

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2022**



La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité
de l'année **2022**

**Observatoire national
interministériel
de la sécurité routière**

Place Beauvau

75 800 PARIS Cedex 08

Tél. : 01 49 27 49 27

Mél : onisr-dscr@interieur.gouv.fr

Site : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

Mentions relatives à la diffusion du Bilan de la sécurité routière en France :

Conformément à la loi 78-18 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés modifiée et au Règlement général sur la protection des données (RGPD), la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, responsable du traitement, met en œuvre le traitement du fichier de diffusion du « Bilan de la sécurité routière ».

Ce traitement a pour base de licéité la mission d'intérêt public de l'ONISR. Il collecte les données d'identification (nom, prénom, fonction, courriel et téléphone professionnels, organisme de rattachement, adresse postale) des personnes concernées par la diffusion du Bilan de la sécurité routière.

Ces données sont conservées jusqu'à la signification de la personne concernée du retrait de ses fonctions, de sa volonté de ne plus être destinataire ou jusqu'au retour du bilan indiquant que l'adresse postale n'est plus valide.

Elles ne sont accessibles qu'aux personnes concernées suivantes : les agents de la Délégation à la sécurité routière chargés de l'élaboration et de la diffusion du bilan, lesquels en sont aussi destinataires.

Le recueil des données personnelles listées ne répond pas à une obligation contractuelle ou réglementaire mais l'absence de ces données ne permet pas de diffuser le bilan de la sécurité routière.

Pour exercer les droits d'accès, de rectification et de limitation, les personnes concernées par le traitement doivent s'adresser à la Déléguée interministérielle à la sécurité routière par courriel (donnees-personnelles-dsr@interieur.gouv.fr) ou courrier adressé à DSR – ONISR, Place Beauvau, 75 800 Paris cedex 08 ; en joignant une copie de leur pièce d'identité. Si les personnes concernées ne souhaitent plus recevoir le bilan de la sécurité routière, elles peuvent demander la suppression de leurs données au courriel ou à l'adresse postale précédemment mentionnés.

Conformément à l'article 21 du RGPD, les personnes concernées par le traitement des données ont le droit de s'opposer à tout moment au traitement des données les concernant, en justifiant de raisons tenant à leur situation particulière. Le responsable du traitement peut toutefois refuser cette opposition s'il dispose de motifs légitimes et impérieux. Ce droit s'exerce de la même manière.

Ce traitement est contrôlé par le Délégué ministériel à la protection des données du ministère de l'Intérieur (Délégué ministériel à la protection des données – Ministère de l'intérieur, Place Beauvau, 75800 cedex 08). Vous pouvez aussi déposer une réclamation auprès de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL, 3 place de Fontenoy, TSA 80 715, 75 334 Paris cedex 07).

Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2023

Crédits photos :

Couverture : Manuelle Salathé – ONISR

Visuels titres chapitres : François Cepas / Sécurité Routière, Jérôme Groisard / Département de la communication et de l'information du MI, Cerema DTerIDF, Frédéric Charmeux, La Dépêche.

ISBN : 978 211 077567-2

"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 statistique et d'études placé auprès de la générale Florence Guillaume, Déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il a pour rôle d'assurer la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière. Il pilote le programme d'études, recherche, et d'évaluation de la Délégation à la sécurité routière.



Les principaux indicateurs produits par l'ONISR et relatifs aux accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre sont labellisés par l'Autorité de la statistique publique depuis 2013 ; le renouvellement pour 5 ans est intervenu par avis du 21 novembre 2019 publié au JORF n° 0275 du 27 novembre 2019.

Les tableaux correspondants sont repérés par le logo  de la statistique publique.

Dans le document, les données non labellisées sont distinguées par un astérisque et mises en italique.

Le présent document a été réalisé par l'ONISR et le Cerema sous la direction de Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'ONISR, ingénieure générale des ponts, des eaux et forêts.

Coordination rédactionnelle : Manuelle Salathé, Antoine Pestour et Isabelle Moina-Obeka – ONISR, Florian Vanco – CEREMA

Conception graphique : Antoine Pestour, chargé d'études accidentologie, ONISR, d'après le graphisme de Mélanie D'Auria-Llexa, Cerema et d'Eric Rillardon, Ministère de la transition écologique.

Equipe de production :

Elias Ait-Hassou, Anne-Sarah Bernagaud, Jessica Boucher, Victor Boulanger, Xavier Broutin, Catherine Chauvineau, Julien Chaveroux, Mélanie D'Auria-Llexa, Florence Decouzon, Nathalie Demeurisse, Nicolas Dubos, Thomas Durlin, Thérésien Esberard, Tatiana François, Fabien Gémy, Michel Graff, Bastien Grassias, Benoît Hiron, Gwenael Jouvin, Gabriel Kleinmann, Vincent Ledoux, Rémy Marsolat, François Menaut, Nathalie Mompert, Pascal Muller, Adrien Renoton, Stéphane Sadowski, Sonia Touadi, Florian Vanco, Bérangère Varin et Eric Villié – Cerema ;

Touria Afriad, Nour-Eddine Ailam, Louis Borne, Aymeric Bourjon, Hugo Corre, Laurent Decoen, Élisabeth Delahaye-Adam, Figen Eker, Arnaud Guénivet, Ornella Malagutti, Isabelle Moina-Obeka, Helga Mondésir, Antoine Pestour, Manuelle Salathé, Céline Sautecoeur et Benjamin Winzenrieth – ONISR.

Constitution du fichier national des accidents de la route (dit fichier BAAC) :

- 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 accidents et de l'activité des forces de l'ordre ;
- ONISR et Cerema Sud-Ouest
pour la centralisation et le contrôle qualité du fichier national du BAAC ;
- Observatoires départementaux de sécurité routière, observatoires des collectivités locales et gestionnaires de voirie
pour la consolidation des données du BAAC ;
- Equipe projet du système d'information TRAxY : Assistance à maîtrise d'ouvrage Sopra-Steria et Cerema, Maîtrise d'œuvre Direction du numérique du ministère de l'intérieur (DNUM), Assistance à Maîtrise d'œuvre Cap Gemini.

Services partenaires :

- Services de la Délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- Université Gustave Eiffel (anciennement Ifsttar) ;
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) ;
- Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Commissariat général au développement durable (CGDD) ;
- Service statistique du Ministère de la justice ;
- Association Vélo et Territoires ;
- Kantar TNS, Ifop ;
- Sociétés concessionnaires d'autoroute (Asfa, Sanef) ;
- Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle – Organisme Technique Central (Utac-OTC).

Sommaire

Index des notions clés.....	6
Le fichier national des données BAAC – définitions.....	8

Panorama 9

Vision d'ensemble.....	10
Aide-mémoire de l'accidentalité en France.....	12
Les victimes non responsables.....	14
La gravité des blessures et les séquelles traumatiques.....	16
Le coût de l'insécurité routière.....	19
La sécurité routière dans le monde.....	20
La France dans l'Europe de la sécurité routière.....	22
Histoire de la sécurité routière et perspectives.....	24
L'approche systémique de la France.....	26

Analyses territoriales..... 38

Les régions de France métropolitaine et leurs indicateurs.....	40
Les départements et territoires de France (y compris Outre-mer) et leurs indicateurs.....	42
L'accidentalité selon l'urbanisation des territoires.....	48
Le réseau routier et ses indicateurs.....	54
Le réseau routier national (DIR et SCA) et ses indicateurs.....	56
Le réseau routier géré par les départements et ses indicateurs.....	58
Etudes locales en France métropolitaine.....	60
Les Outre-mer.....	64
Etudes locales Outre-mer.....	68

Les risques selon les personnes..... 70

La démographie.....	72
Les risques selon l'âge et le genre.....	73
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans).....	78
Les conducteurs novices (permis de moins de 2 ans).....	80
Les jeunes adultes (18-24 ans) et les seniors (65 ans et plus).....	82
Les accidents selon la catégorie socio-professionnelle et les accidents liés au travail.....	86

selon le mode de déplacement..... 90

Mobilités et accidentalité.....	90
Les accidents des piétons.....	94
L'utilisation des véhicules en libre-service.....	96
Les accidents en engin de déplacement personnel motorisé.....	97
Les accidents à vélo.....	98
Deux-roues motorisés : parc des ménages et accidentalité.....	100
Véhicules de tourisme : parc des ménages et accidentalité.....	104
Les accidents des voitures, taxis, tracteurs agricoles et ambulances.....	108
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd.....	110
Les accidents impliquant un autocar, un autobus, un train ou un tramway.....	114
Les accidents impliquant un véhicule étranger.....	118

Facteurs d'accidents.....120

Facteurs de risque et indicateurs de performance.....	122
Les présumés responsables (PR).....	124
Les principaux facteurs des présumés responsables.....	126
La vitesse.....	128
L'alcool.....	130
Les stupéfiants.....	132
L'état de santé.....	134
Le défaut d'attention.....	136
Les équipements de protection individuelle.....	137
Les comportements déclarés des conducteurs.....	140
Les infractions relevées par les forces de l'ordre.....	142
Les facteurs d'accidents liés aux véhicules.....	148
Les accidents selon la motorisation.....	151
Les facteurs liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement.....	152
Les périodes de forte accidentalité, les conditions météorologiques.....	154
Les facteurs d'accidents en milieu autoroutier.....	156
Les facteurs d'accidents sur routes hors agglomération.....	158
Les facteurs d'accidents en agglomération.....	160

Les études.....162

La recherche et les études.....	164
TARPON : traitement automatisé des résumés de passage aux urgences.....	166
Bénéfices apportés par des avertisseurs de collision frontale.....	168
INTEREDP : interactions des usagers d'EDPm avec les piétons, cyclistes et automobilistes.....	169
Sondage LMDE sur la santé des étudiants en France.....	170
2RLP : rapport à la règle et légitimité perçue.....	171
STAGEVAL : évaluation des stage de sensibilisation.....	172
Évaluation du permis à points.....	173
Risque routier professionnel.....	174
Étude sur les tracteurs agricoles.....	175

Annexes176

Le fichier national des accidents corporels (BAAC).....	179
La gravité des lésions et des séquelles.....	180
Les grandes dates de la sécurité routière.....	181
Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD.....	184
Les séries longues du BAAC.....	188
Les données estimées du nombre de blessés.....	192
Les données brutes du BAAC.....	194
Glossaire et sigles.....	200
Bibliographie.....	202

Index des notions clés

Définitions

Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (**BAAC**), **08**, 178, 179

Gravité des **lésions** et des **séquelles**, **180**

Glossaires et **sigles**, **200**

Modes de déplacement

Piétons, **94**, 10, 30, 84, 130

Usagers **d'EDPm (dont trottinettes électriques)** **97**, 10, 62, 138, 169

Cyclistes **98**, 10, 138, 168, 61

Usagers de **2RM** **102**, 10, 100, 139

Usagers de **VT**, 106, 10, 104,

Usagers de **voiturettes**, 108

Usagers de **VU**, 110,

Usagers de **PL**, 112,

Usagers de **tracteurs agricoles**, 109, 175

Victimes

Blessés, **16**, 10, 12, 166, 192

Blessés avec **séquelles**, 18, 12

Matrices de collision, **93** (genre), 156, 158, 160 (milieu)

Risque routier professionnel, **88**, 41, 76, 86, 174, 175

Mobilité

Déplacement et mobilité, **90**, 62, 63, 96

Circulation, **92**, 112,

Usagers

Population, **72**, 24,

Sexe, **74**, 76, 91, 93, 127, 134

Age, **73**, 76, 78, 82, 84, 91, 134

Catégories socio-professionnelles, 86

Présumés responsables, 14, 76, 124, 126, 198

Permis de conduire, **144**, **146**, 30, 172, 173

Équipements de protection, **137**, **138**, **139**

Véhicules

Assurance, **146**, 142, 145

Parc, **92**, 96, 100, 104, 151

Sécurité des véhicules, **32**, 123, 148, 149, 150, 168

Infrastructure et environnement

Réseau routier, 64, 92

Sécurité des infrastructures, 34, 123, 156, 158, 160

Jour/nuit, 154, 161

Météo, 155

Obstacles, 156, 159, 161

Facteurs d'accidents

Facteurs liés aux accidents mortels (FLAM), 122, 157, 159, 161

Facteurs des présumés responsables, 126, 74, 124

Alcool, 130, 134, 166, 166, 199

Stupéfiants, 132, 134, 172

Vitesse, 128, 171

International

Monde, 20, 184

Europe, 22, 164, 184

Véhicules étrangers, 118

Historique

Séries longues, 188

Graphes historiques, 16, 22, 24, 26, 181

Dates importantes, 24, 181

Indicateurs

Indicateurs clés de performance, 123,

Indicateurs régionaux, 41

Indicateurs départementaux et des territoires d'outre-mer, 44

Indicateurs locaux de sécurité routière (ILSR), 46

Indicateurs urbains, 47

Indicateurs du réseau routier, 55

Indicateurs du réseau routier national, 57

Indicateurs des routes gérées par les départements, 59

Cartes

Carte régionale, 40, 63

Carte départementale, 42, 44, 60, 72

Carte locale, 48

Carte réseau routier national, 57



Le fichier national des accidents de la route enregistrés par les forces de l'ordre (dit fichier BAAC) – définitions et labellisation

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 **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.

Références :

Loi du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique et l'arrêté du 27 mars 2007.

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.

Instruction ministérielle INTS1711116J du 18 avril 2017 validant et diffusant la dernière version du guide technique de rédaction des BAAC.

Labellisation des principaux indicateurs par l'Autorité de la Statistique Publique : avis initial du 4 juin 2013, publié au JO le 18 juin 2013 ; renouvellement par avis du 21 novembre 2019, publié au JO le 27 novembre 2019.

Plus d'informations et documents de référence : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques>



Panorama

Vision d'ensemble	10
Aide-mémoire de l'accidentalité en France	12
Les victimes non responsables	14
La gravité des blessures et les séquelles traumatiques	16
Le coût de l'insécurité routière	19
La sécurité routière dans le monde	20
La France dans l'Europe de la sécurité routière	22
Histoire de la sécurité routière et perspectives	24
L'approche systémique de la France	26
La co-organisation de la sécurité routière	28
La sécurité des usagers de la route	30
La sécurité des véhicules	32
La sécurité des infrastructures	34
Les secours et soins aux blessés	36

Vision d'ensemble

En 2022 les déplacements et l'accidentalité ont retrouvé un niveau proche de celui de 2019 voire supérieur, avec parfois des évolutions liées à de nouvelles habitudes.

Avec une accélération du développement de la pratique du vélo depuis la pandémie, la mortalité cycliste augmente de + 31 % par rapport à 2019, en France métropolitaine.

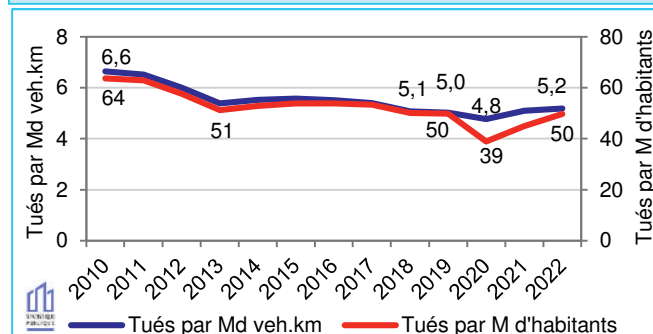
Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

		Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Blessés graves (MAIS3+)	Tués à 30 jours
		BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	Estimés	
2022		52 380	183 072	65 430	236 834	15 956	3 267
2019		56 016	184 068	70 490	239 045	16 248	3 244
2010		67 288	228 823	84 461	296 806	19 193	3 992
Evolution	nb	- 14 908	- 45 751	- 19 031	- 59 972	- 3 237	- 725
2022 / 2010	%	- 22,2%	- 20,0%	- 22,5%	- 20,2%	- 16,9%	- 18,2%
Evolution	nb	- 3 636	- 996	- 5 060	- 2 211	- 292	+ 23
2022 / 2019	%	- 6,5%	- 0,5%	- 7,2%	- 0,9%	- 1,8%	+ 0,7%

Bilan de l'accidentalité Outre-mer

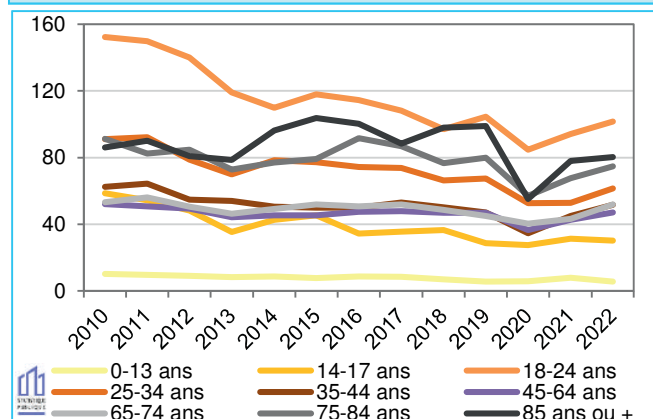
		Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Tués à 30 jours
		BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	
2022		2 922	ND	3 811	ND	283
2019		2 824	ND	3 675	ND	254
2010		2 853	ND	3 706	ND	281
Evolution	nb	+ 69	ND	+ 105	ND	+ 2
2022 / 2010	%	+ 2,4%	ND	+ 2,8%	ND	+ 0,7%
Evolution	nb	+ 98	ND	+ 136	ND	+ 29
2022 / 2019	%	+ 3,5%	ND	+ 3,7%	ND	+ 11,4%

Évolution du nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants et par milliard de véhicules kilométriques - France métropolitaine



Sources : ONISR, Insee – population estimée, SDES – circulation estimée, rebasée jusqu'en 1990, provisoire pour 2022

Évolution de la mortalité rapportée à la population par classe d'âge, 2010-2022 (tués/million d'hab.)



La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

En 2022, 3 550 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, dont 3 267 en France métropolitaine (+ 11,0 % et + 0,7 %) et 283 en Outre-mer (+ 2,9 % et + 11,4 %). Ce bilan est en hausse sensible par rapport à 2021 (+ 10,3 %), année particulière du fait des restrictions de circulation liées à la lutte contre la pandémie de COVID-19, mais est comparable au bilan de l'année 2019 (légère hausse de + 1,5 %), dernière année avant la crise sanitaire. Les comparaisons sont donc faites entre 2022 et 2019, prise comme année référence pour la décennie.

Depuis 2010, la mortalité a moins baissé (- 18,2 %) que le nombre d'accidents ayant fait l'objet d'un BAAC (- 22,2 %).

En 2022, la France métropolitaine est au 15^{ème} rang de l'Union européenne (27) en termes de mortalité routière rapportée à la population : 50 personnes ont été tuées par million d'habitants en 2022. Ce ratio est revenu au niveau de 2019. En Outre-mer, ce taux est plus du double de celui de la France métropolitaine et atteint 101 tués/Mhab (78 dans les DOM et 183 dans les COM-NC).

La mortalité rapportée au trafic remonte en 2022 en France métropolitaine et s'établit à 5,2 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules, ce qui est légèrement supérieur à 2018 et 2019 (5,0). Le trafic a augmenté de + 9% en 2022 par rapport à 2021, une année encore marquée par des restrictions de circulation liées à la gestion de la pandémie, mais reste encore inférieur de - 2,5 % au trafic 2019.

Les chapitres ci-après concernent la France métropolitaine, sauf mention contraire.

Réseaux routiers

59 % des personnes tuées en 2022 l'ont été sur une route hors agglomération. Cela représente 1 934 personnes, soit une stabilité par rapport à 2019 (- 0,5 %). Les agglomérations concentrent un tiers des tués avec 1 039 personnes décédées en 2022 (+ 0,2% par rapport à 2019). Le nombre de tués sur autoroute (294) augmente de + 11,8 % par rapport à 2019.

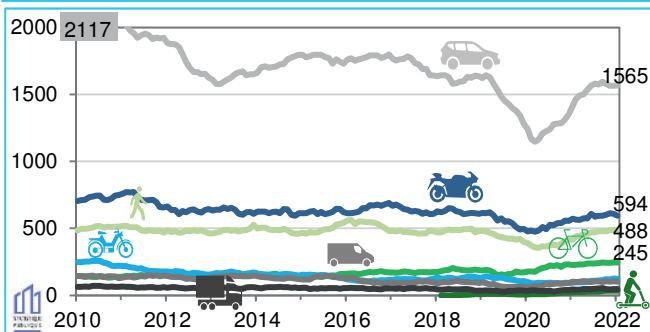
Classes d'âge

En 2022, 59 enfants de 0-13 ans (- 3,3 %) et 98 adolescents de 14-17 ans (+ 6,5 %) sont décédés. Leur risque reste le plus faible (11 tués/million d'habitants de moins de 18 ans).

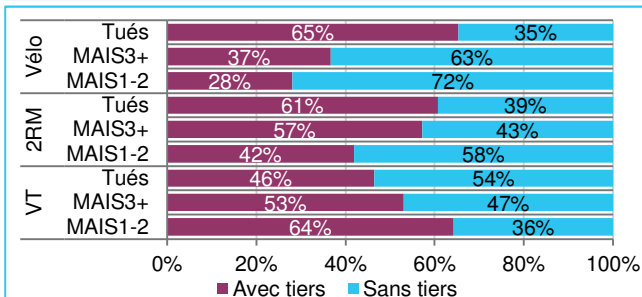
Les 18-24 ans comptent le plus de tués : 549 en 2022 (équivalent à 2019). Leur risque est le plus élevé (101 tués/Mhab). La mortalité des 25-34 ans (463) baisse par rapport à 2019 (- 10,3 %).

Chez les seniors, le nombre de personnes tuées âgées de 65-74 ans affiche la plus forte hausse (+ 21,8 %) avec 386 tués, tandis que la mortalité des 75 ans et plus diminue de - 6,8 % avec 496 tués. Cette dernière catégorie est la deuxième en termes de mortalité par million d'habitants avec 77 tués/Mhab (jusqu'à 80 tués/Mhab pour les 85 ans et plus).

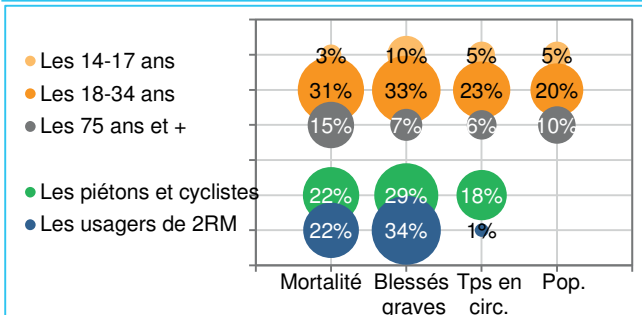
Évolution de la mortalité par type d'usagers 2010-2022 (en cumul 12 mois)



Répartition des victimes selon la présence d'un tiers dans l'accident et selon le mode de déplacement



Part de différentes catégories d'usagers à enjeux dans la mortalité, la morbidité, la circulation et la population



Source : Sdes-EMP 2019 (transports terrestres), Insee-Population 2022, Traitements ONISR

Facteurs d'accidents mortels

L'accident est multifactoriel et en France l'étude FLAM sur les facteurs déclenchants des accidents mortels (AM) a conclu que les conditions de circulation contribuent pour 18 % des AM, les facteurs infrastructure pour 30 %, les facteurs véhicule pour 20 % et les facteurs humains pour 92 %. En 2022, les principaux facteurs humains relevés parmi les présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont : la vitesse excessive ou inadaptée citée pour 28 % des PR, l'alcool pour 23 % et l'usage de stupéfiants pour 13 %. 30 % des décès interviennent alors qu'au moins un des conducteurs impliqués était au-delà du taux légal et 42 % dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool, de stupéfiants, ou des deux. Le non-respect des autres règles de circulation est cité pour 22 % des PR et l'inattention pour 13 %.

Mortalité et estimation des blessés¹ selon le mode de déplacement

En 2022, 1 565 **usagers de véhicule de tourisme** ont été tués, soit 57 tués de moins qu'en 2019. Cela représente 48 % de la mortalité sur la route. Le nombre de blessés graves (M.AIS3+) est estimé à 4 800 (30 % des M.AIS3+).

Les **usagers de 2RM** comptent pour 22 % des tués sur la route, avec 594 motocyclistes et 124 cyclomoteuristes décédés en 2022. Par rapport à 2019, cela représente une baisse de respectivement - 3 % et - 7 %. Le nombre de blessés graves (M.AIS3+) est estimé à 5 300 (34 % des M.AIS3+).

Avec 488 piétons tués (5 de plus qu'en 2019), la **marche** est le troisième mode de déplacement comptant le plus de tués, soit près de 15 % de la mortalité. Le nombre de blessés graves (M.AIS3+) est estimé à 2 000 (13 % des M.AIS3+).

245 **cyclistes** (dont 43 en vélo à assistance électrique) ont été tués sur la route, soit 58 de plus qu'en 2019. Cela représente 7 % de la mortalité, contre 4 % en 2010. 35 **utilisateurs d'EDPm** ont également perdu la vie contre 10 en 2019. Le nombre de blessés graves (M.AIS3+) est estimé à 2 600 cyclistes et 600 EDPm, soit resp. 16 % et 4 % des M.AIS3+.

