

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2013**



La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité
de l'année **2013**

Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Place des Degrés
Tour Pascal B
92055 PARIS La Défense Cedex
Tél : 01 40 81 80 42
Fax : 01 40 81 80 99
Mél : onisr.dscr@interieur.gouv.fr
Site : www.securite-routiere.gouv.fr

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2015

Crédits photos :

Couverture : Francois CEPAS / Sécurité Routière.

Visuels titres chapitres : Francois CEPAS / Sécurité Routière, Patricia Marais / METL-MEDDE,
Communication Publicis, Agence verte.

ISBN : 978-2-11-010061-0

" En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. "

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) est un organisme placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière. Il a pour principales missions : la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales, notamment les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (ou fi hier BAAC). Il assure aussi le suivi des études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité routière prises ou envisagées.

Les statistiques des accidents de la route produites par l'ONISR ont été labellisées par **Avis n° 2013-02 de l'Autorité de la statistique publique en date du 4 juin 2013** publié au JORF n° 0139 du 18 juin 2013.

Le présent document a été réalisé par l'ONISR sous la direction de Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'ONISR.

Coordination rédactionnelle : Manuelle Salathé et Christian Machu, adjoint à la secrétaire générale de l'Observatoire.

Coordination éditoriale : Elisabeth Boucher, chargée de mission.

Conception graphique : Eric Rillardon, graphiste à la sous-direction d'appui technique et logistique du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

Equipes de production :

- Laurent Dodet et Francine Gigon – Cerema – Direction territoriale Normandie-Centre,
- Hervé Leclerc - Cerema – Direction territoriale Rhône Alpes,
- Laurent Cortinas et Rose-Marie Sibel - Cerema – Direction territoriale Sud-ouest,
- Zo Rakotonirina Cerema – Direction technique Territoires et villes,
- Elisabeth Boucher, Francis Besnard, Arnaud Guenivet, Sandra Jamin, Malek Ouhadda, Thierry Rousseau, Nadine Tournayre - ONISR.

Constitution du fi hier accident :

- Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN),
- Direction générale de la police nationale (DGPN),
pour le recueil sur le terrain des données sur les accidents corporels de la circulation,
- Préfectures de département
pour le recueil et la transmission à l'ONISR des remontées rapides des données accident et de l'activité des forces de l'ordre,
- ONISR et Cerema – Direction territoriale Sud-ouest
pour la centralisation et le contrôle qualité du fi hier national du BAAC,
- Observatoires départementaux de sécurité routière
pour la consolidation des données du BAAC.

Services partenaires

- Services de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières (DSCR),
- Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar),
- Service de l'Observation des statistiques au commissariat général au développement durable (CGDD),
- Service statistique du ministère de la justice,
- TNS Sofres.

Sommaire

L'essentiel	7
Vision d'ensemble	8
Aide mémoire de l'accidentalité en France	10
Indicateurs départementaux de sécurité routière	12
Indicateurs régionaux de sécurité routière	14
Indicateurs urbains de sécurité routière	15
Analyse générale	17
Les territoires métropolitains	18
Les Outre-mer	20
Les usagers	22
L'âge	24
La typologie des accidents	26
Évolution et saisonnalité de la mortalité routière	28
La France dans l'Europe de la sécurité routière	30
Le coût de l'insécurité routière	32
La prise en compte des personnes gravement blessées	33
Perspective à l'horizon 2020 et grands enjeux	34
Analyses thématiques	37
Les piétons	38
Les cyclistes	40
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes	42
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes	44
Les usagers de véhicules de tourisme	47
Les accidents impliquant un poids lourd ou un véhicule utilitaire	50
Les jeunes adultes	52
Les seniors	54
Les conducteurs novices	56
Les autoroutes	58
Les routes hors agglomération	60
Les routes et rues en agglomération	62
Les longs week-ends et grandes migrations	64
Les accidents contre obstacles fixes	66
Les trajets vers l'école et le travail	68
Les micro thématiques	70

Facteurs comportementaux 73

La responsabilité présumée	74
La vitesse	76
Le non-respect des règles de circulation et de priorité	78
L'alcool	80
Les stupéfiants et les médicaments	82
Le défaut d'attention	84
La perte de vigilance	85
La protection individuelle : ceinture et casque	86
Les comportements déclarés des conducteurs	88
Les infractions	90
Le permis à points	92
Les condamnations	94

Registres d'intervention 97

Historique	98
Le management de la sécurité routière	100
Les véhicules	102
L'infrastructure routière	104
Les usagers de la route	106
La recherche et les études	108

Annexes 111

Le fichier national des accidents	113
Les grandes dates de la sécurité routière	114
Barème des retraits de points	118
La démographie	119
Le réseau routier	120
Le parc automobile des ménages	122
Le parc deux-roues motorisés des ménages	124
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation	126
Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole	132
Les séries longues du BAAC Métropole et départements d'Outre-mer	134
Bibliographie	138
Glossaire et sigles	140





L'essentiel

Vision d'ensemble	8
Aide mémoire de l'accidentalité en France	10
Indicateurs départementaux de sécurité routière	12
Indicateurs régionaux de sécurité routière	14
Indicateurs urbains de sécurité routière	15

Vision d'ensemble

Bilan de l'accidentalité France entière

Bilan de l'année 2013	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Année 2013	58 397	3 427	72 645	26 895
Année 2012	62 250	3 842	78 209	28 107
Différence 2013/2012	- 3 969	- 415	- 5 564	- 1 212
Évolution 2013/2012	- 6,2 %	- 10,8 %	- 7,1 %	- 4,3 %

Bilan de l'accidentalité en Métropole

Bilan de l'année 2013	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Année 2013	56 812	3 268	70 607	25 966
Année 2012	60 437	3 653	75 851	27 142
Différence 2013/2012	- 3 969	- 385	- 5 244	- 1 176
Évolution 2013/2012	- 6 %	- 10,5 %	- 6,9 %	- 4,3 %

La lutte contre l'accidentalité a permis de réduire la mortalité en métropole de 18 000 personnes tuées en 1972 à 3 268 en 2013. L'année 2013 accentue la tendance baissière de ces dernières années.

Baisse de l'accidentalité en 2013

La mortalité baisse fortement pour la 2^e année consécutive. 3 427 personnes ont perdu la vie sur les routes de France (- 10,8 %), dont 3 268 en métropole (- 10,5 %) et 159 dans les départements d'outre-mer (- 15,9 %). 415 vies ont été préservées par rapport à 2012 (385 en métropole, 30 dans les DOM).

La France métropolitaine est au 10^e rang de l'Union européenne : 52 personnes ont été tuées par million d'habitants, 51 en métropole et 76 dans les départements d'outre-mer. En métropole sur 3 ans, moins d'un tiers des départements est en-dessous de la moyenne nationale.

Le fichier national des accidents corporels (BAAC) enregistre 26 895 personnes hospitalisées plus de 24 h, soit 25 966 en métropole et 929 dans les DOM. Le nombre des hospitalisations baisse de - 4,3 % en métropole et - 3,7 % dans les DOM.

Usagers

En métropole, 1 612 usagers de **véhicule de tourisme** ont été tués, ils représentent la moitié de la mortalité routière. Ce nombre est cependant en baisse de - 14,3 % par rapport à 2012 et - 23,9 % depuis 2010. Les baisses de mortalité des conducteurs novices (- 18,5 % 2012-2013 et - 24,1 % 2010-2013) et des passagers (- 18,3 % 2012-2013 et - 22 % 2010-2013) y contribuent fortement.

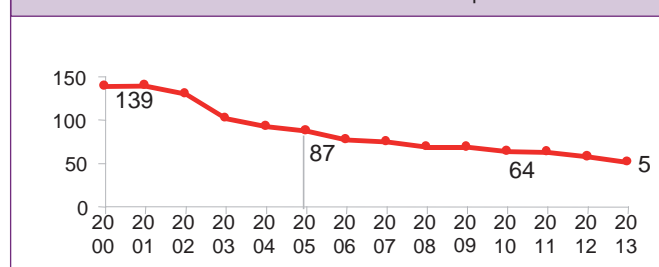
Les usagers de **deux-roues motorisés** représentent près du quart des décès avec 631 **motocyclistes** et 159 **cyclomotoristes** décédés en 2013. La mortalité motocycliste ne baisse que de - 5 % entre 2012 et 2013 (- 10,4 % entre 2010 et 2013).

Piétons et cyclistes représentent 18,7 % de la mortalité 2013 avec respectivement 465 et 147 personnes tuées. La tendance favorable 2013, avec des réductions respectives de - 4,9 % et - 10,4 %, cache un rattrapage des années précédentes : la mortalité piétonne baisse de - 4,1 % entre 2010 et 2013 et la mortalité des cyclistes de 0 %.

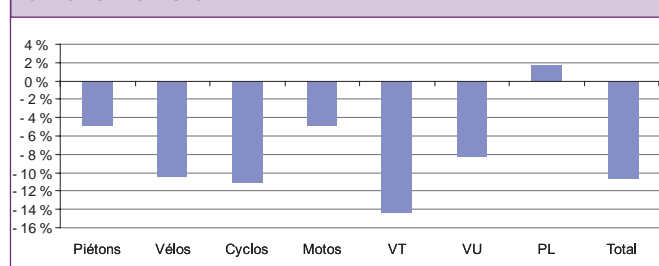
La mortalité des usagers **poids lourds** (57 personnes tuées) est en hausse de + 1,8 % mais celle dans les accidents impliquant un poids lourd baisse de - 4,3 %.

133 personnes ont été tuées en **véhicule utilitaire**, 6 en **autocar** et 1 en **autobus**.

Évolution du nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants entre 2000 et 2013 - France métropolitaine



Évolution de la mortalité selon les catégories d'usagers entre 2012 et 2013



Chiffres clés

Parmi les 3 268 personnes décédées en 2013 sur les routes de France métropolitaine :

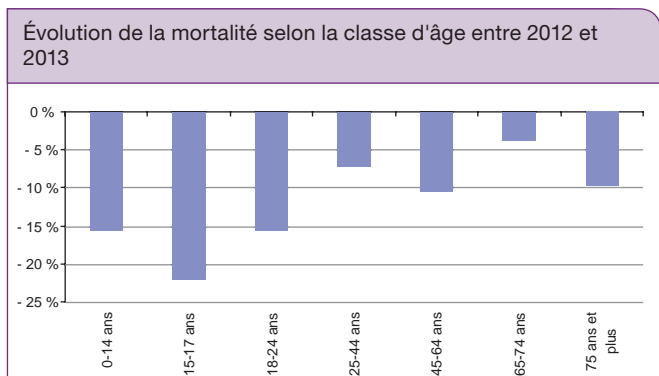
- les trois quarts étaient des hommes (2 505), pour un quart de femmes (763),
- plus de 2 000 décédaient sur des routes hors agglomérations limitées à 90 km/h ou 110 km/h (2 077),
- plus de 800 avaient moins de 24 ans (835 soit un quart),
- près de 800 étaient tués dans un accident impliquant un conducteur novice (permis de moins de 2 ans),
- près de 840 étaient en deux-roues motorisés,
- près de 500 étaient piétons (465), dont 41 % étaient âgés de plus de 75 ans,
- au moins 344 décédaient alors qu'elles ne portaient pas la ceinture de sécurité.

La mortalité routière dans les cinq départements d'Outre-mer s'élève à 159 personnes tuées en 2013, en baisse de - 15,9 % par rapport à 2012, et - 12,2 % par rapport à 2010. 36 % sont des deux roues motorisés et 34 % ont moins de 24 ans, avec de fortes disparités selon les départements.

Classes d'âge

La mortalité des moins de 24 ans baisse le plus en 2013, des résultats encourageants en réponse aux dispositifs d'éducation et nombreuses initiatives de prévention en direction des jeunes : 97 enfants de moins de 14 ans sont décédés (- 15,7 % par rapport à 2012, - 25,4 % par rapport à 2010), 102 adolescents de **15-17 ans** sont décédés (- 22,1 % par rapport à 2012 et - 36,6 % par rapport à 2010), 636 jeunes de **18-24 ans** sont décédés (- 15,5 % par rapport à 2012 et - 23,5 % par rapport à 2010). Avec une baisse de seulement - 3,8 % tant depuis 2012 que depuis 2010, la mortalité des **65-74 ans** est en moindre retrait par rapport aux autres.

101 jeunes de 18-19 ans, 126 de 20-24 ans et 80 de 25-29 ans pour 1 million d'habitants de leur âge sont décédés en 2013 (contre 51 tués par million d'habitants en France).



Réseaux routiers

63,6 % des personnes tuées le sont sur des routes hors agglomération, 8 % sur autoroute et 28,5 % en ville. La mortalité baisse plus fortement hors agglomération qu'en ville, tant depuis 2012 que depuis 2010. Seule la mortalité sur le réseau autoroutier augmente (+ 7,9 % par rapport à 2012 et + 2 % par rapport à 2010).

Facteurs comportementaux

La **vitesse excessive ou inadaptée** est la cause principale d'au moins 25 % des accidents mortels selon les forces de l'ordre.

Parmi les **conduites addictives, l'alcool** serait cause principale d'au moins 20 % des accidents mortels, 29,1 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur au taux d'alcool > 0,5 g/l. Les **stupéfiants** seraient cause principale de seulement 4 % des accidents mortels, mais 21 % des décès routiers interviennent lors d'un accident impliquant au moins un conducteur testé positif aux stupéfiants.

Le **refus de priorité** serait cause principale d'au moins 14 % des accidents mortels.

Le non port de la ceinture est encore fréquent : le fichier BAAC enregistre 344 conducteurs ou passagers tués en 2013 qui n'étaient pas ou mal ceinturés (20,1 % des usagers tués des véhicules avec critère ceinture renseigné).

Objectif 2020 : moins de 2 000 tués

L'objectif de réduire de moitié la mortalité routière entre 2010 et 2020 impose d'agir sur les trois composantes de l'insécurité routière : véhicule, infrastructure et usagers de la route pour améliorer l'éducation routière, réduire les comportements à risque et agir spécifiquement sur les usagers sur-représentés dans la mortalité, à savoir :

- les jeunes de 18-24 ans, 19,5 % de la mortalité, mais 9 % de la population,
- les deux roues motorisés, 24,5 % de la mortalité, 43 % des blessés graves des hôpitaux, mais 1,9 % du trafic,
- les piétons et cyclistes, 18,7 % de la mortalité, mais 27 % des blessés graves des hôpitaux. 52,5 % des piétons tués ont plus de 65 ans.

Aide mémoire de l'accidentalité en France

	Nombre de personnes tuées en 2013	Part dans la mortalité en 2013	Vies épargnées en 2013	Evolution de la mortalité 2012/2013	Evolution de la mortalité 2013/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000	Nb d'hospitalisés pour 1 personne tuée
France métropolitaine	3 268	95,4 %	- 385	- 10,5 %	- 18,1 %	- 51,1 %	8
Départements d'outre-mer	159	4,6 %	- 30	- 15,9 %	- 12,2 %	- 43,6 %	6
France métropole + DOM	3 427	100 %	- 415	- 10,8 %	- 17,9 %	- 50,9 %	8
Indicateurs métropole							
Catégorie d'usagers							
Piétons	465	14,2 %	- 24	- 4,9 %	- 4,1 %	- 42,8 %	9
Cyclistes	147	4,5 %	- 17	- 10,4 %	0 %	- 46,1 %	9
Cyclomotoristes	159	4,9 %	- 20	- 11,2 %	- 35,9 %	- 46,2 %	18
Motocyclistes	631	19,3 %	- 33	- 5 %	- 10,4 %	- 25,7 %	8
Usagers de véhicules de tourisme	1 612	49,3 %	- 270	- 14,3 %	- 23,9 %	- 60,4 %	7
Usagers de véhicules utilitaires	133	4,1 %	- 12	- 8,3 %	- 8,9 %	ND	7
Usagers de poids lourds	57	1,7 %	1	1,8 %	- 12,3 %	- 47,6 %	5
Transports en commun	7	0,2 %	1	16,7 %	75 %	- 80,3 %	14
Voitures et tricycles	29	0,9 %	1	3,6 %	- 3,3 %	8 %	4
Autres	28	0,9 %	- 12	30 %	- 39,1 %	ND	9
Classe d'âge							
0- 14 ans	97	3 %	- 18	- 15,7 %	- 25,4 %	- 64,6 %	18
15- 17 ans	102	3,1 %	- 29	- 22,1 %	- 36,6 %	- 54,5 %	17
18- 24 ans	636	19,5 %	- 117	- 15,5 %	- 23,5 %	- 52,4 %	8
25- 44 ans	1 005	30,8 %	- 77	- 7,1 %	- 19,5 %	- 53,7 %	8
45- 64 ans	740	22,6 %	- 87	- 10,5 %	- 13,6 %	- 43,2 %	8
65- 74 ans	254	7,8 %	- 10	- 3,8 %	- 3,8 %	- 58,2 %	6
75 ans et plus	434	13,3 %	- 47	- 9,8 %	- 13,2 %	- 31,2 %	4
Type de route							
Autoroutes	261	8 %	19	7,9 %	2 %	- 56,2 %	8
Routes hors agglomération	2 077	63,6 %	- 307	- 12,9 %	- 20,2 %	- 50,9 %	5
Agglomération	930	28,5 %	- 97	- 9,4 %	- 17,9 %	- 50,4 %	15
Sexe							
Hommes	2 505	76,7 %	- 225	- 8,2 %	- 17,6 %	- 51 %	7
Femmes	763	23,3 %	- 160	- 17,3 %	- 19,9 %	- 51,7 %	11
Type d'occupant							
Conducteurs	2 279	69,7 %	- 244	- 9,7 %	- 19,6 %	- 49,1 %	7
Passagers	524	16 %	- 117	- 18,3 %	- 22 %	- 62,1 %	9
Conducteurs novices	331	10,1 %	- 75	- 18,5 %	- 24,1 %	ND	8
Usagers non ou mal ceinturés	344	10,5 %	- 89	- 20,6 %	- 29,1 %	ND	2
Dans un accident impliquant un conducteur							
Novice (permis moins de 2 ans)	787	24,1 %	- 81	- 9,3 %	- 19,2 %	- 51,7 %	8
Avec taux d'alcool > 0,5g/l	762	23,3 %	- 163	- 17,6 %	- 20,9 %	- 40,4 %	4
Avec test positif aux stupéfiants	436	13,3 %	- 95	- 17,9 %	- 16,5 %	ND	3
Avec attention perturbée	240	7,3 %	- 43	- 15,2 %	- 24,1 %	ND	11
Fatigué ou ayant eu un malaise	270	8,3 %	- 38	- 12,3 %	- 13,5 %	ND	6
De poids lourd	465	14,2 %	- 21	- 4,3 %	- 16,5 %	- 47,8 %	3
Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir de pourcentage de tests positifs/résultat test connu							
Avec taux d'alcool > 0,5g/l	952	29,1 %	- 178	- 15,8 %	- 22,7 %	- 51 %	-
Avec test positif aux stupéfiants	686	21,0 %	- 163	- 19,2 %	- 33,6 %	ND	-
Total métropole	3 268	100 %	- 385	- 10,5 %	- 18,1 %	- 51,1 %	8

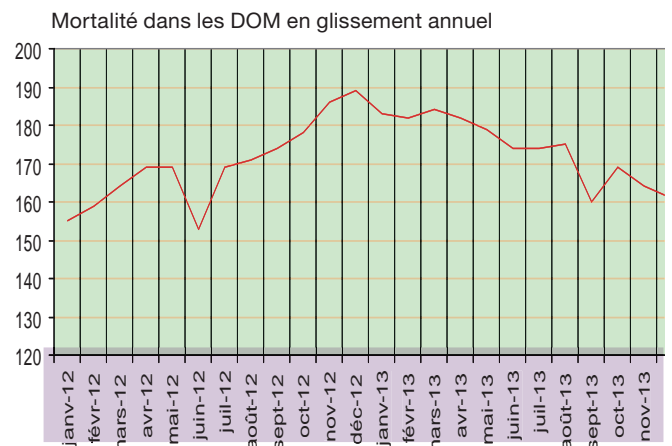
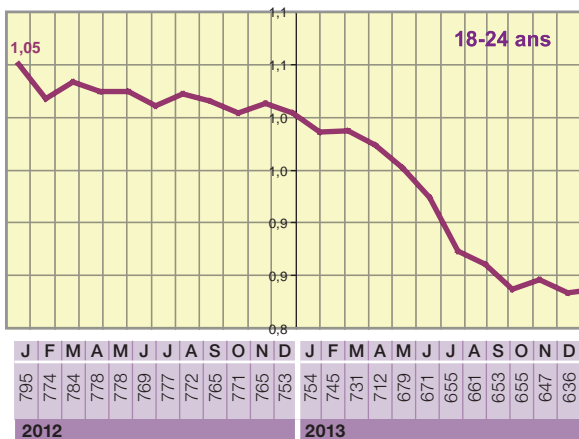
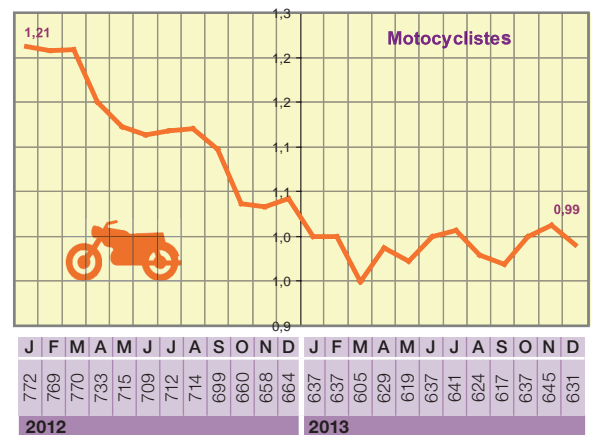
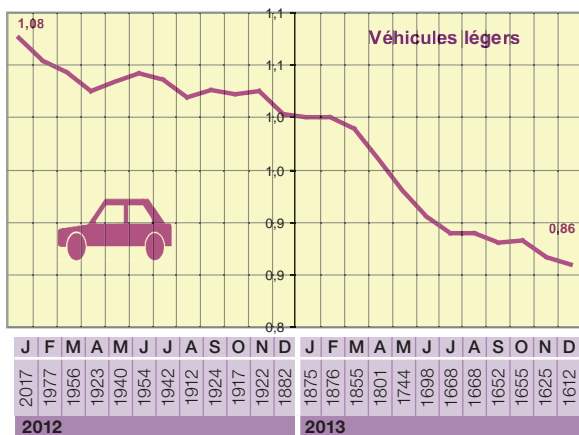
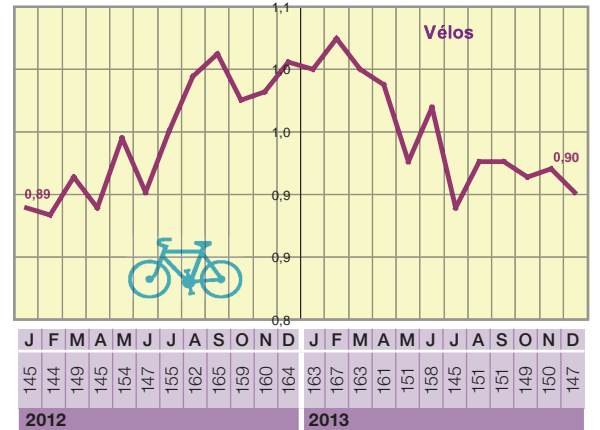
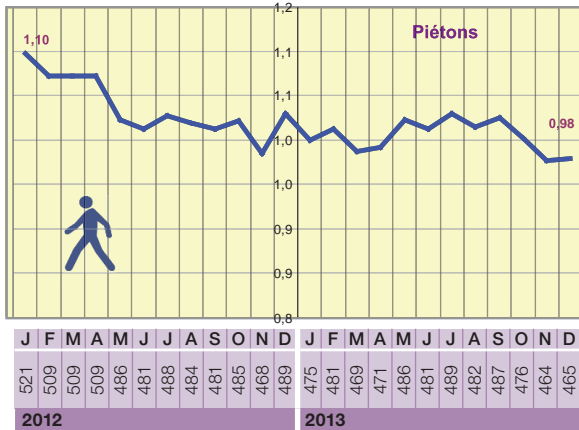
Age des conducteurs / piétons	Bicyclettes		Cyclomoteurs		Motocyclettes		Véh de tourisme		Poids lourds		Autre véh		Ensemble des conducteurs		Piétons	
	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	Nb*	% 0,5 g/l**	Nb*	% 0,5 g/l**	
0-14 ans	10	0 %	3	0 %	1	0 %	0	0	0	0	0	14		27	10 %	
15-17 ans	5	33 %	49	11 %	10	13 %	10	29 %	0	0	2	76	13 %	6	0 %	
18-24 ans	8	0 %	39	48 %	149	19 %	611	26 %	29	7 %	54	890	24 %	35	48 %	
25-44 ans	29	24 %	46	58 %	300	19 %	1 077	26 %	205	1 %	219	1 876	23 %	85	41 %	
45-64 ans	57	12 %	24	35 %	170	23 %	703	14 %	218	0 %	183	1 355	14 %	95	30 %	
65-74 ans	28	5 %	3	0 %	10	17 %	200	8 %	5	0 %	33	279	8 %	71	10 %	
75 ans et +	25	0 %	2	0 %	3	0 %	243	3 %	1	0 %	24	298	4 %	183	2 %	
Total	162	11 %	166	37 %	643	20 %	2 844	20 %	458	1 %	515	4 788	17 %	502	21 %	

*Nb : Nombre total de conducteurs/piétons impliqués dans un accident mortel

**0,5 g/l : Part de conducteurs/piétons ayant un taux d'alcool supérieur à 0.5 g/l parmi les conducteurs testés/piétons testés impliqués dans un accident mortel

Bilan de l'année 2013	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Année 2013	56 812	3 268	70 607	25 966
Année 2012	60 437	3 653	75 851	27 142
Différence 2013 / 2012	- 3 969	- 385	- 5 244	- 1 176
Évolution 2013 / 2012	- 6,0 %	- 10,5 %	- 6,9 %	- 4,3 %

Mortalité cumulée sur 12 mois glissants*



* Les 5 graphes sur fond jaune représentent l'évolution en valeur indicelle de la mortalité cumulée sur les 12 mois précédant le mois concerné, l'indice de valeur 1 représentant le niveau de la mortalité cumulée sur 12 mois un an auparavant. Le graphique des DOM présente la mortalité cumulée sur les 12 derniers mois en valeur brute.

Indicateurs départementaux de sécurité routière

		Évolution 2013/2010	Total 2013	Évolution 2013/2012	Personnes tuées		En moyenne 2011- 2013 part dans la mortalité des personnes tuées		
					Taux moyen 2011- 2013		En 2RM	Dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	Dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu
					Tous âges pour 1 million habitants (pop. 2012)	Des 18- 24 ans pour 1 million de 18- 24 ans (pop. 2012)			
1	Ain	- 28 %	39	0 %	67	236	24 %	29 %	29 %
2	Aisne	0 %	41	8 %	79	187	15 %	23 %	41 %
3	Allier	- 29 %	30	36 %	94	346	12 %	25 %	37 %
4	Alpes-de-Haute-Provence	0 %	19	58 %	122	244	29 %	25 %	23 %
5	Hautes-Alpes	- 20 %	12	- 40 %	119	345	27 %	39 %	35 %
6	Alpes-Maritimes	- 20 %	48	- 21 %	52	84	44 %	25 %	28 %
7	Ardèche	- 48 %	13	- 54 %	79	285	36 %	20 %	27 %
8	Ardennes	- 27 %	11	- 39 %	58	123	19 %	21 %	30 %
9	Ariège	- 42 %	11	10 %	82	140	16 %	13 %	45 %
10	Aube	44 %	23	5 %	87	107	14 %	15 %	23 %
11	Aude	6 %	38	0 %	117	267	15 %	27 %	31 %
12	Aveyron	79 %	34	127 %	94	132	15 %	15 %	21 %
13	Bouches-du-Rhone	- 3 %	145	12 %	69	169	33 %	26 %	24 %
14	Calvados	- 30 %	26	- 33 %	49	123	22 %	30 %	28 %
15	Cantal	88 %	15	88 %	101	373	15 %	22 %	25 %
16	Charente	- 41 %	23	- 8 %	73	200	19 %	27 %	30 %
17	Charente-Maritime	- 34 %	48	- 24 %	91	276	20 %	20 %	40 %
18	Cher	7 %	31	- 6 %	98	241	10 %	16 %	37 %
19	Corrèze	- 52 %	11	- 31 %	61	140	13 %	36 %	24 %
2A	Corse-du-Sud	233 %	20	186 %	95	403	32 %	25 %	15 %
2B	Haute-Corse	- 37 %	19	- 21 %	108	460	31 %	29 %	24 %
21	Côte-d'Or	- 18 %	28	- 3 %	60	153	17 %	26 %	31 %
22	Côtes-d'Armor	- 10 %	35	- 10 %	63	197	22 %	18 %	33 %
23	Creuse	0 %	10	- 23 %	86	130	13 %	16 %	39 %
24	Dordogne	- 11 %	33	- 27 %	88	259	16 %	22 %	29 %
25	Doubs	- 18 %	36	- 10 %	72	198	15 %	30 %	31 %
26	Drôme	16 %	50	11 %	97	218	15 %	29 %	24 %
27	Eure	- 19 %	38	15 %	68	202	24 %	23 %	33 %
28	Eure-et-Loir	- 9 %	41	3 %	94	253	14 %	23 %	30 %
29	Finistère	0 %	41	14 %	43	110	25 %	11 %	43 %
30	Gard	- 25 %	56	- 18 %	90	224	24 %	26 %	37 %
31	Haute-Garonne	- 29 %	47	- 6 %	41	70	33 %	27 %	29 %
32	Gers	- 54 %	12	- 50 %	101	145	21 %	10 %	28 %
33	Gironde	5 %	80	- 15 %	59	120	28 %	24 %	38 %
34	Hérault	- 33 %	70	- 31 %	85	186	24 %	23 %	39 %
35	Ille-et-Vilaine	- 18 %	45	- 2 %	50	130	20 %	25 %	32 %
36	Indre	- 9 %	21	24 %	77	342	20 %	22 %	39 %
37	Indre-et-Loire	- 16 %	37	- 10 %	70	134	19 %	18 %	26 %
38	Isère	10 %	86	41 %	59	110	23 %	21 %	32 %
39	Jura	- 15 %	28	- 3 %	111	284	18 %	18 %	28 %
40	Landes	- 5 %	38	9 %	96	243	21 %	17 %	32 %
41	Loir-et-Cher	- 6 %	31	- 18 %	107	207	19 %	20 %	28 %
42	Loire	- 25 %	27	- 25 %	42	84	27 %	20 %	22 %
43	Haute-Loire	28 %	23	44 %	89	371	12 %	20 %	35 %
44	Loire-Atlantique	- 22 %	61	- 24 %	56	177	26 %	30 %	42 %
45	Loiret	- 39 %	34	- 24 %	70	190	21 %	22 %	24 %
46	Lot	- 16 %	16	220 %	83	350	13 %	24 %	29 %
47	Lot-et-Garonne	- 56 %	15	- 44 %	80	293	11 %	30 %	33 %
48	Lozère	45 %	16	23 %	161	325	10 %	24 %	19 %
49	Maine-et-Loire	- 31 %	36	33 %	42	106	25 %	31 %	35 %
50	Manche	- 37 %	29	- 19 %	68	179	29 %	18 %	29 %
51	Marne	- 29 %	32	- 20 %	70	127	20 %	25 %	29 %
52	Haute-Marne	0 %	17	0 %	93	222	18 %	29 %	18 %
53	Mayenne	- 27 %	19	- 21 %	80	262	25 %	31 %	31 %
54	Meurthe-et-Moselle	21 %	40	25 %	53	120	20 %	27 %	27 %
55	Meuse	- 59 %	7	- 50 %	65	162	24 %	16 %	36 %

		Évolution 2013/2010	Total 2013	Évolution 2013/2012	Personnes tuées		En moyenne 2011- 2013 part dans la mortalité des personnes tuées		
					Taux moyen 2011- 2013		En 2RM	Dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	Dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu
					Tous âges pour 1 mil- lion habi- tants (pop. 2012)	Des 18- 24 ans pour 1 million de 18- 24 ans (pop. 2012)			
56	Morbihan	- 31 %	33	- 40 %	65	190	24 %	32 %	40 %
57	Moselle	- 27 %	41	- 32 %	49	110	18 %	25 %	30 %
58	Nièvre	- 29 %	15	- 12 %	86	301	16 %	21 %	29 %
59	Nord	- 19 %	69	- 15 %	30	71	27 %	28 %	31 %
60	Oise	- 8 %	49	- 17 %	70	160	23 %	24 %	42 %
61	Orne	4 %	26	0 %	84	306	14 %	23 %	17 %
62	Pas-de-Calais	11 %	72	0 %	52	118	19 %	25 %	27 %
63	Puy De Dôme	- 28 %	31	- 6 %	53	122	31 %	24 %	39 %
64	Pyrénées-Atlantiques	- 28 %	26	- 45 %	54	134	32 %	19 %	31 %
65	Hautes-Pyrénées	67 %	20	0 %	93	193	18 %	29 %	18 %
66	Pyrénées-Orientales	32 %	33	18 %	68	132	32 %	25 %	32 %
67	Bas-Rhin	- 13 %	40	- 2 %	38	80	23 %	22 %	17 %
68	Haut-Rhin	- 46 %	20	- 51 %	40	112	20 %	23 %	33 %
69	Rhône	- 51 %	37	- 30 %	30	75	31 %	24 %	24 %
70	Haute-Saône	- 47 %	17	- 11 %	82	300	17 %	19 %	33 %
71	Saône-et-Loire	- 33 %	34	- 26 %	82	247	25 %	25 %	26 %
72	Sarthe	- 23 %	27	- 31 %	66	103	18 %	20 %	27 %
73	Savoie	- 29 %	22	- 45 %	69	205	23 %	22 %	30 %
74	Haute-Savoie	- 5 %	37	- 24 %	57	154	29 %	23 %	49 %
75	Paris	- 33 %	29	- 26 %	17	22	37 %	19 %	20 %
76	Seine-Maritime	- 24 %	51	- 32 %	47	106	27 %	31 %	27 %
77	Seine-et-Marne	- 32 %	56	- 16 %	53	144	23 %	28 %	28 %
78	Yvelines	- 27 %	47	- 2 %	33	89	38 %	26 %	20 %
79	Deux-Sèvres	- 19 %	30	36 %	79	183	21 %	27 %	39 %
80	Somme	- 22 %	40	- 23 %	81	194	23 %	21 %	33 %
81	Tarn	- 51 %	24	- 4 %	74	138	21 %	27 %	24 %
82	Tarn-et-Garonne	- 21 %	27	- 16 %	118	224	17 %	21 %	38 %
83	Var	- 22 %	70	- 7 %	72	160	43 %	22 %	21 %
84	Vaucluse	- 13 %	45	- 8 %	85	242	24 %	14 %	34 %
85	Vendée	- 50 %	35	- 31 %	71	311	19 %	22 %	33 %
86	Vienne	- 28 %	26	0 %	57	123	18 %	28 %	25 %
87	Haute-Vienne	11 %	21	- 16 %	57	106	14 %	20 %	29 %
88	Vosges	- 38 %	25	- 29 %	85	292	21 %	26 %	28 %
89	Yonne	16 %	37	48 %	97	197	13 %	18 %	31 %
90	Territoire de Belfort	14 %	8	60 %	46	99	15 %	24 %	40 %
91	Essonne	- 28 %	29	- 37 %	32	122	34 %	32 %	21 %
92	Hauts-de-Seine	- 18 %	23	- 23 %	16	24	41 %	26 %	25 %
93	Seine-Saint-Denis	31 %	51	46 %	29	59	38 %	30 %	14 %
94	Val-de-Marne	- 11 %	24	- 25 %	23	50	36 %	36 %	25 %
95	Val-d'Oise	- 12 %	29	0 %	26	47	36 %	31 %	27 %
Métropole		- 18 %	3 268	- 11 %	57	136	24 %	24 %	30 %
971	Guadeloupe	- 8 %	60	13 %	151	377	38 %	22 %	34 %
972	Martinique	- 24 %	28	17 %	71	276	38 %	22 %	45 %
973	Guyane	- 25 %	27	- 7 %	135	206	30 %	15 %	31 %
974	La Réunion	- 7 %	39	- 7 %	50	129	37 %	23 %	33 %
976	Mayotte	400 %	5	400 %	13	24	25 %	25 %	17 %
Ensemble des DOM		- 12 %	159	- 16 %	79	188	36 %	21 %	35 %
France métropole+DOM		- 17,9 %	3 427	- 11 %	58	137	25 %	24 %	31 %
977	Saint Barthélemy	300 %	3	0 %	220	1280	83 %	ND	100 %
978	Saint Martin	- 60 %	2	- 50 %	97	471	76 %	ND	88 %
986	Wallis et Futuna	0 %	0	100 %	22	0	0 %	ND	100 %
987	Polynésie Française	- 21 %	27	42 %	98	154	39 %	ND	44 %
988	Nouvelle Calédonie	- 43 %	36	- 39 %	169	533	4 %	ND	57 %
Total COM/POM		- 33 %	68	- 28 %	131	315	21 %	ND	55 %

Source : INSEE - Population 2012.

Indicateurs régionaux de sécurité routière

	Évolution 2013/2010	Total 2013	Personnes tuées		En moyenne 2011- 2013 part dans la mortalité des personnes tuées		
			Taux moyen 2011- 2013		En 2RM	Dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	Dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu
			Tous âges pour 1 million habitants (pop. 2012)	Des 18- 24 ans pour 1 million de 18- 24 ans (pop. 2012)			
Alsace	- 27 %	60	39	92	22 %	23 %	24 %
Aquitaine	- 23 %	192	68	163	24 %	22 %	34 %
Auvergne	25 %	99	75	229	19 %	23 %	35 %
Basse-Normandie	- 20 %	81	62	172	22 %	24 %	25 %
Bourgogne	- 3 %	114	79	206	19 %	23 %	29 %
Bretagne	- 13 %	154	54	147	23 %	22 %	37 %
Centre	- 9 %	195	83	204	17 %	20 %	30 %
Champagne-Ardenne	- 14 %	83	74	133	18 %	22 %	26 %
Corse	26 %	39	100	435	32 %	28 %	20 %
Franche-Comté	- 4 %	89	80	218	16 %	23 %	31 %
Haute-Normandie	- 18 %	89	54	132	26 %	28 %	29 %
Ile-de-France	- 12 %	288	27	63	34 %	28 %	23 %
Languedoc-Roussillon	- 14 %	213	88	200	23 %	25 %	35 %
Limousin	- 22 %	42	64	120	13 %	24 %	30 %
Lorraine	- 20 %	113	57	142	20 %	25 %	29 %
Midi-Pyrénées	6 %	191	69	119	22 %	22 %	29 %
Nord-Pas-de-Calais	- 8 %	141	38	86	23 %	26 %	29 %
Pays-de-la-Loire	- 19 %	178	59	174	23 %	27 %	36 %
Picardie	- 13 %	130	76	178	21 %	23 %	39 %
Poitou-Charentes	- 7 %	127	77	199	20 %	24 %	35 %
PACA	- 2 %	339	71	163	35 %	24 %	26 %
Rhône-Alpes	- 11 %	311	54	130	25 %	24 %	30 %
Métropole	- 11 %	3 268	57	136	24 %	24 %	30 %

Source : INSEE - Population 2012.

Indicateurs urbains de sécurité routière

Libellé unité urbaine (population 2011)	Tués 2013	Moyenne T 2011 à 2013	Personnes tuées		En moyenne 2011-2013 part dans la mortalité des personnes tuées		
			Taux moyen 2011-2013	Évolution 2013/2012	Tous âges pour 1 mil- lion d'hab	En 2RM	Dans un accident avec conduc- teur novice moins de 2 ans
Amiens	4	4,67	- 20 %	28	14 %	29 %	30 %
Angers	7	5,67	133 %	26	35 %	41 %	19 %
Angoulême	4	3,33	33 %	29	30 %	40 %	38 %
Annecy	2	4,67	- 78 %	29	14 %	14 %	58 %
Avignon	42	41,67	- 7 %	93	16 %	14 %	36 %
Bayonne (partie française)	6	10,67	- 54 %	47	53 %	16 %	39 %
Besançon	6	3,33	100 %	24	0 %	60 %	20 %
Bordeaux	16	23,33	- 43 %	65	41 %	37 %	28 %
Brest	3	3,00	200 %	4	33 %	22 %	13 %
Béthune	14	14,00	- 13 %	68	24 %	31 %	11 %
Caen	3	4,00	- 40 %	20	42 %	33 %	36 %
Chambéry	4	8,33	- 69 %	46	28 %	28 %	14 %
Clermont-Ferrand	11	8,00	175 %	30	38 %	33 %	27 %
Creil	3	2,00	200 %	17	0 %	33 %	20 %
Dijon	5	5,67	25 %	23	12 %	24 %	40 %
Douai - Lens	20	13,00	150 %	25	26 %	31 %	48 %
Dunkerque	6	7,00	- 33 %	38	24 %	24 %	21 %
Genève (SUI) - Annemasse (partie française)	9	9,00	50 %	58	30 %	15 %	52 %
Grenoble	26	15,33	189 %	30	20 %	15 %	22 %
La Rochelle	1	3,67	- 86 %	28	9 %	27 %	40 %
Le Havre	3	7,00	- 73 %	28	29 %	19 %	17 %
Le Mans	4	7,00	- 60 %	33	33 %	19 %	29 %
Lille (partie française)	17	18,00	- 15 %	17	35 %	28 %	26 %
Limoges	9	6,33	80 %	33	16 %	5 %	32 %
Lorient	5	3,33	150 %	28	20 %	30 %	50 %
Lyon	26	34,00	- 21 %	22	33 %	27 %	25 %
Marseille - Aix-en-Provence	79	77,00	- 4 %	49	39 %	31 %	20 %
Maubeuge (partie française)	1	3,33	- 50 %	29	30 %	50 %	44 %
Metz	10	9,67	0 %	33	24 %	10 %	42 %
Montbéliard	7	5,33	133 %	48	25 %	38 %	31 %
Montpellier	17	21,67	31 %	55	25 %	25 %	40 %
Mulhouse	1	4,33	- 89 %	18	8 %	8 %	17 %
Nancy	6	6,67	- 14 %	23	35 %	30 %	28 %
Nantes	20	14,67	186 %	24	34 %	34 %	36 %
Nice	39	41,00	- 7 %	43	39 %	29 %	29 %
Nîmes	11	8,67	10 %	49	27 %	31 %	45 %
Orléans	6	6,00	0 %	22	50 %	28 %	21 %
Paris	29	39,67	- 26 %	17	37 %	19 %	20 %
Paris (Grande couronne)	88	93,67	- 11 %	24	38 %	30 %	20 %
Paris (Petite couronne)	98	100,33	1 %	23	38 %	31 %	21 %
Pau	6	6,33	- 33 %	31	42 %	42 %	37 %
Perpignan	9	8,67	- 18 %	45	23 %	35 %	44 %
Poitiers	4	2,33	100 %	18	29 %	14 %	29 %
Reims	2	3,33	- 33 %	16	40 %	30 %	22 %
Rennes	9	8,67	13 %	27	19 %	19 %	41 %
Rouen	13	14,67	- 32 %	31	32 %	45 %	26 %
Saint-Nazaire	4	6,33	- 69 %	17	21 %	32 %	35 %
Saint-Étienne	8	8,00	0 %	52	29 %	21 %	23 %
Strasbourg (partie française)	8	9,00	- 33 %	20	26 %	30 %	9 %
Thionville	0	1,67	- 100 %	12	0 %	20 %	20 %
Toulon	24	27,33	- 31 %	48	66 %	40 %	29 %
Toulouse	19	23,33	- 14 %	26	47 %	29 %	26 %
Tours	10	14,33	- 17 %	40	23 %	14 %	21 %
Troyes	6	4,33	100 %	32	31 %	31 %	45 %
Valence	11	8,00	57 %	58	21 %	33 %	36 %
Valenciennes (partie française)	15	11,33	50 %	34	21 %	26 %	27 %

* La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants.

Définitions du fichier national des données BAAC Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation

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

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

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

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

Parmi les **les victimes**, on distingue :

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

Parmi les personnes blessées, il convient de différencier :

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

D'après la loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique et l'arrêté du 27 mars 2007

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



Analyse générale

Les territoires métropolitains	18
Les Outre-mer	20
Les usagers	22
L'âge	24
La typologie des accidents	26
Évolution et saisonnalité de la mortalité routière	28
La France dans l'Europe de la sécurité routière	30
Le coût de l'insécurité routière	32
La prise en compte des personnes gravement blessées	33
Perspective à l'horizon 2020 et grands enjeux	34

Les territoires métropolitains

Sur 2011-2013, **57** personnes sont décédées en métropole par million d'habitants.

- 51 départements sont **au-dessus** de 70, dont 22 au-dessus de 90.

- 30 départements sont **en-dessous** de la moyenne nationale dont 5 en-dessous de 30.

Sur 2011-2013, **136** jeunes de 18-24 ans sont décédés en métropole par million de jeunes de cet âge.

- 48 départements sont **au-dessus** de 174 (**3 fois** la moyenne nationale tous âges).

- 22 départements sont **en-dessous** de 116 (**2 fois** la moyenne nationale tous âges) dont 5 départements en-dessous de 70.

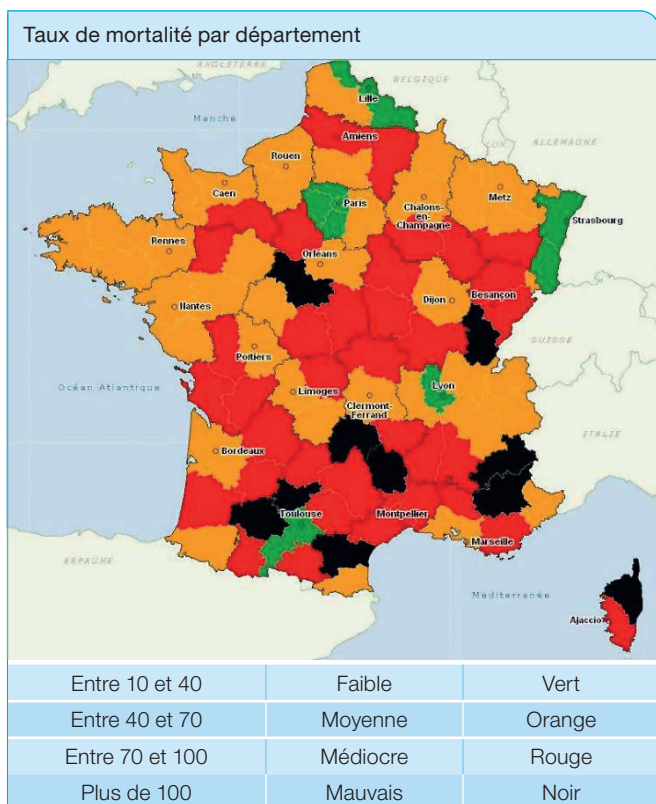
L'analyse de l'évolution de la sécurité routière d'un territoire, et plus particulièrement de sa mortalité, est souvent délicate car le faible nombre d'accidents est soumis aux aléas statistiques. Ainsi l'accidentalité dans les départements français peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre. Les analyses portent le plus souvent sur trois à cinq ans, les tableaux d'indicateurs des pages 12 à 14 ont été construits sur 3 ans, 2011 à 2013.

Les territoires comportent par ailleurs des spécificités qui impactent la typologie des mobilités et ainsi l'accidentalité. Les indicateurs d'accidentalité sont très sensibles à certains paramètres comme le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socio-économique, le climat et la météorologie particulière de la région.

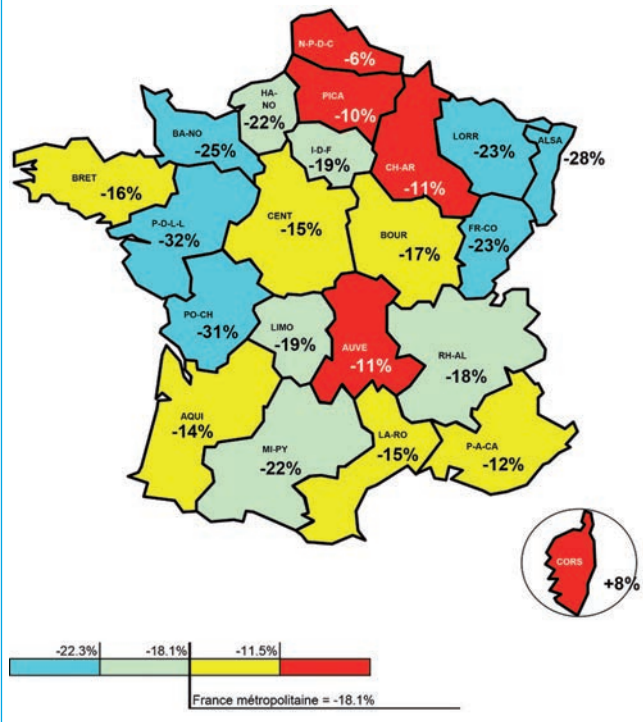
Les départements

Le nombre de personnes tuées par million d'habitants est un indicateur de santé publique. Pour les départements de la métropole, il varie en moyenne 2011-2013 entre 164 pour la Lozère et 15 pour le département des Hauts de Seine (17 pour Paris), la moyenne métropole se situant à 57 proche de la moyenne européenne. Moins d'un tiers des départements est en-dessous de la moyenne nationale. Ce sont en général des départements très peuplés à forte composante urbaine. L'objectif visant moins de 2 000 personnes tuées en 2020 correspond à un taux de 31. Seuls 5 départements français sont en-dessous à l'heure actuelle. Plus de la moitié des départements se situe au-dessus de 70, avec des résultats comparables au dernier tiers des pays européens. Par ailleurs, la moitié des départements français présentent un nombre de jeunes de 18-24 ans tués pour un million de jeunes de cet âge plus de 3 fois supérieur à la moyenne nationale tous âges.

Entre 2010 et 2013, 10 départements enregistrent une hausse de la mortalité dépassant les + 20 % et 23 départements une baisse supérieure à - 30%. Ces écarts cachent cependant des fluctuations parfois importantes d'une année sur l'autre, notamment lorsque le nombre de personnes tuées par an est inférieur à plusieurs dizaines. Le suivi de la mortalité d'une année sur l'autre doit être complété d'une analyse des accidents corporels, plus nombreux. Ils permettent de détecter les évolutions sur les enjeux identifiés dans les documents généraux d'orientation des Préfets (voir p101).



Évolution de la mortalité entre 2010 et 2013 par région

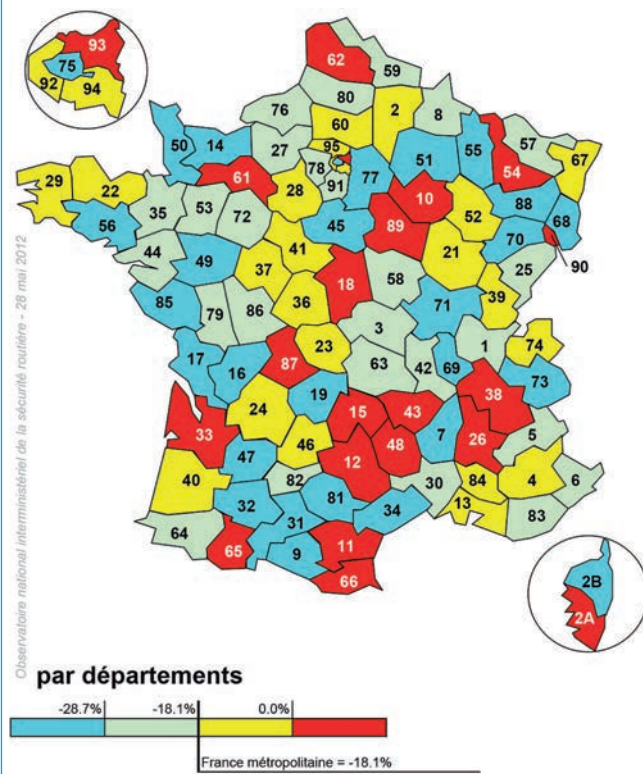


Les régions

Si au niveau national la baisse de la mortalité s'établit à - 10,5 % en 2013, de fortes disparités subsistent entre les régions. Ainsi, 3 régions présentent des bilans très favorables, l'Alsace (- 27 %), l'Aquitaine (- 23 %) et le Limousin (- 22 %), alors que d'autres connaissent des hausses notables, l'Auvergne (+ 25 %), la Corse (+ 26 %), et Midi-Pyrénées (+ 6%). Sur la période 2010-2013, la mortalité baisse en France métropolitaine de - 18,1 % mais très peu en région Nord-Pas de Calais (- 6 %), Picardie (- 10 %), Champagne Ardennes et Auvergne (- 11 %). En revanche les régions Pays de Loire et Poitou-Charente obtiennent des résultats réellement meilleurs (- 32 % et - 31 %).

Le nombre de personnes tuées sur 2011-2013 par million d'habitants varie de 27 pour l'Île de France, région à forte population urbaine à 100 pour la Corse. Le suivi de certains enjeux nationaux reflète des cultures et pratiques de mobilités diverses. La part de la mortalité des 2RM varie de 13 % en Limousin à 35 % en Provence Alpes Côte d'Azur. La part des accidents mortels avec conducteur novice varie de 20 % en région Centre à 28 % en Île de France, Haute Normandie et en Corse. La part d'accidents mortels avec au moins un conducteur présentant un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l varie de 20 % en Corse à 37 % en Bretagne.

Évolution de la mortalité entre 2010 et 2013 par département

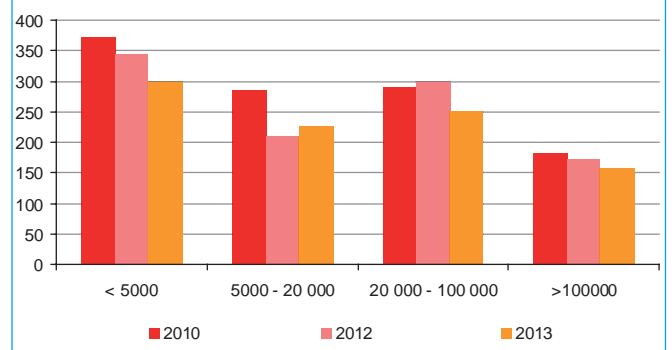


Les grandes agglomérations

Sur la période 2010-2013, la mortalité dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants a baissé de - 14,8 %. Elle avait baissé de - 51,8 % entre 2000 et 2010.

Parmi ces 41 villes, la mortalité annuelle moyenne varie entre 0 et une dizaine à l'exception des deux villes les plus peuplées : à Paris et Marseille (une trentaine par an).

Nombre de personnes tuées selon la taille de l'agglomération



Les Outre-mer

Année 2013	Personnes tuées	Évolution		Taux par million d'habitants 2011/2013
		2013/2012	2013/2010	
971 Guadeloupe	60	13 %	- 7,6	150
972 Martinique	28	17 %	- 24,3	72
973 Guyane	27	- 7 %	- 25	129
974 La Réunion	39	- 7 %	- 7,1	50
976 - Mayotte	5	400 %		19
Ensemble des DOM	159	- 16 %	- 12,2	79
Métropole	3 268	- 11 %	- 18,1	57



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

En moyenne 2011-2013 part dans la mortalité des personnes tuées	2RM	Alcool	Taux de 18-24 T par M pop jeune
Métropole	24 %	30 %	136
971 - Guadeloupe	38 %	34 %	377
972 - Martinique	38 %	45 %	276
973 - Guyane	30 %	31 %	206
974 - La Réunion	37 %	33 %	129
976 - Mayotte	25 %	17 %	24
Ensemble des DOM	36 %	35 %	188

Le bilan pour l'année 2013 des cinq départements d'outre-mer est le suivant :

- 1 585 accidents corporels (soit 2,7 % de la mortalité routière pour la France),
- 159 personnes tuées à trente jours (soit 4,6 % de la mortalité routière pour la France),
- 2 038 personnes blessées (soit 2,8 % de la mortalité routière pour la France) dont 929 blessés hospitalisés.

La mortalité dans les départements d'outre-mer baisse à un rythme légèrement inférieur à celui de la métropole (- 12,2 % entre 2010 et 2013 soit 5,9 points de moins). Ce constat a également été fait entre 2000 et 2010 avec 3,5 points de moins.

Ces progrès ont été plus importants entre 2010 et 2013 en Martinique et Guyane. Ce département accusait un retard important accumulé entre 2000 et 2010 (- 30 % de baisse de la mortalité) par rapport à la Réunion ou la Guadeloupe (respectivement - 57 % et - 60 %).

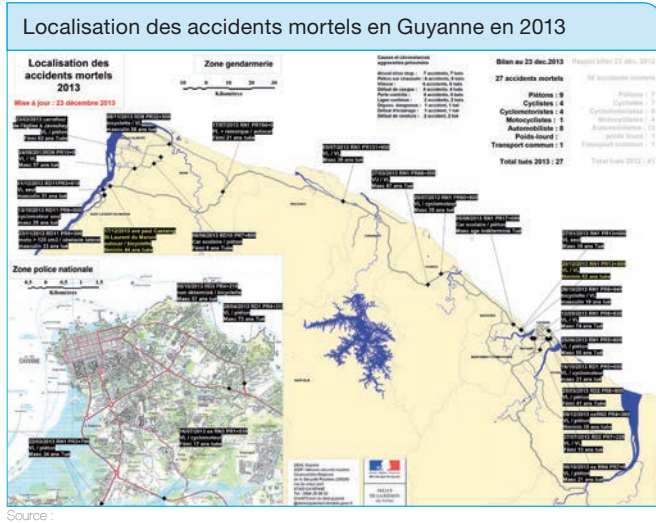
Alors que le nombre de personnes tuées par million d'habitants, calculé sur 2011-2013, est de 57 en métropole, il est de 50 à la Réunion, 71 à la Martinique, 135 en Guyane, 151 en Guadeloupe. Dans ces deux derniers DOM, ils sont supérieurs au résultat le plus élevé des pays de l'Union Européenne (taux de 101 en Roumanie en 2012). Pour Mayotte, il est actuellement de 13 mais l'enregistrement des statistiques accidents n'est pas encore systématique.

Caractéristiques propres des DOM

L'insécurité routière dans les départements d'outre-mer se singularise de celle en métropole, les critères pouvant influencer l'accidentalité étant notablement différents : mobilité, démographie, relief, longueur et nature du réseau, climat, équilibre jour/nuit, pratiques locales, différences sociales et culturelles. Chaque DOM présente ses particularités. On retrouve cependant les grands enjeux de métropole à des degrés divers.

Deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés représentent 36 % de la mortalité routière contre 24 % en métropole, un phénomène surtout dû aux cyclomotoristes qui représentent 23 % de la mortalité routière contre 5,6 % en métropole. Des forts contrastes sont constatés cependant entre les DOM dans la répartition du trafic motocyclette/cyclomoteur.



Jeunes de 18-24 ans

Les jeunes de moins de 18-24 ans sont fortement impliqués dans la mortalité routière, avec un taux de 188 personnes tuées par million d'habitants contre 136 en métropole. Parmi les DOM, la Martinique et la Guyane présentent un taux double et la Guadeloupe presque triple par rapport à celle-ci. Dans les DOM la population est plus jeune : un tiers de la population est âgé de moins de 20 ans contre seulement un quart en métropole. Les âges médians sont aussi fortement différenciés : la moitié de la population est âgée de moins de 35 ans, alors qu'en métropole, l'âge médian est proche de 40 ans. Les seniors de 75 ans et plus représentent 1,4 % de la mortalité routière contre 12,1 % en métropole.

Facteur vitesse

La vitesse excessive ou inadaptée est le facteur causal le plus important quel que soit les départements. Elle est un facteur aggravant dans 28 % des accidents mortels en Guadeloupe.

Facteur Alcool

La présence dans les accidents mortels d'un taux d'alcool supérieur au taux légal, déjà élevée en métropole, l'est davantage dans les DOM. En moyenne sur 2011-2013, 35 % des personnes tuées le sont dans un accident lors duquel au moins un conducteur avait un taux d'alcool > 0,5 g/l, soit 5 points de plus qu'en métropole. En Martinique, il s'agit de près d'une personne tuée sur deux (45 %).

Accidentalité dans les POM-COM

Le bilan pour l'année 2013 est le suivant :

- 713 accidents corporels (281 en Polynésie et 388 en Nouvelle Calédonie)
- 68 personnes tuées à trente jours
- 966 personnes blessées dont 554 blessés hospitalisés, répartis pour 35 % d'entre eux en Polynésie et 60 % en Nouvelle Calédonie.

En Nouvelle-Calédonie, les usagers de véhicules de tourisme ou utilitaires représentent 75 % de la mortalité et 67 % d'entre eux ne portaient pas la ceinture. Le facteur vitesse est présent dans 50 % des accidents mortels et l'alcool dans 67 %. Dans 37 % des cas le permis de conduire faisait défaut¹.

En Polynésie, les deux-roues étaient impliqués dans 73 % des accidents et représentent 44 % des personnes tuées. Les jeunes de moins de 25 ans représentent 44 % des personnes tuées. La consommation d'alcool, la vitesse et le défaut de maîtrise sont les principales causes des accidents².

¹ Typologie de l'accident mortel en Nouvelle Calédonie, DITT.

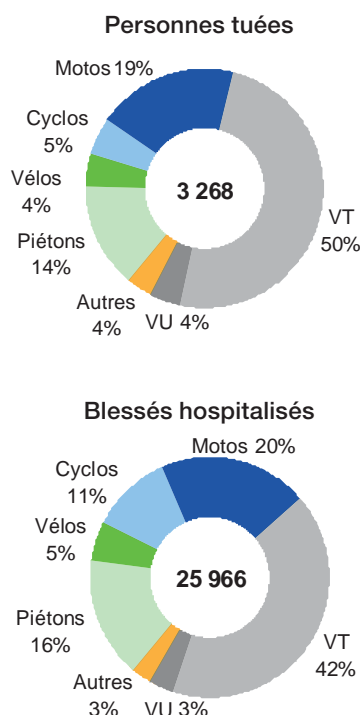
² Polynésie – Bilan 2013 de la lutte contre la délinquance, conférence de presse du 3 février 2014



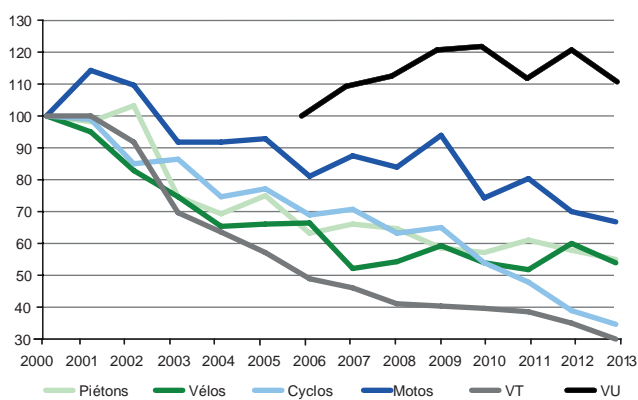
En moyenne 2011-2013 part dans la mortalité des personnes tuées	2RM	Alcool	Taux de 18-24 T par M pop jeune
Métropole	24 %	30 %	136
977 - Saint-Barthélemy	83 %	100 %	1 280
978 - Saint-Martin	76 %	88 %	471
986 - Wallis et Futuna	0 %	100 %	0
987 - Polynésie française	39 %	44 %	154
988 -Nouvelle Calédonie	4 %	57 %	533
Ensemble des COM/POM	21 %	55 %	315

Les usagers

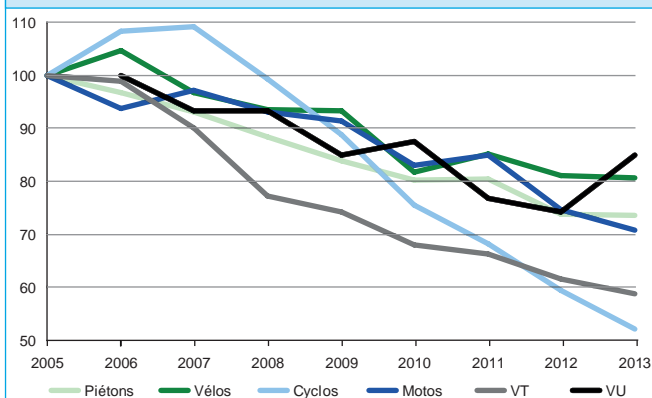
Répartition du nombre de personnes tuées et blessés hospitalisés par catégorie d'usagers en 2013



Évolution du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers - Base 100 en 2000 (sauf VU : base 100 en 2006)



Évolution du nombre de blessés hospitalisés par catégorie d'usagers - Base 100 en 2005 (sauf VU : base 100 en 2006)



En 2013, les usagers de **véhicules de tourisme** constituent la moitié des personnes tuées sur la route et 42 % des blessés hospitalisés. Les usagers de **deux-roues motorisés** représentent presque le quart des décès (dont 19 % pour les motocyclistes et 5 % pour les cyclomotoristes), et presque le tiers des blessés hospitalisés (respectivement 20 % et 11 %). Les **piétons** constituent 14 % de la mortalité et 16 % des blessés hospitalisés. Les autres catégories d'usagers (cyclistes, occupants de véhicules utilitaires, de poids lourds, etc.) sont présentes dans des parts plus faibles dans le fichier BAAC.

Cette répartition a évolué de façon significative sur les 15 dernières années. La proportion d'usagers de **véhicules de tourisme** dans la mortalité routière a notablement diminué (65 % en 2000) alors que celle des usagers de **deux-roues motorisés** s'est accrue (17 % en 2000) de même que celle des piétons (10 % en 2000). La réduction de la mortalité routière intervenue depuis 2000 n'a donc pas bénéficié de façon identique à toutes les catégories d'usagers.

Évolution 2000-2013





Les usagers de **véhicules de tourisme** et les **cyclomotoristes** présentent la plus forte baisse de la mortalité entre 2000 et 2013, respectivement - 70 % et - 65 %. A contrario, le nombre de **motocyclistes** tués n'a baissé que de - 33 % sur cette période. Pour ces trois catégories, la décroissance de la mortalité a été relativement régulière depuis 2000, hormis une accélération entre 2002 et 2003.

Pour les **piétons** et les **cyclistes**, la réduction du nombre de personnes tuées est de l'ordre de - 55 % depuis 2000. Ces gains ont été obtenus pour l'essentiel dans la première moitié de la période ; on observe une quasi-stagnation depuis 2007 pour les cyclistes et depuis 2009 pour les piétons.

La mortalité des usagers de **véhicules utilitaires** stagne quant à elle depuis 2006¹.

La définition du **blessé hospitalisé** dans le fichier BAAC a changé en 2005 : il est comptabilisé comme tel s'il reste hospitalisé plus de 24 h. Depuis cette date, leur nombre évolue de - 41 % pour les usagers de véhicules de tourisme et de - 48 % pour les cyclomotoristes. La baisse est plus lente pour les motocyclistes (- 29 %), les piétons (- 26 %) et les cyclistes (- 19 %). Pour les usagers de véhicules utilitaires, la décroissance régulière du nombre des blessés hospitalisés entre 2006 et 2012 (- 26 %) a été remise en cause par un fort accroissement en 2013.

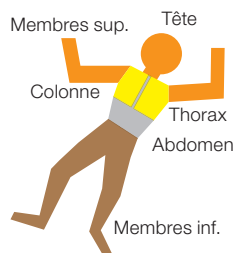
¹ Une modification de la nomenclature des véhicules dans le BAAC intervenue début 2006 ne permet pas la comparaison avec les années antérieures pour les véhicules utilitaires.

