

Accidentalité routière 2018 – résultats définitifs

Evolution de l'accidentalité en France métropolitaine + outre-mer :

3 488 personnes sont décédées sur les routes de France en 2018, soit 196 personnes de moins qu'en 2017 et 7 tués de moins qu'en 2013. La mortalité routière est ainsi en baisse (-5,3 %) par rapport à l'année 2017. Les accidents corporels et les blessés sont en baisse de -4,7 % chacun.

Bilan de l'année 2018	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2018	58 352	3 488	73 253
Année 2017	61 224	3 684	76 840
Différence 2018 / 2017	-2 872	-196	-3 587
Evolution 2018 / 2017	-4.7%	-5.3%	-4.7%

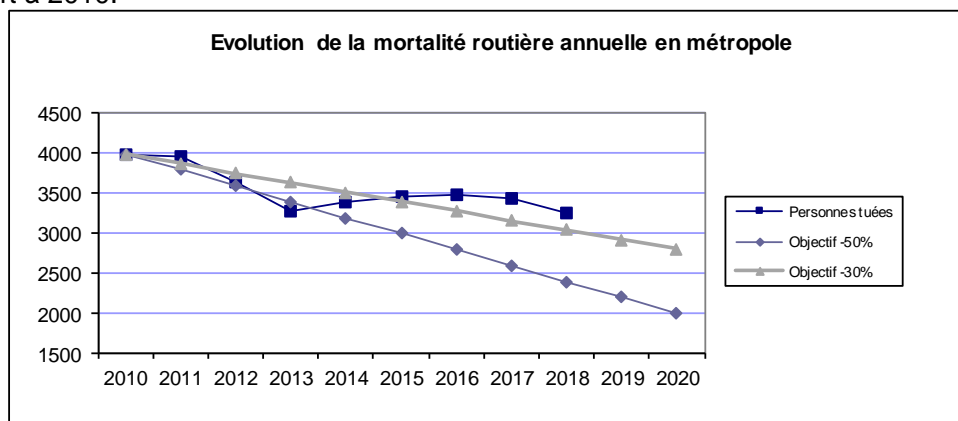
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Métropole	3992	3963	3653	3268	3384	3461	3477	3448	3248
DOM	180	148	189	159	173	155	179	152	144
COM/TOM	101	86	94	68	89	71	82	84	96
Méto + DOM	4172	4111	3842	3427	3557	3616	3656	3600	3392
France entière	4273	4197	3936	3495	3646	3687	3738	3684	3488

Evolution de l'accidentalité en France métropolitaine :

3 248 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine en 2018, soit 200 personnes de moins qu'en 2017 et 20 de moins qu'en 2013. La mortalité routière est en baisse (- 5,8 %) par rapport à l'année 2017. Les accidents corporels et les blessés sont également en baisse (respectivement - 4,9 % et - 4,8 %).

Bilan de l'année 2018	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2018	55 766	3 248	69 887
Année 2017	58 613	3 448	73 384
Différence 2018 / 2017	-2 847	-200	-3 497
Evolution 2018 / 2017	-4.9%	-5.8%	-4.8%

L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2018 est en baisse de - 18,6 %, soit 744 vies épargnées en 2018 par rapport à 2010.



Depuis 2010, les nombres des accidents corporels et des blessés ont baissé du même ordre de grandeur que la mortalité (respectivement -17,1 %, -17,3 % et -18,6 %).

Après deux années de hausse (+116 tués soit +3,5% en 2014 et +77 tués soit +2,3% 2015) et une stabilisation en 2016 et 2017 (+16 tués puis -29 tués soit une différence de 13 tués entre 2017 et 2015) l'année 2018 marque une vraie baisse de la mortalité routière. Au final, 426 vies ont été épargnées en moyenne par an sur les cinq années 2014 à 2018 par rapport aux cinq années 2009 à 2013. La baisse enregistrée entre la moyenne des 5 dernières années 2013-2017 et le résultat 2018 est un peu plus forte sur la mortalité (-4,7 %) que sur le nombre des accidents corporels ou des blessés (-3,1 %).

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

Tendances 2018 selon l'âge en France métropolitaine :

Les **enfants et jeunes adultes âgés de 24 ans ou moins** représentent désormais **environ un cinquième** (21%) de la mortalité routière. 503 **jeunes adultes de 18-24 ans** sont décédés en 2018, un résultat de nouveau en baisse (-59 tués par rapport à 2017, et -96 tués par rapport à la moyenne des 5 dernières années 2013-2017). Ainsi 314 jeunes adultes se sont tués en véhicule de tourisme en 2018 contre 532 en 2010. Après une stagnation de la mortalité des jeunes adultes motocyclistes entre 2014 et 2016 (105 tués par an en moyenne), la mortalité des jeunes adultes motocyclistes est en forte baisse avec 92 tués en 2018 (-29 %) après une mortalité plus élevée en 2017. La mortalité des **jeunes de 15-17ans** est stable en 2018 à 106 tués, dont 40 en deux roues motorisés (contre 84 en 2010).

La mortalité des **personnes âgées de plus de 65 ans** représente **un peu plus d'un quart** de la mortalité routière (26 %). Elle diminue de -3 % en 2018, 842 personnes âgées de 65 ans ou plus ont été tuées en 2018 (soit -27 tués) mais reste plus élevée que la moyenne des 5 dernières années 2013-2017 (+33 tués). La baisse des tués concerne essentiellement les automobilistes. Parmi les 332 tués âgés entre 65 et 74 ans, 170 étaient automobilistes (soit 23 de moins qu'en 2017). Parmi les 510 tués âgés de 75 ans ou plus, 288 étaient automobilistes (soit 4 de moins qu'en 2017) et 167 étaient piétons (soit 5 de moins qu'en 2017).

	0-17ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2010	291 7%	831 21%	704 18%	545 14%	505 13%	351 9%	264 7%	500 13%	3 992 100%
moyenne 2013-2017	212 6%	599 18%	584 17%	430 13%	422 12%	350 10%	302 9%	507 15%	3 408 100%
2017	205 6%	562 16%	571 17%	437 13%	422 12%	382 11%	342 10%	527 15%	3 448 100%
2018	192 6%	503 15%	511 16%	410 13%	399 12%	391 12%	332 10%	510 16%	3 248 100%
Progression 2017-2018	-6%	-10%	-11%	-6%	-5%	2%	-3%	-3%	-6%
Progression moy5-2018	-10%	-16%	-13%	-5%	-6%	12%	10%	1%	-5%
Progression 2010-2018	-34%	-20%	-6%	-10%	0%	16%	32%	18%	-19%
Progression 2000-2018	-72%	-69%	-66%	-60%	-54%	-29%	-44%	-25%	-58%