Les nombres de tués en **véhicule utilitaire** et en **poids lourd** augmentent en 2022 pour atteindre respectivement 104 tués et 48 tués (soit 6 et 12 de plus qu'en 2019).

Pour les cyclistes et usagers de 2RM, la gravité est plus forte lorsqu'un autre usager est impliqué dans l'accident, contrairement aux usagers de VT.

Enjeux en France métropolitaine

En 2022, 3 267 personnes sont décédées sur la route. On estime à 16 000 le nombre de blessés graves et 221 000 les blessés légers ou modérés. L'objectif fixé pour 2030 est de réduire de 50 % le nombre de tués et de blessés graves. Parmi les cibles prioritaires :

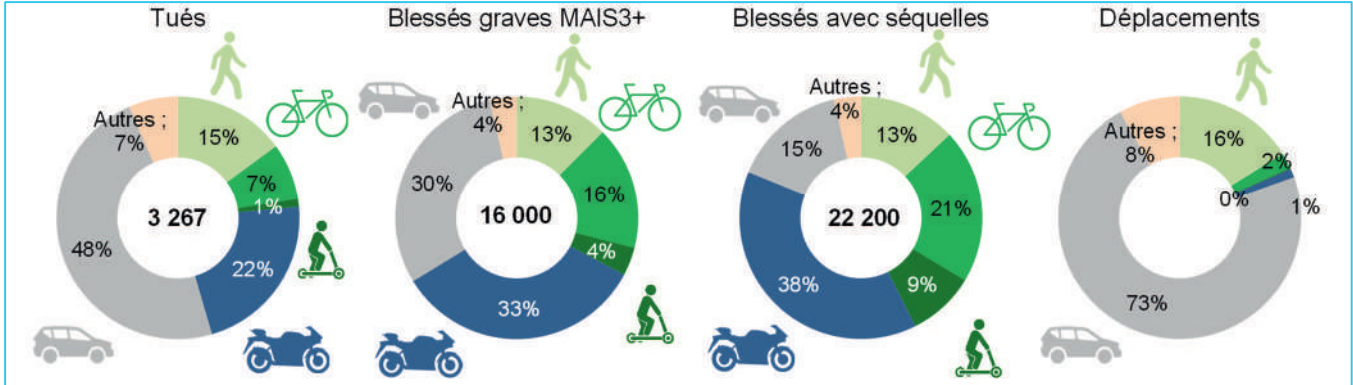
- 34 % des décès interviennent alors qu'un usager au moins effectue un trajet lié au travail ;
- les usagers de 2RM comptent pour 22 % de la mortalité et 34 % des blessés graves alors qu'ils représentent moins de 2 % du trafic ;
- les 14-17 ans comptent pour 5 % de la population, mais 10 % des blessés graves ;
- les 18-34 ans représentent un tiers de la mortalité et des blessés graves pour 20 % de la population ;
- les séniors de 75 ans et plus représentent 15 % de la mortalité pour 10 % de la population ;
- dans un contexte de développement des modes actifs, les piétons et les cyclistes comptent pour 15 % et 7 % de la mortalité et pour 13 % et 16 % des blessés graves.

¹ Dans le prolongement de la modélisation réalisée par l'Université Gustave Eiffel à l'aide des fichiers BAAC et du registre du Rhône, l'ONISR produit une estimation du nombre de blessés (voir p. 192 et définitions p. 200).

Aide-mémoire de l'accidentalité en France

	Nombre de personnes tuées en 2022	Part dans la mortalité en 2022	Evolution de la mortalité 2022/2019		Evolution de la mortalité 2019/2010	Evolution de la mortalité 2022/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000
			Nombre	%			
France métropolitaine	3 267	92,0%	+ 23	+ 0,7%	- 18,7%	- 18,2%	- 51,1%
Outre-mer (OM) *	283	8,0%	+ 29	+ 11,4%	- 9,6%	+ 0,7%	ND
France métropolitaine + OM *	3 550	100%	+ 52	+ 1,5%	- 18,1%	- 16,9%	ND
Indicateurs France métropolitaine							
Catégorie d'usagers :							
Pétons	488	14,9%	+ 5	+ 1,0%	- 0,4%	+ 0,6%	- 42,8%
Cyclistes	245	7,5%	+ 58	+ 31,0%	+ 27,2%	+ 66,7%	- 46,2%
Engins de déplacement personnel motorisés	35	1,1%	+ 25	+ 250,0%	ND	ND	ND
Cyclomotoristes	124	3,8%	- 10	- 7,5%	- 46,0%	- 50,0%	- 46,2%
Motocyclistes	594	18,2%	- 21	- 3,4%	- 12,6%	- 15,6%	- 25,7%
Occupants de voitures	1 565	47,9%	- 57	- 3,5%	- 23,4%	- 26,1%	- 60,4%
Occupants de véhicules utilitaires	104	3,2%	+ 6	+ 6,1%	- 32,9%	- 28,8%	+ 82,5%
Occupants de poids lourds	48	1,5%	+ 12	+ 33,3%	- 44,6%	- 26,2%	- 47,6%
Transports en commun	1	0%	- 3	- 75,0%	0,0%	-75,0%	- 80,0%
Voiturettes	27	0,8%	+ 10	+ 58,8%	- 43,3%	- 10,0%	+ 7,1%
Autres	36	1,1%	- 2	- 5,3%	- 17,4%	- 21,7%	+ 21,1%
Classe d'âge :							
0-13 ans	59	1,8%	- 2	- 3,3%	- 45,0%	- 46,8%	- 69,8%
14-17 ans	98	3,0%	+ 6	+ 6,5%	- 48,9%	- 45,6%	- 49,2%
18-24 ans	549	16,8%	0	0%	- 33,9%	- 33,9%	- 52,4%
25-34 ans	463	14,2%	- 53	- 10,3%	- 26,7%	- 34,2%	- 56,1%
35-44 ans	423	12,9%	+ 40	+ 10,4%	- 29,7%	- 22,4%	- 50,0%
45-54 ans	406	12,4%	+ 24	+ 6,3%	- 24,4%	- 19,6%	- 45,1%
55-64 ans	387	11,8%	- 25	- 6,1%	+ 17,4%	+ 10,3%	- 40,3%
65- 74 ans	386	11,8%	+ 69	+ 21,8%	+ 20,1%	+ 46,2%	- 58,2%
75 ans et plus	496	15,2%	- 36	- 6,8%	+ 6,4%	- 0,8%	- 31,2%
Sexe :							
Hommes	2 545	77,9%	+ 36	+ 1,4%	- 17,4%	- 16,3%	- 51,0%
Femmes	722	22,1%	- 13	- 1,8%	- 22,9%	- 24,2%	- 51,7%
Type de route :							
Autoroutes	294	9,0%	+ 31	+ 11,8%	+ 2,7%	+ 14,8%	- 56,2%
Routes hors agglomération	1 934	59,2%	- 10	- 0,5%	- 25,3%	- 25,7%	- 50,9%
Agglomération	1 039	31,8%	+ 2	+ 0,2%	- 8,5%	- 8,3%	- 50,4%
Type de victimes :							
Conducteurs	2 331	71,3%	+ 29	+ 1,3%	- 18,8%	- 17,8%	- 49,0%
Passagers	448	13,7%	- 11	- 2,4%	- 31,7%	- 33,3%	- 62,0%
Usagers responsables	2 003	61,3%	+ 59	+ 3,0%	- 6,9%	- 4,1%	ND
Usagers non-responsables	1 264	38,7%	- 34	- 2,6%	- 31,7%	- 33,5%	ND
Type d'accident :							
Avec piéton	497	15,2%	+ 2	+ 0,4%	+ 0,8%	+ 1,2%	- 43,1%
Véhicule seul sans piéton	1 342	41,1%	+ 46	+ 3,5%	- 15,7%	- 12,7%	- 46,7%
2 véhicules, sans piéton	1 227	37,6%	- 16	- 1,3%	- 25,1%	- 26,1%	- 53,1%
3 véhicules ou +, sans piéton	201	6,2%	- 9	- 4,3%	- 30,9%	- 33,9%	- 61,8%
Dans un accident impliquant un conducteur :							
de 14-17 ans	77	2,4%	+ 7	+ 10,0%	- 48,9%	- 43,8%	- 53,2%
novice	659	20,2%	+ 59	+ 9,8%	- 38,3%	- 32,3%	- 51,7%
de 75 ans ou plus	401	12,3%	+ 6	+ 1,5%	+ 6,5%	+ 8,1%	- 28,8%
de véhicule de tourisme	2 328	71,3%	- 43	- 1,8%	- 21,2%	- 22,7%	- 56,5%
de véhicule utilitaire ou de poids lourd	700	21,4%	+ 42	+ 6,4%	- 29,3%	- 24,8%	- 30,0%
Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir des personnes pour lesquelles l'information est renseignée :							
avec déplacement lié au travail	598	18,3%	+ 87	+ 16,9%	- 35,5%	- 24,5%	- 50,7%
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	1 374	42,0%	- 68	- 4,7%	- 36,6%	- 39,6%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	996	30,5%	- 56	- 5,3%	- 20,2%	- 24,4%	- 47,5%
avec test positif aux stupéfiants	672	20,6%	- 60	- 8,2%	- 33,9%	- 39,3%	ND
usager non ou mal ceinturé	411	23,6%	+ 7	+ 1,6%	- 25,1%	- 23,9%	- 63,6%

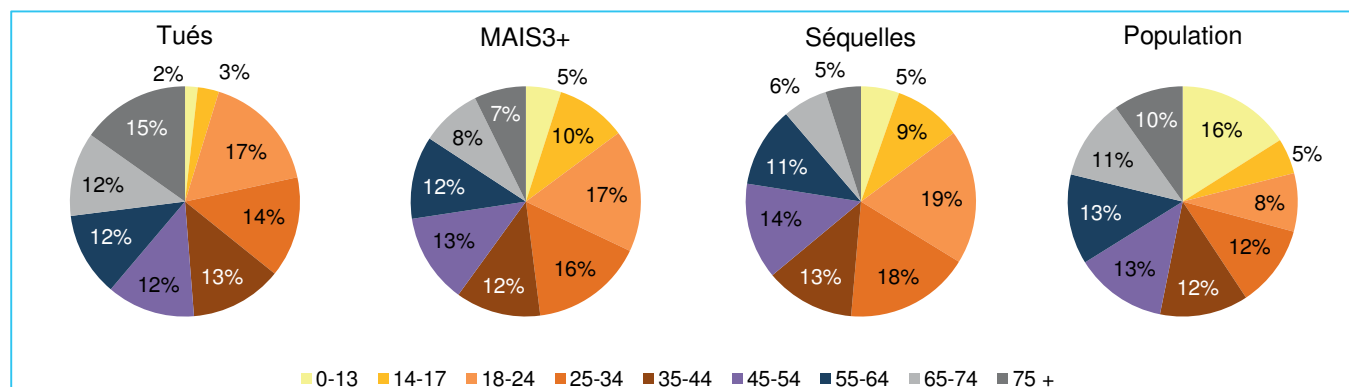
Source : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, ONISR.
* Données non labellisées.



Source : tués : données BAAC, blessés MAIS3+ et séquelles : estimation ONISR, déplacement : données EMP 2019
La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

	Nombre de blessés toutes gravités (MAIS1+) en 2022	Part dans le total de blessés MAIS1+ en 2022	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2022/2019	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2019/2010	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2022/2010
France métropolitaine	236 834	100%	- 0,9%	- 19,5%	- 20,2%
Catégorie d'usagers :					
Pétons	17 055	7,2%	- 14,8%	- 20,7%	- 32,5%
Cyclistes	42 514	18,0%	+ 12,7%	- 5,1%	+ 6,9%
Engins de déplacement personnel motorisés	15 885	6,7%	+ 259,5%	ND	ND
Occupants de 2RM	55 402	23,4%	- 10,6%	- 33,6%	- 40,6%
Occupants de véhicules de tourisme	98 702	41,7%	- 8,1%	- 17,3%	- 24,0%
Autres	7 277	3,1%	- 3,6%	- 12,9%	- 16,0%
Classe d'âge :					
0-13 ans	15 285	6,5%	+ 2,2%	ND	ND
14-17 ans	22 702	9,6%	+ 6,2%	ND	ND
18-24 ans	53 013	22,4%	+ 1,1%	ND	ND
25-34 ans	47 489	20,1%	- 1,2%	ND	ND
35-44 ans	31 268	13,2%	- 3,2%	ND	ND
45-54 ans	27 886	11,8%	- 6,0%	ND	ND
55-64 ans	20 301	0,5%	+ 0,5%	ND	ND
65-74 ans	10 920	4,6%	- 4,6%	ND	ND
75 ans et plus	7 970	3,4%	- 7,5%	ND	ND
Sexe :					
Hommes	153 497	64,8%	+ 0,3%	- 18,1%	- 17,8%
Femmes	83 337	35,2%	- 3,1%	- 21,8%	- 24,3%
Type de route :					
Autoroutes	21 451	9,1%	- 11,8%	ND	ND
Routes hors agglomération	78 036	32,9%	+ 0,8%	ND	ND
Agglomération	137 347	58,0%	+ 0,0%	ND	ND
	Nombre de blessés graves (MAIS3+) en 2022	Part dans le total de blessés MAIS3+ en 2022	Part des blessés graves MAIS3+ parmi les blessés MAIS1+ en 2022	Evolution du nombre de blessés MAIS3+ 2022/2019	Evolution du nombre de blessés MAIS3+ 2019/2010
France métropolitaine	15 956	100%	6,7%	- 1,8%	- 15,3%
Catégorie d'usagers :					
Pétons	1 996	12,5%	11,7%	- 13,8%	- 15,5%
Cyclistes	2 628	16,5%	6,2%	+ 13,6%	+ 8,7%
Engins de déplacement personnel motorisés	604	3,8%	3,8%	+ 282,4%	ND
Occupants de 2RM	5 346	33,5%	9,6%	- 6,9%	- 26,3%
Occupants de véhicules de tourisme	4 807	30,1%	4,9%	- 7,1%	- 11,6%
Autres	576	3,6%	7,9%	+ 5,4%	- 19,9%
Classe d'âge :					
0-13 ans	794	5,0%	5,2%	+ 0,7%	ND
14-17 ans	1 581	9,9%	7,0%	+ 5,4%	ND
18-24 ans	2 739	17,2%	5,2%	- 2,4%	ND
25-34 ans	2 546	16,0%	5,4%	- 2,6%	ND
35-44 ans	1 909	12,0%	6,1%	- 2,5%	ND
45-54 ans	2 015	12,6%	7,2%	- 6,8%	ND
55-64 ans	1 857	11,6%	9,1%	+ 3,7%	ND
65-74 ans	1 353	8,5%	12,4%	- 1,0%	ND
75 ans et plus	1 162	7,3%	14,6%	- 7,7%	ND
Sexe :					
Hommes	12 013	75,3%	7,8%	- 0,7%	- 15,1%
Femmes	3 943	24,7%	4,7%	- 5,0%	- 16,0%
Type de route :					
Autoroutes	1 079	6,8%	5,0%	- 5,7%	ND
Routes hors agglomération	7 655	48,0%	9,8%	+ 1,5%	ND
Agglomération	7 222	45,3%	5,3%	- 4,4%	ND

Source : Estimation Univ. Eiffel pour 2010 et ONISR pour 2019 et 2022 sur la base des données des BAAC et du Registre du Rhône (cf. p192)

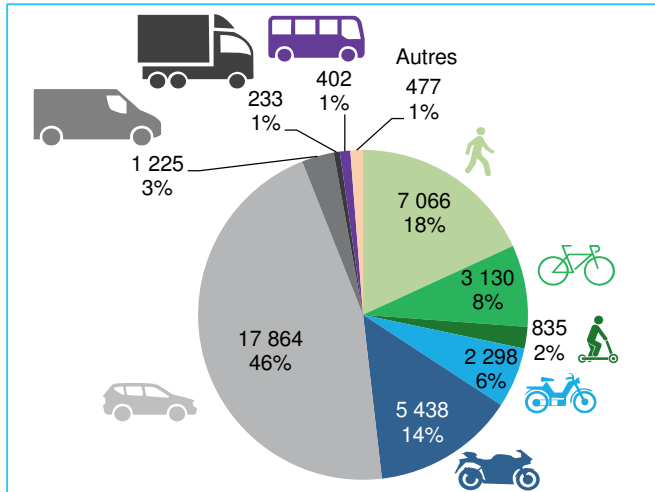


Source : tués : données BAAC, blessés MAIS3+ et séquelles : estimation ONISR, population : Insee 2022

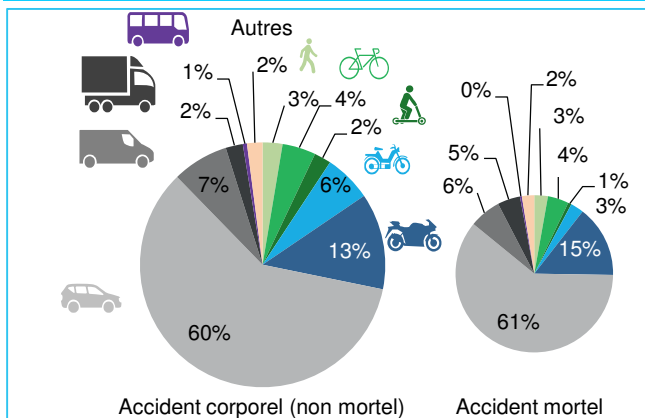
Les victimes non responsables

Lors de l'enregistrement d'un accident corporel, les forces de l'ordre définissent un "préssumé responsable" (PR) de cet accident (conducteur ou piéton). On définit les victimes non responsables comme les personnes tuées ou blessées dans l'accident et non « présumées responsables » : les conducteurs non PR, tous les passagers et les piétons non PR.

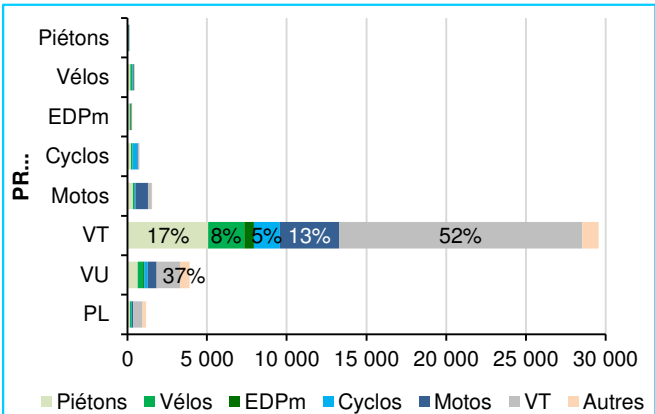
Victimes (tuées + blessées) de l'échantillon « non responsables » selon leur mode de déplacement



Répartition des « présumés responsables » selon leur mode de déplacement



Mode de déplacement des victimes d'un « présumé responsable », selon son mode de déplacement



En 2022, en France métropolitaine, 52 380 accidents corporels ont occasionné 65 430 blessés et 3 267 tués. Parmi ces 68 697 victimes, 40 542 ont été identifiées comme non « présumées responsables » (PR) et 28 155 comme « présumées responsables ».

Des victimes tuées ou blessées

En 2022, 49 423 accidents comptent un seul PR avec âge connu et au moins une victime. Ces accidents ont occasionné 25 801 victimes présumées responsables et 38 968 victimes non présumées responsables.

Parmi ces 38 968 victimes, près de la moitié (46 %) des victimes tuées ou blessées dans un accident corporel était dans un véhicule de tourisme (VT).

7 066 victimes (18 %) sont des piétons et 5 438 victimes (14 %) sont des motocyclistes.

13 % des PR en moto sont impliqués dans un accident non mortel contre 15 % qui le sont dans un accident mortel, ces PR étant souvent tués. 2 % des PR conduisant un PL sont impliqués dans un accident non mortel contre 5 % dans un accident mortel ; les victimes de ces derniers étant souvent tuées.

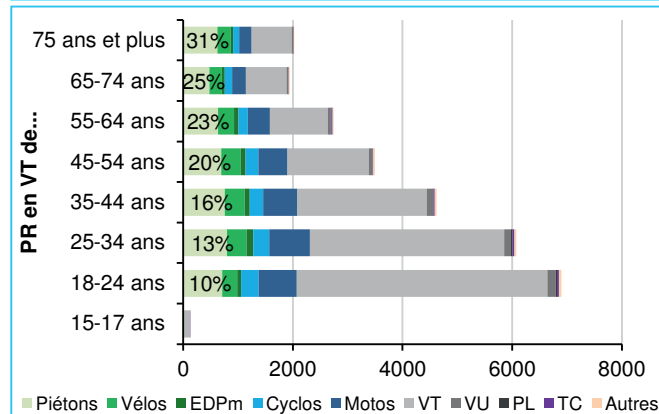
Victime de qui ?

Plus de 29 000 personnes sont victimes d'un « présumé responsable » conduisant un VT. 52 % de ces victimes sont des occupants de VT (15 253, soit 85 % des 17 864 victimes en VT), 17 % sont des piétons (5 071 victimes, soit 72 % des 7 066 victimes piétons) et 13 % sont des motocyclistes (3 718 victimes, soit 68 % des 5 438 victimes en moto).

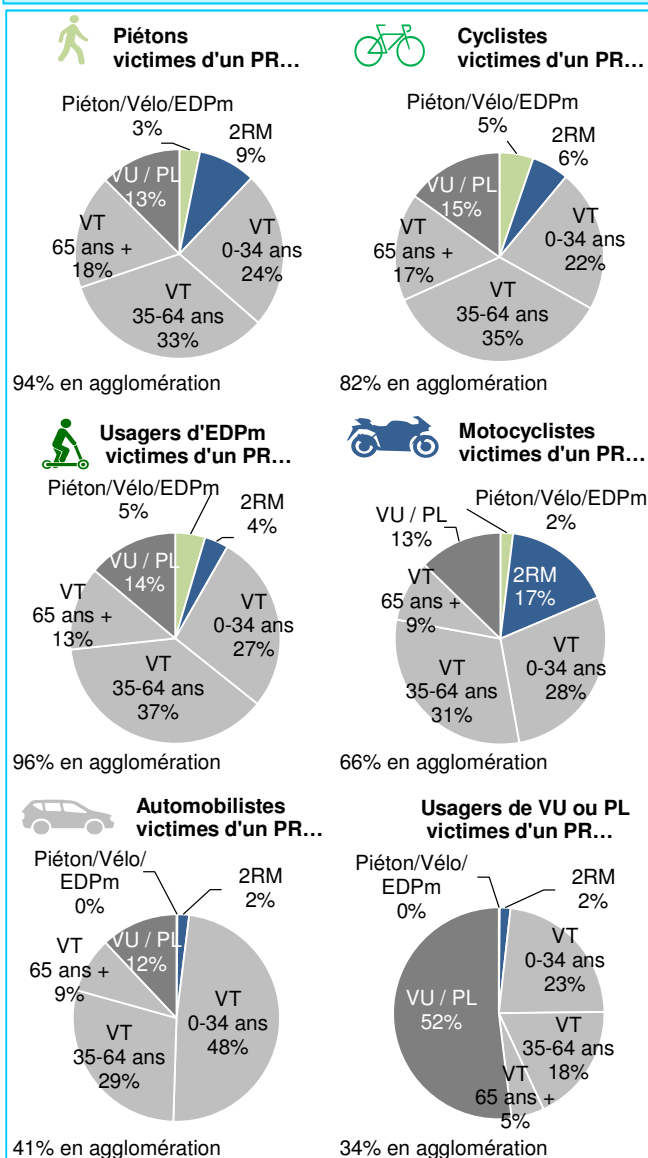
Les victimes d'automobilistes sont tuées ou blessées par des « présumés responsables » de 18-34 ans : 25 % par ceux de 18-24 ans et 22 % par ceux de 25-34 ans. Près des deux tiers des victimes de ces PR sont des automobilistes.

Alors que le nombre de victimes piétons est stable, leur poids parmi les victimes augmente avec l'âge du PR en VT. Les piétons représentent 10 % des victimes tuées ou blessées par un PR en VT de 18-24 ans contre 31 % des victimes d'un PR de VT de 75 ans et plus.

Mode de déplacement des victimes selon l'âge du PR conducteur de VT



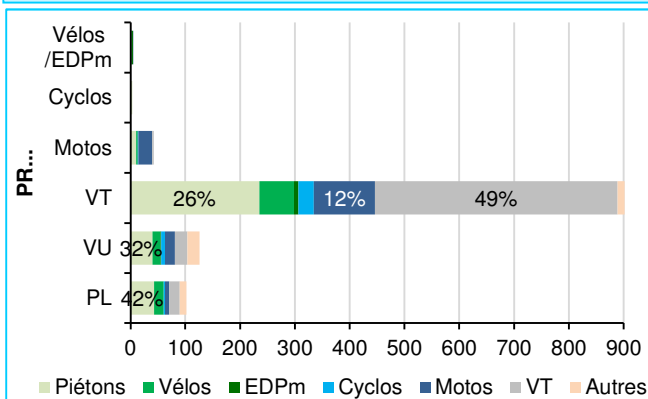
Répartition des « présumés responsables » pour les victimes Piétons, Vélos, EDPm, Motos, VT et VU/PL



Lecture : Parmi l'ensemble des victimes cyclistes blessés ou tués non présumé responsable, 35 % sont victimes d'un présumé responsable conducteur de voiture de tourisme (VT) âgé entre 35 et 64 ans. 82 % des cyclistes sont victimes d'un PR en agglomération.