Part de trafic des usagers motorisés		Mortalité des usagers motorisés
	0,6 %	5 %
	1,3 %	19 %
	76 %	50 %
	5 %	2 %

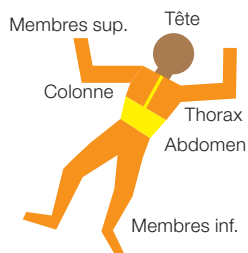
Blésures graves des usagers vulnérables

MAIS3 : usagers avec au moins une lésion de niveau AIS3, les lésions de niveau 1 et 2 sont représentées.

MAIS4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveau 1, 2 et 3 sont représentées. Un usager présente en général plusieurs lésions (source Registre du Rhône 2006-2012).

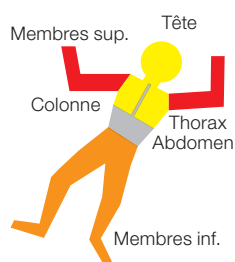


Piéton MAIS3

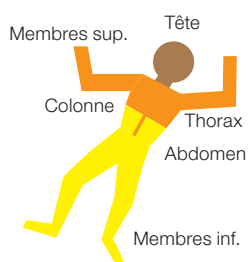


Piéton MAIS4+

84 % des piétons MAIS4+ sont blessés à la tête, 48 % au thorax, 47 % aux membres inférieurs.

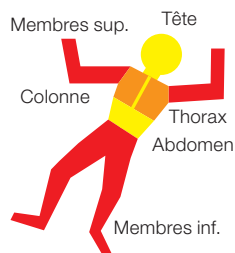


Cycliste MAIS3

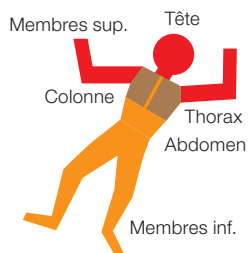


Cycliste MAIS4+

76 % des cyclistes MAIS4+ sont blessés à la tête, 37 % à la face, 40 % au thorax et 40 % aux membres supérieurs.



2RM MAIS3



2RM MAIS4+

72 % des 2RM MAIS4+ sont blessés au thorax, 52 % à la tête, 51 % aux membres supérieurs.



Exposition au risque

La surexposition des motocyclistes (1,3 % des parcours motorisés) et des cyclomotoristes (0,6 % des parcours motorisés) est particulière : le risque d'être tué pour un motocycliste ou un cyclomotoriste, rapporté à sa part dans le trafic motorisé, est respectivement 23 fois et 20 fois plus élevé que pour les occupants de véhicules de tourisme.

Sexe

En 2013, 2 505 hommes (77 % de la mortalité) ont été tués pour 763 femmes. 11 % des hommes sont décédés en tant que piétons, 78 % comme conducteurs et 11 % comme passagers. 24 % des femmes sont décédées comme piétonnes, 44 % comme conductrices et 32 % comme passagères. Cependant les deux roues motorisés sont beaucoup plus utilisés par les hommes que par les femmes et comportent une seule place passager : 30 % des hommes décèdent en 2RM pour 5 % des femmes. En revanche, 37 % des hommes (917) décèdent comme conducteurs de véhicule de tourisme et 9 % (223) comme passagers, contre respectivement 36 % (271) et 26 % (201) pour les femmes.

Gravité

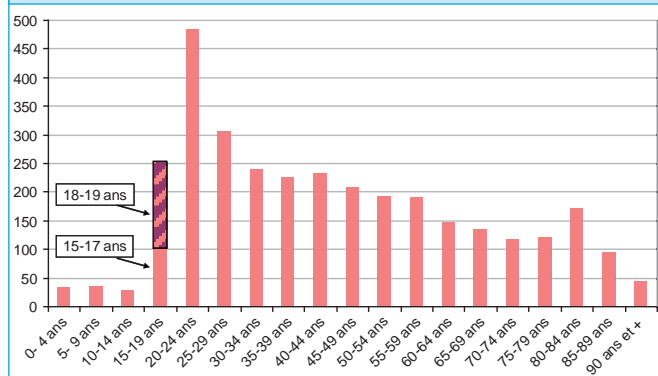
Le fichier BAAC fait apparaître en 2013 un ratio de 12,6 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés. Les années précédentes, ce ratio avait régulièrement augmenté de 11,6 en 2006 à 13,5 en 2012. La mortalité avait donc baissé moins rapidement sur cette période que le nombre de blessés hospitalisés, au contraire de 2013. Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés est de l'ordre de : 6 pour les cyclomotoristes, 11 pour les piétons et les cyclistes, 12 pour les motocyclistes, 15 pour les occupants de véhicules de tourisme et utilitaires, 19 pour les occupants de PL (un ratio très fluctuant chez eux du fait du nombre réduit de décès enregistrés).

Les accidents semblent plus graves pour les usagers « carrossés » (véhicules de tourisme, utilitaires, poids lourds) que pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, deux-roues motorisés). Ceci s'explique en partie par le fait que les usagers vulnérables sont plus souvent accidentés en agglomération (où les vitesses sont réduites) : la part des décès en agglomération est de 68 % pour les piétons, 46 % pour les cyclistes et 32 % pour les motocyclistes, mais 14 % pour les automobilistes. Par ailleurs, les forces de l'ordre sont moins souvent appelées lors d'accidents de cyclistes ou deux roues motorisés, surtout en agglomération ou sans tiers impliqué, et ces usagers vont directement à l'hôpital.

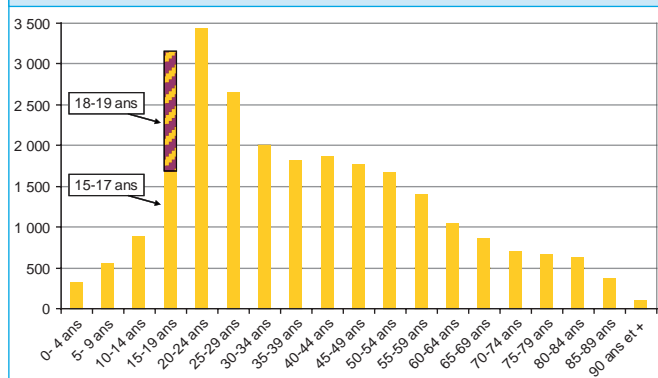
La répartition des lésions graves varie entre cycliste et motocycliste, avec moins de blessures à la tête chez les motocyclistes, protégés par leur casque. Le gilet airbag devrait réduire la gravité des blessures au thorax.

L'âge

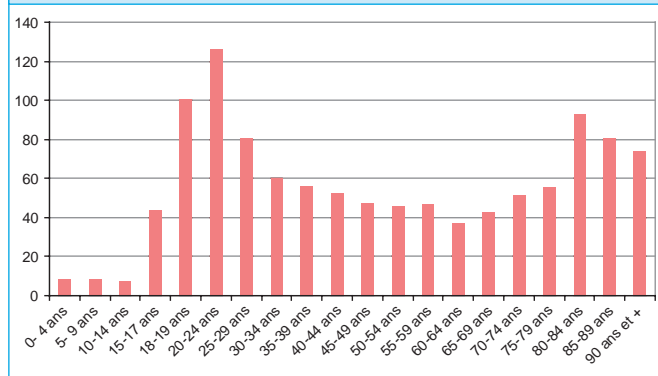
Personnes tuées par tranche d'âge en 2013



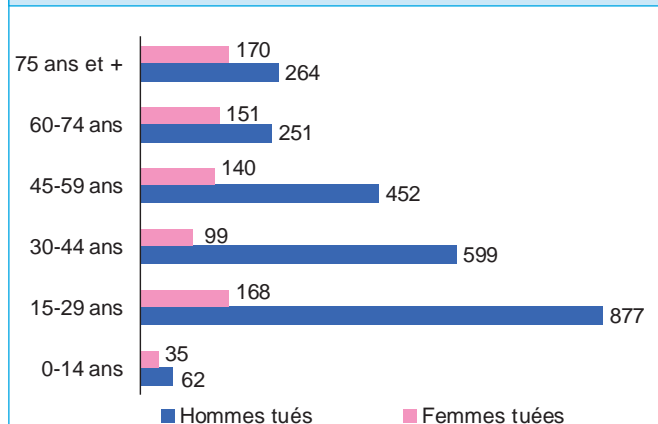
Blessés hospitalisés par tranche d'âge en 2013



Personnes tuées par million d'habitants en 2013



Personnes tuées par âge et par sexe : 3 268 décès



Les 18-29 ans sont les plus touchés par les accidents de la route parmi ceux qui viennent juste d'avoir leur permis de conduire. Les 20-24 ans comptent ainsi plus du double de décès et deux fois plus de blessés hospitalisés dans le fichier BAAC que les 30-59 ans. Les 15-17 ans sont également associés à un nombre élevé de blessés hospitalisés dans le fichier BAAC mais leur mortalité est plus modérée.

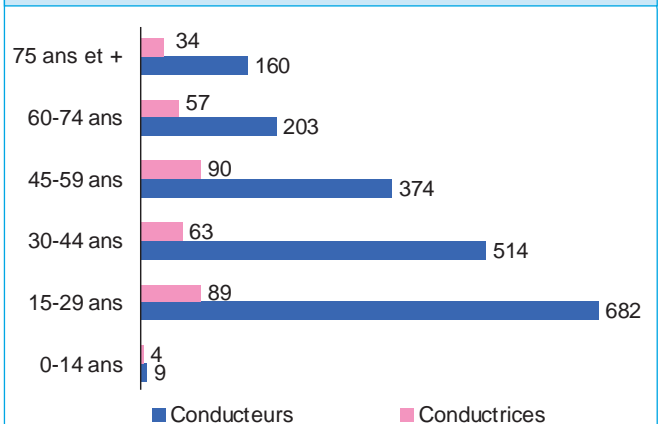
Bilan rapporté à la population de chaque tranche d'âge

En 2013, 51 personnes ont été tuées en France métropole par million d'habitants, et 406 hospitalisées enregistrées dans le fichier BAAC. Le calcul de ces taux par tranche d'âge de 5 ans met en évidence la surmortalité des 18-29 ans déjà soulignée (126 décès et 897 blessés hospitalisés par million d'habitants pour les 20-24 ans ; 101 et 976 pour les 18-19 ans ; 80 et 695 pour les 25-29 ans). Il relève également la surmortalité spécifique des personnes très âgées, à partir de 80 ans (93 décès par million d'habitants pour les 80-84 ans) alors que pour ces générations le nombre de blessés hospitalisés par million d'habitants reste inférieur à la moyenne nationale. A contrario, les enfants de 0-14 ans sont proportionnellement très peu touchés (7 à 9 enfants tués et 85 à 228 blessés hospitalisés par million d'enfants de ces âges).

Sexe

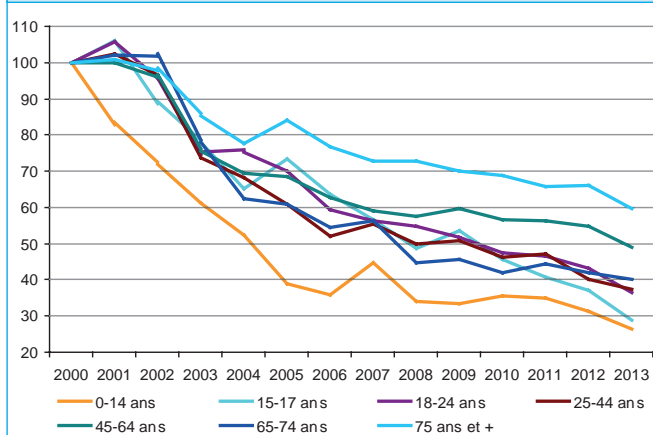
En 2013, 2 505 hommes ont été tués pour 763 femmes. Alors que le nombre de femmes tuées par tranche de quinze ans d'âge est relativement stable à partir de 15 ans, les hommes tués sont particulièrement nombreux au début de leur vie d'adulte et leur nombre diminue progressivement alors qu'ils vieillissent. Ils représentent 64 % de la mortalité des 0-14 ans, 85 % de celle des 15-44 ans, 75 % de celle des 45-59 ans et 60 % de celle des 60 ans et plus, avec une forte proportion de conducteurs entre 15 et 74 ans (de 78 % pour les 15-29 ans à 86 % pour les 30-44 ans).

dont conducteurs tués : 2 279 décès

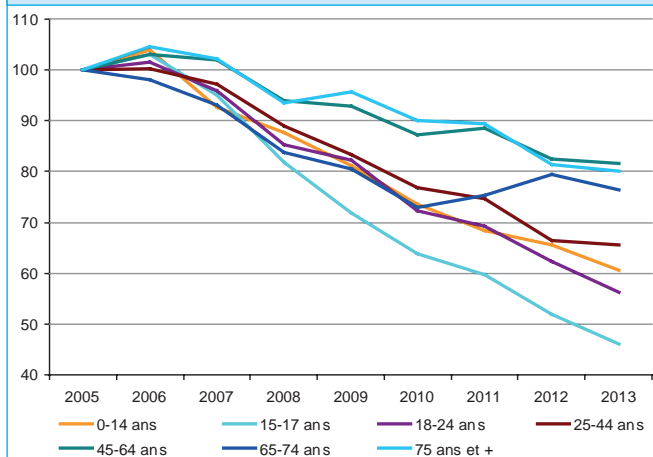


Évolution 2000/2013	De la population	Du risque individuel de décès	De la mortalité
0-14 ans	5 %	- 75 %	- 74 %
15-17 ans	0 %	- 71 %	- 71 %
18-24 ans	1 %	- 64 %	- 64 %
25-44 ans	- 4 %	- 61 %	- 63 %
45-64 ans	22 %	- 60 %	- 51 %
65-74 ans	5 %	- 62 %	- 60 %
75 ans et +	37 %	- 57 %	- 40 %
Ensemble	8 %	- 63 %	- 60 %

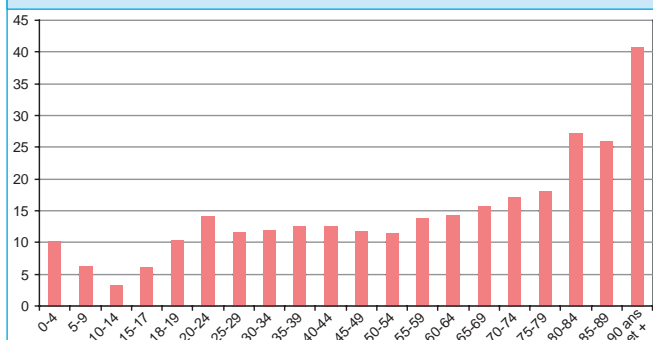
Évolution du nombre de personnes tuées de 2000 à 2013 par classe d'âge - Base 100 en 2000



Évolution du nombre de blessés hospitalisés de 2005 à 2013 par classe d'âge - Base 100 en 2005



2013 - Nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés par classe d'âge



Évolution 2000-2013

L'accidentalité des diverses classes d'âge n'a pas évolué à l'identique entre 2000 et 2013. Ceci résulte à la fois d'une évolution différenciée du risque individuel et de l'évolution démographique. Sur l'ensemble de la population, le nombre de personnes tuées par million d'habitants (ou risque individuel) a été réduit de 139 en 2000 à 51 en 2013, soit une baisse de - 63 %. La diminution a été plus forte que la moyenne pour les 0-14 ans et les 15-17 ans (respectivement - 75 % et - 71 %), et plus faible que la moyenne pour les plus de 75 ans (- 57 %). Les classes intermédiaires, entre 18 et 75 ans, présentent des évolutions du risque individuel proches de la moyenne.

La structure démographique de la population française a significativement évolué. Le vieillissement de la génération du « baby-boom » (personnes nées entre 1945 et 1975) a renforcé la classe des 45-64 ans (+ 22 %). L'allongement de la durée de vie a renforcé la classe des 75 ans et plus (+ 37 %). En conséquence, la mortalité des 45-64 ans n'a diminué que de - 51 % entre 2000 et 2013, essentiellement du fait de l'accroissement de son effectif, et celle des plus de 75 ans de - 40 % du fait de la moindre réduction du risque individuel et du fort accroissement démographique de cette population.

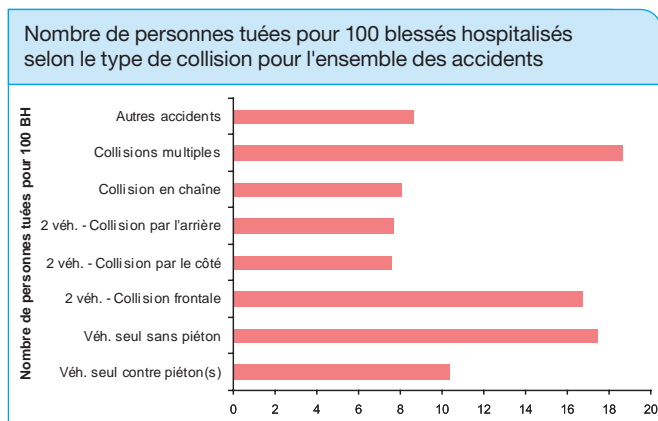
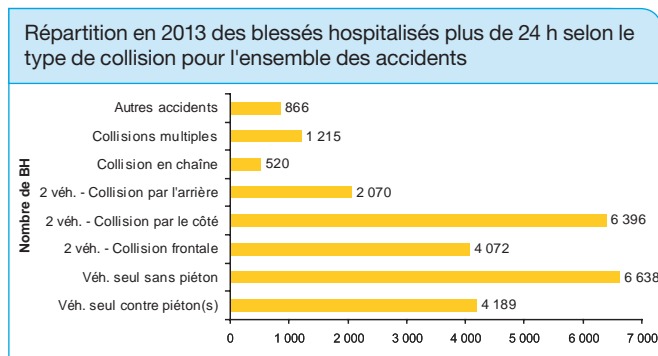
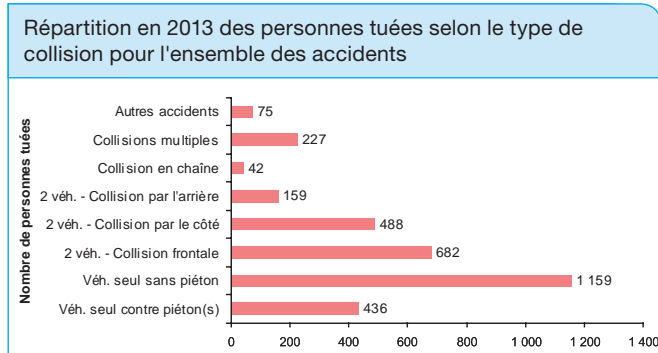
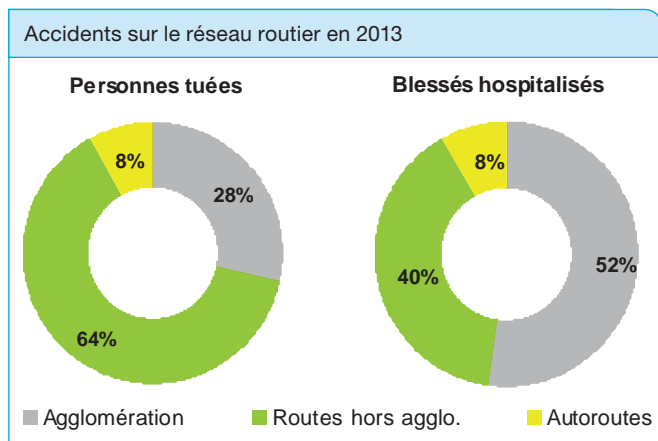
L'évolution du nombre de blessés hospitalisés selon les âges suit globalement une tendance similaire à l'évolution de la mortalité depuis 2005. Le risque individuel a diminué plus fortement pour les jeunes (- 42 % entre 2005 et 2013 pour les 0-14 ans et 18-24 ans, - 52 % pour les 15-17 ans) que pour leurs aînés (entre - 27 % et - 33 % selon l'âge). Combiné à l'évolution démographique, ce phénomène conduit à des évolutions du nombre de blessés hospitalisés entre 2005 et 2013 très différenciées entre les moins de 24 ans (- 39 % à - 54 % selon l'âge) et celles de plus de 45 ans (- 18 % à - 24 % selon l'âge).

Gravité

Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés enregistrés dans le fichier BAAC est en moyenne nationale de 12,6 pour l'année 2013. Il est inférieur à cette moyenne pour l'ensemble des tranches d'âge de moins de 55 ans, à l'exception notable des 20-24 ans pour lesquels il est de l'ordre de 14. Le ratio augmente ensuite progressivement avec l'âge jusqu'à la tranche 75-79 ans incluse, puis présente un saut brutal avec la tranche 80-84 ans (de l'ordre de 27 personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés). La surmortalité spécifique des personnes très âgées n'est pas accompagnée d'un nombre élevé de blessés hospitalisés.

Les évolutions 2005-2013 de cet indicateur pour chaque classe d'âge ne présentent pas de spécificité particulière par rapport à la moyenne nationale.

La typologie des accidents



Réseau routier

Deux tiers de la mortalité routière en 2013 et deux cinquièmes des blessés hospitalisés enregistrés dans le fichier BAAC interviennent sur des routes hors agglomération. Les accidents en agglomération génèrent un peu plus du quart des décès et plus de la moitié des blessés hospitalisés du BAAC. 8 % des personnes tuées et des blessés hospitalisés du BAAC se situent sur le réseau autoroutier

La gravité des accidents dépend des spécificités du réseau emprunté : le nombre de décès pour 100 blessés hospitalisés est de 20 sur route hors agglomération mais 7 en agglomération du fait de vitesses pratiquées plus faibles. Il est de 13 sur autoroute, une valeur intermédiaire liée notamment aux interdictions portant sur certains usagers (piétons, cyclistes, véhicules lents) et aux conditions d'aménagement (séparation des sens de circulation, carrefours dénivelés, etc.).

La baisse de la mortalité est à peu près équivalente sur route hors et en agglomération, tant entre 2000 et 2010 (respectivement - 51 % et - 50 %) qu'entre 2010 et 2013 (respectivement - 20 % et - 18 %). La mortalité sur autoroute baisse plus fortement entre 2000 et 2010 (- 56 %) mais présente globalement une stagnation depuis 2008.

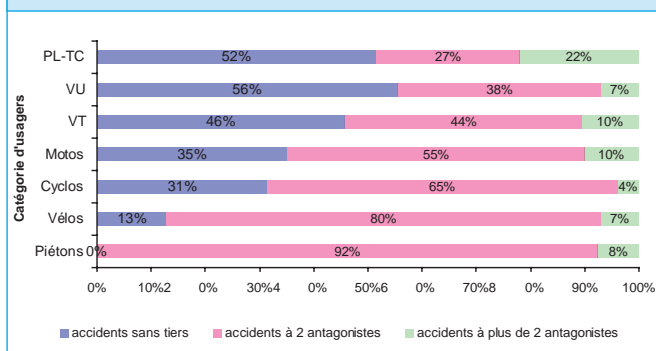
Collision

La moitié des décès interviennent avec un seul véhicule, sans tiers (35 % des personnes tuées), ou contre un ou plusieurs piétons (13 % des personnes tuées). 41 % des décès interviennent avec deux véhicules, la moitié d'entre eux lors de collisions frontales. Les accidents les plus graves, 17 à 19 décès pour 100 blessés hospitalisés, mettent en jeu des vitesses de choc élevées et sont associés à des pertes brutales d'énergie cinétique. Ce sont :

- les accidents de véhicules seuls sans piéton, liés à une perte de contrôle souvent générée par une vitesse inadaptée aux circonstances ;
- les chocs frontaux, dans lesquels les vitesses des deux véhicules antagonistes s'additionnent ;
- les collisions multiples, aux configurations variées.

Les accidents de véhicules seuls contre piétons présentent une gravité de 10 décès pour 100 blessés hospitalisés. Cette valeur intermédiaire résulte de deux facteurs aux effets contraires, d'une part le caractère vulnérable des piétons, d'autre part les vitesses plus faibles pratiquées par les véhicules lors de ces accidents qui interviennent très majoritairement en milieu urbain. Les autres types d'accidents provoquent environ 8 décès pour 100 blessés hospitalisés.

Ventilation des usagers tués de chaque catégorie selon le nombre d'antagonistes impliqués (2013)



Catégories d'usagers	Total des personnes tuées dans les accidents impliquant un usager (a)	Usagers tués dans chacune des catégories (b)	% (b)/(a)
Piétons	436	430	99 %
Vélos	122	118	97 %
Cyclos	109	103	94 %
Motos	363	346	95 %
VT	1421	705	50 %
VU	233	50	21 %
PL-TC	379	17	4 %

Usagers impliqués

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

Les accidents de véhicules sans tiers induisent 41 % de la mortalité totale des occupants de véhicules. Cette proportion est plus faible pour les usagers vulnérables (cyclistes, deux-roues motorisés) et plus élevée pour les occupants de véhicules de tourisme, d'utilitaires et de poids lourds.

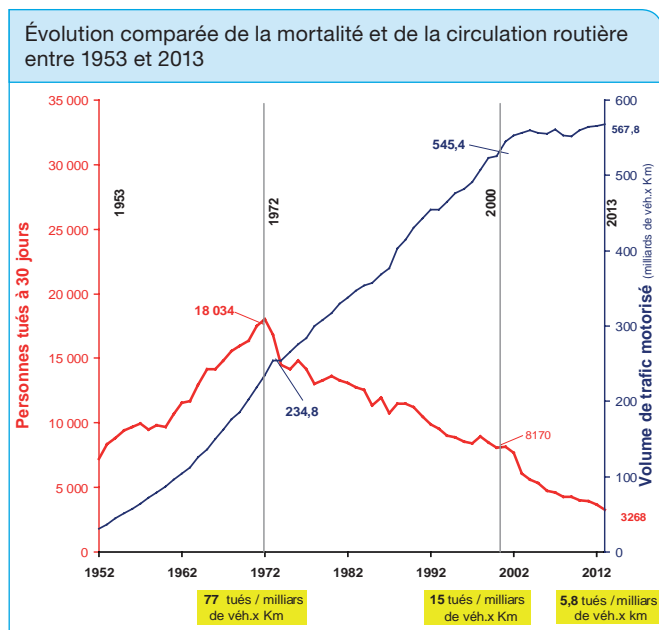
22 % des décès d'usagers de poids lourds interviennent lors d'accidents impliquant plus de deux antagonistes (véhicules ou piétons), alors que cette proportion ne dépasse pas 10 % pour les autres catégories d'usagers.

Dans les accidents mortels impliquant deux antagonistes (véhicules ou piétons), la ventilation des victimes apparaît extrêmement contrastée. Dans les accidents impliquant un usager vulnérable d'une catégorie donnée, les personnes tuées sont presque toujours des usagers de cette catégorie (à 95 % pour les motocyclistes, à 99 % pour les piétons, etc.). En revanche :

- les occupants de véhicules de tourisme ne constituent que la moitié des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule de tourisme ;
- les occupants de véhicules utilitaires ne constituent que 21 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule de ce type ;
- enfin, les occupants de poids lourds et de véhicules de transport en commun ne constituent que 4 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule de ce type.

		Catégorie d'usager des personnes tuées								Toutes catégories
		Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL-TC	Autres	
Antagoniste	Sans tiers		19	50	222	738	74	33	23	1 159
	Contre piéton		0	1	2	2	0	1	0	6
	Contre vélo	1	4	1	2	0	0	0	0	8
	Contre cyclo	5	0	2	1	0	0	0	0	8
	Contre moto	11	2	0	14	2	0	0	2	31
	Contre VT	279	70	71	260	397	11	3	22	1 113
	Contre VU	56	16	11	27	67	14	1	5	197
	Contre PL-TC	69	20	13	29	204	22	12	5	374
	Contre autre véhicule	9	6	4	11	33	3	0	0	66
	Multicol.	35	10	6	63	169	9	14		306
	Total	465	147	159	631	1 612	133	64	57	3 268

Évolution et saisonnalité de la mortalité routière



La mortalité routière a fortement chuté en 2013. Cette baisse de 10,5 % constitue la quatrième plus forte baisse enregistrée depuis 1972, année la plus meurtrière en France. L'année 2013 est assez comparable à 2006 (- 11,5 %), 1974 ayant enregistré - 13,5 % et 2003 année record - 20,9 %.

Plusieurs facteurs participent inévitablement dans les fluctuations annuelles, des variations supérieures à 10 % indiquant le cumul de plusieurs phénomènes atypiques. Seule l'analyse de la tendance longue (sur plus d'une dizaine d'années) permet de s'assurer de l'efficacité de la politique de sécurité routière et d'identifier les mesures provoquant une accélération de la baisse.

Conditions météorologiques

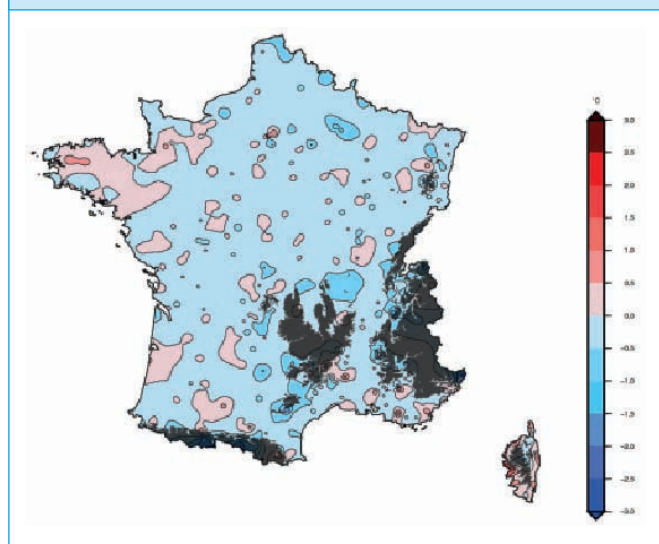
Les conditions météorologiques ont un impact sur le volume de trafic et sur la nature des accidents. D'un mois sur l'autre, cet effet peut se traduire par une variation de la mortalité qui peut aller au delà de 10 % dans un sens ou un autre. Son effet général sur une année est néanmoins plus atténué, certains mois en compensant d'autres.

En définitif, l'effet des conditions météorologiques influe rarement sur le bilan annuel de la mortalité de plus de 3 % dans un sens ou un autre. 2013 a été une année pluvieuse et peu ensoleillée. Les conditions météorologiques ont été souvent atypiques, favorisant plutôt une baisse de la mortalité particulièrement au cours du premier semestre.

L'hiver 2012-2013 s'est révélé plutôt frais, avec une pluviométrie sensiblement excédentaire et un ensoleillement déficitaire. Après cet hiver maussade, la métropole a connu un printemps particulièrement agité et peu ensoleillé : il a été le plus froid depuis 1987 et l'un des plus pluvieux depuis 1959. Le résultat en termes de mortalité a pu se mesurer avec une baisse de - 30,2 % en mai et de - 16,5 % au premier semestre par rapport au premier semestre 2012, un phénomène confirmé dans plusieurs pays d'Europe même si les populations ne réagissent pas toutes de la même manière aux conditions météo.

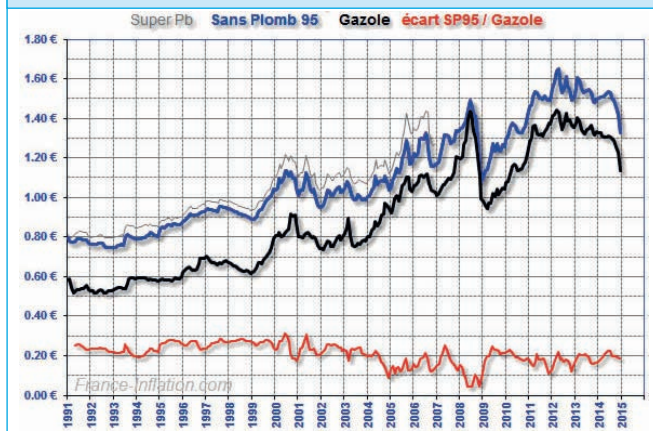
Suite à un mois de juin frais et agité, la France a connu un été agréable, chaud et ensoleillé avec toutefois une forte activité orageuse en juillet. Quant à l'automne 2013, il s'est achevé par une offensive hivernale précoce après avoir été marqué par la douceur de températures, élevées pour un mois d'octobre. L'automne a, par ailleurs, été relativement pluvieux. Le second semestre s'est traduit par une baisse de - 5,4 % par rapport au second semestre 2012. Au final, sur les 10,5 % de baisse de la mortalité, on estime qu'au moins 2 points sont attribuables à ces conditions.

Température moyenne en 2013 - Écart à la moyenne de référence 1981-2010



Source : Météo-France

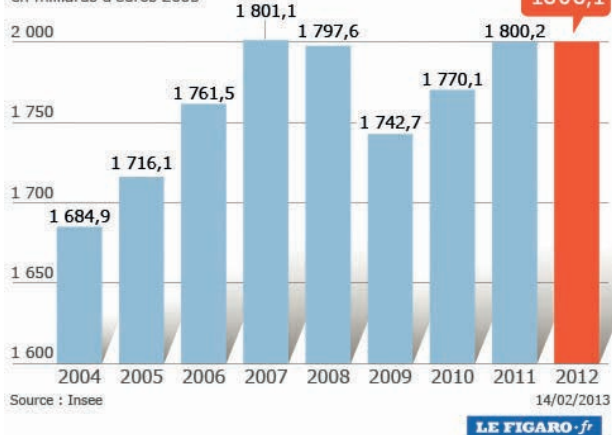
Évolution du prix d'un litre de carburant



Source : France-Inflation.com

Produit intérieur brut de la France de 2004 à 2012

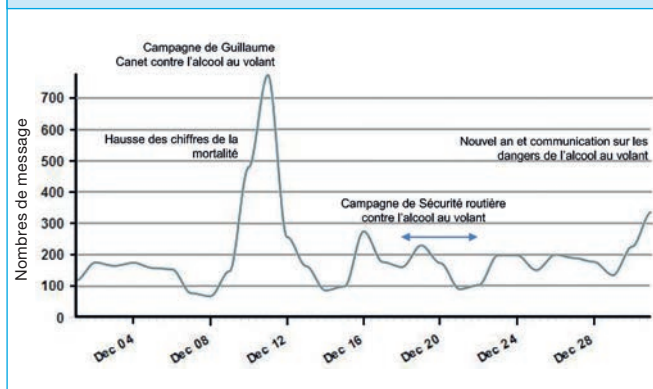
Léger recul du PIB en 2012

LE PRODUIT INTÉRIEUR BRUT,
en milliards d'euros 2005

Source : Insee

14/02/2013

LE FIGARO.fr

Courbe de visibilité de la sécurité routière et de ses sujets publiés entre le 1^{er} et le 31 décembre 2013, sur la base de 6 125 messages

Source : DSCR - Courbe de visibilité.

Activité économique

Deux aspects de l'activité économique influencent la sécurité routière : l'intensité du volume du trafic notamment poids lourds et l'ajustement des comportements selon la dépense des ménages.

Les variations du coût du carburant ont un impact sur la mobilité. Lorsque les prix augmentent de 1 %, la consommation de carburant diminue à court terme de l'ordre de 0,25 % à 0,35 %¹. On ne peut relier cependant directement la mobilité des usagers, et donc leur accidentalité, avec l'indicateur de consommation de carburant publié chaque mois car ce dernier correspond aux livraisons dans les stations service et est sensible à l'effet stockage/déstockage, soit lié au prix, soit lié aux types de carburants à l'approche ou à la sortie de l'hiver. Les prix des carburants en 2013 ont été relativement stables à la différence de ceux de 2012 qui ont connu une pointe au deuxième trimestre.

Une récente analyse internationale² a mis en évidence une corrélation entre l'évolution de la mortalité et deux indicateurs économiques tels que l'évolution du PIB et celui du taux de chômage. Une réduction de l'activité économique fait baisser la mortalité routière et inversement. 2013 a connu une activité économique relativement stable par rapport à 2012, avec néanmoins un léger recul dans la production industrielle. Sur les 10,5 % de baisse de la mortalité, au moins 1 point pourrait être attribué à ce contexte économique.

Politique de sécurité routière

40 véhicules équipés de radars dits mobiles-mobiles ont été déployés en 2013 sur le territoire français. L'annonce en a été faite en mars et les 18 premiers départements équipés de radars mobiles-mobiles ont bénéficié d'une amélioration significative de leur accidentalité par rapport à ceux non équipés lors des 6 premiers mois. La vitesse moyenne des véhicules de tourisme a baissé de 0,8 km/h (voir p77), une centaine de vies auraient été épargnées.

Une médiatisation de la sécurité routière importante a des effets positifs sur les comportements. En sus des campagnes 2013 de la Sécurité routière, les travaux du Conseil National de la Sécurité Routière ont été largement relayés par les médias.

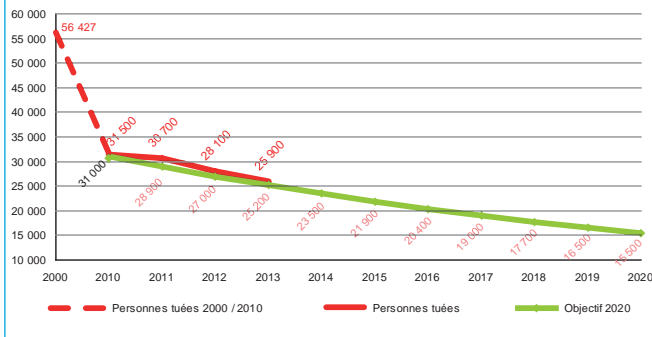
Les actions ponctuelles de prévention auraient contribué pour au moins 3 points à la baisse de la mortalité, qui s'ajoutent au 4 ou 5 points correspondant au travail de fond d'éducation, d'amélioration des véhicules et des infrastructures.

¹ Effets des prix à court et à long termes par type de population – Commissariat général du développement durable – Études et documents – n° 40 – Avril 2011.

² An analysis of the relationship between economic performance and the development of road safety – Rune Elvik – Institut of transport economics - Norvège.

La France dans l'Europe de la sécurité routière

Évolution de la mortalité dans l'Union Européenne : Objectif 2020



Environ 1,24 millions de personnes décèdent chaque année dans le monde sur les routes¹ dont 2 % dans l'Union Européenne (UE). En 2013, le bilan provisoire des 28 Etats membres de l'UE s'élève à 25 500 décès, en baisse de - 8 % par rapport à 2012. 70 personnes se tuent chaque jour sur les routes. L'UE s'est fixée comme objectif de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020² et prépare un objectif sur les blessés graves. 9 000 vies ont déjà été épargnées depuis 2010.

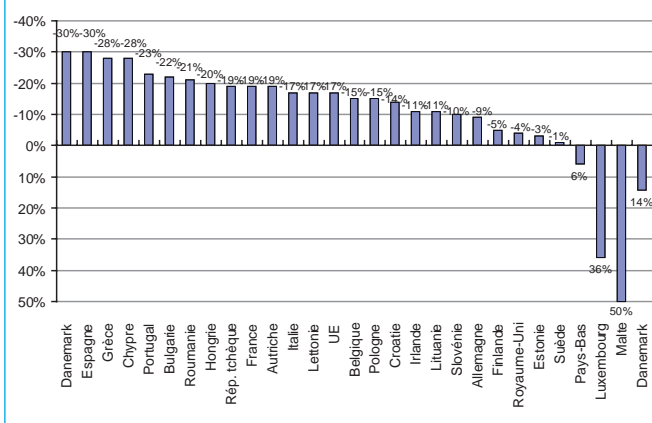
Mortalité routière en Europe³

Un grand nombre de pays ont connu en 2013 une baisse de la mortalité comparable à la France ou légèrement supérieure : Autriche (- 15 %), Grèce (- 12 %), Espagne (- 10 %), Portugal (- 9 %). Des pays connus pour leurs bons résultats en sécurité routière sont en léger retrait, tels le Royaume-Uni (- 1 %), la Suède (- 7 %) ; le Danemark et l'Irlande augmentent.

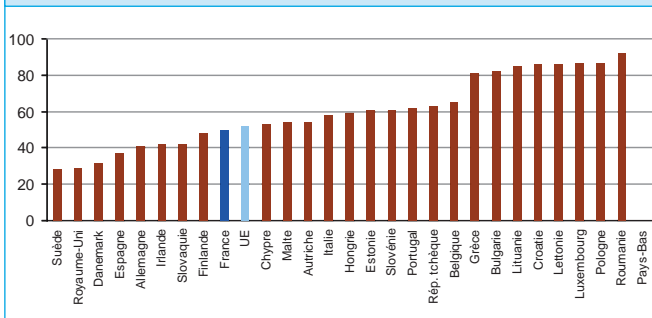
Avec une baisse de la mortalité de - 18 % depuis 2010, la France progresse mieux que la moyenne européenne (- 17 %). La Slovaquie se situe au premier rang (- 39 %). La mortalité ne baisse que de - 5 % au Royaume-Uni et stagne en Allemagne. Le nombre de personnes tuées dans l'UE par million d'habitants passe de 62 à 52 entre 2010 et 2013.

La mortalité sur les routes de France constitue 12,8 % de la mortalité routière européenne. Avec une mortalité routière de 51 par million d'habitants en 2013, 9 pays européens ont un taux inférieur dont l'Allemagne, l'Espagne et le Royaume Uni. La Belgique et l'Italie ont un taux supérieur.

Évolution de la mortalité entre 2010 et 2013 dans l'Union Européenne



Mortalité routière par million d'habitants dans l'Union Européenne (données provisoires 2013)













1 OMS - Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde - 2013.






2 Toward a European road safety area - Policy orientations on road safety - 2011- 2020 - European Commission - Juillet 2010.

3 http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm.

Mortalité par millions d'habitants					
En 2000	91	144	137	124	61
En 2012	44	41	58	60	28
Estimation 2013	41	37	51	58	29
15-17 ans	50	25	50	50	30
18-20 ans	100	40	145	90	65
21-24 ans	80	55	140	100	55

					
Population millions d'habitants	82	46	63	61	64
Superficie milliers de km ²	360	500	550	300	240
Autoroutes milliers de km	13	14	11	7	4
Routes principales et secondaires milliers de km	230	165	400	185	175

Poids dans la mortalité routière					
Tués 15-24 ans / total	20 %	11 %	24 %	13%	23 %
Population 15-24 ans / total	11 %	10 %	12 %	10%	13 %
Tués 2RM / total	19 %	19 %	23 %	26%	18 %
Parc 2RM en millions source ACEM	5	6	3,4	8,9	1,3
Tués autoroutes / total	11 %	4 %	7 %	9 %	5 %
VMA autoroutes en km/h	130 conseillé	120	130	130	112
Tués routes hors aggro / total	60 %	72 %	65 %	48 %	60 %
Population urbaine / total	51 %	51 %	45 %	43 %	66 %

Mortalité routière					
Total 2012	3 600	1 903	3 653	3 653	1 802
Autoroutes	387	67	242	330	89
Routes hors aggro	2 151	1 375	2 385	1 761	1 076
Routes en aggro	1 062	461	1 026	1 562	637
2RM	679	368	843	944	332
Cyclistes	406	72	164	289	120
Piétons	520	376	489	564	429
15-24 ans	724	206	884	493	410
65 ans et plus	994	507	745	1 050	422

Analyse comparative (chiffres 2012)

Depuis 2000, la mortalité routière en France est dans la moyenne européenne avec 51 personnes tuées par million d'habitants, indicateur retenu pour les comparaisons. Elle est en retrait par rapport aux grands pays voisins : l'Allemagne en a 41, l'Espagne 37 et le Royaume Uni 29. L'Italie en revanche en compte 58 (données provisoires 2013). Les disparités sont encore plus fortes concernant la mortalité des jeunes. Si la mortalité des 15-17 ans est comparable entre la France, l'Allemagne et l'Italie, celle des 18-24 ans est très supérieure, rapportée à la population de cet âge, à celle des quatre pays cités.

La France présente des spécificités territoriales qui rendent les comparaisons difficiles. Sa population est équivalente à celle de l'Italie et du Royaume Uni, et inférieure à celle de l'Allemagne. Pourtant sa superficie et le linéaire de routes principales et secondaires sont beaucoup plus importants : entretenir et améliorer un tel réseau routier représente un coût conséquent pour le contribuable français et limite la part de réseau qu'il est possible de passer à haut niveau de service. Le volume de trafic global¹ en France se situe au deuxième rang derrière l'Allemagne mais devant le Royaume-Uni mais de par sa taille, le réseau routier français est mieux à même de l'absorber, la circulation est moins dense ce qui favorise des vitesses libres. Malgré des vitesses maximales autorisées supérieures à la France en Allemagne et au Royaume Uni sur routes hors agglomération, les vitesses y sont souvent contraintes. 65 % de la mortalité intervient en France sur les routes hors agglomération, un taux comparable à l'Allemagne et au Royaume Uni, inférieur à l'Espagne mais supérieur à l'Italie et à la moyenne européenne. Les autoroutes comptent 7 % de la mortalité en France, pour 11 % en Allemagne : le linéaire des autoroutes françaises n'est inférieur que de 15 % mais la vitesse est limitée à 130 km/h.

La part de mortalité des usagers deux-roues motorisés (23 %) est l'une des plus fortes de l'UE. Elle se rapproche de celle de l'Italie (26 %) malgré un parc nettement moindre (estimé par l'ACEM à 3,4 millions en France contre 8,9 millions en Italie).

Le dernier tableau présente le nombre de personnes tuées de chaque pays. Si les enjeux en France sont les 15-24 ans, les usagers deux-roues motorisés et les routes hors agglomérations, les enjeux des pays voisins servent d'alerte quant aux évolutions sociétales qui émergent en France. La mortalité des 65 ans et plus est très forte en Allemagne et en Italie, couplée vraisemblablement à un enjeu piéton. La mortalité cycliste en Allemagne est plus du double de la France.

¹ Les comptes des transports en 2012, Premiers résultats ; Service de l'Observation et des Statistiques, CGEDD, ministère de l'Écologie.

Le coût de l'insécurité routière

L'instruction du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transports abroge l'instruction-cadre du 24 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transports, utilisée jusqu'à présent pour le calcul du coût de l'insécurité routière.

Les valeurs de référence prescrites pour le calcul socio-économique (version du 1^{er} octobre 2014) sont conformes aux recommandations du rapport de la mission Quinet paru en 2013 sur l'évaluation socio-économique des investissements publics et inspiré d'un rapport de l'OCDE.

Les valeurs tutélaires de l'insécurité évoluent dans le temps comme le PIB par tête et s'élèvent en euros 2010, en 2010 à :

- 3 millions d'euros pour une personne tuée,
- 375 000 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 h,
- 15 000 euros pour un blessé léger,
- 4 600 euros pour les dégâts matériels (accident matériel ou corporel).

Les coûts liés à l'insécurité routière ont été les premiers à être intégrés dans l'évaluation socio-économique des infrastructures de transports. Ils correspondent à la somme de trois éléments :

- une perte de production, fruit du potentiel du défunt et de son travail ;
- une perte affective pour ses proches ;
- un *praesidium vivendi* pour l'intéressé.

Pour l'année 2013, les valeurs tutélaires de l'insécurité routière sont les suivantes :

- 3,223 millions d'euros pour une personne tuée ;
- 402 826 euros pour une personne hospitalisée plus de 24 heures ;
- 16 113 euros pour une personne légèrement blessée ;
- 4 941 euros pour les dégâts matériels.

En 2013, le coût des accidents corporels¹, calculé sur la base des prix unitaires ci-dessus, s'établit à 22 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

- 10,5 Md€ au titre de la mortalité ;
- 10,5 Md€ au titre des hospitalisations ;
- 0,7 Md€ pour les victimes légères ;
- 0,3 Md€ pour les dégâts matériels de ces accidents corporels.

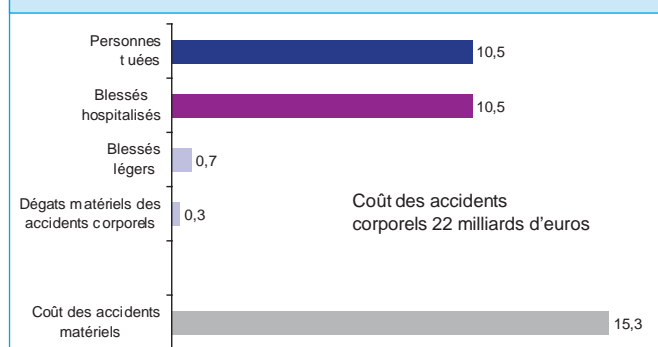
Au coût des accidents corporels s'ajoute celui des accidents uniquement matériels. Le coût des accidents non corporels correspondant aux seuls dégâts matériels en responsabilité civile (3,1 millions d'accidents matériels déclarés auprès des compagnies d'assurances) est estimé à 15,3 Md€.

Le coût total de l'insécurité routière est de **37,3 Md€**, soit **1,7 % du PIB**.

Les travaux de l'UMRESTTE sur les données des hôpitaux (notamment le registre du Rhône) et les données des forces de l'ordre (fichier BAAC) conduisent à estimer le nombre réel des blessés à au moins 4 fois celui enregistré dans le BAAC, et le nombre réel des blessés hospitalisés à près de 2 fois celui du fichier BAAC, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées en cas d'accident non mortel. Le coût au titre des blessés hospitalisés serait donc de l'ordre de 20 Md€ et au titre des blessés légers de 4 Md€.

Le coût réévalué de l'insécurité routière serait de **50 Md€**, soit **2,3 % du PIB**.

Répartition des coûts 2013 de l'accidentalité routière en milliard d'euros

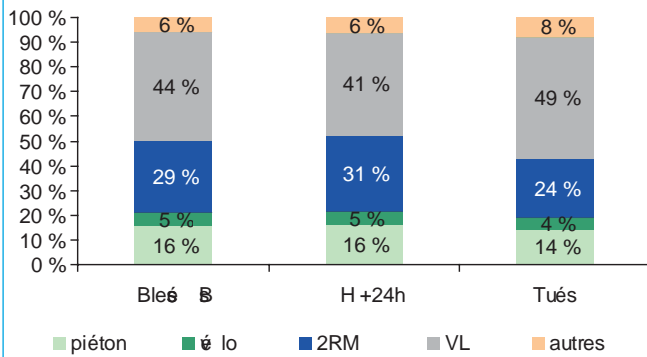


Pays (source IRTAD)	Mortalité 2010	Coût de la mortalité 2010 (en Md€)	Coût de la vie humaine en M€
Norvège	208	0,78	3,750
Nouvelle-zélande	375	1,34	3,573
Pays-Bas	644	1,9	2,950
Suède	266	0,7	2,632
Irlande	212	0,48	2,264
UK	1 905	3,7	1,942
Grèce	1 258	2,3	1,828
Espagne	2 478	3,5	1,412
France	3 992	5,2	1,303
Italie	4 090	5	1,222
Allemagne	4 152	4,1	0,987

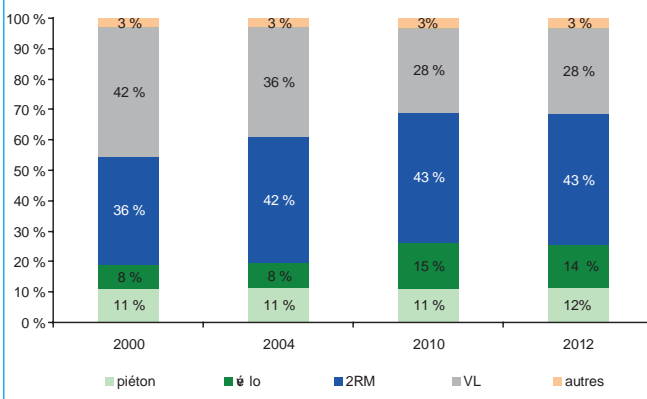
¹ France Métropolitaine.

La prise en compte des personnes gravement blessées

Représentation des usagers selon la gravité (source BAAC 2013)



Représentation des usagers dans les blessés graves des accidents de la circulation (estimation UMRESTTE)



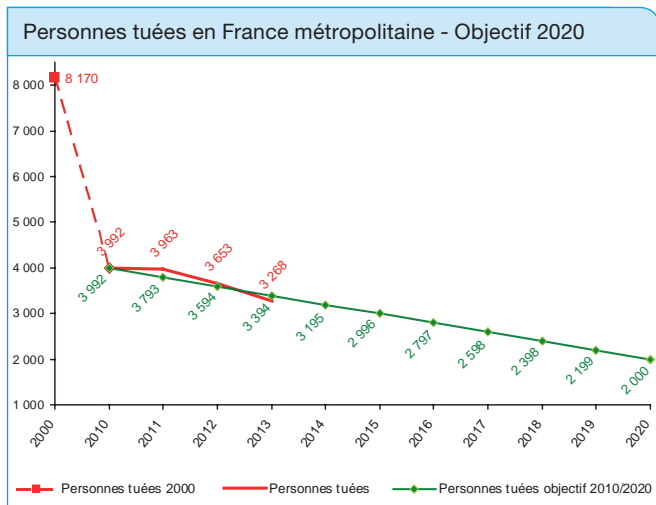
Les études conduites dans le cadre du registre du Rhône se sont intéressées aux blessés avec séquelles lourdes, profondément pénalisantes pour eux et pour leur entourage. Le nombre des blessés très graves s'avère être du même ordre que celui des personnes tuées¹. L'Union européenne a décidé de définir à compter de 2015 un objectif de réduction du nombre de personnes gravement blessées à l'horizon 2020. Elle a précisé qu'une personne gravement blessée est celle pour laquelle au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 sur l'échelle AIS (Abbreviated Injury Scale). Les travaux de l'UMRESTTE visant à corréler les informations du BAAC et du registre du Rhône ont permis de définir une méthodologie pour estimer le nombre de blessés, de blessés hospitalisés, et de blessés graves MAIS 3+ sur la France entière.

Les premiers résultats confirment un poids des diverses catégories d'usagers dans les hôpitaux différent de ce qui est enregistré dans le fichier BAAC, alimenté par les forces de l'ordre. Ces dernières ne sont pas systématiquement appelées sur les accidents, notamment lorsque aucun tiers n'est impliqué. Le travail d'analyse recommandé par l'Union Européenne à partir des fichiers des hôpitaux prend alors tout son sens car il fait évoluer les priorités d'actions des États. Alors que les 2RM représentent déjà 31 % des blessés hospitalisés dans le BAAC, ils atteignent 43 % des blessés graves dans les hôpitaux. Les cyclistes, 5 % des blessés hospitalisés du BAAC, représentent 14 % des blessés graves dans les hôpitaux.

AIS	Gravité	Nature de la lésion	Tête	Thorax	Abdomen	Colonne vertébrale	Membres supérieurs	Membres inférieurs et bassin
1	Mineure	Plaie, contusion, érosions	Céphalées	Contusion costale	Contusion pariétale abdominale	Entorse cervicale	Plaies	Contusion genou
2	Modérée	Fracture simple	Fracture simple voûte trauma crânien inconscient moins d'1h	Fracture du sternum	Contusion rate	Fracture de vertèbres	Fracture clavicule	Fracture du tibia
3	Sérieuse	Fracture complexe	Fracture complexe base du crâne trauma crânien inconscient 1 à 6h"	Fractures 2-3 côtes avec hémopneumothorax	Fracture de rate	Arrachement plexus brachial	Fracture du radius	Fracture du fémur
4	Sévère	Contusion d'organes internes	Hématome sous dural trauma crânien inconscient 6 à 24h	Contusion pulmonaire bilatérale	Contusion foie	Paraplégie		Fracture complexe du bassin
5	Grave	Fracture d'organes internes	Lésions axonales diffuses, trauma crânien inconscient plus de 24h	Volet thoracique bilatéral	Fracture de foie	Tétraplégie		Fracture du bassin avec hématome rétro péritonéal
6	Maximale	Destruction massive d'organes	Destruction massive crâne et cerveau	Écrasement de la cage thoracique	Rupture foie	Section médullaire haute de niveau cervical		

¹ Le registre du Rhône des victimes de la circulation routière – Rapport d'activité 2011 – UMRESTTE – n°1201 – Mars 2012.

34 Perspective à l'horizon 2020 et grands enjeux

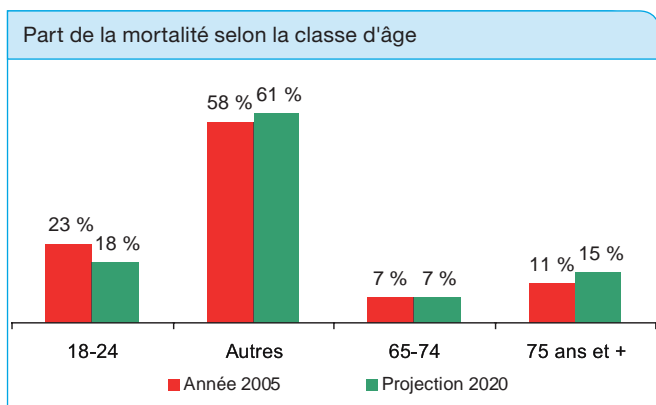


Le gouvernement a fixé comme objectif de réduire la mortalité routière à moins de 2000 personnes tuées sur les routes de métropole à l'horizon 2020. Sur un plan purement statistique, cet objectif nécessite une diminution de la mortalité à un rythme moyen annuel de 6,7 % entre 2010 et 2020.

Les baisses de la mortalité enregistrées en 2012 et 2013 permettent de compenser la quasi-stagnation intervenue entre 2010 et 2011. La diminution totale de la mortalité depuis 2010 est de 18,1 %, résultat très proche de l'évolution moyenne annuelle souhaitée.

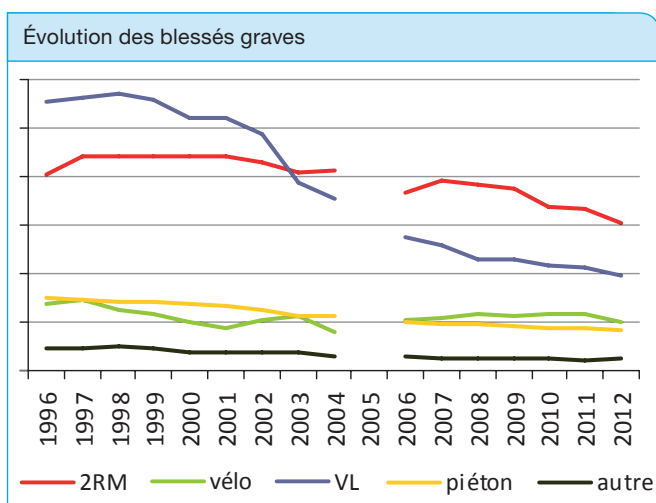
Suivi de l'objectif sur la mortalité

L'évolution de la mortalité routière est le fruit d'une part, de l'effet régulier des progrès techniques sur les véhicules, de l'amélioration des infrastructures et du niveau de formation des conducteurs et d'autre part, de l'adoption de nouvelles mesures participant de la prise de conscience des usagers et les conduisant à modifier leur comportement. La mise en œuvre du contrôle sanction automatisé a permis une réduction de - 36 % de la mortalité routière entre 2002 et 2005. Depuis cette date, la mortalité annuelle baisse en moyenne de - 5,1 % par an, sur le rythme d'une baisse forte une année sur deux (2006, 2008, 2010, 2012) et une quasi-stagnation l'année suivante (2007, 2009, 2011), 2013 étant atypique. La poursuite de la tendance observée depuis 2005 conduit à estimer le nombre de décès à l'horizon 2020 à environ 2 400.



Évolution du nombre de blessés

L'évolution du nombre des blessés graves depuis 1996 produite par l'IFSTTAR à partir des données des hôpitaux met en évidence de façon encore plus marquée les enjeux sur les usagers vulnérables. Les deux-roues motorisés pourraient bientôt former la moitié des blessés graves. Contrairement à la mortalité routière, les blessés graves cyclistes et piétons sont à part quasi-égale, le nombre des cyclistes dépassant même celui des piétons depuis 2006. La tendance est depuis cette date à une légère diminution pour les piétons et une stagnation pour les cyclistes, à l'instar de la mortalité routière de ces deux catégories depuis 2008.



Selon les modes de déplacement

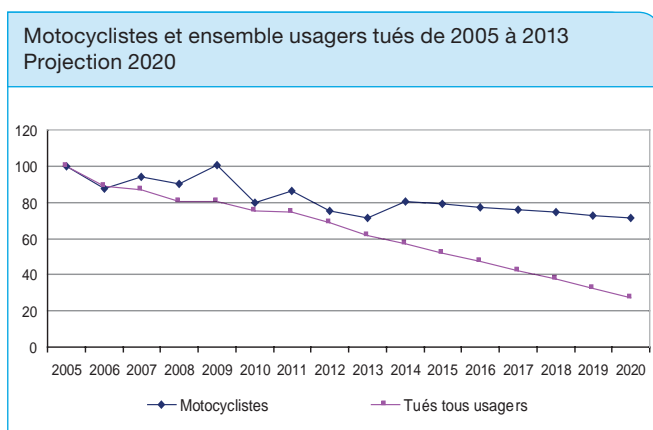
Les conducteurs et passagers des véhicules de tourisme ont été les plus grands bénéficiaires des progrès de la sécurité routière. La part dans la mortalité routière des usagers vulnérables a augmenté. Les deux-roues motorisés, les cyclistes et les piétons représentent 43 % de la mortalité en 2013. Cette part était de 40 % en 2010 et de 31 % en 2000. Sans tenir compte de l'accroissement des déplacements dans les cinq prochaines années, elle sera de 47 % en 2020 si les tendances se poursuivent de façon équivalente à la période 2005-2013.

Les piétons et cyclistes

Entre 2000 et 2010, la mortalité des piétons a diminué de - 42,8 %, celle des cyclistes de 46,2 %. Ces usagers ont bénéficié de mesures d'aménagement d'infrastructures en faveur des modes doux et de la baisse des vitesses des automobilistes. Entre 2010 et 2013, la mortalité des piétons baisse de - 4,1 %, celle des cyclistes stagne. Si la tendance 2005-2013 se poursuivait, la part de ces usagers dans la mortalité passerait de 15 % en 2005 à 21 % en 2020. Elle devrait même s'accroître avec le développement des modes doux ou actifs : l'exemple des pays voisins adeptes du vélo montre une mortalité cycliste importante ; les pays avec une proportion de seniors supérieure à la France ont aussi une mortalité piétons notable.

Les motocyclistes

Entre 2000 et 2010, la mortalité des motocyclistes n'a diminué que de - 25,7 % et de - 10,4 % entre 2010 et 2013. Elle a bénéficié de la baisse des vitesses des automobilistes et à un degré moindre de la leur, les premiers radars automatiques ne pouvant les intégrer. La réduction des ventes depuis 2008, donc de l'emploi de ce mode de déplacement pour les loisirs a aussi contribué. La mortalité des motocyclistes a baissé en moyenne de - 3,5 % par an depuis 2005, avec de fortes fluctuations annuelles selon la météorologie. En suivant cette tendance, le nombre de motocyclistes tués en 2020 serait de l'ordre de 520. La part de cette mortalité passerait de 16,6 % en 2005 à 21,9 % en 2020 à trafic constant.



Selon les classes d'âge

La mortalité des enfants de moins de 14 ans a baissé de plus de 60 % entre 2000 et 2010. Sur cette même période, l'évolution de la mortalité des jeunes de 18-24 ans (- 52,4 %) ou celle des conducteurs novices (- 51,7 %) a été très proche de l'évolution moyenne (- 51,1 %).

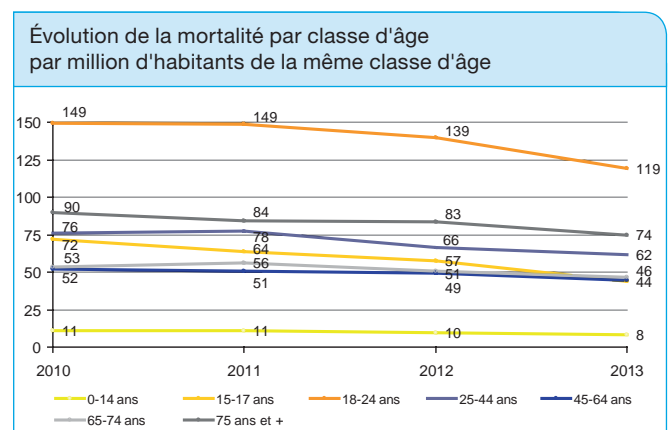
Les jeunes adultes

Les politiques de sécurité routière des dernières années ont résolument ciblé les jeunes de 18-24 ans. Leur mortalité rapportée à leur population est très au-dessus des pays voisins et en France des autres classes d'âge, malgré les progrès réalisés. Leur part dans la mortalité était de 21,4 % en 2000, 20,8 % en 2010, 19,5 % en 2013. Sur cette lancée, elle ne serait plus que de 17,6 % en 2020. Cependant, les évolutions sociologiques incitent pour le futur à élargir l'analyse à l'ensemble des jeunes adultes de 18 à 29 ans voire 34 ans. Cette population représente 28,9 % de la mortalité en 2013.

Le vieillissement de la population

La mortalité des plus de 65 ans s'élevait à 16,6 % en 2000 et atteint 20 % en 2013. Sans tenir compte de l'augmentation annoncée du volume de cette population, elle atteindra 22 % en 2020 si les tendances 2005-2013 se poursuivent.

Entre 2000 et 2010, la mortalité des personnes de 75 ans et plus n'a diminué que de - 31,2 %. Entre 2010 et 2013, cette baisse n'a été que de - 13,2 %. En suivant la tendance 2005-2013, le nombre de personnes de plus de 65 ans tuées en 2020 serait de l'ordre de 520, dont 350 pour les plus de 75 ans. Il est vraisemblable que les prochaines générations atteignant 65 et 75 ans seront plus mobiles. Le vieillissement physiologique, propre à chacun, impacte les capacités du conducteur âgé mais également celles du piéton.







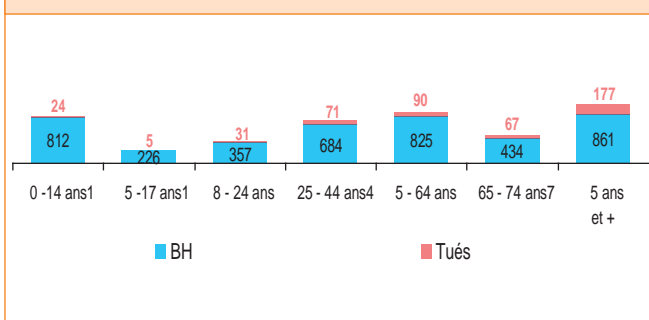
Analyses thématiques



Les piétons	38
Les cyclistes	40
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes	42
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes	44
Les usagers de véhicules de tourisme	47
Les accidents impliquant un poids lourd ou un véhicule utilitaire	50
Les jeunes adultes	52
Les seniors	54
Les conducteurs novices	56
Les autoroutes	58
Les routes hors agglomération	60
Les routes et rues en agglomération	62
Les longs week-ends et grandes migrations	64
Les accidents contre obstacles fixes	66
Les trajets vers l'école et le travail	68
Les micro thématiques	70

Les piétons

Nombre de piétons tués et blessés hospitalisés (BH) par classe d'âge : 465 décès pour 4 199 hospitalisations



En 2013, 11 001 accidents corporels ont impliqué un piéton, soit 18,6 % de l'ensemble des accidents. 471 personnes ont été tuées, dont 465 piétons soit 14,2 % de la mortalité routière. L'année 2013 marque une baisse de la mortalité piétonne de - 4,9 %. Cette baisse a contribué à hauteur de 6 % à la baisse de la mortalité en 2013 (24 vies épargnées).

Les piétons ont moins bénéficié de la baisse générale de la mortalité entre 2000 et 2010 (- 42,8 % contre - 51,1 % globalement), et enregistrent depuis 2010 une baisse de la mortalité de seulement - 4,1 %.

Le fichier BAAC enregistre 4 199 piétons hospitalisés en 2013, soit 9 fois plus que de piétons tués.

