010	4 756	4 012	22 089	36 431	67 288
2011	4 581	3 954	21 391	35 098	65 024
Var. 2011/2010	**– 3,7 %**	**– 1,4 %**	**– 3,2 %**	**– 3,7 %**	**– 3,4 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE LA MORTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE

Année	Autoroutes	RN	RD	VC et autres voies	Total des tués
2000	585	2 141	4 257	1 188	8 170
2001	540	2 062	4 440	1 211	8 253
2002	586	1 963	4 027	1 166	7 742
2003	481	1 429	3 209	1 007	6 126
2004	360	1 302	2 988	943	5 593
2005	359	1 173	2 874	912	5 318
2006	325	901	2 604	879	4 709
2007	299	572	2 866	883	4 620
2008	254	421	2 745	855	4 275
2009	248	420	2 776	829	4 273
2010	256	367	2 661	708	3 992
2011	295	341	2 621	706	3 963
Var. 2011/2010	15,2 %	– 7,1 %	– 1,5 %	– 0,3 %	– 0,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DES BLESSÉS HOSPITALISÉS PAR TYPE DE ROUTE

Année	Autoroutes	RN	RD	VC et autres voies	Total des blessés hospitalisés
2000	ND	ND	ND	ND	ND
2001	ND	ND	ND	ND	ND
2002	ND	ND	ND	ND	ND
2003	ND	ND	ND	ND	ND
2004	ND	ND	ND	ND	ND
2005	2 702	6 132	15 245	15 732	39 811
2006	2 529	5 468	17 843	14 822	40 662
2007	2 292	3 552	18 301	14 470	38 615
2008	1 981	2 819	16 599	13 566	34 965
2009	1 860	2 523	16 747	12 193	33 323
2010	2 156	2 183	15 021	11 033	30 393
2011	1 983	1 980	14 986	10 730	29 679
Var. 2011/2010	**– 8 %**	**– 9,3 %**	**– 0,2 %**	**– 2,7 %**	**– 2,3 %**

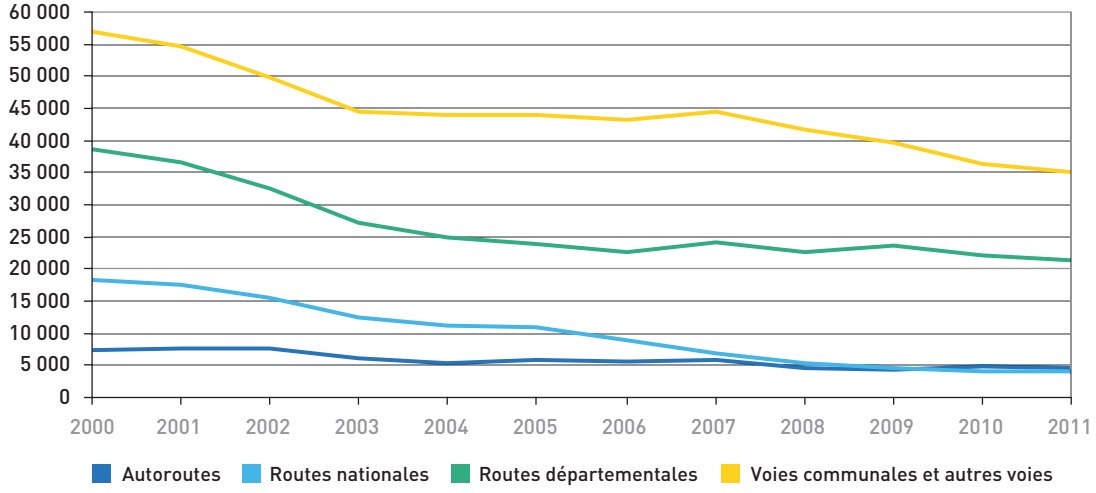
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2000 À 2011 – BILAN DES BLESSÉS PAR TYPE DE ROUTE

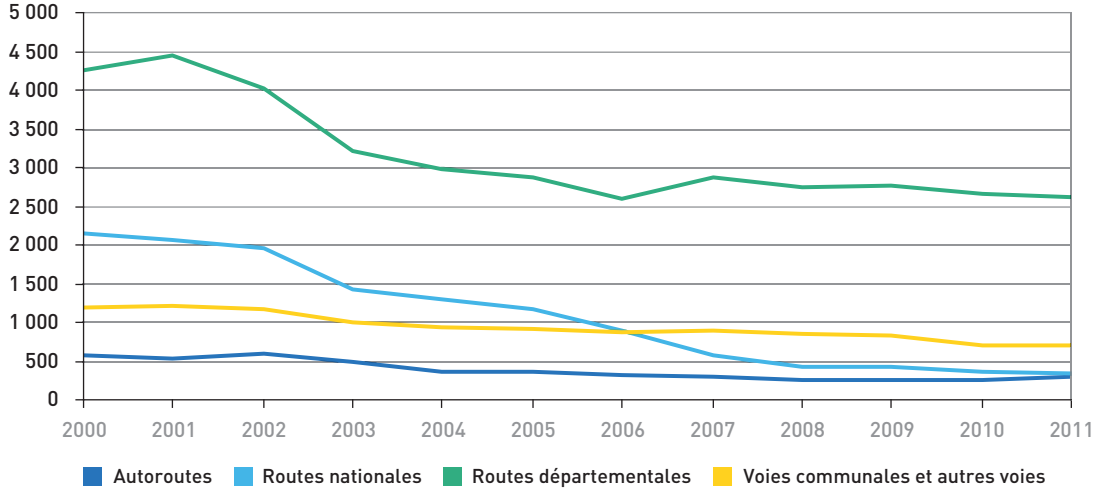
	Autoroutes	RN	RD	VC et autres voies	Total des blessés
2000	10 717	26 849	54 184	69 839	161 590
2001	11 113	25 380	50 513	66 406	153 412
2002	10 719	22 022	44 421	60 177	137 339
2003	8 604	17 448	36 350	53 132	115 534
2004	7 445	15 699	32 995	52 227	108 366
2005	8 097	15 381	31 697	52 901	108 076
2006	7 938	12 178	30 381	51 628	102 125
2007	8 186	9 355	32 296	53 364	103 201
2008	6 612	7 288	30 068	49 830	93 798
2009	6 106	6 292	31 230	47 306	90 934
2010	6 542	5 642	28 844	43 433	84 461
2011	6 217	5 367	28 016	41 651	81 251
Var. 2011/2010	**– 5 %**	**– 4,9 %**	**– 2,9 %**	**– 4,1 %**	**– 3,8 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS PAR TYPE DE ROUTE



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Sur les routes nationales

En 2011, les routes nationales connaissent une baisse de l'accidentalité avec une diminution de – 1,4 % des accidents par rapport à 2010 et une baisse de – 4,3 % de la mortalité.

Si on considère le réseau des routes nationales depuis sa configuration de 2007, la baisse du nombre d'accidents est de – 42 % et celle du nombre de personnes tuées de – 40 % (respectivement – 46 % et – 52 % tous réseaux confondus).

Sur les routes départementales

Les routes départementales connaissent également une baisse en 2011 : – 3,2 % pour le nombre d'accidents et – 1,5 % pour le nombre de personnes tuées par rapport à 2010.

Si on considère le réseau des routes départementales depuis sa configuration de 2007, la baisse du nombre d'accidents est de – 11 % et celle du nombre de personnes tuées de – 9 %.

Par référence à 2000, il est impossible de faire la part des choses entre les routes nationales et les routes départementales. En considérant ces deux réseaux cumulés, la baisse du nombre d'accidents corporels est de – 55 % et celle de la mortalité de – 54 %.

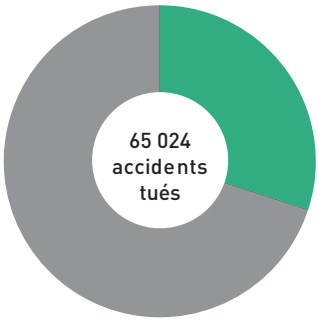
Sur les voies communales et autres voies[1]

La mortalité sur les voies communales et autres voies reste stable (– 0,3 %) entre 2011 et 2010. C'est sur ce réseau que la baisse de la mortalité est la plus forte : depuis 2000, les décès ont été réduit de – 59 % pour une diminution de près de – 62 % du nombre d'accidents.

Milieu urbain[2]*/rase campagne*[3]

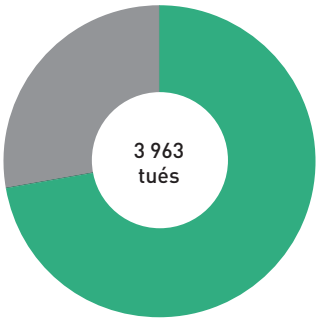
En 2011, 72 % des personnes tuées l'ont été en rase campagne alors que 70 % des accidents corporels se sont produits en milieu urbain. Ces ratios n'évoluent pas pratiquement pas d'une année sur l'autre. On observe toutefois une tendance à la hausse des accidents en milieu urbain (67 % des accidents en 2000 contre 70 % en 2011). Concernant la répartition de la mortalité entre ces deux milieux, elle est invariante depuis 2000 (72 % en rase campagne contre 28 % en milieu urbain).

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS – RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN



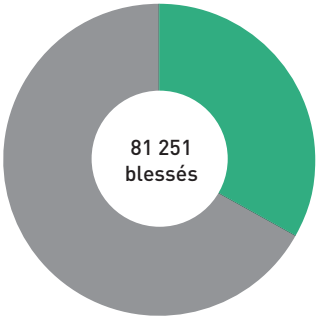
Rase campagne 30,2 %
Milieu urbain 69,8 %

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES – RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN



Rase campagne 72,3 %
Milieu urbain 27,7 %

↓ANNÉE 2011 – BLESSÉS – RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN



Rase campagne 33,3 %
Milieu urbain 66,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE

Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	40 494	ND	5 886	60 528	ND
2001	39 487	ND	5 950	57 715	ND
2002	36 732	ND	5 662	52 680	ND
2003	30 032	ND	4 441	42 334	ND
2004	27 565	ND	4 042	38 822	ND
2005	25 845	3 288	3 654	36 224	16 910
2006	25 323	3 037	3 363	35 479	19 354
2007	25 218	2 960	3 261	35 421	18 323
2008	22 411	2 743	3 040	31 181	16 583
2009	21 431	2 753	3 021	29 666	15 861
2010	20 429	2 617	2 859	28 246	14 596
2011	19 646	2 603	2 867	27 045	14 156
Var. 2011/2010	**– 3,8 %**	**– 0,5 %**	**0,3 %**	**– 4,3 %**	**– 3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

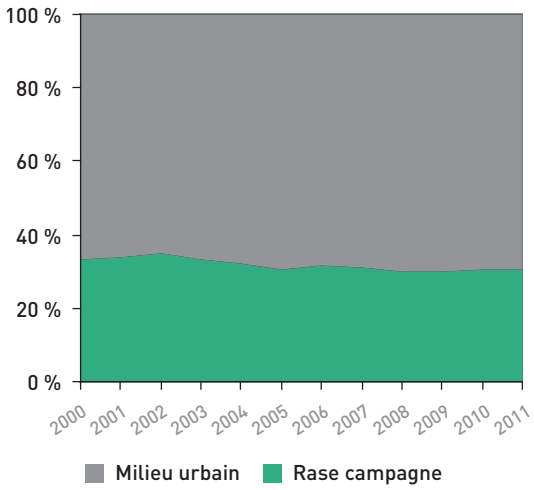
↓ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN

1 Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.
2 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.
3 Reste du réseau située hors agglomération.

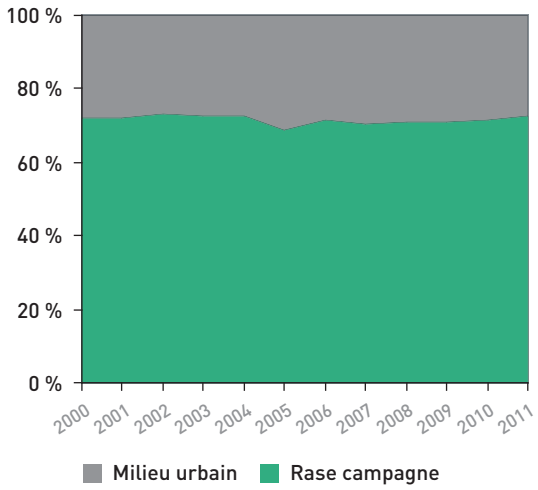
Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	80 729	ND	2 284	101 062	12 122
2001	77 258	ND	2 303	95 697	11 315
2002	68 738	ND	2 079	84 660	10 377
2003	60 188	ND	1 686	73 199	8 338
2004	57 825	ND	1 551	69 544	7 639
2005	58 680	1 569	1 664	71 852	22 901
2006	54 986	1 289	1 346	66 646	21 308
2007	56 054	1 305	1 359	67 780	20 292
2008	52 076	1 190	1 235	62 617	18 382
2009	50 884	1 203	1 252	61 268	17 462
2010	46 859	1 089	1 133	56 215	15 797
2011	45 378	1 044	1 096	54 206	15 523
Var. 2011/2010	**– 3,2 %**	**– 4,1 %**	**– 3,3 %**	**– 3,6 %**	**– 1,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN



↓ ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, la mortalité en rase campagne est en hausse de + 0,3 % (soit + 8 tués). Depuis 2000, ce nombre a diminué de – 51 %. Pour le milieu urbain, la baisse de la mortalité est de – 3,3 % entre 2010 et 2011. Depuis 2000, ce nombre a diminué de – 52 %.

Concernant les accidents corporels, leur évolution depuis 2000 s'établit à – 51 % pour la rase campagne et à – 44 % pour le milieu urbain. En 2011, par rapport à 2010, la baisse est uniforme aux alentours de – 3,5 %.

Kilométrages parcourus et exposition aux risques

En 2011, le volume de circulation sur les réseaux routiers (hors départements d'outre-mer) s'établit à 565 milliards de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules dont 26 % circulaient sur les autoroutes.

Depuis 2000, les kilométrages parcourus sur le réseau routier national sont en forte augmentation. La hausse des parcours sur les autoroutes est de + 17 % et celle sur les routes nationales de + 24 %.

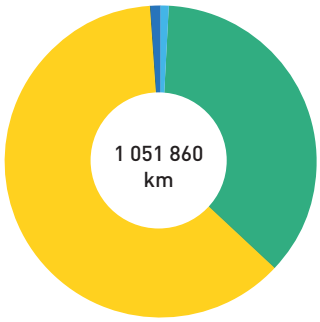
Dans le même temps, les routes départementales et les voies communales progressent de + 3,6 %.

↓ ANNÉE 2000 À 2011 – LINÉAIRE DU RÉSEAU ROUTIER

Année	Linéaire réseaux (en km)				
	Autoroutes	RN	RD	VC	Total
2000	9 766	26 126	359 055	594 149	989 096
2001	10 068	26 050	359 231	601 733	997 082
2002	10 223	26 154	359 597	598 380	994 354
2003	10 379	26 127	359 644	601 851	998 001
2004	10 379	26 127	359 955	606 031	1 002 492
2005	10 486	26 014	359 699	610 330	1 006 529
2006	10 800	10 336	377 205	615 607	1 013 949
2007	10 842	10 218	377 377	628 987	1 027 424
2008	10 890	9 765	377 984	629 000	1 027 639
2009	11 163	9 768	377 986	642 256	1 041 173
2010	11 392	9 754	377 986	651 202	1 050 334
2011	11 422	9 754	379 482	651 202	1 051 860
Var. 2001/2010	**0,3 %**	**0 %**	**0,4 %**	**0 %**	**0,1 %**

Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

↓ ANNÉE 2011 – LINÉAIRE SELON LE TYPE DE ROUTE



- Autoroutes 1,1 %
- Routes nationales 16,9 %
- Routes départementales 16,9 %
- VC 1,1 %

Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – KILOMÈTRES PARCOURUS PAR TYPE DE ROUTE

Année	Volume de circulation (en milliards de km parcourus)				
	Autoroutes	RN	RD	VC	Total
2000	121	40	214	143	518
2001	126	41	223	149	539
2002	130	42	225	150	548
2003	132	43	227	151	553
2004	135	45	226	151	557
2005	135	46	224	150	554
2006	137	46	223	149	555
2007	141	47	224	149	562
2008	139	47	220	147	553
2009	141	47	219	146	552
2010	143	48	221	148	560
2011	145	49	222	148	565
Var. 2011/2010	**1,2 %**	**2,9 %**	**0,4 %**	**0,4 %**	**0,8 %**

À partir du volume global de circulation de l'ensemble RD+ VC estimé par le SOeS, l'ONISR a réparti ce trafic arbitrairement entre ces deux réseaux (60 % pour les RD et 40 % pour les VC), sur la base de travaux antérieurs.

↓ ANNÉE 2011 – KILOMÈTRES PARCOURUS PAR TYPE DE ROUTE

- Autoroutes 25,7 %
- Routes nationales 8,8 %
- Routes départementales 39,3 %
- VC 26,2 %

Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

L'estimation du risque d'être tué en tant que conducteur ou passager dans un accident de la route selon le réseau routier circulé, en rapportant la mortalité au volume de circulation correspondant, permet d'évaluer le risque collectif des différents réseaux routiers. Il est possible d'en déduire un risque relatif qui traduit le niveau de sécurité intrinsèque de ces quatre réseaux qui se distinguent par des usages différents (présence ou non d'usagers vulnérables) et une conception routière variée (absence de carrefours sur autoroute…)

↓ ANNÉE 2011 – PART DE MORTALITÉ ET PART DE TRAFIC : RISQUE RELATIF INTRINSÈQUE

	Nombre de personnes tuées	Pourcentage (A)	Volume de circulation (en millards de km parcourus)	Pourcentage (B)	Risque relatif (A/B)
Autoroutes	295	7,4	145	25,7	0,3
Routes nationales	341	8,6	49	8,8	1
Routes départementales	2 621	66,1	222	39,3	1,7
Voies communales	706	17,8	148	26,2	0,7
Ensemble	**3 963**	**100**	**565**	**100**	**1**

À partir du volume global de circulation de l'ensemble RD + VC estimé par le SOeS, l'ONISR a réparti ce trafic arbitrairement entre ces deux réseaux (60 % pour les RD et 40 % pour les VC), sur la base de travaux antérieurs.

Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

L'autoroute apparaît le réseau le plus sûr avec un risque trois fois plus faible que sur l'ensemble des routes alors que les routes départementales apparaissent comme le réseau le moins sûr avec un risque presque deux fois plus important que sur l'ensemble des routes. Ce réseau présente aussi l'enjeu le plus fort de la mortalité routière avec 66 %.

LES DONNÉES DÉTAILLÉES PAR TYPE DE ROUTE ET SELON LE MILIEU

Pour affiner l'analyse de l'accidentalité, le Bilan 2011 intègre des focus détaillés selon le type de route où s'est produit l'accident.

Les analyses données pour chaque route ou milieu suivent la même trame, offrant ainsi une meilleure lisibilité et facilitant les comparaisons (sauf quelques exceptions, dans le cas de développements qui auraient présenté trop peu d'intérêt).

Par ailleurs, certaines analyses ont également été éludées lorsque les effectifs en cause, trop faibles, ne permettent pas des exploitations statistiquement significatives et des interprétations solides.

Les autoroutes

Avertissement : Les données d'accidents fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies, contrairement aux éditions précédentes où ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

Linéaire et volume de circulation[4]

Le kilométrage d'autoroutes augmente régulièrement depuis 2000 (+ 17 % en 2011). 30 km supplémentaires ont été ouverts en 2011.

Dans le même temps, le volume de circulation s'accroît à peu près au même rythme (+17 %). Après une légère baisse inédite en 2008, le volume de circulation retrouve une tendance haussière (+ 1,4 % en 2009, + 1,8 % en 2010 et + 1,2 % en 2011). Près d'un quart du volume de trafic en France circule sur le réseau autoroutier.

4 Voir également données et graphiques pages 429 et 430.

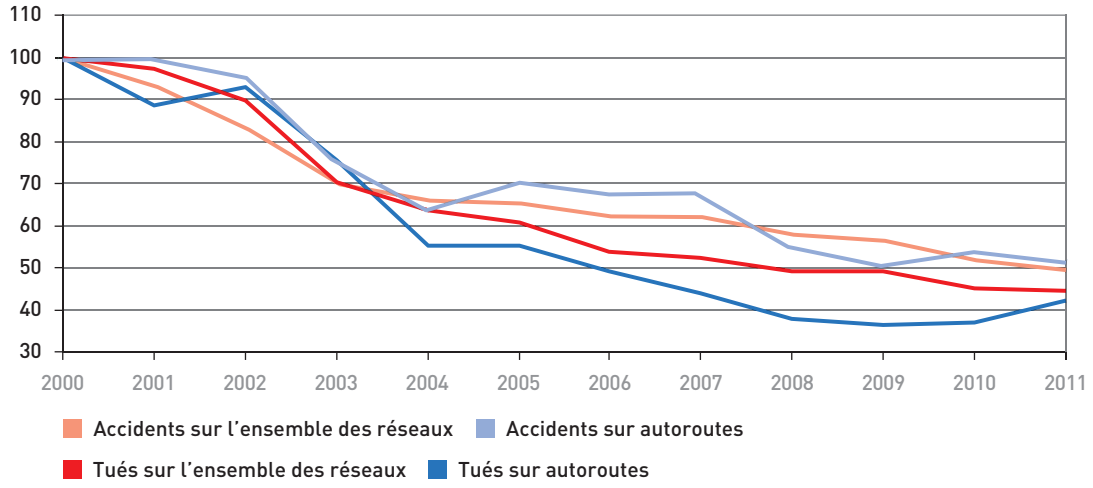
Malgré ces augmentations, la baisse des accidents corporels depuis 2000 sur autoroute par milliards de kilomètres parcourus se situe au même niveau que celle de l'ensemble des accidents (– 50 % environ) tandis que la mortalité par milliard de kilomètres parcourus sur autoroutes connaît une évolution plus favorable que l'ensemble des réseaux (– 58 % sur les autoroutes en 2011 par rapport à 2000 contre – 56 % pour l'ensemble des réseaux).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS SUR AUTOROUTES

Année	Accidents corporels		Personnes tuées	
	Autoroutes	Ensembles des réseaux	Autoroutess	Ensemble des réseaux
2000	61	233,9	5	15,8
2001	61	216,6	4	15,3
2002	58	192,5	4	14,1
2003	47	163,2	4	11,1
2004	39	153,3	3	10
2005	43	152,5	3	9,6
2006	41	144,6	2	8,5
2007	42	144,7	2	8,2
2008	34	134,8	2	7,7
2009	31	131	2	7,7
2010	33	120,1	2	7,1
2011	32	115,1	2	7
Var. 2011/2010	**– 4,9 %**	**– 4,1**	**13,8 %**	**– 1,5**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ POUR 1 MILLIARD DE KM PARCOURUS SUR AUTOROUTES (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Bilan général de l'accidentalité sur autoroutes

En 2011, les autoroutes enregistrent 7 % des accidents corporels et 7,4 % de personnes tuées.

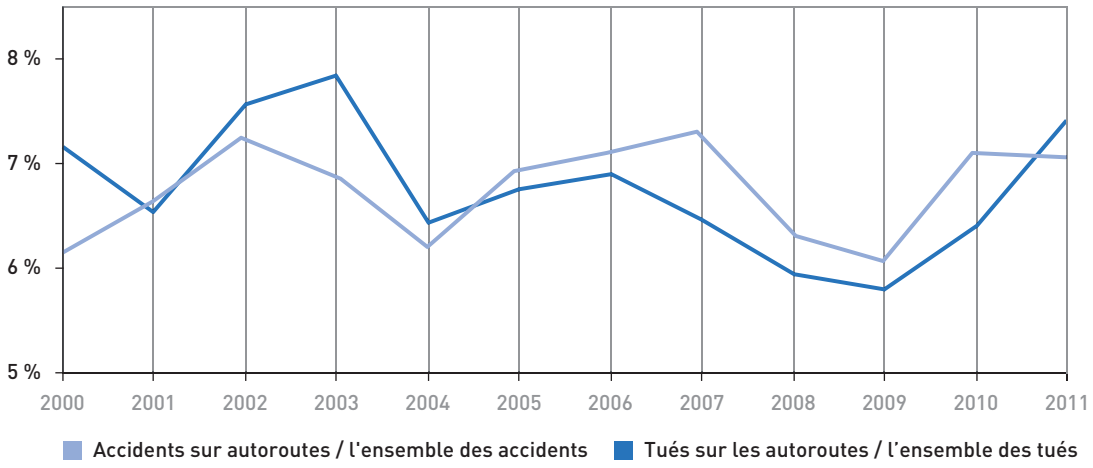
Depuis 2000, l'accidentalité sur autoroute est en baisse :
– de – 38 % pour les accidents corporels ;
– de – 50 % pour les personnes tuées ;
– et de – 42 % pour les blessés.

Cependant, sur les deux dernières années, la mortalité sur autoroute est en hausse et retrouve son niveau de 2007 (près de 300 personnes tuées). Par rapport à 2010, le nombre de personnes tuées sur autoroute a augmenté de + 15 % alors que le nombre d'accidents corporels diminue de – 3,7 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR LES AUTOROUTES

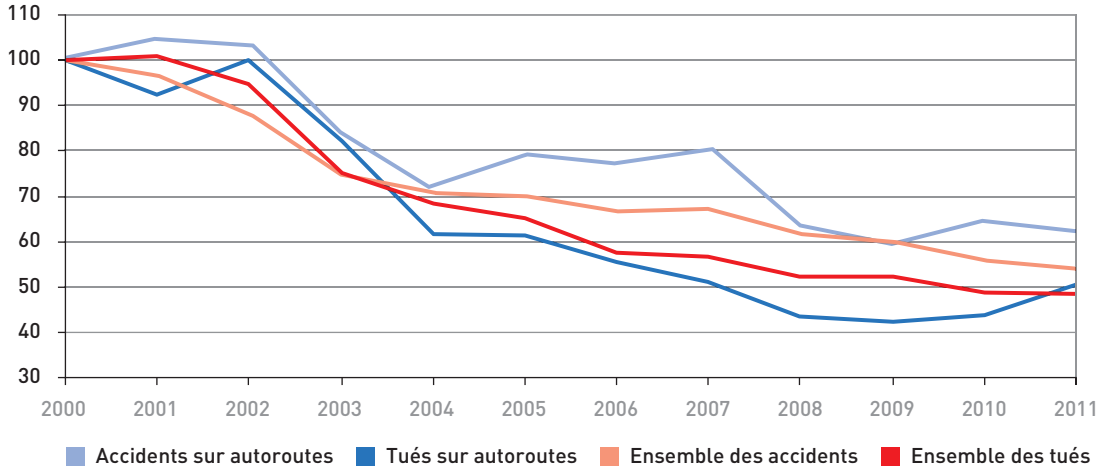
Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	7 401	ND	585	10 717	ND
2001	7 733	ND	540	11 113	ND
2002	7 596	ND	586	10 719	ND
2003	6 161	ND	481	8 604	ND
2004	5 285	ND	360	7 445	ND
2005	5 827	314	359	8 097	2 702
2006	5 693	276	325	7 938	2 529
2007	5 905	267	299	8 186	2 292
2008	4 703	208	254	6 612	1 981
2009	4 368	217	248	6 106	1 860
2010	4 756	226	256	6 542	2 156
2011	4 581	248	295	6 217	1 983
Var. 2011/2010	**– 3,7 %**	**9,7 %**	**15,2 %**	**– 5 %**	**– 8 %**

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES AUTOROUTES DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE AUTOROUTES ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les accidents corporels sur autoroute connaissent des évolutions erratiques d'une année sur l'autre mais la tendance à la baisse est en retrait par rapport à l'ensemble des accidents (– 38 % sur autoroutes contre – 46 % sur l'ensemble des réseaux).

L'évolution de la mortalité sur autoroute connaît une tendance à la hausse depuis 2009 après avoir connu une baisse spectaculaire en 2003 et 2004 suivie d'une autre baisse significative entre 2005 et 2007.

Les usagers[5] accidentés sur les autoroutes

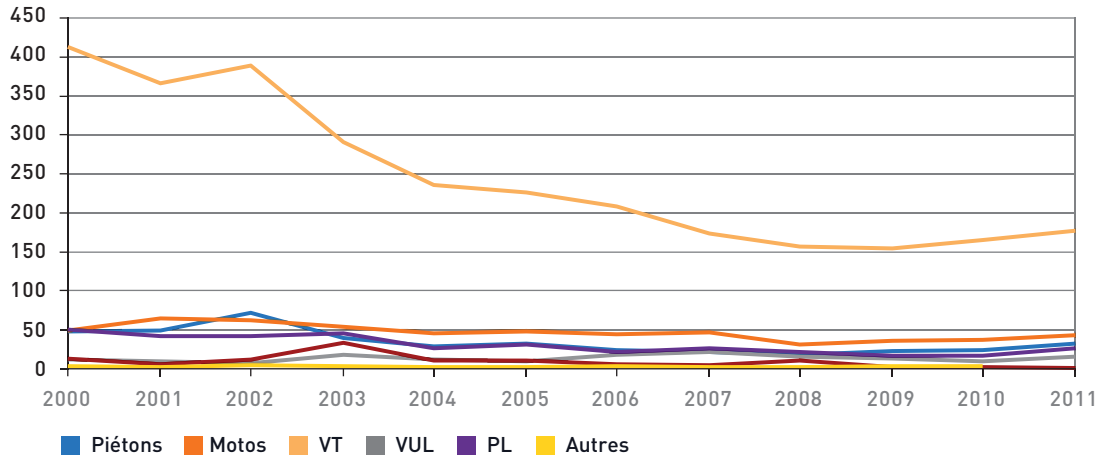
Sur les autoroutes, certains véhicules sont interdits à la circulation comme les bicyclettes ou les cyclomoteurs. Il en découle une répartition par usager des accidents corporels et des personnes tuées spécifiques.

5 Voir chapitre du bilan relatif aux véhicules utilitaires alertant sur la discontinuité des séries dans l'enregistrement de ces véhicules au sein du fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

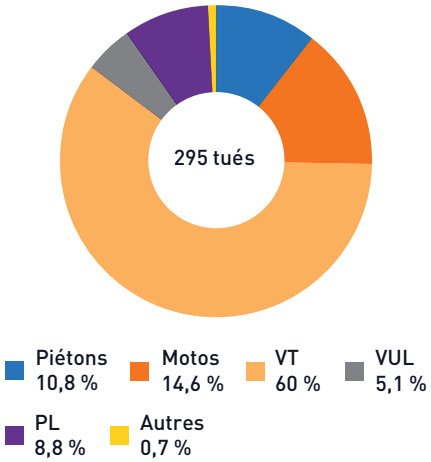
Année	Accidents corporels									Personnes tuées								
	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres
2000	115	6	18	1 003	6 558	465	1 203	44	57	48	0	0	49	413	12	50	12	1
2001	108	5	20	1 112	6 850	460	1 228	39	77	49	0	2	65	367	10	42	5	0
2002	137	1	10	1 056	6 696	444	1 234	51	61	72	1	0	62	389	7	42	11	2
2003	69	2	15	929	5 410	377	1 079	33	49	40	0	1	53	291	18	45	32	1
2004	55	4	14	873	4 642	312	928	32	54	29	1	0	45	236	12	27	10	0
2005	72	7	35	1 118	5 019	342	1 047	38	80	32	0	2	48	226	10	31	10	0
2006	64	4	20	1 043	4 693	623	1 149	31	67	24	1	3	44	208	18	21	5	1
2007	61	4	26	1 202	4 902	714	1 099	32	78	22	1	1	47	174	22	26	4	0
2008	45	3	20	954	3 911	582	862	29	46	18	0	0	31	157	16	22	10	0
2009	43	1	19	962	3 666	544	691	30	37	23	1	2	36	154	13	17	1	1
2010	54	0	18	1 142	3 927	611	799	20	37	24	0	1	37	165	10	17	1	1
2011	67	2	11	1 192	3 755	633	770	23	46	32	0	0	43	177	15	26	0	2
Var. 2011/2010	24,1 %	ND	– 38,9 %	4,4 %	– 4,4 %	3,6 %	– 3,6 %	15 %	24,3 %	33,3 %	ND	NS	16,2 %	7,3 %	50 %	52,9 %	NS	NS

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR AUTOROUTES PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

En premier lieu, il convient de noter une représentation plus forte des poids lourds (9 %) alors qu'elle est de 1,7 % sur l'ensemble des réseaux. En second lieu, la mortalité piétonne est très élevée (11 %) alors que la circulation piétonne est interdite sur ces voies. Ces proportions restent stables d'une année sur l'autre.

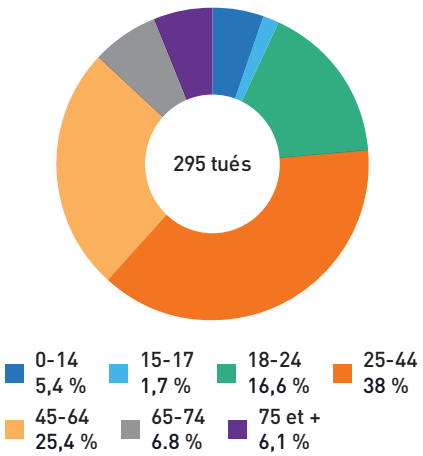
Par rapport à 2000, la baisse de la mortalité a surtout bénéficié aux usagers des voitures de tourisme (– 57 % en 2011). Les parts de mortalité des autres catégories d'usagers n'ont pas évolué.

Par référence à 2010, la mortalité des automobilistes augmente de + 12 tués, celle des utilisateurs de poids lourds de + 9 tués, celle des motocyclistes de + 6 tués et celle des utilisateurs de véhicules utilitaires légers de + 5 tués.

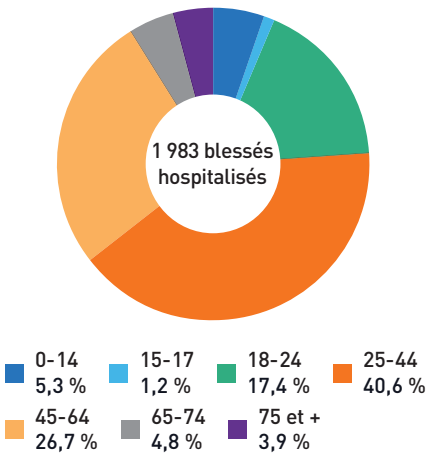
Classes d'âge des victimes sur les autoroutes

Si la mortalité sur autoroute en 2011 pèse 7 % de l'ensemble de la mortalité routière, pour la classe d'âge des moins de 14 ans, elle est de 12 % avec 16 tués qui sont des passagers. La classe d'âge la plus concernée est celle des 25-44 ans avec 112 tués en 2011, soit 38 % de la mortalité autoroutière contre 32 % tous réseaux confondus (et 9 % de cette classe d'âge).

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR AUTOROUTES PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS SUR AUTOROUTES PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES PAR CLASSE D'ÂGE

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	total	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	total
2000	24	32	9	94	228	135	35	29	585	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	6	28	12	86	229	137	28	15	540	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	9	30	7	96	233	127	52	31	586	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	9	17	5	65	186	120	53	26	481	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	5	10	12	72	145	82	19	15	360	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	0	8	3	53	141	95	25	34	359	22	116	46	485	1 204	593	135	101	2 702
2006	1	12	10	45	115	101	22	19	325	27	123	39	468	1 009	636	135	92	2 529
2007	0	15	2	37	111	86	24	24	299	13	110	47	396	963	543	109	111	2 292
2008	0	9	6	46	93	57	25	18	254	1	105	28	362	823	484	103	75	1 981
2009	0	7	6	44	92	61	21	17	248	2	73	27	344	745	490	105	74	1 860
2010	0	12	5	44	93	66	10	26	256	1	103	33	418	884	519	107	91	2 156
2011	0	16	5	49	112	75	20	18	295	0	105	24	345	806	530	95	78	1 983
Var. 2011/2010	ND	NS	0 %	11,4 %	20,4 %	13,6 %	100 %	– 30,8 %	15,2 %	NS	1,9 %	– 27,3 %	– 17,5 %	– 8,8 %	2,1 %	– 11,2 %	– 14,3 %	– 8 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Par rapport à 2000, alors que la baisse de la mortalité sur autoroutes est de – 47 % (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu), celle des 0-14 ans et des 25-44 ans est la plus forte (respectivement – 50 % et – 51 %).

Les autoroutes – collisions et obstacles [6]

La répartition des types de collision sur autoroute s'analyse au regard de la spécificité de la circulation sur ce réseau. La baisse de la mortalité a légèrement modifié cette répartition.

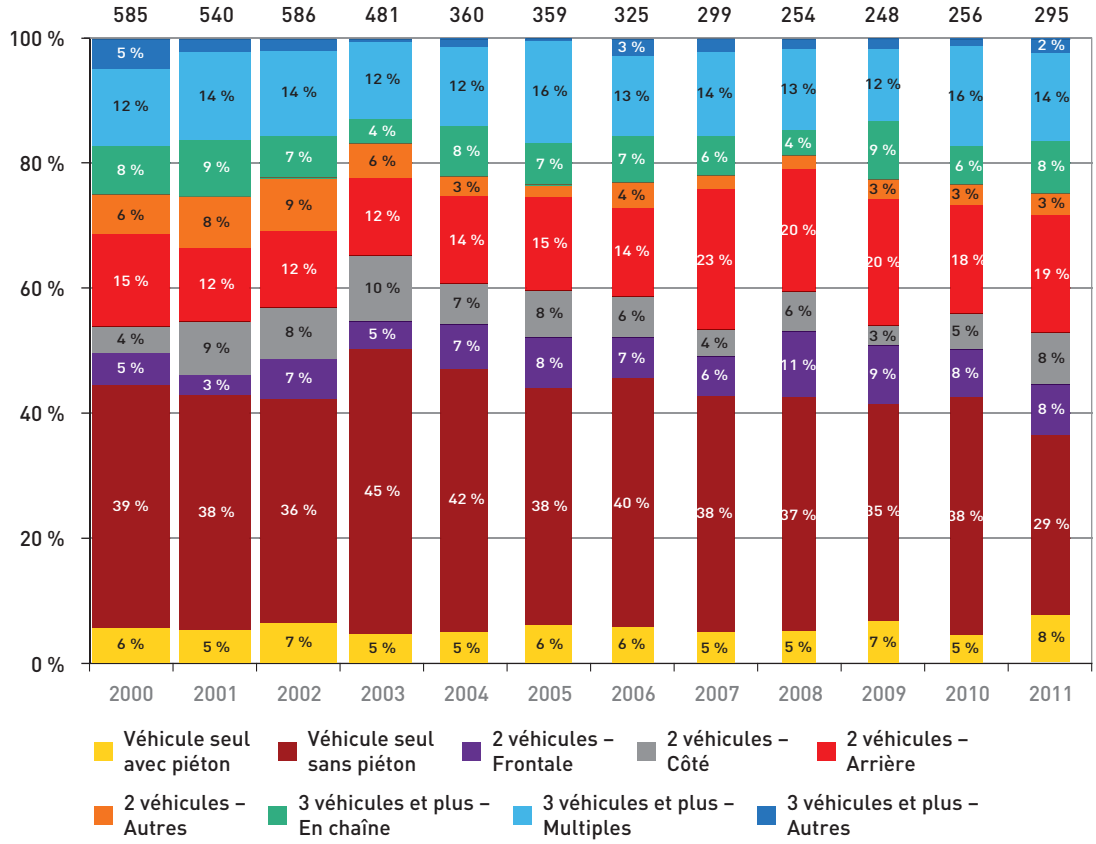
Les accidents mortels de véhicule seul sans piéton sont les plus fréquents sur autoroute mais la part de cette mortalité est passée de 39 % en 2000 à 29 % en 2011.

La part de la mortalité résultant d'un accident mortel en présence d'un piéton n'est pas négligeable sur un réseau où leur circulation est interdite. Elle passe de 6 à 8 % entre 2000 et 2011. De la même façon, la part des accidents frontaux est conséquente alors que ce type de choc est a priori empêché par la séparation physique des flux. Ce sont souvent des franchissements de terre-plein central impliquant un poids lourd. Leur part progresse de 5 % en 2000 à 8 % en 2011 avec une pointe à 11 % en 2008.

Les données du ficher national des accidents ne permettent pas de faire émerger des facteurs supposés de ces accidents comme le non-respect des distances de sécurité, l'alcool ou la somnolence. Cela nécessite une analyse détaillée des procès-verbaux d'accident, analyse que réalise chaque année l'Association française des sociétés d'autoroutes et qui fait l'objet d'une publication spécifique.

6 Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LES TYPES DE COLLISIONS

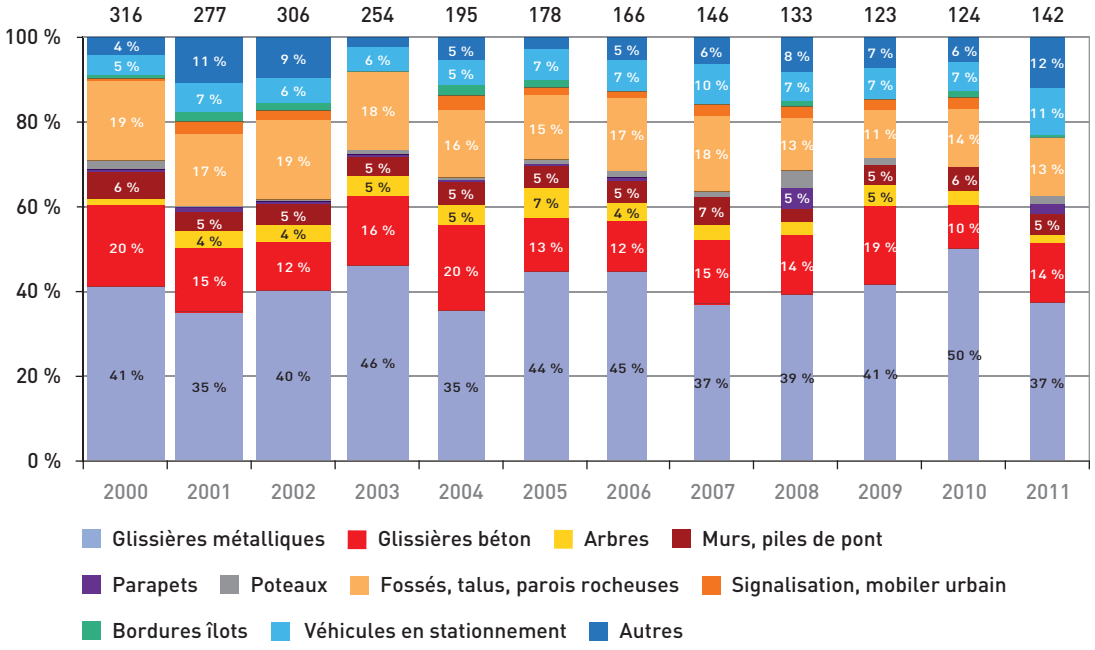


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la part de la mortalité dans les accidents avec choc des véhicules contre obstacles fixes a perdu 6 points (passant de 54 % en 2000 à 48 % en 2011).

Logiquement, les glissières de sécurité, qui empêchent les véhicules de sortir de la chaussée ou d'aller sur la voie opposée, qu'elles soient métalliques ou en béton, sont les obstacles les plus percutés sur les autoroutes lors des accidents mortels (51 % des personnes tuées en 2011). Une part non négligeable des accidents mortels surviennent contre un véhicule en stationnement. Cette part augmente nettement entre 2000 et 2011 passant de 5 % à 11 %. Il reste un nombre non négligeable d'accidents mortels contre des arbres, des poteaux, des parapets ou des fossés même si la part de cette mortalité sur autoroute descend de 16 % à 12 % entre 2000 et 2011.

↓ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

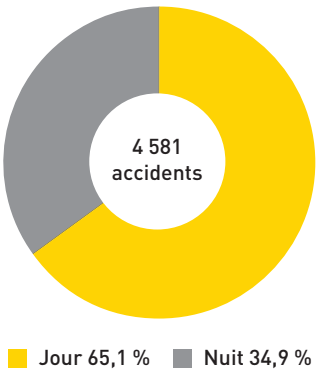


Source : ONISR, fichier des accidents. Les tués comptabilisés avant 2005 sont corrigés uniformément de tués à 6 jours en tués à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

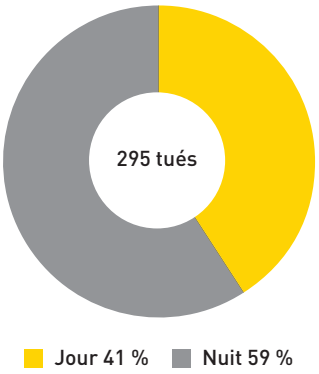
Les autoroutes et la luminosité dans l'accidentalité (jour versus *nuit)*

En 2011, les accidents sur les autoroutes se sont déroulés de jour (65 %). La mortalité de nuit ressort à 59 % (soit 174 personnes tuées). Ces parts diffèrent de l'ensemble des réseaux (69 % d'accidents le jour et 44 % de personnes tuées la nuit).

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS SUR AUTOROUTES SELON LA LUMINOSITÉ



↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR AUTOROUTES SELON LA LUMINOSITÉ

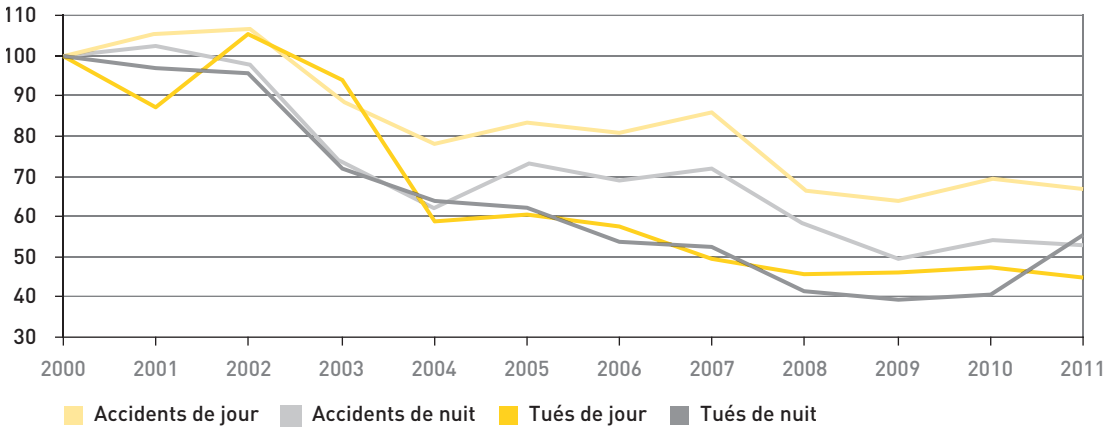


Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES JOUR *VERSUS* NUIT

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	4 416	270	ND	2 985	314	ND	7 401	585	ND
2001	4 685	235	ND	3 048	305	ND	7 733	540	ND
2002	4 687	285	ND	2 909	300	ND	7 596	586	ND
2003	3 936	254	ND	2 225	227	ND	6 161	481	ND
2004	3 412	159	ND	1 873	201	ND	5 285	360	ND
2005	3 656	164	1 592	2 171	195	1 110	5 827	359	2 702
2006	3 612	156	1 565	2 081	169	964	5 693	325	2 529
2007	3 774	134	1 424	2 131	165	868	5 905	299	2 292
2008	2 974	124	1 163	1 729	130	818	4 703	254	1 981
2009	2 864	125	1 190	1 504	123	670	4 368	248	1 860
2010	3 109	128	1 348	1 647	128	808	4 756	256	2 156
2011	2 982	121	1 230	1 599	174	753	4 581	295	1 983
Var. 2011/2010	**– 4,1 %**	**– 5,5 %**	**– 8,8 %**	**– 2,9 %**	**35,9 %**	**– 6,8 %**	**– 3,7 %**	**15,2 %**	**– 8 %**

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES – JOUR *VERSUS* NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, les accidents de nuit se sont réduits plus fortement que ceux de jour (– 45 % pour les accidents de nuit contre – 30 % pour les accidents de jour).

Les évolutions de la mortalité étaient équivalentes entre le jour et la nuit jusqu'en 2010.

L'année 2011 semble confirmer le constat de 2010. L'intégralité de la hausse de la mortalité sur autoroute en 2011 par rapport à 2010 est due à la hausse importante des accidents survenant la nuit (+ 46 personnes tuées : 174 en 2011 contre 128 en 2010). Entre 2009 et 2011, la mortalité de jour a baissé de – 3 % et celle de nuit a augmenté de + 41 %.

Les autoroutes et l'accidentalité selon les mois, jours et heures

Les accidents et les tués sur les autoroutes selon les mois et les jours sont caractérisés par des variations erratiques entre 2000 et 2011 mais qui tendent à s'atténuer aux fils des années.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,8 % au minimum (février avec 396 accidents en moyenne) pour atteindre 9,4 % au maximum (juillet avec 546 accidents

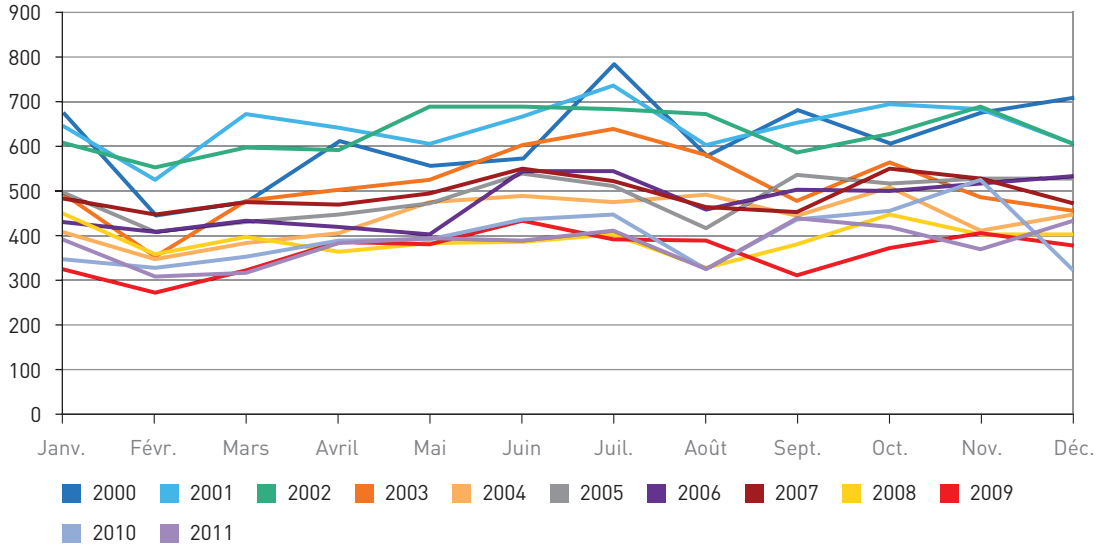
en moyenne). Pour les personnes tuées, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 5,5 points (6 % en février contre 11,5 % en juillet en moyenne). Juillet reste le plus souvent le mois le plus meurtrier sur les autoroutes. Ce fut le cas en 2011 avec 44 personnes tuées (15 % de la mortalité autoroutière de 2011).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LE MOIS

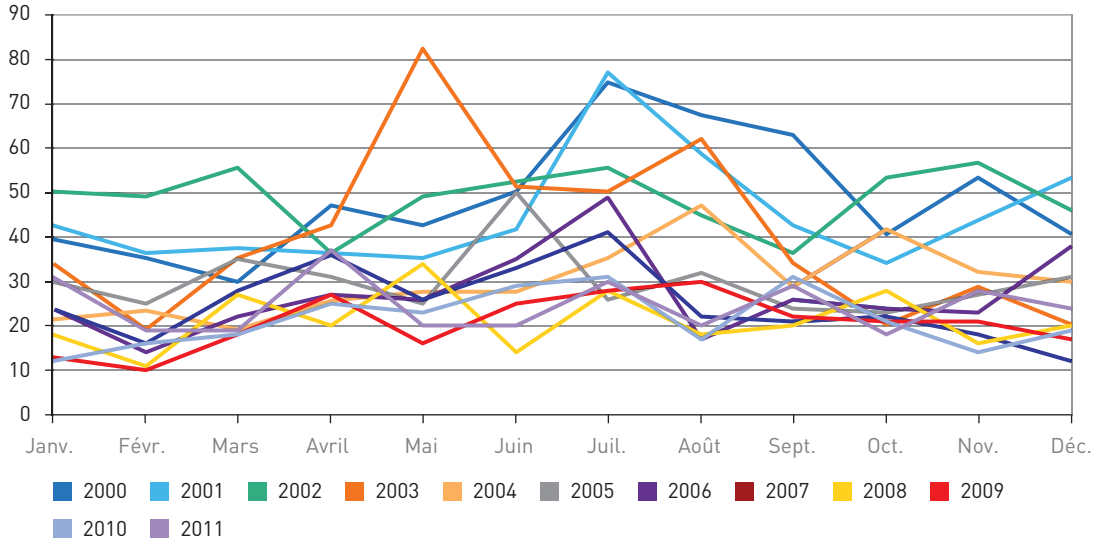
		Janv.	Févr.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	679	447	477	615	558	576	786	581	684	607	679	712
	Personnes tuées	40	35	30	47	43	50	75	67	63	41	53	41
2001	Accidents corporels	646	524	673	642	606	667	736	603	652	695	684	605
	Personnes tuées	43	36	37	36	35	42	77	59	43	34	44	53
2002	Accidents corporels	607	554	597	593	688	690	684	671	587	629	690	606
	Personnes tuées	50	49	56	36	49	52	56	45	36	53	57	46
2003	Accidents corporels	494	354	479	504	524	604	638	580	477	564	487	456
	Personnes tuées	34	19	35	43	82	51	50	62	34	20	29	20
2004	Accidents corporels	409	348	384	406	476	489	474	492	444	507	410	446
	Personnes tuées	21	24	19	26	28	28	35	47	29	42	32	30
2005	Accidents corporels	497	407	430	446	471	538	510	416	537	518	528	529
	Personnes tuées	30	25	35	31	25	50	26	32	24	23	27	31
2006	Accidents corporels	430	408	432	419	403	545	544	457	504	499	518	534
	Personnes tuées	24	14	22	27	26	35	49	17	26	24	23	38
2007	Accidents corporels	482	447	475	470	495	550	523	464	452	549	527	471
	Personnes tuées	24	16	28	36	26	33	41	22	21	22	18	12
2008	Accidents corporels	451	357	398	365	384	385	402	327	380	447	404	403
	Personnes tuées	18	11	27	20	34	14	28	18	20	28	16	20
2009	Accidents corporels	324	271	323	385	380	434	393	390	312	373	405	378
	Personnes tuées	13	10	18	27	16	25	28	30	22	21	21	17
2010	Accidents corporels	347	328	353	389	391	436	446	325	437	456	526	322
	Personnes tuées	12	16	18	25	23	29	31	17	31	21	14	19
2011	Accidents corporels	392	309	318	384	394	388	411	324	440	420	369	432
	Personnes tuées	31	19	19	37	20	20	30	20	29	18	28	24
Moy. 2000/2011	**Accidents corporels**	**480**	**396**	**445**	**468**	**481**	**525**	**546**	**469**	**492**	**522**	**519**	**491**
	Personnes tuées	**28**	**23**	**29**	**33**	**34**	**36**	**44**	**36**	**32**	**29**	**30**	**29**
% par mois	**Accidents corporels**	**8,2 %**	**6,8 %**	**7,6 %**	**8 %**	**8,2 %**	**9 %**	**9,4 %**	**8 %**	**8,4 %**	**8,9 %**	**8,9 %**	**8,4 %**
	Personnes tuées	**7,4 %**	**6 %**	**7,5 %**	**8,5 %**	**8,9 %**	**9,4 %**	**11,5 %**	**9,5 %**	**8,2 %**	**7,6 %**	**7,9 %**	**7,7 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**13 %**	**– 5,8 %**	**– 9,9 %**	**– 1,3 %**	**0,8 %**	**– 11 %**	**– 7,8 %**	**– 0,3 %**	**0,7 %**	**– 7,9 %**	**– 29,8 %**	**34,2 %**
	Personnes tuées	**158,3 %**	**18,8 %**	**5,6 %**	**48 %**	**– 13 %**	**– 31 %**	**– 3,2 %**	**17,6 %**	**– 6,5 %**	**– 14,3 %**	**100 %**	**26,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR AUTOROUTES SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Dans la semaine, le plus grand nombre d'accidents est observé le vendredi (16 % en moyenne journalière de 2000 à 2010). Les jours de la semaine de forte mortalité sont le samedi (19 % en moyenne journalière de 2000 à 2011) et le dimanche (16 % en moyenne journalière de 2000 à 2011).

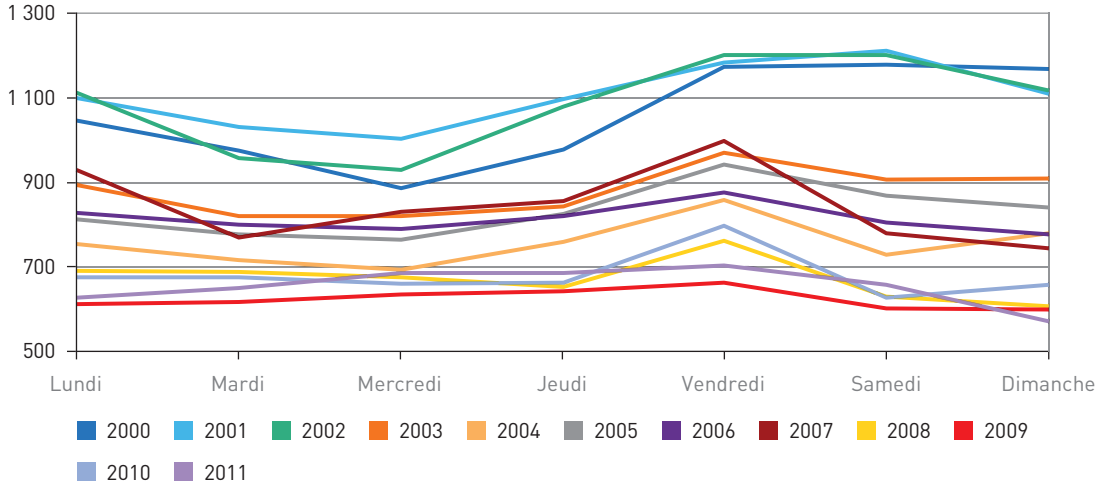
En 2011, seuls les jeudis et vendredis voient leur mortalité en baisse (respectivement – 9 tués et – 14 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LE JOUR

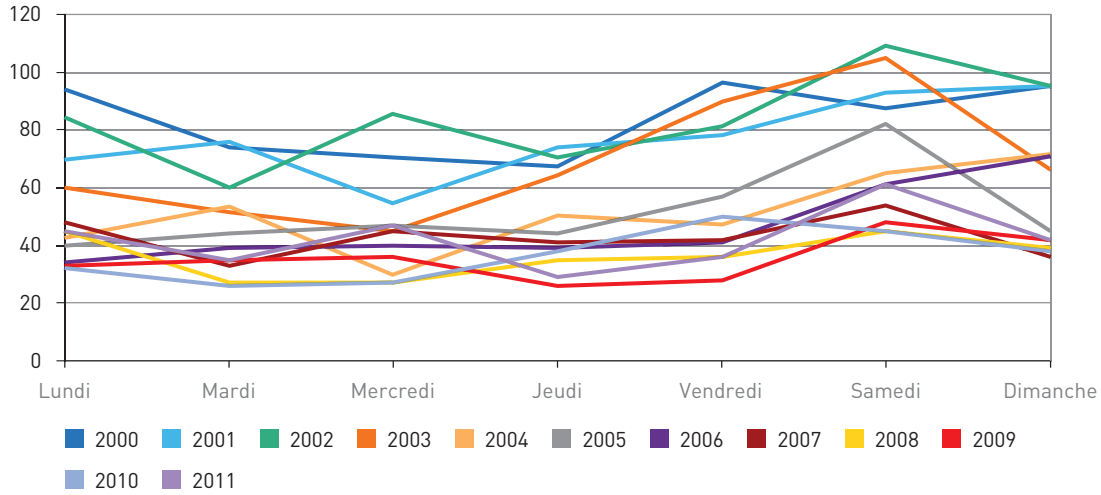
		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	1 046	975	885	977	1 172	1 179	1 167
	Personnes tuées	94	74	71	67	96	88	95
2001	Accidents corporels	1 100	1 031	1 003	1 096	1 182	1 211	1 110
	Personnes tuées	69	76	55	74	78	93	95
2002	Accidents corporels	1 112	957	928	1 078	1 202	1 202	1 117
	Personnes tuées	84	60	86	71	81	109	95
2003	Accidents corporels	894	821	819	843	969	906	909
	Personnes tuées	60	51	45	64	90	105	66
2004	Accidents corporels	754	715	692	759	857	729	779
	Personnes tuées	43	53	30	50	47	65	72
2005	Accidents corporels	812	776	764	826	942	867	840
	Personnes tuées	40	44	47	44	57	82	45
2006	Accidents corporels	827	799	790	821	875	805	776
	Personnes tuées	34	39	40	39	41	61	71
2007	Accidents corporels	930	770	829	855	997	779	745
	Personnes tuées	48	33	45	41	42	54	36
2008	Accidents corporels	690	689	675	652	761	629	607
	Personnes tuées	45	27	27	35	36	45	39
2009	Accidents corporels	612	617	634	641	663	601	600
	Personnes tuées	33	35	36	26	28	48	42
2010	Accidents corporels	674	676	661	662	797	628	658
	Personnes tuées	32	26	27	38	50	45	38
2011	Accidents corporels	628	649	685	685	704	658	572
	Personnes tuées	45	35	47	29	36	61	42
Moy. 2000-2011	**Accidents**	**840**	**790**	**780**	**825**	**927**	**850**	**823**
	Tués	**52**	**46**	**46**	**48**	**57**	**71**	**61**
% par jour	**Accidents**	**14,4 %**	**13,5 %**	**13,4 %**	**14,1 %**	**15,9 %**	**14,6 %**	**14,1 %**
	Tués	**13,7 %**	**12,1 %**	**12,1 %**	**12,6 %**	**14,9 %**	**18,7 %**	**16 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 6,8 %**	**– 4 %**	**3,6%**	**3,5 %**	**– 11,7 %**	**4,8 %**	**– 13,1 %**
	Personnes tuées	**40,6 %**	**34,6 %**	**74,1 %**	**– 23,7 %**	**– 28 %**	**35,6 %**	**10,5%**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS SUR AUTOROUTES SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR AUTOROUTES SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

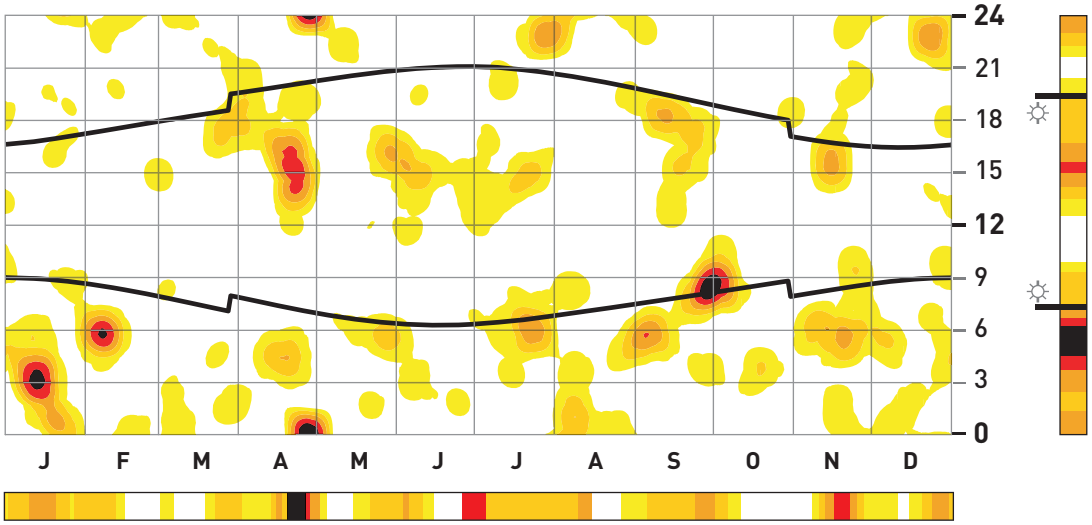
La répartition horaire de la mortalité sur autoroute en 2011, traduite dans le graphe [7] ci-après, marque quelques pointes de concentration en période nocturne du matin.

Le nombre de personnes tuées par jour est en moyenne inférieur à l'unité alors que tous réseaux confondus 11 personnes décèdent en moyenne chaque jour.

La journée du 28 avril 2011 a été particulièrement meurtrière, avec 7 personnes tuées dans un seul accident mortel.

7 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ TOUTES CATÉGORIES SUR LES AUTOROUTES SELON LE MOIS ET L'HEURE



Tués/heure	0,02	0,06	0,11	0,15	0,20	0,24	Moy. 0,03
Tués	102	105	45	25	12	6	Tot. 295
% tués	35 %	36 %	15 %	8 %	4 %	2 %	Tot. 100 %
% année	73 %	20 %	5 %	2 %	1 %	0 %	Tot. 100 %

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 295 tués/an, soit 0,03 tué/heure

Source : fichier BAAC, ONISR.

L'alcoolémie des conducteurs dans les accidents sur les autoroutes

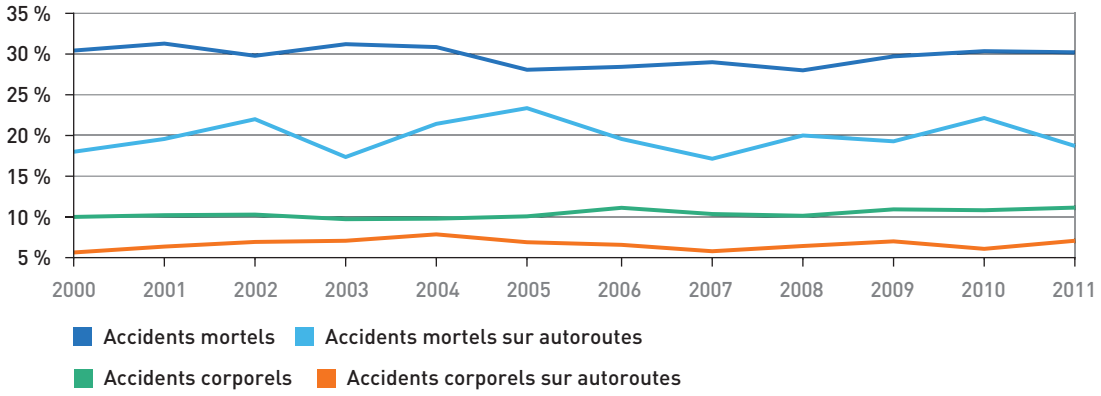
En 2011, 5,1 % des accidents corporels et 4,3 % des accidents mortels impliquant un conducteur alcoolisé se sont produits sur autoroute. Ces parts sont inférieures à celles de l'ensemble des accidents sur autoroutes (respectivement 7,2 % et 6,9 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR AUTOROUTES AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

Année		Total des conducteurs impliqués	dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents corporels	7 401	6 658	90	367	5,5
	Accidents mortels	464	339	73,1	61	18
2001	Accidents corporels	7 733	6 957	90	439	6,3
	Accidents mortels	440	337	76,6	66	19,6
2002	Accidents corporels	7 596	6 810	89,7	466	6,8
	Accidents mortels	467	346	74,1	76	22
2003	Accidents corporels	6 161	5 580	90,6	391	7
	Accidents mortels	368	253	68,8	44	17,4
2004	Accidents corporels	5 285	3 850	72,8	302	7,8
	Accidents mortels	284	182	64,1	39	21,4
2005	Accidents corporels	5 827	4 996	85,7	347	6,9
	Accidents mortels	314	287	91,4	67	23,3
2006	Accidents corporels	5 693	5 067	89	341	6,7
	Accidents mortels	276	225	81,5	44	19,6
2007	Accidents corporels	5 905	5 184	87,8	309	6
	Accidents mortels	267	198	74,2	34	17,2
2008	Accidents corporels	4 703	4 129	87,8	262	6,3
	Accidents mortels	208	170	81,7	34	20
2009	Accidents corporels	4 368	3 791	86,8	262	6,9
	Accidents mortels	217	176	81,1	34	19,3
2010	Accidents corporels	4 756	4 148	87,2	244	5,9
	Accidents mortels	226	185	81,9	41	22,2
2011	Accidents corporels	4 581	4 056	88,5	289	7,1
	Accidents mortels	248	198	79,8	37	18,7
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 3,7 %**	**– 2,2 %**	**1,5**	**18,4 %**	**21,1**
	Accidents mortels	**9,7 %**	**7 %**	**– 2,5**	**– 9,8 %**	**– 15,7**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE AUTOROUTES ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX



Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011, sur autoroutes, la part des conducteurs impliqués dans les accidents corporels et mortels dont l'alcoolémie a été testée positive est environ deux fois plus faible que sur l'ensemble des réseaux routiers.

Dans les accidents mortels sur autoroutes, depuis 2000, la part des conducteurs impliqués avec alcoolémie testée positive augmente sensiblement (18 % en 2000 contre 19 % en 2011, avec un pic à 22 % 2010).

Dans les accidents corporels sur autoroutes en 2000, la part des conducteurs positifs à l'alcool est de 5,5 %. Elle atteint 7,1 % en 2011. Comparativement à 2010, cette proportion connaît une hausse de 1,2 point (5,9 % en 2010).

Les routes nationales (RN)

Préalablement, il est rappelé que le réseau routier national (RRN) et le réseau des routes départementales ont fait l'objet en 2005-2006 d'une restructuration majeure puisque environ 18 000 km de routes nationales (plus de la moitié du réseau hors autoroutes) ont été transférées aux départements. Cela crée une discontinuité majeure dans les séries longues de trafic et d'accidentalité relatives à ces deux réseaux (bien supérieure à l'effet des variations de linéaire ordinaires constatées chaque année). On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

On donne cependant ci-dessous des séries longues intégrales depuis l'année 2000, conformes aux mêmes exploitations réalisées pour les autres réseaux. Toutefois, les commentaires fournis tiennent compte de cette particularité.

Avertissement : les données d'accidents fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies, contrairement aux éditions précédentes, dans lesquelles ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

Linéaire et volume de circulation[8]

Le linéaire de routes nationales hors autoroutes (RN) a diminué très nettement depuis 2000, tout particulièrement en 2006 et en 2007, à la suite du transfert de la plus grande part de ce réseau aux départements. Depuis cette date, le linéaire de routes nationales est stabilisé autour de 9 750 kilomètres et le volume de circulation correspondant reste très stable.

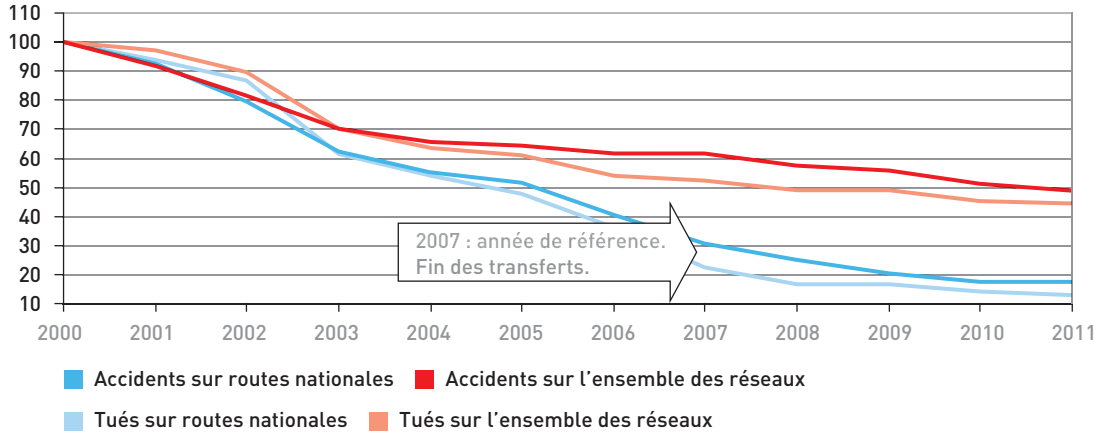
Les accidents et les tués par milliard de kilomètres parcourus sur route nationale ont naturellement décroché en 2007. Depuis cette date, leur évolution demeure bien plus favorable que celle constatée pour l'ensemble des réseaux (respectivement – 44 % pour les accidents corporels et – 43 % pour la mortalité sur route nationale contre – 20 % et – 15 % tous réseaux confondus).

8 Voir également données et graphiques pages 429 et 430 de la partie 6.2.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS SUR ROUTES NATIONALES

Année	Accidents corporels		Personnes tuées	
	RN	Ensembles des réseaux	RN	Ensemble des réseaux
2000	461	233,9	54	15,8
2001	430	216,6	50	15,3
2002	369	192,5	47	14,1
2003	290	163,2	33	11,1
2004	252	153,3	29	10
2005	239	152,5	26	9,6
2006	190	144,6	19	8,5
2007	144	144,7	12	8,2
2008	117	134,8	9	7,7
2009	98	131	9	7,7
2010	83	120,1	8	7,1
2011	80	115,1	7	7
Var. 2011/2010	**– 4,2 %**	**– 4,1 %**	**– 9,7 %**	**– 1,5 %**

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ POUR 1 MILLIARD DE KM PARCOURUS SUR RN (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Sources : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation. ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Bilan général de l'accidentalité sur RN

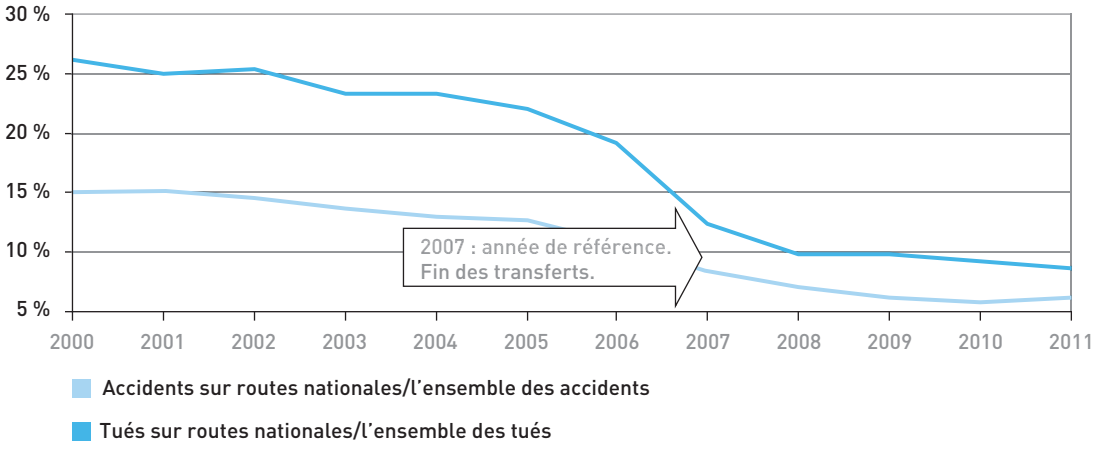
En 2011, les routes nationales concentrent 6,1 % des accidents corporels et 8,6 % des personnes tuées.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES

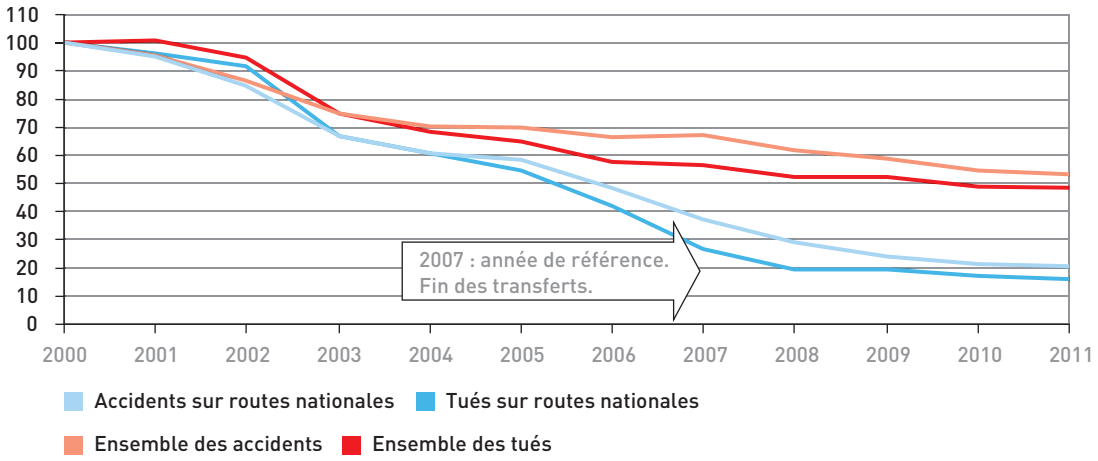
Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	18 378	ND	2 141	26 987	ND
2001	17 611	ND	2 062	25 513	ND
2002	15 521	ND	1 963	22 149	ND
2003	12 497	ND	1 429	17 540	ND
2004	11 285	ND	1 302	15 783	ND
2005	10 908	1 040	1 173	15 381	6 132
2006	8 841	792	901	12 178	5 468
2007	6 774	486	572	9 355	3 552
2008	5 424	370	421	7 288	2 819
2009	4 590	367	420	6 292	2 523
2010	4 012	322	367	5 642	2 183
2011	3 954	308	341	5 367	1 980
Var. 2011/2010	**– 1,4 %**	**– 4,3 %**	**– 7,1 %**	**– 4,9 %**	**– 9,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES RN DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE RN ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, par rapport à 2010, l'accidentalité sur les routes nationales évolue favorablement :
– 1,4 % pour les accidents corporels ;
– 7,1 % pour la mortalité ;
– 4,9 % pour les blessés.

Les usagers[9] *accidentés sur RN*

Comme pour l'accidentalité d'ensemble, les usagers tués sur route nationale sont d'abord les utilisateurs de voitures de tourisme et de motocyclettes, suivis des piétons.

En 2011, la distribution de la mortalité sur les routes nationales par catégorie d'usagers est proche de celle observée sur l'ensemble des réseaux. Les automobilistes y représentent 52 % (52 % tous réseaux confondus), les motocyclistes 19 % (19 % tous réseaux confondus) et les piétons 15 % (13 % pour l'ensemble des routes).

Par rapport à l'année de référence 2007, la part d'automobilistes dans la mortalité a baissé de 8 points alors que celle des piétons a augmenté de 5 points et celle des motocyclistes de 3 points.

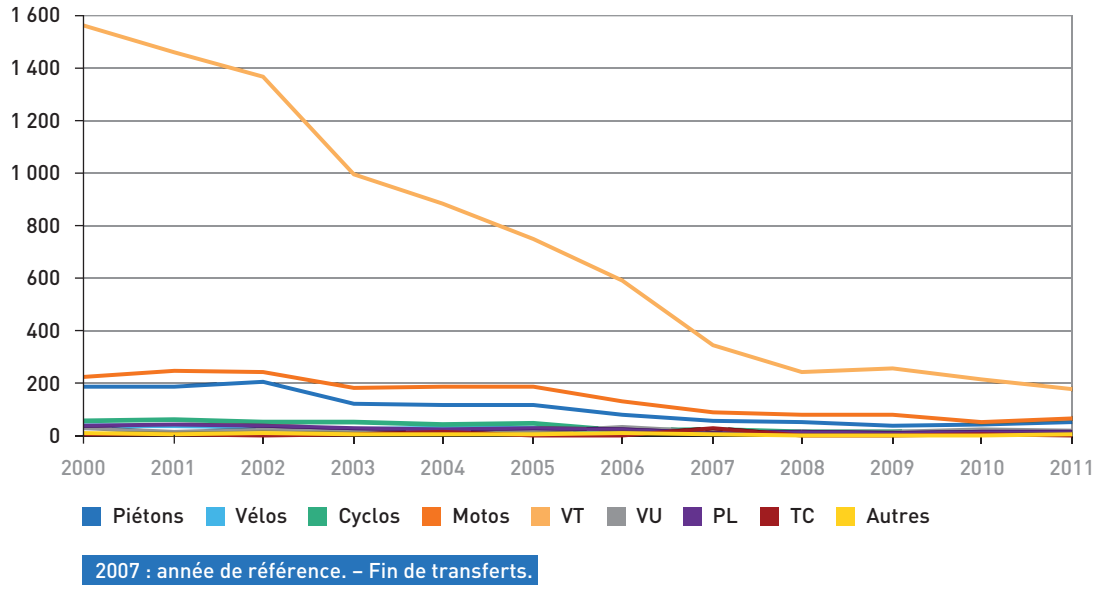
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Accidents corporels									Personnes tuées								
	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres
2000	1 740	508	1 879	2 840	16 416	844	1 708	239	207	185	38	58	221	1 562	30	35	4	7
2001	1 635	461	1 706	2 843	15 740	789	1 641	163	252	187	37	61	248	1 461	16	40	6	5
2002	1 389	398	1 548	2 560	13 852	685	1 387	177	212	203	33	49	243	1 369	21	35	0	9
2003	1 170	396	1 386	2 198	10 959	664	1 158	165	172	123	25	50	180	993	17	29	6	6
2004	1 063	323	1 416	2 038	9 916	560	1 025	132	176	115	27	42	186	882	12	24	12	3
2005	1 004	355	1 187	2 248	9 507	467	1 088	121	167	116	28	47	185	749	16	26	1	5
2006	865	269	1 026	1 806	7 463	691	956	108	166	81	19	19	131	592	31	21	0	7
2007	692	205	831	1 492	5 642	625	697	86	116	55	8	21	89	343	14	10	26	6
2008	587	147	577	1 296	4 444	516	566	105	97	49	9	15	77	243	13	13	1	1
2009	457	105	422	1 071	3 837	449	504	81	60	39	9	14	78	257	12	9	1	1
2010	435	81	328	881	3 337	410	451	56	72	44	4	10	53	216	22	14	3	1
2011	452	94	275	975	3 270	377	478	67	80	50	5	10	65	176	18	13	0	4
Var. 2011/2010	3,9 %	16 %	– 16,2 %	10,7 %	– 2 %	– 8 %	6 %	19,6 %	11,1 %	13,6 %	25 %	0 %	22,6 %	– 18,5 %	– 18,2 %	– 7,1 %	NS	NS

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

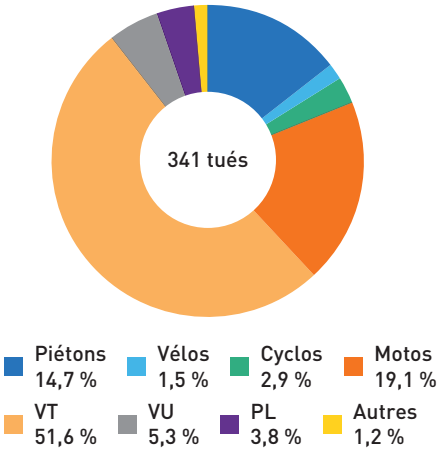
9 Voir chapitre du bilan relatif aux véhicules utilitaires alertant sur la discontinuité des séries dans l'enregistrement de ces véhicules au sein du fichier des accidents.

↓ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RN PAR CATÉGORIE D'USAGERS



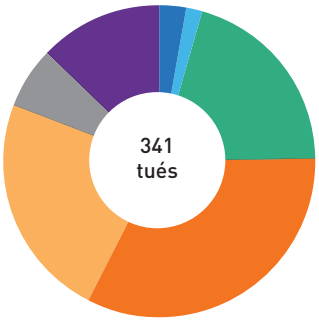
En comparaison de 2010, l'effectif des automobilistes tués diminue de – 19 % (soit – 40 tués) et celui des véhicules utilitaires légers baisse de – 19 % (soit – 4 tués). Bien que la mortalité d'ensemble soit en baisse sur les routes nationales, la mortalité motocyclistes est à la hausse (+ 23 %, soit + 8 tués) ainsi que celle des piétons (+ 14 %, soit + 6 tués).

Victimes sur RN par classe d'âge

Parmi les personnes tuées en 2011 sur route nationale, 4,7 % ont moins de 18 ans, 20 % entre 18 et 24 ans, 56 % entre 25 et 64 ans et 19 % plus de 65 ans. Cette répartition ne diffère pas sensiblement de l'ensemble de la mortalité en 2011 et ni de celle constatée en 2007 sur route nationale.

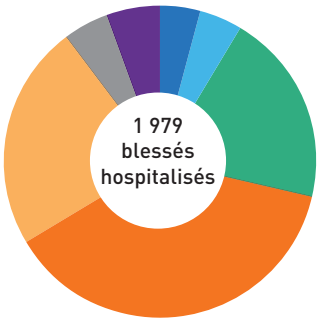
La classe d'âge la plus concernée est celle des 25-44 ans avec 112 tués en 2011, soit 33 % de la mortalité sur route nationale contre 32 % tous réseaux confondus (et 9 % de la mortalité pour cette classe d'âge).

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RN PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 2,9 % | 15-17 1,8 % | 18-24 20,2 % | 25-44 32,8 % | 45-64 23,2 % | 65-74 6,5 % | 75 et + 12,6 %

↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS SUR RN PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 4,4 % | 15-17 4,4 % | 18-24 20 % | 25-44 37,8 % | 45-64 23,3 % | 65-74 4,7 % | 75 et + 5,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les pourcentages sont calculés en tenant compte des effectifs des personnes avec âge connu.

Depuis 2007, alors que la baisse de la mortalité d'ensemble sur route nationale est de – 40 % (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu), celle des 75 ans et plus est minimum avec – 19 %. Sensiblement différente, celle des 65-74 ans baisse de – 57 %. Celle des 18-24 ans s'est réduite de – 34 %, celle des 25-44 ans de – 45 % et celle des 45-64 ans de – 37 %.

Par rapport à 2010, les variations sont négatives pour toutes classes d'âges hormis les 18-24 ans (+ 7,8 %). La baisse chez les 25-44 ans est de – 15 % et celle des 75 ans et plus de – 33 %.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES PAR CLASSE D'ÂGE

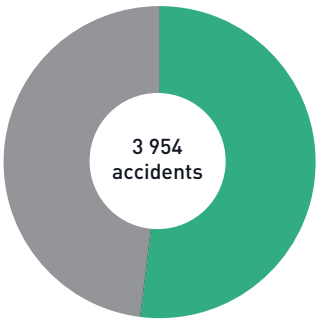
Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total
2000	26	71	57	471	752	440	172	153	2 141	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	20	62	56	466	746	373	170	169	2 062	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	17	63	52	424	694	382	169	161	1 963	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	19	34	53	298	496	294	103	131	1 429	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	2	40	36	280	494	241	113	96	1 302	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	6	22	35	279	393	223	90	125	1 173	42	303	355	1 353	2 149	1 234	357	339	6 132
2006	19	27	16	164	295	203	69	108	901	62	264	265	1 237	1 925	1 133	275	307	5 468
2007	0	19	16	104	203	126	51	53	572	8	179	193	727	1 348	765	152	180	3 552
2008	0	8	8	77	153	96	28	51	421	3	134	136	568	1 087	617	145	129	2 819
2009	0	23	9	81	121	101	38	47	420	1	129	107	546	946	539	138	117	2 523
2010	0	14	7	64	131	81	33	37	367	1	111	85	456	778	508	129	115	2 183
2011	0	10	6	69	112	79	22	43	341	1	88	87	395	749	462	93	105	1 980
Var. 2011/2010	NS	– 28,6 %	NS	7,8%	– 14,5 %	– 2,5 %	– 33,3 %	16,2 %	– 7,1 %	0 %	– 20,7 %	2,4 %	– 13,4 %	– 3,7 %	– 9,1 %	– 27,9 %	– 8,7 %	– 9,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les RN et les milieux (agglomérations[10] versus *rase campagne*[11]*)*

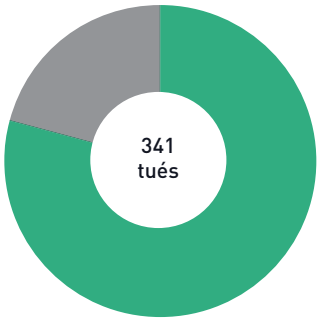
Si les accidents en rase campagne ne pèsent que 52 % des accidents corporels sur route nationale, la rase campagne représente 79 % de la mortalité. Par rapport aux mêmes ratios calculés pour l'ensemble des réseaux, c'est 22 points de plus pour les accidents corporels et 35 points pour la mortalité.

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS SUR RN SELON LE MILIEU



Rase campagne 52,1 % Milieu urbain 47,9 %

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RN SELON LE MILIEU



Rase campagne 79,2 % Milieu urbain 20,8 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTE NATIONALE RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN

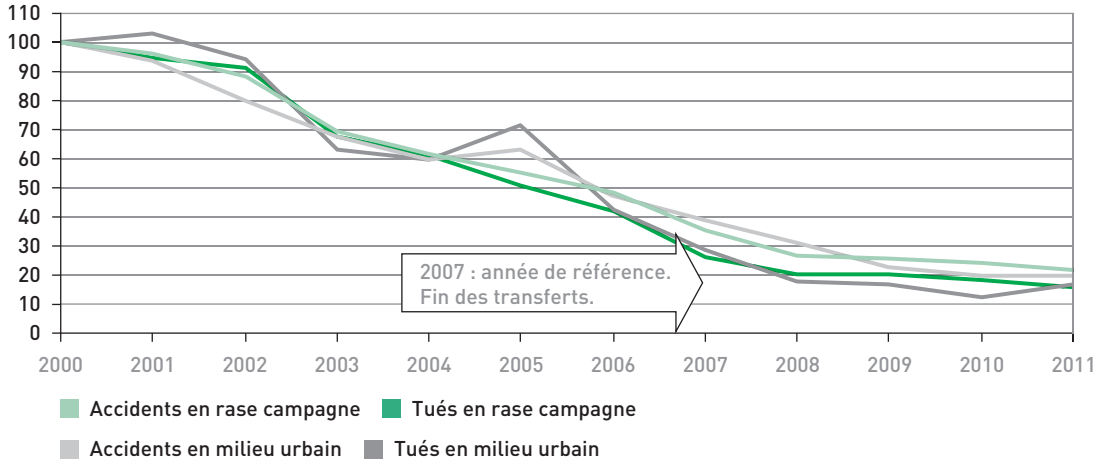
Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	9 087	1 713	ND	9 291	429	ND	18 378	2 141	ND
2001	8 809	1 620	ND	8 802	443	ND	17 611	2 062	ND
2002	8 099	1 560	ND	7 422	403	ND	15 521	1 963	ND
2003	6 268	1 159	ND	6 229	270	ND	12 497	1 429	ND
2004	5 700	1 045	ND	5 585	257	ND	11 285	1 302	ND
2005	5 092	866	3 460	5 816	307	2 672	10 908	1 173	6 132
2006	4 474	720	3 351	4 367	181	2 117	8 841	901	5 468
2007	3 182	449	2 045	3 592	123	1 507	6 774	572	3 552
2008	2 516	344	1 594	2 908	77	1 225	5 424	421	2 819
2009	2 402	348	1 549	2 188	72	974	4 590	420	2 523
2010	2 169	314	1 389	1 843	53	794	4 012	367	2 183
2011	2 061	270	1 167	1 893	71	813	3 954	341	1 980
Var. 2011/2010	– 5 %	– 14 %	– 16 %	2,7 %	34 %	2,4 %	– 1,4 %	– 7,1 %	– 9,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

10 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.

11 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR RN SELON LES MIILEUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2007, la répartition des accidents et des tués entre rase campagne et milieu urbain est pratiquement invariante, avec des progrès presque semblables autour de – 40 %. Pour le milieu urbain, une hausse atypique des tués s'est produite entre 2010 et 2011 (+ 34 % mais cet écart reste faible en valeur absolue : + 18 tués).

Les RN – collisions et obstacles[12]

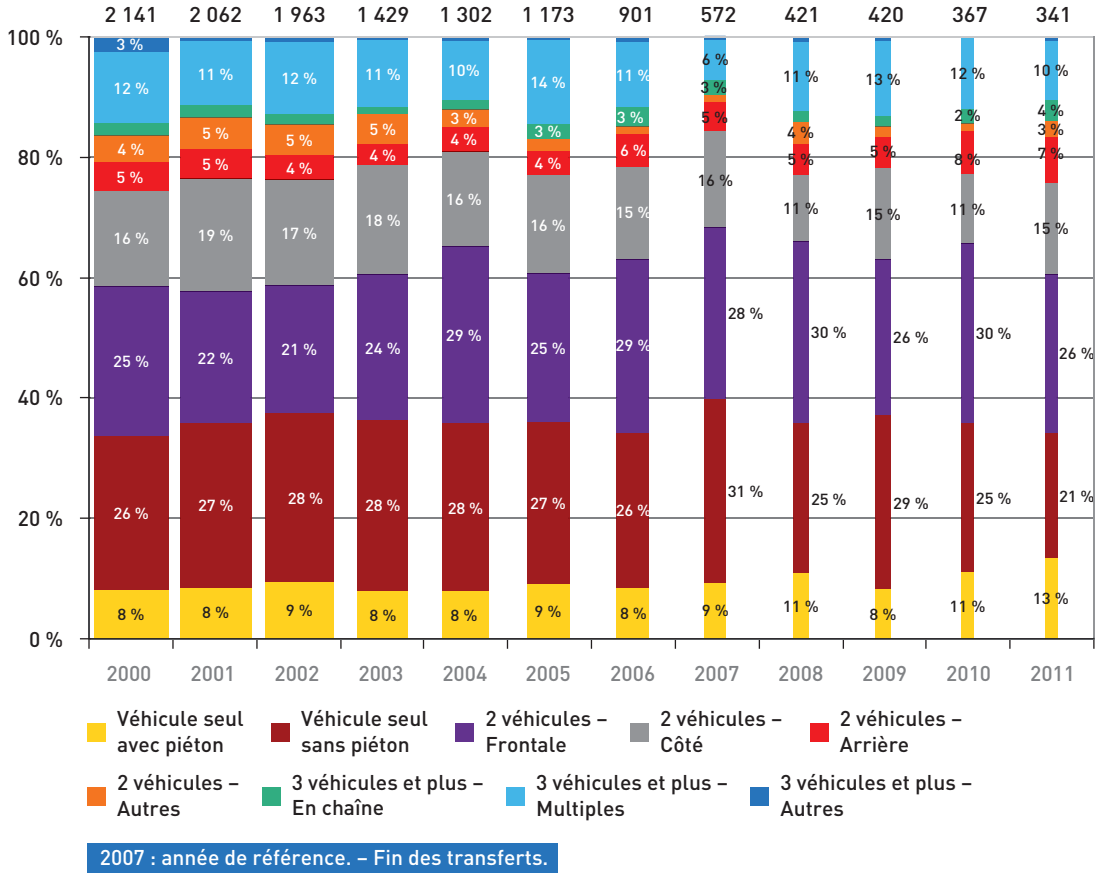
En 2011, 34 % des décès sur route nationale résultent d'accidents à un seul véhicule (dont 13 % de collisions entre véhicule seul et piéton). La mortalité en collisions frontales à deux véhicules ressort à 26 % de la mortalité sur route nationale et les collisions de côté à deux véhicules totalisent 15 % de ces décès.