Note : Par convention, la 1^{ère} tranche d'âge des PR de VT est 0-34 ans, il peut arriver qu'un PR conducteur de VT soit mineur. En 2022, dans les accidents impliquant un seul PR, le plus jeune PR conducteur de VT a 14 ans.

Mode de déplacement des tués par un « présumé responsable », selon son mode de déplacement



Les victimes et leurs antagonistes

Les graphes ci-contre exposent pour chaque catégorie de victimes le profil de la personne considérée comme « présumée responsable » de son accident.

Les **piétons**, les **cyclistes** et les **usagers d'EDPm** sont **principalement victimes** en agglomération d'**automobilistes** « présumés responsables » âgés de 35-64 ans (respectivement 33 %, 35 % et 37 %) ou de moins de 35 ans (respectivement 24 %, 22 % et 27 %).

9 % des piétons sont victimes de deux-roues motorisés (2RM) contre 6 % des victimes cyclistes et 4 % des victimes en EDPm.

69 % des **motocyclistes** sont **victimes** d'un « présumé responsable » conduisant un **VT**. 17 % sont victimes d'un usager de 2RM « présumé responsable » (le passager est considéré comme la victime de son conducteur notamment si ce dernier est « présumé responsable » de l'accident).

Les automobilistes sont victimes d'autres automobilistes dans 86 % des cas. Près de la moitié (48 %) des victimes automobilistes est tuée ou blessée par un automobiliste « présumé responsable » de moins de 35 ans.

Les victimes en véhicule utilitaire (VU) sont tuées ou blessées par des « présumés responsables » conduisant un VU. De plus en plus de VU sont utilisés pour transporter des personnes, les victimes seraient des passagers du conducteur « présumé responsable ».

Les victimes usagers de poids lourds (PL), protégées par la carrosserie du PL, ne peuvent être blessées que lorsque l'antagoniste est lui-même dans un véhicule assez lourd, ce qui explique la répartition des « présumés responsables » les concernant exposée ci-dessous.

Les victimes en transports en commun (TC) sont également essentiellement des passagers du conducteur PR conduisant l'autocar ou l'autobus.

Des victimes tuées

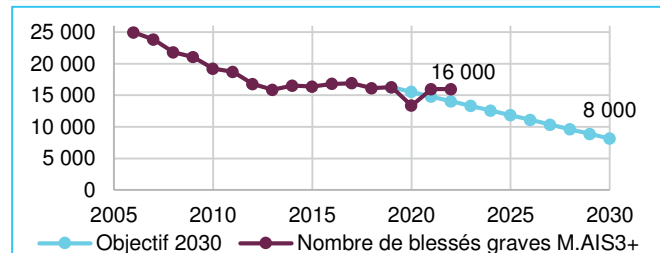
En 2022, parmi les 3 267 personnes décédées, **1 264 n'étaient pas responsables de leur accident**, soit parce que le présumé responsable (PR) est entré en collision avec elles, soit parce qu'elles étaient passagères du conducteur responsable. Pour 902 victimes, le PR était conducteur de voiture et pour 228 c'était un conducteur de VU ou de PL. Près de la moitié des victimes sont tuées par des PR de 18-34 ans.

Les tués par un conducteur de VT sont à 49 % des occupants de VT, 26 % des piétons et 12 % des motocyclistes. 25 tués par un conducteur de moto sur 42 étaient aussi sur une moto (souvent leur passager). Les piétons représentent 32 % des tués par un PR conduisant un VU et 42 % par un PR conduisant un PL.

La gravité des blessures

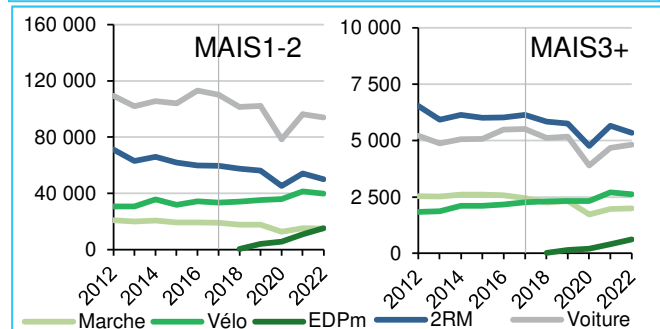
Les résultats sont donnés selon l'échelle des lésions AIS¹ (Abbreviated Injury Scale) version 2005 et non plus selon sa version antérieure. De plus, le modèle de redressement utilisé par le Registre du Rhône a évolué, ce qui a amené un rebasement des données de 2006 à 2016. Dans la fiche et dans l'ensemble du bilan, les estimations de blessés AIS proviennent de l'Univ. Eiffel sur 2010-2016 et de l'ONISR sur 2017-2022².

Evolution des blessés graves M.AIS3+ en France depuis l'année 2010 et objectif 2030



Source : estimation nationale de l'Univ. Eiffel basée sur le Registre et les BAAC (2010-2016) et estimation ONISR basée sur les coefficients de redressement de l'Univ Eiffel, méthodologie simplifiée pour 2017-2022

Evolution 2012-2022 du nombre de blessés MAIS1-2 (légers) et MAIS3+ (graves) selon le mode de déplacement



Source : estimation nationale de l'Univ. Eiffel basée sur le Registre et les BAAC (2010-2016) et estimation ONISR basée sur les coefficients de redressement de l'Univ Eiffel, méthodologie simplifiée pour 2017-2022

Estimation du nombre de blessés en France métropolitaine en 2022

			MAIS 3+	MAIS 1-2	% MAIS 3+ / MAIS 1+
Type d'usager	Marche	Avec tiers	1 996	15 059	13,3%
		Sans tiers	964	11 218	8,6%
	Vélo	Avec tiers	1 663	28 668	5,8%
		Sans tiers	233	4 415	5,3%
	EDPm	Avec tiers	370	10 866	3,4%
		Sans tiers	3 057	20 962	14,6%
	2RM	Avec tiers	2 289	29 094	7,9%
		Sans tiers	2 550	60 327	4,2%
	Voiture	Avec tiers	2 257	33 569	6,7%
		Sans tiers	247	3 879	6,4%
Âge	Autre	Avec tiers	328	2 822	11,6%
		Sans tiers	794	14 492	5,5%
	0-13		1 581	21 121	7,5%
			2 739	50 274	5,4%
			2 546	44 943	5,7%
			1 909	29 359	6,5%
			2 015	25 870	7,8%
			1 857	18 444	10,1%
			1 353	9 567	14,1%
			1 162	6 809	17,1%
Sexe	75 +	Femmes	3 943	79 394	5,0%
		Hommes	12 013	141 484	8,5%

Géré par l'Université Gustave Eiffel, le Registre du Rhône vise depuis 1995 à recenser l'ensemble des victimes d'accidents de la route survenus dans le département du Rhône. Les données émanent directement de 245 services hospitaliers qui prennent en charge les blessés, qu'ils soient hospitalisés, ou uniquement traités aux urgences. Les tués sur le lieu de l'accident sont également inclus.

Une estimation nationale des blessés

Les données enregistrées dans les BAAC sous-estiment le nombre de blessés car les forces de l'ordre ne sont pas systématiquement appelées sur les lieux d'un accident de la route s'il n'y a pas de tué. Cependant, l'Université Gustave Eiffel permet de mieux estimer le nombre réel de blessés de la route en France grâce à une modélisation construite en rapprochant sur le territoire du Rhône les données du Registre à celle des BAAC, et en projetant au niveau national les sous enregistrements observés. L'estimation de l'Univ. Eiffel s'arrêtant provisoirement en 2016, un nombre de blessés a été calculé par l'ONISR en suivant une méthodologie simplifiée pour 2017-2022².

Le nombre de blessés

En 2022, on estime à **228 000 le nombre de blessés légers (M.AIS1-2)** et à **16 000 celui des blessés graves (M.AIS3+)** sur les routes de France métropolitaine.

Au niveau national, **66 % des blessés M.AIS3+ seraient des usagers vulnérables** (piétons, cyclistes, usagers d'EDPm et 2RM). Les usagers de deux-roues motorisés, qui représentent 1,2 % du temps total passé en circulation tous modes confondus³, comptent 5 300 blessés graves en 2022, soit 500 de plus que les automobilistes, qui représentent pourtant, avec les utilisateurs de VU, 72,3 % du temps total de déplacement. Les blessés graves à vélo sont depuis 2018 plus nombreux qu'à pied, avec respectivement 2 600 et 2 000 blessés graves en 2022 pour 2,1 % et 16,1 % du temps passé en déplacement.

Chez les cyclistes, 72 % des blessés légers et 63 % des blessés graves le sont sans tiers impliqué contre 35 % des tués. Chez les usagers d'EDPm, 71 % des blessés légers et 61 % des blessés graves le sont sans tiers impliqué contre 23 % des tués. Chez les 2RM, 58 % des blessés légers et 43 % des blessés graves le sont sans tiers impliqué contre 39 % des tués. Alors que chez les automobilistes, 36 % des blessés légers et 47 % des blessés graves le sont sans tiers impliqué contre 54 % des tués.

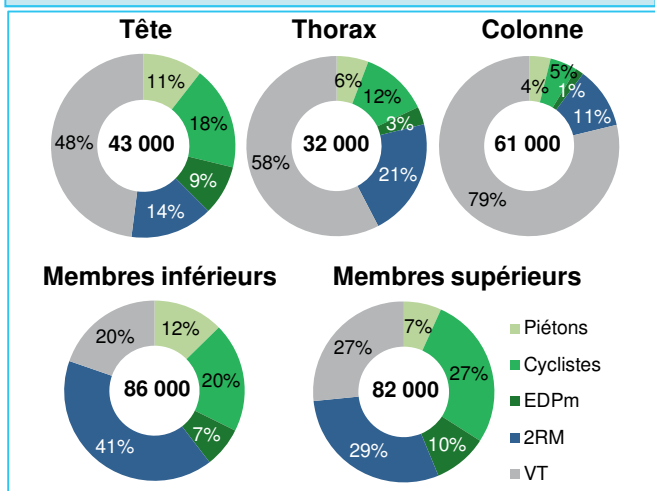
Les blessures des cyclistes et 2RM sont plus graves lorsqu'un tiers est impliqué. En revanche, les automobilistes sont plus gravement blessés lorsqu'aucun tiers n'est impliqué dans l'accident.

¹ Le détail de l'échelle des lésions AIS est disponible en page 180.

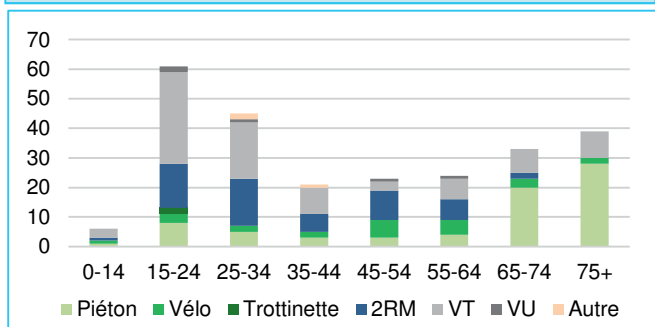
² Les estimations de l'ONISR sont obtenues à l'aide d'une méthodologie simplifiée basée sur les coefficients de redressement de l'Univ. Eiffel. Le détail est présenté sur le site internet de l'ONISR.

³ EMP (Enquête Mobilité des Personnes) 2018-2019, SDES 2021

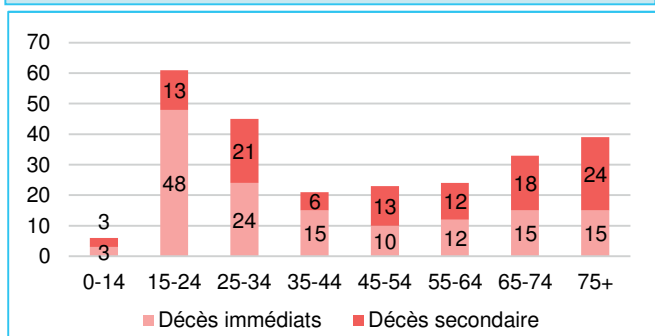
Ordre de grandeur du nombre de blessés toutes gravités confondues selon la région corporelle atteinte et le mode de déplacement en 2022



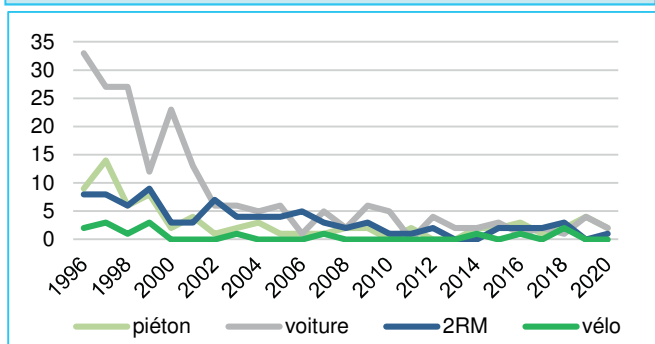
Répartition du nombre de personnes décédées entre 2016-2020 selon l'âge et le mode de déplacement



Répartition du nombre de personnes décédées entre 2016-2020 selon l'âge et la temporalité du décès



Évolution du nombre de lésions AIS 6 tête et thorax entre 1996 et 2020



Source : Université Gustave Eiffel, Registre du Rhône

Le nombre de blessures estimé à l'échelle nationale

En appliquant, par mode, les proportions de localisation des blessures observées dans le Rhône au total estimé pour les 237 000 blessés toutes gravités confondues en France métropolitaine en 2022, on estime que la localisation des lésions est assez différente selon les modes de déplacement. Ainsi, autour de 43 000 personnes auraient été blessées à la tête en 2022, dont **3 800 usagers d'EDPm, 4 600 piétons, 6 300 usagers de 2RM, 7 900 cyclistes et 20 800 usagers de VT**. Également, plus de la moitié des blessés au thorax et près de 80 % des blessés à la colonne sont des usagers de VT. A l'inverse, les usagers vulnérables présentent 73 % et 80 % des blessures aux membres supérieurs et inférieurs.

Ces résultats sont à interpréter avec prudence, les proportions sur le Rhône étant appliquées à la France métropolitaine alors que c'est un département très urbain.

Blessures mortelles dans le Rhône

Sur la période 2016-2020, 272 personnes décédées ont été dénombrées dans le département du Rhône. La létalité est de 1 tué pour 100 victimes, la mortalité moyenne annuelle de 2,7 pour 100 000 habitants.

Les piétons et les utilisateurs de 2RM ont une mortalité élevée : ils représentent respectivement 8 % et 18 % des victimes toutes gravités confondues pour 29 % et 23 % des tués.

La répartition des zones corporelles atteintes varie d'un type d'utilisateur à l'autre. Les atteintes crânio-encéphaliques s'observent majoritairement chez les cyclistes et piétons (respectivement 82 % et 72 %). Les atteintes thoraco-abdominales sont plus fréquentes chez les automobilistes et les usagers de 2RM avec plus de trois personnes décédées sur quatre pour les atteintes thoraciques, et près de la moitié pour les atteintes abdominales. Les atteintes orthopédiques sont plus souvent retrouvées chez les piétons (28 %) et les usagers de 2RM (25 %).

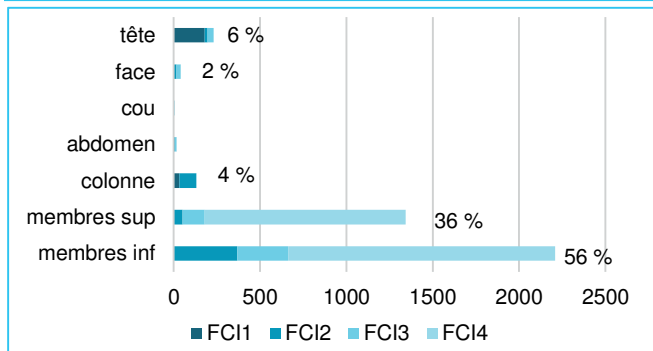
Dans un peu plus de la moitié des cas (56 %), le décès survient sur le lieu de l'accident. Les décès à l'hôpital ont lieu d'abord en réanimation (29 %), puis dans un service d'urgence vitale (12 %), en neurologie (2 %), plus rarement en chirurgie (1 %) ou en réadaptation fonctionnelle (0,4 %). Pour les décès secondaires, 30 % succombent des suites de leurs blessures entre 24 h et 3 jours ; pour 5 % d'entre eux le décès survient entre 4 et 6 jours et 9 % des victimes décèdent au-delà des 6 jours.

Les lésions AIS 6 des régions corporelles tête et thorax sont des lésions au-delà de toute ressource thérapeutique et donc vitales. Elles correspondent à des lésions d'écrasement pour lesquelles on a observé une baisse importante entre 1996 et 2003 et qui se poursuit encore. La baisse des lésions AIS 6 des zones corporelles tête et/ou thorax a surtout concerné les occupants de voiture.

Les séquelles traumatiques

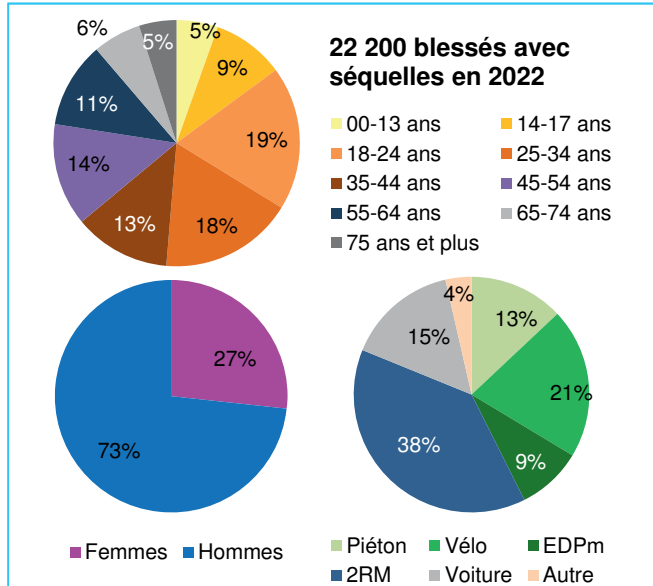
Dans le Registre du Rhône, les lésions sont codées selon une échelle internationale de gravité, l'Abbreviated Injury Scale (AIS). À chaque code AIS est associé un score qui permet d'évaluer la gravité des séquelles : **l'index de capacité fonctionnelle (FCI)**. Il comprend 5 niveaux, de **1 pour les déficits majeurs** à 5 pour l'absence de déficience (voir le détail de l'échelle FCI page 180).

Séquelles et zones corporelles atteintes



Source : Registre du Rhône (2016-2020, victimes non décédées, part des victimes avec séquelles sur chacune des zones. Le total dépasse 100%, une victime pouvant être atteinte sur plusieurs zones).

Estimation du nombre de blessés avec séquelles à l'échelle nationale selon l'âge, le genre et le mode de déplacement



La douleur ne fait pas partie de l'échelle FCI.

Pourtant, d'après une étude sur la cohorte ESPARR dans le Rhône, **deux ans** après l'accident, la douleur persiste chez 77 % des blessés graves (MAIS3+) et 43% des blessés légers (MAIS1-2). Parmi les victimes d'une entorse cervicale (« coup du lapin »), lésion qui provoque des douleurs sans atteinte fonctionnelle (FCI=5), plus d'une sur deux n'a pas retrouvé son niveau de santé **un an** après l'accident. Cette lésion concerne plus d'un tiers des blessés en voiture.

Les données concernant les séquelles des usagers de la route ayant subi un accident sont rares, car elles concernent la période postérieure à la consolidation et nécessitent un suivi des patients sur le long terme. Le registre des victimes des accidents de la route dans le Rhône, construit sur les données des hôpitaux, permet d'analyser les séquelles attendues un an après la survenue de l'accident, en se référant aux atteintes lésionnelles initiales.

Régions atteintes et niveaux de séquelles

Les membres sont les principales régions à l'origine de séquelles fonctionnelles, le plus souvent légères (FCI=4), et particulièrement les membres inférieurs. Les lésions responsables de séquelles orthopédiques sont des fractures complexes malléolaires, des fractures du fémur et du radius. Les séquelles consécutives à ces lésions sont les difficultés à la marche, des raideurs articulaires, de l'arthrose ou des déficits moteurs ou sensitifs.

Les **séquelles majeures** sont principalement consécutives à des atteintes encéphaliques (hémorragie ou hématome intracérébral). Elles se caractérisent par des syndromes déficitaires hémisphériques (hémiplégie, monoplégie), des déficits neuro-psychologiques (aphasie, amnésie, troubles du comportement et de l'affectivité) ou une épilepsie post-traumatique. Les autres séquelles majeures proviennent d'atteintes médullaires entraînant une tétraplégie (section moelle cervicale) ou une paraplégie (section moelle dorsale). Plus rarement, elles sont d'origine orthopédique (lésion complète du plexus brachial, section du nerf sciatique).

Parmi les blessés graves au sens de l'AIS (gravité immédiate, M.AIS3+), la moitié conservera des séquelles (tous niveaux), et un sur dix conservera des séquelles majeures (FCI=1).

Au total, si les **séquelles majeures** sont neurologiques ou médullaires, les **séquelles les plus fréquentes** sont d'origine orthopédique.

Les séquelles au niveau national

Au niveau national, il est estimé que près de 22 200 blessés vont conserver des séquelles encore 1 an après l'accident. Ces blessés avec séquelles **sont au trois-quarts des hommes, ont pour plus de la moitié moins de 35 ans, et sont à plus de 80 % des usagers vulnérables.**

Les hommes représentent 73 % des blessés avec séquelles (respectivement 75 % des blessés graves et 64 % des blessés légers et modérés). Les moins de 35 ans pèsent pour 51 % des blessés avec séquelles (respectivement 48 % des M.AIS3+ et 59 % des M.AIS1-2). Les usagers vulnérables comptent pour 81 % des blessés avec séquelles (contre 66 % et 54 %).

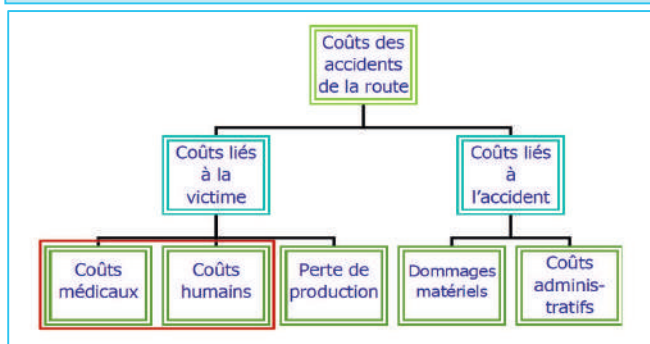
Le coût de l'insécurité routière

Les **valeurs tutélaires** de l'insécurité routière évoluent selon le PIB par habitant et sont actualisées chaque année. Elles s'élèvent en 2022 à :

- 3,792 millions d'euros pour une personne tuée,
- 474 005 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures,
- 18 960 euros pour un blessé léger,
- 5 814 euros pour les dégâts matériels (accident matériel ou corporel).

Ces valeurs de référence et les méthodologies d'évaluation sont précisées par l'**instruction du 16 juin 2014 du ministère chargé des Transports** relative à l'évaluation des projets de transport et la note méthodologique du 1^{er} octobre 2014, conformément 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.

Décomposition des coûts des accidents de la route



Source : Projet Européen "Safetycube", 2017.

Estimation du coût total de l'insécurité routière 2022 selon le rapport Quinet et le rapport VALOR

	2022	Nombre	Quinet	VALOR
Valeurs tutélaires (k€)	Tué	-	3 792	6 091
	Blessé grave MAIS3+ *	-	474	945
	Blessé hospitalisé non grave	-	474	761
	Blessé léger	-	19	30
	Dégât matériel	-	6	6
Evol. valeurs	2019-2022	-	6,9%	6,9%
	2010-2022	-	26,4%	26,4%
Coût (Md €)	Tué	3 267	12,4	19,9
	Blessé grave MAIS3+ *	15 956	7,6	15,1
	Blessé hospitalisé non grave	31 912	15,1	24,3
	Blessé léger	188 966	3,6	5,8
	Accident corporel	183 072	1,1	1,1
	Accident matériel	1 809 507	10,5	10,5
Coût total (Md €)	2022	-	50,2	76,6
	2019	-	48,6	73,5
	2010	-	48,2	74,5

*En attendant une modélisation actualisée par l'Université Gustave Eiffel, l'ONISR a produit des estimations provisoires pour les années 2017-2021 (voir p. 168) pour les blessés MAIS3+ et MAIS1-2, ensuite répartis en blessés hospitalisés non graves (2 fois le nombre de MAIS3+) et blessés légers (le reste). Le nombre d'accidents corporels est estimé grâce au ratio victimes estimées/victimes BAAC.

Les coûts liés à l'insécurité routière ont été les premiers à être intégrés dans l'évaluation socio-économique des infrastructures de transport, avec des valeurs tutélaires s'appuyant sur le consentement à payer.