Estimation du risque piéton

En ville, la part modale des piétons a augmenté sensiblement depuis 2008. Le risque d'être tué par heure passée de trajet reste moins élevé que pour l'ensemble des autres modes (1,2 fois moins que pour un usager automobiliste, 4 fois moins que pour un cycliste et 42 fois moins que pour un conducteur de deux-roues motorisés¹). En revanche, le risque d'être gravement blessé (M.AIS 3+) pour un piéton est 1,6 fois plus élevé que pour un automobiliste. Cependant, il est 10 fois moins élevé que pour un cycliste et 75 fois moins élevé que pour un conducteur de deux-roues motorisés.

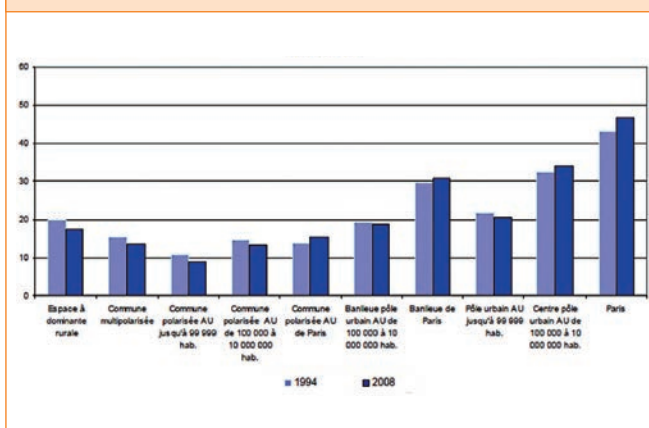
Selon l'âge

52,5 % de la mortalité piétonne concerne les plus de 65 ans, avec un poids important des plus de 75 ans qui comptent 177 décès en 2013 (38,1 % de la mortalité piétonne) soit 30 personnes tuées pour un million de personnes de cette classe d'âge. Ce sont cependant 24 personnes tuées de moins qu'en 2012. Entre 2000 et 2010, cette mortalité a très peu reculé (- 20 %). Après deux années de hausse, elle revient au niveau 2010 grâce à la baisse de - 12 % entre 2012 et 2013.

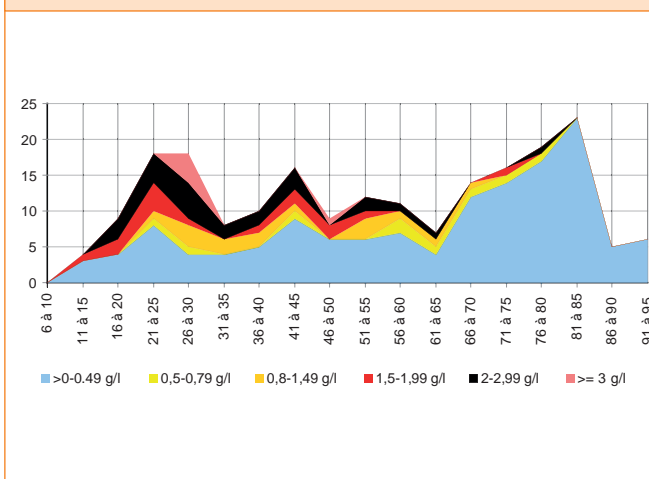
En 2013, 24 piétons âgés de moins de 14 ans ont été tués. Entre 2000 et 2010, cette mortalité avait très nettement baissé (- 71 %). Après deux années de hausse, elle revient au niveau 2010 grâce à une baisse de - 33 % entre 2012 et 2013. Les moins de 14 ans et plus de 75 ans représentent 40 % des piétons hospitalisés pour 20 % de la population.

En 2013, à taux d'alcool connu, près de la moitié des piétons âgés de 18 à 44 ans impliqués dans un accident mortel et près d'un tiers de ceux âgés de 45 à 64 ans présentent un taux d'alcool supérieur à 0,5g/l.

Part de la marche à pied dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence (en %)

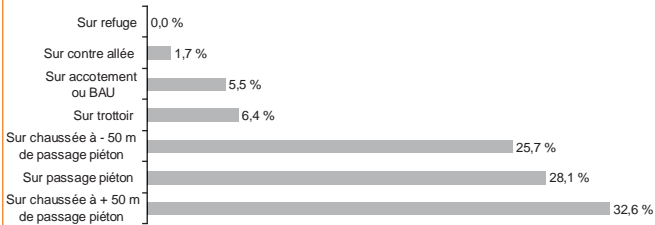


Nombre de piétons tués selon l'âge et leur taux d'alcool



¹ Emmanuelle Amoros et Co - Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers- IFSTTAR - août 2012

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



Selon le milieu : agglomération, hors agglomération et autoroute

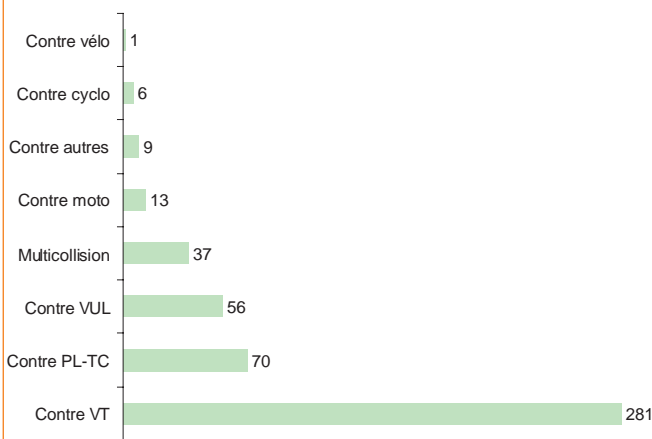
Mode de déplacement typiquement urbain, plus de deux piétons sur trois y sont tués en agglomération (68,2 % en 2013). 53 % des piétons sont tués sur un passage piéton ou à moins de 50 m de l'un d'eux.

Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité des piétons a été plus importante hors agglomération (- 53 %) qu'en agglomération (- 36 %). Depuis 2010, la tendance s'est inversée : la mortalité baisse de -8,4 % en agglomération mais augmente de + 8,7 % hors agglomération. Sur autoroute la mortalité piétonne est stable : 25 piétons sont tués en moyenne chaque année depuis 10 ans. Ils sont 23 en 2013, soit 4,9 % de la mortalité piétonne.

Usagers impliqués

En 2013, 59,4 % des piétons sont tués lors d'un choc avec un véhicule de tourisme. Depuis 2010 le nombre de piétons tués contre des véhicules de tourisme a augmenté de + 4 %.

Piétons tués selon le type de collision



Selon le mois, le jour et la nuit

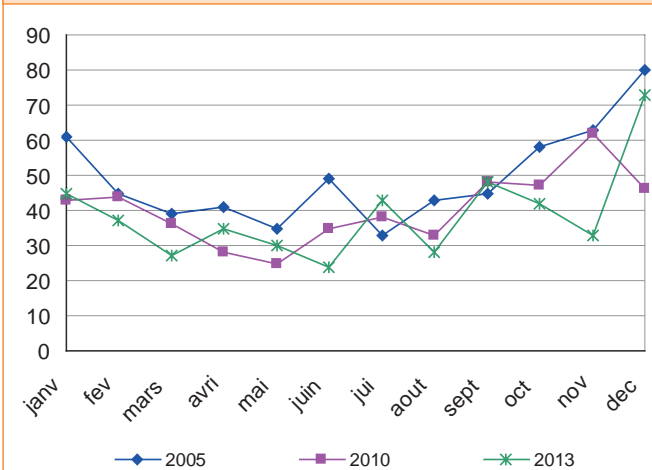
La part des piétons tués de nuit (42 %) est du même ordre que celle de l'ensemble des usagers tués de nuit (43 %) sur l'ensemble de l'année, mais la mortalité piétonne augmente très fortement d'octobre à janvier. Elle s'explique par la faible visibilité du piéton de nuit pour les autres usagers, même en zone éclairée. En dehors de quelques rares exceptions liées aux conditions climatiques défavorables à leur déplacement (lors des épisodes de neige et de verglas), le nombre de piétons tués double en décembre comparativement à juin.

Facteurs d'accidents mortels et les scénarios types¹

En agglomération, les situations d'accidents allient des véhicules à la vitesse inadaptée et des piétons, peu visibles dans un environnement urbain chargé, qui traversent une voie assez large : « *le piéton, masqué [...] parfois par un véhicule en stationnement, engage sa traversée hors passage piéton. Le conducteur ne le détecte pas ou trop tard* ».

Hors agglomération, sont souvent relevées la présence d'alcool chez le piéton et la perception trop tardive du piéton par le conducteur alors que les bas-côtés sont mal adaptés à la marche : « *un véhicule circule de nuit hors agglomération. Un piéton fortement alcoolisé marche sur la chaussée dos au trafic. Le conducteur ne voit qu'au dernier moment le piéton* ».

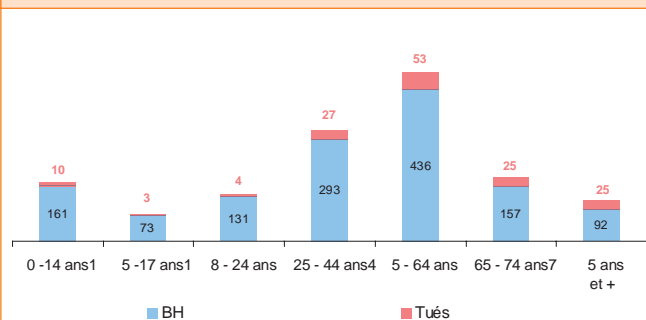
Nombre de piétons tués selon le mois



¹ BRENAC, Thierry et al. : Scénarios types d'accidents impliquant des piétons, les collections de l'INRETS, décembre 2003.

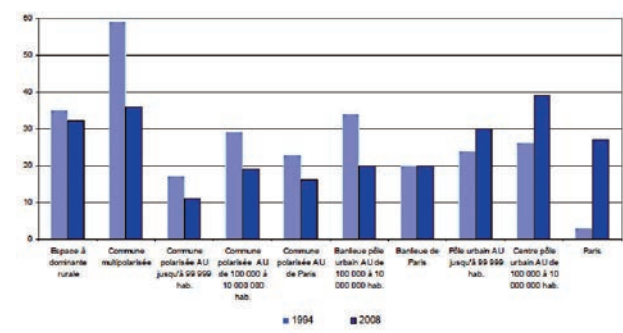
Les cyclistes

Nombre de cyclistes tués et blessés hospitalisés (BH) par classe d'âge : 147 tués et 1 344 hospitalisations*

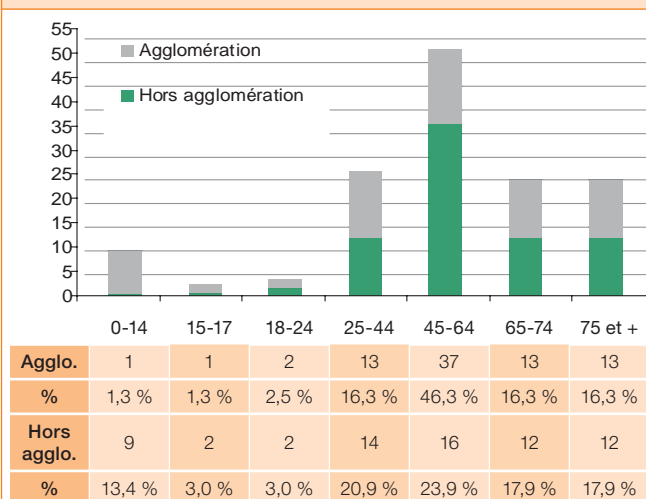


* dont une personne d'âge indéterminé non portée dans le graphique.

Part du vélo dans les déplacements locaux de semaine, selon le type de commune de résidence en %



Cyclistes tués selon le milieu par classe d'âge



En 2013, 4 080 accidents corporels ont impliqué un cycliste soit 7,2 % de l'ensemble des accidents. 151 personnes ont été tuées, dont 147 cyclistes soit 4,5 % de la mortalité routière. L'année 2013 marque une baisse de - 10,4 % de la mortalité cycliste (17 cyclistes tués de moins qu'en 2012).

La mortalité cycliste a baissé de - 46,2 % entre 2000 et 2010, pour un usage relativement stable (augmentation dans les villes, baisse en périphérie et stabilisation hors agglomération). La mortalité 2013 est finalement identique à celle de 2010.

Le fichier BAAC enregistre 1 344 cyclistes hospitalisés en 2013, soit 9 fois plus que de cyclistes tués. Le nombre de cyclistes hospitalisés ne baisse que de - 18,4 % entre 2005 et 2010 et de - 1,2 % entre 2010 et 2013. Les accidents avec cycliste hospitalisé sont peu enregistrés dans le fichier BAAC, alimenté par les forces de l'ordre, notamment car elles ne sont pas toujours appelées avant transfert à l'hôpital, surtout si aucun usager motorisé n'est impliqué.

Estimation du risque cycliste

Estimé à environ 27 millions de vélos, une grande partie du parc français est en fait peu ou pas utilisé. Lors de la dernière enquête nationale déplacements en 2007-2008, le vélo représentait 2,7 % des déplacements pour une part de mortalité routière de 3,4 %¹.

En tenant compte du sous-enregistrement déjà mentionné, le risque, en ville, pour un cycliste d'être tué par heure passée dans la circulation est 3 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins élevé que pour un usager de deux-roues motorisés². Le risque d'être gravement blessé (M.AIS 3+) est 16 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 7 fois moins élevé que pour un usager de 2RM. Les blessures les plus graves concernent les traumatismes de la tête.

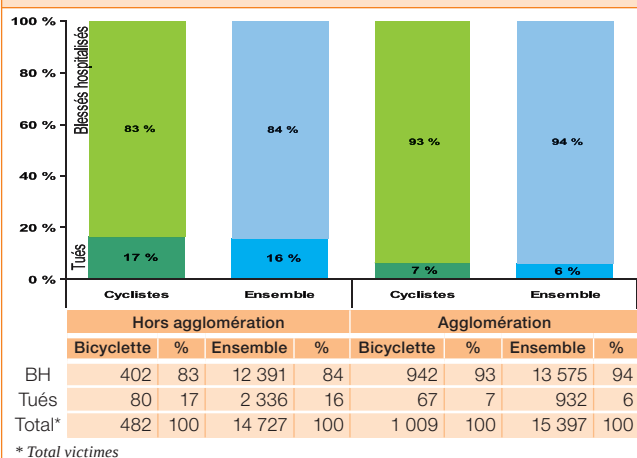
Selon l'âge

Un cycliste tué sur trois a plus de 65 ans (34 % en 2013). Un cycliste tué sur dix a moins de 24 ans (11,5 % en 2013), un ratio qui cache une forte disparité selon le milieu : il est de 19,4 % en agglomération et 5,1 % hors agglomération. Un cycliste tué sur deux a entre 25 et 64 ans (54,5 %), près de deux sur trois le sont hors agglomération. L'usage du vélo, loisir ou utilitaire, dépend des générations. Un seul passager a été tué à bicyclette, pour une trentaine en 2000.

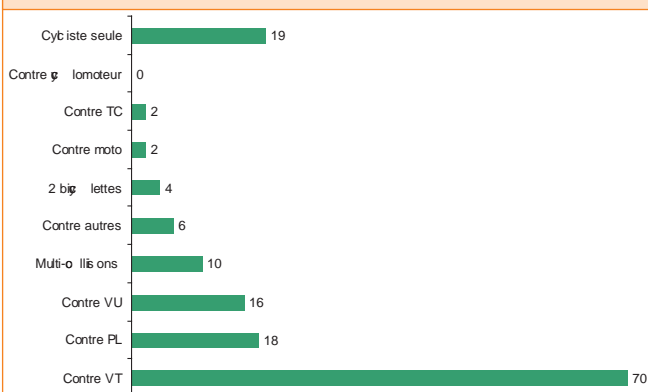
¹ Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville - Francis Papon, IFSTTAR - Régis de Solère - CERTU - La revue - décembre 2010;

² Emmanuelle Amoros et Co - Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers - IFSTTAR - août 2012;

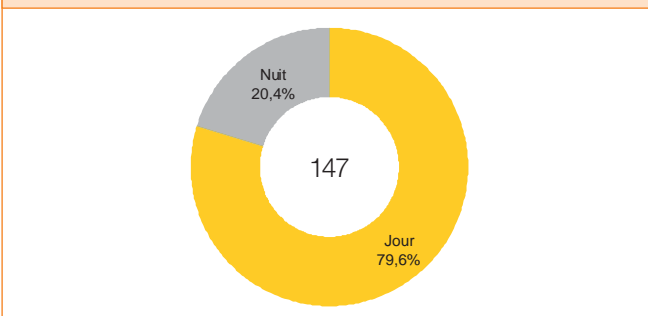
Répartition des cyclistes tués et blessés hospitalisés selon le milieu comparée à l'ensemble des blessés hospitalisés (BH)



Cycliste seule selon le sujet impliqué : 147 décès



Répartition des personnes tuées à bicyclette selon la luminosité



Source : J. ROBIN / Particulier.

Selon le milieu : agglomération, hors agglomération et autoroute

A l'inverse de 2012, la diminution de la mortalité cycliste en 2013 s'est exclusivement produite hors agglomération, avec - 24,5 % par rapport à l'année précédente. La mortalité cycliste a même augmenté de + 15,5 % en agglomération. Entre 2010 et 2013, la mortalité cycliste a augmenté de + 13,6 % en agglomération et baissé de - 9,1 % hors agglomération.

54 % de la mortalité cycliste intervient hors agglomération mais 85,8 % des accidents et 70 % des blessés hospitalisés sont en agglomération¹, du fait d'un trafic à moindre vitesse. En ville, le nombre de cyclistes hospitalisés est 14 fois plus important que le nombre de cyclistes tués.

Usagers impliqués

La majorité des accidents corporels des cyclistes sont des accidents seuls, des chutes en tentant d'éviter un piéton, un véhicule, un obstacle sur la chaussée ou par manque de maîtrise du vélo. Ces accidents ne représentent que 10 % des accidents de vélos dans le BAAC, alimenté par les forces de l'ordre, mais plus de 60 % de ceux recensés dans le registre du Rhône, qui s'intéresse aux personnes arrivant à l'hôpital.

Un cycliste tué sur quatre (24,5 % en 2013) est heurté par un poids-lourds, autocar ou véhicule utilitaire, souvent la conséquence d'un problème d'angle mort et/ou manque de visibilité du cycliste.

Selon le jour et la nuit

Le sur risque de nuit est important : selon les années, il s'agit d'un cycliste tué sur cinq (20,4 % en 2013) alors qu'ils sont peu nombreux à circuler.

Facteurs d'accidents mortels et les scénarios types²

En agglomération, les scénarios sont variés, faible perception du cycliste par le conducteur mais aussi non-respect d'une règle par le cycliste ou le conducteur : « *Un cycliste circule de jour dans une rue bordée de stationnements. Une portière s'ouvre, et le cycliste, par évitement, chute sur la chaussée (15 % des accidents corporels à Paris³)* ». Hors agglomération, on retrouve les risques liés à la faible perception du cycliste par les conducteurs, jour ou nuit, des manœuvres de dépassement hasardeuses et des vitesses d'approche excessives : « *le ou les cyclistes roulent sur la chaussée, généralement peu large, un véhicule survient et tente un dépassement sans s'écarter suffisamment et heurte par l'arrière le cycliste* ».

¹ Le port du casque diminue de 70 % le risque de blessure sérieuses à la tête.

² Analyse de 385 accidents mortels de la circulation – Claude Got – Mai 2007.

³ Préfecture de police de Paris – Statistiques des accidents de la circulation.

Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes

Les deux-roues motorisés (2RM) comprennent :

- les cyclomoteurs (moins de 50 cm³),
- les motocyclettes de moins de 125 cm³, dites légères,
- les motocyclettes de 125 cm³ et plus, dites lourdes.

Un scooter peut appartenir à l'une de ces trois catégories.

Avec 790 usagers tués en 2013, la mortalité des 2RM baisse de :

- 6,3 % par rapport à 2012,
- 17 % par rapport à 2010,

En 2013, les 2RM représentent 24,2 % de la mortalité routière, pour 23 % en 2012.

En 2013, 7 714 accidents corporels ont impliqué au moins un cyclomoteur, soit 13,6 % de l'ensemble des accidents. 167 personnes ont été tuées, dont 159 cyclomotoristes soit 4,9 % de la mortalité routière. Par rapport à 2012, la mortalité cyclomotoriste baisse de - 11,2 % : 20 vies ont été épargnées. La baisse enregistrée entre 2000 et 2010 était de - 46,1 % ; elle est de - 35,9 % entre 2010 et 2013. Les jeunes utilisent moins ce mode de déplacement, au profit du vélo ou de transports scolaires déployés ces dernières années.

Le fichier BAAC enregistre 2 834 cyclomotoristes hospitalisés en 2013, soit 18 fois plus que de cyclomotoristes tués.

Estimation du risque cyclomotoriste

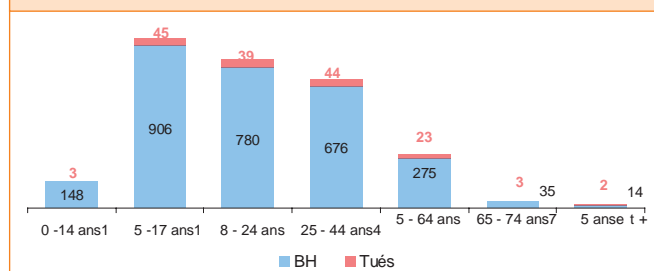
La réduction du parc, débutée fin des années 1970, est de l'ordre de - 25 % entre 2000 et 2010. En 2013, 106 13 cyclomoteurs sont vendus, en baisse de - 13,5 % par rapport à 2012. Le parc est à son plus bas niveau avec environ un million de cyclomoteurs en circulation, une baisse de 9 % depuis 2010. Plus d'un tiers des cyclomoteurs est concentré dans quatre régions : Ile de France (11,1 %), Rhône-Alpes (9,6 %), Pays de Loire (9,1 %) et PACA (9 %). Le kilométrage annuel moyen est de 2 718 km¹. 85 % des utilisateurs ont entre 14 et 24 ans et un déplacement sur deux est un trajet domicile/travail ou vers un établissement scolaire.

Corollaire de la chute du parc, le trafic a fortement diminué et est estimé à 2,6 milliards de km parcourus, soit 0,5 % du trafic motorisé annuel effectué en France. Le risque d'être tué par milliard de km parcourus pour un conducteur de cyclomoteur est de 61. Il est 20 fois plus important que le risque d'être tué pour un conducteur de véhicule de tourisme.

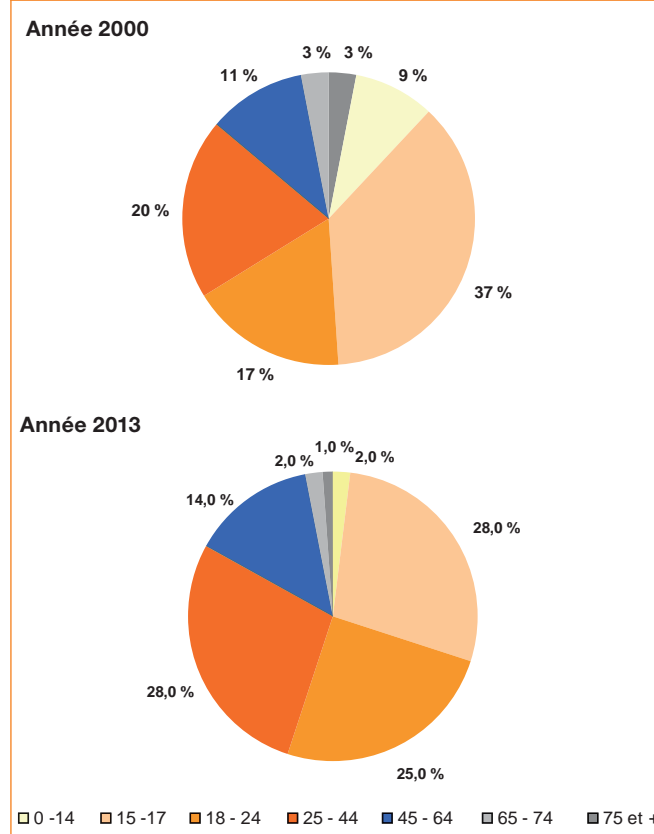
Selon l'âge

En 2013, 55 % des cyclomotoristes décédés et 65 % des cyclomotoristes hospitalisés avaient moins de 24 ans, dont la moitié âgés de 15 à 17 ans. La désaffection de l'usage du cyclomoteur chez les moins de 17 ans se traduit par une baisse marquée : ils représentaient 46 % de la mortalité cyclomotoriste en 2000 et 30 % en 2013. 19 des 20 vies épargnées en 2013 les concernent. Le nombre de passagers tués en cyclomoteur en 2013 est faible : 7 personnes contre 14 en 2012 et une trentaine au début des années 2000.

Nombre de cyclomotoristes tués et blessés hospitalisés par classe d'âge : 159 décès pour 2 834 hospitalisations

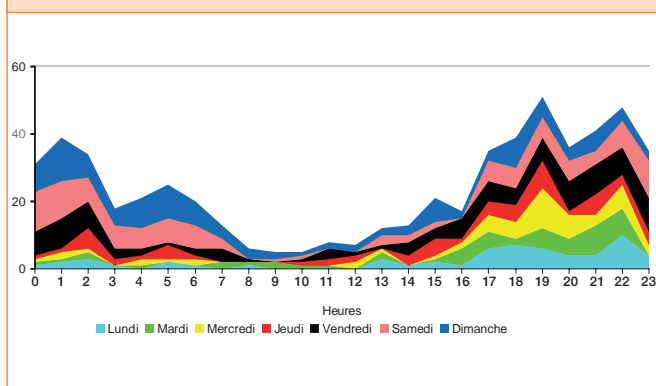


Part de la mortalité cyclomotoriste selon les classes d'âge

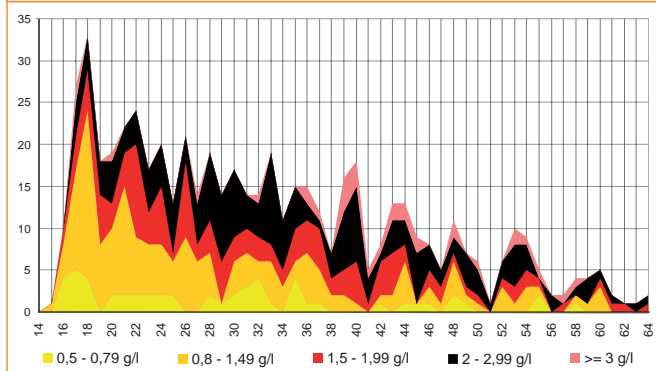


¹ Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012 – Chiffres et statistiques – n°400 – Mars 2013 – Commissariat général au développement durable.

Nombre de cyclomotoristes positifs à l'alcool dans les accidents selon l'heure et le jour



Taux d'alcoolémie des conducteurs de cyclomoteurs dans les accidents selon l'âge



Source : Communication Publicis.

Selon le milieu : agglomération ou hors agglomération

La pratique plutôt urbaine du cyclomoteur fait que les parts de la mortalité agglomération / routes hors agglomération s'équilibrent. La réduction de la mortalité en 2013 est un peu plus importante en agglomération, soit - 12,4 % par rapport à 2012.

Selon le jour et la nuit

Pour un usager sur cinq, le cyclomoteur est essentiellement un mode de déplacement pour se rendre au travail ou dans un établissement scolaire. Parmi toutes les catégories de véhicules, la part de la mortalité de nuit est la seule qui soit supérieure à celle de jour. Trois cyclomotoristes sur cinq (61,6 % en 2013) décèdent à la suite d'un accident nocturne. La période de la journée la plus défavorable se situe entre 17 et 23 heures avec un pic vers 19 heures, très corrélée avec l'alcoolisation des cyclomotoristes.

Facteurs d'accidents mortels et les scénarios types

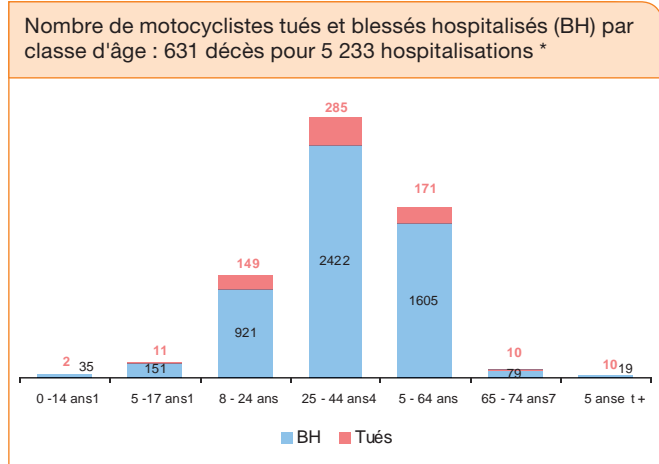
Le facteur « alcool » est fréquent dans les accidents de ces usagers. La part des cyclomotoristes ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal parmi ceux dont le taux est connu est la plus élevée de toutes les catégories de conducteurs : elle est de 9 % pour les accidents corporels et de 36,5 % pour les accidents mortels. Dans les accidents mortels où l'alcoolémie du cyclomotoriste a pu être relevée, elle est supérieure dans 90 % des cas au taux délictuel (0,8 g/l) ; plus de deux fois sur trois elle dépasse 1,5 g/l et une fois sur trois 2 g/l. Les conducteurs concernés par une alcoolémie positive sont à 48 % âgés entre 25 et 44 ans, et à 26 % âgés entre 18 et 24 ans. 31,4 % des cyclomotoristes sont tués sans tiers impliqué.

L'absence de casque reste un facteur de gravité. En 2013, 17 usagers dont 2 passagers sont décédés alors qu'ils ne portaient pas de casque (12 % de la mortalité des cyclomotoristes). 8,3 % des passagers et 3,3 % des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident n'étaient pas casqués. Ces parts sont en baisse par rapport à 2000 (respectivement 14,5 % et 4,6 %) mais en hausse par rapport à 2012 (respectivement 7,2 % et 3 %).

Le scénario d'accident avec cyclomotoriste le plus courant est : en ville, à l'abord d'une intersection, alors qu'il circule avec un véhicule débridé (un cas sur deux¹) sur son trajet travail/domicile.

1 FFSA – Etudes sur le débridage des cyclomoteurs - 2007.

Les deux-roues motorisés : les motocyclistes



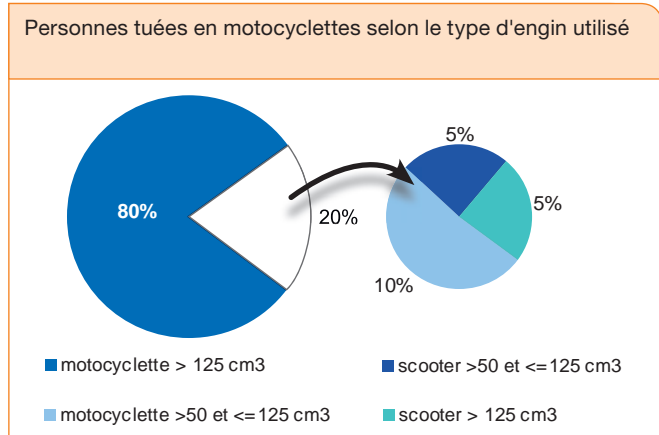
En 2013, 13 493 accidents corporels ont impliqué un motocycliste, soit 23,8 % de l'ensemble des accidents. 648 personnes ont été tuées, dont 631 motocyclistes, lesquels représentent 19,3 % de la mortalité routière. Dans 6 % des cas, il s'agit du passager. La mortalité motocycliste baisse en 2013 de - 5 % par rapport à 2012. Elle représente 9 % de la baisse de la mortalité générale (33 vies épargnées).

Entre 2010 et 2013, la mortalité motocycliste a baissé de - 10,4 %, contre - 18,1 % pour l'ensemble des usagers. Entre 2000 et 2010, la mortalité motocycliste avait baissé de - 25,7 % contre - 51 % pour l'ensemble des usagers.

Le fichier BAAC enregistre 5 233 motocyclistes hospitalisés en 2013, soit 8 fois plus que de motocyclistes tués.

Selon le type de motocyclette

La baisse de la mortalité en 2013 a concerné tant les motocyclistes sur des plus de 125 cm³ que ceux sur des cylindrées inférieures. Cependant depuis 2008, la mortalité des conducteurs de moins de 125 cm³ baisse deux fois plus rapidement que celle des plus de 125 cm³. 80 % des motocyclistes tués conduisent des motocyclettes de plus de 600 cm³.



Estimation du risque motocycliste

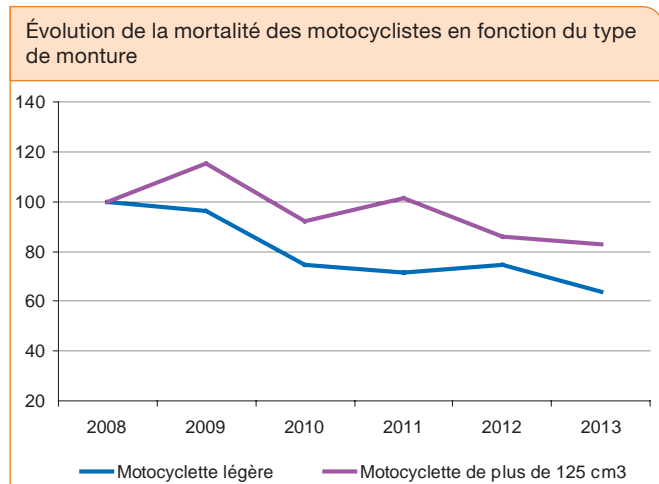
Pour 3 millions de motocyclettes en circulation¹, un tiers ont une cylindrée inférieure à 125 cm³, deux tiers en ont une supérieure à 125 cm³. Le kilométrage annuel moyen est de 3 250 km :

- 2 300 km pour les moins de 125 cm³, à 52 % sur des parcours urbains ;
- 3 700 km pour les plus de 125 cm³, aux deux tiers hors agglomération ;

La circulation des motocyclistes est estimée à 9,7 milliards de kilomètres parcourus, soit 1,5% du trafic motorisé en France. Le risque d'être tué par milliard de km pour un conducteur de motocyclette est de 65 (72 pour les plus de 125 cm³ et 41 pour les moins de 125 cm³). Il est 22 fois plus élevé que pour un conducteur de véhicule de tourisme.

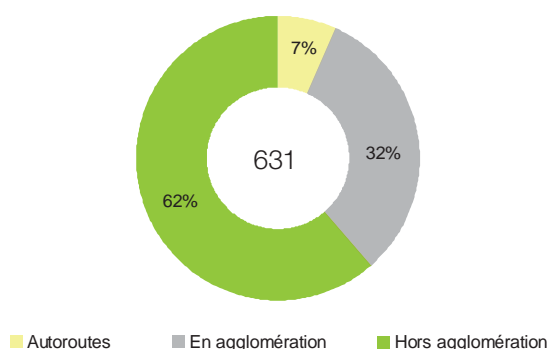
Selon l'âge

En 2013, 45,2 % des motocyclistes tués et 46,3 % des motocyclistes hospitalisés ont entre 25 et 44 ans. Par rapport à 2012, la mortalité de cette classe d'âge baisse de -28 %, soit 38 vies épargnées. Celle des 18-24 ans baisse de -16 %, soit 9 vies épargnées. Après une hausse de + 45 % entre 2000 et 2013, la mortalité des 45-64 ans baisse de - 2 % entre 2010 et 2013 et reste élevée.



¹ Enquête 2012 sur l'utilisation du 2RM - SoeS - MEDDE.

Répartition des motocyclistes tués selon le milieu



Selon l'ancienneté du permis

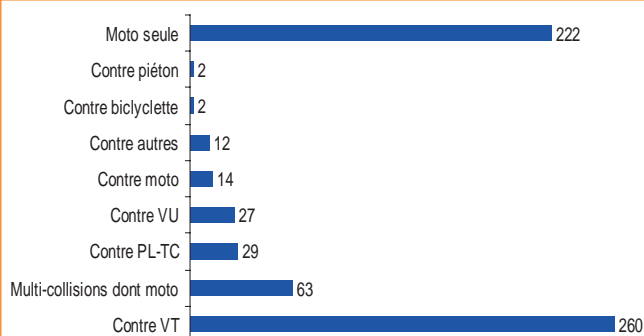
22,5 % des motocyclistes tués en 2013 sont des conducteurs novices. 109 000 permis A (dont 41 000 A2) ont été délivrés en 2013, 7 % de moins qu'en 2012. Le sur-risque d'être tué pour un motocycliste novice détenteur d'un permis A est 4 fois supérieur à celui d'être tué pour un motocycliste au permis ancien.

Selon le milieu et le type de trajet

32 % des motocyclistes sont tués en agglomération. Les motocyclettes légères, plus nombreuses en ville, marquent ce résultat : 45 % des usagers de moins de 125 cm³ sont tués en milieu urbain contre 29 % pour les plus de 125 cm³. En corrélation, le nombre de motocyclistes hospitalisés est 14 fois supérieur au nombre de tués sur motocyclettes légères et 7 fois supérieur sur plus de 125 cm³. Entre 2000 et 2010, la mortalité a baissé de - 34,4 % en agglomération et - 21,1 % hors agglomération. Sur autoroute elle est relativement constante depuis 2004, avec 42 motocyclistes tués en moyenne par an.

Un peu plus de la moitié des motocyclistes tués le sont lors d'un trajet de loisir (55 % en 2013) Les trajets domicile / travail représentent un peu moins d'un motocycliste tué sur cinq (17,4 % en 2013).

Personnes tuées sur une motocyclette selon le type de collision : 631 décès



Selon les types de collision

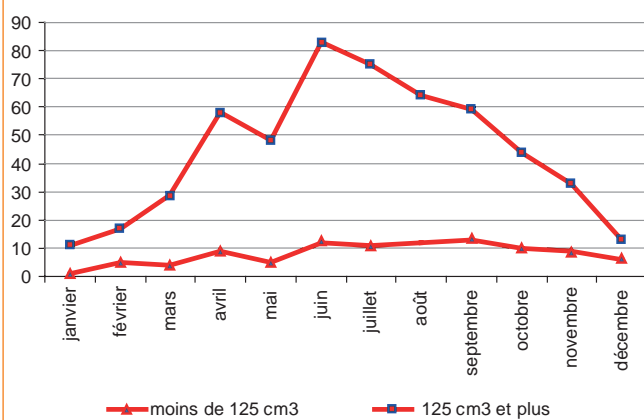
En 2013, dans les accidents impliquant une motocyclette, 18 personnes autres que le motocycliste sont décédées, dont 11 piétons. 233 motocyclistes se tuent en courbe. Dans l'ensemble, 35,2 % des motocyclistes se tuent sans collision et 41,2 % par suite d'une collision avec un véhicule de tourisme. On enregistre 120 motocyclistes tués, leur véhicule ayant heurté un arbre ou un poteau et 33 une glissière métallique.

La circulation des motocyclistes entre deux files ou dépassant par la droite est une pratique à risques en augmentation : ont été enregistrés 18 motocyclistes tués en 2013 contre 12 en moyenne entre 2000 et 2010. Ce type d'accident fait 12 fois plus de motocyclistes hospitalisés que de tués.

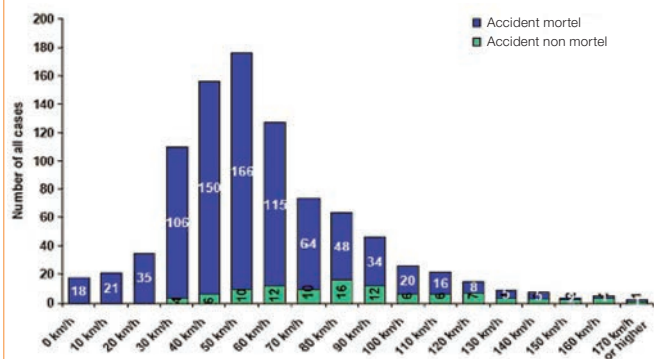
Selon les mois

La mortalité motocycliste présente une saisonnalité marquée, surtout pour les cylindrées de plus de 125 cm³. Elles sortent peu en période de grand froid, l'accidentalité chutant pour reprendre avec l'arrivée des beaux jours. La mortalité motocycliste culmine entre juin et septembre avec 52 % des motocyclistes tués de l'année, soit 341 en 2013. Cela représente un quart de la mortalité routière de cette période. Mars 2013 étant encore hivernal, 32 vies sont épargnées par rapport à mars 2012, déjà printanier. Octobre 2013, très doux, enregistre 20 personnes tuées de plus qu'octobre 2012, beaucoup moins agréable.

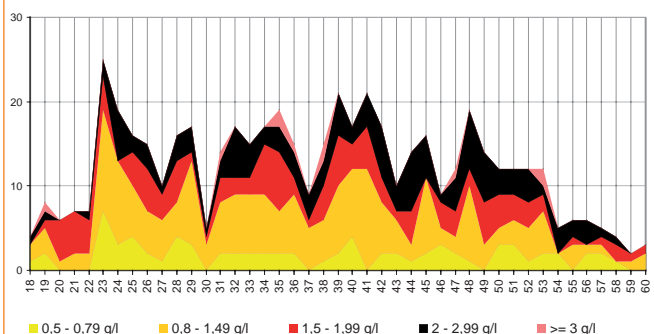
Nombre de motocyclistes tués selon le mois



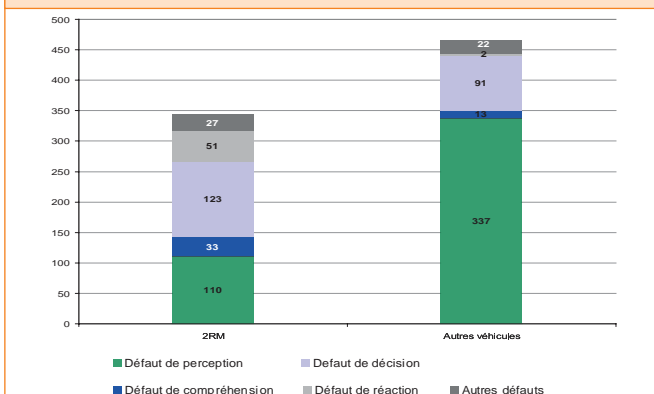
Corrélation entre la vitesse avant l'accident et le risque d'accident mortel



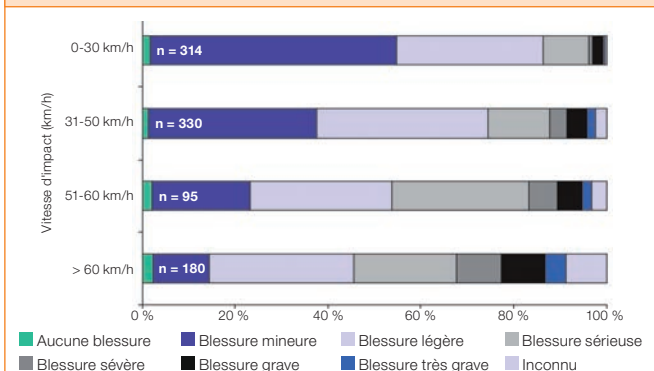
Taux d'alcoolémie des conducteurs de motocyclettes dans les accidents selon l'âge



Facteurs relevés dans les accidents mortels de motocyclistes



Vitesse de choc et blessures



Selon le jour et la nuit

Les motocyclistes circulent beaucoup moins de nuit que les automobilistes. Leur mortalité nocturne reste néanmoins relativement élevée (29,8 %). La période de la journée la plus meurtrière se concentre en fin d'après-midi, en lien avec une faible perception de ces usagers circulant « entre chien et loup » et souvent dépassant le taux d'alcoolémie légal.

Facteurs d'accidents mortels et scénarios types

La vitesse est un facteur prédictif significatif d'accident mortel pour les motocyclistes. Pour chaque 10 km/h d'augmentation de la vitesse avant l'accident, le risque d'accident mortel croît de 38 %¹.

La part des motocyclistes ayant une alcoolémie supérieure au taux légal dans les accidents corporels et les accidents mortels est du même ordre que celle des automobilistes (20 % en 2013) mais dépend beaucoup moins de l'âge. Les motocyclistes alcoolisés impliqués ont majoritairement entre 23 et 54 ans. Dans plus de 85 % des cas d'accidents mortels en présence d'alcool, le taux d'alcoolémie atteint par le motocycliste est supérieur au taux délictuel (0,8 g/l). 100 motocyclistes impliqués dans un accident mortel ont présenté une alcoolémie supérieure au taux légal, dont 55 une alcoolémie supérieure à 1,5 g/l.

L'absence d'équipement de protection est un facteur aggravant, surtout à faible vitesse. En 2013, 24 motocyclistes décédés, dont 3 passagers, ne portaient pas de casque.

6 % des accidents mortels sont à mettre en relation avec un problème mécanique.

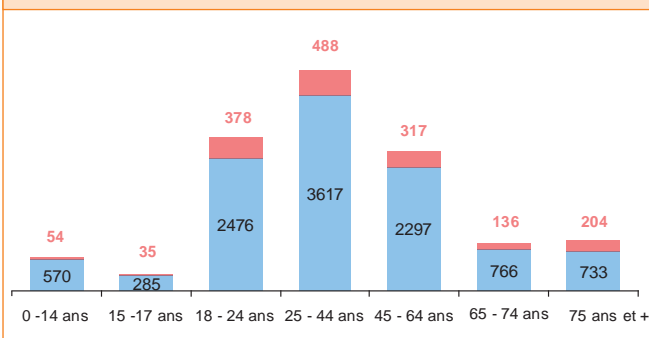
L'analyse de procès-verbaux révèle que² près de 70 % des usagers motorisés aux motocyclistes sont à l'origine du conflit. Dans 63,5 %, les conducteurs accidentés confrontés à un 2RM présentent un défaut de détection du 2RM. La principale erreur chez les motocyclistes est une « attente d'absence de manœuvre de la part d'autrui ». Dans de nombreux cas, ces conducteurs font preuve d'une trop grande confiance dans leurs comportements et dans leur analyse de situations et ne se méfient pas suffisamment des situations qu'ils rencontrent. Souvent ils ne tiennent pas compte dans leurs comportements de leur vulnérabilité et surtout du fait qu'ils sont moins visibles que les autres véhicules. C'est le différentiel de vitesse entre les véhicules qui est le plus souvent à l'origine des accidents plutôt que la vitesse « excessive » des 2RM.

¹ MAIDS : In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers – avril 2009 - ACÉM (European Association of Motorcycle Manufacturers).

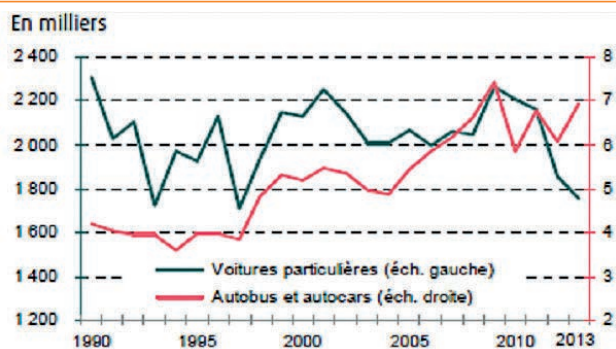
² Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés – septembre 2011 - VAN ELSLANDE Pierre et Co - IFSTAR.

Les usagers de véhicules de tourisme

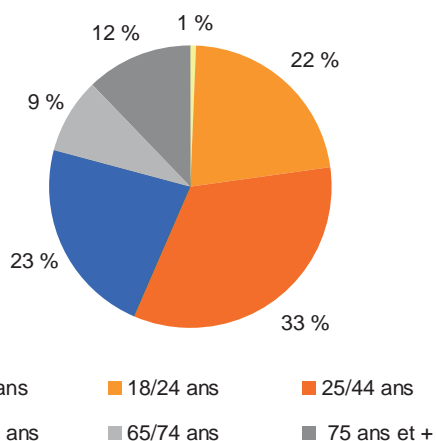
Nombre d'usagers de véhicules de tourisme tués et blessés hospitalisés (BH) par classe d'âge :
1 612 décès pour 10 744 hospitalisations



Évolutions des immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et cars neufs



Répartition de la mortalité des conducteurs selon l'âge



En 2013, 44 566 accidents corporels ont impliqué un véhicule de tourisme, soit 78,4 % de l'ensemble des accidents. 2 438 personnes ont été tuées, dont 1 612 automobilistes, respectivement 74,6 % et 49,3 % de la mortalité routière. La mortalité des automobilistes baisse de - 14,3 % en 2013 par rapport à 2012. Cette baisse représente 70,1 % de la baisse de la mortalité générale soit 270 vies épargnées.

Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité dans un accident impliquant un véhicule de tourisme a été de - 57 % (- 60,4 % pour les automobilistes), et de - 19 % depuis 2010 (- 23,9 % pour les automobilistes).

En 2013, le fichier BAAC enregistre 10 971 automobilistes hospitalisés, soit 7 fois plus que d'automobilistes tués

Estimation du risque automobile

En 2013, la circulation des voitures particulières immatriculées en France augmente très faiblement + 0,4 %. Le parc roulant progresse également d'à peine + 0,2 %, la progression annuelle étant de + 0,5 % depuis 2008¹.

Un véhicule a parcouru en 2013 en moyenne 12 700 km, 0,3 % de plus qu'en 2012, alors qu'il roulait plutôt moins depuis 2008. La circulation des véhicules de tourisme est estimée à 401,6 milliards de km parcourus², soit 70,7 % du trafic motorisé. Le risque d'être tué dans un accident impliquant un véhicule de tourisme par milliard de km est de 6,2. Le risque d'être tué pour un automobiliste est de 4, celui du conducteur de 3.

Selon l'âge

378 automobilistes tués en 2013 avaient entre 18 et 24 ans. Ils représentent près d'un quart de la mortalité automobiliste, malgré des baisses comparables voire plus fortes que l'ensemble : - 60,1 % entre 2000 et 2010, - 29,2 % depuis 2010 avec - 21,7 % entre 2012 et 2013.

1 188 automobilistes tués sont conducteurs, soit 74 % des décès. Parmi eux, 22 % ont entre 18 et 24 ans, 12 % plus de 75 ans. Entre 2000 et 2010, la mortalité des passagers a plus baissé que celle des conducteurs (respectivement - 65 % et - 58,5 %). Entre 2010 et 2013, la baisse est similaire entre passagers (- 24,2 %) et conducteurs (- 23,7 %).

¹ Le compte des transports en 2013 – Commissariat général au développement durable – Ministère de l'écologie.

² Hors véhicules de tourisme immatriculés à l'étranger.



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

Conducteurs novices

Dans les accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme, 15,4 % des conducteurs tués sont des conducteurs novices et 68 % d'entre eux ont entre 18 et 24 ans.

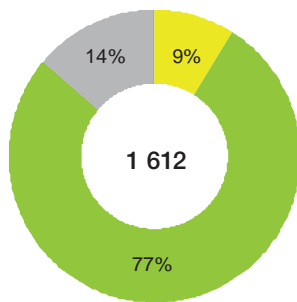
Parmi les conducteurs novices tués, 56,3 % ont moins d'un an de permis, et parmi eux, 66 % ont entre 18 et 24 ans.

La part du trafic des conducteurs novices étant estimée à 5 %, le sur risque d'être tué dans un accident impliquant un conducteur novice est 4 fois supérieur à celui d'être tué dans un accident impliquant un conducteur au permis plus ancien.

Selon le milieu : agglomération, hors agglomération et autoroute

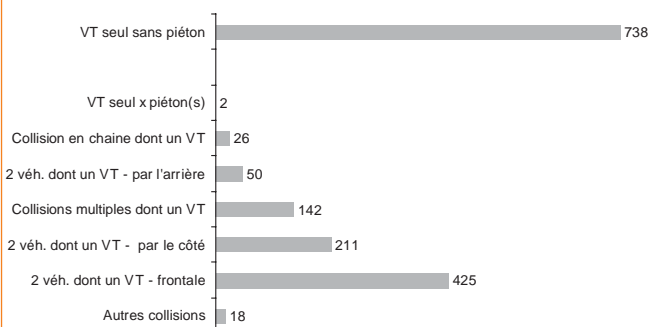
En 2013, 77 % des automobilistes sont tués sur les routes hors agglomération. 83 % de la baisse de la mortalité générale l'a été sur ce type de routes (- 15,2 %). Alors qu'entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité a été plus forte en agglomération que sur les routes hors agglomération (respectivement - 69,4 % et - 62,1 %), entre 2010 et 2013, l'importance de la baisse s'est inversée au profit des routes hors agglomération (respectivement - 22,9 % et - 25,3 %). Avec 142 personnes tuées, les autoroutes connaissent en 2013 une hausse de la mortalité des automobilistes de + 7,6 % par rapport à 2012 et enregistrent un résultat de - 13,9 % entre 2010 et 2013.

Répartition des personnes tuées dans un véhicule de tourisme selon le milieu



■ Autoroute ■ Routes hors agglomération ■ Agglomération

Répartition des personnes tuées dans un VT par type de collision : 1 612 décès

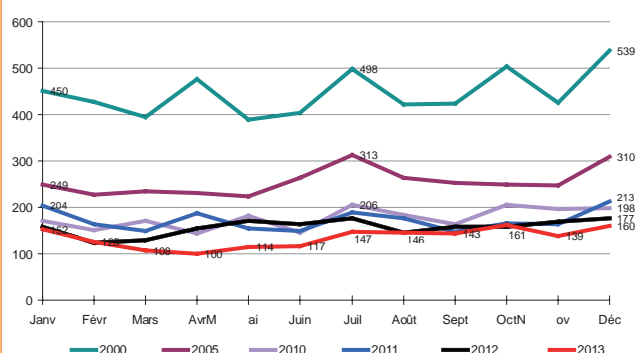


Selon le type de collision et les obstacles heurtés

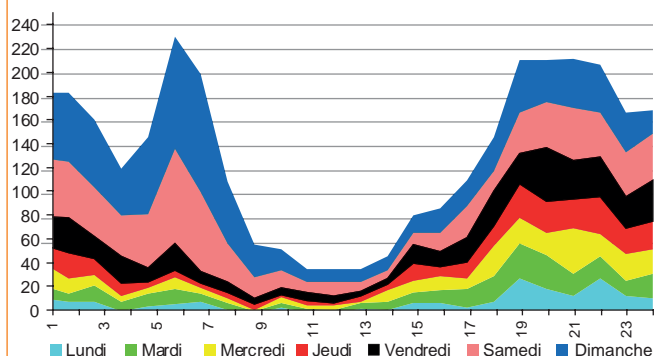
Près d'un automobiliste sur deux décède dans un accident sans tiers (45,8 % en 2012 soit 738 personnes, en baisse de - 19,4 % par rapport à 2012). Près d'un automobiliste sur trois (591 tués en 2013) est tué dans un virage, dont 52 % de nuit (307 tués). 683 automobilistes sont tués en 2013 alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe, hors glissière, au cours de l'accident (dont 264 contre un arbre), ce qui représente 38,7 % de la mortalité pour cette catégorie.

Comme en 2012, un automobiliste sur quatre décède lors d'une collision frontale (26,4 % en 2013 soit 425 personnes, en baisse de - 13,6 % par rapport à 2012). Les progrès les plus marquants concernent les collisions arrières. Entre 2000 et 2010, elles ont diminué de - 63,1 % et depuis 2010 de - 25,4 %. La baisse de ce type de collision, qui se produit essentiellement en intersection, est le résultat d'une réduction significative des vitesses d'approche en carrefour.

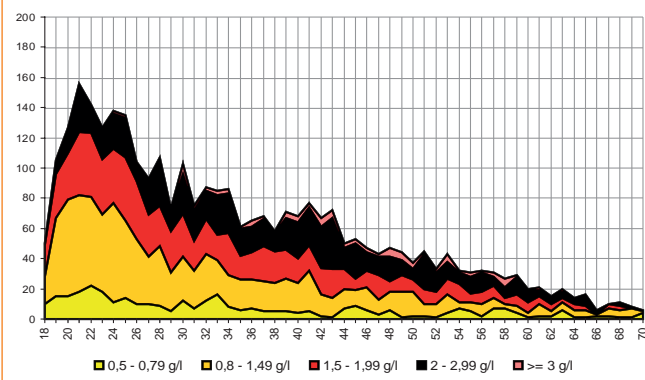
Variation mensuelle du nombre d'usagers tués dans un véhicule de tourisme



Nombre d'automobilistes positifs à l'alcool dans les accidents corporels, selon l'heure et le jour



Taux d'alcoolémie des conducteurs de véhicule de tourisme dans les accidents selon l'âge



Selon le jour et la nuit

Il y a parité entre les mortalités de nuit et de jour, alors que le trafic de nuit est significativement inférieur au trafic de jour. 765 automobilistes sont tués de nuit en 2013, dont 185 entre minuit et 4 heures du matin (soit 24,2 % des tués de nuit contre 13,5 % en 2012). En tenant compte du trafic extrêmement réduit à ces heures, estimé à 5 % à peine, le risque d'être tué est multiplié par 3 par rapport aux autres heures de la journée.

Selon les mois et les jours

Le caractère saisonnier de la mortalité des automobilistes est moins marqué que celui des autres catégories d'usagers. La mortalité en décembre (9,6 %) est souvent liée à celle de janvier (18,1 %) ; celle de juillet (9,3 %) est associée à celle août (17,9 %). Ces quatre mois sont en moyenne les plus meurtriers de l'année. Le second semestre est souvent un peu plus meurtrier que le 1er semestre (53 % de la mortalité annuelle), plus nettement encore en 2013 avec 55,6 %. Un pic mensuel est souvent atteint en octobre, ce qui est le cas en 2013.

La répartition journalière est d'une grande stabilité depuis 2000. Plus des deux tiers des automobilistes tués décèdent les samedis ou dimanches, l'un des conducteurs étant alcoolisé dans 45 % des accidents. On note en 2013 une baisse forte de la mortalité : samedis (- 19 %) et dimanches (- 22,4 %).

Facteurs d'accidents mortels et scénarios types

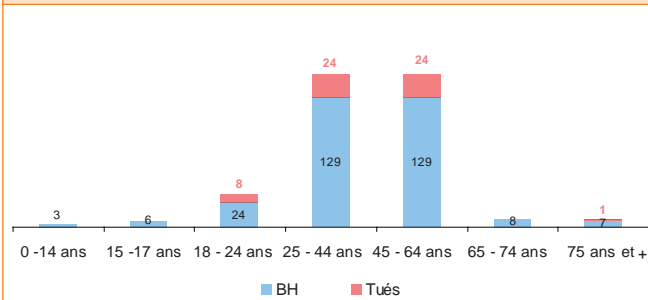
En 2013, dans 19,9 % des accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme, au moins un des conducteurs présentait un taux d'alcool illégal. Ce ratio était de 21,3 % en 2012. Dans plus de 91 % des accidents mortels en présence d'alcool, le taux atteint est supérieur au taux délictuel. Tous les âges sont concernés, les plus touchés les 18-30 ans (46,6 %), mais jusqu'à 55 ans le problème d'alcoolémie reste important.

Un automobiliste sur cinq décède alors qu'il ne porte pas la ceinture de sécurité, soit 291 personnes en 2013 (- 17,8 % par rapport à 2012, en nombre 63 vies épargnées). Parmi les occupants ceinturés victimes d'accidents corporels, seuls 1,9 % sont tués alors que cette part s'élève à 19,1 % pour ceux dont la ceinture n'était pas mise ou était mal attachée.

Un scénario type d'accident mortel est la perte de contrôle sur une route bidirectionnelle d'aspect confortable après un virage resserré abordé sans ralentir, suffisamment, la trajectoire s'achève contre un arbre.

Les accidents impliquant un poids lourd ou un véhicule utilitaire

Nombre d'usagers de poids lourds tués et blessés hospitalisés (BH) selon la classe d'âge: 57 décès pour 306 hospitalisations



En 2013, 2 791 accidents corporels ont impliqué un poids lourd, soit 4,9 % des accidents corporels. 465 personnes ont été tuées, dont 57 usagers de poids lourd (PL), soit respectivement 14,2 % et 1,7 % de la mortalité routière. Le fichier BAAC enregistre 1458 personnes hospitalisées 3 fois plus de blessés hospitalisés que de tués. Dans les accidents mortels impliquant un PL, 7 fois plus de personnes sont tuées hors PL que dans le PL.

La mortalité des personnes impliquées dans un accident de PL baisse de - 4,3 % en 2013 par rapport à 2012, soit 21 vies épargnées. La mortalité dans les accidents impliquant un PL a baissé de - 47,8 % entre 2000 et 2010, et de - 16,5 % depuis ces trois dernières années.

Estimation du risque poids lourd

En 2013, le parc des PL immatriculés en France recule de 1,4 % mais leur parcours annuel moyen augmente de 0,7 %. Depuis 2008, leur parcours moyen était en baisse en moyenne de - 2,3 % chaque année, plus prononcée en 2012 (- 8,8 %). Malgré une circulation des PL étrangers en progression (+ 1 % en 2013), le trafic total PL a reculé de près de 1,9 % en moyenne chaque année. Le trafic PL, à son maximum en 2007 avec 33,5 milliards de km parcourus, était en 2013¹ de 27,1 milliards de km parcourus, dont 31,9 % réalisés par des PL immatriculés à l'étranger (soit + 25% entre 2000 et 2013). Le risque d'être tué dans un accident impliquant un PL par milliard de km est de 17, près de trois fois supérieur à celui d'être tué dans un accident impliquant un véhicule de tourisme.

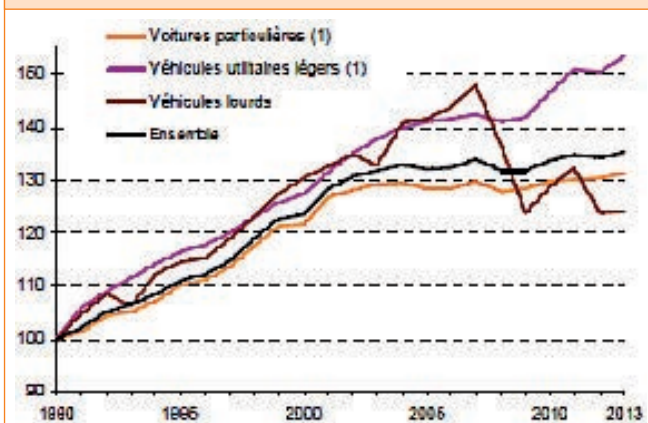
Selon le milieu : agglomération, hors agglomération et autoroute

Les accidents mortels impliquant des PL se concentrent sur les réseaux supportant des trafics de transit, 64 % des personnes tuées en 2013 le sont hors agglomération et 17 % sur autoroute. La baisse de la mortalité en 2013 se fait surtout hors agglomération, - 9,7 % et 32 vies épargnées. La mortalité en agglomération augmente de 18,7 %, avec 14 personnes tuées de plus qu'en 2012.

Usagers heurtés par un poids lourd

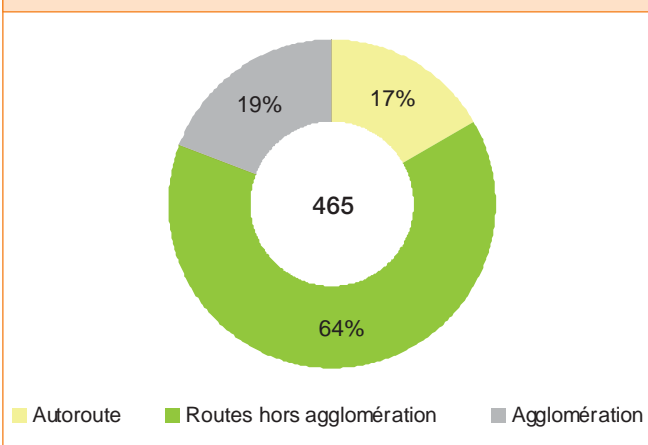
Dans un accident mortel impliquant un PL, plus d'un tué sur deux est automobiliste (194 personnes en 2013), un sur quatre est un usager vulnérable, piéton ou deux-roues (109 personnes en 2013). 68,4 % des décès le sont de jour, contre 57,2 % en moyenne.

Circulation routière par type de véhicule



Circulation en véhicules kilomètres, base 100 en 1990.
(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières.
Source : SOeS, bilan de la circulation.

Personnes tuées dans un accident impliquant un poids lourd selon le milieu





Source : François Cepas / Sécurité Routière.

Facteurs d'accidents mortels et scénarios types

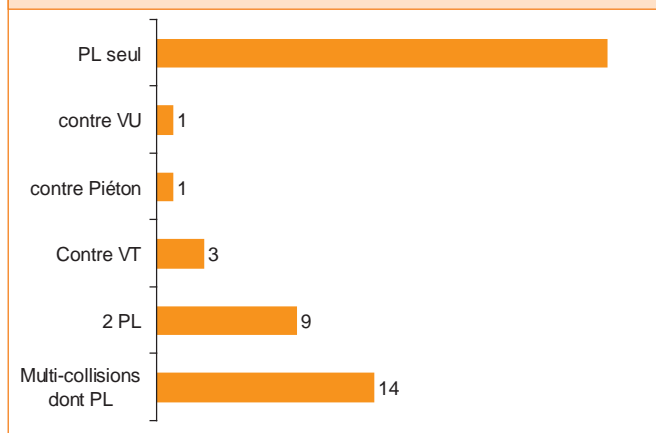
En moyenne sur 2000-2013, 1,5 % des conducteurs de PL impliqués dans un accident mortel présente une alcoolémie supérieure au taux légal.

Avec un autre véhicule impliqué, le chauffeur de PL n'est responsable que dans 29 % des accidents mortels, contre 52 % pour l'ensemble des conducteurs. Mais s'il s'avère rarement à l'origine de l'accident, le poids lourd par sa masse contribue à aggraver les conséquences de l'accident. 80 % des poids lourds impliqués dans les accidents mortels sont de type articulé. Il s'agit dans 20 % des cas de renversements et dans 17 % des sorties de route¹.

Hors agglomération le PL est en choc frontal avec des usagers motorisés. Lorsque le PL heurte un usager vulnérable, le conducteur ne l'a souvent pas aperçu ou vu trop tard du fait de l'angle mort et de sa position de conduite assez haute.

Parmi les accidents de poids lourds seuls en cause, les facteurs principaux sont la vitesse excessive ou inadaptée, des malaises et des défauts de vigilance, souvent associés à d'autres facteurs : chaussée glissante, défaillance du véhicule.

Personnes tuées dans les poids lourds selon le type de collision : 57 décès



Victimes usagers poids lourds

Les usagers de poids lourds décédés dans les accidents de la route représentent 1,7 % de la mortalité routière (57 personnes en 2013). En 2013, 6 décès sont intervenus en milieu urbain contre 11 (19 %) sur autoroute et 40 (70 %) sur route hors agglomération.

47,7 % des victimes décèdent la nuit, dont un tiers entre 0 et 5 heures du matin, et pour plus de la moitié, il s'agit d'un accident sans tiers (51 %). La plupart des autres décès intervient lors d'une collision avec un autre poids lourd (16 %). 19,2 % des chauffeurs de poids lourds tués ont un permis de moins de deux ans.

¹ BEATT - Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004 - avril 2007.