Mortalité par classe d'âge

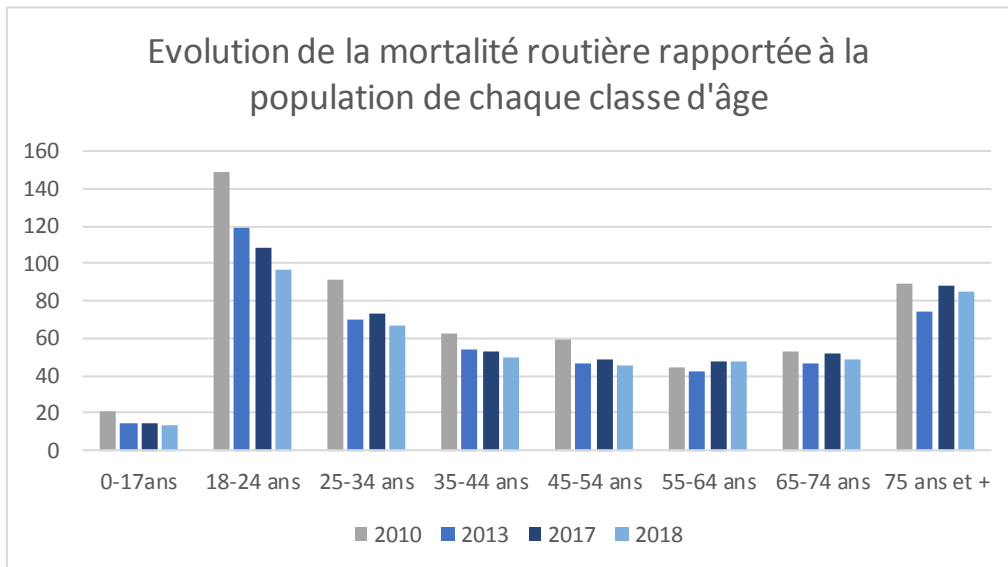
Rapportée à la population de chaque classe d'âge, la **mortalité a augmenté ces dernières années chez les 55-64 ans** (+2% par rapport à 2017 et +11% par rapport à la moyenne des 5 dernières années), et à peine diminué pour les seniors de 65 ans ou plus (-2% pour les 65-74 ans et -1% pour les 75 ans et plus).

	0-17ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2010	21	149	91	63	59	44	53	90	64
moyenne 2013-2017	15	115	75	52	49	43	50	85	53
2017	14	108	74	53	48	47	52	88	53
2018	14	97	66	50	45	48	49	85	50
Progression 2017-2018	-6%	-11%	-10%	-5%	-6%	2%	-6%	-4%	-6%
Progression moy5-2018	-10%	-16%	-11%	-3%	-7%	11%	-2%	-1%	-5%
Progression 2010-2018	-36%	-35%	-27%	-20%	-23%	8%	-9%	-6%	-21%
Progression 2000-2018	-73%	-69%	-63%	-58%	-57%	-52%	-57%	-47%	-62%

Mortalité rapportée à la population (million)

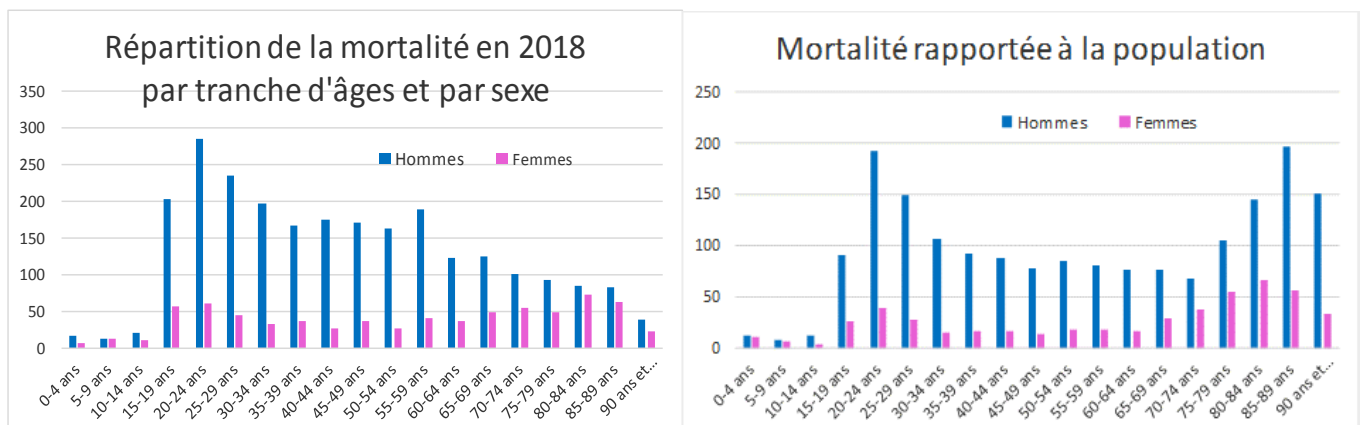
Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

La mortalité rapportée à la population en France métropolitaine s'établit à 50 tués par million d'habitants, dans la moyenne européenne. La mortalité des jeunes adultes de 18-24 ans reste la plus élevée, même si elle a significativement diminué encore depuis 2010 (149 jeunes tués pour un million de jeunes en 2010, 97 en 2018). La mortalité des personnes âgées de 75 ans et plus est en baisse, 85 pour un million d'habitants. Les 25-34 ans qui bénéficient également de la baisse des vitesses, avec un taux de 66 tués pour un million d'habitants.



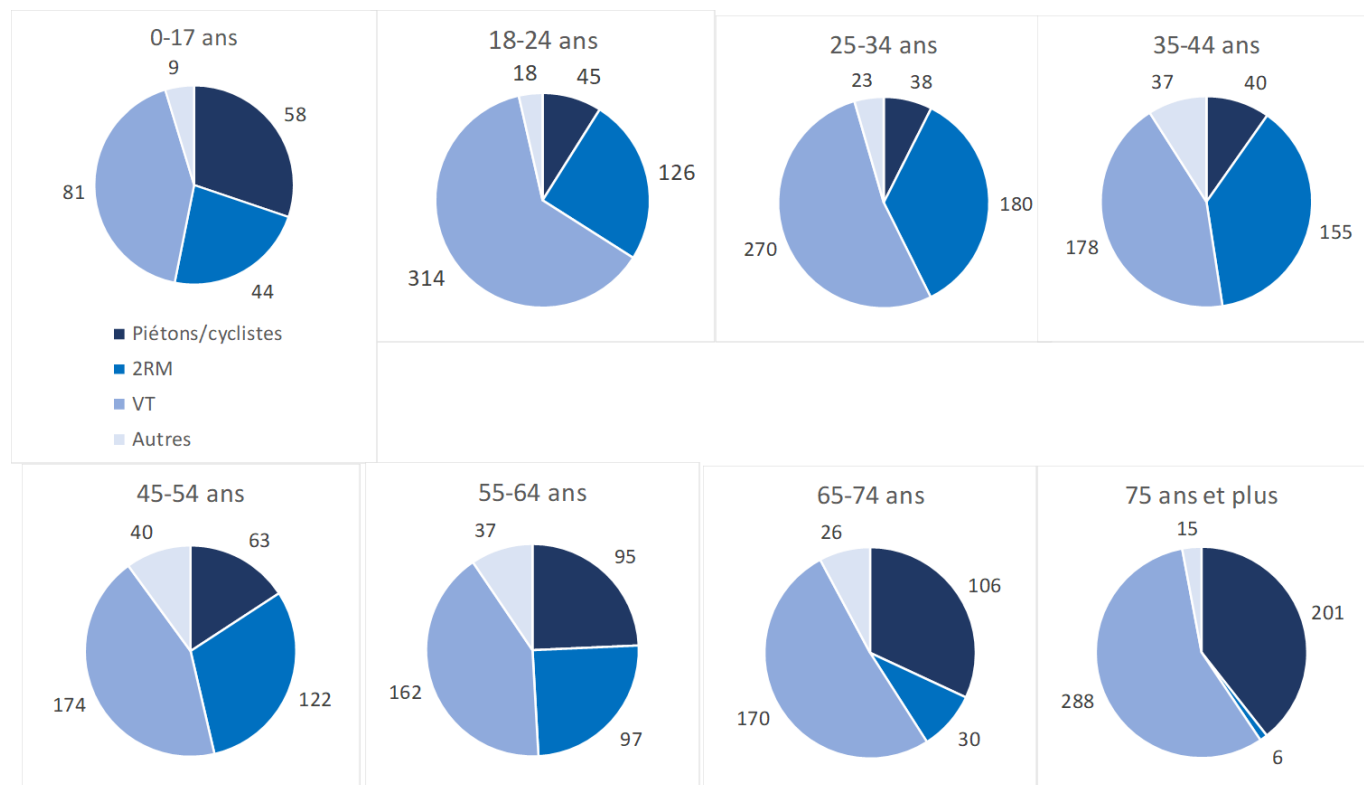
Analyse par âge et par sexe :