Les travaux de l'Université Gustave Eiffel sur les données des hôpitaux (Registre du Rhône) et les données des forces de l'ordre (fichier BAAC) ont conclu que le nombre des blessés est au moins 4 fois celui enregistré dans le BAAC. Sur la base de leurs dernières modélisations pour l'année 2016, l'ONISR a développé une méthode d'estimation des blessés sur les années 2016-2022 (voir page 192).

En 2022, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des valeurs tutélaires (Quinet) ci-contre, s'établit à 39,7 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

- 12,4 Md€ au titre de la mortalité ;
- 22,7 Md€ au titre des hospitalisations ;
- 3,6 Md€ pour les victimes légères ;
- 1,1 Md€ pour les dégâts matériels de ces accidents corporels.

1,22 million d'accidents matériels ont été déclarés en responsabilité civile en 2022 auprès des compagnies d'assurances¹, auxquels il faut ajouter 587 000 dommages véhicules estimés pour les accidents à 1 véhicule. Le coût des accidents non corporels correspondant aux seuls dégâts matériels est ainsi de l'ordre de 10,5 Md€.

Le coût total de l'insécurité routière en 2022 (valeurs Quinet) est donc de 50,2 Md€, soit 1,9 % du PIB, et en hausse de + 3,5 % par rapport au coût de l'insécurité routière en 2019.

La France a fait le choix de prendre comme valeur pour le blessé hospitalisé de plus de 24 h « 12,5 % de la valeur statistique de la vie humaine (VVS) » et pour le blessé léger « 0,5 % ». Ces valeurs suivent les recommandations du projet européen HEATCO², qui suggère de prendre un pourcentage de la VVS lorsqu'un calcul direct ne peut être effectué.

Le projet de recherche M-VASEM de l'Université Gustave Eiffel, intégré au projet européen VALOR, a produit une estimation de la valeur unitaire d'un tué ou d'un blessé grave sur un plus grand nombre de coûts supportés. Les résultats donnent une valeur de la vie statistique 1,6 fois plus importante, et une valeur du blessé grave 2 fois plus importante que celles établies par le rapport Quinet. Sur cette base, on estime **le coût de l'insécurité routière à 76,6 Md€ en 2022.**

Mais les coûts administratifs, la perte de production et une partie des coûts médicaux ne sont pas inclus dans cette estimation. Ils représentent environ 25% du coût total de l'insécurité routière ; l'estimation complète dépasserait ainsi les 100 Md€.

¹ Source : France Assureurs.

² Bickel, P., Friedrich, R., et al. 2006

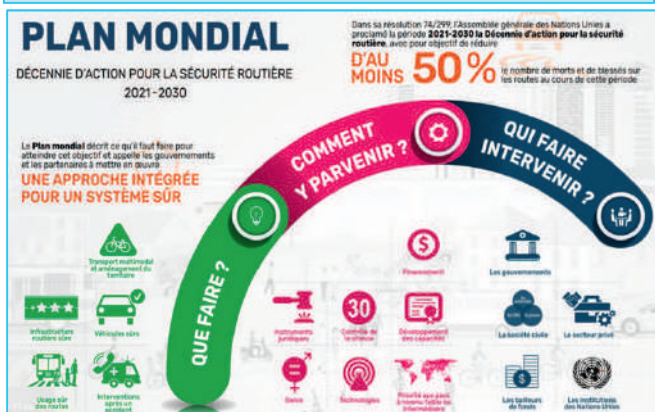
La sécurité routière dans le monde

Accidents de la route dans le monde : les faits (2018)

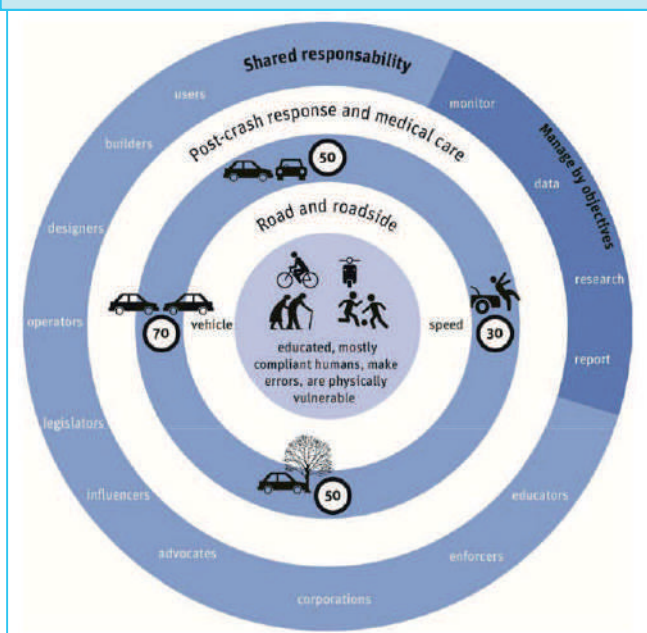


Source: WHO Global Status Report for Road Safety 2018 – OMS

Plan mondial : décennie d'action 2021-2030 Une approche intégrée pour un système sûr



Fonctionnement d'un système sûr



Source Zéro tué et blessé grave sur les routes : mener un changement de paradigme vers un système sûr, ITF, 3 octobre 2016, P31

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

Un objectif mondial de réduction du nombre de tués sur les routes

Parmi les 17 **Objectifs du Développement Durable** (ODD) adoptés par 193 pays membres de l'Organisation des Nations unies en 2015, la **cible 11.2** vise à assurer l'accès de tous à des systèmes de transports sûrs, accessibles et viables, à coût abordable d'ici 2030.

Pour inciter à progresser sur les divers facteurs de risque en matière de sécurité routière et en assurer le suivi, l'OMS a défini 12 objectifs mondiaux volontaires de performance, comportant un ou plusieurs indicateurs. Le document *Towards the 12 voluntary global targets for road safety*, publié en 2020, fournit des orientations sur la manière de rendre opérationnels ces objectifs (indicateurs de performance correspondant aux leviers d'intervention pertinents).

En 2021, l'OMS et les Nations unies élaborent le **Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030**¹ pour orienter et aider les pays à atteindre le nouvel objectif défini pour la communauté internationale, à savoir la **réduction de 50 % du nombre de décès et du nombre de blessés sur les routes d'ici à 2030 (cible 3.6 des ODD)**.

En juin 2022, l'Assemblée générale des Nations unies adopte une Déclaration politique rappelant l'importance de renforcer la coopération internationale pour mener des activités de sensibilisation et faire face aux problèmes de sécurité routière.

En mai 2023, la 7^{ème} semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière promeut la marche, le cyclisme et l'utilisation des transports en commun. La sécurité routière s'avère une condition nécessaire et un des résultats de ces changements modaux.

Les enjeux statistiques et juridiques

Dans de nombreux pays à revenu faible et intermédiaire, le recueil des données d'accidents est la première étape pour définir une politique de sécurité routière pertinente. En 2022, la 7^{ème} conférence de l'IRTAD, intitulée « De meilleures données sur la sécurité routière pour de meilleurs résultats en matière de sécurité », a conduit à la déclaration de Lyon, laquelle contient 14 propositions d'orientations² en la matière.

La législation constitue par ailleurs un domaine d'action clé. A titre d'exemple, le port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les voitures réduit de 45 à 50 % le risque de blessures mortelles ou graves pour les occupants des sièges avant, selon l'OMS³. Or, cette dernière indique que seulement 105 pays disposent d'une législation sur le port de la ceinture de sécurité conforme aux meilleures pratiques.

¹ <https://www.who.int/fr/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>

² https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/irtad_conference_final_declaration.pdf

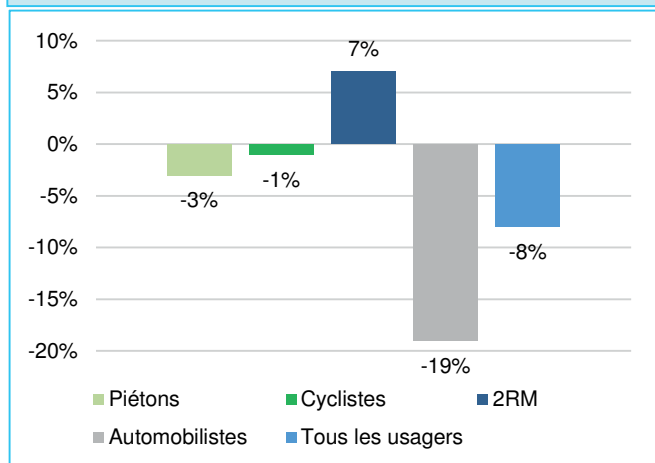
³ <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Domaines d'action

Ce schéma représente l'interconnexion des 5 piliers du plan d'action mondial pour la sécurité routière (gestion, usager, véhicule, infrastructure et intervention des secours) avec les domaines d'action clés (législation, exécution, éducation, technologie).

Domaine Pilier	Législation	Exécution	Education	Technologie	Appui international à la réglementation (résolutions de l'ONU, work packages...)
Gestion de la sécurité routière coordination verticale et horizontale					
Usagers sûrs	Règles de circulation conducteurs cyclistes piétons	Respect de la loi par policiers et inspecteurs	Sensibili- sation, formation, examen	Technologie et équipement d'appui, rappel aux règles	
Véhicules sûrs	Normes et règles pour la mise en circulation des véhicules	Certifica- tion et inspection par inspecteurs qualifiés	Sensibili- sation des usagers, formation des inspecteurs	Technologie et équipement d'appui, rappel à la conformité	
Routes sûres	Normes pour conception construction entretien et signalisation	Vérification, évaluation, inspection par équipes qualifiées	Sensibili- sation gestionnaires routes, usagers, inspecteurs	Conception 'clémente' et 'lisible' des roues, réseaux routiers intelligents	
Intervention efficace après accident	Normes de collecte des données, intervention après accident et enquête	Supervision des services de sauve- tage et enquêteurs sur accidents	Formation sauveteurs, secouristes, enquêteurs	Technologie et équipement d'appui	

Evolution du nombre de tués par type d'usagers entre 2010 et 2019 dans l'ensemble des 34 pays de l'IRTAD



Objectifs et stratégies à horizon 2030

En 2020, la Commission européenne a défini le cadre politique de l'Union européenne en matière de sécurité routière pour la décennie d'action 2021-2030. En complément, la résolution du Parlement européen en date du 6 octobre 2021 formule des recommandations pour atteindre :

- l'objectif stratégique à long terme de se rapprocher de « zéro mort » et de « zéro blessure grave » sur les routes de l'Union d'ici à 2050 (« Vision Zéro ») ;
- et son objectif à moyen terme de **réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves d'ici à 2030 par rapport à l'année de référence 2019**, conformément à la déclaration de La Valette de 2017.

Le rapport annuel de l'IRTAD (2022) présente les résultats d'une enquête parmi ses membres, des pays de l'OCDE, concernant la manière dont les objectifs des nations unies ou de l'Europe sont repris. Sur les 33 pays ayant répondu à l'enquête,

- 19 pays ont retenu l'objectif de réduction de 50 % de réduction de la mortalité, 7 pays mentionnent l'objectif « zéro mort » en 2050,
- 23 pays ont déclaré avoir établi une nouvelle stratégie de sécurité routière pour la décennie, ou être en cours de rédaction,
- 28 pays mentionnent explicitement l'approche Système Sûr ou Vision zéro.

Tendances à long terme (2010-2019)

Le rapport annuel de l'IRTAD (2022) indique une **baisse en moyenne de 7,7 % du nombre de morts sur la route entre 2010 et 2019 dans 34 pays de l'IRTAD¹** – soit une baisse de 18 % en excluant les Etats-Unis. L'objectif de réduire de 50 % d'ici 2020 n'est donc pas atteint. Toutefois, la Norvège, la Grèce et la Suisse tendent vers l'objectif (- 48 %, - 45 % et - 43 % respectivement). A l'inverse, la Colombie, les Etats-Unis et les Pays-Bas enregistrent une hausse (+ 21 %, + 10 % et + 3 % respectivement).

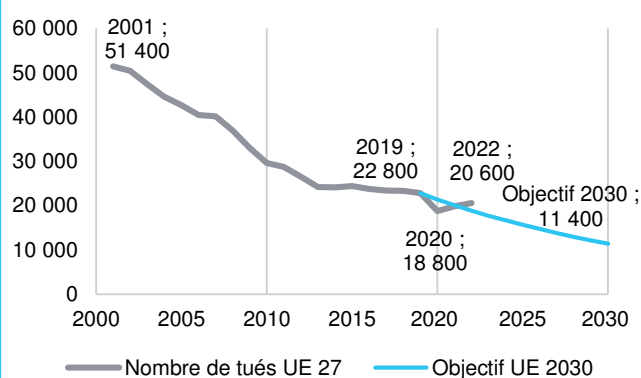
Dans l'ensemble de ces 34 pays, la mortalité des cyclistes diminue en moyenne de 1 % entre 2010 et 2019. Plus précisément, ce taux diminue de 52 % en Lituanie ou encore de 30 % au Japon et au Canada. Néanmoins, dans 15 pays, ce taux a augmenté (+130 % en Argentine, +90 % en Israël, +60 % en Irlande) – reflétant l'augmentation de l'usage du vélo. Dans les 7 pays² différenciant les vélos à assistance électrique (VAE) des vélos traditionnels, la part des utilisateurs de VAE parmi les cyclistes tués est en augmentation. Par exemple en Allemagne, 35 % des cyclistes tués en 2021 étaient en VAE (9 % en 2015).

¹ Liste des 34 pays (code ISO) : AR, AU, BE, CA, CH, CL, CO, CZ, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IL, IS, IT, JP, KR, LT, LU, NL, NO, NZ, PL, PT, RS, SE, SI, US

² BE, CH, DE, FR, GR, IL, JP

La France dans l'Europe de la sécurité routière

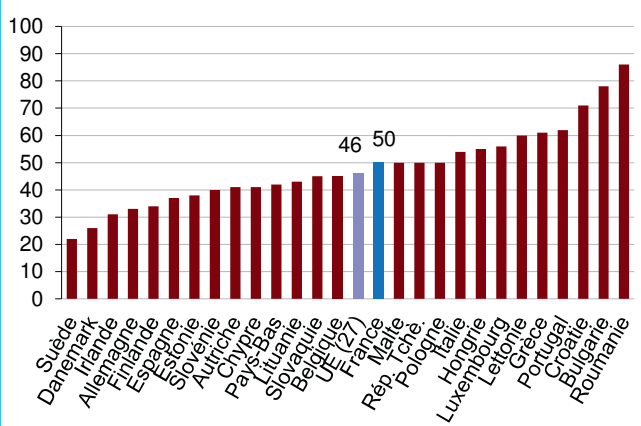
Evolution de la mortalité dans l'Union européenne (résultats sur 27 Etats) : objectif 2030



Données 2022 provisoires

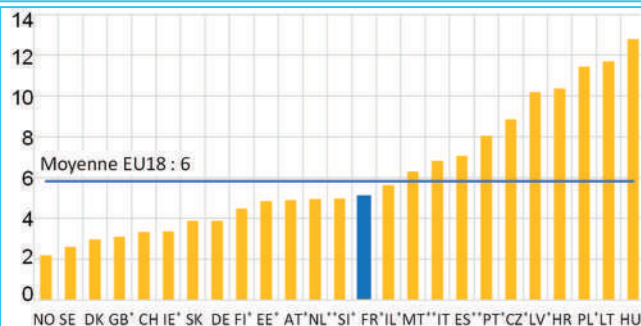
Source : Commission Européenne, février 2023 et CARE (base de données européenne sur les accidents)

Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2022)



Source : ETSC, 17th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2023.

Mortalité routière par milliard de véhicules.km en Europe (moyenne 2020-2022)



* Moyenne sur 2019-2021 ** Moyenne sur 2019-2020

Source : ETSC, 17th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2023.

Environ 1,35 million de personnes décèdent chaque année dans le monde sur les routes¹ dont 2 % dans l'Union européenne. Le bilan provisoire 2022 affiche **20 700 décès pour les 27 Etats membres de l'UE**, soit une hausse de + 4 % par rapport à 2021, mais une baisse de - 9 % par rapport à 2019, année de référence pour la décennie. Les évolutions sont moins favorables, en France, avec une hausse de + 11 % entre 2021 et 2022, et de + 1 % entre 2019 et 2022.

Les objectifs de la décennie fixés par l'UE sont de diviser par 2 le nombre de tués et de blessés graves² et donc de passer sous la barre des 11 400 décès dans l'UE27 d'ici 2030. Pour atteindre cet objectif, la mortalité routière devait baisser en moyenne de - 6,1 % chaque année entre 2019 et 2030. Avec le total atteint en 2022, la mortalité doit maintenant baisser de - 7,2 % par an pour les 8 années suivantes.

La mortalité routière en Europe

D'après les premières estimations de 2022, les plus fortes baisses par rapport à 2021 se trouvent en Slovaquie (- 25 %), en Lettonie (- 23 %), en Lituanie et à Chypre (- 18 % chacun). Cependant, la mortalité routière a augmenté dans 19 pays, notamment au Luxembourg (+ 50 %), en Norvège (+ 35 %) et aux Pays-Bas (+ 27 %).

La part de la France dans la mortalité routière de l'UE 27 est de 15,9 % pour un poids légèrement inférieur (14,7 %) dans la population. Le nombre de tués par million d'habitants dans l'UE est de 46 en 2022 contre 50 en France.

En 2022, le spectre va de 86 en Roumanie à 22 pour la Suède, en passant par 33 pour l'Allemagne, 37 pour l'Espagne ou encore 54 pour l'Italie.

La France présente une mortalité routière rapportée au trafic légèrement inférieure à la moyenne de l'UE (6 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules) sur les 3 années 2019, 2020 et 2021.

Selon les classes d'âge (UE27³, 2021)

En 2021, en Europe, les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 10,6 % de la population mais 14,3 % de la mortalité routière. En France, alors qu'en 2010, ils représentaient 12,4 % de la population pour 24,8 % de la mortalité, ils représentent en 2021 respectivement 12,0 % et 20,2 %. La mortalité moyenne rapportée à la population des seniors (personnes de 65 ans et plus), jusqu'à présent inférieure en France à la moyenne européenne, est maintenant quasi équivalente. Les seniors représentent 27,2 % de la mortalité européenne pour 20,8 % de la population. En France, en 2021, ils représentent 26,0 % de la mortalité pour 20,7 % de la population ; contre 19,1 % de la mortalité en 2010.

¹ Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, OMS, 2018.

² EU Road Safety Policy Framework 2021-2030

³ Les données des tués n'incluent pas les chiffres de Chypre, de l'Irlande, de la Lettonie, de Malte et de la Suède, indisponibles pour 2021.

Données d'exposition

						
Population (millions hab) (au 01/01/2021)	83	47	68	59	17	447
Superficie (milliers de km ²)	353,3	502,7	551,7*	297,8	34,1	4 471
Réseau autoroutier (km) (données 2020)	13 192	15 722	11 660	6 977	2 789	74 502
Réseau routier total (milliers de km) (données 2020)	230	667	1 105	235	141	4 467
Circulation (milliards véh-km) (données 2020)	809,2	298,2	629,8	488,3	105,2	3 583
Motorisation (VL/1000 hab) (données 2020)	580	521	567	670	503	560
Parc VL (millions véh) (données 2020)	48,2	24,7	38,3	39,7	8,8	250
Parc 2RM (millions véh) (données 2020)	4,7	5,6	4,1	9,6	2,0	36
VMA autoroute	130 conseillée	120	110-130	110-130	100-130	/

Source : Commission européenne, Statistical pocketbook année 2022, Transports européens en chiffres, 2023.

* Données IGN

Mortalité par million d'habitants

						
En 2000	91	144	137	124	68	/
En 2015	43	36	54	56	31	55
En 2019	37	37	50	53	34	51
En 2021	31	32	45	48	33	45
Estimation 2022	33	37	50	54	42	46

Source : Commission européenne, DG-Move, juin 2023.

Mortalité routière par âge

						
Tués 15-17 ans	64	26	87	63	18	433*
Tués 15-17 ans / Total	2,5%	1,7%	3,0%	2,2%	3,5%	2,2%
Population 15-17 ans / Total	2,7%	3,1%	3,7%	2,9%	3,4%	3,1%
Tués 18-24 ans	287	173	505	302	67	2 333*
Tués 18-24 ans / Total (%)	11,2%	11,3%	17,2%	10,5%	13,2%	12,0%
Population 18-24 ans / Total	7,4%	7,1%	8,2%	6,9%	8,8%	7,5%
Tués 15-24 ans	351	199	592	365	85	2 766*
Tués 15-24 ans / Total	13,7%	13,0%	20,1%	12,7%	16,7%	14,3%
Population 15-24 ans / Total	10,1%	10,2%	12,0%	9,8%	12,2%	10,6%
Tués ≥ 65 ans	868	349	770	870	196	5 272*
Tués ≥ 65 ans / Total	33,9%	22,8%	26,2%	30,3%	38,5%	27,2%
Population ≥ 65 ans / Total	22,0%	19,8%	20,7%	23,5%	18,6%	20,8%

Source : CARE database, données 2021.

*Données sur l'UE22 sans Chypre, l'Irlande, la Lettonie, Malte et la Suède, dont les données par classes d'âge sont manquantes en 2021.

Mortalité routière par réseau

						
Routes hors agglo	1 498	800	1 736	1 365	254	10 118
Tués routes hors agglo / total	58,5%	52,2%	59,0%	47,5%	49,9%	50,8%
Routes en agglo	746	417	964	1 264	205	7 520
Tués routes en agglo / total	29,1%	27,2%	32,7%	44,0%	40,3%	37,8%
Autoroutes	318	316	244	246	47	1 728
Tués autoroutes / total	12,4%	20,6%	8,3%	8,6%	9,2%	8,7%

Source : CARE database, données 2021.

Mortalité routière par catégorie d'usagers

						
Automobilistes	1118	611	1 414	1192	180	8 625
Tués automobilistes / Total	44%	40%	48%	41%	35%	43%
2RM	529	395	668	762	91	3 742
Tués 2RM / Total	21%	26%	23%	27%	18%	19%
Cyclistes	372	63	227	220	145	1 802
Tués cyclistes / Total	15%	4%	8%	8%	28%	9%
Piétons	344	301	391	471	43	3 473
Tués piétons / Total	13%	20%	13%	16%	8%	17%
Total 2021	2 562	1 533	2 944	2 875	509	19 917

Source : CARE database, données 2021.

Analyse comparative (UE27)

Depuis 2000, la mortalité routière en France se situe dans la moyenne européenne. En 2022 cependant, le nombre de tués par million d'habitants en France (indicateur retenu pour les comparaisons) est de 50 contre 46 pour l'UE27. Parmi les pays voisins pour cette année, l'Allemagne compte 33 personnes tuées par million d'habitants, l'Espagne 37 et l'Italie 54 et les Pays-Bas 42.

La France présente des spécificités territoriales qui rendent les comparaisons difficiles. Sa population est équivalente à celle de l'Italie, et inférieure à celle de l'Allemagne. Pourtant la superficie de la France et la longueur du réseau routier français sont beaucoup plus importantes : 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 global en France est moindre qu'en Allemagne mais supérieur à celui de l'Italie ou de l'Espagne. 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 pratiquées plus élevées. En Allemagne, malgré des vitesses maximales autorisées supérieures à la France sur routes hors agglomération, les vitesses y sont souvent assez contraintes dans les faits par la congestion et la densité de circulation. Presque 60 % de la mortalité intervient en France sur les routes hors agglomération, un taux similaire à l'Allemagne mais supérieur aux autres pays cités (Espagne, Italie et Pays-Bas). Les autoroutes comptent pour 8,3 % de la mortalité en France, pour 12,4 % en Allemagne : le linéaire des autoroutes françaises n'est inférieur que de 11,6 % mais la vitesse y est limitée à 130 km/h. 24 personnes sont décédées en Allemagne pour 1 000 km d'autoroutes, contre 21 en France.

En 2021, la part des usagers de deux-roues motorisés dans la mortalité en France (23 %) est supérieure à la moyenne de l'UE. Elle est cependant inférieure à celle de l'Italie (27 %) malgré un parc nettement moindre (estimé en 2020 à 4,1 millions en France contre 9,6 millions en Italie) ou de l'Espagne (26 %).

Le nombre de tués à vélo en France est en nette augmentation depuis plusieurs années. En 2021, il est 3,6 fois supérieur au nombre de cyclistes tués en Espagne, mais reste 1,6 fois inférieur à celui de l'Allemagne. Cela représente 8 % de la mortalité en France, ce qui reste inférieur aux 15 % en Allemagne ou aux 28 % aux Pays-Bas.

En France les enjeux concernent les 15-24 ans, les usagers de 2RM et les routes hors agglomération.

La mortalité des 65 ans et plus augmente dans l'ensemble des pays observés et s'inscrit comme une tendance forte, au même titre que les enjeux relatifs aux piétons et aux cyclistes.

Histoire de la sécurité routière et perspectives

De l'après-guerre à nos jours, près de 700 000 personnes ont été tuées sur les routes de France.