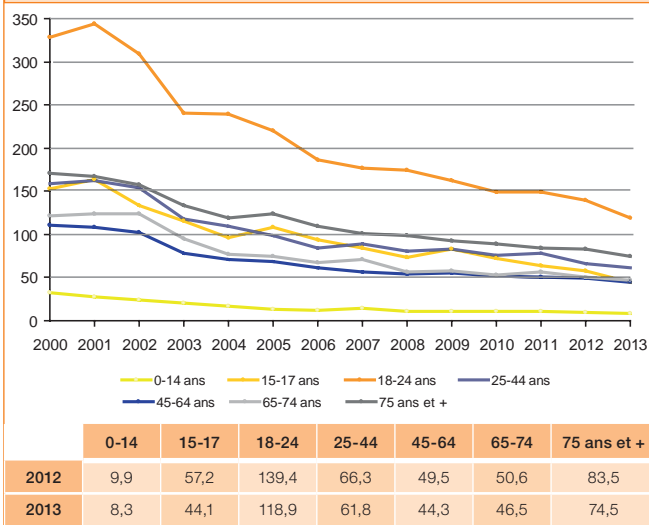
Usagers des véhicules utilitaires (VU)

Les véhicules utilitaires sont le plus souvent des camionnettes. Destinées, comme les poids lourds, au transport de marchandises, le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes. L'utilisation de ce type de véhicule est en croissance régulière. Les véhicules utilitaires ont parcouru de 94,7 milliards de km en 2013, ce qui représente 16,7 % du trafic sur le territoire français.

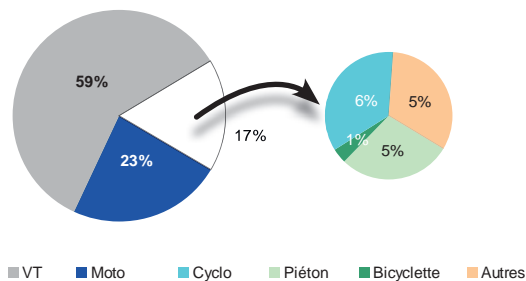
En 2013, 4,1 % des personnes sont tuées en véhicule utilitaire (133 personnes, - 8,3 % de moins qu'en 2012). Malgré cette baisse, la mortalité des usagers en VU est stable depuis 2007. Dans un accident mortel impliquant un VU, pour un tué usager de ce type de véhicule, deux autres usagers sont tués en moyenne. Ceci représente 369 décès en 2013, soit 22 de moins qu'en 2012. Le risque d'être tué par milliard de km dans un accident impliquant un véhicule utilitaire est de 3,9 en 2013.

Les jeunes adultes

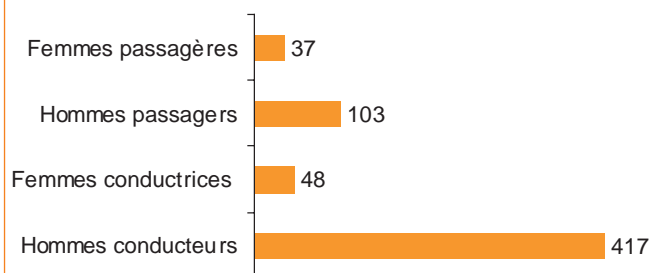
Évolution de la mortalité par classe d'âge par million d'habitants de la même classe d'âge



Répartition des personnes tuées de 18-24 ans selon les catégories d'usagers : 636 décès



La place des personnes tuées de 18-24 ans dans les véhicules



En 2013, 636 jeunes âgés entre 18 et 24 ans sont décédés sur les routes, 117 de moins qu'en 2012 (- 15,5 %). Entre 2010 et 2013, la mortalité des jeunes adultes a baissé de - 23,5 % soit 5 points de mieux que la mortalité routière dans son ensemble. Entre 2000 et 2010, la baisse est de - 52,4 % soit un point de mieux. Ces résultats sont d'autant plus encourageants que durant la même période, cette population a augmenté de + 4,2 %.

Mais les 18-24 ans, qui ne représentent que 8,8 % de la population, forment encore 19,5 % de la mortalité routière en 2013. Ils risquent deux fois plus que les autres de mourir sur les routes. La mortalité routière est la première cause de mortalité chez les jeunes adultes, loin devant les suicides et les autres mortalités accidentelles. Le fichier BAAC recense 8 fois plus de jeunes blessés hospitalisés que de jeunes tués

Selon le mode de déplacement

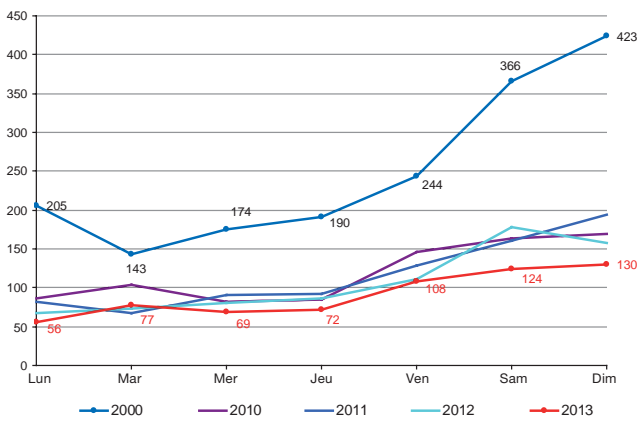
Les jeunes se tuent plus en voiture que les autres, avec 378 personnes décédées en 2013 (23,4 % de la mortalité automobiliste). 43 % d'entre eux étaient des conducteurs novices. Parmi les 149 jeunes décédés en motocyclette (23,6 % de la mortalité motocycliste), 39 étaient novices (26,2 %).

Selon la position dans le véhicule

Parmi les jeunes tués dans un véhicule, trois quarts étaient conducteurs et un quart passagers. Dans l'ensemble, le rapport homme/femme est encore plus marqué que pour les autres classes d'âge, 80/20 contre 70/30. En 2013, la mortalité féminine diminue de - 44 % alors que la mortalité masculine ne baisse que de - 9 %. Les jeunes femmes représentent 26 % des jeunes passagers tués mais 10 % des jeunes conducteurs tués.

Entre 2000 et 2010, la mortalité des passagers a baissé de - 64 %, celles des conducteurs de - 49 %, sans grande différence homme / femme. Entre 2010 et 2013, ces baisses s'établissent respectivement à - 22 % et - 23 %, l'année 2013 ayant enregistré 79 jeunes conducteurs décédés en moins et 38 passagers décédés de moins par rapport à 2012 (soit - 15 % et - 21 %).

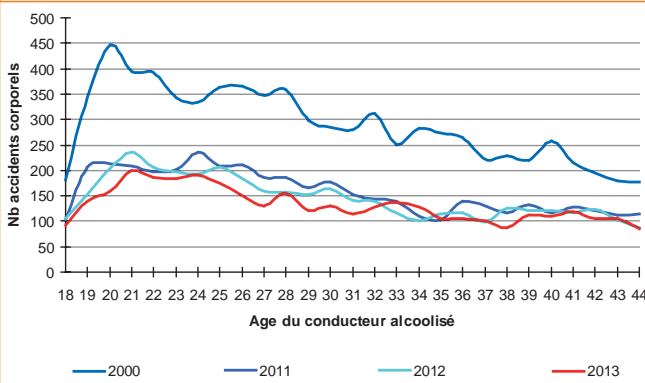
Personnes tuées de 18-24 ans selon le jour



Selon les jours et les heures

La mortalité des 18-24 ans est particulièrement marquée les week-ends, plus spécialement le dimanche. En raison d'une mobilité notamment plus forte ce jour-là, les 18-24 ans décèdent 1,7 fois plus que sur la moyenne des jours ouvrables (lundi à vendredi). Ce ratio n'est que de 1,2 pour la mortalité d'ensemble. En 2013, le nombre de jeunes adultes tués les week-ends baisse de - 30,3 % pour le samedi soit 54 vies épargnées et - 17,7 % pour le dimanche soit 28 vies épargnées. La mortalité routière des 18-24 ans survient pour 57,1 % la nuit, contre 42,8 % pour les autres classes d'âge, ce qui traduit une mobilité nocturne plus forte.

Nombre d'accidents corporels avec un conducteur alcoolisé selon l'âge du conducteur



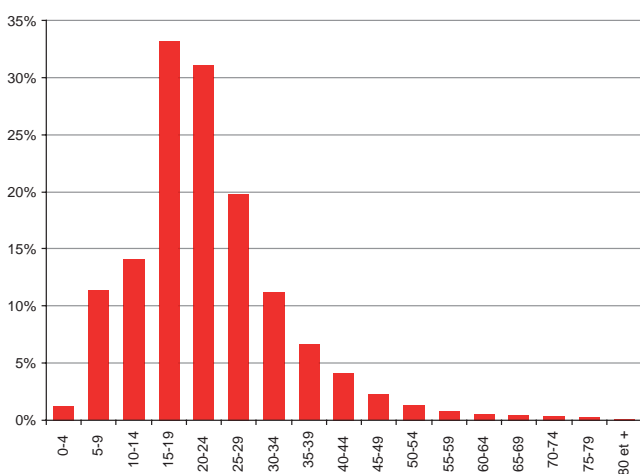
Facteurs d'accidents mortels

Le niveau de responsabilité présumée des conducteurs 18-24 ans impliqués dans les accidents mortels est supérieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement 76,1 % et 62,5 % en 2013).

Parmi les facteurs explicatifs émergent la propension à la prise de risque en particulier pour les hommes, la vitesse excessive ou inadaptée associée à l'inexpérience de la conduite et la présence d'alcool, un facteur partagé avec les 25-44 ans. Entre 2000 et 2013, le nombre de jeunes alcoolisés impliqués dans des accidents mortels a fortement diminué, le pic atteint entre 19 et 21 ans s'est estompé, ce qui résulte probablement de l'effet de l'introduction du permis probatoire en 2004.

On enregistre comme facteurs aggravants l'occupation forte des véhicules de tourisme et le non-port de la ceinture de sécurité.

Part de la mortalité routière parmi l'ensemble des décès par classe d'âge - Données 2011

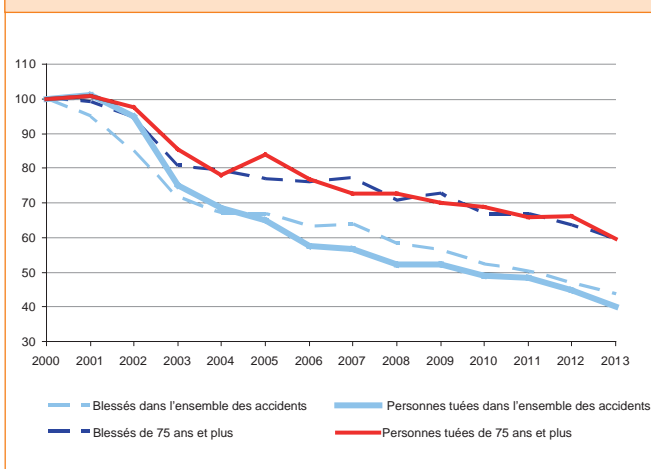


Jeunes adultes jusqu'à 29 ans

Les évolutions sociétales conduisent désormais au report de l'accès à la conduite après les études, l'achat du véhicule avec le premier emploi et la création d'une famille après trente ans. Les comportements des « jeunes adultes » se poursuivent ainsi après 25 ans et incitent à étudier l'accidentalité particulière jusqu'à 29 ans. Les 25-29 ans représentent 6 % de la population mais 9,4 % de la mortalité routière en 2013 (307 jeunes ont été tués). Le facteur de sur-risque est de 1,6. En cas d'accident mortel, ces jeunes sont presque autant présumés responsables que les 18-24 ans (45,5 %) notamment de par leur consommation d'alcool. Parmi les conducteurs impliqués dans un accident mortel, 22,8 % présentaient en 2013 un taux supérieur au taux légal. Au-delà des similitudes avec les 18-24 ans, ces jeunes présentent une part plus importante de motocyclistes (30,3 % de leur mortalité routière).

Les seniors

Évolution des victimes de 75 ans et plus dans l'accidentalité (base 100 - année 2000)



En 2013, 5 601 seniors de 75 ans et plus sont impliqués dans un accident corporel ou 4,5 % de l'ensemble des personnes impliquées. 434 seniors de 75 ans et plus sont tués, soit 13,3 % de la mortalité routière. L'année 2013 enregistre 47 personnes tuées en moins, soit une diminution de - 9,8 % par rapport à 2012. Le fichier BAAC enregistre 4 fois plus de seniors hospitalisés que de seniors tués sur la route.

Estimation du risque

Entre 2000 et 2010, la mortalité des seniors a diminué de - 31 %, puis - 13,2 % entre 2010 et 2013. La progression démographique entre 2000 et 2013 de cette classe d'âge (+ 38,8 %) n'explique qu'en partie ce résultat mitigé. Un senior a désormais 1,5 fois plus de risque d'être tué sur la route que la moyenne, contre 1,2 fois plus en 2000 ; les seniors représentent 9,1 % de la population mais 13,3 % de la mortalité routière.

Rapporté au kilométrage parcouru, le risque d'être tué pour un conducteur senior est deux fois supérieur à celui d'être tué pour l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme, notamment du fait de leur plus grande fragilité.

Particularité de la classe d'âge

La mortalité routière des 75 ans et plus, rapportée à la population totale de la classe d'âge, est de 74 personnes tuées par million d'habitants, alors que cette valeur est de 44 pour les 65-74 ans et 51 pour l'ensemble de la population. Les 75 ans et plus sont ainsi les plus touchés par la mortalité routière après les 18-24 ans.

41 % des seniors tués de 75 ans et plus sont piétons, pour 26 % des 65-74 ans et 14 % pour l'ensemble de la population. 75 % des automobilistes de véhicules de tourisme de 75 ans et plus impliqués dans un accident mortel et 65 % de ceux impliqués dans un accident corporel sont présumés responsables contre respectivement 59 % et 49 % pour les 65-74 ans (et respectivement 63 % et 47 % pour l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme).

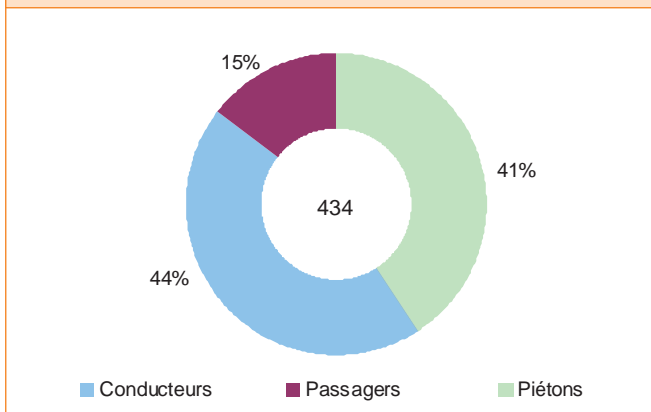
Selon le milieu : agglomération, hors agglomération, autoroutes

La mortalité routière des seniors de 75 ans et plus se produit en agglomération dans 50 % des cas. La part importante de la mortalité urbaine provient de la mortalité piétonne.

Selon le jour et la nuit

La mortalité routière des seniors de 75 ans et plus intervient essentiellement de jour (84 % en 2013), ces personnes évitant de se déplacer, à pied ou en voiture, la nuit*.

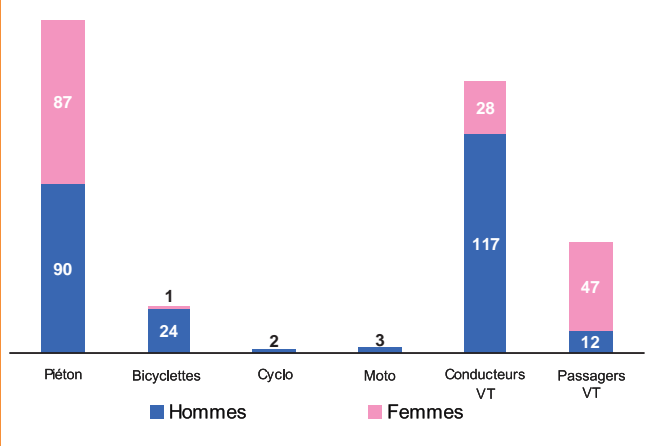
Personnes tuées de 75 ans et plus selon la catégorie



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

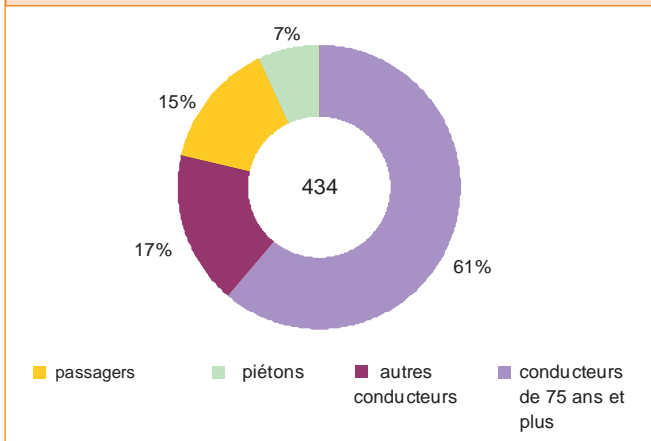
* 1. Le suivi des conducteurs âgés - INRETS - décembre 2003.

Personnes tuées de 75 ans et plus selon le sexe et le mode de déplacement



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur de 75 ans et +



Selon le mode de déplacement

La répartition de la mortalité reflète des modes de déplacement bien particuliers à cette classe d'âge. Ces seniors représentent 38,1 % des piétons décédés en 2013, soit 177 personnes, dont 87 femmes (45,8 %), alors qu'elles ne constituent que 32,6 % de la mortalité piétonne des autres classes d'âge. La mortalité piétonne des seniors de 75 ans et plus ne baisse que de - 2 % depuis 2010 après avoir baissé seulement de - 20 % entre 2000 et 2010.

204 seniors de 75 ans et plus, dont 145 conducteurs, sont décédés en véhicule de tourisme, soit - 13,9 % de moins qu'en 2012. Entre 2000 et 2010, la mortalité avait baissé de - 40,9 % et la baisse entre 2010 et 2013 s'établit à - 20,6 %.

Dans la mortalité d'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme, la part des conducteurs de 75 ans et plus décédés est passée de 6,3 % en 2000 à 8,5 % en 2013. Souvent conduits les seniors, de 75 ans et plus, sont de plus en plus représentés dans la mortalité des passagers de véhicules de tourisme, passant de 9,8 % en 2000 à 13,9 % en 2013 avec 59 personnes tuées.

Facteurs d'accidents mortels et scénarios types

En 2013, 317 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur de 75 ans ou plus. Ces conducteurs ne sont pas les seules victimes des accidents dans lesquels ils sont impliqués : 39 % des victimes sont d'autres conducteurs, des passagers ou des piétons.

Dans les accidents mortels, la responsabilité présumée des conducteurs seniors de 75 ans et plus est de 75 %. Il s'agit souvent d'un refus de priorité (28 % comme cause principale identifiée par les forces de l'ordre). L'alcool est très peu présent chez ces conducteurs seniors : 1,4 % des conducteurs impliqués ont une alcoolémie supérieure au taux légal. En revanche, les troubles de vigilance sont fréquents : un conducteur de 75 ans et plus sur cinq décède lors d'un accident où il est victime de malaise ou de fatigue.

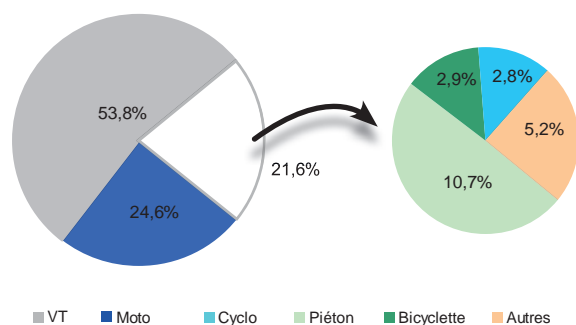
Un accident mortel type est un conducteur senior en attente en intersection (en général à un stop), sur une voie secondaire, hors agglomération¹ et qui s'engage sur la route principale en appréciant mal la vitesse d'approche des véhicules. Le piéton senior est souvent renversé sur un passage piéton en fin de traversée².

¹ Vieillesse de la population et sécurité routière - INRETS - novembre 2004.

² La traversée de rue chez les personnes âgées : facteurs de risques et méthode de récupération - INRETS - février 2005.

Les conducteurs novices

Personnes tuées dans un accident avec un conducteur novice selon les usagers : 786 décès



Source : Communication Publicis / Illustrateur Marc Goubay.

Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à deux ans¹.

En 2013, 13 837 accidents corporels ont impliqué un conducteur novice soit 24 % de l'ensemble des accidents. 786 personnes ont été tuées, dont 331 conducteurs novices, soit respectivement 24,1 % et 10,1 % de la mortalité routière. Entre 2012 et 2013, la baisse de la mortalité dans ces accidents représente 21 % de la diminution de la mortalité générale, soit 82 vies épargnées. L'évolution à la baisse de la mortalité des conducteurs novices (- 9,4 % entre 2012 et 2013) suit la baisse d'ensemble de la mortalité.

Entre 2000 et 2010, cette baisse a été de - 51,7 %, équivalente à celle sur l'ensemble des conducteurs. Elle est de -19,2 % depuis 2010 (pour - 19,6 % pour l'ensemble des conducteurs). Le fichier BAAC enregistre 8 fois plus de blessés hospitalisés dans un accident impliquant un conducteur novice que de personnes tuées.

Estimation du risque encouru

Les conducteurs novices sont davantage susceptibles d'avoir des accidents en raison de leur manque d'expérience de la conduite et de leur jeunesse. Ils sont environ deux millions de détenteurs d'un permis B de moins de deux ans et réalisent en moyenne 11 000 km par an². Le risque d'être tué pour un automobiliste novice, rapporté au nombre de kilomètres parcourus, peut être estimé comme quatre fois supérieur à celui d'un conducteur « expérimenté ».

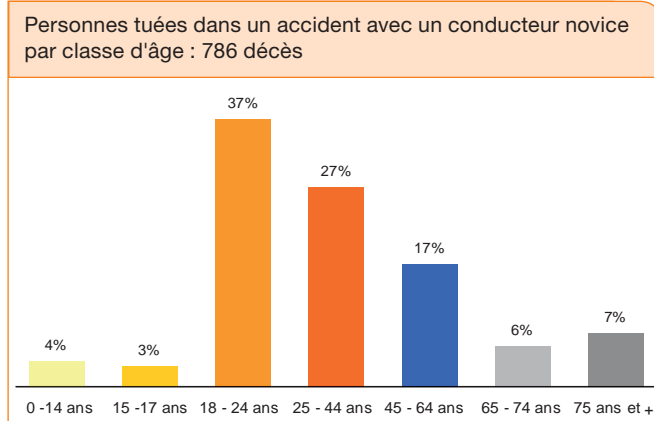
Conducteurs novices tués

Parmi les conducteurs novices de véhicule de tourisme tués, 68 % ont entre 18 et 24 ans. Pour les motocyclistes, la part des 18-24 ans est de 50 % et celle des 25-44 ans de 41 %.

¹ Les catégories considérées sont les motocyclettes, les véhicules de tourisme, les véhicules utilitaires, les camions et les véhicules de transport en commun car ces véhicules nécessitant obligatoirement l'obtention d'un permis pour les utiliser sur une voie ouverte à la circulation publique.

² Enquête Parc Auto 2012 - km parcourus pour les conducteurs de - de 25 ans.

	Conducteurs tués ayant un permis de moins de deux ans						Ensemble des conducteurs tués	% conducteurs tués de moins de 2 ans /ensemble	
	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +			Total
Motocyclettes	4	66	55	8	0	0	133	592	22,5 %
Véhicules de tourisme	0	124	45	13	1	0	183	1 188	15,4 %
Véhicules utilitaires	0	2	3	0	0	0	5	99	5,1 %
Poids lourds	0	3	4	3	0	0	10	52	19,2 %
Total	4	195	107	24	1	0	331	1 931	17 %



	Accidents mortels					
	Conducteurs novices			Ensemble des conducteurs		
	Res-pon-sable	non respon-sable	%	Res-pon-sable	non respon-sable	%
Motocyclettes	92	55	62,6	403	240	62,7
Voitures de tourisme	330	111	74,8	1 781	1 062	62,6
Véhicules utilitaires	24	12	66,7	182	178	50,6
Poids lourds	34	65	34,3	134	324	29,3
Autres	11	9	55,0	208	275	43,1
Total	491	252	66,1	2 708	2 079	56,6

	Ancienneté permis	Impliqués dans un accident mortel		
		taux d'alcoolémie positif	taux d'alcoolémie connu	%
Motocyclettes	< 2 ans	22	107	21
	Ensemble	100	498	20
Véhicules de tourisme	< 2 ans	115	396	29
	Ensemble	499	2 508	20
Véhicules utilitaires	< 2 ans	2	33	6
	Ensemble	45	334	13
Poids lourds	< 2 ans	1	95	1
	Ensemble	3	432	1
Transport en commun	< 2 ans	0	11	0
	Ensemble	0	37	0
Ensemble des conducteurs	< 2 ans	140	642	22
	Ensemble	647	3 809	17

Usagers impliqués

Les personnes tuées dans les accidents impliquant un conducteur novice (78 % des personnes tuées) sont concentrées sur deux catégories d'usagers : 53,8 % sont des conducteurs ou passagers de véhicules de tourisme et 24,6 % des motocyclistes. Viennent ensuite les piétons avec 10,7 % des personnes tuées.

En 2013, 30,6 % des motocyclistes tués le sont dans un accident impliquant un conducteur novice. Pour les automobilistes, cette part est de 26,2 %. Lorsqu'un automobiliste novice est impliqué dans l'accident, les personnes tuées sont à 40,4 % des 18 - 24 ans et à 24,4 % des 25-44 ans. Lorsqu'un motocycliste novice est présent, 41,5 % des personnes tuées ont entre 18 et 24 ans et 35,4 % entre 25 et 44 ans.

Selon le jour et la nuit

De nuit, la part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice est plus importante que celle impliquant des conducteurs plus expérimentés : 46,4 % contre 40,4 % en 2013.

Responsabilité présumée dans les accidents mortels

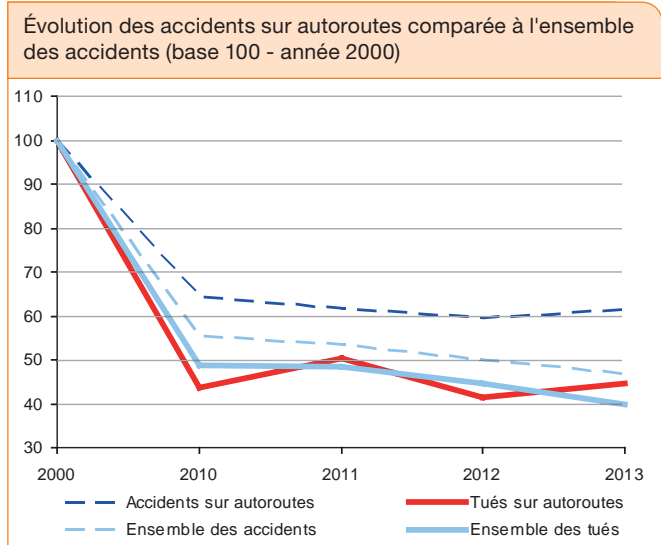
L'inexpérience de la conduite se traduit par une responsabilité présumée des conducteurs novices dans les accidents mortels de dix points supérieure à celle des autres conducteurs. Les conducteurs novices professionnels (véhicules utilitaires ou poids lourds) présentent un écart moindre. 22 % des conducteurs novices (permis de moins de 2 ans) et 26 % des conducteurs novices au permis de moins d'un an, impliqués dans un accident mortel en 2013, avaient une alcoolémie positive, pour un ratio de 17 % sur l'ensemble des conducteurs.

Pendant la formation au permis de conduire

Chaque année, 800 000 jeunes obtiennent le permis B (véhicule de tourisme) via la formation traditionnelle et 180 000 via la conduite accompagnée. 110 000 ont obtenu le permis A ou A1 (motocycliste) en 2013. En moyenne, 8 accidents mortels par an impliquent un conducteur en formation, dont 5 en conduite accompagnée. Selon les données des assureurs, l'accidentalité matérielle et corporelle, plus forte, juste après l'obtention du permis, diminue notablement la troisième année après une formation traditionnelle et plus rapidement après conduite accompagnée. L'expérience de la conduite ne se stabilise qu'après 3 ou 4 ans de conduite selon l'INRETS¹.

¹ Vague 3 de l'enquête MARC : enquête sur la mobilité, le risque, les attitudes et les comportements des jeunes conducteurs - Août 2005 INRETS.

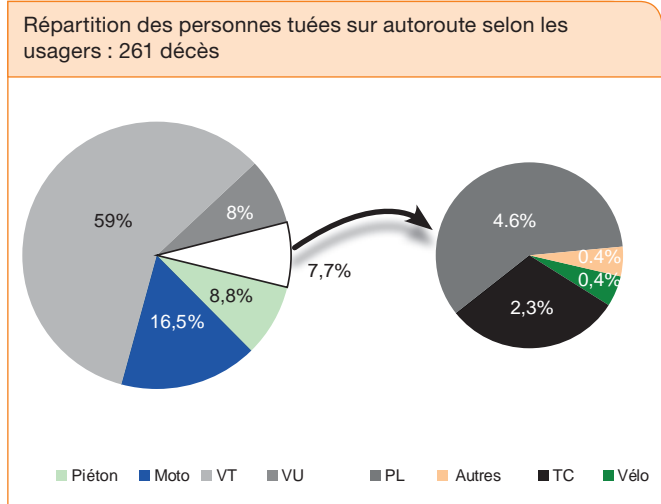
Les autoroutes



En 2013, 4 536 accidents corporels se sont produits sur autoroute, dont 215 accidents mortels. 261 personnes ont été tuées soit 19 de plus par rapport à 2012, ce qui représente une hausse de + 7,9 %. La mortalité a augmenté de + 2 % entre 2010 et 2013, après une baisse de - 56,2 % entre 2000 et 2010. Les décès sur autoroute représentent 8 % de l'ensemble de la mortalité. On compte 8 fois plus de blessés hospitalisés que de personnes tuées.

Estimation du risque d'être tué sur autoroute

Le linéaire d'autoroutes s'établit en 2013 à 11 651 km, dont 77,7 % sont concédés. Ce linéaire et le volume de circulation qu'il supporte ont tous deux augmenté de près de 20 % entre 2000 et 2010. Le trafic après avoir marqué un léger recul en 2012 est reparti à la hausse en 2013 (+ 0,7 % uniquement par le fait d'une augmentation sur le réseau concédé (+ 1,8 %). Le réseau autoroutier supporte près de 30 % de la circulation routière dont la moitié sur le réseau concédé.



En 2013, 1,5 personnes ont été tuées par milliard de km parcourus. Les autoroutes sont cinq fois moins dangereuses que les routes hors agglomération à chaussée unique. Outre l'absence d'usagers vulnérables, cette différence peut en grande partie être expliquée par les caractéristiques de conception de ces infrastructures qui empêchent dans la mesure du possible les chocs frontaux ou accidents liés aux conflits de trafic en cisaillement.

Selon les usagers accidentés

Les autoroutes sont interdites aux véhicules lents et modes doux, l'accidentalité y diffère des routes hors agglomération. Plus d'un cinquième des usagers poids-lourds tués (12 parmi les 57) l'est sur autoroute. En 2013, on compte 3 conducteurs poids-lourds décédés de moins sur autoroute, mais 2 usagers de plus décédés dans les accidents impliquant un poids lourd (83 en 2013 contre 81 en 2012, usagers PL inclus).

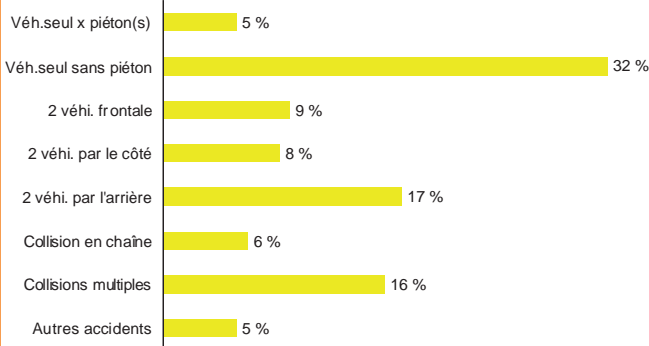
Une autre particularité est la forte mortalité des piétons, relativement stable d'une année sur l'autre. Emprunter l'autoroute à pied est interdit, et cette mortalité concerne essentiellement des usagers en panne sur les bords de voie, des agents, pompiers ou fonctionnaires en intervention. 23 piétons ont été tués en 2013.

L'essentiel de la hausse de la mortalité en 2013 sur autoroutes concerne les automobilistes (+ 22 tués par rapport à 2012).

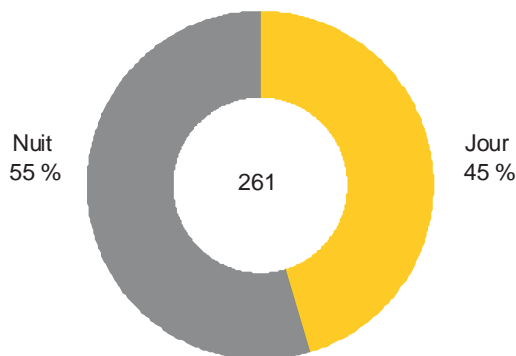


Source : Jérôme Grosard / MI / DICOOM.

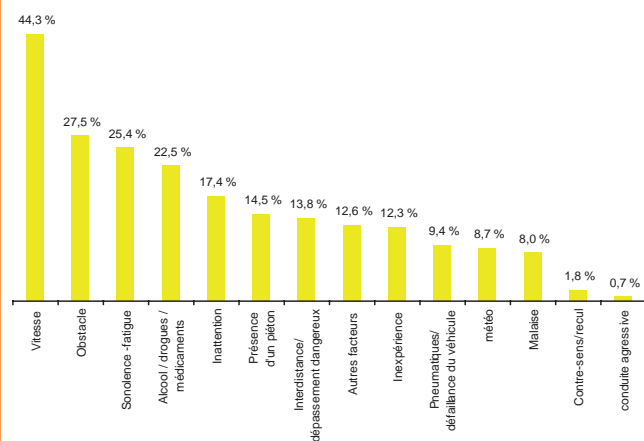
Proportion de personnes tuées sur les autoroutes selon le type de collision : 261 décès



Personnes tuées sur autoroutes selon la luminosité



Part de facteurs à l'origine des accidents mortels en 2013 sur les autoroutes concédées



Source : ASFA - Analyse des accidents mortels 2013

Selon le type d'accidents mortels

Un tué sur trois sur autoroute l'est dans un accident sans tiers (32 % en 2013). La mortalité lors d'accidents frontaux a fortement augmenté en 2013 : 24 personnes ont été tuées lors de franchissements de terre-plein central par un poids-lourd, après chocs contre véhicules à contre sens (un accident sur l'A64 a coûté la vie à quatre personnes). Les collisions de côté enregistrent une augmentation de + 14 tués par rapport à 2012, les collisions en chaîne + 7 tués et les collisions multiples + 12 tués.

Selon le jour et la nuit

Sur ce réseau plus circulé la nuit que d'autres réseaux, la mortalité nocturne s'élève à 54,8 %, en 2013, contre 40,9 % sur routes hors agglomération. Les longues distances parcourues sur autoroute sont sans doute plus propices à la somnolence, mais la moitié des accidents imputables à ce facteur survient sur des trajets de moins de deux heures. Dans plus de la moitié des cas, les accidents se produisent de jour entre 14 h et 16 h.

En 2013, l'augmentation de la mortalité sur autoroutes provient de la hausse de la mortalité nocturne (18 personnes tuées en plus par rapport à 2012 sur les 19), à l'inverse de la baisse recensée en 2012, avec - 49 personnes tuées la nuit.

Facteurs d'accidents mortels

Les facteurs dominants d'accident mortel sur autoroute sont la vitesse, la perte de vigilance et l'ensemble alcool/drogues/médicaments¹. L'alcool est moins présent dans les accidents sur autoroute que sur les autres réseaux. Dans un accident mortel sur cinq en moyenne, au moins un conducteur présente un taux d'alcool supérieur au taux légal (20,6 % en 2013). En revanche, le facteur vitesse semble en progression : en 2013, la vitesse excessive ou inadaptée est enregistrée à 44,2 % dans les accidents mortels sur autoroute concédée.

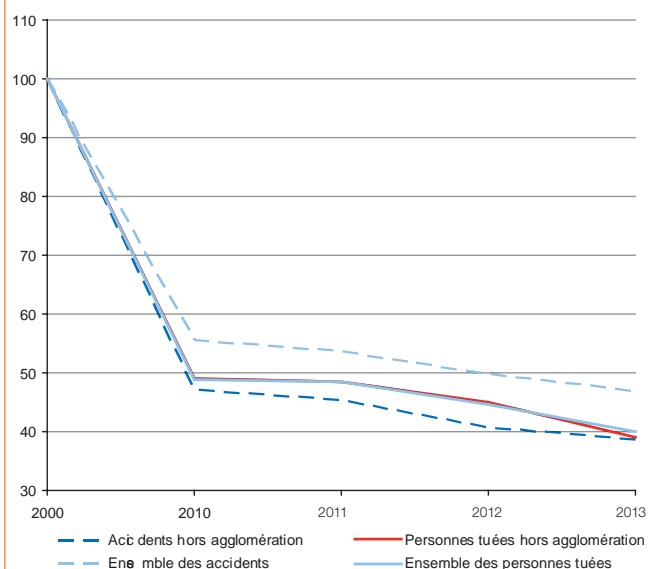
Dans les collisions mortelles entre véhicule de tourisme et poids-lourd, ce dernier apparaît le plus souvent heurté par le véhicule de tourisme. Ceci s'explique en partie par le différentiel de vitesse entre les véhicules. Certaines situations sont plus spécifiquement liées au poids-lourd² : échauffement excessif des freins ou charges instables en virage qui entraînent une perte de contrôle en descentes. Il arrive aussi que des conducteurs de poids lourds circulent à cheval sur la bande d'arrêt d'urgence et heurtent des véhicules arrêtés.

¹ Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées – ASFA 2013.

² Accidentalité des poids lourds sur autoroutes – Synthèse bibliographique – SETRA – Novembre 2012.

Les routes hors agglomération

Évolution des accidents hors agglomération comparée à l'ensemble des accidents (base 100 - année 2000)



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

En 2013, 12 857 accidents corporels se sont produits sur les routes hors agglomération dont 1 907 accidents mortels. 2 077 personnes y ont été tuées soit 308 décès de moins qu'en 2012. La baisse de la mortalité est de - 12,9 % contre - 20,2 % entre 2010 et 2013 et - 51 % entre 2000 et 2010. Les accidents hors agglomération sont plus graves que sur les autres réseaux. Avec 22,6 % des accidents corporels en 2013, ce réseau totalise 63,6 % des personnes tuées et 39,8 % des blessés hospitalisés. On compte 5 fois plus de blessés hospitalisés que de personnes tuées.

Estimation du risque d'être tué sur une route hors agglomération

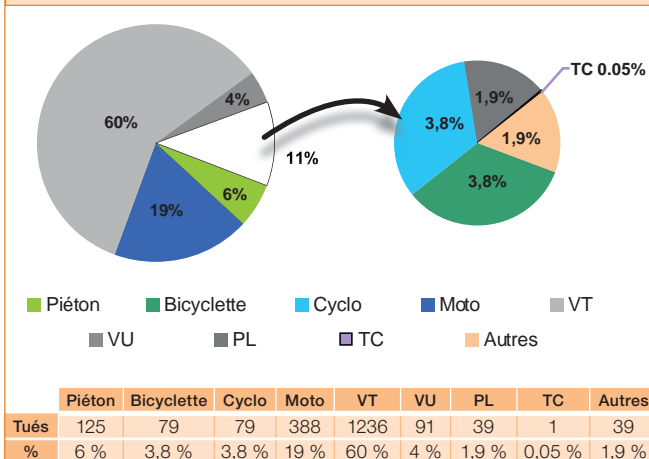
87 % de la mortalité sur ce réseau (1 808 personnes) concerne les routes bidirectionnelles, normalement limitées à 90 km/h, soit 55,3 % de l'ensemble de la mortalité routière. La mortalité sur ces routes a baissé de - 22,9 % depuis 2010. Parmi ces axes, les routes principales présentent des enjeux et des risques importants liés au trafic généralement supérieur à 1 500 véhicules par jour¹. On estime que deux tiers des personnes tuées sur les routes bidirectionnelles le sont sur ces axes principaux.

Le nombre de personnes tuées au km est de l'ordre de 40 pour 1 000 km pour les routes nationales². 7 % de la mortalité (140 personnes tuées en 2013), porte sur les routes à chaussées séparées, généralement limitées à 110 km/h, soit environ 17 personnes tuées pour 1 000 km de routes à chaussées séparées.

Selon les usagers accidentés

Plus de 75 % des personnes tuées sur les routes hors agglomération sont des usagers de véhicule de tourisme ou de motocyclette (78,2 % en 2013). La baisse de la mortalité enregistrée en 2013 concerne surtout les véhicules de tourisme (236 vies épargnées) mais aussi les cyclistes (27 vies épargnées). Depuis 2010, la mortalité des automobilistes baisse chaque année : - 3,4 % entre 2011 et 2010, - 8,5 % entre 2012 et 2011 et - 16 % entre 2013 et 2012. La mortalité motocycliste a évolué respectivement de + 16,2 %, - 13,7 % et - 2 %. La mortalité des cyclistes, qui avait augmenté de + 27,7 % en 2012, soit 23 cyclistes tués en plus par rapport en 2011, connaît une baisse de - 25,5 % en 2013 avec 27 cyclistes tués en moins.

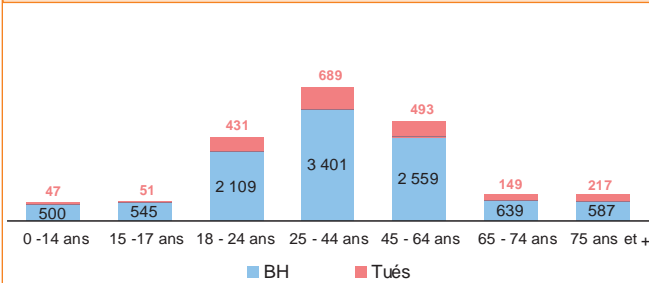
Répartition des personnes tuées hors agglomération selon les usagers : 2 077 décès



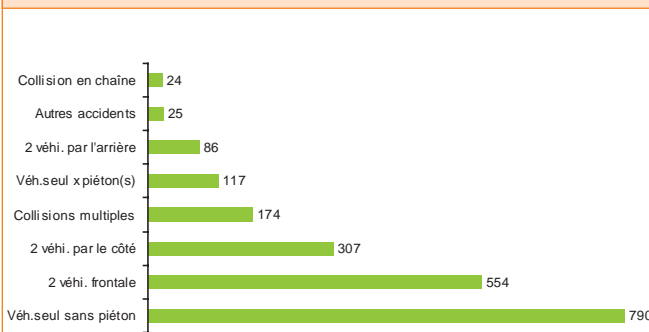
¹ Sécurité des routes et des rues - SETRA-CETUR - septembre 1992.

² Etude sur l'abaissement de la vitesse sur les réseaux locaux - CETE Normandie - 2013.

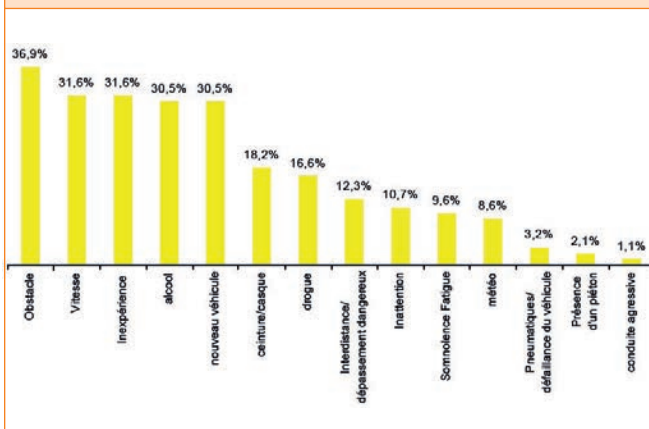
Nombre de personnes tuées et blessées hospitalisées hors agglomération par classe d'âge : 2 077 décès pour 10 340 hospitalisations (BH)



Répartition des personnes tuées hors agglomération selon le type de collision : 2 077 décès



Part de facteurs à l'origine des accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme entre 2009 et 2010 sur les routes hors agglomération en Haute-Normandie



Source : Cerema DTer/NC.

Selon les classes d'âge

59,7 % de la baisse de la mortalité enregistrée en 2013 sur les routes hors agglomération concerne les 18 - 24 ans et les 45 - 64 ans, des classes d'âge qui représentent à elles deux 44,5 % de cette mortalité. Les progrès les plus importants entre 2010 et 2013 ont été accomplis chez les 15 - 17 ans (- 46,3 %). A l'inverse, les progrès les plus faibles concernent les personnes âgées entre 65 et 74 ans (- 6,9 %).

Selon le type d'accidents mortels

269 vies ont été épargnées sur les routes hors agglomération en 2013, ce qui représente 87 % de la baisse totale enregistrée. En 2013, les deux types d'accidents mortels prédominants sont les accidents sans tiers (38 %) et les chocs frontaux (27 %). Sur le long terme, la mortalité baisse nettement moins vite sur ces types d'accidents que celle causée par des chocs latéraux (- 55 % entre 2000 et 2010 et - 24 % entre 2010 et 2013). La part de la mortalité à la suite d'un accident mortel, en présence d'un piéton, est en moyenne de 5 % chaque année. On constate une légère augmentation au fil des ans (+ 1,5 point) depuis 2010.

Selon le jour et la nuit

Sur ce réseau où la circulation de nuit est faible, la mortalité de jour est de 59,1 % en 2013 avec une baisse importante enregistrée en 2013 (166 vies épargnées sur les 308). Toutefois, sur la période 2010 - 2013, la mortalité de nuit baisse plus vite que celle de jour.

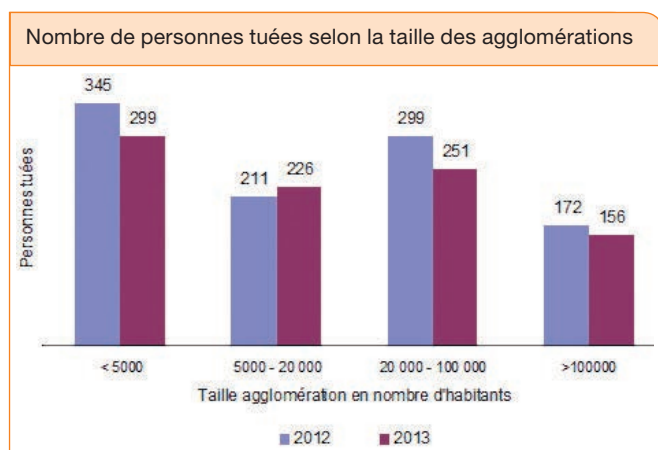
Facteurs d'accidents mortels sur route hors agglomération

Sur ces routes, trois à quatre facteurs peuvent être présents concomitamment, surtout lorsque des véhicules de tourisme sont impliqués¹ :

- la vitesse, souvent comme facteur déclencheur et pratiquement toujours comme facteur aggravant,
- l'inexpérience de la conduite sur ce type de route, notamment dans les courbes,
- l'alcool, qui sur les routes secondaires est souvent associé à d'autres facteurs comme le non-port de la ceinture de sécurité sur des déplacements courts,
- la détention récente du véhicule (moins de 6 mois) qui traduit un défaut de maîtrise des organes de conduite (frein et direction) - cf. page 103,
- la perte de contrôle avec choc contre un obstacle présent au bord des routes, arbres, poteaux, têtes de buse,... - cf. page 66.

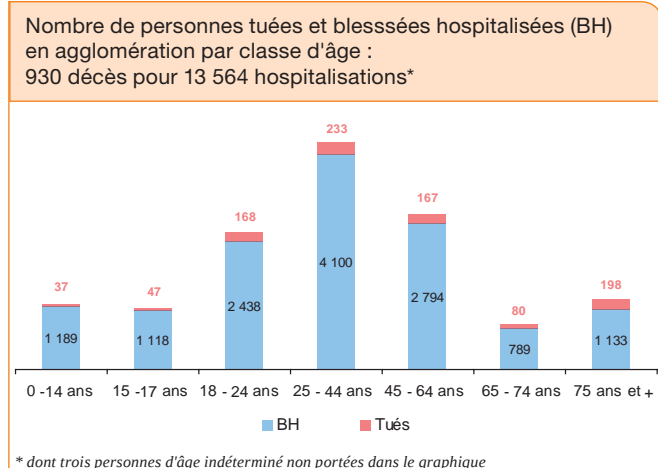
¹ Plusieurs études dont Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute Normandie entre 2009 et 2010 - CETE Normandie Centre - juin 2013

Les routes et rues en agglomération



En 2013, 39 419 accidents corporels se sont produits en agglomération¹, dont 898 accidents mortels. 930 personnes ont été tuées soit 96 en moins qu'en 2012 (- 9,4 %). La baisse de la mortalité entre 2010 et 2013, s'établit à -17,9 % et à - 50,2 % entre 2000 et 2010.

Une personne sur trois est tuée en agglomération (28,5 % en 2013) alors que deux accidents corporels sur trois s'y produisent (69,4 %). Si les accidents sont moins mortels qu'hors agglomération du fait de vitesses moins élevées, la présence plus forte d'usagers vulnérables² explique le nombre important de blessés hospitalisés (52,2 % sont blessés en agglomération). On compte dans le fichier BAAC en moyenne 15 fois plus de blessés hospitalisés que de personnes tuées, mais ce rapport s'étend de 9 dans les villes de moins de 5 000 habitants à 21 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le nombre de décès décroît lorsque le nombre d'habitants croît : 32,1 % des personnes tuées en agglomération le sont dans les villes de moins de 5 000 habitants. En 2013, les villes moyennes (20 000 / 100 000 habitants) connaissent la baisse de la mortalité la plus forte : - 16,1 %.



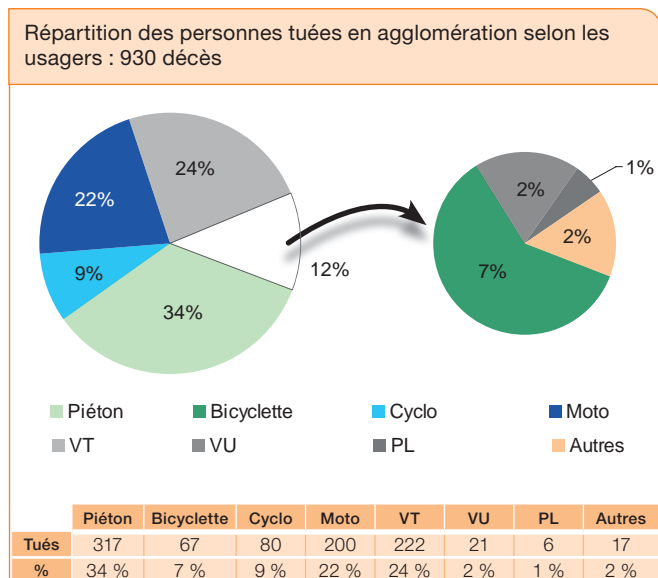
Estimation du risque d'être accidenté

Les enquêtes « ménages », permettent d'approcher l'exposition au risque et de comparer les modes de déplacement. En temps de trajet³, comparé à un automobiliste, un deux roues motorisé a 60 fois plus de risques d'être hospitalisé, un cycliste 3 fois plus, alors qu'un piéton a un risque légèrement inférieur.

Selon les usagers accidentés

71,4 % des personnes tuées sont des usagers vulnérables (664 en 2013) et constituent une part importante de la baisse de la mortalité en ville en 2013. 42 vies ont été épargnées sur 96 : 17 piétons, 11 cyclomoteurs et 23 motocyclettes. Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité des usagers vulnérables a été limitée à - 38,3 %. Elle est de - 17,0 % depuis. 72,4 % des blessés hospitalisés enregistrés dans le fichier BAAC sont des usagers vulnérables.

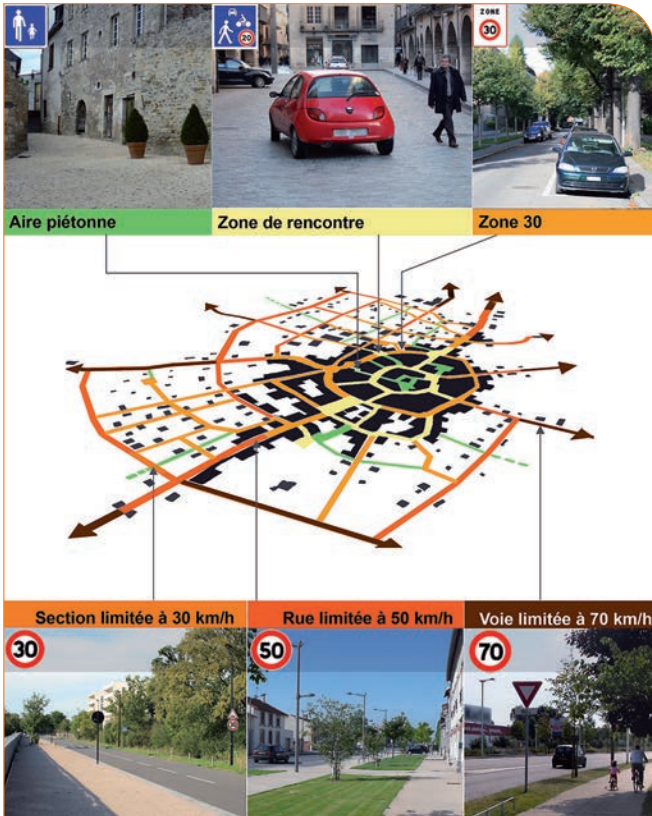
La mortalité des cyclistes, stabilisée depuis trois ans à 58 décès, subit une hausse de 15,5 % (+ 9 tués) en 2013 tandis que le nombre de cyclistes hospitalisés baisse de - 2,6 %. La mortalité automobiliste diminue de - 20,1 % avec 56 tués de moins par rapport à 2012, le nombre des blessés hospitalisés baisse de - 3,4 %.



¹ Il s'agit des agglomérations au sens de l'article R110-2 du code de la route.

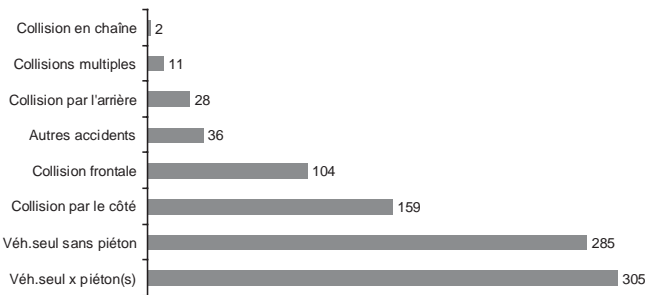
² Usagers vulnérables : usagers sans carrosserie.

³ Accidentalité à vélo et exposition aux risques (AVER) : Risque de traumatisme selon quatre types d'usagers – Emmanuelle Amoros and Co – IFSTTAR - Août 2012.

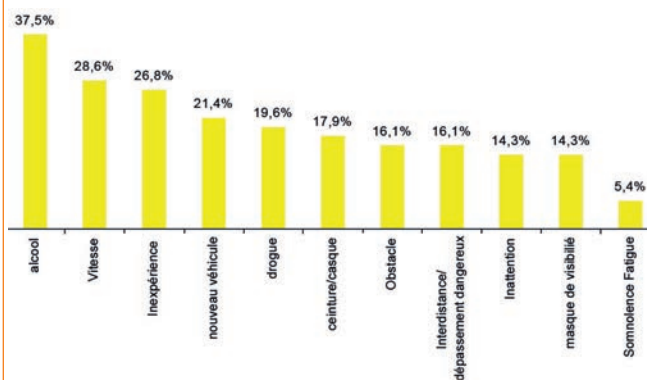


Source : Cédric Ansart / Cerema.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le type de collision : 930 décès



Part de facteurs à l'origine des accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme entre 2009 et 2010 sur les routes en agglomération en Haute-Normandie



Source : Cerema DTerNC.

Selon les types de voies

Les deux tiers des accidents interviennent sur les artères principales avec parfois des lieux d'accumulation. L'accidentalité présente un caractère plus diffus sur les voies secondaires. Une part non négligeable met en jeu un véhicule en stationnement. Les aménagements de voies en zone 30 peuvent réduire l'accidentalité¹.

Selon l'âge

Avec 198 personnes tuées, les plus de 75 ans représentent 21,3 % de la mortalité urbaine. Entre 2010 et 2013, le nombre de décès ne baisse que de - 5,7 %, malgré une année 2013 encourageante (26 personnes tuées de moins qu'en 2012, soit 11,6 %).

Les personnes tuées de 18 - 24 ans représentent 18,1% de la mortalité urbaine. C'est la catégorie dont l'évolution est la plus favorable. Entre 2010 et 2013, le nombre de décès baisse de - 21,5 % (- 13 % entre 2012 et 2013, soit 25 personnes tuées en moins)

Pour une personne tuée, le nombre de blessés hospitalisés diminue avec l'âge (32 pour les moins de 14 ans et 6 pour les plus de 75 ans).

Selon les types de collision

Deux types de collision concentrent les deux tiers de la mortalité urbaine : les accidents à un seul véhicule sans piéton (30,6 % en 2013) et les accidents à un seul véhicule avec piéton (32,8 %). De par la fréquence des carrefours en agglomération, une personne tuée sur quatre l'est en intersection (23,7 % en 2013). 31 % des personnes sont tuées lors d'un choc contre un obstacle fixe : murs et piles de pont (10 %), poteaux (5 %) et 16 % autres.

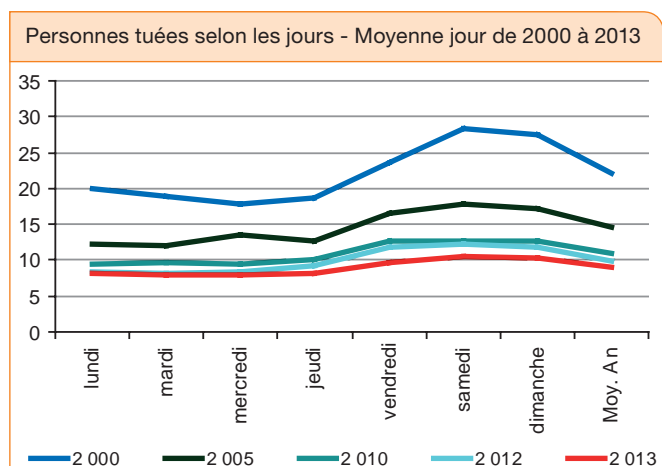
Facteurs d'accidents mortels

En agglomération, 3 à 4 facteurs peuvent être présents en moyenne concomitamment. On retrouve des facteurs cités pour les routes hors agglomération :

- l'alcool dont une part concerne les piétons,
- la vitesse qui intervient comme cause, mais aussi comme facteur aggravant pour l'utilisateur vulnérable,
- l'inexpérience de la conduite en milieu dense, notamment vis à vis des usagers vulnérables,
- la détention récente du véhicule (moins de 6 mois) qui traduit un défaut de maîtrise des organes de conduite (frein et direction) (cf. page 102),
- l'obstacle heurté ou « masque à la visibilité », dont le mobilier urbain et les véhicules en stationnement gênant ou autorisé.

¹ Sécurité et hiérarchisation des voies urbaines – Fiche N°11 – CERTU – Décembre 2008.

Les longs week-ends et grandes migrations

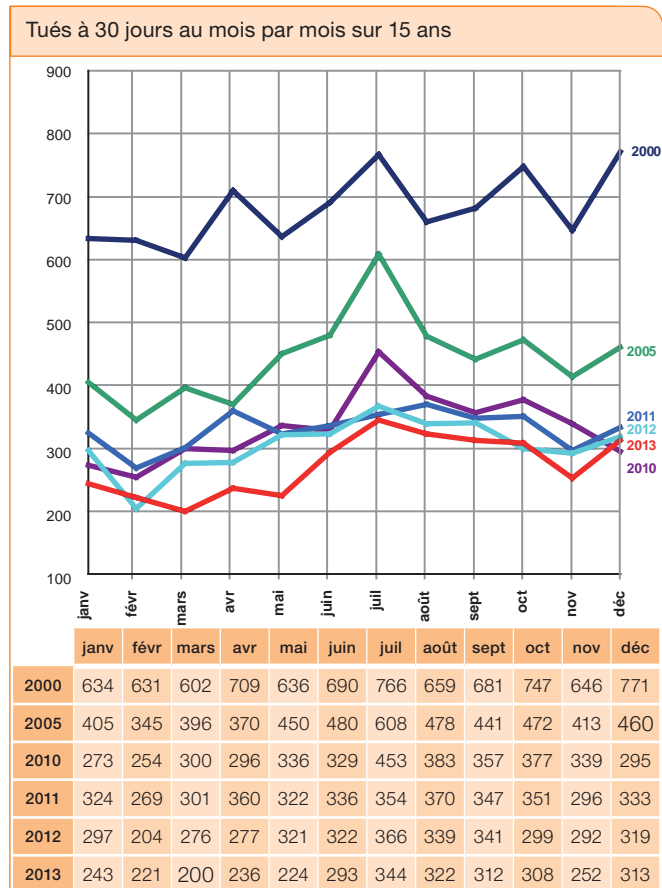


Mortalité au jour le jour

En France métropolitaine, neuf personnes en moyenne sont tuées chaque jour sur les routes. Ce bilan varie selon les jours de la semaine avec une moyenne plus basse du mardi au jeudi (8 personnes tuées) contre 9 à 11 en fin de semaine où la circulation présente des types de trajets différents.

La mortalité hebdomadaire moyenne est de 62. Elle varie en 2013 de 37 (semaine du 11 au 17 mars) à 92 (semaine du 2 au 8 septembre).

La mortalité mensuelle moyenne est de 272. Elle varie en 2013 de 200 personnes tuées en mars (221 en février, 224 en mai) à 344 en juillet (322 en août, 313 en décembre). En 2010, la mortalité variait de 254 personnes tuées en février à 453 en juillet (et 377 en octobre).

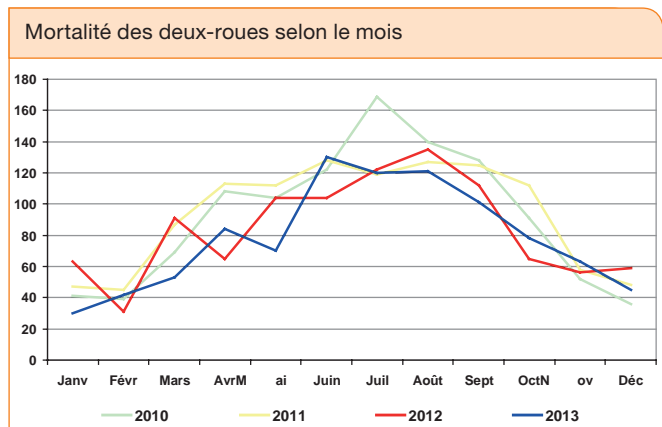


Les grandes migrations

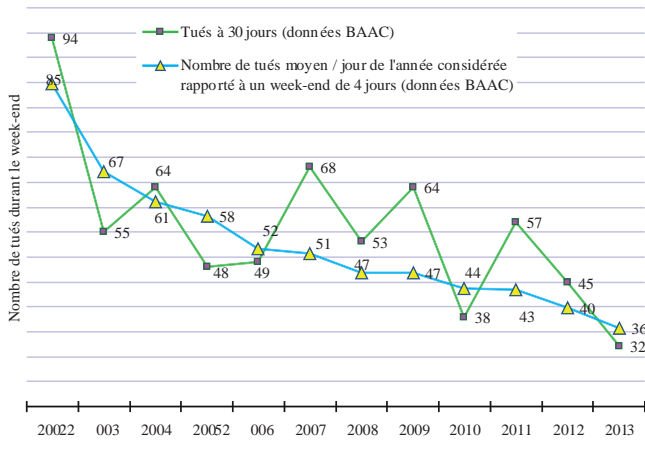
La mortalité lors des grandes migrations, départs et retours coïncidant avec les vacances scolaires, a fortement diminué ces dernières années : ces trajets s'effectuent majoritairement sur le réseau autoroutier, aux caractéristiques géométriques plus sûres, la congestion abaisse de fait les vitesses pratiquées, la présence des forces de l'ordre est renforcée. La gravité des accidents est réduite par les interdictions de circulation des poids lourds et transports d'enfants, la ceinture de sécurité est mieux portée.

Néanmoins, la période estivale se distingue chaque année par une augmentation sensible de l'accidentalité routière : juillet et août représentent environ un cinquième de la mortalité annuelle (666 personnes tuées en 2013 au cours des mois de juillet et août (20,4 % de l'ensemble de la mortalité). Le mois de juillet s'avère souvent le plus meurtrier, comme en 2013 avec 344 personnes tuées.

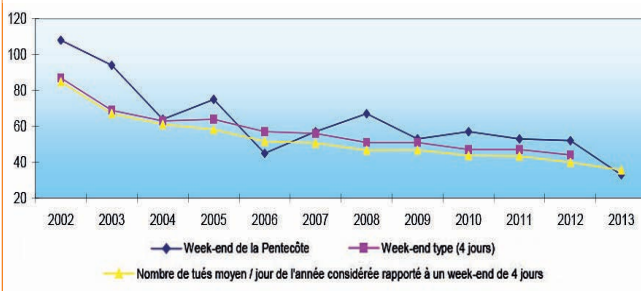
Cette augmentation de la mortalité estivale résulte principalement de l'augmentation de la mortalité des deux-roues, leur mobilité étant particulièrement liée aux conditions météorologiques. En 2013 (au regard de la moyenne sur 2009-2013), on déplore 146 (131) personnes tuées en plus sur juillet-août, dont 68 (72) pour les motocyclistes, 17 (17) pour les cyclomotoristes, 16 (17) pour les cyclistes et 29 (27) pour les usagers automobilistes. En revanche, la vie de 8 (13) piétons est épargnée. En 2013, juin, juillet et août ont concentré 39,7 % de la mortalité des usagers deux-roues motorisés.



Historique sur 12 ans de l'accidentalité à Pâques



Évaluation du nombre de personnes tuées en moyenne sur 2002-2013, jour rapporté à un week-end 4 jours



Week-end meurtrier Sur les routes de l'Aude

Un accident d'autocar de la compagnie Eurolines qui effectuait la liaison entre Marseille et Murcie (sud de l'Espagne) a causé deux décès et blessé une trentaine de personnes tôt dimanche sur l'autoroute A9. Pour une raison encore indéterminée, le véhicule a dévié de sa trajectoire à hauteur de Fitou, entre Narbonne et Perpignan. Il a heurté la glissière de droite, puis a dévalé le bas-côté pour s'immobiliser plusieurs mètres en contrebas. Si la vitesse excessive semble être l'une des causes de l'accident, l'enquête devra établir les circonstances de la sortie de route de l'autocar. Le chauffeur espagnol qui pilotait à ce moment, un des trois conducteurs à bord, a été momentanément placé en garde à vue. Dans

ses premières déclarations aux gendarmes, il a expliqué qu'un passager avait causé l'accident en donnant un coup sur le volant pour le forcer à s'arrêter, a indiqué le procureur de Narbonne, David Charnatz. Mais d'autres témoignages semblent démentir qu'un tel accident ait eu lieu. La veille, un peu avant 17 heures, ce sont cinq jeunes qui ont perdu la vie, à environ une heure de route de là vers le nord-ouest, à la sortie de Carcassonne. Après une perte de contrôle, une Peugeot 406 avec à son bord quatre jeunes hommes et deux jeunes femmes, qui avaient entre 18 et 25 ans, s'est fracassée sur une structure en béton de la « deux-fois-deux-voies » entre Carcassonne et Trèbes.

Source : Journal La Croix 12/08/2013.