Depuis l'année de référence 2007, la part de personnes tuées dans les collisions à un seul véhicule sans piéton est en baisse (31 % en 2007 contre 21 % en 2011). À l'inverse, la part de la mortalité des collisions arrière à deux véhicules est en hausse de près de trois points. En valeur, la mortalité correspondante (26 tués en 2011) reste au niveau de 2007 (29 tués). La part de la mortalité dans les collisions de véhicules seuls avec piétons n'est pas négligeable surtout qu'elle est en augmentation (passage de 9 % en 2007 à 13 % en 2011).

Par rapport à 2010, alors que l'ensemble des tués sur route nationale a baissé de – 7 %, les collisions de véhicule seul avec piétons et les collisions latérales à deux véhicules ont vu leur mortalité augmenter respectivement de + 12,5 % et + 24 %.

12 Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN SELON LES TYPES DE COLLISIONS

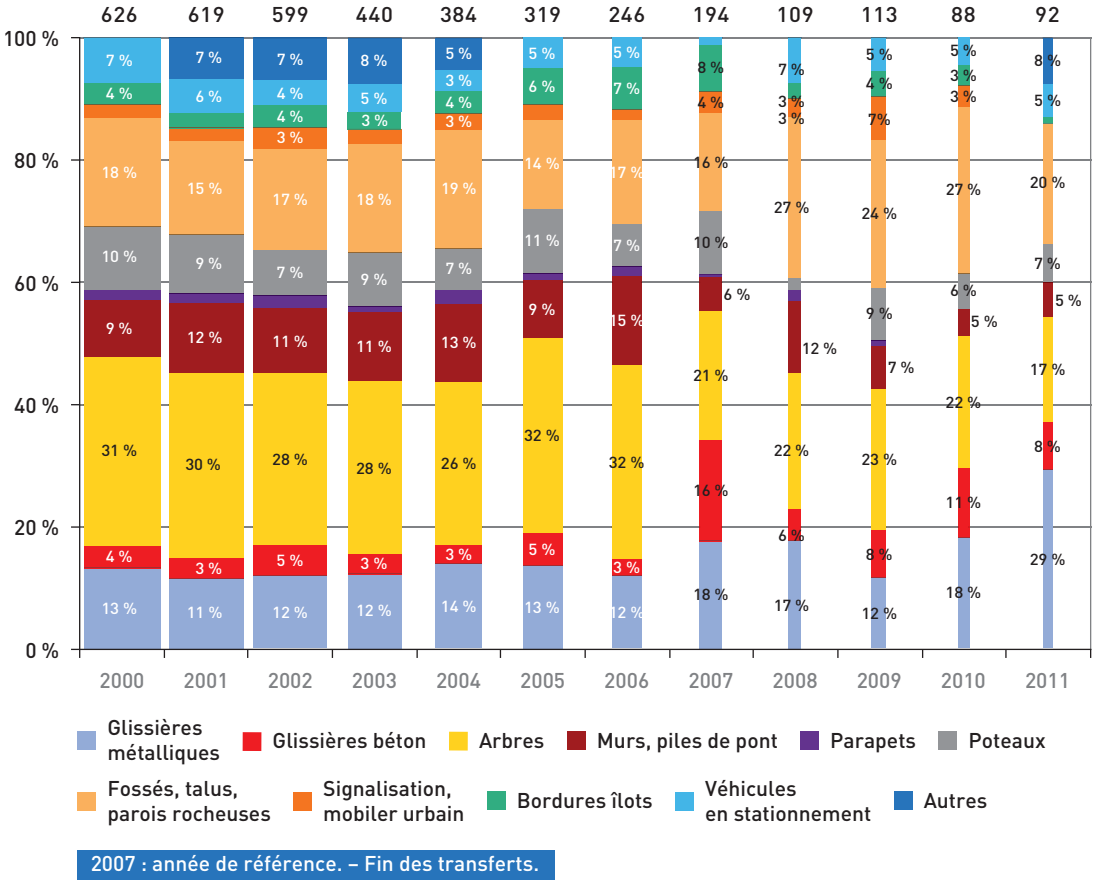


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La mortalité dans des accidents avec choc du véhicule contre obstacle fixe a été divisée par deux de 2007 à 2011 (de 204 tués en 2007 à 92 tués en 2011). Les glissières de sécurité, métalliques ou en béton sont les obstacles les plus percutés sur les routes nationales dans le cadre d'accidents mortels (37 % des tués avec obstacle fixe en 2011) suivis dans l'ordre par les « fossés, talus, parois rocheuses » (20 % des tués). La part de la mortalité dans les accidents avec choc contre les arbres est élevée (17 % des tués).

En conformité avec la typologie des réseaux conservés par l'État (réseaux plutôt de type 2 × 2 voies avec des caractéristiques proches des autoroutes et fortement équipés en dispositifs de retenue), on observe en 2007, une montée de la part des tués avec choc contre les glissières en béton (3 % en 2006 devenu 16 % en 2007 et redescendu à 8 % en 2011) et, à l'inverse, une diminution de la part des tués avec choc contre arbre (29 % des tués sur obstacle fixe en 2006 contre 20 % en 2007 et 17 % en 2011).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

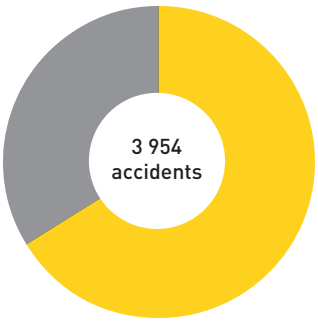


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les RN et la luminosité dans l'accidentalité (jour versus *nuit)*

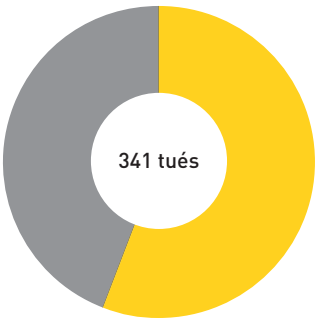
En 2011, pour les 2/3, les accidents sur route nationale se sont déroulés de jour (66 %). La mortalité de nuit s'établit à 44% (soit 150 personnes tuées). Cette part de la mortalité nocturne est à rapporter à la part de trafic la nuit (estimée à 10 % du trafic jour + nuit). La route la nuit est donc beaucoup moins sûre que le jour. Concernant les accidents corporels, la répartition jour-nuit est identique à celle de l'ensemble des réseaux routiers.

↓ ACCIDENTS CORPORELS SUR RN SELON LA LUMINOSITÉ – ANNÉE 2011



Jour 66,2 % Nuit 33,8 %

↓ PERSONNES TUÉES SUR RN SELON LA LUMINOSITÉ – ANNÉE 2011



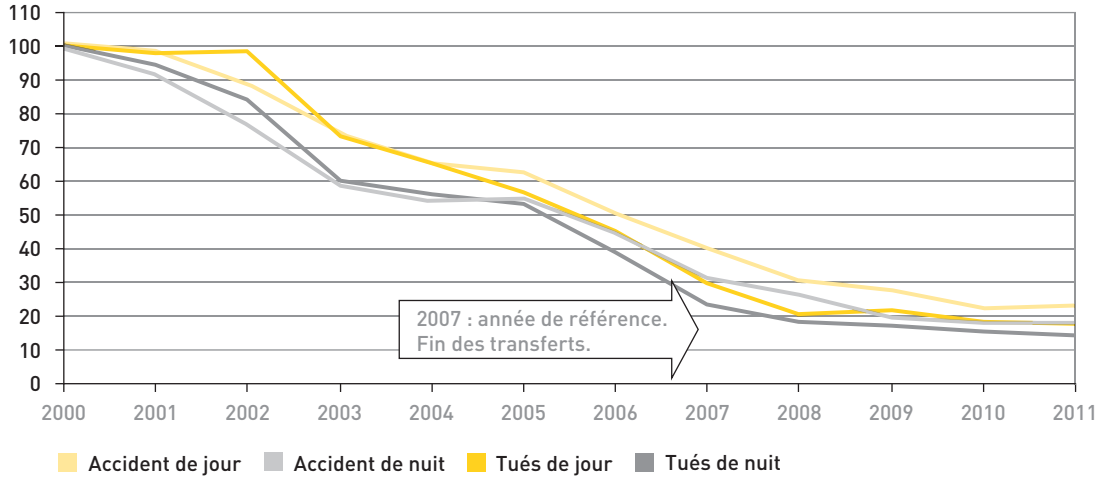
Jour 56 % Nuit 44 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES JOUR *VERSUS* NUIT

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	11 538	1 087	ND	6 840	1 054	ND	18 378	2 141	ND
2001	11 214	1 068	ND	6 397	994	ND	17 611	2 062	ND
2002	10 120	1 073	ND	5 401	889	ND	15 521	1 963	ND
2003	8 369	794	ND	4 128	635	ND	12 497	1 429	ND
2004	7 436	710	ND	3 849	592	ND	11 285	1 302	ND
2005	7 109	614	3 886	3 799	559	2 246	10 908	1 173	6 132
2006	5 668	493	3 395	3 173	408	2 073	8 841	901	5 468
2007	4 513	324	2 262	2 261	248	1 290	6 774	572	3 552
2008	3 572	225	1 802	1 852	196	1 017	5 424	421	2 819
2009	3 107	238	1 633	1 483	182	890	4 590	420	2 523
2010	2 638	201	1 388	1 374	166	795	4 012	367	2 183
2011	2 619	191	1 245	1 335	150	735	3 954	341	1 980
Var. 2011/2010	**– 0,7 %**	**– 5 %**	**– 10,3 %**	**– 2,8 %**	**– 9,6 %**	**– 7,5 %**	**– 1,4 %**	**– 7,1 %**	**– 9,3 %**

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR RN – JOUR *VERSUS* NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2007, les accidents et les tués se sont réduits de manière équivalente la nuit et le jour.

La variation 2010-2011 diffère de cette tendance. La baisse des tués est plus forte la nuit (– 10 %, soit – 16 tués) que le jour (– 5 %, soit – 10 tués).

Les RN et l'accidentalité selon les mois, jours et heures

Les distributions des accidents et de la mortalité sur route nationale selon les mois et selon les jours sont caractérisées entre 2007 et 2011 par des variations en dents de scie, relativement limitées cependant.

En moyenne sur cette période de cinq années (2007-2011), la part mensuelle d'accidents corporels varie de 7,2 % au minimum (février avec 357 accidents en moyenne) pour atteindre 9,2 % au maximum (juillet avec 457 accidents en moyenne). Pour les tués, l'écart entre les deux mois extrêmes est près du double (6,9 % en juin en moyenne contre 11,1 % en juillet).

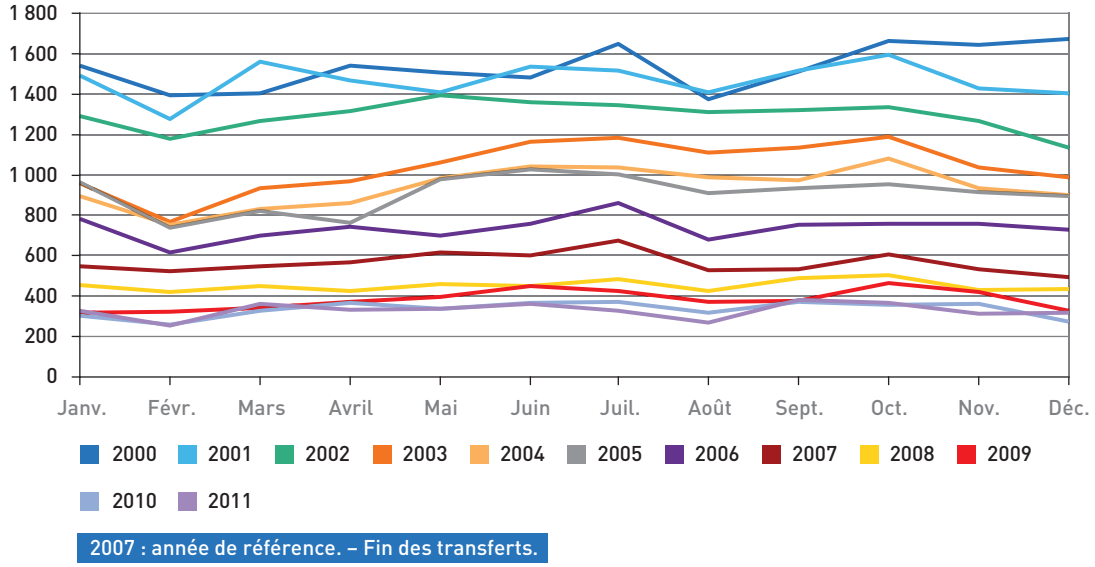
Juillet 2011 a connu un nombre de tués exceptionnellement bas. Cette sous-mortalité, très en deçà de la mortalité de saison, s'explique d'abord par des conditions météorologiques également exceptionnelles qui ont entraîné une sérieuse contraction des trafics. Le mois de janvier 2011 enregistre la plus forte mortalité (38 personnes tuées).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES SELON LE MOIS

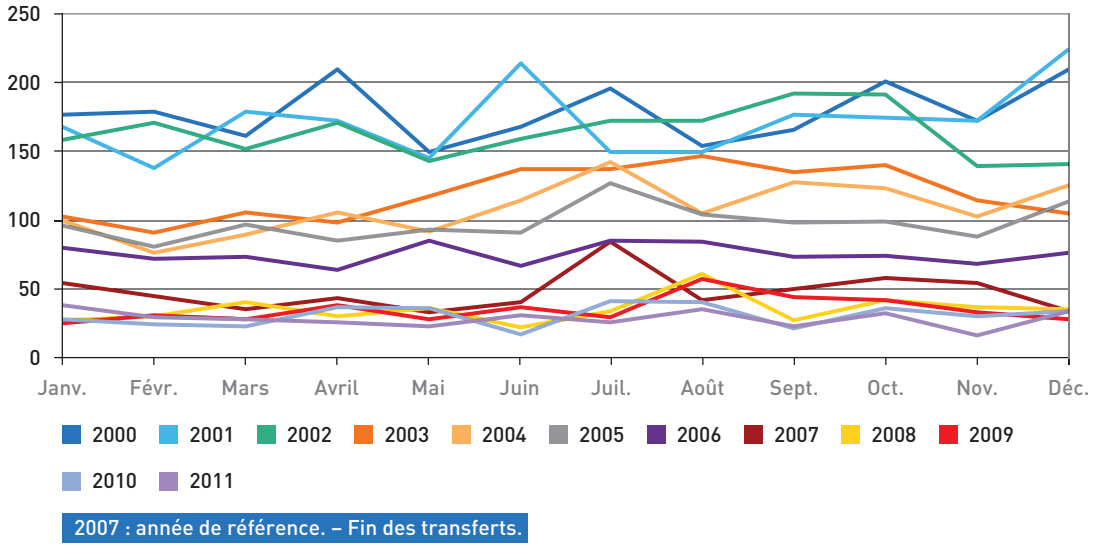
Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	1 539	1 393	1 405	1 539	1 505	1 483	1 650	1 374	1 510	1 663	1 644	1 673
	Personnes tuées	176	179	161	210	150	168	196	154	166	201	172	210
2001	Accidents corporels	1 494	1 275	1 562	1 465	1 410	1 536	1 517	1 408	1 514	1 597	1 428	1 405
	Personnes tuées	168	138	179	172	145	214	150	150	176	174	172	224
2002	Accidents corporels	1 290	1 179	1 266	1 316	1 393	1 360	1 346	1 310	1 323	1 337	1 267	1 134
	Personnes tuées	158	171	152	171	143	159	172	172	192	191	139	141
2003	Accidents corporels	958	766	934	969	1 062	1 162	1 185	1 111	1 136	1 191	1 035	988
	Personnes tuées	103	91	106	98	118	137	137	146	135	140	114	105
2004	Accidents corporels	893	754	831	862	985	1 044	1 036	990	972	1 082	935	901
	Personnes tuées	99	76	90	106	92	114	142	105	127	123	103	125
2005	Accidents corporels	965	740	821	765	979	1 025	1 004	910	934	953	917	895
	Personnes tuées	96	81	97	85	93	91	127	104	98	99	88	114
2006	Accidents corporels	785	618	698	744	701	756	859	681	755	756	758	730
	Personnes tuées	80	72	73	64	85	67	85	84	73	74	68	76
2007	Accidents corporels	549	525	548	566	615	604	673	530	532	607	531	494
	Personnes tuées	54	45	35	43	33	40	84	42	50	58	54	34
2008	Accidents corporels	454	423	449	426	462	449	482	424	488	504	429	434
	Personnes tuées	27	30	40	30	36	22	34	61	27	42	37	35
2009	Accidents corporels	317	321	343	374	397	448	427	372	379	463	421	328
	Personnes tuées	25	31	28	38	28	37	29	57	44	42	33	28
2010	Accidents corporels	303	259	327	365	339	368	373	320	370	355	360	273
	Personnes tuées	28	24	23	37	36	17	41	40	21	36	30	34
2011	Accidents corporels	328	256	360	331	337	362	330	270	383	369	312	316
	Personnes tuées	38	29	28	26	23	31	26	35	23	32	16	34
Moy. 2007/2011	Accidents corporels	390	357	405	412	430	446	457	383	430	460	411	369
	Personnes tuées	34	32	31	35	31	29	43	47	33	42	34	33
% par mois	Accidents corporels	7,9 %	7,2 %	8,2 %	8,3 %	8,7 %	9 %	9,2 %	7,7 %	8,7 %	9,3 %	8,3 %	7,5 %
	Personnes tuées	8,1 %	7,5 %	7,3 %	8,2 %	7,4 %	6,9 %	10,1 %	11,1 %	7,8 %	9,9 %	8 %	7,8 %
Var. 2011/2010	Accidents corporels	8,3 %	– 1,2 %	10,1 %	– 9,3 %	– 0,6 %	– 1,6 %	– 11,5 %	– 15,6 %	3,5 %	3,9 %	– 13,3 %	15,8 %
	Personnes tuées	35,7 %	20,8 %	21,7 %	– 29,7 %	– 36,1 %	82,4 %	– 36,6 %	– 12,5 %	9,5 %	– 11,1 %	– 46,7 %	0 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR RN SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

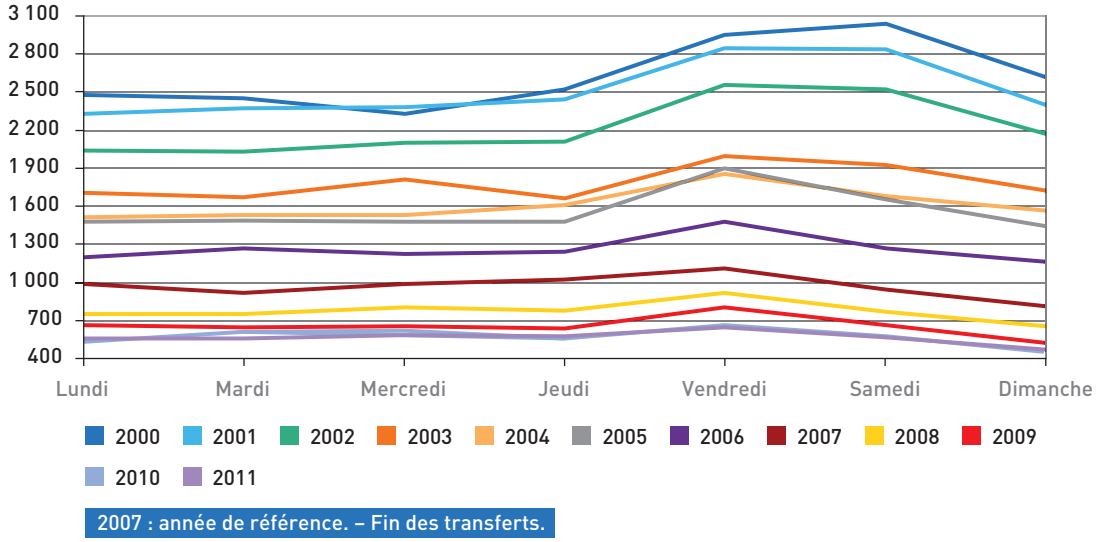
Les jours de la semaine où la mortalité est la plus forte sont les samedis et les dimanches (ensemble ils totalisent 35 % de la mortalité de 2007 à 2011). Mais au fil des années, le pic de fin de semaine s'estompe nettement et régulièrement. En 2011, cette mortalité de fin de semaine tombe à 30 % de la mortalité hebdomadaire (c'est avec un ratio de 2/7 = 28,6 % que la fin de semaine serait parfaitement banalisée).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES SELON LE JOUR

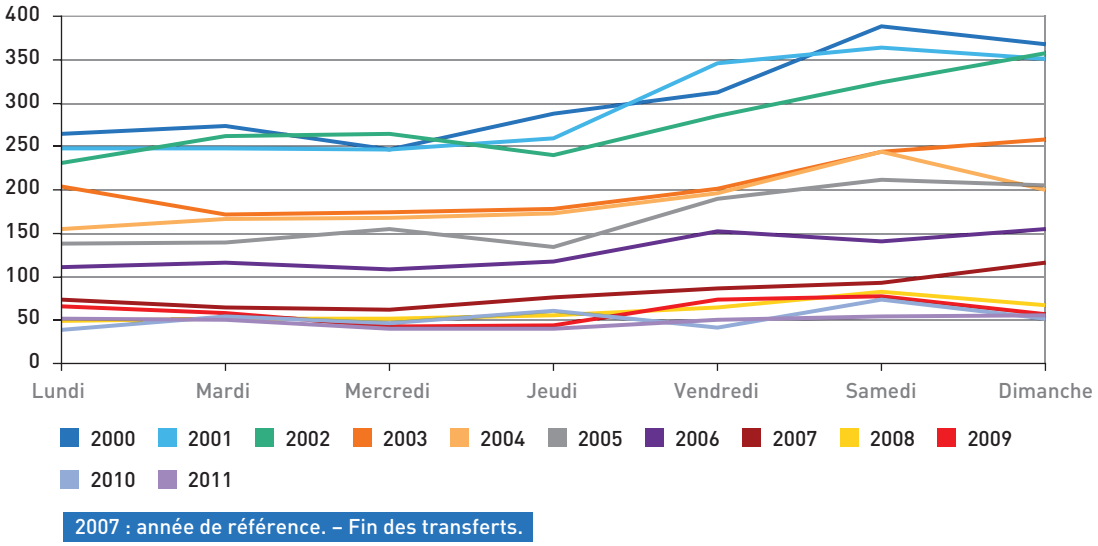
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	2 476	2 451	2 327	2 521	2 948	3 040	2 615
	Personnes tuées	265	274	247	288	312	388	368
2001	Accidents corporels	2 331	2 374	2 385	2 439	2 848	2 837	2 397
	Personnes tuées	248	248	247	260	345	363	351
2002	Accidents corporels	2 037	2 030	2 099	2 109	2 554	2 519	2 173
	Personnes tuées	231	262	264	239	285	324	357
2003	Accidents corporels	1 710	1 668	1 810	1 661	1 996	1 926	1 726
	Personnes tuées	204	171	174	177	201	244	258
2004	Accidents corporels	1 509	1 535	1 528	1 613	1 856	1 682	1 562
	Personnes tuées	155	167	168	173	196	244	200
2005	Accidents corporels	1 475	1 485	1 478	1 477	1 900	1 651	1 442
	Personnes tuées	138	140	155	134	190	211	205
2006	Accidents corporels	1 202	1 271	1 221	1 240	1 481	1 266	1 160
	Personnes tuées	111	116	108	118	152	141	155
2007	Accidents corporels	986	920	984	1 024	1 108	941	811
	Personnes tuées	74	65	62	76	86	93	116
2008	Accidents corporels	751	755	802	778	917	770	651
	Personnes tuées	49	52	52	55	64	82	67
2009	Accidents corporels	660	647	655	641	799	666	522
	Personnes tuées	66	58	43	44	74	78	57
2010	Accidents corporels	530	612	616	562	661	575	456
	Personnes tuées	39	54	47	61	41	73	52
2011	Accidents corporels	557	558	584	572	645	568	470
	Personnes tuées	51	50	40	40	50	54	56
Moy. 2007/2011	**Accidents corporels**	**697**	**698**	**728**	**715**	**826**	**704**	**582**
	Personnes tuées	**56**	**56**	**49**	**55**	**63**	**76**	**70**
% par mois	**Accidents corporels**	**14,1 %**	**14,1 %**	**14,7 %**	**14,5 %**	**16,7 %**	**14,2 %**	**11,8 %**
	Personnes tuées	**13,2 %**	**13,2 %**	**11,5 %**	**13 %**	**14,9 %**	**17,9 %**	**16,4 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**5,1 %**	**– 8,8 %**	**– 5,2 %**	**1,8 %**	**– 2,4 %**	**– 1,2 %**	**3,1 %**
	Personnes tuées	**30,8 %**	**– 7,4 %**	**– 14,9 %**	**– 34,4 %**	**22 %**	**– 26 %**	**7,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR RN SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RN SELON LES JOURS

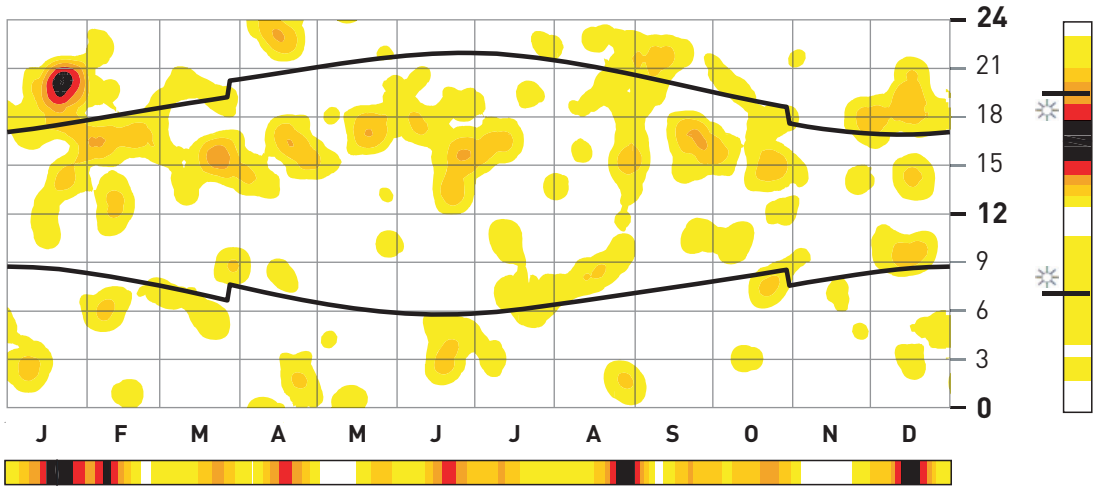


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La répartition horaire de la mortalité sur route nationale en 2011, traduite dans le graphe [13] ci-après, est plutôt diffuse mais avec une pointe manifeste de 15 à 18 heures. Le pic de mortalité est atteint la deuxième quinzaine du mois de janvier entre 18 heures et 21 heures ; mais cela ne correspond qu'à 8 accidents mortels, pour un total de 10 tués (période du 16 au 31 janvier 2011 entre 19 heures et 22 heures). Les journées les plus meurtrières sur route nationale en 2011 ont été le 15 et le 18 décembre 2011 avec 5 tués pour chacun de ces deux jours.

13 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ SUR LES RN SELON LE MOIS ET L'HEURE



Tués/heure	0,02	0,07	0,12	0,17	0,24	0,29	Moy. 0,04
Tués	120	147	60	8	3	2	Tot. 341
% tués	35 %	43 %	18 %	2 %	1 %	1 %	Tot. 100 %
% année	70 %	23 %	6 %	1 %	0 %	0 %	Tot. 100 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 341 tués/an, soit 0,04 tué/heure

L'alcoolémie des conducteurs impliqués dans les accidents sur RN

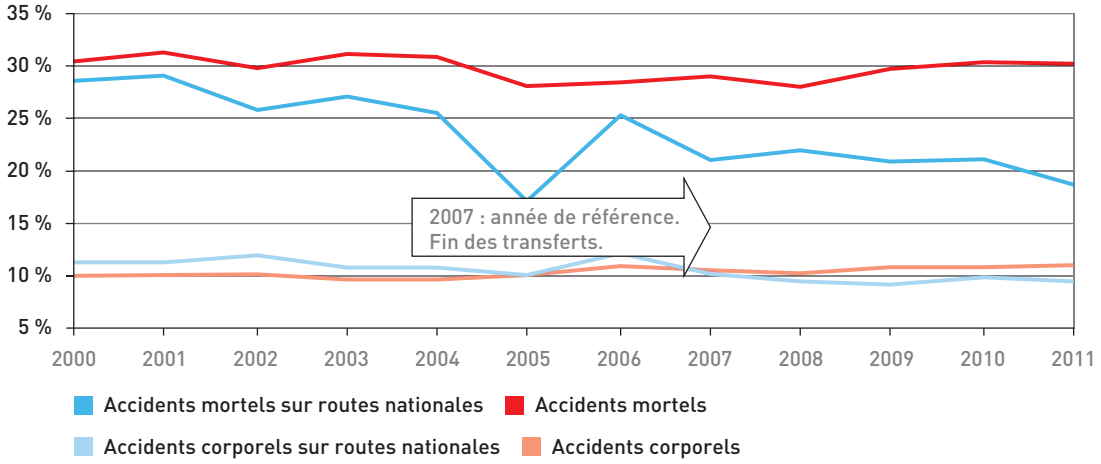
En 2011, 5,5 % des accidents corporels et 5 % des accidents mortels impliquant au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal se sont produits sur routes nationales. Ces parts sont inférieures à celles de l'ensemble des accidents sur route nationale (respectivement 6,2 % et 8,6 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES NATIONALES AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcoll connu	Conducteurs au taux d'alcoool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents corporels	18 378	15 241	82,9	1 721	11,3
	Accidents mortels	1 701	1 095	64,4	313	28,6
2001	Accidents corporels	17 611	14 455	82,1	1 643	11,4
	Accidents mortels	1 672	10 188	60,9	296	29,1
2002	Accidents corporels	15 521	12 429	80,1	1 500	12,1
	Accidents mortels	1 624	954	58,7	246	25,8
2003	Accidents corporels	12 497	9 782	78,3	1 047	10,7
	Accidents mortels	1 157	650	56,2	176	27,1
2004	Accidents corporels	11 285	8 520	75,5	932	10,9
	Accidents mortels	1 066	588	55,2	150	25,5
2005	Accidents corporels	10 908	8 716	79,9	874	10
	Accidents mortels	1 040	759	73	130	17,1
2006	Accidents corporels	8 841	7 210	81,6	866	1 481
	Accidents mortels	792	584	73,7	148	25,3
2007	Accidents corporels	6 774	5 471	80,8	563	10,3
	Accidents mortels	486	380	78,2	80	21,1
2008	Accidents corporels	5 424	4 383	80,8	415	9,5
	Accidents mortels	370	282	76,2	62	22
2009	Accidents corporels	4 590	3 795	82,7	344	9,1
	Accidents mortels	367	287	78,2	60	20,9
2010	Accidents corporels	4 012	3 403	84,8	338	9,9
	Accidents mortels	322	246	76,4	52	21,1
2011	Accidents corporels	3 954	3 280	83	312	9,5
	Accidents mortels	308	230	74,7	43	18,7
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 1,4 %**	**– 3,6 %**	**– 2,2**	**– 7,7 %**	**– 4,2**
	Accidents mortels	**– 4,3 %**	**– 6,5 %**	**– 2,3**	**– 17,3 %**	**– 11,6**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE RN ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX



Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011 sur route nationale, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est environ 2 fois plus faible que sur l'ensemble des réseaux routiers. Pour les accidents corporels, l'écart est plus réduit (11 % pour l'ensemble des réseaux en 2011 contre 9,5 % sur route nationale).

Dans les accidents mortels sur route nationale, depuis 2007, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués baisse sensiblement (21 % en 2007 contre 19 % en 2011 mais 21 % également en 2010).

Dans les accidents corporels sur route nationale en 2007, la part des conducteurs alcoolisés est de 10 %. Elle est descendue à 9,1 % en 2009 et atteint à 9,5 % en 2011. Comparativement à 2010, cette part connaît une baisse de 0,4 point (9,9 % en 2010). On remarque que si cette part entre 2000 et 2006 était légèrement supérieure sur les routes nationales à l'ensemble des réseaux, c'est l'inverse de 2007 à 2011.

Les routes départementales (RD)

Préalablement, il est rappelé que le réseau routier national (RRN) et le réseau des routes départementales ont fait l'objet en 2005-2006 d'une restructuration majeure puisque environ 18 000 km de routes nationales (plus de la moitié du réseau hors autoroutes) ont été transférées aux départements. Cela crée une discontinuité majeure dans les séries longues de trafic et d'accidentalité relatives à ces deux réseaux (bien supérieure à l'effet des variations de linéaire ordinaires constatées chaque année). On considère donc que l'année de référence appropriée pour l'analyse de ces deux réseaux est l'année 2007.

On donne cependant ci-dessous des séries longues intégrales depuis l'année 2000, conformes aux mêmes exploitations réalisées pour les autres réseaux. Toutefois, les commentaires fournis tiennent compte de cette particularité.

Avertissement : les données d'accidents fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies, contrairement aux éditions précédentes dans lesquelles ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

Linéaire et volume de circulation[14]

Le linéaire de routes départementales a augmenté, notamment en 2006 et en 2007, suite aux transferts de 18 000 kilomètres de routes nationales aux départements. En 2007, il s'établit alors à plus de 377 000 kilomètres.

En 2011, le linéaire de routes départementales est à nouveau en hausse de + 0,4 % pour un linéaire désormais proche de 380 000 kilomètres.

Le volume de circulation sur routes départementales a été impacté en 2008 et en 2009 par les effets de la crise économique. En 2011, il repart légèrement à la hausse (+ 0,4 % par rapport à 2010).

Par effets opposés aux routes nationales, la mortalité par milliard de kilomètres parcourus sur routes départementales a progressé en 2007 comparativement à l'ensemble des réseaux.

Depuis 2007, la baisse de ce ratio est près de deux fois inférieure à l'ensemble des réseaux (– 8 % pour la mortalité par milliard de kilomètres sur routes départementales contre – 15 % pour l'ensemble des routes).

En 2011, la mortalité par milliard de kilomètres parcourus sur routes départementales a diminué de deux points (11,8 tués par milliard de kilomètres en 2011 contre 12 en 2010) profitant à la fois de la baisse du nombre de personnes tuées sur routes départementales et de l'augmentation des parcours.

14 Voir également données et graphiques pages 429 et 430.

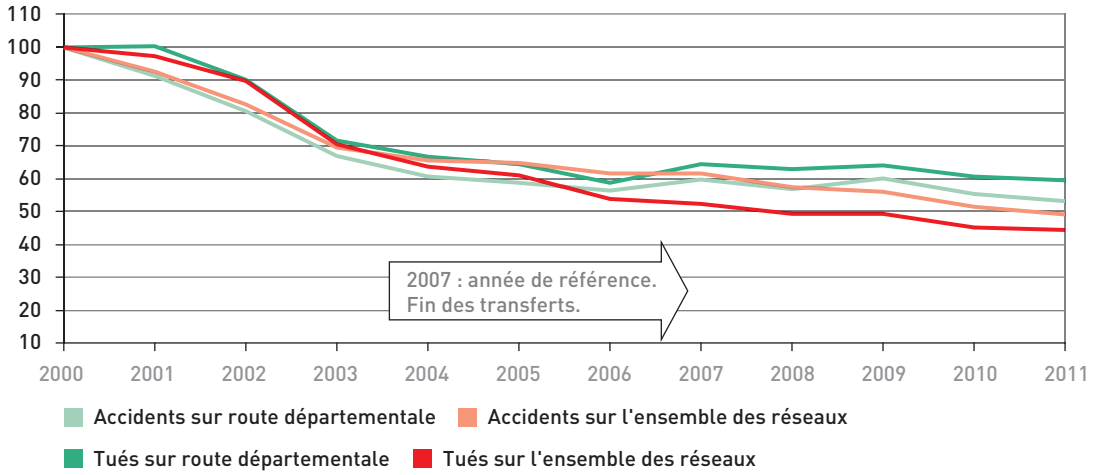
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES

Année	Accidents corporels		Personnes tuées	
	RD	Ensembles des réseaux	RD	Ensembles des réseaux
2000	180	233,9	20	15,8
2001	165	216,6	20	15,3
2002	145	192,5	18	14,1
2003	120	163,2	14	11,1
2004	110	153,3	13	10
2005	106	152,5	13	9,6
2006	102	144,6	12	8,5
2007	108	144,7	13	8,2
2008	102	134,8	12	7,7
2009	109	131	13	7,7
2010	100	120,1	12	7,1
2011	96	115,1	12	7
Var. 2011/2010	**– 3,5 %**	**– 4,1 %**	**– 1,9 %**	**– 1,5 %**

À partir du volume global de circulation de l'ensemble RD + VC estimé par le SOeS, l'ONISR a réparti ce trafic arbitrairement entre ces deux réseaux (60 % pour les RD et 40 % pour les VC), sur la base de travaux antérieurs.

Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ POUR 1 MILLIARD DE KM PARCOURUS SUR RD (BASE 100 - ANNÉE 2000)



ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Bilan général de l'accidentalité sur RD

En 2011, les routes départementales concentrent 33 % des accidents corporels et 66 % des personnes tuées.

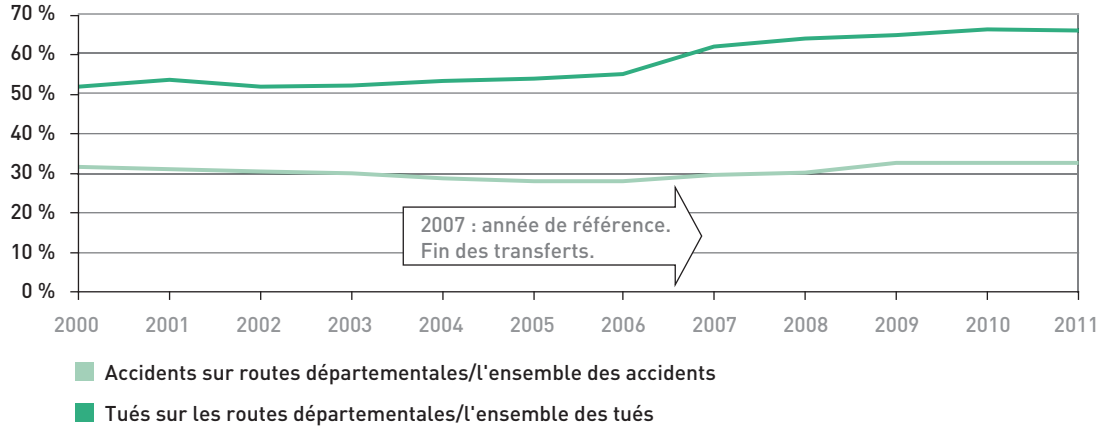
Par rapport à 2007, année qui a suivi la clôture du transfert aux départements d'une majorité de routes nationales, le nombre annuel d'accidents corporels a diminué de – 11 % et le nombre annuel de personnes tuées de – 8,5 %. Ces taux sont très nettement inférieurs aux résultats obtenus sur l'ensemble des réseaux (– 20 % pour les accidents corporels et –14 % de personnes tuées).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES

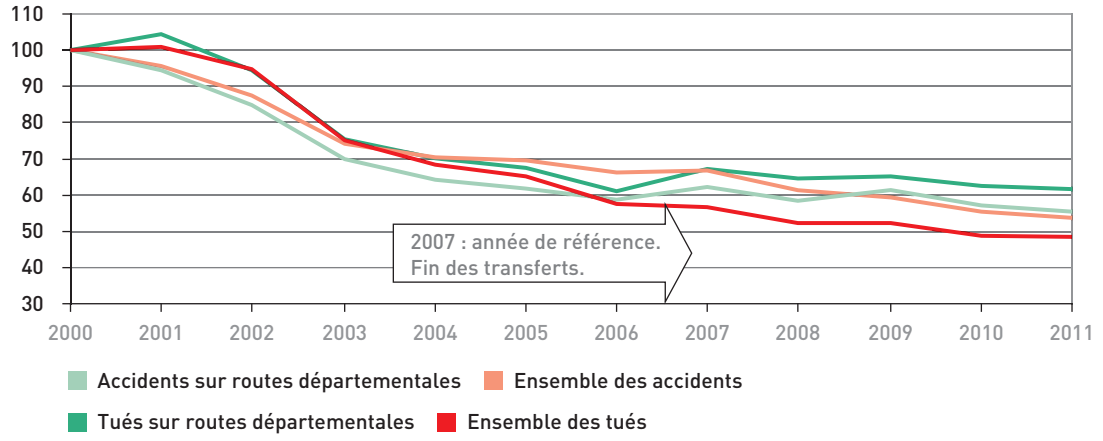
Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	38 573	ND	4 257	54 459	ND
2001	36 720	ND	4 440	50 800	ND
2002	32 589	ND	4 027	44 681	ND
2003	27 189	ND	3 209	36 557	ND
2004	24 845	ND	2 988	33 188	ND
2005	23 842	2 620	2 874	31 697	15 245
2006	22 630	2 409	2 604	30 381	17 843
2007	24 108	2 672	2 866	32 296	18 301
2008	22 565	2 529	2 745	30 068	16 599
2009	23 736	2 571	2 776	31 230	16 747
2010	22 089	2 485	2 661	28 844	15 021
2011	21 391	2 416	2 621	28 016	14 986
Var. 2011/2010	**– 3,2 %**	**– 2,8 %**	**– 1,5 %**	**– 2,9 %**	**– 0,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES RD DANS L'ACCIDENTALITÉ



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE RD ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, par rapport à 2010, les accidents corporels sont en baisse de – 3,2 % et la mortalité diminue de – 1,5 %. Ces baisses prolongent celles de 2010 (– 6,9 % pour les accidents corporels et – 4,1 % pour les tués) après le palier observé sur les années 2007 à 2009.

Les usagers[15] *accidentés des RD*

En 2011, la mortalité sur les routes départementales concerne les automobilistes (59 %) puis les motos (19 %), suivis des piétons (8 %).

Cette distribution diffère de celle observée sur l'ensemble des réseaux, notamment pour la mortalité des automobilistes et des piétons (respectivement 52 % et 13 %). Pour la mortalité des motocyclistes, les parts sont équivalentes.

Depuis 2007, la mortalité des automobilistes a baissé de – 11 % (– 16 % sur l'ensemble du réseau). Celle des motocyclistes baisse de – 11 % (identique à l'ensemble des réseaux) et celle des piétons diminue de –13 % (– 8 % sur l'ensemble des réseaux).

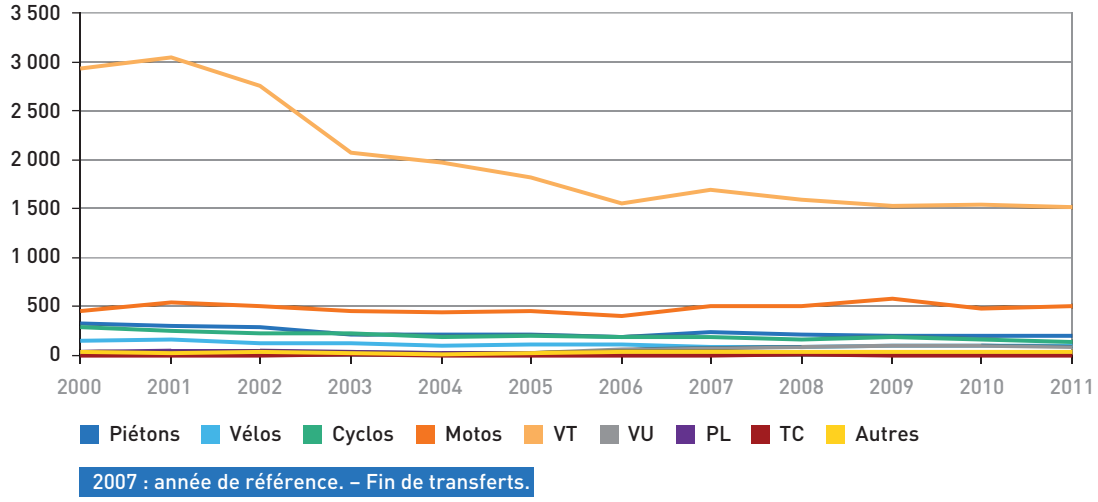
↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Année	Accidents corporels									Personnes tuées								
	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres
2000	3 571	1 819	5 495	5 321	33 984	1 344	2 067	366	797	325	154	289	456	2 929	27	35	3	38
2001	3 379	1 637	4 974	5 392	32 291	1 339	1 885	416	757	307	159	258	544	3 046	40	56	2	29
2002	2 903	1 390	4 424	4 923	28 576	1 158	1 660	335	646	290	126	224	510	2 756	42	45	0	34
2003	2 449	1 402	4 204	4 424	23 258	1 098	1 368	283	577	211	129	229	455	2 074	34	38	7	31
2004	2 273	1 206	3 866	4 062	21 243	912	1 344	231	522	210	99	188	437	1 974	30	31	0	18
2005	2 140	1 173	3 388	4 521	20 339	801	1 250	237	577	216	109	202	455	1 815	25	28	3	21
2006	2 114	1 125	3 452	4 254	18 463	1 784	1 564	249	557	195	116	194	404	1 555	65	37	1	37
2007	2 247	1 162	3 703	4 993	19 362	2 123	1 374	250	612	235	86	188	510	1 699	81	31	1	35
2008	2 187	1 097	3 428	4 867	17 957	2 052	1 338	237	605	215	85	170	507	1 594	94	37	7	36
2009	2 441	1 283	3 575	5 305	18 738	2 121	1 236	297	634	200	95	189	586	1 534	103	26	1	42
2010	2 343	1 128	3 064	4 918	17 723	2 015	1 239	249	641	198	106	166	475	1 539	104	31	0	42
2011	2 357	1 219	2 858	5 014	17 133	1 946	1 141	262	515	204	106	136	511	1 516	87	26	0	35
Var. 2011/2010	0,6 %	8,1 %	– 6,7 %	2 %	– 3,3 %	– 3,4 %	– 7,9 %	5,2 %	– 19,7 %	3 %	0 %	– 18,1 %	7,6 %	– 1,5 %	– 16,3%	– 16,1 %	ND	– 16,7 %

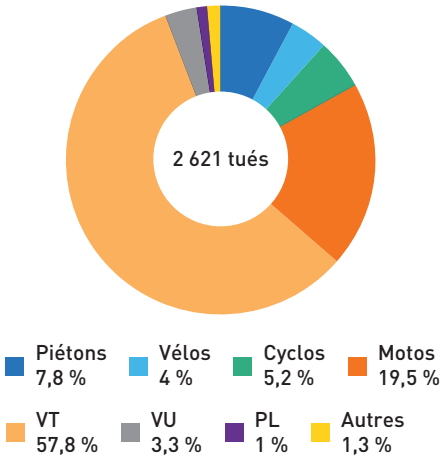
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

15 Voir chapitre du bilan sur relatif aux véhicules utilitaires alertant sur la discontinuité des séries dans l'enregistrement de ces véhicules au sein du fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RD SUR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RD PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Par référence à 2010 :

– les automobilistes tués diminuent de – 1,5 % (soit – 23 tués) ;

– les motocyclistes tués sont en hausse de + 7,6 % (soit + 36 tués) ;

– et les tués piétons augmentent + 3 % (soit + 6 tués).

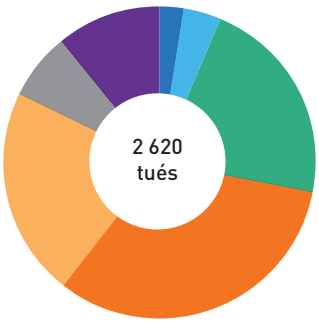
Pour ces trois catégories, ces variations sont semblables à celles de l'ensemble des réseaux.

Victimes sur les RD par classe d'âge

Parmi les personnes tuées en 2011 sur les routes départementales, 5,4 % ont moins de 18 ans, 22 % entre 18 et 24 ans, 54 % entre 25 et 64 ans et 18 % plus de 65 ans. Cette distribution est similaire à celle de l'ensemble des réseaux avec respectivement 7 %, 21 %, 54 % et 19 %.

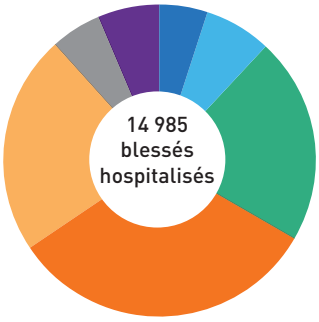
La classe d'âge la plus concernée est celle des 25-44 ans avec 851 tués en 2011, soit 33 % de la mortalité sur routes départementales contre 32 % tous réseaux confondus.

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RD PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 2,6 % | 15-17 3,8 % | 18-24 21,9 % | 25-44 32,5 % | 45-64 21,5 % | 65-74 6,9 % | 75 et + 10,8 %

↓ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS SUR RD PAR CLASSE D'ÂGE



0-14 5,1% | 15-17 6,9 % | 18-24 21,5 % | 25-44 32,3 % | 45-64 22,6 % | 65-74 5,4 % | 75 et + 6,2 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les pourcentages sont calculés en tenant compte des effectifs des personnes avec âge connu.

Depuis 2007, alors que la mortalité d'ensemble sur routes départementales est en baisse de – 9 % (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu), celle de 75 ans et plus n'a diminué que de – 4,7 %. Celle des 18-24 ans s'est réduite de – 13 %, celle des 25-44 ans de – 10 % et celle des 45-64 ans de – 5,4 %.

Par rapport à 2010, les hausses de la mortalité se portent sur les 18-24 ans et les 65-74 ans (+ 7 tués pour les 18-24 ans et + 15 tués pour les 65-74 ans). Les autres classes observent des baisses plus ou moins marquées. Celle des 75 ans et plus, après la hausse de 2010 (+ 11 tués), est de – 6,6 % (soit – 20 tués).

↓ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES PAR CLASSE D'ÂGE

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total
2000	89	182	220	939	1 343	755	335	396	4 257	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	55	157	232	1 025	1 414	805	360	391	4 440	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	61	119	183	930	1 321	762	313	338	4 027	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	52	122	150	749	1 014	564	249	308	3 209	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	4	96	130	738	952	562	193	311	2 988	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	14	71	164	675	875	572	194	309	2 874	135	853	1 460	3 570	4 817	2 835	828	747	15 245
2006	38	56	147	629	786	478	186	284	2 604	244	1 121	1 711	4 017	5 643	3 287	903	917	17 843
2007	8	86	124	659	949	534	208	298	2 866	70	1 009	1 567	4 226	5 870	3 611	962	986	18 301
2008	0	74	113	652	858	580	166	302	2 745	7	952	1 346	3 700	5 432	3 392	836	934	16 599
2009	0	53	126	613	933	593	165	293	2 776	1	962	1 210	3 786	5 494	3 486	850	958	16 747
2010	1	75	107	566	858	584	166	304	2 661	2	866	1 098	3 276	4 927	3 192	746	914	15 021
2011	1	69	99	573	851	563	181	284	2 621	1	762	1040	3218	4845	3387	805	928	14 986
Var. 2011/2010	0 %	– 8 %	– 7,5 %	1,2 %	– 0,8 %	– 3,6 %	9 %	– 6,6 %	– 1,5 %	NS	– 12 %	– 5,3 %	– 1,8 %	– 1,7 %	6,1 %	7,9 %	1,5 %	– 0,2 %

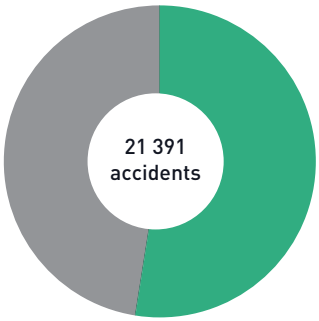
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les RD et les milieux (agglomérations[16] versus *rase campagne*[17]*)*

La part des accidents corporels sur routes départementales en rase campagne est de 53 %. Avec 30 points supplémentaires, celle de la mortalité est de 83 %.

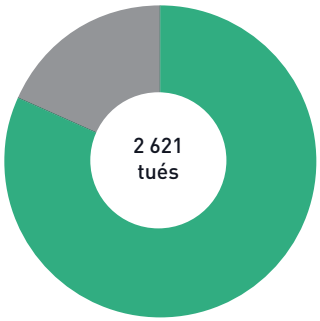
Par rapport à l'ensemble des réseaux, c'est 21 points de plus pour les accidents et 41 points pour les personnes tués.

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS SUR RD SELON LE MILIEU



Rase campagne 52,6 % Milieu urbain 47,4 %

↓ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RD SELON LE MILIEU



Rase campagne 81,7 % Milieu urbain 18,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2007, la mortalité sur routes départementales en rase campagne a diminué de – 7,2 %.

Par référence à 2010, à l'inverse, elle est très légèrement est hausse (+ 0,6 %, soit + 12 personnes tuées).

Pour le milieu urbain, une hausse brutale de la mortalité a eu lieu 2009 (+ 15 %). Par rapport à 2007, la baisse est de – 14 %, baisse nettement accentuée par la réduction de – 10 % en 2011 comparée à 2010.

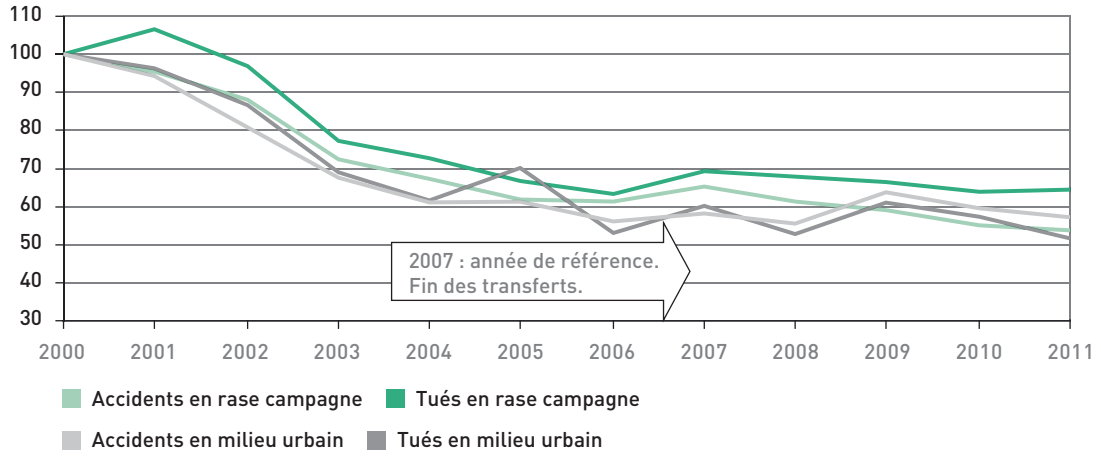
16 Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

17 Reste du réseau situé hors agglomération.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	20 825	3 329	ND	17 748	928	ND	38 573	4 257	ND
2001	19 951	3 546	ND	16 769	894	ND	36 720	4 440	ND
2002	18 271	3 224	ND	14 318	803	ND	32 589	4 027	ND
2003	15 112	2 569	ND	12 077	640	ND	27 189	3 209	ND
2004	14 050	2 416	ND	10 795	572	ND	24 845	2 988	ND
2005	12 868	2 222	9 569	10 974	652	5 676	23 842	2 874	15 245
2006	12 745	2 112	11 930	9 885	492	5 913	22 630	2 604	17 843
2007	13 671	2 308	12 342	10 437	558	5 959	24 108	2 866	18 301
2008	12 785	2 255	11 329	9 780	490	5 270	22 565	2 745	16 599
2009	12 338	2 210	10 892	11 398	566	5 855	23 736	2 776	16 747
2010	11 547	2 129	9 920	10 542	532	5 101	22 089	2 661	15 021
2011	11 241	2 141	9 901	10 150	480	5 085	21 391	2 621	14 986
Var. 2011/2010	– 2,7 %	0,6 %	– 0,2 %	– 3,7 %	– 9,8 %	– 0,3 %	– 3,2 %	– 1,5 %	– 0,2 %

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR RD SELON LES MILIEUX (BASE 100 – ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les RD – Collisions et obstacles[18]

En 2011, 39 % de la mortalité sur routes départementales est observée dans des accidents à un seul véhicule sans piéton. Vient ensuite la mortalité en collision frontale à deux véhicules (26 % des personnes tuées) puis les collisions de côté à deux véhicules (15 % des personnes tuées).

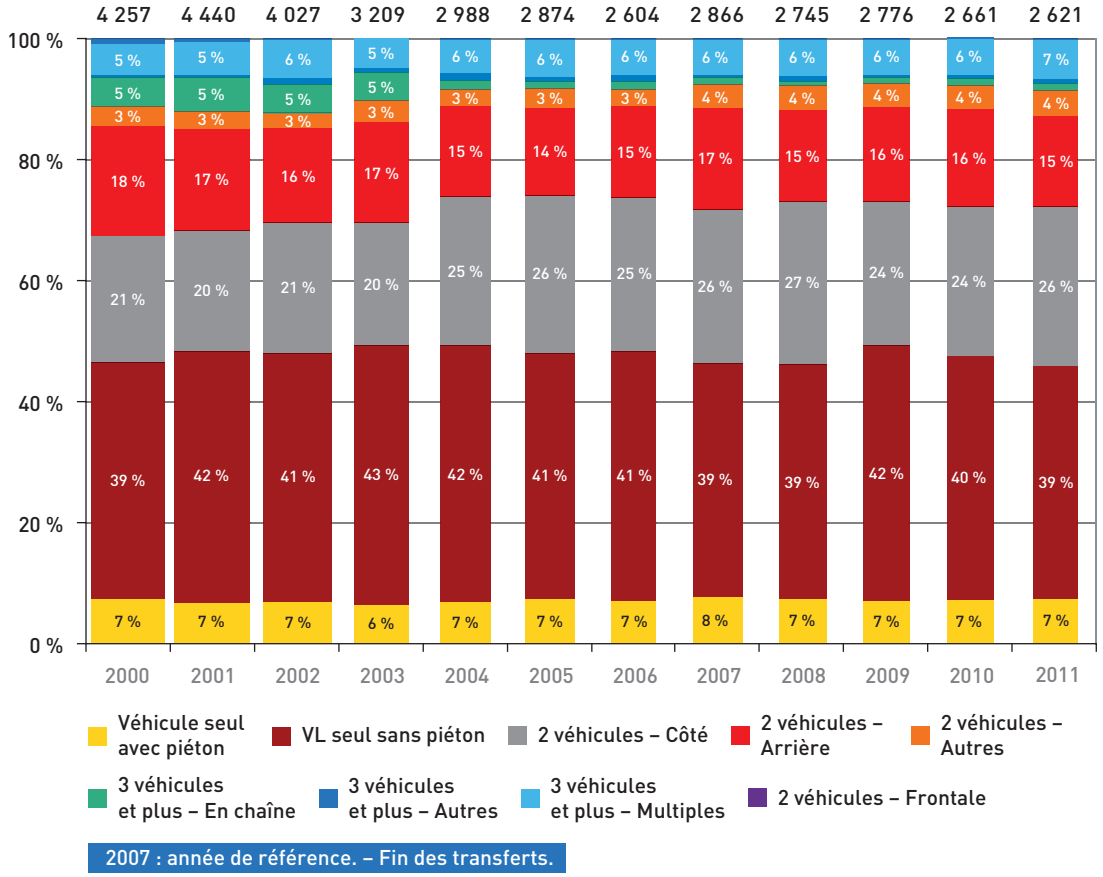
Depuis 2007, aucune évolution n'est observée en termes de tendance.

Par rapport à 2010, alors que la mortalité sur routes départementales diminue de –1,5 %, la mortalité dans les collisions frontales à deux véhicules s'accroît de 5,1 % (+ 33 tués). À l'inverse, les accidents à un seul

18 Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation

véhicule sans piéton et les collisions sur le côté voient leur mortalité se réduire (respectivement – 64 tués et – 41 tués).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RD SELON LES TYPES DE COLLISIONS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

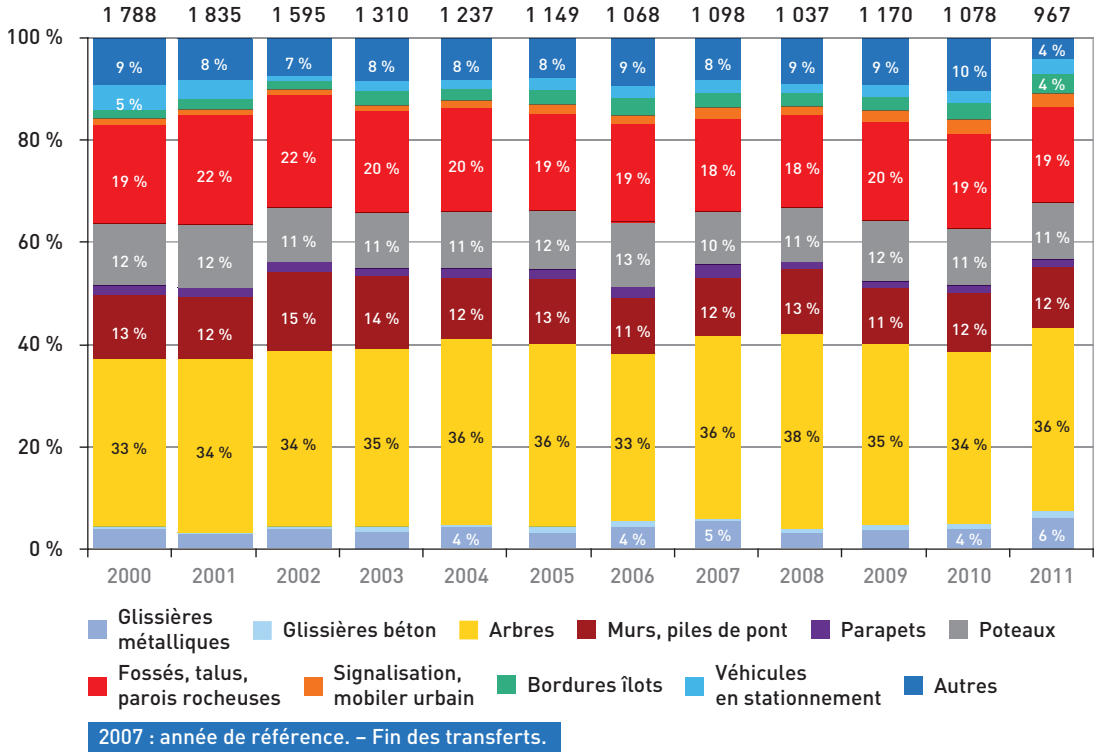
En 2011, 40 % des personnes tuées sur les routes départementales le sont lors d'un accident avec un choc du véhicule contre un obstacle fixe (37 % pour l'ensemble des réseaux).

En 2011, les arbres sont les obstacles les plus percutés sur les routes départementales (36 % de la mortalité avec obstacle, soit 345 tués), suivis dans l'ordre des « fossés, talus, parois rocheuses » (19 %, soit 183 tués), puis des « murs, piles de pont » (12 %, soit 116 tués) et des poteaux (11 %, soit 108 tués).

Depuis 2007, la mortalité dans les accidents avec des chocs contre obstacle fixe n'a baissé que de – 8,1 % (– 8,5 % pour la mortalité d'ensemble sur routes départementales). Par ailleurs, cette réduction cumulée est totalement structurée par la seule réduction de la mortalité en 2011 (– 10 %, soit – 111 tués sur les – 131 tués de la période 2007-2011).

En 2011, la mortalité dans les accidents avec des chocs contre ces quatre principaux obstacles a évolué en conformité avec la baisse générale de la mortalité contre obstacle (– 5 %, soit – 18 tués pour les arbres, – 9,9 %, soit – 20 tués pour les fossés, talus, parois rocheuses, – 7,9 %, soit – 10 tués murs, piles de pont, et – 8,5 %, soit – 10 tués pour les poteaux.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR RD AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

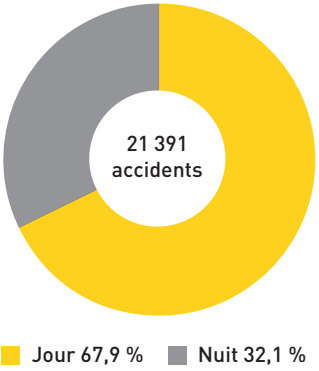


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

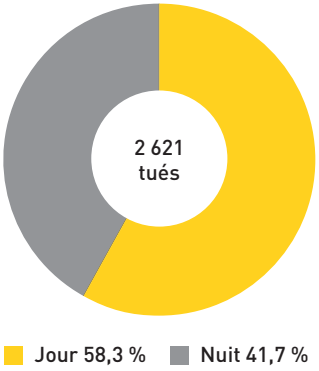
Les RD et la luminosité dans l'accidentalité (jour versus nuit)

En 2011, plus de deux tiers des accidents corporels sur routes départementales se sont déroulés de jour (68 %) et la mortalité s'établit à 58 % (soit 1 527 personnes tuées). La mortalité de nuit est légèrement en deçà de celle constatée sur l'ensemble des réseaux (42 % sur routes départementales contre 43 % sur l'ensemble des réseaux).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS SUR RD SELON LA LUMINOSITÉ



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR RD SELON LA LUMINOSITÉ

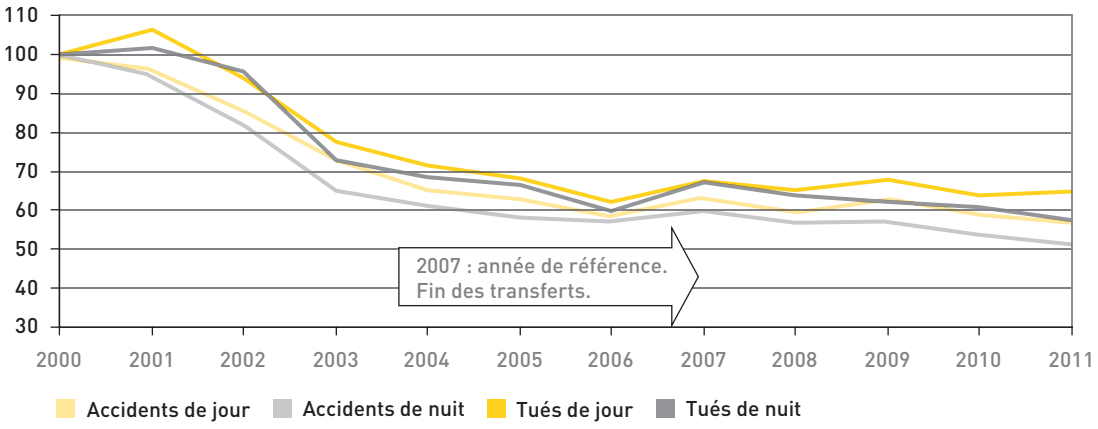


Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES JOUR *VERSUS* NUIT

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	25 261	2 354	ND	13 312	1 903	ND	38 573	4 257	ND
2001	24 173	2 506	ND	12 547	1 934	ND	36 720	4 440	ND
2002	21 663	2 211	ND	10 926	1 816	ND	32 589	4 027	ND
2003	18 492	1 825	ND	8 697	1 384	ND	27 189	3 209	ND
2004	16 603	1 685	ND	8 242	1 303	ND	24 845	2 988	ND
2005	16 023	1 606	9 797	7 819	1 268	5 448	23 842	2 874	15 245
2006	14 933	1 465	11 376	7 697	1 139	6 467	22 630	2 604	17 843
2007	16 094	1 590	11 799	8 014	1 276	6 502	24 108	2 866	18 301
2008	14 934	1 531	10 714	7 631	1 214	5 885	22 565	2 745	16 599
2009	16 049	1 596	11 043	7 687	1 180	5 704	23 736	2 776	16 747
2010	14 993	1 505	10 068	7 096	1 156	4 953	22 089	2 661	15 021
2011	14 525	1 527	9 798	6 866	1 094	5 188	21 391	2 621	14 986
Var. 2011/2010	**– 3,1 %**	**1,5 %**	**– 2,7 %**	**– 3,2 %**	**– 5,4 %**	**4,7 %**	**– 3,2 %**	**– 1,5 %**	**– 0,2 %**

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR RD JOUR *VERSUS* NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2007, les accidents corporels et la mortalité ont enregistré des baisses supérieures le jour, soit :
– pour les accidents corporels : – 14 % le jour contre – 9,7 % la nuit ;
– pour les personnes tuées : – 14 % le jour contre – 4 % la nuit.

Par rapport à 2010, les variations de la mortalité sont opposées. Les personnes tuées de nuit sont en baisse (– 5,4 %, soit – 62 tués) alors que celles de jour sont en hausse (+ 1,5 %, soit + 22 tués).

Les RD et l'accidentalité selon les mois, les jours et les heures

Les accidents corporels et les personnes tuées sur les routes départementales selon les mois sont caractérisés par des profils saisonniers plutôt uniformes sur les années 2007-2011.

En moyenne, sur cette période de cinq années (2007- 2011), la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,8 % au minimum (février, avec 1 543 accidents en moyenne) pour atteindre 9,6 % au maximum (juillet, avec 2 191 accidents en moyenne). Pour les tués, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 3,4 points

(9,8 % en juillet en moyenne contre 6,4 % en février). Les mois d'avril à septembre concentrent 62 % des accidents et de la mortalité, soit un écart de 0,4 point par référence au poids moyen cumulé de ces sept mois (7/12 = 58 %).

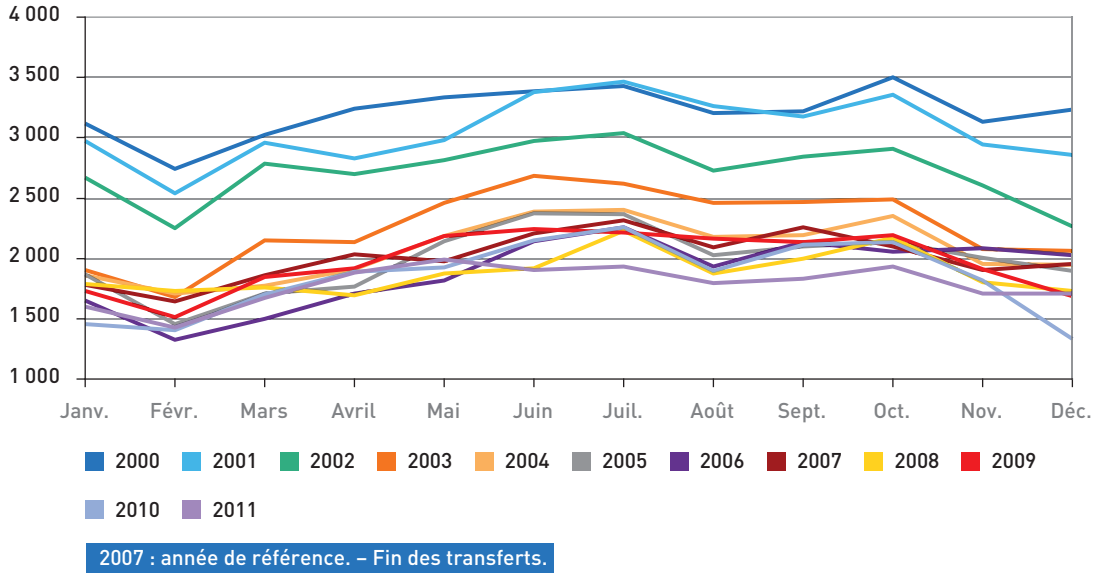
L'année 2011, qui connaît des mouvements mensuels très contrastés par rapport à 2010 (+ 20 décès en janvier, + 50 décès en avril, – 48 tués en juillet et + 38 tués en décembre), s'inscrit dans le fuseau de la tendance observée sur les années 2007 à 2011.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LE MOIS

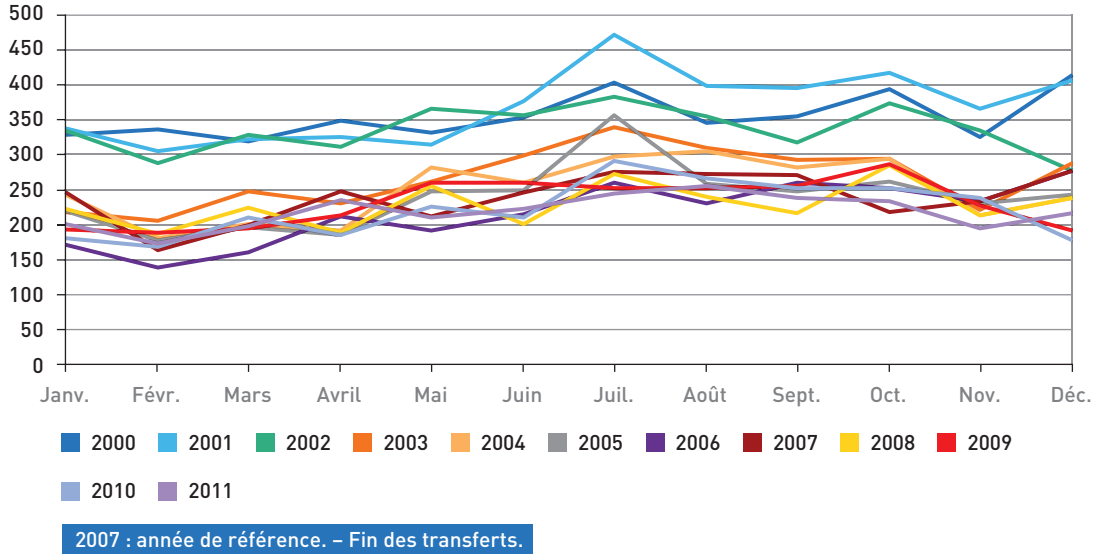
Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	3 118	2 739	3 027	3 239	3 338	3 388	3 432	3 205	3 217	3 502	3 135	3 233
	Personnes tuées	328	337	319	348	331	354	404	346	355	394	325	415
2001	Accidents corporels	2 970	2 543	2 960	2 827	2 978	3 379	3 462	3 262	3 178	3 359	2 947	2 855
	Personnes tuées	338	306	323	325	314	376	471	399	396	418	367	407
2002	Accidents corporels	2 671	2 254	2 788	2 701	2 818	2 973	3 037	2 728	2 841	2 910	2 602	2 266
	Personnes tuées	335	289	329	311	366	357	383	355	317	373	335	278
2003	Accidents corporels	1 906	1 681	2 150	2 134	2 459	2 683	2 619	2 462	2 465	2 489	2 076	2 065
	Personnes tuées	218	205	248	230	262	299	340	310	293	294	221	289
2004	Accidents corporels	1 858	1 708	1 771	1 909	2 184	2 386	2 406	2 176	2 194	2 351	1 957	1 945
	Personnes tuées	243	181	201	191	282	261	297	305	282	294	213	238
2005	Accidents corporels	1 869	1 458	1 709	1 764	2 139	2 370	2 364	2 030	2 102	2 137	2 002	1 898
	Personnes tuées	220	177	197	185	247	250	357	259	247	261	231	243
2006	Accidents corporels	1 651	1 328	1 502	1 705	1 820	2 141	2 257	1 932	2 132	2 054	2 085	2 023
	Personnes tuées	171	138	161	212	192	215	260	231	260	253	234	277
2007	Accidents corporels	1 778	1 642	1 859	2 032	1 975	2 209	2 313	2 089	2 257	2 096	1 905	1 953
	Personnes tuées	248	164	200	248	212	246	275	272	271	218	234	278
2008	Accidents corporels	1 787	1 732	1 756	1 693	1 872	1 915	2 231	1 873	1 998	2 172	1 806	1 730
	Personnes tuées	223	187	225	189	255	201	272	240	216	285	213	239
2009	Accidents corporels	1 729	1 512	1 846	1 919	2 188	2 244	2 213	2 163	2 138	2 190	1 909	1 685
	Personnes tuées	193	189	195	213	260	260	252	253	255	286	228	192
2010	Accidents corporels	1 456	1 406	1 704	1 892	1 925	2 149	2 260	1 899	2 114	2 133	1 817	1 334
	Personnes tuées	181	168	211	185	226	210	292	267	253	252	238	178
2011	Accidents corporels	1597	1425	1675	1885	1987	1904	1936	1794	1834	1932	1712	1710
	Personnes tuées	201	173	198	235	210	222	244	255	238	234	195	216
Moy. 2007-2011	**Accidents corporels**	**1 669**	**1 543**	**1 768**	**1 884**	**1 989**	**2 084**	**2 191**	**1 964**	**2 068**	**2 105**	**1 830**	**1 682**
	Personnes tuées	**209**	**176**	**206**	**214**	**233**	**228**	**267**	**257**	**247**	**255**	**222**	**221**
% par mois	Accidents corporels	7,3 %	6,8 %	7,8 %	8,3 %	8,7 %	9,2 %	9,6 %	8,6 %	9,1 %	9,2 %	8 %	7,4 %
	Personnes tuées	7,7 %	6,4 %	7,5 %	7,8 %	8,5 %	8,3 %	9,8 %	9,4 %	9 %	9,3%	8,1 %	8,1 %
Var. 2011/2010	Accidents corporels	9,7 %	1,4 %	– 1,7 %	– 0,4 %	3,2 %	–11,4 %	– 14,3 %	– 5,5 %	– 13,2 %	– 9,4 %	– 5,8 %	28,2 %
	Personnes tuées	11 %	3 %	– 6,2 %	27 %	– 7,1 %	5,7 %	– 16,4 %	– 4,5 %	– 5,9 %	– 7,1 %	– 18,1 %	21,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les vendredis et les samedis sont les jours où les accidents corporels et la mortalité sont les plus élevés (ensemble, 32 %, soit 7 388 accidents corporels, et 34 %, soit 916 personnes tuées).

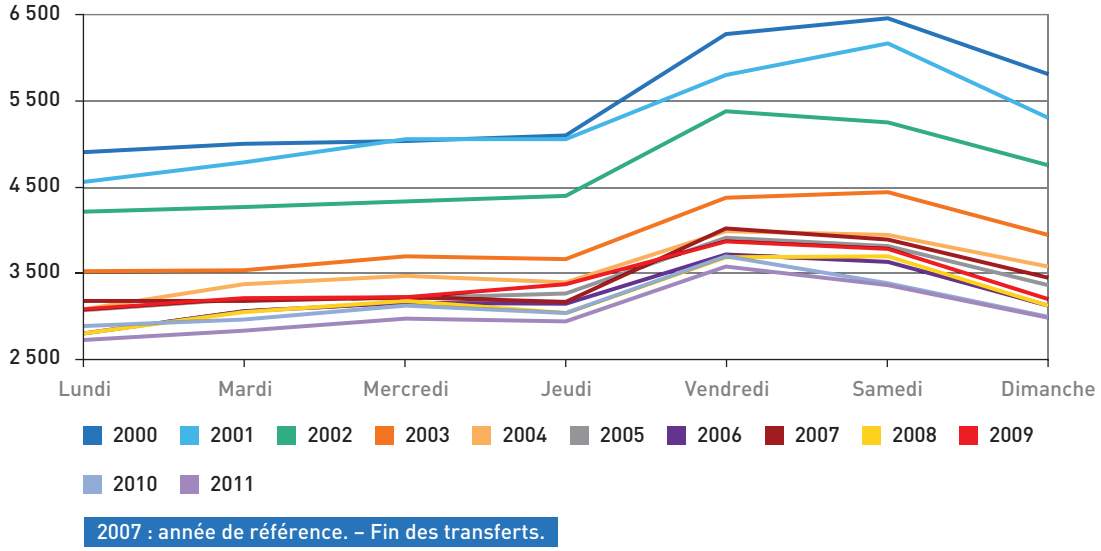
L'année 2011 n'est pas en conformité avec cette distribution moyenne. Le jour le plus meurtrier sur routes départementales est le dimanche (457 tués, soit + 10 tués par rapport à 2010).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LE JOUR

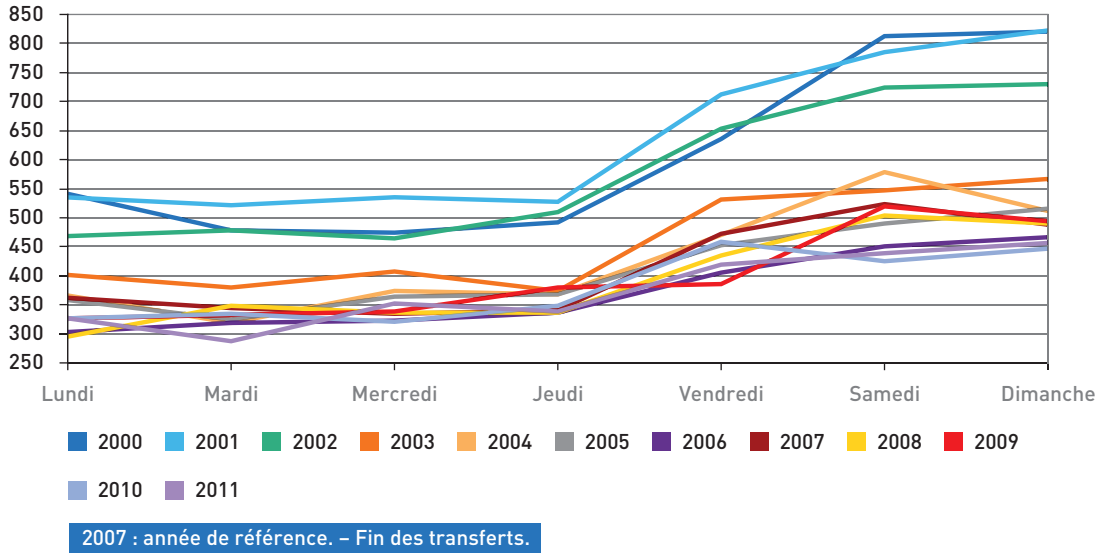
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	4 907	4 999	5 030	5 094	6 272	6 458	5 813
	Personnes tuées	541	479	475	493	636	812	821
2001	Accidents corporels	4 554	4 788	5 059	5 055	5 797	6 169	5 298
	Personnes tuées	536	521	536	527	713	786	822
2002	Accidents corporels	4 218	4 270	4 330	4 395	5 383	5 244	4 749
	Personnes tuées	468	478	464	510	654	724	729
2003	Accidents corporels	3 519	3 540	3 702	3 667	4 381	4 439	3 941
	Personnes tuées	401	381	408	374	531	547	567
2004	Accidents corporels	3 085	3 374	3 471	3 400	3 990	3 945	3 580
	Personnes tuées	367	319	374	368	470	578	512
2005	Accidents corporels	3 074	3 206	3 214	3 262	3 910	3 811	3 365
	Personnes tuées	358	325	364	369	453	490	515
2006	Accidents corporels	2 803	3 056	3 154	3 144	3 716	3 633	3 124
	Personnes tuées	304	319	323	336	406	450	466
2007	Accidents corporels	3 180	3 174	3 220	3 173	4 020	3 888	3 453
	Personnes tuées	363	344	335	340	473	523	488
2008	Accidents corporels	2 803	3 046	3 180	3 034	3 683	3 696	3 123
	Personnes tuées	296	349	336	337	434	503	490
2009	Accidents corporels	3 086	3 210	3 223	3 374	3 867	3 778	3 198
	Personnes tuées	327	333	339	379	386	519	493
2010	Accidents corporels	2 893	2 964	3 129	3 038	3 695	3 379	2 991
	Personnes tuées	326	335	321	349	459	425	446
2011	Accidents corporels	2 723	2 830	2 975	2 938	3 573	3 362	2 990
	Personnes tuées	326	288	353	339	420	438	457
Moy. 2007/2011	**Accidents corporels**	**2 937**	**3 045**	**3 145**	**3 111**	**3 768**	**3 621**	**3 151**
	Personnes tuées	**328**	**330**	**337**	**349**	**434**	**482**	**475**
% par mois	**Accidents corporels**	**12,9 %**	**13,4 %**	**13,8 %**	**13,7 %**	**16,5 %**	**15,9 %**	**13,8 %**
	Personnes tuées	**12 %**	**12,1 %**	**12,3 %**	**12,8 %**	**15,9 %**	**17,6 %**	**17,4 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 5,9 %**	**– 4,5 %**	**– 4,9 %**	**– 3,3 %**	**– 3,3 %**	**– 0,5 %**	**0 %**
	Personnes tuées	**0 %**	**– 14 %**	**10 %**	**– 2,9 %**	**– 8,5 %**	**3,1 %**	**2,5 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés vant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La distribution de la mortalité selon les heures traduite dans le graphe [19] ci-dessous montre qu'en 2011 la mortalité sur routes départementales est très concentrée sur l'heure de pointe du trafic le soir, c'est-à-dire aux alentours de 18 heures. Sur une journée, le maximum est de 21 tués environ contre 30 tués environ pour l'ensemble des réseaux. Sur routes départementales, en 2011, le pic de la mortalité est atteint mi-avril. Il a lieu entre 17 heures et 19 heures.

Cette période comprend plusieurs jours avec une accidentalité élevée :

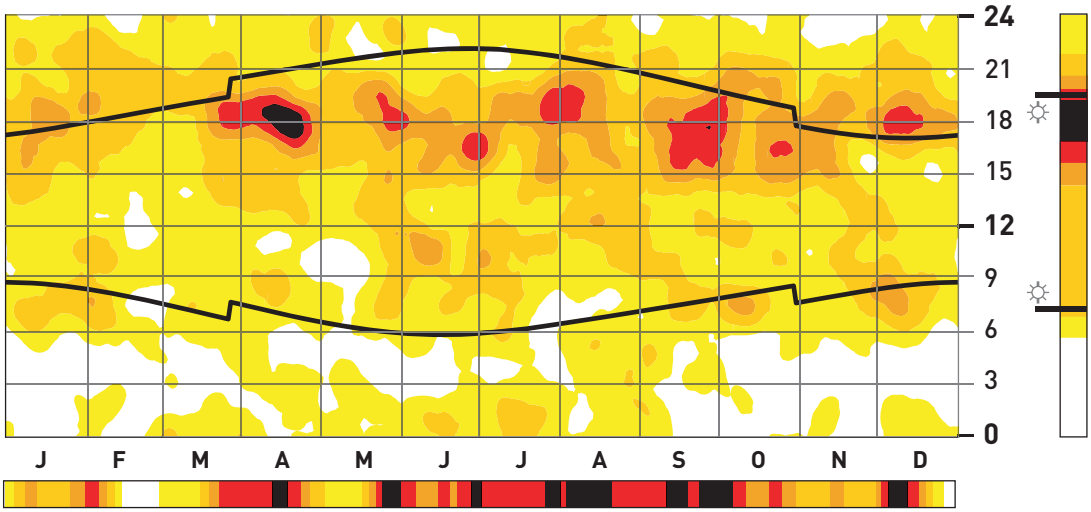
– 11 avril, avec 4 accidents mortels enregistrant 5 tués ;

– 15 avril, avec 4 accidents mortels enregistrant 4 tués ;

– 17 avril, avec 3 accidents mortels enregistrant 4 tués.

19 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ANNÉE 2011 – MORTALITÉ TOUTES CATÉGORIES SUR LES ROUTES DÉPARTEMENTALES
SELON LE MOIS ET L'HEURE



Tués/heure	0,11	0,24	0,40	0,56	0,71	0,90	Moy. 0,30
Tués	169	984	904	401	144	18	Tot. 2 621
% tués	6 %	38 %	34 %	15 %	5 %	1 %	Tot. 100 %
% année	17 %	46 %	26 %	8 %	2 %	0 %	Tot. 100 %

Niveau de mortalité selon les couleurs
NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

Total : 2 621 tués l'an, soit 0,30 tué/heure

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcoolémie des conducteurs sur les RD

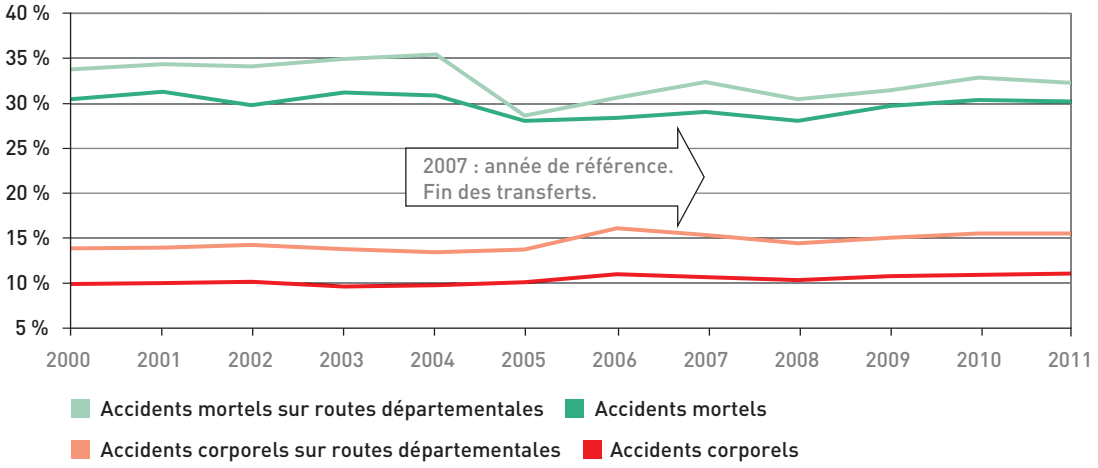
En 2011, 51 % des accidents corporels et 72 % des accidents mortels impliquant au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal se sont produits sur routes départementales. Ces parts sont supérieures à celles de l'ensemble des accidents sur routes départementales (respectivement 34 % et 67 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR ROUTES DÉPARTEMENTALES AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents corporels	38573	32290	83,7	4535	14
	Accidents mortels	3587	2252	62,8	761	33,8
2001	Accidents corporels	36720	30257	82,4	4211	13,9
	Accidents mortels	3734	2247	60,2	772	34,4
2002	Accidents corporels	32589	26623	81,7	3825	14,4
	Accidents mortels	3409	1946	57,1	664	34,1
2003	Accidents corporels	27189	21879	80,5	3011	13,8
	Accidents mortels	2750	1526	55,5	533	34,9
2004	Accidents corporels	24845	20065	80,8	2694	13,4
	Accidents mortels	2564	1413	55,1	501	35,5
2005	Accidents corporels	23842	20262	85	2813	13,9
	Accidents mortels	2620	1911	72,9	548	28,7
2006	Accidents corporels	22630	19367	85,6	3102	16
	Accidents mortels	2409	1801	74,8	551	30,6
2007	Accidents corporels	24108	20740	86	3229	15,6
	Accidents mortels	2672	2011	75,3	651	32,4
2008	Accidents corporels	22565	19273	85,4	2792	14,5
	Accidents mortels	2529	1935	76,5	590	30,5
2009	Accidents corporels	23736	20409	86	3082	15,1
	Accidents mortels	2571	2023	78,7	637	31,5
2010	Accidents corporels	22089	19022	86,1	2964	15,6
	Accidents mortels	2485	1938	78	637	32,9
2011	Accidents corporels	21391	18477	86,4	2874	15,6
	Accidents mortels	2416	1918	79,4	619	32,3
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 3,2 %**	**– 2,9 %**	**0,3 %**	**– 3 %**	**– 0,2 %**
	Accidents mortels	**– 2,8%**	**– 1 %**	**1,8 %**	**– 2,8 %**	**– 1,8 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE RD ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, sur routes départementales, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est supérieure de + 2 points à celle de l'ensemble des réseaux routiers.

Pour les accidents corporels, l'écart est plus important (+ 5 points, soit un taux de 16 % pour les routes départementales et de 11 % pour l'ensemble des réseaux).

Depuis 2007, dans les accidents mortels et corporels sur routes départementales, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués est stable (respectivement 32 % et 16 %).

Les voies communales et autres voies [20] (VC)

Avertissement : Les données d'accidents fournies dans ce chapitre intègrent les accidents survenus sur les bretelles des voies, contrairement aux éditions précédentes où ces accidents étaient comptabilisés dans la catégorie « autres voies ».

Linéaire et volume de circulation [21]

Le réseau routier constitué des voies communales est celui dont le linéaire est le plus important (62 % du linéaire total). Depuis 2000, plus de 50 000 kilomètres supplémentaires de voies communales ont été construits soit une augmentation de + 9,6 %.

20 Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès. A la suite de ce chapitre, la terminologie du réseau des voies communales et autres voies sera contracté en voies communales ou VC.