Carte des points noirs sur RN traités de 1983 à 1990



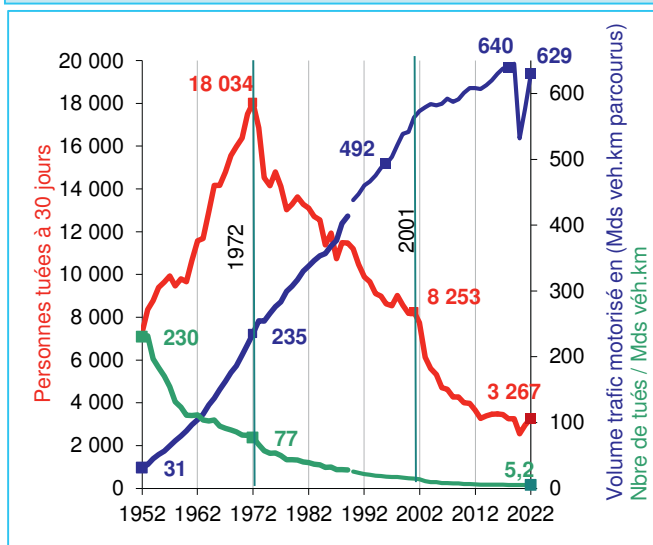
Source : DDM, Prévention routière.

Opération « Mazamet, ville morte » en 1973



Source : Prévention routière

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2022*



Les données de trafic fournies par le SDES ont été rebasées en 2022 pour les années allant de 1990 à 2021

*2022 : données provisoires

L'amélioration de la sécurité routière sur le long terme résulte de politiques coordonnées aux plans local, national et international pour assurer la sécurité des déplacements, de l'organisation de l'urbanisation aux solutions de mobilité collective ou individuelle. La sécurité des mobilités routières repose conjointement sur l'infrastructure (conception, entretien, exploitation), le véhicule (sécurité passive et active) et le comportement des usagers (éducation, prévention, répression). La prise en charge des blessés et les progrès médicaux complètent le dispositif.

De l'après-guerre à 1972

L'accidentalité explose après-guerre avec l'expansion du parc automobile. L'ensemble des règles de circulation est précisé en 1954 ; le recueil de données accidents, fiabilisé, comptabilise 7 166 personnes tuées à 3 jours (décédées sur le coup ou dans les 3 jours suivant l'accident). L'investissement sur les routes nationales (RN) permet des déplacements plus rapides et plus sûrs : la moitié des autoroutes sont construites entre 1946 et 1975, le traitement des points noirs sur RN débute dans les années 1960 ; en 1962 la vitesse maximale autorisée (VMA) est de 60 km/h en ville et en fin de décennie sont expérimentées des VMA sur RN les week-ends de grands départs. Des seuils d'alcoolémie sont instaurés (contravention 0,8 g/L, délit 1,2 g/L d'alcool dans le sang). Sur 1952-1972, la mortalité est multipliée par 2,5 et le trafic par 7,5 : le nombre de personnes tuées par milliard de véh.km parcourus passe de 230 à 77.

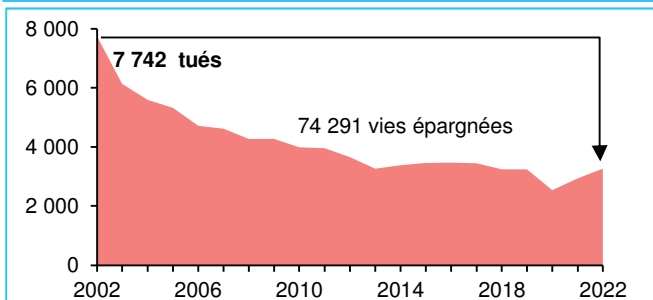
De 1972 à 2002

La politique de sécurité routière s'organise : création du comité interministériel de la sécurité routière, nomination d'un délégué interministériel. En 1972, le pic de mortalité est atteint : 16 545 morts comptabilisés à 6 jours (soit 18 000 morts à 30 jours), une situation que dénoncent les 16 000 habitants de Mazamet allongés sur le sol. Cette prise de conscience collective permet l'instauration de VMA hors des villes, le port de la ceinture de sécurité à l'avant (en 1991 à l'arrière) et progressivement le casque pour les 2RM. La politique locale de sécurité routière se structure (plans départementaux de sécurité routière) ; le programme REAGIR¹ naît après l'accident de Beaune en 1982 (53 morts dont 44 enfants). Les véhicules sont plus sûrs (anti-blocage des roues puis airbag, contrôle technique en 1985). En 1989, le livre blanc de la sécurité routière² trace les grandes orientations et exprime la nécessité d'améliorer le contrôle. Le permis à points est instauré en 1992. La mortalité baisse de - 27 % sur 1972-1982 (trafic multiplié par 1,4), de - 24 % sur 1982-1992 (trafic multiplié par 1,3), et de - 22 % sur 1992-2002 (trafic multiplié par 1,2). En 2002, on a 14 tués par milliard de véh.km parcourus.

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

² Pierre Giraudet, *Livre blanc de la sécurité routière*, La documentation française, 1989.

Nombre de vies épargnées en France métropolitaine par rapport à la mortalité de 2002



Scenario INSEE de répartition de la population en France métropolitaine par classe d'âge en 2030

0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
16,7%	4,9%	8,7%	12,3%	12,7%	12,2%	12,7%	11,6%	12,9%

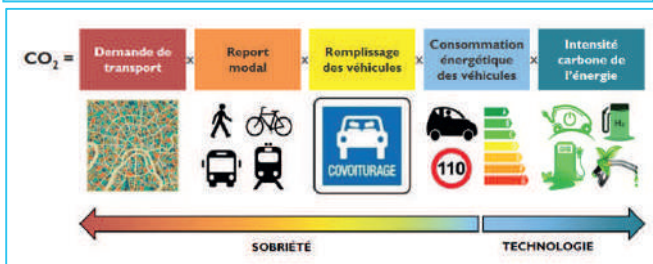
Source : INSEE scénario central 2060

Structure de la mortalité routière en France métropolitaine en 2010 et 2022, et projection 2030

Année	2010	2022	2030
Mortalité	3 992	3 267	projection
Part des			
0-13 ans	2,8%	1,8%	0,8%
14-17 ans	4,5%	3,0%	0,9%
18-24 ans	20,8%	16,8%	14,1%
25-34 ans	17,6%	14,2%	12,2%
35-44 ans	13,7%	12,9%	10,8%
45-54 ans	12,7%	12,4%	8,3%
55-64 ans	8,8%	11,8%	22,5%
65-74 ans	6,6%	11,8%	7,5%
75 ans et +	12,5%	15,2%	22,8%

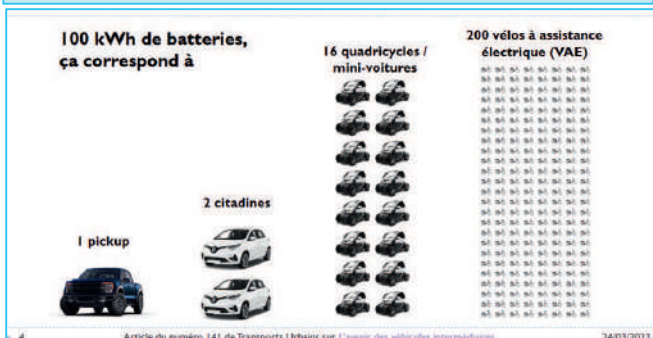
La projection en 2030 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee (scénario central), en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2015-2019 des tués rapportés à la population.

Réduire les émissions de CO2 des transports



Source : Thèse d'Aurélien Bigo <http://www.chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/01/These-Aurelien-Bigo.pdf>

Besoins en batteries selon la taille de véhicule



De 2002 à 2022

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) est créé en 2001¹. En juillet 2002, la sécurité routière est l'un des quatre chantiers prioritaires du Président de la République. Les premiers radars fixes de contrôle automatisé de vitesse sont installés. Le permis probatoire est instauré en 2004. La conduite avec alcool entraîne un retrait de 6 points. On compte moins de 5 000 morts en 2006 et une réduction de - 51 % de la mortalité sur 2000-2010. Plus de 30 000 vies ont été épargnées durant cette période, dont les trois quarts grâce à la baisse des vitesses pratiquées et 11 % grâce à l'amélioration de la sécurité du parc automobile². Avec un objectif de - 50 % des décès atteint sur 2000-2010, l'Union européenne reprend l'objectif sur 2010-2020. Mais la mortalité routière en France, à l'instar des autres pays européens, marque le pas après 2013. Malgré de nouvelles mesures (engagements des employeurs dans la prévention, radars diversifiés, dépistages alcool-stupéfiants performants, accès au 2RM, abaissement de la VMA à 80 km/h), la tendance s'infléchit en fin de décennie mais sans atteindre l'objectif. Les restrictions de circulation lors de la pandémie en 2020 et 2021 réduisent ponctuellement le bilan des décès routiers (résultat 2020 équivalent à 1925 pour un parc véhicule multiplié par 50), mais l'année 2022 revient au niveau de 2019. La mortalité a baissé de - 53 % sur 2002-2012 (trafic multiplié par 1,1), et de - 11 % sur 2012-2019 (trafic quasi-stable). Le nombre de personnes tuées par milliard de véh.km parcourus passe de 14 à 5.

Perspectives pour 2030

La France adhère aux objectifs européens de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 (en prenant comme année référence 2019, avant la pandémie). La part des seniors dans la population contribuant à la mortalité routière va continuer d'augmenter. Post-pandémie, si le bilan 2022 est équivalent à 2019, la structure de la mortalité a changé avec le développement des modes doux, le télétravail... Par ailleurs, l'Europe inscrit l'évolution des mobilités dans une stratégie de décarbonation « Fit for 55 » (réduction des émissions de CO₂ de - 55 % entre 1990 et 2030). En France³, 30 % des émissions de CO₂ sont générées par les transports. Pour les déplacements individuels, la voiture contribue à 78 % des émissions et l'avion 19 %. Les leviers d'action relèvent de la sobriété (réduction des déplacements plutôt qu'augmentation, report modal, covoiturage) et des progrès technologiques (des véhicules propres et une énergie produite bas-carbone). La structure du parc véhicule va évoluer (plus de véhicules électriques, moins gros), et les habitudes de mobilité vont être transformées à moyen terme.

¹ 4ème mandature 2017-2020, le décret fondateur du 28/08/2001 a été modifié de manière significative par le décret n° 2016-1511.

² Yves Page & al, *How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010*, Conférence AAAM, 2011.

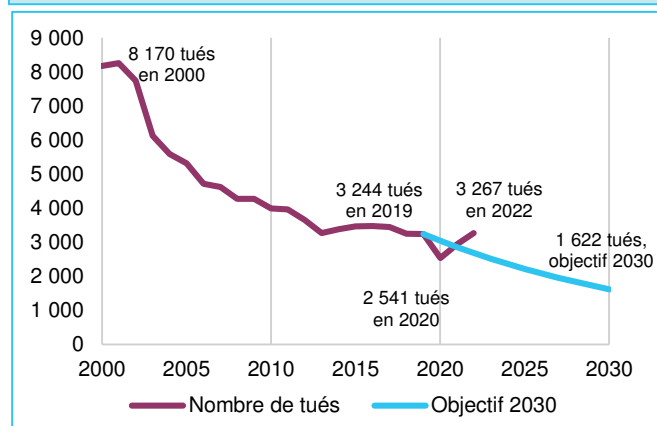
³ <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

L'approche systémique de la France

Depuis 50 ans, la politique de sécurité routière en France s'appuie sur la prise en compte de l'aspect multifactoriel de l'accidentalité et la nécessité d'une approche systémique pour y répondre.

Cette approche permet d'apporter des réponses à l'amélioration du partage de l'espace public, à l'accompagnement de l'évolution des mobilités, en particulier les mobilités actives, au sein d'espaces qui ont été aménagés depuis plusieurs décennies surtout au regard des besoins des véhicules motorisés. Elle favorise l'engagement des collectivités territoriales à mettre en place des interventions de sécurité routière selon cette approche, tout en intégrant les impératifs de transition écologique.

Evolution de la mortalité en France depuis l'année 2000 et objectif 2030



Source : BAAC Tués à 30 jours, redressés de 2000 à 2004.

La recommandation du comité des experts : vers un Système sûr durable

Le 28 novembre 2022, le **comité des experts** a remis un rapport au conseil national de sécurité routière réuni en séance plénière : « **L'approche Système sûr et sa mise en œuvre en France, vers un Système sûr durable** ». Les experts considèrent que la consolidation du Système sûr est « *une formidable opportunité pour fédérer les énergies, les initiatives et les organisations œuvrant pour la sécurité routière* ».



Source : Rapport du comité des experts auprès du CNSR, nov 2022.

Les objectifs en France

La France a signé la déclaration de La Valette en 2017 et la déclaration de Stockholm en 2020. Ainsi, elle s'est engagée à long terme dans la « vision zéro » et a repris à son compte l'objectif en sécurité routière de l'ONU de réduire de moitié la mortalité routière et les blessés graves pour la décennie d'action en cours. Avec l'Union européenne, la France poursuit son approche systémique et multi-niveaux pour sa politique de sécurité routière.

De nouveaux défis s'ajoutent avec des évolutions sociétales majeures : vieillissement de la population, évolution des mobilités (actives, partagées), adaptation des villes et territoires au changement climatique, transition écologique et diffusion progressive de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite.

L'amélioration de la sécurité des déplacements s'inscrit dans le contexte de « l'Ajustement à l'objectif 55 » (Fit for 55) de l'Union européenne, qui vise une réduction des émissions de CO₂ de 55 % d'ici 2030 (par rapport à 1990). L'impératif de changement des habitudes de déplacement conduira à des modifications de la structure de l'accidentalité et donc des priorités d'actions.

Co-organisation de la sécurité routière

La politique de sécurité routière est une politique interministérielle volontariste. Elle intervient dans plusieurs domaines et impacte une diversité d'acteurs.

Les trois commissions du Conseil national de la sécurité routière (CNSR) construisent des propositions concrètes à l'attention du Gouvernement qui seront débattues en séance plénière par des acteurs aux compétences et sensibilités variées.

Le CNSR s'appuie sur un comité des experts. En 2022, ce comité a publié 2 rapports : « L'approche Système sûr et sa mise en œuvre en France, vers un Système sûr durable » et « Des données pour un Système sûr durable ».

Politiques des territoires

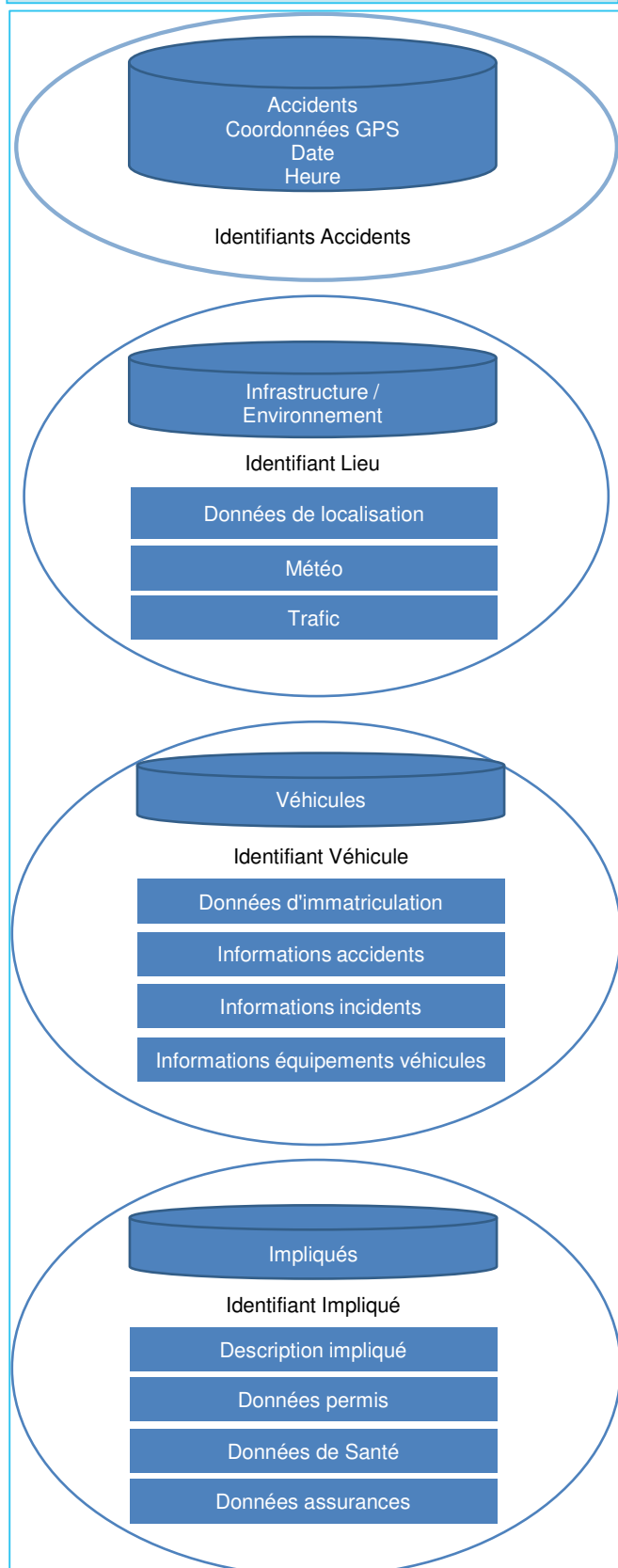
L'année 2022 a été marquée par l'élaboration des documents généraux d'orientation (DGO) départementaux en matière de sécurité routière, définissant des stratégies quinquennales 2023-2027. Afin d'ajuster au mieux les actions de sécurité routière aux spécificités des territoires et démultiplier les leviers, ce travail a rassemblé l'ensemble des partenaires locaux. Le diagnostic partagé des enjeux a permis la définition d'orientations communes qui serviront à guider les actions de chacun dans son domaine de compétence.

Dans le même temps, les collectivités se mobilisent pour déployer des politiques de mobilité en cohérence avec les objectifs de décarbonation du secteur des transports.

Quelles données pour un Système sûr durable ?

Mieux caractériser l'accident, notamment :

- les usagers impliqués (gravité et suivi médical) ;
- les véhicules (équipement et activation des systèmes embarqués) ;
- l'infrastructure (contexte routier, état des routes)



Source : Rapport du comité des experts auprès du CNSR, nov 2022

Vitesses adaptées et mobilités durables

Les vitesses pratiquées par les usagers dépendent de l'environnement qu'ils traversent, des règles prévues sur l'infrastructure, du mode de déplacement qu'ils ont choisi et de leur expérience personnelle (compréhension du système routier, rapport à la règle, habitude du déplacement et du véhicule utilisé, considérations sociétales). Par ailleurs, la vitesse sera un facteur important dans la gravité de l'accident et la probabilité de survie ou de séquelles.

Le développement des modes doux nécessite une réduction des vitesses car l'humain n'est alors plus protégé par l'habitacle d'un véhicule en cas d'accident. Cet axe est donc transversal à l'ensemble des 4 piliers du Système sûr et durable. A l'initiative des collectivités, le déploiement du 30 km/h en ville se poursuit, participant au développement des modes actifs, volet incontournable des politiques de décarbonation et de mobilité durable.

Les usagers

L'éducation et les actions de prévention sont essentielles pour apprendre à se déplacer dans tous les territoires, pour sa propre sécurité et celle des autres. Un continuum éducatif est mis en place dès le plus jeune âge, adapté aux modes de déplacement de l'enfant, de l'adolescent, du jeune adulte. Des campagnes de prévention prennent le relais. Le volet contrôle vient accompagner la diffusion de comportements sûrs.

Les véhicules

En 2022, la directive européenne sur la sécurité des véhicules entre en vigueur : les nouveaux modèles d'automobiles doivent répondre à de nouvelles exigences d'équipement de sécurité tels que les limiteurs de vitesses et les enregistreurs de données d'accidents. En 2024, cette mesure sera étendue aux anciens modèles vendus neufs. Les poids lourds ont leur propre calendrier (prévention des accidents avec angle mort...).

Infrastructures et environnement

La France revoit actuellement ses outils pour répondre à la directive européenne de 2019 sur la gestion des infrastructures routières du réseau routier national. Cette directive précise les audits d'études de sécurité nécessaires tant pour la construction ou l'aménagement des infrastructures du réseau routier national mais aussi l'amélioration du réseau existant.

La prise en charge des victimes

Le registre du Rhône recense depuis 1995 les victimes d'accidents de la route survenus dans le département du Rhône. Il permet d'étudier les blessés et leur devenir. La modélisation réalisée avec l'ONISR décrit les caractéristiques et évolutions des blessés, en particulier graves, selon le milieu et le mode de déplacement.

La co-organisation de la sécurité routière

La sécurité routière, politique publique, concerne chaque collectivité, entreprise et citoyen.

Le Conseil national à la sécurité routière (CNSR)

Composé d'élus locaux, de représentants de gestionnaires de voirie, d'entreprises intéressées par le sujet ou encore d'associations, le CNSR a pour mission principale de conseiller le Gouvernement en émettant notamment des avis et recommandations.

Par la diversité des profils et des compétences, les 67 membres se répartissent en 3 commissions selon leurs domaines d'expertise et enjeux respectifs :

- Partage de la route, maîtrise des déplacements ;
- Santé, comportement pour une mobilité responsable ;
- Véhicules, technologies innovantes, infrastructures.

Réuni le 28 novembre 2022, le CNSR a adopté **neuf recommandations** visant à :

- Lutter contre l'usage du téléphone en circulant,
- Lutter contre la conduite sous influence (alcool et stupéfiants),
- Evaluer et réduire les blessures psychologiques liées aux accidents de la circulation,
- Améliorer la connaissance sur les blessés des accidents de la circulation pour mieux communiquer,
- Contribuer au bon usage des aides à la conduite,
- Rendre les infrastructures urbaines propices aux déplacements de tous les usagers,
- Adapter les infrastructures routières pour une meilleure prise en considération des usagers vulnérables,
- Développer la connaissance et la sensibilisation sur les effets des médicaments sur la conduite,
- Mobiliser davantage les branches professionnelles sur le risque routier.

Le **comité des experts**, composé de 15 membres, apporte au CNSR des éléments de connaissance sur les enjeux et de veille sur les évolutions à anticiper. Certains experts interviennent au sein des 3 commissions, leurs éclairages scientifiques contribuant à alimenter le débat public.

Source : <https://conseilnational-securiteroutiere.fr/les-travaux/>

Le **CNSR**, créé par décret du 28 août 2001 et renouvelé en 2021¹ pour une période de 3 ans, organise le débat des acteurs de la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations).

Une politique interministérielle

Le **comité interministériel de sécurité routière (CISR)**, réunissant les différents ministres impliqués, fixe les grandes orientations de la politique du gouvernement et les actions prioritaires².

La **Déléguée interministérielle à la sécurité routière (DISR)** met en œuvre les actions décidées par le CISR et assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière, avec l'appui de conseillers techniques ministériels.

L'**Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)**, placé auprès de la DISR, collecte et analyse les données d'accidentalité et de comportements, pilote le programme d'études et de recherches de la Délégation à la sécurité routière (DSR)³, et diffuse la connaissance. Il anime les observatoires locaux placés auprès des préfets.

Diversité des ministères impliqués

Le **ministère de l'intérieur et des outre-mer** intègre, outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, de la sécurité civile et de la gestion de crise, la DSR. Sous l'autorité de la DISR, la DSR prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. L'UCLIR⁴ coordonne l'action des forces de l'ordre dans leurs missions de sécurité routière. Le ministère veille aussi à la bonne prise en compte des spécificités des territoires ultramarins.

Le **ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires** conduit les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier, de réglementation des véhicules, et prépare les mutations vers des mobilités décarbonées.

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

Le **ministère de la justice** gère le contentieux de la circulation routière : non-respect des règles, atteintes involontaires à la personne, infractions « papiers » et celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre.

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

Le **ministère du travail, du plein emploi et de l'insertion** anime avec la CNAMTS, au plan national et local, la prévention du risque routier professionnel.

¹ Décret n°2001-784 du 28 août 2001 et décret du 26 janvier 2021 portant nomination au Conseil national de la sécurité routière.

² Décret n°75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière.

³ La Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR) est devenue DSR par décret et arrêté de réorganisation du 27 avril 2017.

⁴ Unité de coordination de lutte contre l'insécurité routière créée en 2010.

Document Général d'Orientations (DGO)

Le DGO 2023-2027 porte sur 4 enjeux communs à tous les départements : les deux-roues motorisés, la mobilité « douce », le risque routier professionnel et la conduite à risque.

Une urbanisation sous l'angle de la sécurité routière

Les projets d'aménagement et de développement durable (PADD) des plans locaux d'urbanisme (PLU) comportent des orientations générales concernant les transports et les déplacements. La sécurité routière y est envisagée de façon systématique, en considérant les différents usagers (riverains, piétons) et usages (marchandises, transit...) ou encore l'implantation d'activités nouvelles ou de logements créant de nouveaux flux de déplacements.

Des déplacements sécurisés

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 redéfinit la planification locale de la mobilité autour de deux outils : le plan de mobilité, ex-plan de déplacements urbains (PDU), pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et le plan de mobilité simplifié pour les territoires moins denses. Un volet de ces outils porte sur l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport.

Une circulation définie et organisée

Le schéma directeur routier, 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).

Employeurs engagés

ISO 39001 – management de la sécurité routière : aider les organisations à mieux identifier et gérer les risques routiers.