Les longs week-ends

Les vendredi, samedi, dimanche, jours et veilles de fête représentaient 55 % de la mortalité routière au début des années 2000, contre 51 % désormais.

Les réveillons de Noël et de fin d'année ne sont plus aussi meurtriers qu'il y a une dizaine d'années. Le réveillon 2013 (31 décembre 2012 et 1er janvier 2013) a été le moins meurtrier jamais enregistré avec 17 personnes tuées.

Par le passé, les longs week-ends de Pâques, de Pentecôte, de l'Ascension et de la Toussaint se sont souvent révélés les plus meurtriers. Ainsi, le dernier week-end d'octobre, lié au jour de la Toussaint, n'est plus le week-end noir resté dans la mémoire collective. Désormais, les déplacements s'effectuent de façon plus étalée (notamment en cas d'inclusion des jours fériés dans les vacances scolaires) et selon les prévisions météorologiques, avec un impact plus ou moins favorable sur l'accidentalité. Seule la mortalité du week-end de la Pentecôte s'avérerait pratiquement toujours élevée. Mais en 2013, le temps le plus maussade connu par la France en 30 ans, l'a située nettement en dessous de la moyenne des jours équivalents avec 33 personnes tuées (contre 52 en 2012) dont la moitié survenant le dimanche.

Les jours les plus meurtriers en 2013

Samedi 10 août 2013 : 22 personnes tuées dont cinq personnes dans le même accident

Jeudi 11 juillet 2013 : 21 personnes tuées

Samedi 13 juillet : 20 personnes tuées dont 5 personnes dans le même accident

Samedi/dimanche les plus meurtriers :

- les 10 et 11 août : 38 personnes tuées,
- les 6 et 7 juillet : 30 personnes tuées,
- les 7 et 8 septembre : 30 personnes tuées.

Vendredi/samedi/dimanche les plus meurtriers :

- les 9/10/11 août : 53 personnes tuées,
- les 5/6/7 juillet : 45 personnes tuées,
- les 11/12/13 octobre : 44 personnes tuées.

Accidents les plus graves en 2013

2 comptaient 5 personnes tuées, soit 0,07 %,
6 comptaient 4 personnes tuées, soit 0,2 %,
26 comptaient 3 personnes tuées, soit 0,9 %,
170 comptaient 2 personnes tuées, soit 5,6 %,
2 816 comptaient une personne tuée, soit 93,2 %
des 3 020 accidents mortels dénombrés

Les accidents contre obstacles fixes

Personnes tuées dont le véhicule a heurté un obstacle fixe				
	En agglo	Hors agglo	Autoroutes	Total
Arbre	31	290	5	326
Support de signalisation, Poste d'appel d'urgence	2	12	2	16
Poteau	44	75	1	120
Mobilier urbain	14	8	1	23
Îlot, refuge ou borne	10	5	1	16
Total obstacles « amovibles »	101	390	10	501
Bordure de trottoir	22	7	0	29
Mur ou pile de pont	87	55	6	148
Parapet	3	16	0	19
Fossé, talus ou paroi rocheuse	7	177	12	196
Autre obstacle sur chaussée	14	12	1	27
Autre obstacle sur trottoir	14	9	0	23
Véhicule en stationnement	27	19	9	55
Total autres obstacles	174	295	28	497
Glissière métallique	8	43	47	98
Glissière en béton	6	18	22	46
Autre glissière	2	19	4	25
Total dispositif de retenue	16	80	73	169
Total obstacles fixes	291	765	111	1 167
Part dans la mortalité routière selon le milieu	31,3 %	36,8 %	42,5 %	35,7 %

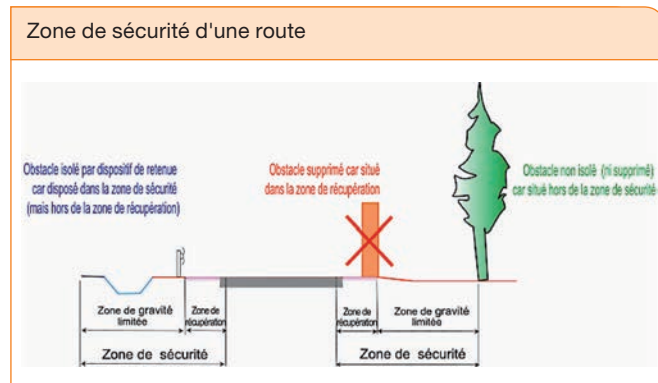
L'« obstacle fixe » désigne tout objet en bord de route susceptible d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'une sortie accidentelle d'un véhicule de la chaussée. Le fichier BAAC permet d'enregistrer, par véhicule impliqué, un obstacle fixe heurté.

En 2013, parmi les 11 241 accidents corporels où un obstacle a été heurté, 1 167 personnes sont décédées (35,7 % de la mortalité routière). Un choc frontal ou latéral peut être mortel en véhicule de tourisme¹ dès 65 km/h pour l'un, 35 km/h pour l'autre.

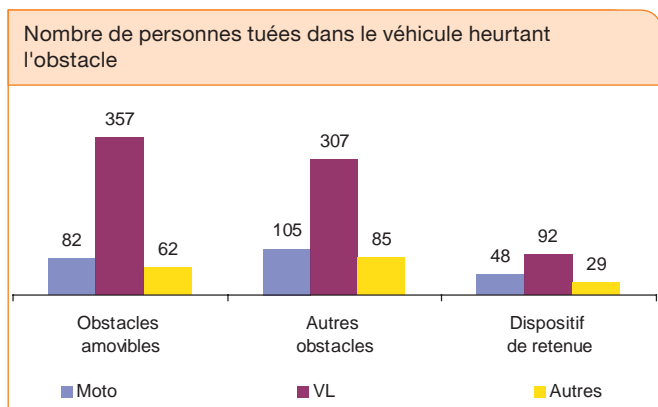
Les principaux obstacles sont les arbres, poteaux, îlots, mobilier urbain. Ils sont impliqués dans 43,7 % de la mortalité lors d'accident contre obstacle (15,3 % de l'ensemble de la mortalité routière). Les dispositifs de retenue (glissières) sont aussi des obstacles, même si leur action est bénéfique dans certaines circonstances. Les glissières métalliques heurtées selon un certain angle se déforment et remettent le véhicule sur la voie. Les glissières béton, indéformables, protègent mieux des traversées de voie (chocs avec les véhicules arrivant en sens inverse) mais elles renvoient les véhicules en circulation suivant l'angle d'impact initial. Dans 169 accidents mortels, une glissière est heurtée, mais le décès n'est pas forcément dû à ce choc.

Selon les usagers

46,9 % des automobilistes décédés le sont lors d'accident contre obstacle. Ils forment près des 2/3 des personnes tuées lors d'accidents contre obstacle. 37,2 % des motocyclistes décédés le sont lors d'accident contre obstacle (20 % des personnes tuées en accident contre obstacle). Dispositifs de retenue, les glissières sont proches du bord de chaussée et répondent à des longueurs minimales ; elles sont dangereuses de ce fait pour les motocyclistes. Des lisses de protection peuvent être ajoutées sur les glissières métalliques afin d'éviter l'effet tranchant des supports. Elles sont efficaces pour les impacts à faible vitesse. En 2013, 33 accidents mortels ont été recensés au cours desquels une motocyclette a heurté une glissière de ce type. Le motocycliste la heurte également dans 80 % des cas.



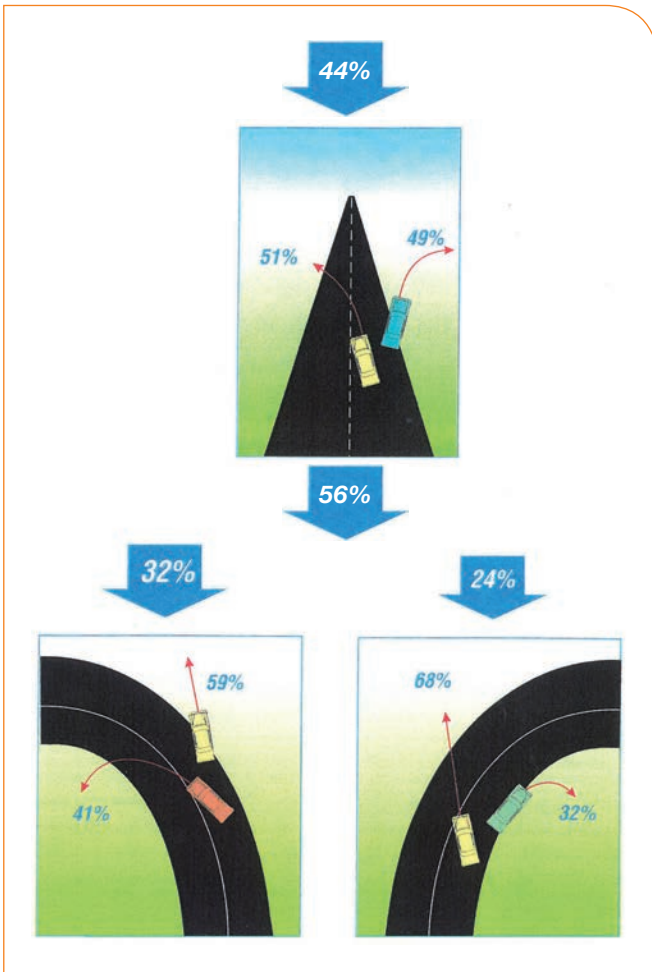
Source : Sêtra, 1994.



Sur autoroute

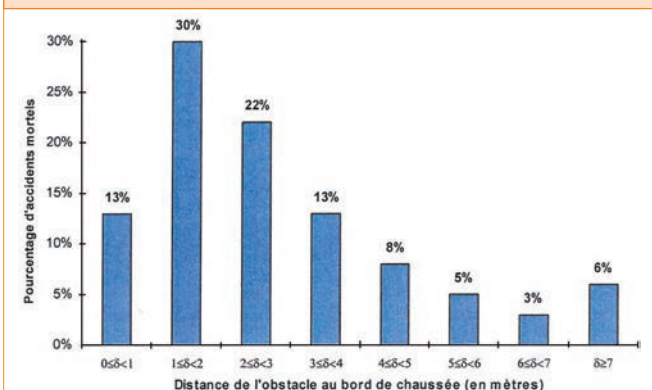
111 personnes ont été tuées dans des accidents avec obstacle (42,5 % de la mortalité sur autoroute). Les 2/3 des obstacles heurtés lors d'un accident mortel sont des glissières. Ce sont souvent des chocs à des endroits précis : extrémités de glissières et têtes de musoir (un cas sur trois), ou à des angles d'impact supérieurs à 45 degrés.

¹ La tolérance humaine au choc. Contribution du Laboratoire des Chocs et de Biomécanique - CESARI D et Co - 1986.



Source : Les accidents mortels contre les obstacles fixes, CETE Méditerranée, CEESAR et Sétra, 1998.

Répartition des accidents mortels contre obstacles fixes en rase campagne selon la distance entre l'obstacle et le bord de chaussée



Hors agglomération

765 personnes ont été tuées dans des accidents avec obstacle (36,8 % de la mortalité hors agglomération). Les arbres représentent 38 % des obstacles heurtés (14 % de la mortalité sur ces routes). Dans près de deux accidents mortels sur trois, il s'agit d'une plantation d'alignement. Sur routes bidirectionnelles, les accidents mortels contre un obstacle fixe surviennent en section rectiligne dans environ 44 % des cas, à la suite de pertes de contrôle, souvent associées à l'alcool ou la fatigue. En virage, les courbes à gauche sont plus accidentées que les courbes à droite, situations liées à des vitesses inadaptées.

En agglomération

291 personnes ont été tuées dans des accidents avec obstacle (31,3 % de la mortalité en agglomération). Des facteurs spécifiques l'expliquent en partie : usagers aux pratiques diverses, fréquence élevée des carrefours, peu d'espace pour les manœuvres d'urgence, grande densité d'obstacles potentiels. Les accidents contre obstacle sont souvent sur chaussées larges de plus de 7 m propices aux excès de vitesse (près d'un cas sur deux), aux entrées d'agglomération en courbes, voies en pente, murs ou piles de ponts, carrefours où lors d'une multi-collision l'un des usagers termine sa course sur un obstacle¹.

Interventions

Sur les réseaux routiers principaux sont aménagées des zones de sécurité en bord de chaussée : les obstacles sont à exclure ou isoler par des barrières de sécurité. La largeur de la zone de sécurité dépend de la vitesse d'exploitation : elle est de 8,50 m à 10 m sur autoroute, 7 m sur routes nationales neuves et 4 m sur routes nationales existantes. Plus l'obstacle est proche de la chaussée, plus la probabilité qu'il soit heurté est grande. Un obstacle à 1 m du bord de chaussée présente 3 fois plus de risques qu'un obstacle situé à 3 m².

Pour réduire la gravité des accidents, les principes d'intervention sont dans l'ordre : supprimer l'obstacle, le déplacer/l'éloigner, le modifier/fragiliser (supports fusibles pour les panneaux de signalisation), l'isoler. Les contraintes du site orientent le choix. Une plantation ne peut être correctement isolée par un dispositif de retenue que lorsqu'elle se situe à plus de 2,40 m de la chaussée. Le faible espace disponible, notamment en ville, oriente vers des solutions de modération des vitesses.

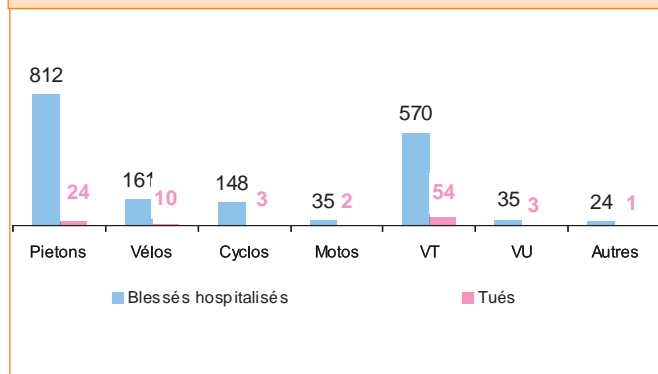
Un bon choix pour certains usagers peut être défavorable à d'autres : les glissières, obstacles pour les deux roues motorisés, incitent aux vitesses élevées en donnant un caractère de voie rapide, et peuvent nuire aux cheminements piéton ou cycliste.

¹ Les obstacles en milieu urbain – CERTU décembre 2008.

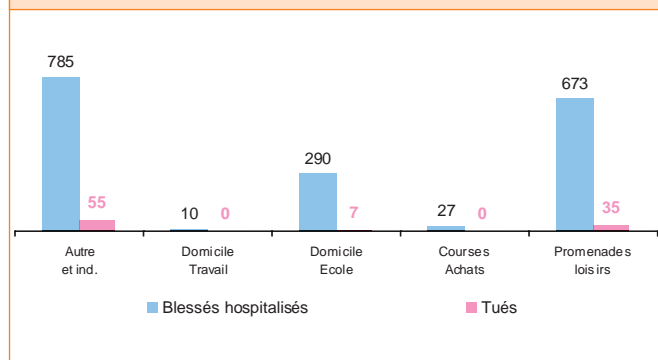
² Les obstacles latéraux – SETRA mars 2006.

Les trajets vers l'école et le travail

Accidentalité des enfants de 0-14 ans tous trajets selon la catégorie d'usagers - 97 décès pour 1 785 hospitalisations



Accidentalité des enfants de 0-14 ans selon le trajet - 97 décès pour 1 785 hospitalisations



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

Les enfants et le chemin de l'école

En 2013, 5 242 enfants (âgés entre 0 et 14 ans) sont enregistrés dans le fichier BAAC comme blessés, soit 7 % de l'ensemble des blessés enregistrés alors que les 0-14 ans représentent 17 % de la population. 97 ont été tués, soit 3 % de la mortalité routière. Cette mortalité a considérablement baissé : - 64,6 % entre 2000 et 2010, - 25,4 % entre 2010 et 2013 et - 15,7 % entre 2012 et 2013. Cette baisse remarquable a surtout concerné les enfants passagers, notamment grâce au bénéfice des systèmes de retenue, bien portés sur les grands trajets. En 2013, 25 % des enfants tués et 44 % des enfants blessés sont des piétons : 7 des 24 décès sont sur le trajet domicile/école. 10 enfants cyclistes ont également été tués. Le risque d'être blessé ou tué augmente avec l'âge, avec notamment deux augmentations fortes vers 6 ans et 12 ans. Les garçons sont en moyenne 1,5 fois plus nombreux à être blessés que les filles, jusqu'à 2 fois plus lorsqu'ils atteignent 14 ans. Les garçons piétons sont beaucoup plus accidentés que les filles. On note que le cyclomoteur est plus utilisé pour transporter des passagers que chez les adultes (30 % des blessés en cyclomoteur de 10-14 ans sont passagers, pour 14 % des 15-19 ans, 10 % des 20-24 ans et moins de 5 % ensuite).

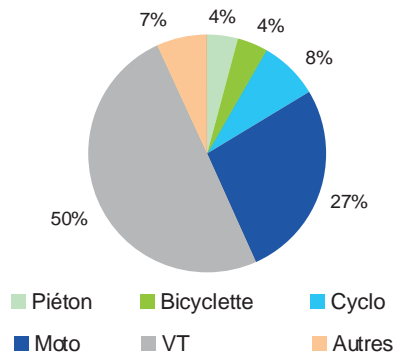
Le chemin de l'école est source d'inquiétude pour les parents, en particulier à proximité de l'école. Le risque d'accident se situerait pourtant davantage hors période scolaire, près du domicile de l'enfant¹. La traversée de rue a été sécurisée par des aménagements de la voirie et des policiers assurent la sécurité aux abords des écoles. Le risque est souvent lié aux véhicules des parents, garés en double file, qui masquent la visibilité, ou au non port de la ceinture de sécurité par les enfants véhiculés.

Le transport scolaire est de loin le moyen le plus sûr pour se rendre à l'école, au collège ou au lycée. Les accidents graves n'arrivent que très rarement en circulation. Ils surviennent plutôt au moment de la montée ou de la descente du véhicule, au point d'arrêt². L'année 2013 a été marquée selon l'ANATEEP par le décès de 8 jeunes au point d'arrêt du bus (10 sur l'année scolaire 2012/2013). Le danger vient d'attitudes risquées pour traverser alors que le bus arrêté masque les véhicules en circulation.

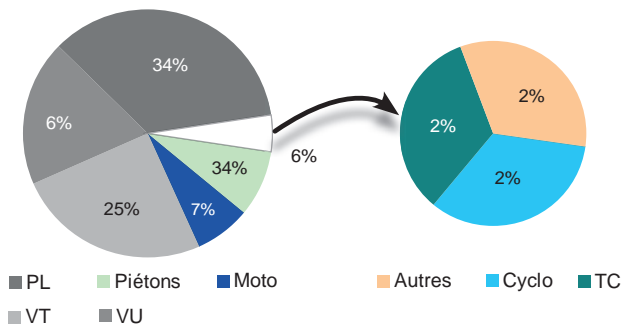
¹ L'enfant victime de l'insécurité routière – Bilan, prévention et perspective – INRETS – Rapport UMRESTTE n°504 – Avril 2005.

² Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux – Conseil national des transports – Janvier 2011.

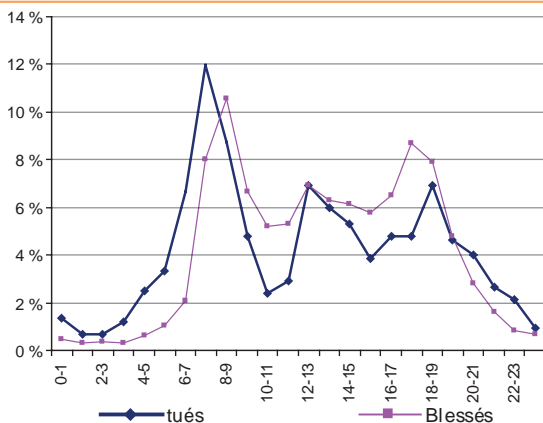
Répartition des personnes tuées dans leur trajet « domicile-travail » selon la catégorie d'usagers : 385 décès



Répartition des personnes tuées dans leur trajet « utilisation professionnelle » selon la catégorie d'usagers : 127 décès



Accident mortel dans les trajets domicile/travail selon l'heure



Les trajets domicile/travail

L'accident de la route demeure le premier risque mortel d'accident du travail¹. D'après les données de la CNAMTS, 386 personnes sont décédées en 2012 d'un accident de la route, ce qui représente 44 % des personnes tuées en accident du travail (en 2011 ce taux s'élevait 49 %). Pour 70 % d'entre elles il s'agissait d'un accident de trajet (domicile/travail).

En 2013, le fichier BAAC enregistre 385 personnes décédées sur un trajet « domicile/travail » et 127 lors d'un déplacement à « usage professionnel », (512 personnes tuées sur ces deux items²) ; soit respectivement une baisse de 20,5 % et 11,2 % par rapport à 2010. 17 511 accidents corporels sont enregistrés dans le BAAC avec au moins une personne sur son trajet domicile/travail, ce qui représente 14 % de l'ensemble des accidents.

Si les mobilités liées au travail ont peu diminué depuis 20 ans malgré la croissance du nombre de chômeurs, de retraités et de travailleurs à temps partiel, les distances entre le domicile et le lieu de travail ont en revanche augmenté sensiblement ces dernières années. Actuellement, la distance moyenne est de 25,9 km. La réduction de l'accidentalité est notamment le fruit des plans de déplacements en entreprise et des plans de prévention des risques routiers.

Les accidents mortels se concentrent sur les moments privilégiés des déplacements domicile/travail : heures de pointe de circulation du matin et de fin d'après-midi et déjeuner, le pic du matin étant beaucoup plus accentué.

L'usage répandu des deux-roues motorisés comme mode de déplacement pour se rendre au travail est attesté par leur accidentalité : 104 motocyclistes ont trouvé la mort lors d'un trajet domicile/travail en 2013. C'est 15,7 % de la mortalité motocycliste et 27 % de la mortalité domicile/travail. Au-delà des accidents mortels, les accidents corporels de deux-roues motorisés entraînent des séquelles plus sévères ; le nombre d'incapacités temporaires et permanentes, rapporté aux parts modales³, est bien plus important que pour les autres usages.

¹ Rapport de gestion 2012 - CNAMTS

² Les statistiques de la CNAMTS ne recouvrent pas intégralement celles du fichier national des accidents.

³ Etat des connaissances sur la sinistralité des trajets domicile/travail pour les deux-roues motorisés, les vélos et le covoiturage – CETE Méditerranée - 2009.

Les micro thématiques

2013	Accidents corporels	Tués	Blessés	dont hospitalisés
Métropole				
Gendarmerie	14 222	2 344	19 016	13 349
Police	42 590	924	51 591	12 617
- dont PP	6 653	29	7 614	610
- dont CRS	3 970	77	5 179	1 091
- dont PAF	31	1	40	12
- dont SP	31 936	817	38 758	10 904
Total	56 812	3 268	70 607	25 966
DOM				
Gendarmerie	591	108	786	554
Police	994	51	1 252	375
Total	1 585	159	2 038	929

Fichier BAAC et forces de l'ordre

La gendarmerie a enregistré en métropole 14 222 accidents corporels dont 2 150 mortels, la police 42 590 accidents corporels dont 870 mortels. 25 % des accidents corporels, 72 % des personnes tuées, 51 % des blessés hospitalisés, 27 % de l'ensemble des blessés enregistrés dans le fichier BAAC sont en zone gendarmerie.

Accidents avec un animal

8 personnes sont décédées en 2013 lors d'un accident impliquant un animal, soit 4 de moins qu'en 2012. 60 % de ces accidents corporels en 2013 sont générés par un animal domestique.

Accidents sur un passage à niveau

23 accidents corporels se sont produits sur un passage à niveau (7 de moins qu'en 2012).

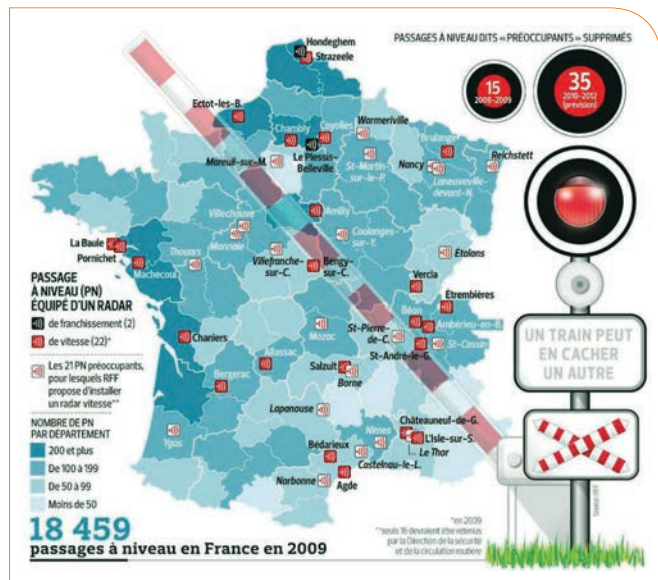
12 personnes sont décédées (2 de plus qu'en 2012) : 1 cycliste, 3 cyclomotoristes, 1 motocycliste, 6 automobilistes et 1 usager VU. 58 radars automatiques sont installés sur les passages à niveau.

Accidents impliquant un tramway

Une cinquantaine de lignes de tramway dessert une vingtaine d'agglomérations. En 2013, le fichier BAAC enregistre 188 personnes blessées dont 56 grièvement. Quatre piétons ont été tués à Strasbourg, Dijon, Nantes et Bordeaux. L'étude détaillée des accidents piétons sur voie tram relève en majorité des 14 - 24 ans. 2/3 des accidents a un lien direct (choc contre tram) ou indirect (choc contre un autre véhicule) du fait de l'aménagement tram.

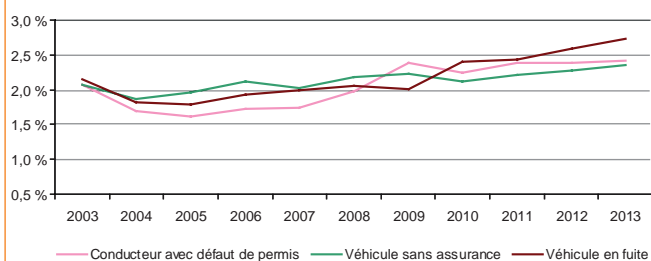
Accidents d'autocars ou d'autobus

En 2013, 24 personnes sont tuées dans des accidents avec un autocar : 9 occupants de véhicule de tourisme, 6 usagers d'autocar, 5 piétons, 3 usagers de VU et 1 motocycliste. 21 personnes sont tuées dans des accidents avec un autobus : 6 motocyclistes, 6 piétons, 4 occupants de véhicule de tourisme, 2 cyclomotoristes, 2 cyclistes et 1 usager d'autobus. En moyenne sur 5 ans on compte 1 personne tuée dans l'autocar / autobus accidenté pour plus de 7 personnes tuées en dehors.

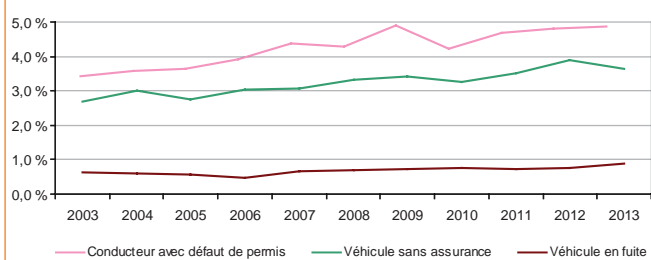


Source : Keolis Lyon.

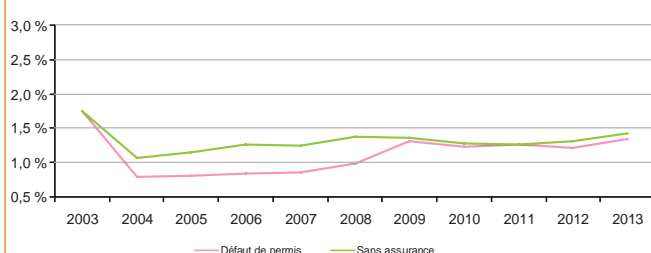
Évolution de trois infractions relevées lors des accidents corporels



Évolution de trois infractions relevées lors des accidents mortels



Évolution de la part des conducteurs sans permis et sans assurance, impliqués non responsables, dans les accidents corporels



Véhicules immatriculés à l'étranger

La part dans la circulation de ces véhicules est estimée à 6 % (hors motocyclettes), la France étant à la fois territoire traversé et destination touristique. Ils constituent 2,3 % des véhicules motorisés impliqués dans les accidents corporels, et 4 % des véhicules motorisés impliqués dans les accidents mortels. 178 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger, 5,4 % de la mortalité.

Les **véhicules de tourisme** immatriculés à l'étranger constituent 1,8 % des véhicules de tourisme impliqués dans les accidents corporels, et 2,5 % des véhicules de tourisme impliqués dans les accidents mortels. Ils représentent, avec 26,9 milliards de km parcourus¹ en 2013, 5 % des parcours réalisés par les véhicules de tourisme.

Les **poids lourds et les autocars** immatriculés à l'étranger constituent 13,5 % des véhicules de leur catégorie impliqués dans les accidents corporels et 16 % de ceux impliqués dans les accidents mortels. Ils représentent pourtant 29 % des parcours de l'ensemble des poids lourds et autocars (estimation 2013).

Les **motocyclettes** immatriculées à l'étranger constituent 1,5 % des motocyclettes impliquées dans les accidents corporels, et 2,7 % de celles impliquées dans les accidents mortels.

Conduite sans permis

En 2013, 118 accidents mortels impliquent au moins un conducteur n'ayant pas de permis valide, 3,9 % de l'ensemble des accidents mortels, en augmentation de + 1,8 points depuis 2000. Dans 70 % des cas, le conducteur n'a jamais eu son permis. Il est estimé, sur la base du nombre de conducteurs sans permis impliqués dans les accidents corporels (non responsables) que 520 000 personnes conduisent sans permis en France.

Véhicules sans assurance

En 2013, 170 accidents mortels impliquent au moins un véhicule sans assurance, soit 5,6 % de l'ensemble des accidents mortels, en retrait de - 0,3 point par rapport à 2012 mais en augmentation de 2 points depuis 2000. 6,7 % des motocyclettes impliquées dans les accidents mortels n'ont pas d'assurance et 3,4 % des véhicules de tourisme. Selon le même principe que ci-dessus, les conducteurs sans assurance sont estimés au nombre de 560 000.

Délits de fuite

En 2013, 50 accidents mortels impliquent au moins un véhicule en fuite, soit 1,7 % de l'ensemble des accidents mortels (hausse de + 0,5 point depuis 2000).

¹ Données Comptes de la nation 2012 – SoeS MEDDE.



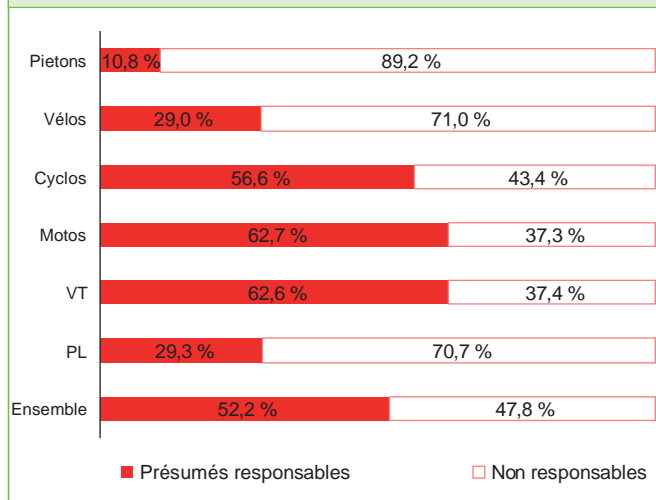


Facteurs comportementaux

La responsabilité présumée	74
La vitesse	76
Le non-respect des règles de circulation et de priorité	78
L'alcool	80
Les stupéfiants et les médicaments	82
Le défaut d'attention	84
La perte de vigilance	85
La protection individuelle : ceinture et casque	86
Les comportements déclarés des conducteurs	88
Les infractions	90
Le permis à points	92
Les condamnations	94

La responsabilité présumée

Part de la responsabilité présumée des usagers dans les accidents mortels les impliquant

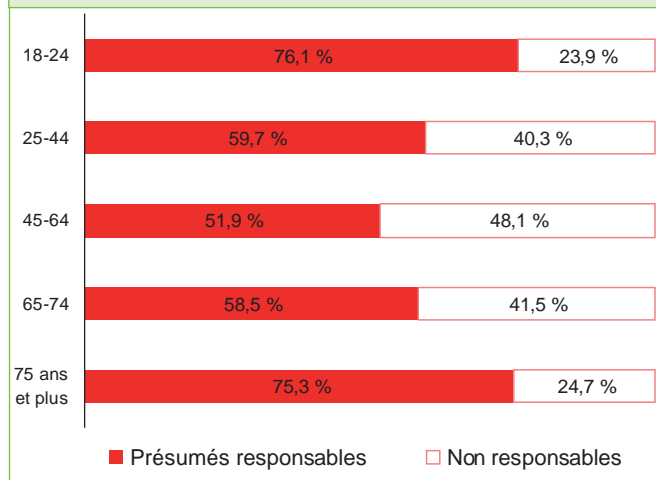


Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est estimée lors des constats effectués par les forces de l'ordre et inscrite dans les fiches BAAC. Cette responsabilité est rattachée à une ou plusieurs infractions affectées à un ou plusieurs usagers impliqués. Elle permet d'approcher les profils des auteurs d'un accident en relation avec leur comportement sur la route. Dans 20 à 30 % des accidents aucune responsabilité immédiate n'a été enregistrée dans le BAAC.

Selon les usagers

Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués, et souvent victimes : les piétons dans 10,8 % de leurs accidents mortels et les cyclistes dans 29 %. En revanche, automobilistes et motocyclistes sont le plus souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués, dans des parts comparables (respectivement 62,6 % et 62,7 %).

Part de la responsabilité présumée des conducteurs de véhicules de tourisme dans leurs accidents mortels par classe d'âge



Conducteurs de véhicules de tourisme

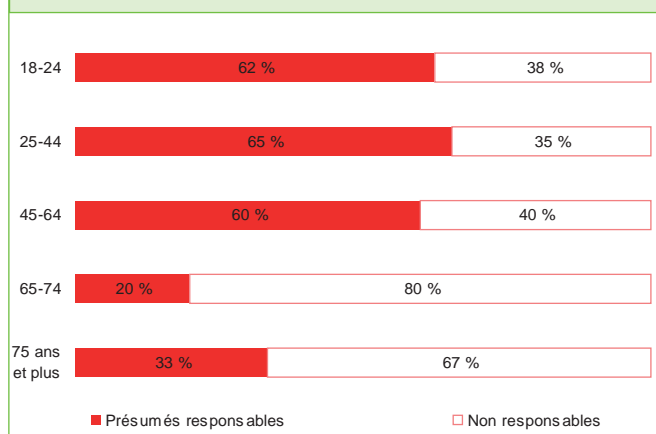
Les conducteurs de véhicules de tourisme âgés entre 18 et 24 ans et ceux de 75 ans et plus sont plus souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués (des taux dépassant 70 %) que les autres.

L'alcool prend une part importante dans la détermination des responsabilités présumées des 18-24 ans et des 25-44 ans. Il concerne 22 % des conducteurs pour chacune de ces classes. Elle est nettement moindre pour les 75 ans et plus qui voient leur responsabilité plutôt engagée de par le non-respect de règles de circulation (refus de priorité).

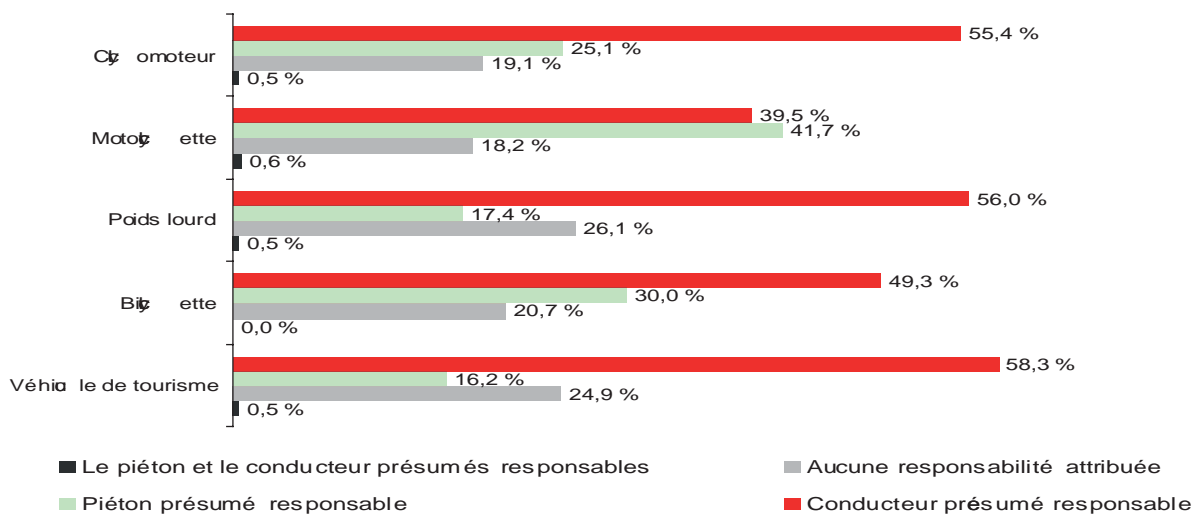
Motocyclistes

Les conducteurs de 18-24 ans sont estimés responsables dans 46 % des accidents corporels où ils sont impliqués et 62 % des accidents mortels où ils sont impliqués. Ces taux sont comparables à ceux des conducteurs de 25-44 ans et 45-64 ans.

Part de la responsabilité présumée des motocyclistes dans leurs accidents mortels par classe d'âge



Répartition des responsabilités présumées dans un accident corporel impliquant un véhicule et un piéton



Contrairement aux accidents mortels, le piéton est loin d'être exempt de responsabilité dans les accidents corporels où il est impliqué. La responsabilité est même partagée dans le cas d'un choc avec un motocycliste.

Profil de l'auteur présumé d'accident mortel, selon les forces de l'ordre en 2013

83 % des auteurs présumés sont des hommes, 34 % sont âgés entre 18 et 28 ans, 77 % habitent le département, 65 % circulent sur une route départementale, 65 % conduisent un véhicule de tourisme, 60 % se déplacent pour leurs loisirs.

L'auteur présumé a 12 points sur son permis de conduire dans 50,5 % des cas et pas d'antécédent judiciaire dans 70 % des cas. L'accident mortel peut concerner tout le monde et la part de la mortalité impliquant des délinquants routiers (10 % ont moins de 6 points) est nettement moins importante que celle des autres conducteurs

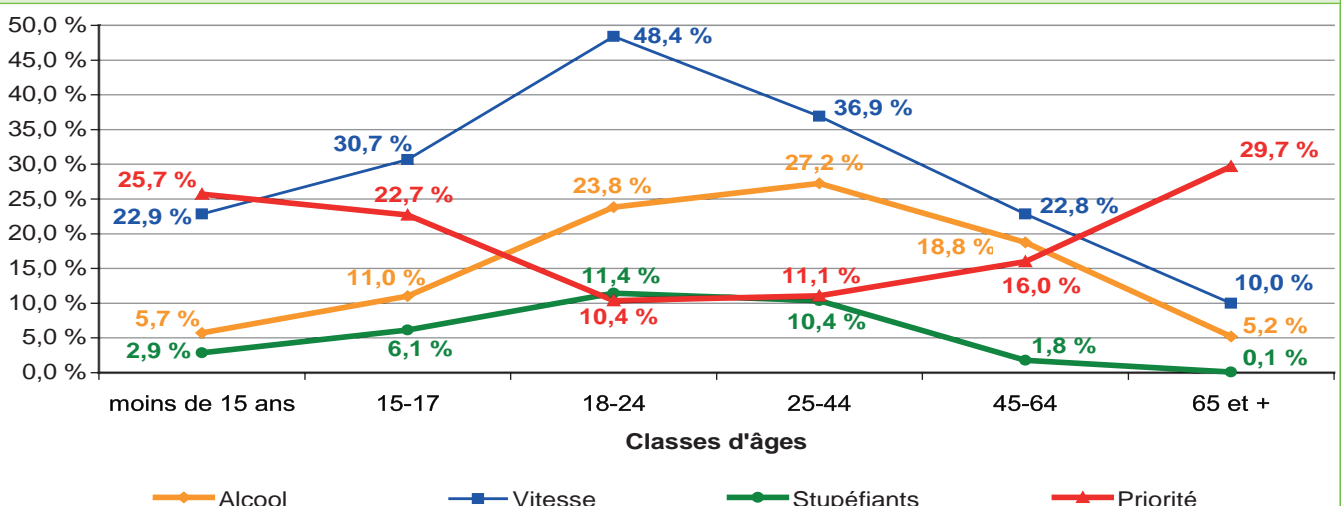
Auteurs présumés d'accidents mortels¹

La vitesse excessive ou inadaptée est la première des causes principales identifiées dans au moins un accident mortel sur 4, l'alcool dans au moins un accident mortel sur 5, le refus de priorité dans au moins un accident mortel sur 7.





Les jeunes de 18-24 ans sont les plus adeptes de la vitesse, puis viennent les 25-44 ans et les 15-17 ans. L'alcool est plus présent comme cause d'accident chez les 25-44 ans que chez les 18-24 ans. Le non-respect des priorités se trouve chez les plus jeunes (moins de 17 ans), et les plus âgés, (plus de 65 ans). Les accidents liés aux stupéfiants concernent plutôt les 18-24 et 25-44 ans.

¹ Le comportement des usagers de la route – Les infractions – L'impact sur le permis à points – Bilan statistique de l'année 2013 – ONISR - 2014.

Causes principales d'accidents mortels (en causes multiples) selon l'âge des auteurs présumés responsables sur 2011-2013

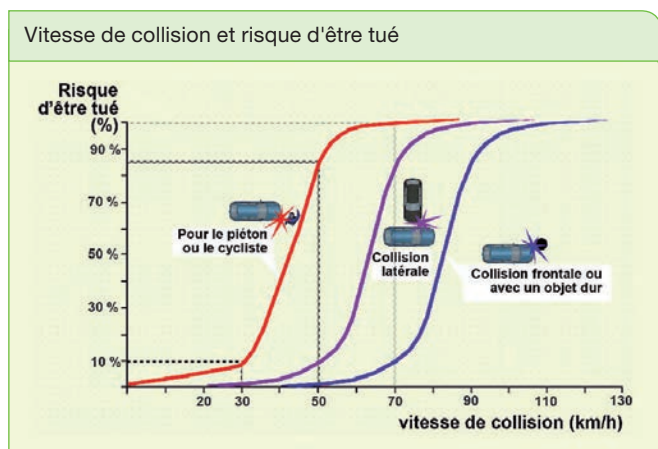


La vitesse

Vitesse sur le réseau pour les voitures et deux-roues de plus de 50 cm ³						
	Conditions normales de circulation	Par temps de pluie ou autres précipitations	Visibilité intérieure à 50 m	Dépassement	Type de route	Perte de points ⁽¹⁾
Autoroute 	130	110	50	- 20 km/h	Hors agglo	1
				- 20 km/h	En agglo	1
Autoroute urbaine et route à deux chaussées séparées par un terre-plein central 	110	100	50	De 20 à 29 km/h	En agglo	2
				De 30 à 39 km/h	Hors agglo	3
Autres routes 	90	80	50	De 40 à 49 km/h	En et Hors agglo	4
Agglomération 	50	50	50	Plus de 50 km/h	En et Hors agglo	6

(1) La VMA est sanctionnée par une perte de points avec les amendes suivantes :

- 60 (ou 45 € si payée dans les 3 jours) pour dépassement hors agglomération à moins de 20 km/h,
- 135 (ou 90 € si payée dans les 3 jours) pour dépassement en agglomération à moins de 20 km/h,
- 135 (ou 90 € si payée dans les 3 jours) pour dépassement en agglomération et hors agglomération de 20 à 49 km/h et plus de 50 km/h l'amende va jusqu'à 1 500 € et 3 ans de suspension et retrait du permis suivi d'une convocation devant le tribunal.



Source : Communication Publiques.

Vitesse maximale autorisée¹

La vitesse maximale autorisée (VMA) est fixée en agglomération à 60 km/h en 1954, puis 50 km/h en 1990. La VMA hors agglomération est fixée en 1973-1974 à 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur route à deux chaussées séparées et 90 km/h sur route bidirectionnelle. Pour les conducteurs novices ou par temps de pluie, ces limites sont respectivement 110 km/h, 100 km/h et 80 km/h. L'autorité de police de la circulation concernée (Préfet, Président du Conseil Général ou Maire) peut abaisser la VMA pour raison de sécurité, ou la porter à 70 km/h en agglomération. Mais les conditions de circulation ne sont pas toujours idéales : selon le trafic voire la géométrie de la route, le conducteur doit adapter sa vitesse pour rester maître de son véhicule. Des signalisations de danger, en virage, à l'approche de carrefours, pourront l'y inciter.

La vitesse dans les accidents

La vitesse influe sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, la genèse de l'accident et la gravité lésionnelle de celui-ci. Les véhicules, de plus en plus performants sur le plan de la sécurité, ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h au moment de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, l'absorption d'énergie par la déformation de l'avant pour un habitacle indéformable, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. Or la plupart des accidents mortels se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

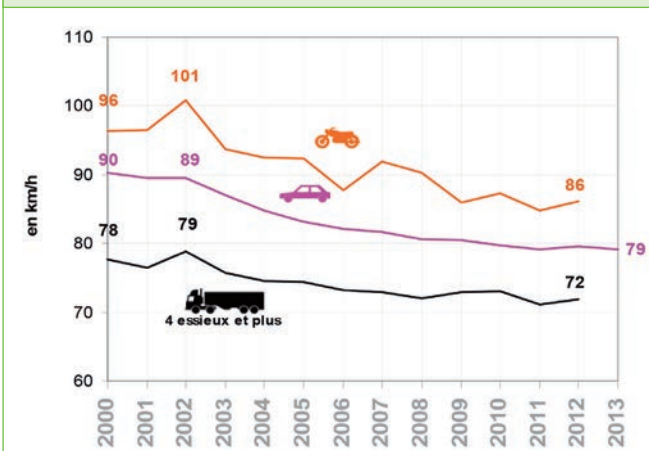
Les accidents mortels

Qu'elle soit excessive ou inadaptée aux circonstances, la vitesse joue un rôle majeur dans les accidents mortels. Dans les analyses de procès verbaux, elle est facteur d'occurrence de plus de 40 % des accidents et selon les forces de l'ordre, c'est la cause principale de 25 % d'entre eux (24,6 % en 2013) soit environ 820 décès en 2013. Cette part monte à 48 % chez les 18-24 ans. La part des accidents mortels attribuable à un dépassement des vitesses maximales autorisées sur les routes départementales a été estimée en 2010 à 28 % [(près de la moitié correspond à un petit excès de vitesse (moins de 10 km/h)²]. Cette part était de 45 % en 2001 avant l'instauration du contrôle/sanction.

¹ Code de la route- Chapitre III – de l'article R413-1 à R413-19.

² VIALLO, V. et LAUMON B. Fractions of fatal crashes attributable to speeding: Evolution for the period 2001-2010 in France, Accident Analysis and Prevention, n°52, 2013 pp. 250-256.

Vitesses moyennes tous réseaux de jour

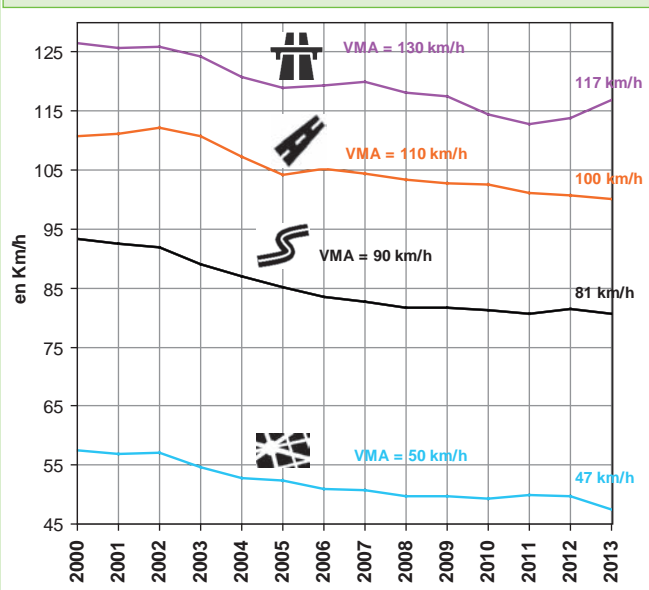


Vitesses moyennes pratiquées¹

La campagne 2013 de mesures de vitesses relève des évolutions différenciées selon les routes. La vitesse moyenne tous réseaux des véhicules de tourisme décroît légèrement (- 0,8 km/h). Elle augmente sur les autoroutes limitées à 130 km/h (+ 3 km/h), est stable sur les réseaux limités à 110 et 90 km/h, et baisse en agglomération (- 3 km/h).

Ces mesures confirment le peu de conducteurs roulant désormais à très grande vitesse (au-delà de 40 km/h au-dessus de la VMA). En 2013, 79 566 infractions de ce type ont été constatées par le contrôle sanction automatisé et par les forces de l'ordre (- 10,7 % par rapport à 2012), soit moins de 0,7 % de l'ensemble des infractions à la vitesse constatées.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme par réseau

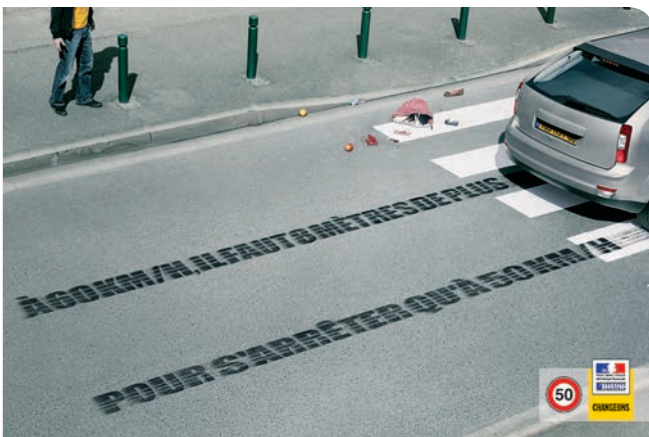


VMA, vitesses pratiquées et accidentalité

La baisse de la VMA entraîne, selon les actions de communication et de répression qui l'accompagnent, une baisse plus ou moins importante des vitesses pratiquées. Il a été observé dans plusieurs pays qu'une baisse de 10 km/h de la VMA entraînait une baisse des vitesses pratiquées entre 3 et 6 km/h.

Or de nombreuses études, initialement du chercheur G. NILSSON de l'Institut des transports de Suède, sur la base de l'analyse de situations réelles, ont établi une relation entre baisse des vitesses pratiquées et accidentalité. La modélisation obtenue est souvent traduite ainsi : « une baisse de 1 % de la vitesse moyenne du trafic entraîne une baisse de 2 % de l'accidentalité corporelle et de 4 % des accidents mortels ». Des études complémentaires ont confirmé le modèle et l'ont précisé selon les types de voiries (travaux de G. NILSSON en 2004² et de R. ELVIK en 2004, de l'Institut des transports de Norvège). Pour une diminution de la vitesse moyenne de 1 %, la baisse de la mortalité serait plus proche de 4,5 % sur les routes hors agglomération et de 2,5 % en agglomération. Suite à la mise en œuvre du contrôle automatisé en France, les évolutions respectives des vitesses pratiquées et de l'accidentalité sont cohérentes avec ces estimations (travaux de l'ONISR en 2006).

Selon ce modèle, il est estimé que plus d'une centaine de vies ont été épargnées en 2013 comme conséquence de la baisse de la vitesse moyenne enregistrée par rapport à 2012.

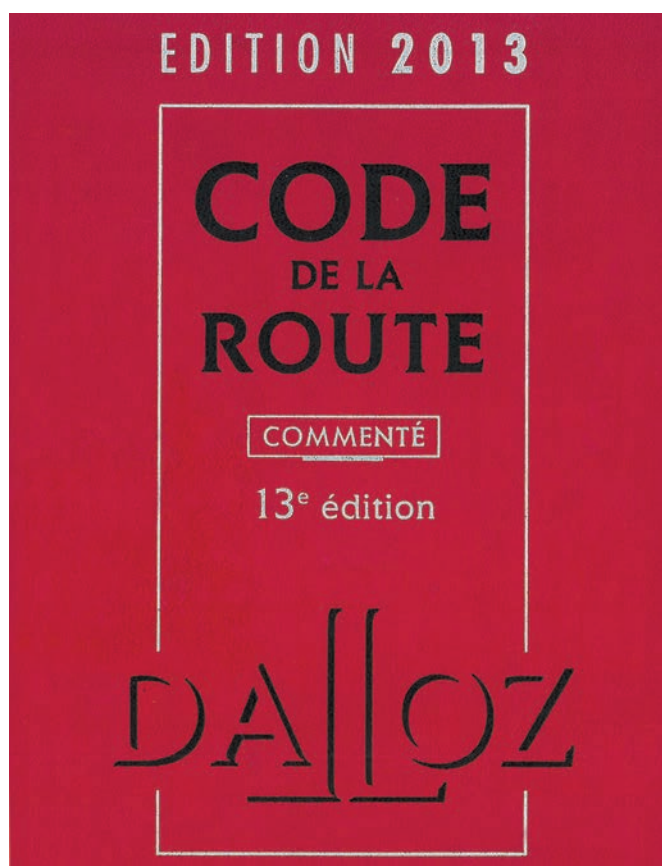


Source : Olivier Foulon.

¹ Observatoires des vitesses – ONISR – 2013. Pas de moyenne PL et 2RM du fait d'un effectif mesuré trop faible.

² Nilsson, G. (2004). Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety. Lund Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Lund.

Le non-respect des règles de circulation et de priorité



Le code de la route fixe un certain nombre de règles générales de circulation et de priorité visant les sources d'accident. Il s'agit notamment des croisements et dépassements, des intersections, des priorités de passage, de l'usage du téléphone tenu en main, de l'arrêt et du stationnement, des distances de sécurité et des changements de files en relation avec la matérialisation des voies de circulation.

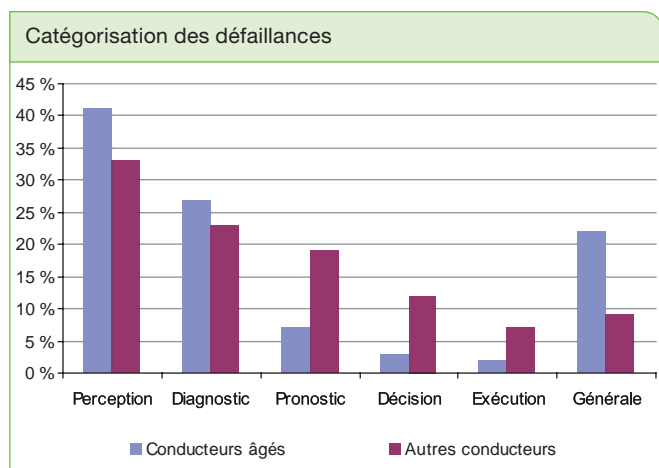
En 2013, les forces de l'ordre ont relevé 635 343 infractions aux règles de circulation (- 9 % par rapport à 2012) et 559 915 aux règles de priorité (- 9,2 %). Ces infractions ont entraîné le retrait respectivement de 1,9 millions de points et 2,2 millions points sur les permis de conduire des contrevenants. Le non-respect de ces règles résulte souvent davantage d'une erreur de conduite que d'une volonté délibérée de s'en affranchir. Dans ce registre, on distingue :

- en situation de conduite, des erreurs de perception comme une mauvaise saisie d'information (28 % des cas) ou un problème de visibilité (9 % des cas).
- en situation de pré-accident, des erreurs de diagnostic comme la mauvaise compréhension du fonctionnement du site, des erreurs de pronostic, des erreurs de décision et des erreurs d'exécution¹.

Dépassements dangereux

L'issue d'un dépassement dangereux peut être soit une collision frontale, soit une sortie de chaussée par perte de contrôle du véhicule. Une étude de procès-verbaux² a montré qu'environ 15 % des accidents mortels résultaient d'un dépassement dangereux dont près de 60 % se terminaient par une collision frontale. Les 40 % restant sont des dépassements suivis d'une perte de contrôle, souvent pour éviter le véhicule venant en face. Enfin, quelques cas sont constitués de manœuvres de dépassement avortées qui se terminent par une collision avec l'arrière du véhicule dépassé.

Le fichier BAAC renseigne sur la manœuvre principale avant l'accident. 3,6 % des véhicules impliqués dans un accident mortel effectuaient un dépassement dont 10 % par la droite. 142 personnes dans ces véhicules sont décédées.

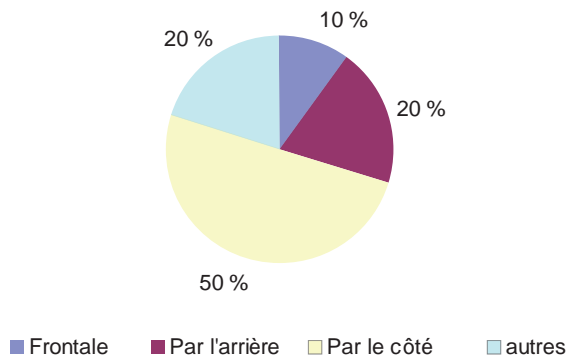


Source : François Cepas / Sécurité Routière.

¹ VAN ELSLANDE, Pierre : L'erreur humaine dans les scénarios d'accident : cause ou conséquence, Recherche Transport sécurité 66,7-33, INRETS, 2000.

² CETE Normandie-Centre – Analyse des accidents impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2011 – Juin 2013.

Types de collision mortel en intersection



Refus de priorité

Selon les forces de l'ordre, 14 % des accidents mortels sont liés à des refus de priorité. Les accidents en intersection sont pour l'essentiel des refus de priorité provoquant une collision latérale. On note cependant quelques collisions par l'arrière.

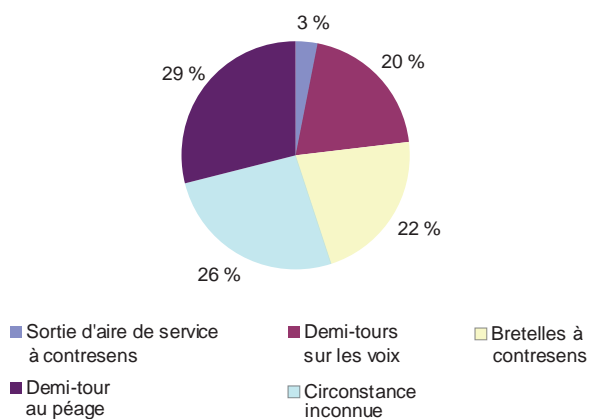
En 2013, 14 623 accidents corporels se sont produits en intersection dont 209 accidents mortels. 220 personnes ont été tuées soit 6,7 % de la mortalité routière, dont 51 % en agglomération. La baisse de la mortalité liée à ce type d'accident a été très importante entre 2000 et 2010 : - 65,5 %. Elle s'est notablement ralentie depuis : - 8,9 % entre 2010 et 2013 dont - 4,9 points entre 2012 et 2013, soit 22 personnes tuées en moins.

Outre les accidents en intersection, les forces de l'ordre relèvent des refus de priorité dans des « tourne à gauche » d'accès riverains, lors de demi-tours notamment. Enfin, environ 25 % des accidents mortels de piéton sont liés à des refus de priorité aux piétons lors de leur traversée.

Autres manœuvres dangereuses Prise à contre-sens

90 accidents corporels sont dus en 2013 à un véhicule roulant à contresens sur une route à chaussée séparée. En moyenne annuelle sur les trois dernières années, 40 personnes ont été tuées dans un accident avec un véhicule à contre-sens, 31 en 2013. Ce nombre a presque doublé depuis 2010. 8 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un véhicule roulant sur une chaussée à sens unique.

Contresens sur autoroutes concédées



Remontées de files

La circulation des motocyclistes entre deux files ou en dépassant par la droite est un comportement à risque. Cette pratique de la remontée de files est en hausse régulière en trafic dense à l'approche des agglomérations. Le différentiel de vitesse entre le motocycliste et les voies adjacentes peut être supérieur à 50 km/h, les motocyclistes se suivent parfois de près, et les pratiques varient selon la région (circulation sur bande d'arrêt d'urgence dans le Sud, entre les voies les plus à gauche à Paris). 18 motocyclistes sont enregistrés dans le BAAC comme ayant été tués lors de cette manœuvre, contre 12 en moyenne entre 2000 et 2010. En 2013, pour dix motocyclistes tués dans ce type d'accident, 119 sont enregistrés comme hospitalisés dans le fichier BAAC



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

L'alcool

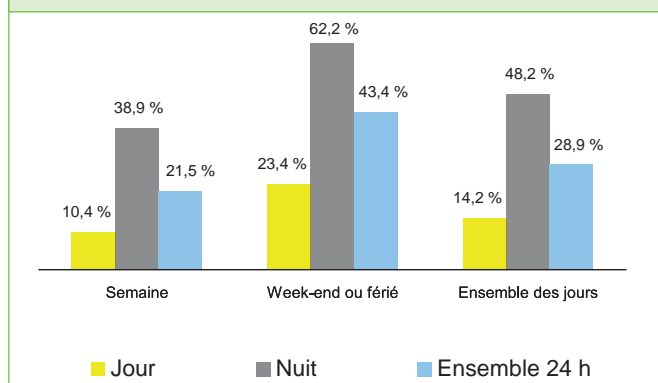
Nombre de personnes tuées dans les accidents avec un conducteur

	2010	2011	2012	2013
Taux d'alcool > 0,5 g/l	963	964	925	762
Taux d'alcool < 0,5 g/l	2 160	2 168	2 064	1 854
Au taux d'alcool connu	3 123	3 132	2 989	2 616

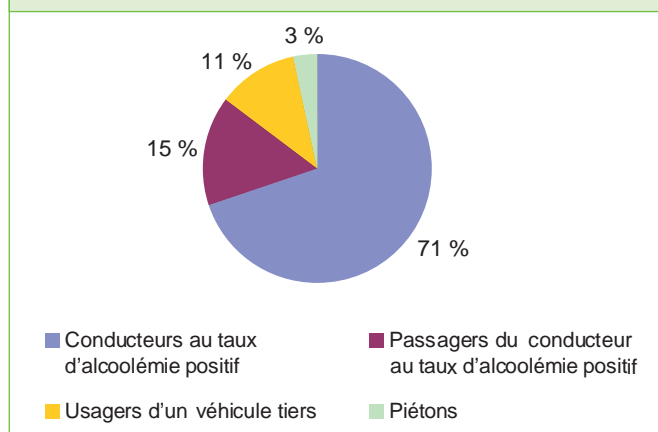
Mortalité dans les accidents avec conducteur au taux >0,5 par rapport à la mortalité dans les accidents

	2010	2011	2012	2013
Au taux d'alcool connu	30,8 %	30,8 %	30,9 %	29,1 %
L'ensemble des accidents mortels	24,1 %	24,3 %	25,3 %	23,3 %

Part des accidents mortels en présence du facteur alcool selon la période de la semaine et de la journée



Répartition des victimes dans un accident mortel avec le facteur alcool



En 2013, le fichier BAAC constate au moins 4 774 accidents corporels pour lesquels l'un des conducteurs présentait un taux d'alcool supérieur au taux légal. Au moins 762 personnes auraient été tuées dans les 701 accidents mortels correspondants. Cependant, pour 13,3 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels, le taux d'alcool n'a pas été enregistré dans le fichier BAAC. Il est relevé en 2013, dans les accidents mortels pour lesquels le taux d'alcool est connu, que 29,1 % des personnes tuées le sont alors qu'un au moins des conducteurs avait une alcoolémie supérieure au taux légal, portant l'estimation du nombre de personnes tuées dans ces accidents à 952 contre 1 130 en 2012, soit 178 de moins. Cette part de l'alcool dans les accidents mortels est restée relativement stable depuis vingt ans, autour de 30 %. Sur l'année 2013, la part de la mortalité avec conducteur alcoolisé impliqué baisse, tant dans l'ensemble de la mortalité, que dans celle restreinte aux accidents pour lesquels l'alcoolémie des conducteurs a été enregistrée dans le fichier BAAC.

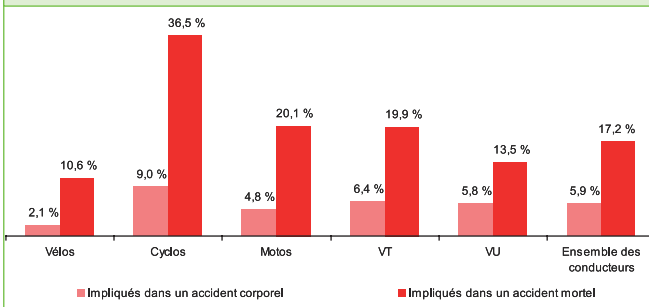
Dans les accidents avec alcool, le conducteur est présumé responsable de l'accident dans près de 90 % des cas sans pour autant qu'il s'agisse de la cause principale. La présence d'alcool est souvent associée à d'autres facteurs aggravants : une vitesse excessive, des stupéfiants (12 % des cas) ou l'absence de ceinture de sécurité (32 % des tués dans un accident mortel avec alcool ne portent pas la ceinture contre 14 % dans un accident mortel sans alcool). Selon les forces de l'ordre, l'alcool serait la cause principale des accidents mortels dans près de 20 % soit environ 650 décès en 2013.

Victimes

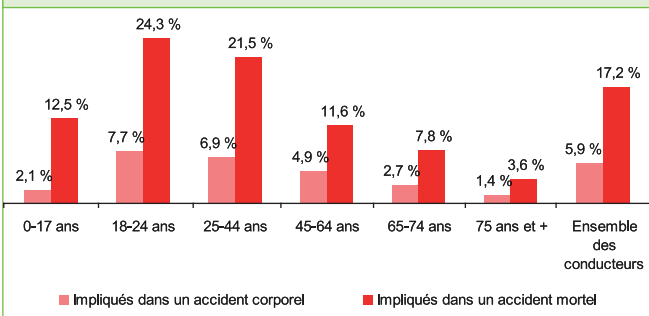
Dans les accidents mortels impliquant un conducteur « alcoolisé », 70 % des personnes tuées sont les conducteurs eux-mêmes, 15 % les passagers de ces conducteurs, 11 % les usagers de véhicules tiers et 3 % les piétons. Les 18-24 ans représentent 26,5 % des personnes tuées en présence d'alcool ; les 25-44 ans 41,5 %.

La nuit, l'alcool est présent dans près d'un accident mortel sur deux en semaine (46,2 %) et dans près de deux sur trois lors des week-ends (62,2 %). Les lieux d'alcoolisation précédant un accident mortel sont majoritairement le domicile ou chez des amis, à un degré moindre dans les bars et cafés, et plus rarement en discothèque.