Dans les graphes ci-dessous, le graphe de gauche présente le nombre de tués par sexe pour chaque tranche d'âge de 5 ans, alors que le graphe de droite présente pour chaque tranche d'âge de 5 ans et par sexe le nombre de tués par million d'habitants de cette classe d'âge. Alors que le graphe de gauche relève les âges qui sont très présents dans la mortalité routière française (jeunes adultes et classes actives, et même une pointe émerge liée aux motocyclistes tués après la cinquantaine), le graphe de droite met en évidence les âges et sexe à sur-risque d'être tué. Alors que seules les femmes de plus de 75 ans dépassent (à peine) la moyenne nationale (et européenne) de 50 tués par million d'habitants, l'homme quel que soit son âge dépasse le taux de 60 tués par million d'habitants. Les hommes âgés entre 20 et 34 ans dépassent 100 tués par million d'habitants, ainsi que de manière symétrique les hommes âgés de 75 ans ou plus.



Ventilation des tués par classe d'âge dans chacune des principales catégories d'usagers :

Modes actifs (piétons-cyclistes), deux-roues motorisés (2RM : cyclomotoristes et motocyclistes), véhicules de tourisme (VT) ; et les autres (principalement usagers de véhicules utilitaires, véhicules lourds, et transports collectifs).



La mortalité des jeunes adultes de 18-24 ans en véhicule de tourisme a réellement baissé durant la décennie. Ainsi ils représentaient 25% de la mortalité automobiliste en 2010, contre 19% en 2018. Ils représentent désormais 8% de la population, donc sont encore en sur-risque. Leur mortalité en moto a aussi fortement diminué, ils représentaient 21% de la mortalité moto en 2010, contre 15% en 2018.

A l'inverse, la mortalité des séniors de 65 ans ou plus en véhicule de tourisme a augmenté. Ils représentaient 19% de la mortalité automobiliste en 2010, contre 28% en 2018. Ils forment 20% de la population, donc sont également en sur-risque, en particulier les séniors les plus âgés.

Quant à la mortalité à moto des 45-64 ans, elle a bondi ces dernières années : ils représentaient 25% de la mortalité moto en 2010, contre 31% en 2018.

Mortalité 2018 par catégorie d'usagers en France métropolitaine :

471 piétons sont décédés en 2018, soit 13 de moins qu'en 2017, mais **24 de moins que la moyenne sur 5 ans 2013-2017**. Cette baisse profite aux 25-44 ans. La moitié des piétons tués a 65 ans ou plus. Avec 133 tués, la mortalité **cyclomotoriste** augmente de +16 tués par rapport à 2017 mais reste en-dessous de la moyenne sur 5 ans (10 tués de moins). La hausse est essentiellement due aux jeunes de 18 – 24 ans.










627 personnes se sont tuées en **motocyclette**, soit -6 % et -42 tués par rapport à 2017. Cependant ce résultat ne représente que **3 tués de moins** que la moyenne sur 5 ans. Cette baisse concerne les jeunes de 18-24 ans (92 tués en 2018 soit -38 tués) et les 45-54 ans (110 tués en 2018 soit -15 tués), alors que la mortalité des 55-59 ans augmente (84 tués en 2018 soit +6 tués).

1637 automobilistes se sont tués en 2018. Ils représentent encore 50% de la mortalité routière totale, malgré un résultat à la baisse de -7 % par rapport à 2017, soit 130 tués de moins, et **83 de moins** que la moyenne sur 5 ans. On note 42 tués de moins chez les jeunes de 18-24 ans, 57 tués de moins de 25-44 ans, 23 tués de moins de 65-74 ans et 4 tués de moins chez les 75 ans et plus. La mortalité automobiliste 2018 s'établit à -23 % en dessous de celle de 2010, soit une meilleure progression que la moyenne.

Avec **175 tués** en 2018, la mortalité **cycliste** enregistre 2 tués de plus qu'en 2017 et **17 tués de plus** que la moyenne sur 5 ans. La hausse concerne les 0-17 ans (+8 tués) et les 45-64 ans (+3 tués).

















Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

44 usagers de poids lourds sont décédés, soit 7 tués de moins qu'en 2017 et 11 de moins que la moyenne sur 5 ans.

										Total
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Autres	
2010	485 12%	147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	146 4%	65 2%	4 0%	76 2%	3 992 100%
moyenne 2013-2017	495 15%	158 5%	143 4%	630 18%	1720 50%	125 4%	55 2%	17 0%	64 2%	3 408 100%
2017	484 14%	173 5%	117 3%	669 19%	1767 51%	99 3%	51 1%	14 0%	74 2%	3 448 100%
2018	471 15%	175 5%	133 4%	627 19%	1637 50%	92 3%	44 1%	3 0%	66 2%	3 248 100%
Progression 2017-2018	-3%	1%	14%	-6%	-7%	-7%	-14%	-79%	-11%	-5,8%
Progression moy5 - 2018	-5%	11%	-7%	-1%	-5%	-26%	-20%	-82%	3%	-4,7%
Progression 2010-2018	-3%	19%	-46%	-11%	-23%	-37%	-32%	-25%	-13%	-18,6%
Progression 2000-2018	-44%	-36%	-71%	-34%	-69%	ND	-65%	ND	-60%	-60,2%

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

L'analyse des typologies d'accidents, c'est-à-dire l'analyse des accidents mortels lors de la perte de contrôle de véhicule isolé (en solo) ou dans une collision avec d'autres usagers, identifie certains grands progrès en 2018 :