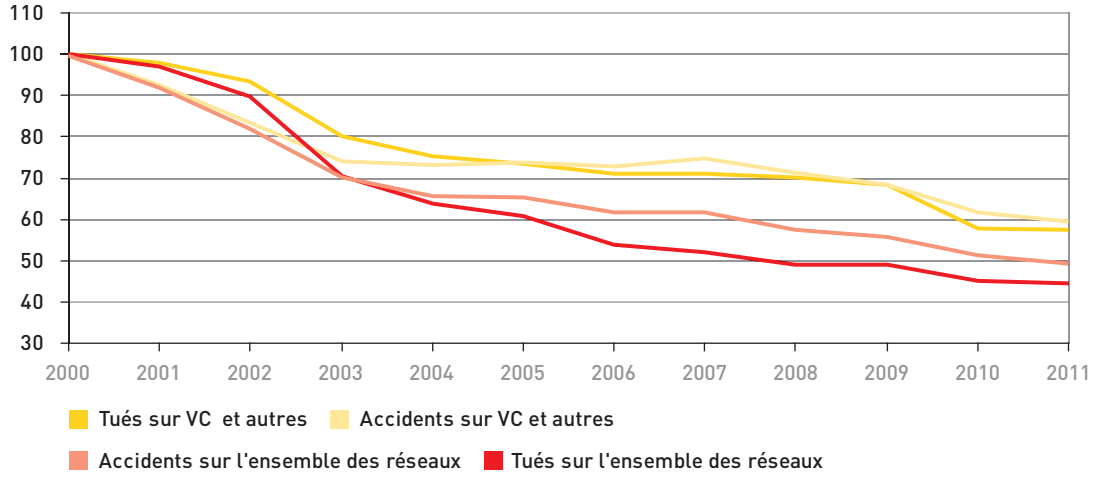
21 Voir également données et graphiques pages 429 et 430.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ PAR MILLIARD DE KILOMÈTRES PARCOURUS SUR VOIES COMMUNALES

Année	Accidents corporels		Personnes tuées	
	VC et autres voies	Ensembles des réseaux	VC et autres voies	Ensembles des réseaux
2000	398	233,9	8,3	15,8
2001	367,8	216,6	8,1	15,3
2002	331,5	192,5	7,8	14,1
2003	293,8	163,2	6,7	11,1
2004	291,4	153,3	6,2	10
2005	293,9	152,5	6,1	9,6
2006	290,4	144,6	5,9	8,5
2007	298	144,7	5,9	8,2
2008	284,5	134,8	5,8	7,7
2009	271,8	131	5,7	7,7
2010	246,8	120,1	4,8	7,1
2011	236,9	115,1	4,8	7
Var. 2011/2010	**– 4 %**	**– 4,1 %**	**– 0,6 %**	**– 1,5 %**

Source : SOeS, 49e Rapport de la commission des comptes des transports de la nation.

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ POUR 1 MILLIARD DE KM PARCOURUS SUR VC (BASE 100 - ANNÉE 2000)



ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les kilomètres parcourus (26 % du parcours total) sur les voies communales sont limités (environ 1,5 fois inférieur aux routes départementales). Ces parcours, 150 milliards de kilomètres parcourus environ, n'évoluent pas sur les 11 dernières années.

Les personnes tuées par milliard de kilomètres parcourus sur les voies communales ont connu une baisse d'environ – 30 % de 2000 à 2003. De 2003 à 2009, ce ratio est plutôt stable (effet de palier), suite à l'évolution limitée et conjuguée des tués et des kilomètres parcourus. L'année 2010 a amorcé une tendance à la baisse non confirmée en 2011.

Bilan général de l'accidentalité sur les voies communales

En 2011, les voies communales concentrent 54 % des accidents corporels et 18 % des personnes tuées.

Depuis 2000, le nombre annuel d'accidents sur les voies communales (et autres voies) est en baisse de – 38 % et le nombre annuel de personnes tuées de – 41 %.

La baisse des accidents corporels et la mortalité sur voies communales sont en retrait par comparaison à l'ensemble des accidents (respectivement – 46 % et – 52 % sur l'ensemble des réseaux).

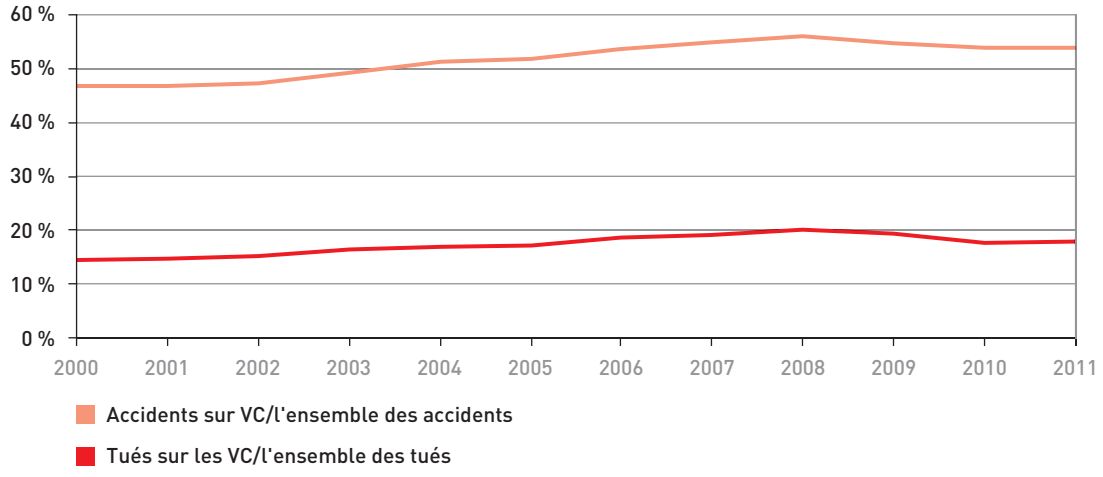
Après les fortes baisses de la mortalité en 2003 et 2004 (– 95 tués par rapport à 2002), les années 2005 à 2009 ont connu une baisse assez limitée (– 83 tués par rapport à 2004). En 2010, la baisse de la mortalité est très nette (– 112 tués par rapport à 2009). L'année 2011 voit une stabilisation du niveau atteint en 2011.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES

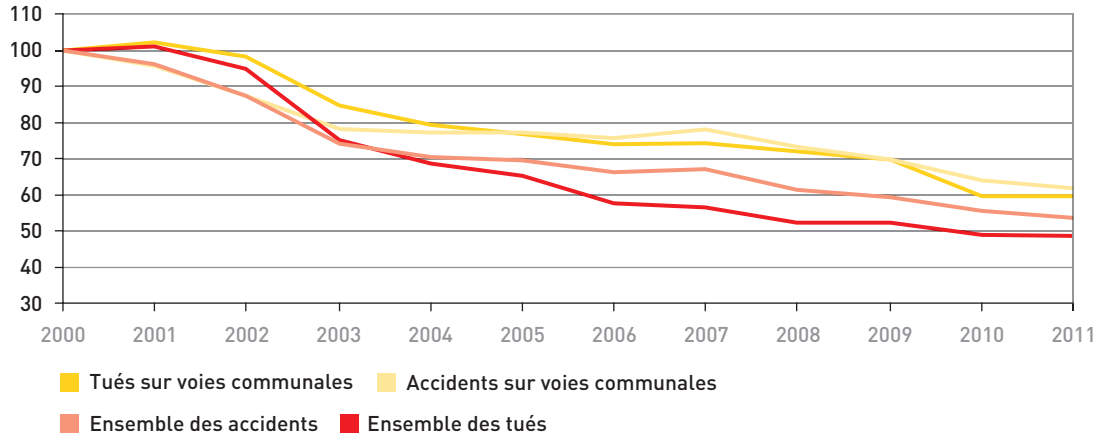
Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	56 871	ND	1 188	69 916	ND
2001	54 681	ND	1 211	66 484	ND
2002	49 764	ND	1 166	60 252	ND
2003	44 373	ND	1 007	53 197	ND
2004	43 975	ND	943	52 288	ND
2005	43 948	883	912	52 901	15 732
2006	43 145	849	879	51 628	14 822
2007	44 485	840	883	53 364	14 470
2008	41 795	826	855	49 830	13 566
2009	39 621	801	829	47 306	12 193
2010	36 431	673	708	43 433	11 033
2011	35 098	675	706	41 651	10 703
Var. 2011/2010	**– 3,7 %**	**0,3 %**	**– 0,3 %**	**– 4,1%**	**– 3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE VC ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ ÉVOLUTION DE LA PART DES VC DANS L'ACCIDENTALITÉ



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les usagers[22] *des voies communales*

En 2011, les usagers tués sur les voies communales sont d'abord les piétons (33 %), suivis des automobilistes (27 %), des motocyclistes (20 %), puis des cyclomotoristes (11 %). Cette distribution montre de réelles différences par rapport à l'ensemble des réseaux avec respectivement 13 %, 52 %, 19 % et 5,6 %.

Par rapport à 2000, la part des piétons tués a augmenté de 10 points (24 % en 2000 contre 33 % en 2011) alors que celle des automobilistes tués a baissé de 10 points (37 % en 2000 contre 27 % en 2011).

En 2011, le nombre des piétons tués augmente de + 6,4 % par rapport à 2010. Cette variation est sensiblement la même que sur l'ensemble des réseaux (+ 7 %). En effectif, la baisse de la mortalité des autres catégories d'usagers[23] est la plus forte (– 13 personnes tuées).

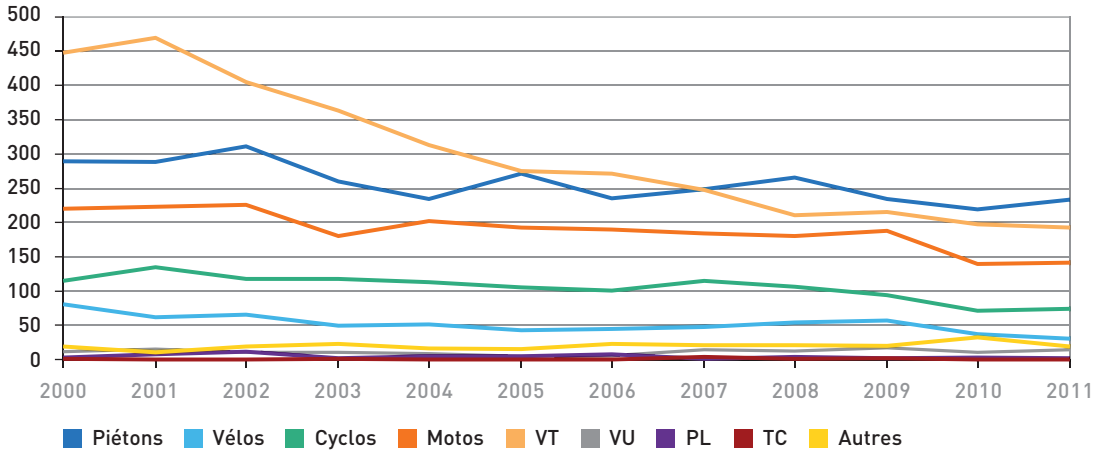
22 Voir chapitre spécifique du bilan traitant des VU où les raisons de la non-continuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

23 Les autres catégories concernent les voiturettes, les tricycles, les tracteurs agricoles, les engins spéciaux, les quads, etc.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

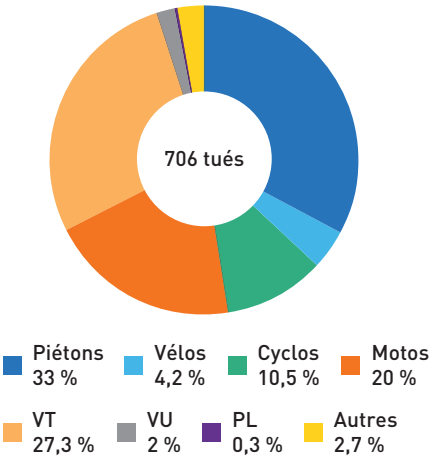
Année	Accidents corporels									Personnes tuées								
	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VUL	PL	TC	Autres
2000	13 049	4 002	12 165	10 274	48 048	2 880	1 313	1 085	668	290	80	114	220	448	12	3	1	19
2001	12 482	3 514	11 817	10 168	45 886	2 832	1 285	1 075	883	289	62	135	223	469	15	7	0	11
2002	11 741	3 117	10 506	9 428	41 890	2 368	1 052	1 063	816	311	65	118	226	405	11	12	0	19
2003	10 605	3 361	10 308	8 593	36 819	2 120	867	915	740	260	49	118	181	363	11	2	1	22
2004	10 522	3 244	10 071	8 977	36 161	2 251	915	887	794	234	51	113	202	313	9	4	0	16
2005	10 448	3 348	8 949	10 406	35 693	1 918	1 025	906	854	271	43	105	193	275	5	5	0	15
2006	10 381	3 437	9 627	10 075	33 941	2 750	1 144	858	798	235	45	101	190	271	6	8	0	23
2007	10 407	3 583	10 680	10 401	34 701	2 916	1 046	834	898	249	47	115	184	248	14	1	4	21
2008	9 938	3 430	10 293	9 753	32 157	2 744	1 046	839	827	266	54	106	180	211	12	4	1	21
2009	9 536	3 308	9 126	9 354	30 506	2 648	839	810	855	234	57	94	188	215	17	2	2	20
2010	9 263	3 051	7 958	8 473	28 034	2 538	800	738	781	219	37	71	139	197	10	3	0	32
2011	9 100	3 252	7 162	8 591	26 763	2 556	778	750	778	233	30	74	141	193	14	2	0	19
Var. 2011/2010	– 1,8 %	6,6 %	– 10 %	1,4 %	– 4,5 %	0,7 %	– 2,8 %	1,6 %	– 0,4 %	6,4 %	– 18,9 %	4,2 %	1,4 %	– 2 %	40 %	NS	ND	– 40,6 %

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR VC PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

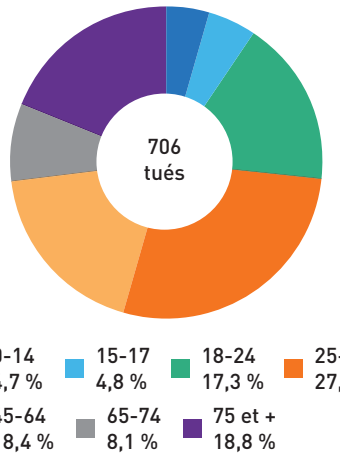
Victimes sur les voies communales par classe d'âge

Parmi les personnes tuées en 2011 sur les voies communales, 9,5 % ont moins de 18 ans, 20 % ont entre 18 et 24 ans, 29 % ont entre 25 et 44 ans, 18 % ont entre 45 et 64 ans et 19 % pour les 75 ans et plus.

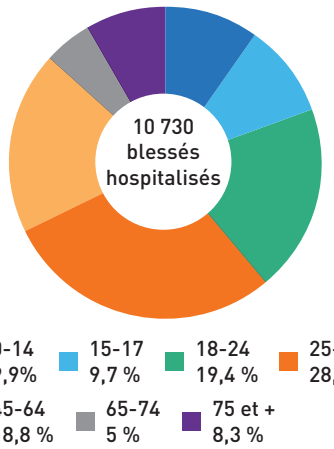
Cette répartition est nettement différente de celle de l'ensemble des réseaux pour les moins de 18 ans (15 %) et les 75 ans et plus (12 %).

La forte présence des tués piétons sur les voies communales est en relation directe avec la surreprésentation de ces deux classes d'âge.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR VC PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – BLESSÉS HOSPITALISÉS SUR VOIES COMMUNALES SELON LES ÂGES



Source : ONISR, fichier des accidents. Les pourcentages sont calculés en tenant compte des effectifs des personnes avec âge connu.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES PAR CLASSE D'ÂGE

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total
2000	4	82	68	242	374	179	89	150	1188	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	6	57	76	268	368	192	87	157	1211	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	4	51	71	219	355	179	108	180	1166	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	7	51	67	189	290	160	87	155	1007	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	2	46	52	222	245	164	68	143	943	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	0	42	58	215	236	144	75	142	912	49	1 672	1 807	3 315	4 571	2 560	714	1044	15 732
2006	7	36	52	199	208	164	66	147	879	76	1 549	1 764	3 145	4 194	2 395	684	1015	14 822
2007	0	44	58	181	228	146	73	153	883	12	1 428	1 678	3 023	4 204	2 452	669	1004	14 470
2008	0	34	45	183	238	134	63	158	855	6	1 388	1 488	2 814	3 999	2 300	621	950	13 566
2009	0	39	48	163	220	144	64	151	829	0	1 225	1 295	2 499	3 443	2 200	543	988	12 193
2010	0	29	42	157	167	125	55	133	708	3	1 086	1 126	2 148	3 197	2 083	501	889	11 033
2011	0	33	34	122	197	130	57	133	706	2	1 059	1 042	2 081	3 103	2 014	541	888	10 730
Var. 2011/2010	ND	13,8 %	– 19 %	– 22,3 %	18 %	4 %	3,6 %	0 %	– 0,3 %	NS	– 2,5 %	– 7,5 %	– 3,1 %	– 2,9 %	– 3,3 %	8 %	– 0,1 %	– 2,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

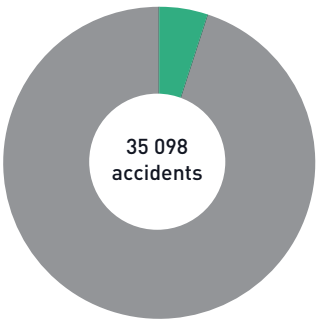
Comparativement à 2000, les personnes tuées de 75 ans et plus ne sont en baisse que de – 11 % (en tenant compte uniquement des personnes dont l'âge est connu) contre – 40 % pour l'ensemble de la mortalité sur les voies communales. Les 45-64 ans ont diminué de – 27 %. Les moins de 18 ans enregistrent la plus forte baisse (– 56 %).

Par rapport à 2010, la mortalité des moins de 18 ans et des 75 ans et plus est stable. Des variations opposées sont observées entre la classe d'âge des 18-24 ans (– 35 personnes tuées) et celle des 25-44 ans (+ 30 personnes tuées).

Les voies communales selon les milieux (agglomérations[24] versus *rase campagne*[25]*)*

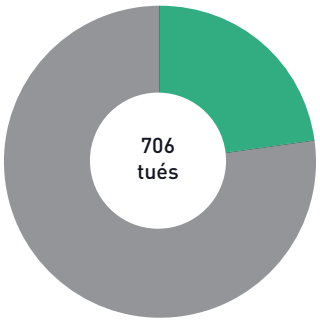
En 2011, l'accidentalité sur les voies communales est essentiellement urbaine : 95 % des accidents corporels et 77 % des personnes tuées. La répartition des personnes tuées demeure invariante d'une année sur l'autre. La baisse de la mortalité est ainsi équivalente pour les deux milieux.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS SUR VC SELON LE MILIEU



Rase campagne 5,1 % ■ Milieu urbain 94,9 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR VC SELON LE MILIEU



Rase campagne 22,9 % ■ Milieu urbain 77,1 %

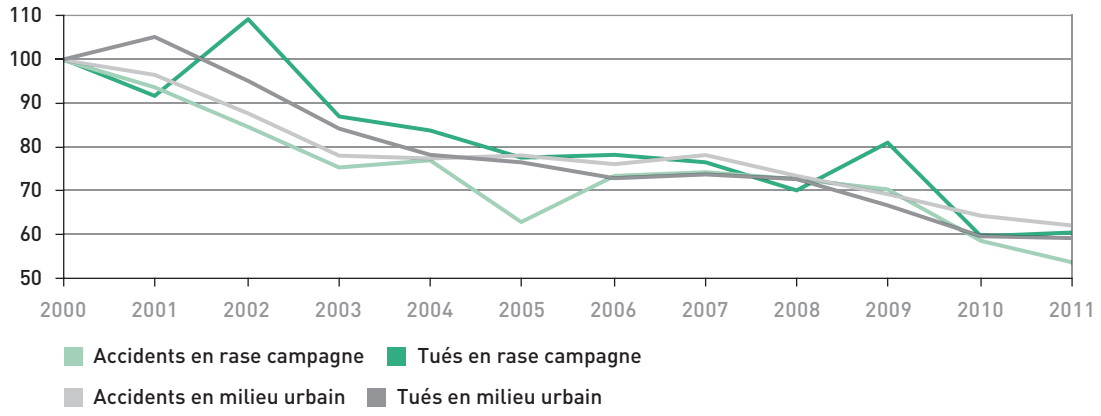
Source : ONISR, fichier des accidents.

24 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 en soit la taille.
25 Reste du réseau située hors agglomération.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN

Année	Rase campagne			Milieu urbain			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	3 336	268	ND	53 535	919	ND	56 871	1 188	ND
2001	3 116	246	ND	51 565	965	ND	54 681	1 211	ND
2002	2 821	293	ND	46 943	873	ND	49 764	1 166	ND
2003	2 517	233	ND	41 856	774	ND	44 373	1 007	ND
2004	2 565	224	ND	41 410	718	ND	43 975	943	ND
2005	2 095	208	1 191	41 853	704	14 541	43 948	912	15 732
2006	2 430	210	1 554	40 715	669	13 268	43 145	879	14 822
2007	2 480	205	1 653	42 005	678	12 817	44 485	883	14 470
2008	2 426	188	1 687	39 369	667	11 879	41 795	855	13 566
2009	2 343	217	1 563	37 278	612	10 630	39 621	829	12 193
2010	1 970	160	1 134	34 461	548	9 899	36 431	708	11 033
2011	1 780	162	1 110	33 318	544	9 620	35 098	706	10 730
Var. 2011/2010	**– 9,6 %**	**1,3 %**	**– 2,1 %**	**– 3,3 %**	**– 0,7 %**	**– 2,8 %**	**– 3,7 %**	**– 0,3 %**	**– 2,7 %**

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC SELON LES MILIEUX (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Les voies communales – Collisions et obstacles[26]

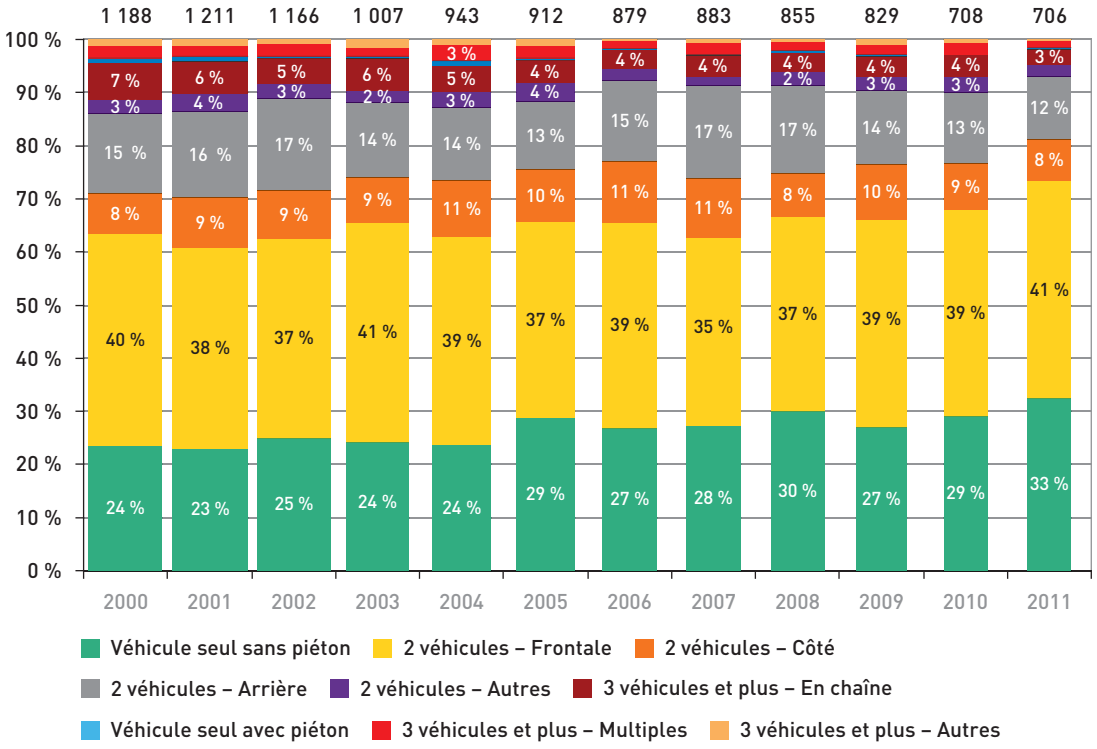
En 2011, 41 % de la mortalité sur voies communales résultent d'accidents à un seul véhicule sans piéton et 33 % d'accidents à un seul véhicule avec piéton. Les décès en collisions frontales à deux véhicules ressortent à 12 %.

Depuis 2000, la part de la mortalité dans les accidents à un seul véhicule sans piéton est en hausse (24 % en 2000 contre 33 % en 2011). À l'inverse, celle dans les collisions frontales à deux véhicules (15 % en 2000 contre 12 % en 2011) est en baisse.

Par rapport à 2010, la mortalité dans les accidents de véhicule seul sans piéton augmente de + 11 % (soit + 23 personnes tuées).

26 Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC SELON LE TYPE DE COLLISION



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

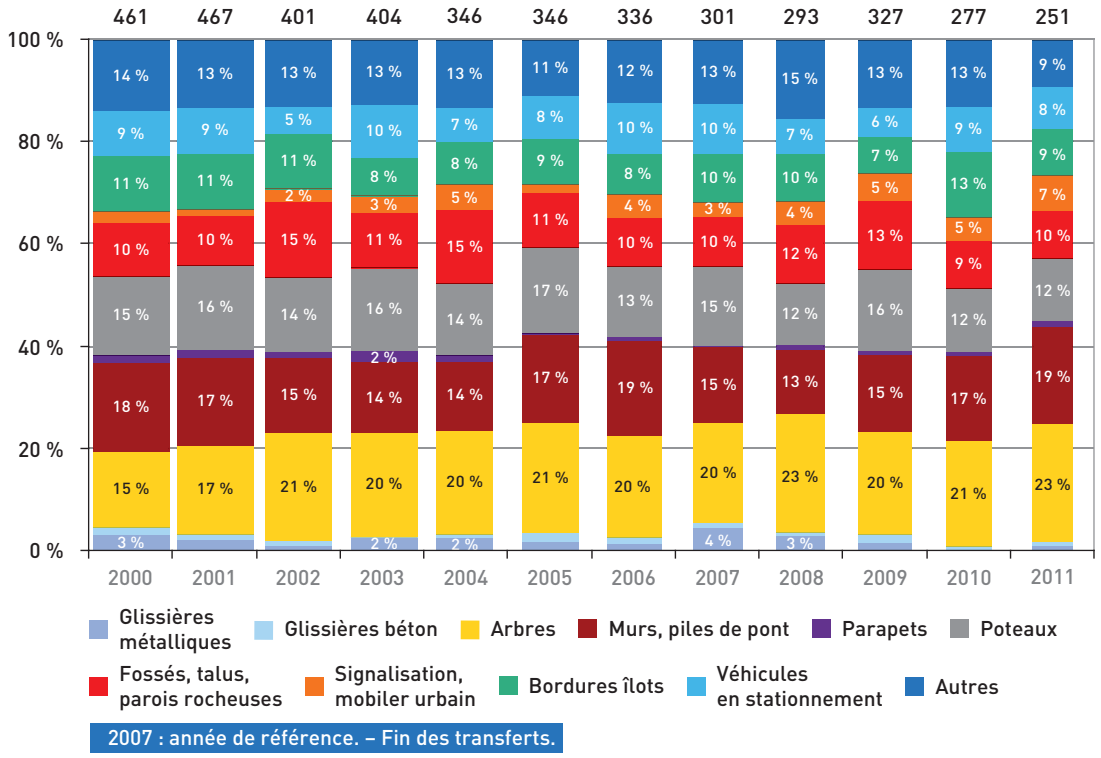
Depuis 2000, la part de la mortalité dans les accidents avec choc du véhicule contre obstacles fixes a perdu 3 points (passant de 39 % en 2000 à 36 % en 2011).

Les arbres sont les obstacles les plus percutés sur les voies communales lors des accidents mortels (23 % des personnes tuées en 2011), suivis des murs et piles de ponts (19 %).

Depuis 2000, la mortalité dans les accidents avec choc contre un arbre n'a diminué que de – 15 % (– 45 % pour l'ensemble de la mortalité avec choc contre un obstacle fixe sur les voies communales) et celle contre la signalisation ou le mobilier urbain augmente de + 54 %. Cette augmentation témoigne de l'installation massive de ces obstacles sur la dernière décennie.

En 2011, la mortalité dans les accidents avec choc contre obstacles fixes a diminué de – 9,4 % (soit – 26 personnes tuées).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT

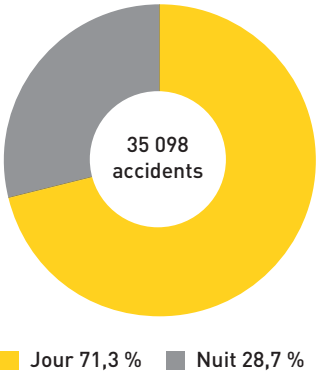


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

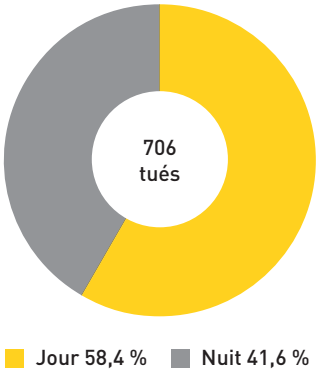
Les voies communales selon la luminosité dans l'accidentalité (jour versus *nuit)*

En 2011, les accidents sur les voies communales se sont déroulés pour près des trois quarts de jour (71 %), ils enregistrent 58 % des tués. Cette part de mortalité est assez semblable aux routes nationales et aux routes départementales (respectivement 56 % et 59 %).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS SUR VC SELON LA LUMINOSITÉ



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES SUR VC SELON LA LUMINOSITÉ

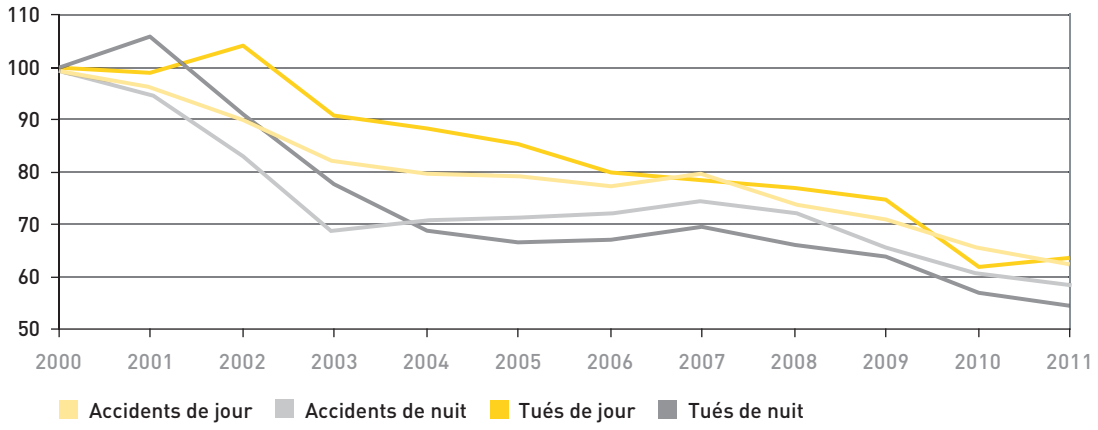


Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES JOUR *VERSUS* NUIT

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	39 732	648	ND	17 139	540	ND	56 871	1 188	ND
2001	38 400	640	ND	16 281	571	ND	54 681	1 211	ND
2002	35 662	675	ND	14 102	492	ND	49 764	1 166	ND
2003	32 544	588	ND	11 829	419	ND	44 373	1 007	ND
2004	31 770	572	ND	12 205	371	ND	43 975	943	ND
2005	31 638	553	10 724	12310	359	5 008	43 948	912	15 732
2006	30 709	517	10 103	12 436	362	4 719	43 145	879	14 822
2007	31 657	508	9 892	12 828	375	4 578	44 485	883	14 470
2008	29 455	499	9 214	12 340	356	4 352	41 795	855	13 566
2009	28 289	484	8 383	11 332	345	3 810	39 621	829	12 193
2010	25 983	401	7 687	10 448	307	3 346	36 431	708	11 033
2011	25 014	412	7 253	10 084	294	3 477	35 098	706	10 730
Var. 2011/2010	– 3,7 %	2,7 %	– 5,6 %	– 3,5 %	– 4,2 %	3,9 %	– 3,7 %	– 0,3 %	– 2,7 %

↓ ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ SUR VC JOUR *VERSUS* NUIT (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, la mortalité de nuit s'est réduite plus fortement que celle de jour (– 46 % pour les tués de nuit contre – 36 % pour les tués de jour). Les réductions des trafics motorisés et des déplacements des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) sur ce réseau la nuit apparaissent comme étant les deux déterminants principaux de cette amélioration.

L'année 2011 comparée à l'année 2010 consolide cette tendance. Les personnes tuées la nuit diminuent (– 4,2 %) alors que celles du jour augmentent légèrement (+ 2,7 %).

Les voies communales et l'accidentalité selon les mois, jours et heures

Les accidents selon le mois sont caractérisés par des variations relativement homogènes entre 2000 et 2011.

Concernant la mortalité, les mouvements permanents ne permettent pas de dégager une tendance.

Sur les douze années observées, la part mensuelle d'accidents corporels varie de 6,7 % au minimum (août, avec 2 999 accidents en moyenne) pour atteindre 9,7 % au maximum (octobre, avec 4 303 accidents en

moyenne). Pour les tués, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 2,3 points (7 % en février en moyenne contre 9,3 % en octobre).

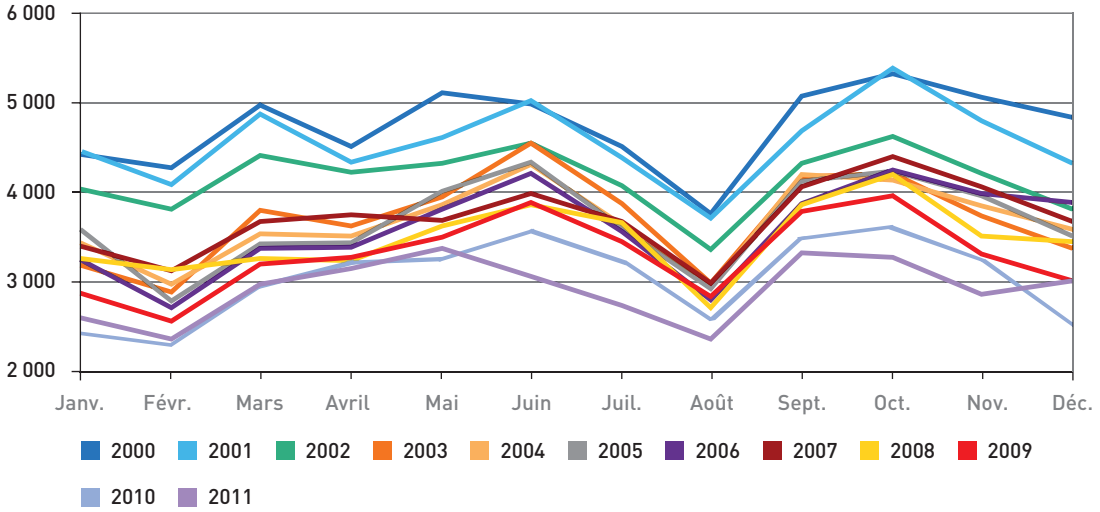
L'année 2011 a connu des variations mensuelles très contrastées. La mortalité augmente en mars (+ 8 tués), avril (+ 13 tués) et en mai (+ 18 tués). À l'inverse, elle baisse en juillet (– 45 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES SELON LE MOIS

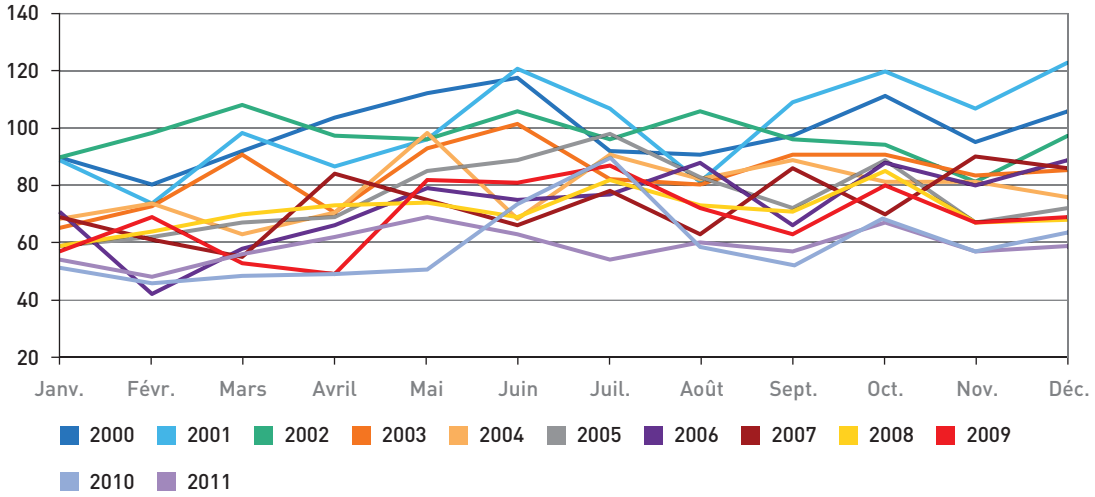
Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	4 431	4 279	4 976	4 517	5 110	4 986	4 511	3 763	5 070	5 321	5 065	4 842
	Personnes tuées	90	80	92	104	112	118	92	91	97	111	95	106
2001	Accidents corporels	4 459	4 093	4 870	4 335	4 607	5 029	4 382	3 713	4 689	5 385	4 798	4 321
	Personnes tuées	89	74	98	87	96	121	107	81	109	120	107	123
2002	Accidents corporels	4 032	3 817	4 414	4 221	4 320	4 548	4 074	3 358	4 326	4 631	4 212	3 811
	Personnes tuées	90	98	108	97	96	106	96	106	96	94	81	97
2003	Accidents corporels	3 185	2 893	3 797	3 631	3 950	4 555	3 877	2 993	4 173	4 208	3 734	3 377
	Personnes tuées	65	73	91	71	93	102	82	80	91	91	83	86
2004	Accidents corporels	3 434	2 971	3 540	3 515	3 857	4 311	3 634	2 934	4 203	4 133	3 853	3 590
	Personnes tuées	68	74	63	71	98	68	91	82	89	81	81	76
2005	Accidents corporels	3 591	2 782	3 422	3 435	4 015	4 340	3 594	2 929	4 121	4 243	3 959	3 517
	Personnes tuées	59	62	67	69	85	89	98	83	72	89	67	72
2006	Accidents corporels	3 248	2 712	3 380	3 391	3 815	4 212	3 567	2 804	3 879	4 255	3 989	3 893
	Personnes tuées	71	42	58	66	79	75	77	88	66	88	80	89
2007	Accidents corporels	3 398	3 127	3 675	3 750	3 691	3 986	3 680	2 982	4 068	4 394	4 060	3 674
	Personnes tuées	69	61	55	84	75	66	78	63	86	70	90	86
2008	Accidents corporels	3 266	3 143	3 260	3 240	3 628	3 861	3 658	2 716	3 858	4 206	3 514	3 445
	Personnes tuées	59	64	70	73	74	69	82	73	71	85	67	68
2009	Accidents corporels	2 877	2 560	3 202	3 269	3 496	3 882	3 445	2 833	3 782	3 958	3 308	3 009
	Personnes tuées	57	69	53	49	82	81	87	72	63	80	67	69
2010	Accidents corporels	2 439	2 306	2 942	3 220	3 249	3 593	3 209	2 603	3 487	3 626	3 226	2 531
	Personnes tuées	52	46	48	49	51	73	89	59	52	68	57	64
2011	Accidents corporels	2 595	2 367	2 980	3 144	3 380	3 068	2 738	2 360	3 319	3 274	2 860	3 013
	Personnes tuées	54	48	56	62	69	63	54	60	57	67	57	59
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**3 413**	**3 088**	**3 705**	**3 639**	**3 927**	**4 198**	**3 697**	**2 999**	**4 081**	**4 303**	**3 882**	**3 585**
	Personnes tuées	**69**	**66**	**72**	**73**	**84**	**86**	**86**	**78**	**79**	**87**	**78**	**83**
% par mois	**Accidents corporels**	**7,7 %**	**6,9 %**	**8,3 %**	**8,2 %**	**8,8 %**	**9,4 %**	**8,3 %**	**6,7 %**	**9,2 %**	**9,7 %**	**8,7 %**	**8,1 %**
	Personnes tuées	**7,3 %**	**7 %**	**7,6%**	**7,8 %**	**9 %**	**9,1%**	**9,2 %**	**8,3 %**	**8,4 %**	**9,3 %**	**8,3 %**	**8,8 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**6,4 %**	**2,6 %**	**1,3 %**	**– 2,4 %**	**4 %**	**– 14,6%**	**– 14,7 %**	**– 9,3 %**	**– 4,8 %**	**– 9,7 %**	**– 11,3 %**	**19 %**
	Personnes tuées	**3,8 %**	**4,3 %**	**16,7 %**	**26,5 %**	**35,3 %**	**– 13,7%**	**– 39,3 %**	**1,7 %**	**9,6 %**	**– 1,5 %**	**0 %**	**7,8%**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR LES VC SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR LES VC SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Pour les jours, le plus grand nombre d'accidents est observé le vendredi (17 % en moyenne journalière de 2000 à 2010). Les jours de la semaine de forte mortalité sont le vendredi (16 % en moyenne journalière de 2000 à 2011), le samedi (17 %) et le dimanche (15 %). Les fins de semaine concentrent 48 % de la mortalité, soit un écart de 5 point par référence au poids moyen cumulé de ces trois jours mois 3/7 = 43 %.

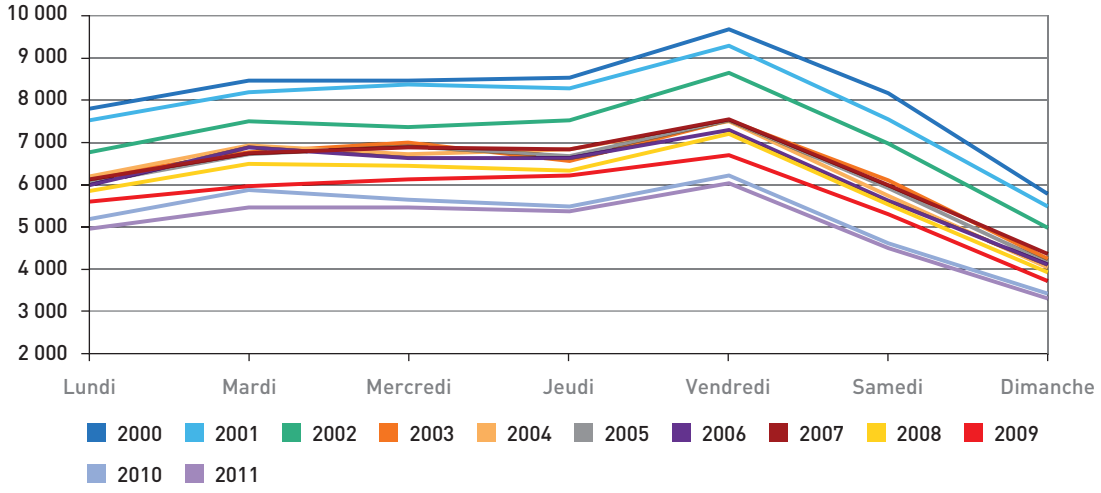
En 2011, les vendredis et les dimanches voient leur mortalité en baisse (respectivement – 18 tués et – 11 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITE SUR VOIES COMMUNALES SELON LE JOUR

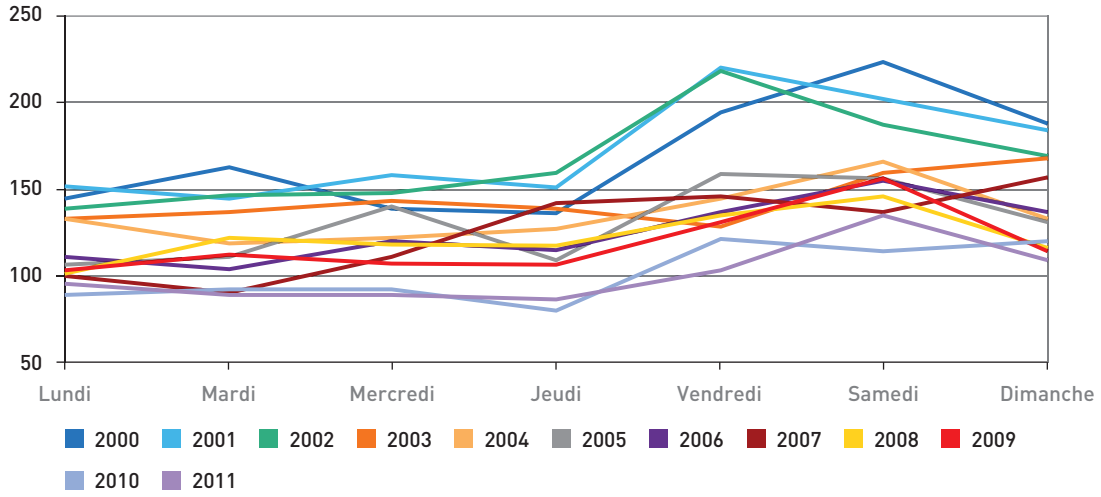
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	7 791	8 454	8 473	8 532	9 671	8 163	5 787
	Personnes tuées	144	162	139	136	195	223	188
2001	Accidents corporels	7 513	8 197	8 369	8 292	9 278	7 547	5 485
	Personnes tuées	152	144	158	151	220	202	184
2002	Accidents corporels	6 776	7 507	7 359	7 528	8 640	6 982	4 972
	Personnes tuées	139	146	148	159	218	187	169
2003	Accidents corporels	6 178	6 778	6 989	6 565	7 515	6 113	4 235
	Personnes tuées	133	137	143	139	128	159	168
2004	Accidents corporels	6 197	6 922	6 732	6 844	7 493	5 742	4 045
	Personnes tuées	133	119	122	127	144	166	133
2005	Accidents corporels	6 039	6 716	6 901	6 686	7 520	5 920	4 166
	Personnes tuées	106	111	140	109	159	156	131
2006	Accidents corporels	5 981	6 892	6 641	6 621	7 291	5 611	4 108
	Personnes tuées	111	104	120	115	137	155	137
2007	Accidents corporels	6 125	6 753	6 884	6 832	7 541	5 994	4 356
	Personnes tuées	100	90	111	142	146	137	157
2008	Accidents corporels	5 857	6 502	6 453	6 323	7 199	5 536	3 925
	Personnes tuées	101	122	118	117	135	146	116
2009	Accidents corporels	5 599	5 963	6 131	6 214	6 691	5 297	3 726
	Personnes tuées	103	112	107	106	131	156	114
2010	Accidents corporels	5 187	5 868	5 649	5 486	6 213	4 606	3 422
	Personnes tuées	89	92	92	80	121	114	120
2011	Accidents corporels	4 967	5 467	5 460	5 363	6 042	4 499	3 300
	Personnes tuées	95	89	89	86	103	135	109
Moy. 2000-2011	Accidents	**6 184**	**6 835**	**6 837**	**6 774**	**7 591**	**6 001**	**4 294**
	Tués	**117**	**119**	**124**	**122**	**153**	**161**	**144**
% par mois	Accidents	**13,9 %**	**15,4 %**	**15,4 %**	**15,2 %**	**17,1 %**	**13,5 %**	**9,6 %**
	Tués	**12,4 %**	**12,7 %**	**13,2 %**	**13 %**	**16,3 %**	**17,2 %**	**15,3 %**
Var. 2011/2010	Accidents	**– 4,2 %**	**– 6,8 %**	**– 3,3 %**	**– 2,2 %**	**– 2,8 %**	**– 2,3 %**	**– 3,6 %**
	Tués	**6,7 %**	**– 3,3 %**	**– 3,3 %**	**7,5 %**	**– 14,9 %**	**18,4 %**	**– 9,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS SUR VC SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR VC SELON LES JOURS

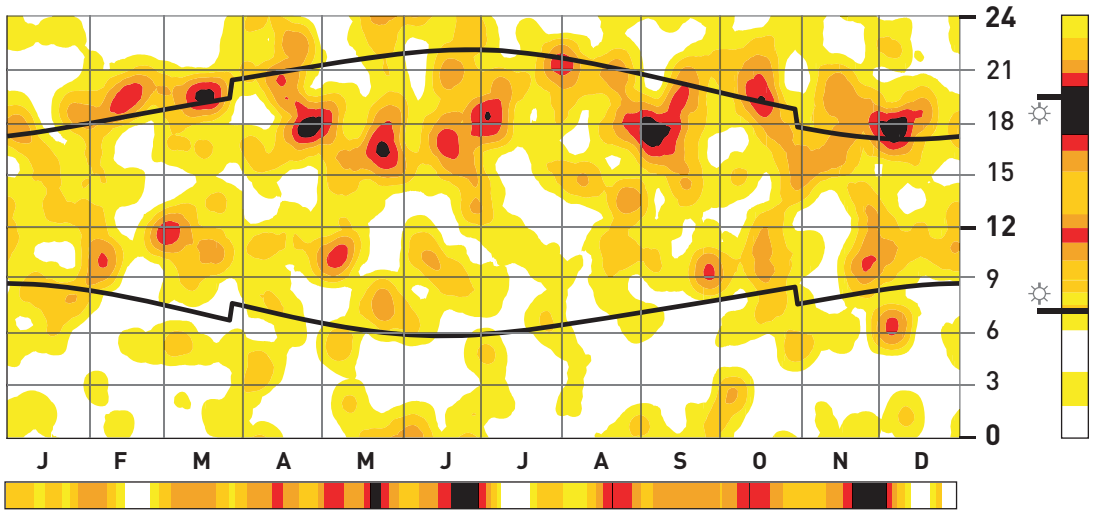


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

La répartition horaire de la mortalité sur voies communales en 2011, traduite dans le graphe [27] ci-après, fait apparaître une mortalité plutôt concentrée entre 15 heures et 21 heures pour tous les mois. Les pics de mortalité sont situés sur cette même tranche horaire. La mortalité chute la nuit, notamment entre 22 heures et 6 heures.

27 Voir annexe du bilan précisant les conditions d'élaboration de ce graphe et les modalités de lecture.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES SELON LE MOIS ET L'HEURE



Tués/heure	0,03	0,07	0,12	0,17	0,22	0,27	Moy. 0,08
Tués	81	241	201	122	48	12	Tot. 706
% tués	11 %	34 %	28 %	17 %	7 %	2 %	Tot. 100 %
% année	34 %	37 %	19 %	8 %	2 %	1 %	Tot. 100 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Niveau de mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal

Total : 706 tués l'an, soit 0,08 tué/heure

L'alcoolémie des conducteurs sur les voies communales dans les accidents

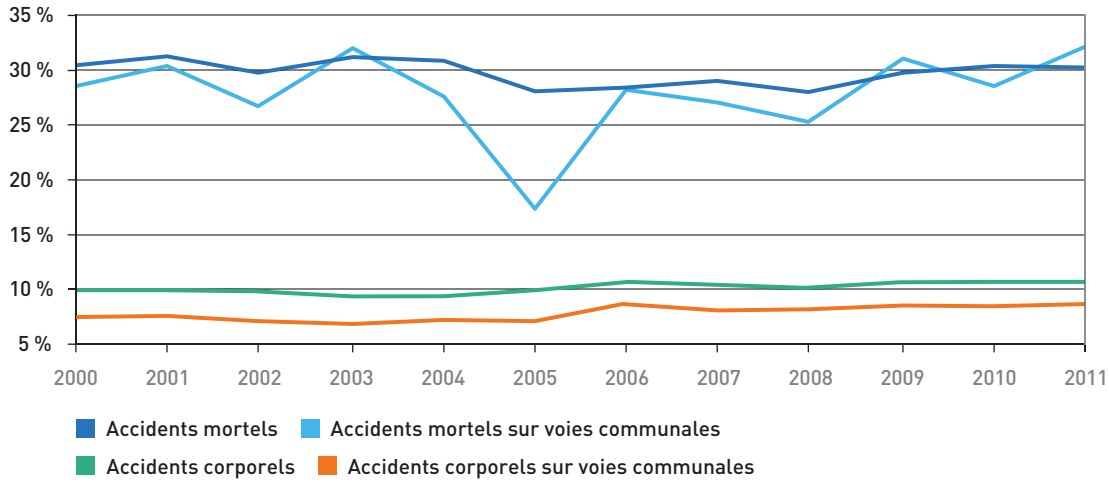
En 2011, 38 % des accidents corporels et 19 % des accidents mortels impliquant au moins un conducteur alcoolisé se sont produits sur voies communales. Ces parts diffèrent de celles de l'ensemble des accidents sur voies communales (respectivement 53 % et 17 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ SUR VOIES COMMUNALES AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents corporels	56 871	45 090	79,3	3 384	7,5
	Accidents mortels	1 059	722	68,2	206	28,5
2001	Accidents corporels	54 681	43 636	79,8	3 353	7,7
	Accidents mortels	1 074	708	65,9	215	30,4
2002	Accidents corporels	49 764	38 437	77,2	2 804	7,3
	Accidents mortels	1 049	640	61	171	26,7
2003	Accidents corporels	44 373	32 972	74,3	2 300	7
	Accidents mortels	893	550	61,6	176	32
2004	Accidents corporels	43 975	31 660	72	2 305	7,3
	Accidents mortels	852	496	58,2	137	27,6
2005	Accidents corporels	43 948	31 873	72,5	2 266	7,1
	Accidents mortels	883	674	76,3	117	17,4
2006	Accidents corporels	43 145	32 255	74,8	2 768	8,6
	Accidents mortels	849	673	79,3	190	28,2
2007	Accidents corporels	44 485	32 962	74,1	2 679	8,1
	Accidents mortels	840	666	79,3	180	27
2008	Accidents corporels	41 795	30 869	73,9	2 562	8,3
	Accidents mortels	826	632	76,5	160	25,3
2009	Accidents corporels	39 621	30 021	75,8	2 594	8,6
	Accidents mortels	801	667	83,3	207	31
2010	Accidents corporels	36 431	27 443	75,3	2 314	8,4
	Accidents mortels	673	540	80,2	154	28,5
2011	Accidents corporels	35 098	25 934	73,9	2 245	8,7
	Accidents mortels	675	547	81	176	32,2
Var. 2011/2010	Accidents corporels	**- 3,7 %**	**- 5,5 %**	**- 1,9**	**- 3 %**	**2,7**
	Accidents mortels	**0,3 %**	**1,3 %**	**1**	**14,3 %**	**12,8**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE VC ET ENSEMBLE DES RÉSEAUX



Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011, sur les voies communales, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués dans les accidents corporels est d'environ 2,3 points plus faible que sur l'ensemble des réseaux routiers.

Dans les accidents mortels, cette part est supérieure de 2 points (32 % contre 30 % pour l'ensemble des réseaux).

En 2011, dans les accidents corporels sur voies communales, la part de positivité à l'alcool des conducteurs ressort à 8,7 %, soit le maximum sur la période observée. Par rapport à 2010, cette part a progressé de 0,3 point.

Dans les accidents mortels, la part des conducteurs alcoolisés sur les voies communales passe de 28 % en 2000 à 32 % en 2011. En 2011, cette part est en hausse de + 3 points. Cette part est désormais supérieure à celle de l'ensemble des réseaux et atteint celle des routes départementales.

RASE CAMPAGNE/MILIEU URBAIN

Bilan général de l'accidentalité : rase campagne *versus* milieu urbain

Le milieu urbain se traduit par une fréquence des accidents élevée du fait des mobilités importantes et de la fréquence des conflits, notamment avec les usagers vulnérables. Par contre, la gravité de ces accidents y est moindre par rapport à la rase campagne, simplement du fait des vitesses pratiquées. Ce constat est une traduction directe du fait que la vitesse est le facteur causal et permanent dans tous les accidents.

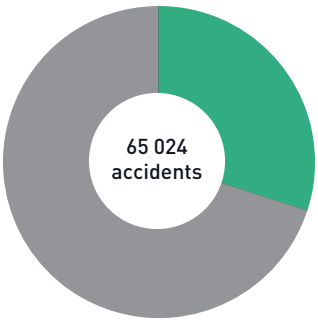
En 2011, 70 % des accidents corporels ont lieu en milieu urbain et 72 % des personnes tuées le sont en rase campagne.

Depuis 2000, les accidents corporels sont en baisse de – 51 % en rase campagne et de – 44 % en milieu urbain. La baisse se poursuit en 2011 par rapport à 2010 avec en moyenne – 3,4 % pour les deux milieux. Entre 2000 et 2005, la part des accidents corporels en milieu urbain a augmenté de 3 points (67 % en 2000 contre 70 % en 2005). Depuis 2005, cette part est invariante.

Concernant la mortalité, sa distribution entre les deux milieux est stable depuis 2000. Ainsi, elle a connu une baisse équivalente : – 51 % en rase campagne et – 52 % en milieu urbain.

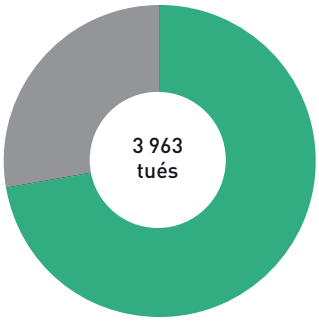
En 2011, le nombre de personnes tuées en rase campagne est en hausse de + 0,3 % (soit + 8 personnes tuées) alors qu'il était en baisse continue depuis 2001. À l'inverse, le nombre de personnes tuées en milieu urbain est en baisse de 3,3 % (soit 37 personnes tuées en moins).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS – RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN



Rase campagne 30,2 % Milieu urbain 69,8 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES – RASE CAMPAGNE *VERSUS* MILIEU URBAIN



Rase campagne 72,3 % Milieu urbain 27,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE

Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	40 494	ND	5 886	60 528	ND
2001	39 487	ND	5 950	57 715	ND
2002	36 732	ND	5 662	52 680	ND
2003	30 032	ND	4 441	42 334	ND
2004	27 565	ND	4 042	38 822	ND
2005	25 845	3 288	3 654	36 224	16 910
2006	25 323	3 037	3 363	35 479	19 354
2007	25 218	2 960	3 261	35 421	18 323
2008	22 411	2 743	3 040	31 181	16 583
2009	21 431	2 753	3 021	29 666	15 861
2010	20 429	2 617	2 859	28 246	14 596
2011	19 646	2 603	2 867	27 045	14 156
Var. 2011/2010	**– 3,8 %**	**– 0,5 %**	**0,3 %**	**– 4,3 %**	**– 3 %**

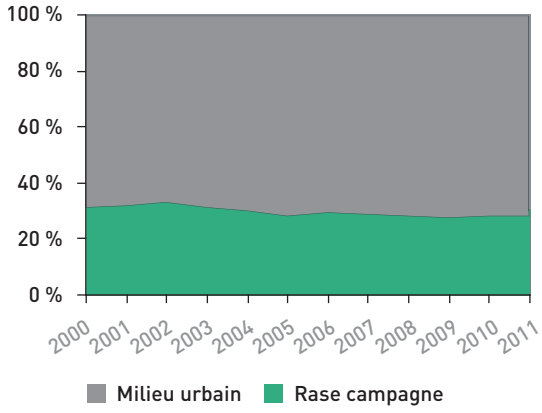
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN

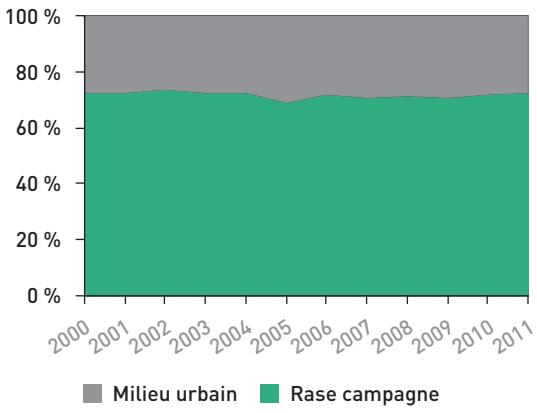
Année	Accidents corporels	Dont accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	Dont blessés hospitalisés
2000	80 729	ND	2 284	101 062	12 122
2001	77 258	ND	2 303	95 697	11 315
2002	68 738	ND	2 079	84 660	10 377
2003	60 188	ND	1 686	73 199	8 338
2004	57 825	ND	1 551	69 544	7 639
2005	58 680	1 569	1 664	71 852	22 901
2006	54 986	1 289	1 346	66 646	21 308
2007	56 054	1 305	1 359	67 780	20 292
2008	52 076	1 190	1 235	62 617	18 382
2009	50 884	1 203	1 252	61 268	17 462
2010	46 859	1 089	1 133	56 215	15 797
2011	45 378	1 044	1 096	54 206	15 523
Var. 2011/2010	**– 3,2 %**	**– 4,1 %**	**– 3,3 %**	**– 3,6 %**	**– 1,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

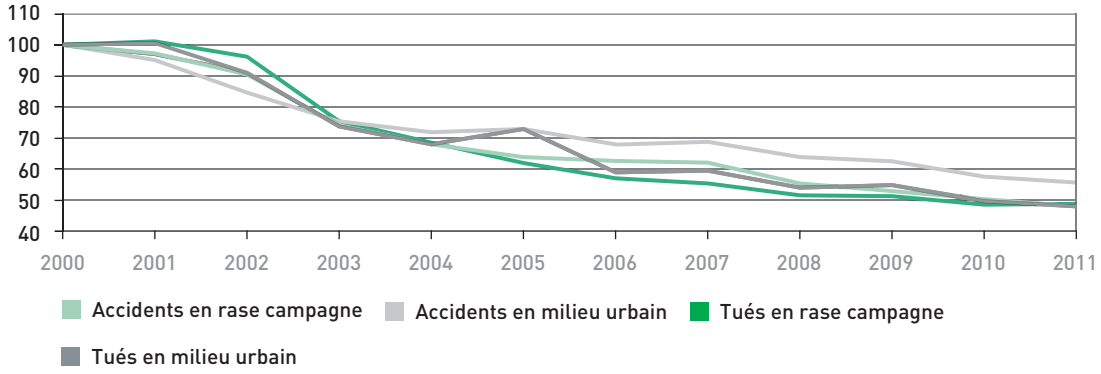
↓ ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN



↓ ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN (BASE 100 – ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Si l'on décompose le milieu urbain pour différentes classes d'agglomérations, il ressort que les baisses de la mortalité enregistrées depuis 2000 décroissent en relation avec l'augmentation de la classe d'agglomération : la mortalité dans les villes de moins de 5 000 habitants est en baisse de – 58 %, celle des agglomérations de 5 001 à 20 000 habitants est en baisse de – 53 %, celle des agglomérations de 20 001 à 100 000 habitants est en baisse de – 48 % et celle des villes de plus de 100 000 habitants de – 42 %.

En 2011, les personnes tuées sont en baisse pour les classes d'agglomération de population jusqu'à 100 000 habitants (– 7,8 %). À l'inverse, la mortalité des agglomérations de plus 100 000 habitants augmente de + 20 % (220 tués en 2011 contre 183 en 2010).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN AGGLOMERATION SELON LEUR POPULATION

Année	Accidents corporels				Personnes tuées			
	< 5 001 habitants	5 001 à 20 000 habitants	20 001 à 100 000 habitants	> 100 000 habitants	< 5 001 habitants	5 001 à 20 000 habitants	20 001 à 100 000 habitants	> 100 000 habitants
2000	11 304	12 248	25 646	31 531	855	528	521	381
2001	10 412	11 923	24 276	30 647	826	495	532	449
2002	9 293	10 637	21 321	27 487	753	440	503	383
2003	7 735	9 532	19 132	23 789	593	365	435	293
2004	7 195	9 443	18 727	22 460	568	369	353	262
2005	7 202	9 629	19 318	22 531	595	387	421	261
2006	6 045	8 565	18 142	22 234	447	328	329	242
2007	5 573	8 474	18 777	23 230	499	320	305	235
2008	5 049	7 747	18 129	21 151	438	267	325	205
2009	5 012	7 702	17 807	20 363	433	288	300	231
2010	4 314	7 283	16 317	18 945	373	287	290	183
2011	4 062	7 054	15 879	18 383	357	249	270	220
Var. 2011/2010	**– 5,8 %**	**– 3,1 %**	**– 2,7 %**	**– 3 %**	**– 4,3 %**	**– 13,2 %**	**– 6,9 %**	**20,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

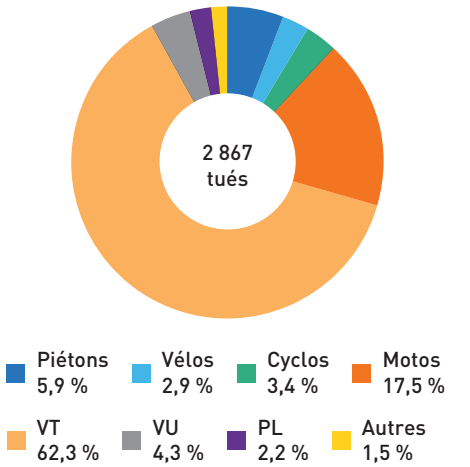
Les usagers[28] *des accidents : rase campagne* versus *milieu urbain*

En 2011, la mortalité en rase campagne concerne d'abord les automobilistes (62 %), puis les motocyclistes (18 %) et les piétons (6 %). Chez les autres catégories d'usagers, elle est inférieure à 5%. La distribution de la mortalité en milieu urbain est bien différente, la part des piétons est de 32 %, puis viennent celle des automobilistes (25 %),celle des motocyclistes de (24 %). Toujours au-dessus de 5 %, suivent les cyclomotoristes (11 %)° et les cyclistes (6 %).

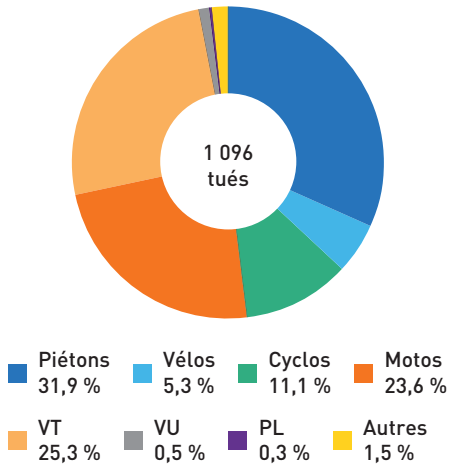
La distribution est un peu différente pour les accidents corporels : les voitures de tourisme sont les plus nombreux pour les deux milieux (58 % des accidents en rase campagne et 45 % en milieu urbain), suivis des deux-roues motorisés (21 % des accidents en rase campagne et 26 % en milieu urbain). Cette distribution est néanmoins biaisée par la sous-déclaration des accidents en milieu urbain concernant les usagers vulnérables dés lors qu'il s'agit d'accidents corporels bénins.

28 Voir chapitre spécifique du bilan traitant des VU où les raisons de la discontinuité des données d'accidentalité de cette catégorie sont précisées.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN RASE CAMPAGNE PAR CATÉGORIE D'USAGERS



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN MILIEU URBAIN PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 2000, en rase campagne, aucun progrès significatif n'a été enregistré pour les motocyclistes. La baisse de la mortalité des motocyclistes est seulement de – 5,9 % notamment du fait des très mauvais résultats de l'année 2011 (+ 16 % par rapport à 2010 soit + 69 motocyclistes tués). Celle des autres catégories est plus proche de la baisse générale (– 55 % en moyenne entre 2000 et 2011). Outre la hausse de la mortalité des motocyclistes, l'année 2011 est marquée en rase campagne, par la hausse importante de la mortalité des piétons de + 22 % (139 piétons tués en 2010 contre 169 en 2011) ainsi qu'une baisse de la mortalité des cyclomotoristes de – 22 % (soit – 27 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CATÉGORIE D'USAGERS – RASE CAMPAGNE

Année	Accidents corporels									Personnes tuées								
	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres
2000	1 263	1 086	2 814	4 829	35 936	1 631	3 893	286	815	294	153	249	532	4 412	67	108	16	55
2001	1 196	987	2 552	5 101	34 953	1 558	3 761	295	788	286	142	244	653	4 395	59	130	13	28
2002	1 102	938	2 302	4 882	32 398	1 480	3 480	289	688	329	148	205	635	4 103	65	113	11	53
2003	864	898	2 294	4 331	25 925	1 379	2 937	238	598	196	110	227	529	3 108	71	107	46	48
2004	872	745	2 154	4 188	23 801	1 153	2 677	184	554	195	92	173	542	2 864	53	77	21	25
2005	703	725	1 797	4 437	22 196	971	2 711	199	640	174	111	178	534	2 488	42	81	14	32
2006	790	725	1 923	4 313	20 737	2 269	3 061	187	611	162	102	160	478	2 217	112	75	6	51
2007	812	681	1 984	4 727	20 450	2 556	2 673	179	627	182	82	142	522	2 080	109	61	34	49
2008	801	684	1 766	4 392	17 994	2 273	2 321	169	603	167	75	143	508	1 898	124	68	19	38
2009	705	656	1 616	4 506	17 106	2 172	1 974	173	582	139	88	161	560	1 846	126	51	4	46
2010	634	622	1 384	4 271	16 471	2 207	2 043	137	581	139	88	125	432	1 829	127	64	4	51
2011	628	644	1 219	4 428	15 773	2 113	1 965	142	510	169	83	98	501	1 785	124	64	0	43
Var. 2011/2010	– 0,9 %	3,5 %	– 11,9 %	3,7 %	– 4,2 %	– 4,3 %	– 3,8 %	3,6 %	– 12,2 %	21,6 %	– 5,7%	– 21,6 %	16 %	– 2,4 %	– 2,4 %	0 %	– 100 %	– 15,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

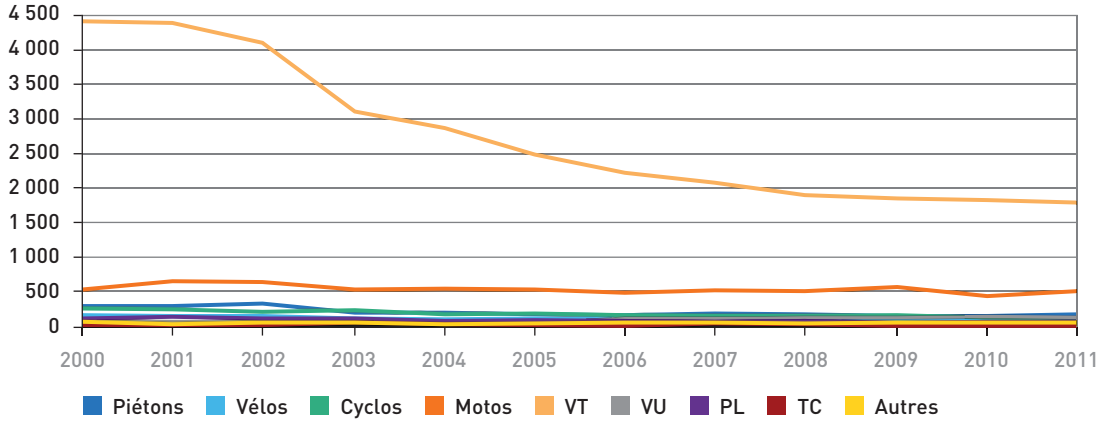
↓ ANNÉE 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CATEGORIE D'USAGERS – MILIEU URBAIN

Année	Accidents corporels									Personnes tuées								
	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Piét.	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres
2000	17 212	5 249	16 743	14 609	69 070	3 902	2 398	1 448	914	554	120	212	415	940	13	16	4	12
2001	16 408	4 630	15 965	14 414	65 814	3 862	2 278	1 398	1 181	545	117	212	428	948	21	14	1	17
2002	15 068	3 968	14 186	13 085	58 616	3 175	1 853	1 337	1 047	546	78	186	405	817	16	20	0	11
2003	13 429	4 263	13 619	11 813	50 521	2 880	1 535	1 158	940	437	93	171	340	614	10	7	1	13
2004	13 041	4 032	13 213	11 762	48 161	2 882	1 535	1 098	992	393	87	170	328	542	9	9	0	14
2005	12 961	4 158	11 762	13 856	48 362	2 557	1 699	1 103	1 038	461	69	178	347	577	14	9	0	9
2006	12 634	4 110	12 202	12 865	43 823	3 579	1 752	1 059	977	373	79	157	291	409	8	12	0	17
2007	12 595	4 273	13 256	13 361	44 157	3 822	1 543	1 023	1 077	379	60	183	308	384	22	7	1	15
2008	11 956	3 993	12 552	12 478	40 475	3 621	1 491	1 041	972	381	73	148	287	307	11	8	0	20
2009	11 772	4 041	11 526	12 186	39 641	3 590	1 296	1 045	1 003	357	74	138	328	314	19	3	1	18
2010	11 461	3 638	9 984	11 143	36 550	3 367	1 246	926	950	346	59	123	272	288	19	1	0	25
2011	11 348	3 923	9 087	11 344	35 148	3 399	1 190	957	912	350	58	122	259	277	10	3	0	17
Var. 2011/2010	– 1 %	7,8 %	– 9 %	1,8 %	– 3,8 %	1 %	– 4,5 %	3,3 %	– 4 %	1,2 %	– 1,7 %	– 0,8 %	– 4,8 %	– 3,8 %	– 47,4 %	NS	ND	– 32 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

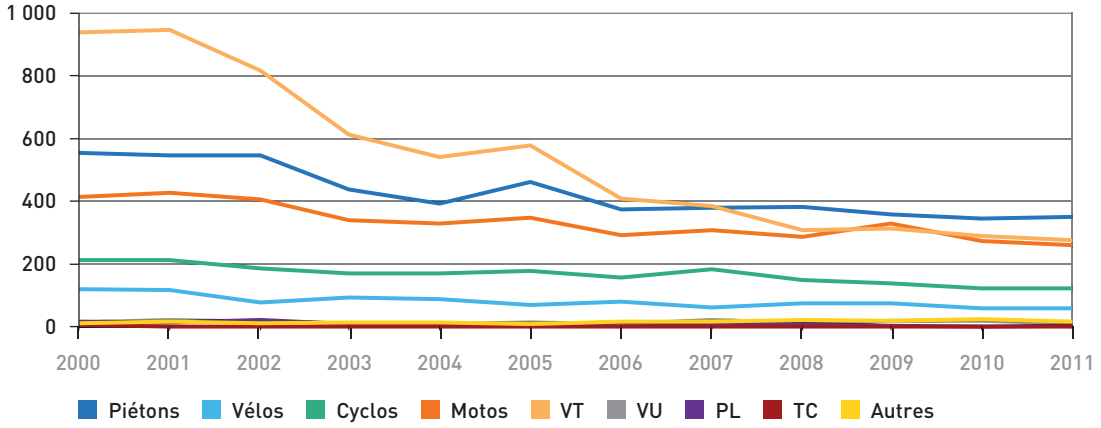
En milieu urbain, depuis 2000, les baisses de la mortalité des piétons et des motocyclistes (respectivement – 37 % et – 38 %) sont nettement inférieures à la baisse générale. La baisse a surtout profité à la catégorie des automobilistes (– 70 % contre – 52 % pour l'ensemble de la mortalité en milieu urbain). On notera que depuis 2008, la mortalité la plus forte en milieu urbain est celle des piétons. Cette mortalité devient préoccupante. Elle augmente encore en 2011 (+ 1,2 % par rapport à 2010 soit + 4 tués) alors que la mortalité en milieu urbain est en baisse de – 3,3 %.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE PAR CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN MILIEU URBAIN PAR CATÉGORIE D'USAGERS

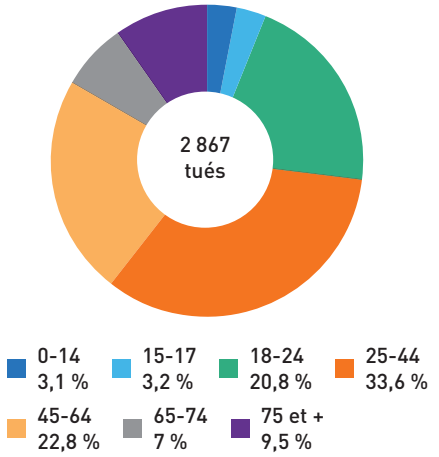


Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

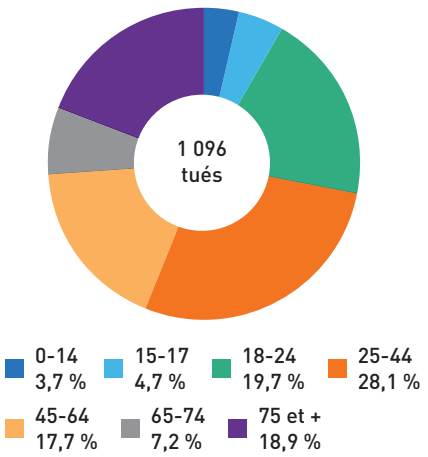
Classes d'âge des victimes : rase campagne versus *milieu urbain*

Parmi les personnes tuées en rase campagne en 2011, 6,3 % ont moins de 18 ans, 21 % ont entre 18 et 24 ans, 57 % ont entre 25 et 64 ans et 17 % ont 65 ans et plus. Ces parts diffèrent nettement du milieu urbain notamment pour les moins de 18 ans (6,3 % en rase campagne contre 8,4 % en milieu urbain) et les 75 ans et plus (9,5 % en rase campagne contre 19 % en milieu urbain).

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN RASE CAMPAGNE PAR CLASSE D'ÂGE



↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN MILIEU URBAIN PAR CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE – RASE CAMPAGNE

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total
2000	114	230	219	1 266	2 000	1 190	444	423	5 886	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	76	203	221	1 334	2 051	1 169	477	418	5 950	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	73	183	180	1 245	1 990	1 107	459	425	5 662	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	73	149	182	959	1 505	880	350	344	4 441	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	10	124	146	949	1 421	797	278	316	4 042	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	15	87	168	814	1 226	765	248	331	3 654	160	789	1 078	3 830	5 954	3 451	926	722	16 910
2006	54	89	149	730	1 067	733	240	301	3 363	304	1 003	1 226	4 328	6 673	3 958	956	906	19 354
2007	5	108	120	695	1 130	677	242	284	3 261	71	899	1 166	4 119	6 326	3 913	932	897	18 323
2008	0	84	102	706	996	659	198	295	3 040	9	845	1 023	3 666	5 827	3 570	847	796	16 583
2009	0	86	117	649	1 002	687	199	281	3 021	2	787	837	3 562	5 520	3 562	817	774	15 861
2010	0	90	100	617	950	642	170	290	2 859	2	713	802	3 256	5 097	3 236	718	772	14 596
2011	0	88	93	597	964	653	201	271	2 867	3	606	719	3 031	4 915	3 374	742	766	14 156
Var. 2011/2010	ND	– 2,2 %	– 7 %	– 3,2 %	1,5 %	1,7 %	18,2 %	– 6,6 %	0,3 %	NS	– 15 %	– 10,3 %	– 6,9 %	– 3,6 %	4,3 %	3,3 %	– 0,8 %	– 3 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR CLASSE D'ÂGE – MILIEU URBAIN

Année	Personnes tuées									Blessés hospitalisés								
	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total	Inc	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 et +	Total
2000	28	137	135	480	696	319	187	304	2 284	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2001	12	100	154	511	706	338	168	314	2 303	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2002	18	80	134	424	613	342	184	284	2 079	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2003	15	76	94	343	481	259	142	276	1 686	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2004	4	67	84	362	416	251	117	249	1 551	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
2005	5	56	92	408	419	269	136	279	1 664	88	2 155	2 590	4 893	6 787	3 771	1 108	1 509	22 901
2006	11	42	76	307	337	213	103	257	1 346	105	2 054	2 553	4 539	6 098	3 493	1 041	1 425	21 308
2007	3	56	80	286	361	215	114	244	1 359	32	1 827	2 319	4 253	6 059	3 458	960	1 384	20 292
2008	0	41	70	252	346	208	84	234	1 235	8	1 734	1 975	3 778	5 514	3 223	858	1 292	18 382
2009	0	36	72	252	364	212	89	227	1 252	2	1 602	1 802	3 613	5 108	3 153	819	1 363	17 462
2010	1	40	61	214	299	214	94	210	1 133	5	1 453	1 540	3 042	4 689	3 066	765	1 237	15 797
2011	1	40	51	216	308	194	79	207	1 096	4	1 408	1 474	3 008	4 588	3 019	792	1 230	15 523
Var. 2011/2010	0 %	0 %	– 16,4 %	0,9 %	3 %	– 9,3 %	– 16 %	– 1,4 %	– 3,3 %	NS	– 3,1 %	– 4,3 %	– 1,1 %	– 2,2 %	– 1,5 %	3,5 %	– 0,6 %	– 1,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Depuis 2000, pour les deux milieux, les moins de 18 ans connaissent la plus forte baisse de mortalité (– 60 % en rase campagne et – 67 % en milieu urbain) et les 75 ans et plus la moins élevée (– 36 % en rase campagne et – 32 % en milieu urbain). Pour la classe des 45-64 ans (classe la plus représentée dans la mortalité routière), les baisses sont de – 45 % en rase campagne et de – 49 % en milieu urbain.

En 2011, la seule évolution remarquable est la hausse de la mortalité des 65-74 ans en rase campagne : + 18,2 % soit 30 personnes tuées en plus.

L'accidentalité par type de route[29] *: rase campagne* versus *milieu urbain*

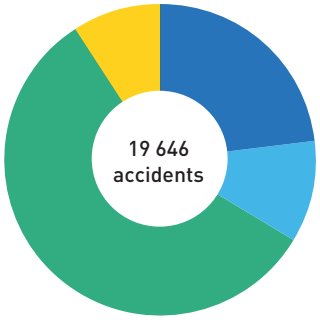
De par la présence d'autoroute uniquement en rase campagne, la comparaison entre les deux milieux par type de route ne vaut que pour mesurer les progrès accomplis depuis 2000. Or l'exercice étant faussée par les évolutions de répartion entre les routes nationales et les départementales, les routes nationales et départementales ont été regroupées.

Depuis 2000, la mortalité sur les autoroutes (– 49 %) et les routes nationales et départementales (– 52 % pour ces deux réseaux) connaît une évolution comparable à celle de l'ensemble de l'accidentalité en rase campagne (– 51 %). Dans le même temps, la baisse enregistrée sur les voies communales n'est que de – 40 %.

En 2011, en rase campagne, la part de mortalité la plus élevée intéresse les routes départementales (75 %). Viennent ensuite les autoroutes (10 % de la mortalité), les routes nationales (9 %) et les voies communales ou autres routes[30] (5,7 %). En 2007, la part de mortalité sur route départementale en rase campagne ressortait à 70 % et celle sur route nationale était de 14 %. Les parts de mortalité sur autoroute et sur voie communale étaient semblables à 2011.

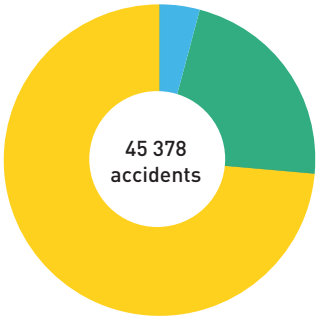
En 2011, par rapport à 2010, les personnes tuées en rase campagne sur autoroute ont augmenté de + 15 % (soit + 38 tués), alors que les personnes tuées sur route nationale ont baissé de – 14 % (– 44 tués).

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS EN RASE CAMPAGNE PAR TYPE DE ROUTE



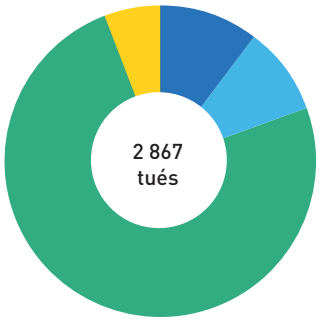
Autoroutes 23,2 % | RN 10,5 % | RD 57,2 % | VC et autres 9,1 %

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS EN MILIEU URBAIN PAR TYPE DE ROUTE



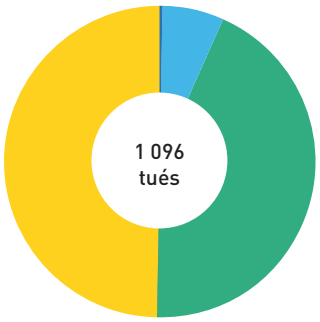
RN 4,2 % | RD 22,4 % | VC et autres 73,4 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN RASE CAMPAGNE PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes 10,3 % | RN 9,4 % | RD 74,7 % | VC et autres 5,7 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES EN MILIEU URBAIN PAR TYPE DE ROUTE



Autoroutes 0,1 % | RN 6,5 % | RD 43,8 % | VC et autr 49,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

29 La comparaison des résultats des routes nationales et des routes départementales avant/après 2005-2006 est biaisée suite aux transferts d'une partie des routes nationales dans le réseau routier départemental. La seule référence de comparaison satisfaisante pour ces deux réseaux est l'année 2007.

30 Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE – RASE CAMPAGNE

Année	Autoroute			RN			RD			VC et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	7 246	576	ND	9 087	1 713	ND	20 825	3 329	ND	3 336	268	ND	40 494	5 886	ND
2001	7 611	539	ND	8 809	1 620	ND	19 951	3 546	ND	3 116	246	ND	39 487	5 950	ND
2002	7 541	586	ND	8 099	1 560	ND	18 271	3 224	ND	2 821	293	ND	36 732	5 662	ND
2003	6 135	480	ND	6 268	1 159	ND	15 112	2 569	ND	2 517	233	ND	30 032	4 441	ND
2004	5 250	356	ND	5 700	1 045	ND	14 050	2 416	ND	2 565	224	ND	27 565	4 042	ND
2005	5 790	358	2 690	5 092	866	3 460	12 868	2 222	9 569	2 095	208	1 190	25 845	3 654	16 909
2006	5 674	321	2 519	4 474	720	3 351	12 745	2 112	11 930	2 430	210	1 554	25 323	3 363	19 354
2007	5 885	299	2 283	3 182	449	2 045	13 671	2 308	12 342	2 480	205	1 653	25 218	3 261	18 323
2008	4 684	253	1 973	2 516	344	1 594	12 785	2 255	11 329	2 426	188	1 687	22 411	3 040	16 583
2009	4 348	246	1 857	2 402	348	1 549	12 338	2 210	10 892	2 343	217	1 563	21 431	3 021	15 861
2010	4 743	256	2 153	2 169	314	1 389	11 547	2 129	9 920	1 970	160	1 134	20 429	2 859	14 596
2011	4 564	294	1 978	2 061	270	1 167	11 241	2 141	9 901	1 780	162	1 110	19 646	2 867	14 156
Var. 2011/2010	– 3,8 %	14,8 %	– 8,1 %	– 5 %	– 14 %	– 16 %	– 2,7 %	0,6 %	– 0,2 %	– 9,6 %	1,3 %	– 2,1 %	– 3,8 %	0,3 %	– 3, %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ PAR TYPE DE ROUTE – MILIEU URBAIN [31]

Année	Autoroute			RN			RD			VC et autres			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	155	9	ND	9 291	429	ND	17 748	928	ND	53 535	919	ND	80 729	2 284	ND
2001	122	1	ND	8 802	443	ND	16 769	894	ND	51 565	965	ND	77 258	2 303	ND
2002	55	0	ND	7 422	403	ND	14 318	803	ND	46 943	873	ND	68 738	2 079	ND
2003	26	1	ND	6 229	270	ND	12 077	640	ND	41 856	774	ND	60 188	1 686	ND
2004	35	4	ND	5 585	257	ND	10 795	572	ND	41 410	718	ND	57 825	1 551	ND
2005	37	1	12	5 816	307	2 672	10 974	652	5 676	41 853	704	14 541	58 680	1 664	22 901
2006	19	4	10	4 367	181	2 117	9 885	492	5 913	40 715	669	13 268	54 986	1 346	21 308
2007	20	0	9	3 592	123	1 507	10 437	558	5 959	42 005	678	12 817	56 054	1 359	20 292
2008	19	1	8	2 908	77	1 225	9 780	490	5 270	39 369	667	11 879	52 076	1 235	18 382
2009	20	2	3	2 188	72	974	11 398	566	5 855	37 278	612	10 630	50 884	1 252	17 462
2010	13	0	3	1 843	53	794	10 542	532	5 101	34 461	548	9 899	46 859	1 133	15 797
2011	17	1	5	1 893	71	813	10 150	480	5 085	33 318	544	9 620	45 378	1 096	15 523
Var. 2011/2010	30,8 %	ND	NS	2,7 %	34 %	2,4 %	– 3,7 %	– 9,8 %	– 0,3 %	– 3,3 %	0,7 %	– 2,8 %	– 3,2 %	– 3,3 %	– 1,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

31 Des accidents sur les autoroutes sont imputés par erreur de codage au milieu urbain. Il s'agit probablement d'autoroutes urbaines, mais par définition ce réseau est situé hors des panneaux d'agglomération. Le boulevard périphérique parisien quant à lui doit être comptabilisé en rase campagne pour les mêmes raisons.

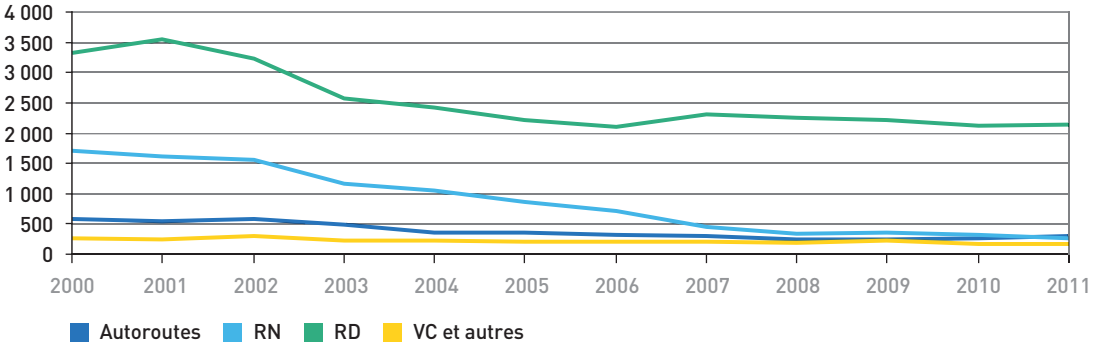
Depuis 2000, la mortalité sur les routes nationales et départementales est en baisse de – 59 % (ensemble de deux réseaux). La baisse concernant les voies communales est identique à celle de ce même réseau en rase campagne soit – 40 % (– 52 % pour l'ensemble des réseaux en milieu urbain).

En 2011, en milieu urbain, les parts de mortalité sur les voies communales et autres routes [32], et les routes départementales sont majoritaires et très proches (respectivement 50 % et 44 %).

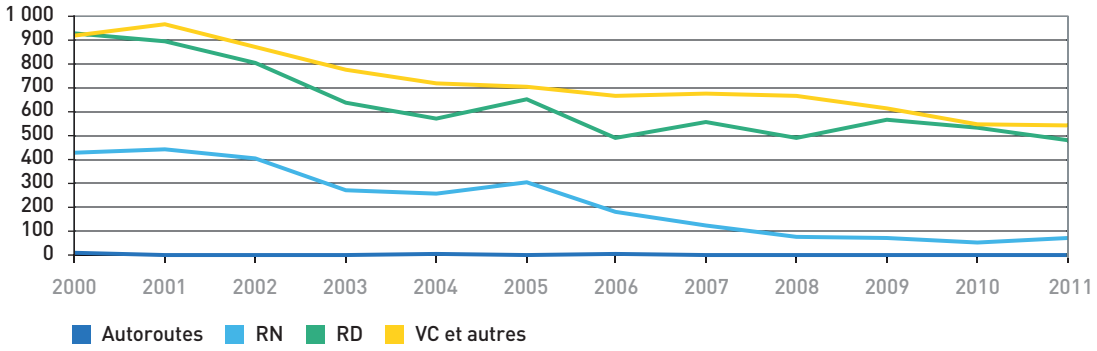
Depuis 2007, la distribution de la mortalité en milieu urbain selon les réseaux est plutôt stable. On remarque une certaine stagnation de la mortalité sur les routes nationales et les routes départementales depuis 2008 alors qu'elle baisse régulièrement sur la voirie communale.

En 2011, les effectifs de personnes tuées sur routes nationales en milieu urbain retrouvent leur niveau de 2009. Les tués sur les routes départementales ont diminué de 9,8 % (soit – 52 tués) par rapport à 2010 alors qu'ils avaient connu une hausse en 2009 par rapport à 2008 (+ 76 tués).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES RÉSEAUX ROUTIERS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LES RÉSEAUX ROUTIERS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

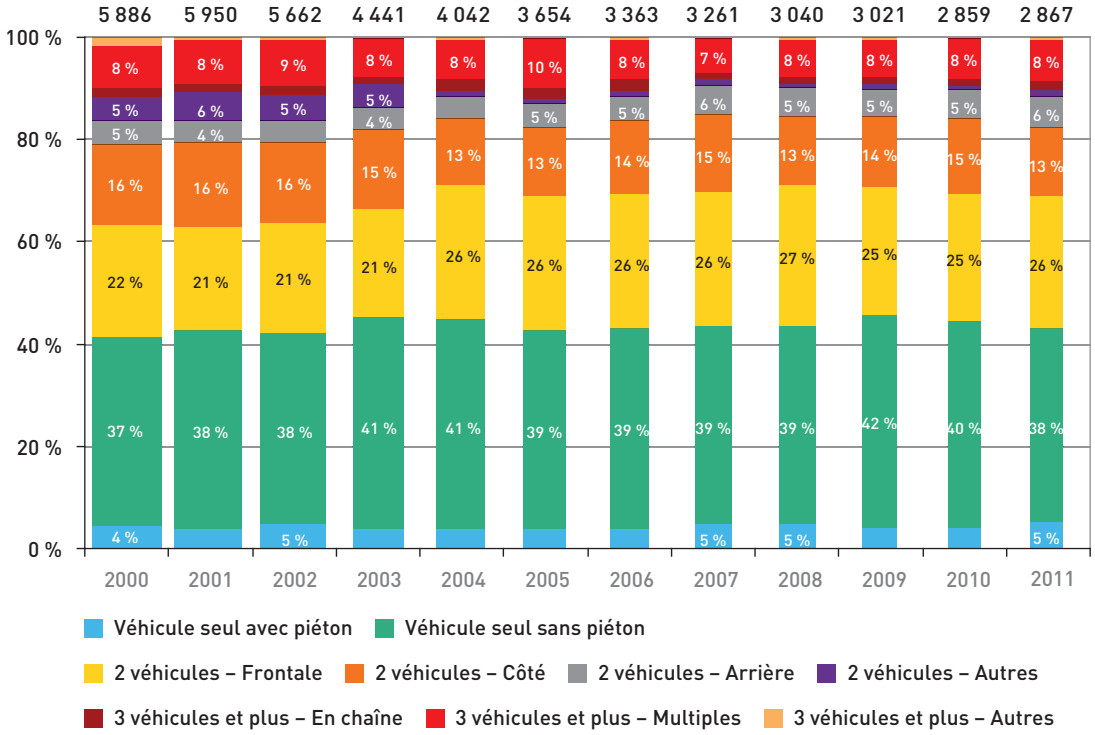
Collisions et obstacles [33] *: rase campagne* versus *milieu urbain*

En rase campagne en 2011, 38 % de la mortalité ressort dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. La part de la mortalité dans les collisions frontales à deux véhicules ressort à 26 % et celle dans les collisions de côté à deux véhicules à 13 % des tués).