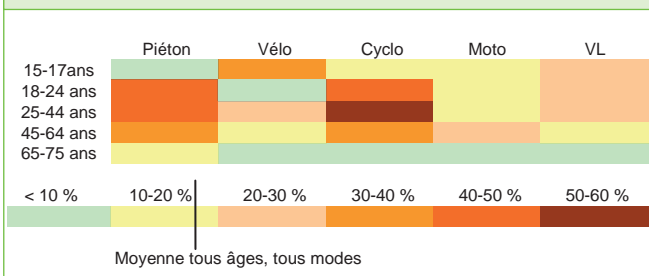
Part des conducteurs alcoolisés au sein de chaque catégorie d'usagers



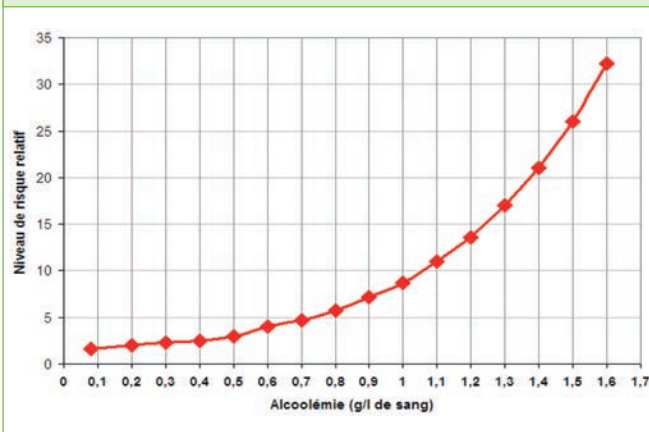
Part des conducteurs alcoolisés au sein de chaque classe d'âge



Part des conducteurs/piétons alcoolisés parmi les conducteurs/piétons de leur classe d'âge impliqués dans un accident mortel



Risque relatif d'accident corporel grave selon le taux d'alcoolémie (source : Maycock 1997)



Conducteurs alcoolisés

En 2013, 17,2 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels ont une alcoolémie supérieure au taux légal. Parmi les conducteurs de leur catégorie impliqués dans un accident mortel, 36,5 % des cyclomotoristes, 20,1 % des motocyclistes et 19,9 % des conducteurs de véhicule de tourisme ont une alcoolémie supérieure au taux légal. Les pics d'accidents surviennent entre 18 h et 6 h pour les automobilistes (entre 5 h et 7 h pour les 18-24 ans), vers 20 h pour les motocyclistes, entre 19 h et 1 h pour les cyclomotoristes. Jusqu'à minuit les accidents mortels avec conducteurs alcoolisés se produisent de façon quasi-équivalente selon les jours de la semaine. Sur la plage horaire minuit-7h ils concernent plutôt la fin de semaine.

L'alcool au volant concerne tous les âges, 24,3 % des 18-24 ans, 21,5 % des 25-44 ans, mais 3,6 % des 75 ans et plus impliqués dans les accidents mortels. 93 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes. Parmi les conducteurs impliqués ayant une alcoolémie positive, celle-ci est comprise pour 11 % d'entre eux entre 0,5 g/l et 0,8 g/l, et supérieure à 1,5 g/l pour plus de 55 % d'entre eux.

Piétons

En 2013, 68 piétons décédés présentent un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l. 38 % des piétons tués âgés entre 18 et 44 ans présentent un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l. Les taux d'alcoolisation sont plus élevés que chez les conducteurs (1,8 contre 1,6). Dans 33 % des accidents mortels de piéton, le niveau d'alcoolémie du piéton n'est pas enregistré.

Facteurs d'accident et scénario type

L'étude SAM¹ rapporte que le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 en moyenne chez les conducteurs alcoolisés. Le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 3 pour un taux de 0,5 g/l, par 8 pour 1 g/l, et 32 pour 1,6 g/l².

Les accidents avec alcool sont souvent atypiques notamment lorsque le taux dépasse les 1,5 g/l (plus d'une fois sur deux). Par ailleurs, deux accidents mortels sur 3 surviennent à la suite d'une perte de contrôle, généralement sur une route secondaire hors agglomération, en présence ou non d'une difficulté de conduite. Le véhicule termine alors sa course contre un obstacle.

1 Etude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière – convention OFDT/CEESAR – septembre 2005.

2 Commission européenne : Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of alcohol on safe driving – Projet européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), octobre 2008.

Les stupéfiants et les médicaments

Nombre de personnes tuées dans les accidents avec un conducteur :

	2010	2011	2012	2013
Ayant un test positif	522	499	531	436
Ayant un test négatif	1 494	1 739	1 754	1 640
Ensemble des conducteurs ayant un résultat de test connu	2 016	2 238	2 285	2 076

Mortalité dans les accidents avec un conducteur ayant un test positif par rapport à la mortalité :

	2010	2011	2012	2013
Dans l'ensemble des accidents mortels où le résultat du test est connu	25,9 %	22,3 %	23,2 %	21,0 %
Dans l'ensemble des accidents mortels	13,1 %	12,6 %	14,5 %	13,3 %

En 2013, le fichier BAAC constate au moins 1 750 accidents corporels pour lesquels au moins un des conducteurs présentait un test positif aux stupéfiants. Au moins 436 personnes ont été tuées dans les 388 accidents mortels correspondants. Cependant, pour 29,3 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels, l'information sur un éventuel test stupéfiants n'a pas été enregistrée dans le fichier BAAC. Dans les accidents mortels 2013 pour lesquels les tests stupéfiants sont enregistrés, 21 % des personnes tuées le sont alors qu'un au moins des conducteurs était positif aux stupéfiants, portant l'estimation du nombre réel de personnes tuées dans ces accidents à 686 contre 849 en 2012, soit 163 de moins. Sur l'année 2013, la part de la mortalité avec conducteur positif au stupéfiant impliqué baisse, tant dans l'ensemble de la mortalité, que dans celle restreinte aux accidents pour lesquels les résultats stupéfiants ont été enregistrés dans le fichier BAAC.

Le conducteur sous stupéfiants est présumé responsable de l'accident dans environ 80 % des cas sans pour autant qu'il s'agisse de la cause principale car les stupéfiants sont souvent associés à d'autres facteurs aggravants dont la vitesse et l'alcool dans un cas sur deux. Selon les forces de l'ordre, les stupéfiants seraient la cause principale des accidents mortels dans au moins 4 % des cas. D'après l'étude SAM¹, le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 1,8 chez les conducteurs testés positifs au cannabis seul.

Sur risque pour les conducteurs positifs aux stupéfiants et à l'alcool

D'après l'étude SAM, le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 14 en cas d'association alcool – stupéfiant.

Parmi les conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel, la moitié présente un taux illégal d'alcool. Les 25-44 ans cumulent plus souvent ces deux facteurs que les autres tranches d'âge : 56 % des conducteurs positifs aux stupéfiants présentent un taux illégal d'alcool, contre 47 % pour les 18-24 ans et 39 % pour les 45-64 ans. Les motocyclistes positifs aux stupéfiants ne sont qu'à 40 % également alcoolisés, contre 62 % pour les cyclomoteuristes et 54 % pour les automobilistes.

Parmi les conducteurs au taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l impliqués dans les accidents mortels, au moins un quart était également testé positif aux stupéfiants.

**CANNABIS + ALCOOL AU VOLANT
= 15X PLUS DE RISQUE
D'ACCIDENTS MORTELS !**



« Faut vraiment que j'arrête ça... »

0,5
g/l

Sur la route,
ne laissons plus l'alcool et la drogue
s'installer au volant !

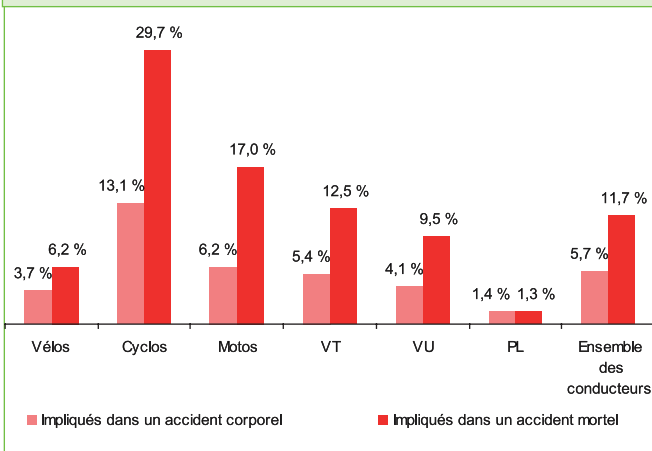
www.campagnepublique.com

LA COMMUNICATION CLÉ EN MAIN DES COLLECTIVITÉS

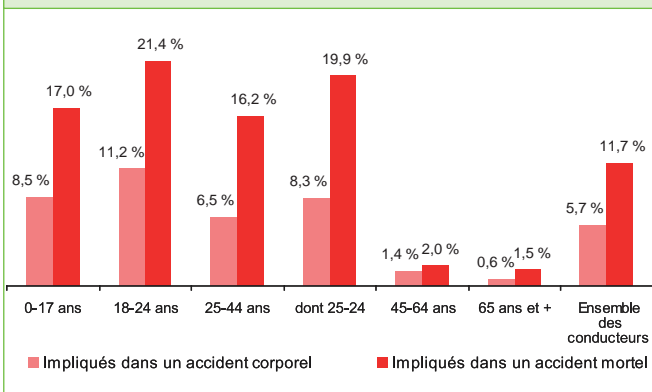
Source : CampagnePublique.com

¹ Etude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière – convention, OFDT/CEESAR – septembre 2005.

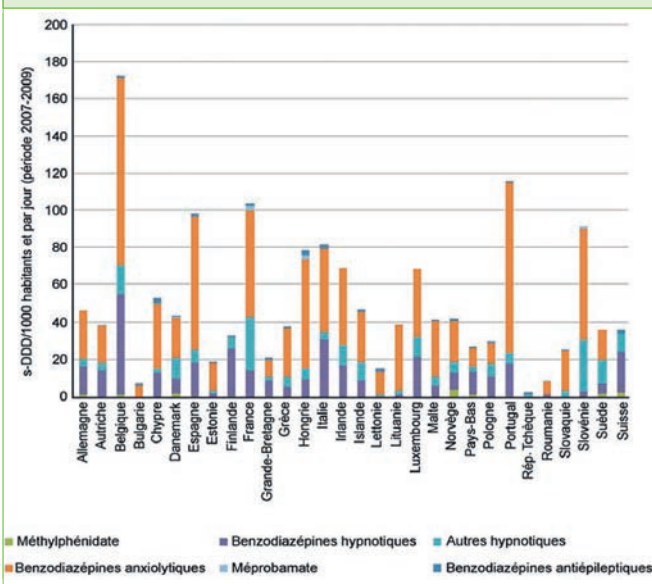
Part des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants au sein de chaque catégorie d'usagers



Part des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants au sein de chaque classe d'âge



Niveaux de consommation en France et dans les autres pays européens pour certains médicaments classés comme psychotropes (d'après COICS, 2010b)



Conducteurs positifs pour au moins un produit stupéfiant

Parmi les conducteurs testés aux stupéfiants enregistrés dans le fichier BAAC, la part de conducteurs impliqués dans les accidents corporels ayant un test positif est de 5,7 % et de 11,7 % dans les accidents mortels. Cette dernière valeur, calculée sur 3 386 conducteurs testés dont le résultat est enregistré dans le fichier BAAC, est proche, malgré le sous-enregistrement du BAAC, des résultats directs transmis par les forces de l'ordre : sur les 3 549 personnes testées en 2013 impliquées dans les accidents mortels, 425 étaient positives aux stupéfiants soit 12 %.

D'après le fichier BAAC, 93 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel ayant un test positif sont des hommes. Dans les accidents mortels, près d'un cyclomoteuriste sur trois (29,7 %), un motocycliste sur six (17 %) et un conducteur de véhicule de tourisme sur huit (12,5 %), présente un test aux stupéfiants positif. La part des tests positifs est de 21,4 % chez les 18-24 ans et 22,9 % chez les 25-29 ans.

Prise de médicaments

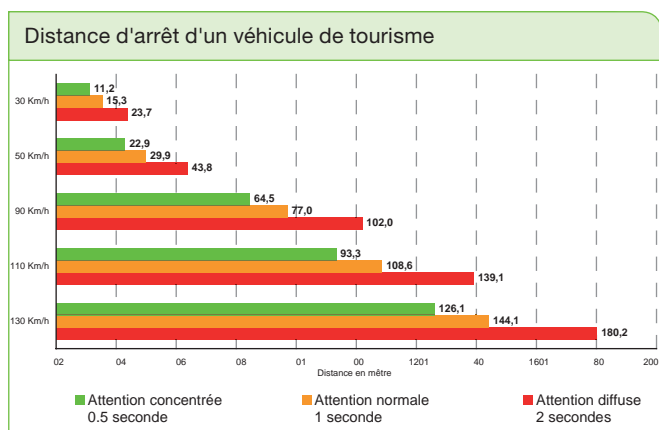
Le projet de recherche CESIR-A¹, portant sur plus de 70 000 conducteurs impliqués dans un accident corporel entre 2005 et 2008, évalue l'impact de la consommation de médicaments sur le risque d'avoir un accident de la circulation. Près de 3 % des accidents corporels seraient attribuable à une consommation de médicaments. Le projet confirme la pertinence de l'utilisation de trois pictogrammes de couleurs sur le conditionnement des médicaments pour alerter les usagers sur les risques potentiels. La prise de médicaments qualifiés par un pictogramme de niveau 2 ou de niveau 3 augmente le risque d'accident. Ce risque s'accroît avec le nombre de médicaments potentiellement dangereux consommés.

La prise de benzodiazépines (anxiolytiques ou hypnotiques) ou d'antidépresseurs, largement consommés en France², entraîne une augmentation significative du risque d'être responsable d'un accident de la route, en particulier aux étapes clé de démarrage ou modification du traitement. Le risque attribuable est pour ces deux psychotropes, respectivement de 2 et 1,5. Selon l'Agence Nationale de Santé et de Sécurité du Médicaments, 11,5 millions de français ont consommé des benzodiazépines en 2012. Ils sont âgés en moyenne de 56 ans, aux 2/3 des femmes.

1 Combinaison d'études sur la santé et l'insécurité routière (CESIR-A) : santé et insécurité routière, influence de la consommation de médicaments – INSERM – Emmanuel Lagarde – août 2009.

2 Médicaments psychotropes : Consommation en Europe – Position de la France – INSERM 2010.

Le défaut d'attention



Source : Agence Verte pour le groupe Sanef.



Source : Sécurité Routière.



La conduite nécessite une information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée de la conduite vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents. Il peut s'agir d'une distraction motrice (régler la climatisation), d'une distraction cognitive (discussion animée avec un passager) ou d'une inattention liée à une préoccupation de l'esprit, un état de stress. L'attention du conducteur est plus ou moins mobilisée selon l'expérience de conduite qu'il a acquise. Ainsi le conducteur novice n'a que peu d'automatismes en place et dispose de peu de disponibilité pour appréhender et gérer des situations complexes. Il est davantage susceptible d'avoir un accident si son attention est également requise par des tâches autres que la conduite.

Des études relèvent que le défaut d'attention est présent (selon la portée que l'on donne à la notion d'attention perturbée) dans 25 % à 50 % des accidents corporels. Parmi ces accidents, dans un accident sur deux, il s'agit d'une conduite sur des trajets connus¹. Le défaut d'attention conduit à un retard dans la prise de décision et un allongement significatif de la distance de réaction. Dans les fiches BAAC, le facteur « attention perturbée » est relevé comme facteur d'occurrence à hauteur de 8,7 % des décès routiers. 273 personnes sont tuées : 240 par défaut d'attention d'un conducteur, 33 d'un piéton.

Téléphoner en conduisant

Téléphoner avec ou sans kit mains libres entre en concurrence avec les activités de conduite, perturbe les capacités attentionnelles et dégrade les performances de conduite. Selon l'expertise collective IFSTTAR-INSERM², une communication téléphonique multiplie par 3 le risque d'accident matériel ou corporel et près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

Si le téléphone au volant est devenu une préoccupation grandissante en termes d'insécurité routière, ses nouvelles fonctionnalités ainsi que les diverses possibilités de communication reçues dans le véhicule créent de nouveaux risques. Selon le baromètre AXA Prévention 2014, 22 % des automobilistes déclarent suivre leur itinéraire sur le GPS de leur smartphone, 19 % consulter ou envoyer un SMS, 3 % consulter ou envoyer un mail, 1 % lire les actualités ou même regarder une vidéo

¹ VAN ELSLANDE, Pierre et al. : De la vigilance à l'attention – Influence de l'état psychologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents, Les collections de l'INRET'S, n°280, 2009.

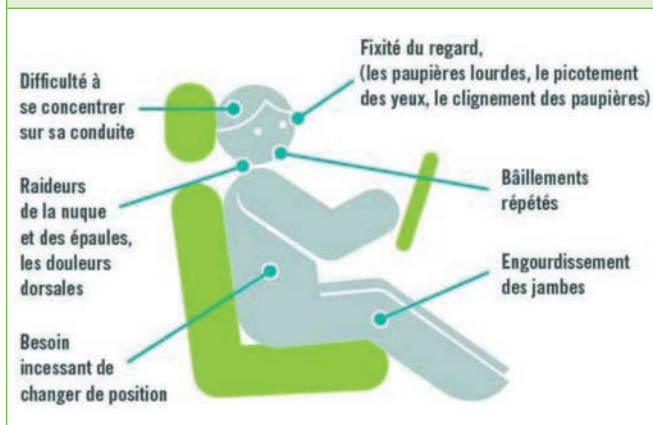
² IFSTTAR-INSERM : Téléphone et sécurité routière, expertise collective, avril 2011.

La perte de vigilance



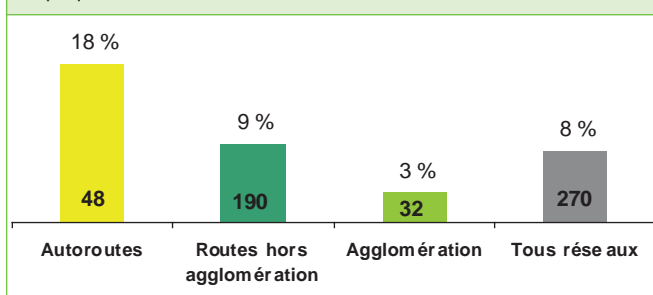
Source : Sécurité Routière / Illustrateur Parienty.

Les signes de fatigue et de somnolence au volant



Source : assureurs-prévention.fr.

Tués dans des accidents avec mise en évidence du facteur « malaise-fatigue » (MF) chez l'un au moins des conducteurs impliqués



La vigilance correspond à un état de veille. La complexité de la conduite demande au conducteur un niveau optimal de vigilance. Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être liés à l'individu, en premier lieu à la qualité chronique de son sommeil. Des facteurs circonstanciels dégradent aussi la qualité de celle-ci : la fatigue, liée au temps ou à la complexité de la conduite, la consommation de psychotropes tels l'alcool, les médicaments ou drogues, ou encore le caractère monotone du trajet.

Selon une étude réalisée à partir de l'analyse détaillée d'accidents corporels, le facteur « perte de vigilance » est présent dans 11,9 % des accidents dont 72 % pour lesquels la survenue de cette défaillance est déterminante dans l'occurrence de l'accident. 77 % des conducteurs subissent une perte de contrôle. Ce taux se répartit comme suit : 50 % en section rectiligne et 27 % en courbe. L'altération des capacités de conduite correspond dans près de 63 % des cas à un endormissement, qui s'explique la plupart du temps par la fatigue, une alcoolémie élevée et/ou la prise d'autres produits psychoactifs¹.

La somnolence¹ est un assoupissement intermédiaire entre le sommeil et l'état de veille, qui se traduit le plus souvent par une envie impérieuse de dormir. Elle peut avoir pour origine le déficit de sommeil, une accumulation de fatigue, l'absorption d'alcool, de médicaments ou de stupéfiants. Il peut aussi s'agir d'un état maladif comme la narcolepsie, les apnées du sommeil, la dépression ou une insuffisance cardiaque. Les malaises peuvent avoir pour origine une condition médicale : congestion cérébrale, épilepsie, malaise cardiaque. Le facteur « malaise/fatigue » du fichier BAAC est plus souvent renseigné chez les conducteurs âgés de plus de 75 ans (23,4 % de leurs décès enregistrés dans le BAAC).

Selon les forces de l'ordre, le facteur « malaise/fatigue » est présent dans 18 % des décès sur autoroute et 9 % des décès sur route hors agglomération, mais 8 % de l'ensemble des décès routiers, une part stable ces cinq dernières années, correspondant à 260 décès en 2013. Les gestionnaires d'autoroutes concédées² estiment que dans un accident mortel sur trois, le conducteur était victime de « somnolence » ou « fatigue ».

Classe d'âges	Conducteurs de véhicule de tourisme tués avec facteur malaise/fatigue	Total des conducteurs de VT tués	Part des conducteurs de VT tués avec facteur malaise/fatigue
< 18 ans	-	8	-
18 - 24 ans	17	263	6,5 %
25 - 74 ans	88	772	11,4 %
75 et +	34	145	23,4 %
Ensemble	139	1 188	11,7 %

¹ De la vigilance à l'attention – Influence de l'état psychologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents – Les collections de l'INRETS n° 280 – 2009 – Pierre Van Elslande et co.

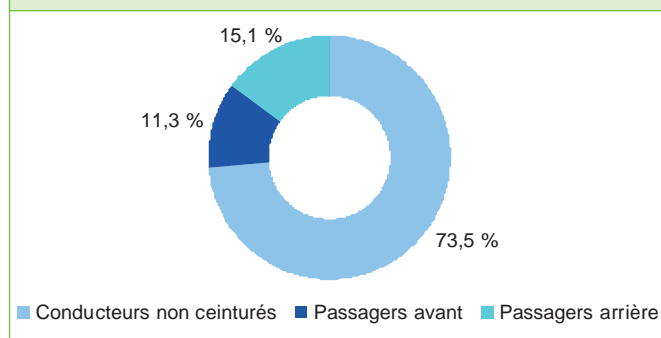
² Analyse des accidents mortels sur autoroute concédée – ASFA - 2011.

La protection individuelle : ceinture et casque



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

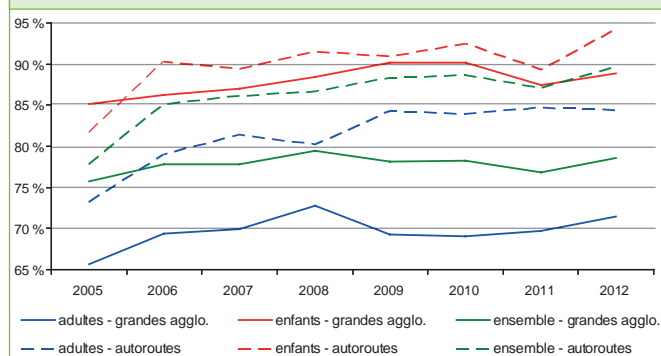
Répartition des personnes tuées non ceinturées selon la place occupée dans le véhicule : 344 décès



Répartition du nombre de personnes tuées non ceinturées selon la catégorie de véhicules

Usagers non ceinturés	VT	VU	PL	Car-Bus	Ensemble véhicules
Conducteurs	214	32	7	0	253
Passagers	77	12	1	1	91
- dont pass. Avant	31	8	0	0	39
- dont pass. Arrière	46	4	1	1	52
Total non ceinturés	291	44	8	1	344
Total ceinturés	1 134	73	36	5	1 248
Total indéterminés	187	16	13	1	217
Ensemble usagers	1 612	133	57	7	1 809
Taux des non ceinturés	20,4 %	37,6 %	18,2 %	16,7 %	21,6 %

Évolution du taux de port de la ceinture aux places arrière des véhicules de tourisme, par type de réseau



Instauration de la ceinture de sécurité

Le port de la ceinture est une mesure introduite progressivement à partir de 1970. La ceinture avant à trois points est obligatoire sur les véhicules neufs à partir de 1970. En 1977, sont imposées l'installation de ceintures à l'arrière pour les véhicules neufs et de ceintures à enrouleurs à l'avant. Le port de la ceinture est rendu obligatoire à l'avant en 1979 et à l'arrière en 1990. En 1994, le non-port de la ceinture est une infraction de 2ème classe passible du retrait d'un point. A partir de 2002, l'infraction est de 4e classe et conduit à un retrait de trois points. En 2003, le port de la ceinture devient obligatoire pour les chauffeurs de poids lourds et pour les occupants d'autocars. D'autres progrès ont été apportés à la ceinture de sécurité au cours des dix dernières années : ceintures avec prétensionneur, témoin sonore, dispositifs adaptés aux enfants...

Défaut de port de la ceinture

Le port de la ceinture reste un enjeu important. En 2013, le fichier BAAC enregistre le défaut de port de la ceinture de sécurité pour 344 personnes tuées dans des véhicules de tourisme, véhicules utilitaires, poids lourds, cars ou bus. 253 étaient conducteurs (74 %), 39 passagers avant (11 %) et 52 passagers arrière (15 %).

Parmi les cas pour lesquels le port ou non de la ceinture est enregistré dans le fichier BAAC, une personne tuée sur 5 ne porte pas de ceinture dans les véhicules de tourisme (20,4 %). Les usagers des véhicules utilitaires sont encore plus réticents : 37,6 % des personnes tuées n'étaient pas ceinturées.

La ceinture de sécurité reste moins efficace en collision latérale et lorsque la vitesse de choc est élevée. Il est estimé que si la ceinture était portée par tous les conducteurs, 150 vies seraient épargnées.

Les observations¹ des véhicules de tourisme en circulation en 2012, réalisées de jour, identifient un meilleur taux de port de la ceinture hors agglomération qu'en agglomération, tant aux places avant (plus de 98 % contre 95 %) qu'aux places arrière (90 % contre 79 %). Le taux de port aux places arrière a plus progressé sur autoroute qu'en agglomération depuis 2005. Les enfants sont plus souvent attachés que les adultes : un écart de 10 points sur autoroute et de 18 points en agglomération du taux de port est relevé entre adultes et enfants. Le non-port de la ceinture se situe au 9e rang des infractions les plus sanctionnées (environ 230 000 infractions par an)².

¹ Observation des comportements de la circulation - Données 2012 - ONISR.

² Le comportement des usagers - Les infractions - L'impact du permis à points - Bilan 2013 - ONISR.

Non-port du casque :
Évolution de la mortalité

	2010	2011	2012	2013
Nombre de personnes tuées non casquées sur une moto	14	16	20	24
Nombre de cas indéterminés	34	30	23	23
Nombre de personnes tuées sur une moto	704	760	664	631
Proportion des cas indéterminés	4,8 %	3,9 %	3,5 %	3,6 %
Taux de non-port du casque parmi les personnes tuées sur une moto (cas connu)	2,0%	2,1 %	3,0 %	3,8 %

Casque intégral, une meilleure protection que le casque dit « jet »



Source : Pascal Dunikowski / Sécurité Routière.

Port du casque en vélo non obligatoire en France



Source : Cerema.

Casque pour les motocyclistes

Le port du casque est obligatoire pour les motocyclistes en 1973, d'abord hors agglomération seulement pour les vélomoteurs, motocyclettes de cylindrée entre 50 et 125 cm³, puis en agglomération en 1975. L'infraction pour non-port du casque conduit au retrait d'un point de permis à partir de 1994 et de trois points, infraction de 4^e classe, en 2002.

En 2013, 23 motocyclistes tués dont 3 passagers ne portaient pas de casque, soit 3,6 % de la mortalité motocycliste. Depuis 2000, ce taux oscille entre 2 % et 4 % selon les années. Les observations¹ réalisées en circulation de jour relèvent un taux de port du casque proche de 100 % les jours ouvrés, alors qu'en moyenne sur trois ans le taux de port le week-end est d'environ 90 %. Le non-port du casque se situe au 25^e rang des infractions les plus sanctionnées (40 000 infractions par an).

Casque pour les cyclomotoristes

Le port du casque est obligatoire, pour le conducteur comme pour le passager, hors agglomération depuis 1976 et en agglomération depuis 1980.

En 2013, 19 cyclomotoristes tués ne portaient pas de casque, dont 2 passagers, soit 11,9 % de la mortalité cyclomotoriste. Cette part oscille entre 10 % et 20 % depuis 2000. Chez les cyclomotoristes, le non-port du casque multiplie la gravité par 2,1 hors agglomération. Elle est multipliée par 4,2 en agglomération.

Casque pour les cyclistes

Le port du casque pour les cyclistes n'est pas obligatoire mais se porte de plus en plus surtout pour les loisirs. Des études de l'IFSTTAR confirment l'effet protecteur du casque. Il est estimé que le risque de blessures sérieuses (M.AIS 3+) à la tête serait diminué de 66 % chez les cyclistes blessés en ville, et de 97 % chez les cyclistes blessés hors ville. Le risque de blessures au visage serait diminué de 28 %.

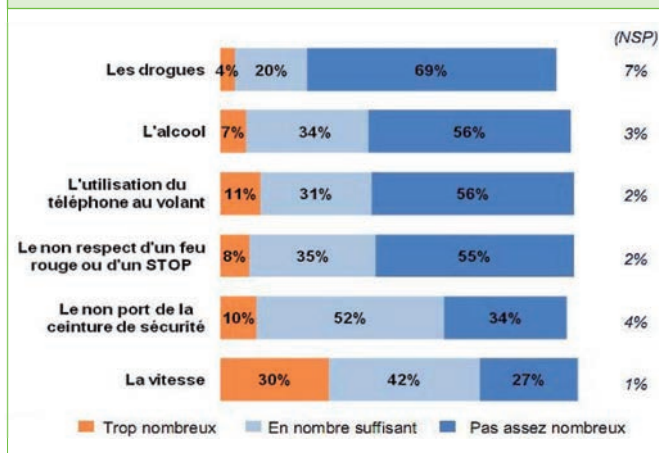
Vêtements - protection et visibilité

En cas de chute à faible vitesse, des vêtements solides, de préférence équipements de protection individuelle testés en laboratoire renforcés aux articulations, gants et bottes réduiront les blessures superficielles et brûlures. L'airbag motocycliste, filaire ou radio commandé assurera quant à lui une protection équivalente à celle du casque sur l'ensemble des parties vitales tronc/thorax/abdomen.

Parmi le flot de véhicules à feux de jour, les usagers vulnérables sont peu visibles. Le gilet haute visibilité est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération de nuit ou lorsque la visibilité est réduite, et pour les usagers motorisés (hors 2RM), lorsqu'en cas d'urgence ils doivent descendre de leur véhicule.

Les comportements déclarés des conducteurs

Extrait d'un questionnaire relatif aux contrôles et à leurs fréquences



Source : Assureurs Prévention - SOFRES.



Source : Communication Publicis.



Source : Communication Publicis.

En complément de l'étude de l'accidentalité routière et des observations en circulation, la connaissance des comportements et réactions des usagers à la sécurité routière permet de mieux cibler les actions et en assurer l'acceptabilité, élaborer les campagnes de prévention et en mesurer l'efficacité. Le suivi des évolutions sociétales est assuré par des sondages d'opinion et parfois des focus groups (groupes d'usagers invités à expliquer leur avis sur un sujet).

Alcool

Tous les ans, la sécurité routière lance une campagne de fin d'année sur le thème de l'alcool. La campagne 2013 était intitulée « Quand on tient à quelqu'un, on le retient ». 91 % des Français interrogés ont déclaré que cette campagne les avait incités à empêcher une personne ayant bu de reprendre la route. Associées à des contrôles renforcés des forces de l'ordre, ces campagnes ont réduit considérablement le nombre d'accidents mortels les 31 décembre et jour de l'an.

Vitesse et inter-distances

La fondation Vinci autoroutes édite en collaboration avec IPSOS un baromètre de la conduite responsable. En 2013, 90 % des conducteurs ont admis dépasser de quelques km/h les limitations de vitesse (+ 3 pts par rapport à 2012), dont 19 % de façon fréquente. 65 % (+ 4 pts) ne respectent pas les distances de sécurité et ont tendance à « coller » délibérément les véhicules qui les précèdent.

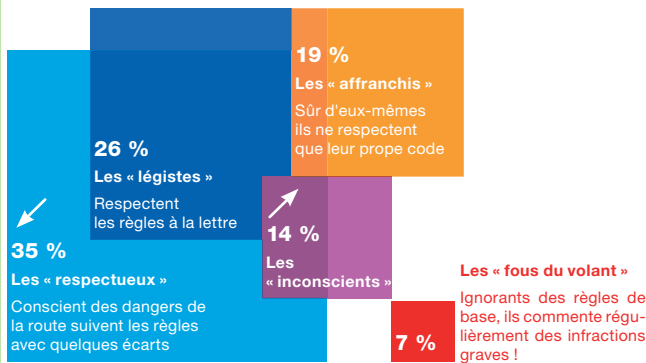
Téléphone et autres distracteurs

Selon ce même baromètre, alors que 59 % des Français se disent favorables à l'interdiction totale du téléphone portable en voiture, 48 % des moins de 35 ans téléphonent avec un kit mains libres et 36 % sans kit mains libres. 24 % des automobilistes déclarent paramétrer leur GPS en conduisant.

Selon un autre sondage¹, pour 38 % des conducteurs (67 % des moins de 35 ans), regarder son smartphone lorsqu'il émet un son (appel, SMS, alertes, mails) est un réflexe. 31% des conducteurs, contre 11 % en 2011, reconnaissent lire des SMS, alertes, mails et 13 % en rédigent (contre respectivement 61 % et 32 % chez les moins de 35 ans). 28 % des moins de 35 ans admettent s'être fait une « grosse frayeur » en consultant leur smartphone en situation de conduite.

¹ Sondage TNS Sofres/Sécurité routière, octobre 2013.

Typologie des profils des conducteurs



Source : AXA Prévention - baromètre n° 9 TNS Sofres.

La conduite des automobilistes

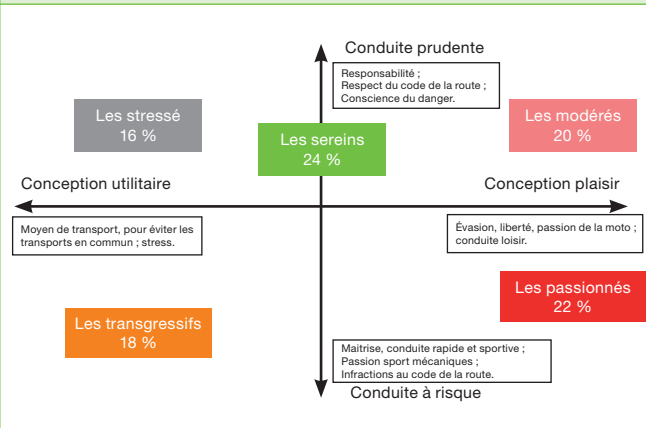
Minimisant certains risques, les automobilistes se sentent protégés dans leur véhicule, comme dans une bulle. L'hyper connexion au volant est pourtant une source de distraction aussi dangereuse que relativisée. De même, les dangers liés à la fatigue au volant ne font pas toujours l'objet d'une prise de conscience. C'est ce qui ressort du 9^e baromètre du comportement des Français au volant conduit par TNS Sofres pour AXA prévention. 5 profils de conducteurs sont identifiés : les respectueux et les légalistes (61 % des automobilistes pouvant être classés dans ces catégories dont 35 % pour la première), les inconscients, les affranchis et les « fous du volant » (39 % dont 5 % pour la dernière catégorie).

La conduite des deux roues motorisés

Selon une étude de Gema Prévention¹, les motocyclistes se répartiraient également en 5 profils : les sereins (24 %), les modérés (20 %), les passionnés (22 %), les transgressifs (18 %) et les stressés (16 %).

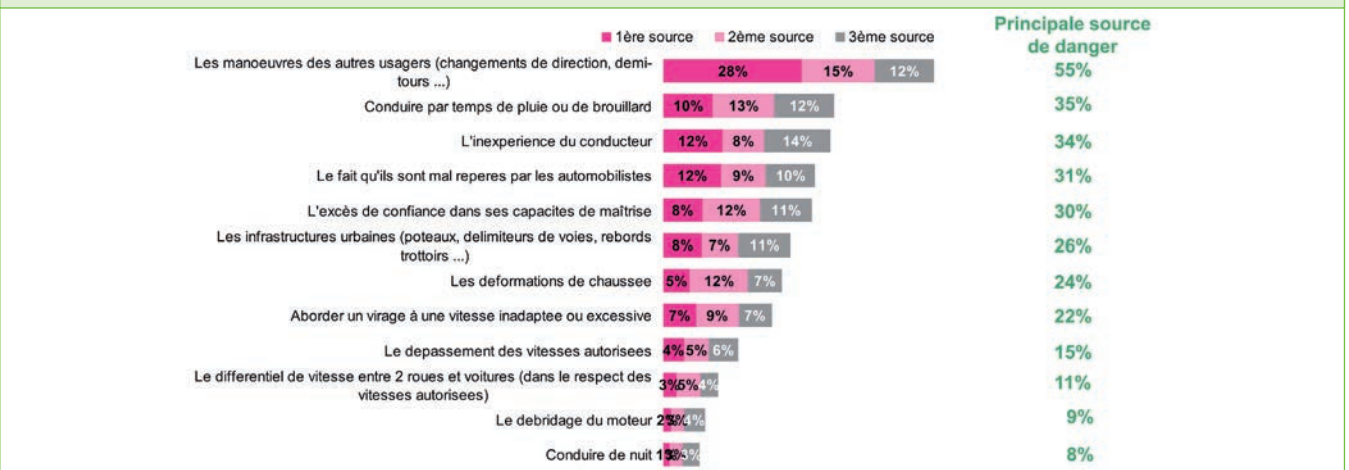
70 % des usagers de deux-roues motorisés déclarent être tombés au moins une fois de leur véhicule. 58 % précisent que cette chute est survenue lors des trois premières années de conduite. Près de la moitié des conducteurs a été blessée. Sur 100 chutes, la tête est touchée dans 54 % des cas et les bras une fois sur deux. Si le casque est porté de façon quasi systématique, les autres équipements de protection font souvent défaut : 30 % des usagers déclarent ne pas porter de bottes ou de chaussures montantes et 72 % se déplacent sans pantalon renforcé.

Cartographie des cinq familles de conducteurs de 2RM



Source : TNS Sofres / GEMA Prévention - Portrait des conducteurs de deux roues d'aujourd'hui.

Principales sources de danger perçues : le danger c'est principalement l'autre, mais aussi l'inexpérience ou l'excès de confiance du conducteur

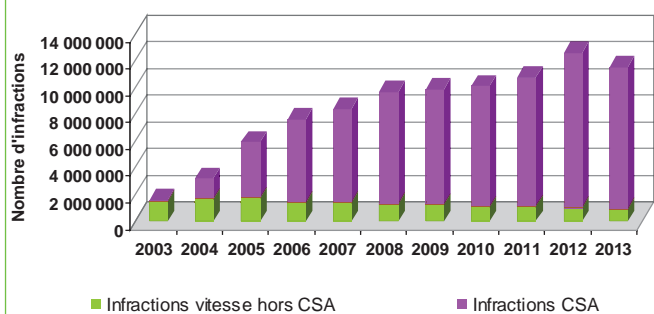


Source : GEMA Prévention - Portrait des conducteurs de deux roues d'aujourd'hui.

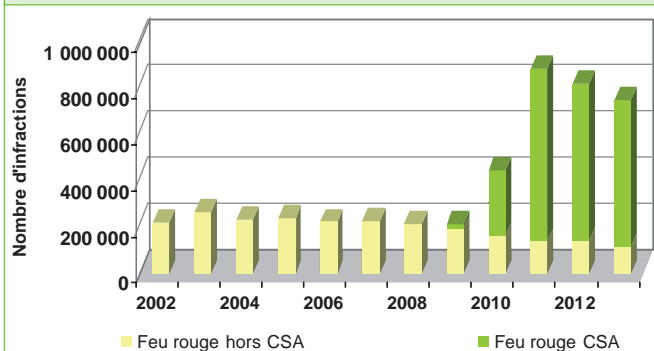
¹ GEMA Prévention : Portrait des conducteurs de 2 roues d'aujourd'hui.

Les infractions

Évolution du nombre des infractions CSA et hors CSA



Évolution de l'infraction « franchissement feu rouge » CSA et hors CSA



Radars	CSA vitesse fixe	CSA vitesse mobile	CSA feux Rouges
2003	48		
2004	228	165	
2005	689	313	
2006	822	457	
2007	1 137	721	
2008	1 473	827	
2009	1 661	932	118
2010	1 823	933	435
2011	2 100	933	638
2012	2 345	929	713
2013	2 473	867	712

15 % des radars automatiques fixes de vitesse sont sur autoroute, 27 % sur routes nationales, 55 % sur routes départementales et 4 % sur voies communales.

34 % des radars feux rouges sont dans des communes de plus de 500 000 hab, 31 % entre 100 et 500 000 hab et 35 % moins de 100 000 hab.

Sources : DCSR-DCA

L'ensemble des éléments présentés dans cette partie a été produit par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière¹.

Contraventions

23,9 millions de contraventions ont été relevées en 2013 (- 7,2 % par rapport à 2012). Elles représentent 97,6 % des infractions établies en 2013.

81,5 % sont des contraventions à la vitesse ou au stationnement :

- Les infractions à la vitesse relevées par les contrôles traditionnels et les contrôles sanction automatisés (CSA), représentent 48,2 % du total avec 11,5 millions d'infractions (- 8,4 % par rapport à 2012). 91,9 % de ces infractions sont relevées par les radars du CSA vitesse (mobiles et fixes). Le nombre d'infractions relevées hors CSA s'élève à 933 649 (- 9,5 %). Les excès de vitesse relevés par le CSA sont à 95,3 % des excès de moins de 20 km/h. Hors CSA, les excès de moins de 20 km/h ne représentent que 24,6 %, alors que 51,8 % des excès sont entre 20 et 30 km/h et 17,5 % entre 30 et 40 km/h.
- Les 7,97 millions infractions aux règles de stationnement (hors polices municipales) représentent 33,3 % des contraventions (- 6,9 %).

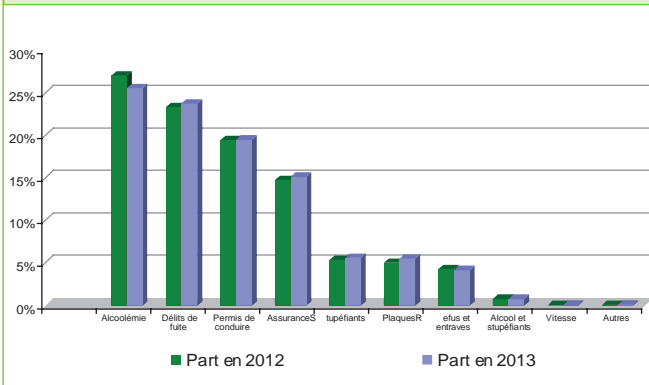
Les autres contraventions sont réparties ainsi :

- 1,74 millions pour des infractions aux **règles administratives**, soit + 6 % : elles sont constituées par des infractions non délictueuses à l'assurance, défauts de présentation de documents afférents au véhicule, circulation de véhicule sans visite technique périodique, plaques et certificats d'immatriculation non conformes.
- 0,97 millions pour des infractions aux **règles de conduite** (dont usage du téléphone portable), soit - 10 %. C'est la quatrième année consécutive de baisse.
- 925 682 infractions aux **règles de priorité**, soit - 9,1 % : dont 632 425 relevées par le CSA feu rouge (- 7,1 %), 117 563 franchissements de feux rouges hors CSA soit une baisse de 15,7 %, et 113 134 non-respects du panneau « stop » (- 7,5 %).
- 229 578 pour **défauts de port de la ceinture** de sécurité, une baisse de - 11,8 % qui poursuit la tendance observée depuis 2003.
- 101 864 **alcoolémies contraventionnelles** (taux inférieur à 0,8 g/l de sang), en baisse de 5,1 %.
- 49 939 pour défaut de port du casque, en baisse de 13,7 %. Ces infractions ont diminué de - 34,9 % depuis 2006.

Avec 11,2 millions de contraventions enregistrées, les CSA vitesse (2 473 radars fixes et 867 radars mobiles) et feux rouges (712 dispositifs) représentent 46,9 % de l'ensemble des contraventions.

¹ ONISR : Le comportement des usagers de la route, Bilan statistique de l'année 2013 ; ainsi que les éditions antérieures.

Évolution de la répartition des familles de délits 2012 - 2013



Délits routiers

579 879 délits ont été relevés en 2013, soit + 5 % par rapport à 2012. Ils représentent 2,4 % de l'ensemble des infractions établies en 2013.

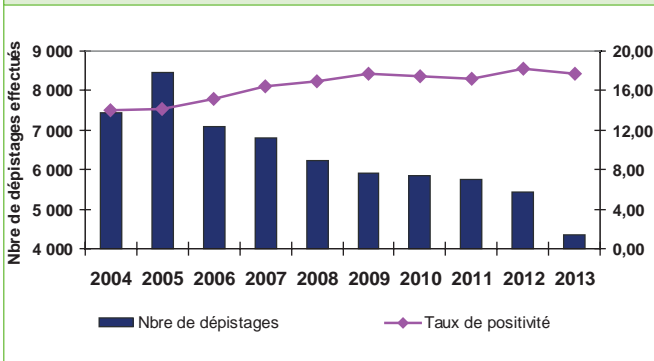
Quatre d'entre elles constituent 84 % des délits :

- 148 209 infractions relatives à **l'alcoolémie au volant**, en légère baisse de 0,8 % par rapport à 2012 ;
- 137 768 **délits de fuite après un accident**, en hausse de + 6,9 % ;
- 113 026 **défauts de permis de conduire**, en augmentation + 5,3 % ;
- 87 719 **défauts d'assurance** (+ 7,6 %).

Pour le reste, les principales augmentations constatées sont :

- de + 9,3 % pour les délits liés à **l'usage de stupéfiants**, 32 244 en 2013 ;
- de + 16 % pour les **délits liés aux plaques d'immatriculation**, 32 065 en 2013.

Comparatif du nombre de dépistages et du taux de positivité - Accidents mortels



Contrôles d'alcoolémie

10,5 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2013, en baisse de 3,8 % par rapport à 2012 mais 25,5 % de plus qu'en 2002. 322 694 tests se sont avérés positifs. Le taux de positivité (tests positifs / nombre de dépistages) est donc de 3,1 % contre 3,2 % en 2012.

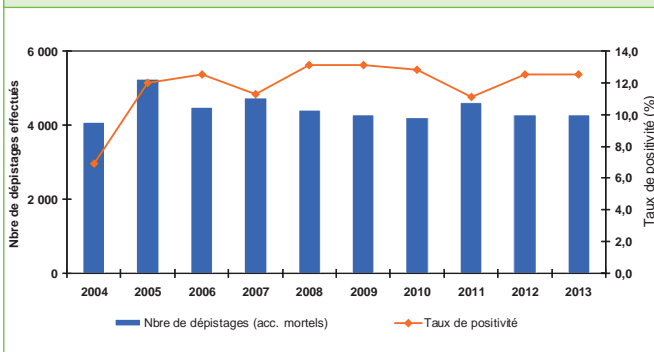
- 7,9 millions de contrôles (75,2 % du total) sont préventifs. Menés à l'initiative des forces de l'ordre, ils s'avèrent positifs dans 3,8 % des cas, contre 2,8 % en 2012 et 2,3 % en 2004.

- 2,3 millions sont opérés en cas d'infractions. Ils sont positifs dans 3,7 % des cas contre 4,4 % en 2012.

- 298 069 sont réalisés en cas d'accidents mortels, corporels ou matériels. Ils sont positifs dans 8,4 % des cas, un taux stable depuis 2009.

17,7 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels ont une alcoolémie supérieure au taux légal, pour 5,5 % dans les accidents corporels et 9,4 % dans les accidents matériels (mais dans ce dernier cas le dépistage n'est pas systématique).

Comparatif nombre de dépistages stupéfiants / Taux de positivité relatif aux accidents mortels



Contrôles de l'usage de stupéfiants

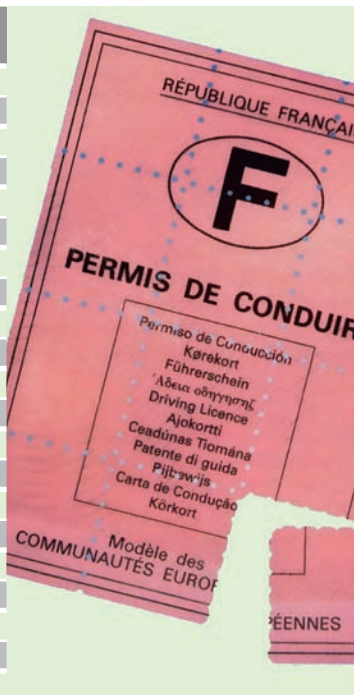
3 549 dépistages aux stupéfiants ont été réalisés suite à un accident mortel contre 4 281 en 2012, baisse liée à celle de la mortalité routière. 425 tests étaient positifs. Le taux de positivité en 2013 est de 12 %, en légère baisse par rapport à 2012 où il était de 12,5 %. Il oscille depuis 2005 entre 11 et 13 %.

Le permis à points

Synthèse générale ¹	Année 2012		Année 2013	
	Données	Variation 2012/2011	Données	Variation 2013/2012
Infractions traitées	8 760 292	+ 20,8 %	8 235 591	- 6,0 %
Points retirés	14 336 756	+ 18,5 %	13 526 141	- 5,7 %
Permis au solde nul	90 136	+ 6,0 %	85 189	- 5,5 %
Dont permis probatoires au solde nul	17 798	+ 9,1 %	16 758	- 5,8 %
Capital initial rétabli après 3 ans	2 400 456	- 2,9 %	2 425 254	+ 1,0 %
Récupération d'un point 6 mois ou un an*	4 723 214	- 6,8 %	5 060 141	+ 7,1 %

* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de point.

Année	Nb de points retirés en millions
1993	1,2
1994	2,4
1995	2,3
1996	2,8
1997	2,9
1998	2,8
1999	2,9
2000	3,2
2001	3,2
2002	3,1
2003	4,5
2004	6,4
2005	7,5
2006	8,0
2007	9,5
2008	9,5
2009	9,3
2010	10,1
2011	12,1
2012	14,3
2013	13,5



Le permis à points a été instauré en 1992. Il est constitué au plus d'un capital de 12 points. En cas d'infraction au Code de la route (contravention ou délit) un retrait de point(s) est alors effectué ².

S'inscrivant dans une démarche avant tout pédagogique, l'objectif du système du permis à points est de prévenir l'infraction et sa récurrence. La possibilité d'une perte de point(s) amène le conducteur à prendre conscience de la nécessité d'une conduite et d'un comportement responsables au volant.

13,5 millions de points ont été retirés en 2013 (- 5,7 %). 5,1 millions ont été rétablis (récupération d'un point au bout de 6 mois ou un an sans nouvelle infraction à retrait de point). Par ailleurs, 2,4 millions de conducteurs ont récupéré leur capital initial après 3 ans sans infraction.

Classification par catégorie de points retirés

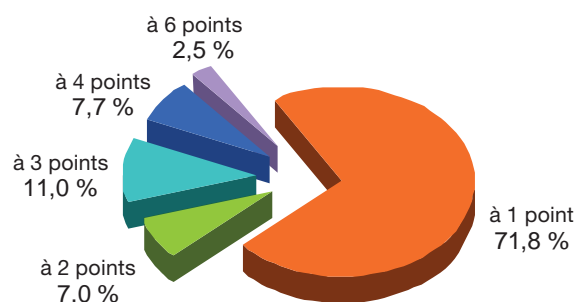
71,8 % des infractions entraînent 1 point de retrait. Il s'agit presque exclusivement des excès de vitesse de moins de 20 km/h, infractions en baisse de 4,8 % par rapport à 2012.

7 % des infractions entraînent le retrait de 2 points et 11 % le retrait de 3 points (non-port de la ceinture de sécurité, excès de vitesse entre 30 et 40 km/h, franchissement de ligne continue...). A noter que les retraits de 2 points sont une nouvelle fois en baisse (- 29,8 %), alors que les retraits de 3 points augmentent de + 10,4 %, en lien avec la réévaluation de 2 à 3 points de l'infraction sur l'usage du téléphone au volant.

7,4 % des infractions entraînent un retrait de 4 points (non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, circulation en sens interdit, excès de vitesse de 40 à 50 km/h). Leur taux est en baisse de - 8,4 %, après avoir triplé depuis 2010, suite à la mise en œuvre des dispositifs de CSA feux rouge.

2,5 % des infractions entraînent un retrait de 6 points (excès de vitesse de plus de 50 km/h et alcoolémie essentiellement), taux en baisse de - 3,4 %.

Répartition des infractions selon le nombre de points retirés en 2013



¹ Données Service du Fichier National des Permis de Conduire (FNPC) - DSCR.
² Lire barème page 118.

Évolution 2012 - 2013 du nombre d'infractions ayant entraîné un retrait de points



- augmentation du nombre d'infractions entraînant un retrait de points,
- diminution entre 0 et - 6 % (moyenne nationale),
- baisse inférieure à - 6 %.

Permis de conduire invalidés pour solde de points nul

Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une baisse de - 5,5 %, pour s'établir à 85 189 en 2013. La ventilation des permis invalidés par sexe fait apparaître une nouvelle augmentation chez les femmes (+ 2,1 % en 2013 avec déjà + 17 % en 2012) et une tendance baissière chez les hommes (- 6,5 % en 2013) qui représentent néanmoins 87 % des titulaires des permis invalidés en 2013 (88 % en 2012).

Les permis invalidés pour un motif d'infraction unique concernent 7 458 personnes, soit 8,7 % de l'ensemble :

- 4 849 personnes pour la seule infraction de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie (6 points),
- 460 personnes au seul motif de la conduite malgré l'usage de stupéfiants (6 points),
- 1 347 personnes pour le seul motif du non-respect du stop ou d'un feu rouge (4 points),
- 100 personnes pour le seul motif d'excès de vitesse d'au moins 50 km/h (6 points),
- seules 41 personnes ont vu leur permis de conduire invalidé pour solde nul pour le seul motif d'excès de vitesse de moins de 20 km/h (1 point), contre 71 en 2012.

Évolution 2012 - 2013 du nombre de permis probatoires annulés



- augmentation du nombre d'infractions entraînant un retrait de points,
- diminution entre 0 et - 5,8 % (moyenne nationale),
- baisse inférieure à - 5,8 %.

Restitution de points

2,4 millions de conducteurs ont vu le rétablissement de leur capital initial de 12 points, soit + 1 %. 5,1 millions de conducteurs ont récupéré un point au terme de 6 mois ou 1 an sans nouvelle infraction, soit + 7,1 %. Ce mécanisme permet aux conducteurs auteurs de petites infractions entraînant le retrait d'un point de le récupérer rapidement.

En 2013, 21 999 stages ont par ailleurs été organisés au profit de 333 734 stagiaires soit :

- 13 871 stages en reconstitution du capital de points (stages dits « permis à points »),
- 444 stages d'alternatives aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (dits « justice »),
- 7 684 stages mixtes regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires « justice ».

Les condamnations

En 2012¹, 304 000 condamnations et compositions pénales ont sanctionné 374 000 infractions à la sécurité routière, ce qui représente plus de 45 % de l'ensemble des condamnations et 38 % de l'ensemble des délits et contraventions de 5^e classe sanctionné par une condamnation ou une composition pénale.

Le nombre de condamnations et le nombre d'infractions ont globalement peu varié depuis cinq ans et leur poids dans l'ensemble des condamnations et des infractions est resté constant sur la période (respectivement autour de 43 % et de 37 %). Malgré la baisse sensible des condamnations pour atteintes corporelles, la part respective de chacun des groupes d'infractions relatives à la sécurité routière a peu varié depuis 2008.



Source : Communication Publicis.

Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2012

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis	
		%		%
Tous	37 542	100	21 507	100
Hommes	34 817	91,8	20 310	94,4
Femmes	3 065	8,2	1 197	5,6
Mineurs	1 359	3,6		
18-19 ans	4 835	12,9	212	1,0
20-24 ans	9 442	25,2	3 968	17,2
25-29 ans	6 642	17,7	4 469	20,8
30-39 ans	8 399	22,4	5 973	27,8
40-59 ans	6 193	16,5	6 305	29,3
60 ans +	672	1,8	850	4,0
Age moyen	29,7 ans		35,5 ans	

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire – SDSE-Ministère de la Justice

Non-respect des règles de conduite

Environ 187 000 condamnations (61 % du total) ont été prononcées correspondant à 200 000 infractions principales sanctionnées :

- environ 151 000 condamnations pour **conduite en état alcoolique** : leur nombre a augmenté fortement entre 2000 et 2007 (+ 39 %) puis globalement baissé depuis (- 3 %). 23 700 condamnations, soit 16 %, font état de récidive, un chiffre stable ces quatre dernières années.
- 19 700 condamnations pour **conduite sous l'emprise de stupéfiants**, soit quatre fois plus qu'en 2007.
- 15 800 condamnations pour **grand excès de vitesse** (50 km/h et plus), nombre le plus élevé depuis six ans mais deux fois moins important qu'au début des années 2000.

Absence de papiers en règle

93 000 condamnations (31 % du total) ont été prononcées pour 135 000 infractions principales sanctionnées relatives à la conduite sans permis, conduite malgré suspension du permis, défaut d'assurance ou défaut de plaque ; en légère baisse (- 2 %) depuis 2007. Constatées souvent à l'occasion d'autres infractions, la moitié de ces infractions est couplée à d'autres infractions au sein d'une même condamnation. Les infractions de conduite malgré suspension du permis sont en hausse de + 21 % depuis 2007.

Obstacle au contrôle des forces de l'ordre

15 200 condamnations (5 % du total) ont été prononcées pour 27 400 infractions sanctionnées pour délits de fuite, refus d'obtempérer, refus de vérification de l'état alcoolique et utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police ; en baisse de - 13 % par rapport à 2007. Des emprisonnements sont prononcés dans 47 % des cas, dont deux sur cinq en tout ou partie fermes.

Atteintes corporelles involontaires

8 600 condamnations (3 % du total), soit moitié moins qu'en 2000, ont été prononcées pour 9 900 infractions sanctionnées :

- 7 700 condamnations pour blessures involontaires, dont 1 900 pour conducteur en état alcoolique. L'emprisonnement est prononcé deux fois plus souvent lorsque le conducteur était en état alcoolique (dans 85 % des peines, contre 43 % en l'absence d'alcool).
- 900 condamnations pour homicide involontaire dont 180 pour conducteur en état alcoolique.



Source : Arnaud Bouissou / MEDDE-MLETR.

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique en 2012

	Condamnés pour conduite en état alcoolique	
		%
Tous	151 124	100
Hommes	136 225	90,1
Femmes	14 899	9,9
Mineurs	216	0,1
18-19 ans	4 056	2,7
20-24 ans	22 088	14,6
25-29 ans	22 416	14,8
30-39 ans	36 667	24,3
40-59 ans	56 581	37,4
60 ans +	9 100	6,0
Age moyen	38 ans	

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire – SDSE-Ministère de la Justice

Selon l'âge

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 18-19 ans sont environ deux fois moins nombreux, et près d'un condamné sur trois a au moins 40 ans contre un peu plus d'un sur quatre pour l'ensemble des condamnés majeurs.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature de l'infraction sanctionnée :

- les auteurs de **conduite sans permis** sont très jeunes (38 % ont entre 18 et 24 ans) et on y rencontre des mineurs (3,6 %). Les 18-24 ans sont aussi très présents chez les condamnés pour **défaut d'assurance** (32 %). En revanche les condamnés pour **conduite malgré suspension de permis** sont plus âgés, les moins de 25 ans représentent 18 % des condamnés, et leur âge moyen est de 35 ans (contre 30 ans pour conduite sans permis), ce qui paraît logique car cette infraction implique d'avoir déjà été condamné à une mesure de suspension de permis auparavant.
- les condamnés pour **conduite en état alcoolique** sont nettement plus âgés (38 ans en moyenne), les moins de 25 ans ne sont que 17 % alors que les personnes âgées de 40 ans et plus représentent 44 % des condamnés. Les conducteurs sanctionnés pour **conduite sous l'emprise de stupéfiants** sont très jeunes, 49 % ont moins de 25 ans.
- lors des **atteintes involontaires aux personnes**, on distingue les conducteurs en état alcoolique responsables d'homicide involontaire, dont 33 % ont moins de 25 ans (contre 30 % sans alcoolémie), des conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie, dont 41 % ont 40 ans et plus et 15 % ont au moins 60 ans.

Selon le sexe

Les femmes sont représentées dans 10 % de l'ensemble des délits. Ce taux n'est que de 8,7 % pour les délits liés à la sécurité routière mais il varie d'une infraction à l'autre. Cette faiblesse du taux de féminité est marquée dans les situations de conduite malgré suspension (6 %) ou de conduite sous l'emprise de stupéfiants (4 %).

La part des femmes est plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (23 % en cas de blessures, 22 % en cas d'homicide). Le taux de féminité s'est accru ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique, il est passé de 6 % en 2000 à 10 % en 2012.



Ende

Lamae
Paul-her
Gyane

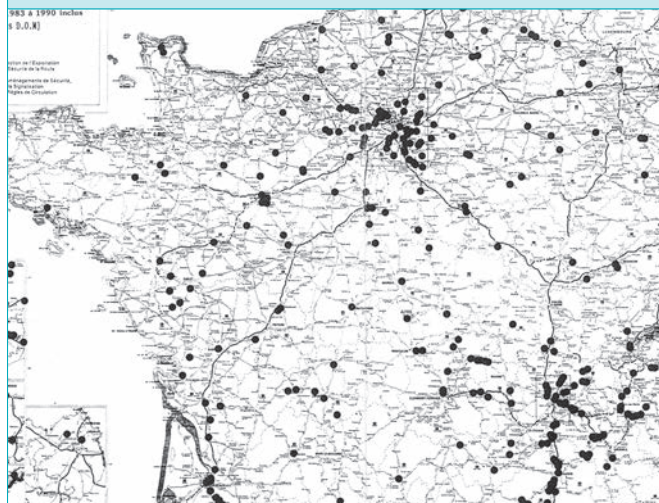


Registres d'intervention

Historique	98
Le management de la sécurité routière	100
Les véhicules	102
L'infrastructure routière	104
Les usagers de la route	106
La recherche et les études	108

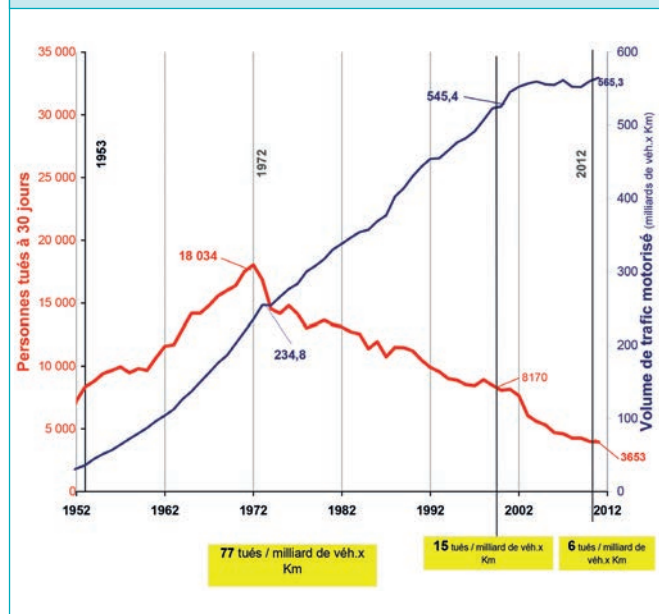
Historique

Carte des points noirs sur RN traités de 1983 à 1990



Source : Prévention routière.

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2013



L'amélioration de la sécurité routière est obtenue selon trois leviers fondamentaux aux effets indissociables : l'infrastructure (conception, entretien et exploitation), le véhicule (sécurité passive et active), le comportement des usagers (éducation, prévention, répression). La prise en charge plus rapide des blessés et les progrès médicaux complètent le dispositif.

De l'après-guerre à 1970

L'accidentalité routière explose après guerre avec l'expansion du parc automobile, des réseaux routiers inadaptés et des conducteurs insuffisamment formés. Le circuit de recueil des données accident, fiabilisé en 1954, comptabilise alors 7 166 personnes tuées à 3 jours. La sécurité routière n'est pas encore une politique publique mais à partir de 1960 est lancé le traitement de points noirs. Entre 1960 et 1970, la mortalité augmente de + 55,7 %, le trafic est multiplié par 2,3 et le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 111 à 80.

De 1970 à 1980

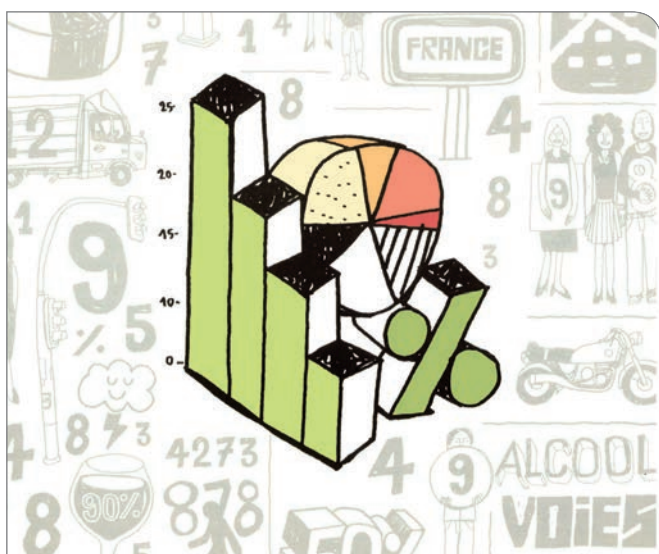
La politique de sécurité routière s'organise : création du comité interministériel de la sécurité routière, nomination d'un délégué interministériel. Le pic de mortalité est atteint en 1972, 16 545 morts comptabilisés à 6 jours (plus de 18 000 morts à 30 jours) et dénoncé en 1973 par les 16 000 habitants de « Mazamet ville morte » allongés au sol. Avec cette prise de conscience collective, le gouvernement impose des vitesses maximales autorisées (VMA), le port de la ceinture à l'avant et le casque motocycliste. La mortalité chute de 30 % pour un trafic multiplié par 1,6. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 80 à 43.

De 1980 à 1990

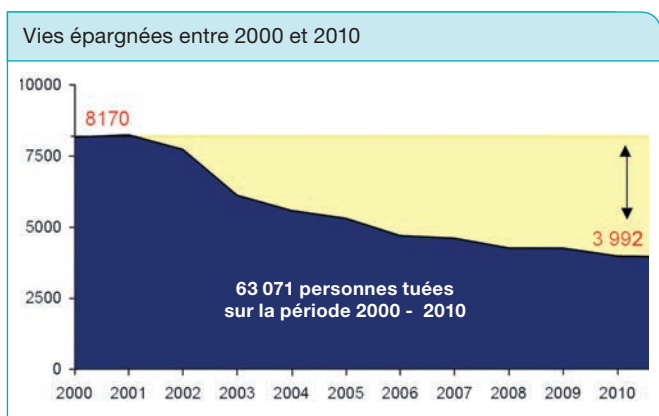
La baisse de la mortalité ralentit. Les plans départementaux d'actions de sécurité routière et le programme REAGIR¹ lancent la politique locale de sécurité routière après l'accident de Beaune, 53 morts dont 44 enfants. Le seuil de l'alcoolémie est réduit de 1,2 à 0,8 g/l d'alcool dans le sang. Les véhicules sont équipés de systèmes antiblocage des roues. Les carrefours giratoires réduisent notablement les accidents mortels en carrefour². De façon irrégulière, la mortalité baisse finalement de 20 % alors que le trafic est multiplié par 1,4. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 43 à 26.

¹ REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.

² Martine Vertet * et Thierry Brenac - Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière - colloque * La sicurezza stradale * - mars 1998.



Source : Prévention routière / Illustrateur Tabas.



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

De 1990 à 2000

En 1989 est publié le livre blanc de la sécurité routière¹. Il trace les grandes orientations des futures politiques et identifie déjà la nécessité d'améliorer le contrôle/sanction. En 1990, la VMA en agglomération est fixée à 50 km/h, le seuil d'alcoolémie abaissé à 0,5 g/l et le permis à points instauré. L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. Les véhicules sont équipés d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de 20 %. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit en 2000 à 15.