France métropole 2018		Usagers tués									
										Total	
X En solo			38	50	211	820	44	24	35	1222	38%
COLLISION AVEC											
	Piéton		0	0	4	1	1	0	0	6	0%
	Vélo	3	0	0	2	1	0	0	0	6	0%
	Cyclo	3	1	1	1	0	0	0	0	6	0%
	Moto	15	1	1	6	11	0	0	0	34	1%
	VL	304	86	51	262	375	9	4	16	1107	34%
	VU	31	9	6	27	46	7	2	4	132	4%
	PL+TC	60	25	8	36	217	15	10	2	373	11%
	Autre	18	6	7	13	17	2	0	0	63	2%
Multicollision		37	9	9	65	149	14	7	9	299	9%
Total		471	175	133	627	1637	92	47	66	3248	94%
Part de la mortalité		15%	5%	4%	19%	50%	3%	1%	2%	100%	

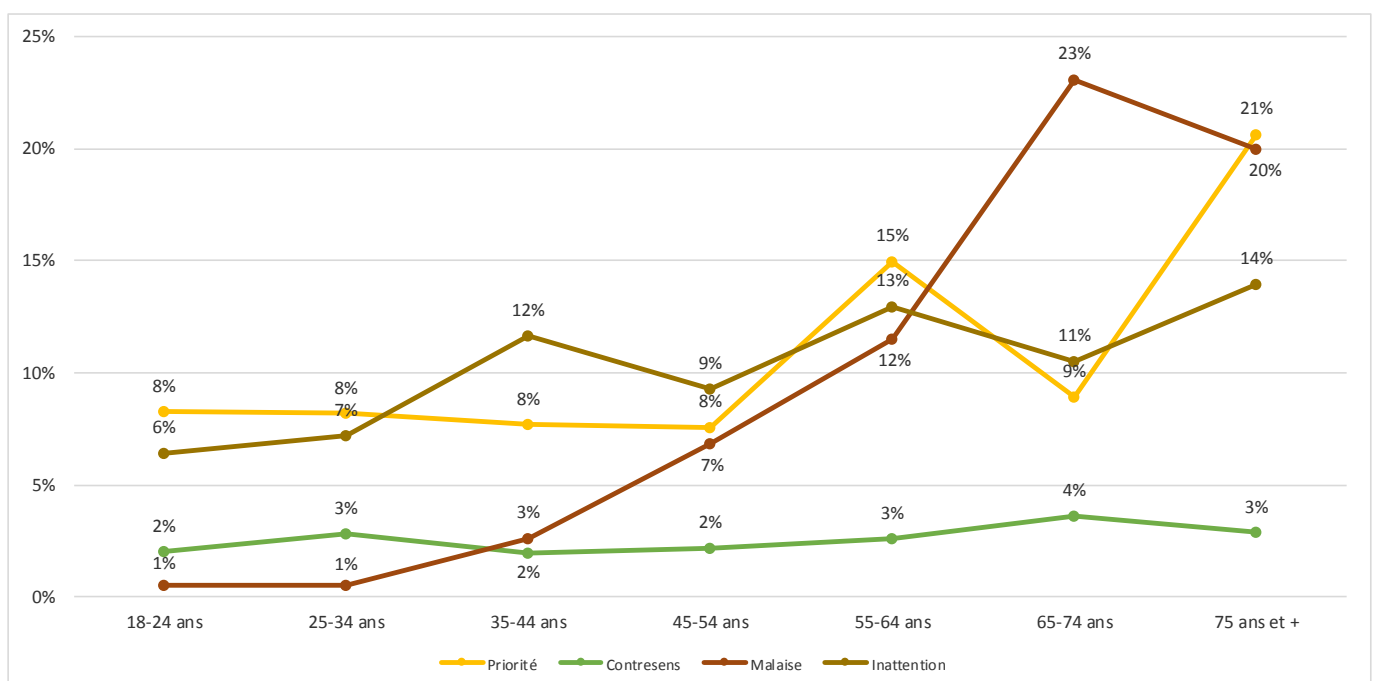
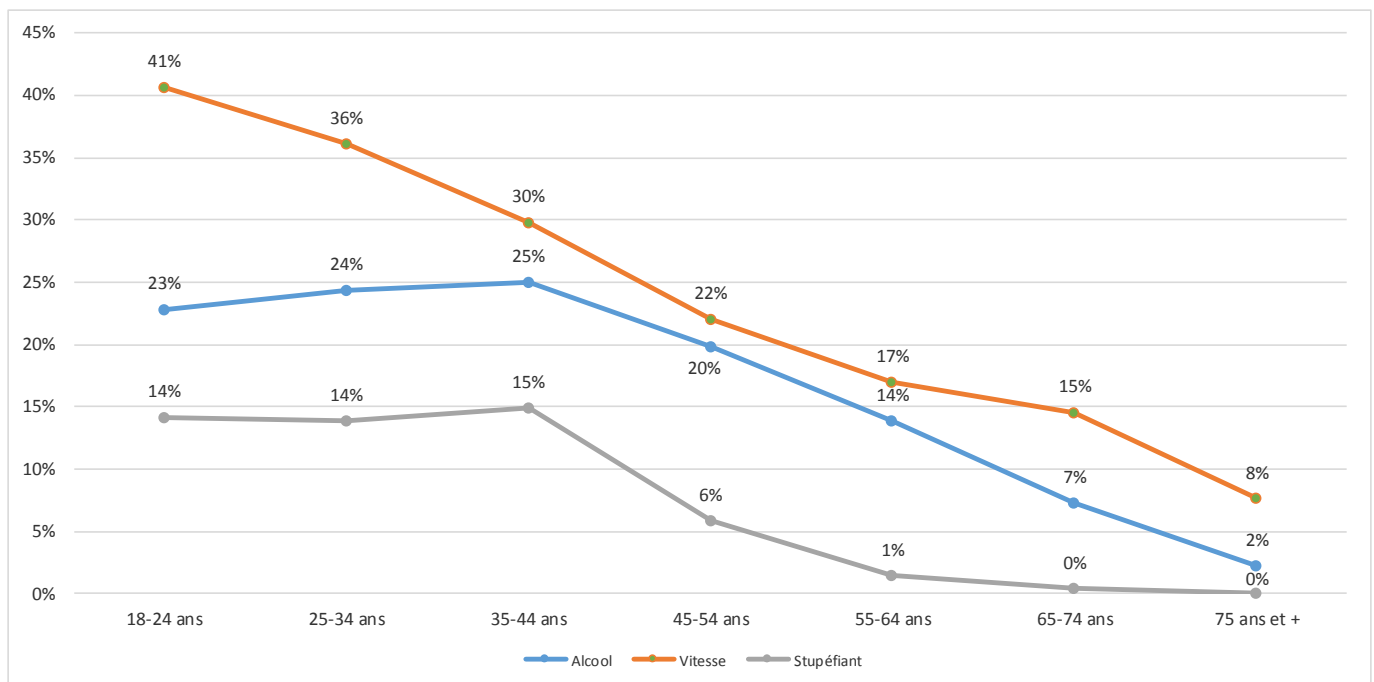
Par rapport à l'année 2017, on note 103 tués de moins lors d'accident sans autre usager, essentiellement motocyclistes et automobilistes. Par ailleurs, le nombre de tués contre VT ou contre VU diminue aussi d'une centaine, surtout les tués VT contre VT et tués VT contre VU. Ce genre de chocs entraînant la mort d'usagers carrossés se produit la plupart du temps hors agglomération du fait des vitesses importantes pratiquées.