ISO 45001 – management de la santé et de la sécurité au travail : recommandations complémentaires en matière de sécurité routière.

Charte des 7 engagements « + » car élargie aux risques à vélo.

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 (2023-2027 pour la dernière édition), lequel guide l'action de l'Etat déconcentré et de ses partenaires en faveur de la réduction de l'accidentalité routière. Le préfet définit aussi sa déclinaison annuelle, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). En complément de ces outils, le préfet préside la **commission départementale de sécurité routière** qui peut être consultée pour toute question relative à la sécurité routière.

Divers exploitants routiers

Sous l'autorité du MTECT, les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage gèrent 9 000 km de réseau autoroutier concédé tandis que les 12 000 km de réseau routier national non concédé sont de la compétence des directions inter-départementales des routes. Les conseils départementaux exploitent 380 000 km de voiries départementales, les communes et intercommunalités 700 000 km.

Collectivités territoriales et intercommunalités impliquées

Les différents niveaux de collectivités locales sont compétents en matière de sécurité routière en ce que les **régions** interviennent dans l'amélioration de l'éducation routière et de la formation professionnelle, les **départements** organisent le transport scolaire et interurbain et gèrent la voirie départementale, et les **communes** organisent l'aménagement du territoire. Les **métropoles** exercent des compétences renforcées en lieu et place des communes membres et reprennent la gestion des routes départementales sur leur territoire.

La loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration, dite « 3Ds », permet aux collectivités qui le souhaitent de se voir transférer les routes nationales non concédées qui n'ont pas été décentralisées. 1 353 kilomètres de réseau national seront transférés à 16 départements et 3 métropoles et 1 640 km mis à disposition de 3 régions à titre expérimental (décision du 4 janvier 2023).

Partenaires multiples

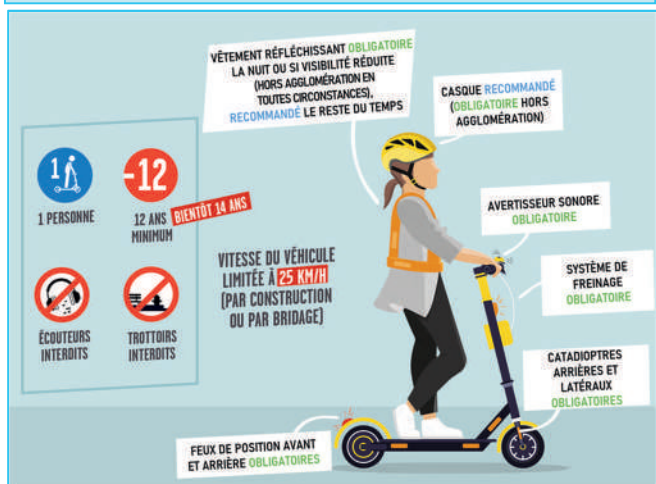
Les partenaires agissent en matière de prévention (**assurances et associations**), formation (**établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière**), secours (**sapeurs-pompiers, urgences des hôpitaux privés et publics et associations secouristes**) ou encore soutien aux victimes d'accidents et de leurs familles (**associations**). Les **entreprises** agissent aussi en élaborant un plan de prévention du risque routier et en signant la charte des 7 engagements « + » (depuis 2015, plus de 2 730 entreprises pour plus de 4,5 millions de salariés). Des journées pour la sécurité routière sont aussi proposées par la DSR depuis 2016 en complément de la charte.

La sécurité des usagers de la route

Plan vélo et marche 2023-2027

Afin d'encourager la pratique du vélo, l'Etat finance le développement d'**aménagements cyclables sécurisés**. La charte des 7 engagements pour une route plus sûre, désormais **charte des 7 engagements « + »**, car élargie aux risques à vélo, s'inscrit dans la promotion d'une pratique sécurisée du vélo. Elle incite les employeurs à promouvoir les dispositifs et équipements améliorant la visibilité et la sécurité des cyclistes ainsi qu'un meilleur entretien des vélos et EDP.

Équipements en trottinette électrique



Source : Sécurité routière, 2023 (règles modifiées en 2023)

Savoir rouler à vélo (depuis avril 2019)

10 heures de formation aux enfants de 6-11 ans, 200 953 attestations délivrées en 2022 :

- 1 – Savoir pédaler = maîtriser les fondamentaux du vélo
- 2 – Savoir circuler = découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé
- 3 – Savoir rouler à vélo = circuler en autonomie sur la voie publique

Bien porter son casque



Le casque doit couvrir le front, le haut et l'arrière de la tête ainsi que les tempes.



Le système de fixation doit être simple à ouvrir et à fermer avec des sangles réglables.

Tout casque qui subit un choc doit être remplacé.

Source : <https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/>

L'éducation routière développe un ensemble de connaissances, bonnes pratiques et comportements pour améliorer le niveau de sécurité en circulation.

La stratégie d'enseignement, « le continuum éducatif à la sécurité routière », concerne l'ensemble des usagers de la route et prévoit que l'apprentissage des connaissances et compétences ne se limite pas à la préparation du permis de conduire mais doit se faire dès le plus jeune âge et se poursuivre 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, complétée désormais par les programmes « Permis piéton » et « Savoir rouler à vélo ». 3 enfants âgés entre 6 et 10 ans sont décédés à pied et 3 à vélo en 2022.

Au collège, l'éducation routière est validée depuis 1993 à deux niveaux, en fin de 5^{ème} et en fin de 3^{ème}, par les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et ASSR 2), obligatoires pour suivre la formation pratique de 8h au permis AM. Le permis AM permet de conduire dès l'âge de 14 ans un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette ou petit quad).

Depuis septembre 2015, une demi-journée d'éducation à la sécurité routière est instaurée dans les lycées et centres de formation d'apprentis du secteur public.

Sensibilisation des jeunes

Un module sécurité routière est dispensé lors de la Journée de la défense et du citoyen aux jeunes de 16 à 25 ans. 750 000 jeunes ont fait leur JDC en 2022.

Le module « sur ma route » du Service National Universel comprend une présentation de la sécurité routière et un atelier de sensibilisation aux risques. 32 416 jeunes de 15-17 ans l'ont suivi en 2022.

Accès au permis de conduire

L'accès au permis **moto** est possible dès 16 ans (A1, moto de moins de 125 cm³) et 18 ans pour le permis A2, mais la formation est renforcée depuis 2020 (code spécifique...). Il faut 2 ans de permis A2 avant le A.

Pour l'accès au permis **voiture** (B), il y a 3 parcours :

- l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC), dès 15 ans, qui prévoit après obtention du code et 20 heures de conduite avec un enseignant diplômé une phase de conduite accompagnée sur au moins un an et 3 000 km ; le permis peut être passé dès 17 ans mais la conduite n'est autonome qu'à 18 ;
- la formation classique, qui prévoit le passage du code dès 17 ans et la conduite dès 18 ans ;
- la conduite supervisée, qui permet dès 18 ans de conduire accompagné, sans condition de durée ni kilométrage minimal à respecter, afin de passer l'épreuve pratique plus serein.

Campagnes 2022 – Temps forts

En février, la sécurité routière s'est associée à l'artiste Simon Berger pour alerter sur les dangers que représente l'usage du téléphone au volant. Des visages de victimes d'un accident ont ainsi été sculptés sur cinq stèles en forme de smartphone pour symboliser les vies qui volent en éclats et rappeler le slogan « **si tu conduis, je raccroche** ».

En juin, la web-série réalisée et interprétée par Fred Testot sensibilise sur le ton de l'humour au **risque routier professionnel**.

L'été, les Français sont incités à ralentir : « **La vie appartient à ceux qui lèvent le pied** ».

En octobre, une nouvelle campagne promeut l'adoption d'un nouveau réflexe pour sortir de l'habitacle : « **Portière gauche, main droite ; portière droite, main gauche** ». L'automobiliste est alors mieux placé pour vérifier qu'aucun usager et notamment de cycliste ne surgit de l'angle mort.

Pendant la Coupe du Monde, deux campagnes télévisées mettent en scène le commentateur sportif Yoann Riou rappelant les gestes pour éviter que des amis alcoolisés ne reprennent la route. « **Quand on tient à quelqu'un, on le retient** » - message rappelé à l'approche des fêtes de fin d'année par les animateurs de télévision et radio.



Source : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2023-02/dsr-memento-bd.pdf>

Médecins agréés du permis de conduire

Ils contrôlent l'aptitude médicale à la conduite :

- lors du renouvellement du permis de conduire de certains conducteurs professionnels (transport de personnes, taxi-VTC, ambulance, poids lourds)
- suite à une infraction (alcool, stupéfiants) ou pour prolonger la validité du permis suite à une infraction (permis annulé ou invalidé)
- pour des raisons de santé (liste des affections prévue par arrêté : vue, diabète, troubles de l'équilibre, problèmes cardio-vasculaires, addictions, épilepsie...)

Formation post-permis

La période probatoire du permis de conduire est considérée comme la troisième phase du continuum éducatif. C'est une mise à l'épreuve des conducteurs novices sur une durée de 3 ans pour la filière traditionnelle et de 2 ans pour l'AAC. Le capital total de points s'acquiert progressivement jusqu'au terme de la période probatoire.

La loi du 18 novembre 2016 prévoit la mise en place d'une formation complémentaire post-permis à l'attention des conducteurs novices volontaires. Cette formation doit être suivie entre six et douze mois après l'obtention du permis. La période probatoire est alors réduite à 2 ans au lieu de 3 pour la filière traditionnelle et à 1 an et demi au lieu de 2 en cas d'AAC ; sous réserve que le conducteur n'a pas commis d'infraction entraînant une perte de points sur le permis.

Campagnes de prévention

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 de communication visent à convaincre les usagers d'adopter de meilleurs comportements.

La crédibilité de la source, la clarté du langage et le choix du canal en fonction du type de public apparaissent comme les facteurs principaux déterminants d'un « événement idéal » de la sécurité routière ¹.

Aptitude à la conduite

La Directive européenne sur le permis de conduire EU Directive 2006/126/EC et ses amendements 2009/113/EC, 2014/85/EU et 2016/1106 définissent le cadre sur lequel les réglementations des Etats membres s'appuient. S'agissant de l'aptitude à la conduite, l'Annexe III de la directive liste les conditions minimales de santé physique et mentale pour conduire un véhicule motorisé et l'arrêté du 28 mars 2022 précise ces conditions pour la France. Des médecins agréés assurent les visites médicales prévues pour la validité du permis de conduire (voir encadré).

Contrôle et sanction

Pour assurer un meilleur respect des règles, il est nécessaire de prévoir un contrôle et des sanctions adaptées à la gravité du manquement, ces sanctions faisant partie intégrante de la stratégie de prévention.

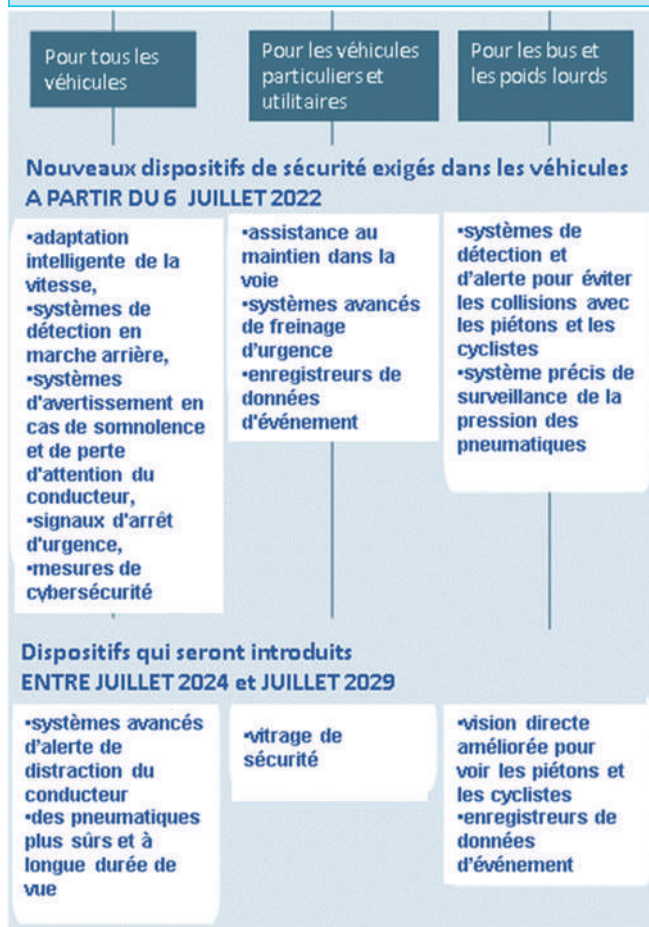
En 2022, 30 millions d'infractions² au code de la route ont été relevées (y compris polices municipales). Par ailleurs, le permis à points, instauré en 1992, vise à responsabiliser davantage le conducteur. 16,3 millions de points ont été retirés en 2022 (soit un niveau supérieur à 2017).

¹ Etude Cohérence, Université Gustave Eiffel, Ergocentre

² Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points - Bilan statistique de l'année 2022, ONISR, 2023.

La sécurité des véhicules

De nouvelles règles de sécurité du véhicule fixées par l'Europe (General Safety Regulations)



Source : <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/50774/attachments/2/translations/en/renditions/native>

Glossaire

GSR : General Safety Regulations (Règlement général sur la sécurité du véhicule)
 ABS : anti-lock braking system (système anti-blocage des roues)
 ADAS : advanced driver assistance system (SAAC système avancé d'aide à la conduite)
 AEB : automated emergency braking (AFU freinage automatique d'urgence)
 EDR : event data recorder (enregistreur d'événement)
 ESC ou ESP : electronic stability control (correcteur électronique de trajectoire)
 ISA : Intelligent Speed Assistance (adaptation intelligente de la vitesse)
 LDW : Lane Departure Warning (alerte de sortie de voie)
 MOIS : Moving off information system (détection et alerte de piétons et cyclistes à l'avant)
 TPMS : tyre pressure monitoring system (suivi de la pression des pneus)
 Underrun protection : barres anti-encastrement sur les poids lourds

Les progrès en sécurité active et en sécurité passive

La **sécurité active** regroupe l'ensemble des éléments permettant d'éviter l'accident. Les nouvelles technologies s'appuyant sur la présence de **capteurs embarqués** (caméras, radars, lidars et sondes) autorisent de nombreux systèmes avancés d'**aide à la conduite** (SAAC), comme la gestion automatique des feux et des essuie-glaces, l'ABS (système antiblocage des roues), l'ESP (correcteur électronique de trajectoire), le régulateur/limiteur de vitesse, le régulateur intelligent de vitesse (vitesse adaptée à celle du véhicule qui précède), l'avertisseur de franchissement de ligne, l'assistance au freinage d'urgence (AFU), le radar de recul et le contrôle des angles morts. À l'avenir, des détecteurs de fatigue ou de malaise pourraient alerter le conducteur.

Les dispositifs destinés à la protection des personnes en cas d'accident relèvent de la **sécurité passive**. La capacité des véhicules à protéger leurs passagers a progressé, avec à l'intérieur du véhicule des systèmes de retenue (ceinture de sécurité avec prétensionneur et limiteur d'efforts, airbags frontaux, airbags latéraux pour le thorax et la tête, etc.), et une structure du véhicule qui diffuse les énergies libérées lors de l'impact tout en préservant l'habitacle. Avec des véhicules très différents, il faut assurer une certaine compatibilité entre eux pour que certains ne soient pas trop agressifs vis-à-vis des autres (dispositifs anti-encastrement sur les poids-lourds). Les capots actifs amortisseurs de choc et airbags extérieurs se développent pour la protection des usagers les plus fragiles (piétons, cyclistes et usagers de 2RM).

Des règles pour améliorer la sécurité

Le **nouveau règlement 2019/2144 adopté par l'UE** en mars 2019 introduit de nouveaux dispositifs obligatoires sur les nouveaux types de véhicules à partir du 6 juillet 2022, et sur tous les nouveaux véhicules à partir du 7 juillet 2024 (voir schéma ci-contre). L'objectif est de mieux protéger les passagers, mais aussi les piétons et cyclistes. Il remplace les General Safety Regulations N°661/2009 et les Pedestrian Safety Regulations N°78/2009.

Les véhicules en circulation en France et en Europe doivent répondre aux diverses réglementations ; l'homologation s'assure de la présence des dispositifs de sécurité obligatoires. Pour inciter les constructeurs automobiles à aller plus loin et intégrer des dispositifs innovants de sécurité, **l'Euro NCAP**, organisme indépendant créé en 1997, réalise des crash tests. Le système de notation sur 5 étoiles, à l'intention des consommateurs, porte sur 4 domaines : la **protection des occupants adultes** du véhicule, la **protection des jeunes passagers**, la **protection des usagers vulnérables** (détection des piétons et cyclistes, protection en cas de choc), **l'aide à la sécurité** (performances mesurées des ADAS). La note moyenne du parc des véhicules particuliers français est présentée en page 123.

Les véhicules intermédiaires



Article avec Frédéric Hérin :

Malus poids, émissions de CO₂ : intéressons-nous enfin aux véhicules intermédiaires !

Source : Aurélien Bigo, thèse et présentations à l'IHédate

Depuis avril 2018, **le système eCall 112** d'appel des secours est obligatoire dans l'Union Européenne (UE) sur les véhicules neufs. En cas d'incident détecté par le véhicule ou si l'un des usagers appuie sur le bouton « SOS », le véhicule appelle le PSAP ecall (Public Service Answering Point ou centre de réception des appels d'urgence) et transmet les coordonnées GPS. 109 000 alertes en provenance d'eCalls ont été traitées en 2022 ; **6 800 appels ont été transférés au PSAP 112 pour une intervention des secours**. Selon la Commission européenne, l'eCall peut accélérer le temps de l'intervention d'urgence de 40 % en milieu urbain et 50 % en zone rurale. Le système pleinement déployé dans l'UE pourrait sauver 2 500 vies par an.

Source : <https://www.europe-consommateurs.eu/fr/quels-sont-vos-droits/vehicules/conduire-en-europe/equipements-obligatoires/systeme-ecall-en-europe/> et comité de pilotage eCall

Décret du 21 juillet 2022 : « L'exigence selon laquelle tout véhicule ou tout ensemble de véhicules en mouvement doit avoir un conducteur est réputée satisfaite lorsque le véhicule utilise un système de conduite automatisé qui est conforme ... »

Décarbonation des transports

La **stratégie nationale bas-carbone** introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. La trajectoire de réduction des émissions de CO₂ prévoit pour les transports une amélioration de la **performance énergétique** des véhicules (dont une réduction du poids des véhicules), l'utilisation d'**énergies décarbonées** (remplacement du parc par des véhicules électriques ou à hydrogène), la maîtrise de la croissance de la **demande de transport**, l'incitation au report sur des **modes de déplacement moins émetteurs**. Les choix individuels, la structure du parc véhicule, ses composantes sécuritaires, vont évoluer (véhicules plus légers, électriques, véhicules intermédiaires selon l'illustration), avec de nouveaux risques selon la protection apportée en cas de choc.

Véhicule à délégation de conduite

La **stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée** (2023) prévoit de déployer des systèmes de connectivité et d'échanges de données, soutenir financièrement l'industrie de mobilité routière automatisée, accompagner les collectivités locales dans le déploiement de services aux voyageurs, et finaliser le cadre juridique du fret et de la logistique automatisée. Le décret du 21 juillet 2022 intègre dans le droit français l'amendement à la **Convention de Vienne** sur la circulation routière adopté le 14 janvier 2022. La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 établissait déjà les principes du régime permanent ; l'ordonnance 2021-443 du 14 avril 2021 et le décret n° 2021-873 du 29 juin 2021 permettent de dégager la responsabilité du conducteur lorsque le système de conduite automatisé fonctionne. D'après l'étude SURCA, remplacer les véhicules particuliers par des véhicules automatisés réduirait au mieux de moitié les accidents corporels (<https://surca.univ-gustave-eiffel.fr>).

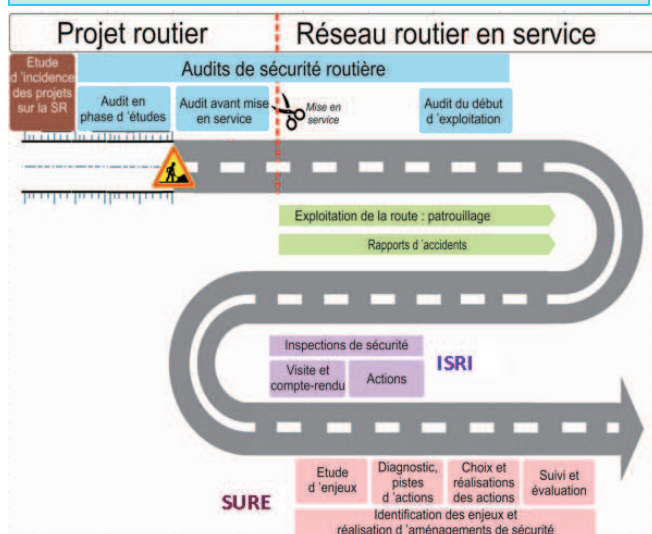
Différents niveaux d'automatisation

Conduite surveillée			Conduite non surveillée		
 Avec les yeux Avec les mains		 Temporairement sans les mains	 Sans les yeux Sans les mains		
Le conducteur exerce continuellement un contrôle longitudinal ET latéral	Le conducteur exerce continuellement un contrôle longitudinal OU latéral		Le conducteur doit surveiller le système à tous moments		Le conducteur ne doit pas surveiller le système à tous moments mais il doit toujours être en mesure de reprendre le contrôle
	Le contrôle longitudinal ou latéral est accompli par le système		Le système exerce un contrôle longitudinal et latéral dans un cas d'utilisation spécifique		Le système exerce un contrôle longitudinal ET latéral dans un cas d'utilisation spécifique. Le système reconnaît les limites d'actions et demande au conducteur de reprendre le contrôle avec un délai suffisant
Niveau 0	1	2	3	4	5
Conducteur uniquement	Aide à la conduite		Véhicule partiellement automatisé	Véhicule hautement automatisé	Véhicule totalement automatisé
Déjà sur le marché				2030-2040	

Source: Society of Automotive Engineers-SAE, <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2018/FR/COM-2018-283-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>
Panorama - La sécurité des véhicules

La sécurité des infrastructures

Démarches de sécurité issues de la directive européenne du 19 novembre 2008



Etude d'incidence (EISR) : évaluer les effets prévisibles sur la sécurité des différentes options de réalisation d'un projet routier.

Audit de sécurité (ETU, PMS, DEX*) : vérifier que la sécurité est intégrée à chaque étape d'un projet routier, de sa définition en phase d'études, avant sa mise en service, et à son début d'exploitation.

SURE, Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes : proposer les aménagements de sécurité les plus efficaces sur le réseau en service.

ISRI, Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires : relever les défauts du réseau en service.

*ETU : études ; PMS : préalable à la mise en service ; DEX : début d'exploitation.

Impact de la nouvelle directive sur la méthode SURE : l'identification des sections à enjeux n'est plus seulement basée sur l'analyse des accidents mais aussi sur la sécurité inhérente à l'infrastructure

Méthode SURE future

- 1. Evaluation** du risque d'accidents et de leur gravité basée sur :
 - principalement la **sécurité inhérente** de l'infrastructure (examen visuel des caractéristiques de conception de la route, soit sur place soit par des moyens électroniques) ;
 - une analyse des tronçons exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic.
- 2. Classification** dans au moins **3 catégories** de sécurité des différents tronçons au sein desquelles il doit être possible d'évaluer le nombre total de kilomètres parcourus (KPI7)
- 3. Diagnostics** de sécurité ou mesures correctives directes
- 4. Plan d'action prioritaire et mise en œuvre** du plan
- 5. Evaluation**

Source : Cerema

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

Des années 1950 à 1972, le développement du trafic routier s'est accompagné d'une augmentation du nombre d'accidents de la route, à un rythme toutefois moindre. Des politiques de sécurité routière se sont mises en place, en intégrant notamment un volet dédié à l'infrastructure.

Les actions sur l'infrastructure

Dans les années 1970 et 1980, ces politiques sont axées sur le **traitement des concentrations d'accidents graves** et aboutissent à une forte réduction des « points noirs ». A partir des années 1990, ces actions curatives se déclinent sur des itinéraires entiers. La notion de « **route qui pardonne** » se développe (anticipant la diffusion de l'approche Système sûr au plan international). Il s'agit de limiter les conséquences d'une erreur de conduite (des accotements absorbent un écart de trajectoire, la séparation des flux par sens, la suppression ou l'isolement des obstacles pour réduire la gravité des chocs...). Dans les années 2000 apparaît la « **route apaisée** » dont la conception et l'exploitation incitent à la modération des comportements et au partage de l'espace. Des limitations à 70 km/h sont ponctuellement implantées sur les routes interurbaines.

Cependant, ces progrès touchent principalement la conception des nouvelles infrastructures. Le 1^{er} juillet 2018, l'Etat, sur proposition du comité des experts du conseil national de sécurité routière, introduit le 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur, en cohérence avec leur niveau de sécurité.