Depuis 2000, la baisse de la mortalité en rase campagne se répartit assez uniformément sur chacune des natures de collisions. Par rapport à 2010, la mortalité dans les accidents à un seul véhicule avec piétons est en hausse (+ 31 %, soit + 35 tués en 2011) ainsi que celle dans les collisions frontales (+ 3,8 %, soit 28 tués).

32 Les « autres voies » comportent notamment les voies privées ouvertes à la circulation publique et les parkings en libre accès.
33 Voir chapitre du bilan relatif aux obstacles précisant la définition de cette rubrique du fichier des accidents et les limites de son interprétation.

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES TYPES DE COLLISION



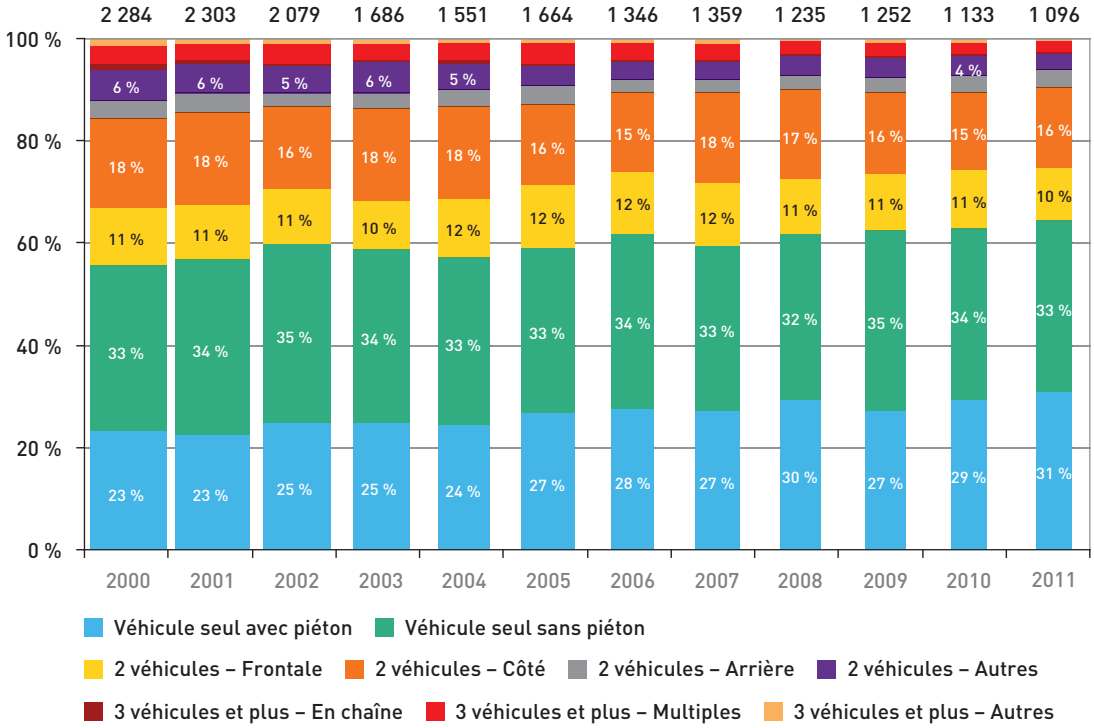
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En milieu urbain en 2011, la mortalité dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (33 %) et celle dans les accidents à un seul véhicule avec piétons (31 %) sont très majoritaires. Vient ensuite la mortalité dans les collisions de côté à deux véhicules (16 % des tués) et puis celle des collisions frontales à deux véhicules (10 % des tués).

Depuis 2000, la part de mortalité dans les accidents à un véhicule seul avec piéton ressort à la hausse (23 % en 2000 contre 31 % en 2011 mais – 189 tués sur la période soit une baisse de – 36 %). Dans le même temps, les baisses enregistrées pour les autres types de collisions à forts effectifs de mortalité (véhicule seul sans piéton, 2 véhicules – frontale, deux véhicules côté) sont supérieures à 51 %.

En 2011, les personnes tuées dans les collisions frontales à deux véhicules diminuent de – 13 % (130 tués en 2010 contre 113 tués en 2011).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES TYPES DE COLLISION



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

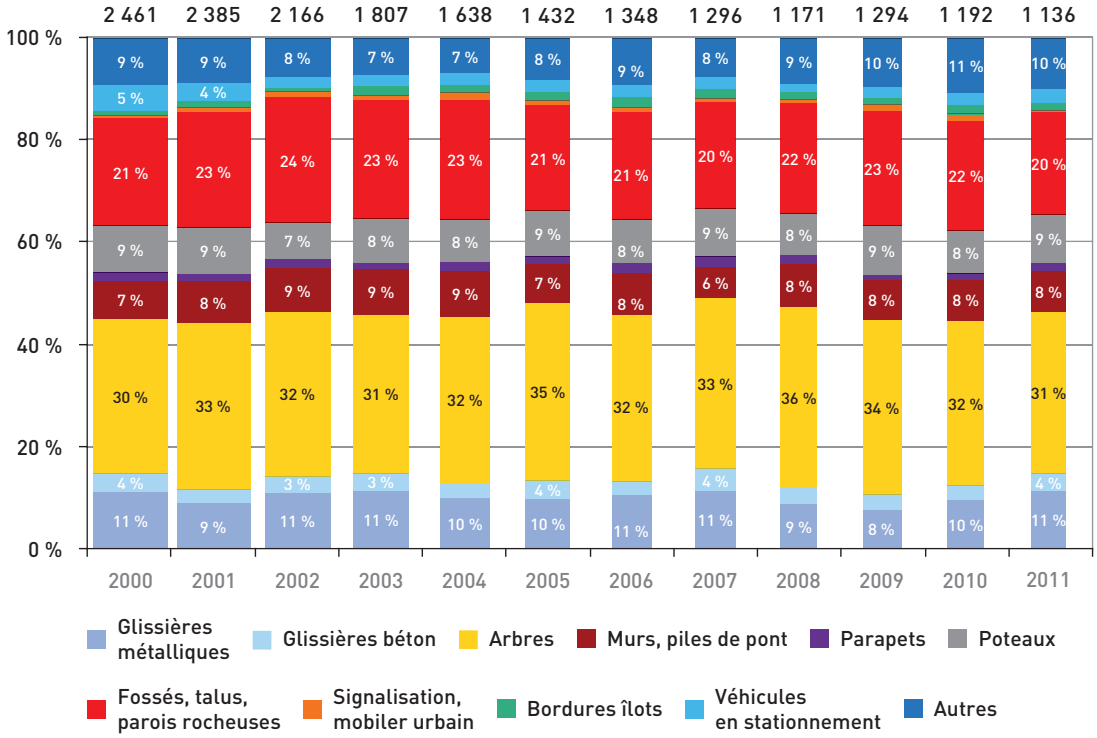
La part de la mortalité contre obstacle se situe en France à un niveau élevé. Elle concerne la rase campagne mais aussi, ce qui est moins repéré dans les diagnostics de sécurité routière, le milieu urbain.

En 2011, 40 % des personnes tuées en rase campagne le sont lors d'un accident avec un choc contre un obstacle fixe (37 % pour l'ensemble des réseaux et 35 % en milieu urbain). Depuis 2000, l'évolution de la mortalité en rase campagne lors des accidents avec un choc contre un obstacle est légèrement plus favorable que celle de la mortalité d'ensemble (– 54 % contre – 51 %). Par symétrie, l'évolution observée en milieu urbain (– 48 %) est sensiblement moins favorable.

En 2011, en rase campagne, les arbres sont les obstacles les plus percutés (31 % de la mortalité contre obstacles soit 357 tués), viennent ensuite les fossés, talus ou parois rocheuses (20 %). Depuis 2000, les parts de mortalité lors des accidents avec choc contre ces deux obstacles sont les plus élevées (ensemble : plus de 50 % en moyenne de 2000 à 2011). Durant cette période, pour chacune des natures d'obstacles la baisse est uniforme et proche de celle constatée au global (– 51 %).

En 2011, la mortalité en rase campagne dans les véhicules heurtant un arbre est en baisse (383 tués en 2010 contre 357 tués en 2011).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT



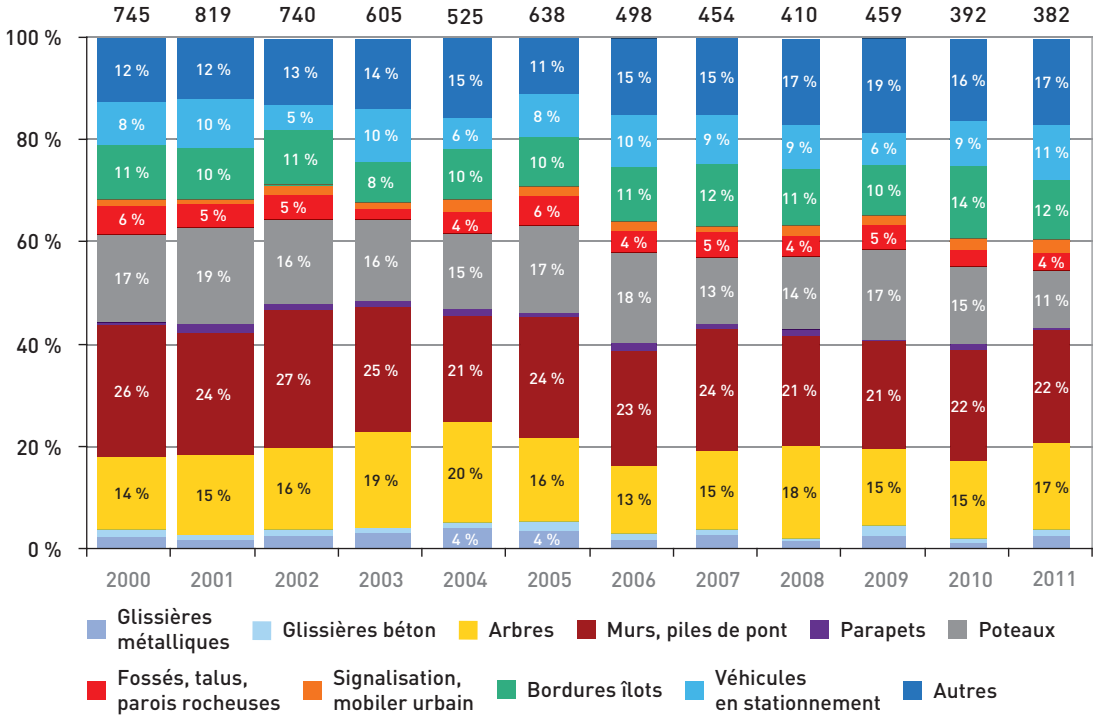
Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En 2011, 35 % des personnes tuées en milieu urbain le sont lors d'un accident avec un choc contre un obstacle fixe (37 % pour l'ensemble des réseaux et 40 % en rase campagne). Les obstacles les plus percutés sont les murs et piles de ponts (22 % soit 84 personnes tuées en 2011) puis les arbres (17 %, soit 65 personnes tuées en 2011).

Depuis 2000, la mortalité en milieu urbain contre les poteaux enregistre la plus forte baisse de – 67 % (128 tués en 2000 contre 42 tués en 2011). La baisse de la mortalité contre les arbres est 1,8 fois moins élevée (– 39%, soit 106 tués en 2000 contre 65 tués en 2011). Celle contre les murs et piles de pont a diminué de – 57% représentant 109 vies sauvées.

En 2011, la mortalité contre les bordures ou îlots est en baisse de – 17 % (soit – 10 tués). À l'inverse, celle contre les véhicules en stationnement augmente de + 17 % (soit + 16 tués et 41 personnes tuées en 2011).

↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN MILIEU URBAIN AVEC OBSTACLE HEURTÉ LORS DE L'ACCIDENT



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

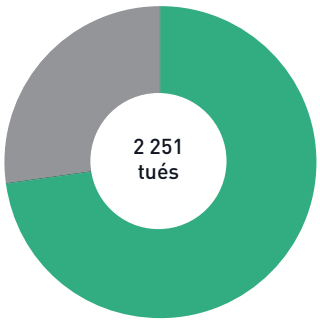
La luminosité (jour versus *nuit) dans l'accidentalité : rase campagne* versus *milieu urbain*

En 2011, la nuit comme le jour, les accidents corporels en rase campagne sont moins nombreux qu'en milieu urbain (environ 30 % d'accidents en rase campagne contre 70 % en milieu urbain).

Les parts de mortalité en rase campagne et en milieu urbain sont inverses en comparaison des accidents.

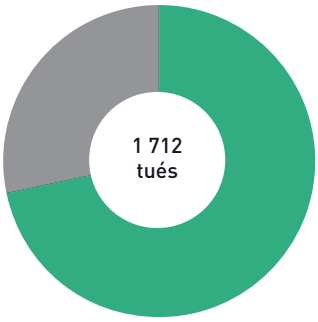
De jour comme de nuit, 72 % des personnes tuées le sont en rase campagne contre 28 % environ en milieu urbain.

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE JOUR SELON LE MILIEU



Rase campagne 72,9 % Milieu urbain 27,1 %

↓ ANNÉE 2011 – PERSONNES TUÉES DE NUIT SELON LE MILIEU



Rase campagne 71,7 % Milieu urbain 28,3 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE – JOUR *VERSUS* NUIT

Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	25 795	3 202	ND	14 699	2 684	ND	40 494	5 886	ND
2001	25 441	3 342	ND	14 046	2 608	ND	39 487	5 950	ND
2002	23 921	3 166	ND	12 811	2 496	ND	36 732	5 662	ND
2003	19 905	2 504	ND	10 127	1 937	ND	30 032	4 441	ND
2004	18 199	2 272	ND	9 366	1 770	ND	27 565	4 042	ND
2005	16 894	2 015	10 752	8 951	1 639	6 158	25 845	3 654	16 910
2006	16 379	1 892	12 338	8 944	1 471	7 016	25 323	3 363	19 354
2007	16 492	1 797	11 817	8 726	1 464	6 506	25 218	3 261	18 323
2008	14 546	1 679	10 696	7 865	1 361	5 887	22 411	3 040	16 583
2009	14 338	1 759	10 549	7 093	1 262	5 312	21 431	3 021	15 861
2010	13 567	1 593	9 710	6 862	1 266	4 886	20 429	2 859	14 596
2011	13 043	1 640	9 286	6 603	1 227	4 870	19 646	2 867	14 156
Var. 2011/2010	- 3,9 %	3 %	- 4,4 %	- 3,8 %	- 3,1 %	- 0,3 %	- 3,8 %	0,3 %	- 3 %

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN – JOUR *VERSUS* NUIT

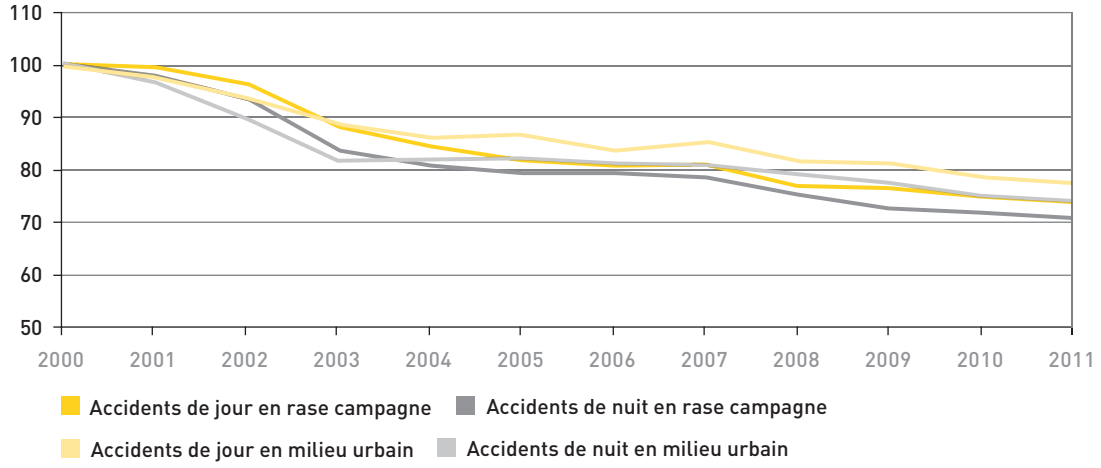
Année	Jour			Nuit			Total		
	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés
2000	55 152	1 158	ND	25 577	1 127	ND	80 729	2 284	ND
2001	53 031	1 107	ND	24 227	1 195	ND	77 258	2 303	ND
2002	48 211	1 078	ND	20 527	1 002	ND	68 738	2 079	ND
2003	43 436	958	ND	16 752	728	ND	60 188	1 686	ND
2004	41 022	854	ND	16 803	697	ND	57 825	1 551	ND
2005	41 532	922	15 247	17 148	742	7 654	58 680	1 664	22 901
2006	38 543	739	14 101	16 443	607	7 207	54 986	1 346	21 308
2007	39 546	759	13 560	16 508	600	6 732	56 054	1 359	20 292
2008	36 389	700	12 197	15 687	535	6 185	52 076	1 235	18 382
2009	35 971	684	11 700	14 913	568	5 762	50 884	1 252	17 462
2010	33 156	642	10 781	13 703	491	5 016	46 859	1 133	15 797
2011	32 097	611	10 240	13 281	485	5 283	45 378	1 096	15 523
Var. 2011/2010	- 3,2 %	- 4,8 %	- 5 %	- 3,1 %	- 1,2 %	5,3 %	- 3,2 %	- 3,3 %	- 1,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

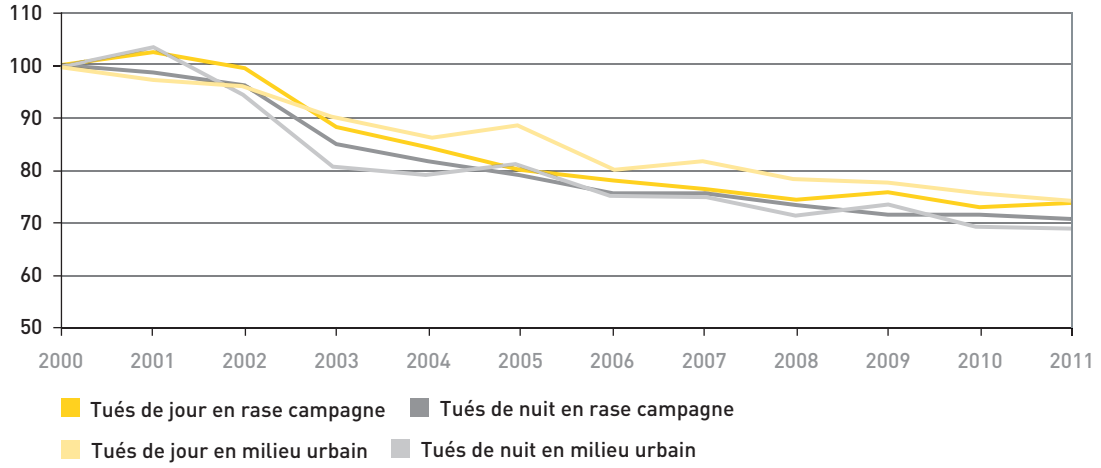
Depuis 2000, les baisses les plus conséquentes concernent la mortalité de nuit en milieu urbain et en rase campagne (respectivement – 57 % et – 55 %). À l'opposé, les accidents corporels de jour en milieu urbain ont le moins diminué (– 42 %).

En 2011, par rapport à 2010, les accidents et la mortalité de nuit sont en baisse pour chacun des deux milieux. La mortalité de jour est en hausse en rase campagne (+ 3 %, soit + 47 tués) alors qu'elle baisse en milieu urbain (– 4,8 %, soit – 31 tués).

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN SELON LA LUMINOSITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)



↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN SELON LA LUMINOSITÉ (BASE 100 - ANNÉE 2000)



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'accidentalité selon les mois, jours et heures : rase campagne versus *milieu urbain*

En rase campagne, les accidents et la mortalité selon les mois sont caractérisés par des profils structurés de manière équivalente sur la période 2000-2011. Globalement, ils augmentent de mars à juillet (en moyenne mensuelle : 9,9 % de accidents et 10,4 % des tués). Ils sont stables d'août à octobre, puis diminuent de novembre à février.

Les minimums se situent en février (en moyenne, 6,6 % pour les accidents et les personnes tués), soit un écart de 50 % en comparaison de juillet (mois maximum avec en moyenne 9,9 % pour les accidents et 10 % pour les personnes tuées).

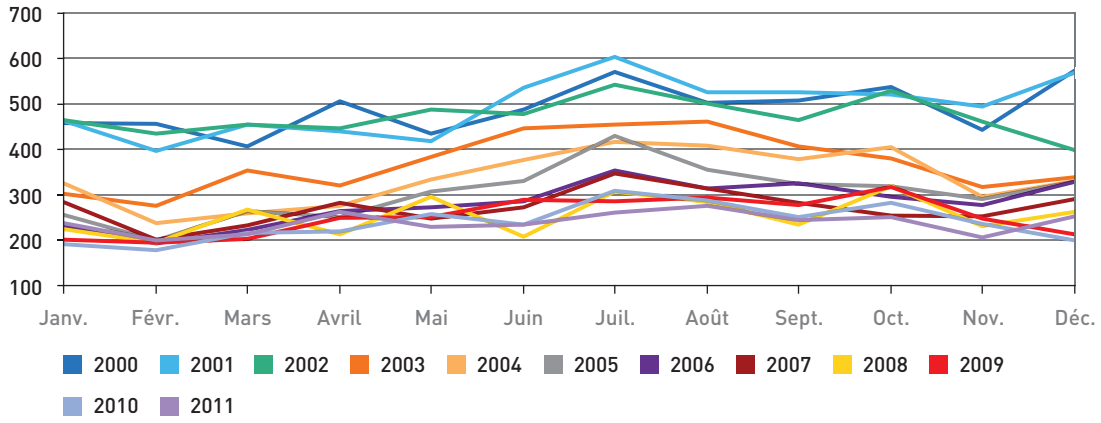
En 2011, par rapport à 2010, décembre connaît la plus forte hausse (+ 25 % pour les accidents et + 27 % pour la mortalité). On rappellera que les conditions très hivernales de décembre 2010 avaient provoqué des contractions de trafic favorables à la sécurité routière. Par ailleurs, janvier et avril connaissent de fortes augmentations de la mortalité (respectivement + 24 % et + 20 %). À l'opposé, la mortalité est en baisse en juillet 2011 (– 48 tués).

ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LE MOIS

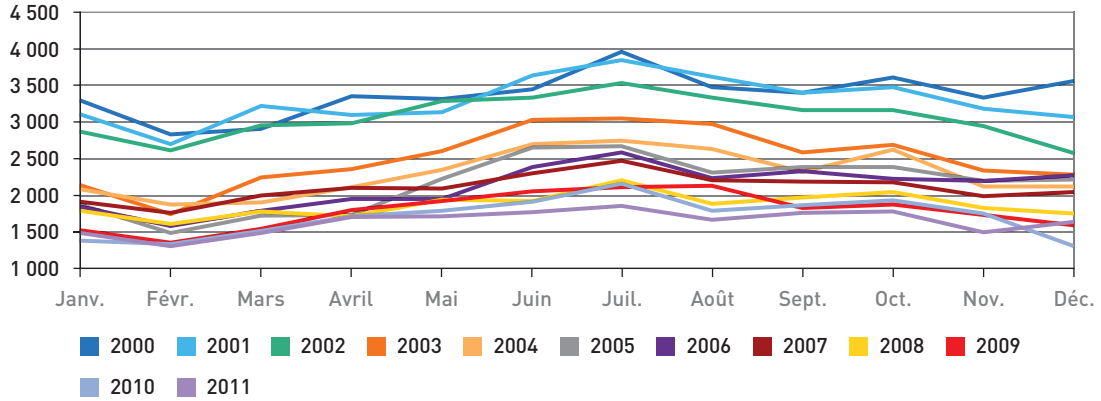
Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	3 293	2 834	2 907	3 357	3 318	3 445	3 964	3 471	3 400	3 612	3 333	3 560
	Personnes tuées	458	456	407	506	434	489	571	503	508	538	443	574
2001	Accidents corporels	3 106	2 702	3 224	3 095	3 137	3 638	3 845	3 620	3 402	3 474	3 178	3 066
	Personnes tuées	463	397	454	440	419	537	604	526	526	521	494	570
2002	Accidents corporels	2 864	2 615	2 953	2 979	3 283	3 330	3 537	3 336	3 159	3 161	2 944	2 571
	Personnes tuées	465	435	455	447	487	478	542	501	464	529	461	398
2003	Accidents corporels	2 138	1 740	2 245	2 360	2 606	3 028	3 051	2 972	2 580	2 692	2 335	2 285
	Personnes tuées	303	276	354	321	383	446	454	462	407	379	317	339
2004	Accidents corporels	2 083	1 877	1 900	2 106	2 348	2 694	2 746	2 630	2 322	2 620	2 116	2 123
	Personnes tuées	325	237	260	276	334	376	416	408	378	405	296	330
2005	Accidents corporels	1 868	1 485	1 721	1 729	2 225	2 650	2 673	2 311	2 381	2 387	2 197	2 218
	Personnes tuées	255	200	264	250	308	331	430	356	323	319	290	328
2006	Accidents corporels	1 846	1 576	1 787	1 949	1 953	2 386	2 580	2 231	2 325	2 220	2 198	2 272
	Personnes tuées	233	192	222	264	272	286	354	313	325	296	278	328
2007	Accidents corporels	1 908	1 762	1 993	2 101	2 091	2 298	2 471	2 209	2 186	2 176	1 983	2 040
	Personnes tuées	284	201	233	283	247	273	347	314	282	254	253	290
2008	Accidents corporels	1 784	1 610	1 777	1 708	1 939	1 919	2 204	1 885	1 967	2 044	1 828	1 746
	Personnes tuées	224	195	268	212	296	208	307	284	234	318	231	263
2009	Accidents corporels	1 522	1 348	1 536	1 796	1 923	2 051	2 112	2 124	1 823	1 873	1 733	1 590
	Personnes tuées	201	195	202	249	250	289	285	294	278	317	248	213
2010	Accidents corporels	1 384	1 328	1 515	1 715	1 787	1 910	2 153	1 788	1 866	1 927	1 751	1 305
	Personnes tuées	191	178	216	219	257	234	309	287	250	283	236	199
2011	Accidents corporels	1 483	1 307	1 487	1 704	1 714	1 767	1 857	1 663	1 755	1 776	1 496	1 637
	Personnes tuées	237	199	213	263	229	234	261	276	245	251	206	253
Moy. 2000-2011	Accidents corporels	2 107	1 849	2 087	2 217	2 360	2 593	2 766	2 520	2 431	2 497	2 258	2 201
	Personnes tuées	303	263	296	311	326	348	407	377	352	368	313	340
% par mois	Accidents corporels	7,6 %	6,6 %	7,5 %	7,9 %	8,5 %	9,3 %	9,9 %	9 %	8,7 %	9 %	8,1 %	7,9 %
	Personnes tuées	7,6 %	6,6 %	7,4 %	7,8 %	8,2 %	8,7 %	10,2 %	9,4 %	8,8 %	9,2 %	7,8 %	8,5 %
Var. 2011/2010	Accidents corporels	7,2 %	- 1,6 %	- 1,8 %	- 0,6 %	- 4,1 %	- 7,5 %	- 13,7%	- 7 %	- 5,9 %	- 7,8 %	- 14,6%	25,4 %
	Personnes tuées	24,1 %	11,8 %	- 1,4 %	20,1 %	- 10,9%	0 %	- 15,5%	- 3,8 %	- 2 %	- 11,3%	- 12,7%	27,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS EN RASE CAMPAGNE SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Concernant le milieu urbain, les mouvements mensuels sont assez comparables à la rase campagne, mais avec des amplitudes moindres. Le mois d'août, mois des vacances où les agglomérations sont désertées, est au plus bas (en moyenne sur 2000–2011 : 6,9 % des accidents corporels et 7,9 % de la mortalité urbaine).

Pour les accidents corporels, l'écart entre les deux mois extrêmes est de 2,7 points (en moyenne, 6,9 % en août contre 9,6 % en octobre). Pour les tués, février comptabilise le plus faible nombre de personnes tuées (7,3 %) et juillet ou octobre le plus grand (9,2 %).

En 2011, par rapport à 2000, en dehors de décembre (+ 22 %), les variations des accidents sont limitées.

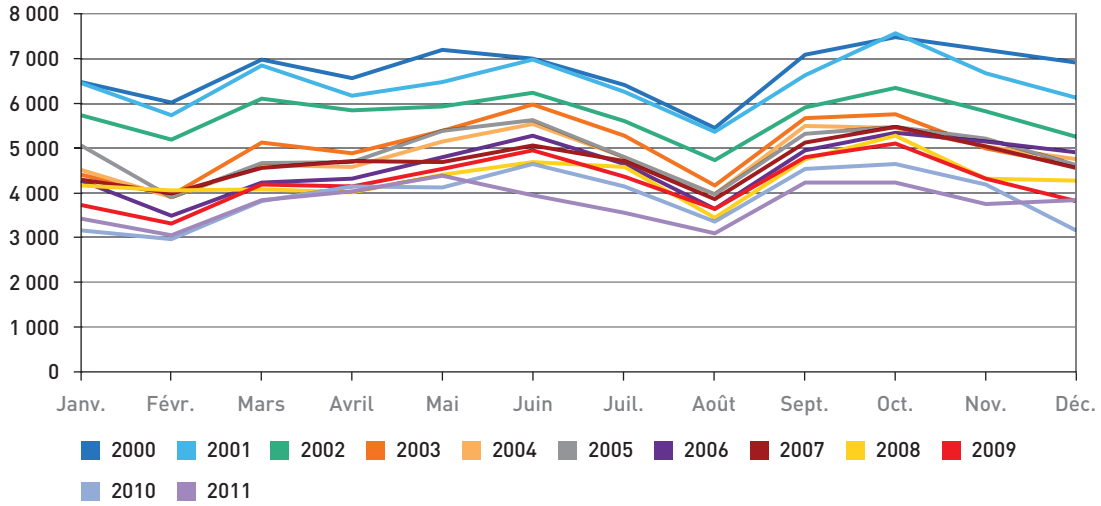
Celles de la mortalité sont très marquées en avril (+ 26 %, soit + 20 tués) et en juillet (– 35 %, soit – 51 tués).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LE MOIS

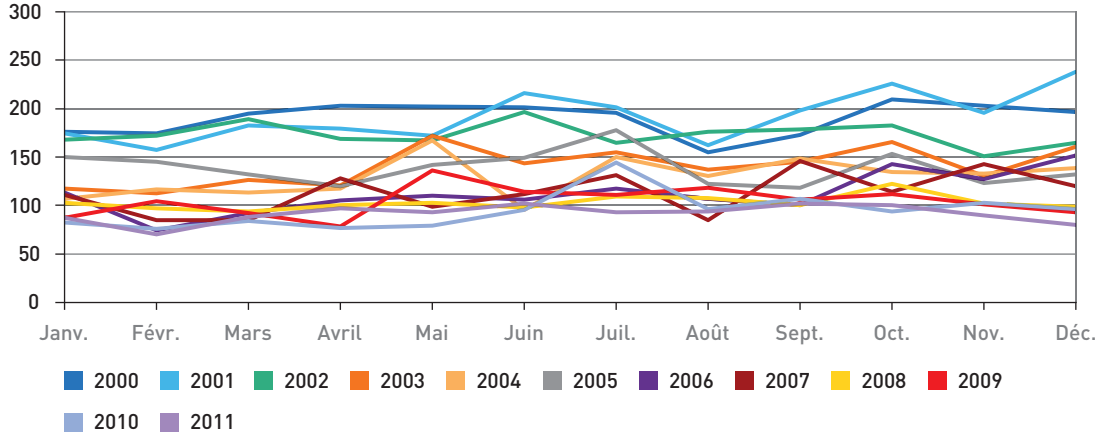
Année		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
2000	Accidents corporels	6 474	6 024	6 978	6 553	7 193	6 988	6 415	5 452	7 081	7 481	7 190	6 900
	Personnes tuées	176	174	195	203	202	201	196	155	173	210	203	197
2001	Accidents corporels	6 463	5 733	6 841	6 174	6 464	6 973	6 252	5 366	6 631	7 562	6 679	6 120
	Personnes tuées	174	157	183	180	172	216	201	162	198	226	196	238
2002	Accidents corporels	5 736	5 189	6 112	5 852	5 936	6 241	5 604	4 731	5 918	6 346	5 827	5 246
	Personnes tuées	168	172	189	169	167	197	165	176	179	183	151	165
2003	Accidents corporels	4 405	3 954	5 115	4 878	5 389	5 976	5 268	4 174	5 671	5 760	4 997	4 601
	Personnes tuées	118	112	126	121	172	143	155	137	145	166	130	160
2004	Accidents corporels	4 511	3 904	4 626	4 586	5 154	5 536	4 804	3 962	5 491	5 453	5 039	4 759
	Personnes tuées	107	117	113	118	167	95	150	130	149	135	133	139
2005	Accidents corporels	5 054	3 902	4 661	4 681	5 379	5 623	4 799	3 974	5 313	5 464	5 209	4 621
	Personnes tuées	150	145	132	120	142	149	178	122	118	153	123	132
2006	Accidents corporels	4 268	3 490	4 225	4 310	4 786	5 268	4 647	3 643	4 945	5 344	5 152	4 908
	Personnes tuées	113	74	92	105	110	106	117	107	100	143	127	152
2007	Accidents corporels	4 299	3 979	4 564	4 717	4 685	5 051	4 718	3 856	5 123	5 470	5 040	4 552
	Personnes tuées	111	85	85	128	99	112	131	85	146	114	143	120
2008	Accidents corporels	4 174	4 045	4 086	4 016	4 407	4 691	4 569	3 455	4 757	5 285	4 325	4 266
	Personnes tuées	103	97	94	100	103	98	109	108	100	122	102	99
2009	Accidents corporels	3 725	3 316	4 178	4 151	4 538	4 957	4 366	3 634	4 788	5 111	4 310	3 810
	Personnes tuées	87	104	92	78	136	114	111	118	106	112	101	93
2010	Accidents corporels	3 161	2 971	3 811	4 151	4 117	4 636	4 135	3 359	4 542	4 643	4 178	3 155
	Personnes tuées	82	76	84	77	79	95	144	96	107	94	103	96
2011	Accidents corporels	3 429	3 050	3 846	4 040	4 384	3 955	3 558	3 085	4 221	4 219	3 757	3 834
	Personnes tuées	87	70	88	97	93	102	93	94	102	100	90	80
Moy. 2000-2011	Accidents corporels	4 642	4 130	4 920	4 842	5 203	5 491	4 928	4 058	5 373	5 678	5 142	4 731
	Personnes tuées	123	115	123	125	137	136	146	124	135	146	133	139
% par mois	Accidents corporels	7,8 %	7 %	8,3 %	8,2 %	8,8 %	9,3 %	8,3 %	6,9 %	9,1 %	9,6 %	8,7 %	8 %
	Personnes tuées	7,8 %	7,3 %	7,8 %	7,9 %	8,6 %	8,6 %	9,2 %	7,9 %	8,5 %	9,2 %	8,4 %	8,8 %
Var. 2011/2010	Accidents corporels	8,5 %	2,7 %	0,9 %	– 2,7 %	6,5 %	– 14,7 %	– 14 %	– 8,2 %	– 7,1 %	– 9,1 %	– 10,1 %	21,5 %
	Personnes tuées	6,1 %	– 7,9 %	4,8 %	26 %	17,7 %	7,4 %	– 35,4 %	-2,1 %	-4,7 %	6,4 %	– 12,6%	– 16,7 %

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LES MOIS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTILATÉ EN MILIEU URBAIN SELON LES MOIS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

En rase campagne, les accidents et les tués ont la même tendance haussière en fin de semaine (+ 22 % concernant la moyenne des vendredis, samedis et dimanches comparée aux autres jours de la semaine pour les accidents corporels et + 40 % de personnes tuées par jour).

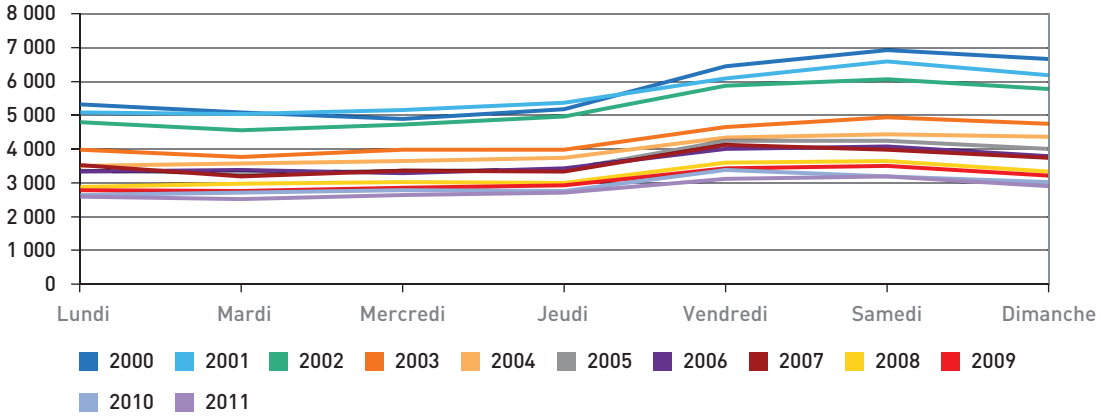
C'est le samedi qui concentre le plus grand nombre d'accidents et de tués en rase campagne (en moyenne de 2000 à 2011 : 16 % pour les accidents et 18 % pour les tués). Les variations observées en 2011 en comparaison de 2010 ne modifient pas ces distributions journalières.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LE JOUR

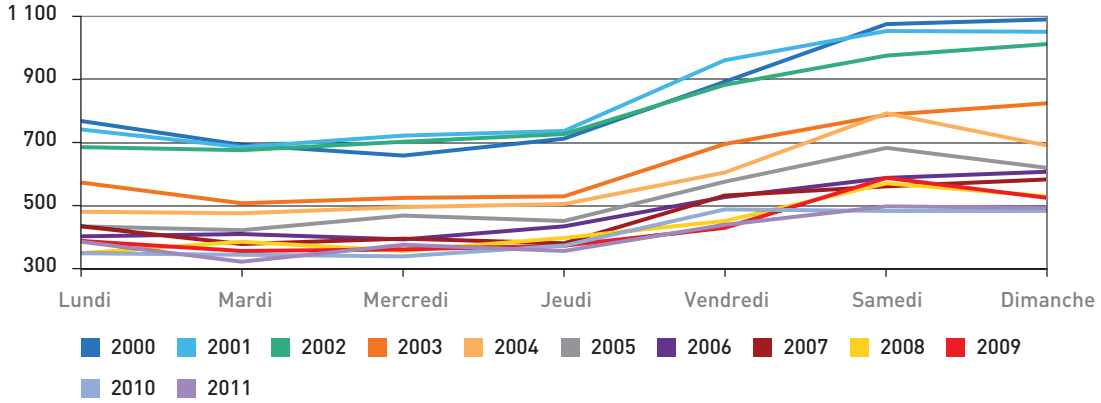
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	5 315	5 087	4 883	5 178	6 451	6 917	6 663
	Personnes tuées	768	692	659	712	892	1 075	1 089
2001	Accidents corporels	5 071	5 018	5 161	5 375	6 092	6 589	6 181
	Personnes tuées	741	685	722	738	961	1 053	1 051
2002	Accidents corporels	4 787	4 555	4 730	4 968	5 876	6 053	5 763
	Personnes tuées	686	676	701	727	883	976	1 013
2003	Accidents corporels	3 980	3 760	3 983	3 974	4 641	4 942	4 752
	Personnes tuées	573	508	524	530	695	787	824
2004	Accidents corporels	3 502	3 570	3 634	3 727	4 329	4 432	4 371
	Personnes tuées	480	475	496	505	604	793	690
2005	Accidents corporels	3 342	3 279	3 364	3 367	4 249	4 239	4 005
	Personnes tuées	435	422	468	452	575	683	619
2006	Accidents corporels	3 339	3 375	3 293	3 435	4 011	4 074	3 796
	Personnes tuées	402	410	393	435	528	587	608
2007	Accidents corporels	3 512	3 197	3 364	3 320	4 117	3 967	3 741
	Personnes tuées	434	377	394	380	532	560	584
2008	Accidents corporels	2 882	2 977	3 014	2 988	3 583	3 645	3 322
	Personnes tuées	349	385	357	397	452	571	529
2009	Accidents corporels	2 785	2 743	2 844	2 933	3 431	3 497	3 198
	Personnes tuées	388	355	361	374	429	589	525
2010	Accidents corporels	2 642	2 695	2 776	2 748	3 384	3 176	3 008
	Personnes tuées	350	344	339	372	488	482	484
2011	Accidents corporels	2 580	2 514	2 640	2 713	3 102	3 188	2 909
	Personnes tuées	385	321	376	356	440	497	492
Moy. 2000-2011	**Accidents corporels**	**3 645**	**3 564**	**3 641**	**3 727**	**4 439**	**4 560**	**4 309**
	Personnes tuées	**499**	**471**	**482**	**498**	**623**	**721**	**709**
% par mois	**Accidents corporels**	**10,1 %**	**9,9 %**	**10,1 %**	**10,4 %**	**12,3 %**	**12,7 %**	**12 %**
	Personnes tuées	**9,6 %**	**9,1 %**	**9,3 %**	**9,6 %**	**12 %**	**13,9 %**	**13,7 %**
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 2,3 %**	**– 6,7 %**	**– 4,9 %**	**– 1,3 %**	**– 8,3 %**	**0,4%**	**– 3,3 %**
	Personnes tuées	**10 %**	**– 6,7 %**	**10,9 %**	**– 4,3 %**	**– 9,8%**	**3,1 %**	**1,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS EN RASE CAMPAGNE SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTILATÉ EN RASE CAMPAGNE SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

Pour le milieu urbain, le vendredi concentre le plus grand nombre d'accidents corporels (17 % en moyenne de 2000 à 2011). Les accidents chutent le samedi (14 %) et le dimanche (10 %), ce dernier enregistrant le plus faible nombre d'accidents.

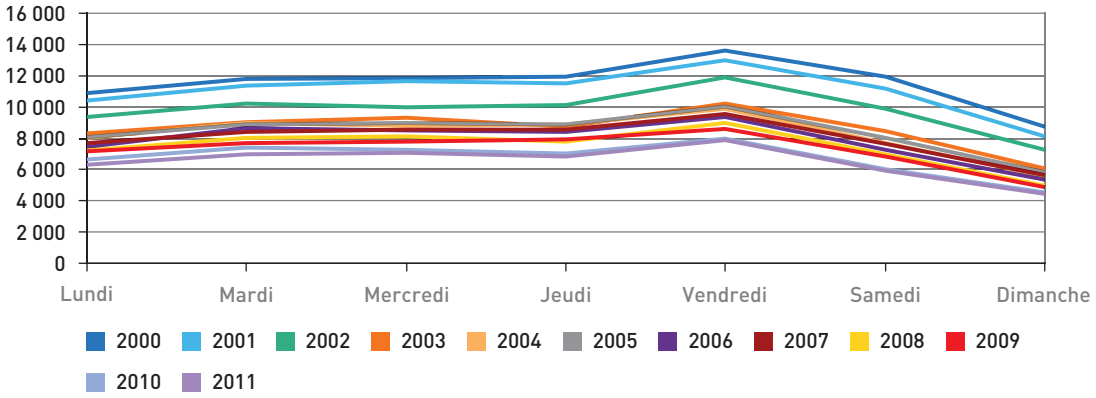
Pour les tués, le pic de fin de semaine est identique à celui de la rase campagne : la part de la mortalité atteint 17 % le samedi et celle des vendredis et dimanches 16 % chacun.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN SELON LE JOUR

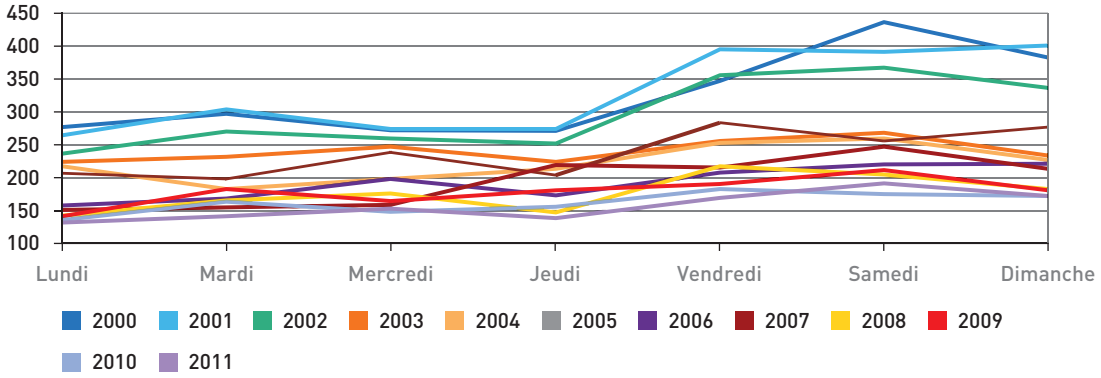
Année		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
2000	Accidents corporels	10 905	11 792	11 832	11 946	13 612	11 923	8 719
	Personnes tuées	277	297	273	272	347	436	383
2001	Accidents corporels	10 427	11 372	11 655	11 507	13 013	11 175	8 109
	Personnes tuées	264	304	274	274	396	391	401
2002	Accidents corporels	9 356	10 209	9 986	10 142	11 903	9 894	7 248
	Personnes tuées	236	270	260	252	356	368	337
2003	Accidents corporels	8 321	9 047	9 337	8 762	10 220	8 442	6 059
	Personnes tuées	224	232	247	224	255	268	234
2004	Accidents corporels	8 043	8 976	8 789	8 889	9 867	7 666	5 595
	Personnes tuées	217	183	198	214	253	260	227
2005	Accidents corporels	8 058	8 904	8 993	8 884	10 023	8 010	5 808
	Personnes tuées	207	198	238	204	284	256	277
2006	Accidents corporels	7 474	8 643	8 513	8 391	9 352	7 241	5 372
	Personnes tuées	158	168	198	173	208	220	221
2007	Accidents corporels	7 709	8 420	8 553	8 564	9 549	7 635	5 624
	Personnes tuées	151	155	159	219	215	247	213
2008	Accidents corporels	7 219	8 015	8 096	7 799	8 977	6 986	4 984
	Personnes tuées	142	165	176	147	217	205	183
2009	Accidents corporels	7 172	7 694	7 799	7 937	8 589	6 845	4 848
	Personnes tuées	141	183	164	181	190	212	181
2010	Accidents corporels	6 642	7 425	7 279	7 000	7 982	6 012	4 519
	Personnes tuées	136	163	148	156	183	175	172
2011	Accidents corporels	6 295	6 990	7 064	6 845	7 862	5 899	4 423
	Personnes tuées	132	141	153	138	169	191	172
Moy. 2000-2011	Accidents corporels	**8 135**	**8 957**	**8 991**	**8 889**	**10 079**	**8 144**	**5 942**
	Personnes tuées	**190**	**205**	**207**	**204**	**256**	**269**	**250**
% par mois	Accidents corporels	**13,8 %**	**15,1 %**	**15,2 %**	**15 %**	**17 %**	**13,8 %**	**10 %**
	Personnes tuées	**12 %**	**13 %**	**13,1 %**	**12,9 %**	**16,2 %**	**17 %**	**15,8 %**
Var. 2011/2010	Accidents corporels	**– 5,2 %**	**– 5,9 %**	**– 3 %**	**– 2,2 %**	**– 1,5 %**	**– 1,9 %**	**– 2,1 %**
	Personnes tuées	**– 2,9 %**	**– 13,5 %**	**3,4 %**	**– 11,5 %**	**– 7,7 %**	**9,1 %**	**0 %**

Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

↓ ÉVOLUTION DES ACCIDENTS CORPORELS EN MILIEU URBAIN SELON LES JOURS



↓ ÉVOLUTION DE LA MORTILATÉ EN MILIEU URBAIN SELON LES JOURS



Source : ONISR, fichier des accidents. Les effectifs de la mortalité à 6 jours comptabilisés avant 2005 sont corrigés pour conversion en mortalité à 30 jours par application du coefficient majorateur de 1,069.

L'alcoolémie des conducteurs dans les accidents : comparaison entre rase campagne et milieu urbain

En 2011, 46 % des accidents corporels et 73 % des accidents mortels impliquant au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal se sont produits en rase campagne (30 % pour l'ensemble des accidents corporels en rase campagne et 71 % pour l'ensemble des accidents mortels en rase campagne).

En 2011, la part des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels en milieu urbain est d'environ 4 points inférieure à la rase campagne (31 % en rase campagne et 27 % en milieu urbain).

Dans les accidents corporels, la part de positivité à l'alcool des conducteurs en rase campagne est près du double de celle du milieu urbain (respectivement 15 % et 8,9 %).

Depuis 2000, la part de positivité à l'alcool des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est stable, voire en baisse, tant en rase campagne (31 % en 2000 comme en 2011) qu'en milieu urbain (28 % en 2000 et 29 % en 2011). Dans les accidents corporels, la part de positivité à l'alcool des conducteurs s'accroît (+ 2,3 points en rase campagne, + 0,4 point en milieu urbain). Toutefois, le nombre d'accidents corporels avec un taux d'alcool positif a baissé de – 42 % en rase campagne et de – 44 % en milieu urbain (– 33 % pour les accidents mortels en rase campagne et – 40 % en milieu urbain).

En 2011, par rapport à 2010, la part de positivité à l'alcool des conducteurs des accidents corporels en rase campagne est en hausse (+ 4,1 %).

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ EN RASE CAMPAGNE AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents corporels	40 494	34 657	85,6	4 546	13,1
	Accidents mortels	4 779	3 039	63,6	959	31,6
2001	Accidents corporels	39 487	33 345	84,4	4 337	13
	Accidents mortels	4 898	2 940	60	935	31,8
2002	Accidents corporels	36 732	30 823	83,9	4 154	13,5
	Accidents mortels	4 707	2 733	58,1	818	29,9
2003	Accidents corporels	30 032	25 004	83,3	3 197	12,8
	Accidents mortels	3 672	2 034	55,4	646	31,8
2004	Accidents corporels	27 565	21 567	78,2	2 736	12,7
	Accidents mortels	3 380	1 863	55,1	606	32,5
2005	Accidents corporels	25 845	22 778	88,1	3 126	13,7
	Accidents mortels	3 288	2 883	87,7	819	28,4
2006	Accidents corporels	25 323	22 132	87,4	3 232	14,6
	Accidents mortels	3 037	2 279	75	666	29,2
2007	Accidents corporels	25 218	22 039	87,4	3 100	14,1
	Accidents mortels	2 960	2 217	74,9	667	30,1
2008	Accidents corporels	22 411	19 504	87	2 657	13,6
	Accidents mortels	2 743	2 085	76	602	28,9
2009	Accidents corporels	21 431	18 768	87,6	2 739	14,6
	Accidents mortels	2 753	2 159	78,4	638	29,6
2010	Accidents corporels	20 429	17 770	87	2 630	14,8
	Accidents mortels	2 617	2 029	77	642	31,6
2011	Accidents corporels	19 646	17 245	87,8	2 657	15,4
	Accidents mortels	2 603	2 044	78,5	643	31,5
Var. 2011/2010	Accidents corporels	**– 3,8 %**	**– 3 %**	**0,9**	**1 %**	**4,1**
	Accidents mortels	**– 0,5 %**	**0,7 %**	**1,3**	**0,2 %**	**– 0,6**

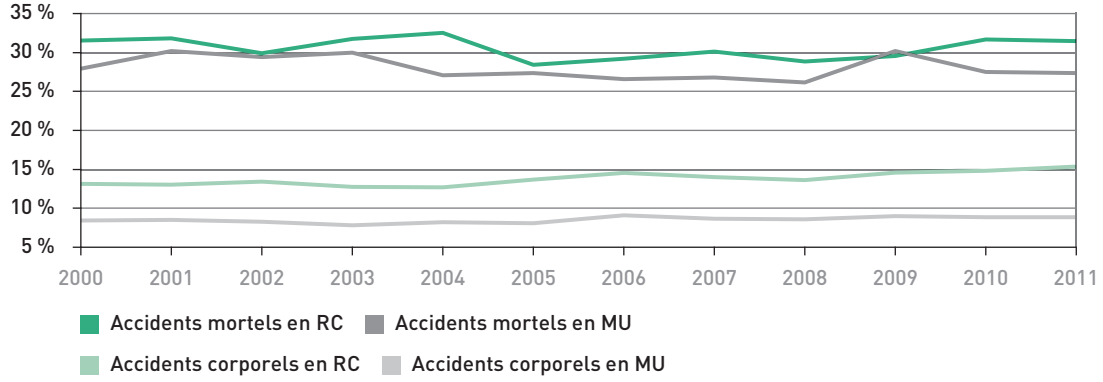
Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ACCIDENTALITÉ EN MILIEU URBAIN AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

Année		Total des conducteurs impliqués	Dont au taux d'alcool connu	% de conducteurs au taux d'alcool connu	Conducteurs au taux d'alcool positif	% de conducteurs au taux d'alcool positif
2000	Accidents corporels	80 729	64 622	80	5 461	8,5
	Accidents mortels	2 032	1 369	67,4	382	27,9
2001	Accidents corporels	77 258	61 960	80,2	5 309	8,6
	Accidents mortels	2 022	1 370	67,8	414	30,2
2002	Accidents corporels	68 738	53 476	77,8	4 441	8,3
	Accidents mortels	1 842	1 153	62,6	339	29,4
2003	Accidents corporels	60 188	45 209	75,1	3 552	7,9
	Accidents mortels	1 496	945	63,2	283	29,9
2004	Accidents corporels	57 825	42 528	73,5	3 497	8,2
	Accidents mortels	1 386	816	58,9	221	27,1
2005	Accidents corporels	58 680	43 725	74,5	3 515	8
	Accidents mortels	1 569	1 404	89,5	384	27,4
2006	Accidents corporels	54 986	41 767	76	3 845	9,2
	Accidents mortels	1 289	1 004	77,9	267	26,6
2007	Accidents corporels	56 054	42 318	75,5	3 680	8,7
	Accidents mortels	1 305	1 038	79,5	278	26,8
2008	Accidents corporels	52 076	39 150	75,2	3 374	8,6
	Accidents mortels	1 190	934	78,5	244	26,1
2009	Accidents corporels	50 884	39 248	77,1	3 543	9
	Accidents mortels	1 203	994	82,6	300	30,2
2010	Accidents corporels	46 859	36 246	77,4	3 230	8,9
	Accidents mortels	1 089	880	80,8	242	27,5
2011	Accidents corporels	45 378	34 502	76	3 063	8,9
	Accidents mortels	1 044	849	81,3	232	27,3
Var. 2011/2010	**Accidents corporels**	**– 3,2 %**	**– 4,8 %**	**– 1,7**	**– 5,2 %**	**– 0,4**
	Accidents mortels	**– 4,1 %**	**– 3,5 %**	**0,6**	**– 4,1 %**	**– 0,6**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ COMPARATIF DE L'ÉVOLUTION DE LA PART DES CONDUCTEURS ALCOOLISÉS ENTRE RASE CAMPAGNE ET MILIEU URBAIN



Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident

SELON LE TYPE DE COLLISION

Près de 4 personnes tuées sur 10 le sont à la suite d'un accident à un seul véhicule sans piéton (36,7 %). Il s'agit le plus souvent d'une perte de contrôle du véhicule qui se termine en général contre un obstacle rigide en bord de chaussée.

Plus de 4 personnes tuées sur 10 le sont lors d'une collision entre deux véhicules (42,7 %). Il s'agit, pour 21,5 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes, de collisions frontales qui se produisent le plus généralement au cours d'un dépassement.

Les collisions par le côté (essentiellement en carrefour) occasionnent beaucoup d'accidents corporels (28,7 %), mais seulement 14,1 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes. Cette moindre gravité s'explique par des vitesses de choc plus basses que lors d'une collision frontale, l'approche et le franchissement d'un carrefour se faisant à vitesse plus réduite.

Cette répartition selon le type d'accidents peut apparaître assez stable d'une année sur l'autre.

Cependant, il est possible de noter quelques évolutions depuis 2000. La baisse de 52 % du nombre de personnes tuées sur les routes s'est traduite différemment :

– une réduction de 48 % du nombre de personnes tuées lors d'un accident sans tiers ;
– une réduction de 58 % du nombre de personnes tuées lors d'une collision par le côté. Ce résultat peut s'expliquer, d'une part, par la réduction générale des vitesses pratiquées, qui serait plus significative en carrefour et, d'autre part, par la multiplication des carrefours giratoires qui ont le même effet sur les vitesses d'approche et qui offrent un bon niveau de sécurité pour un carrefour à niveau ;
– une réduction de 45 % du nombre de personnes tuées lors d'une collision frontale.

↓ANNÉE 2011 – BILAN SELON LE TYPE DE COLLISION EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Types de collision en métropole	Accidents corporels		Personnes tuées	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	11 622	17,9	489	12,3
Un véhicule seul sans piéton	13 510	20,8	1 455	36,7
Total accidents à un véhicule	25 132	38,7	1 944	49,1
Deux véhicules :				
– collision frontale	5 939	9,1	854	21,5
– collision par le côté	18 668	28,7	558	14,1
– collision par l'arrière	7 821	12	207	5,2
– autres collisions	3 144	4,8	72	1,8
Total accidents à deux véhicules	35 572	54,7	1 691	42,7
Trois véhicules et plus :				
– collisions en chaîne	1 966	3	55	1,4
– collisions multiples	2 037	3,1	257	6,5
– autres collisions	317	0,5	16	0,4
Total accidents à trois véhicules et plus	4 320	6,6	328	8,3
Ensemble	**65 024**	**100**	**3 963**	**100**

Source : ONISR, fichier des accidents.

AUTRES TYPES D'ACCIDENTS

La fiche BAAC propose d'autres rubriques que la rubrique « type de collision ». Elles permettent d'avoir une connaissance des enjeux sur d'autres types d'accidents, notamment sur des accidents qui sont particulièrement suivis dans les politiques de sécurité routière, suite à de très graves accidents.

Ainsi, la rubrique « Intersection » renseigne, outre les accidents aux intersections entre routes ou rues, les accidents survenant au droit d'un passage à niveau, type d'accidents particulièrement suivis depuis la catastrophe de Sainte-Foy survenue le 8 septembre 1997 et ayant fait 13 morts et 43 blessés.

En 2011, on a dénombré 69 accidents corporels au droit d'un passage à niveau [1] avec un bilan de 12 personnes tuées (douze automobilistes) et 78 personnes blessées parmi les usagers de la route. En 2010, ce même bilan est de 17 personnes tuées (2 piétons, 2 cyclomotoristes, 2 motocyclistes, 9 automobilistes et 4 usagers d'autres véhicules) et de 92 personnes blessées. Depuis 2000, la mortalité sur passage à niveau connaît une baisse significative de 39 %.

Par ailleurs, la rubrique « manœuvres principales avant l'accident » renseigne sur les accidents impliquant un véhicule à contresens.

En 2011, on a dénombré 1 010 véhicules à contresens impliqués dans ce type d'accidents corporels. Le bilan de ces accidents est de 94 personnes tuées et 1 490 personnes blessées. En 2010, le bilan est de 1 072 véhicules à contresens impliqués pour un bilan de 99 personnes tuées et 1 523 personnes blessées. Si l'on considère uniquement les accidents résultant d'une remontée de chaussée séparée (hors bretelle), le bilan en 2011 est de 17 personnes tuées.

1 Ces accidents concernent toutes les natures de collisions, y compris celles qui intéressent uniquement des véhicules routiers (ex. : accident entre deux véhicules de tourisme).

↓ANNÉE 2011 – BILAN DES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE À CONTRE-SENS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Véhicule à contresens
Autoroutes	35	12	20	28	28	35
– dont routes à sens unique	12	3	9	10	12	12
– dont routes bidirectionnelles	2	2	3	1	1	2
– dont routes à chaussées séparées	20	7	8	17	14	20
Routes nationales	57	9	11	58	54	59
– dont routes à sens unique	6	0	0	3	4	6
– dont routes bidirectionnelles	32	6	6	30	36	33
– dont routes à chaussées séparées	17	3	5	24	13	18
Routes départementales	353	49	53	358	270	377
– dont routes à sens unique	22	1	1	14	26	22
– dont routes bidirectionnelles	290	42	46	304	212	313
– dont routes à chaussées séparées	25	3	3	30	24	25
Autres voies	501	7	7	201	441	505
– dont routes à sens unique	191	1	1	55	174	191
– dont routes bidirectionnelles	269	5	5	128	226	273
– dont routes à chaussées séparées	19	1	1	10	19	19
Ensemble	980	80	94	665	825	1 010
– dont routes à sens unique	240	6	12	90	226	240
– dont routes bidirectionnelles	610	57	62	470	490	638
– dont routes à chaussées séparées	86	14	17	86	72	87

Source : ONISR, fichier des accidents.

SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS

Le tableau qui suit présente, pour chaque catégorie d'usagers tués, la mortalité selon le type d'accidents (accident sans usager tiers, collision avec un tiers ou multicollision) et la détaille pour les collisions avec un usager tiers.

Soulignons que ce tableau, en l'état, ne prend aucunement en considération la question de la mise en cause éventuelle de l'un ou l'autre des usagers impliqués dans la genèse de l'accident (responsabilité présumée). Il ne s'agit ici, du moins pour les collisions à deux, que de la répartition du bilan mortel entre les deux catégories d'usagers impliquées.

37 % des personnes tuées (1 455) le sont dans un accident sans tiers. Dans 68 %, ils le sont dans un accident dans un véhicule de tourisme léger seul et dans 18 % dans un accident sur une motocyclette seule.

9,2 % des personnes tuées (363) le sont dans des multicollisions.

Parmi les personnes tuées dans une collision à deux véhicules, 61,7 % le sont dans une collision impliquant au moins un véhicule léger, 21,7 % dans une collision impliquant au moins un poids lourd ou un transport en commun et seulement 2,2 % résultant d'une collision impliquant au moins une motocyclette, hors personnes tuées dans les véhicules.

En considérant les tués par catégorie d'usagers lors de collisions entre au moins deux véhicules, les proportions suivantes sont établies :

– parmi les 519 piétons tués, dans au moins 57,8 % des cas, le piéton est heurté par un véhicule léger, dans au moins 17,3 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans au moins 9,6 % des cas par un véhicule utilitaire ;
– parmi les 141 cyclistes tués, le cycliste est heurté dans au moins 52,5 % des cas par un véhicule de tourisme, dans au moins 18,4 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans au moins 7,8 % par un véhicule utilitaire ;
– parmi les 220 cyclomotoristes tués, le cyclomotoriste est heurté dans au moins 41,8 % des cas par une voiture de tourisme, dans au moins 8,2 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans au moins 6,4 % par un véhicule utilitaire ;
– enfin, parmi les 760 motocyclistes tués, le motocycliste est heurté dans au moins 40,5 % des cas par une voiture de tourisme, et au moins 7,1 % par un véhicule utilitaire.

↓ANNÉE 2010 – NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

	Catégories d'usagers des tués								
	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Occupants de VT	Occupants de VU	Occupants de PL + TC	Autres usagers	Toutes catégories
Sans tiers	-	17	70	259	983	58	37	31	1 455
Contre piéton	-	1	0	4	4	0	0	1	10
Contre bicyclette	2	2	0	0	0	0	0	0	4
Contre cyclomoteur	10	0	2	4	1	0	0	0	17
Contre motocyclette	24	2	4	9	8	0	0	0	47
Contre véhicule de tourisme (VT)	300	74	92	308	509	20	4	17	1 324
Contre véhicule utilitaire (VU)	50	11	14	54	76	9	1	4	219
Contre véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun routier – PL ou TC)	83	26	18	45	254	23	14	3	466
Contre autres véhicules	10	2	4	17	22	2	1	0	58
Sous-total collisions avec un tiers	479	118	134	441	874	54	20	25	2 145
Multicollisions	40	6	16	60	205	22	10	4	363
Total toutes situations	**519**	**141**	**220**	**760**	**2 062**	**134**	**67**	**60**	**3 963**

Source : ONISR, fichier des accidents.

L'indice de mortalité sans tiers

Du tableau ci-dessus, il est possible de calculer un indice caractéristique de chaque catégorie d'usagers, l'indice de mortalité sans tiers, qui est le pourcentage des personnes tuées sans tiers dans cette catégorie. L'indice 2011 est sensiblement du même ordre que celui calculé en 2010.

	Catégories d'usagers								
	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Occupants de VT	Occupants de VU	Occupants de PL + TC	Autres usagers	Toutes catégories
Indice de mortalité sans tiers	0 %	12 %	32 %	34 %	48 %	43 %	55 %	52 %	37 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Soulignons que la mortalité sans usager tiers couvre une grande variété de situations, depuis la collision avec un animal sauvage ou domestique jusqu'à la sortie de route en virage due à une vitesse inadaptée avec présence éventuelle du facteur alcool, en passant par le dérapage sur verglas non maîtrisé ou la sortie de route en alignement droit due à l'endormissement du conducteur.

Les faibles valeurs de l'indice pour les cyclistes et peut-être pour les cyclomotoristes s'expliquent notamment par les vitesses réduites qui limitent les conséquences d'un accident sans tiers. Pour l'ensemble des deux-roues, motorisés ou non, cela résulte aussi du risque réduit de somnolence voire d'hypovigilance, dans la mesure où la conduite d'un deux-roues et la situation de plein air sollicitent beaucoup plus le conducteur d'un point de vue physique et le maintiennent plus alerte (au contraire de l'habitacle fermé, insonorisé, chauffé, etc. d'un véhicule léger ou d'un poids lourd).

Ainsi, il apparaît que l'ensemble des deux-roues motorisés connaît bien moins d'accidents sans tiers (34 % au maximum, pour les motocyclistes) que les autres véhicules motorisés, notamment des véhicules légers (48 %). Pour l'ensemble des usagers, on retrouve la moyenne de 37 % de mortalité sans tiers mentionnée dans le paragraphe « selon le type de collision ».

L'indice de vulnérabilité en collision avec un tiers

On peut également calculer, pour chaque catégorie d'usagers, un autre indice caractéristique, l'indice de vulnérabilité en collision avec un tiers, comme suit : c'est le rapport du nombre de personnes tuées en collision avec tiers dans la catégorie considérée par le total des personnes tuées toutes catégories dans les collisions à deux impliquant un usager de cette catégorie.

Autrement dit, cet indice représente la probabilité qu'un décès donné, dans une collision à deux (un véhicule ou un piéton) impliquant un usager d'une catégorie donnée, appartienne effectivement à cette catégorie. L'indice 2011 est sensiblement du même ordre que celui calculé en 2010.

↓ INDICE DE VULNÉRABILITÉ EN COLLISION AVEC UN TIERS

	Catégories d'usagers								
	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Occupants de VT	Occupants de VU	Occupants de PL + TC	Autres usagers	Toutes catégories
Indice de mortalité sans tiers	100 %	98 %	90 %	92 %	52 %	20 %	4 %	5 %	100 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Cet indice illustre de façon frappante une situation bien connue : plus le véhicule est lourd, plus il occasionne des dommages aux tiers en cas de collision et moins ses propres occupants y courent de risque (ce constat ne tient pas compte des éventuelles responsabilités respectives de l'un ou l'autre dans la genèse de l'accident). Ce déséquilibre du bilan mortel tient à de nombreux facteurs notamment au rapport des masses, au rapport des gabarits et au niveau de sécurité passive des véhicules.

Les évolutions 2010-2011

La confrontation des tableaux 2010 et 2011 met en évidence les types de collisions critiques de la mortalité routière, c'est-à-dire les « types d'accidents » qui ont connu des variations significatives (dans un contexte où le bilan global de la mortalité est passé de 3 992 tués en 2010 à 3 963 en 2011).

On constate la baisse assez nette de la mortalité sans tiers, l'indice correspondant toutes catégories confondues est passé de 39 % à 37 %. Cela représente 82 personnes tuées de moins en 2011 à déduire des 1 537 personnes tuées sans tiers de 2009, soit – 5,3 %.

A contrario, le nombre personnes tuées dans des multicollisions a augmenté en valeur absolue et en valeur relative (15 personnes tuées de plus en 2011 à déduire des 348 personnes tuées en 2010, soit + 4,3 %).

Les personnes tuées dans des collisions à deux véhicules ont également augmenté : 38 personnes tuées en plus à déduire des 2 107 personnes tuées en 2010, soit + 1,8 %.

L'examen par mode met en évidence que, parmi les 29 personnes tuées en moins en 2011, on note 55 usagers de voitures de tourisme et 28 cyclomotoristes. On note également 12 occupants d'un véhicule utilitaire légers tués en moins malgré 3 personnes tuées en plus dans une collision entre deux véhicules légers. Par rapport à 2010, on note au contraire 56 tués en plus parmi les motocyclistes, dont 29 lors d'une collision avec deux véhicules, et 34 tués piétons en plus, dont 32 lors d'une collision avec un voiture de tourisme.

↓ NOMBRE DE PERSONNES TUÉES EN 2010 (1RE LIGNE DU TABLEAU) ET L'ÉVOLUTION EN NOMBRE ENTRE 2010 ET 2011 (2e LIGNE DU TABLEAU) SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

Autre usager impliqué	Catégories d'usager des tués								
	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Occupants de VT	Occupants de VU	Occupants de PL et TC	Autres usagers	Toutes catégories
Sans tiers		18	78	253	1 031	78	38	41	1 537
		– 1	– 8	+ 6	– 4	– 20	– 1	– 10	– 82
Contre piéton		0	0	0	2	0	0	0	2
		+ 1	0	+ 4	+ 2	0	0	+ 1	+ 8
Contre bicyclette	2	1	0	5	0	0	0	0	8
	0	+ 1	0	– 5	0	0	0	0	– 4
Contre cyclomoteur	8	1	1	5	0	0	0	0	15
	+ 2	– 1	+ 1	– 1	+ 1	0	0	0	+ 2
Contre motocyclette	24	4	7	7	5	0	0	0	47
	0	– 2	– 3	+ 2	+ 3	0	0	0	0
Contre véhicule de tourisme (VT)	268	66	102	288	512	20	5	22	1 283
	+ 32	+ 8	– 10	+ 20	– 3	0	– 1	– 5	+ 41
Contre véhicule utilitaire (VU)	48	13	19	48	82	8	0	3	221
	+ 2	– 2	– 5	+ 6	– 6	+ 1	+ 1	+ 1	– 2
Contre véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun routier – PL ou TC)	80	27	23	41	245	23	15	6	460
	– 3	– 1	– 4	– 4	+ 9	0	– 1	– 3	+ 6
Contre autres véhicules	15	5	8	10	31	0	0	2	71
	– 5	– 3	– 4	+ 7	– 9	+ 2	+ 1	– 2	– 13
Sous-total collisions avec un tiers	451	117	159	412	877	51	20	33	2 120
	+ 28	+ 1	– 25	+ 29	– 3	+ 3	0	– 8	+ 25
Multicollisions	40	12	10	47	209	17	11	2	348
	0	– 6	+ 6	+ 13	+ 4	+ 5	– 1	+ 2	+ 15
Total toutes situations	**485**	**147**	**248**	**704**	**2 117**	**146**	**69**	**76**	**3 992**
	+ 34	**– 6**	**– 28**	**+ 56**	**– 55**	**– 12**	**– 2**	**– 16**	**– 29**

Source : ONISR, fichier des accidents.

IMPLICATION DES POIDS LOURDS DANS L'ACCIDENTALITÉ

Le bilan 2011 des accidents impliquant au moins un poids lourd (métropole) s'établit comme suit :
– 578 personnes tuées (à trente jours) ;
– 3 720 personnes blessées, dont 1 584 personnes blessées hospitalisées.

Résultats (France métropolitaine)	Personnes tuées à 30 jours	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Bilan définitif 2011	578	3 720	1 584
Bilan définitif 2010	557	3 978	1 735
Évolution 2010-2011	**+ 3,8 %**	**– 6,4 %**	**– 8,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

La part des victimes d'un accident impliquant au moins un poids lourd dans le nombre total de personnes tuées a augmenté alors qu'elle évoluait très peu depuis 2002. Elle est maintenant légèrement supérieure à 14 % alors qu'elle se situait autour de 12 % les années précédentes.

En 2011, les poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) ne sont pas significativement surreprésentés en fréquence dans l'accidentalité routière.

En 2011, 3 155 accidents corporels impliquaient au moins un poids lourd, sur un total de 65 024 (France métropolitaine), soit 4,9 %, alors que le trafic des poids lourds représente en France 4,5 % du total des kilomètres parcourus.

Par contre, du fait de la masse de ces véhicules, ces accidents ont un niveau de gravité important. En 2011, 519 accidents avec poids lourd impliqué ont été mortels, soit 16,4 % des 3 155 avec poids lourds, au cours desquels 578 personnes sont décédées (soit 14,6 % de la mortalité routière).

Dans le bilan de ces accidents avec poids lourds, 8 morts sur 9 étaient des tiers (piétons ou occupants d'autres véhicules).

Les accidents mortels avec poids lourd se produisent plutôt plus souvent en rase campagne que l'ensemble des accidents mortels. Ils représentent environ 3 accidents mortels sur 4.

Par catégorie de voies, les accidents mortels avec poids lourds impliqués se produisent un peu moins souvent en agglomération et un peu plus souvent sur autoroute que l'ensemble des accidents mortels (respectivement 29 % contre 22 % et 19 % contre 7 %).

Les accidents avec poids lourds impliqués sur autoroute sont généralement spectaculaires, car ils impliquent souvent plusieurs véhicules. Plus d'une personne tuée sur trois sur autoroute l'est dans un accident impliquant un poids lourd.

Répartition des nombres de véhicules impliqués et personnes tuées dans les accidents contre obstacles

Le BAAC comporte un item relatif aux obstacles fixes heurtés par le véhicule. Mais cette simple information factuelle ne permet pas de comprendre la cinématique de l'accident. Cela limite les exploitations et analyses qui peuvent être tirées de cette rubrique.

En effet, selon les cas :

– le premier choc intervient avec un véhicule tiers et l'obstacle est percuté dans un second temps ;

– le premier choc intervient avec l'obstacle et le véhicule tiers est percuté dans un second temps ;

– il n'y a qu'un choc, avec l'obstacle, c'est généralement le cas lors des accidents de véhicule seul.

Par ailleurs, le BAAC n'informe sur la gravité de l'accident que selon les définitions utilisées pour la constitution de ce fichier (tués à 30 jours, blessés hospitalisés de plus de 24 heures et autres blessés). Or l'état d'une victime résulte éventuellement d'une série d'impacts correspondant au déroulé de l'accident, déroulé qui n'est pas détaillé.

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXÉS

De nombreux objets bordent les routes et peuvent faire obstacle, par leur rigidité, à un véhicule en perte de contrôle et sortant de la chaussée. Les arbres, les divers poteaux, les têtes de buse font partie de ces obstacles. Les fossés profonds, les bordures ou îlots ainsi que les talus sont aussi considérés comme des obstacles. Leur présence aggrave sérieusement les conséquences des accidents. Les tableaux ci-après distinguent l'ensemble des accidents contre obstacles fixes, y compris à l'issue d'une collision entre plusieurs véhicules, de ceux impliquant un seul véhicule sans piéton. Les accidents contre glissière de sécurité sont aussi répertoriés dans la rubrique « obstacle fixe heurté » du fichier accidents.

↓ ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES SELON LES USAGERS

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Glissières métalliques	1 166	8,6	138	9,5	11,8
– dont motocyclettes	150	7,7	54	19,4	36
– dont voitures de tourisme	806	9	61	6,2	7,6
Glissières béton	1 264	9,3	45	3,1	3,6
– dont motocyclettes	115	5,9	10	3,6	8,7
– dont voitures de tourisme	1 008	11,2	28	2,9	2,8
Arbres	1 559	11,5	422	29,1	27,1
– dont motocyclettes	100	5,1	33	11,9	33
– dont voitures de tourisme	1 285	66	353	127	27,5
Murs, piles de pont	1 204	8,9	176	12,1	14,6
– dont motocyclettes	138	7,1	31	11,2	22,5
– dont voitures de tourisme	856	9,5	132	13,4	15,4
Parapets	129	1	20	1,4	15,5
– dont motocyclettes	17	0,9	3	1,1	17,6
– dont voitures de tourisme	84	4,3	12	4,3	14,3
Poteaux	1 172	8,6	147	10,1	12,5
– dont motocyclettes	153	7,9	31	11,2	20,3
– dont voitures de tourisme	814	9,1	96	9,8	11,8
Fossés, talus, parois rocheuses	1 784	13,2	244	16,8	13,7
– dont motocyclettes	240	12,3	39	14	16,3
– dont voitures de tourisme	1 312	14,6	169	17,2	12,9
Signalisation, mobilier urbain	553	4,1	40	2,8	7,2
– dont motocyclettes	86	4,4	14	5	16,3
– dont voitures de tourisme	372	4,1	22	2,2	5,9
Bordures, îlots	964	7,1	64	4,4	6,6
– dont motocyclettes	274	14,1	26	9,4	9,5
– dont voitures de tourisme	377	4,2	25	2,5	6,6
Autres obstacles sur chaussée ou trottoir	1 321	9,7	73	5	5,5
– dont motocyclettes	247	12,7	18	6,5	7,3
– dont voitures de tourisme	772	8,6	42	4,3	5,4
Véhicules en stationnement	2 313	17,1	72	5	3,1
– dont motocyclettes	393	20,2	16	5,8	4,1
– dont voitures de tourisme	1 203	13,4	34	3,5	2,8
Ensemble des obstacles fixes	13 562	12,3	1 452	36,6	10,7
– dont motocyclettes	1 946	1,8	278	7	14,3
– dont voitures de tourisme	8 967	8,1	982	24,8	11
Ensemble des accidents	**110 532**		**3 963**		**3,6**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON CONTRE OBSTACLES FIXÉS

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Glissières métalliques	703	7,7	95	7,6	13,5
– dont motocyclettes	118	9,3	42	18,5	35,6
– dont voitures de tourisme	456	7,5	41	4,7	9
Glissières béton	820	9	29	2,3	3,5
– dont motocyclettes	66	5,2	6	2,6	9,1
– dont voitures de tourisme	652	10,7	18	2,1	2,8
Arbres	1 426	15,6	406	32,4	28,5
– dont motocyclette	91	7,2	32	14,1	35,2
– dont voitures de tourisme	1 182	19,3	340	39,1	28,8
Murs, piles de pont	970	10,6	163	13	16,8
– dont motocyclettes	116	9,2	27	11,9	23,3
– dont voitures de tourismes	686	11,2	123	14,1	17,9
Parapets	102	1,1	17	1,4	16,7
– dont motocyclettes	16	1,3	3	1,3	18,8
– dont voitures de tourismes	64	5,1	10	1,1	15,6
Poteaux	855	9,4	135	10,8	15,8
– dont motocyclettes	109	8,6	28	12,3	25,7
– dont voitures de tourisme	595	9,7	88	10,1	14,8
Fossés, talus, parois rocheuses	1 602	17,6	228	18,2	14,2
– dont motocyclettes	208	16,4	31	13,7	14,9
– dont voitures de tourisme	1 184	19,4	161	18,5	13,6
Ensemble des obstacles fixes	9 121	8,3	1 252	31,6	13,7
– dont motocyclette	1 266	1,1	227	5,7	17,9
– dont voitures de tourisme	6 117	5,5	870	22	14,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

37 % des personnes tuées sur la route le sont lors d'un accident avec un choc contre un obstacle fixe.

Dans près de 85 % des cas, il s'agit d'un accident à un seul véhicule sans piéton, impliquant le cas échéant un autre véhicule dans une manœuvre d'évitement. La gravité de ces accidents est particulièrement élevée. Elle est trois fois supérieure à celle des collisions frontales pour ce qui concerne un choc contre un arbre. Ainsi, 10,6 % des personnes tuées sur les routes l'ont été contre cet obstacle en 2011. Cette proportion n'a pas baissé depuis 2000 (25 personnes tuées à 30 jours pour 100 véhicules impliqués) malgré les recommandations faites en matière d'éloignement des alignements d'arbres. Le nombre de tués contre un arbre a donc été divisé par deux depuis 2000, suivant l'évolution générale du nombre de personnes tuées.

Les dispositifs de retenue métalliques ou en béton sont également classés dans les obstacles bien que leur vocation soit de réduire la gravité d'une sortie de chaussée. Depuis 2000, leur part dans la mortalité avec obstacles fixes a légèrement baissé (13,6 % en 2000 contre 12,6 % en 2011) alors que le linéaire de ces dispositifs s'accroît régulièrement. Par ailleurs, la gravité a très légèrement baissé (8 tués à 30 jours pour 100 véhicules impliqués en 2000 contre 7,6 en 2011).

Ainsi, lors d'accidents de véhicules seuls, la gravité des chocs contre glissières métalliques est quatre fois plus élevée pour les deux-roues motorisés que pour les voitures de tourisme et trois fois plus élevée sur les glissières béton. En 2011, 42 motocyclistes sont décédés dans un accident au cours duquel ils ont heurté une glissière métallique et 6 pour une glissière béton.

↓ ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXÉS SELON LES RÉSEAUX

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Autoroutes	1 928	14,2	142	9,8	7,4
– dont glissières métalliques	587	50,3	53	38,4	9
– dont glissières en béton	723	57,2	20	44,4	2,8
– dont arbres	21	1,3	3	0,7	14,3
– dont murs, piles de pont	43	3,6	7	4	16,3
– dont poteaux	7	0,6	3	2	42,9
– dont fossés, talus, parois rocheuses	164	9,2	19	7,8	11,6
– dont bordures, îlots	19	1,1	1	0,4	5,3
– dont véhicules en stationnement	152	8,5	16	6,6	10,5
Routes nationales	976	7,2	92	6,3	9,4
– dont glissières métalliques	200	17,2	27	19,6	13,5
– dont glissières en béton	185	14,6	7	15,6	3,8
– dont arbres	55	3,5	16	3,8	29,1
– dont murs, piles de pont	35	2,9	5	2,8	14,3
– dont poteaux	48	4,1	6	4,1	12,5
– dont fossés, talus, parois rocheuses	144	8,1	18	7,4	12,5
– dont bordures, îlots	53	3	1	0,4	1,9
– dont véhicules en stationnement	99	5,5	5	2	5,1
Routes départementales	5 455	40,2	967	66,6	17,7
– dont glissières métalliques	277	23,8	56	40,6	20,2
– dont glissières en béton	161	12,7	16	35,6	9,9
– dont arbres	1 088	69,8	345	81,8	31,7
– dont murs, piles de pont	584	48,5	116	65,9	19,9
– dont poteaux	566	48,3	108	73,5	19,1
– dont fossé, talus, parois rocheuses	1 234	69,2	183	75	14,8
– dont bordures, îlots	303	17	39	16	12,9
– dont véhicules en stationnement	493	27,6	30	12,3	6,1
Voies communales et autres voies[1]	5 203	38,4	251	17,3	4,8
– dont glissières métalliques	102	8,7	2	1,4	2
– dont glissières en béton	195	15,4	2	4,4	1
– dont arbres	395	25,3	58	13,7	14,7

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
– dont murs, piles de pont	542	45	48	27,3	8,9
– dont poteaux	551	47	30	20,4	5,4
– dont fossé, talus, parois rocheuses	242	13,6	24	9,8	9,9
– dont bordures, îlots	589	33	23	9,4	3,9
– dont véhicules en stationnement	1 569	87,9	21	8,6	1,3
Ensemble des obstacles fixes	13 562	12,3	1 452	36,6	10,7
– dont glissières métalliques	1 166	1,1	138	3,5	11,8
– dont glissières en béton	1 264	1,1	45	1,1	3,6
– dont arbres	1 559	1,4	422	10,6	27,1
– dont murs, piles de pont	1 204	1,1	176	4,4	14,6
– dont poteaux	1 172	1,1	147	3,7	12,5
– dont fossés, talus, parois rocheuses	1 784	1,6	244	6,2	13,7
– dont bordures, îlots	964	0,9	64	1,6	6,6
– dont véhicules en stationnement	2 313	2,1	72	1,8	3,1
Ensemble des accidents	**110 532**		**3 963**		**3,6**

1 Les autres voies comportent les voies hors réseau public, les parkings et autres voies.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les accidents, 40 % des personnes tués ont heurté un obstacle fixe présent sur une route départementale et 39 % pour le réseau routier communal et autres voies.

66 % des personnes tuées présentes dans un véhicule heurtant un obstacle fixe le sont sur les routes départementales. Sur ces dernières, la mortalité lors d'une collision contre un arbre représente 82 % des tués contre cet obstacle. On constate que la gravité des accidents contre un obstacle fixe sur le réseau départemental est supérieure de 13 points à celle du réseau communal et autres voies (respectivement 17,7 tués pour 100 véhicules impliqués et 4,8).

Sur les autoroutes, les glissières métalliques ou en béton sont les obstacles fixes les plus percutés par les véhicules (68 %) avec une gravité de 5,6. *A contrario,* la gravité des accidents dans lesquels un autre obstacle est heurté (14,2 tués pour 100 véhicules impliqués) est supérieure de 8,6 points pour 32 % des véhicules impliqués pour 49 % des tués contre obstacles fixes.

Sur les routes nationales, les dispositifs de retenue sont les obstacles les plus percutés (40 % des véhicules pour 37 personnes tuées, soit une gravité de 8,8). Les accidents avec des chocs contre les arbres ont la gravité maximale (29,1 personnes tuées pour 100 véhicules impliqués).

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES MOBILES

Les obstacles mobiles sont comptabilisés dans une autre rubrique de la fiche BAAC.

Dans cette rubrique, on recense notamment les accidents contre un animal (sauvage ou domestique). Ce type d'accident apparaît en recrudescence dans les statistiques du fonds de garantie des assurances (plus de 30 000 dossiers ouverts), ce qui n'est pas le cas dans celles issues du Fichier national des accidents : 288 véhicules ont heurté un animal occasionnant des victimes dans le véhicule : au total, 17 personnes ont été tuées et 300 personnes blessées. Dans 41 % des accidents avec un choc contre animal, il s'agit d'un animal domestique.

On recense également dans cette rubrique, les véhicules sur rail (tramway ou train). En 2011, 102 véhicules ont ainsi heurté ce type de véhicule pour un bilan de 10 personnes tuées et 101 personnes blessées.

↓ ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES MOBILES

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Véhicules sur rail	102	6,2	10	21,3	9,8
Animal sauvage	166	10,1	12	25,5	7,2
Animal domestique	122	7,4	5	10,6	4,1
Autres obstacles mobiles	1 250	76,2	20	42,6	1,6
Ensemble des obstacles mobiles (hors piétons et véhicules)	1 640	100	47	100	2,9
Ensemble des accidents	**110 532**		**3 963**		**3,6**

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée des usagers impliqués dans un accident corporel

Un accident est la conséquence d'un dysfonctionnement du système homme-véhicule-environnement. C'est dans les interactions de ces trois composantes qu'il faut chercher les relations causales menant à l'accident. Cette approche permet de mieux comprendre l'accident et de trouver des actions pour y remédier (notamment en travaillant sur les scénarios d'accidents).

Cette approche est plus fine qu'une approche par imputation. L'approche par imputation consiste à identifier des facteurs d'accidents ayant contribué à l'occurrence de l'accident et/ou à sa gravité.

Les exploitations des enquêtes REAGIR avaient permis d'évaluer dans les années 1990 la part de chacune des composantes dans les accidents graves et mortels et d'en décliner les facteurs principaux. Dans 90% de ces accidents, la composante « comportement » était présente. Les facteurs classiquement associés étaient la vitesse, facteur causal, l'alcool, et le port de la ceinture. Plus récemment, les facteurs « perte de vigilance » et « défaut d'attention » sont recherchés.

La composante « environnement » était présente dans 40% des accidents (dont le facteur « signalisation » dans 8% des cas). Quant à la composante « véhicule », elle était présente dans 15 % des cas.

Dans cette logique, ce chapitre a pour but d'analyser le profil des usagers à qui l'on peut imputer les accidents corporels et les accidents mortels en particulier en fonction de certaines caractéristiques. Cette connaissance de l'imputation ne constitue qu'un élément complémentaire de la description des accidents mais ne saurait être un élément explicatif de ces accidents.

Cette analyse se fonde sur une exploitation des premières informations recueillies à chaud par les forces de l'ordre qui sont intervenues sur la scène de l'accident et consignées dans le fichier BAAC dans la case prévue à cet effet. Cette information précoce ne préjuge ni des conclusions finales de l'enquête ni des condamnations qui pourront être prononcées ensuite.

Par ailleurs, dans un cas sur quatre en moyenne, les forces de l'ordre ne sont pas en mesure, du moins au niveau du BAAC, d'imputer à un ou plusieurs usagers la responsabilité de l'accident (en l'absence d'infractions caractérisées, ou parce que d'autres facteurs externes ont pu jouer comme un incident mécanique ou le mauvais état de la voirie).

PROFILS DES USAGERS PRÉSUMÉS RESPONSABLES

Parmi les différentes catégories d'usagers, les piétons sont les usagers à qui l'on peut imputer le moins d'accidents (18 % pour les accidents corporels et 11 % pour les accidents mortels). Ils sont le plus souvent victimes. Cette imputation [2] des piétons décroît avec l'âge. Ainsi, les piétons de plus de 75 ans sont présumés responsables dans seulement 9,4 % des accidents (21 % pour les 18-24 ans).

Viennent ensuite les cyclistes qui sont également dans les deux tiers des cas victimes avec une responsabilité présumée pouvant être engagée seulement dans moins d'un cas sur trois (31% pour les accidents corporels et 33 % pour les accidents mortels).

2 Il convient de rappeler que depuis la loi Badinter, le piéton comme le cycliste ne sont pas jugés comme civilement responsables des accidents de la route sauf cas de force majeure.

Les autres catégories, tous titulaires d'un permis de conduire ou équivalents ont une responsabilité présumée proche de la moyenne établie à 47 % pour les accidents corporels et 56 % pour les accidents mortels.

Cette moyenne permet de mettre en évidence que pour plus d'un accident sur deux (52 %), il n'apparaît pas une imputabilité évidente de l'accident (44 % pour les accidents mortels).

Dans les accidents corporels, les conducteurs de véhicule de tourisme (48 % sont présumés responsables) et de cyclomoteurs (48 % sont présumés responsables) se situent au–dessus de la moyenne alors que les conducteurs de motocyclettes (42 %) sont en dessous.

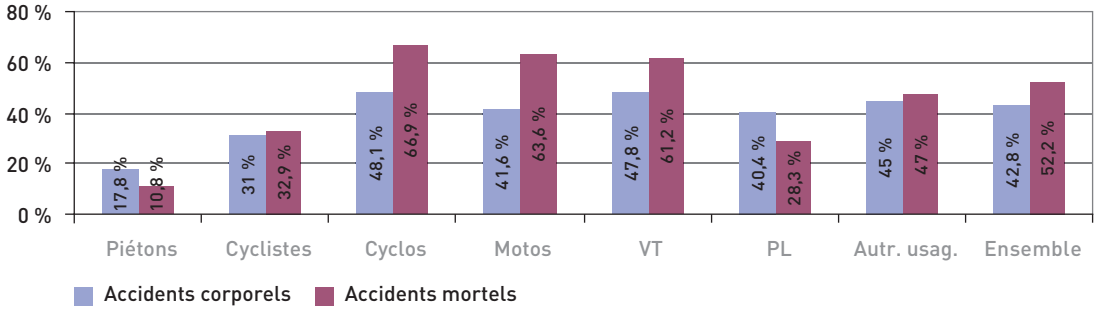
Dans les accidents mortels, l'imputation des conducteurs de ces trois catégories est équivalente avec près de huit points au-delà de la moyenne.

Les autres catégories, toutes titulaires d'un permis de conduire ou équivalents, ont une responsabilité présumée proche de la moyenne établie à 47 % pour les accidents corporels et 56 % pour les accidents mortels.

Dans les accidents corporels, les conducteurs de véhicule de tourisme (48 % sont présumés responsables) et de cyclomoteurs (48 % sont de présumés responsables) se situent au-dessus de la moyenne alors que les conducteurs de motocyclettes (42 %) sont en dessous.

Dans les accidents mortels, la responsabilité des conducteurs de ces trois catégories est équivalente avec près de huit points au-delà de la moyenne.

↓ANNÉE 2011 – PART D'USAGERS RESPONSABLES SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon le sexe, on constate une légère surresponsabilité des conducteurs masculins : 46,7 % d'usagers pour les conducteurs contre 43 % pour les conductrices dans les accidents corporels.

Selon le sexe	% présumés responsables	
	Conducteurs	Piétons
Homme	46,7	20,3
Femme	43	15,7
Total	**45,7**	**17,8**

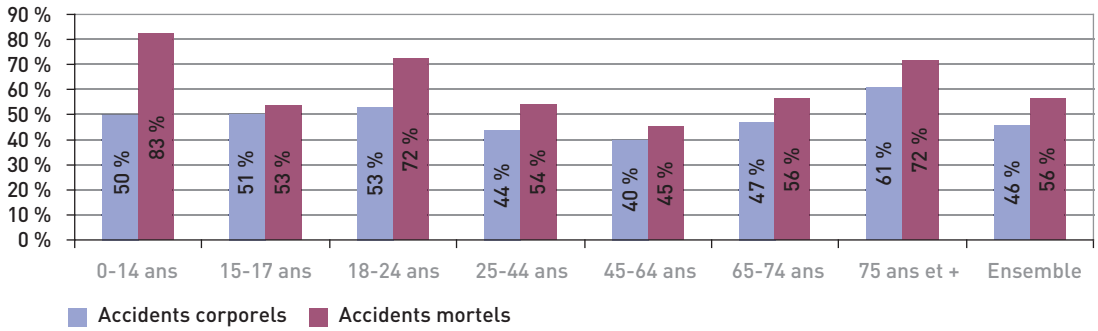
Source : ONISR, fichier des accidents.