Facteurs comportementaux :

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

L'analyse par classes d'âge des APAM pour l'année 2018 présente des caractéristiques qui semblent évoluer par rapport à ces dernières années. Alors que le facteur vitesse est maximal chez les jeunes APAM (41% des 18-24 ans), les facteurs alcool et stupéfiants semblent atteindre leur maximum un peu plus tard en âge (resp. 25 % et 15% des 35-44 ans). L'inattention et les difficultés pour respecter les priorités sont plus marquées pour les APAM les plus âgés (resp. 14 % et 21 % des 75 ans et plus).

Causes d'accidents chez les Auteurs Présumés d'Accidents Mortels - année 2018



Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

Résultats selon les réseaux routiers :

La mortalité sur **autoroutes** connaît une diminution en 2018 (-13 tués soit -5 %) après plusieurs années de hausse, tout en restant plus élevée qu'en 2010 (+5 %). Il s'agit essentiellement d'une baisse de mortalité automobiliste (-20 % soit -32 tués).

La mortalité sur le réseau routier **hors agglomération** est en baisse (-6 % soit -140 tués). C'est sur ce réseau que baisse réellement la mortalité automobiliste (-105 tués), et dans une moindre mesure celles des motocyclistes et des cyclistes (avec respectivement -14 tués et -11 tués). A l'inverse, la mortalité des cyclomoteuristes augmente sur ce réseau avec respectivement +9 tués.

La mortalité **en agglomération** est en baisse (-5 %), avec une forte baisse de la mortalité motocycliste (-17 % soit -39 tués) et des voitures (-48 % soit -10 tués), et une augmentation de la mortalité cycliste (+17 % soit +12 tués), automobiliste (+3 % soit +7 tués) et cyclomoteuriste (+10 % soit +6 tués).

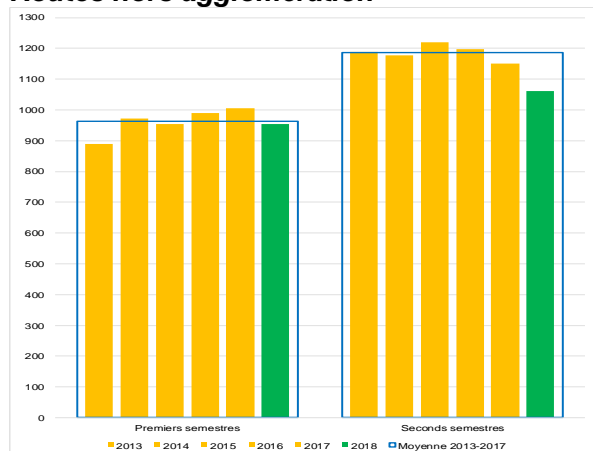
	Autoroutes	Hors agglomération	Agglomération	Total
Rappel 2000	584 7%	5310 65%	2276 28%	8 170 100%
2010	256 6%	2603 65%	1133 28%	3 992 100%
moyenne 2013-2017	270 8%	2151 63%	986 29%	3 408 100%
2017	282 8%	2161 63%	1005 29%	3 448 100%
2018	269 8%	2016 62%	963 29%	3 248 100%
Progression 2017 - 2018	-5%	-7%	-4%	-5,8%
Progression moy5 - 2018	0%	-6%	-2%	-4,7%
Progression 2010-2018	5%	-23%	-15%	-18,6%
Progression 2000-2018	-54%	-62%	-58%	-60,2%

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

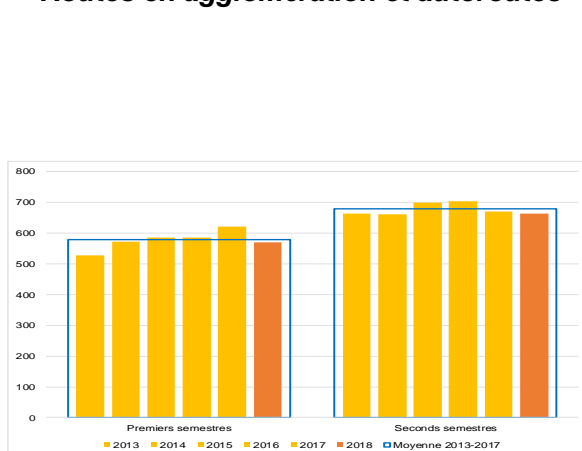
Actualisation des données sur l'évolution de la mortalité routière sur le réseau 80 km/h

Alors que le premier semestre 2018 était dans la moyenne des 5 dernières années 2013-2017, 127 vies ont été économisées sur les routes hors agglomérations au 2nd semestre, contre 15 sur les autres réseaux. Sur les 4 premiers mois 2019, on estime que 38 vies ont été épargnées par rapport à la moyenne 2013-2017 sur le réseau hors agglomération, et 45 vies perdues sur les autres réseaux. Les aléas météo et le vandalisme sur les radars ont été des facteurs aggravants de la mortalité routière, atténués sur le réseau hors agglomération.

Routes hors agglomération



Routes en agglomération et autoroutes



Mortalité routière sur les routes hors agglomérations (sauf autoroutes) de France métropolitaine

Les routes bidirectionnelles contribuent pour 90% à cette mortalité.

	2013 BAAC	2014 BAAC	2015 BAAC	2016 BAAC	2017 BAAC	moyenne 2013-2017	2018 définitif	écart 2018 à la moyenne	2019 estimation	écart 2019 à la moyenne
Janvier	158	147	158	144	141	150	137	-13	132	-18
Février	139	143	142	167	129	144	121	-23	143	-1
Mars	133	158	138	168	164	152	156	4	155	3
Avril	149	158	160	149	173	158	178	20	136	-22
Mai	122	160	170	184	192	166	170	4		
Juin	188	207	186	179	208	194	193	-1		
Total 1er semestre	889	973	954	991	1007	963	955	-8	566	-38
Juillet	222	201	221	230	220	219	202	-17		
Août	212	205	205	197	190	202	159	-43		
Septembre	196	196	165	212	188	191	194	3		
Octobre	193	222	250	210	206	216	155	-61		
Juillet-octobre	823	824	841	849	804	828	710	-118		
Novembre	163	171	186	149	182	170	176	6		
Décembre	203	184	194	200	168	190	175	-15		
Novembre-décembre	366	355	380	349	350	360	351	-9		
Total 2e semestre	1189	1179	1221	1198	1154	1188	1061	-127		
Total annuel	2078	2152	2175	2189	2161	2151	2016	-135		

Définitif 2018 (sources : fichier BAAC)