En 2019, la **directive européenne du 2019/1936 /CE** remplace celle de 2008. Le décret 2021-1689 du 17 décembre 2021 la transpose en droit français : elle s'applique au réseau autoroutier et au réseau routier national (une route transférée aux collectivités dans le cadre de la loi 3DS l'est avec ses obligations). Le guide 2020 de la démarche SURE (« sécurité des usagers sur les routes existantes ») actualise la méthode initiale avec les spécificités des usagers vulnérables mais est en cours d'adaptation pour intégrer l'évaluation de la sécurité inhérente exigée par la nouvelle directive.

Des itinéraires réservés aux vélos

En rase campagne, les aménagements des voies de circulation sont très majoritairement dédiés à la voiture. Or l'ambition de faire du vélo un mode de transport à part entière nécessite de prévoir l'adaptation des infrastructures existantes, voire l'aménagement d'itinéraires dédiés. Le **Schéma national des véloroutes**¹ (officialisé par arrêté ministériel du 5 mai 2023) compte au 1^{er} janvier 2023 : 26 115 km inscrits, 59 itinéraires dont 10 EuroVelo, 20 755 km ouverts dont 46 % en site propre (510 km ouverts en 2022 dont 54 % en site propre). Le plan Vélo et Marche 2023-2027 prévoit d'atteindre 80 000 km de pistes cyclables en 2027 et 100 000 km en 2030 (57 000 km en 2022). A travers les contrats de plan Etat-Régions (CPER) 2023-2027, l'Etat aidera à compléter le maillage territorial.

¹ Vélo et Territoires, <https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/>

Evolution des réseaux routiers (en millier de km)

	2013	2017	2021
Autoroutes	11,6	11,6	11,7
dont autoroutes concédées	9,0	9,0	9,1
Nationales et territoriales (Corse) France métropolitaine	10,2	9,6	10,6
Départementales France métropolitaine	381,5	377,9	378,9
Métropolitaines	nd	5,9 ⁽¹⁾	6,8 ⁽²⁾
Communales France métropolitaine	679,9	705,0	704,9
Ensemble du réseau routier France métropolitaine	1 083,2	1 104,1	1 106,1
Voies ferrées exploitées par la SNCF	30,3	28,1	27,1
Méto, RER, tramw ays	1,2	1,3	1,4
Véloroutes et voies vertes	nd	15,1	19,4

¹ Donnée 2019

² Donnée 2020

Sources : Chiffres clés des transports, MTECT/SDES, 2023

Utilisation des réseaux (circulation)

	2016	2019	2020	2021
Transports individuels (milliards voyageurs.km)	805,9	808,2	680,5	728,2
Voitures particulières françaises (VP)	724,5	718,1	602,0	643,3
Véhicules légers étrangers (VP et VUL)	70,3	78,7	68,9	75,0
Deux-roues motorisés	11,2	11,3	9,6	9,8
Réseau ferroviaire				
Voyageurs (milliards voyageurs.km)	78,1 ⁽¹⁾	82,5	48,7	66,4
Marchandises (milliards tonne.km)	36,3 ⁽²⁾	33,9	31,3	35,8
Réseau Transport Collectif Urbain (milliards)				
Île-de-France				
Train et RER	17,6 ⁽¹⁾	19,5	10,6	13,1
Méto	7,6 ⁽¹⁾	7,8	3,9	5,3
Tramw ay	0,4 ⁽¹⁾	1,0	0,6	0,7
Bus	4,7 ⁽¹⁾	5,9	3,8	4,6
Province				
Tramw ay et bus	7,0 ⁽¹⁾	8,4	5,7	6,9
Méto	2,4 ⁽¹⁾	2,6	1,6	2,0

¹ Données 2011

² Données 2015

Source : Chiffres clés des transports, MTECT/SDES, 2023



Source : Infographie Cerema – Envisager autrement les espaces publics : <https://publications.cerema.fr/webcdc/espaces-publics/>

L'entretien et l'exploitation

La gestion du réseau routier s'exerce à différents niveaux : Etat (infrastructures concédées ou non), départements, métropoles et communes. Depuis 2017, les métropoles ont repris la gestion de toutes les routes départementales ou communales sur leur territoire. Pour conserver une route sûre, les gestionnaires de voirie mettent en place une politique d'entretien et d'exploitation :

- **l'exploitation** concerne le quotidien : déneigement, surveillance, balisage des chantiers pour la protection des usagers et des intervenants ;
- **l'entretien courant** comprend les opérations annuelles : fauchage, bouchage des nids de poule, balayage des voies, etc. ;
- **l'entretien périodique** consiste à éviter la dégradation du patrimoine et à assurer les fonctions minimales de sécurité comme l'adhérence, la signalisation, la viabilité.

Les milieux urbain et péri-urbain

Après la période tout automobile, la plupart des agglomérations privilégie dorénavant le partage de la voirie. Depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain en 2000, les collectivités urbaines de plus de 100 000 habitants doivent créer un observatoire des accidents impliquant un piéton ou un cycliste. La démarche « code de la rue » lancée en 2008 a abouti à l'évolution du code de la route par le décret 2008-754. La loi d'orientation sur les mobilités du 31 décembre 2019 dispose que les plans de mobilité visent à assurer l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements. Ceci se traduit par :

- la hiérarchisation des voies : un traitement différencié entre grands axes où les usages sont séparés entre modes doux et modes motorisés, et espaces mutualisés où la vitesse et les flux sont réduits ;
- le déploiement des zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) pour construire la « ville des courtes distances » ;
- la préservation des continuités piétonnes pour favoriser l'accès aux équipements structurants et commerces de proximité à pied ou à vélo ;
- la diminution de l'offre de stationnement des véhicules motorisés pour donner plus d'espace aux modes doux, transports publics, terrasses...

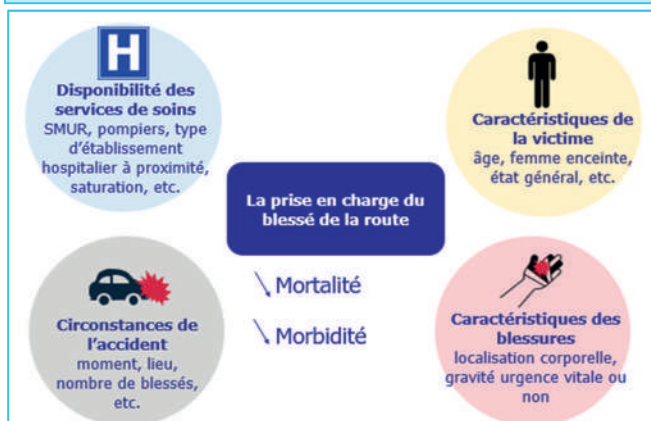
Il s'agit de remettre le piéton au centre du projet, tant en urbain qu'en péri-urbain, ainsi que le vélo et les transports publics, les livraisons, et le covoiturage pour certains déplacements.

Pour améliorer la sécurité des déplacements à pied, les collectivités œuvrent à la suppression du stationnement des véhicules motorisés 5 m avant les passages piétons avec pour objectif la conformité d'ici 2026. En 2022, les feux à décompte pour les piétons, et les feux mixtes piétons vélo ont été intégrés à la réglementation. Le plan Vélo et Marche 2023-2027 lance le programme ID-Marche pour intensifier l'appui aux collectivités.

Les secours et soins aux blessés

50 % des décès¹ interviennent dans les minutes qui suivent l'accident, sur place ou en transit vers l'hôpital. Parmi les victimes dirigées vers un hôpital, 15 % des tués décèdent de 1 h à 4 h après collision, 35 % plus de 4 h après l'accident.

La prise en charge des blessés de la route



Source : étude PARCOURS

Méthode du « play and run »

En France et en Europe, la méthode de prise en charge des traumatisés graves a évolué depuis une vingtaine d'années vers du « play and run ». L'équipe médicale pratique des gestes mais essaie d'en réduire le nombre afin de transporter au plus vite la victime – sous une heure « golden hour » (délai pour un taux de survie optimal).

Le projet iSafe-Virtual Human

Porté par l'Université Gustave Eiffel, l'Université de Strasbourg, des médecins et des sapeurs-pompiers, le projet développe un système d'alerte et d'optimisation des secours pour les victimes d'accidents de la route. Ce système s'appuie sur un ensemble de briques technologiques dont l'Event data recorder (EDR) dans le véhicule afin de transmettre des informations sur les conditions du choc qui contribueront à prédire les blessures potentielles et le niveau d'urgence dans le but d'orienter les décisions des acteurs de la chaîne de secours.

La première phase du projet, relative au démonstrateur virtuel pour la prédiction des scores de blessures par la simulation, a démontré la faisabilité d'un outil d'estimation des blessures, basé sur l'utilisation de modèles numériques. Les blessures graves sont correctement identifiées dans les deux cas de référence étudiés (le bassin pour le choc latéral et le fémur gauche pour le choc frontal). La deuxième phase a identifié les paramètres physiologiques d'intérêt majeur (la température et le mouvement, le rythme cardiaque et sa variabilité ainsi que la saturation en oxygène) que des capteurs, comme des bracelets connectés, collecteront pour estimer la gravité de l'état des victimes.

Lors d'un accident de la route, de l'alerte des secours à la prise en charge chirurgicale, le gain de temps est une variable fondamentale pour le devenir de la victime : **réduire de 10 minutes le temps d'intervention peut réduire d'un tiers la probabilité de décès².**

L'alerte

A partir des renseignements recueillis lors de l'alerte, le médecin régulateur du SAMU décide du format des moyens de secours à dépêcher sur place. Afin de préciser l'alerte et quand le véhicule en est équipé, le système d'eCall transmet automatiquement la localisation exacte et le sens du trajet du véhicule lors de l'accident. Par ailleurs, le développement du système d'information NexSIS 18-112 permettra aux témoins d'envoyer des photos et vidéos aux services de secours lors d'un appel d'urgence.

L'intervention sur accident

Grâce au maillage territorial, les sapeurs-pompiers sont souvent les premières forces publiques présentes sur les lieux avec les forces de l'ordre. Tandis que les sapeurs-pompiers agissent localement pour prévenir les risques et porter secours, les forces de l'ordre interviennent pour sécuriser les lieux et procèdent aux constatations en vue de l'enquête. Les services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), activés si besoin, disposent d'un médecin urgentiste et d'un infirmier, avec un matériel complet de réanimation dans divers moyens de transport (dont 77 aériens et 3 maritimes en 2021). Les gestionnaires de routes mobilisés sur l'intervention participent au balisage de l'accident et à la remise en état des lieux.

Afin de rendre plus efficace l'intervention des services de secours lorsqu'ils arrivent sur les lieux de l'accident, la norme ISO 17840 standardise les informations des véhicules à connaître ; l'application mobile Euro Rescue, développée par Euro NCAP, regroupe et propose ces guides d'intervention sur accidents.

Triage et orientation

L'orientation des blessés s'effectue en fonction de la gravité des blessures vers des structures de soin adaptées : selon les compétences des services (pédiatrique ou neurochirurgicale par exemple), les plateaux techniques requis (imagerie...) ou encore le niveau d'expérience ou d'excellence de ces structures. L'accès aux soins urgents en moins de 30 minutes doit être assuré alors que les mouvements de population et la concentration nécessaire des plateaux techniques oblige à adapter l'organisation de l'offre de soins à l'échelle d'un territoire de santé, centré sur un établissement de référence.

¹ Revue des soins post-impact réalisée par des experts médicaux européens, pilotée par l'ETSC (Buylaert, W. ed. (1999) *Reducing injuries from post-impact care - European Transport Safety Council, Working Party on Post Impact Care, Brussels*)

² Article *The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response ?* dans la revue *Accident Analysis and Prevention* (2010)

Le parcours de soins des accidentés de la route – le projet PARCOURS

Porté par l'Université Gustave Eiffel et les Hospices civils de Lyon, le projet a identifié, après regroupement selon la spécialité des services de soin, 914 parcours de soins différents des victimes d'accidents de la route dans le département du Rhône. La quasi-totalité (95 %) de la population blessée et nécessitant une prise en charge dans un établissement de soins passera par les urgences.

Pour une majorité des victimes, le parcours de soins est très simple : un seul passage aux urgences (82 %). Les blessures non graves (MAIS 1 ou 2) représentent environ 80 % des blessures dans le parcours « urgences seules ». Ce taux est constant entre 2000 et 2019.

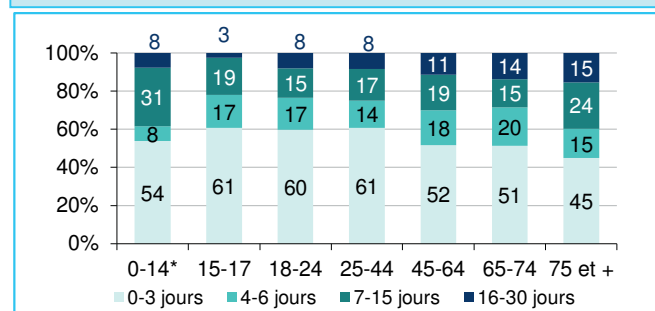
Les facteurs de risque pour un passage en réanimation sont les blessures à l'abdomen, avant celles au thorax et à la tête. Les blessures à l'abdomen sont aussi un facteur de risque important pour un passage en chirurgie, devant celles à la tête et les membres puis la face.

Les 14 parcours de soin les plus fréquents

Parcours de soins	Effectif	Pourcentage
urgences	140 450	81,88
urgences, chirurgie	6 920	4,03
SMUR, urgences	5 027	2,93
urgences, urgences	2 262	1,32
SMUR, déchocage, chirurgie	1 495	0,87
SMUR, urgences, chirurgie	1 442	0,84
urgences, chirurgie, chirurgie	1 128	0,66
pédiatrie générale	1 112	0,65
SMUR	889	0,52
chirurgie	865	0,5
SMUR, déchocage, chirurgie, chirurgie	552	0,32
SMUR, urgences, urgences	502	0,29
SMUR, institut-médico-légal	445	0,26
SMUR, déchocage	322	0,19

Source : étude PARCOURS

Durée d'hospitalisation (arrivée en Trauma-Center Ile-de-France) des blessés non décédés à 30 jours selon l'âge de la victime



* Effectifs faibles

Source : Traumabase 2017, blessés arrivés via Traumacenter IDF

Les services d'urgence

La filière de soins est activée concomitamment à la filière des secours. Les trauma-centers, aux équipes spécialisées, sont un exemple de structures adaptées qui permettent d'améliorer la qualité de la prise en charge des urgences vitales. Les niveaux d'agrément vont de 1 (plateau technique maximal) à 5 (plateau technique minimal) :

- les niveaux 1 et 2 sont les CHU. Paradoxalement, les villes les plus grandes ont le plus de difficultés à réunir tous les spécialistes chirurgicaux sur le même site technique, du fait de la multiplicité des sites hospitaliers et parfois des hôpitaux spécialisés. Les villes de plus petite taille, sièges de CHU, concentrent ces moyens sur un seul site ;
- les niveaux 3 et 4 sont les hôpitaux généraux, en fonction de leur taille et volume d'activités ;
- le niveau 5 est un relai de soins surtout utile au conditionnement du patient en vue de son transfert vers le niveau adapté à sa prise en charge.

Hospitalisation et rééducation

Les patients¹ les plus âgés ont tendance à avoir des durées de séjour prolongées par rapport aux patients plus jeunes : 14 % des 65 ans et plus restent hospitalisés plus de deux semaines contre 9 % des moins de 45 ans.

Depuis 2018, une partie des amendes radars est versée au fond de modernisation pour l'investissement en santé (FMIS) et finance des projets dans des structures sanitaires de soins de suite et de réadaptation ainsi que dans des établissements impliqués dans la prise en charge des blessés de la route.

La vie après l'accident

Six mois après l'accident, près de 89 % des blessés graves et 58 % des blessés légers déclarent ne pas avoir retrouvé un état médical équivalent à celui précédant l'accident². 20 % des blessés ont souffert de complications médicales après l'accident. L'accident a été à l'origine d'un arrêt de travail pour près de 80 % des blessés légers et 100 % des blessés graves, dont la moitié n'a pas repris le travail au bout de six mois.

Un an après l'accident, 16 % des victimes présentent un stress post-traumatique, engendrant une qualité de vie dégradée et un retour tardif au travail (32% des blessés graves n'ont pas repris). Les symptômes les plus fréquents observés chez les traumatisés crâniens sont l'anxiété (50 % des victimes), les troubles de la mémoire, de l'attention et de l'humeur.

Depuis 1951, le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages permet l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation provoqués par des personnes non assurées ou non identifiées.

¹ Sophie Hamada, Tobias Gauss *Analyse des victimes d'accidents sur voie publique recensées dans la Traumabase® de 2011 à 2015, décembre 2016.*



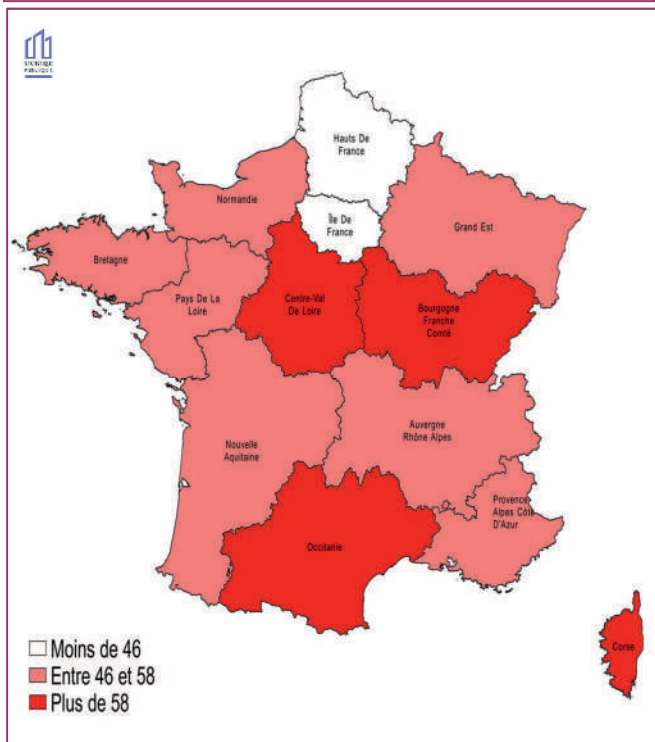


Analyses territoriales

Les régions de France métropolitaine	40
Indicateurs régionaux de sécurité routière	41
Les départements et territoires de France (y compris Outre-mer)	42
Les départements de France métropolitaine	42
Indicateurs départementaux et des territoires d’Outre-mer	44
Indicateurs locaux de sécurité routière	46
Indicateurs urbains de sécurité routière	47
L’accidentalité selon l’urbanisation des territoires	48
Sur le territoire de la métropole du Grand Paris	48
Sur le territoire des grandes métropoles urbaines	49
Sur les territoires fortement urbanisés hors métropoles urbaines	50
Sur les territoires faiblement urbanisés	52
Le réseau routier	54
Indicateurs des gestionnaires des réseaux routiers	55
Le réseau routier national (DIR et SCA)	56
Indicateurs du réseau routier national	57
Le réseau routier géré par les départements	58
Indicateurs de sécurité routière sur le réseau routier géré par les départements	59
Etudes locales en France métropolitaine	60
Le relèvement de la Vitesse Maximale autorisée à 90km/h	60
Étude ELMOS : EDP à Lyon, mobilité et sécurité	62
Enquête nationale sur les politiques modes actifs en 2022	63
Les Outre-mer	64
Etudes locales Outre-mer	68
Étude cohérence Guadeloupe	68
Études sur l’accidentalité en Nouvelle-Calédonie	69

Les régions de France métropolitaine

Mortalité par million d'habitants et par an entre 2018 et 2022



La région **Île-de-France**, représente **seulement 9 % des personnes tuées en métropole**, mais, concentre **30 % des accidents corporels** et **31 % des blessés**, pour **19 % de la population**.

Risque, rapporté à la population

Sur 2018-2022, la moyenne des personnes tuées par million d'habitants en France métropolitaine **est de 46**. Ce nombre varie d'une région à une autre. 2 régions sur 13 ont un taux inférieur à la moyenne, Île-de-France (23), Hauts-de-France (41). 3 régions ont un taux supérieur à 58, Centre-Val de Loire (59), Bourgogne-Franche-Comté (70) et La Corse (82).

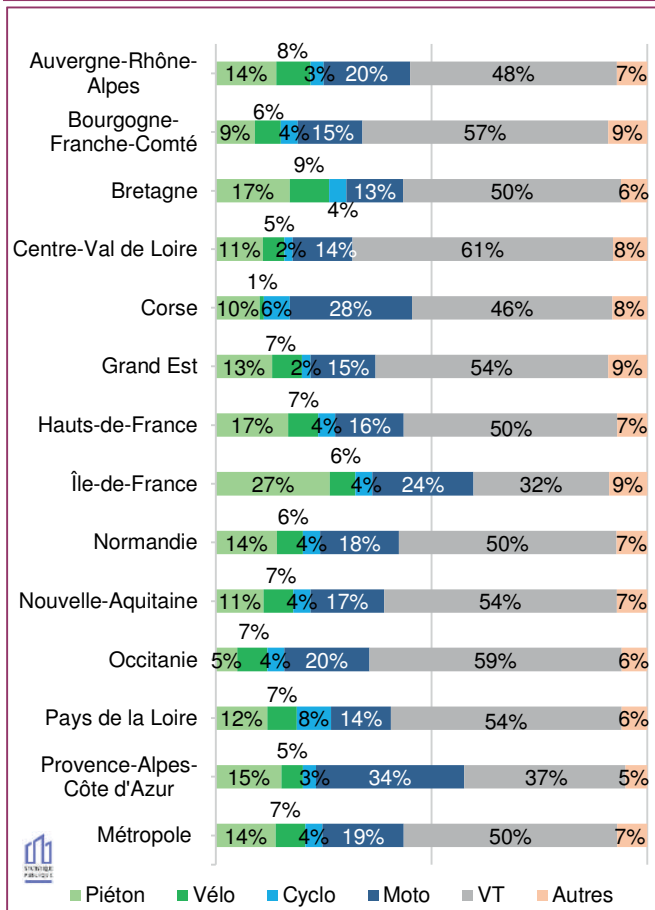
La mortalité par million d'habitants varie également entre les régions selon les tranches d'âges :

- Pour les 65 ans et plus, elle est très élevée en Bourgogne-Franche-Comté (85), Corse (93) et faible en Île-de-France (31).
- Pour les 25-34 ans, elle s'établit à 61 en France, mais s'élève à 99 en Bourgogne-Franche-Comté et à 88 en Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- Pour les 18-24 ans, la mortalité par million d'habitants s'élève à 219 en Corse et baisse à 40 en Île-de-France.

Sur une période de 5 ans, **la gravité moyenne enregistrée en France est de 5** (tués pour 100 blessés), celle-ci varie également entre les régions :

- 3 régions avec une gravité basse : l'Île-de-France (1) ; Provence-Alpes-Côte d'Azur (4), La Corse (4);
- 4 régions avec des valeurs plus élevées : Pays de la Loire et Hauts-de-France (7), Occitanie (8) et Bourgogne-Franche-Comté (10).

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement entre 2018 et 2022



Types d'accidents

Les pratiques de mobilité étant différentes d'une région à l'autre, la répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement varie fortement.

- **La part des piétons** parmi les personnes tuées est de 14 % en France et varie de 5 % en Occitanie à 27 % en Île-de-France.
- **La part des cyclistes** parmi les personnes tuées est de 7 % en France et varie de 1 % en Corse à 9 % en Bretagne.
- **Les usagers de 2RM** représentent 23 % des décès. Ils sont fortement représentés parmi les personnes tuées en Corse et en PACA (respectivement 34 % et 37 %). Les régions Auvergne-Rhône-Alpes, PACA et Île-de-France regroupent 29 % des 2RM décédés en France.

34 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un usager en **trajet domicile-travail** ou professionnel. Ce taux est élevé en Île-de-France (46 %) et bas en Corse (13 %).

L'alcool et/ou les stupéfiants sont impliqués dans 42 % des décès en France métropolitaine. Ce taux varie entre 48 % en Pays de la Loire à 38 % en Bourgogne-Franche-Comté.