Parmi les différentes classes d'âge, les conducteurs de plus de 75 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée (61 %), suivie de la classe d'âge des 18-24 ans (53 %). Les conducteurs de la classe d'âge des 45-64 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée (40 %).

Ces parts sont légèrement différentes si l'on s'intéresse uniquement aux accidents mortels. Les conducteurs de 18-24 ans et, de 75 ans et plus sont les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée avec une part à 72 % chacun. Ces classes d'âge sont suivies par la classe d'âge des 65-74 ans (56 %). Les conducteurs de la classe d'âge 45-64 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée (45 %).

Même s'ils sont très peu nombreux, les conducteurs de moins de 14 ans, en grande partie cyclomotoristes sont également souvent mis en cause dans les accidents avec 50 % d'imputation dans les accidents corporels, 83 % dans les accidents mortels.

↓ ANNÉE 2011 – TAUX DE RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DES CONDUCTEURS IMPLIQUÉS SELON LA CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON

Ce type d'accident ne mettant en cause qu'un seul conducteur, l'imputation du conducteur est de fait pratiquement systématique (81 %). Il s'agit le plus souvent de sortie de chaussée dont les causes peuvent être une perte de vigilance ou un défaut d'attention associé à une vitesse inappropriée.

Dans certains cas, il survient un facteur ou des facteurs externes en relation avec la composante « véhicule » et/ou la composante « environnement », qui font que l'imputation de l'accident est partagée.

Ainsi, lorsqu'un animal est impliqué dans un accident, dans 63 % des cas, l'accident ne peut pas être imputé au conducteur.

Un autre facteur environnemental peut être les conditions climatiques difficiles (« neige » ou « vent fort-tempête ») ou le mauvais état de la surface de la chaussée (« inondée », « enneigée », « corps gras », « verglacée »). Dans ce cas, l'imputation du conducteur est de 58 % des cas.

Même lorsqu'un facteur mécanique (« défectuosité mécanique », « éclatement de pneumatique ») est constaté, l'imputation revient au conducteur (58 %) .

↓ RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DANS LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE SANS PIÉTON

	Autre imputation que le conducteur	Imputation du conducteur	% d'imputation
Animal impliqué dans l'accident	150	89	37,2
Facteur mécanique lié au véhicule	85	115	57,5
Route ou condition atmosphérique mauvaise	163	221	57,6
Autres	2 230	10 408	82,4
Ensemble	**2 628**	**10 833**	**80,5**

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE AVEC PIÉTON

L'analyse est restreinte aux accidents impliquant un seul véhicule et un piéton, ce qui représente 97 % des accidents impliquant un piéton.

En moyenne, 20 % des accidents de piétons peuvent être imputés aux piétons contre 57 % côté conducteurs (hors conducteurs en fuite).

On remarque qu'un certain nombre de conducteurs prend la fuite après avoir heurté un piéton. En incluant ces accidents, la proportion de conducteurs responsables est de l'ordre de 52 %.

↓ RESPONSABILITÉ CROISÉE DANS LES ACCIDENTS « VÉHICULE CONTRE PIÉTON »

		Conducteur			
		Conducteur ou véhicule en fuite	Identifié et non responsable présumé	Identifié et responsable présumé	Total
Piéton	Non imputable	921	2 289	5 712	8 922
	Imputable	19	2 073	63	2 155
	Total	940	4 362	5 775	11 077

Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon les catégories d'usagers, on constate que 38 % des accidents de motocyclistes contre un piéton seraient imputables aux motocyclistes, contre 31 % au piéton (alors que ces ratios sont respectivement de 55 % et 16,7 % pour les véhicules de tourisme). Mis à part les conducteurs de transports en commun, il s'agit du plus faible taux d'imputation parmi les conducteurs : les motocyclistes percevraient mieux les mouvements des piétons que les autres conducteurs de véhicules. De plus, ces usagers, à la fois rapides et peu visibles, sont mal perçus par les piétons.

47 % des accidents de cyclomotoristes contre un piéton seraient imputables aux cyclomotoristes, contre 19 % au piéton. La responsabilité des cyclomotoristes a augmenté de 8 points par rapport à 2010 (39 %).

La plus forte imputation des accidents de piéton revient aux conducteurs des véhicules utilitaires (60,5%). Inversement, elle est la plus faible pour les piétons.

↓ RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE DANS LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE ET UN PIÉTON SELON LE TYPE DE VÉHICULE

	% de conducteurs responsables	% de piétons responsables
Bicyclette	43	30,3
Cyclomoteur	47,2	18,9
Motocyclette	38,3	30,7
Véhicule de tourisme	55	16,7
Véhicule utilitaire	60,5	15,5
Poids lourd	52,9	16,2
Transport en commun	30,7	26
Autre véhicule	35,6	40,3
Total	**52,1**	**19,5**

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS CORPORELS À DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON

Les conducteurs des deux-roues, motorisés ou non, voient leur responsabilité présumée (35 %) retenue moins souvent que les conducteurs de voitures de tourisme (46 %) ou de véhicules utilitaires (44 %). Parmi eux, les cyclistes sont les conducteurs dont la responsabilité présumée est la moins souvent retenue (28 %).

Contrairement à une idée reçue, l'imputation des chauffeurs de poids lourds se situe 7 points (33 %) sous la moyenne (40 %). De même, la responsabilité des motocyclettes est moins souvent engagée que la moyenne (33 %).

Par type de collision, les niveaux d'imputation les plus élevés concernent les conducteurs de véhicules utilitaires contre un autre véhicule (55 %), suivis des conducteurs de cyclomoteurs contre un autre véhicule (54 %).

↓ RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE CROISÉE DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON

		Conducteur responsable							
		Bicyclette	Cyclo	Moto	Véhicule de tourisme	Véhicule utilitaire	Poids lourd	Autre véhicule	Total
Conducteur non responsable	Bicyclette		37,2 %	27,7 %	51,3 %	50 %	50,4 %	22 %	48,6 %
	Cyclomoteur	27 %		25,4 %	37,3 %	37,3 %	37,7 %	24 %	36,4 %
	Motocyclette	51,6 %	50,4 %		47,8 %	48,2 %	31,6 %	34,2 %	47,2 %
	Véhicule de tourisme	25,8 %	40,3 %	32,2 %		41,9 %	30,4 %	28,8 %	34 %
	Véhicule utilitaire	30,8 %	44,6 %	37,5 %	41,2 %		40,2 %	31 %	39,5 %
	Poids lourd	29,1 %	40,9 %	48,2 %	0,6 %	43,2 %		36,6 %	52,1 %
	Autre véhicule	47,7 %	53,9 %	46,8 %	51 %	55,2 %	46,3 %		48,6 %
	Total	**28,1 %**	**41,1 %**	**33,2 %**	**45,6 %**	**44,1 %**	**33,3 %**	**30 %**	**39,8 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS DE VOITURE DE TOURISME IMPLIQUANT UNE MOTOCYCLETTE

La cohabitation entre voitures de tourisme et motocyclettes peut être difficile. C'est pourquoi il est intéressant de confronter leur part d'imputation respective en cas d'accidents corporels et mortels dans les collisions entre deux véhicules.

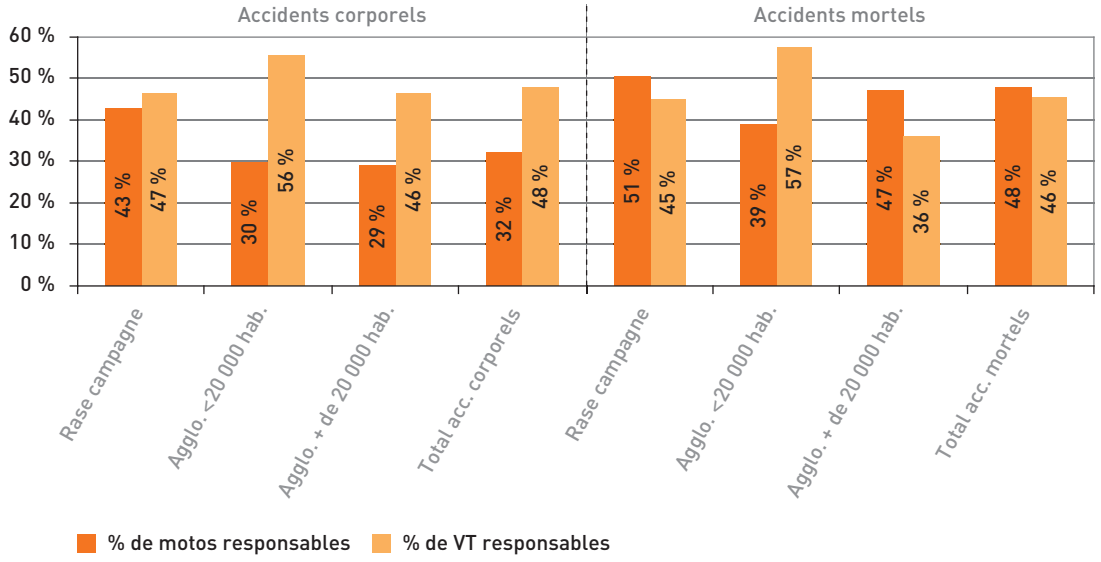
Cette dernière a pu être estimée dans plus de 80 % des cas pour les accidents corporels, ce qui est dans la moyenne de l'ensemble des accidents corporels, qui se situe à 79 %.

Dans un accident corporel, la responsabilité présumée du conducteur de voiture de tourisme est plus souvent engagée que celle du motocycliste (respectivement 49 % contre 33 %).

Cet écart global de 16 points est plus net dans les villes de moins de 20 000 habitants, où il atteint 26 points alors qu'il est nettement plus faible en rase campagne (4 points).

Pour les accidents mortels impliquant une voiture de tourisme et une motocyclette, les imputations sont erratiques ; l'écart varie de 6 points en rase campagne (51 % pour les motocyclettes, contre 45 % pour les voitures de tourisme) à 19 points pour les villes de moins de 20 000 habitants (39 % pour les motocyclettes, contre 57 % pour les voitures de tourisme).

↓ RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉE CROISÉE DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'alcool et les autres psychotropes

Une conduite sûre nécessite une vigilance de tous les instants. Les facteurs pouvant affecter la vigilance sont nombreux : la fatigue, les troubles du sommeil, le temps de conduite excessif... Parmi ces facteurs, les psychotropes (alcool, cannabis, médicaments) sont fréquemment retrouvés chez les conducteurs accidentés. Ces substances affectent fortement les fonctions du système nerveux induisant notamment des modifications des capacités physiologiques de l'individu.

L'alcool est un de ces facteurs qui revient le plus fréquemment dans les accidents corporels et mortels. Son impact peut être analysé car il est plutôt bien renseigné dans les bulletins d'accidents (BAAC) à la différence d'autres facteurs comme la drogue, où l'information n'est pas immédiatement constatable. Quant aux médicaments, ils ne font pas l'objet d'une détection à la suite d'un accident corporel.

Ce chapitre se propose d'estimer les enjeux liés au facteur « alcool » et de connaître les victimes et conducteurs concernés. Le dernier paragraphe du chapitre apporte quelques éléments sur le facteur « drogue ».

L'ensemble des analyses est fait à partir des données « France métropolitaine ».

CONNAISSANCE DE L'ALCOOLÉMIE DANS LES ACCIDENTS

Lorsque les forces de l'ordre arrivent sur les lieux d'un accident de la circulation, elles doivent contrôler l'alcoolémie de tous les conducteurs impliqués et, le cas échéant, des piétons. Pour les personnes tuées sur le coup ou grièvement blessées, le dépistage et la mesure du taux d'alcool se font par une prise de sang. Pour les indemnes et les blessés légers, on procède principalement par éthylotest. Une prise de sang peut être effectuée pour confirmer et compléter les résultats de l'éthylotest.

Nous ne connaissons pas toujours l'alcoolémie du ou des conducteurs impliqués. Les raisons en sont diverses. La prise de sang a été effectuée mais, au moment de renvoyer le bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC), les résultats ne sont pas connus par les forces de l'ordre. Il est aussi possible que le conducteur refuse de réaliser le test d'alcoolémie (cas assez rare). Enfin, la gravité de l'accident est telle qu'il est parfois impossible de réaliser une prise de sang.

Ce problème de méconnaissance des résultats oblige à classer les accidents corporels en trois catégories :
– les accidents au taux d'alcool positif (AAA) ;
– les accidents au taux d'alcool connu inférieur au taux légal (ASA) ;
– les accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu (ATI).

Les accidents au taux d'alcool positif (AAA) sont des accidents dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués a un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé au moment de la prise de sang.

Les accidents au taux d'alcool connu inférieur au taux légal (ASA) sont ceux dans lesquels la totalité des conducteurs a un taux d'alcool connu et inférieur au taux maximum autorisé.

Les accidents au taux d'alcool inconnu ou indéterminé (ATI) sont des accidents dans lesquels on ne connaît pas le taux d'alcool pour au moins l'un des conducteurs et pour lequel aucun conducteur ne présente un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé. Autrement dit, ni ASA ni AAA. Les accidents corporels parmi lesquels un conducteur ou un véhicule est en fuite sont enregistrés dans cette catégorie.

Les accidents (AAA) et les accidents (ASA) forment les accidents au taux d'alcool connu (ATC).

On peut résumer ces explications par le schéma suivant, en prenant pour exemple un accident avec seulement deux conducteurs impliqués.

Conducteur 2 / Conducteur 1	Taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcool inférieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcool inconnu
Taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé	AAA	AAA	AAA
Taux d'alcool inférieur au taux maximum autorisé	AAA	ASA	ATI
Taux d'alcool inconnu	AAA	ATI	ATI

En 2011, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

Accidents corporels et mortels suivant l'alcoolémie en 2010		ATC[1]	ATI[1]	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	51 747	13 277	65 024
	%	79,6	20,4	100
Accidents mortels	Nombre	2 893	754	3 647
	%	79,3	20,7	100

Source : ONISR, fichier des accidents.

1 ATC : accidents au taux d'alcool connu ; ATI : accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu.

Alors qu'en 2010 les indéterminés représentaient 20 % pour les accidents corporels et 22 % pour les accidents mortels, en 2011 ils sont de 20,4 % pour les accidents corporels et de 20,7 % pour les accidents mortels. Le taux de remplissage de cette variable du BAAC est donc moins satisfaisant que l'année dernière. Il apparaît également que l'alcool est un peu moins bien suivi dans les accidents mortels que corporels, ce qui s'explique par les raisons évoquées plus haut (impossibilité de prise de sang et résultat non connu, délais plus longs de communication des taux aux forces de l'ordre).

Méthodologie et cadre de l'étude des accidents en présence d'alcool

Pour connaître la proportion d'accidents en présence d'alcool (supérieur au taux maximum autorisé), la méthode retenue pour la calculer est de partir du sous-ensemble des accidents dont on connaît l'alcoolémie (ATC). C'est cette proportion qui est présentée dans les différents tableaux de ce chapitre. Cette estimation peut être extrapolée à l'ensemble des accidents en faisant l'hypothèse que les accidents à taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcool connu avec la réserve que cette extrapolation peut conduire à surestimer l'alcoolisation des conducteurs. En effet, on observe par exemple que les accidents de nuit les week-ends sont mieux renseignés que les accidents de jour en semaine.

Dans ce chapitre, les accidents en présence du facteur alcool ne prennent également pas en compte les piétons au taux d'alcool positif. En effet, comme les forces de l'ordre ne réalisent des dépistages d'alcoolémie sur les piétons que si elles suspectent la présence d'alcool, le Fichier national des accidents fournit l'alcoolémie pour moins de la moitié des piétons impliqués. Pour autant, il ne faut pas négliger ce genre d'accidents qui sont le plus souvent mortels.

Par rapport aux données habituellement publiées suivant le jour de la semaine (dans ce bilan ou dans d'autres publications de l'Observatoire), une autre définition de la fin de semaine a été utilisée. Dans ce chapitre uniquement, la fin de semaine débute le vendredi soir à 21 heures et se termine le lundi matin à 8 heures. De même, un jour férié commence la veille à 21 heures et finit le lendemain matin à 8 heures.

Cette extension a été motivée par la constatation d'un nombre important d'accidents avec alcool les vendredis soirs et les lundis matins.

Depuis octobre 2004, le taux maximum autorisé d'alcool est de 0,2 g/l de sang pour les conducteurs de transports en commun. Les séries statistiques d'analyse de l'accidentalité étant construites depuis l'année 2000, cet abaissement spécifique du taux d'alcool n'est pas pris en compte. Le taux maximum autorisé de 0,5 g/l de sang est appliqué uniformément pour l'ensemble des analyses de ce chapitre.

LES ACCIDENTS

En 2011, près d'un accident mortel sur trois (30 %) implique au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal.

Cette proportion est près de trois fois plus élevée que celle constatée dans les accidents corporels (11 %).

Extrapolés à l'ensemble des accidents corporels 2011, on estime ainsi le nombre d'accidents corporels en présence d'une infraction au taux d'alcool à 7 218 et le nombre d'accidents mortels à 1 101.

Le nombre d'accidents mortels en présence d'une infraction au taux d'alcool en 2011 a baissé de 1 % par rapport à 2010.

La nuit, une infraction au taux d'alcool est présente dans près d'un accident mortel sur deux (47 %). Les fins de semaine et jours fériés, ce pourcentage atteint 58 %.

Pendant les nuits de fin de semaine, 34 % des accidents corporels sont concernés par une infraction au taux d'alcool.

Accidents avec taux d'alcool connu

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS PAR TYPES D'ACCIDENTS

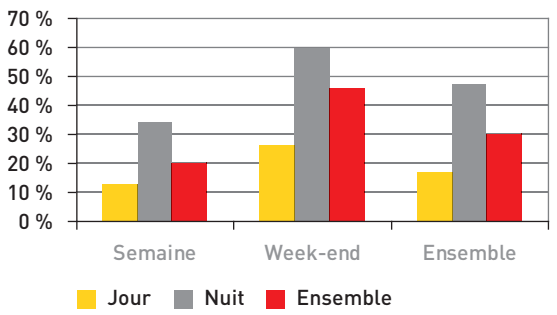
		Accidents corporels				Accidents mortels			
		Total	À taux d'alcool connu	Dont avec alcool	% d'accidents corporels avec alcool	Total	À taux d'alcool connu	Dont avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Semaine	Jour	34 975	27 640	1 103	4	1 489	1 146	143	12,5
	Nuit	11 690	9 319	1 467	15,7	766	613	217	35,4
	Ensemble	46 665	36 959	2 570	7	2 255	1 759	360	20,5
Fin de semaine[1] ou jour férié[2]	Jour	10 165	8 240	913	11,1	603	484	139	28,7
	Nuit	8 194	6 548	2 237	34,2	789	650	376	57,8
	Ensemble	18 359	14 788	3 150	21,3	1 392	1 134	515	45,4
Ensemble	Jour	45 140	35 880	2 016	5,6	2 092	1 630	282	17,3
	Nuit	19 884	15 867	3 704	23,3	1 555	1 263	593	47
	Ensemble	65 024	51 747	5 720	11,1	3 647	2 893	875	30,2

1 Du vendredi 21 heures au lundi 8 heures.

2 Un jour férié commence la veille à 21 heures et finit le lendemain matin à 8 heures.

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ANNÉE 2011 – POURCENTAGES D'ACCIDENTS MORTELS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ÉVOLUTION DEPUIS 2000

Accidents mortels	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Var. 2010/ 2011	Var. 2010/ 2011
Avec taux d'alcool positif	1 341	1 349	1 157	929	827	1 203	933	945	846	938	884	875	– 466	– 9
Au taux d'alcool connu	4 408	4 310	3 386	2 979	2 679	4 287	3 283	3 255	3 019	3 153	2 909	2 893	– 1 515	– 16
Pourcentage	**30,4**	**31,3**	**34,2**	**31,2**	**30,9**	**28,1**	**28,4**	**29**	**28**	**29,7**	**30,4**	**30,2**	**– 0,2**	**– 0,2**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Accidents mortels	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Var. 2010/ 2011	Var. 2010/ 2011
Avec taux d'alcool positif	1 616	1 616	1 389	1 122	990	1 355	1 043	1 031	933	1 018	963	964	– 548	+ 1
Au taux d'alcool connu	5 255	5 111	4 570	3 528	3 141	4 697	3 550	3 502	3 293	3 382	3123	3132	– 1 807	+ 8
Pourcentage	**30,8**	**32,5**	**30,4**	**31,8**	**31,5**	**28,8**	**29,4**	**29,4**	**28,3**	**30,1**	**30,8**	**30,8**	**30,6**	**0**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1980 et 2007, la législation concernant l'alcoolémie au volant a été renforcée.

La loi du 8 décembre 1983 a fixé à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

Le 11 juillet 1994, un décret a renforcé la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcool égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l, taux maximum en vigueur avant cette date.

Le 15 septembre 1995, la lutte contre la conduite en état d'ivresse est de nouveau renforcée par l'application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l du taux maximum autorisé.

En juin 2003, les peines encourues lors d'un accident sous l'empire d'un état alcoolique ont été aggravées. Le nombre de points retirés passe à 6 points pour la conduite avec un taux d'alcool compris entre 0,5 et 0,8 g/l.

En octobre 2004, le taux maximum autorisé d'alcool est abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs de transports en commun.

Malgré ces diverses évolutions législatives et réglementaires, on ne constate aucune évolution significative de la proportion des accidents en présence du facteur alcool, qui se maintient autour de 30 % pour les accidents mortels et pour le nombre de personnes tuées.

Ce taux a augmenté sensiblement en 2009, mais cette évolution défavorable peut être biaisée par le fait que cette information a été mieux renseignée, en partie du fait de l'introduction du portail « accidents » et de sa procédure de correction.

Néanmoins, si cette proportion reste stable, en valeur absolue, le nombre d'accidents mortels en présence d'alcool et celui des personnes tuées baissent depuis 2000, en ligne avec la baisse générale de l'accidentalité (– 43 % pour les accidents corporels avec alcool, contre – 46 % pour l'ensemble), mais moins que l'ensemble des accidents mortels et de leur mortalité (– 35 % pour les accidents mortels avec alcool et – 36 % pour les personnes tuées dans les accidents avec alcool, contre – 46 % pour l'ensemble des accidents mortels et – 52 % pour l'ensemble de la mortalité).

Par type d'accident

Un scénario type d'accident mortel avec un dépassement du taux d'alcool légal est un accident survenant à un seul véhicule, circulant sur une route départementale ou communale hors agglomération hors intersection.

	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Total	À taux d'alcool connu	Avec taux alcool positif	% d'accidents corporels avec taux alcool positif	Total	À taux d'alcool connu	Avec taux alcool positif	% d'accidents corporels avec taux alcool positif
Rase campagne	19 646	17 245	2 657	15,4	2 603	2 044	643	31,5
Milieu urbain	45 378	34 502	3 063	8,9	1 044	849	232	27,3
Hors intersection	45 500	36 785	4 643	12,6	3 176	2 525	806	31,9
En intersection	19 524	14 962	1 077	7,2	471	368	69	18,8
Autoroute	4 581	4 056	289	7,1	248	198	37	18,7
Route nationale	3 954	3 280	312	9,5	308	230	43	18,7
Route départementale	21 391	18 477	2 874	15,6	2 416	1 918	619	32,3
Voie communale	33 690	24 770	2 151	8,7	622	500	167	33,4
Autres voies	1 408	1 164	94	8,1	53	47	9	19,1
1 véhicule avec piéton(s)	11 622	9 381	244	2,6	477	420	35	8,3
1 véhicule sans piéton	13 510	11 579	2 924	25,3	1 365	1 106	542	49
2 véhicules et plus								
– collision frontale	5 939	4 997	739	14,8	754	587	152	25,9
– collision par le côté	18 668	14 519	818	5,6	512	378	51	13,5
– collision arrière	7 822	6 085	543	8,9	198	155	38	24,5
– collision en chaîne	1 966	1 510	98	6,5	44	34	3	8,8
– collisions multiples	2 038	1 559	194	12,4	214	146	43	29,5
– autres collisions	3 459	2 117	160	7,6	83	67	11	16,4
Ensemble	**65 024**	**51 747**	**5 720**	**11,1**	**3 647**	**2 893**	**875**	**30,2**

Source : ONISR, fichier des accidents.

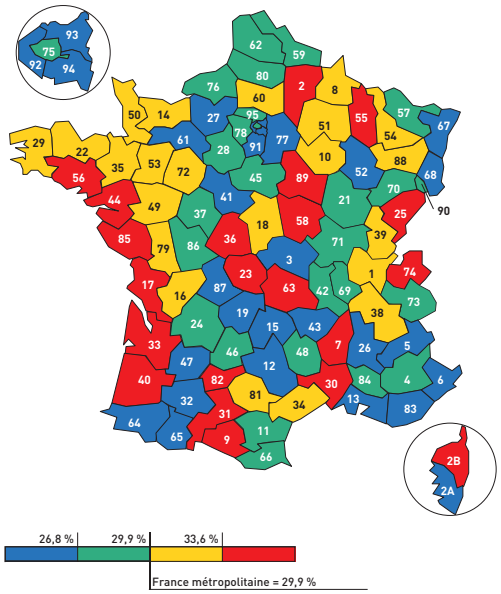
Par départements

En cumulant les résultats sur cinq ans, on estime qu'en France la part de la mortalité dans des accidents avec alcool est de 29,9 %. Ce taux est très variable sur le territoire, allant de 42,6 % en Haute-Savoie à 9,5 % pour les Hautes-Alpes. La région Île-de-France se situe en dessous de la moyenne nationale.

La carte ci-dessous met clairement en évidence des zones où la proportion de tués avec alcoolémie positive est anormalement élevée : le Grand Ouest et le Nord-Est notamment.

À l'inverse, une bonne partie des départements du sud-est de la France ont des proportions de tués avec alcool moins élevées que les autres.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – PROPORTION DE TUÉS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF PARMI LES TUÉS À TAUX CONNUS PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les victimes

Près d'une personne tuée sur la route sur trois l'est dans un accident avec un taux d'alcool positif.

En 2011, sont imputables à ces accidents avec taux d'alcool positif 9 % de l'ensemble des blessés légers, de 15 % des blessés hospitalisés et de 31 % des personnes tuées.

Si l'on extrapole ces chiffres à l'ensemble des accidents (y compris les accidents à alcoolémie indéterminée), on estime le nombre de personnes tuées dans un accident avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal, en 2011, à 1 221 et le nombre de personnes blessées à 9 182, dont 4 541 hospitalisées.

Les victimes des accidents avec taux d'alcool positif en 2011

↓ VICTIMES GRAVES D'ACCIDENTS PAR TYPE D'ACCIDENT ET PAR CLASSE D'ÂGE

Classes d'âge	Tués			Blessés hospitalisés		
	Dans les accidents au taux connu	Dans les accidents au taux d'alcool positif	% de tués dans les accidents au taux d'alcool positif	Dans les accidents à taux connu	Dans les accidents au taux d'alcool positif	% de blessés hospitalisés dans les accidents au taux d'alcool positif
Âge indéterminé	0	0	0	5	0	0
0-17 ans	271	66	24,4	3543	363	10,2
18-24 ans	621	233	37,5	4 731	987	20,9
25-44 ans	1 015	410	40,4	7 867	1 531	19,5
45-64 ans	699	213	30,5	5 560	760	13,7
65 ans et plus	526	42	8	3 073	156	5,1
Ensemble	**3 132**	**964**	**30,8**	**24 779**	**3797**	**15,3**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les 25-44 ans et les 18-24 ans sont les plus gravement touchés dans les accidents avec taux d'alcool positif. Les 25-44 ans représentent 41 % des personnes tuées et 20 % des blessés hospitalisés. Les 18-24 ans concentrent 38 % des personnes tuées et 21 % des blessés hospitalisés pour cette classe d'âge.

Par extrapolation à l'ensemble des victimes de 25-44 ans, on estime à 516 le nombre de personnes tuées de cette catégorie d'âge dans un accident avec un taux d'alcool positif. Pour les 18-24 ans, on estime ce nombre à 298.

Les plus de 65 ans sont les moins touchés dans les accidents graves avec alcool.

↓VICTIMES D'ACCIDENTS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF DANS LES ACCIDENTS AU TAUX CONNU

	Personnes tués		Blessés hospitalisés		Blessés légers	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteurs au taux d'alcool positif	667	69,2	2 197	57,9	1 346	36,8
Passagers du conducteur au taux d'alcool positif	168	17,4	706	18,6	673	18,4
Usagers d'un autre véhicule	90	9,3	764	20,1	1 505	41,1
Piétons heurtés par un conducteur au taux d'alcool positif	39	4	130	3,4	138	3,8
Non renseignés	0	0	0	0	0	0
Ensemble	**964**	**100**	**3 797**	**100**	**3 662**	**100**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les accidents avec taux d'alcool positif, 69 % des personnes tuées sont des conducteurs à l'alcoolémie positive, 17 % sont leurs passagers et 4 % des piétons.

↓ANNÉE 2011 – VICTIMES D'ACCIDENTS SELON LE MOMENT DES ACCIDENTS

		Personnes tuées			
		Nombre total de tués	Dans les accidents à taux connus	Dans les accidents au taux d'alcool positif	% de tués dans les accidents au taux d'alcool positif
Semaine	Jour	1 608	1 227	153	12,5
	Nuit	823	657	236	35,9
	Ensemble	2 431	1 884	389	20,6
Week-end ou jour férié	Jour	643	518	151	29,2
	Nuit	889	730	424	58,1
	Ensemble	1 532	1 248	575	46,1
Ensemble	Jour	2 251	1 745	304	17,4
	Nuit	1 712	1 387	660	47,6
	Ensemble	3 963	3 132	964	30,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés hospitalisés			
		Nombre total de blessés hospitalisés	Dans les accidents à taux connus	Dans les accidents au taux d'alcool positif	% de blessés hospitalisés dans les accidents au taux d'alcool positif
Semaine	Jour	14 004	11 615	661	5,7
	Nuit	5 562	4 602	912	19,8
	Ensemble	19 566	16 217	1 573	9,7
Week-end ou jour férié	Jour	5 522	4 744	675	14,2
	Nuit	4 591	3 818	1 549	40,6
	Ensemble	10 113	8 562	2 224	26
Ensemble	Jour	19 526	16 359	1 336	8,2
	Nuit	10 153	8 420	2 461	29,2
	Ensemble	26 679	24 779	3 797	15,3

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés légers			
		Nombre total de blessés légers	Dans les accidents à taux connus	Dans les accidents au taux d'alcool positif	% de blessés légers dans les accidents au taux d'alcool positif
Semaine	Jour	28 085	22 029	720	3,3
	Nuit	8 837	6 958	881	12,7
	Ensemble	36 922	28 987	1 601	5,5
Week-end ou jour férié	Jour	8 070	6 468	573	8,9
	Nuit	6 580	5 163	1 488	28,8
	Ensemble	14 650	11 631	2 061	17,7
Ensemble	Jour	36 155	28 497	1 293	4,5
	Nuit	15 417	12 121	2 369	19,5
	Ensemble	51 572	40 618	3 662	9

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lors d'un accident de nuit, près d'une personne tuée sur deux l'est en présence d'un conducteur ayant un taux d'alcool positif (48 %).

Ce sont les nuits de fin de semaine qui sont particulièrement meurtrières en présence d'alcool. Si l'on extrapole à l'ensemble des personnes tuées sur la route, 517 personnes sont décédées suite à un accident dans ces circonstances, soit 13 % de la mortalité routière.

LES CONDUCTEURS CONCERNÉS

Typologie des conducteurs concernés

↓ANNÉE 2011 – CONDUCTEURS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL OU MORTEL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	Au taux d'alcool connu	Au taux d'alcool positif	% d'impliqués dans un accident corporel au taux d'alcool positif	Au taux d'alcool connu	Au taux d'alcool positif	% d'impliqués dans un accident mortel au taux d'alcool positif
Selon le type de véhicule						
Bicyclettes	3 477	71	2	109	7	6,4
Cyclomoteurs	8 434	765	9,1	179	67	37,4
Motocyclettes	13 134	744	5,7	617	151	24,5
Voitures de tourisme (VT)	57 601	3 820	6,6	3 029	613	20,2
Camionnettes	5 114	251	4,9	362	33	9,1
Poids lourds	3 033	26	0,9	522	0	0
Transport en commun	967	4	0,4	48	0	0
Autres véhicules	1 178	108	9,2	105	18	17,1
Selon le sexe						
Hommes	67 610	5 189	7,7	4 046	821	20
Femmes	25 328	600	2,4	925	68	7,4
Selon l'âge						
Age indéterminé	25	1	4	0	0	
0-17 ans	3 522	83	2,4	97	10	10,3
18-24 ans	18 276	1 367	7,5	977	220	22,5
25-44 ans	39 900	2 886	7,2	1 978	424	21,4
45-64 ans	24 142	1 306	5,4	1 369	213	15,6
65 ans et plus	7 073	146	2,1	550	22	4
Ensemble des conducteurs	**92 938**	**5 789**	**6,2**	**4 971**	**889**	**17,9**

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011, la part des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident corporel est de 6,2 % et de 18 % dans les accidents mortels. Extrapolé à l'ensemble des conducteurs, on estime que 6 685 conducteurs sont impliqués dans ce type d'accident corporel, dont 1 036 impliqués dans un accident mortel.

Les conducteurs masculins sont très fortement surreprésentés dans les accidents avec un taux d'alcool positif. Ils représentent 87 % des conducteurs dans les accidents corporels au taux d'alcool supérieur au taux légal et 92 % dans les accidents mortels.

Concernant les catégories de conducteurs les plus en cause, on note que plus d'un cyclomotoriste sur trois (37 %), un motocycliste sur quatre (25 %) et un conducteur de VT sur cinq également (20 %), parmi ceux impliqués dans un accident mortel, présentent un taux d'alcool supérieur au taux légal.

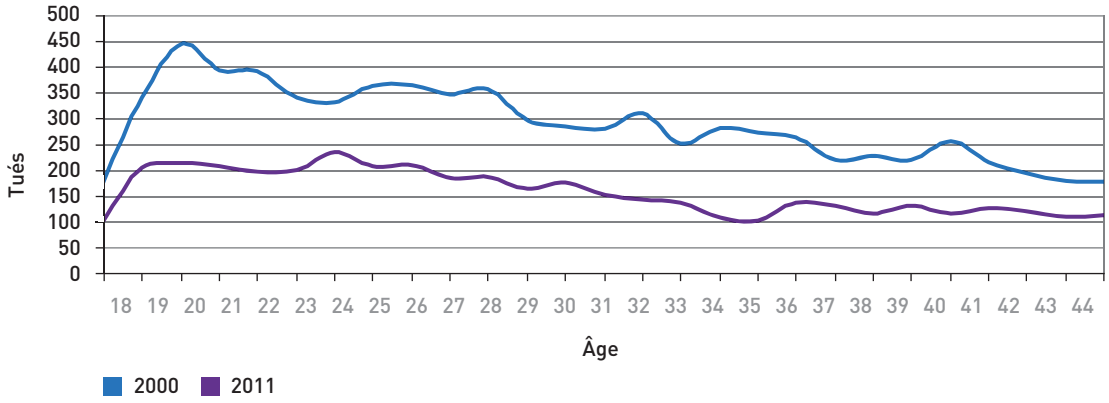
À l'inverse, on note la très faible représentation des autres catégories d'usagers : aucun chauffeur de poids lourds impliqué dans un accident mortel conduisait avec une alcoolémie supérieure au taux légal. De

même qu'aucun conducteur de transports en commun n'était concerné. Les cyclistes sont également peu en cause (6,4 %).

Selon l'âge, la part des conducteurs impliqués dans un accident mortel en présence d'alcool est, en 2011, légèrement plus élevée pour la classe d'âge des 18-24 ans (23 %) que pour celle des 25-44 ans (22 %). Par contre, cette proportion est faible pour les plus de 65 ans et plus (4 %).

Dans les accidents corporels, on observe depuis 2000 une évolution de la répartition des conducteurs impliqués dans les accidents corporels avec un taux alcool positif selon l'âge, le pic de la classe d'âge 19-21 ans s'estompant pour une plage plus large allant de 19 à 30 ans.

↓ NOMBRE DE CONDUCTEURS POSITIFS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS POUR LA TRANCHE D'ÂGE 18-44 ANS



Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ PART DES CONDUCTEURS AU TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS MORTELS

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Part des conducteurs au taux d'alcool connu	76,3 %	74,2 %	72 %	70,1 %	68,9 %	92 %	83,3 %	83,8 %	84,2 %	86,1 %	85,2 %	85,8 %
Part des conducteurs au taux d'alcool positif (alcoolémies connues)	16,3 %	16,6%	15,4 %	16,5 %	16,1 %	16,9 %	16,5 %	16,9 %	16,5 %	17,9 %	18 %	17,9 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le tableau ci-dessus met en évidence le fait que, même si la part des conducteurs au taux d'alcool connu augmente régulièrement, la part des conducteurs au taux d'alcool positif reste stable. Ce constat permet de vérifier l'hypothèse utilisée pour extrapoler les enjeux des accidents avec alcool à l'ensemble des accidents, selon laquelle les accidents à taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique.

↓ CONDUCTEURS DE VOITURES DE TOURISME (VT) IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL OU MORTEL EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel		Impliqués dans un accident mortel	
	Avec taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool connu	Avec taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool connu
Ceinturés	2 852	46 884	383	2 185
Non ceinturés	364	547	167	92
Port de ceinture indéterminé	604	6 350	63	139
Taux de port de la ceinture en %	88,7	98,8	69,6	96

Source : ONISR, fichier des accidents.

Outre le fait de conduire avec un taux d'alcool positif, les conducteurs de véhicules légers impliqués dans un accident corporel oublient souvent de boucler leur ceinture. Ainsi, 11,3 % des conducteurs avec un taux d'alcool positif étaient non ceinturés et surtout 30,4 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels n'étaient pas ceinturés.

Les taux d'alcool

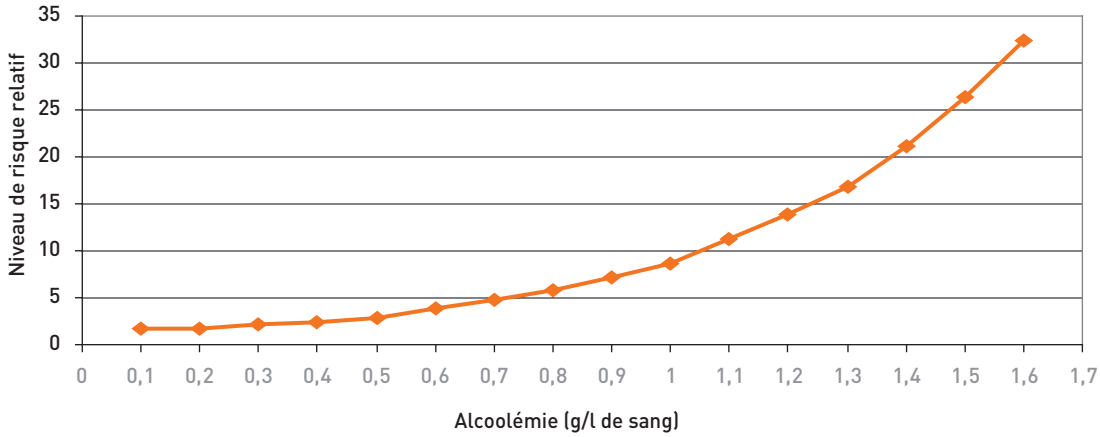
↓ ANNÉE 2011 – CONDUCTEURS AU TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LEUR TAUX D'ALCOOL

Taux d'alcool	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5 - 0,79 g/l	670	11,6	75	8,4
0,80 - 1,49 g/l	1 966	34	281	31,6
1,5 - 1,99 g/l	1 455	25,1	215	24,2
2 - 2,99 g/l	1 442	24,9	259	29,1
3 g/l et plus	256	4,4	59	6,6
Total	**5 789**	**100**	**889**	**100**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Rappelons que l'allure de la relation entre le niveau de risque et l'alcoolémie du conducteur est de type exponentiel (voir le graphique ci-dessous). À 0,5 g/l, le risque relatif pour le conducteur alcoolisé d'être impliqué dans un accident corporel grave est proche de 3. À 1 g/l, le risque relatif passe à 8. À 1,6 g/l, il avoisine les 32.

↓ RISQUE RELATIF D'ACCIDENT CORPOREL GRAVE SELON LE TAUX D'ALCOOLÉMIE



Source : Maycok 1997.

On note que la proportion des conducteurs ayant un taux d'alcool entre 0,5 g/l et 0,8 g/l est relativement stable depuis 2000.

Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels sont légèrement plus élevées et sont réparties dans les mêmes proportions.

↓ POURCENTAGE DE 0,5-0,79 G/L DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

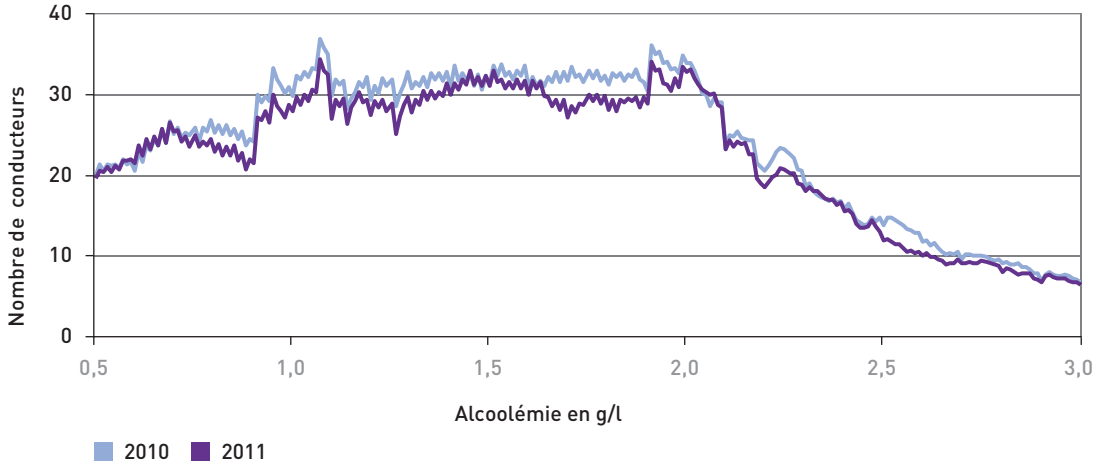
Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
%	10,2	10,3	10,6	10,6	11,8	12,5	12,3	12,4	11,2	11,3	12	11,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

Plus d'un accident corporel avec alcool sur quatre (29 %) met en présence un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur ou égal à 2 g/l, plus d'un sur deux (54 %) avec un taux supérieur ou égal à 1,5 g/l et 88 % avec un taux supérieur ou égal à 0,8 g/l

Conducteurs avec un taux d'alcool positif impliqués dans un accident selon le taux d'alcool en 2011

↓ ANNÉES 2010 À 2011 – RÉPARTITION DES CONDUCTEURS AVEC UN TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LE TAUX D'ALCOOL



Source : ONISR, fichier des accidents.

ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES HUMAINES ÉPARGNABLES EN L'ABSENCE DU FACTEUR ALCOOL

À partir des données 2011 sur le lien entre l'alcool et les accidents de la route, le nombre de vies humaines, parmi les 1 221 personnes tuées dans un accident en présence du facteur « alcool » (chiffre extrapolé), qui auraient pu être préservées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé, peut être estimé approximativement selon la méthode suivante.

Estimation de l'alcoolémie dans les accidents

Il faut en premier lieu connaître la proportion dans la circulation des conducteurs ayant une alcoolémie positive. L'alcoolémie positive des conducteurs en général (c'est-à-dire en dehors des accidents) est mal connue. Elle est de 3,1 % en 2011 lors de contrôles préventifs, mais ceux-ci ne peuvent être considérés comme un échantillon représentatif puisque les forces de l'ordre ciblent en général leur contrôle.

Nous disposons dans le fichier BAAC de la variable « responsable présumé », qui est une information précieuse pour évaluer l'alcoolémie positive des conducteurs, en recourant à la méthode du « second conducteur ». On désigne par « second conducteur » les conducteurs présumés non responsables impliqués dans un accident mortel. On considère qu'ils constituent un échantillon de fait représentatif de l'ensemble des conducteurs dans la circulation, et donc que leur taux d'alcoolisation reflète le taux d'alcoolisation de cet ensemble (c'est-à-dire le « taux de prévalence » de l'alcool au volant).

↓ TAUX D'ALCOOL POSITIF DES SECONDS CONDUCTEURS LA SEMAINE ET LE WEEK-END

	Accidents corporels	Accidents mortels
En semaine	0,56 %	1,25 %
Le week end	1,60 %	5,06 %
Ensemble des accidents corporels	0,80 %	2,35 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2011, avec cette méthode, nous avons, pour le conducteur présumé non responsable (le « second conducteur »), une présence d'alcoolémie de 0,80 % pour les accidents corporels et de 2,35 % pour les accidents mortels. Noter que ces proportions diffèrent du taux constaté à l'occasion des contrôles préventifs (3,1 %).

Le taux d'alcool des conducteurs présumés non responsables (seconds conducteurs) impliqués dans les accidents corporels est 2,9 fois plus élevé le week-end qu'en semaine.

Le taux d'alcool des conducteurs présumés non responsables (seconds conducteurs) impliqués dans les accidents corporels est 2,9 fois plus élevé le week-end qu'en semaine.

Pour les accidents mortels, la part des conducteurs présumés non responsables est de 2,35 % en 2011 contre 2,95 % en 2010. C'est l'un des éléments entrant dans le calcul.

↓ANNÉE 2011 – ACCIDENTS AU TAUX D'ALCOOL CONNU PAR TYPES D'ACCIDENTS

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble (accidents corporels)
Accidents avec alcool	875	4 845	5 720
Accidents sans alcool	2 018	44 009	46 027
Accidents au taux d'alcool connu (ATC)	2 893	48 854	51 747
Accidents au taux d'alcool indéterminé (ATI)	754	12518	13 272
Ensemble (ATC+ATI)	**3 647**	**61 377**	**65 024**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce calcul utilise ensuite la connaissance des accidents en fonction de leur gravité (mortels ou non) et de leur statut alcool tel que le synthétise le tableau ci-dessus.

Évaluation du nombre d'accidents mortels qui pourraient être évités

Pour estimer le nombre d'accidents mortels qui auraient pu être évités, on part des accidents à taux d'alcool connu en utilisant la méthode de l'odds ratio [3]. Lorsque le risque est faible, c'est une méthode statistique d'estimation du risque relatif basé sur le rapport des produits croisés.

Les taux utilisés sont, d'une part, la proportion des conducteurs au taux d'alcool positif parmi les conducteurs présumés non responsables dans un accident mortel, tel que précédemment calculé (2,35 %), assimilé au taux de prévalence de l'alcool au volant dans la circulation générale et, d'autre part, la part des accidents mortels avec un taux d'alcool positif (30,2 %). On fait l'hypothèse que cette part des accidents mortels avec un taux d'alcool positif est égale à la part de conducteurs avec un taux d'alcool positif dans les accidents mortels.

↓CONDUCTEURS PRESUMÉS RESPONSABLES

Accidents mortels	Avec taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool négatif
Conducteurs présumés non responsables	p=2,35%	1–p=97,65%
Conducteurs présumés responsables	q=30,2%	1–q=69,8%

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le risque relatif d'être responsable d'un accident mortel lorsqu'on a bu, estimé par l'odds-ratio calculé sur les cas à taux d'alcool connu, est égal à $ORR = q \times (1 - p) / (p \times (1 - q) = 18$.

Par analogie avec la ceinture de sécurité où l'on se sert de l'odds-ratio pour calculer l'efficacité du dispositif, on peut calculer « l'efficacité » d'un conducteur non responsable avec un taux d'alcool inférieur au taux légal afin de ne pas rendre mortel l'accident dans lequel il a été impliqué.

Cette « efficacité » serait de :

$1 - (1/ORR) = 94\ \%$.

3 Méthode statistique déterminant le rapport de chance ou risque relatif approché. Il permet de mesurer l'effet d'un facteur.

Évaluation du nombre de vies humaines épargnables

Ainsi, le nombre de vies qui auraient pu être épargnées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool positif serait de :

964 × 94 % = 909, soit 29 % des tués dans les accidents mortels à taux d'alcool connu = (909/3 132).

En extrapolant à l'ensemble des victimes et en supposant que les accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec taux d'alcool positif et taux d'alcool négatif de façon identique à ceux à taux d'alcool connu, environ 1 146 vies auraient pu être préservées.

Sachant que les 875 accidents mortels avec un taux d'alcool positif ont entraîné la mort de 964 personnes, on calcule le nombre d'accidents mortels qui auraient alors été évités : environ 1 042.

CONNAISSANCE SUR LA PRÉSENCE DE STUPÉFIANTS DANS LES ACCIDENTS

L'enquête de référence SAM (stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière (projet SAM) – convention OFDT/CEESAR – septembre 2005), menée en 2002-2003, avait permis d'évaluer à 230 le nombre annuel de personnes tuées sur la route imputables au cannabis, directement ou indirectement (surresponsabilité et survulnérabilité), sur la base d'une enquête qui avait tout juste précédé la création du délit de conduite sous l'emprise de stupéfiants par la loi n° 2003-87, dite loi Dell'Agnola, applicable au 31 mars 2003.

La fraction de mortalité attribuable au cannabis selon cette enquête historique ne peut donc pas être extrapolée pour 2011 : d'une part le cadre légal a fondamentalement changé, d'autre part les pratiques générales de consommation de stupéfiants dans la population ont évolué. L'enquête SAM n'a pas fait encore l'objet d'une actualisation à ce jour. Cependant, ses évaluations de risques relatifs restent, elles, valables : sous influence d'alcool seul, le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5. Le même risque n'est multiplié que par 1,8 sous influence de cannabis seul, mais par 14 en cas d'association alcool + cannabis (observée dans plus d'un tiers des cas mortels avec facteur cannabis).

Depuis, une rubrique « drogue » a été ajoutée au recueil des données « accidents ». Elle est exploitée depuis 2008 mais les résultats issus de cette rubrique restent encore non représentatifs de la présence de drogue dans les accidents, car cette rubrique du fichier BAAC n'est renseignée que dans 5 cas sur 10.

En 2011, l'exploitation de cette rubrique donne 1 832 accidents corporels dont 455 accidents mortels (soit 12,5 % de la totalité d'entre eux) où au moins un conducteur a subi un test positif au cannabis, que l'accident lui soit imputable ou non. Ces accidents mortels avec facteur cannabis établi ont provoqué 499 décès (soit 12,6 % de la mortalité routière d'ensemble). Parallèlement, le bilan statistique de l'année 2011 sur « le comportement des usagers de la route » établit par le ministère de l'intérieur recense en 2011, 4 600 dépistages aux stupéfiants dans les accidents mortels dont 509 tests positifs, soit 11,1 %.

↓ BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ SELON LES RÉSULTATS DES DÉPISTAGES DE DROGUE – ANNÉES 2 008-2 011

Année	Résultats examens drogue (dépistage et prise de sang)	Accidents[1]				Victimes[2]			
		Corporels		Dont mortels		Tués		Blessés	
2008	Résulats positifs	1 314	1,8 %	438	11,1 %	498	11,6 %	1 758	1,9 %
	Résultats négatifs	2 935	3,9 %	1 343	3,1 %	1 475	34,5 %	3 241	3,5 %
	Indéterminés	70 238	94,3 %	2 152	54,7 %	2 302	53,8 %	88 799	94,7%
	Ensemble	**74 487**	**100 %**	**3 933**	**100 %**	**4 275**	**100 %**	**93 798**	**100 %**
2009	Résulats positifs	1 526	2,1 %	467	11,8 %	510	11,9 %	2 060	2,3 %
	Résultats négatifs	3 915	5,4 %	1 475	37,3 %	1 592	37,3 %	4 276	4,7 %
	Indéterminés	66 874	92,5 %	2 014	50,9 %	2 171	50,8 %	84 598	93 %
	Ensemble	**72 315**	**100 %**	**3 956**	**100 %**	**4 273**	**100 %**	**90 934**	**100 %**
2010	Résulats positifs	1 521	2,3 %	468	12,6%	522	13,1 %	2 007	2,4 %
	Résultats négatifs	4147	6,2 %	1 403	37,9 %	1502	37,6 %	4 763	5,6 %
	Indéterminés	61 620	91,6 %	1 835	49,5 %	1968	49,3 %	77 691	92 %
	Ensemble	**67 288**	**100 %**	**3 706**	**100 %**	**3 992**	**100 %**	**84 461**	**100 %**
2011	Résulats positifs	1 832	2,8 %	455	12,5 %	499	12,6 %	2 452	3 %
	Résultats négatifs	9 341	14,4 %	1 619	44,4 %	1 752	44,2 %	11 332	13,9 %
	Indéterminés	53 851	82,8 %	1 573	43,1 %	1 712	43,2 %	67 467	83 %
	Ensemble	**65 024**	**100 %**	**3 647**	**100 %**	**3 963**	**100 %**	**81 251**	**100 %**

1 Un accident est dit « à résultat positif » (pour la drogue) si l'un au moins des conducteurs impliqués est testé positif ; il est « à résultat négatif » si tous les conducteurs impliqués sont testés négatifs ; sinon (aucun conducteur positif et au moins un conducteur indéterminé), il est dit « indéterminé.

2 Dans le tableau ci-dessus, une victime (quoique pas forcément en cause) est référencée comme « à résultat positif », « à résultat négatif » ou « indéterminé » selon que son accident est établi comme tel.

Source : ONISR, fichier des accidents.

ÉTUDES ET RECHERCHES SUR L'INFLUENCE DES MÉDICAMENTS DANS LES ACCIDENTS

CESIR A

Combinaison d'études sur la santé et l'insécurité routière : santé et insécurité routière, influence de la consommation de médicaments

Commanditaire DSCR/AFFSAPS
Titulaire INSERM dans le cadre du PREDIT

Responsable : Emmanuel Lagarde
Contributeurs : Bernard Laumon (UMRESTTE/IFSTAR), Anne Castot (AFSSAPS), Yvon Merlière (CNAM-TS), Philippe Rulens (Trans-PV AGIRA), Nicholas Moore (INSERM U657), Jean-François Dartigues (IFR 99 de santé publique), Marcel Goldberg (INSERM U687).

Certains médicaments peuvent avoir un retentissement sur les capacités de conduite de manières diverses : le plus souvent du fait d'une somnolence. Ils peuvent entraîner aussi des modifications du comportement, des vertiges, des troubles de la coordination et de la vue, etc. L'Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé (AFSSAPS) dans démarche préventive, dès 2003, mettait au point un système d'informa-

tion plus affiné destiné aux usagers. Ils étaient mis en garde sur les risques de conduire automobile sous l'emprise de médicaments. Trois pictogrammes allant du niveau de risque 1 au niveau 3 sont apposés sur les emballages sur la base des effets identifiés au cours des études expérimentales, cliniques et dans les données de pharmacovigilance.

Toutefois, les données épidémiologiques sur ce risque sont quasiment inexistantes. Comparativement à d'autres produits susceptibles d'altérer les capacités de conduite (alcool, drogues illicites), le rôle des médicaments est plus difficile à étudier du fait de la grande diversité des substances qu'ils contiennent.

L'objectif a été d'étudier le risque d'accident lié aux médicaments, en mettant en regard les données de remboursement des médicaments de l'assurance maladie avec celles sur les accidents de la circulation recueillies par les forces de l'ordre. Cette étude est le fruit d'une collaboration entre l'AFSSAPS, l'INSERM), la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) et l'IFSTTAR.

Il s'agit de la plus importante étude menée à ce jour avec plus de 70 000 conducteurs, impliqués dans un accident corporel sur une période de trois ans (2005 à 2008). C'est aussi la première étude de ce type qui permet de comparer les consommations de médicaments chez les conducteurs responsables et non responsables d'accidents.

Les résultats montrent :

– que la prise de médicaments comportant un pictogramme de niveau 2 ou de niveau 3 est associée à une augmentation significative du risque d'être responsable d'un accident ;

– que ce risque augmente avec le nombre de ces médicaments potentiellement dangereux consommés ;

– que la proportion d'accidents de la route qui leur est attribuable est estimée à environ 3 %.

Outre son apport à une meilleure connaissance de l'accidentologie liée au médicament, l'étude montre la pertinence de la classification élaborée par l'AFSSAPS en 2005. En effet, les médicaments de niveau 1, bien qu'ayant des effets reconnus comme pouvant retentir sur les capacités de conduite, n'ont pas, en pratique, d'incidence sur l'accidentologie. Le risque principal provient bien des médicaments de niveau 2 (fond orange) et de niveau 3 (fond rouge). Pour l'essentiel, ce sont des anxiolytiques, des hypnotiques, des antiépileptiques et des antidépresseurs. Cette étude confirme qu'il est indispensable que les patients, amenés à prendre ce type de médicaments, respectent les messages de bon usage qui accompagnent les pictogrammes correspondants.

Le projet a d'abord fait l'objet de publications dans les revues *Pharmacoepidemiol Drug Saf* 2009 Aug ; 18 (8) : 647-58 ; *PLoS Med* 7 (11) : e1000366. doi : 10.1 371/journal. pmed.1 000 366.

Les premiers résultats ont fait l'objet d'une communication à la conférence Safety 2010 de Londres de septembre 2010. Par ailleurs, plusieurs communications ont été faites dans des séminaires d'animation scientifique du PREDIT.

Un article traitant des hypnotiques apparentés aux benzodiazépines a été accepté dans une revue spécialisée : *Clinical Pharmacology and Therapeutics* 2 011 (In Press).

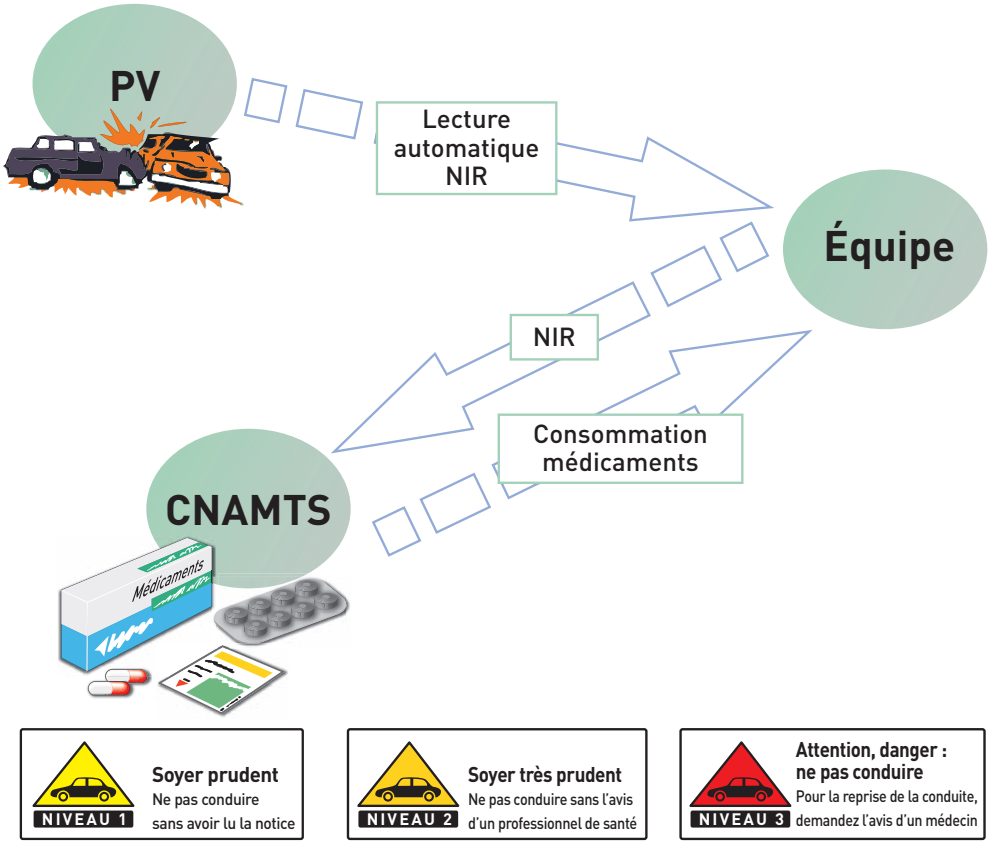
CESIR II (suite CESIR A)

Combinaison d'études sur la santé et l'insécurité routière : santé et insécurité routière, influence de la consommation de médicaments

Commanditaire DSCR/AFFSAPS
Titulaire INSERM dans le cadre du PREDIT

Responsable : Emmanuel Lagarde
Contributeurs : Bernard Laumon (UMRESTTE/IFSTAR), Anne Castot (AFSSAPS), Yvon Merlière (CNAMTS), Philippe Rulens (Trans-PV AGIRA), Nicholas Moore (INSERM U657), Jean-François Dartigues (IFR 99 de santé publique), Marcel Goldberg (INSERM U687).

CESIR A a permis de montrer qu'un peu plus de 3 % des accidents de la route en France étaient attribuables à une consommation de médicament, ce qui correspond à 120 morts et 2 500 blessés chaque année.



Les médicaments présentant un risque pour la conduite sont classés parmi les grandes classes thérapeutiques suivantes : benzodiazépines, hypnotiques et anxiolytiques, antidépresseurs, hypnotiques apparentés aux benzodiazépines, antiépileptiques et substituts des stupéfiants correspondant aux pictogrammes niveaux 2 sur fond orange et 3 sur fond rouge.

La mise en relation des bases de données nationales sur les consommations de soin et sur les accidents de la circulation a permis d'établir des liens entre le risque routier, les pathologies et les consommations de médicaments. Une suite est engagée qui vise à tirer parti de la maîtrise des procédures lourdes et complexes développées dans le projet CESIR A dans l'objectif de :

– fournir les indicateurs aptes à suivre l'évolution du risque d'accident lié aux médicaments et à évaluer l'impact des mesures prises (pictogrammes et sensibilisations) ;

– détecter les risques potentiels des molécules nouvellement mises sur le marché ;

– approfondir et confirmer les hypothèses nées des analyses conduites sur la période 2005-2008, en particulier en ce qui concerne les molécules dont la faible consommation rendait incertains les résultats des comparaisons statistiques.

L'échantillon de l'étude devrait porter sur 100 000 conducteurs ou piétons impliqués dans un accident corporel de la route et pour lesquels les données de délivrance de médicament seront disponibles.

CESIR II suivra la même procédure d'extraction des données que CESIR A, c'est-à-dire les accidents survenus sur les périodes de juin 2008 à décembre 2011.

Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite

Ce chapitre se propose d'examiner les accidents à la suite desquels sont relevés trois comportements à caractère délictuel : deux infractions de type « papiers » (le défaut d'assurance et le défaut de permis), ainsi que le délit de fuite après l'accident.

Leur nombre étant plutôt en progression depuis quelques années, ce chapitre tente de cerner le profil des usagers concernés.

ÉVOLUTION GÉNÉRALE SUR DIX ANS

Méthodologie

Les taux de conducteurs commettant des infractions sont calculés à partir du nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels ou mortels. Pour le calcul des véhicules sans assurance, les bicyclettes, les véhicules et conducteurs en fuite ont été exclus. Pour le calcul des conducteurs sans permis, sont considérés tous les conducteurs de véhicules nécessitant un permis, véhicules et conducteurs en fuite exclus.

Évolution des trois infractions relevées lors des accidents corporels

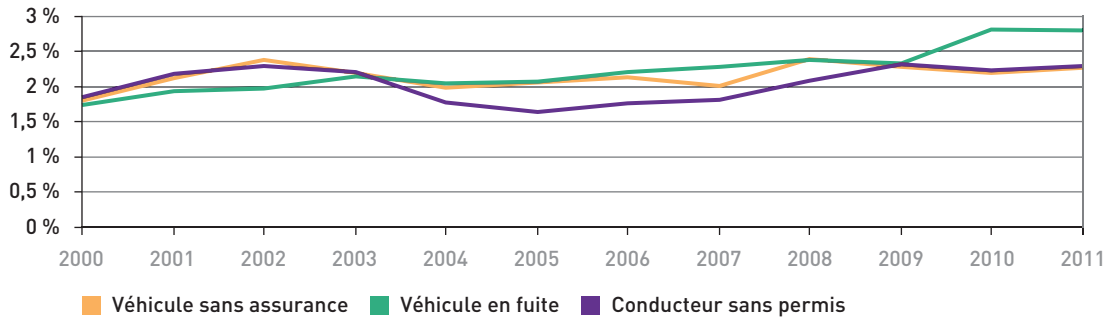
Le graphique ci-dessous montre l'évolution depuis 2000 des trois infractions étudiées.

Les véhicules ou conducteurs en fuite suivent la même tendance à la hausse passant de 1,7 % à 2,8 % sur la période. Par ailleurs, on observe une stagnation en 2011 par rapport à 2010 pour cette infraction.

Les conducteurs sans permis et les véhicules non assurés qui avaient globalement baissé entre 2002 et 2007, semblent se rapprocher autour d'une valeur commune de 2,3 %.

En 2011, ces infractions représentent respectivement dans les accidents corporels 2,3 % pour les conducteurs sans permis, 2,3 % pour les véhicules sans assurance et 2,8 % pour les délits de fuite.

↓ PART D'USAGERS SELON LES TROIS COMPORTEMENTS DÉLICTUELS DEPUIS 2000 LORS D'ACCIDENTS CORPORELS



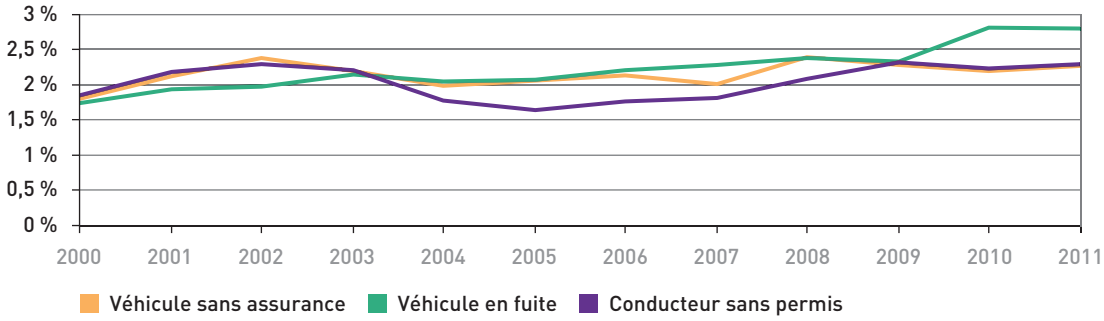
Source : ONISR, fichier des accidents.

Évolution des trois infractions relevées lors des accidents mortels

Le graphique ci-dessous montre dans les accidents mortels la stabilité pour l'infraction « véhicule ou conducteur en fuite » et une nette tendance à la hausse depuis 2000 pour les infractions « conduite sans

permis » (2,2 % en 2000 contre 4 % en 2011 soit + 1,8 point) ou « sans assurance » (2,4 % en 2000 contre 3,6 % en 2011 soit + 1,2 point).

↓ PART D'USAGERS SELON LES TROIS COMPORTEMENTS DÉLICTUELS DEPUIS 2000 LORS D'ACCIDENTS MORTELS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les taux de fuite en cas d'accident mortel sont extrêmement faibles, inférieurs à 1 % (moins d'une cinquantaine par an) : le délit de fuite se produit plus souvent en cas d'accidents légers, si le conducteur en question n'est pas trop choqué, ni son véhicule trop accidenté pour quitter ensuite les lieux de l'accident.

LES DÉFAUTS D'ASSURANCE

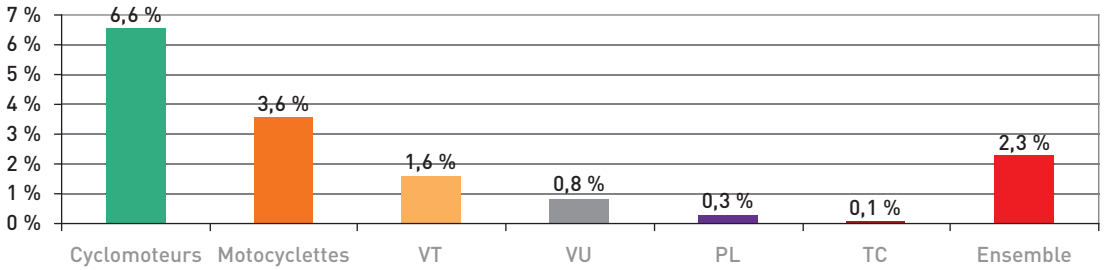
Selon la catégorie de véhicule

Parmi les 2,3 % de véhicules sans assurance, un sur deux concerne un deux-roues motorisé (51 %) alors que les deux-roues motorisés ne constituent que 26 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels (hors bicyclettes, tracteurs agricoles, voiturettes, quads, engins spéciaux, trains, tramways, autres).

Ainsi, 6,6 % des cyclomoteurs et 3,6 % des motocyclettes ne sont pas assurés lors de l'accident.

Pour les autres catégories de véhicules, les taux de défaut d'assurance sont plus faibles, avec seulement 1,6 % pour les voitures de tourisme et 0,8 % pour les véhicules utilitaires légers.

↓ ANNÉE 2010 – POURCENTAGE DE VÉHICULES SANS ASSURANCE PARMI LES VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL (à l'exception des véhicules et conducteurs en fuite, des bicyclettes, tracteurs agricoles, voiturettes, quads, engins spéciaux, trains, tramways, autres)



Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon l'âge du conducteur

On constate que la part d'usagers non assurés décroît avec l'âge : 4,2 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,3 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 42 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2011 alors qu'ils ne représentent que 23 % des conducteurs impliqués.

L'âge moyen des conducteurs sans assurance est largement en dessous de celui des conducteurs avec assurance impliqués dans un accident corporel (31 ans contre 39 ans).

Les usagers de voitures de tourisme sans assurance sont pour 30 % d'entre eux âgés de moins de 25 ans alors que ces jeunes ne constituent que 20 % des usagers de véhicules légers impliqués dans les accidents corporels ayant une assurance.

↓ DÉFAUT D'ASSURANCE ET CLASSE D'ÂGE DES CONDUCTEURS

Âge du conducteur	Assurance				
	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Age indéterminé	3	27	2	32	6,9
0-14 ans	36	282	29	347	9,3
15-24 ans	1 352	21 229	942	23 523	4,2
25-44 ans	1 966	41 846	1 000	44 812	2,3
45-64 ans	862	25 372	261	26 495	1
65 ans et +	174	7 218	23	7 415	0,3
Ensemble des conducteurs	**4 393**	**95 974**	**2 257**	**102 624**	**2,3**

Sauf bicyclettes et véhicules ou conducteurs en fuite.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon la catégorie socioprofessionnelle du conducteur

Le défaut d'assurance est fortement corrélé à la catégorie socioprofessionnelle du conducteur.

Ainsi, ils sont plus fréquents pour les catégories socioprofessionnelles aux revenus les moins élevés.

Les retraités sont peu touchés par le défaut d'assurance car la prime d'assurance est souvent moins chère lorsque le véhicule est assuré depuis longtemps et que le bonus du conducteur est élevé.

Comme le défaut d'assurance touche principalement les catégories de population les moins fortunées, on peut penser que le coût de l'assurance est un possible facteur explicatif de la conduite sans assurance. Par la suite, on verra que les conducteurs sans assurance se distinguent aussi par un comportement routier dangereux.

↓ DÉFAUT D'ASSURANCE ET CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE DES CONDUCTEURS

Profession du conducteur	Assurance				
	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Moins de 18 ans	238	3 233	177	3 648	5,2
Étudiant	187	4 592	105	4 884	2,2
Conducteur professionnel	151	3 822	12	3 985	0,3
Agriculteur	71	329	5	405	1,5
Profession indépendante	126	3 686	60	3 872	1,6
Cadre sup., chef d'entreprise	112	4 341	24	4 477	0,5
Cadre moyen	668	25 302	338	26 308	1,3
Ouvrier	443	11 382	426	12 251	3,6
Retraité	150	8 557	31	8 738	0,4
Chômeur	183	3 376	363	3 922	9,7
Autre ou indéterminée	2 064	27 354	716	30 134	2,6
Ensemble des conducteurs	**4 393**	**95 974**	**2 257**	**102 624**	**2,3**

Sauf bicyclettes et véhicules ou conducteurs en fuite.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lien entre la conduite sans assurance et d'autres infractions

Le tableau suivant concerne tous les véhicules impliqués dans un accident corporel, à l'exception des bicyclettes et des véhicules et conducteurs en fuite.

La conduite sans assurance est très corrélée avec les infractions liées à l'alcoolémie et au défaut de permis.

Presque un conducteur non assuré sur quatre (24,7 %) a une alcoolémie positive contre moins d'un sur dix-sept pour les conducteurs assurés (5,8 %) et 32,4 % des conducteurs non assurés n'ont pas de permis contre 1,6 % pour les conducteurs assurés.

↓ DÉFAUT D'ASSURANCE ET TAUX D'ALCOOL POSITIF

Assurance	% de conduct eurs au taux d'alcoolémie positif	% de conducteurs sans permis
Assuré	5,8	1,6
Non assuré	24,7	32,4
Total	**6,3**	**2,4**

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

En 2011, 2,3 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis et 4 % dans un accident mortel. Cela représente 2 097 accidents corporels dont 209 accidents mortels, donc un ratio d'un accident mortel sur dix accidents corporels.

Cela constitue une part faible de l'accidentalité mais néanmoins présentant une gravité plus importante que pour des conducteurs avec permis ; en effet, le ratio n'est plus que d'un accident mortel pour presque dix-huit accidents corporels lorsqu'il n'y a pas de conducteur sans permis.

Ce bilan s'analyse avec quelques nuances selon que l'on considère le type de situation sans permis. La rubrique « permis » du fichier BAAC identifie 7 situations : 1 – permis valide, 2 – permis périmé, 3 – permis suspendu, 4 – conduite en auto-école, 5 – catégorie non valable, 6 – défaut de permis, 7 – conduite accompagnée.

Les conducteurs sans permis regroupant les situations 2, 3, 5 et 6, il convient de considérer les deux familles suivantes :

– la première est celle des conducteurs qui ont eu leur permis mais l'ont perdu, soit les situations 2 – permis invalidé et 3 – permis suspendu, soit 20 % de la population des conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel. Elle représente 0,5 % des impliqués dans un accident corporel mais 0,9 % dans les accidents mortels, soit près de deux fois plus. Cette infraction est fortement liée à l'alcool, 44 % de ces conducteurs impliqués dans les accidents corporels présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5,5 % des conducteurs en possession du permis. Ils étaient 51 % dans les accidents mortels, contre 16 % des conducteurs en possession du permis. Cela tendrait à démontrer que les conducteurs avec un permis perdu, impliqués dans des accidents corporels, sont pour la plupart des conducteurs « multi-infractionnistes » dans leur comportement ;

– la deuxième catégorie est la plus nombreuse. Elle concerne les personnes n'ayant jamais eu le permis (70 %) ou présentant un permis non valable (10 %). Cette population représente 1,8 % des impliqués dans un accident corporel, mais 3 % dans les accidents mortels.

La part des motocyclistes est importante dans le pourcentage de conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel et mortel (respectivement 4,4 % et 8,1 % contre 1,9 % et 3,7 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme).

↓ LES CONDUCTEURS SANS PERMIS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année 2011	Permis suspendus ou invalidés	Défaut de permis ou catégorie non valable	Conducteurs sans permis
Total conducteurs impliqués dans un accident corporel	0,5 %	1,8 %	2,3 %
– dont conducteurs de motocyclettes	0,6 %	3,8 %	4,4 %
– dont conducteurs de voitures de tourisme	0,5 %	1,4 %	1,9 %
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel	0,9 %	3 %	4 %
– dont conducteurs de motocyclettes	1,5 %	6,6 %	8,1 %
– dont conducteurs de voitures de tourisme	1 %	2,7 %	3,7 %

Ce tableau exclut les véhicules et conducteurs en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (ne restent que les motocyclettes, VL, VU, PL, quads lourds, autobus et autocars)

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lien avec d'autres infractions

Une des caractéristiques des accidents impliquant un conducteur sans permis est la très forte présence d'alcool puisque prés d'un tiers des conducteurs sans permis (35,4 %) circulait avec un taux d'alcoolémie positif alors que la moyenne sur l'ensemble des conducteurs devant bénéficier d'un permis est de 6 %. Cette proportion atteint 43,9 % si le permis est suspendu ou périmé.

↓ CONDUCTEURS SANS PERMIS ET TAUX D'ALCOOL POSITIF

Permis de conduire	Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	Conducteurs sans assurance
Valide	5,5 %	1,3 %
Suspendu	43,9 %	16,7 %
Défaut de permis	29 %	30,7 %
Sous-total sans permis	35,4 %	31,4 %
Total	**6 %**	**2,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce tableau exclut les véhicules et conducteurs en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (ne restent que les motocyclettes, VT, VU, PL, quads lourds, autobus et autocars).

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi ,31 % des conducteurs sans permis circulaient aussi sans assurance. Cette proportion est plus importante pour le défaut de permis (31 %) que dans le cas d'une suspension (17 %).

Évaluation du nombre de conducteurs circulant sans permis et sans assurance

Cette évaluation se fait en considérant la part des conducteurs présumés non responsables dans les accidents (voir chapitre III.5.1) sans permis et sans assurance. Cette part permet d'estimer la prévalence (c'est-à-dire la part des conducteurs présentant une caractéristique donnée) de ce type de conducteur dans la circulation.

Sachant que le pourcentage de conducteurs non responsables conduisant sans permis est de 1,2 % (dont 19,1 % ont perdu leur permis, 63,6 % ne l'ont jamais eu et 17,3 % ont un permis non valable), l'hypothèse est que le nombre de conducteurs circulant sans permis serait du même ordre parmi l'ensemble des conducteurs. L'enquête annuelle sur le parc automobile des ménages estime le nombre de conducteurs ayant circulé en 2011 à 40,4 millions. On en déduit que le nombre de conducteurs circulant sans permis serait d'environ 500 000.

↓ ACCIDENTS RESPONSABLES SELON DÉFAUT DE PERMIS ET ASSURANCE

Responsabilité présumée	Conducteurs sans permis	Conducteurs sans assurance
Non Responsable	1,2 %	1 %
Responsable	3,6 %	2,8 %
Total	**2,3 %**	**1,8 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

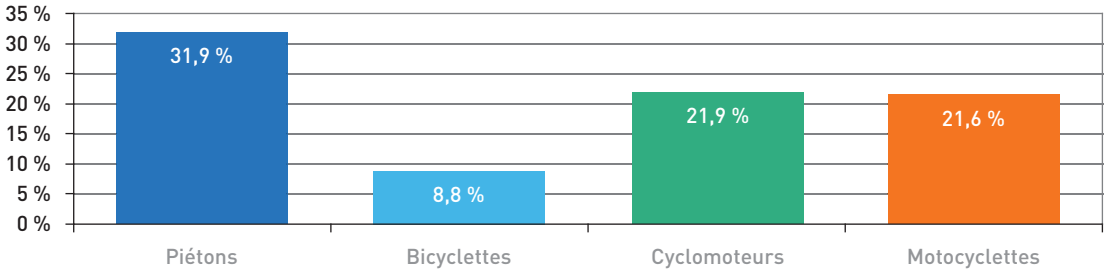
Ce tableau exclut les véhicules et conducteurs en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (ne restent que les motocyclettes, VL, VU, PL, quads lourds, autobus et autocars) pour la colonne « conducteurs sans permis » et les bicyclettes et véhicules et conducteurs en fuite pour la colonne « conducteurs sans assurance ».

LE DÉLIT DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Un délit subi par les usagers vulnérables

Les usagers vulnérables sont les premières victimes des accidents impliquant un véhicule en fuite, en premier lieu des piétons dans presque un tiers des accidents (31,9 %). Les deux-roues sont aussi fréquemment victimes (21,9 % des accidents impliquaient un cyclomoteur, 21,6 % une motocyclette, 8,8 % une bicyclette). La raison est vraisemblablement qu'après le heurt d'un usager vulnérable, les dommages subis par le véhicule lourd et ses occupants sont peu graves et permettent de prendre la fuite après l'accident. *A contrario*, les dommages corporels subis par les usagers vulnérables sont souvent très graves et peuvent engendrer une réaction de panique irresponsable de la part du conducteur.

↓ PART D'USAGERS VULNÉRABLES IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE EN FUITE



Source : ONISR, fichier des accidents.

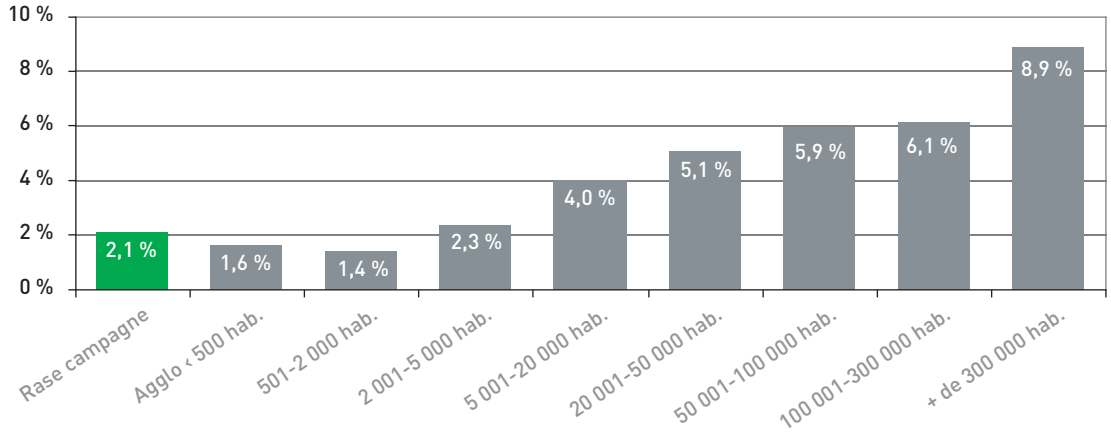
Un délit urbain

Les délits de fuite sont essentiellement commis dans les grandes villes de France. Pratiquement inexistants dans les petites communes et en rase campagne, le taux de fuite après accident s'accroît très rapidement avec la taille de la ville : ainsi 8,9 % des accidents corporels dans les villes de plus de 300 000 habitants ont été suivis par un délit de fuite de l'un des protagonistes.

On dénote en 2011 une stagnation générale de ces comportements de fuite des usagers par rapport à 2010 sur l'ensemble des agglomérations (4,7 % en 2010 comme en 2011).

Les accidents en milieu urbain, se produisant généralement à des vitesses assez réduites, n'occasionnent généralement que des dégâts légers. En rase campagne, où les véhicules et leurs conducteurs sont plus durement touchés, on peut penser que les usagers, choqués par l'accident, prennent moins la fuite.

↓ ANNÉE 2010 – TAUX DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION

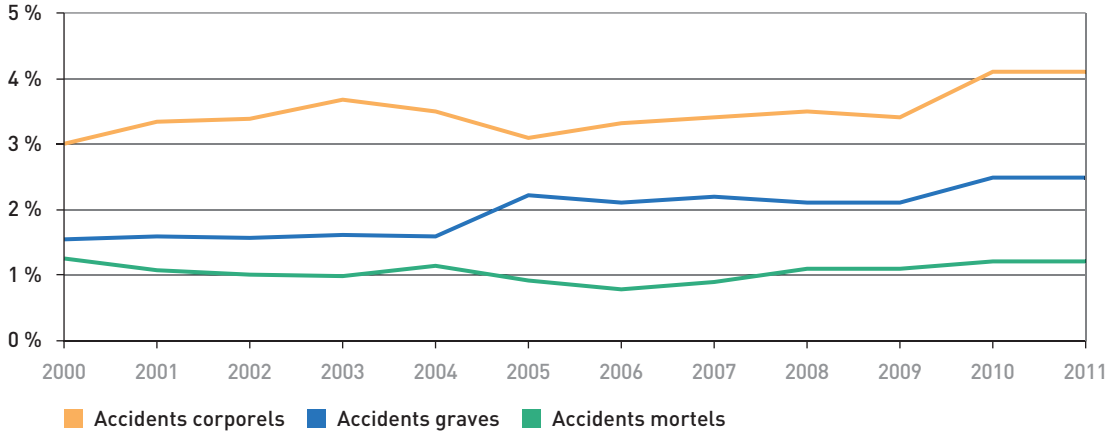


Source : ONISR, fichier des accidents.

Évolution depuis 2000

Alors que le taux de fuite après accident décroissait lentement depuis 2003 pour atteindre 3,1 % en 2005, il a augmenté fortement en 2010 pour culminer à 4,1 %. En 2011, cette tendance s'est stabilisée.

↓ ÉVOLUTION SUR LES DIX DERNIÈRES ANNÉES DU DÉLIT DE FUITE APRÈS UN ACCIDENT



Source : ONISR, fichier des accidents.

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 moralité 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 ;

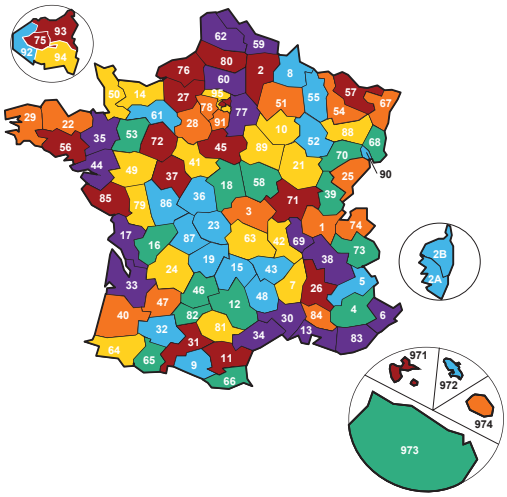
– de l'évolution de la mortalité en 2000 et 2011 ;

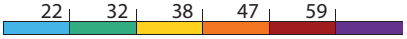
– du nombre annuel moyen de personnes tuées par million d'habitants sur la période 2007-2011. Ce ratio est de 68 pour la France métropolitaine.

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.

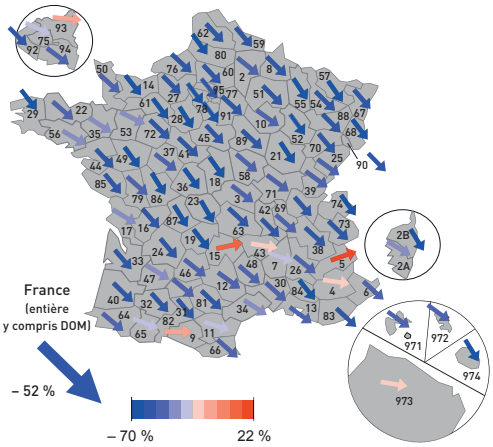
↓ MORTALITÉ ROUTIÈRE 2011 PAR DÉPARTEMENT



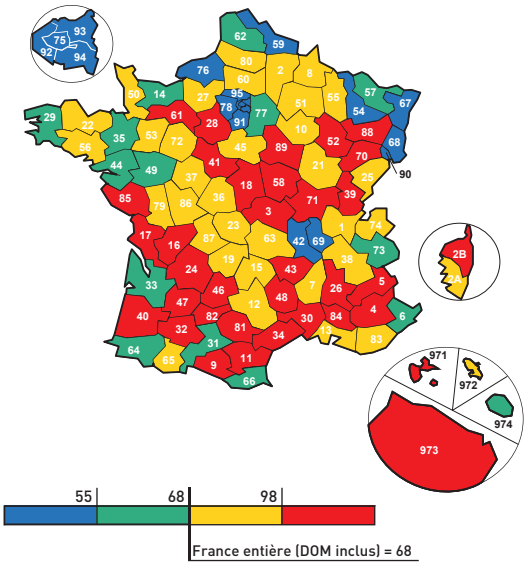


Source : ONISR, fichier des accidents.

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



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



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les indicateurs locaux de sécurite 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 ;

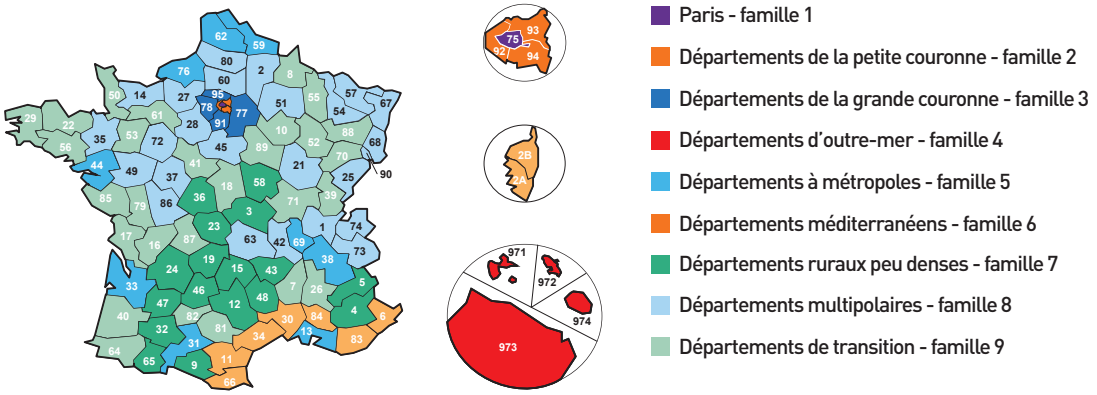
– relativiser les interprétations en fournissant les éléments de contexte nécessaires.

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 ≤ moyenne – 10 points	
Moyenne – 10 points < valeur du département ≤ moyenne – 5 points	
Moyenne – 5 points < valeur du département ≤ moyenne	
Moyenne < valeur du département < moyenne + 5 points	
Moyenne + 5 points ≤ valeur du département < moyenne + 10 points	
Moyenne + 10 points ≤ 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	

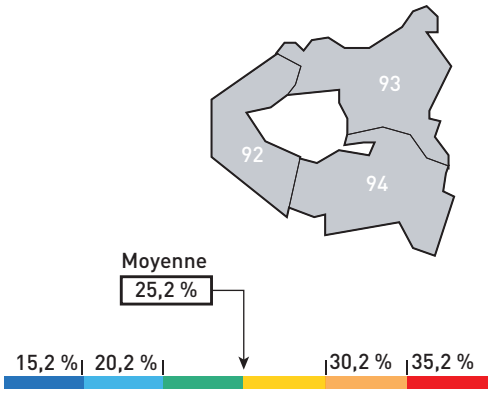
* Cette variation est calculée dès lors que le test statistique confirme la significativité de l'écart du département intéressé par rapport à la moyenne de la famille.

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 vrai cible.