Mortalité routière sur le reste du réseau de France métropolitaine

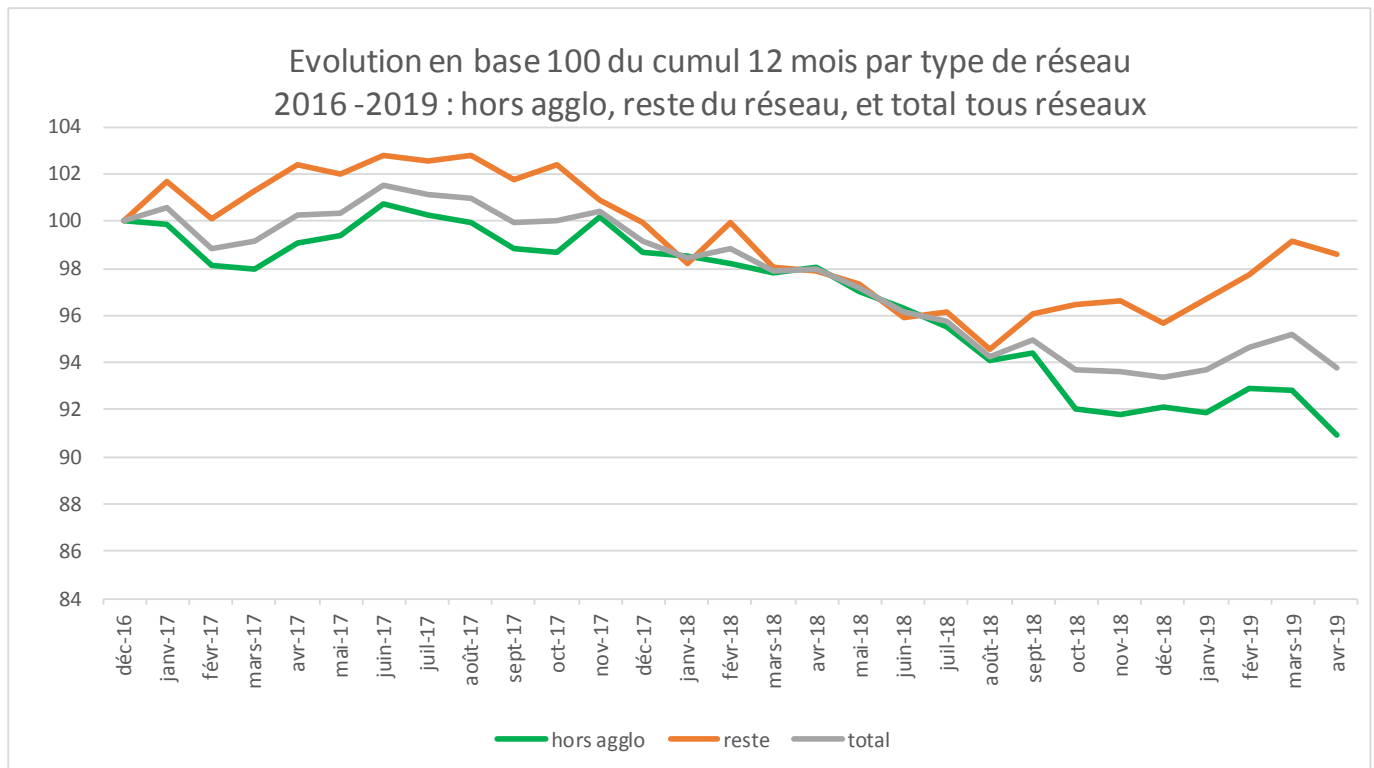
En agglomération et sur autoroutes

	2013 BAAC	2014 BAAC	2015 BAAC	2016 BAAC	2017 BAAC	moyenne 2013-2017	2018 définitif	écart 2018 à la moyenne	2019 estimation	écart 2019 à la moyenne
Janvier	85	88	104	92	114	97	92	-5	106	9
Février	82	82	93	96	75	86	97	11	110	24
Mars	67	103	81	87	103	88	79	-9	97	9
Avril	87	96	98	94	108	97	106	9	99	2
Mai	102	100	97	110	105	103	98	-5		
Juin	105	104	113	106	116	109	97	-12		
Total 1er semestre	528	573	586	585	621	579	569	-10	412	45
Juillet	122	101	132	126	123	121	126	5		
Août	110	101	127	104	107	110	87	-23		
Septembre	116	121	92	122	109	112	128	16		
Octobre	115	125	128	105	113	117	119	2		
Novembre	89	109	110	109	90	101	92	-9		
Décembre	110	102	111	137	124	117	111	-6		
Total 2e semestre	662	659	700	703	666	678	663	-15		
Total annuel	1190	1232	1286	1288	1287	1257	1232	-25		

Définitif 2018 (sources : fichier BAAC)

Suivi de l'effet de la mesure 80 km/h, y compris sur les premiers mois 2019

Alors que les tendances sur les routes hors agglomération et sur le reste du réseau (autoroutes et agglomérations) se superposaient au 1^{er} semestre 2018, elles s'écartent à partir de la mise en place de la mesure 80 km/h, et l'écart se renforce au 1^{er} semestre 2019, marqué par une météo très favorable aux déplacements sur le premier trimestre.

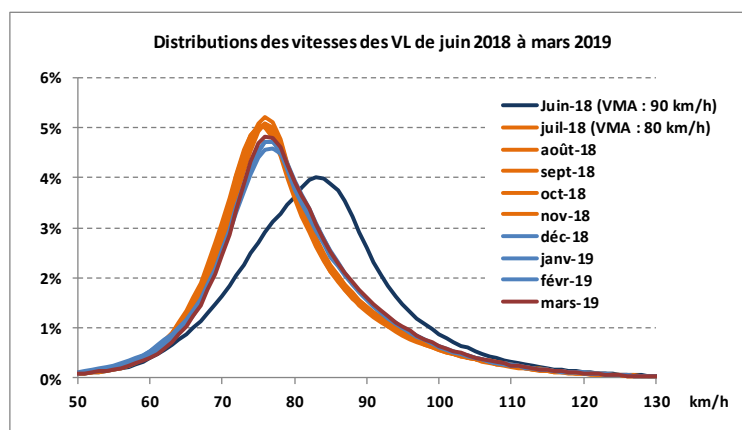


Sources : 2010 à 2018 : Données BAAC
2019 : Données provisoires

Distributions des vitesses sur les routes limitées à 80 km/h depuis le 1^{er} juillet 2018 (source Cerema)

Les 50 points de suivis répartis sur le territoire sont situés sur des sections de routes sans contraintes spéciales (loin des radars, des virages, en trafic non contraint) de façon à observer les vitesses librement pratiquées par les usagers. 73 millions de passages de véhicules ont été enregistrés à ce jour.