De 2000 à 2010

En juillet 2002, la sécurité routière est un des quatre chantiers prioritaires du Président de la République. Les premiers radars fixes de contrôle sanction automatique de la vitesse arrivent en 2003. Le Conseil National de Sécurité Routière est installé. En 2004, le permis probatoire est instauré. Un dépassement du taux légal d'alcool entraîne un retrait de 6 points. On compte moins de 5 000 morts en 2006 et une réduction de - 51,1 % de la mortalité sur la décennie. Plus de 30 000 vies ont été épargnées, les trois quarts grâce à la baisse des vitesses pratiquées et 11 % grâce à l'amélioration de la sécurité du parc automobile². Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit en 2010 à 7. Le trafic n'a progressé que de + 7 %.

De 2010 à 2013

Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit à 6 en 2013, la mortalité a baissé de - 18,1 %. La sécurité routière, devenue sujet de société à part entière, est l'objet de débats passionnés. La réinstallation du Conseil National de la Sécurité Routière en 2012 permet d'organiser ces échanges. L'instance réunit les représentants des principaux organismes publics ou de la société civile intéressés par la circulation routière et sa sécurité. L'objectif fixé par l'Union Européenne de diviser par deux la mortalité routière est repris par la France. L'ambition est de compter moins de 2 000 personnes tuées par an en 2020. Réduire significativement le nombre de personnes gravement blessées devient un enjeu bientôt quantifié par l'UE.

¹ Pierre Giraudet - La sécurité routière - Livre blanc présenté au Premier ministre - La documentation française - 1989.

² Yves Page et Co - How a vehicle is safe ? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010 - Conférence AAAM - 2011.

Le management de la sécurité routière

Conseil National de Sécurité Routière

Installé le 27 novembre 2012 pour 3 ans

Président : Député Armand JUNG

Secrétariat : ONISR

50 membres – 4 séances plénières en 2013

Commissions de travail

Jeunes et Education Routière

Deux roues, deux roues motorisés

Outils Technologiques Infrastructures Routières

Alcool – Stupéfiants – Vitesse

Comité des experts – 1 rapport

17 experts, 1 expert associé

Recommandations 2013

- installer des panneaux d'annonce radars,
- faciliter l'usage personnel des éthylotests,
- développer l'utilisation de l'éthylotest anti-démarrage,
- dissuader l'usage du téléphone au volant,
- améliorer la compréhension des accidents via l'Enregistreur de Données de la Route,
- harmoniser la taille des plaques cyclo-moto,
- gilet haute visibilité pour les 2RM en arrêt d'urgence.

La sécurité routière, compétence propre de l'Etat, concerne chaque collectivité, entreprise, ou citoyen.

Interministérialité

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), organise le débat des acteurs de la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations), et propose au gouvernement des mesures.

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) définit la politique du gouvernement en matière de sécurité routière.

Le Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. **L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)**, placé auprès du DISR, collecte les données d'accidentalité, les analyse, et diffuse la connaissance. Il anime les observatoires locaux placés auprès des préfets.

Ministères impliqués

Le ministère de l'intérieur intègre désormais la **direction à la sécurité et à la circulation routière (DSCR)**, sous l'autorité du DISR, qui prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. Les services de police et gendarmerie interviennent lors des accidents de la route, renseignent le fichier BAAC, et participent à la politique de prévention (contrôles routiers et interventions dans les écoles).

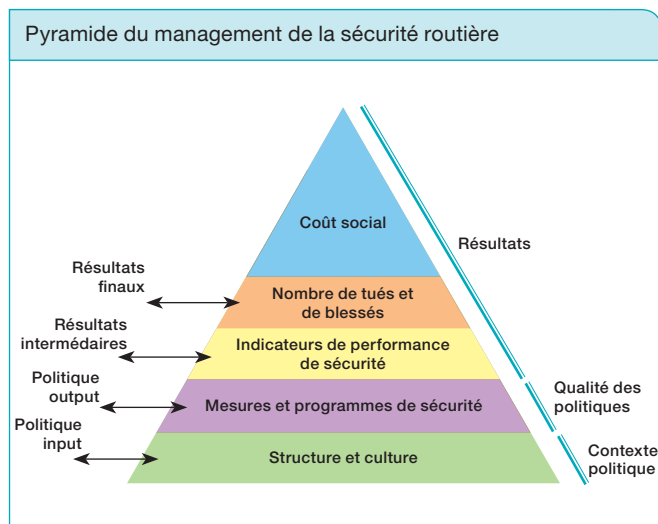
Le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie intervient sur la sécurité des infrastructures routières (en particulier du réseau national), l'aménagement des territoires et la réglementation technique des véhicules.

Le ministère de l'éducation nationale assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière.

Le ministère de la justice gère le contentieux routier, en particulier le contrôle sanction automatisé.

Le ministère de la santé sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne des secours et de soins d'urgence.

Le ministère du travail anime au plan national et local la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la CNAMTS.



Source : SUNflower NEXT, Towards a composite road safety performance index, SafetyNet 2002-2006.

Urbanisme

Les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des Plans locaux d'urbanisme (PLU), comportent un volet « sécurité routière ». L'implantation d'activités nouvelles ou habitats crée de nouveaux flux de déplacements, de nouveaux usages de l'espace de circulation ou les modifie. Les mouvements des riverains, piétons, marchandises, transit... sont à examiner sous l'angle de la sécurité de ces différents usages, conduisant parfois à des choix alternatifs en matière de localisation, d'occupation de l'espace, de densité, d'aménagement. L'urbanisation le long de grandes pénétrantes à l'approche d'agglomérations a souvent été le théâtre de points d'accumulation d'accidents.

Déplacements

Les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent établir un Plan de Déplacement Urbain. Ce plan comprend un volet sécurité des déplacements. La mise en place d'un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste est imposée. Les conditions des déplacements, et notamment les conditions de sécurité, contribuent à limiter ou favoriser un mode de transport.

Circulation

Le schéma directeur de voirie, national, départemental ou à l'échelle de l'agglomération, définit les itinéraires des véhicules motorisés, des vélos, des piétons, et les hiérarchise. L'organisation des réseaux de voirie et de leur circulation affecte la sécurité des déplacements en définissant les flux et niveaux de service (voies réservées, séparation des trafics, partage de voirie, vitesse, priorité) et favorisant certains modes de transport.

Politique locale de sécurité routière

Le **préfet de département** établit, avec l'aide de l'observatoire départemental de sécurité routière, le Document général d'orientations (DGO) pour 5 ans, et sa déclinaison annuelle, le Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR). Le comité départemental de sécurité, présidé par le Préfet et le procureur de la République, coordonne l'action des services de l'Etat. Le Préfet anime le conseil départemental de prévention de la délinquance, avec pour vice-présidents le président du conseil général et le procureur de la République.

Exploitants routiers

Sous l'autorité du ministère de l'écologie, les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage gèrent et améliorent 9 000 km de réseau autoroutier concédé et les directions interdépartementales des routes 10 000 km de réseau routier national non concédé. Les départements assurent ces missions sur 380 000 km de voiries départementales et les communes sur 650 000 km de voiries communales.

Collectivités territoriales

Les **régions** interviennent dans l'amélioration des l'éducation routière et la formation professionnelle.

Les **départements** organisent transport scolaire et interurbain. Ils gèrent la voirie départementale.

Les **communes** détiennent le pouvoir de police de la circulation et du stationnement. Elles organisent l'aménagement du territoire. Le maire préside le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance qui met en œuvre les actions qu'il a proposées dans le PDASR.

Partenaires

Participent à la **chaîne de l'urgence** les sapeurs-pompiers, les urgences des hôpitaux privés et publics, et les associations secouristes.

Les **assurances** mènent régulièrement des actions de prévention, via parfois des fondations dédiées.

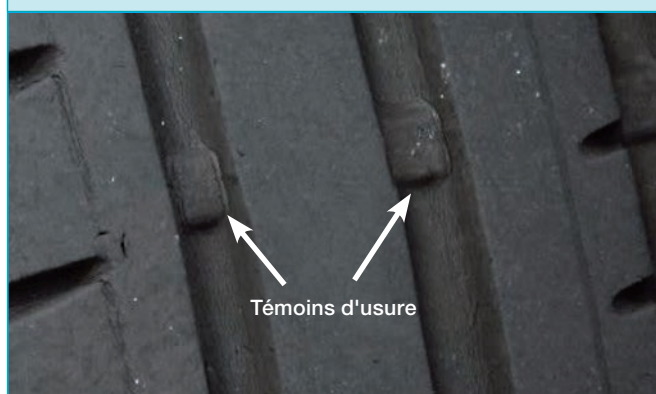
Les **associations** assurent écoute et soutien des victimes d'accidents et de leurs familles. Elles organisent des actions de sensibilisation.

Les **établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière** assurent la formation du conducteur.

Les **constructeurs et équipementiers automobiles** améliorent la sécurité dans les véhicules et financent des projets de recherche en accidentologie.

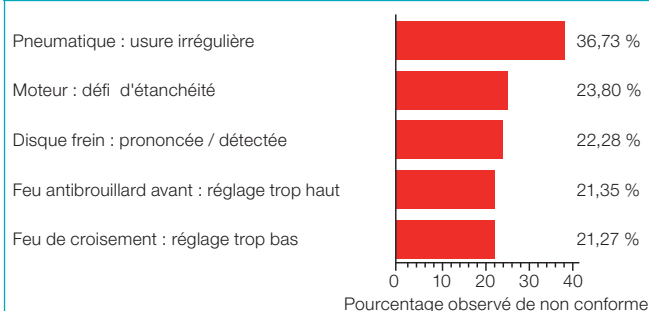
Les véhicules

Facteurs liés au véhicule



Source : Sécurité Routière.

Principaux défauts motivant une contre-visite pour les véhicules particuliers



Source : Francois Cepas / Sécurité Routière.

État du véhicule

Le mauvais état du véhicule peut être à l'origine d'accidents. Les forces de l'ordre n'identifient dans les fichiers BAAC que les défaillances techniques visibles du véhicule, principalement celles relatives à l'état des pneus. En 2013, 1 130 accidents corporels dont 116 accidents mortels ont ainsi été recensés, à l'origine de 132 décès et 674 blessés hospitalisés.

Le contrôle technique¹ concerne tous les véhicules de moins de 3,5 tonnes de plus de 4 ans. Il est réalisé ensuite tous les 2 ans (plus un contrôle annuel des émissions polluantes pour les véhicules utilitaires), 5 ans pour les véhicules de collection de plus de 30 ans. Il porte sur 11 fonctions. Les 130 points de contrôle peuvent recenser jusqu'à 435 défauts, dont 191 sont soumis à l'obligation de contre-visite. En 2013, 23,3 millions de contrôles techniques ont été réalisés. 18,7 millions d'entre eux ont concerné les véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers, avec 3,7 de situations non-conformes, soit 19,6 %, générant obligation de contre-visite.

Les progrès en sécurité passive

Au cours des années 50, l'augmentation des vitesses pratiquées et du trafic ont progressivement suscité l'apparition d'équipements destinés à améliorer la vision tels les phares, clignotants et rétroviseurs, mais aussi visant à améliorer le freinage. Les développements se sont ensuite orientés vers la sécurité passive et notamment la protection des occupants en cas d'accident.

Tous les véhicules en circulation doivent pouvoir résister à des chocs frontaux (à 64 km/h sur une barrière immobile en béton) et latéraux (choc à 50 km/h contre une portière). Ils sont soumis à des tests dont, récemment, un test de choc simulant une collision à 40 km/h contre un piéton. D'abord équipés de ceintures de sécurité à l'avant et de trois à l'arrière, les véhicules intègrent désormais airbags et appui-tête. L'ensemble de ces progrès en matière de sécurité passive a largement contribué à la baisse de la mortalité enregistrée depuis l'après-guerre.

Cependant en 2013, encore 20 % des usagers tués en véhicules de tourisme, utilitaires ou poids lourds ne portaient pas leur ceinture. Pour éviter les négligences, certains véhicules prévoient une alerte sonore incitant à s'attacher, ou règlent l'appui-tête automatiquement.

¹ UTAC 2013 – Contrôle technique périodique des véhicules légers.



Source : Renault / agence Pagecran.

L'apport de la sécurité active

La sécurité active regroupe l'ensemble des éléments permettant d'éviter l'accident. Elle s'est fortement développée depuis 2000, avec d'abord les systèmes d'anti-blocage des roues (dits ABS) puis les systèmes de contrôle de trajectoire (dits ESP). Depuis, les progrès de l'électronique et des capteurs ont permis l'ajout du freinage automatique, la gestion de la trajectoire dans les files, les phares directionnels et la surveillance des angles morts. D'ici une dizaine d'années, ces innovations équiperont l'ensemble du parc, au rythme du renouvellement des véhicules. L'effet sur la sécurité sera pleinement atteint quand les conducteurs maîtriseront leur usage.

Les nouveaux risques

Il est estimé que 11 % de la baisse de la mortalité routière entre 2000 et 2010 peut être attribuée aux améliorations du parc automobile¹, essentiellement en sécurité passive. On attend des progrès équivalents lors de la décennie en cours. Cependant émergent de nouveaux comportements à risque (appétence pour les outils de communication même en voiture, abus d'utilisation du régulateur de vitesse). Les systèmes embarqués assistent le conducteur mais introduisent de la distraction, voire de la confusion lorsque le GPS préconise d'emprunter des réseaux non pertinents.

Avec l'évolution des véhicules se pose la question de la prise en main d'un nouveau véhicule, la formation initiale ne l'ayant pas prévu. Selon une étude réalisée en Haute-Normandie sur les accidents mortels hors agglomération, dans 30 % des cas l'un des conducteur détenait son véhicule depuis moins de 6 mois (page 61).

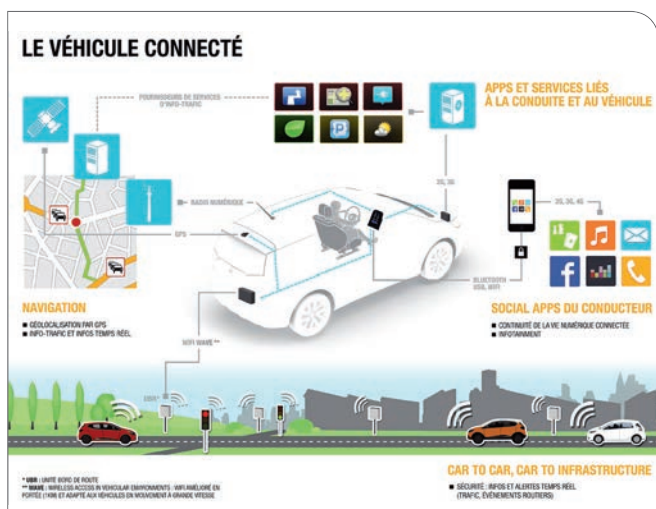


Source : Renault / agence Pagecran.

Véhicule connecté-véhicule autonome

Connecter les véhicules permet d'obtenir des informations en temps réel sur les conditions de circulation et prévisions météo, alerter le conducteur des dangers et enrichir le système de navigation. Tous les véhicules seront équipés d'un bouton d'appel d'urgence appelé eCall.

Expérimentations et adaptations de la réglementation seront nécessaires pour préparer l'arrivée de véhicules autonomes sur des tâches d'abord simples (parking), puis plus complexes (embouteillages, autoroutes) avant une totale autonomie lorsque les éléments de fiabilité auront été acquis. L'utilisateur pourrait alors se livrer à d'autres tâches que la conduite.



Source : Renault / agence Pagecran.

¹ Yves Page et al. – How a vehicle is safe ? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010 – Conférence AAAAM - 2011.

L'infrastructure routière

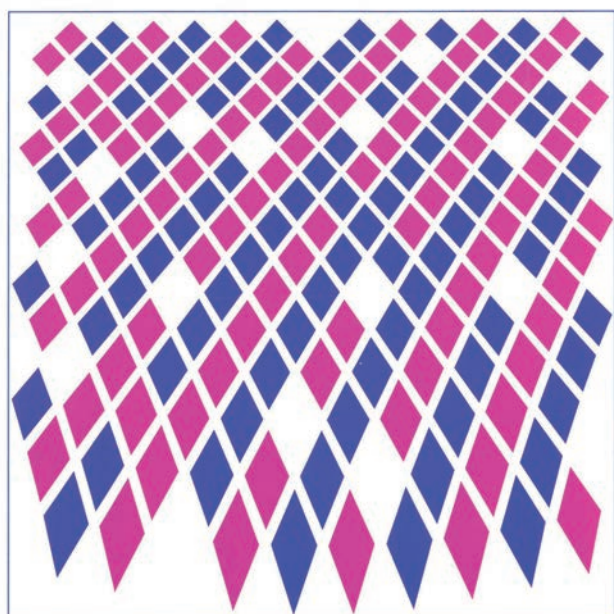
Le réseau routier national actuel



Recommandations techniques pour la conception générale et la géométrie de la route

AMÉNAGEMENT DES ROUTES PRINCIPALES

(sauf les autoroutes et routes express à deux chaussées)



Ministère de l'Équipement
Direction des Routes



Évolution de l'infrastructure routière

Le premier objectif du développement des réseaux routiers est de favoriser les déplacements et réduire les temps de parcours. Jusqu'en 1972, les accidents de la route augmentent à un rythme comparable à l'augmentation du trafic. Dès les premières politiques de sécurité routière, un volet spécial infrastructure est intégré visant à réduire les configurations et aménagements générant des situations de conflits ou n'assurant pas une tenue de route adaptée au trafic l'empruntant.

Dans les années 1970 sont identifiés pour traitement les endroits présentant un taux d'accidents mortels élevé (en carrefour, de nuit, sur chaussée mouillée, contre obstacle...), puis dans les années 1980 sont supprimés les points noirs¹. À partir des années 90, des études par itinéraire relèvent les tronçons présentant un fort taux d'accidents graves par millions de kilomètres parcourus. Les normes techniques concernant la conception des autoroutes et des routes principales sont révisées pour une meilleure prise en compte de critères de sécurité.

Dans les années 2000 est promue la « conduite apaisée ». Avec une meilleure lisibilité de la route, les conducteurs adaptent leur mode de conduite à l'environnement traversé. La gestion du réseau routier s'exerce dans le cadre d'une organisation à trois niveaux : Etat (voirie concédée ou non), département, commune.

Politique de sécurité

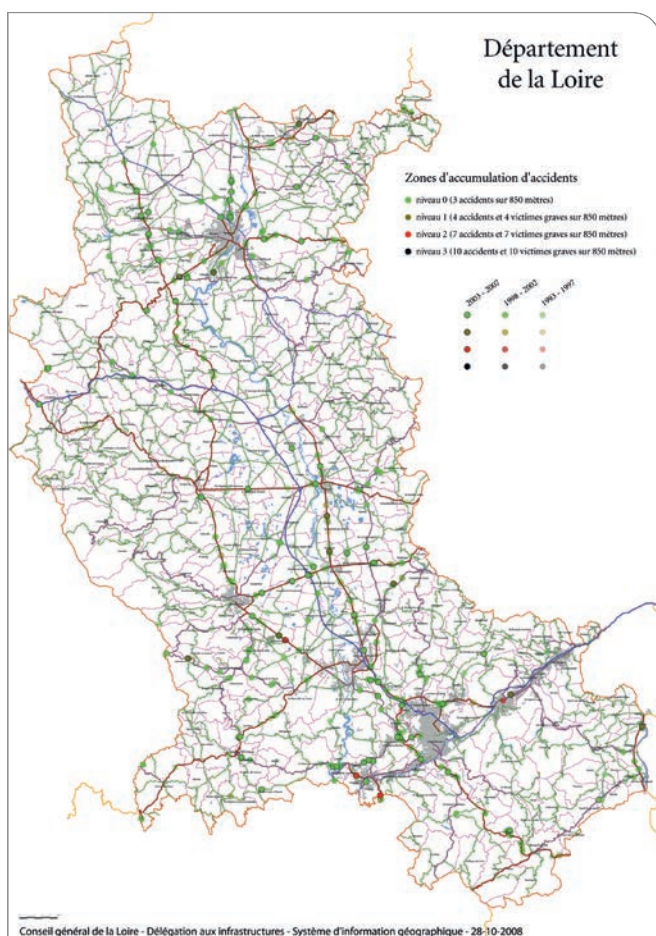
Agir sur l'infrastructure peut permettre de réduire l'occurrence ou la gravité des accidents. La route est conçue, exploitée et entretenue de façon à atténuer l'effet des erreurs de conduite ou induire des comportements dans le sens d'une meilleure sécurité. L'accent est mis sur une meilleure visibilité mutuelle des usagers, la cohérence entre éléments de la voie et environnement ou lisibilité de la route, l'adéquation avec les contraintes de dynamique des véhicules, la possibilité d'évitement, de récupération, et in fine de moindre gravité des chocs.

Les programmes d'opérations de sécurité résultent d'études basées sur l'accidentalité² ou d'inspections d'itinéraires par des personnes qualifiées³.

¹ Zone d'accumulation de moins de 850 mètres présentant sur 5 ans au moins 10 accidents corporels ayant fait au moins 10 victimes graves.

² Guide méthodologique – Démarche SURE SETRA octobre 2006.

³ Guide méthodologique – Démarche ISRI – Inspection de sécurité routière des itinéraires – SETRA octobre 2008.



Sécurité des voies nouvelles

L'audit de sécurité obligatoire du réseau national¹ contribue à la prévention des accidents sur les routes nouvelles ou récemment aménagées. La sécurité est prise en compte dès l'élaboration du projet. Un « audit de sécurité avant mise en service » confirme un bon fonctionnement en situation réelle.

Tout nouvel aménagement, particulièrement en milieu urbain, introduit des modifications dans les conditions de circulation sur le site mais aussi parfois en amont ou en aval. L'aménagement ne doit pas détériorer le niveau de sécurité préexistant. S'il vise à l'améliorer, il est basé sur l'analyse des accidents et dysfonctionnements liés à la route et à sa circulation.

Entretien et exploitation de la route

Pour conserver la route apte à une circulation en sécurité, les gestionnaires de voirie prévoient des budgets importants.

L'entretien périodique vise le renouvellement des couches de chaussée et équipements de la route. Si le patrimoine routier se dégrade, il nécessitera in fine une reconstruction complète. L'espacement des campagnes de renouvellement induit des risques de pertes de contrôle liées à l'état de surface des chaussées (baisse d'adhérence, fissurations, nids de poule), au ruissellement (assainissement encombré), ou au marquage au sol effacé.

L'entretien courant comprend les opérations annuelles : fauchage (dégagement des bas-côtés pour mieux permettre le croisement des véhicules sur routes étroites, assurer la visibilité des panneaux de signalisation, des autres usagers en virage ou à l'approche de carrefours), bouchage de nids de poule, balayage de voies et grilles de caniveaux...

L'exploitation concerne le quotidien : déneigement et salage des routes en hiver, patrouillage et vidéosurveillance pour détecter les anomalies et incidents, interventions pour signaler les événements imprévus, les accidents, afin de protéger et éviter les suraccidents. Un dispositif d'astreinte, en réduisant les temps d'intervention, assure un meilleur niveau de sécurité sur les réseaux les plus circulés. Le balisage des chantiers assure la protection des usagers et intervenants. On compte par an plus de 100 000 chantiers routiers, et une soixantaine d'accidents sur les balisages du réseau national non concédé².

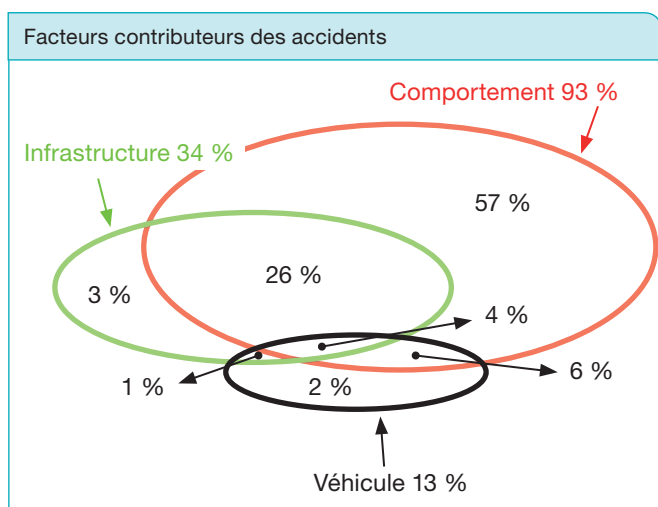


Source : François Cepas / Sécurité Routière.

¹ Guide méthodologique - Contrôle de sécurité des projets routiers - SETRA - juillet 2003.

² Campagne de sensibilisation sur la sécurité des personnels aux abords des chantiers.

Les usagers de la route



Source : PIARC Road Safety Manual, 2003.



Source : Jérôme Groisard / Mi / DICOOM - Rencontres de la sécurité 2013.



Source : François Cepas / Sécurité Routière.

L'éducation routière développe un ensemble de connaissances, bonnes pratiques, comportements, pour améliorer le niveau de sécurité en circulation. La stratégie d'enseignement, « le continuum éducatif à la sécurité routière », prévoit que les connaissances et compétences ne se limitent pas à la préparation du permis de conduire mais doivent être acquises dès le plus jeune âge et progresser de façon continue tout au long de la vie.

Formation en milieu scolaire

L'éducation routière est présente depuis 2002 à l'école élémentaire tout au long des cycles et aboutit à la délivrance de l'attestation de première éducation à la route (APER) en fin de CM2.

Au collège, l'éducation routière est validée depuis 1993 à deux niveaux, en fin de cinquième et en fin de troisième, par la réussite aux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), attestations obligatoires pour toutes les personnes qui ont eu 14 ans au 1er janvier de l'année en cours et qui souhaitent conduire. En 1996, le brevet de sécurité routière (BSR), devenu « permis AM », est nécessaire pour conduire dès l'âge de 14 ans, en l'absence de permis de conduire, un cyclomoteur ou un quadricycle (mini-voitures classées « voiturettes » ou petits quads).

Cette formation en milieu scolaire a permis de réduire la mortalité piétonne des enfants scolarisés en école primaire (entre 6 et 10 ans), d'une quinzaine par an dans les années 2000, à moins de 5 par an depuis 2010. La mortalité des cyclistes scolarisés en secondaire est passée d'une douzaine à un ou deux (aucun en 2013).

Accès au permis de conduire

La troisième phase du continuum éducatif correspond à l'accès au permis de conduire. Trois types de parcours sont possibles :

- apprentissage anticipé de la conduite (AAC), dès 15 ans, qui prévoit une phase de conduite accompagnée sur au moins 3 000 km. Le permis est passé dès 17 ans et demi mais la conduite autonome n'est possible qu'à 18 ans.
- formation classique, passage du code dès 17 ans et demi et de la conduite dès 18 ans.
- conduite supervisée, dès 18 ans, qui prévoit une phase de conduite accompagnée sur au moins 1 000 km. Cette formule peut être choisie après un échec à l'examen de conduite.

Campagnes 2013 - temps forts



Vitesse : « Plus vous roulez vite, plus les conséquences sont irréversibles »

Jeunes et alcool : « Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas »

Alcool : « Quand on tient à quelqu'un on le retient »

Téléphone : « Au volant, quand vous regardez votre smartphone, qui regarde la route ? »

Motocyclistes : « A moto, le plus grand danger c'est de penser qu'il n'y en a pas »



Source : Francois Cepas / Sécurité Routière.

Formation post-permis

La période probatoire du permis de conduire est considérée comme la quatrième étape du continuum éducatif. C'est une mise à l'épreuve des conducteurs novices sur une durée de trois ans pour la filière traditionnelle et deux ans pour l'AAC. Le capital total de points s'acquiert progressivement jusqu'au terme de la période probatoire (sans infraction). Il n'existe pour l'instant pas de stage de sensibilisation post-permis destinés aux jeunes conducteurs contrevenants.

Communication

La communication en matière de sécurité routière a pour objectif d'informer les usagers sur l'évolution des connaissances et de la réglementation. Les campagnes constituent un moyen incontournable pour convaincre les usagers de la route d'adopter de meilleurs comportements.

Il est essentiel que la campagne soit fondée sur des résultats de recherche et des modèles théoriques pertinents, non seulement pour déterminer les meilleurs prédicteurs du comportement à risque mais également pour aider à concevoir le message de la campagne¹. Une campagne aura davantage d'effets si elle cible un seul thème bien défini auprès d'un public spécifique. La construction d'une campagne prévoit un public testeur afin d'assister dans le choix des meilleurs messages et approches.

Contrôle et sanction

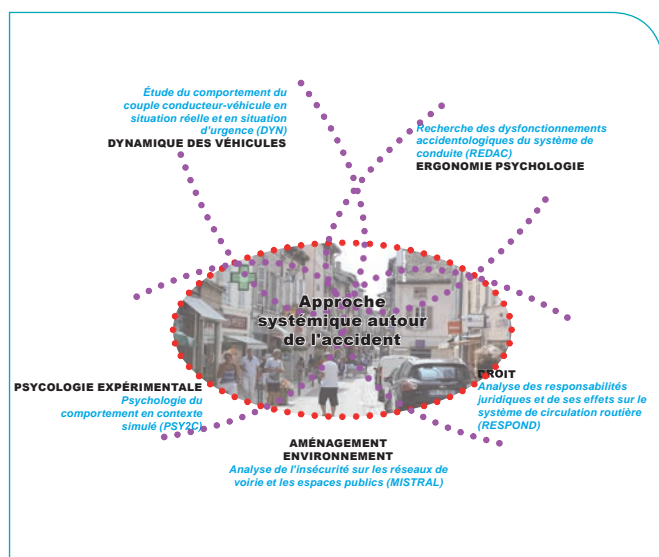
Toute règle ne vaut que si son application est contrôlée et sanctionnée plus ou moins sévèrement selon la gravité du manquement.

Le non-respect des règles de circulation et de comportement sont des infractions pénales dont le barème a une vocation dissuasive. La sanction, graduelle selon la gravité du manquement, fait partie intégrante de la stratégie de prévention. En 2013, les contrôles des forces de l'ordre et le dispositif du Contrôle Sanction Automatisé (CSA) ont ainsi relevé près de 24,5 millions d'infractions au code de la route.

Le permis à points, instauré en 1992, vise à responsabiliser davantage le conducteur. 13,5 millions de points ont été retirés en 2013 (en baisse de - 5,7 % par rapport à 2012).

¹ Projet européen CAST – Campagne de communication sur la sécurité routière – Manuel pour l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation – Union Européenne - 2010.

La recherche et les études



Source : d'après l'Observatoire européen de la Sécurité Routière.

Sécurité primaire	Sécurité secondaire	Sécurité tertiaire
Usagers		
Indicateurs d'exposition au risque lien avec la mobilité Hiérarchisation des facteurs de risque : alcool, drogues, médicaments, vitesse, téléphone au volant, travail, inégalité sociale, comportements	Indicateurs de gravité, facteurs de risque : âge, mode déplacement vêtements 2RM, casque vélo, équipements lumineux/réfléchissant	Devenir des victimes (réinsertion, indemnisation, handicaps) Prévention Coût socio-éco de l'insécurité routière SMUR Sanctions
Véhicule		
Catégorie de véhicule 4R, 2RM, technologies ITS, dispositifs LAVIA, Ethylo-test anti-démarrage	Ceinture, airbag, crash test, vétusté du véhicule	Feux de détresse
Environnement		
Signalisation, radars, condition de circulation, météo, offre de transports, inégalités territoriales	Catégorie de réseau, barrières de sécurité	Bandes d'arrêts d'urgence

Source : http://www.cotita.fr/IMG/pdf/COTITA_accidentalite_epidemiologie_VF.pdf

Les études sur les accidents de la route remontent à 1910 mais ce n'est qu'en 1968 que le terme d'accidentologie entre dans le vocabulaire. Parallèlement, la recherche publique s'organise avec le secteur privé (constructeurs et assureurs) pour appréhender les mécanismes d'accidents et lésionnels ou épidémiologie. L'accidentologie a construit ses matériaux, élaboré ses concepts et ses objets de recherche « infrastructures », « véhicules » et « comportements ». Cette science a intégré de nombreux domaines touchant aux techniques et technologies (automobile, contrôle), à l'ingénierie (routes, cinétique, détection), aux sciences de la santé y compris pharmacologie clinique, aux sciences humaines (dont éducation et communication) et aux sciences économiques et sociales.

Apparition d'une discipline

En 1957 paraît le premier texte réglementaire rendant l'éducation routière obligatoire à l'école, mais l'attestation sanctionnant cette éducation n'est organisée qu'en 1993 et le continuum éducatif instauré en 2000. 1957 voit aussi la création du centre national de formation à la sécurité routière destiné à renforcer la culture sécurité routière des personnels de la gendarmerie. A côté se met en place le premier Service médical d'urgence (SMUR) à Salon-de-Provence. Un an après est créé un diplôme d'enseignant de la conduite et la réglementation des autos-écoles est centralisée. Des stages de sécurité routière sont montés, des enquêtes détaillées sur les accidents graves (REAGIR puis AGIR) sont organisées selon une approche pluridisciplinaire, des modules de sécurité routière sont dispensés dans les grandes écoles et Angers vient d'ouvrir un diplôme universitaire.

40 ans de recherche

Des études et des recherches approfondies ont été réalisées sur les accidents réels et sur les facteurs de risque aggravant l'accident. Des avancées notables ont été réalisées sur la tolérance humaine au choc, le comportement dynamique des tissus et organes, les mécanismes de survenue des blessures, les dispositifs de protection. Aujourd'hui la psychologie et la sociologie des comportements tentent d'évaluer entre autres l'acceptabilité sociale et économique des mesures en matière sécurité routière, devenue un véritable enjeu de santé publique depuis 2007.



Source : ifsttar / LMA

Organisation de la recherche

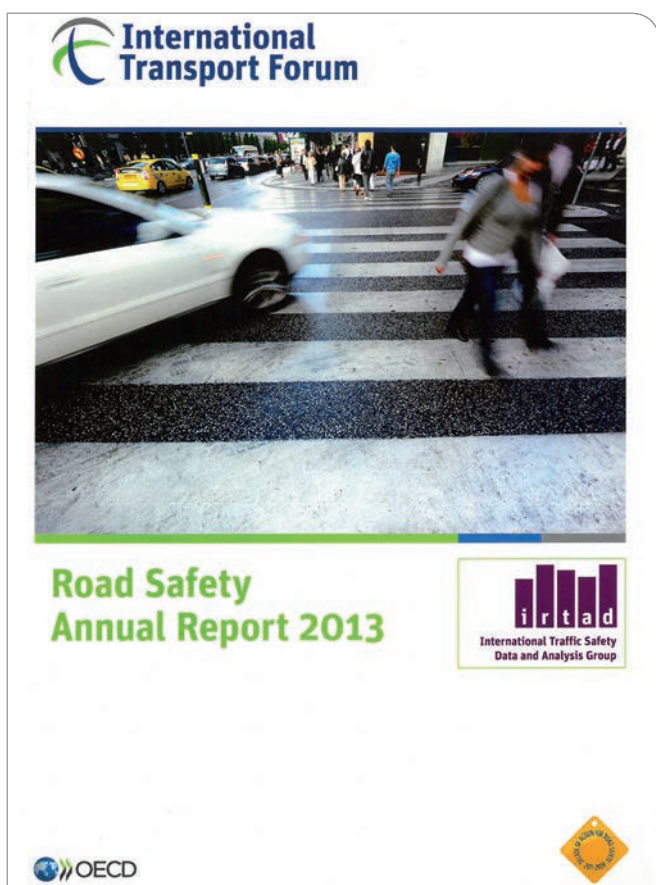
Le PREDIT, fédérateur de la recherche sur les transports a clôturé son programme fin 2013. Il soutient, avec la FSR - fondation publique/privée -, des projets portés par des laboratoires publics (CNRS, INSERM, ISPED, équipes universitaires) ou des constructeurs (LAB, CEE-SAR). De nombreuses études et projets de recherche sont conduits par l'IFSTTAR, issu de la fusion en 2011 de l'INRETS (comportement des conducteurs et véhicules) et du LCPC (les infrastructures, leur équipement et leur exploitation) et le Cerema ; établissement créé début 2014, il regroupe le CERTU, le SETRA, les CETE et le CETMEF. L'UTAC poursuit un programme d'étude des performances des véhicules en cas de choc et l'INSERR assiste la DSCR dans l'établissement du discours de formation.

Actions à l'international

En 2013, la 26^e édition des Entretiens du Centre Jacques Cartier se tenait au Québec sur les Aînés et la sécurité routière. Ces échanges internationaux permettent aux chercheurs de coproduire des études (DRUID, DACOTA, DRIVEC2X) inscrites au 7^e programme-cadre, clos en 2013. L'action à l'international permet de capitaliser des connaissances dans des méta-analyses européennes ou internationales. Des forums et réseaux européens (FERSI, ETSC) internationaux (IRTAD) sont des lieux d'échanges de diffusion et de partage d'expertise avec des organismes pendants de l'IFSTTAR tels que le SWOV, TRL, BAST,... L'OMS, via l'objectif de la décennie 2010-2020, met en exergue l'impact de l'accidentalité routière sur les populations et l'économie de leur pays.

De nouveaux défis

L'accélération de la densification des villes, le partage de la voirie, les modes de déplacement dits doux ou actifs, le vieillissement de la population, sont autant de défis pour les chercheurs. De plus ils sont incités par le pôle de compétitivité Mov'eo à imaginer une mobilité propre et économe, intelligente, sûre et connectée accessible au plus grand nombre d'ici six à dix ans. Les avancées technologiques comme l'adaptation intelligente de la vitesse, les systèmes d'évitement des collisions, la conduite autonome posera de nouveaux questionnements d'ordre cognitif en raison de la surcharge informationnelle.



Source : ifsttar





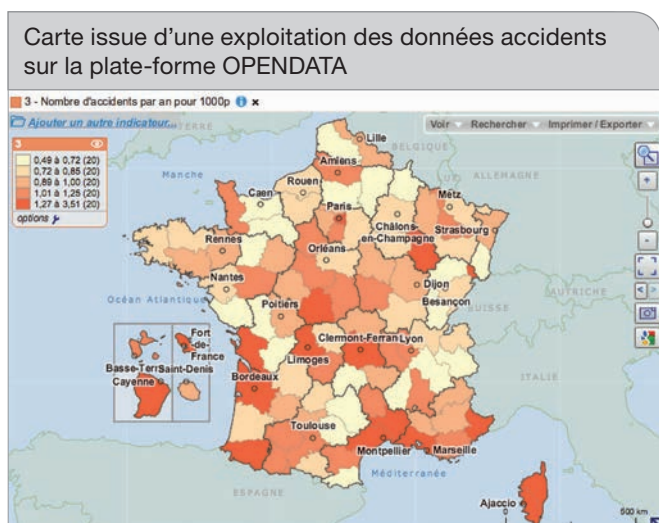
Annexes

Le fichier national des accidents	113
Les grandes dates de la sécurité routière	114
Barème des retraits de points	118
La démographie	119
Le réseau routier	120
Le parc automobile des ménages	122
Le parc deux-roues motorisés des ménages	124
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation	126
Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole	132
Les séries longues du BAAC Métropole et départements d'Outre-mer	134
Bibliographie	138
Glossaire et sigles	140

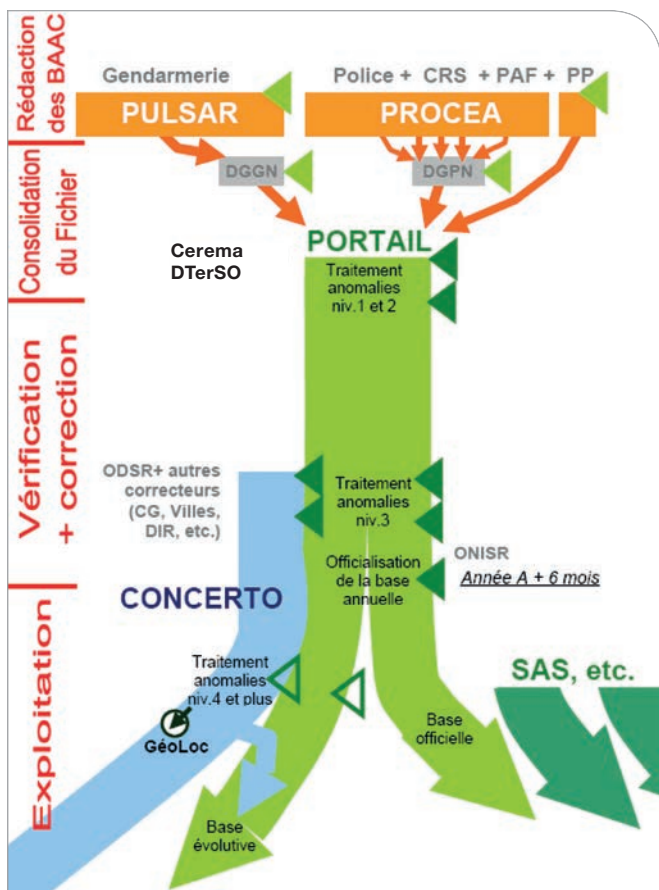
BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION

IDENTIFIANT				CONDITION ATMOSPHERIQUE				TYPE DE COLLISION				LOCALISATION			
1 - Gendarmerie nationale 2 - Préfecture de police de Paris 3 - C.R.S. 4 - P.A.F. 5 - Sécurité Publique				Normale - 1 - Accident impliquant : Pluie légère - 2 - deux véhicules Pluie forte - 3 - Frontale Neige - grêle - 4 - Par l'arrière Brouillard - Fumée - 5 - Par le côté Vent fort - tempête - 6 - trois véhicules et plus Temps éblouissant - 7 - 4 - En chaîne Temps couvert - 8 - 5 - Collisions multiples Autre - 9 - 7 - Sans collision				1 - Hors intersection En intersection ou à prox. immédiate 2 - En X 3 - En T 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Grande route 2 - Route nationale 3 - Route départementale 4 - Voie communale 5 - Hors réseau public 6 - Parc de stationnement ouvert à la circulation publique 7 - Autre : 8 - ... 9 - ...			
1 - CARACTERISTIQUES				INTERSECTION				TRACE EN PLAN				ETAT SURFACE			
LUMIERE Plein jour - 1 Crépuscule ou aube - 2 Nuit sans éclairage public - 3 Nuit avec éclairage public non allumé - 4 allumé - 5				1 - Hors intersection En intersection ou à prox. immédiate 2 - En X 3 - En T 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Normale 2 - Mouillée 3 - Flaque 4 - Inondée 5 - Enneigée 6 - Boue 7 - Verglas 8 - Corps gras - Huile 9 - Autre				1 - Hors intersection En intersection ou à prox. immédiate 2 - En X 3 - En T 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre			
DATE				LOCALISATION				TRACE EN PLAN				ETAT SURFACE			
jour mois an 18 20 22 25 27 29				Hors agglomération - 1 En agglomération - 2 1 - En X 2 - En T 3 - En Y 4 - En Z 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Hors intersection En intersection ou à prox. immédiate 2 - En X 3 - En T 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Normale 2 - Mouillée 3 - Flaque 4 - Inondée 5 - Enneigée 6 - Boue 7 - Verglas 8 - Corps gras - Huile 9 - Autre			
2 - LIEUX				LOCALISATION				TRACE EN PLAN				ETAT SURFACE			
CATEGORIE 01 - Autoroute 1 - Route nationale 2 - Route départementale 3 - Voie communale 4 - Hors réseau public 5 - Parc de stationnement ouvert à la circulation publique 6 - Autre : 7 - ... 8 - ... 9 - ...				Hors agglomération - 1 En agglomération - 2 1 - En X 2 - En T 3 - En Y 4 - En Z 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Hors intersection En intersection ou à prox. immédiate 2 - En X 3 - En T 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Normale 2 - Mouillée 3 - Flaque 4 - Inondée 5 - Enneigée 6 - Boue 7 - Verglas 8 - Corps gras - Huile 9 - Autre			
3 - VEHICULES				LOCALISATION				TRACE EN PLAN				ETAT SURFACE			
01 - V.L. seul (1,5T <PTAC< 3,5T) 02 - V.L. seul (3,5T <PTAC< 7,5T) 03 - V.L. seul (7,5T <PTAC< 15T) 04 - V.L. seul (15T <PTAC< 30T) 05 - V.L. seul (30T <PTAC< 60T) 06 - V.L. seul (60T <PTAC< 120T) 07 - V.L. seul (120T <PTAC< 240T) 08 - V.L. seul (240T <PTAC< 480T) 09 - V.L. seul (480T <PTAC< 960T) 10 - V.L. seul (960T <PTAC< 1920T) 11 - V.L. seul (1920T <PTAC< 3840T) 12 - V.L. seul (3840T <PTAC< 7680T) 13 - V.L. seul (7680T <PTAC< 15360T) 14 - P.L. seul (PTAC< 7,5T) 15 - P.L. + remorque 16 - Tracteur routier seul 17 - Tracteur routier + semi remorque 18 - Moto >50 <125 cm3 19 - Scooter >50 <125 cm3 20 - Moto >125 cm3 21 - Scooter >125 cm3 22 - Scooter >125 cm3 23 - V.L. seul 24 - V.L. seul (1,5T <PTAC< 3,5T) 25 - V.L. seul (3,5T <PTAC< 7,5T) 26 - Tracteur agricole 27 - Autre 28 - ... 29 - ...				Hors agglomération - 1 En agglomération - 2 1 - En X 2 - En T 3 - En Y 4 - En Z 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Hors intersection En intersection ou à prox. immédiate 2 - En X 3 - En T 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Normale 2 - Mouillée 3 - Flaque 4 - Inondée 5 - Enneigée 6 - Boue 7 - Verglas 8 - Corps gras - Huile 9 - Autre			
4 - USAGERS				LOCALISATION				TRACE EN PLAN				ETAT SURFACE			
CATEGORIE 1 - Conducteur 2 - Passager 3 - Piéton 4 - Piéton en roller ou en trottinette 5 - Cycliste 6 - Vélomotoriste 7 - Vélonaute 8 - Vélonaute 9 - Autre 10 - ... 11 - ... 12 - ... 13 - ... 14 - ... 15 - ... 16 - ... 17 - ... 18 - ... 19 - ... 20 - ... 21 - ... 22 - ... 23 - ... 24 - ... 25 - ... 26 - ... 27 - ... 28 - ... 29 - ...				Hors agglomération - 1 En agglomération - 2 1 - En X 2 - En T 3 - En Y 4 - En Z 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Hors intersection En intersection ou à prox. immédiate 2 - En X 3 - En T 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre				1 - Normale 2 - Mouillée 3 - Flaque 4 - Inondée 5 - Enneigée 6 - Boue 7 - Verglas 8 - Corps gras - Huile 9 - Autre			

Le fichier national des accidents



Source : Aurore Lejeune / MI / DDCM / CNIR Gendarmerie



L'ONISR, dont les missions sont régies par le Décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au Comité interministériel de la sécurité routière, assure la gestion du fichier national de l'accidentalité routière. Il est garant de la qualité statistique des données. Depuis le 4 juin 2013, ces données sont labellisées par l'Autorité française de la statistique. Dans le cadre de l'ouverture des données numériques, les données n'ayant pas un caractère confidentiel sont accessibles sur le site Opendata du gouvernement.

Enregistrement des accidents

Les forces de l'ordre intervenant sur les accidents de la circulation informent les préfetures des accidents graves et fournissent des données statistiques sur leur activité. Les remontées rapides des préfetures agrégées chaque début de mois permettent à l'ONISR de produire de premières estimations de l'accidentalité, la comparer aux données BAAC des années précédentes, et publier le baromètre mensuel de l'accidentalité.

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation). Cette fiche est remplie à l'aide des éléments de l'enquête par le service de police (logiciel PROCEA) ou de gendarmerie (logiciel PULSAR) compétent. Elle comprend quatre grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués. Le BAAC porte le numéro de code de l'unité émettrice ainsi que le numéro de procès-verbal, mais ne comporte ni les identités des personnes impliquées dans les accidents, ni les immatriculations des véhicules.

Consolidation des données

Les fiches BAAC sont transmises à l'administrateur du fichier national, la division territoriale « Sud-Ouest » du Cerema, sous la supervision de l'ONISR, qui procède à un premier niveau de contrôle qualité : vérification des formats et de la complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident...). Les données sont mises sur un Portail Web, les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) assurent un 2^e niveau de vérification et la correction d'anomalies de saisies ou champs non renseignés, assistés des gestionnaires de voirie.

Le fichier national de l'année est validé par l'ONISR courant mai de l'année suivante et devient la source des statistiques officielles d'accidentalité, communiquées au public et institutionnels (alimentation des bases de données internationales : bases OMS, CARE et IRTAD).

Les grandes dates de la sécurité routière

1893

- Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour conduire des véhicules.

1899

- Décret du 10 mars réglementant la circulation 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.

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.

1959

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

1962

- Décret du 12 octobre limitant la vitesse à 60 km/h en agglomération avec relèvement possible à 80 km/h dans certaines traverses sur les grands itinéraires.

1965

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

1970

- Création de la mission interministérielle à la sécurité routière.
- Loi du 9 juillet, applicable le 1^{er} 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 et ;
 - 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 (DISR).

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 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.

1974

- 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 express à 2 x 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 1^{er} 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.
- Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

- Obligation, à compter du 1^{er} octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

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 16 octobre portant obligation, à compter du 1^{er} janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1980

- Port obligatoire du casque pour les usagers de cyclomoteurs en toutes circonstances.

1982

- Création de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.
- 13 juillet : Le Comité interministériel 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 1^{er} janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
 - 80 km/h sur les routes ;
 - 100 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
 - 110 km/h sur les autoroutes.

1983

- Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse : pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1^{er} octobre 1983 :
 - 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes,
 - 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes, pour les véhicules de transports en commun :

- 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blo-
cage des roues,
- 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

- 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 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1985

- Arrêté du 4 juillet fixant au 1^{er} 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.

- 1^{er} août : Décision de rendre obligatoire une vitesse minimale de 80 km/h, pour les automobilistes empruntant la voie de gauche sur les autoroutes.

1986

- 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 pour 1988 des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

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 1^{er} juillet 1992.

- 14 décembre : Arrêté portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

- À compter du 1^{er} 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.

1991

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

1992

- Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.

- 1^{er} juillet : mise en application du permis à points. Leur nombre sera porté à 12 le 1^{er} décembre.

- 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

- 24 novembre : décret créant un Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du DISR 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

- 11 juillet : décret 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.

1995

- 3 août : d'exclure de son champ les délits de sécurité routière comme en 1988, et les contraventions donnant lieu au retrait de plus de trois points.

1996

- Décret du 4 juillet 1996 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 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.

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

1997

- 17 novembre : le brevet de sécurité routière est 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.

2000

- La sécurité routière est déclarée grande cause nationale.

2001

- 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.

2002 – Réunion du CISR le 18 février

- 30 avril : décret disposant que tout conducteur de quadricycle léger à moteur doit être âgé d'au moins 16 ans et être titulaire du brevet de sécurité routière puis, ensuite éventuellement, du permis de conduire.

- 14 juillet : le président de la République décide de faire de la sécurité routière un chantier de son quinquennat.

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

2003 – Réunion du CISR le 9 juillet

- 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).

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

- 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.

- 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

2004 – Réunions du CISR les 13 janvier et 7 juillet

- 1^{er} mars : mise en application du permis probatoire.
- 25 octobre : décret relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transport en commun de personnes à 0,2 gramme par litre de sang.
- 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 – Réunions du CISR les 24 janvier et 1er juillet

- 1^{er} janvier : application des nouvelles définitions du tué et blessé.
- Décret du 30 mars d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance (Loi Perben II du 9 mars 2004).
- Juillet : Suppression des panneaux d'annonce des radars mobiles

2006 – Réunion du CISR le 9 novembre 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.

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 pendant la période probatoire du permis de conduire ;
- 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 de connaître à tout moment son capital points à travers un accès sécurisé sur Internet.

2008 – Réunion du CISR le 13 février

- 30 juillet : décret portant diverses dispositions de sécurité routière telles que :
 - l'aménagement de zones de circulations particulières en agglomération (aires piétonnes, 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 rétro réfléchissant de nuit et lorsque la visibilité est insuffisante.

2009 – Réunion du CISR le 13 janvier

- Arrêté du 22 décembre instaurant l'apprentissage supervisé de la conduite.
- Déploiement des premiers radars feux rouges

2010 – Réunion du CISR le 18 février

- 25 novembre : la définition et la mise en œuvre de la politique en matière de sécurité et d'éducation routières reviennent au ministre de l'Intérieur, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules (compétence du ministre de l'Écologie en charge des transports).
- Décision d'installer 100 radars vitesse moyenne

2011 – Réunion du CISR le 11 mai

- Loi du 5 janvier 2011 complétant le code de la voirie routière et fixant les obligations des maîtres d'ouvrages et gestionnaires en matière de sécurité des infrastructures routières ainsi que les obligations de formation des auditeurs de sécurité routière
- 14 mars : La LOPPSI 2 (Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure) prévoit notamment :
 - l'extension du cadre dans lequel des dépistages de stupéfiants peuvent être organisés,
 - la peine complémentaire de confiscation du véhicule est rendue obligatoire pour certaines infractions,
 - la possibilité pour le préfet de procéder à l'immobilisation immédiate et à la mise en fourrière du véhicule dans les cas où la peine de confiscation obligatoire du véhicule est encourue,
 - la possibilité pour l'autorité judiciaire de conditionner le maintien du droit à la conduite de l'auteur d'un délit de conduite en état alcoolique à l'installation dans le véhicule d'un éthylotest anti-démarrage (EAD).
- 24 août : arrêté rendant obligatoire, dans les établissements de nuit, la mise à disposition de la clientèle de dispositifs permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique.
- Déploiement des premiers radars discriminants

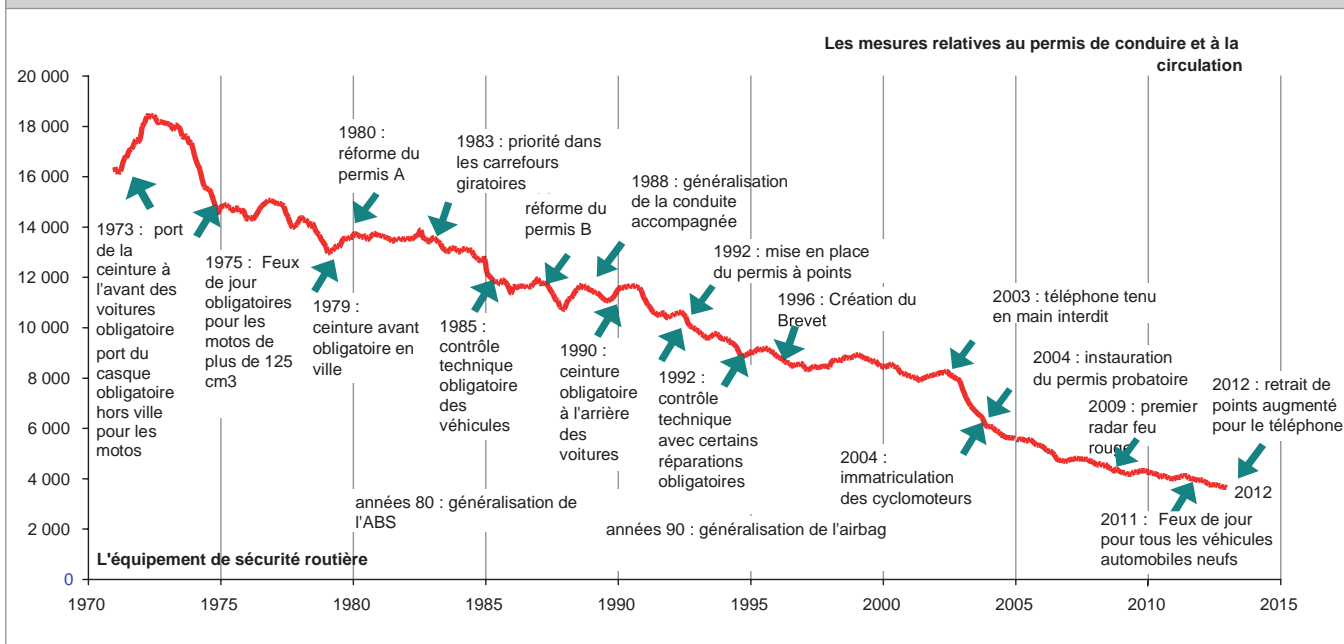
2012

- Décret du 3 janvier prévoyant notamment :
 - l'interdiction de l'usage des avertisseurs de radars,
 - le renforcement des sanctions réprimant l'usage d'un téléphone tenu en main,
 - le renforcement des sanctions réprimant l'usage d'écrans distractifs au volant,
 - le renforcement des sanctions pour usage de plaque d'immatriculation non conforme,
 - le renforcement des sanctions pour circulation sur la bande d'arrêt d'urgence, le chevauchement et le franchissement de la ligne de marquage de la bande d'arrêt d'urgence
- mars : installation des premiers radars « passage à niveau »
- 20 juin : installation des premiers radars « vitesse moyenne »
- 1^{er} juillet : installation progressive de bandes de rives sonores sur le réseau autoroutier pour lutter contre l'hypovigilance
- 27 novembre : installation du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), pour un troisième mandat (période 2012-2015).

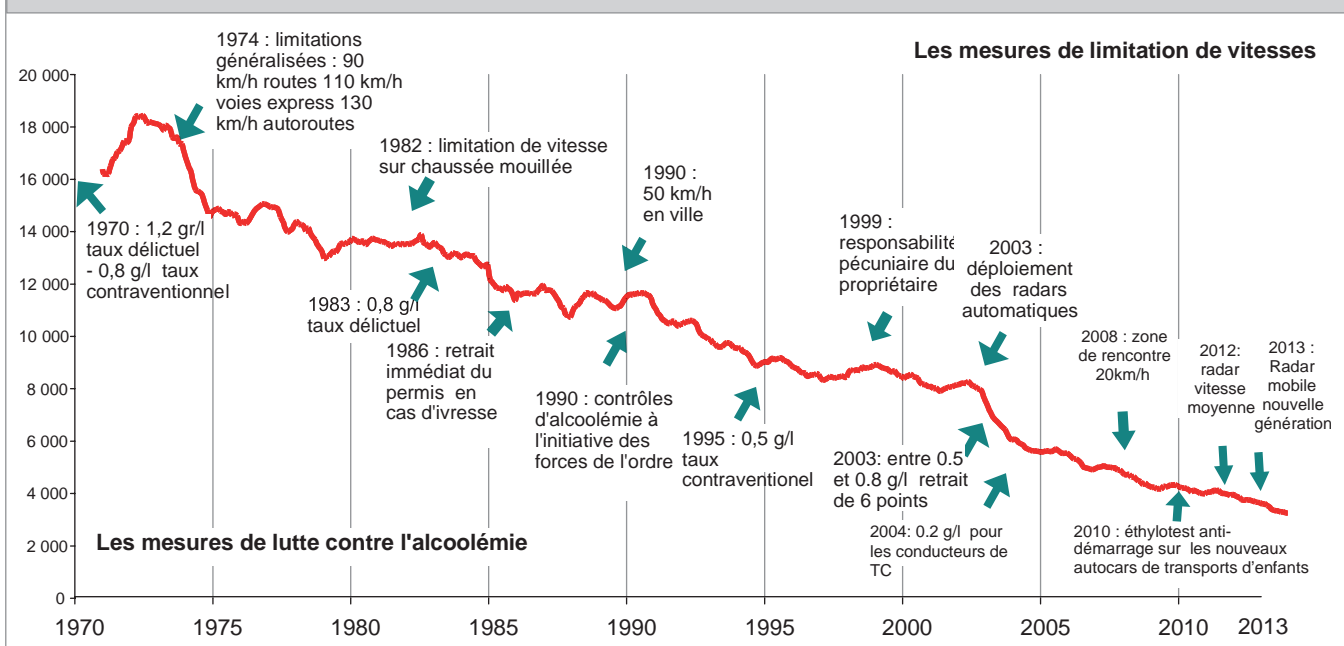
2013

- Décret du 17 janvier modifiant certaines règles relatives au permis de conduire, prévoyant notamment une plus grande progressivité dans l'accès à la conduite des deux roues motorisés en fonction de leur puissance
- 4 mars : mise en service des premiers radars mobile de nouvelle génération
- 7 novembre : entrée en vigueur de la directive européenne facilitant les échanges transfrontaliers d'informations en matière de sécurité routière.
- 16 septembre : premiers permis de conduire délivrés conformément au format européen.

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2012 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2013 (moyenne glissante sur 12 mois)



Barème des retraits de points

Principes généraux

La validité du permis de conduire repose sur un système de points qui peuvent être perdus ou récupérés. Le capital maximum de points est fixé à 12.

Au moment de l'obtention du permis de conduire, le conducteur dispose d'un capital de 6 points. A l'issue d'une période probatoire, il atteint le nombre de 12 points s'il n'a pas commis d'infraction durant cette période. La durée probatoire est de trois années, mais elle est réduite à deux ans si le conducteur a effectué auparavant un apprentissage anticipé de la conduite ou conduite accompagnée (AAC) avant sa majorité.

Tous les permis sont concernés par le permis à points. Aucun point ne peut être retiré en cas d'infraction commise par un cycliste ou par un piéton. En revanche, un retrait de points vaut pour l'ensemble des véhicules dont la conduite est autorisée par le permis du titulaire.

Retrait de points

Une infraction au code de la route peut entraîner un retrait de point, si cette réduction est prévue (article L322-1 du code de la route), dont l'importance varie en fonction de la gravité de la faute. Cette sanction ne remplace pas une sanction pécuniaire appelée amende. Le nombre de points retirés par infraction commise peut aller de 1 point à 6 points. En cas de simultanéité d'infractions commises, le maximum des points retirés est alors de 8 points. Ce retrait de points ne peut porter que sur des infractions commises dans le cadre de la conduite de véhicules nécessitant un permis de conduire.

Dans le cas où le conducteur perd tout ses points, il doit alors restituer son permis de conduire à la préfecture. Il ne pourra alors repasser le permis qu'à l'issue d'un délai de 6 mois.

Les points sont retirés non pas lorsque l'infraction est constatée par les forces de l'ordre mais lorsque sa réalité a été établie, c'est-à-dire quand la sanction est définitive, le plus souvent après paiement de l'amende.

C'est à partir de la date d'établissement de la réalité de l'infraction que court le délai pour récupérer les points perdus.

Les principales infractions entraînant un retrait de points

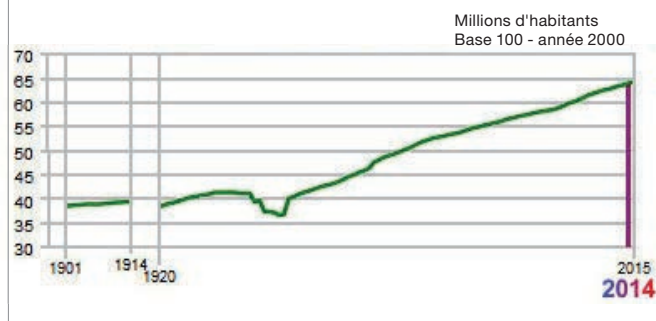
Infractions génératrices de retraits de points	Nombre de points retirés
Excès de vitesse inférieur à 20 km/h par conducteur de véhicule à moteur, vitesse maximale autorisée inférieure à 50 km/h	1
Excès de vitesse inférieur à 20 km/h par conducteur de véhicule à moteur, vitesse maximale autorisée supérieure à 50 km/h	1
Excès de vitesse de 20 à 30 km/h par conducteur de véhicule à moteur	2
Conduite sans port de la ceinture de sécurité d'un véhicule à moteur réceptionné avec cet équipement	3
Excès de vitesse de 30 à 40 km/h par conducteur de véhicule à moteur	3
Usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation	3
Excès de vitesse de 40 à 50 km/h par conducteur de véhicule à moteur	4
Inobservation par conducteur de véhicule de l'arrêt absolu imposé par le panneau stop à une intersection de routes	4
Inobservation par conducteur de véhicule de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant	4
Conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants	6
Conduite véhicule sous empire état alcoolique caractérisé : taux d'alcool pur compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang ou 0,25 et 0,40 mg/l d'air expiré	6
Conduite véhicule sous empire état alcoolique caractérisé : taux d'alcool pur supérieur ou égal à 0,8 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré	6
Excès de vitesse d'au moins 50 km/h par conducteur de véhicule à moteur	6

Récupération de points

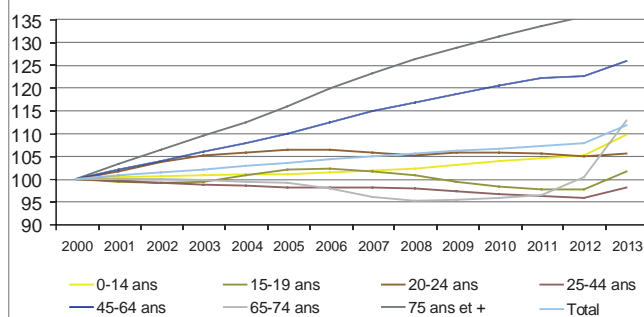
Cas	Type de récupération de points	Nombre de points récupérés	Délai à partir de la date de la réalité de l'infraction
1	Après commission d'une infraction entraînant le retrait de 1 point et sans nouvelle infraction pendant le délai	1 point	6 mois
2	Après commission d'une infraction entraînant le retrait de 1 point, si une nouvelle infraction est commise pendant le délai de 6 mois, puis sans nouvelle infraction pendant le délai allongé	1 point	2 ans
3	Après commission d'une infraction à l'exception des délits routiers et des contraventions de 4 ^e ou de 5 ^e classe, et sans nouvelle infraction pendant le délai	2 à 3 points suivants l'infraction initialement commise	2 ans
4	Après commission d'une infraction pour des délits routiers ou des contraventions de 4 ^e ou de 5 ^e classe, et sans nouvelle infraction pendant le délai	2 à 6 points suivants l'infraction initialement commise	3 ans
5	En cas de commission de nouvelle(s) infraction(s) au cours des délais des cas 2 à 4 ci-dessus énumérés	Récupération des points initialement perdus de la première infraction au terme de	10 ans
Autre moyen de récupération de points		Nombre de points récupérés	Fréquence
Stage de récupération de points		4 points	1 fois par an

La démographie

Bilan démographique 2013 Évolution de la population au 1^{er} janvier



Évolution de la population par classe d'âge (base 100 - année 2000)

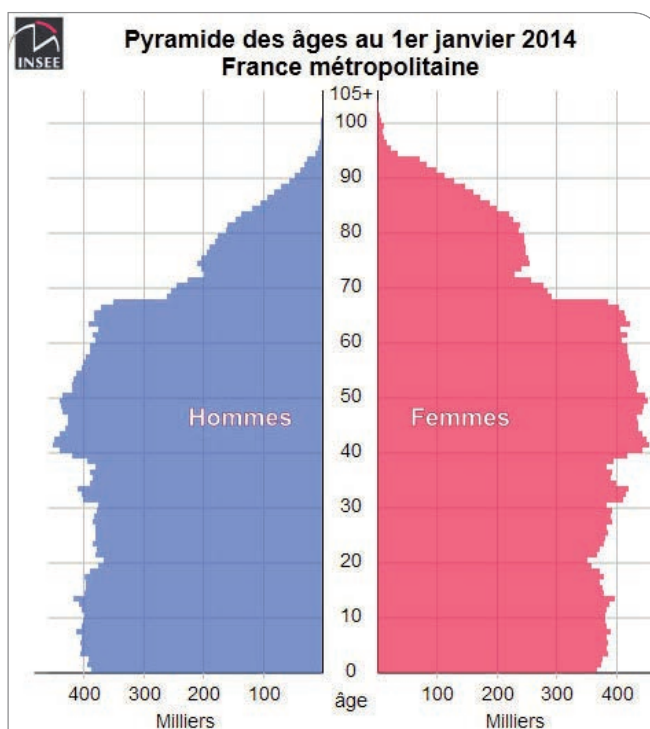


Répartition de la population. France métropole

	0-14 ans	15-19 ans	20-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	11,11	3,93	3,70	17,03	13,65	5,19	4,24	58,86
2001	11,16	3,90	3,76	16,96	13,92	5,18	4,38	59,27
2002	11,19	3,90	3,84	16,88	14,18	5,18	4,52	59,69
2003	11,21	3,91	3,89	16,82	14,46	5,17	4,65	60,10
2004	11,22	3,97	3,91	16,76	14,73	5,15	4,77	60,51
2005	11,23	4,01	3,93	16,71	15,02	5,14	4,92	60,96
2006	11,26	4,02	3,93	16,69	15,33	5,08	5,09	61,40
2007	11,32	3,99	3,91	16,69	15,67	4,98	5,23	61,80
2008	11,37	3,97	3,89	16,67	15,94	4,94	5,36	62,13
2009	11,46	3,91	3,91	16,57	16,20	4,95	5,47	62,47
2010	11,54	3,86	3,91	16,46	16,44	4,96	5,58	62,77
2011 (p)	11,61	3,83	3,90	16,39	16,67	5,00	5,67	63,07
2012 (p)	11,66	3,82	3,87	16,33	16,72	5,21	5,76	63,38
2013 (p)	11,72	3,82	3,84	16,27	16,71	5,47	5,83	63,66

(p) résultats provisoires.