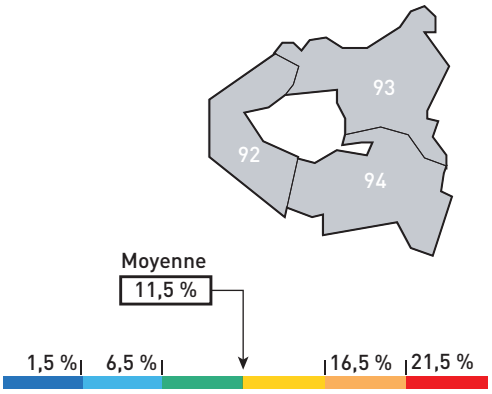
Famille 2 – Départements de petite couronne

↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



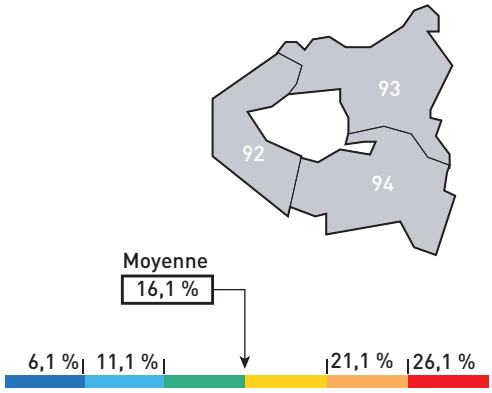
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués de 75 ans et plus



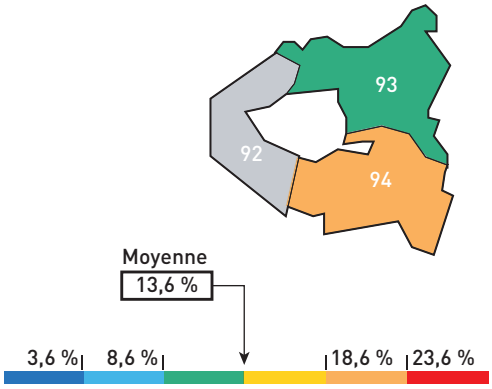
Non significativement différent de la moyenne

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



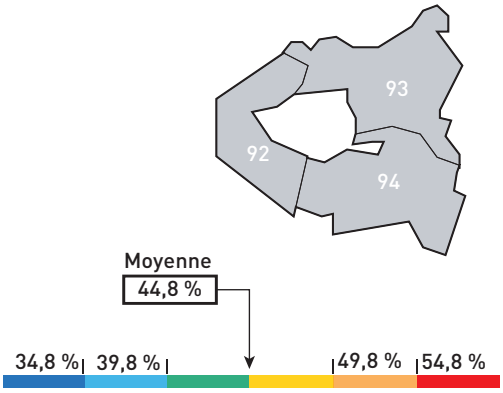
Non significativement différent de la moyenne

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



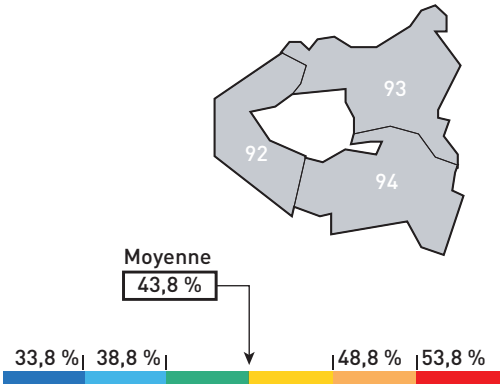
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués dans un accident avec une moto



Non significativement différent de la moyenne

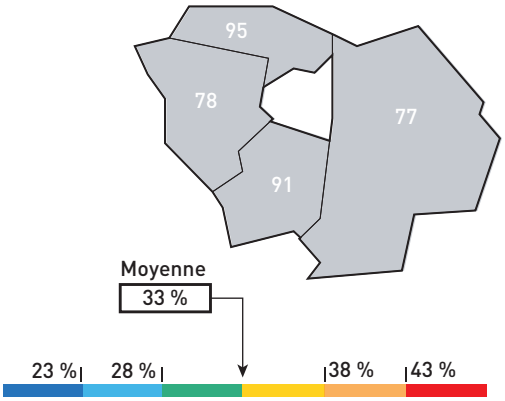
↓ Tués de nuit



Non significativement différent de la moyenne

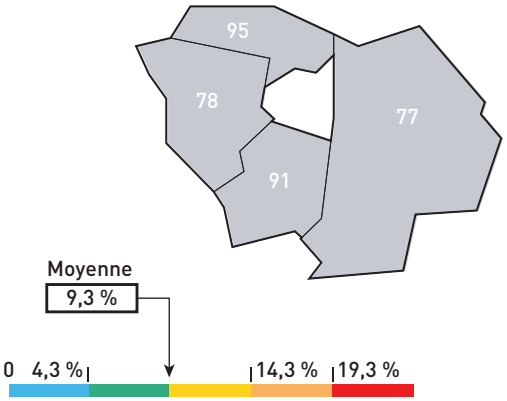
Famille 3 – Départements de grande couronne

↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



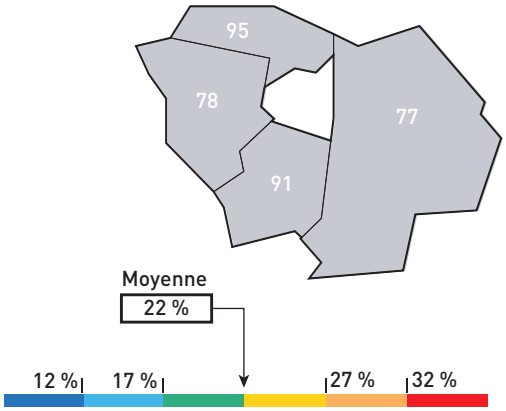
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués de 75 ans et plus



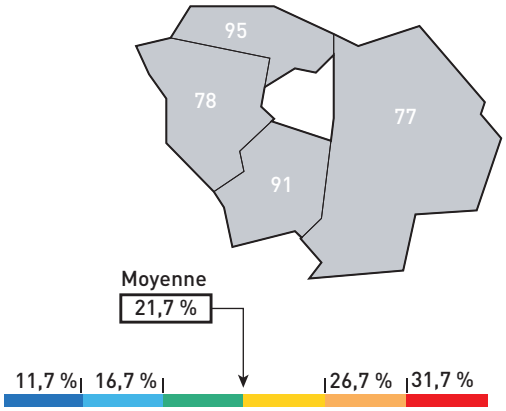
Non significativement différent de la moyenne

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

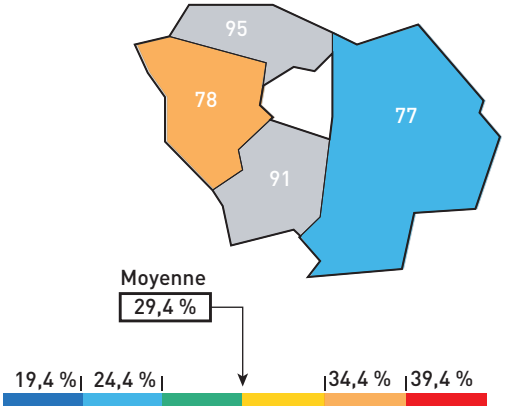


Non significativement différent de la moyenne

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

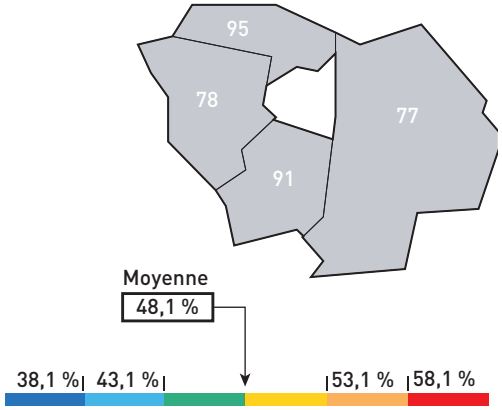


↓ Tués dans un accident avec une moto



Non significativement différent de la moyenne

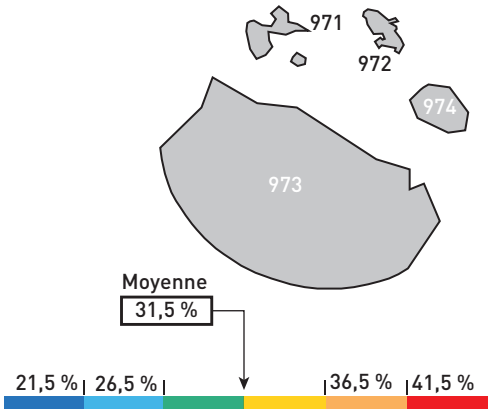
↓ Tués de nuit



Non significativement différent de la moyenne

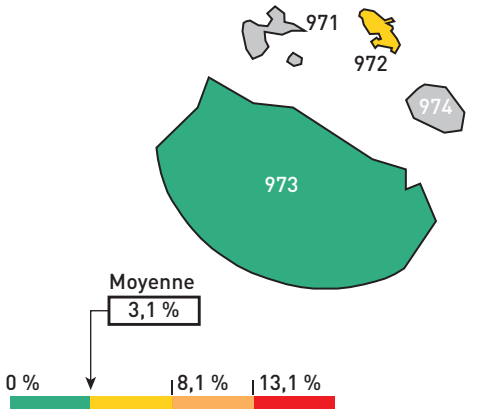
Famille 4 – Départements d'outre-mer

↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



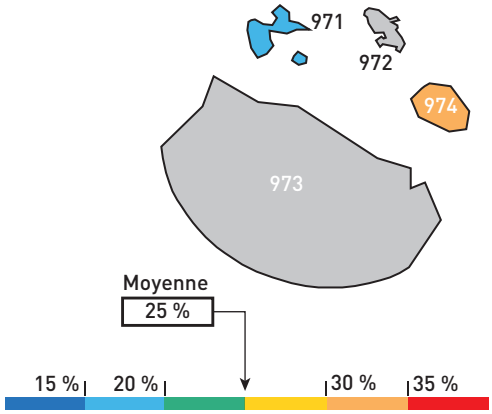
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués de 75 ans et plus



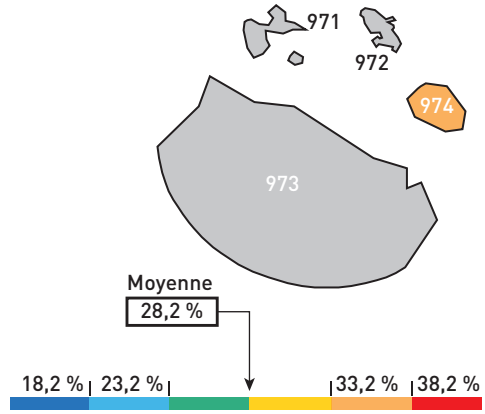
Non significativement différent de la moyenne

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



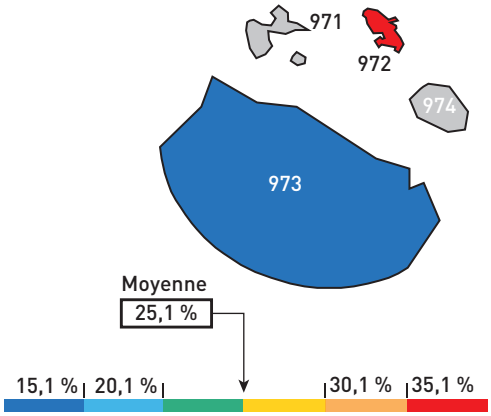
Non significativement différent de la moyenne

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



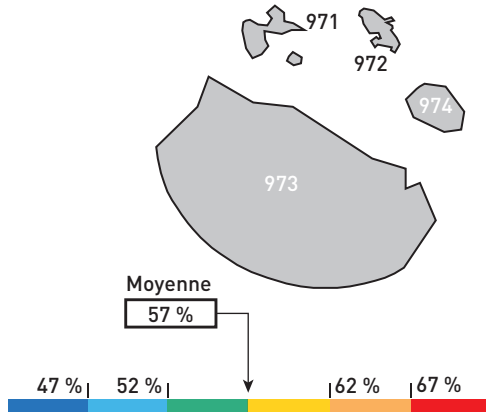
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués dans un accident avec une moto



Non significativement différent de la moyenne

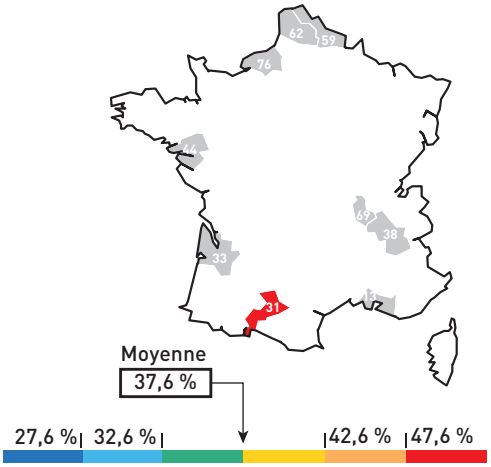
↓ Tués de nuit



Non significativement différent de la moyenne

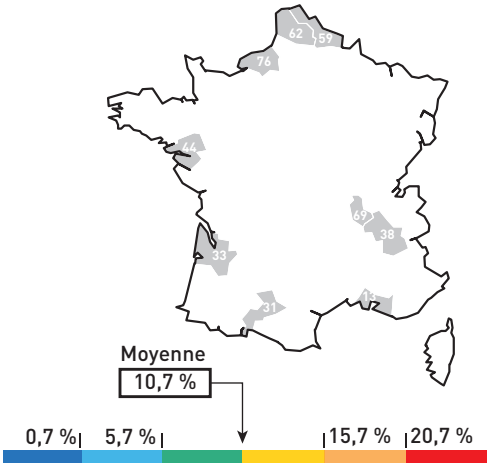
Famille 5 – Départements à métropoles

↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton

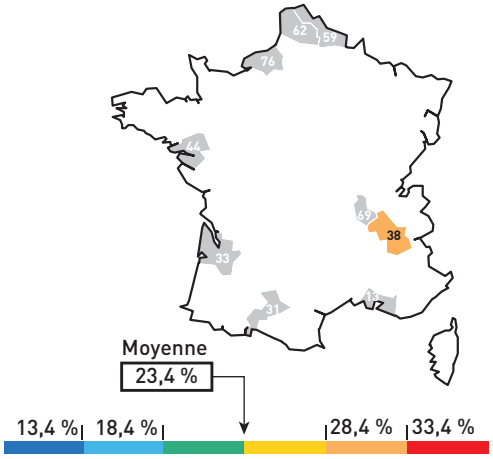


Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués de 75 ans et plus

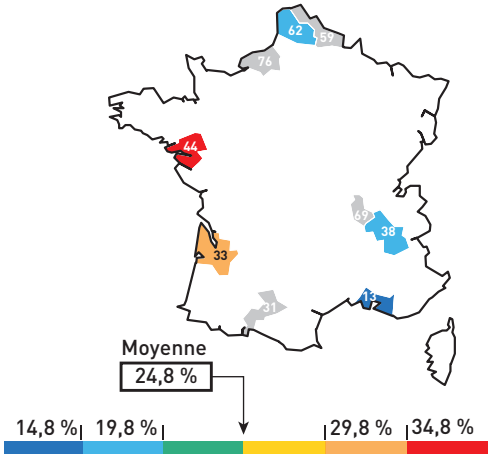


↓ Tués dans un accident avec un conducteur 18-24 ans responsable



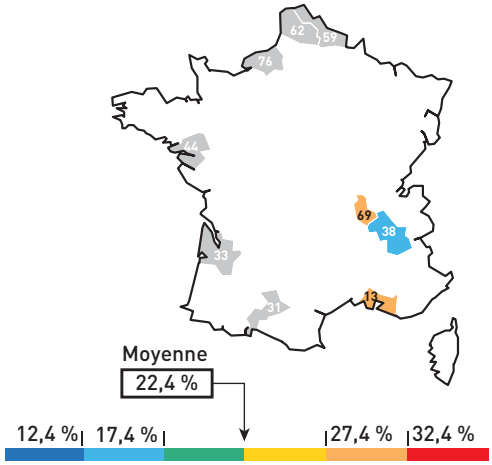
Non significativement différent de la moyenne

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



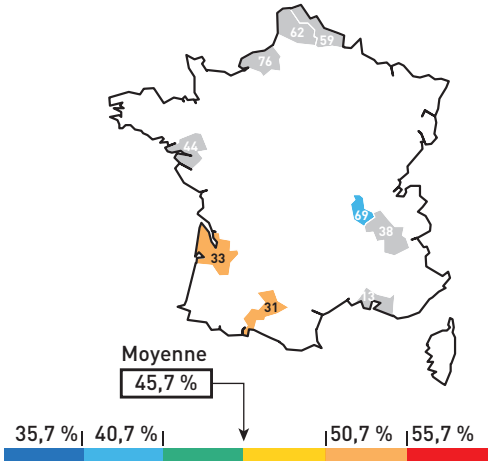
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués dans un accident avec une moto



Non significativement différent de la moyenne

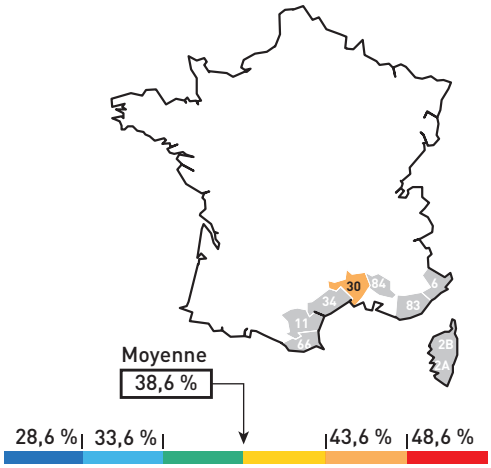
↓ Tués de nuit



Non significativement différent de la moyenne

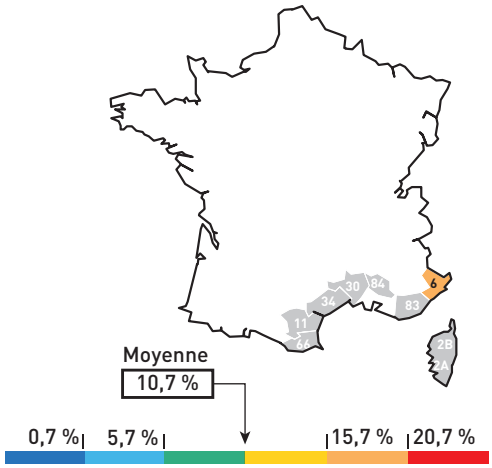
Famille 6 – Départements méditerranéens

↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



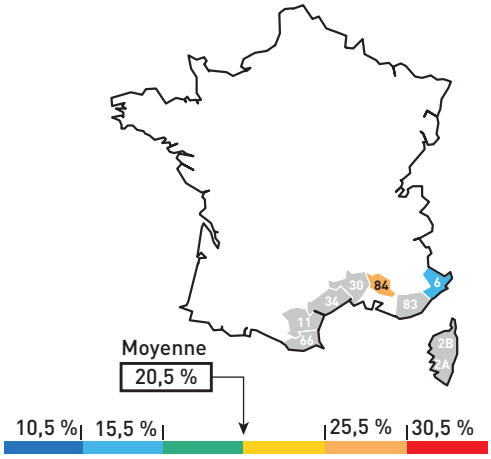
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués de 75 ans et plus



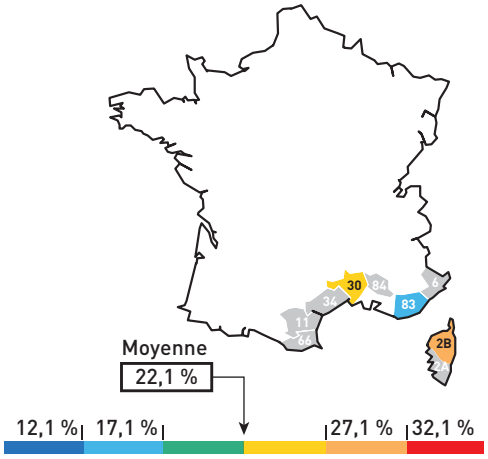
Non significativement différent de la moyenne

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



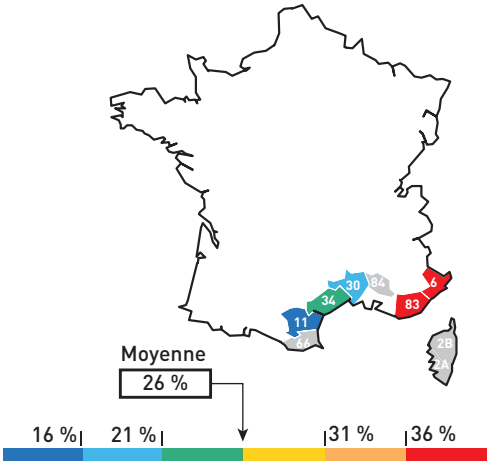
Non significativement différent de la moyenne

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



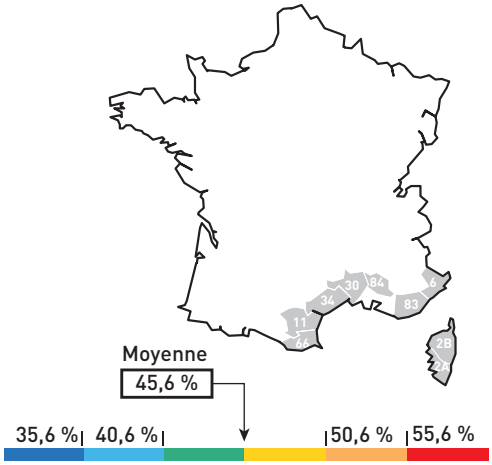
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués dans un accident avec une moto



Non significativement différent de la moyenne

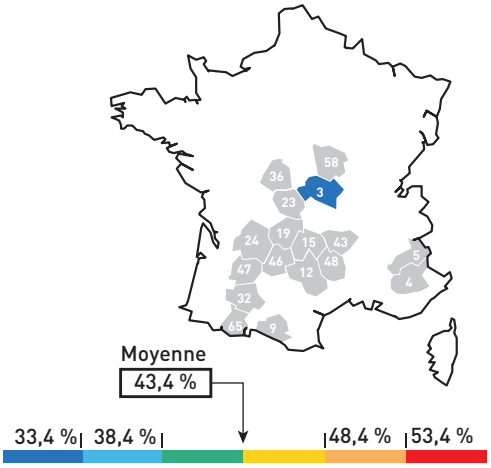
↓ Tués de nuit



Non significativement différent de la moyenne

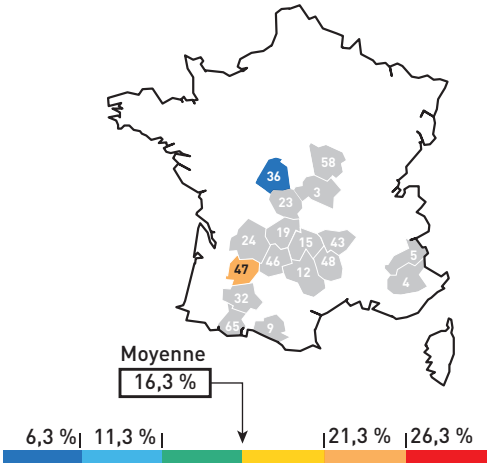
Famille 7 – Départements ruraux peu denses

↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



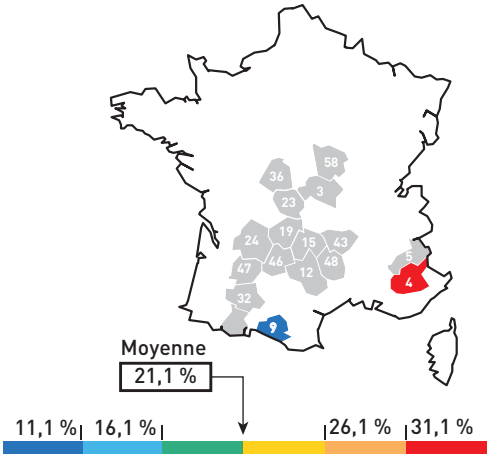
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués de 75 ans et plus



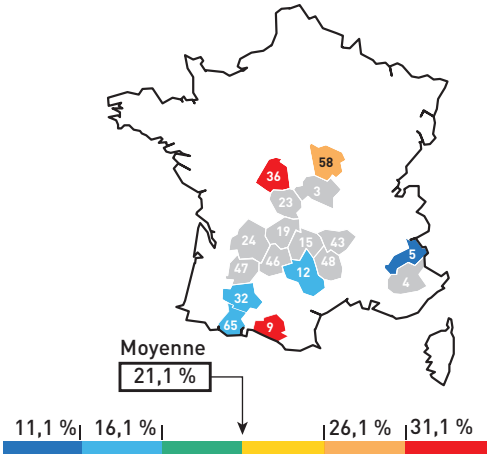
Non significativement différent de la moyenne

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



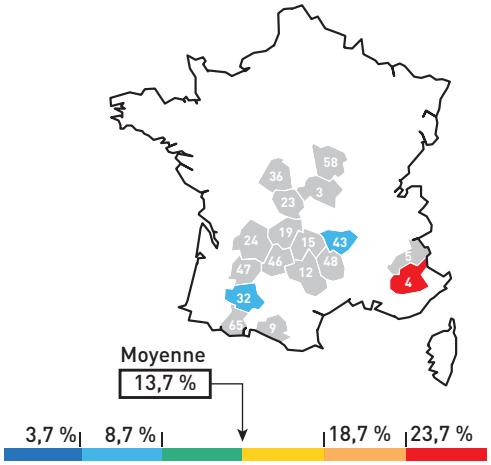
Non significativement différent de la moyenne

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



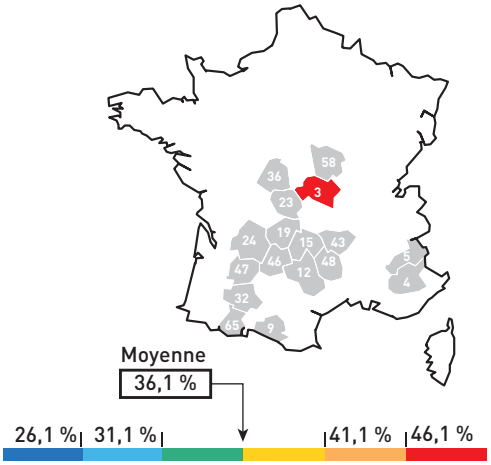
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués dans un accident avec une moto



Non significativement différent de la moyenne

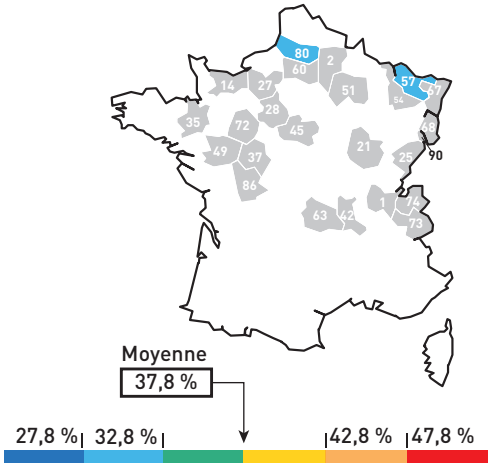
↓ Tués de nuit



Non significativement différent de la moyenne

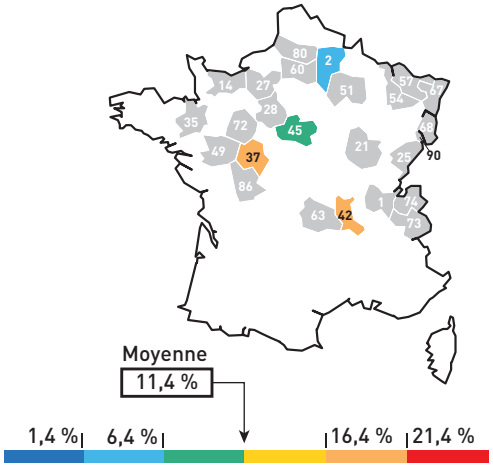
Famille 8 – Départements multipolaires

↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



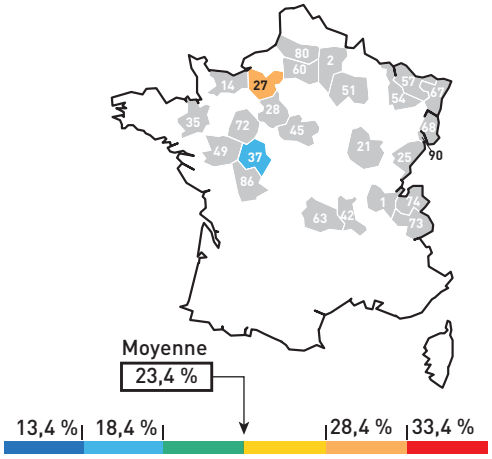
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués de 75 ans et plus



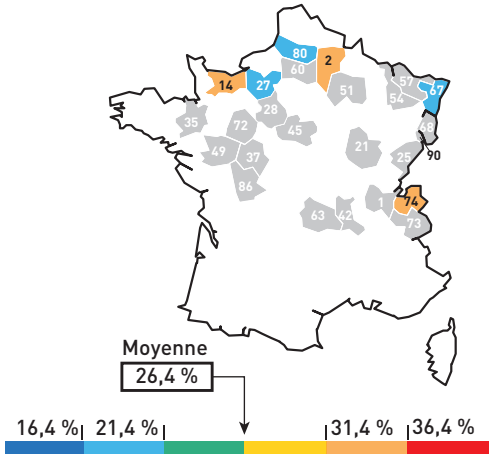
Non significativement différent de la moyenne

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



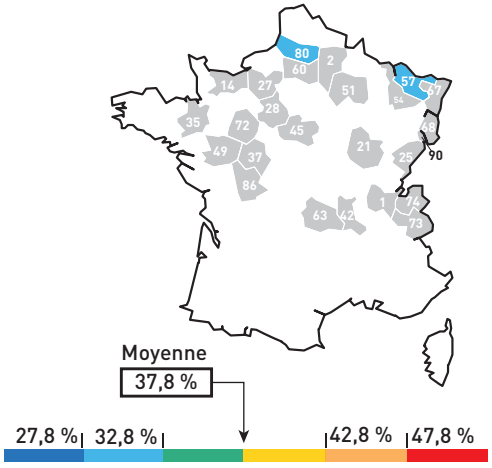
Non significativement différent de la moyenne

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



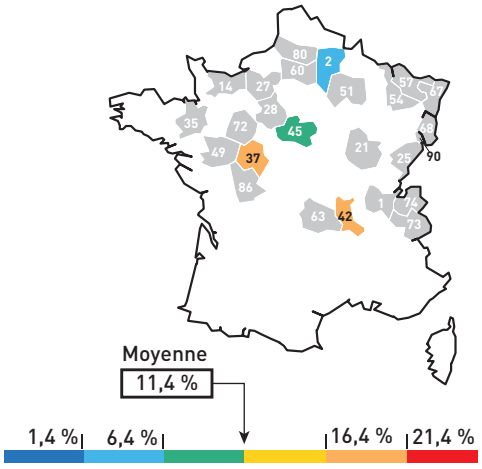
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués dans un accident avec une moto



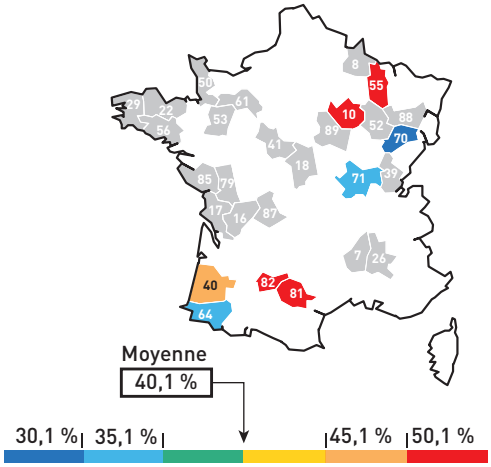
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués de nuit



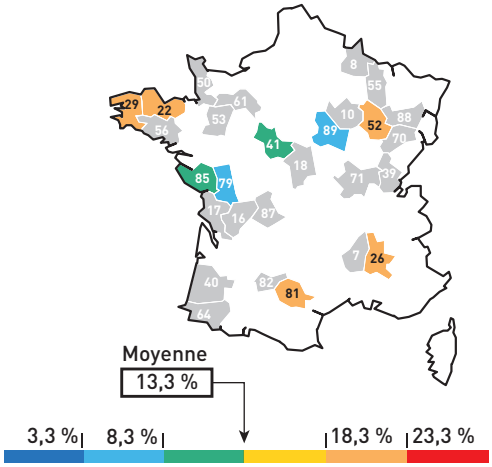
Non significativement différent de la moyenne

Famille 9 – Départements de transition



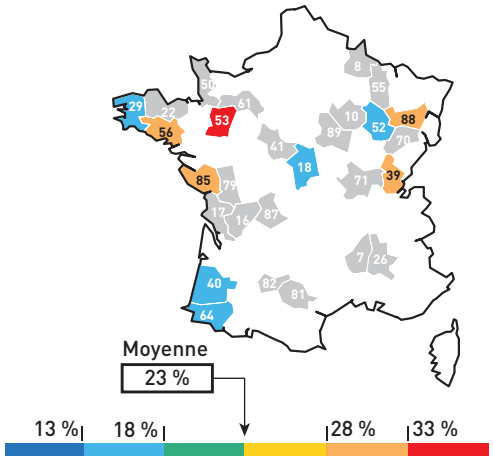
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués dans un accident à un seul véhicule sans piéton



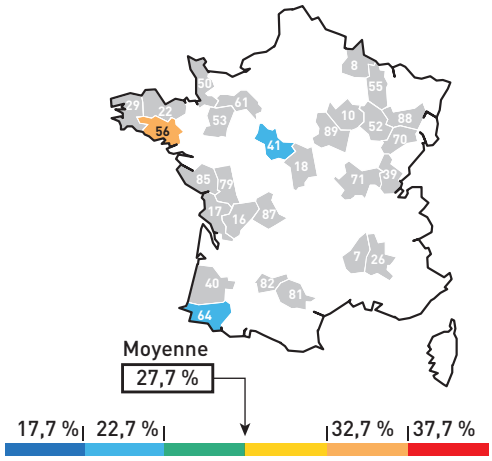
Non significativement différent de la moyenne

↓ Tués de 75 ans et plus



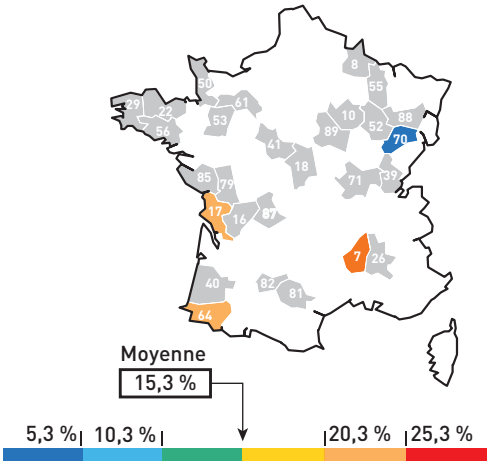
Non significativement différent de la moyenne

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

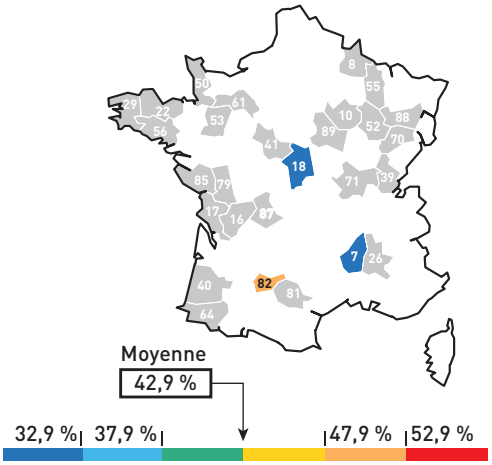


Non significativement différent de la moyenne

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



Non significativement différent de la moyenne



Non significativement différent de la moyenne

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-cyclette	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-cyclette	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.

PARTIE 8 #

ANNEXES

Le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière

Le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière est géré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière. Il constitue la base de données des informations essentielles recueillies dans un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (dit « BAAC ») par les forces de l'ordre, à la suite de chaque accident corporel.

Il est usuellement dénommé « Fichier BAAC ».

Le présent chapitre, après avoir donné les principales définitions utilisées, présente le processus de constitution de ce fichier.

Les données d'accidentalité commentées et analysées dans le présent document proviennent de ce fichier national.

DÉFINITIONS

C'est le Comité interministériel de la sécurité routière du 9 juillet 2004, au titre de la modernisation du Fichier national des accidents corporels de la route, qui a décidé l'adoption des définitions internationales aux fins de favoriser les comparaisons entre pays. Ces définitions résultent de la décision du Conseil 93/704/CE du 30 novembre 1993 créant la base statistique européenne en matière d'accidentalité (dénommée « CARE ») et décrivant les obligations des États membres (EM) en matière de transmission de statistiques d'accidentalité routière.

Par suite, la loi n° 2004-806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique a prévu, en son article 28, un arrêté santé et transports fixant les « conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière et leurs conséquences médicales ». Cet arrêté a été pris le 27 mars 2007 et donne les définitions suivantes :

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 indemnes : impliqués non décédés 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 (avant le 1er janvier 2005, le délai de prise en considération du décès était de 6 jours, aussi l'on applique un coefficient de correction aux données antérieures à 2005 – à savoir généralement 1,069) ;
– les personnes blessées : victimes non tuées.

On distinguera parmi les personnes blessées :
– les blessés dits « hospitalisés » : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
– les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais non admises à l'hôpital ou ayant été admises à l'hôpital 24 heures au plus.

INTERPRÉTATION DES DÉFINITIONS

Dans la mesure où ces définitions sont relativement sommaires et laissent ouvertes de nombreuses questions d'interprétation, l'ONISR, en charge de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité aux termes du décret du 15 mai 1975 relatif au CISR, a constitué de longue date une doctrine d'interprétation de ces définitions, qu'il diffuse auprès des services impliqués dans la collecte des données pour décider de la rédaction d'une fiche BAAC. Ces derniers doivent l'interroger en cas de doute sur la création ou non d'une fiche BAAC, et ce indépendamment de la rédaction ou non d'un procès-verbal.

Les principales sont les suivantes :

Sont classés comme accident corporel :

– un accident où au moins un usager est décédé du fait de l'accident ou qui a nécessité, du fait de l'accident des soins médicaux, c'est-à-dire des soins délivrés par un ou des professionnels de santé. Le cadre dans lequel ces soins ont été délivrés – établissement hospitalier, cabinet médical, sur le site même du sinistre ou autre – n'entre pas en ligne de compte. L'existence ou la durée d'une ITT n'entre aucunement en ligne de compte. Par contre, une auscultation ou de simples examens sans suites ne sont pas à considérer comme des soins ;
– un accident de cycliste sur une voie verte, s'agissant d'une voie ouverte à la circulation publique. La restriction d'usage à certaines catégories d'usagers d'une voie ouverte à la circulation est sans effet sur la qualification générale de la voie et ne dispense pas de la rédaction d'une fiche BAAC. Une bicyclette est un véhicule au sens du Code de la route. Un accident corporel impliquant un cycliste seul doit faire l'objet d'une fiche BAAC ;
– en cas de malaise ou de crise cardiaque, on doit donc raisonner en recherche de lien de causalité direct, en s'inspirant du raisonnement judiciaire employé pour les recherches de responsabilité. Dès lors que ses blessures ou son décès ne sont pas dus à son seul malaise ou à la seule crise cardiaque, mais bien à l'accident qui en a résulté (autrement dit : s'il meurt des suites d'un choc sur arbre par exemple), il s'agit bien d'un accident de la route, même s'il avait perdu connaissance avant le choc. Par contre, ce n'est pas un accident de la route s'il est démontré qu'il était déjà décédé avant le choc (un cas plutôt rare). S'il y a d'autres victimes de l'accident, elles ne sont évidemment pas prises en compte comme victimes routières si l'accident lui-même n'est pas classé en accident de la route (selon le critère rappelé ci-dessus). Cette interprétation est facile à mémoriser dans la mesure où, si l'item « malaise » existe dans la nomenclature BAAC, c'est bien parce que la très grande majorité des accidents avec malaise font effectivement l'objet d'une fiche BAAC ;
– un accident par noyade, si la perte de contrôle du véhicule est bien à l'origine de la chute du véhicule dans la rivière. Dés lors qu'il n'y a pas de rupture dans la chaîne de causalité depuis la sortie de route du véhicule, ces accidents doivent faire l'objet d'une fiche BAAC.

Ne sont pas classés comme accident corporel :

– tous les accidents purement matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie non ouverte à la circulation publique (par exemple, une voie réservée aux riverains et signalée comme telle) ou sur un parking à usage strictement privatif, ainsi que ceux qui n'impliquent pas de véhicule au sens du Code de la route. Notamment, les accidents n'impliquant qu'un piéton ou que des piétons entre eux en sont exclus ;
– dans le cas d'un transfert à l'hôpital suivi d'une sortie sans aucun soin après examen divers. Il n'y a alors pas de blessé au sens statistique et donc pas de fiche BAAC à rédiger. Le cas échéant, la fiche BAAC déjà établie peut être annulée une fois que l'absence totale de soins à aucune des victimes est avérée ;
– l'hypothèse de suicide ou de tentative de suicide ne peut justifier le déclassement d'un accident routier que si ce motif est avéré, c'est-à-dire qu'il a été établi et documenté dans le cadre de l'instruction (sur la base d'éléments probants) et qu'il a en conséquence fait l'objet d'une prise de position formelle du procureur de la République, dûment actée. Une simple présomption apparue en cours d'enquête ne peut faire foi ;
– il en est de même pour les cas d'homicide volontaire ou de tentative d'homicide volontaire.

Autres précisions :

– un blessé (au sens de la doctrine) non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures est dit « blessé léger ». La présence d'un blessé léger dans un accident suffit à le qualifier d'accident corporel et impose dès lors la rédaction d'une fiche BAAC ;
– on entend par milieu urbain l'ensemble des voies ou sections de voies situées à l'intérieur d'une agglomération au sens de la définition du Code de la route (sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération). La taille de l'agglomération (c'est-à-dire sa population) n'entre pas en ligne de compte ;
– à l'inverse, toute voie ou section de voie située hors agglomération relève de la rase campagne ;

– le délai de 30 jours pris en considération pour un décès a été adopté au 1er janvier 2005. Si l'on cherche à constituer des séries chronologiques, quand on travaille sur des périodes plus récentes (en général à partir de 2000), on applique de façon uniforme l'unique coefficient 1,069 jusqu'en 2004. Pour les séries plus longues, on doit employer des coefficients différenciés selon les périodes, le rapport entre les décès à court terme et les décès à moyen terme ayant varié au fil des temps, du fait principalement des progrès des dispositifs d'intervention d'urgence et de ceux de la médecine hospitalière. D'où certaines disparités légitimes entre séries. Précisément, pour les séries historiques longues : jusqu'en 1967, on dispose des effectifs tués à 3 jours (coefficient de conversion 1,17). Puis, jusqu'en 2004, on dispose des effectifs tués à 6 jours, que l'on convertit en utilisant successivement les coefficients 1,09 (de 1967 à 1992 inclus), puis 1,057 (de 1993 à 2003 inclus) et enfin 1,069 pour la seule année 2004. Depuis 2005, les statistiques sont directement exprimées en effectifs tués à 30 jours.

LE RECUEIL DES DONNÉES ACCIDENTS

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'un BAAC (Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation), rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent (selon le site de l'accident).

Véritable clé de voûte du système d'information de la sécurité routière, ce bulletin regroupe des informations très complètes, organisées en quatre grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués. Un localisant complète les accidents en milieu urbain. Le BAAC porte le numéro de code de l'unité émettrice ainsi que le numéro de procès-verbal. La fiche BAAC est réputée anonyme en ce qu'elle ne comporte ni les identités des personnes impliquées dans les accidents, ni les immatriculations complètes des véhicules.

Environ 3 500 services sont susceptibles d'émettre une fiche BAAC. Ces services comprennent environ 3 000 brigades locales de gendarmerie, 465 circonscriptions de sécurité publique comportant chacune une unité spécialisée en matière de sécurité routière et 13 compagnies républicaines de sécurité (CRS) auxquelles il convient d'ajouter la préfecture de police de Paris (PP) ainsi que la police aux frontières (PAF) compétente pour les accidents survenus aux frontières ou en zone aéroportuaire.

Schématiquement, le secteur de compétence de la gendarmerie correspond à la rase campagne et aux agglomérations de moins de 7 000 habitants, celui de la sécurité publique (commissariats) aux agglomérations de plus de 7 000 habitants, et celui des CRS aux autoroutes urbaines. Le bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris (PP) est compétent pour les vingt arrondissements de Paris et le boulevard périphérique, ainsi que pour les départements de la petite couronne depuis septembre 2009.

LA TRANSMISSION DES DONNÉES ACCIDENTS

Pour la gendarmerie, les BAAC établis par les brigades locales sont transmis aux escadrons départementaux qui, après validation et consolidation, les transmettent au Centre national de traitement de l'information de Rosny-sous-Bois, le tout au moyen de logiciels et procédures informatiques propres à la gendarmerie nationale. Ces procédures sont en cours de refonte dans une application de type Web dénommée PULSAR. Une fois rassemblées, les fiches sont transmises à l'ONISR en général le mois m + 2.

Pour la sécurité publique, le projet de modernisation a permis de rationaliser les moyens utilisés : le logiciel PROCEA, utilisé par les brigades de CRS pour la saisie et la transmission des données, a été étendu en 2005 à l'ensemble des commissariats, évitant ainsi l'emploi de plusieurs logiciels à la même finalité. L'ensemble des BAAC ainsi saisis est transmis aux centres d'exploitation informatique du ministère de l'intérieur. Ce centre contrôle les fichiers recueillis et les fait suivre à l'ONISR au fur et à mesure qu'il en accuse réception. Ces fiches sont généralement réceptionnées en moyenne à m + 4. Est également traité le petit nombre de BAAC qui lui est adressé par la police aux frontières.

LA CONSTITUTION DU FICHIER NATIONAL DES ACCIDENTS

Le portail accident

L'année 2009 avait vu la mise en service du portail « accidents » qui est devenu le cœur des systèmes d'informations du domaine accidents développés en son temps par le réseau scientifique et technique du ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports ou du logement (MEDDTL) sous pilotage de l'ONISR.

La création du portail avait pour principal enjeu l'amélioration de la qualité et de la fiabilité du fichier BAAC. L'ONISR, à la réception des fichiers transmis par les différents centres de traitement informatique du ministère de l'Intérieur, les charge dans le portail « accidents » et procède à un premier niveau de contrôle qualité. La préfecture de police de Paris (PP) procède directement au chargement dans le portail des fiches la concernant.

Depuis le 1er juillet 2011, c'est le Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest (CETE du Sud-Ouest) sis à Bordeaux, qui assure, sous la supervision de l'ONISR et pour son compte la consolidation nationale du fichier et les vérifications correspondantes.

Une fois chargées, les fiches BAAC deviennent accessibles aux observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) qui procèdent alors à un deuxième niveau de vérification et de corrections éventuelles. Ils assurent alors la cohérence de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national.

Depuis le 1er juillet 2011, c'est le même CETE du Sud-Ouest qui coordonne pour le compte de l'ONISR l'exécution de ces corrections ultimes dévolues aux ODSR.

La teneur et l'organisation détaillée de ces contrôles successifs sont décrits ci-dessous.

Contrôle qualité des données accidents

La mise en œuvre du portail « accidents » a amélioré le processus de fiabilisation des BAAC par l'introduction d'un double contrôle.

L'ONISR (ou depuis peu le CETE du Sud-Ouest agissant pour son compte) assure un premier niveau de contrôle comportant une vérification des formats et de complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident…).

Dès lors, ces données deviennent accessibles aux ODSR en charge d'un deuxième niveau de contrôle.

À ce stade, il s'agit de corriger les anomalies bloquantes des fiches telles que détectées par le système (par exemple, le système contrôle automatiquement que le conducteur occupe bien une place avant, ou que les caractéristiques lumineuses sont compatibles avec l'heure, etc.).

Les ODSR bénéficient, selon les cas, de l'aide des gestionnaires des réseaux routiers (direction interdépartementale des routes, conseils généraux, communes ou leurs groupements compétents) qui sont associés à cette vérification de niveau local, voire la prennent en charge sous la supervision des ODSR. Ces correcteurs locaux (ODSR ou gestionnaires) consultent en tant que de besoin les services des forces de l'ordre qui ont émis les fiches BAAC correspondantes ; celles-ci contribuent ainsi à leur correction finale.

Un dernier contrôle qualité au plan national est ensuite effectué avant la « publication » des résultats définitifs d'un mois. Il porte d'abord sur l'exhaustivité du fichier par la recherche des BAAC non remontés en comparant pour chaque département les accidents recueillis aux chiffres fournis par les préfectures dans le cadre des remontées rapides en provenance des préfectures.

Les remontées rapides sont des données collectées à chaud sans lien direct avec la constitution du fichier BAAC. Ce sont de simples décomptes provisoires des accidents corporels et de leur gravité, renseignés chaque fin de mois depuis l'année 2000 par les forces de l'ordre à partir de leur main courante, collectés par le canal des préfectures et consolidés par les services de la DMAT du ministère de l'Intérieur. Ces remontées rapides constituent l'un des éléments de référence utilisé pour apprécier l'exhaustivité de la base de données BAAC (par ailleurs, c'est des mêmes remontées rapides que l'ONISR tire par extrapolation les indicateurs provisoires figurant dans ses baromètres mensuels).

Ici, on entend par « publication » des BAAC l'arrêt des données correspondantes au terme de ce processus de vérification. Les données ainsi « publiées », définitivement gelées, constitueront la base de données officielles au plan national. Techniquement, ce sont les ODSR qui « publient » ainsi les données de leur ressort au fil de l'eau, par paquets mensuels. L'exploitation des fiches BAAC d'une année donnée n'est possible qu'après « publication » du dernier des douze ensembles mensuels par le dernier des 100 ODSR, soit, en 2011, courant mai 2012. Cette base annuelle intégralement « publiée » dans le portail constitue la source des statistiques officielles d'accidentalité qui sont communiquées au public et aux partenaires (notamment pour intégration aux bases de données internationales : bases OMS, CARE et IRTAD.

L'amélioration de la qualité des données peut cependant se poursuivre sous la responsabilité des ODSR après leur « publication », ces corrections étant réalisées soit directement dans le portail, soit indirectement par utilisation du logiciel spécialisé « Concerto ». Elles peuvent concerner la géolocalisation de l'accident ou la vérification d'infor-

mations particulières identifiées par le portail comme des anomalies résiduelles tolérées. Ces ultimes corrections de détail, sans incidence sur les agrégats nationaux, ne seront pas rapatriées dans la base officielle.

LES EXPLOITATIONS DU FICHIER NATIONAL DES ACCIDENTS

Les données officielles de l'accidentalité en France sont issues de l'exploitation du fichier national.

L'essentiel de ces exploitations est mené par l'ONISR qui utilise le logiciel d'exploitation statistique SAS ou, pour son compte, par diverses composantes du réseau scientifique et technique du MEDDE-METL qui ont recours au logiciel SAS ou au logiciel Concerto, à savoir : le Service d'études des transports, des routes et de leur aménagement (SETRA), le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU) et certains centres d'études techniques de l'équipement (CETE).

L'ONISR réalise ou fait réaliser par ailleurs de nombreuses études d'enjeux de niveau national ciblées sur des types particuliers d'accidents et réclamant pour certaines analyses de retourner aux informations circonstanciées consignées sur les procès-verbaux.

Outre ces exploitations réalisées par l'ONISR ou pour son compte, le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière est très utilisé, pour répondre à des demandes spécifiques locales ou non par le réseau scientifique et technique du MEDDE-METL et au niveau local par les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR), situés dans les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), ainsi que les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR), situés dans les DDT des préfectures.

Les observatoires locaux établissent en particulier à la demande des préfets des bilans annuels complétant le bilan annuel national. Ils effectuent aussi des études d'enjeux, notamment afin de préparer les DGO, ou ciblées par exemple sur les tronçons de routes particulièrement accidentogènes.

De nombreux gestionnaires de voiries (notamment conseils généraux, grandes villes et communautés d'agglomération) exploitent également le Fichier BAAC pour nourrir et fonder leurs propres analyses d'enjeux. Le Fichier national des accidents corporels de la circulation routière constitue aussi un précieux outil de travail et de référence pour d'autres utilisateurs particuliers que sont l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA), le laboratoire commun d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain de PSA Peugeot-Citroën et de Renault (LAB) et, plus généralement, pour l'ensemble des acteurs de la recherche en accidentologie.

En application de la réglementation sur la statistique publique, ne sont rendus accessibles au grand public, aux médias ou aux tiers que des résultats agrégés à un niveau suffisant pour empêcher toute identification indirecte des personnes impliquées dans les accidents. N'ont accès à la base intégrale ou à des extraits intégraux de la base, administrée par l'ONISR, que des agents dûment habilités ou des organismes autorisés par voie de convention *ad hoc,* qu'ils soient gestionnaires de voirie ou qu'ils interviennent à des fins de recherche. Ces conventions les obligent aux mêmes précautions d'emploi et de divulgation, visant à préserver l'anonymat des personnes impliquées dans les accidents.

ACCÈS AU FICHIER NATIONAL DES ACCIDENTS

Le Fichier national des accidents corporels de la circulation (dit « Fichier BAAC »), est une base de données anonyme. Néanmoins, il contient des données à caractère personnel relatives aux personnes impliquées dans les accidents, ainsi que des indications sur les circonstances des accidents (lieu, heure, etc.) permettant d'identifier les personnes en cause par recoupement avec des informations extérieures.

C'est pourquoi, au titre des règles portant sur le secret de la statistique publique, ce fichier ne peut pas, de façon générale, être mis à disposition de tiers dans son intégralité ou par extraits intégraux, mais uniquement par le biais d'extractions agrégées éliminant tout risque d'identification des personnes.

Par « tiers », on entend ici tout autre utilisateur potentiel que les agents de l'État qui sont directement impliqués dans les chaînes de constitution et d'exploitation ordinaire du fichier.

Cependant, conformément aux objectifs servis par l'existence de ce fichier, l'accès de tiers à la base intégrale ou à des extraits intégraux (c'est-à-dire non agrégés) peut être autorisé par convention dans trois cas :

1. À des fins de recherche en accidentologie.

2. À des fins d'analyse locale d'enjeux de sécurité routière, sur l'initiative des services de l'État ou de collectivités gestionnaires de voirie, ces études pouvant éventuellement être commandées à des prestataires.

3. Et, subsidiairemwent, à des fins de vérification et d'amélioration du Fichier lui-même, opérées par les gestionnaires de voirie collaborant à cette fin avec les services de l'État ou parfois par des prestataires pour le compte des services de l'État.

Néanmoins, depuis le 5 décembre 2011, un certain nombre de données du Fichier national des accidents est accessible à travers le site data.gouv.fr, site destiné à accueillir et diffuser les données publiques de l'État et des collectivités publiques. L'ONISR met en ligne une base extraite du Fichier national des accidents corporels de la circulation, dit « Fichier BAAC1 », éliminant tout risque d'identification des personnes.

La base répertorie l'intégralité des accidents corporels de la circulation intervenus de 2006 à 2011 en France (4 DOM inclus, à savoir Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion), avec leur description simplifiée (plus un indice de gravité). Cela inclut toutes les informations de localisation disponibles dans le Fichier BAAC, telles qu'elles y sont renseignées ainsi que les informations concernant les véhicules et le dénombrement des victimes.

Cette base comporte 454 372 accidents (440 695 pour la métropole et 13 677 pour les DOM) et 775 422 véhicules présents dans les accidents (751 831 pour la métropole et 23 591 pour les DOM).

Cette base de données, comprenant deux fichiers distincts, est au format csv.

Dans le fichier désigné comme « Fichier Etalab Accidents », les accidents sont classés par ordre croissant d'indice de gravité, puis par département.

L'indice de gravité de l'accident est calculé selon le coût normalisé des atteintes aux victimes (intervenant dans le calcul annuel du coût pour la nation de l'insécurité routière), en proportion des valeurs tutélaires mises à jour pour l'année 2011 (chaque tué est ainsi valorisé à hauteur de 100 points d'indice, chaque hospitalisé à hauteur des 10,8, chaque blessé léger à hauteur de 0,44).

Pour chaque accident, est indiqué le nombre de tués, de blessés légers, de blessés hospitalisés et d'usagers indemnes impliqués. Le fichier donne également de nombreuses informations relatives aux circonstances ou au contexte de l'accident, y compris des données relatives à l'infrastructure routière et au lieu de l'accident. S'il s'agit d'un carrefour (ce qui est signalé), la voie décrite est la voie de la catégorie la plus élevée.

Les véhicules impliqués dans l'accident sont décrits dans un second fichier (désigné plus loin comme Fichier Etalab Véhicules). Ils sont associés à leur accident par un numéro d'accident (*cf.* « NUMAC » ci-dessous). Cette numérotation des accidents est unique et exclusive à cette base de données (elle ne provient pas du Fichier BAAC).

↓ LES INFORMATIONS DE LA FICHE BACC D'UN ACCIDENT ET LEUR ORGANISATION EN QUATRE NIVEAUX

Identifiant	**Code Unité**	**N° de procès-verbal (PV)**	**N° du feuillet**	**Établi Par :** 1-gendarmerie nationale 2-préfecture de police de Paris 3-compagnie républicaine de sécurité (CRS) 4-police des airs et des frontières (PAF) 5-sécurité publique
1-Caractéristiques	**Date** jour mois année **Heure** heure minute	**Lumière** 1-plein jour 2-crépuscule ou aube 3-nuit sans éclairage public 4-nuit avec éclairage public non allumé 5-nuit avec éclairage public allumé	**Localisation** 1-hors agglomération 2-en agglomération de 0 à 500 habitants de 501 à 2000 habitants de 2001 à 5 000 habitants de 5 001 à 20 000 habitants de 20 001 à 50 000 habitants de 50 001 à 100 000 habitants de 100 001 à 300 000 habitants plus de 300 000 habitants **Code Insee du lieu de l'accident** département commune	**Intersection** 1-hors intersection En intersection ou à proximité immédiate 2-en X 3-en T 4-en Y 5-à plus de 4 branches 6-giratoire 7-place 8-passage à niveau 9-autre
2-Lieux	**Code route** **Catégorie** 1-autoroute 2-route nationale 3-route départementale 4-voie communale 5-hors réseau public 6-parc de stationnement ouvert à la circulation publique 9-autre **Voie** Composée de : numéro ou **finato** de la voie 2-*bis* ou 3-*ter* lettre indice : A, B, C etc.	**Régime de circulation** 1-route à sens unique 2-route bidirectionnelle 3-route à chaussées séparées 4-route avec voies d'affectation variable **Nombre total de voies de circulation** **Voie spéciale** 1-piste cyclable 2-bande cyclable 3-voie réservée	**Profil en long** 1-plat 2-pente 3-sommet de côte 4-bas de côte **Tracé en plan** (sens du 1er véhicule décrit) 1-partie rectiligne 2-en courbe à gauche 3-en courbe à droite 4-en S **Point kilométrique ou repère** (se repérer par rapport à la borne amont) – no de borne – mètres	**Largeur (en mètres)** terre-plein central route hors TPC
3-Véhicules	**Catégorie administrative** 01-bicyclette 02-cyclomoteur + 30, Scooter < 50 cm³ 03-voiturette, tricycle 31-moto > 50 cm3 < 125 cm³ 32-scooter > 50 cm3 < 125 cm³ 33-motocyclette Lourde > 125 cm³ 34-scooter > 125 cm³ 35-quad léger ≤ 50 cm³ 36-quad lourd > 50 cm³ 07-véhicule de tourisme (seul ou avec caravane ou remorque) 10-véhicule utilitaire seul (1,5 t < PTAC = 3,5 t) 07-poids lourd seul (3,5 t < PTAC = 7,5 t) 14-poids lourd seul (PTAC > 7,5 t) 15-poids lourd + remorque(s) 16-tracteur routier seul 17-tracteur routier + semi-remorque 37-autobus 38-autocar 39-train 40-tramway 20-engin spécial 21-tracteur agricole 99-autre véhicule	**Lettre conventionnelle** **Code route** **Délit de fuite** 1-véhicule en fuite 2-conducteur en fuite **Sens de circulation** 1-P.K. ou P.R. croissant 2-P.K. ou P.R. décroissant Département ou pays d'immatriculation **Date de 1re mise en circulation** mois année	**Appartenant à** 1-conducteur 2-véhicule volé 3-propriétaire consentant 4-administration 5-entreprise **Véhicule spécial** 1-taxi 2-ambulance 3-pompier 4-police – gendarmerie 5-transport scolaire 6-matières dangereuses 9-autre	**Facteur lié au véhicule** 1-défectuosité mécanique 2-éclairage – signalisation 3-pneumatique(s) usé(s) 4-éclatement de pneumatique(s) 5-chargement 6-déplacement du véhicule 7-incendie du véhicule 9-autre **Assurance** 1-oui 2-non 3-non présentation
4-Usagers	**Lettre conventionnelle** **Place dans le véhicule** 2 roues : 1-conducteur 2-passager 3-passager (side-car) 4 roues : 2-avant droit 6-avant milieu 1-avant gauche 3-arrière droit 5-arrière milieu 4-arrière gauche 9-arrière droit 8-arrière milieu 7-arrière gauche **Responsable présumé** 0 : si l'usager n'est pas présumé responsable de l'accident 1 : si l'usager est présumé responsable de l'accident	**Catégorie** 1-conducteur 2-passager 3-piéton 4-piéton en roller ou en trottinette **Gravité** 1-indemne 2-tué (30 jours) 3-blessé hospitalisé 4-blessé léger	**Catégorie socioprofessionnelle** 1-conducteur professionnel 2-agriculteur 3-artisan, commerçant, profession indépendante 4-cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise 5-cadre moyen, employé 6-ouvrier 7-retraité 8-chômeur A-étudiant 9-autre **Sexe** 1-masculin 2-féminin **Département ou pays de résidence** **Date de naissance** mois année	**Facteur lié a l'usager** 1-malaise – fatigue 2-médicament – drogue 3-infirmité 4-attention perturbée 5-ivresse apparente **Test d'alcoolémie** 1-impossible 2-refusé 3-prise de sang 4-éthylomètre 5-résultat non connu 6-dépistage négatif **Taux d'alcoolémie**
Localisant urbain	**Type de numéro** – numéro non renseigné – adresse postale – candélabre – autre **Numéro :** – sans objet, bis ou ter	**Distance en mètres** – distance au numéro **Libellé de la voie** **Code RIVOLI**		

↓ BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION (ÉDITION 2002)

Condition atmosphérique
1-normale
2-pluie légère
3-pluie forte
4-neige – grêle
5-brouillard – fumée
6-vent fort – tempête
7-temps éblouissant
8-temps couvert
9-autre

Type de collision
Accident impliquant :
– deux véhicules
1-collision frontale
2-collision par l'arrière
3-collision par le côté
– trois véhicules et plus
4-collision en chaîne
5-collisions multiples
6-autre collision
7-sans collision

Coordonnée géographique
Indicateur de provenance
latitude
longitude

Adresse postale
– numéro de la voie
– nature de la voie
– nom de la voie

1-veille de fête
2-jour de fête

État surface
1-normale
2-mouillée
3-flaques
4-inondée
5-enneigée
6-boue
7-verglacée
8-corps gras – huile
9-autre

Aménagement – infrastructure
1-souterrain – tunnel
2-pont – autopont
3-bretelle d'échangeur ou de raccordement
4-voie ferrée
5-carrefour aménagé
6-zone piétonne
7-zone de péage

Situation de l'accident
1-sur chaussée
2-sur bande d'arrêt d'urgence
3-sur accotement
4-sur trottoir
5-sur piste cyclable

Point école
03-à proximité d'un point école
99-pas à proximité

Obstacle fixe heurté
01-véhicule en stationnement
02-arbre
03-glissière métallique
04-glissière béton
05-autre glissière
06-bâtiment, mur, pile de pont
07-support signalisation verticale ou poste d'appel d'urgence
08-poteau
09-mobilier urbain
10-parapet
11-îlot, refuge, borne haute
12-bordure de trottoir
13-fossé, talus, paroi rocheuse
14-autre obstacle fixe sur chaussée
15-autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement
16-sortie de chaussée sans obstacle

Obstacle mobile heurté
1-piéton
2-véhicule
4-véhicule sur rail
5-animal domestique
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
01-circulant sans changement de direction
02-circulant même sens, même file
03-circulant entre deux files
04-circulant en marche arrière
05-circulant à contresens
06-circulant en franchissant le terre-plein central
07-circulant dans le couloir de bus – dans le même sens
08-circulant dans le couloir de bus – dans le sens inverse
09-circulant en s'insérant
10-circulant en faisant demi-tour sur la chaussée
11-changeant de file à gauche
12-changeant de file à droite
13-déporté à gauche
14-déporté à droite
15-tournant à gauche
16-tournant à droite
17-dépassant à gauche
18-dépassant à droite
19-traversant la chaussée
20-manœuvre de stationnement
21-manœuvre d'évitement
22-ouverture de porte
23-arrêté (hors stationnement)
24-en stationnement (avec occupants)

Nombre d'occupants dans le T.C.

Code CNIT
« type » inscrit sur la carte grise du véhicule

Permis de conduire
1-valide
2-périmé
3-suspendu
4-conduite en auto-école
5-catégorie non valable
6-défaut de permis
7-conduite accompagnée

Date d'obtention du permis
mois
année

Trajet
1-domicile – travail
2-domicile – école
3-courses – achats
4-utilisation professionnelle
5-promenade – loisir
9-autre

Infraction NATINF
1re infraction
2e infraction

Existence d'un équipement de sécurité
1-ceinture
2-casque
3-dispositif enfant
4-équipement réfléchissant
9-autre

Utilisation d'un équipement de sécurité
1-oui
2-non
3-non déterminable

Localisation du piéton
Sur chaussée :
1-à + 50 m du passage piéton
2-à – 50 m du passage piéton
Sur passage piéton :
3-sans signalisation lumineuse
4-avec signalisation lumineuse
Divers :
5-sur trottoir
6-sur accotement ou BAU
7-sur refuge
8-sur contre allée

Action du piéton
Se déplaçant :
1-sens véhicule heurtant
2-sens inverse véhicule
Divers :
3-traversant
4-masqué
5-jouant – courant
6-avec animal
9-autre

Piéton
1-seul
2-accompagné
3-en groupe

Drogue par dépistage
1-non fait
2-impossible
3-refusé
4-positif pour au moins un produit
5-négatif pour tous produits
6-résultat non connu (pour prise de sang)

Dépistage par prise de sang
1-non fait
2-impossible
3-refusé
4-positif pour au moins un produit
5-négatif pour tous produits
6-résultat non connu (pour prise de sang)

La méthodologie de l'analyse conjoncturelle

OBJET : ANALYSER LES « REMONTÉES RAPIDES » MENSUELLES

La donnée journalière de trafic, qui mesure l'exposition au risque, n'est mesurée que sur le réseau des routes nationales et des autoroutes – qui ne regroupe qu'une partie de la circulation France entière ; mais, même sur le réseau national, on peut à ce que les variations du trafic ne suffisent pas à modéliser les variations brutales des nombres d'accidents et de victimes que l'on observe certains jours de l'année. On est donc naturellement amené à utiliser des variables journalières qui rendent compte globalement des conditions de circulation, sans isoler le trafic, comme cela a été fait ici avec des variables météorologiques et des indicatrices calendaires.

Une correction des statistiques brutes d'accidentalité de l'influence des conditions journalières de circulation a été mise en place en 1995 avec le modèle Giboulée, en faisant appel, d'une part, à une base de données de Météo-France pour tenir compte des variations journalières des conditions météorologiques et, d'autre part, à une base calendaire pour tenir compte des jours à conditions de circulation atypiques. Cet outil de suivi conjoncturel des indicateurs d'accidentalité était utilisé pour analyser les résultats mensuels de la sécurité routière que l'ONISR réalise chaque mois. Cet outil était calé sur une base journalière et exploitait les statistiques journalières d'accidentalité du mois précédent, disponibles en début de mois suivant.

La version révisée du modèle Giboulée, mise en place courant 2011, vise à s'adapter au contexte actuel de production des statistiques d'accidentalité puisque les données journalières d'accidentalité ne sont disponibles qu'avec un délai de l'ordre d'un an – soit entre 9 mois et 15 mois, selon que l'on dispose de statistiques de l'année précédente par semestre ou pour l'année entière. La priorité est d'effectuer le suivi des « remontées rapides » mensuelles, c'est-à-dire d'estimations provisoires des derniers résultats mensuels – le suivi des statistiques journalières pouvant être effectué *a posteriori* pour répondre à des besoins spécifiques et identifiés. En exploitant les données informations météorologiques et calendaires du mois (connues au début du mois suivant), l'on dispose d'une valeur attendue pour un indicateur d'accidentalité, également disponible en cours de mois suivant, sous forme provisoire.

MÉTHODE : UNE DOUBLE CORRECTION DES DONNÉES BRUTES

Dans son esprit, la version révisée du modèle Giboulée répond à la même finalité que la version initiale, qui reste de proposer pour le suivi conjoncturel des indicateurs d'accidentalité une analyse de données brutes corrigées. La correction effectuée est double, puisqu'elle porte à la fois sur la composante saisonnière régulière, périodique et sur les variations mensuelles dues à des conditions de circulation atypiques, qu'on qualifie de composante saisonnière irrégulière. Alors que les méthodes classiques de correction de séries chronologiques mensuelles ne considèrent que la composante saisonnière régulière, sur une base mensuelle, la méthode de correction utilisée par l'ONISR considère également la composante irrégulière, estimée en amont sur une base journalière.

L'indicateur mensuel d'accidentalité (le nombre total de personnes tuées, avec une décomposition de cette mortalité d'ensemble en trois sous groupes relatifs aux piétons, aux cyclistes et motocyclistes, et aux usagers de véhicules motorisés hors moto) est éclaté en 5 composantes principales, dont les 3 premières sont des sous-composantes de la saisonnalité. La décomposition mensuelle complète peut s'écrire :

$$Y_m = YM_m + YC_m + S_m + T_m + u_m,$$

avec :

Y_m l'indicateur mensuel d'accidentalité,

$YS_m = YM_m + YC_m + S_m$ la composante saisonnière (qui regroupe une composante saisonnière irrégulière YM_m mesurant les effets météorologiques atypiques mesurés par écart à la normale attendue, une composante saisonnière irrégulière YC_m mesurant les effets de calendrier et une composante régulière, périodique S_m),

T_m la tendance

et u_m la composante résiduelle.

On notera que la donnée corrigée se décompose entre tendance et résidu :

$$Y_m - YS_m = T_m + u_m$$

Seules les deux sous-composantes saisonnières irrégulières sont estimées sur une base journalière, par des modèles de séries chronologiques utilisant d'une part des variables météorologiques journalières de Météo-France, d'autre part des indicatrices calendaires codant la présence de jours particuliers de l'année. La période de calage journalière couvre une dizaine d'années et intègre la dernière année où les statistiques journalières d'accidentalité issues du BAAC sont disponibles.

La base de données météorologiques exploite des données journalières moyennées sur une centaine de stations météorologiques (variables météorologiques nationales) ou mesurées sur six stations pilotes pour un jour et le jour précédent ; on peut les regrouper sous cinq titres (neige, brouillard, pluie, gel, température). Les indicatrices calendaires codent des voisinages de jours fériés, de voisinages de départs et de retours de vacances, et les différents jours de semaine, ce qui permet une composante calendaire liée aux jours fériés, aux vacances scolaires et une composante hebdomadaire.

La composante saisonnière régulière, la tendance et le résidu sont ensuite estimés sur une base mensuelle, avec une méthode de désaisonnalisation standard (Census-X11) qui ne fait pas appel à une information exogène. La décomposition mensuelle est effectuée sur longue période qui inclut les derniers mois connus, pour lesquels les statistiques journalières d'accidentalité ne sont pas encore connues.

EN SORTIE : LA TENDANCE ET LE RÉSIDU

Le modèle permet donc une analyse, mois par mois, des dernières statistiques mensuelles d'accidentalité dès que celles-ci sont connues, et que les données météorologiques du mois le sont (vers le 10 du mois suivant). Il est ainsi alimenté chaque mois par les dernières « remontées rapides » mensuelles et les données météorologiques journalières de ce mois. Une fois par an, à la mi-année, il est à nouveau alimenté par les statistiques journalières d'accidentalité de l'année précédente, ce qui permet de mettre à jour la partie amont du modèle et d'actualiser les paramètres météorologiques et calendaires qui sont utilisés pour l'ajustement des données mensuelles des mois suivants.

En pratique, même si les paramètres météorologiques et calendaires fournissent une aide à l'interprétation des fluctuations atypiques marquées, le suivi conjoncturel s'effectue sur les données corrigées, c'est-à-dire sur leurs deux composantes : la tendance et la partie résiduelle, non expliquée par le modèle. C'est sur la tendance qu'apparaissent les effets durables d'une politique de sécurité routière, et sur le résidu que se détectent ses effets immédiats ou des effets externes à la sécurité routière.

Bibliographie :

Bergel R., Girard B., Lassarre S., Le Breton P. (1995a) *Un modèle de désaisonnalisation des indicateurs d'insécurité routière,* Rapport du groupe de travail OEST/CEMS/INRETS/SETRA, Paris, OEST.

Le Breton, P., Vervialle, F. (1994), *Instruments d'analyse de l'évolution de la sécurité routière*. SETRA/CSTR 94004.

Présentation et méthodologie des indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR)

CONTEXTE ET OBJECTIFS DES ILSR

Les indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR) constituent un ensemble d'indicateurs qui caractérisent la mortalité routière à l'échelle départementale. Actualisés annuellement, ils permettent d'avoir un aperçu de la déclinaison des enjeux locaux en matière d'insécurité routière par comparaison cohérente avec des contextes départementaux semblables.

LES LIMITES DES INDICATEURS D'ACCIDENTALITÉ LOCALE (IAL)

Pour suivre l'évolution de l'insécurité, routière et orienter efficacement l'action publique, il est nécessaire de connaître la manière dont elle se décline sur le territoire. Tout acteur stratégique doit donc disposer d'une vision synthétique des enjeux propres à chaque département, niveau auquel s'organise concrètement l'intervention des pouvoirs publics.

Jusqu'en 2009, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) avait mis en place un système de collecte de données issues du réseau des observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) permettant l'élaboration annuelle des indicateurs d'accidentalité locale (IAL). Ces indicateurs croisaient l'accidentalité observée sur le réseau routier national et départemental avec le parcours total effectué sur chacun d'entre eux pendant la période d'observation. Ainsi les taux d'accidents ou de mortalité routière (par millions de kilomètres parcourus) étaient comparables entre eux et permettaient à chaque département de se situer par rapport à ses voisins.

Les limites des IAL résidaient, d'une part, dans la difficulté croissante à collecter localement les volumes de trafic des différents réseaux et, d'autre part, dans l'affectation changeante des sections de voie à un réseau donné (principalement en raison du transfert d'une partie des routes nationales, dans le réseau routier départemental). En outre, si le souhait de rendre possible des comparaisons interdépartementales était satisfait par cette approche, l'outil ne permettait pas réellement de saisir la spécificité des paramètres propres à chaque département, notamment la géographie, le nombre d'habitants, la densité de la population dont la diversité urbaine, le niveau de congestion, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes routiers, la disparité des pouvoirs d'achat et donc des taux de motorisation, la spécificité climatique propice ou non à l'usage des deux-roues motorisés, etc.

Fort de ce constat, l'ONISR a décidé l'arrêt de la production des IAL pour lancer une nouvelle réflexion sur la manière de satisfaire à ce besoin.

LES OBJECTIFS DES ILSR

Pour établir la méthodologie nécessaire à l'élaboration et à l'interprétation de nouveaux indicateurs, l'ONISR a chargé le Sétra de piloter en 2011 un groupe de travail rassemblant des experts du domaine et les utilisateurs finaux de ces données (issus des administrations centrales du ministère de l'Écologie et du ministère de l'Intérieur, des observatoires départementaux et régionaux de sécurité routière, et du réseau scientifique et technique du ministère de l'Écologie).

À l'issue de la réunion de lancement, les membres du groupe ont convenu que les nouveaux indicateurs devraient permettre :

– de saisir instantanément les principaux enjeux de chaque département ;

– de qualifier l'évolution de l'insécurité routière dans chaque département à long et moyen terme ;

– de réaliser des comparaisons interdépartementales pertinentes ;

– de relativiser les interprétations en fournissant les de contexte nécessaires.

LES CONTRAINTES IMPOSÉES AUX ILSR

La fiabilité et la cohérence des processus de constitution de données à l'échelle départementale est un prérequis nécessaire à toute tentative d'analyse comparative de leur résultat. L'expérience des IAL a montré que si le processus n'était pas maîtrisé le système restait fragile, c'est pourquoi il a été décidé que les nouveaux indicateurs devraient être construits sur des données fiables, recensées de manière uniforme sur l'ensemble du territoire. Cette contrainte forte a conduit à réduire l'approche de l'insécurité routière à la seule caractérisation de la mortalité observée sur les routes, car elle constitue la seule donnée réputée fiable et exhaustive. Les données d'accidentalité non mortelle et les données comportementales comme le recensement des infractions ou la mesure des vitesses pratiquées sont fortement dépendantes des moyens mis en place localement par les pouvoirs publics, si bien que leur comparaison immédiate souffrirait de nombreux biais et fausserait les interprétations.

Pour des raisons similaires, le rythme d'actualisation trop long des données de contexte, telles que les parcours, les parcs de véhicules, ou même les caractéristiques des populations résidentes permettant d'évaluer les niveaux d'exposition aux risques d'accidents demande aux indicateurs élaborés de s'en affranchir autant que possible. C'est pourquoi une méthode de comparaison des indicateurs a été élaborée ayant pour objectif principal de faciliter les interprétations.

MÉTHODE D'ÉLABORATION DES ILSR

Pour élaborer une méthode de comparaison des ILSR, le groupe de travail s'est inspiré des travaux publiés en 1995 par la DSCR concernant l'élaboration d'une typologie des régions et départements français pour l'aide à l'analyse en accidentologie. Le principe d'analyse développé dans cet ouvrage consistait à constituer des familles de régions et de départements français au regard de critères extérieurs à l'accidentalité mais pouvant l'influencer de façon directe ou indirecte. Les familles ainsi définies devaient être aussi différenciées que possible tout en rassemblant chacune les départements les plus homogènes possible entre eux.

Le groupe de travail a décidé de réitérer cette méthode uniquement à l'échelle départementale sur la base de données plus récentes et en élargissant dans la mesure du possible les critères décrivant le contexte de chaque département tant dans son volume que dans sa structure.

Le choix des variables de contexte

En 1995, le choix des variables s'était porté uniquement sur des quantités exprimées en valeur absolue et reflétant essentiellement la mobilité. Une telle approche fait prédominer les écarts de taille entre les départements, sans tenir compte de l'éventuel, proximité de leur structure, ce qui ne répond pas au besoin compte tenu du fait que l'analyse accidentologique porte en grande partie sur les fréquences d'apparition de tel ou tel type d'accident dans l'ensemble de l'accidentalité des départements. Ainsi, les indicateurs retenus en 2011 se sont différenciés de ceux de 1995 tant sur la forme que sur la diversité des thèmes couverts.

Les données exploitées pour l'élaboration de la typologie départementale sont issues de différentes sources : INSEE, SOeS, CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles), Météo-France, DATAR, IAL, etc. Les variables sont sélectionnées dès lors qu'elles sont susceptibles d'impacter le niveau et la spécificité de l'accidentalité départementale de façon directe (reflet du comportement des usagers locaux ou du danger encouru localement) ou indirecte (reflet des pratiques de mobilité, de l'attractivité de la zone, ou de l'importance du transit).

En outre, chaque variable retenue doit être produite de façon suffisamment standard pour envisager à moyen terme une réévaluation éventuelle des familles de département.

Ce sont ainsi plus de 80 indicateurs qui ont été pris en compte dans l'analyse, avec comme référence l'année 2010 (aucune variable remontant au-delà de l'année 2005) :

– population (nombre total, pourcentage par classes d'âge, pourcentage par activité) ;
– topographie (superficie, pourcentage de surface montagneuse) ;
– climat (précipitations, température, ensoleillement) ;
– territoire (pourcentage espace urbain, périurbain, multipolaire, rural, nombre de communes selon leur taille) ;
– tourisme (nombre de nuitées hôtels et de camping, pourcentage de résidences secondaires) ;
– parc des véhicules (nombre de VL, VU, PL, TC, pourcentage ménages équipés d'au moins un véhicule) ;
– immatriculation (nombre de 2RM immatriculés par an) ;
– permis délivrés par an (A et A1, B) ;
– vente de carburant par type ;
– linéaires et débits moyens (sur autoroute, nationales, départementales et communales) ;
– activité économique (PIB, nombre d'entreprises de transport, nombre de tonnes de marchandises).

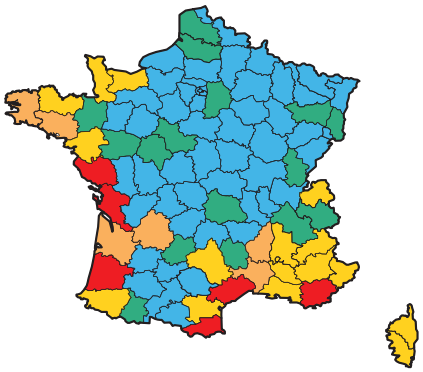
Comme l'illustrent les cartes de la page suivante, ces différents indicateurs ont tendance à rapprocher ou à éloigner différents ensembles de départements, cependant d'un indicateur à l'autre les proximités peuvent fortement varier.

Variabilité de l'homogénéité des départements selon l'indicateur

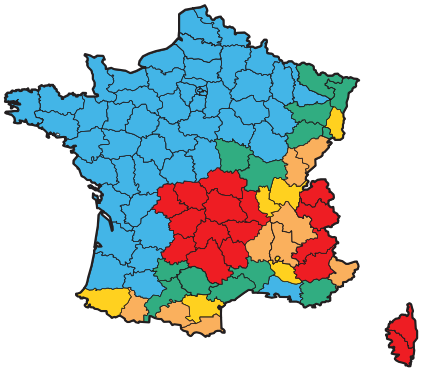
On constate que, selon l'indicateur observé, les départements s'opposent ou se rapprochent différemment.

Par exemple, dans la figure 1, le poids du tourisme représenté entre autres par le nombre de nuitées de camping a tendance à opposer les départements du littoral atlantique et méditerranéen au reste de la France. Tandis que, dans la figure 2, la part de la surface du département associée à un massif montagneux, comme marqueur à la fois d'une forme particulière de tourisme, mais également d'une topographie potentiellement plus dangereuse, rapproche naturellement les départements des Alpes, des Pyrénées et du Massif central, sans oublier la Corse.

↓FIGURES 1 ET 2 – CARTES DÉPARTEMENTALES DES NUITÉES DE CAMPING ET DE LA PART DE SURFACE MONTAGNEUSE



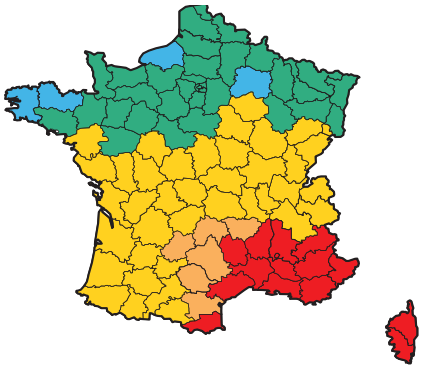
- Moins de 500 milliers de nuitées par an
- De 500 milliers à moins de 1 000 milliers de nuitées par an
- De 1 000 milliers à moins de 2 500 milliers de nuitées par an
- De 2 500 milliers à moins de 5 000 milliers de nuitées par an
- De 5 000 milliers de nuitées et plus par an



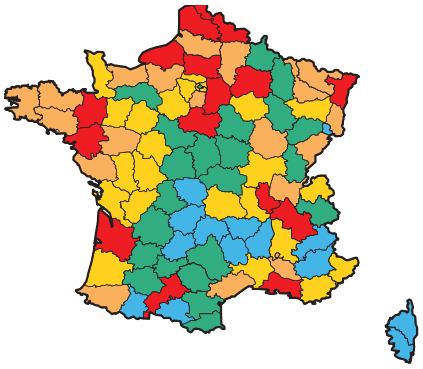
- Moins de 10 %
- De 10 à moins de 40 %
- De 40 à moins de 60 %
- De 60 à moins de 90 %
- 90 % et plus

Sur la figure 3, la durée d'ensoleillement, quant à elle, reflet de l'attractivité touristique et donc de l'intensification de la mobilité de certaines catégories d'usagers, définit des zones géographiquement très marquées opposant le Sud-Est ensoleillé au Nord-Ouest pluvieux. Enfin, comme l'illustre la figure 4, le nombre de tonnes de marchandises transportées en provenance ou à destination du département, variable fortement liée à la présence de poids lourds sur les routes, rapproche les départements du Nord, de l'Ouest, du couloir rhodanien et de la région parisienne pour les opposer aux départements dépourvus de grandes artères internationales.

↓FIGURES 3 ET 4 – CARTES DÉPARTEMENTALES DES DURÉES D'ENSOLEILLEMENT ET DES TONNES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES



- Moins de 1600 par an
- De 1 600 à 1 749 heures par an
- De 1 750 à 2 049 heures par an
- De 2 050 à 2 199 heures par an
- 2 200 heures et plus par an à moins de 2 224



- Moins de 10 millions de tonnes par an
- De 10 à moins de 20 millions par an
- De 20 à moins de 30 millions par an
- De 30 à moins de 40 millions par an
- 40 millions et plus par an

Cette hétérogénéité des regroupements de départements d'un indicateur à l'autre oblige à adopter une méthode de compilation de l'ensemble de ces distributions pour en faire ressortir les oppositions fondamentales.

ANALYSE EN COMPOSANTE PRINCIPALE ET CLASSIFICATION ASCENDANTE HIÉRARCHIQUE

Afin de pouvoir traiter dans leur globalité les correspondances et les disparités interdépartementales, il a été nécessaire de combiner deux méthodes statistiques :

– d'abord une analyse en composante principale (ACP) qui permet de hiérarchiser les oppositions entre départements selon leur importance ;

– suivi d'une classification ascendante hiérarchique (CAH) qui permet de constituer des groupes relativement homogènes au regard des caractéristiques les plus discriminantes identifiées précédemment.

Du fait du caractère très atypique du département parisien, celui-ci a été exclu de l'analyse en composante principale afin de ne pas capturer la majeure partie de l'inertie. Par ailleurs, en l'absence des données correspondantes, mais également en raison de leur caractère particulièrement atypique, les départements de l'outre-mer n'ont pas pu être intégrés à cette analyse.

La classification hiérarchique regroupe les départements en un nombre de classes qui maximise la variance interclasse tout en minimisant la variance intraclasse. C'est-à-dire qu'elle constitue des groupes de départements les plus différenciés possibles tout en s'assurant que chaque groupe rassemble bien des départements homogènes entre eux. Le choix du nombre de classes est à arbitrer entre finesse et clarté des résultats recherchés :

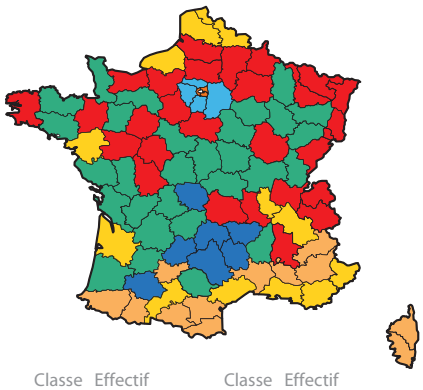
– la finesse est maximale si l'on retient une classe pour chaque département ;

– la clarté est maximale si l'on regroupe tous les départements en une seule classe.

Les cartes suivantes présentent les typologies successives obtenues par ajustement des variables utilisées et variation du nombre de classes souhaitées. La figure 5 présente la première typologie obtenue avant intégration des variables météorologiques et économiques. Malgré l'absence de certaines variables, cette première typologie pose les bases des grandes disparités interdépartementales en identifiant distinctement la petite couronne (en magenta) et la grande couronne parisienne (en cyan), les départements organisés autour d'une grande agglomération (en jaune), une spécificité du Sud (en orange), un noyau rural (en bleu) et une séparation du reste des départements entre les plus urbanisés (en rouge) et les plus industrialisés (en vert).

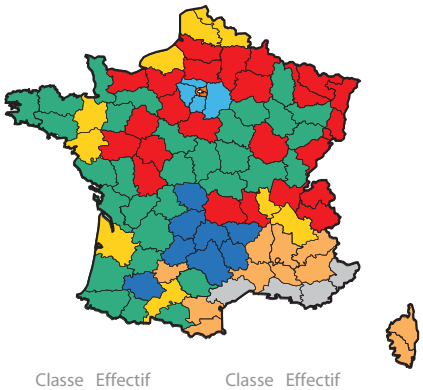
Avec la figure 6, on observe que l'intégration des variables météorologiques en trop grand nombre vient notamment isoler les départements des Bouches-du-Rhône, des Alpes-Maritimes, de l'Hérault et du Var dans une classe à part déterminée par une météorologie très clémente. L'isolement de ces départements ne faisant pas sens en matière de sécurité routière, le poids des variables météorologiques est revu à la baisse dans l'ensemble des variables retenues in fine.

↓FIGURE 5 – PREMIÈRE TYPOLOGIE DES DÉPARTEMENTS



Classe	Effectif	Classe	Effectif
1	29	5	3
2	29	6	4
3	12	7	12
4	7		

↓FIGURE 6 – DEUXIÈME TYPOLOGIE DES DÉPARTEMENTS

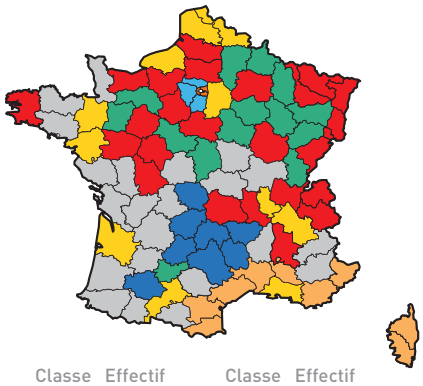


Classe	Effectif	Classe	Effectif
1	25	5	3
2	31	6	4
3	11	7	9
4	8	8	4

L'ajustement des variables météorologiques et l'ajout des variables retraçant l'activité économique des départements viennent finaliser le panier des critères à prendre en compte dans la typologie des départements. Il en résulte deux typologies de 8 et 7 classes qu'il convient de départager.

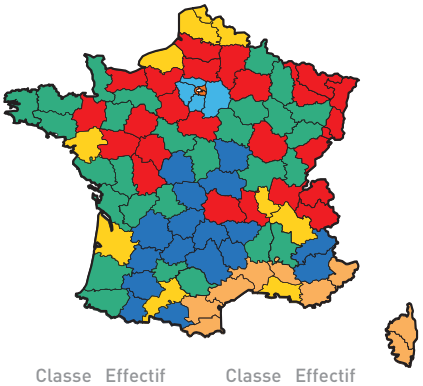
La figure 7 présente l'intégration d'une huitième classe de départements qui viennent essentiellement découper les départements verts selon cette diagonale nord-ouest/sud-est sur des critères d'industrialisation et de ruralité, cependant elle perturbe également d'autres séparations en rattachant la Seine-et-Marne et l'Ille-et-Vilaine aux départements à métropole (en jaune). La typologie en 7 classes présentée par la figure 8 conserve quant à elle les bases des grandes disparités interdépartementales ce qui la rend plus claire, et plus équilibrée en termes d'effectifs.

↓FIGURE 7 – TROISIÈME TYPOLOGIE DES DÉPARTEMENTS



Classe	Effectif	Classe	Effectif
1	25	5	3
2	14	6	3
3	9	7	11
4	8	8	22

↓FIGURE 8 – TYPOLOGIE FINALE DES DÉPARTEMENTS



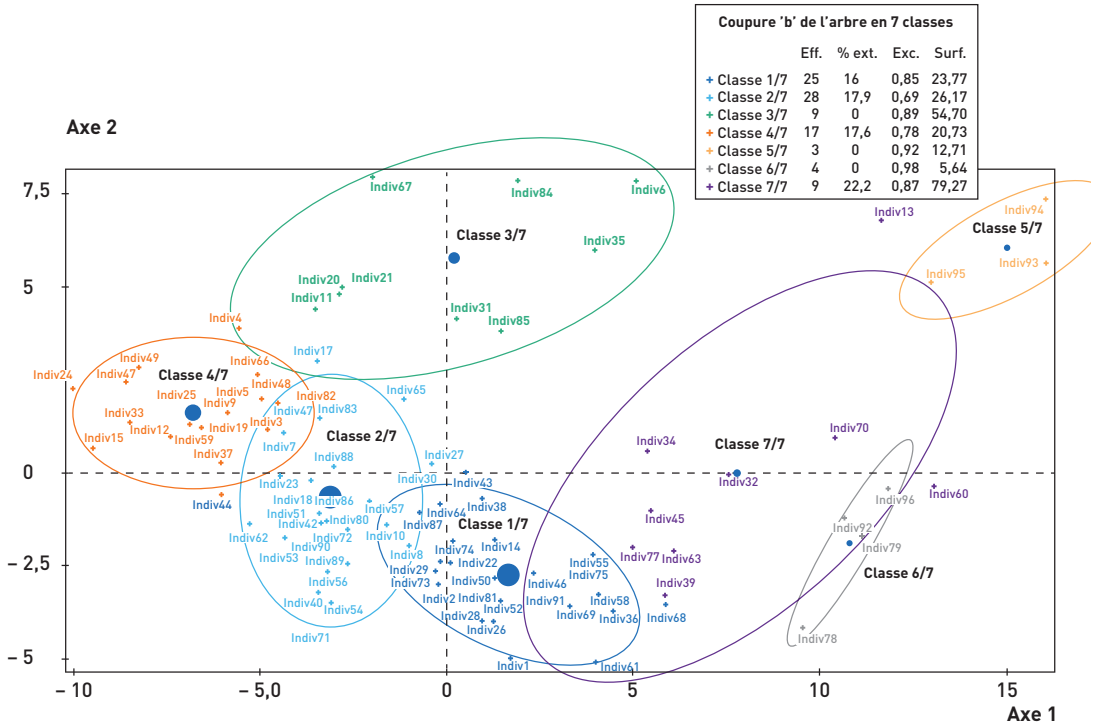
Classe	Effectif	Classe	Effectif
1	25	5	3
2	28	6	4
3	9	7	9
4	17		

La figure 9 représente le plan principal de l'analyse en composante principale qui regroupe les plus fortes oppositions observées entre les départements métropolitains sur la batterie d'indicateurs finalement retenue. La répartition des départements se fait selon deux principaux critères :

– l'axe horizontal (axe 1) oppose les départements plutôt ruraux (à gauche) aux départements très urbanisés (à droite) ;

– l'axe vertical (axe 2) oppose les départements présentant une population plutôt jeune et active (en bas) à ceux dont les habitants sont significativement plus âgés et inactifs.

↓FIGURE 9 – PLAN PRINCIPAL DE L'ANALYSE EN COMPOSANTE PRINCIPALE ET ELLIPSES DE REGROUPEMENT



Pour identifier un département en particulier, il faut retrancher 1 au numéro de l'individu à partir du 22e.
La Corse-du-Sud et la Haute-Corse correspondent respectivement aux individus 20 et 21.

CARACTÉRISTIQUES DES FAMILLES DE DÉPARTEMENTS

Le tableau 1 présente les valeurs moyennes de quelques indicateurs pour chacune des 7 classes de département :

↓ TABLEAU 1 – CARACTÉRISATION DES FAMILLES DE DÉPARTEMENT

N°	Effectif	Couleur sur la figure 8	Pôles urbains (en %)	Espace à dominante rurale (en %)	Moins de 35 ans (en %)	Retraités (en %)	Surface de montagne (en %)	Résidences secondaires (en %)	Jours de pluie (j/an)	Débit sur autoroute (véh/j)
1	25	Rouge	50	18	44	25	27	10	117	28 844
2	28	Vert	38	40	40	31	16	12	122	17 684
3	9	Orange	55	26	40	29	63	19	69	37 140
4	17	Bleu	30	56	36	34	70	19	111	13 058
5	3	Magenta	100	0	49	19	0	1	113	114 961
6	4	Cyan	74	0	48	19	0	2	118	76 935
7	9	Jaune	72	8	46	24	15	6	111	40 396

Les quatre premiers indicateurs ci-dessus témoignent des oppositions urbain-rural et jeunesse-retraite qui déterminent l'essentiel de la typologie des départements. Les indicateurs de surface de montagne, de résidences secondaires et de précipitations mettent en avant les classes 3 et 4 pour leur contexte particulier propice à une mobilité saisonnière. Enfin le débit moyen sur autoroute fait état des différences de volume et d'intensité de circulation entre les différentes classes.