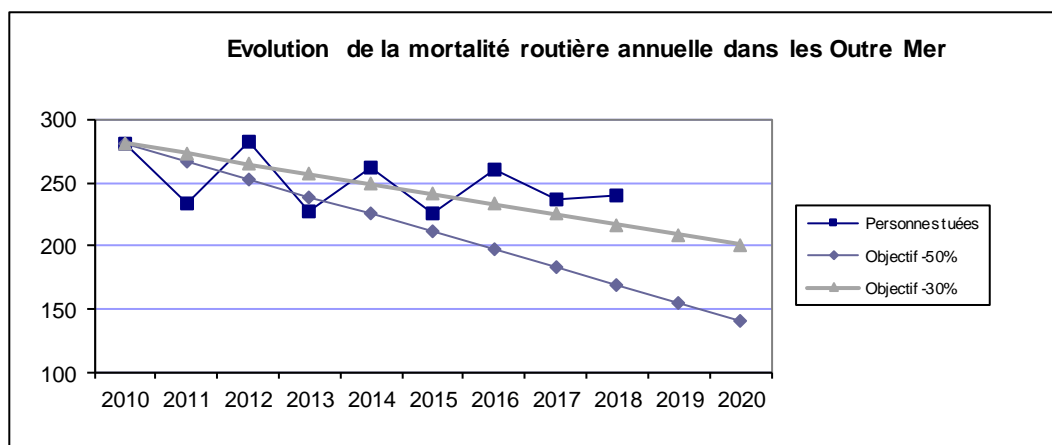
Alors que la courbe de distribution des vitesses avait changé brutalement entre juin et juillet, elle est stable entre juillet et novembre. En revanche, entre décembre et février elle se décale vers la droite (légère hausse de la vitesse moyenne). Toutefois la distribution reste éloignée du profil du mois de juin, qui correspondait à la limitation de vitesse à 90 km/h. Il y a donc toujours un gain de sécurité lié à la nouvelle limitation de vitesse. Le relâchement de comportement observé depuis décembre 2018 semble circonscrit sur le réseau hors agglomération aux zones proches des radars détruits.



Accidentalité routière outre-mer en 2018








Bilan de l'année 2018	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés
Année 2018	2 586	240	3 366
Année 2017	2 611	236	3 456
Différence 2018 / 2017	-25	4	-90
Evolution 2018 / 2017	-1.0%	1.7%	-2.6%

240 personnes sont décédées sur les routes outre-mer en 2018, soit 4 personnes de plus qu'en 2017 et 13 tués de plus qu'en 2013. La mortalité routière est ainsi en hausse (+1,7 %) par rapport à l'année 2017. Les accidents corporels et les blessés sont en baisse respectivement de -1,0 % et -2,6 %.



Avec 51 décès en 2018, la mortalité des jeunes de 18-24 ans repart à la hausse par rapport à 2017 (44 tués). 78 décès avaient été enregistrés en 2010. C'est un progrès de -34%. La mortalité des seniors de 65 ans et plus est en baisse par rapport à 2017 (15 décès en 2018 contre 27 en 2017), mais elle est stable par rapport à 2010 (15 décès).

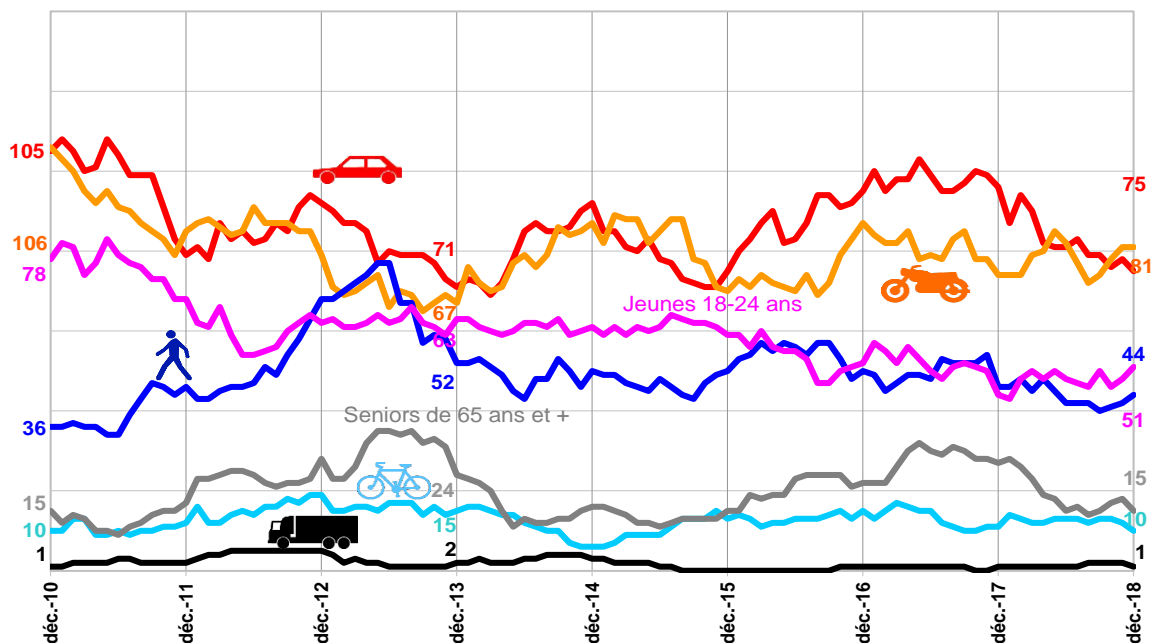
La mortalité automobiliste représente un tiers de la mortalité routière outre-mer. Avec 75 décès estimés, elle est presque au même niveau qu'en 2013 (71 décès). La mortalité en deux-roues motorisés reste significative avec 81 usagers tués en 2018, soit un tiers de la mortalité routière outre-mer. Depuis 2010, la mortalité cyclomotoriste a baissé mais la mortalité motocycliste est équivalente. La mortalité piétonne est stable avec 49 décès estimés en 2018, mais supérieure à 2010 (36 décès enregistrés).

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 PL	 Autres	Total
2010	36 13%	10 4%	46 16%	60 21%	105 38%	1 0%	22 8%	280 100%
2013	52 23%	15 7%	30 13%	41 18%	71 31%	2 1%	69 30%	227 100%
2017	46 19%	11 5%	26 11%	48 20%	96 41%	1 0%	52 22%	236 100%
2018	49 20%	10 4%	28 12%	53 22%	75 31%	1 0%	45 19%	240 100%
Progression 2017-2018	7%	-9%	8%	10%	-22%	0%	-13%	1.7%
Progression 2013-2018	-6%	-33%	-7%	29%	6%	-50%	-35%	5.7%
Progression 2010-2018	36%	0%	-39%	-12%	-29%	0%	105%	-14.3%

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

La vitesse et l'alcool restent les deux premières causes des accidents mortels mais sont plus systématiquement présentes outre-mer par rapport à la métropole. Le non-respect des priorités est moins souvent mentionné outre-mer. Les dépassements dangereux et les facteurs liés aux véhicules ressortent plus présents en outre-mer comme causes d'accidents mortels qu'en métropole.