Source : Insee, estimations de population, au 1^{er} janvier de l'année N.



Champ : France métropolitaine, territoire courant.

Source : Insee, estimations de population (résultats arrêtés fin 2013).

Le réseau routier

Réseau routier en kilomètre

Réseaux	Longueur (1) (en kilomètre)		Parcours (2) (en milliard de km)	
	01/01/2012	01/01/2013	2012	2013
Autoroutes concédées	8 790	8 933	83,8	85,2
Autoroutes non concédées interurbaines	1 917	1 917	23,7	24
Autoroutes et voies rapides urbaines	1 252	1 257	34,9	33,3
Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 765	2 765	26	27
Autres routes nationales	5 835	5 835	22,7	22,4
Réseau routier national	20 559	20 707	191,1	191,9
Routes départementales et communales	1 030 684	1 030 684	374,2	375,9
Ensemble	1 051 243	1 051 391	565,3	567,8

Parc moyen (véhicules immatriculés en France)

Niveaux en milliers, évolutions en %

	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Voitures particulières	23 280	25 000	27 770	30 000	30 775	30 950	31 175	31 425	31 600	31 622
dont essence	19 760	18 378	18 150	16 031	14 438	13 845	13 364	12 910	12 464	12 099
dont diesel	3 520	6 622	9 621	13 969	16 338	17 106	17 812	18 515	19 136	19 523
Véhicules utilitaires légers	4 223	4 555	5 055	5 530	5 731	5 766	5 810	5 869	5 914	5 939
Essence	2 279	1 560	1 299	997	796	711	631	539	458	397
Diesel	1 944	2 995	3 756	4 534	4 935	5 055	5 179	5 330	5 457	5 543
Véhicules lourds	603	611	627	639	651	640	640	647	649	643
Poids lourds	535	532	547	556	565	552	551	557	558	551
Cars et Bus	68	79	80	83	87	87	88	90	90	92
Total véhicules usuels	28 106	30 166	33 452	36 169	37 157	37 356	37 625	37 941	38 163	38 204

Source : SoeS, bilan de la circulation d'après SoeS, CCFA.

Circulation en France par type de véhicule

Niveaux en milliards de véhicules-kilomètres

	1990	1995	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Voitures particulières	310,9	343,0	376,0	396,2	392,4	394,9	398,1	398,8	399,9	401,6
dont essence	236,0	208,6	195,0	137,9	130,0	121,6	116,7	110,3	101,9	99,6
dont Diesel	74,9	134,4	180,9	258,3	262,3	273,3	281,4	288,5	298,0	302,0
Véhicules utilitaires légers	61,8	71,8	78,6	87,9	87,1	87,6	90,6	93,3	92,9	94,7
dont essence	22,6	13,9	10,9	6,9	6,1	5,4	4,8	4,1	3,3	2,9
dont Diesel	39,2	58,0	67,8	81,0	81,1	82,2	85,7	89,2	89,5	91,8
Véhicules lourds	21,4	23,2	25,2	26,8	24,3	21,8	22,6	23,5	21,8	21,8
dont poids lourds	19,3	20,9	22,7	23,9	21,2	18,7	19,5	20,2	18,5	18,5
dont bus et cars	2,1	2,3	2,4	2,9	3,1	3,1	3,2	3,2	3,3	3,3
VP et VUL étrangers	16,1	16,8	21,6	28,2	26,1	25,3	26,1	26,2	26,3	26,9
dont essence	13,8	14,1	16,9	16,9	15,6	15,1	15,5	15,6	15,7	16,0
dont Diesel	2,3	2,7	4,7	11,3	10,5	10,2	10,5	10,6	10,7	10,9
Véhicules lourds étrangers	3,3	5,1	7,1	9,8	9,4	8,8	9,2	9,2	8,8	8,9
dont poids lourds	3,1	4,8	6,8	9,5	9,2	8,5	9,0	9,0	8,6	8,7
dont bus et cars	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Motocycles	6,2	5,7	9,8	12,7	13,4	13,9	13,9	13,9	13,9	13,9
Ensemble des véhicules	419,8	465,7	518,2	561,6	552,7	552,2	560,4	565,0	563,7	567,8

Source : SoeS, bilan de la circulation, France métropolitaine - le recalage de la circulation réelle des motocycles d'après l'enquête réalisée en 2012 n'a pas encore été intégré.
(*) l'ensemble des séries constitutives du bilan de la circulation a été rebasé en 2011.

Évolution annuelle de la circulation routière en métropole (en %)

	Parcours moyen*						Circulation totale				
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2009	2010	2011	2012	2013
Véhicules légers							0,5	1,3	0,7	0,4	0,8
Voitures particulières (1)	- 1,7	0,1	0,1	- 0,6	- 0,2	0,3	0,4	0,9	0,2	0,1	0,5
Essence	- 1,9	- 2,5	- 0,6	- 2,1	- 4,2	0,5	- 6,2	- 3,3	- 4,7	- 5,5	- 1,7
Diesel	- 3,4	- 0,5	- 1,1	- 1,4	0,0	- 0,7	3,9	3,0	2,5	2,5	1,3
dont véhicules légers étrangers							- 3,2	3,0	0,6	0,5	2,0
Deux- roues motorisés	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Véhicules utilitaires légers (1)	- 1,8	- 0,1	2,6	2,0	- 1,2	1,6	0,5	3,4	3,0	1,6	2,0
Essence	- 2,7	- 1,0	1,5	- 0,5	- 4,2	0,5	- 11,5	- 10,0	- 14,9	- 15,6	- 12,7
Diesel	- 2,7	- 1,0	1,8	1,1	- 1,9	1,0	1,4	4,3	4,0	2,4	2,6
Véhicules lourds	- 9,2	- 8,4	3,6	2,5	- 7,5	0,9	- 9,2	4,0	2,6	- 5,5	0,2
PL marchandises	- 11,0	- 9,6	4,1	2,8	- 8,7	1,0	- 10,2	4,2	2,7	- 6,4	0,0
Bus et cars	6,2	- 0,2	1,0	0,8	- 0,1	- 0,1	0,6	2,3	2,3	2,0	1,4
dont véhicules lourds étrangers					0,0	0,0	- 7,1	5,0	0,2	- 0,4	1,0
Ensemble	- 2,3	- 0,6	0,7	0,1	- 0,7	0,5	- 0,1	1,5	0,8	0,1	0,7

Source : SOeS, Bilan de la circulation

(1) les véhicules utilitaires légers étrangers sont classés avec les voitures particulières

* des véhicules français

Circulation par réseau*

en milliards de véhicules-kilomètres

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Total autoroutes (1)	86,8	111,0	139,1	145,0	149,8	152,3	156,6	157,3	160,6	164,9	162,3	164,2	168,1	171,0	168,4	169,5
Autoroutes concédées	42,5	54,0	65,8	69,3	72,6	74,4	76,3	77,3	79,3	82,0	81,3	82,3	84,1	85,3	83,7	85,2
Autoroutes non concédées (1)	44,3	57,0	73,2	75,6	77,2	77,9	80,3	80,0	81,3	82,9	80,9	81,9	84,0	85,7	84,7	84,3
Routes « nationales »	18,9	20,2	22,1	22,5	22,9	23,2	23,4	23,4	23,4	23,5	23,1	23,5	23,3	23,1	22,7	22,4
Total réseau « national »	105,6	131,2	161,2	167,5	172,7	175,5	180,1	180,7	184,0	188,4	185,4	187,8	191,4	194,1	191,1	191,9
Autres routes (2)	314,2	334,5	357,1	371,5	375,1	377,2	377,0	373,6	371,2	373,3	367,3	364,5	369,1	370,8	372,6	375,9
Ensemble des réseaux	419,8	465,7	518,2	539,0	547,8	552,7	557,1	554,3	555,2	561,6	552,7	552,2	560,4	565,0	563,7	567,8

Source : SOeS-Bilan de la circulation d'après SOeS, CCFA, Sétra, Asfa, Kantar-Worldpanel, TNS-Sofres, CPDP.

(*) ventilation de la circulation en tenant compte du nouveau réseau routier national : le réseau transféré aux collectivités locales en 2006 est inclus dans les « autres routes » depuis 1990 (série homogène sur toute la période).

l'ensemble des séries constitutives du bilan de la circulation a été rebasé en 2011. Voir annexe du 48ème rapport à la CCTN (tome 1).

(1) les voies rapides urbaines et les routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières sont incluses dans les autoroutes non concédées.

(2) routes départementales et réseau local, calcul par solde.

Évolution de la circulation routière par catégorie de réseau

évolutions en %, niveaux en Millions véh-km

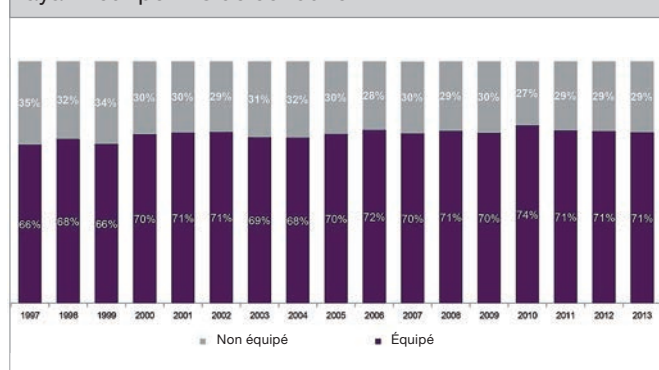
Réseau actualisé au 1 ^{er} janvier	10/09	11/10	12/11	13/12	2013
Autoroutes et voies rapides					169,5
Autoroutes concédées (1)	2,1	1,0	- 2,2	1,8	85,2
Autoroutes interurbaines (1)	2,4	1,7	- 1,4	1,1	24,0
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	0,1	0,7	- 1,6	- 4,7	33,3
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières (1)	2,4	1,8	- 0,9	4,0	27,0
Autres routes « nationales » (1)	0,2	0,8	- 1,6	- 1,5	22,4
Circulation d'ensemble réseau « national » (1)	1,6	1,1	- 1,7	0,4	191,9
Circulation sur le réseau « national »	1,9	1,4	- 1,5	0,4	191,9
Sur les autres routes	1,3	0,5	0,9	0,9	375,9
Sur l'ensemble des réseaux	1,5	0,8	0,1	0,7	567,8

Sources : SOeS, bilan de la circulation, Sétra, Asfa.

(1) À réseau constant, indice de circulation du Sétra.

Le parc automobile des ménages

Taux de motorisation des individus de 18 ans et plus et ayant leur permis de conduire



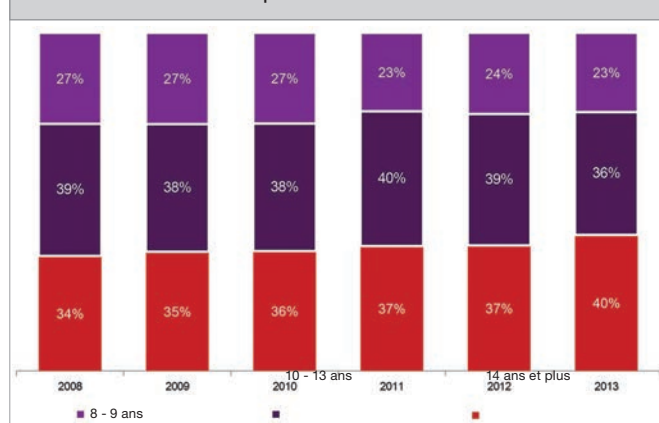
Source : Institut TNS Sofres.

Foyers non motorisés : Raison de démotorisation



Source : Institut TNS Sofres.

Véhicules de 8 ans et plus



Source : Institut TNS Sofres.

Chaque année depuis près de 30 ans, l'enquête Parc Auto suit les comportements automobiles des Français. L'institut TNS Sofres réalise ainsi deux questionnaires adressés en janvier à 10 000 ménages représentatifs de la population française. Plusieurs partenaires financent cette étude, dont la DSCR¹.

Taux de motorisation

Au cours des 25 dernières années, le parc des ménages a augmenté d'environ 11 millions de véhicules et s'élève désormais à 33,8 millions (soit une hausse de 47 % en 25 ans). Le volume de ce parc semble plafonner confirmant le retournement de tendance observé en 2010.

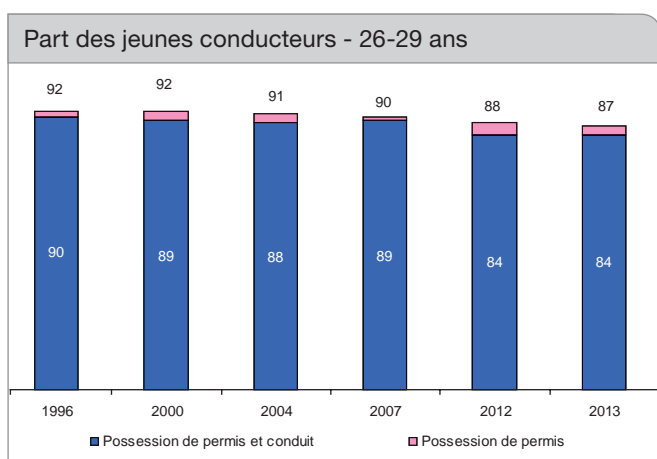
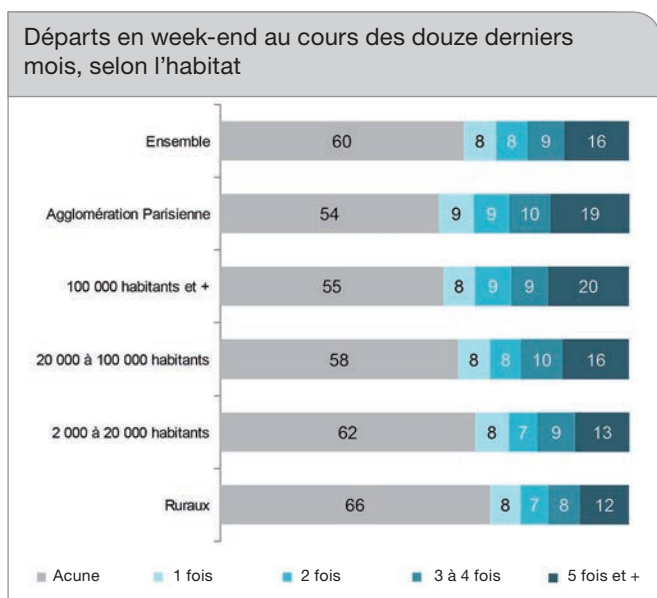
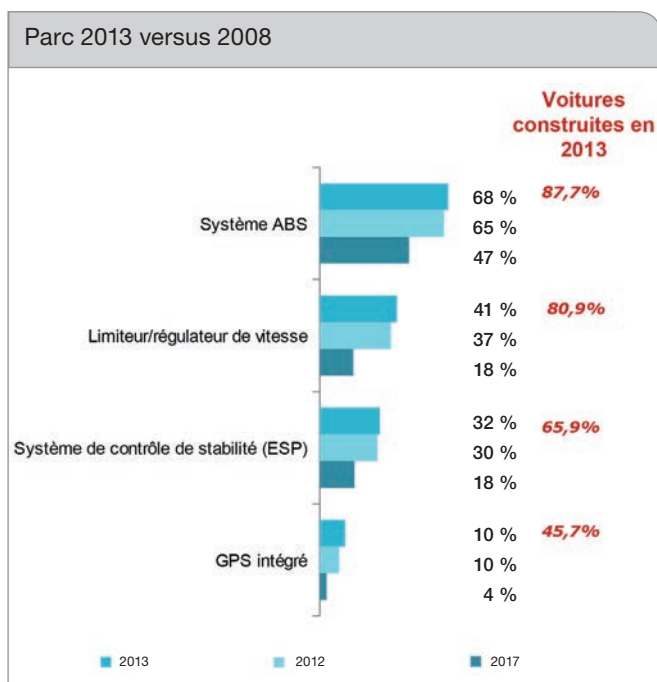
Sur la même période, le nombre de ménages multi motorisés augmente de 26 % à 38 %. Depuis 2010, le taux de motorisation des foyers affiche une certaine érosion. Le taux de motorisation des conducteurs âgés de 18 ans est stable depuis 2011. Qu'il s'agisse d'une mono ou d'une multi motorisation, elle atteint son maximum à partir de 35 ans, âge auquel il est le plus fréquent d'avoir des enfants.

Par ailleurs, le taux de motorisation devient plus important à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains. Le phénomène croissant des intentions de démotorisation est à souligner. En 2013, 7 % des foyers envisageaient de se séparer de leur véhicule dans les deux années à venir. Cette intention est de 9 % dans les foyers multi motorisés. Parmi les raisons principales, on retrouve le changement de situation familiale (deuil, divorce), le coût d'entretien du véhicule trop élevé ou encore le choix d'utiliser les transports collectifs.

Âge du véhicule

Depuis 2008, l'âge moyen des véhicules dans le parc automobile français n'a cessé de croître, et la part des véhicules d'occasion est toujours prépondérante avec 20 millions de véhicules. Après un pic en 2007, le poids du parc des véhicules de plus de 10 ans augmente à nouveau depuis 2010 : il atteint désormais un taux non égalé. Les véhicules de 8 ans et plus constituent 46 % du parc avec une proportion des véhicules âgés de 14 ans et plus en hausse continue depuis 2008.

¹ Les principaux partenaires sont le CCFa, l'ADEME et l'IFSTTAR.



Distances moyennes parcourues

Le kilométrage annuel moyen parcouru a atteint son niveau le plus bas en 2013, soit 11 750 km avec une baisse qui touche toutes les catégories de véhicules.

Niveau d'équipement des voitures

Le système anti blocage des roues (ABS) est le seul équipement de sécurité intégré à une majorité d'automobiles. Il est obligatoire sur les véhicules neufs depuis 2004. Seuls 87,7 % des conducteurs ayant acheté un véhicule neuf en 2013 semblent connaître leurs équipements et indiquent disposer d'un système ABS. 80,9 % des automobilistes déclarent avoir un régulateur de vitesse sur ces véhicules neufs. Le système de contrôle de stabilité (ESP) est aussi mentionné, et le GPS semble présent (45,7 %).

Typologie des trajets

Les automobilistes utilisent essentiellement leur véhicule pour aller faire des achats. Vient ensuite son utilisation pour les loisirs, les sorties en journée ou le soir, ou encore les départs en vacances. Dans ce dernier cas, le conducteur a effectué en moyenne 1 000 km en 2013. Cette moyenne est dépassée par la classe d'âge allant de 55 à 65 ans et plus. 42,7 % des véhicules sont concernés par ce type de trajet. Enfin, qu'il s'agisse des départs en vacances ou en week-end, c'est dans les grandes villes que l'utilisation de la voiture est privilégiée.

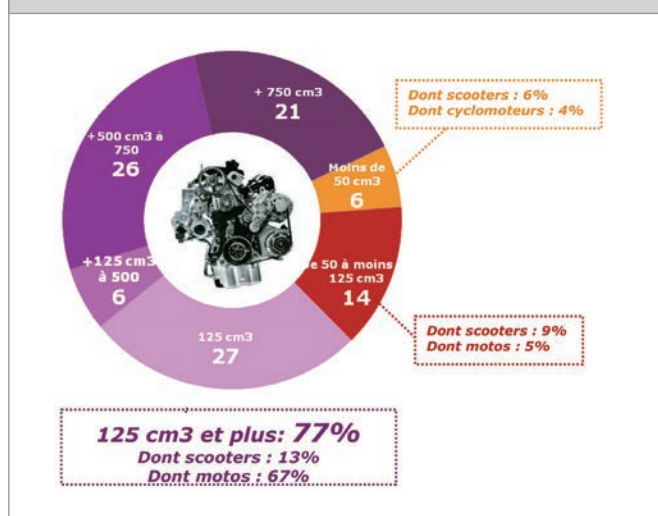
Le recours à la voiture pour les trajets domicile-travail/études ne vient qu'ensuite, et il est corrélé à la possibilité pour les usagers de stationner près de leur lieu de travail (cas de 79 % d'entre eux). Ce type de trajet a une durée moyenne de 36 minutes et la distance parcourue est d'environ 34 km. En revanche, peu de salariés utilisent leur automobile pour effectuer des déplacements professionnels : ceci ne concerne qu'un véhicule sur 5 et seulement 5 % sont majoritairement utilisés pour ce type de déplacement.

Âge des conducteurs

L'utilisation de la voiture est en baisse chez les jeunes et en hausse chez les conducteurs âgés de 65 ans et plus. De même, les premiers achètent essentiellement des véhicules d'occasion tandis que les plus de 65 ans s'orientent vers des véhicules neufs. Le rapport entre l'âge et la possession du permis de conduire a évolué sur la période 1996-2013. Il apparaît qu'il y a stagnation du taux de possession du permis mais aussi de la conduite chez les jeunes de moins de 30 ans, alors qu'ils tendent à augmenter chez les plus de 65 ans et de 75 ans.

Le parc deux-roues motorisés des ménages

Répartition selon la cylindrée (%)



Source : Institut TNS Sofres.

Publiée chaque année par la TNS-Sofres, l'enquête Parc Auto comporte un volet consacré aux deux roues motorisés (2RM), dont la dernière édition a été présentée en juillet 2014.

Taux de motorisation

Le parc des 2RM est en érosion continue avec 3,14 millions de véhicules en 2013, contre 3,27 millions en 2012 et 3,36 millions en 2011.

8,7 % des Français sont équipés d'au moins un deux-roues motorisé et 84 % des ménages équipés ne disposent que d'un seul de ces véhicules.

De manière générale, le parc connaît une diminution depuis 2011 alors qu'en parallèle, le nombre de foyers continue à augmenter.

Répartition selon la cylindrée

Trois grandes catégories structurent le parc :

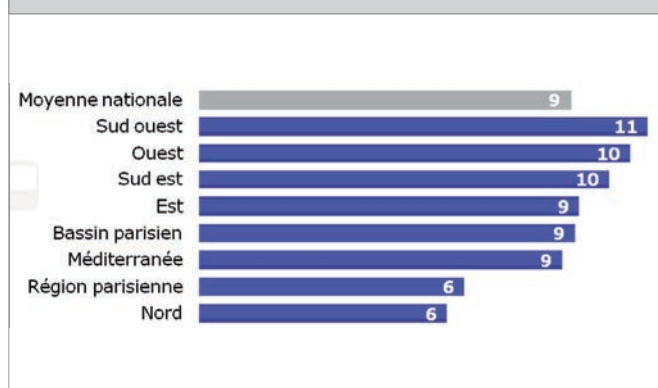
- les cylindrées de moins de 125 cm³ (20 %),
- les cylindrées de 125 à moins de 500 cm³ (33 %),
- les cylindrées de 500 à plus de 750 cm³ (47 %).

Le parc des deux-roues motorisés est dominé par les 2RM d'une cylindrée supérieure ou égale à 125 cm³ (80 %).

Au sein du parc des scooters,

- 54 % d'entre eux font moins de 125 cm³,
- 38 % font de 50 à moins de 125 cm³,
- 9 % sont compris entre 125 et 500 cm³.

Proportion de foyers équipés en 2RM (%)



Source : Institut TNS Sofres.

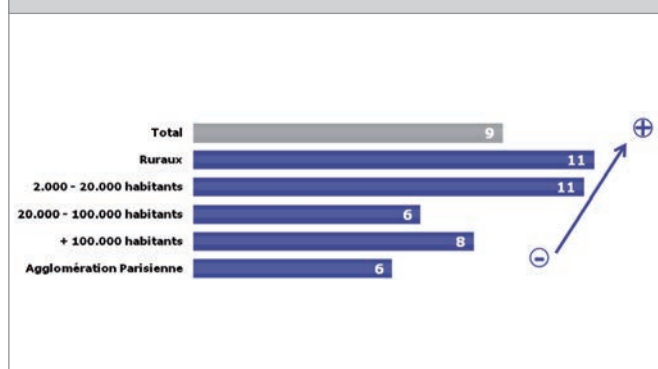
Part des foyers équipés en 2RM

Si la moyenne nationale pour l'équipement en 2RM est de près de 9 %, elle n'est que de 6 % en région parisienne et dans le Nord, 9 % en Méditerranée et jusqu'à 11 % dans le Sud-Ouest. L'équipement des foyers est lié à de multiples facteurs, dont notamment l'existence de conditions météorologiques permettant ou non l'utilisation de ces véhicules et la structure du réseau des transports en commun.

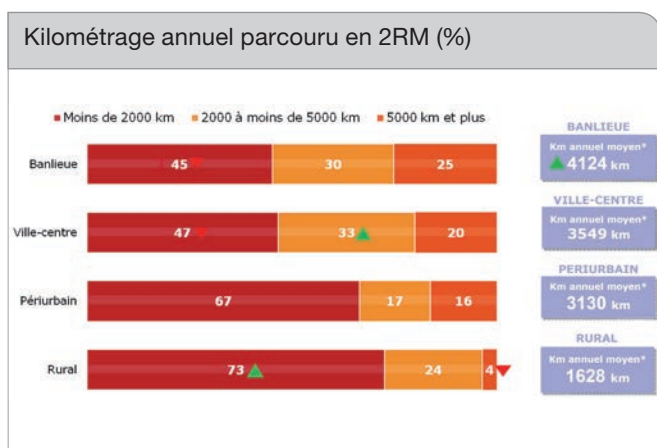
Si le parc tend à se concentrer dans les grandes agglomérations et les régions du sud, dans tous les cas, le taux d'équipement tend à augmenter avec l'éloignement des centre-ville.

Les scooters sont sur-représentés en centre-ville (40 %) et en banlieue (30 %).

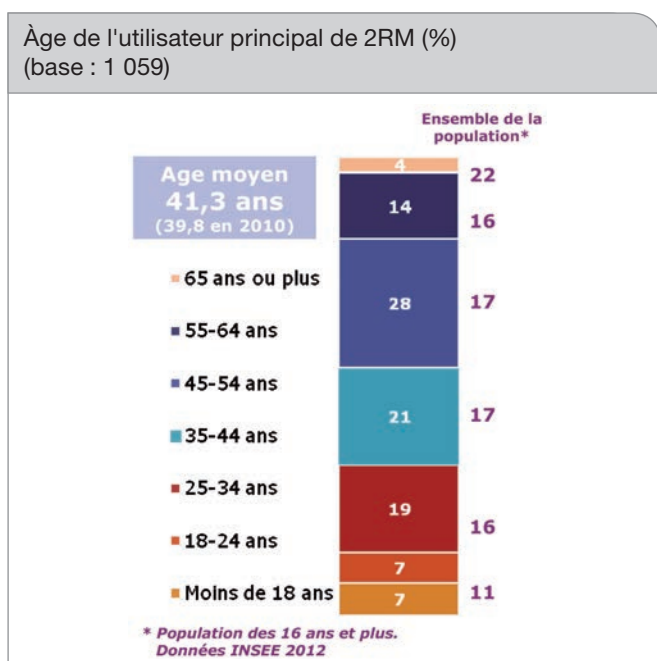
Équipement des foyers en 2RM (%)



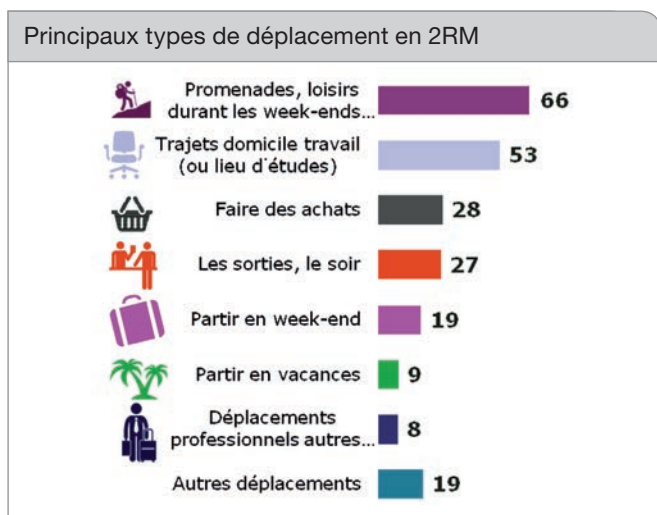
Source : Institut TNS Sofres.



Source : Institut TNS Sofres.



Source : Institut TNS Sofres.



Source : Institut TNS Sofres.

Kilométrage annuel en 2RM

Le kilométrage annuel moyen est stable avec 3 000 km parcourus, mais toujours plus élevé en centre-ville et en banlieue.

En milieu rural, 73 % des usagers parcourent une distance annuelle inférieure à 2 000 km.

Les deux-roues motorisés sont essentiellement destinés aux parcours de loisirs (66 %) et aux sorties (27 %). Ensuite vient leur utilisation dans le cadre des trajets domicile-travail ou vers les lieux d'études (53 %). Toutefois, leur usage n'est réservé qu'à 8 % pour des déplacements professionnels.

Âge de l'utilisateur principal 2RM

7 % de la population âgée de moins de 18 ans conduit ce type de véhicule. Ce faible taux est à mettre en relation avec la diminution du parc des cyclomoteurs, jugés dangereux.

L'âge moyen du conducteur de 2RM est en effet de 41 ans et 3 mois, contre 39 ans et 8 mois en 2010, ce qui reflète un léger vieillissement de ces utilisateurs. Enfin, c'est dans la tranche d'âge des 45-54 ans que l'on trouve la plus forte concentration d'utilisateurs de deux roues motorisés, avec un taux de 28 %.

Les utilisateurs de 2RM sont principalement des hommes (87 %).

Mixité du parc 2RM/véhicule léger

9 conducteurs de deux roues motorisés sur 10 utilisent également une voiture.

Parallèlement, plus de 69 % des conducteurs de 18 ans conduisent exclusivement une automobile.

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Par catégorie d'usagers : France métropolitaine

		Tués	Blessés		
			hospi-talisés	légers	Total blessés
Piétons		465	4 199	6 806	11 005
Bicyclettes	Conducteurs	146	1 334	2 422	3 756
	Passagers	1	10	18	28
	Ensemble	147	1 344	2 440	3 784
Cyclos y compris scooters < 50 cm³	Conducteurs	152	2 552	4 282	6 834
	Passagers	7	282	550	832
	Ensemble	159	2 834	4 832	7 666
Motos y compris scooters > 50 cm³	Conducteurs	592	4 800	7 122	11 922
	Passagers	39	433	698	1 131
	Ensemble	631	5 233	7 820	13 053
VT	Conducteurs	1 188	7 272	14 006	21 278
	Passagers	424	3 472	6 256	9 728
	Ensemble	1 612	10 744	20 262	31 006
VUL	Conducteurs	99	610	926	1 536
	Passagers	34	284	401	685
	Ensemble	133	894	1 327	2 221
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	25	187	215	402
	Passagers	4	46	52	98
	Ensemble	29	233	267	500
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	27	68	50	118
	Passagers	1	5	4	9
	Ensemble	28	73	54	127
Autobus	Conducteurs	1	17	58	75
	Passagers	0	46	348	394
	Ensemble	1	63	406	469
Autocars	Conducteurs	1	5	15	20
	Passagers	5	33	68	101
	Ensemble	6	38	83	121
Tracteurs agricoles	Conducteurs	7	19	16	35
	Passagers	0	2	3	5
	Ensemble	7	21	19	40
Voiturettes	Conducteurs	24	89	124	213
	Passagers	5	34	50	84
	Ensemble	29	123	174	297
Autres	Conducteurs	17	133	96	229
	Passagers	4	34	55	89
	Ensemble	21	167	151	318
Total	Piétons	465	4 199	6 806	11 005
	Conducteurs	2 279	17 086	29 332	46 418
	Passagers	524	4 681	8 503	13 184
	Ensemble	3 268	25 966	44 641	70 607

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Par catégorie d'usagers : départements d'Outre-mer

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	légers	Total blessés
Piétons		40	143	176	319
Bicyclettes	Conducteurs	13	52	46	98
	Passagers	1	0	3	3
	Ensemble	14	52	49	101
Cyclos y compris scooters < 50 cm³	Conducteurs	16	196	127	323
	Passagers	2	38	34	72
	Ensemble	18	234	161	395
Motos y compris scooters > 50 cm³	Conducteurs	29	198	137	335
	Passagers	3	24	22	46
	Ensemble	32	222	159	381
VT	Conducteurs	26	144	291	435
	Passagers	17	83	191	274
	Ensemble	43	227	482	709
VUL	Conducteurs	7	21	23	44
	Passagers	1	14	19	33
	Ensemble	8	35	42	77
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	0	1	9	10
	Passagers	1	6	8	14
	Ensemble	1	7	17	24
Tracteurs routiers seuls avec semi-remorques	Conducteurs	0	0	0	0
	Passagers	0	0	0	0
	Ensemble				
Autobus	Conducteurs	0	0	3	3
	Passagers	0	0	10	10
	Ensemble	0	0	13	13
Autocars	Conducteurs	0	1	0	1
	Passagers	1	2	5	7
	Ensemble	1	3	5	8
Tracteurs agricoles	Conducteurs	0	0	1	1
	Passagers				
	Ensemble	0	0	1	1
Voiturettes	Conducteurs	0	1	2	3
	Passagers				
	Ensemble	0	1	2	3
Autres	Conducteurs	2	4	1	5
	Passagers	0	1	1	2
	Ensemble	2	5	2	7
Total	Piétons	40	143	176	319
	Conducteurs	93	618	640	1 258
	Passagers	26	168	293	461
	Ensemble	159	929	1 109	2 038

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Selon l'âge et le sexe - France métropolitaine

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Total blessés		Hospitalisés	Légers	Total blessés
0- 4 ans	20	198	449	647	13	131	337	468
5- 9 ans	20	349	595	944	15	211	470	681
10-14 ans	22	594	943	1 537	7	302	663	965
15-19 ans	206	2 295	3 058	5 353	47	857	1 830	2 687
20-24 ans	418	2 433	3 824	6 257	67	1 016	2 530	3 546
25-29 ans	253	1 889	3 206	5 095	54	762	2 066	2 828
30-34 ans	205	1 468	2 748	4 216	35	535	1 748	2 283
35-39 ans	191	1 306	2 358	3 664	35	518	1 392	1 910
40-44 ans	203	1 325	2 218	3 543	29	538	1 329	1 867
45-49 ans	161	1 232	1 842	3 074	47	536	1 290	1 826
50-54 ans	151	1 154	1 646	2 800	42	525	1 175	1 700
55-59 ans	140	889	1 226	2 115	51	509	888	1 397
60-64 ans	99	606	759	1 365	49	441	719	1 160
65-69 ans	85	484	536	1 020	50	375	544	919
70-74 ans	67	357	359	716	52	339	358	697
75-79 ans	81	312	306	618	41	364	344	708
80-84 ans	99	277	228	505	72	353	272	625
85-89 ans	62	165	131	296	33	203	137	340
90-94 ans	21	42	49	91	22	65	46	111
95 ans et +	1	2	8	10	2	4	2	6
Age indét		3	4	7		2	8	10
Total	2 505	17 380	26 493	43 873	763	8 586	18 148	26 734

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Selon l'âge et le sexe - Départements d'Outre-mer

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Total blessés		Hospitalisés	Légers	Total blessés
0- 4 ans	2	6	16	22		5	14	19
5- 9 ans		15	20	35	1	13	22	35
10-14 ans	1	23	31	54	1	12	30	42
15-19 ans	12	114	97	211	2	21	40	61
20-24 ans	31	150	143	293	4	23	54	77
25-29 ans	18	121	97	218	1	20	39	59
30-34 ans	11	76	56	132		15	35	50
35-39 ans	7	57	38	95	2	13	25	38
40-44 ans	6	47	51	98	2	14	34	48
45-49 ans	11	31	41	72	2	14	33	47
50-54 ans	9	32	43	75		11	25	36
55-59 ans	9	22	31	53		7	11	18
60-64 ans	6	22	19	41	2	6	14	20
65-69 ans	3	10	9	19	2	5	8	13
70-74 ans	4	5	5	10	1	5	4	9
75-79 ans	6	7	6	13		3	7	10
80-84 ans		2	3	5	2		3	3
85-89 ans	1		4	4		1	1	2
90-94 ans								
95 ans et +								
Age indét.						1		1
Total	137	740	710	1 450	22	189	399	588

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Victimes tous usagers

	France métropolitaine				Départements d'Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Total blessés		Hospitalisés	Légers	Total blessés
0- 4 ans	33	329	786	1 115	2	11	30	41
5- 9 ans	35	560	1 065	1 625	1	28	42	70
10-14 ans	29	896	1 606	2 502	2	35	61	96
15-19 ans	253	3 152	4 888	8 040	14	135	137	272
20-24 ans	485	3 449	6 354	9 803	35	173	197	370
25-29 ans	307	2 651	5 272	7 923	19	141	136	277
30-34 ans	240	2 003	4 496	6 499	11	91	91	182
35-39 ans	226	1 824	3 750	5 574	9	70	63	133
40-44 ans	232	1 863	3 547	5 410	8	61	85	146
45-49 ans	208	1 768	3 132	4 900	13	45	74	119
50-54 ans	193	1 679	2 821	4 500	9	43	68	111
55-59 ans	191	1 398	2 114	3 512	9	29	42	71
60-64 ans	148	1 047	1 478	2 525	8	28	33	61
65-69 ans	135	859	1 080	1 939	5	15	17	32
70-74 ans	119	696	717	1 413	5	10	9	19
75-79 ans	122	676	650	1 326	6	10	13	23
80-84 ans	171	630	500	1 130	2	2	6	8
85-89 ans	95	368	268	636	1	1	5	6
90-94 ans	43	107	95	202				
95 ans et +	3	6	10	16				
Age indét.		5	12	17		1		1
Total	3 268	25 966	44 641	70 607	159	929	1 109	2 038

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Victimes piétons

	France métropolitaine				Départements d'Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Total blessés		Hospitalisés	Légers	Total blessés
0- 4 ans	8	146	289	435	1	5	13	18
5- 9 ans	7	299	497	796	1	19	13	32
10-14 ans	9	367	730	1 097		19	22	41
15-19 ans	12	348	700	1 048	2	10	22	32
20-24 ans	24	235	491	726	2	12	12	24
25-29 ans	28	187	409	596	1	8	10	18
30-34 ans	11	163	376	539	2	6	6	12
35-39 ans	14	166	333	499	1	11	2	13
40-44 ans	18	168	359	527	2	4	10	14
45-49 ans	20	186	358	544	6	7	8	15
50-54 ans	22	183	401	584	2	10	15	25
55-59 ans	28	228	347	575	3	7	8	15
60-64 ans	20	228	333	561	5	8	11	19
65-69 ans	31	218	291	509	1	5	8	13
70-74 ans	36	216	231	447	3	5	5	10
75-79 ans	49	275	249	524	5	5	7	12
80-84 ans	69	300	211	511	2	1	2	3
85-89 ans	36	209	140	349	1	1	2	3
90-94 ans	21	73	53	126				
95 ans et +	2	4	6	10				
Age indét.			2	2				
Total	465	4 199	6 806	11 005	40	143	176	319

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Victimes cyclistes

	France métropolitaine				Départements d'Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Total blessés		Hospitalisés	Légers	Total blessés
0- 4 ans	1	3	13	16	0	0	0	0
5- 9 ans	9	44	42	86	0	1	0	1
10-14 ans	0	114	209	323	1	9	10	19
15-19 ans	6	121	257	378	3	13	14	27
20-24 ans	1	83	289	372	2	4	3	7
25-29 ans	6	69	245	314	0	5	2	7
30-34 ans	8	61	194	255	0	2	3	5
35-39 ans	5	68	205	273	0	1	1	2
40-44 ans	8	95	181	276	1	5	3	8
45-49 ans	7	90	186	276	0	1	3	4
50-54 ans	12	124	186	310	2	5	3	8
55-59 ans	14	107	127	234	4	4	5	9
60-64 ans	20	115	104	219	1	1	2	3
65-69 ans	16	91	96	187	0	1	0	1
70-74 ans	9	66	46	112	0	0	0	0
75-79 ans	8	52	34	86	0	0	0	0
80-84 ans	10	31	16	47	0	0	0	0
85-89 ans	4	8	8	16	0	0	0	0
90-94 ans	3	1	2	3	0	0	0	0
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0
Age indét.	0	1	0	1	0	0	0	0
Total	147	1 344	2 440	3 784	14	52	49	101

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Victimes cyclomotoristes

	France métropolitaine				Départements d'Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Total blessés		Hospitalisés	Légers	Total blessés
0- 4 ans		1	6	7			2	2
5- 9 ans		1	10	11				
10-14 ans	3	146	139	285		2	1	3
15-19 ans	65	1 280	1 915	3 195	4	60	47	107
20-24 ans	19	406	976	1 382	4	58	41	99
25-29 ans	10	243	551	794	3	48	26	74
30-34 ans	8	174	383	557	2	18	12	30
35-39 ans	13	150	248	398	4	12	10	22
40-44 ans	13	109	195	304		10	6	16
45-49 ans	5	94	137	231		7	3	10
50-54 ans	11	90	104	194		1	4	5
55-59 ans	5	53	75	128			1	1
60-64 ans	2	38	50	88		6	4	10
65-69 ans	2	23	20	43		7	2	9
70-74 ans	1	12	6	18	1	2		2
75-79 ans	1	4	8	12		1	1	2
80-84 ans	1	5	6	11		1		1
85-89 ans		4		4			1	1
90-94 ans		1	3	4				
95 ans et +								
Age indét.						1		1
Total	159	2 834	4 832	7 666	18	234	161	395

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Victimes motocyclistes

	France métropolitaine				Départements d'Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		hospitalisés	Légers	Total blessés		Hospitalisés	Légers	Total blessés
0- 4 ans		1	2	3				
5- 9 ans	1	7	13	20				
10-14 ans	1	27	50	77			1	1
15-19 ans	32	283	308	591	3	23	15	38
20-24 ans	128	789	1 080	1 869	7	55	40	95
25-29 ans	93	717	1 224	1 941	9	46	26	72
30-34 ans	72	582	1 104	1 686	4	32	21	53
35-39 ans	59	557	950	1 507	3	26	11	37
40-44 ans	61	566	925	1 491	2	15	15	30
45-49 ans	66	567	799	1 366	2	9	9	18
50-54 ans	47	523	687	1 210		8	12	20
55-59 ans	37	357	400	757	1	3	5	8
60-64 ans	21	158	155	313		3	2	5
65-69 ans	6	57	70	127	1			
70-74 ans	4	22	34	56		1	1	2
75-79 ans	2	11	9	20		1		1
80-84 ans	1	7	3	10			1	1
85-89 ans		1	2	3				
90-94 ans			1	1				
95 ans et +			2	2				
Age indét.		1	2	3				
Total	631	5 233	7 820	13 053	32	222	159	381

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Victimes usagers de véhicules de tourisme

	France métropolitaine				Départements d'Outre-mer			
	Tués	Blessés			Tués	Blessés		
		Hospitalisés	Légers	Total blessés		Hospitalisés	Légers	Total blessés
0- 4 ans	23	166	429	595	1	5	13	18
5- 9 ans	17	186	472	658		7	23	30
10-14 ans	14	218	424	642	1	4	23	27
15-19 ans	133	1 006	1 561	2 567	2	21	31	52
20-24 ans	280	1 755	3 239	4 994	17	38	89	127
25-29 ans	154	1 232	2 555	3 787	5	28	58	86
30-34 ans	117	878	2 154	3 032	3	28	43	71
35-39 ans	118	740	1 758	2 498	1	15	31	46
40-44 ans	99	764	1 640	2 404	1	20	46	66
45-49 ans	87	675	1 408	2 083	4	18	45	63
50-54 ans	79	615	1 227	1 842	3	16	32	48
55-59 ans	83	557	1 009	1 566	1	13	20	33
60-64 ans	68	450	749	1 199		7	11	18
65-69 ans	70	426	550	976	3	2	7	9
70-74 ans	66	340	367	707	1	2	2	4
75-79 ans	55	304	319	623		3	3	6
80-84 ans	81	261	246	507			3	3
85-89 ans	50	139	111	250			2	2
90-94 ans	17	28	34	62				
95 ans et +	1	1	2	3				
Age indét		3	8	11				
Total	1 612	10 744	20 262	31 006	43	227	482	709

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole

2013 France métropolitaine

En agglomération			Hors agglomération			Autoroutes			Ensemble réseaux		
Seul	Seul avec piéton	Contre véhicule motorisé	Seul	Seul avec piéton	Contre véhicule motorisé	Seul	Seul avec piéton	Contre véhicule motorisé	Seul	Seul avec piéton	Contre véhicule motorisé
Nombre			Nombre			Nombre			Nombre		

Piétons

Piétons		10 717	251		586	41		51	25		11 354	317
---------	--	--------	-----	--	-----	----	--	----	----	--	--------	-----

Bicyclettes

Bicyclettes	229	247	46	46	2	7	0	0	0	275	249	53
-------------	-----	-----	----	----	---	---	---	---	---	-----	-----	----

Cyclos

Cyclos sauf scooters	504	202	2 359	82	4	322	3	0	5	589	206	2 686
Scooters < ou = 50 cm ³	730	306	2 733	132	11	347	2	0	2	864	317	3 082

MTL

Motos < ou = 125 cm ³ sauf scooters	248	106	1 237	123	0	224	41	0	104	412	106	1 565
Scooters > 50 et < ou = 125 cm ³	371	232	1 701	35	2	74	24	0	71	430	234	1 846

MTT1 + MTT2

Motos > 125 cm ³ sauf scooters	646	286	3 724	748	9	1 504	204	0	573	1 598	295	5 801
Scooters > 125 cm ³	130	144	895	25	3	75	42	0	93	197	147	1 063

VT

Voitures de tourisme	2 288	7 268	27 258	3 028	410	10 437	1 035	33	4 996	6 351	7 711	42 691
----------------------	-------	-------	--------	-------	-----	--------	-------	----	-------	-------	-------	--------

VUL

Camionnettes =< 3,5 T	127	669	2 262	261	52	1 193	98	5	607	486	726	4 062
-----------------------	-----	-----	-------	-----	----	-------	----	---	-----	-----	-----	-------

PL

PL 3,5 T < PTAC =< 7,5 T	9	42	183	6	2	62	5	0	38	20	44	283
PL > 7,5 T	15	87	300	53	11	317	14	2	189	82	100	806
PL avec remorques	9	31	185	28	9	321	17	2	290	54	42	796
Tracteurs routiers	0	1	15	2	2	7	2	0	13	4	3	35
Tracteurs avec semi-remorque	11	17	86	33	3	211	23	4	237	67	24	534

TC

Autobus	19	251	417	8	5	41	0	0	11	27	256	469
Autocars	2	33	71	5	2	40	4	0	13	11	35	124

Autres

Tracteurs agricoles	9	7	24	15	6	116	0	0	0	24	13	140
Voiturettes	51	65	213	22	2	80	0	0	6	73	67	299
Quads < ou = 50 cm ³	8	2	7	5	0	3	0	0	0	13	2	10
Quads > 50 cm ³	36	3	23	36	0	11	2	0	0	74	3	34
Engins spéciaux	4	10	42	2	1	30	0	0	2	6	11	74
Trains	0	0	16	0	0	14	0	0	0	0	0	30
Tramways	0	65	65	0	0	4	0	0	0	0	65	69
Autres ou indéterminés	13	79	143	5	1	43	0	0	41	18	80	227

Tous véhicules	5 459	10 153	44 005	4 700	537	15 483	1 516	46	7 291	11 675	10 736	66 779
-----------------------	--------------	---------------	---------------	--------------	------------	---------------	--------------	-----------	--------------	---------------	---------------	---------------

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2013

Conducteurs tous véhicules

Accidents avec un conducteur	Nombre d'accidents mortels	Tués parmi ces conducteurs	Autres tués dans l'accident par tranche d'âge								Total
			0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et +	total autres	
De moins de 18 ans	87	76	0	8	2	5	1	0	2	18	94
18-24	848	465	20	36	114	114	97	34	53	468	933
25-44	1565	820	63	33	180	120	239	92	155	882	1 702
45-64	1150	574	31	15	114	230	85	74	133	682	1 256
65-74	269	150	3	0	18	37	41	24	27	150	300
75 ans et +	292	194	2	0	15	21	17	12	56	123	317

Conducteurs des véhicules de tourisme

Accidents avec un conducteur de VT	Nombre d'accident mortels	Tués parmi ces conducteurs	Autres tués dans l'accident par tranche d'âge								Total
			0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et +	total autres	
De moins de 18 ans	10	8	0	3	2	1	0	0	0	6	14
18-24	593	263	12	34	114	93	81	29	38	401	664
25-44	966	399	52	20	129	168	151	62	93	675	1 074
45-64	636	271	23	13	69	127	83	37	85	437	708
65-74	196	102	2	0	13	25	32	25	22	119	221
75 ans et +	240	145	1	0	13	21	17	12	55	119	264

Rapport entre les conducteurs et les présumés responsables par classe d'âge

Classe d'âge	Accidents mortels			Accidents corporels		
	Présumés responsables	Total conducteurs	% présumés responsables	Présumés responsables	Total conducteurs	% présumés responsables
15-19	191	267	72 %	3 631	6 658	55 %
20-24	484	699	69 %	6 851	13 206	52 %
25-29	345	540	64 %	5 543	11 855	47 %
30-34	271	487	56 %	4 458	10 321	43 %
35-39	218	405	54 %	3 813	9 041	42 %
40-44	221	444	50 %	3 784	9 221	41 %
45-49	184	445	41 %	3 320	8 330	40 %
50-54	168	393	43 %	2 861	7 332	39 %
55-59	143	288	50 %	2 270	5 600	41 %
60-64	123	229	54 %	1 625	3 849	42 %
65-69	77	175	44 %	1 217	2 702	45 %
70-74	65	104	63 %	825	1 689	49 %
75-79	66	106	62 %	806	1 414	57 %
80-84	80	113	71 %	710	1 112	64 %
85-89	51	60	85 %	378	524	72 %
90-94	13	18	72 %	92	133	69 %
95 et plus	1	1	100 %	8	11	73 %
ind	0	0	-	14	26	54 %
Ensemble	2 701	4 774	57 %	42 206	93 024	45 %

Les séries longues du BAAC

Métropole et départements d'Outre-mer

Accidentalité en France métropolitaine - années 1990 à 2004

Années	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Personnes tuées à 6 jours		Blessés Hospitalisés plus de 6 jours	Blessés légers ancienne définit on	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	1,0	26 192	127 753	153 945	- 5,0
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 - BAAC 2012

Accidentalité en France métropolitaine - années 2004 à 2013

Années	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Blessés Hospitalisés plus de 24h	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	- 1,0	4 857	5 318	- 4,9	39 811	68 265	108 076	- 0,3
2006	80 309	- 5,0	4326	4 709	- 11,5	40 662	61 463	102 125	- 5,5
2007	81 272	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	- 7,0	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
2012	60 437	- 7,1	3 396	3 653	- 7,8	27 142	48 709	75 851	- 6,6
2013	56 812	- 6	3 020	3 268	- 10,5	25 966	44 641	70 607	- 6,9

* estimation du nombre de personnes tuées à 30 jours à partir du nombre des personnes tuées à 6 jours, par application du coefficient majorateur de 1,069 en 2004, et déduction correspondante du nombre de blessés

Source : ONISR, fichier des accidents - BAAC 2013

Accidentalité par classe d'âge, métropole

Personnes tuées 2000-2013 (années 2000-2004 recalculées)

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
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
2012	0	115	131	753	1 082	827	264	481	3 653
2013	0	97	102	636	1 005	740	254	434	3 268
Var 2013/2012	ns	- 15,7 %	- 22,1 %	- 15,5 %	- 7,1 %	- 10,5 %	- 3,8 %	- 9,8 %	- 10,5 %

Personnes hospitalisées plus de 24 heures 2005-2013

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2005	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	7	2 014	2 193	6 039	9 503	6 393	1 534	1 996	29 679
2012	1	1 930	1 904	5 445	8 468	5 960	1 616	1 818	27 142
2013	5	1 785	1 686	4 915	8 341	5 892	1 555	1 787	25 966
Var 2013/2012	400,0 %	- 7,5 %	- 11,4 %	- 9,7 %	- 1,5 %	- 1,1 %	- 3,8 %	- 1,7 %	- 4,3 %

Accidentalité par classe d'âge, départements d'Outre-mer

Personnes tuées 2005-2013

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2005	0	8	16	47	78	43	14	19	225
2006	2	6	13	54	84	59	5	10	233
2007	4	10	11	67	58	43	16	9	218
2008	0	6	7	47	65	28	9	6	168
2009	0	6	7	47	53	41	9	7	170
2010	0	8	14	53	61	31	8	5	180
2011	0	6	9	37	53	30	11	2	148
2012	0	7	5	33	79	42	11	12	189
2013	0	5	3	46	47	39	10	9	159
Var 2013/2012	ns	- 28,6 %	- 40,0 %	39,4 %	- 40,5 %	- 7,1 %	- 9,1 %	- 25,0 %	- 15,9 %

Personnes hospitalisées plus de 24 heures 2005-2013

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2005	4	96	88	244	343	163	31	12	981
2006	12	96	95	313	447	180	44	20	1 207
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
2012	0	98	74	240	358	148	26	21	965
2013	1	74	75	233	363	145	25	13	929
Var 2013/2012	ns	1,4 %	- 2,9 %	1,4 %	- 2,0 %	- 3,8 %	- 38,1 %	- 3,7 %	- 24,5 %

Accidentalité par catégorie d'usager, métropole

Accidents corporels 2000-2013

Année	Piétons	Bicyclettes	Cyclomoteur	Motocyclette	VT	VU	Poids lourds	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
2012	11 293	4 206	9 077	14 366	47 340	5 242	2 946	1 045	60 437
2013	11 001	4 080	7 714	13 493	44 566	5 139	2 791	978	55 812
Var 2013/2012	- 2,6 %	- 3,0 %	- 15,0 %	- 6,1 %	- 5,9 %	- 2,0 %	- 5,3 %	- 6,4 %	- 6,0 %

Personnes tuées 2000-2013

Estimation du nombre de personnes tuées à 30 jours à partir du nombre des personnes tuées à 6 jours, par application du coefficient majorateur de 1,069 de 2000 à 2004

Année	Piétons	Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette	VT	VU	Poids lourds	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
2012	489	164	179	664	1 882	145	56	6	68	3 653
2013	465	147	159	631	1 612	133	57	7	57	3 268
Var 2013/2012	- 4,9 %	- 10,4 %	- 11,2 %	- 5,0 %	- 14,3 %	- 8,3 %	1,8 %	16,7	- 16,2 %	- 10,5 %

Personnes hospitalisées plus de 24 heures, 2005-2013

Année	Piétons	Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette	VT	VU	Poids lourds	TC	Autres	Total
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
2012	4 211	1 352	3 234	5 512	11 266	780	315	161	311	27 142
2013	4 199	1 344	2 834	5 233	10 744	894	306	101	311	25 966
Var 2013/2012	- 0,3 %	- 0,6 %	- 12,4 %	- 5,1 %	- 4,6 %	14,6 %	- 2,9 %	- 37,3 %	0,0 %	- 4,3 %

Accidentalité par catégorie d'utilisateur, départements d'Outre-mer

Accidents corporels 2005-2013

Année	Piétons	Vélo	Cyclomoteur	Motocyclette	VT	VU	Poids lourds	TC	Ensemble
2005	516	190	768	542	3 660	110	86	138	2 501
2006	499	193	877	558	3 825	196	90	114	2 684
2007	484	228	810	629	3 571	205	85	58	2 578
2008	477	177	690	591	2 963	231	66	54	2 280
2009	391	213	688	494	2 771	230	62	52	294
2010	435	153	630	506	2 662	206	75	32	291
2011	398	175	603	464	2 548	195	44	58	1 950
2012	416	175	547	476	2 199	171	53	55	1 813
2013	364	118	454	439	1 936	188	52	45	1 585
Var 2013/2012	- 12,5 %	- 32,6 %	- 17,0 %	- 7,8 %	- 12,0 %	9,9 %	- 1,9 %	- 18,2 %	- 12,6 %

Personnes tuées 2005-2013

Année	Piétons	Vélo	Cyclo-moteur	Motocyclette	VT	VU	Poids lourds	TC	Autres	Ensemble
2005	48	7	37	32	95	3	1	1	1	1 225
2006	39	9	37	38	99	6	1	0	4	4 233
2007	33	14	39	52	72	5	0	0	3	3 218
2008	32	11	22	49	51	2	0	0	1	1 168
2009	33	6	39	28	57	4	1	0	2	2 170
2010	28	6	36	46	50	11	0	0	3	3 180
2011	34	8	34	33	37	1	0	0	1	1 148
2012	47	17	18	45	50	4	3	2	3	3 189
2013	40	14	18	32	43	8	1	1	2	2 159
Var 2013/2012	- 14,9 %	- 17,6 %	0,0 %	- 28,9 %	- 14,0 %	100,0 %	- 66,7 %	- 50,0 %	- 33,3 %	- 15,9 %

Personnes hospitalisées plus de 24 heures, 2005-2013

Année	Piétons	Vélo	Cyclo-moteur	Motocyclette	VT	VU	Poids lourds	TC	Autres	Ensemble
2005	164	53	176	201	355	9	2	11	10	981
2006	167	59	238	210	460	39	7	7	20	1 207
2007	155	75	215	221	412	33	5	0	23	1 139
2008	196	57	272	250	397	28	1	1	12	1 214
2009	153	84	246	249	398	33	8	2	10	1 183
2010	161	50	207	209	266	28	12		11	944
2011	163	60	236	203	271	16	3	0	4	956
2012	156	71	226	241	240	15	7	4	5	965
2013	143	52	234	222	227	35	7	3	6	929
Var 2013/2012	- 8,3 %	- 26,8 %	3,5 %	- 7,9 %	- 5,4 %	133,3 %	0,0 %	- 25,0 %	20,0 %	- 3,7 %

Bibliographie

ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers)	MAIDS : In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers – avril 2009
AMOROS, Emmanuelle et al.	Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers, IFSTTAR, août 2012
ASFA	Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées, 2011
ASFA	Analyse des accidents mortels sur les autoroutes concédées, 2013
BEATT – MEDDE	Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004 – avril 2007
BOUTELDJA Mohamed et al.	Opération de recherche PL INFRA, Comportement des poids lourds et sécurité routière, IFSTTAR, CETE de Lyon
BRENAC, Thierry et al.	Scénarios types d'accidents impliquant des piétons – Les collections de l'INRETS, décembre 2003
CERTU	Les obstacles en milieu urbain, décembre 2008
CERTU	Sécurité et hiérarchisation des voies urbaines, Fiche n°11, décembre 2008
CERTU	Indicateurs de sécurité routière en milieu, 2011
CESARI, Dominique et al	La tolérance humaine au choc, contribution du laboratoire des Chocs et de Biomécanique, INRETS, 1986
CETE Méditerranée	Etat des connaissances sur la sinistralité des trajets domicile/travail pour les deux roues motorisés, les vélos et le covoiturage, 2009
CETE Normandie-Centre	Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute Normandie entre 2009 et 2010, juin 2013
CETE Normandie	Etude sur l'abaissement de la vitesse sur les réseaux locaux, 2013
CNAMTS	Rapport de gestion, 2013
CNAMTS	Les bicyclettes : apports du registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône in ONISR : Les Fiches Thématiques de la Sécurité Routière en France
Commissariat général au développement durable	Les deux roues motorisés au 1er janvier 2012 – Chiffres et statistiques n° 400, mars 2013
Commission européenne	Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of alcohol on safe driving, Projet européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines), octobre 2008
Conseil national des Transports	Guide pour la sécurité des transports scolaires à l'usage des décideurs locaux, janvier 2011.
FFSA	Etude sur le débridage des cyclomoteurs, 2007
GIRAUDET, Pierre	La sécurité routière, Livre blanc présenté au Premier ministre, La Documentation française, 1989
GOT Claude	Analyse de 385 accidents mortels de la circulation, mai 2007
IFSTTAR – INSERM	Téléphone et sécurité routière, expertise collective, avril 2011
INRETS	Le suivi des conducteurs âgés, 2003
INRETS	Vieillesse de la population et sécurité routière, novembre 2004
INRETS	La traversée de rue chez la personne âgée : facteurs de risques et méthode de récupération, février 2005
INRETS	L'enfant victime de l'insécurité routière : bilan, prévention et perspective, rapport UMRESTTE n°504, avril 2005
INRETS	Vague 3 de l'enquête MARC : enquête sur la mobilité, le risque, les attitudes et le comportement des jeunes conducteurs, août 2005

LAGARDE Emmanuel	Combinaison d'études sur la santé et l'insécurité routière (CESIR-A) : santé et insécurité routière, influence de la consommation de médicaments, INSERM, août 2009
NILSSON, Göran	Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety. Lund Bulletin n°221. Lund Institute of Technology, 2004.
OFDT/CEESAR	Etude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la sécurité routière, septembre 2005
OMS	Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 2013
ONISR	Le comportement des usagers de la route, ONISR, 2014
ONISR	Les infractions, ONISR, 2014
ONISR	L'impact sur le permis à points, ONISR, 2014
ONISR	Bilan statistique de l'année 2013, ONISR, 2014
PAGE, Yves et al.	How a vehicle is safe ? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010 – Conference AAAM, 2011
PAPON, Francis et DE SOLERE, Régis	Les modes actifs: marche et vélo de retour en ville – IFSTTAR/CERTU, La Revue, décembre 2010
Préfecture de police de Paris	Statistiques des accidents de la Ville de Paris
SETRA - CERTU	Sécurité des routes et des rues, septembre 2012, septembre 2012
SETRA – CETE Normandie Centre	Les accidents mortels contre obstacles fixes, novembre 1998
SETRA	Guide méthodologique : contrôle de sécurité des projets routiers, juillet 2003
SETRA	Les obstacles latéraux, mars 2006
SETRA	Guide méthodologique, Démarche SURE, octobre 2006
SETRA	Guide méthodologique, Démarche ISRI, Inspection de sécurité routière des itinéraires, octobre 2008
SETRA	Accidentalité des poids lourds sur autoroutes, synthèse bibliographique, novembre 2012
SoeS – MEDDE	Enquête 2013 sur l'utilisation du 2RM
SoeS - MEDDE	Comptes des transports de la Nation, 2013
SOFRES	Enquête 2013 Parc Auto
UMRESTTE	Le registre du Rhône des victimes de la circulation routière, rapport d'activité 2011, n°1201, mars 2012
VAN ELSLANDE, Pierre et al.	L'erreur humaine dans les scénarios d'accident : cause ou conséquence, Recherche Transport sécurité, INRETS, 2000
VAN ELSLANDE, Pierre et al.	De la vigilance à l'attention – Influence de l'état psychologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents, Les collections de l'INRETS, n°280, 2009
VAN ELSLANDE, Pierre et al.	Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés, IFSTTAR, septembre 2011
VERTET, Martine et BRENAC, Thierry	Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière – colloque « La sicurezza stradale », mars 1998
VIALON, Vivian et LAUMON, Bernard	Fractions of fatal crashes attributable to speeding : Evolution for the period 2001-2010 in France, Accident Analysis and Prevention, n°52, 2013, pp 250-256

Glossaire et sigles

Définitions

Blessé gravement : personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « maximum abbreviated injury scale » (dite mais3+)

Blessé hospitalisé : hospitalisé plus de 24 h, non décédé dans les 30 jours

Blessé léger : non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 h

Blessé : blessés léger ou blessé hospitalisé

Personne tuée : personne décédée dans les 30 jours suivant l'accident

Accident mortel : accident avec au moins une personne décédée dans les 30 jours

Accident corporel : accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Taux légal d'alcoolémie : inférieur à 0,5 g/l dans le sang

Taux délictuel d'alcoolémie : supérieur à 0,8 g/l dans le sang

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans

Automobiliste : usager de véhicule de tourisme

Bicyclette : vélo y compris vélo électrique

Cyclomoteur : deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h

Deux-roues motorisé (2RM) : cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues

Motocyclette : deux-roues motorisé de plus de 50 cm³

Poids lourd (PL) : véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de ptac supérieur à 3,5 t

Scoter : motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat

Transport en commun (TC) : autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises

Véhicule de tourisme (VT) : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises

Véhicule utilitaire (VU) : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t

Voiturette : voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h

Sigles

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

CARE : Community database on Accidents on the Roads of Europe

CISR : Comité Interministériel de Sécurité Routière

CNSR : Conseil National de Sécurité Routière

COM : Collectivités d'Outre-Mer

DGO : Document Global d'Orientation (enjeux de sécurité routière au plan départemental)

DOM : Départements d'Outre Mer

DISR : Délégué Interministériel à la Sécurité et à la Circulation Routières

DSCR : Direction à la Sécurité et à la Circulation Routières

IRTAD : International Traffic Safety Data and Analysis group

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier

VMA : Vitesse Maximale Autorisée

Études et recherches

Ceesar : Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques

Cerema : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

FSR : Fondation Sécurité Routière

Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

INSERR : Institut national de sécurité routière et de recherches

INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale

LAB : Laboratoire d'Accidentologie et Biomécanique

PREDIT : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

UMRESTTE : Unité mixte de recherche en épidémiologie et surveillance Transport Travail Environnement

UTAC : Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle

Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative
N° 643150060-000515 – Dépôt légal : mai 2015



PEFC® 10-31-2190



OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), créé en 1982 et placé sous l'autorité du 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 l'accidentalité en France est un moment fort de son activité.

Ce bilan annuel a pour but de faire connaître l'accidentalité pour en comprendre les mécanismes, à travers notamment des analyses thématiques. Il a été cette année enrichi dans l'optique de poursuivre l'approche intégrée de la sécurité routière pour une meilleure compréhension de ses enjeux.

La présente édition peut-être consultée et téléchargée en ligne sur les pages web de l'observatoire à l'adresse, ainsi que des tableaux extraits du fichier national :

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>.



Diffusion
Direction de l'information
légale et administrative
La documentation française
Téléphone : 01 40 15 70 10
www.ladocumentationfrancaise.fr

Imprimé en France
Prix : 18 €

DF : 5SR39920
ISBN : 978-2-11-010061-0