La classe 1 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 classe 1 regroupe les départements de l'Ain (01), de l'Aisne (02), du Calvados (14), de la Côte-d'Or (21), du Doubs (25), de l'Eure (27), d'Eure-et-Loir (28), d'Ille-et-Vilaine (35), d'Indre-et-Loire (37), de la Loire (42), du Loiret (45), de Maine-et-Loire (49), de la Marne (51), de Meurthe-et-Moselle (54), de la Moselle (57), de l'Oise (60), du Puy-de-Dôme (63), du Bas-Rhin (67), du Haut-Rhin (68), de la Sarthe (72), de la Savoie (73), de la Haute-Savoie (74), de la Somme (80), de la Vienne (86) et du Territoire de Belfort (90).

La classe 2 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. La classe 2 rassemble les départements de l'Ardèche (07), des Ardennes (08), de l'Aube (10), de la Charente (16), de la Charente-Maritime (17), du Cher (18), des Côtes-d'Armor (22), de la Drôme (26), du Finistère (29), du Jura (39), des Landes (40), de Loir-et-Cher (41), de la Manche (50), de la Haute-Marne (52), de la Mayenne (53), de la Meuse (55), du Morbihan (56), de l'Orne (61), des Pyrénées-Atlantiques (64), de la Haute-Saône (70), de Saône-et-Loire (71), des Deux-Sèvres (79), du Tarn (81), de Tarn-et-Garonne (82), de la Vendée (85), de la Haute-Vienne (87), des Vosges (88) et de l'Yonne (89).

La classe 3 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. Elle regroupe les départements des Alpes-Maritimes (06), de l'Aude (11), de la Corse-du-Sud (2A), de la Haute-Corse (2B), du Gard (30), de l'Hérault (34), des Pyrénées-Orientales (66), du Var (83) et de Vaucluse (84).

La classe 4 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. Elle rassemble les départements de l'Allier (03), des Alpes-de-Haute-Provence (04), des Hautes-Alpes (05), de l'Ariège (09), de l'Aveyron (12), du Cantal (15), de la Corrèze (19), de la Creuse (23), de la Dordogne (24), du Gers (32),

de l'Indre (36), de la Haute-Loire (43), du Lot (46), de Lot-et-Garonne (47), de la Lozère (48), de la Nièvre (58) et des Hautes-Pyrénées (65).

La classe 5 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 transport alternative conséquente. Elle regroupe les départements des Hauts-de-Seine (92), de la Seine-Saint-Denis (93) et du Val-de-Marne (94).

La classe 6 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. Elle regroupe les départements de Seine-et-Marne (77), des Yvelines (78), de l'Essonne (91) et du Val-d'Oise (95).

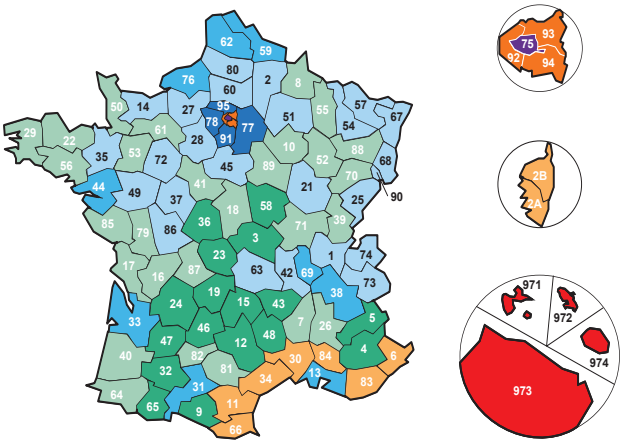
La classe 7 est caractérisée par des départements à dominante urbaine organisés autour d'une grande agglomération, accueillant une population assez dense et plutôt jeune en moyenne grâce à leurs universités et au dynamisme de leur économie. Elle rassemble les départements des Bouches-du-Rhône (13), de la Haute-Garonne (31), de la Gironde (33), de l'Isère (38), de la Loire-Atlantique (44), du Nord (59), du Pas-de-Calais (62), du Rhône (69) et de la Seine-Maritime (76).

Aux 7 classes 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. Il se dégage de ces 9 ensembles de départements une articulation des familles les plus spécifiques à celles les plus générales.

Pour traduire ce phénomène, le tableau 2 associé à la figure 10 représente de manière plus claire la typologie des départements retenue grâce à l'attribution de noms à la fois simples et les plus représentatifs de chaque famille et à la révision de l'enchaînement et des couleurs associées à chacune d'elles. Les 9 familles de départements se déclinent alors de la façon suivante :

↓ TABLEAU 2 ET FIGURE 10 – DESCRIPTIF ET CARTE DES FAMILLES DE DÉPARTEMENT

N°	Famille	Effectif	Classe ACP/CAH	Couleur
F1	Paris	1	Hors analyse	Violet
F2	Petite couronne	3	5	Orange
F3	Grande couronne	4	6	Bleu marine
F4	Outre-mer	4	Hors analyse	Rouge
F5	Métropoles	9	7	Cyan
F6	Méditerranéens	9	3	Orange clair
F7	Ruraux peu denses	17	4	Vert fonçé
F8	Multipolaires	25	1	Bleu ciel
F9	De transition	28	2	Vert clair



↓ MÉTHODE DE COMPARAISON DES DÉPARTEMENTS

Si l'on souhaite positionner un département par rapport à un risque en lien avec l'insécurité routière, on le compare à la moyenne des départements de sa famille de référence. Pour les ILSR thématiques décrits dans le paragraphe suivant, on utilise un test d'hypothèse d'égalité des fréquences basé sous la loi normale (à un seuil de confiance de 95 %).

Pour un département, dont la fréquence f_d est évaluée sur n_d individus, appartenant à une famille dont la fréquence moyenne est f, on considère que f_d se distingue significativement de f si :

$$f_d \prec f - 1.959964\sqrt{\frac{f(1-f)}{n_d}} \quad \text{ou} \quad f_d \succ f + 1.959964\sqrt{\frac{f(1-f)}{n_d}}$$

Cette précaution permet de se prémunir d'interpréter des écarts constatés sur de trop faibles échantillons qui pourraient être obtenus par pur hasard. Les départements pour lesquels la fréquence ne satisfait pas à l'une des conditions précédentes ne pourront pas faire l'objet d'une interprétation certaine sur le thème analysé.

En revanche, un département dont la fréquence observée se distingue significativement de la fréquence moyenne de sa famille de référence présente vraisemblablement un sur- (ou sous-) risque pour la thématique étudiée. On dégage ainsi des enjeux locaux de sécurité routière partiellement affranchis des biais liés au caractère atypique de la mobilité, du comportement des usagers ou des conditions potentiellement accidentogènes rencontrées.

Pour aider à la compréhension des écarts entre départements à l'intérieur d'une même famille ou des évolutions observées au cours du temps des indicateurs locaux de sécurité, chaque département dispose d'une fiche exposant son contexte particulier dont les éléments sont actualisés aussi souvent que possible. Des indicateurs tels que le nombre d'habitants, les longueurs de réseau routier, les parcours mesurés sur le réseau routier national par catégorie de voie viennent ainsi relativiser les variations constatées.

De plus, certains départements dont le rattachement à une famille plutôt qu'à une autre peut poser question disposeront d'une alternative par l'identification des 5 départements les plus proches de lui sur la base des critères retenus dans la typologie.

CHOIX DES ILSR

L'ensemble des indicateurs locaux de sécurité routière se base sur l'analyse de la mortalité routière survenue dans le département recueillie à travers les données issues du BAAC. Ces indicateurs doivent permettre, d'une part, d'estimer quelles sont les populations d'usagers particulièrement affectées par l'insécurité routière et, d'autre part, de caractériser l'évolution temporelle de cette mortalité.

Les ILSR thématiques

Afin de couvrir un large spectre d'enjeux potentiels en terme de mortalité routière, 19 indicateurs considérés comme caractéristiques sont calculés et comparés à l'échelle d'une famille de départements. Il s'agit systématiquement d'étudier la fréquence relative d'une catégorie de personnes tuées parmi l'ensemble de la mortalité routière du département sur les cinq dernières années.

Six indicateurs concernent les modes de déplacement impliqués :
– pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant au moins un poids lourd ;
– pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant au moins une motocyclette ;
– pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant au moins un cyclomoteur ;
– pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant au moins une bicyclette ;
– pourcentage de personnes tuées dans un accident impliquant un seul véhicule sans piéton ;
– pourcentage de la mortalité routière des piétons.

Sept indicateurs concernent les circonstances de l'accident :
– pourcentage de personnes tuées les jours ouvrés ;
– pourcentage de personnes tuées les jours non ouvrés ;
– pourcentage de personnes tuées de jour ;
– pourcentage de personnes tuées de nuit ;

– pourcentage de personnes tuées entre 22 heures et 6 heures ;
– pourcentage de personnes tuées en agglomération ;
– pourcentage de personnes tuées hors agglomération.

Six indicateurs concernent les usagers impliqués :
– pourcentage de personnes tuées dans un accident avec au moins un conducteur responsable âgé de 18 à 24 ans ;
– pourcentage de personnes tuées dans un accident avec au moins un conducteur responsable âgé de 75 ans ou plus ;
– pourcentage de personnes tuées de 75 ans ou plus ;
– pourcentage de tués piétons de 75 ans ou plus ;
– pourcentage de personnes tuées dans un accident avec un conducteur ou un piéton alcoolisés ;
– pourcentage de personnes tuées dans un accident avec facteur malaise ou fatigue du conducteur responsable.

Les ILSR temporels

Afin de suivre l'évolution de la mortalité dans le temps, on étudie 3 indicateurs caractérisant les long, moyen et court termes. Le changement de définition du tué en 2005, année à partir de laquelle on comptabilise les décès dans les trente jours suivant l'accident (contre six jours auparavant), entraînera une surestimation de l'indicateur de long terme, mais à l'échelle départementale, la correction de cette mesure serait délicate.

Pour le long terme, on s'intéresse à la variation annuelle relative moyenne du nombre de personnes tuées observée sur une période de trois années à huit ans d'intervalle. C'est-à-dire que la période 2009-2011 sera comparée à la période 2001-2003.

Pour le moyen terme, on observe la variation annuelle relative moyenne du nombre de personnes tuées sur une période de trois ans à trois ans d'intervalle. C'est-à-dire que la période 2009-2011 sera comparée à la période 2006-2008.

Enfin, pour le court terme, on calcule la variation relative entre le nombre de personnes tuées de chacune des deux dernières années. Ce dernier indicateur est à manipuler avec précaution compte tenu des faibles effectifs annuels de la mortalité dans certains départements.

La comparaison de ces trois indicateurs devrait permettre de faire ressortir les départements nécessitant une attention particulière en raison d'une hausse anormale de leur mortalité.

CARACTÉRISATION DES FAMILLES SELON LES ILSR

Afin de caractériser globalement les enjeux de chaque famille, les quatre tableaux suivants décrivent les moyennes par famille des ILSR. Les ILSR thématiques sont calculés sur la période 2007-2011, quant aux ILSR temporels, les périodes de calcul correspondent à celles illustrées dans le paragraphe précédent.

Le tableau 3 présente les moyennes des indicateurs relatifs aux modes de déplacement pour chacune des familles.

↓ TABLEAU 3 – ILSR MOYENS DES FAMILLES SELON LE MODE DE DÉPLACEMENT

N°	Famille	Tués avec PL (en %)	Tués avec moto (en %)	Tués avec cyclo (en %)	Tués avec vélo (en %)	Tués avec véhicule seul (en %)	Tués piétons (en %)
F1	Paris	14	37	12	**8**	27	**47**
F2	Petite couronne	**16**	**45**	9	4	25	28
F3	Grande couronne	13	29	5	5	33	15
F4	Outre-mer	4	25	**21**	6	31	18
F5	Métropoles	12	22	8	4	38	13
F6	Méditerranéens	11	26	7	3	39	12
F7	Ruraux peu denses	14	14	5	3	**43**	12
F8	Multipolaires	15	17	7	4	38	10
F9	De transition	15	15	7	3	40	10

Selon la famille étudiée, la mortalité selon les modes déplacement représente des enjeux particuliers :

– l'enjeu poids lourd semble affecter uniformément l'ensemble des familles à l'exception de l'outre-mer ;
– la mortalité des motocyclistes constitue un enjeu en priorité pour les départements d'Île-de-France, méditerranéens et d'outre-mer ;
– en outre-mer, la mortalité en cyclomoteur semble présenter un enjeu particulier (mais on est sur des effectifs très réduits à la limite de leur analyse statistique), en comparaison avec la métropole où cet indicateur est moitié moindre et augmente dans les départements les plus denses ;
– les personnes tuées à vélo représentent une part assez limitée de la mortalité routière, cependant l'enjeu est plus prégnant dans la capitale ;
– les cinq dernières familles se caractérisent par une plus grande mortalité sans implication d'un tiers, tandis que les quatre premières familles sont davantage confrontées à des accidents impliquant des collisions entre usagers ;
– la mortalité des piétons quant à elle affecte particulièrement la capitale et sa proche banlieue, tandis qu'elle reste assez stable pour les autres départements.

Le tableau 4 présente les moyennes des indicateurs relatifs aux circonstances de l'accident pour chacune des familles.

↓ TABLEAU 4 – ILSR MOYENS DES FAMILLES SELON LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

N°	Famille	% tués jours ouvrés	% tués jours non ouvrés	% tués de jour	% tués de nuit	% tués de 22h à 6h	% tués en agglo	% tués hors agglo
F1	Paris	67	33	52	48	**30**	**97**	3
F2	Petite couronne	**69**	31	56	44	26	79	21
F3	Grande couronne	67	33	52	48	26	38	62
F4	Outre-mer	54	**46**	43	**56**	30	33	67
F5	Métropoles	59	41	54	46	24	36	64
F6	Méditerranéens	61	39	54	46	25	29	71
F7	Ruraux peu denses	62	38	**64**	36	17	20	**80**
F8	Multipolaires	62	38	56	44	22	26	74
F9	De transition	61	39	57	43	22	21	79

La répartition des accidents mortels dans le temps et l'espace fait apparaître quelques spécificités :

– la mortalité de week-ends et des jours de fête semble moins affecter l'Île-de-France que le reste du pays ;
– la répartition de la mortalité entre le jour et la nuit est assez homogène sur le territoire à l'exception des départements ruraux peu denses, qui connaissent une plus faible mortalité de nuit, et les départements d'outre-mer, qui se distinguent *a contrario* par une majorité d'accidents mortels pendant la nuit ;
– l'opposition milieu urbain - milieu rural, qui constitue l'une des données discriminantes dans la typologie des départements, se retrouve assez naturellement au niveau de la mortalité routière, ainsi les familles à forte densité urbaine (familles 1 à 5) connaissent une mortalité en agglomération nettement supérieure aux familles plus rurales.

Le tableau 5 présente les moyennes des indicateurs relatifs aux usagers impliqués pour chacune des familles.

↓ TABLEAU 5 – ILSR MOYENS DES FAMILLES SELON LES USAGERS IMPLIQUÉS

N°	Famille	Tués avec cond. resp. 18-24 ans (en %)	Tués avec cond. resp. 75 ans ou + (en %)	Tués 75 ans ou + (en %)	Tués piétons 75 ans ou + (en %)	Tués avec facteur alcool (en %)	Tués avec cond. resp. fatigué (en %)
F1	Paris	15	1	**21**	**20**	24	1
F2	Petite couronne	16	1	12	10	14	1
F3	Grande couronne	22	2	9	5	22	6
F4	Outre-mer	**25**	2	3	1	**28**	4
F5	Métropoles	23	5	11	5	25	5
F6	Méditerranéens	20	5	11	5	22	7
F7	Ruraux peu denses	21	**10**	16	6	21	**12**
F8	Multipolaires	23	6	11	4	26	7
F9	De transition	23	8	13	4	28	9

L'implication de certaines catégories d'usagers ou de certains facteurs accidentogènes met quelques familles en avant :

– la responsabilité présumée des jeunes conducteurs dans les accidents mortels est engagée de façon assez homogène entre les différentes familles à l'exception de la capitale et de sa proche banlieue où l'enjeu est plus faible ;

– les personnes âgées de 75 ans et plus apparaissent essentiellement comme des usagers vulnérables en Île-de-France, alors que leur responsabilité dans les accidents mortels croît significativement dans les départements plus ruraux ;

– l'implication de l'alcool dans les accidents mortels reste un enjeu fort sur l'ensemble du territoire, bien que les départements de la petite couronne parisienne semblent moins affectés par ce phénomène ;

– la fatigue (ou le malaise) du conducteur responsable de l'accident mortel reste un facteur assez marginal en dehors des autoroutes ; cependant il affecte davantage les départements les plus ruraux, ce qui est assez cohérent avec certaines spécificités de leur accidentalité (accidents sans tiers en milieu rural).

La méthodologie des mesures de vitesse et d'interdistance

Les chapitres du bilan portant sur la vitesse et l'interdistance présentent les principaux résultats concernant les mesures pratiquées. Ces mesures sont effectuées pour le compte de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière par une société de sondage, selon la méthodologie décrite ci-dessous.

PLAN DE SONDAGE

Le plan de sondage, préservé pour l'essentiel depuis plus de dix ans afin de garantir l'intégrité des évolutions observées sur le long terme, a été défini ainsi : ont été retenues des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversée de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres.

On opère chaque année trois campagnes de mesure, qui s'enchaînent sans interruption. On dispose ainsi de résultats quadrimestriels (chaque campagne couvrant quatre mois de l'année), à comparer entre eux avec une certaine prudence dans la mesure où les vitesses sont soumises à une saisonnalité relativement peu marquée.

Au sens de ce dispositif d'observation, on désigne par le terme « vitesse moyenne » la vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation – notamment sous trafic fluide où chaque conducteur est capable d'adopter librement la vitesse de son choix, sans interférences ni contraintes de circonstances [1]. Il ne s'agit donc pas des vitesses moyennes au sens ordinaire, telles que pratiquées sur le réseau considéré toutes circonstances confondues. Cette vitesse moyenne est dite « libre ». Elle est caractéristique du niveau de sécurité désiré et ne reflète en aucun cas des temps de parcours réels du conducteur au volant (puisque, entre autres, toutes les situations de congestion sont évitées).

MESURE DES VITESSES

Pour mesurer les vitesses, 362 points d'observation (285 le jour, 77 la nuit), représentatifs du réseau routier français dans toutes ses composantes, ont été retenus.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomération, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 210 C depuis 2011, en remplacement des MESTA 208 utilisés précédemment) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

Les enquêteurs – environ 50 personnes – se rendent successivement sur tous les points à observer suivant une répartition prédéfinie des jours dans le mois et des tranches horaires, puis tous les quatre mois sur les mêmes points à la même heure et au même jour de la semaine. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les jours et toutes les tranches horaires (entre 9 h 30 et 16 h 30 le jour et entre 22 heures et 2 heures la nuit). La quasi-totalité des mesures de jour ainsi que la totalité des mesures de nuit sont donc réalisées en dehors des heures de pointe. Étant donné que chaque point d'observation nécessite une séquence de mesures par sens et par voie, ce sont plus de 2 000 sessions d'observation qui sont pratiquées chaque année et plus de 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées (120 000 mesures en 2011, année incomplète).

1 Et notamment hors le voisinage des radars fixes du contrôle-sanction automatisé (CSA). En cas d'implantation d'un radar CSA à proximité d'un point de mesure de l'observatoire des vitesses, on substitue à ce point un point équivalent sur la même section, indemne de ce voisinage.

Les vitesses moyennes « tous réseaux confondus » sont exprimées par un indicateur synthétique qui tient compte d'une certaine répartition du trafic entre les différents types de réseaux tant urbains (voies d'entrée/sortie, centres-villes, traversées de petites agglomérations) que de rase campagne (autoroutes de liaison, de dégagement, route nationale et départementales), de jour comme de nuit, en situation de circulation non contrainte. Afin de préserver la comparabilité des indices d'année en année, cette répartition, qui est celle de l'année 1998, n'a pas été actualisée jusqu'à aujourd'hui. Cet indice synthétique, dit « vitesse moyenne », ne reflète donc pas une moyenne réelle des vitesses libres pratiquées sur le réseau actuel : c'est une vitesse libre moyenne « à distribution des trafics égale », qui permet de mettre en évidence l'évolution pure de la vitesse en s'affranchissant des effets de transferts de trafic interréseaux.

Quant aux vitesses des motocyclistes, le faible effectif des observations (résultant de leur faible présence dans le trafic), s'ajoutant à la plus forte saisonnalité du comportement des motocyclistes, oblige à considérer pour cette catégorie d'usagers des séries lissées sur trois quadrimestres, les séries brutes étant trop volatiles.

CAS PARTICULIERS DES MESURES DE VITESSE 2011

Il a été mis en évidence, courant 2011, que les mesures récentes sur les vitesses sont sous-évaluées, les dispositifs de mesure (quoique totalement distincts et indépendants des radars du contrôle-sanction automatique) étant systématiquement détectés et signalés à une fraction suffisante des usagers pour que l'ensemble du trafic décélère.

En effet, du fait du succès croissant des dispositifs avertisseurs de radars (notamment communautaires), on constate, aujourd'hui, durant les fenêtres de mesure, un abaissement général presque immédiat de la vitesse du trafic passant au droit des appareils, qui remonte au niveau antérieur aussitôt nos dispositifs enlevés. On mesure donc une vitesse biaisée.

D'une série de tests et de contre-mesures conduits courant 2012 (encore en cours d'exploitation approfondie), il ressort en première analyse que ce biais pourrait être aujourd'hui de l'ordre de 6 %. Autrement dit, on mesurerait une vitesse moyenne artificiellement abaissée de 6 % par rapport à la vitesse initiale qu'on veut mesurer. Il est admis que cette dérive est apparue il y a quelques années déjà et que le biais de mesure n'a fait qu'augmenter depuis lors.

MESURES DE L'INTERDISTANCE

Les cinémomètres se déclenchent lors du passage du nez de chaque véhicule. Pour obtenir des mesures réellement « intervéhiculaires », il faut mesurer le temps entre l'arrière du véhicule observé et le nez de celui qui le suit. L'algorithme de calcul du temps intervéhiculaire intègre donc une opération pour retrancher la longueur du véhicule observé.

Selon le type de véhicule observé, les longueurs moyennes de véhicules ci-dessous sont retranchées :
– 1,8 m pour les deux-roues non immatriculés ;
– 2 m pour les deux-roues immatriculés ;
– 4 m pour les VL ;
– 6,4 m pour les camionnettes ;
– 10,7 m pour les camions à deux essieux ;
– 15,5 m pour les trois essieux ;
– 18,4 m pour les quatre essieux et plus ;
– 12 m pour les transports en commun.

Soulignons que si le Code de la route emploie bien le terme de « distance de sécurité », il réglemente en réalité le temps intervéhiculaire (l'intervalle de temps et non pas l'intervalle en distance, l'un ne pouvant se déduire de l'autre que moyennant la prise en compte de la vitesse du véhicule suiveur).

Le TIV (temps intervéhiculaire) est le temps qu'il faudrait au véhicule suiveur, hors toute action correctrice, pour percuter le véhicule suivi si celui-ci pilait instantanément sur place. Il diffère du temps écoulé entre les passages en

un point fixe donné des deux nez des véhicules qui se suivent, comme dit plus haut (la longueur du véhicule suivi intervient, bien sûr).

Les premières données sur les temps intervéhiculaires (TIV) ont été réunies et exploitées par l'observatoire en juillet 2002. Deux indicateurs ont été retenus : d'une part, la proportion des TIV en infraction, c'est-à-dire inférieurs à deux secondes, d'autre part, la proportion des TIV très courts, inférieurs à une seconde. Pour être davantage pertinentes, ces proportions sont calculées d'abord pour l'ensemble du trafic, puis recalculées à part pour la seule fraction « dense » du trafic, en ne considérant, dans l'ensemble du trafic, que les véhicules pour lesquels l'éventualité de « ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui précède » est significative.

En effet, le calcul des TIV pour l'ensemble du trafic ne présente qu'un intérêt très limité. Moins le trafic est dense, plus on comptabilise de TIV longs et très longs qui, par effet de moyenne, masquent les TIV courts.

Arbitrairement, et pour avoir une base stable de résultats, le trafic « dense » a été défini comme la fraction du trafic présentant des TIV inférieurs à quatre secondes.

Pour les raisons évoquées plus haut, la campagne de mesure 2011 est inexploitable. C'est pourquoi les données du chapitre concerné sont celles de 2010.

La méthodologie et la lecture du graphe « les mois et les heures »

Les chapitres du bilan traitant des données détaillées relatives aux catégories d'usagers, aux personnes en distinguant différentes classes d'âge et les hommes des femmes et aux types de route et aux milieux détaillent la répartition de la mortalité routière en croisant la période de l'année (chaque jour de l'année mois par mois) et les heures de la journée. Les principes généraux d'élaboration et de lecture du graphe correspondant sont repris ci-après.

DONNÉES SOURCE ET MÉTHODE D'ÉLABORATION

Ces graphiques sont basés sur une distribution initiale de la mortalité jour par jour et par tranche de vingt minutes.

Cette distribution est lissée par accumulation de cloches à profil cosinusoïdal et base elliptique centrées sur chaque période élémentaire de décès.

Les extrémités gauche et droite sont lissées en continuité, idem pour les zones supérieures et inférieures moyennant un décalage de vingt-quatre heures. Les rayons vertical et horizontal de ce « clochage » sont calés de manière à obtenir la meilleure lisibilité de la pseudo-carte.

Ainsi, ce procédé de lissage gomme les variations à trop petite période, tout spécialement le cycle des semaines, qui est inapparent.

DESCRIPTION DES REPRÉSENTATIONS GRAPHIQUES

Chaque planche graphique montre la répartition de la mortalité routière à la fois selon les périodes de l'année (l'axe horizontal court de janvier à décembre) et selon les heures de la journée (l'axe vertical court de 0 heure en bas à 24 heures en haut).

Comme pour une carte de relief, les plages de couleur représentent des classes de concentration de la mortalité : densités maximales en noir, puis rouge, orange… et enfin blanc pour les densités minimales.

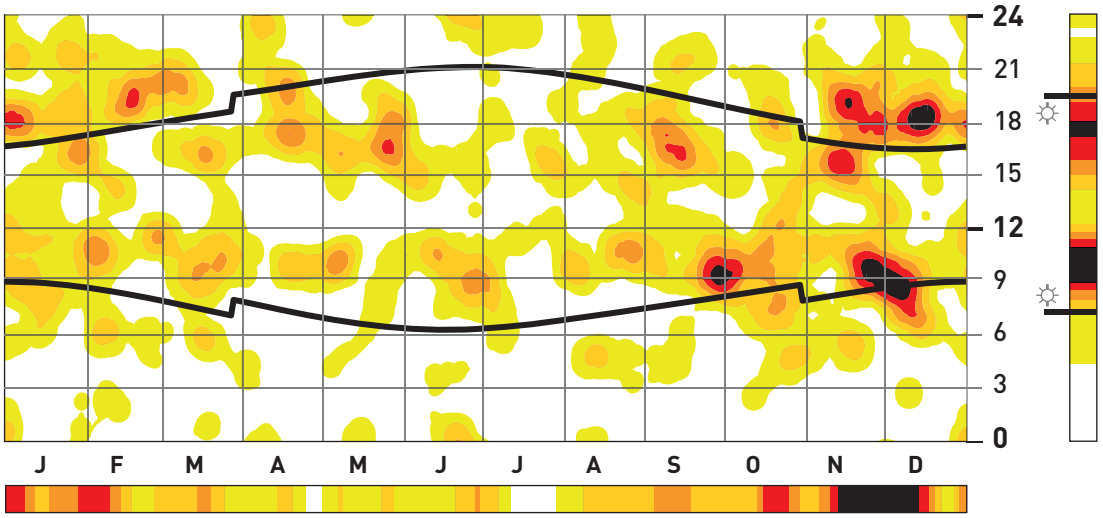
La légende donne pour chaque couleur de la carte, d'une part, les effectifs de la fraction de mortalité analysée et, d'autre part, les fréquences moyennes de mortalité et leur part annuelle.

Les deux courbes noires épaisses représentent les horaires de lever et de coucher du soleil : au-dessus de la courbe supérieure et en dessous de la courbe inférieure, débute ou finit la nuit. Les deux décrochements qui marquent chacune de ces courbes correspondent aux changements d'heure (été/hiver).

Les barrettes colorées additionnelles (horizontale et verticale) montrent respectivement la distribution « quelle que soit l'heure » et « quel que soit le mois ».

LA MORTALITÉ 2011 DES PIÉTONS (EXEMPLE ET COMMENTAIRES)

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PIÉTONS SELON LE MOIS ET L'HEURE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE



	46 h 09	14 h 27	8 h 39	6 h 09	4 h 46	3 h 51
Tués	93	191	137	61	26	12
% tués	18 %	37 %	26 %	12 %	5 %	5 %
% année	49 %	31 %	13 %	4 %	1 %	1 %

Total : 519 tués, soit 1 tué toutes les 16 h 53

Fréquence de la mortalité selon les couleurs

NB : les ratios indiqués sont ceux du graphique principal.

La mortalité des piétons est pratiquement nulle en pleine nuit. Par contre, elle est plus forte en période hivernale principalement « entre chien et loup », correspondant probablement à la période de pointe des déplacements piétons. Ce constat apparaît amplifier par l'arrivée de l'heure d'hiver qui provoque immédiatement à la suite une surmortalité dans cette tranche horaire critique. À mobilité égale, le passage brutal en « scène de nuit » dû à l'heure d'hiver perturbe probablement la cohabitation entre usagers motorisés et piétons. Cette surmortalité peut être estimée à environ 15 décès supplémentaires. Ce phénomène s'atténue au fil des semaines mais reste actif jusqu'au rétablissement de l'heure d'été. Les données de la légende font ressortir que près de la moitié de la mortalité des piétons (45 % = 26 + 12 + 5 + 2 soit le cumul de la fréquence de la mortalité pour les couleurs orange à noire) se concentre sur 20 % de l'année.

Index des sigles contenus dans le document

AAA	Accident avec alcool
AAC	Apprentissage anticipé de la conduite
AIS	Abbreviated injury scale
AMF	Association des maires de France
ANR	Agence nationale de la recherche
ARH	Agence régionale hospitalière
ARS	Agences régionales de santé
ARVAC	Association pour le registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône
ASA	Accident sans alcool
ASFA	Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage
ASSR	Attestation scolaire de sécurité routière
ATB	Accidents, tués, blessés
BAAC	Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation
BAU	Bande d'arrêt d'urgence
BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
BH	Blessés hospitalisés, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation
BL	Blessés légers, dont l'état nécessite un soin médical ou moins de 24 heures d'hospitalisation
BSR	Brevet de sécurité routière
CACIR	Centre automatisé des infractions routières
CE	Communauté européenne (depuis 1993, remplace la Communauté économique européenne – CEE)
CEESAR	Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques
CEPC	Certificat d'examen du permis de conduire
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
CGDD	Commissariat général au développement durable
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGIRSA	Convention générale d'indemnisation rapide des sinistres automobiles
CHU	Centre hospitalier universitaire
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CNIT	Code national d'identification de type

CNSR	Conseil national de la sécurité routière
CPAM	Caisse primaire d'assurance maladie
CRAM	Caisse régionale d'assurance maladie
CRS	Compagnies républicaines de sécurité
CSA	Contrôle-sanction automatisé
CSPR	Contrôle de sécurité des projets routiers
CVS	Corrigé des variations saisonnières
DACG	Direction des affaires criminelles et des grâces
DGGN	Direction générale de la gendarmerie nationale
DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGO	Document général d'orientation
DGPN	Direction générale de la police nationale
DHOS	Direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins
DIR	Direction interdépartementale des routes
DISR	Délégation interministérielle à la sécurité routière
DLPAJ	Direction des libertés publiques et des affaires juridiques
DMAT	Direction de la modernisation et de l'action territoriale
DOM	Départements d'outre-mer
DRI	Direction de la recherche et de l'innovation (Commissariat général au développement durable)
DDT	Directions départementales des territoires
DDTM	Directions départementales des territoires et de la mer
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routières
EDA	Étude détaillée d'accident
EDSR	Escadron départemental de sécurité routière
EPST	Établissement public à caractère scientifique et technologique
ETSC	European Transport Safety Council
FFSA	Fédération française des sociétés d'assurances
FNPC	Fichier national du permis de conduire
GEMA	Groupement d'entreprises des mutuelles d'assurance
GO	Groupe opérationnel (du PREDIT)
IAL	Indicateur d'accidentologie locale
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IGA	Inspection générale de l'administration
INRETS	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
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 et de recherches

IRTAD	International road traffic and accident database
ITT	Interruption temporaire de travail
LAB	Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain
LAVIA	Limiteur de vitesse s'adaptant aux vitesses autorisées
LBA	Laboratoire de biomécanique appliquée
LCPC	Laboratoire central des ponts et chaussées
LIVIC	Laboratoire sur les interactions véhicule-infrastructure-conducteur
LPC	Laboratoire de psychologie
MA	Département mécanismes d'accidents
ODSR	Observatoire départemental de la sécurité routière
OMP	Officier du ministère public
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
ORSR	Observatoire régional de la sécurité routière
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ONU	Organisation des Nations unies
PAF	Police aux frontières
PAP	Permis à points
PDASR	Plan départemental d'actions de sécurité routière
PDU	Plan de déplacements urbains
PIB	Produit intérieur brut
PK	Point kilométrique
PL	Poids lourd
PP	Préfecture de police (de Paris)
PRAS	Plan régional d'aménagement de sécurité
PREDIT	Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PV	Procès-verbal
PTAC	Poids total autorisé en charge
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RC	Responsabilité civile
RD	Routes départementales
REAGIR	Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier
RN	Routes nationales
SAMU	Service d'aide médicale urgente
SEEI	Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (commissariat général au développement durable)
SETRA	Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
SIG	Système d'information géographique

SMUR	Service mobile d'urgence et de réanimation
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNPC	Service national du permis de conduire
SOeS	Service de l'observation et des statistiques (Commissariat général au développement durable)
SOFRES	Société française de sondages et d'études de marché
SURE	Sécurité des usagers sur les routes existantes
TAC	Taux d'alcoolémie connu
TAI	Taux d'alcoolémie inconnu
TC	Transport en commun des personnes
TIG	Travail d'intérêt général
TIV	Temps intervéhiculaire
TMD	Transport de marchandises dangereuses
TPC	Terre-plein central
UCLIR	Unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière
UE	Union européenne
UMRESTTE	Unité mixte de recherche épidémiologique transport-travail-environnement
VAO	Verbalisation assistée par ordinateur
VL	Véhicule léger
VT	Voiture de tourisme
VU	Véhicule utilitaire

Autres données sur les accidents corporels de la circulation

Les tableaux de données brutes agrégées dans les pages qui suivent sont extraits du Fichier national des accidents corporels. Ce sont les principales extractions ayant servi à la rédaction de ce bilan.

Au besoin, on trouvera sur le web de la sécurité routière, sous la dénomination « Document de travail 2011 », un tableur à consulter ou à télécharger qui comporte ces tableaux et de nombreux autres d'usage moins courant.

Ci-dessous le sommaire d'une première série de tableaux chiffrés fournis dans les pages qui suivent, pour la France métropolitaine dans son ensemble :

Répartition des véhicules impliqués p. 634

Victimes par catégories d'usagers
- Tous milieux p. 635
- Milieu urbain p. 636
- Rase campagne p. 637
- Jour p. 638
- Nuit p. 639
- Hommes p. 640
- Femmes p. 641

Victimes selon l'âge
- Tous usagers et piétons p. 642
- Cyclistes p. 643
- Cyclomotoristes p. 644
- Motocyclistes p. 645
- Usagers de voitures de tourisme p. 646
- Hommes-femmes p. 647

Accidents selon intempéries p. 648

Accidents selon l'état de la surface p. 649

Véhicules et victimes selon l'obstacle fixe heurté p. 650

Accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée p. 651

À la suite, on donne une deuxième série de tableaux chiffrés par départements, d'une part, correspondant aux cartes qui figurent au sous-chapitre sur l'accidentalité dans les départements du présent bilan, et par régions, d'autre part.

Département par département
- Accidents et victimes 2011 p. 652
- Évolution 2000-2011 de la mortalité p. 654
- Mortalité 2011 par catégories d'usagers p. 656
- Mortalité 2011 par tranches d'âge p. 658
- Mortalité pour un million d'habitants – années 2007 à 2011 p. 660
- Mortalité dans les accidents avec un deux-roues motorisé – années 2007 à 2011 p. 662
- Mortalité dans les accidents de véhicule seul sans piéton – années 2007 à 2011 p. 664
- Mortalité des 75 ans et plus – années 2007 à 2011 p. 666
- Mortalité dans les accidents avec jeune conducteur présumé responsable – années 2007 à 2011 p. 668
- Mortalité de nuit – années 2007 à 2011 p. 670
- Mortalité dans les accidents avec un conducteur alcoolisé – années 2007 à 2011 p. 672

Mortalité dans les accidents avec un conducteur ou un piéton alcoolisé – années 2007 à 2011 p. 674

Région par région

Accidents et victimes 2011 p. 676
Évolution 2000-2011 de la mortalité p. 677
Mortalité 2011 par catégories d'usagers p. 678
Mortalité 2011 par tranches d'âge p. 679
Mortalité pour un million d'habitants – années 2007 à 2011 p. 680
Mortalité dans les accidents avec un deux-roues motorisé – années 2007 à 2011 p. 681
Mortalité dans les accidents de véhicule seul sans piéton – années 2007 à 2011 p. 682
Mortalité des 75 ans et plus – années 2007 à 2011 p. 683
Mortalité dans les accidents avec jeune conducteur présumé responsable – années 2007 à 2011 p. 684
Mortalité de nuit – années 2007 à 2011 p. 685
Mortalité dans les accidents avec un conducteur alcoolisé – années 2007 à 2011 p. 686
Mortalité dans les accidents avec un conducteur ou un piéton alcoolisé – années 2007 à 2011 p. 687

↓ ANNÉE 2011 – RÉPARTITION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Milieu urbain		Rase campagne		Tous réseaux	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
VÉLOS						
Bicyclettes	4 010	5,28	709	25	4 719	4,27
CYCLOS						
Cyclos sauf scooters	4 048	5,33	581	1,68	4 629	4,19
Scooters ≤ 50 cm³	5 196	6,84	677	1,96	5 873	5,31
MTL						
Motos ≤ 125 cm³ sauf scooters	1 887	2,48	520	1,50	2 407	2,18
Scooters > 50 et ≤ 125 cm³	2 870	3,78	289	0,84	3 159	2,86
MTT1 + MTT2						
Motos > 125 cm³ sauf scooters	5 719	7,53	3 582	10,36	9 301	8,41
Scooters > 125 cm³	1 136	1,50	225	0,65	1 361	1,23
VT						
Voitures de tourisme	44 365	58,42	22 814	65,96	67 179	60,78
VU						
Camionnettes ≤ 3,5 T	3 597	4,74	2 361	6,83	5 958	5,39
PL						
PL 3,5 T < 2 PTAC = ≤ 7,5 T	315	0,41	139	0,40	454	0,41
PL > 7,5 T	518	0,68	580	1,68	1 098	0,99
PL avec remorques	229	0,30	761	2,20	990	0,90
Tracteurs routiers	15	02	28	08	43	04
Tracteurs avec semi-remorque	148	0,19	666	1,93	814	0,74
TC						
Autobus	838	1,10	63	0,18	901	0,82
Autocars	123	0,16	79	0,23	202	0,18
AUTRES						
Tracteurs agricoles	38	05	169	0,49	207	0,19
Voiturettes et tricycles	314	0,41	117	0,34	431	0,39
Quads ≤ 50 cm³	28	04	8	02	36	03
Quads > 50 cm³	94	0,12	66	0,19	160	0,14
Engins spéciaux	60	08	32	09	92	08
Trains	13	02	10	03	23	02
Tramways	152	0,20	4	01	156	0,14
Autres ou indéterminés	229	0,30	110	0,32	339	0,31
Tous véhicules	**75 942**	**100**	**34 590**	**100**	**110 532**	**100**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Tous milieux

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		519	4 593	7 318	11 911
Bicyclettes	Conducteurs	139	1 408	2 859	4 267
	Passagers	2	10	23	33
	Ensemble	141	1 418	2 882	4 300
Cyclos y compris scooters < 50 cm³	Conducteurs	212	3 288	5 821	9 109
	Passagers	8	422	898	1 320
	Ensemble	220	3 710	6 719	10 429
Motos y compris scooters > 50 cm³	Conducteurs	709	5 690	8 249	13 939
	Passagers	51	589	940	1 529
	Ensemble	760	6 279	9 189	15 468
VT	Conducteurs	1 495	8 105	15 386	23 491
	Passagers	567	4 031	7 451	11 482
	Ensemble	2 062	12 136	22 837	34 973
VU	Conducteurs	99	584	969	1 553
	Passagers	35	223	406	629
	Ensemble	134	807	1 375	2 182
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	36	169	271	440
	Passagers	6	34	66	100
	Ensemble	42	203	337	540
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	24	92	77	169
	Passagers	1	8	3	11
	Ensemble	25	100	80	180
Transports en commun	Conducteurs	0	13	80	93
	Passagers	0	43	362	405
	Ensemble	0	56	442	498
Tracteurs agricoles	Conducteurs	4	11	20	31
	Passagers	2	1	2	3
	Ensemble	6	12	22	34
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	21	96	147	243
	Passagers	5	34	53	87
	Ensemble	26	130	200	330
Autres	Conducteurs	24	193	109	302
	Passagers	4	42	62	104
	Ensemble	28	235	171	406
Total	**Piétons**	**519**	**4 593**	**7 318**	**11 911**
	Conducteurs	**2 763**	**19 649**	**33 988**	**53 637**
	Passagers	**681**	**5 437**	**10 266**	**15 703**
	Ensemble	**3 963**	**29 679**	**51 572**	**81 251**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Milieu urbain

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		350	4 241	7 171	11 412
Bicyclettes	Conducteurs	57	994	2 674	3 668
	Passagers	1	5	22	27
	Ensemble	58	999	2 696	3 695
Cyclos y compris scooters < 50 cm³	Conducteurs	119	2 494	5 510	8 004
	Passagers	3	332	824	1 156
	Ensemble	122	2 826	6 334	9 160
Motos y compris scooters > 50 cm³	Conducteurs	243	3 239	6 764	10 003
	Passagers	16	282	774	1 056
	Ensemble	259	3 521	7 538	11 059
VT	Conducteurs	182	2 322	9 255	11 577
	Passagers	95	1 177	4 281	5 458
	Ensemble	277	3 499	13 536	17 035
VU	Conducteurs	8	115	461	576
	Passagers	2	37	176	213
	Ensemble	10	152	637	789
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	3	29	68	97
	Passagers	0	12	29	41
	Ensemble	3	41	97	138
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	0	7	20	27
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble	0	7	20	27
Transports en commun	Conducteurs	0	7	59	66
	Passagers	0	30	311	341
	Ensemble	0	37	370	407
Tracteurs agricoles	Conducteurs	1	0	3	3
	Passagers	0	1	0	1
	Ensemble	1	1	3	4
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	4	48	120	168
	Passagers	1	17	45	62
	Ensemble	5	65	165	230
Autres	Conducteurs	10	108	80	188
	Passagers	1	26	36	62
	Ensemble	11	134	116	250
Total	**Piétons**	**627**	**9 363**	**25 014**	**34 377**
	Conducteurs	**119**	**1 919**	**6 498**	**8 417**
	Passagers	**350**	**4 241**	**7 171**	**11 412**
	Ensemble	**1 096**	**15 523**	**38 683**	**54 206**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Rase campagne

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		169	352	147	499
Bicyclettes	Conducteurs	82	414	185	599
	Passagers	1	5	1	6
	Ensemble	83	419	186	605
Cyclos y compris scooters < 50 cm³	Conducteurs	93	794	311	1 105
	Passagers	5	90	74	164
	Ensemble	98	884	385	1 269
Motos y compris scooters > 50 cm³	Conducteurs	466	2 451	1 485	3 936
	Passagers	35	307	166	473
	Ensemble	501	2 758	1 651	4 409
VT	Conducteurs	1 313	5 783	6 131	11 914
	Passagers	472	2 854	3 170	6 024
	Ensemble	1 785	8 637	9 301	17 938
VU	Conducteurs	91	469	508	977
	Passagers	33	186	230	416
	Ensemble	124	655	738	1 393
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	33	140	203	343
	Passagers	6	22	37	59
	Ensemble	39	162	240	402
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	24	85	57	142
	Passagers	1	8	3	11
	Ensemble	25	93	60	153
Transports en commun	Conducteurs	0	6	21	27
	Passagers	0	13	51	64
	Ensemble	0	19	72	91
Tracteurs agricoles	Conducteurs	3	11	17	28
	Passagers	2	0	2	2
	Ensemble	5	11	19	30
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	17	48	27	75
	Passagers	4	17	8	25
	Ensemble	21	65	35	100
Autres	Conducteurs	14	85	29	114
	Passagers	3	16	26	42
	Ensemble	17	101	55	156
Total	**Piétons**	**169**	**352**	**147**	**499**
	Conducteurs	**2 136**	**10 286**	**8 974**	**19 260**
	Passagers	**562**	**3 518**	**3 768**	**7 286**
	Ensemble	**2 867**	**14 156**	**12 889**	**27 045**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Jour

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		287	3 333	5 557	8 890
Bicyclettes	Conducteurs	107	1 191	2 366	3 557
	Passagers	1	7	18	25
	Ensemble	108	1 198	2 384	3 582
Cyclos y compris scooters < 50 cm³	Conducteurs	99	1 963	3 957	5 920
	Passagers	3	228	575	803
	Ensemble	102	2 191	4 532	6 723
Motos y compris scooters > 50 cm³	Conducteurs	506	4 258	6 260	10 518
	Passagers	36	420	660	1 080
	Ensemble	542	4 678	6 920	11 598
VT	Conducteurs	777	4 899	10 344	15 243
	Passagers	272	2 210	4 416	6 626
	Ensemble	1 049	7 109	14 760	21 869
VU	Conducteurs	55	359	713	1 072
	Passagers	24	148	286	434
	Ensemble	79	507	999	1 506
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	20	117	208	325
	Passagers	4	23	49	72
	Ensemble	24	140	257	397
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	16	54	51	105
	Passagers	1	2	3	5
	Ensemble	17	56	54	110
Transports en commun	Conducteurs	0	8	69	77
	Passagers	0	40	317	357
	Ensemble	0	48	386	434
Tracteurs agricoles	Conducteurs	3	9	19	28
	Passagers	2	1	1	2
	Ensemble	5	10	20	30
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	13	64	113	177
	Passagers	3	22	37	59
	Ensemble	16	86	150	236
Autres	Conducteurs	19	137	87	224
	Passagers	3	33	49	82
	Ensemble	22	170	136	306
Total	**Piétons**	**287**	**3 333**	**5 557**	**8 890**
	Conducteurs	**1 615**	**13 059**	**24 187**	**37 246**
	Passagers	**349**	**3 134**	**6 411**	**9 545**
	Ensemble	**2 251**	**19 526**	**36 155**	**55 681**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Nuit

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		232	1 260	1 761	3 021
Bicyclettes	Conducteurs	32	217	493	710
	Passagers	1	3	5	8
	Ensemble	33	220	498	718
Cyclos y compris scooters < 50 cm³	Conducteurs	113	1 325	1 864	3 189
	Passagers	5	194	323	517
	Ensemble	118	1 519	2 187	3 706
Motos y compris scooters > 50 cm³	Conducteurs	203	1 432	1 989	3 421
	Passagers	15	169	280	449
	Ensemble	218	1 601	2 269	3 870
VT	Conducteurs	718	3 206	5 042	8 248
	Passagers	295	1 821	3 035	4 856
	Ensemble	1 013	5 027	8 077	13 104
VU	Conducteurs	44	225	256	481
	Passagers	11	75	120	195
	Ensemble	55	300	376	676
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	16	52	63	115
	Passagers	2	11	17	28
	Ensemble	18	63	80	143
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	8	38	26	64
	Passagers	0	6	0	6
	Ensemble	8	44	26	70
Transports en commun	Conducteurs	0	5	11	16
	Passagers	0	3	45	48
	Ensemble	0	8	56	64
Tracteurs agricoles	Conducteurs	1	2	1	3
	Passagers	0	0	1	1
	Ensemble	1	2	2	4
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	8	32	34	66
	Passagers	2	12	16	28
	Ensemble	10	44	50	94
Autres	Conducteurs	5	56	22	78
	Passagers	1	9	13	22
	Ensemble	6	65	35	100
Total	**Piétons**	**232**	**1 260**	**1 761**	**3 021**
	Conducteurs	**1 148**	**6 590**	**9 801**	**16 391**
	Passagers	**332**	**2 303**	**3 855**	**6 158**
	Ensemble	**1 712**	**10 153**	**15 417**	**25 570**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Hommes

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		317	2 205	3 289	5 494
Bicyclettes	Conducteurs	116	1 078	1 970	3 048
	Passagers	0	6	16	22
	Ensemble	116	1 084	1 986	3 070
Cyclos y compris scooters < 50 cm³	Conducteurs	196	2 895	4 602	7 497
	Passagers	5	240	431	671
	Ensemble	201	3 135	5 033	8 168
Motos y compris scooters > 50 cm³	Conducteurs	694	5 361	7 500	12 861
	Passagers	19	191	291	482
	Ensemble	713	5 552	7 791	13 343
VT	Conducteurs	1 142	5 128	7 888	13 016
	Passagers	308	1 861	3 009	4 870
	Ensemble	1 450	6 989	10 897	17 886
VU	Conducteurs	92	490	765	1 255
	Passagers	23	135	248	383
	Ensemble	115	625	1 013	1 638
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	34	153	254	407
	Passagers	5	24	45	69
	Ensemble	39	177	299	476
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	24	87	73	160
	Passagers	1	4	2	6
	Ensemble	25	91	75	166
Transports en commun	Conducteurs	0	11	60	71
	Passagers	0	13	100	113
	Ensemble	0	24	160	184
Tracteurs agricoles	Conducteurs	4	10	20	30
	Passagers	2	1	2	3
	Ensemble	6	11	22	33
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	17	57	81	138
	Passagers	3	15	25	40
	Ensemble	20	72	106	178
Autres	Conducteurs	21	174	95	269
	Passagers	1	28	40	68
	Ensemble	22	202	135	337
Total	**Piétons**	**317**	**2 205**	**3 289**	**5 494**
	Conducteurs	**2 340**	**15 444**	**23 308**	**38 752**
	Passagers	**367**	**2 518**	**4 209**	**6 727**
	Ensemble	**3 024**	**20 167**	**30 806**	**50 973**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Femmes

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Piétons		202	2 388	4 029	6 417
Bicyclettes	Conducteurs	23	330	889	1 219
	Passagers	2	4	7	11
	Ensemble	25	334	896	1 230
Cyclos y compris scooters < 50 cm³	Conducteurs	16	393	1 219	1 612
	Passagers	3	182	467	649
	Ensemble	19	575	1 686	2 261
Motos y compris scooters > 50 cm³	Conducteurs	15	329	749	1 078
	Passagers	32	398	649	1 047
	Ensemble	47	727	1 398	2 125
VT	Conducteurs	353	2 977	7 498	10 475
	Passagers	259	2 170	4 442	6 612
	Ensemble	612	5 147	11 940	17 087
VU	Conducteurs	7	94	204	298
	Passagers	12	88	158	246
	Ensemble	19	182	362	544
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	2	16	17	33
	Passagers	1	10	21	31
	Ensemble	3	26	38	64
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	0	5	4	9
	Passagers	0	4	1	5
	Ensemble	0	9	5	14
Transports en commun	Conducteurs	0	2	20	22
	Passagers	0	30	262	292
	Ensemble	0	32	282	314
Tracteurs agricoles	Conducteurs	0	1	0	1
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble	0	1	0	1
Voiturettes et tricycles	Conducteurs	4	39	66	105
	Passagers	2	19	28	47
	Ensemble	6	58	94	152
Autres	Conducteurs	3	19	14	33
	Passagers	3	14	22	36
	Ensemble	6	33	36	69
Total	**Piétons**	**202**	**2 388**	**4 029**	6 417
	Conducteurs	**423**	**4 205**	**10 680**	14 885
	Passagers	**314**	**2 919**	**6 057**	8 976
	Ensemble	**939**	**9 512**	**20 766**	30 278

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Tous usagers et piétons

	Tous usagers				Dont piétons			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	40	348	931	1 279	9	162	349	511
5-9 ans	37	587	1 217	1 804	11	316	595	911
10-14 ans	51	1 079	1 946	3 025	10	450	811	1 261
15-19 ans	370	4 087	6 350	10 437	29	410	731	1 141
20-24 ans	587	4 145	7 675	11 820	29	231	556	787
25-29 ans	428	3 028	6 176	9 204	15	165	439	604
30-34 ans	287	2 254	5 023	7 277	19	150	372	522
35-39 ans	277	2 108	4 426	6 534	22	155	387	542
40-44 ans	280	2 113	3 961	6 074	11	203	368	571
45-49 ans	245	1 992	3 610	5 602	24	180	373	553
50-54 ans	236	1 792	2 873	4 665	26	236	369	605
55-59 ans	201	1 427	2 219	3 646	32	246	353	599
60-64 ans	165	1 182	1 673	2 855	28	299	370	669
65-69 ans	134	801	1 011	1 812	22	216	297	513
70-74 ans	146	733	757	1 490	39	258	246	504
75-79 ans	175	842	751	1 593	68	334	300	634
80 ans et +	303	1 154	952	2 106	125	582	402	984
Âge indét.	1	7	21	28	0	0	0	0
Total	**3 963**	**29 679**	**51 572**	**81 251**	**519**	**4 593**	**7 318**	**11 911**
Dont								
< 1 an	5	59	149	208	0	13	19	32
1 an	6	36	153	189	0	8	37	45
2 ans	9	75	188	263	2	35	82	117
3 ans	11	77	243	320	5	41	120	161
4 ans	9	101	198	299	2	65	91	156
5 ans	8	96	227	323	1	55	120	175
6 ans	9	125	243	368	4	70	128	198
7 ans	5	123	262	385	1	65	121	186
8 ans	8	115	225	340	1	57	107	164
9 ans	7	128	260	388	4	69	119	188
10 ans	5	151	302	453	1	82	130	212
11 ans	3	200	406	606	2	120	202	322
12 ans	12	198	392	590	3	108	167	275
13 ans	8	183	369	552	2	80	172	252
14 ans	23	347	477	824	2	60	140	200
15 ans	25	616	858	1 474	5	112	168	280
16 ans	60	725	1 161	1 886	3	83	163	246
17 ans	59	852	1 248	2 100	6	81	148	229
18 ans	106	946	1 453	2 399	8	57	139	196
19 ans	120	948	1 630	2 578	7	77	113	190
20 ans	120	900	1 592	2 492	7	54	137	191
21 ans	138	931	1 599	2 530	9	60	121	181
22 ans	121	792	1 531	2 323	6	38	102	140
23 ans	112	756	1 520	2 276	2	46	94	140
24 ans	96	766	1 433	2 199	5	33	102	135

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Vélos

	Cyclistes				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	1	4	11	15	1	4	6	10
5-9 ans	1	51	73	124	1	51	71	122
10-14 ans	11	148	271	419	10	146	262	408
15-19 ans	14	137	303	440	13	133	298	431
20-24 ans	9	71	330	401	9	71	329	400
25-29 ans	2	58	280	338	2	58	280	338
30-34 ans	0	56	239	295	0	56	239	295
35-39 ans	5	84	219	303	5	84	219	303
40-44 ans	6	82	201	283	6	82	201	283
45-49 ans	14	95	240	335	14	95	240	335
50-54 ans	10	112	170	282	10	111	170	281
55-59 ans	10	128	155	283	10	127	155	282
60-64 ans	14	137	146	283	14	136	146	282
65-69 ans	13	80	93	173	13	80	92	172
70-74 ans	13	71	63	134	13	71	63	134
75-79 ans	11	54	42	96	11	54	42	96
80 ans et +	7	50	45	95	7	49	45	94
Âge indét.	0	0	1	1	0	0	1	1
Total	**141**	**1 418**	**2 882**	**4 300**	**139**	**1 408**	**2 859**	**4 267**
Dont								
< 1 an	0	0	0	0	0	0	0	0
1 an	0	0	1	1	0	0	1	1
2 ans	0	1	0	1	0	1	0	1
3 ans	0	0	2	2	0	0	2	2
4 ans	1	3	8	11	1	3	3	6
5 ans	0	5	6	11	0	5	6	11
6 ans	0	7	10	17	0	7	10	17
7 ans	0	11	17	28	0	11	16	27
8 ans	1	19	19	38	1	19	19	38
9 ans	0	9	21	30	0	9	20	29
10 ans	1	22	34	56	1	22	32	54
11 ans	0	34	53	87	0	34	53	87
12 ans	3	28	67	95	3	28	63	91
13 ans	4	32	54	86	4	30	53	83
14 ans	3	32	63	95	2	32	61	93
15 ans	2	33	61	94	2	33	59	92
16 ans	6	28	59	87	5	28	57	85
17 ans	3	28	57	85	3	26	56	82
18 ans	1	31	56	87	1	30	56	86
19 ans	2	17	70	87	2	16	70	86
20 ans	4	15	58	73	4	15	58	73
21 ans	1	18	64	82	1	18	64	82
22 ans	2	12	65	77	2	12	65	77
23 ans	1	14	77	91	1	14	77	91
24 ans	1	12	66	78	1	12	65	77

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Cyclos

	Cyclomotoristes				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	0	2	2	4	0	0	0	0
5-9 ans	0	4	10	14	0	0	0	0
10-14 ans	10	196	223	419	10	144	128	272
15-19 ans	81	1 801	2 830	4 631	77	1 556	2 341	3 897
20-24 ans	31	571	1 379	1 950	31	511	1 220	1 731
25-29 ans	25	326	757	1 083	22	308	694	1 002
30-34 ans	14	218	456	674	13	203	420	623
35-39 ans	14	141	347	488	14	132	325	457
40-44 ans	9	117	233	350	9	112	225	337
45-49 ans	8	108	181	289	8	104	174	278
50-54 ans	8	88	128	216	8	81	125	206
55-59 ans	7	57	81	138	7	56	81	137
60-64 ans	2	34	39	73	2	34	36	70
65-69 ans	0	15	25	40	0	15	25	40
70-74 ans	8	12	12	24	8	12	12	24
75-79 ans	1	10	6	16	1	10	6	16
80 ans et +	2	8	7	15	2	8	6	14
Âge indét.	0	2	3	5	0	2	3	5
Total	**220**	**3 710**	**6 719**	**10 429**	**212**	**3 288**	**5 821**	**9 109**
Dont								
< 1 an	0	1	0	1	0	0	0	0
1 an	0	0	0	0	0	0	0	0
2 ans	0	0	0	0	0	0	0	0
3 ans	0	1	1	2	0	0	0	0
4 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
5 ans	0	0	0	0	0	0	0	0
6 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
7 ans	0	1	4	5	0	0	0	0
8 ans	0	1	0	1	0	0	0	0
9 ans	0	2	5	7	0	0	0	0
10 ans	0	4	1	5	0	1	0	1
11 ans	0	4	17	21	0	2	4	6
12 ans	0	6	24	30	0	2	3	5
13 ans	0	17	31	48	0	4	13	17
14 ans	10	165	150	315	10	135	108	243
15 ans	11	352	435	787	11	292	341	633
16 ans	27	437	670	1 107	27	374	539	913
17 ans	24	467	682	1 149	21	420	571	991
18 ans	12	340	576	916	11	291	493	784
19 ans	7	205	467	672	7	179	397	576
20 ans	4	162	367	529	4	138	324	462
21 ans	10	108	323	431	10	97	281	378
22 ans	7	111	249	360	7	98	217	315
23 ans	4	97	222	319	4	90	205	295
24 ans	6	93	218	311	6	88	193	281

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Motos

	Motocyclistes				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	0	2	5	7	0	0	0	0
5-9 ans	0	6	21	27	0	0	0	0
10-14 ans	1	46	51	97	0	13	3	16
15-19 ans	34	360	394	754	27	281	271	552
20-24 ans	144	1 054	1 331	2 385	130	919	1 114	2 033
25-29 ans	123	944	1 517	2 461	116	874	1 358	2 232
30-34 ans	84	711	1 299	2 010	79	657	1 206	1 863
35-39 ans	94	698	1 183	1 881	88	661	1 111	1 772
40-44 ans	93	725	1 083	1 808	91	681	1 024	1 705
45-49 ans	68	701	951	1 652	66	650	900	1 550
50-54 ans	54	538	702	1 240	51	492	648	1 140
55-59 ans	37	291	398	689	35	274	375	649
60-64 ans	19	131	169	300	17	120	163	283
65-69 ans	7	37	51	88	7	34	48	82
70-74 ans	2	17	20	37	2	16	19	35
75-79 ans	0	13	7	20	0	13	4	17
80 ans et +	0	3	3	6	0	3	3	6
Âge indét.	0	2	4	6	0	2	2	4
Total	**760**	**6 279**	**9 189**	**15 468**	**709**	**5 690**	**8 249**	**13 939**
Dont								
< 1 an	0	1	1	2	0	0	0	0
1 an	0	0	0	0	0	0	0	0
2 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
3 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
4 ans	0	1	2	3	0	0	0	0
5 ans	0	0	0	0	0	0	0	0
6 ans	0	0	1	1	0	0	0	0
7 ans	0	0	8	8	0	0	0	0
8 ans	0	2	4	6	0	0	0	0
9 ans	0	4	8	12	0	0	0	0
10 ans	0	6	9	15	0	0	0	0
11 ans	0	4	6	10	0	1	0	1
12 ans	0	9	11	20	0	3	0	3
13 ans	0	12	12	24	0	1	1	2
14 ans	1	15	13	28	0	8	2	10
15 ans	1	38	31	69	1	21	18	39
16 ans	2	54	60	114	2	42	31	73
17 ans	10	88	86	174	7	75	68	143
18 ans	7	72	75	147	7	53	55	108
19 ans	14	108	142	250	10	90	99	189
20 ans	19	137	158	295	18	115	119	234
21 ans	33	221	230	451	29	187	184	371
22 ans	36	229	311	540	33	198	267	465
23 ans	31	220	332	552	27	203	278	481
24 ans	25	247	300	547	23	216	266	482

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Véhicules légers

	Tous usagers de voitures de tourisme				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisés	Légers	Tous
0-4 ans	28	166	530	696	0	0	0	0
5-9 ans	22	196	472	668	0	0	0	0
10-14 ans	19	209	536	745	0	2	2	4
15-19 ans	201	1 266	1 924	3 190	105	518	737	1 255
20-24 ans	349	2 033	3 794	5 827	253	1 386	2 568	3 954
25-29 ans	242	1 365	2 880	4 245	181	998	2 171	3 169
30-34 ans	155	981	2 350	3 331	124	749	1 812	2 561
35-39 ans	119	884	1 984	2 868	99	703	1 630	2 333
40-44 ans	126	827	1 798	2 625	109	669	1 471	2 140
45-49 ans	110	766	1 591	2 357	93	605	1 299	1 904
50-54 ans	109	691	1 310	2 001	93	547	1 049	1 596
55-59 ans	97	596	1 091	1 687	84	445	830	1 275
60-64 ans	85	508	860	1 368	67	370	615	985
65-69 ans	86	410	502	912	60	276	368	644
70-74 ans	77	342	385	727	60	226	272	498
75-79 ans	87	405	353	758	69	284	250	534
80 ans et +	149	488	466	954	98	327	310	637
Âge indét.	1	3	11	14	0	0	2	2
Total	**2 062**	**12 136**	**22 837**	**34 973**	**1 495**	**8 105**	**15 386**	**23 491**
Dont								
< 1 an	5	42	123	165	0	0	0	0
1 an	6	26	108	134	0	0	0	0
2 ans	7	35	100	135	0	0	0	0
3 ans	4	32	110	142	0	0	0	0
4 ans	6	31	89	120	0	0	0	0
5 ans	7	33	94	127	0	0	0	0
6 ans	4	46	95	141	0	0	0	0
7 ans	4	45	101	146	0	0	0	0
8 ans	6	31	87	118	0	0	0	0
9 ans	1	41	95	136	0	0	0	0
10 ans	3	34	114	148	0	0	0	0
11 ans	1	34	116	150	0	0	0	0
12 ans	6	41	113	154	0	0	0	0
13 ans	2	38	90	128	0	1	1	2
14 ans	7	62	103	165	0	1	1	2
15 ans	5	76	145	221	0	4	1	5
16 ans	20	109	188	297	1	9	8	17
17 ans	14	172	239	411	1	17	14	31
18 ans	76	411	574	985	46	188	272	460
19 ans	86	498	778	1 276	57	300	442	742
20 ans	84	493	823	1 316	55	305	534	839
21 ans	83	484	812	1 296	53	322	537	859
22 ans	65	367	749	1 116	56	257	522	779
23 ans	71	347	731	1 078	50	248	502	750
24 ans	46	342	679	1 021	39	254	473	727

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VICTIMES SELON L'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Selon le sexe

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés			Tuées	Blessées		
		Hospitalisés	Légers	Tous		Hospitalisées	Légères	Toutes
0-4 ans	19	198	525	723	21	150	406	556
5-9 ans	24	391	714	1 105	13	196	503	699
10-14 ans	32	694	1 100	1 794	19	385	846	1 231
15-19 ans	293	3 060	4 069	7 129	77	1 027	2 281	3 308
20-24 ans	497	3 035	4 631	7 666	90	1 110	3 044	4 154
25-29 ans	377	2 264	3 862	6 126	51	764	2 314	3 078
30-34 ans	230	1 652	3 111	4 763	57	602	1 912	2 514
35-39 ans	234	1 544	2 759	4 303	43	564	1 667	2 231
40-44 ans	232	1 532	2 435	3 967	48	581	1 526	2 107
45-49 ans	192	1 385	2 176	3 561	53	607	1 434	2 041
50-54 ans	184	1 161	1 656	2 817	52	631	1 217	1 848
55-59 ans	159	874	1 236	2 110	42	553	983	1 536
60-64 ans	105	668	852	1 520	60	514	821	1 335
65-69 ans	81	405	533	938	53	396	478	874
70-74 ans	88	381	365	746	58	352	392	744
75-79 ans	116	404	336	740	59	438	415	853
80 ans et +	161	513	430	943	142	641	522	1 163
Âge indét.	0	6	16	22	1	1	5	6
Total	**3 024**	**20 167**	**30 806**	**50 973**	**939**	**9 512**	**20 766**	**30 278**
Dont								
< 1 an	3	25	75	100	2	34	74	108
1 an	1	20	85	105	5	16	68	84
2 ans	5	40	112	152	4	35	76	111
3 ans	6	49	137	186	5	28	106	134
4 ans	4	64	116	180	5	37	82	119
5 ans	4	60	135	195	4	36	92	128
6 ans	4	88	146	234	5	37	97	134
7 ans	4	71	162	233	1	52	100	152
8 ans	6	80	136	216	2	35	89	124
9 ans	6	92	135	227	1	36	125	161
10 ans	1	89	165	254	4	62	137	199
11 ans	1	120	228	348	2	80	178	258
12 ans	6	130	209	339	6	68	183	251
13 ans	6	119	208	327	2	64	161	225
14 ans	18	236	290	526	5	111	187	298
15 ans	19	457	552	1 009	6	159	306	465
16 ans	46	549	737	1 286	14	176	424	600
17 ans	49	653	846	1 499	10	199	402	601
18 ans	81	707	944	1 651	25	239	509	748
19 ans	98	694	990	1 684	22	254	640	894
20 ans	102	638	969	1 607	18	262	623	885
21 ans	118	667	941	1 608	20	264	658	922
22 ans	102	587	929	1 516	19	205	602	807
23 ans	91	556	910	1 466	21	200	610	810
24 ans	84	587	882	1 469	12	179	551	730

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS SELON INTEMPÉRIES EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Accidents			Tués	Blessées		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisées	Légères	Tous
Milieu urbain							
Normal	38 438	869	12 806	919	13 163	32 685	45 848
Pluie légère	4 145	70	1 223	72	1 287	3 724	5 011
Pluie forte	765	21	262	21	269	666	935
Neige ou grêle	41	1	22	1	23	26	49
Brouillard ou fumée	120	11	62	11	59	92	151
Vent fort ou tempête	61	5	30	5	27	45	72
Temps éblouissant	378	26	206	26	190	239	429
Temps couvert	1 220	32	421	32	430	1 041	1 471
Autre	209	8	76	8	75	165	240
Indéterminé	1	1	1	1	0	0	0
Total	**45 378**	**1 044**	**15 109**	**1 096**	**15 523**	**38 683**	**54 206**
Rase campagne							
Normal	15 602	2 039	10 439	2 236	11 230	10 143	21 373
Pluie légère	1 989	221	1 152	250	1 284	1 533	2 817
Pluie forte	446	50	305	57	343	303	646
Neige ou grêle	67	7	48	8	53	45	98
Brouillard ou fumée	320	72	256	78	275	159	434
Vent fort ou tempête	69	13	61	13	61	37	98
Temps éblouissant	267	42	218	47	230	100	330
Temps couvert	703	124	503	137	536	467	1 003
Autre	182	35	139	41	143	100	243
Indéterminé	1	0	1	0	1	2	3
Total	**19 646**	**2 603**	**13 122**	**2 867**	**14 156**	**12 889**	**27 045**
Ensemble des réseaux							
Normal	54 040	2 908	23 245	3 155	24 393	42 828	67 221
Pluie légère	6 134	291	2 375	322	2 571	5 257	7 828
Pluie forte	1 211	71	567	78	612	969	1 581
Neige ou grêle	108	8	70	9	76	71	147
Brouillard ou fumée	440	83	318	89	334	251	585
Vent fort ou tempête	130	18	91	18	88	82	170
Temps éblouissant	645	68	424	73	420	339	759
Temps couvert	1 923	156	924	169	966	1 508	2 474
Autre	391	43	215	49	218	265	483
Indéterminé	2	1	2	1	1	2	3
Total	**65 024**	**3 647**	**28 231**	**3 963**	**29 679**	**51 572**	**81 251**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Milieu urbain							
Normale	37 322	861	12 583	907	12 917	31 618	44 535
Mouillée	6 055	136	1 891	141	1 976	5 408	7 384
Flaques	29	2	9	2	9	25	34
Inondée	9	1	3	1	2	7	9
Enneigée	9	0	3	0	3	7	10
Boue	16	1	11	1	10	6	16
Verglacée	95	5	38	5	38	67	105
Corps gras	115	0	21	0	22	113	135
Autre	1 626	33	503	34	504	1 360	1 864
Indéterminé	102	5	47	5	42	72	114
Total	**45 378**	**1 044**	**15 109**	**1 096**	**15 523**	**38 683**	**54 206**
Rase campagne							
Normale	15 150	2 002	10 216	2 200	10 992	9 722	20 714
Mouillée	3 542	480	2 248	528	2 485	2 537	5 022
Flaques	20	0	13	0	13	14	27
Inondée	13	2	6	2	6	12	18
Enneigée	29	6	20	8	22	22	44
Boue	17	2	11	2	9	8	17
Verglacée	180	28	125	28	120	162	282
Corps gras	81	5	52	8	65	53	118
Autre	589	77	409	90	417	350	767
Indéterminé	25	1	22	1	27	9	36
Total	**19 646**	**2 603**	**13 122**	**2 867**	**14 156**	**12 889**	**27 045**
Ensemble des réseaux							
Normale	52 472	2 863	22 799	3 107	23 909	41 340	65 249
Mouillée	9 597	616	4 139	669	4 461	7 945	12 406
Flaques	49	2	22	2	22	39	61
Inondée	22	3	9	3	8	19	27
Enneigée	38	6	23	8	25	29	54
Boue	33	3	22	3	19	14	33
Verglacée	275	33	163	33	158	229	387
Corps gras	196	5	73	8	87	166	253
Autre	2 215	110	912	124	921	1 710	2 631
Indéterminé	127	6	69	6	69	81	150
Total	**65 024**	**3 647**	**28 231**	**3 963**	**29 679**	**51 572**	**81 251**

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Véhicules	Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
Véhicule en stationnement	2 313	72	676	1 335	2 011
Arbre	1 559	422	1 213	518	1 731
Glissière métallique	1 166	138	567	671	1 238
Glissière en béton	1 264	45	432	1 052	1 484
Autre glissière	133	11	62	85	147
Mur ou pile de pont	1 204	176	780	570	1 350
Support de signalisation ou PAU	204	11	80	140	220
Poteau	1 172	147	658	595	1 253
Mobilier urbain	349	29	130	226	356
Parapet	129	20	91	55	146
Îlot, refuge ou borne	311	15	129	206	335
Bordure de trottoir	653	49	318	382	700
Fossé, talus ou paroi rocheuse	1 784	244	1 407	726	2 133
Autre obstacle sur chaussée	818	38	271	444	715
Autre obstacle sur trottoir	503	35	210	294	504
Total obstacles fixes	**13 562**	**1 452**	**7 024**	**7 299**	**14 323**
Sortie de chaussée sans obstacle	651	66	357	334	691
Dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	813	32	308	596	904
Arbre	1 426	406	1 154	458	1 612
Glissière métallique	703	95	399	421	820
Glissière en béton	820	29	325	716	1 041
Autre glissière	91	8	47	61	108
Mur ou pile de pont	970	163	696	448	1 144
Support de signalisation ou PAU	135	10	59	98	157
Poteau	855	135	547	397	944
Mobilier urbain	228	22	100	152	252
Parapet	102	17	81	45	126
Îlot, refuge ou borne	241	11	99	175	274
Bordure de trottoir	482	44	263	285	548
Fossé, talus ou paroi rocheuse	1 602	228	1 333	645	1 978
Autre obstacle sur chaussée	358	17	162	242	404
Autre obstacle sur trottoir	295	35	157	172	329
Total obstacles fixes	**9 121**	**1 252**	**5 730**	**4 911**	**10 641**
Sortie de chaussée sans obstacle	578	63	334	298	632

Source : ONISR, fichier des accidents.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENT IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE, Y COMPRIS SUR LES BRETELLES ATTACHÉES À CHACUN DES RÉSEAUX EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Autoroutes							
Bicyclette	2	0	0	0	0	2	2
Cyclomoteur	11	0	3	0	3	9	12
Motocyclette	1 192	42	435	44	429	881	1 310
Voiture de tourisme	3 755	174	1 391	218	1 640	3 682	5 322
Camionnette	633	38	250	42	276	609	885
Poids lourd	770	84	383	108	390	605	995
Transport en commun	23	5	16	5	16	14	30
Tracteur agricole	0	0	0	0	0	0	0
Autre véhicule	46	4	15	4	14	41	55
Routes nationales							
Bicyclette	94	4	44	5	42	56	98
Cyclomoteur	275	11	125	11	130	184	314
Motocyclette	975	65	471	68	454	644	1 098
Voiture de tourisme	3 270	230	1 452	260	1 642	2 978	4 620
Camionnette	377	38	155	44	165	377	542
Poids lourd	478	101	283	114	241	358	599
Transport en commun	67	6	28	6	27	83	110
Tracteur agricole	9	2	9	3	10	5	15
Autre véhicule	72	6	45	6	49	58	107
Routes départementales							
Bicyclette	1 219	107	745	108	675	582	1 257
Cyclomoteur	2 858	140	1 695	147	1 699	1 584	3 283
Motocyclette	5 014	510	3 467	534	3 380	2 295	5 675
Voiture de tourisme	17 133	1 902	11 062	2 092	12 099	11 291	23 390
Camionnette	1 946	254	1 286	275	1 411	1 273	2 684
Poids lourd	1 141	276	849	298	717	553	1 270
Transport en commun	262	19	133	19	138	239	377
Tracteur agricole	153	25	130	27	112	52	164
Autre véhicule	364	48	264	51	264	191	455
Autres voies							
Bicyclette	3 252	32	818	32	797	2 637	3 434
Cyclomoteur	7 162	79	2 151	79	2 204	6 028	8 232
Motocyclette	8 591	154	2 569	156	2 560	7 096	9 656
Voiture de tourisme	26 763	410	7 706	436	8 025	24 253	32 278
Camionnette	2 556	55	714	57	731	2 372	3 103
Poids lourd	766	58	281	58	236	620	856
Transport en commun	747	19	225	19	214	753	967
Tracteur agricole	45	8	36	8	29	15	44
Autre véhicule	733	25	306	26	316	551	867

REMARQUES
Un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par suite pris en compte plusieurs fois.
Les nombres de victimes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des victimes quelle que soit la catégorie d'usager à laquelle elles appartiennent.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉE 2011 – ACCIDENTS ET VICTIMES PAR DÉPARTEMENT EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Départements	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
01 – Ain	412	41	264	45	289	303	592
02 – Aisne	345	41	222	49	229	206	435
03 – Allier	235	41	196	45	196	69	265
04 – Alpes-de-Haute-Provence	134	26	122	28	125	64	189
05 – Hautes-Alpes	92	13	70	17	70	50	120
06 – Alpes-Maritimes	2 126	58	627	61	633	1 919	2 552
07 – Ardèche	189	33	162	35	145	72	217
08 – Ardennes	146	20	123	20	137	48	185
09 – Ariège	79	13	63	17	67	35	102
10 – Aube	251	28	160	34	151	170	321
11 – Aude	436	45	186	51	199	392	591
12 – Aveyron	162	29	142	30	142	58	200
13 – Bouches-du-Rhône	4 084	122	1 483	137	1 655	3 604	5 259
14 – Calvados	378	33	255	35	264	222	486
15 – Cantal	88	18	82	22	75	22	97
16 – Charente	244	27	188	30	201	94	295
17 – Charente-Maritime	884	56	357	61	361	729	1 090
18 – Cher	380	27	201	28	207	268	475
19 – Corrèze	247	18	129	18	141	167	308
20A – Corse-du-Sud	214	15	102	15	107	165	272
20B – Haute-Corse	300	12	113	12	128	325	453
21 – Côte-d'Or	271	34	230	38	260	108	368
22 – Côtes-d'Armor	480	37	259	39	261	341	602
23 – Creuse	75	8	65	9	63	21	84
24 – Dordogne	273	31	230	33	253	114	367
25 – Doubs	392	37	216	39	218	259	477
26 – Drôme	450	44	221	48	234	381	615
27 – Eure	294	48	241	49	264	111	375
28 – Eure-et-Loir	322	38	205	41	206	194	400
29 – Finistère	676	36	321	40	353	499	852
30 – Gard	794	65	418	71	446	625	1 071
31 – Haute-Garonne	988	57	367	59	380	882	1 262
32 – Gers	194	21	143	22	140	93	233
33 – Gironde	1 733	70	644	86	690	1 513	2 203
34 – Hérault	1 192	83	530	99	581	957	1 538
35 – Ille-et-Vilaine	809	56	365	60	379	635	1 014
36 – Indre	256	13	104	16	108	216	324
37 – Indre-et-Loire	720	44	390	47	423	479	902
38 – Isère	684	67	463	69	500	444	944
39 – Jura	115	29	110	31	116	35	151
40 – Landes	243	35	179	39	168	108	276
41 – Loir-et-Cher	337	36	175	38	169	250	419
42 – Loire	793	32	353	33	377	648	1 025
43 – Haute-Loire	183	16	152	21	174	89	263
44 – Loire-Atlantique	921	73	534	76	550	609	1 159
45 – Loiret	415	54	240	59	227	288	515
46 – Lot	106	21	89	23	74	25	99
47 – Lot-et-Garonne	229	35	188	39	188	106	294
48 – Lozère	71	8	59	9	72	36	108

Départements	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
49 – Maine-et-Loire	940	34	342	37	360	820	1 180
50 – Manche	526	35	260	37	265	409	674
51 – Marne	324	42	230	46	239	194	433
52 – Haute-Marne	160	16	115	17	122	88	210
53 – Mayenne	174	30	156	32	148	41	189
54 – Meurthe-et-Moselle	712	42	279	44	308	598	906
55 – Meuse	133	15	97	17	100	68	168
56 – Morbihan	676	52	328	55	353	539	892
57 – Moselle	531	49	304	53	310	396	706
58 – Nièvre	187	23	101	25	99	112	211
59 – Nord	1 934	78	911	81	948	1 396	2 344
60 – Oise	432	55	305	61	310	269	579
61 – Orne	178	21	153	22	183	89	272
62 – Pas-de-Calais	758	76	526	85	534	410	944
63 – Puy-de-Dôme	777	35	276	37	287	688	975
64 – Pyrénées-Atlantiques	938	30	322	34	317	835	1 152
65 – Hautes-Pyrénées	200	25	110	25	106	161	267
66 – Pyrénées-Orientales	297	28	162	32	197	214	411
67 – Bas-Rhin	899	44	382	46	422	725	1 147
68 – Haut-Rhin	429	26	299	29	299	236	535
69 – Rhône	2 122	61	802	68	848	1 856	2 704
70 – Haute-Saône	139	20	107	23	102	50	152
71 – Saône-et-Loire	340	54	282	57	310	137	447
72 – Sarthe	491	47	267	48	266	344	610
73 – Savoie	209	22	172	25	185	90	275
74 – Haute-Savoie	408	42	329	43	371	182	553
75 – Paris	7 271	49	740	51	716	7 652	8 368
76 – Seine-Maritime	871	51	460	52	492	641	1 133
77 – Seine-et-Marne	869	77	503	88	543	613	1 156
78 – Yvelines	1 178	43	497	45	548	985	1 533
79 – Deux-Sèvres	241	34	177	37	187	110	297
80 – Somme	583	42	239	47	238	482	720
81 – Tarn	141	33	131	36	136	47	183
82 – Tarn-et-Garonne	163	26	137	28	136	49	185
83 – Var	921	69	601	75	653	558	1 211
84 – Vaucluse	309	44	265	45	272	120	392
85 – Vendée	297	47	250	52	267	113	380
86 – Vienne	313	19	184	22	197	247	444
87 – Haute-Vienne	433	19	152	19	159	377	536
88 – Vosges	229	33	189	37	195	93	288
89 – Yonne	248	35	186	38	189	124	313
90 – Territoire de Belfort	212	7	67	7	67	197	264
91 – Essonne	1 381	40	375	43	413	1 412	1 825
92 – Hauts-de-Seine	2 428	20	399	21	405	2 390	2 795
93 – Seine-Saint-Denis	2 933	47	1 415	50	1 535	1 937	3 472
94 – Val-de-Marne	2 571	35	585	35	610	2 417	3 027
95 – Val-d'Oise	1 076	31	324	33	336	1 013	1 349
Total France métropole	**65 024**	**3 647**	**28 231**	**3 963**	**29 679**	**51 572**	**81 251**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Départements	Personnes tuées à 30 jours			
	2011	2000	Delta 2011-2000	Delta %
01 – Ain	45	104	– 59	– 56,6
02 – Aisne	49	97	– 48	– 49,6
03 – Allier	45	80	– 35	– 43,9
04 – Alpes-de-Haute-Provence	28	31	– 3	– 9,7
05 – Hautes-Alpes	17	14	3	22,3
06 – Alpes-Maritimes	61	120	– 59	– 49,1
07 – Ardèche	35	46	– 11	– 23,9
08 – Ardennes	20	42	– 22	– 52
09 – Ariège	17	17	0	– 0,6
10 – Aube	34	58	– 24	– 41,1
11 – Aude	51	65	– 14	– 21,8
12 – Aveyron	30	51	– 21	– 41,5
13 – Bouches-du-Rhône	137	237	– 100	– 42,3
14 – Calvados	35	89	– 54	– 60,6
15 – Cantal	22	19	3	14,3
16 – Charente	30	69	– 39	– 56,8
17 – Charente-Maritime	61	96	– 35	– 36,6
18 – Cher	28	77	– 49	– 63,6
19 – Corrèze	18	46	– 28	– 60,8
20A – Corse-du-Sud	15	24	– 9	– 36,2
20B – Haute-Corse	12	37	– 25	– 67,9
21 – Côte-d'Or	38	111	– 73	– 65,8
22 – Côtes-d'Armor	39	75	– 36	– 47,9
23 – Creuse	9	30	– 21	– 69,9
24 – Dordogne	33	79	– 46	– 58,3
25 – Doubs	39	67	– 28	– 42,1
26 – Drôme	48	89	– 41	– 45,9
27 – Eure	49	104	– 55	– 52,7
28 – Eure-et-Loir	41	126	– 85	– 67,5
29 – Finistère	40	102	– 62	– 60,6
30 – Gard	71	140	– 69	– 49,3
31 – Haute-Garonne	59	142	– 83	– 58,5
32 – Gers	22	50	– 28	– 56,2
33 – Gironde	86	202	– 116	– 57,4
34 – Hérault	99	161	– 62	– 38,7
35 – Ille-et-Vilaine	60	98	– 38	– 39
36 – Indre	16	43	– 27	– 62,6
37 – Indre-et-Loire	47	83	– 36	– 43,6
38 – Isère	69	137	– 68	– 49,6
39 – Jura	31	53	– 22	– 42
40 – Landes	39	81	– 42	– 52
41 – Loir-et-Cher	38	77	– 39	– 50,6
42 – Loire	33	71	– 38	– 53,2
43 – Haute-Loire	21	24	– 3	– 10,7
44 – Loire-Atlantique	76	167	– 91	– 54,4
45 – Loiret	59	129	– 70	– 54,4
46 – Lot	23	42	– 19	– 44,8
47 – Lot-et-Garonne	39	62	– 23	– 37,1
48 – Lozère	9	17	– 8	– 47,4
49 – Maine-et-Loire	37	100	– 63	– 63,2
50 – Manche	37	73	– 36	– 49,1

Départements	Personnes tuées à 30 jours			
	2011	2000	Delta 2011-2000	Delta %
51 – Marne	46	96	– 50	– 52,2
52 – Haute-Marne	17	46	– 29	– 63
53 – Mayenne	32	46	– 14	– 30,4
54 – Meurthe-et-Moselle	44	92	– 48	– 52,1
55 – Meuse	17	50	– 33	– 66,2
56 – Morbihan	55	86	– 31	– 35,7
57 – Moselle	53	148	– 95	– 64,1
58 – Nièvre	25	47	– 22	– 46,8
59 – Nord	81	192	– 111	– 57,9
60 – Oise	61	164	– 103	– 62,7
61 – Orne	22	58	– 36	– 61,9
62 – Pas-de-Calais	85	187	– 102	– 54,6
63 – Puy-de-Dôme	37	74	– 37	– 49,8
64 – Pyrénées-Atlantiques	34	64	– 30	– 47
65 – Hautes-Pyrénées	25	33	– 8	– 24,6
66 – Pyrénées-Orientales	32	62	– 30	– 48,4
67 – Bas-Rhin	46	108	– 62	– 57,4
68 – Haut-Rhin	29	76	– 47	– 61,8
69 – Rhône	68	130	– 62	– 47,9
70 – Haute-Saône	23	56	– 33	– 58,6
71 – Saône-et-Loire	57	99	– 42	– 42,7
72 – Sarthe	48	99	– 51	– 51,7
73 – Savoie	25	51	– 26	– 51,3
74 – Haute-Savoie	43	118	– 75	– 63,4
75 – Paris	51	72	– 21	– 28,8
76 – Seine-Maritime	52	105	– 53	– 50,4
77 – Seine-et-Marne	88	233	– 145	– 62,2
78 – Yvelines	45	119	– 74	– 62,1
79 – Deux-Sèvres	37	72	– 35	– 48,3
80 – Somme	47	86	– 39	– 45
81 – Tarn	36	73	– 37	– 50,5
82 – Tarn-et-Garonne	28	52	– 24	– 46,5
83 – Var	75	151	– 76	– 50,2
84 – Vaucluse	45	112	– 67	– 59,9
85 – Vendée	52	127	– 75	– 59,1
86 – Vienne	22	68	– 46	– 67,8
87 – Haute-Vienne	19	59	– 40	– 67,7
88 – Vosges	37	78	– 41	– 52,6
89 – Yonne	38	76	– 38	– 49,9
90 – Territoire de Belfort	7	15	– 8	– 53,2
91 – Essonne	43	105	– 62	– 59
92 – Hauts-de-Seine	21	45	– 24	– 53,2
93 – Seine-Saint-Denis	50	53	– 3	– 6,5
94 – Val-de-Marne	35	61	– 26	– 42,6
95 – Val-d'Oise	33	73	– 40	– 54,6
Métropole	**3 963**	**8 170**	**– 4 207**	**– 51,5**
971 – Guadeloupe	53	124	– 71	– 57,3
972 – Martinique	29	59	– 30	– 50,7
973 – Guyane	24	34	– 10	– 29,8
974 – La Réunion	42	105	– 63	– 59,9
Ensemble des DOM	**148**	**322**	**– 174**	**– 54**
France entière	**4 111**	**8 492**	**– 4 381**	**– 51,6**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Départements	Personnes tuées à 30 jours						
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VL	Autres	Total
01 – Ain	2	4	0	5	29	5	45
02 – Aisne	4	2	2	2	37	2	49
03 – Allier	4	0	4	4	27	6	45
04 – Alpes-de-Haute-Provence	2	0	0	6	19	1	28
05 – Hautes-Alpes	1	0	0	5	9	2	17
06 – Alpes-Maritimes	18	4	3	21	12	3	61
07 – Ardèche	6	2	3	11	10	3	35
08 – Ardennes	1	0	0	5	10	4	20
09 – Ariège	3	1	0	3	8	2	17
10 – Aube	0	0	2	2	28	2	34
11 – Aude	3	0	0	8	36	4	51
12 – Aveyron	7	0	2	3	15	3	30
13 – Bouches-du-Rhône	21	2	12	34	56	12	137
14 – Calvados	3	0	1	8	23	0	35
15 – Cantal	3	1	0	3	15	0	22
16 – Charente	1	1	1	4	21	2	30
17 – Charente-Maritime	4	0	2	13	39	3	61
18 – Cher	3	1	0	4	18	2	28
19 – Corrèze	3	1	1	1	10	2	18
20A – Corse-du-Sud	3	0	2	3	7	0	15
20B – Haute-Corse	2	1	0	4	5	0	12
21 – Côte-d'Or	3	2	0	7	24	2	38
22 – Côtes-d'Armor	4	6	3	1	23	2	39
23 – Creuse	1	0	0	1	5	2	9
24 – Dordogne	2	0	0	5	25	1	33
25 – Doubs	2	2	0	8	25	2	39
26 – Drôme	6	3	4	8	25	2	48
27 – Eure	2	3	3	8	27	6	49
28 – Eure-et-Loir	2	3	3	5	23	5	41
29 – Finistère	8	0	3	5	21	3	40
30 – Gard	7	1	6	10	40	7	71
31 – Haute-Garonne	6	3	4	16	27	3	59
32 – Gers	2	1	2	4	11	2	22
33 – Gironde	6	2	4	17	47	10	86
34 – Hérault	13	1	7	17	52	9	99
35 – Ille-et-Vilaine	10	4	2	7	34	3	60
36 – Indre	1	0	0	5	9	1	16
37 – Indre-et-Loire	7	3	1	12	21	3	47
38 – Isère	7	5	6	16	34	1	69
39 – Jura	5	1	2	5	16	2	31
40 – Landes	1	1	1	7	22	7	39
41 – Loir-et-Cher	0	0	4	8	21	5	38
42 – Loire	3	1	4	10	14	1	33
43 – Haute-Loire	1	0	1	0	17	2	21
44 – Loire-Atlantique	9	4	5	16	37	5	76
45 – Loiret	5	2	0	14	35	3	59
46 – Lot	4	1	2	2	12	2	23
47 – Lot-et-Garonne	2	2	1	5	26	3	39
48 – Lozère	3	0	0	0	6	0	9
49 – Maine-et-Loire	10	2	1	6	16	2	37
50 – Manche	7	1	4	8	13	4	37