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

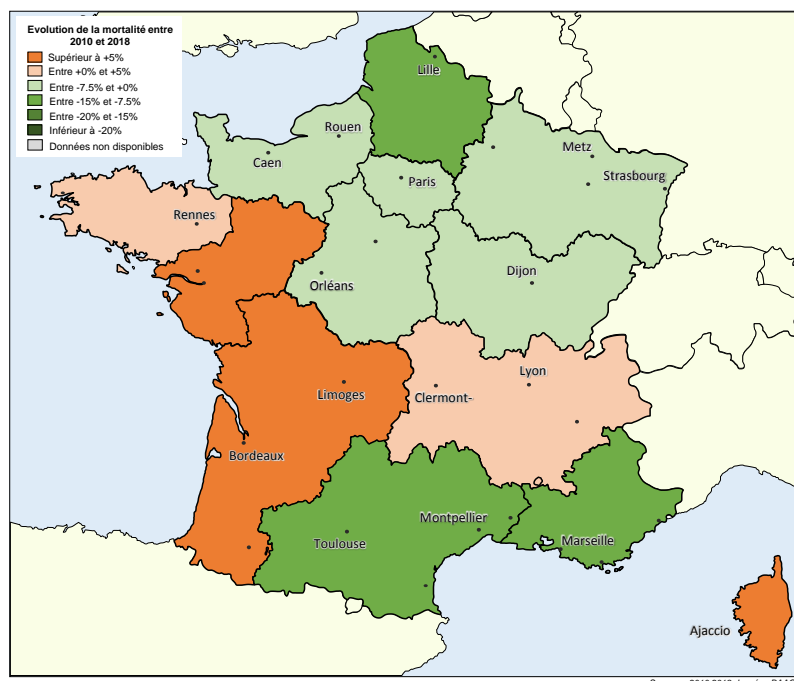


Annexe 1 : Mortalité dans les nouvelles régions

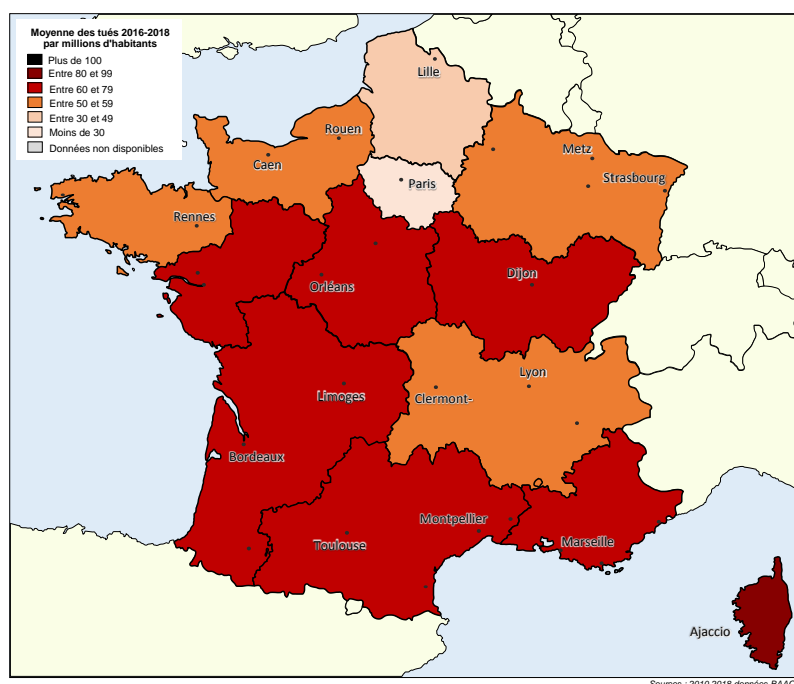
Evolution de la mortalité entre 2010 et 2018

Par rapport à 2017, la mortalité 2018 baisse nettement sur 3 régions : en Bourgogne-Franche-Comté, dans les Hauts de France et en PACA. On enregistre une hausse de la mortalité en Bretagne, dans le Grand Est et en Nouvelle Aquitaine.

Par rapport à 2010, la mortalité routière est en hausse de plus de 5% en 2018 dans les Pays de Loire, en Nouvelle Aquitaine et en Corse et en hausse de moins de 5% en Bretagne et en Auvergne-Rhône-Alpes.



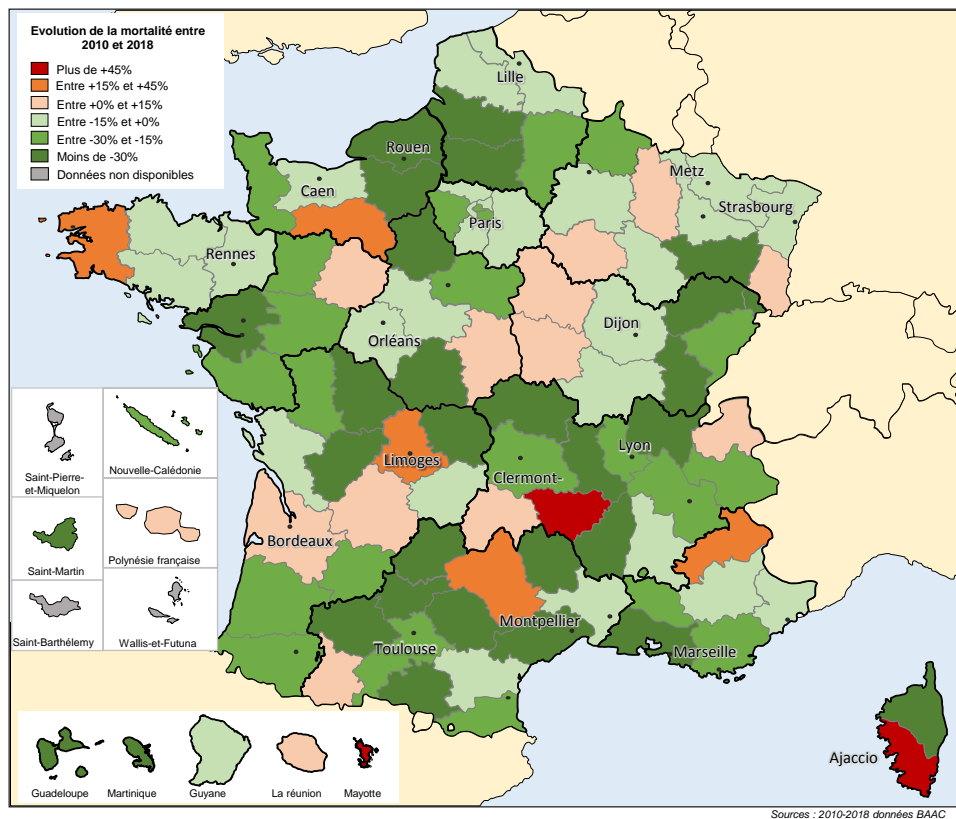
Mortalité moyenne 2016-2018 par million d'habitants de la région



Au-delà de l'évolution annuelle ou depuis 2010 année référence, les régions les plus meurtrières (soit très au-dessus de la moyenne nationale) pour les jeunes de 18-24 ans (mortalité rapportée au nombre de jeunes de la région) sont en moyenne sur 5 ans : la Corse, la Bourgogne-Franche Comté, le Centre-Val de Loire et en Nouvelle Aquitaine.

Annexe 2 : Mortalité dans les départements et territoires

Evolution de la mortalité entre 2010 et 2018



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