Départements	Personnes tuées à 30 jours						
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VL	Autres	Total
51 – Marne	5	5	1	10	24	1	46
52 – Haute-Marne	1	0	0	5	11	0	17
53 – Mayenne	5	2	2	4	18	1	32
54 – Meurthe-et-Moselle	2	2	2	7	29	2	44
55 – Meuse	1	2	2	3	7	2	17
56 – Morbihan	12	3	4	5	31	0	55
57 – Moselle	11	4	0	6	29	3	53
58 – Nièvre	5	0	1	3	15	1	25
59 – Nord	11	5	6	23	35	1	81
60 – Oise	9	0	5	9	33	5	61
61 – Orne	2	0	0	2	16	2	22
62 – Pas-de-Calais	15	3	5	12	45	5	85
63 – Puy-de-Dôme	6	0	3	10	17	1	37
64 – Pyrénées-Atlantiques	2	1	1	7	20	3	34
65 – Hautes-Pyrénées	4	2	2	4	12	1	25
66 – Pyrénées-Orientales	3	0	1	9	17	2	32
67 – Bas-Rhin	7	1	3	8	24	3	46
68 – Haut-Rhin	3	4	0	4	17	1	29
69 – Rhône	17	2	5	18	24	2	68
70 – Haute-Saône	0	0	1	3	16	3	23
71 – Saône-et-Loire	3	1	5	10	28	10	57
72 – Sarthe	3	0	0	12	28	5	48
73 – Savoie	2	0	1	4	15	3	25
74 – Haute-Savoie	3	3	3	11	22	1	43
75 – Paris	27	0	4	12	8	0	51
76 – Seine-Maritime	10	2	8	7	19	6	52
77 – Seine-et-Marne	11	8	3	11	48	7	88
78 – Yvelines	8	0	0	20	16	1	45
79 – Deux-Sèvres	3	2	1	9	21	1	37
80 – Somme	3	0	6	7	29	2	47
81 – Tarn	6	3	1	2	21	3	36
82 – Tarn-et-Garonne	0	0	3	3	19	3	28
83 – Var	12	1	5	31	24	2	75
84 – Vaucluse	9	5	2	6	20	3	45
85 – Vendée	9	2	4	8	28	1	52
86 – Vienne	0	1	0	3	17	1	22
87 – Haute-Vienne	4	1	0	3	8	3	19
88 – Vosges	4	0	3	7	22	1	37
89 – Yonne	4	0	2	2	25	5	38
90 – Territoire de Belfort	0	0	0	2	4	1	7
91 – Essonne	5	1	2	12	21	2	43
92 – Hauts-de-Seine	8	0	2	7	2	2	21
93 – Seine-Saint-Denis	14	1	4	21	9	1	50
94 – Val-de-Marne	10	0	7	9	9	0	35
95 – Val-d'Oise	7	0	2	7	17	0	33
Métropole	**519**	**141**	**220**	**760**	**2 062**	**261**	**3 963**
971 – Guadeloupe	9	4	10	14	16	0	53
972 – Martinique	4	2	4	9	4	1	24
973 – Guyane	11	0	11	1	6	0	29
974 – La Réunion	10	2	9	9	11	1	42
Ensemble des DOM	**34**	**8**	**34**	**33**	**37**	**2**	**148**
France entière	**553**	**149**	**254**	**793**	**2 099**	**263**	**4 111**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PAR CLASSES D'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Départements	Personnes tuées à 30 jours						
	< 18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65-74 ans	75 et +	Indéterminés	Total
01 – Ain	0	17	20	2	6	0	45
02 – Aisne	4	12	29	2	2	0	49
03 – Allier	2	9	20	4	10	0	45
04 – Alpes-de-Haute-Provence	4	3	12	1	8	0	28
05 – Hautes-Alpes	0	2	9	5	1	0	17
06 – Alpes-Maritimes	4	8	28	8	12	1	61
07 – Ardèche	0	8	18	3	6	0	35
08 – Ardennes	1	2	12	2	3	0	20
09 – Ariège	1	0	14	0	2	0	17
10 – Aube	3	4	21	3	2	1	34
11 – Aude	2	10	30	4	5	0	51
12 – Aveyron	1	1	17	2	7	2	30
13 – Bouches-du-Rhône	9	23	86	6	13	0	137
14 – Calvados	3	7	18	3	4	0	35
15 – Cantal	2	5	7	1	7	0	22
16 – Charente	0	8	12	4	6	0	30
17 – Charente-Maritime	3	17	28	3	6	4	61
18 – Cher	1	9	12	4	2	0	28
19 – Corrèze	0	4	9	1	4	0	18
20A – Corse-du-Sud	1	4	8	0	2	0	15
20B – Haute-Corse	0	4	7	1	0	0	12
21 – Côte-d'Or	4	10	19	1	3	1	38
22 – Côtes-d'Armor	0	10	16	4	9	0	39
23 – Creuse	1	0	8	0	0	0	9
24 – Dordogne	0	10	14	4	5	0	33
25 – Doubs	2	9	21	2	5	0	39
26 – Drôme	6	9	22	4	6	1	48
27 – Eure	4	12	23	5	5	0	49
28 – Eure-et-Loir	5	8	23	2	3	0	41
29 – Finistère	3	4	23	1	9	0	40
30 – Gard	1	14	46	4	6	0	71
31 – Haute-Garonne	2	15	33	4	4	1	59
32 – Gers	1	3	11	5	2	0	22
33 – Gironde	5	14	54	9	4	0	86
34 – Hérault	5	25	56	5	7	1	99
35 – Ille-et-Vilaine	4	12	32	4	8	0	60
36 – Indre	1	7	6	1	1	0	16
37 – Indre-et-Loire	7	6	23	3	8	0	47
38 – Isère	6	14	38	4	7	0	69
39 – Jura	1	8	16	3	3	0	31
40 – Landes	2	9	22	2	4	0	39
41 – Loir-et-Cher	3	7	23	1	3	1	38
42 – Loire	6	7	15	1	2	2	33
43 – Haute-Loire	1	8	6	1	5	0	21
44 – Loire-Atlantique	4	19	40	3	9	1	76
45 – Loiret	2	13	33	4	6	1	59
46 – Lot	2	5	10	1	5	0	23
47 – Lot-et-Garonne	2	9	17	5	6	0	39
48 – Lozère	0	2	4	2	1	0	9
49 – Maine-et-Loire	1	11	15	3	7	0	37
50 – Manche	1	4	21	3	8	0	37

Départements	Personnes tuées à 30 jours						
	< 18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65-74 ans	75 et +	Indéterminés	Total
51 – Marne	1	8	28	0	8	1	46
52 – Haute-Marne	0	3	12	0	2	0	17
53 – Mayenne	3	9	11	2	7	0	32
54 – Meurthe-et-Moselle	1	10	24	5	4	0	44
55 – Meuse	1	3	7	3	2	1	17
56 – Morbihan	4	14	29	5	3	0	55
57 – Moselle	2	8	30	2	10	1	53
58 – Nièvre	1	6	11	2	4	1	25
59 – Nord	4	16	49	4	8	0	81
60 – Oise	3	11	40	1	6	0	61
61 – Orne	2	4	10	2	4	0	22
62 – Pas-de-Calais	9	17	39	9	11	0	85
63 – Puy-de-Dôme	1	7	19	2	6	2	37
64 – Pyrénées-Atlantiques	1	6	21	2	4	0	34
65 – Hautes-Pyrénées	2	3	13	2	5	0	25
66 – Pyrénées-Orientales	0	7	21	2	2	0	32
67 – Bas-Rhin	2	9	25	4	6	0	46
68 – Haut-Rhin	4	9	13	2	1	0	29
69 – Rhône	10	14	27	5	12	0	68
70 – Haute-Saône	0	6	13	1	3	0	23
71 – Saône-et-Loire	7	15	28	4	3	0	57
72 – Sarthe	3	5	32	3	5	0	48
73 – Savoie	1	4	13	4	3	0	25
74 – Haute-Savoie	3	9	28	2	1	0	43
75 – Paris	3	6	29	4	9	0	51
76 – Seine-Maritime	6	8	30	3	5	0	52
77 – Seine-et-Marne	9	13	51	3	12	0	88
78 – Yvelines	2	10	25	3	5	0	45
79 – Deux-Sèvres	1	8	20	6	2	0	37
80 – Somme	1	12	27	4	2	1	47
81 – Tarn	1	7	15	2	11	0	36
82 – Tarn-et-Garonne	1	5	17	3	2	0	28
83 – Var	2	15	44	6	8	0	75
84 – Vaucluse	7	6	25	4	3	0	45
85 – Vendée	8	13	21	2	7	1	52
86 – Vienne	0	5	11	1	5	0	22
87 – Haute-Vienne	0	2	16	1	0	0	19
88 – Vosges	2	11	14	7	3	0	37
89 – Yonne	1	3	24	6	4	0	38
90 – Territoire de Belfort	1	0	4	1	1	0	7
91 – Essonne	1	17	20	2	3	0	43
92 – Hauts-de-Seine	0	4	9	1	7	0	21
93 – Seine-Saint-Denis	4	11	28	1	5	1	50
94 – Val-de-Marne	3	6	22	2	2	0	35
95 – Val-d'Oise	6	7	17	0	3	0	33
Métropole	**247**	**813**	**2 119**	**280**	**478**	**26**	**3 963**
971 – Guadeloupe	4	8	35	4	1	1	53
972 – Martinique	1	9	12	1	1	0	24
973 – Guyane	4	5	16	3	0	1	29
974 – La Réunion	3	15	20	3	0	1	42
Ensemble des DOM	**12**	**37**	**83**	**11**	**2**	**3**	**148**
France entière	**259**	**850**	**2 202**	**291**		**29**	**4 111**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ POUR UN MILLION D'HABITANTS

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Population au 01/01/2009	Moyenne de tués par an pour un million d'habitants
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	49	49	51	54	45	248	588 853	84
02 – Aisne	69	51	49	41	49	259	539 870	96
03 – Allier	38	24	36	42	45	185	343 046	108
04 – Alpes-de-Haute-Provence	25	14	19	19	28	105	159 450	132
05 – Hautes-Alpes	11	14	11	15	17	68	135 836	100
06 – Alpes-Maritimes	89	65	75	60	61	350	1 079 100	65
07 – Ardèche	41	15	32	25	35	148	313 578	94
08 – Ardennes	17	21	28	15	20	101	283 296	71
09 – Ariège	21	13	9	19	17	79	151 117	105
10 – Aube	34	17	29	16	34	130	303 298	86
11 – Aude	58	58	52	36	51	255	353 980	144
12 – Aveyron	20	27	31	19	30	127	277 048	92
13 – Bouches-du-Rhône	142	156	139	150	137	724	1 967 299	74
14 – Calvados	42	41	51	37	35	206	680 908	61
15 – Cantal	11	6	9	8	22	56	148 380	75
16 – Charente	37	45	25	39	30	176	351 563	100
17 – Charente-Maritime	64	71	64	73	61	333	616 607	108
18 – Cher	29	29	39	29	28	154	311 022	99
19 – Corrèze	19	26	24	23	18	110	243 352	90
20A – Corse-du-Sud	18	11	19	6	15	69	141 330	98
20B – Haute-Corse	23	24	27	30	12	116	164 344	141
21 – Côte-d'Or	39	41	50	34	38	202	524 144	77
22 – Côtes-d'Armor	43	56	41	39	39	218	587 519	74
23 – Creuse	9	8	10	10	9	46	123 584	74
24 – Dordogne	61	39	41	37	33	211	412 082	102
25 – Doubs	38	52	39	44	39	212	525 276	81
26 – Drôme	46	61	57	43	48	255	482 984	106
27 – Eure	54	68	52	47	49	270	582 822	93
28 – Eure-et-Loir	57	40	53	45	41	236	425 502	111
29 – Finistère	65	56	53	41	40	255	893 914	57
30 – Gard	73	69	90	75	71	378	701 883	108
31 – Haute-Garonne	79	74	69	66	59	347	1 230 820	56
32 – Gers	30	29	31	26	22	138	187 181	147
33 – Gironde	71	100	91	76	86	424	1 434 661	59
34 – Hérault	107	138	102	104	99	550	1 031 974	107
35 – Ille-et-Vilaine	73	70	56	55	60	314	977 449	64
36 – Indre	34	20	13	23	16	106	232 268	91
37 – Indre-et-Loire	49	46	42	44	47	228	588 420	77
38 – Isère	108	76	85	78	69	416	1 197 038	70
39 – Jura	27	21	32	33	31	144	261 277	110
40 – Landes	47	36	54	40	39	216	379 341	114
41 – Loir-et-Cher	40	58	40	33	38	209	327 868	127
42 – Loire	38	42	38	36	33	187	746 115	50
43 – Haute-Loire	30	14	29	18	21	112	223 122	100
44 – Loire-Atlantique	88	86	86	78	76	414	1 266 358	65
45 – Loiret	79	54	69	56	59	317	653 510	97
46 – Lot	30	17	20	19	23	109	173 562	126
47 – Lot-et-Garonne	43	35	36	34	39	187	329 697	113
48 – Lozère	9	5	6	11	9	40	77 163	104
49 – Maine-et-Loire	60	42	55	52	37	246	780 082	63

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Population au 01/01/2009	Moyenne de tués par an pour un million d'habitants
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	49	49	35	46	37	216	497 762	87
51 – Marne	50	33	55	45	46	229	566 145	81
52 – Haute-Marne	19	26	19	17	17	98	185 214	106
53 – Mayenne	20	28	28	26	32	134	305 147	88
54 – Meurthe-et-Moselle	37	47	33	33	44	194	731 019	53
55 – Meuse	17	20	22	17	17	93	194 003	96
56 – Morbihan	49	52	48	48	55	252	716 182	70
57 – Moselle	72	56	55	56	53	292	1 044 898	56
58 – Nièvre	21	26	16	21	25	109	220 199	99
59 – Nord	103	99	109	85	81	477	2 571 940	37
60 – Oise	64	82	76	53	61	336	801 512	84
61 – Orne	30	31	37	25	22	145	292 210	99
62 – Pas-de-Calais	91	103	78	65	85	422	1 461 257	58
63 – Puy-de-Dôme	63	31	47	43	37	221	629 416	70
64 – Pyrénées-Atlantiques	53	37	37	36	34	197	650 356	61
65 – Hautes-Pyrénées	15	18	22	12	25	92	229 670	80
66 – Pyrénées-Orientales	26	35	24	25	32	142	445 890	64
67 – Bas-Rhin	66	53	44	46	46	255	1 094 439	47
68 – Haut-Rhin	43	44	51	37	29	204	748 614	55
69 – Rhône	69	53	77	75	68	342	1 708 671	40
70 – Haute-Saône	33	32	23	32	23	143	239 194	120
71 – Saône-et-Loire	63	54	60	51	57	285	554 720	103
72 – Sarthe	40	34	42	35	48	199	561 050	71
73 – Savoie	39	23	22	31	25	140	411 007	68
74 – Haute-Savoie	63	54	66	39	43	265	725 794	73
75 – Paris	37	51	45	43	51	227	2 234 105	20
76 – Seine-Maritime	81	58	65	67	52	323	1 250 120	52
77 – Seine-et-Marne	87	104	86	82	88	447	1 313 414	68
78 – Yvelines	67	40	49	64	45	265	1 407 560	38
79 – Deux-Sèvres	46	22	33	37	37	175	366 339	96
80 – Somme	72	48	52	51	47	270	569 775	95
81 – Tarn	40	51	39	49	36	215	374 018	115
82 – Tarn-et-Garonne	37	24	32	34	28	155	239 291	130
83 – Var	96	95	94	90	75	450	1 007 303	89
84 – Vaucluse	76	44	49	52	45	266	540 065	99
85 – Vendée	73	51	62	70	52	308	626 411	98
86 – Vienne	43	34	22	36	22	157	426 066	74
87 – Haute-Vienne	29	36	29	19	19	132	374 849	70
88 – Vosges	43	38	35	40	37	193	380 192	102
89 – Yonne	43	48	42	32	38	203	343 377	118
90 – Territoire de Belfort	8	5	7	7	7	34	142 461	48
91 – Essonne	38	45	27	40	43	193	1 208 004	32
92 – Hauts-de-Seine	30	34	18	28	21	131	1 561 745	17
93 – Seine-Saint-Denis	35	30	43	39	50	197	1 515 983	26
94 – Val-de-Marne	25	30	28	27	35	145	1 318 537	22
95 – Val-d'Oise	35	37	31	33	33	169	1 168 892	29
Métropole	**4 620**	**4 275**	**4 273**	**3 992**	**3 963**	**21 123**	**62 465 709**	**68**
971 – Guadeloupe	73	56	65	65	53	312	401 554	155
972 – Martinique	46	35	29	37	24	171	396 404	86
973 – Guyane	27	26	28	36	29	146	224 469	130
974 – La Réunion	72	51	48	42	42	255	816 364	62
Ensemble des DOM	**218**	**168**	**170**	**180**	**148**	**884**	**1 838 791**	**96**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC UNE MOTOCYCLETTE

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents avec motocyclette
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	5	10	9	6	5	35	248	14,1
02 – Aisne	7	3	5	7	2	24	259	9,3
03 – Allier	7	3	5	5	4	24	185	13
04 – Alpes-de-Haute-Provence	7	1	10	3	6	27	105	25,7
05 – Hautes-Alpes	2	2	0	5	5	14	68	20,6
06 – Alpes-Maritimes	34	21	34	26	25	140	350	40
07 – Ardèche	12	4	10	5	12	43	148	29,1
08 – Ardennes	4	3	5	2	5	19	101	18,8
09 – Ariège	3	3	2	4	4	16	79	20,3
10 – Aube	4	4	2	3	2	15	130	11,5
11 – Aude	6	3	6	7	8	30	255	11,8
12 – Aveyron	4	5	4	0	3	16	127	12,6
13 – Bouches-du-Rhône	48	51	48	36	37	220	724	30,4
14 – Calvados	7	8	8	5	8	36	206	17,5
15 – Cantal	0	2	0	3	4	9	56	16,1
16 – Charente	7	8	1	6	4	26	176	14,8
17 – Charente-Maritime	12	15	16	18	15	76	333	22,8
18 – Cher	4	4	2	5	4	19	154	12,3
19 – Corrèze	2	6	4	1	1	14	110	12,7
20A – Corse-du-Sud	5	4	9	2	5	25	69	36,2
20B – Haute-Corse	5	8	6	4	4	27	116	23,3
21 – Côte-d'Or	3	5	10	5	8	31	202	15,3
22 – Côtes-d'Armor	6	8	5	7	1	27	218	12,4
23 – Creuse	1	3	0	0	1	5	46	10,9
24 – Dordogne	12	5	3	2	5	27	211	12,8
25 – Doubs	8	16	7	5	8	44	212	20,8
26 – Drôme	6	7	13	6	9	41	255	16,1
27 – Eure	4	11	11	10	9	45	270	16,7
28 – Eure-et-Loir	9	9	6	8	5	37	236	15,7
29 – Finistère	8	7	8	9	6	38	255	14,9
30 – Gard	19	10	16	12	10	67	378	17,7
31 – Haute-Garonne	12	13	19	8	16	68	347	19,6
32 – Gers	1	2	2	0	4	9	138	6,5
33 – Gironde	18	28	26	13	18	103	424	24,3
34 – Hérault	23	27	28	25	17	120	550	21,8
35 – Ille-et-Vilaine	14	10	6	14	7	51	314	16,2
36 – Indre	4	3	5	3	5	20	106	18,9
37 – Indre-et-Loire	8	8	13	6	13	48	228	21,1
38 – Isère	12	15	12	7	18	64	416	15,4
39 – Jura	5	4	4	1	5	19	144	13,2
40 – Landes	6	4	6	3	7	26	216	12
41 – Loir-et-Cher	4	8	6	4	8	30	209	14,4
42 – Loire	5	10	9	6	10	40	187	21,4
43 – Haute-Loire	2	2	3	0	0	7	112	6,3
44 – Loire-Atlantique	17	24	18	11	16	86	414	20,8
45 – Loiret	14	9	12	12	15	62	317	19,6
46 – Lot	3	1	2	1	2	9	109	8,3
47 – Lot-et-Garonne	6	2	4	5	5	22	187	11,8
48 – Lozère	0	3	0	2	0	5	40	12,5
49 – Maine-et-Loire	10	4	15	5	6	40	246	16,3

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents avec motocyclette
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	9	11	7	6	8	41	216	19
51 – Marne	11	5	5	9	10	40	229	17,5
52 – Haute-Marne	1	2	1	0	5	9	98	9,2
53 – Mayenne	0	5	6	7	4	22	134	16,4
54 – Meurthe-et-Moselle	5	10	12	7	7	41	194	21,1
55 – Meuse	4	3	1	3	3	14	93	15,1
56 – Morbihan	9	8	8	10	5	40	252	15,9
57 – Moselle	12	11	12	7	6	48	292	16,4
58 – Nièvre	1	3	2	0	3	9	109	8,3
59 – Nord	18	19	33	15	23	108	477	22,6
60 – Oise	13	12	13	12	9	59	336	17,6
61 – Orne	5	6	4	7	2	24	145	16,6
62 – Pas-de-Calais	17	18	17	15	13	80	422	19
63 – Puy-de-Dôme	12	4	2	13	10	41	221	18,6
64 – Pyrénées-Atlantiques	10	7	10	7	7	41	197	20,8
65 – Hautes-Pyrénées	2	1	6	2	4	15	92	16,3
66 – Pyrénées-Orientales	3	11	6	3	9	32	142	22,5
67 – Bas-Rhin	8	6	11	7	8	40	255	15,7
68 – Haut-Rhin	8	9	13	6	4	40	204	19,6
69 – Rhône	20	17	25	20	18	100	342	29,2
70 – Haute-Saône	1	0	1	1	3	6	143	4,2
71 – Saône-et-Loire	6	4	12	4	10	36	285	12,6
72 – Sarthe	7	12	9	7	12	47	199	23,6
73 – Savoie	7	1	6	5	4	23	140	16,4
74 – Haute-Savoie	10	9	19	13	12	63	265	23,8
75 – Paris	15	17	16	19	17	84	227	37
76 – Seine-Maritime	23	13	16	8	7	67	323	20,7
77 – Seine-et-Marne	23	26	24	19	12	104	447	23,3
78 – Yvelines	21	15	16	20	21	93	265	35,1
79 – Deux-Sèvres	4	3	4	6	9	26	175	14,9
80 – Somme	9	4	10	5	8	36	270	13,3
81 – Tarn	5	8	2	5	3	23	215	10,7
82 – Tarn-et-Garonne	8	2	3	4	3	20	155	12,9
83 – Var	37	32	41	33	33	176	450	39,1
84 – Vaucluse	15	10	15	11	6	57	266	21,4
85 – Vendée	10	9	11	8	9	47	308	15,3
86 – Vienne	9	2	4	4	3	22	157	14
87 – Haute-Vienne	3	10	7	3	3	26	132	19,7
88 – Vosges	7	6	8	8	8	37	193	19,2
89 – Yonne	6	11	3	4	2	26	203	12,8
90 – Territoire de Belfort	1	0	1	1	2	5	34	14,7
91 – Essonne	7	15	7	11	13	53	193	27,5
92 – Hauts-de-Seine	17	19	8	10	8	62	131	47,3
93 – Seine-Saint-Denis	15	12	14	16	22	79	197	40,1
94 – Val-de-Marne	17	11	15	16	9	68	145	46,9
95 – Val-d'Oise	9	14	13	10	8	54	169	32
Métropole	**885**	**859**	**934**	**750**	**802**	**4 230**	**21 123**	**20**
971 – Guadeloupe	13	17	10	17	15	72	312	23,1
972 – Martinique	17	18	8	15	9	67	171	39,2
973 – Guyane	3	5	6	3	2	19	146	13
974 – La Réunion	22	13	5	14	10	64	255	25,1
Ensemble des DOM	**55**	**53**	**29**	**49**	**36**	**222**	**884**	**25,1**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS DE VÉHICULE SEUL SANS PIÉTONS

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents véhicule seul
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	17	16	22	15	19	89	248	35,9
02 – Aisne	22	24	14	13	15	88	259	34
03 – Allier	8	8	11	11	14	52	185	28,1
04 – Alpes-de-Haute-Provence	9	13	6	8	18	54	105	51,4
05 – Hautes-Alpes	4	6	4	11	5	30	68	44,1
06 – Alpes-Maritimes	36	17	29	17	28	127	350	36,3
07 – Ardèche	18	5	17	12	17	69	148	46,6
08 – Ardennes	6	6	12	5	7	36	101	35,6
09 – Ariège	12	4	6	6	8	36	79	45,6
10 – Aube	16	12	16	6	18	68	130	52,3
11 – Aude	19	23	19	10	23	94	255	36,9
12 – Aveyron	11	13	12	11	5	52	127	40,9
13 – Bouches-du-Rhône	65	56	38	51	44	254	724	35,1
14 – Calvados	10	17	22	22	11	82	206	39,8
15 – Cantal	7	1	3	1	9	21	56	37,5
16 – Charente	16	19	10	16	6	67	176	38,1
17 – Charente-Maritime	19	27	21	29	24	120	333	36
18 – Cher	10	7	13	14	10	54	154	35,1
19 – Corrèze	10	11	11	9	6	47	110	42,7
20A – Corse-du-Sud	11	1	8	4	5	29	69	42
20B – Haute-Corse	13	6	15	11	4	49	116	42,2
21 – Côte-d'Or	17	11	17	15	16	76	202	37,6
22 – Côtes-d'Armor	9	23	13	15	17	77	218	35,3
23 – Creuse	7	5	3	4	4	23	46	50
24 – Dordogne	29	19	18	18	14	98	211	46,4
25 – Doubs	13	18	15	13	18	77	212	36,3
26 – Drôme	18	25	26	16	19	104	255	40,8
27 – Eure	22	20	22	16	15	95	270	35,2
28 – Eure-et-Loir	11	14	22	22	17	86	236	36,4
29 – Finistère	25	23	23	17	14	102	255	40
30 – Gard	26	27	37	40	37	167	378	44,2
31 – Haute-Garonne	40	42	32	27	31	172	347	49,6
32 – Gers	12	12	12	14	14	64	138	46,4
33 – Gironde	29	33	30	26	34	152	424	35,8
34 – Hérault	39	48	35	40	31	193	550	35,1
35 – Ille-et-Vilaine	22	29	23	21	19	114	314	36,3
36 – Indre	15	8	8	7	7	45	106	42,5
37 – Indre-et-Loire	20	22	18	12	15	87	228	38,2
38 – Isère	54	26	35	27	26	168	416	40,4
39 – Jura	15	8	14	16	11	64	144	44,4
40 – Landes	24	17	30	15	16	102	216	47,2
41 – Loir-et-Cher	17	29	18	14	11	89	209	42,6
42 – Loire	13	17	21	11	9	71	187	38
43 – Haute-Loire	12	5	9	8	11	45	112	40,2
44 – Loire-Atlantique	23	34	27	28	35	147	414	35,5
45 – Loiret	38	15	27	29	19	128	317	40,4
46 – Lot	12	9	12	12	12	57	109	52,3
47 – Lot-et-Garonne	13	14	12	14	15	68	187	36,4
48 – Lozère	4	2	5	6	3	20	40	50
49 – Maine-et-Loire	20	17	20	27	11	95	246	38,6

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents véhicule seul
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	13	16	14	17	13	73	216	33,8
51 – Marne	20	13	24	18	14	89	229	38,9
52 – Haute-Marne	7	11	9	2	4	33	98	33,7
53 – Mayenne	11	6	7	6	13	43	134	32,1
54 – Meurthe-et-Moselle	13	20	15	15	20	83	194	42,8
55 – Meuse	8	6	15	10	8	47	93	50,5
56 – Morbihan	15	23	22	17	25	102	252	40,5
57 – Moselle	25	21	19	18	10	93	292	31,8
58 – Nièvre	9	14	4	13	9	49	109	45
59 – Nord	37	32	43	27	25	164	477	34,4
60 – Oise	21	25	31	17	23	117	336	34,8
61 – Orne	15	13	17	8	7	60	145	41,4
62 – Pas-de-Calais	37	36	28	27	40	168	422	39,8
63 – Puy-de-Dôme	21	12	19	14	10	76	221	34,4
64 – Pyrénées-Atlantiques	17	12	14	9	12	64	197	32,5
65 – Hautes-Pyrénées	6	9	10	7	4	36	92	39,1
66 – Pyrénées-Orientales	9	14	6	10	10	49	142	34,5
67 – Bas-Rhin	23	20	21	21	17	102	255	40
68 – Haut-Rhin	15	14	22	17	15	83	204	40,7
69 – Rhône	29	19	25	30	14	117	342	34,2
70 – Haute-Saône	5	8	10	6	7	36	143	25,2
71 – Saône-et-Loire	22	14	24	21	14	95	285	33,3
72 – Sarthe	9	13	16	14	20	72	199	36,2
73 – Savoie	15	11	7	13	9	55	140	39,3
74 – Haute-Savoie	27	19	35	15	17	113	265	42,6
75 – Paris	9	10	13	14	15	61	227	26,9
76 – Seine-Maritime	25	15	22	25	22	109	323	33,7
77 – Seine-et-Marne	18	37	26	24	23	128	447	28,6
78 – Yvelines	22	13	24	23	12	94	265	35,5
79 – Deux-Sèvres	15	5	17	22	12	71	175	40,6
80 – Somme	23	20	14	11	13	81	270	30
81 – Tarn	20	21	24	26	17	108	215	50,2
82 – Tarn-et-Garonne	19	9	21	20	17	86	155	55,5
83 – Var	33	28	39	34	29	163	450	36,2
84 – Vaucluse	25	21	25	18	17	106	266	39,8
85 – Vendée	29	22	27	28	18	124	308	40,3
86 – Vienne	14	14	8	14	9	59	157	37,6
87 – Haute-Vienne	11	16	12	6	7	52	132	39,4
88 – Vosges	11	15	16	19	13	74	193	38,3
89 – Yonne	17	21	17	11	20	86	203	42,4
90 – Territoire de Belfort	6	1	3	3	4	17	34	50
91 – Essonne	15	16	5	19	14	69	193	35,8
92 – Hauts-de-Seine	5	11	4	7	5	32	131	24,4
93 – Seine-Saint-Denis	6	4	13	9	16	48	197	24,4
94 – Val-de-Marne	5	6	13	5	10	39	145	26,9
95 – Val-d'Oise	14	6	14	15	5	54	169	32
Métropole	**1 709**	**1 576**	**1 707**	**1 537**	**1 455**	**7 984**	**21 123**	**37,8**
971 – Guadeloupe	17	16	18	26	13	90	312	28,8
972 – Martinique	14	14	10	13	11	62	171	36,3
973 – Guyane	5	7	6	15	3	36	146	24,7
974 – La Réunion	24	17	22	14	15	92	255	36,1
Ensemble des DOM	**60**	**54**	**56**	**68**	**42**	**280**	**884**	**31,7**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DES 75 ANS ET PLUS

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de 75 et +
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	9	6	2	5	6	28	248	11,3
02 – Aisne	3	3	3	2	2	13	259	5
03 – Allier	3	6	5	3	10	27	185	14,6
04 – Alpes-de-Haute-Provence	3	1	0	5	8	17	105	16,2
05 – Hautes-Alpes	1	3	1	0	1	6	68	8,8
06 – Alpes-Maritimes	16	13	12	9	12	62	350	17,7
07 – Ardèche	3	2	6	0	6	17	148	11,5
08 – Ardennes	2	3	2	1	3	11	101	10,9
09 – Ariège	1	4	1	3	2	11	79	13,9
10 – Aube	4	2	2	3	2	13	130	10
11 – Aude	7	9	7	4	5	32	255	12,5
12 – Aveyron	4	5	2	2	7	20	127	15,7
13 – Bouches-du-Rhône	12	21	16	26	13	88	724	12,2
14 – Calvados	6	5	7	5	4	27	206	13,1
15 – Cantal	1	2	2	2	7	14	56	25
16 – Charente	6	5	1	7	6	25	176	14,2
17 – Charente-Maritime	5	11	5	8	6	35	333	10,5
18 – Cher	4	7	3	4	2	20	154	13
19 – Corrèze	2	3	9	4	4	22	110	20
20A – Corse-du-Sud	1	1	0	1	2	5	69	7,2
20B – Haute-Corse	2	1	2	2	0	7	116	6
21 – Côte-d'Or	4	3	6	9	3	25	202	12,4
22 – Côtes-d'Armor	9	8	9	5	9	40	218	18,3
23 – Creuse	2	0	5	2	0	9	46	19,6
24 – Dordogne	14	1	4	10	5	34	211	16,1
25 – Doubs	0	1	6	4	5	16	212	7,5
26 – Drôme	10	10	13	9	6	48	255	18,8
27 – Eure	8	7	6	5	5	31	270	11,5
28 – Eure-et-Loir	7	8	6	9	3	33	236	14
29 – Finistère	12	11	10	7	9	49	255	19,2
30 – Gard	9	3	9	11	6	38	378	10,1
31 – Haute-Garonne	8	7	8	9	4	36	347	10,4
32 – Gers	5	6	5	5	2	23	138	16,7
33 – Gironde	10	13	9	8	4	44	424	10,4
34 – Hérault	14	7	12	7	7	47	550	8,5
35 – Ille-et-Vilaine	6	4	12	7	8	37	314	11,8
36 – Indre	3	0	0	2	1	6	106	5,7
37 – Indre-et-Loire	7	7	9	8	8	39	228	17,1
38 – Isère	11	10	5	11	7	44	416	10,6
39 – Jura	0	4	5	4	3	16	144	11,1
40 – Landes	6	7	6	7	4	30	216	13,9
41 – Loir-et-Cher	4	7	2	2	3	18	209	8,6
42 – Loire	9	8	4	9	2	32	187	17,1
43 – Haute-Loire	4	2	5	5	5	21	112	18,8
44 – Loire-Atlantique	11	7	16	13	9	56	414	13,5
45 – Loiret	4	4	6	4	6	24	317	7,6
46 – Lot	5	5	2	2	5	19	109	17,4
47 – Lot-et-Garonne	12	9	10	7	6	44	187	23,5
48 – Lozère	2	0	0	3	1	6	40	15
49 – Maine-et-Loire	7	3	5	3	7	25	246	10,2

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de 75 et +
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	9	4	4	4	8	29	216	13,4
51 – Marne	6	1	5	5	8	25	229	10,9
52 – Haute-Marne	4	7	3	5	2	21	98	21,4
53 – Mayenne	4	3	3	6	7	23	134	17,2
54 – Meurthe-et-Moselle	3	7	2	3	4	19	194	9,8
55 – Meuse	3	3	2	2	2	12	93	12,9
56 – Morbihan	5	8	7	9	3	32	252	12,7
57 – Moselle	9	6	7	4	10	36	292	12,3
58 – Nièvre	5	3	3	2	4	17	109	15,6
59 – Nord	7	7	10	6	8	38	477	8
60 – Oise	4	6	8	6	6	30	336	8,9
61 – Orne	4	7	6	3	4	24	145	16,6
62 – Pas-de-Calais	4	3	8	7	11	33	422	7,8
63 – Puy-de-Dôme	9	3	7	3	6	28	221	12,7
64 – Pyrénées-Atlantiques	9	3	5	7	4	28	197	14,2
65 – Hautes-Pyrénées	3	3	1	1	5	13	92	14,1
66 – Pyrénées-Orientales	2	7	2	1	2	14	142	9,9
67 – Bas-Rhin	5	4	3	4	6	22	255	8,6
68 – Haut-Rhin	4	6	10	6	1	27	204	13,2
69 – Rhône	8	9	10	3	12	42	342	12,3
70 – Haute-Saône	3	6	6	4	3	22	143	15,4
71 – Saône-et-Loire	8	8	4	5	3	28	285	9,8
72 – Sarthe	3	4	10	5	5	27	199	13,6
73 – Savoie	1	3	0	2	3	9	140	6,4
74 – Haute-Savoie	5	8	7	5	1	26	265	9,8
75 – Paris	10	15	6	8	9	48	227	21,1
76 – Seine-Maritime	6	9	5	12	5	37	323	11,5
77 – Seine-et-Marne	10	4	6	4	12	36	447	8,1
78 – Yvelines	4	7	3	3	5	22	265	8,3
79 – Deux-Sèvres	3	1	5	3	2	14	175	8
80 – Somme	8	8	4	6	2	28	270	10,4
81 – Tarn	5	10	3	11	11	40	215	18,6
82 – Tarn-et-Garonne	4	8	6	3	2	23	155	14,8
83 – Var	14	14	14	10	8	60	450	13,3
84 – Vaucluse	10	3	3	9	3	28	266	10,5
85 – Vendée	4	5	3	7	7	26	308	8,4
86 – Vienne	5	5	4	3	5	22	157	14
87 – Haute-Vienne	4	4	7	2	0	17	132	12,9
88 – Vosges	3	4	2	5	3	17	193	8,8
89 – Yonne	0	0	4	6	4	14	203	6,9
90 – Territoire de Belfort	1	1	0	2	1	5	34	14,7
91 – Essonne	0	5	4	4	3	16	193	8,3
92 – Hauts-de-Seine	2	3	2	5	7	19	131	14,5
93 – Seine-Saint-Denis	3	7	7	3	5	25	197	12,7
94 – Val-de-Marne	2	5	1	0	2	10	145	6,9
95 – Val-d'Oise	5	7	3	3	3	21	169	12,4
Métropole	**528**	**529**	**508**	**500**	**478**	**2 543**	**21 123**	**12**
971 – Guadeloupe	3	3	3	4	1	14	312	4,5
972 – Martinique	4	2	2	1	1	10	171	5,8
973 – Guyane	0	0	0	0	0	0	146	0
974 – La Réunion	2	1	2	0	0	5	255	2
Ensemble des DOM	**9**	**6**	**7**	**5**	**2**	**29**	**884**	**3,3**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC JEUNE CONDUCTEUR PRÉSUMÉ RESPONSABLE

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents jeune conducteur
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	8	13	12	17	18	68	248	27,4
02 – Aisne	19	17	7	10	12	65	259	25,1
03 – Allier	3	2	7	10	8	30	185	16,2
04 – Alpes-de-Haute-Provence	10	7	5	7	6	35	105	33,3
05 – Hautes-Alpes	1	2	2	1	2	8	68	11,8
06 – Alpes-Maritimes	11	11	12	7	10	51	350	14,6
07 – Ardèche	10	4	2	5	9	30	148	20,3
08 – Ardennes	3	6	4	2	1	16	101	15,8
09 – Ariège	2	0	0	5	0	7	79	8,9
10 – Aube	5	7	6	4	6	28	130	21,5
11 – Aude	6	7	14	7	11	45	255	17,6
12 – Aveyron	5	2	4	5	3	19	127	15
13 – Bouches-du-Rhône	28	38	31	26	27	150	724	20,7
14 – Calvados	7	12	11	13	5	48	206	23,3
15 – Cantal	5	1	1	3	5	15	56	26,8
16 – Charente	10	6	5	8	7	36	176	20,5
17 – Charente-Maritime	13	15	13	20	19	80	333	24
18 – Cher	3	7	3	3	9	25	154	16,2
19 – Corrèze	4	6	2	4	5	21	110	19,1
20A – Corse-du-Sud	6	0	3	1	5	15	69	21,7
20B – Haute-Corse	6	9	6	5	3	29	116	25
21 – Côte-d'Or	12	14	16	8	6	56	202	27,7
22 – Côtes-d'Armor	10	15	8	13	9	55	218	25,2
23 – Creuse	3	3	1	1	0	8	46	17,4
24 – Dordogne	16	5	17	5	8	51	211	24,2
25 – Doubs	11	10	9	8	7	45	212	21,2
26 – Drôme	8	15	11	13	12	59	255	23,1
27 – Eure	13	27	13	10	17	80	270	29,6
28 – Eure-et-Loir	11	11	9	11	11	53	236	22,5
29 – Finistère	10	13	13	5	3	44	255	17,3
30 – Gard	14	19	24	12	15	84	378	22,2
31 – Haute-Garonne	30	16	9	18	12	85	347	24,5
32 – Gers	4	4	13	6	4	31	138	22,5
33 – Gironde	13	19	19	17	17	85	424	20
34 – Hérault	26	33	28	17	23	127	550	23,1
35 – Ille-et-Vilaine	20	13	9	13	14	69	314	22
36 – Indre	8	8	4	3	6	29	106	27,4
37 – Indre-et-Loire	6	8	10	9	7	40	228	17,5
38 – Isère	44	21	23	22	23	133	416	32
39 – Jura	11	3	9	10	12	45	144	31,3
40 – Landes	8	6	6	9	6	35	216	16,2
41 – Loir-et-Cher	6	15	9	12	8	50	209	23,9
42 – Loire	8	11	12	3	8	42	187	22,5
43 – Haute-Loire	8	6	8	2	8	32	112	28,6
44 – Loire-Atlantique	14	24	20	16	17	91	414	22
45 – Loiret	20	11	22	10	12	75	317	23,7
46 – Lot	8	3	6	7	6	30	109	27,5
47 – Lot-et-Garonne	8	6	4	8	12	38	187	20,3
48 – Lozère	1	2	0	2	1	6	40	15
49 – Maine-et-Loire	16	8	17	9	11	61	246	24,8

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents jeune conducteur
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	9	13	9	8	6	45	216	20,8
51 – Marne	12	7	7	6	13	45	229	19,7
52 – Haute-Marne	6	6	0	2	0	14	98	14,3
53 – Mayenne	9	11	6	8	11	45	134	33,6
54 – Meurthe-et-Moselle	9	13	10	5	9	46	194	23,7
55 – Meuse	5	10	8	1	4	28	93	30,1
56 – Morbihan	12	17	13	13	18	73	252	29
57 – Moselle	12	13	11	13	11	60	292	20,5
58 – Nièvre	5	8	2	8	7	30	109	27,5
59 – Nord	17	25	20	13	20	95	477	19,9
60 – Oise	17	22	17	9	12	77	336	22,9
61 – Orne	6	3	10	6	5	30	145	20,7
62 – Pas-de-Calais	21	33	12	12	20	98	422	23,2
63 – Puy-de-Dôme	16	9	13	10	9	57	221	25,8
64 – Pyrénées-Atlantiques	6	5	5	7	4	27	197	13,7
65 – Hautes-Pyrénées	2	3	3	4	4	16	92	17,4
66 – Pyrénées-Orientales	1	4	6	5	4	20	142	14,1
67 – Bas-Rhin	19	15	9	16	9	68	255	26,7
68 – Haut-Rhin	5	16	9	7	9	46	204	22,5
69 – Rhône	11	8	24	20	15	78	342	22,8
70 – Haute-Saône	5	9	5	4	8	31	143	21,7
71 – Saône-et-Loire	13	10	9	13	16	61	285	21,4
72 – Sarthe	7	12	9	8	8	44	199	22,1
73 – Savoie	8	4	2	10	7	31	140	22,1
74 – Haute-Savoie	21	12	17	10	9	69	265	26
75 – Paris	5	7	6	6	10	34	227	15
76 – Seine-Maritime	21	16	19	18	9	83	323	25,7
77 – Seine-et-Marne	20	24	12	25	14	95	447	21,3
78 – Yvelines	11	8	9	12	12	52	265	19,6
79 – Deux-Sèvres	16	7	8	10	8	49	175	28
80 – Somme	16	7	13	7	14	57	270	21,1
81 – Tarn	10	16	10	10	11	57	215	26,5
82 – Tarn-et-Garonne	10	7	5	14	4	40	155	25,8
83 – Var	17	18	23	19	15	92	450	20,4
84 – Vaucluse	23	20	9	9	7	68	266	25,6
85 – Vendée	20	8	25	23	13	89	308	28,9
86 – Vienne	10	4	6	13	5	38	157	24,2
87 – Haute-Vienne	8	10	5	2	3	28	132	21,2
88 – Vosges	12	12	10	9	14	57	193	29,5
89 – Yonne	3	18	13	10	4	48	203	23,6
90 – Territoire de Belfort	1	3	1	2	0	7	34	20,6
91 – Essonne	7	10	6	11	15	49	193	25,4
92 – Hauts-de-Seine	2	4	3	2	6	17	131	13
93 – Seine-Saint-Denis	10	3	7	4	13	37	197	18,8
94 – Val-de-Marne	0	4	9	5	6	24	145	16,6
95 – Val-d'Oise	11	10	3	8	5	37	169	21,9
Métropole	**1 019**	**1 025**	**937**	**879**	**892**	**4 752**	**21 123**	**22,5**
971 – Guadeloupe	18	8	16	16	3	61	312	19,6
972 – Martinique	13	10	8	9	9	49	171	28,7
973 – Guyane	4	5	10	4	7	30	146	20,5
974 – La Réunion	26	16	16	12	10	80	255	31,4
Ensemble des DOM	**61**	**39**	**50**	**41**	**29**	**220**	**884**	**24,9**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ DE NUIT

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de nuit
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	20	23	27	26	21	117	248	47,2
02 – Aisne	32	25	26	22	28	133	259	51,4
03 – Allier	14	14	16	21	18	83	185	44,9
04 – Alpes-de-Haute-Provence	11	7	4	9	13	44	105	41,9
05 – Hautes-Alpes	4	5	3	7	5	24	68	35,3
06 – Alpes-Maritimes	31	23	43	24	26	147	350	42
07 – Ardèche	18	4	8	9	5	44	148	29,7
08 – Ardennes	9	6	16	5	6	42	101	41,6
09 – Ariège	11	2	4	9	4	30	79	38
10 – Aube	17	10	10	9	16	62	130	47,7
11 – Aude	32	21	28	19	23	123	255	48,2
12 – Aveyron	8	12	9	7	6	42	127	33,1
13 – Bouches-du-Rhône	66	76	62	71	55	330	724	45,6
14 – Calvados	16	20	17	18	13	84	206	40,8
15 – Cantal	4	1	2	2	8	17	56	30,4
16 – Charente	19	19	13	17	7	75	176	42,6
17 – Charente-Maritime	34	33	26	28	32	153	333	45,9
18 – Cher	9	10	12	8	10	49	154	31,8
19 – Corrèze	11	8	8	8	6	41	110	37,3
20A – Corse-du-Sud	10	3	7	2	11	33	69	47,8
20B – Haute-Corse	7	17	11	13	6	54	116	46,6
21 – Côte-d'Or	14	22	25	21	16	98	202	48,5
22 – Côtes-d'Armor	13	27	15	20	18	93	218	42,7
23 – Creuse	4	3	2	6	5	20	46	43,5
24 – Dordogne	27	19	15	9	13	83	211	39,3
25 – Doubs	22	23	23	20	13	101	212	47,6
26 – Drôme	17	32	18	22	18	107	255	42
27 – Eure	26	27	19	21	20	113	270	41,9
28 – Eure-et-Loir	28	18	25	17	15	103	236	43,6
29 – Finistère	34	22	22	15	23	116	255	45,5
30 – Gard	29	37	36	42	37	181	378	47,9
31 – Haute-Garonne	44	40	33	42	27	186	347	53,6
32 – Gers	9	8	13	8	9	47	138	34,1
33 – Gironde	35	45	49	41	52	222	424	52,4
34 – Hérault	46	64	43	50	39	242	550	44
35 – Ille-et-Vilaine	31	25	26	21	26	129	314	41,1
36 – Indre	16	9	4	8	2	39	106	36,8
37 – Indre-et-Loire	19	15	17	23	12	86	228	37,7
38 – Isère	39	36	38	29	32	174	416	41,8
39 – Jura	14	10	12	19	17	72	144	50
40 – Landes	20	15	20	17	14	86	216	39,8
41 – Loir-et-Cher	16	30	17	10	14	87	209	41,6
42 – Loire	10	19	18	14	10	71	187	38
43 – Haute-Loire	12	6	8	7	10	43	112	38,4
44 – Loire-Atlantique	44	39	34	32	32	181	414	43,7
45 – Loiret	43	25	37	27	20	152	317	47,9
46 – Lot	11	7	6	6	7	37	109	33,9
47 – Lot-et-Garonne	9	8	13	13	15	58	187	31
48 – Lozère	2	2	2	2	4	12	40	30
49 – Maine-et-Loire	25	23	18	21	17	104	246	42,3

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de nuit
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	24	22	20	20	16	102	216	47,2
51 – Marne	18	15	20	21	21	95	229	41,5
52 – Haute-Marne	8	13	9	5	5	40	98	40,8
53 – Mayenne	9	14	11	8	15	57	134	42,5
54 – Meurthe-et-Moselle	14	23	16	16	19	88	194	45,4
55 – Meuse	13	9	13	9	5	49	93	52,7
56 – Morbihan	22	24	24	21	24	115	252	45,6
57 – Moselle	29	29	30	27	28	143	292	49
58 – Nièvre	8	12	3	6	8	37	109	33,9
59 – Nord	47	54	49	38	39	227	477	47,6
60 – Oise	26	37	30	21	29	143	336	42,6
61 – Orne	17	9	15	4	8	53	145	36,6
62 – Pas-de-Calais	50	57	36	27	35	205	422	48,6
63 – Puy-de-Dôme	27	11	21	18	17	94	221	42,5
64 – Pyrénées-Atlantiques	20	12	18	14	9	73	197	37,1
65 – Hautes-Pyrénées	2	6	11	4	7	30	92	32,6
66 – Pyrénées-Orientales	9	15	11	14	14	63	142	44,4
67 – Bas-Rhin	23	27	21	25	22	118	255	46,3
68 – Haut-Rhin	21	17	22	22	14	96	204	47,1
69 – Rhône	23	17	28	34	24	126	342	36,8
70 – Haute-Saône	13	11	8	14	13	59	143	41,3
71 – Saône-et-Loire	35	20	25	20	25	125	285	43,9
72 – Sarthe	22	19	14	10	20	85	199	42,7
73 – Savoie	12	12	9	9	14	56	140	40
74 – Haute-Savoie	33	22	25	14	22	116	265	43,8
75 – Paris	19	22	23	23	23	110	227	48,5
76 – Seine-Maritime	37	23	24	27	22	133	323	41,2
77 – Seine-et-Marne	36	49	29	45	42	201	447	45
78 – Yvelines	29	23	21	27	18	118	265	44,5
79 – Deux-Sèvres	25	11	10	15	18	79	175	45,1
80 – Somme	40	16	18	17	26	117	270	43,3
81 – Tarn	24	20	18	20	15	97	215	45,1
82 – Tarn-et-Garonne	21	12	14	14	21	82	155	52,9
83 – Var	46	39	41	49	37	212	450	47,1
84 – Vaucluse	27	23	20	22	22	114	266	42,9
85 – Vendée	28	19	25	34	21	127	308	41,2
86 – Vienne	19	16	11	13	8	67	157	42,7
87 – Haute-Vienne	14	12	10	9	8	53	132	40,2
88 – Vosges	24	18	12	17	18	89	193	46,1
89 – Yonne	22	20	18	12	14	86	203	42,4
90 – Territoire de Belfort	4	1	6	4	2	17	34	50
91 – Essonne	20	21	14	20	23	98	193	50,8
92 – Hauts-de-Seine	13	9	7	15	9	53	131	40,5
93 – Seine-Saint-Denis	20	10	23	10	17	80	197	40,6
94 – Val-de-Marne	8	13	19	11	22	73	145	50,3
95 – Val-d'Oise	21	17	18	15	17	88	169	52,1
Métropole	**2 064**	**1 896**	**1 830**	**1 757**	**1 712**	**9 259**	**21 123**	**43,8**
971 – Guadeloupe	35	35	41	37	28	176	312	56,4
972 – Martinique	20	17	16	21	17	91	171	53,2
973 – Guyane	15	10	15	21	20	81	146	55,5
974 – La Réunion	42	29	36	23	30	160	255	62,7
Ensemble des DOM	**112**	**91**	**108**	**102**	**95**	**508**	**884**	**57,5**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011* – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC CONDUCTEUR ALCOOLISÉ

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Tués accidents avec alcoolémie connue de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	15	7	10	20	11	63	198	31,8
02 – Aisne	25	13	18	11	18	85	199	42,7
03 – Allier	4	1	12	2	11	30	144	20,8
04 – Alpes-de-Haute-Provence	4	3	1	8	5	21	75	28
05 – Hautes-Alpes	0	0	1	2	1	4	42	9,5
06 – Alpes-Maritimes	12	12	15	13	10	62	285	21,8
07 – Ardèche	16	1	5	12	7	41	122	33,6
08 – Ardennes	3	1	13	5	5	27	81	33,3
09 – Ariège	7	2	2	8	5	24	64	37,5
10 – Aube	9	5	8	4	6	32	104	30,8
11 – Aude	12	4	9	6	13	44	160	27,5
12 – Aveyron	5	4	3	5	0	17	96	17,7
13 – Bouches-du-Rhône	17	29	17	17	20	100	474	21,1
14 – Calvados	9	14	13	14	12	62	188	33
15 – Cantal	3	0	2	1	6	12	49	24,5
16 – Charente	9	12	10	10	6	47	151	31,1
17 – Charente-Maritime	23	14	18	20	23	98	263	37,3
18 – Cher	10	4	10	9	7	40	133	30,1
19 – Corrèze	5	5	6	4	4	24	95	25,3
20A – Corse-du-Sud	3	1	5	2	3	14	56	25
20B – Haute-Corse	4	10	10	7	3	34	82	41,5
21 – Côte-d'Or	7	10	11	9	15	52	178	29,2
22 – Côtes-d'Armor	10	17	12	8	14	61	182	33,5
23 – Creuse	4	1	0	4	3	12	35	34,3
24 – Dordogne	16	12	8	6	7	49	168	29,2
25 – Doubs	12	14	8	16	7	57	169	33,7
26 – Drôme	10	15	12	6	11	54	206	26,2
27 – Eure	9	11	9	6	11	46	174	26,4
28 – Eure-et-Loir	9	9	16	11	10	55	203	27,1
29 – Finistère	15	15	14	11	12	67	201	33,3
30 – Gard	11	22	8	33	26	100	259	38,6
31 – Haute-Garonne	18	15	26	17	13	89	222	40,1
32 – Gers	2	3	8	2	4	19	104	18,3
33 – Gironde	23	23	28	26	27	127	332	38,3
34 – Hérault	10	26	21	20	27	104	317	32,8
35 – Ille-et-Vilaine	17	26	15	14	14	86	266	32,3
36 – Indre	11	4	6	8	5	34	98	34,7
37 – Indre-et-Loire	19	9	12	7	5	52	194	26,8
38 – Isère	14	17	19	15	13	78	251	31,1
39 – Jura	12	4	11	8	3	38	122	31,1
40 – Landes	15	13	19	8	10	65	185	35,1
41 – Loir-et-Cher	10	8	11	4	9	42	164	25,6
42 – Loire	11	11	12	4	7	45	167	26,9
43 – Haute-Loire	8	2	8	1	8	27	103	26,2
44 – Loire-Atlantique	30	28	23	29	35	145	349	41,5
45 – Loiret	17	10	16	21	7	71	258	27,5
46 – Lot	8	6	4	2	4	24	89	27
47 – Lot-et-Garonne	5	2	3	5	11	26	144	18,1
48 – Lozère	1	1	0	3	3	8	29	27,6
49 – Maine-et-Loire	12	14	17	11	12	66	203	32,5

* Les accidents avec un conducteur ayant été percuté par un véhicule ou un conducteur en fuite ne sont pas pris en compte.

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Tués accidents avec alcoolémie connue de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	12	12	12	13	12	61	193	31,6
51 – Marne	12	8	20	12	7	59	182	32,4
52 – Haute-Marne	0	7	5	3	4	19	78	24,4
53 – Mayenne	8	5	8	4	11	36	112	32,1
54 – Meurthe-et-Moselle	5	14	8	9	15	51	159	32,1
55 – Meuse	5	6	11	8	3	33	82	40,2
56 – Morbihan	17	11	13	15	23	79	201	39,3
57 – Moselle	19	17	16	13	10	75	253	29,6
58 – Nièvre	6	10	1	7	8	32	90	35,6
59 – Nord	20	32	15	16	20	103	352	29,3
60 – Oise	12	18	19	14	23	86	276	31,2
61 – Orne	13	3	7	8	4	35	131	26,7
62 – Pas-de-Calais	15	30	11	12	12	80	297	26,9
63 – Puy-de-Dôme	14	8	16	13	14	65	193	33,7
64 – Pyrénées-Atlantiques	10	1	8	7	9	35	164	21,3
65 – Hautes-Pyrénées	1	3	3	1	1	9	62	14,5
66 – Pyrénées-Orientales	4	7	6	7	8	32	115	27,8
67 – Bas-Rhin	9	14	7	8	4	42	212	19,8
68 – Haut-Rhin	6	7	16	8	7	44	169	26
69 – Rhône	16	14	18	29	12	89	307	29
70 – Haute-Saône	9	9	5	7	7	37	125	29,6
71 – Saône-et-Loire	22	9	13	12	13	69	246	28
72 – Sarthe	11	10	8	10	13	52	161	32,3
73 – Savoie	12	3	3	4	8	30	111	27
74 – Haute-Savoie	22	16	20	11	20	89	209	42,6
75 – Paris	8	10	13	10	10	51	188	27,1
76 – Seine-Maritime	18	8	13	18	10	67	241	27,8
77 – Seine-et-Marne	11	16	13	20	21	81	325	24,9
78 – Yvelines	20	6	12	10	10	58	210	27,6
79 – Deux-Sèvres	10	8	7	12	11	48	147	32,7
80 – Somme	13	1	14	13	9	50	170	29,4
81 – Tarn	8	16	13	15	7	59	182	32,4
82 – Tarn-et-Garonne	7	6	10	10	14	47	133	35,3
83 – Var	16	13	14	15	15	73	285	25,6
84 – Vaucluse	12	15	13	5	8	53	180	29,4
85 – Vendée	19	16	18	22	10	85	229	37,1
86 – Vienne	13	6	7	11	4	41	143	28,7
87 – Haute-Vienne	6	9	3	5	5	28	113	24,8
88 – Vosges	10	7	12	14	9	52	165	31,5
89 – Yonne	16	13	13	6	10	58	171	33,9
90 – Territoire de Belfort	2	0	3	1	1	7	26	26,9
91 – Essonne	6	7	4	6	11	34	153	22,2
92 – Hauts-de-Seine	1	2	1	6	6	16	101	15,8
93 – Seine-Saint-Denis	2	3	4	4	1	14	105	13,3
94 – Val-de-Marne	2	4	10	6	4	26	118	22
95 – Val-d'Oise	10	3	7	8	11	39	134	29,1
Métropole	**1 031**	**933**	**1 018**	**963**	**964**	**4 909**	**16 432**	**29,9**
971 – Guadeloupe	12	16	19	17	12	76	224	33,9
972 – Martinique	4	8	6	11	9	38	85	44,7
973 – Guyane	5	4	6	6	10	31	85	36,5
974 – La Réunion	23	11	15	15	12	76	225	33,8
Ensemble des DOM	**44**	**39**	**46**	**49**	**43**	**221**	**619**	**35,7**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011* – MORTALITÉ DANS LES ACCIDENTS AVEC UN CONDUCTEUR OU UN PIÉTON ALCOOLISÉS

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
01 – Ain	17	7	10	21	12	67	248	27
02 – Aisne	25	14	18	12	20	89	259	34,4
03 – Allier	4	1	12	5	11	33	185	17,8
04 – Alpes-de-Haute-Provence	4	3	1	8	5	21	105	20
05 – Hautes-Alpes	0	0	1	2	1	4	68	5,9
06 – Alpes-Maritimes	13	14	15	13	10	65	350	18,6
07 – Ardèche	16	1	5	12	7	41	148	27,7
08 – Ardennes	3	1	13	6	5	28	101	27,7
09 – Ariège	7	2	2	8	6	25	79	31,6
10 – Aube	10	5	8	4	6	33	130	25,4
11 – Aude	13	7	10	6	13	49	255	19,2
12 – Aveyron	5	4	3	5	0	17	127	13,4
13 – Bouches-du-Rhône	17	32	17	19	20	105	724	14,5
14 – Calvados	10	18	13	15	13	69	206	33,5
15 – Cantal	3	0	2	1	6	12	56	21,4
16 – Charente	12	12	10	10	6	50	176	28,4
17 – Charente-Maritime	24	14	18	20	24	100	333	30
18 – Cher	10	4	11	9	7	41	154	26,6
19 – Corrèze	5	5	6	4	4	24	110	21,8
20A – Corse-du-Sud	3	1	5	2	3	14	69	20,3
20B – Haute-Corse	4	10	10	8	3	35	116	30,2
21 – Côte-d'Or	7	10	11	9	15	52	202	25,7
22 – Côtes-d'Armor	12	19	14	8	15	68	218	31,2
23 – Creuse	4	1	0	4	3	12	46	26,1
24 – Dordogne	16	12	9	6	7	50	211	23,7
25 – Doubs	13	15	8	16	7	59	212	27,8
26 – Drôme	12	17	13	7	12	61	255	23,9
27 – Eure	10	12	10	7	11	50	270	18,5
28 – Eure-et-Loir	9	10	17	11	10	57	236	24,2
29 – Finistère	18	18	15	13	15	79	255	31
30 – Gard	11	23	8	33	26	101	378	26,7
31 – Haute-Garonne	18	15	27	17	14	91	347	26,2
32 – Gers	2	3	8	2	4	19	138	13,8
33 – Gironde	23	25	29	28	30	135	424	31,8
34 – Hérault	11	29	23	20	32	115	550	20,9
35 – Ille-et-Vilaine	21	26	16	16	16	95	314	30,3
36 – Indre	11	4	6	8	5	34	106	32,1
37 – Indre-et-Loire	20	9	12	10	5	56	228	24,6
38 – Isère	15	18	20	15	14	82	416	19,7
39 – Jura	13	5	11	10	4	43	144	29,9
40 – Landes	16	13	20	8	10	67	216	31
41 – Loir-et-Cher	10	8	11	4	9	42	209	20,1
42 – Loire	11	12	12	5	8	48	187	25,7
43 – Haute-Loire	9	2	9	2	8	30	112	26,8
44 – Loire-Atlantique	33	30	25	30	37	155	414	37,4
45 – Loiret	18	10	17	22	10	77	317	24,3
46 – Lot	8	7	4	2	6	27	109	24,8
47 – Lot-et-Garonne	6	2	4	5	12	29	187	15,5
48 – Lozère	1	1	0	3	4	9	40	22,5
49 – Maine-et-Loire	13	14	17	11	14	69	246	28

* L'ensemble des accidents avec au moins un conducteur ou un piéton alcoolisés est pris en compte.

Départements	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
50 – Manche	12	13	15	17	14	71	216	32,9
51 – Marne	12	8	21	13	8	62	229	27,1
52 – Haute-Marne	0	7	5	3	4	19	98	19,4
53 – Mayenne	8	5	8	4	12	37	134	27,6
54 – Meurthe-et-Moselle	6	14	8	12	16	56	194	28,9
55 – Meuse	6	6	11	8	3	34	93	36,6
56 – Morbihan	20	14	13	15	29	91	252	36,1
57 – Moselle	19	18	17	13	14	81	292	27,7
58 – Nièvre	6	10	1	7	9	33	109	30,3
59 – Nord	22	35	15	16	20	108	477	22,6
60 – Oise	12	19	20	14	26	91	336	27,1
61 – Orne	13	3	7	8	4	35	145	24,1
62 – Pas-de-Calais	16	30	11	13	13	83	422	19,7
63 – Puy-de-Dôme	15	9	17	14	14	69	221	31,2
64 – Pyrénées-Atlantiques	10	1	9	8	9	37	197	18,8
65 – Hautes-Pyrénées	1	3	5	1	1	11	92	12
66 – Pyrénées-Orientales	4	7	7	10	8	36	142	25,4
67 – Bas-Rhin	9	14	7	8	6	44	255	17,3
68 – Haut-Rhin	7	9	17	9	7	49	204	24
69 – Rhône	17	14	19	30	15	95	342	27,8
70 – Haute-Saône	9	9	5	7	7	37	143	25,9
71 – Saône-et-Loire	22	10	14	12	13	71	285	24,9
72 – Sarthe	11	10	8	10	13	52	199	26,1
73 – Savoie	12	5	3	6	8	34	140	24,3
74 – Haute-Savoie	25	16	21	12	21	95	265	35,8
75 – Paris	8	10	13	12	12	55	227	24,2
76 – Seine-Maritime	19	9	14	19	14	75	323	23,2
77 – Seine-et-Marne	12	18	18	20	21	89	447	19,9
78 – Yvelines	20	7	14	12	11	64	265	24,2
79 – Deux-Sèvres	12	8	8	12	13	53	175	30,3
80 – Somme	13	1	14	14	9	51	270	18,9
81 – Tarn	9	16	13	16	8	62	215	28,8
82 – Tarn-et-Garonne	7	6	10	11	14	48	155	31
83 – Var	17	13	14	15	15	74	450	16,4
84 – Vaucluse	12	16	15	5	9	57	266	21,4
85 – Vendée	19	17	18	22	10	86	308	27,9
86 – Vienne	14	7	7	11	4	43	157	27,4
87 – Haute-Vienne	6	9	4	5	5	29	132	22
88 – Vosges	10	7	12	14	9	52	193	26,9
89 – Yonne	17	13	14	7	11	62	203	30,5
90 – Territoire de Belfort	2	0	3	1	1	7	34	20,6
91 – Essonne	7	7	5	6	11	36	193	18,7
92 – Hauts-de-Seine	1	2	1	6	6	16	131	12,2
93 – Seine-Saint-Denis	3	3	4	6	1	17	197	8,6
94 – Val-de-Marne	2	4	11	6	6	29	145	20
95 – Val-d'Oise	10	3	7	9	12	41	169	24,3
Métropole	**1 090**	**990**	**1 069**	**1 021**	**1 041**	**5 211**	**21 123**	**24,7**
971 – Guadeloupe	13	18	22	19	15	87	312	27,9
972 – Martinique	4	8	7	12	9	40	171	23,4
973 – Guyane	5	4	6	7	12	34	146	23,3
974 – La Réunion	28	14	19	20	16	97	255	38
Ensemble des DOM	**50**	**44**	**54**	**58**	**52**	**258**	**619**	**41,7**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉE 2011 – TOTALISATION DES ACCIDENTS ET VICTIMES PAR RÉGION EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Alsace	1 328	70	681	75	721	961	1 682
Aquitaine	3 416	201	1 563	231	1 616	2 676	4 292
Auvergne	1 283	110	706	125	732	868	1 600
Basse-Normandie	1 082	89	668	94	712	720	1 432
Bourgogne	1 046	146	799	158	858	481	1 339
Bretagne	2 641	181	1 273	194	1 346	2 014	3 360
Centre	2 430	212	1 315	229	1 340	1 695	3 035
Champagne-Ardenne	881	106	628	117	649	500	1 149
Corse	514	27	215	27	235	490	725
Franche-Comté	858	93	500	100	503	541	1 044
Haute-Normandie	1 165	99	701	101	756	752	1 508
Île-de-France	19 707	342	4 838	366	5 106	18 419	23 525
Languedoc-Roussillon	2 790	229	1 355	262	1 495	2 224	3 719
Limousin	755	45	346	46	363	565	928
Lorraine	1 605	139	869	151	913	1 155	2 068
Midi-Pyrénées	2 033	225	1 182	240	1 181	1 350	2 531
Nord - Pas-de-Calais	2 692	154	1 437	166	1 482	1 806	3 288
Pays de la Loire	2 823	231	1 549	245	1 591	1 927	3 518
Picardie	1 360	138	766	157	777	957	1 734
Poitou-Charentes	1 682	136	906	150	946	1 180	2 126
Provence-Alpes-Côte d'Azur	7 666	332	3 168	363	3 408	6 315	9 723
Rhône-Alpes	5 267	342	2 766	366	2 949	3 976	6 925
Total France métropole	**65 024**	**3 647**	**28 231**	**3 963**	**29 679**	**51 572**	**81 251**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2000 À 2011 – ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR RÉGION EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours			
	2011	2000	Delta 2011 - 2000	Delta %
Alsace	75	184	– 109	– 59,2
Aquitaine	231	489	– 258	– 52,7
Auvergne	125	197	– 72	– 36,5
Basse-Normandie	94	219	– 125	– 57,1
Bourgogne	158	334	– 176	– 52,6
Bretagne	194	360	– 166	– 46,1
Centre	229	536	– 307	– 57,2
Champagne-Ardenne	117	242	– 125	– 51,6
Corse	27	61	– 34	– 55,7
Franche-Comté	100	191	– 91	– 47,7
Haute-Normandie	101	208	– 107	– 51,5
Île-de-France	366	760	– 394	– 51,8
Languedoc-Roussillon	262	446	– 184	– 41,2
Limousin	46	135	– 89	– 65,8
Lorraine	151	368	– 217	– 58,9
Midi-Pyrénées	240	461	– 221	– 47,9
Nord - Pas-de-Calais	166	379	– 213	– 56,3
Pays de la Loire	245	540	– 295	– 54,6
Picardie	157	346	– 189	– 54,7
Poitou-Charentes	150	306	– 156	– 50,9
Provence-Alpes-Côte d'Azur	363	665	– 302	– 45,4
Rhône-Alpes	366	745	– 379	– 50,9
Métropole	**3 963**	**8 170**	**– 4 207**	**– 51,5**
Ensemble des 4 DOM	148	322	– 174	– 54
France entière	**4 111**	**8 492**	**– 4 381**	**– 51,6**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VL	Autres	Total
Alsace	10	5	3	12	41	4	75
Aquitaine	13	6	7	41	140	24	231
Auvergne	14	1	8	17	76	9	125
Basse-Normandie	12	1	5	18	52	6	94
Bourgogne	15	3	8	22	92	18	158
Bretagne	34	13	12	18	109	8	194
Centre	18	9	8	48	127	19	229
Champagne-Ardenne	7	5	3	22	73	7	117
Corse	5	1	2	7	12	0	27
Franche-Comté	7	3	3	18	61	8	100
Haute-Normandie	12	5	11	15	46	12	101
Île-de-France	90	10	24	99	130	13	366
Languedoc-Roussillon	29	2	14	44	151	22	262
Limousin	8	2	1	5	23	7	46
Lorraine	18	8	7	23	87	8	151
Midi-Pyrénées	32	11	16	37	125	19	240
Nord - Pas-de-Calais	26	8	11	35	80	6	166
Pays de la Loire	36	10	12	46	127	14	245
Picardie	16	2	13	18	99	9	157
Poitou-Charentes	8	4	4	29	98	7	150
Provence-Alpes-Côte d'Azur	63	12	22	103	140	23	363
Rhône-Alpes	46	20	26	83	173	18	366
Métropole	**519**	**141**	**220**	**760**	**2 062**	**261**	**3 963**
Ensemble des 4 DOM	34	8	34	33	37	2	148
France entière	**553**	**149**	**254**	**793**	**2 099**	**263**	**4 111**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉE 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION ET PAR CLASSE D'ÂGE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						
	< 18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65-74 ans	75 et +	Indéterminés	Total
Alsace	6	18	38	6	7	0	75
Aquitaine	10	48	128	22	23	0	231
Auvergne	6	29	52	8	28	2	125
Basse-Normandie	6	15	49	8	16	0	94
Bourgogne	13	34	82	13	14	2	158
Bretagne	11	40	100	14	29	0	194
Centre	19	50	120	15	23	2	229
Champagne-Ardenne	5	17	73	5	15	2	117
Corse	1	8	15	1	2	0	27
Franche-Comté	4	23	54	7	12	0	100
Haute-Normandie	10	20	53	8	10	0	101
Île-de-France	28	74	201	16	46	1	366
Languedoc-Roussillon	8	58	157	17	21	1	262
Limousin	1	6	33	2	4	0	46
Lorraine	6	32	75	17	19	2	151
Midi-Pyrénées	11	39	130	19	38	3	240
Nord - Pas-de-Calais	13	33	88	13	19	0	166
Pays de la Loire	19	57	119	13	35	2	245
Picardie	8	35	96	7	10	1	157
Poitou-Charentes	4	38	71	14	19	4	150
Provence-Alpes-Côte d'Azur	26	57	204	30	45	1	363
Rhône-Alpes	32	82	181	25	43	3	366
Métropole	**247**	**813**	**2 119**	**280**	**478**	**26**	**3 963**
Ensemble des 4 DOM	12	37	83	11	2	3	148
France entière	**259**	**850**	**2 202**	**291**	**480**	**29**	**4 111**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION POUR UN MILLION D'HABITANTS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Population au 1/01/2009	Tués par an pour un million d'habitants
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	109	97	95	83	75	459	1 843 053	50
Aquitaine	275	247	259	223	231	1 235	3 206 137	77
Auvergne	142	75	121	111	125	574	1 343 964	85
Basse-Normandie	121	121	123	108	94	567	1 470 880	77
Bourgogne	166	169	168	138	158	799	1 642 440	97
Bretagne	230	234	198	183	194	1 039	3 175 064	65
Centre	288	247	256	230	229	1 250	2 538 590	98
Champagne-Ardenne	120	97	131	93	117	558	1 337 953	83
Corse	41	35	46	36	27	185	305 674	121
Franche-Comté	106	110	101	116	100	533	1 168 208	91
Haute-Normandie	135	126	117	114	101	593	1 832 942	65
Île-de-France	354	371	327	356	366	1 774	11 728 240	30
Languedoc-Roussillon	273	305	274	251	262	1 365	2 610 890	105
Limousin	57	70	63	52	46	288	741 785	78
Lorraine	169	161	145	146	151	772	2 350 112	66
Midi-Pyrénées	272	253	253	244	240	1 262	2 862 707	88
Nord - Pas-de-Calais	194	202	187	150	166	899	4 033 197	45
Pays de la Loire	281	241	273	261	245	1 301	3 539 048	74
Picardie	205	181	177	145	157	865	1 911 157	91
Poitou-Charentes	190	172	144	185	150	841	1 760 575	96
Provence-Alpes-Côte d'Azur	439	388	387	386	363	1 963	4 889 053	80
Rhône-Alpes	453	373	428	381	366	2 001	6 174 040	65
Métropole	**4 620**	**4 275**	**4 273**	**3 992**	**3 963**	**21 123**	**62 465 709**	**68**
Ensemble des 4 DOM	218	168	170	180	148	884	1 838 791	96
France entière	**4 838**	**4 443**	**4 443**	**4 172**	**4 111**	**22 007**	**64 304 500**	**68**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS AVEC UNE MOTOCYCLETTE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents motocyclette
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	16	15	24	13	12	80	459	17,4
Aquitaine	52	46	49	30	42	219	1 235	17,7
Auvergne	21	11	10	21	18	81	574	14,1
Basse-Normandie	21	25	19	18	18	101	567	17,8
Bourgogne	16	23	27	13	23	102	799	12,8
Bretagne	37	33	27	40	19	156	1 039	15
Centre	43	41	44	38	50	216	1 250	17,3
Champagne-Ardenne	20	14	13	14	22	83	558	14,9
Corse	10	12	15	6	9	52	185	28,1
Franche-Comté	15	20	13	8	18	74	533	13,9
Haute-Normandie	27	24	27	18	16	112	593	18,9
Île-de-France	124	129	113	121	110	597	1 774	33,7
Languedoc-Roussillon	51	54	56	49	44	254	1 365	18,6
Limousin	6	19	11	4	5	45	288	15,6
Lorraine	28	30	33	25	24	140	772	18,1
Midi-Pyrénées	38	35	40	24	39	176	1 262	13,9
Nord - Pas-de-Calais	35	37	50	30	36	188	899	20,9
Pays de la Loire	44	54	59	38	47	242	1 301	18,6
Picardie	29	19	28	24	19	119	865	13,8
Poitou-Charentes	32	28	25	34	31	150	841	17,8
Provence-Alpes-Côte d'Azur	143	117	148	114	112	634	1 963	32,3
Rhône-Alpes	77	73	103	68	88	409	2 001	20,4
Métropole	**885**	**859**	**934**	**750**	**802**	**4 230**	**21 123**	**20**
Ensemble des 4 DOM	55	53	29	49	36	222	884	25,1
France entière	**940**	**912**	**963**	**799**	**838**	**4 452**	**22 007**	**20,2**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS DE VÉHICULE SEUL SANS PIÉTON EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accidents véh. seul
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	38	34	43	38	32	185	459	40,3
Aquitaine	112	95	104	82	91	484	1 235	39,2
Auvergne	48	26	42	34	44	194	574	33,8
Basse-Normandie	38	46	53	47	31	215	567	37,9
Bourgogne	65	60	62	60	59	306	799	38,3
Bretagne	71	98	81	70	75	395	1 039	38
Centre	111	95	106	98	79	489	1 250	39,1
Champagne-Ardenne	49	42	61	31	43	226	558	40,5
Corse	24	7	23	15	9	78	185	42,2
Franche-Comté	39	35	42	38	40	194	533	36,4
Haute-Normandie	47	35	44	41	37	204	593	34,4
Île-de-France	94	103	112	116	100	525	1 774	29,6
Languedoc-Roussillon	97	114	102	106	104	523	1 365	38,3
Limousin	28	32	26	19	17	122	288	42,4
Lorraine	57	62	65	62	51	297	772	38,5
Midi-Pyrénées	132	119	129	123	108	611	1 262	48,4
Nord - Pas-de-Calais	74	68	71	54	65	332	899	36,9
Pays de la Loire	92	92	97	103	97	481	1 301	37
Picardie	66	69	59	41	51	286	865	33,1
Poitou-Charentes	64	65	56	81	51	317	841	37,7
Provence-Alpes-Côte d'Azur	172	141	141	139	141	734	1 963	37,4
Rhône-Alpes	191	138	188	139	130	786	2 001	39,3
Métropole	**1 709**	**1 576**	**1 707**	**1 537**	**1 455**	**7 984**	**21 123**	**37,8**
Ensemble des 4 DOM	60	54	56	68	42	280	884	31,7
France entière	**1 769**	**1 630**	**1 763**	**1 605**	**1 497**	**8 264**	**22 007**	**37,6**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - 75 ANS ET PLUS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de 75 ans et +
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	9	10	13	10	7	49	459	10,7
Aquitaine	51	33	34	39	23	180	1 235	14,6
Auvergne	17	13	19	13	28	90	574	15,7
Basse-Normandie	19	16	17	12	16	80	567	14,1
Bourgogne	17	14	17	22	14	84	799	10,5
Bretagne	32	31	38	28	29	158	1 039	15,2
Centre	29	33	26	29	23	140	1 250	11,2
Champagne-Ardenne	16	13	12	14	15	70	558	12,5
Corse	3	2	2	3	2	12	185	6,5
Franche-Comté	4	12	17	14	12	59	533	11,1
Haute-Normandie	14	16	11	17	10	68	593	11,5
Île-de-France	36	53	32	30	46	197	1 774	11,1
Languedoc-Roussillon	34	26	30	26	21	137	1 365	10
Limousin	8	7	21	8	4	48	288	16,7
Lorraine	18	20	13	14	19	84	772	10,9
Midi-Pyrénées	35	48	28	36	38	185	1 262	14,7
Nord - Pas-de-Calais	11	10	18	13	19	71	899	7,9
Pays de la Loire	29	22	37	34	35	157	1 301	12,1
Picardie	15	17	15	14	10	71	865	8,2
Poitou-Charentes	19	22	15	21	19	96	841	11,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	56	55	46	59	45	261	1 963	13,3
Rhône-Alpes	56	56	47	44	43	246	2 001	12,3
Métropole	**528**	**529**	**508**	**500**	**478**	**2 543**	**21 123**	**12**
Ensemble des 4 DOM	9	6	7	5	2	29	884	3,3
France entière	**537**	**535**	**515**	**505**	**480**	**2 572**	**22 007**	**11,7**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS AVEC JEUNE CONDUCTEUR PRÉSUMÉ RESPONSABLE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués accident jeune cond.
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	24	31	18	23	18	114	459	24,8
Aquitaine	51	41	51	46	47	236	1 235	19,1
Auvergne	32	18	29	25	30	134	574	23,3
Basse-Normandie	22	28	30	27	16	123	567	21,7
Bourgogne	33	50	40	39	33	195	799	24,4
Bretagne	52	58	43	44	44	241	1 039	23,2
Centre	54	60	57	48	53	272	1 250	21,8
Champagne-Ardenne	26	26	17	14	20	103	558	18,5
Corse	12	9	9	6	8	44	185	23,8
Franche-Comté	28	25	24	24	27	128	533	24
Haute-Normandie	34	43	32	28	26	163	593	27,5
Île-de-France	66	70	55	73	81	345	1 774	19,4
Languedoc-Roussillon	48	65	72	43	54	282	1 365	20,7
Limousin	15	19	8	7	8	57	288	19,8
Lorraine	38	48	39	28	38	191	772	24,7
Midi-Pyrénées	71	51	50	69	44	285	1 262	22,6
Nord - Pas-de-Calais	38	58	32	25	40	193	899	21,5
Pays de la Loire	66	63	77	64	60	330	1 301	25,4
Picardie	52	46	37	26	38	199	865	23
Poitou-Charentes	49	32	32	51	39	203	841	24,1
Provence-Alpes-Côte d'Azur	90	96	82	69	67	404	1 963	20,6
Rhône-Alpes	118	88	103	100	101	510	2 001	25,5
Métropole	**1 019**	**1 025**	**937**	**879**	**892**	**4 752**	**21 123**	**22,5**
Ensemble des 4 DOM	61	39	50	41	29	220	884	24,9
France entière	**1 080**	**1 064**	**987**	**920**	**921**	**4 972**	**22 007**	**22,6**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS DE NUIT EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués de nuit
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	44	44	43	47	36	214	459	46,6
Aquitaine	111	99	115	94	103	522	1 235	42,3
Auvergne	57	32	47	48	53	237	574	41,3
Basse-Normandie	57	51	52	42	37	239	567	42,2
Bourgogne	79	74	71	59	63	346	799	43,3
Bretagne	100	98	87	77	91	453	1 039	43,6
Centre	131	107	112	93	73	516	1 250	41,3
Champagne-Ardenne	52	44	55	40	48	239	558	42,8
Corse	17	20	18	15	17	87	185	47
Franche-Comté	53	45	49	57	45	249	533	46,7
Haute-Normandie	63	50	43	48	42	246	593	41,5
Île-de-France	166	164	154	166	171	821	1 774	46,3
Languedoc-Roussillon	118	139	120	127	117	621	1 365	45,5
Limousin	29	23	20	23	19	114	288	39,6
Lorraine	80	79	71	69	70	369	772	47,8
Midi-Pyrénées	130	107	108	110	96	551	1 262	43,7
Nord - Pas-de-Calais	97	111	85	65	74	432	899	48,1
Pays de la Loire	128	114	102	105	105	554	1 301	42,6
Picardie	98	78	74	60	83	393	865	45,4
Poitou-Charentes	97	79	60	73	65	374	841	44,5
Provence-Alpes-Côte d'Azur	185	173	173	182	158	871	1 963	44,4
Rhône-Alpes	172	165	171	157	146	811	2 001	40,5
Métropole	**2 064**	**1 896**	**1 830**	**1 757**	**1 712**	**9 259**	**21 123**	**43,8**
Ensemble des 4 DOM	112	91	108	102	95	508	884	57,5
France entière	**2 176**	**1 987**	**1 938**	**1 859**	**1 807**	**9 767**	**22 007**	**44,4**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ PAR RÉGION - ACCIDENTS AVEC CONDUCTEUR ALCOOLISÉ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	15	21	23	16	11	86	381	22,6
Aquitaine	69	51	66	52	64	302	993	30,4
Auvergne	29	11	38	17	39	134	489	27,4
Basse-Normandie	34	29	32	35	28	158	512	30,9
Bourgogne	51	42	38	34	46	211	685	30,8
Bretagne	59	69	54	48	63	293	850	34,5
Centre	76	44	71	60	43	294	1 050	28
Champagne-Ardenne	24	21	46	24	22	137	445	30,8
Corse	7	11	15	9	6	48	138	34,8
Franche-Comté	35	27	27	32	18	139	442	31,4
Haute-Normandie	27	19	22	24	21	113	415	27,2
Île-de-France	60	51	64	70	74	319	1 334	23,9
Languedoc-Roussillon	38	60	44	69	77	288	880	32,7
Limousin	15	15	9	13	12	64	243	26,3
Lorraine	39	44	47	44	37	211	659	32
Midi-Pyrénées	56	55	69	60	48	288	952	30,3
Nord - Pas-de-Calais	35	62	26	28	32	183	649	28,2
Pays de la Loire	80	73	74	76	81	384	1 054	36,4
Picardie	50	32	51	38	50	221	645	34,3
Poitou-Charentes	55	40	42	53	44	234	704	33,2
Provence-Alpes-Côte d'Azur	61	72	61	60	59	313	1 341	23,3
Rhône-Alpes	116	84	99	101	89	489	1 571	31,1
Métropole	**1 031**	**933**	**1 018**	**963**	**964**	**4 909**	**16 432**	**29,9**
Ensemble des 4 DOM	44	39	46	49	43	221	619	35,7
France entière	**1 075**	**972**	**1 064**	**1 012**	**1 007**	**5 130**	**17 051**	**30,1**

Source ONISR, fichier national des accidents corporels

* Les accidents avec un conducteur ayant été percuté par un véhicule ou un conducteur en fuite ne sont pas pris en compte.

↓ ANNÉES 2007 À 2011 – MORTALITÉ 2007 PAR RÉGION - ACCIDENTS AVEC CONDUCTEUR OU PIÉTON ALCOOLISÉS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

Régions	Personnes tuées à 30 jours						Ensemble des tués de 2007 à 2011	% tués des accidents avec alcool
	2007	2008	2009	2010	2011	Total		
Alsace	16	23	24	17	13	93	459	20,3
Aquitaine	71	53	71	55	68	318	1 235	25,7
Auvergne	31	12	40	22	39	144	574	25,1
Basse-Normandie	35	34	35	40	31	175	567	30,9
Bourgogne	52	43	40	35	48	218	799	27,3
Bretagne	71	77	58	52	75	333	1 039	32,1
Centre	78	45	74	64	46	307	1 250	24,6
Champagne-Ardenne	25	21	47	26	23	142	558	25,4
Corse	7	11	15	10	6	49	185	26,5
Franche-Comté	37	29	27	34	19	146	533	27,4
Haute-Normandie	29	21	24	26	25	125	593	21,1
Île-de-France	63	54	73	77	80	347	1 774	19,6
Languedoc-Roussillon	40	67	48	72	83	310	1 365	22,7
Limousin	15	15	10	13	12	65	288	22,6
Lorraine	41	45	48	47	42	223	772	28,9
Midi-Pyrénées	57	56	72	62	53	300	1 262	23,8
Nord - Pas-de-Calais	38	65	26	29	33	191	899	21,2
Pays de la Loire	84	76	76	77	86	399	1 301	30,7
Picardie	50	34	52	40	55	231	865	26,7
Poitou-Charentes	62	41	43	53	47	246	841	29,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur	63	78	63	62	60	326	1 963	16,6
Rhône-Alpes	125	90	103	108	97	523	2 001	26,1
Métropole	**1 090**	**990**	**1 069**	**1 021**	**1 041**	**5 211**	**21 123**	**24,7**
Ensemble des 4 DOM	50	44	54	58	52	258	884	29,2
France entière	**1 140**	**1 034**	**1 123**	**1 079**	**1 093**	**5 469**	**22 007**	**24,9**

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels.

* Les accidents avec un conducteur ayant été percuté par un véhicule ou un conducteur en fuite ne sont pas pris en compte.

Études et recherches : quelques rapports, guides et actes en 2011

RAPPORTS ET ACTES

D. Mignot, J.-P. Mizzi (coord. générale), L. Carnis, M.-L. Gallenne, B. Laumon *et al.* (coord. thématique), E. Amoros, J.-P. Assailly, S. Cohen *et al.* (collab.), *L'insécurité routière : facteurs et mesures. Des enseignements pour la France*. Rapport pour l'Assemblée nationale : mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière, 2011.

P. Delhomme, Rapport d'information au nom de la mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière, rapport d'information pour la mission parlementaire à l'Assemblée Nationale sur la sécurité routière le 19 octobre 2011. (Tome I - p. 244, annexes page 254).

J. Etiemble, B. Laumon, F. Bonin (coord. scientifique), M. Hours, E. Lagarde, P. Van Elslande *et al.* (collab.), F. Hamelin, J.-L. Martin, D. Mignot,). Expertise collective *Téléphone et Sécurité routière.* Rapport INSERM – IFSTTAR ISBN 978-2-85598-879-9, 2011, 269 pages.

P. Van Elslande, M. Jaffard, J.-Y. Fournier *et al. Stupéfiants et accidents mortels (projet SAM). Analyse accidentologique des défaillances de conduite sous influence de l'alcool et/ou du cannabis,* coll. Focus, Consommations et conséquences, OFDT/ IFSTTAR, Paris, 2011, 65 pages.

E. Amoros, *Estimating the true number of serious road casualties.* chapter 5 : In : Reporting on serious road traffic casualties: Combining and using different data sources for sound understanding of non-fatal road traffic crashes. OECD-ITF. IRTAD (éd.), 2011, pages 75-90.

B. Laumon, B. Gadegbeku, J.-L. Martin, et le groupe SAM. *Stupéfiants et accidents mortels (SAM) : analyse épidémiologique,* 2e partie, OFDT (éd.), Paris, 2011.

M. Jaffard, P. Van Elslande, (2011), *Perceptibilité des deux-roues motorisés : état d'avancement de la partie expérimentale,* Convention Fondation sécurité routière n° 2009/MP/05, IFSTTAR, 2011, 40 pages.

I. Ragot-Court, P. Van Elslande, N. Clabaux *et al.* Les comportements et leurs déterminants dans l'acccidentalité des deux-roues motorisés, Rapport final Projet COMPAR, Convention IFSTTAR/DSCR n° 0007202, IFSTTAR, 2011, 198 pages.

Q. Valcke, D. Fleury, J.-F. Peytavin *et al. Analyse de l'accidentologie des véhicules lourds : poids lourds, véhicules utilitaires et bus.* Projet : L'espace des risques routiers, Contribution au rapport final, Convention IFSTTAR/DRI n° 08 MT S 027 et n° 08 MT S 028, PREDIT GO2, IFSTTAR, 2011, 163 pages.

J. Broughton, J. Knowles, G. Yannis *et al. Assembly of Basic Fact Sheets* – 2010. Deliverable D3.2 of the EC FP7 *Project DaCoTA,* 2011.

E. Dupont, H. Martensen, E. Papadimitriou *et al. Road safety management investigation model and questionnaire.* Deliverable 1.2 of the EC FP7, *Project DaCoTA,* 2011.

G. Yannis, P. Evgenikos, J. Haddak *et al.* Data Warehouse – Intermediate Report, Deliverable 3.3 of the EC FP7, *Project DaCoTA.* National Technical University of Athens (NTUA), Athens. Loughborough University, Ashby Road, Loughborough, LE11 3TU, UK, March 2011, 68 pages.

K. Machata, R. Bauer, J. Barnes *et al.* contribution. Deliverable 1.3 of the EC FP7, *Project DaCoTA,* 2011.

M. Haddak, E. Moutengou, P. Pochet, I. Licaj, Projet ISOMERR – Jeunes : Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes. Rapport intermédiaire n° 5 : Analyse de l'enquête cas-témoins : *Mobilité, style de vie et risque accidentel* IFSTTAR, Lyon, août 2011.

Annick Billard, B. Ciais Di Benetto, L. Weber (2011), production du Guide de l'animateur des stages de sensibilisation à la sécurité routière (2011), INSERR, collaboration : Squadra Consultants/LW Consultant avec appui scientifique IFSTTAR, oct. 2011.

Collectif (2011), *Évaluer les impacts d'un aménagement urbain sur la sécurité des déplacements, Guide méthodologique,* CERTU, ISBN 978-2-11-099563-6, 1er juillet 2011.

Aménagement et sécurité routière (2011), synthèse de la journée du 4 avril 2011, FSR / CERTU, 32 pages.

Collectif (2011), *Accompagnement des évolutions réglementaires sur la modération de la vitesse en milieu urbain,* fiches, CERTU, 2011.

Collectif (2011), *Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés : aménager et gérer les infrastructures,* guide, 2011

Collectif (2011), *La réglementation concernant les caractéristiques techniques des deux-roues motorisés et des quads, leurs équipements et leurs conditions de conduite,* CERTU, fiche n° 15, 2011.

Collectif (2011), *Londres , plan de sécurité routière, et Ferrare, la cité des bicyclettes,* fiche n° 3 et 4, 2011.

Une voirie pour tous, (2011), programme partenarial, est destiné à construire une culture commune de l'aménagement et de la gestion de la voirie urbaine, approche globale des usagers et de leurs déplacement, CERTU, site www.voiriepourtous.developpement-durable.gouv.fr> cdrom/cd-FSR2011/

Masters et thèses

C. Gellon, M. Haddak, *Analyse de l'opinion des individus enquête ménages déplacements de l'aire métropolitaine lyonnaise 2005-2006,* université Lumière Lyon 2, Rapport de stage de master 1 : Économie quantitative et décision stratégique, Lyon, septembre 2011.

N. Govinden, E. Randriantovomanana, M. Haddak (dir.), *Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'exposition au risque routier chez les jeunes.* ISOMERR-Jeunes, université Lumière-Lyon 2, stage de master 2 en Économie quantitative d'aide à la décision en entreprises (MQEDE), Lyon, septembre 2011.

M. Pira, M. Haddak (dir), J. Etiemble, B. Laumon, F. Bonin *et al.* (coord.scientifique), M. Hours, E. Lagarde, P. Van Elslande *et al.* (contribution). *Indicateurs d'inégalités sociales et territoriales d'accidents de la route dans le Rhône,* université J. Fourrier, Grenoble – université P.-Mendès France-Grenoble-Lyon, Rapport de stage de licence professionnelle santé, biostatistique, septembre 2011.

I. Licaj, (dir. de M. Chiron), *Inégalités sociales et territoriales de mobilité et d'accidents corporels de la route chez les jeunes.* Thèse de doctorat : spécialité épidémiologie (financée par le cluster de la région R. A. dans le cadre du projet ISOMERR-Jeunes), université Claude-Bernard-Lyon 1, EC EDISS n° 205, 2011.

M. Masson, *Rééducation des processus attentionnels : approche sur simulateur de conduite - Application au traumatisme crânien et au vieillissement normal.* Thèse de doctorat : neuropsychologie, université Claude-Bernard, Lyon 1 et IFSTTAR/lescot, Lyon, 2001, 309 pages.

L. Moták, *L'apport des théories métacognitives à l'étude de l'autorégulation chez les conducteurs âgés.* Thèse de doctorat en psychologie cognitive, université Lumière-Lyon 2 et IFSTTAR/lescot, Bron, France, 2011, 178 pages.

M. Ranchet, *Effet de la maladie de Parkinson sur la conduite automobile : implications des fonctions exécutives.* Thèse de doctorat : neuropsychologie, université Claude-Bernard-Lyon 1 et IFSTTAR/Lescot, Lyon, 2011, 230 pages.

V. Boccara, *Développement des compétences en situation de tutelle au cours de la formation initiale à la conduite automobile. Apports croisés de la psychologie ergonomique et de la psychologie sociale.* Dir. de thèse : P. Delhomme (IFSTTAR, LPC), Tuteur : C.Vidal-Gomel, université Paris 8, Thèse soutenue : 13 décembre 2011.

OBSERVATOIRE NATIONAL
INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), créé en 1982 et placé auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières - également délégué interministériel à la sécurité routière, a en particulier en charge la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales se rapportant à la sécurité routière.

Chaque année, la publication du bilan de la sécurité routière en France est un moment fort de son activité.

Ce bilan annuel a pour but non seulement de faire connaître l'accidentalité et également de la faire comprendre, en réunissant des données sur l'exposition au risque, le comportement des usagers, ainsi qu'en fournissant des comparaisons internationales.

La présente édition peut être consultée et téléchargée en ligne sur les pages web de l'observatoire à l'adresse : http://securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere. Vous pouvez retrouver plus facilement ces pages en tapant « ONISR » via n'importe quel moteur de recherche sur Internet. Ces pages Web donnent également accès au baromètre mensuel et aux notes périodiques de l'ONISR sur l'observation du comportement des usagers.

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Le Gouvernement

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Diffusion
Direction de l'information légale et administrative

La documentation française
Téléphone : 01 40 15 70 10
www.ladocumentationfrancaise.fr

Imprimé en France
Prix : 35 €

DF : 5SR30800
ISBN : 978-2-11-009066-9

9 782110 090669