Indicateurs régionaux de sécurité routière

	Personnes tuées							Part dans la mortalité des personnes tuées ... moyenne sur la période 2018-2022				
	Total 2022	évolutions		taux moyen 2018-2022 pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge				en 2RM	ds acc avec conducteur novice moins de 2 ans	ds acc avec conducteur alcoolisé / alcool connu	ds acc avec conducteur drogué ou alcoolisé/ alcool drogue connu*	ds acc avec véhicule seul sans piéton
		2019/ 2010	2022/ 2019	tous âges	des 18-24 ans	des 25-34 ans	des 65 ans et plus					
Auvergne-Rhône-Alpes	417	- 8%	- 8%	47	96	57	65	23%	19%	28%	39%	41%
Bourgogne-Franche-Comté	213	- 19%	+ 3%	70	141	99	85	19%	18%	28%	38%	43%
Bretagne	181	- 7%	+ 6%	48	95	64	61	18%	17%	33%	44%	47%
Centre-Val de Loire	158	- 29%	- 3%	59	125	82	63	17%	23%	31%	41%	40%
Corse	38	- 17%	+ 27%	82	219	84	93	34%	24%	41%	47%	48%
Grand Est	264	- 14%	- 4%	47	95	56	57	17%	21%	28%	41%	42%
Hauts-de-France	268	- 13%	+ 4%	41	79	60	42	20%	17%	33%	45%	36%
Ile-de-France	281	- 25%	+ 5%	23	40	31	31	28%	18%	25%	41%	27%
Normandie	192	- 22%	+ 11%	50	106	64	59	23%	18%	32%	41%	42%
Nouvelle-Aquitaine	378	- 22%	+ 5%	58	130	79	68	21%	18%	31%	42%	43%
Occitanie	376	- 21%	- 4%	59	128	74	67	21%	18%	32%	44%	45%
Pays-de-la-Loire	201	- 25%	+ 3%	47	102	70	57	22%	21%	37%	48%	40%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	300	- 22%	- 1%	55	122	88	54	37%	20%	31%	46%	37%
Métropole	3 267	- 19%	+ 1%	46	94	61	57	23%	19%	31%	42%	40%

* Données non labellisées
Population 2022 : source INSEE

Exemple de lecture, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes :

- il y a eu 417 personnes tuées en 2022. L'évolution par rapport à 2019 est une baisse de - 8 %. L'évolution entre 2010 et 2019 est une baisse de - 8 % ;
- sur les années 2018-2022, il y a en moyenne 47 personnes tuées par million d'habitants, 96 jeunes âgés de 18 à 24 ans ramenés à leur population ;
- sur les années 2018-2022, 23 % des personnes tuées l'ont été en 2RM ;
- sur les années 2018-2022, 19 % des personnes tuées l'ont été dans un accident avec un conducteur novice ;
- sur les années 2018-2022, parmi les accidents où l'alcoolémie des conducteurs est connue, 28 % des personnes tuées l'ont été dans un accident où au moins un conducteur avait un taux supérieur à 0,5 g/l.

Accidents liés au travail*

	Personnes tuées en 2022				Part des personnes tuées sur la période 2018-2022 ...			
	dans un acc avec usager en trajet domicile- travail ou professionnel	en trajet domicile- travail	en trajet profes- sionnel	en trajet domicile- travail	en 2RM parmi les tués en trajet domicile- travail	en trajet profes- sionnel	en VU parmi les tués en trajet professionnel	en PL parmi les tués en trajet professionnel
Auvergne-Rhône-Alpes	35%	44	18	10%	42%	3%	17%	29%
Bourgogne-Franche-Comté	33%	20	15	9%	30%	6%	24%	37%
Bretagne	30%	11	12	8%	37%	5%	13%	20%
Centre-Val de Loire	40%	19	10	10%	26%	5%	29%	39%
Corse	13%	0	1	7%	0%	3%	50%	0%
Grand Est	38%	25	16	10%	17%	5%	29%	34%
Hauts-de-France	36%	35	9	10%	30%	4%	16%	24%
Ile-de-France	46%	31	14	11%	43%	4%	28%	26%
Normandie	34%	24	10	11%	40%	5%	15%	27%
Nouvelle-Aquitaine	31%	45	12	11%	33%	5%	22%	35%
Occitanie	26%	38	11	9%	38%	3%	21%	30%
Pays-de-la-Loire	32%	24	5	12%	35%	3%	23%	23%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	31%	29	7	10%	60%	3%	23%	26%
Métropole	34%	345	140	10%	37%	4%	22%	30%

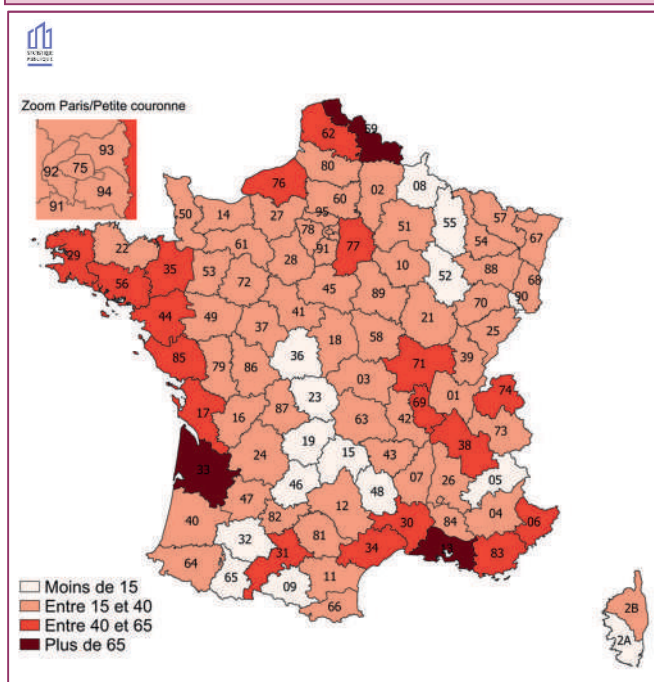
*Données non labellisées car l'indicateur sur les types de trajet n'est pas dans le périmètre des indicateurs labellisés.

Exemple de lecture, pour la région Auvergne-Rhône-Alpes :

- en 2022, 35 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant au moins un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel ;
- en 2022, 44 personnes sont décédées lors d'un trajet domicile-travail et 18 lors d'un trajet professionnel ;
- sur la période 2018-2022, les personnes décédées en trajet domicile-travail représentent 10 % des personnes décédées. Parmi elles, 42 % étaient en 2RM ;
- sur la période 2018-2022, les personnes décédées en trajet professionnel représentent 3 % des personnes décédées. Parmi elles, 17 % étaient dans un véhicule utilitaire et 29 % dans un poids lourd.

Les départements de France métropolitaine

Nombre de personnes tuées par an et par département en moyenne sur la période 2018-2022



En moyenne annuelle entre 2018 et 2022, le **nombre de tués** par département varie **entre 5 (Lozère) et 101 (Bouches-du-Rhône, avec 117 tués en 2022)**, avec une moyenne de 32 en France métropolitaine et une médiane de 29. Pour 62 départements, le nombre de décès est situé entre 15 et 40. Parmi les valeurs extrêmes, **13 départements ont une mortalité inférieure à 15 personnes tuées** : ce sont des départements peu densément peuplés. A contrario, **21 départements ont enregistré plus de 40 personnes tuées** ; ce sont des départements à composante urbaine forte.

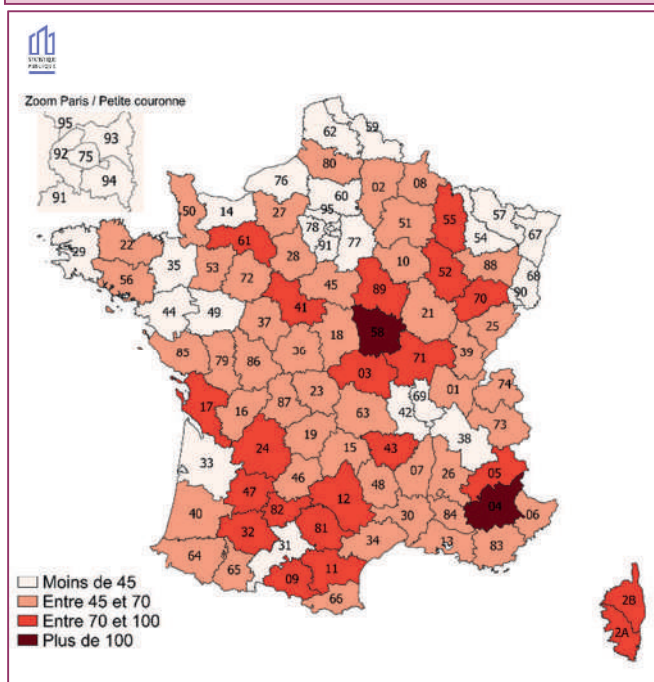
Mortalité par million d'habitants

Sur la période 2018-2022, le **nombre de personnes tuées par million d'habitants et par an** en France métropolitaine est de 46. Par département, le taux varie de 15 dans les Hauts-de-Seine à 103 dans la Nièvre.

La **mortalité des 18-24 ans** par million de jeunes de cet âge varie de 20 à 256 : 6 départements sont cette mortalité inférieure à 50 alors que 13 sont au-dessus de 200.

La **mortalité des personnes de 65 ans et plus** par million d'habitants de cet âge a une variabilité plus faible en s'étendant de 19 à 132. Pour 67 départements, cet indicateur est compris entre 50 et 100.

Mortalité par million d'habitants par an et par département entre 2018 et 2022



Typologies d'accidents (2018-2022)

Alors que la **part des piétons** dans la mortalité est de **14 %** en France métropolitaine, elle est inférieure à 10 % dans 29 départements.

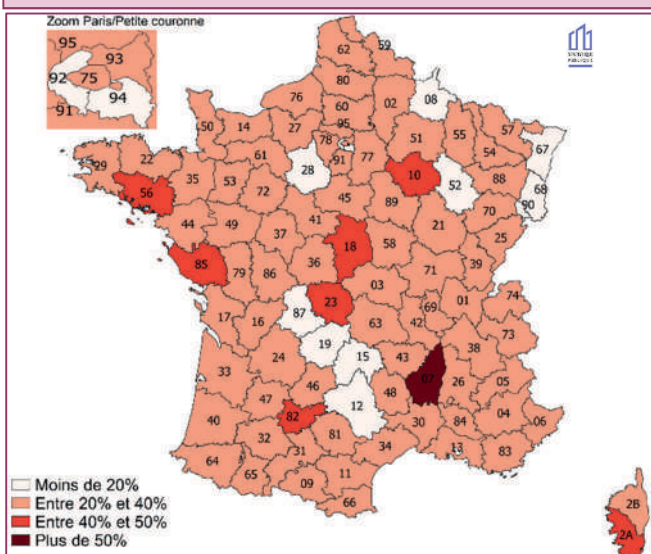
La part des **cyclistes**, qui représentent en moyenne **7 %** des personnes tuées, est supérieure à 10 % dans 10 départements. Le nombre de cyclistes tués le plus élevé est de 8 dans le Nord.

La **part des usagers de deux-roues motorisés** dans la mortalité représente **23 %** en Métropole. 36 départements enregistrent un taux supérieur à la moyenne.

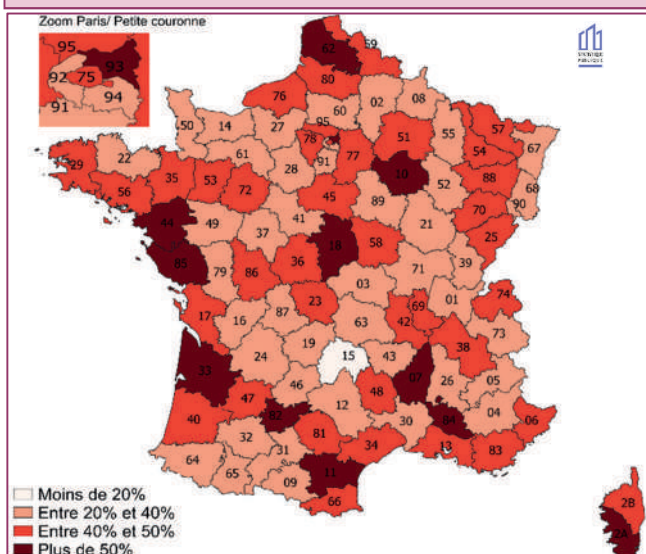
En France métropolitaine, **31 % des personnes tuées** le sont dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé. En Ardèche, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé dépasse 50 %.

42 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur avec **alcool et/ou stupéfiant**. Dans 12 départements, plus de la moitié des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur avec alcool et/ou stupéfiants.

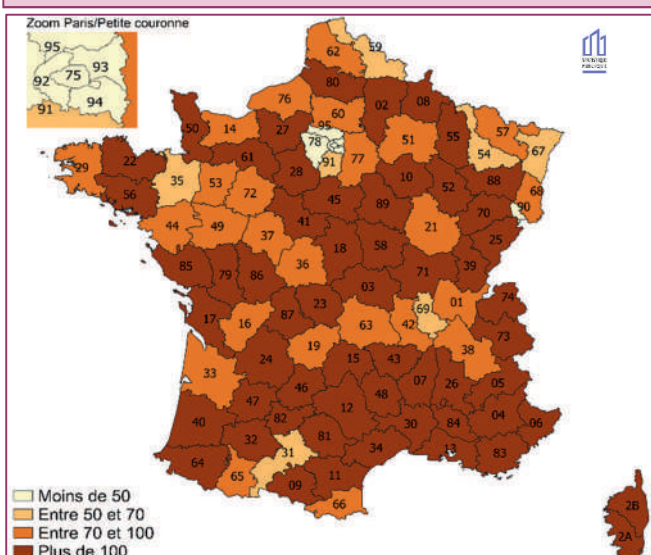
Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé (2018-2022)



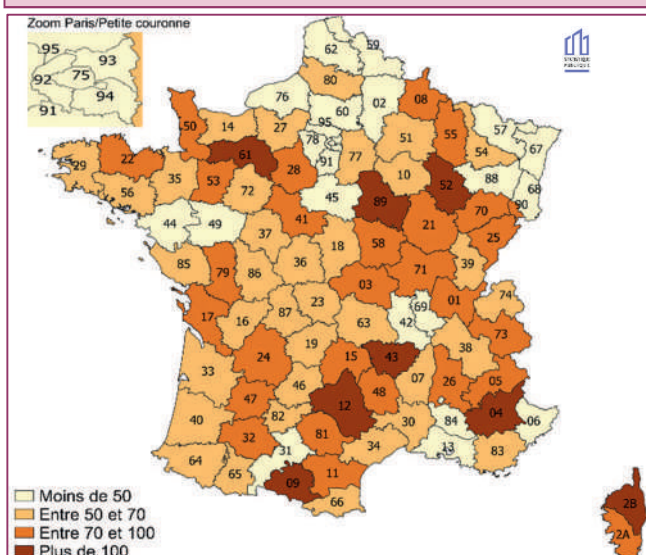
Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé ou sous l'emprise de stupéfiants (2018-2022)



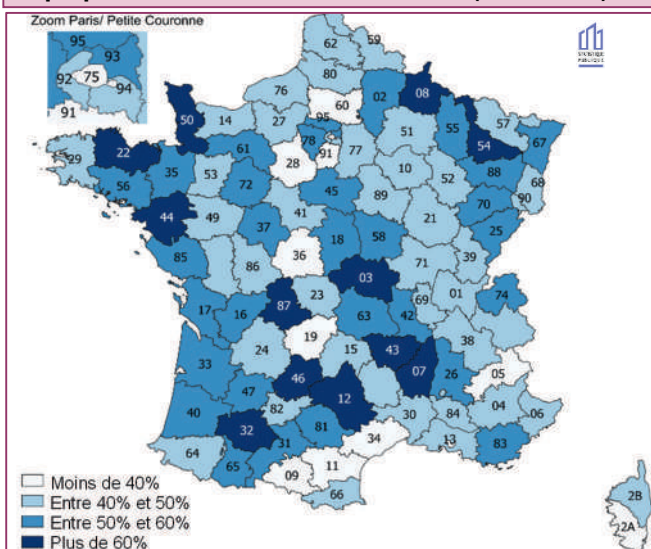
Nombre de 18-24 ans tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2018-2022)



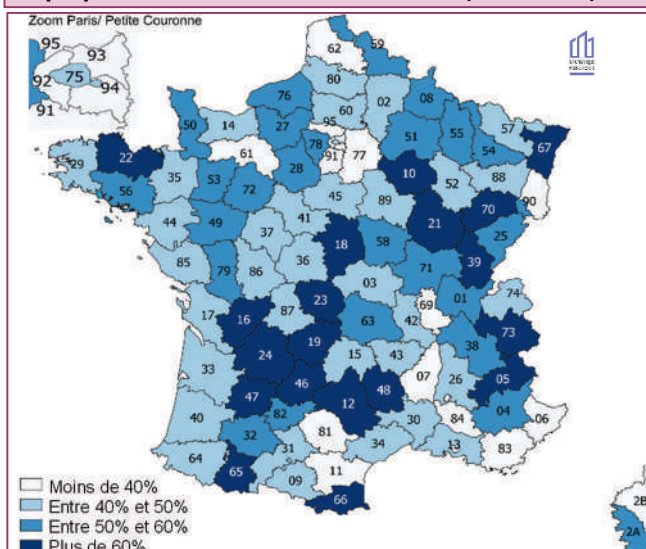
Nombre de 65 ans ou plus tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2018-2022)



Nombre de présumés responsables de 18-24 ans rapporté au nombre d'utilisateurs de cette classe d'âge impliqués dans les accidents mortels (2019-2022)



Nombre de présumés responsables de 65 ans ou plus rapporté au nombre d'utilisateurs de cette classe d'âge impliqués dans les accidents mortels (2019-2022)



Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer

		Personnes tuées							en moyenne 2018-2022 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
		total 2022	total 2021	Evolution 2022/2019	taux moyen 2018-2022								
					tous âges pour 1 million habitants (pop. 2022)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2022)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2022)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2022)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu*	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton
1	Ain	45	35	32%	58	94	88	87	18%	13%	29%	38%	40%
2	Aisne	29	39	-6%	62	136	80	47	17%	10%	29%	39%	33%
3	Allier	22	26	-4%	74	144	95	85	17%	16%	24%	35%	48%
4	Alpes-de-Haute-Provence	17	17	0%	102	172	120	132	38%	15%	24%	38%	48%
5	Hautes-Alpes	13	16	-28%	99	211	200	91	25%	25%	23%	33%	43%
6	Alpes-Maritimes	52	52	-10%	47	104	79	50	51%	18%	27%	45%	31%
7	Ardèche	15	21	-55%	61	103	82	66	31%	16%	52%	63%	46%
8	Ardennes	16	12	-27%	57	187	73	85	13%	20%	20%	36%	45%
9	Ariège	18	12	64%	82	232	103	118	13%	13%	27%	40%	46%
10	Aube	17	22	-23%	64	130	71	69	16%	16%	46%	59%	49%
11	Aude	29	30	-19%	82	182	105	83	19%	17%	40%	52%	44%
12	Aveyron	36	16	100%	80	174	71	118	23%	19%	20%	34%	43%
13	Bouches-du-Rhône	117	100	14%	49	115	85	46	38%	22%	30%	46%	35%
14	Calvados	33	28	-13%	45	88	50	54	26%	14%	34%	40%	40%
15	Cantal	14	5	40%	63	160	33	81	18%	11%	14%	17%	51%
16	Charente	19	21	27%	51	98	94	60	18%	21%	26%	39%	46%
17	Charente-Maritime	55	31	-4%	75	171	167	73	19%	17%	35%	43%	43%
18	Cher	24	14	9%	69	167	147	67	19%	23%	47%	54%	50%
19	Corrèze	13	20	160%	63	73	123	59	23%	16%	20%	25%	48%
2A	Corse-du-Sud	20	13	122%	74	213	95	78	43%	25%	48%	56%	52%
2B	Haute-Corse	18	16	-14%	89	224	74	107	27%	23%	37%	41%	45%
21	Côte-d'Or	33	34	10%	57	91	89	88	14%	16%	28%	39%	45%
22	Côtes-d'Armor	50	23	32%	59	163	83	78	13%	18%	23%	34%	45%
23	Creuse	9	4	29%	56	149	65	67	28%	9%	43%	48%	63%
24	Dordogne	31	31	29%	71	178	92	83	23%	18%	29%	38%	41%
25	Doubs	25	25	-17%	51	104	77	71	19%	17%	26%	41%	40%
26	Drôme	27	32	-21%	65	179	63	73	26%	23%	23%	33%	36%
27	Eure	29	41	-12%	55	124	75	54	21%	21%	31%	39%	39%
28	Eure-et-Loir	23	24	-28%	59	103	88	76	15%	28%	17%	36%	31%
29	Finistère	43	43	13%	45	97	64	54	21%	20%	32%	44%	50%
30	Gard	59	30	9%	65	190	86	70	17%	19%	27%	36%	43%
31	Haute-Garonne	48	64	-24%	39	65	46	50	27%	22%	26%	40%	40%
32	Gers	14	10	-33%	76	254	193	72	11%	18%	24%	36%	51%
33	Gironde	87	72	12%	45	90	50	57	25%	19%	36%	51%	40%
34	Hérault	60	75	-13%	54	118	74	53	27%	20%	36%	49%	42%
35	Ille-et-Vilaine	45	40	7%	38	61	45	57	16%	11%	35%	46%	43%
36	Indre	19	11	12%	61	71	74	69	14%	20%	32%	42%	50%
37	Indre-et-Loire	36	32	38%	49	97	59	60	15%	25%	32%	40%	34%
38	Isère	57	44	-27%	44	82	55	58	19%	22%	28%	44%	38%
39	Jura	28	17	87%	67	131	105	53	24%	20%	25%	36%	48%
40	Landes	32	23	14%	65	233	84	58	20%	12%	34%	49%	51%
41	Loir-et-Cher	25	22	-19%	78	219	98	75	13%	23%	28%	39%	36%
42	Loire	42	33	75%	37	84	68	49	22%	22%	31%	41%	44%
43	Haute-Loire	31	16	107%	90	253	87	117	20%	20%	22%	30%	43%
44	Loire-Atlantique	63	56	-11%	40	96	60	42	23%	21%	39%	52%	38%
45	Loiret	31	37	-11%	53	126	71	44	21%	17%	32%	41%	47%
46	Lot	8	18	-50%	67	123	83	59	32%	20%	27%	38%	47%
47	Lot-et-Garonne	28	24	22%	76	206	94	97	13%	17%	31%	43%	48%
48	Lozère	7	8	75%	68	189	28	80	19%	19%	39%	41%	69%
49	Maine-et-Loire	36	26	13%	39	93	50	46	19%	21%	32%	40%	39%
50	Manche	32	27	-14%	63	138	71	75	21%	18%	31%	38%	37%
51	Marne	35	24	-10%	59	89	75	62	14%	28%	31%	48%	35%
52	Haute-Marne	15	21	25%	88	187	81	112	8%	24%	18%	28%	46%
53	Mayenne	18	25	125%	53	84	100	88	17%	16%	38%	42%	38%
54	Meurthe-et-Moselle	36	33	24%	42	62	39	62	14%	16%	24%	43%	46%
55	Meuse	14	10	-18%	78	108	102	100	21%	13%	26%	37%	40%
56	Morbihan	43	40	-19%	55	108	90	59	20%	21%	41%	50%	50%
57	Moselle	45	24	-2%	38	100	48	48	18%	21%	34%	46%	40%

		Personnes tuées							en moyenne 2018-2022 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
		total 2022	total 2021	Evolution 2022/2019	taux moyen 2018-2022								
					tous âges pour 1 million habitants (pop. 2022)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2022)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2022)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2022)	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcoolisé / alcool drogue connu*	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton
58	Nièvre	21	24	17%	103	249	144	84	14%	17%	36%	41%	44%
59	Nord	97	97	7%	33	56	42	38	25%	18%	29%	42%	35%
60	Oise	30	31	-27%	43	99	83	47	22%	19%	32%	39%	34%
61	Orne	24	19	-20%	95	247	139	109	19%	18%	31%	39%	47%
62	Pas-de-Calais	73	47	20%	37	76	63	35	16%	20%	39%	54%	36%
63	Puy-de-Dôme	35	28	-22%	50	96	57	65	26%	20%	26%	37%	41%
64	Pyrénées-Atlantiques	47	41	2%	55	126	60	67	23%	21%	30%	38%	46%
65	Hautes-Pyrénées	17	20	143%	60	97	65	69	25%	17%	33%	39%	39%
66	Pyrénées-Orientales	31	26	3%	50	89	71	58	21%	15%	35%	50%	43%
67	Bas-Rhin	31	42	-26%	34	66	41	41	23%	24%	19%	33%	37%
68	Haut-Rhin	30	29	20%	37	76	57	43	17%	19%	20%	33%	45%
69	Rhône	61	60	0%	29	59	29	46	23%	20%	23%	41%	33%
70	Haute-Saône	17	20	6%	77	210	102	93	19%	14%	34%	45%	51%
71	Saône-et-Loire	49	33	2%	75	160	97	86	20%	20%	25%	35%	37%
72	Sarthe	33	20	-20%	55	92	105	70	19%	19%	35%	41%	42%
73	Savoie	24	21	-23%	56	138	66	78	25%	18%	29%	35%	52%
74	Haute-Savoie	44	29	-30%	49	108	69	69	29%	17%	29%	42%	42%
75	Paris	38	45	12%	19	24	20	32	29%	11%	27%	43%	21%
76	Seine-Maritime	74	41	111%	37	75	51	44	25%	18%	32%	46%	45%
77	Seine-et-Marne	58	51	-18%	43	95	56	53	19%	21%	29%	42%	32%
78	Yvelines	47	41	68%	26	39	39	33	24%	20%	22%	43%	32%
79	Deux-Sèvres	17	23	-54%	64	161	68	93	18%	23%	28%	36%	42%
80	Somme	39	43	18%	61	119	97	67	17%	18%	36%	47%	40%
81	Tarn	26	28	-26%	71	158	102	77	16%	14%	31%	48%	51%
82	Tarn-et-Garonne	23	19	-12%	76	245	119	63	15%	18%	50%	57%	54%
83	Var	64	62	-12%	59	138	82	57	37%	19%	35%	49%	37%
84	Vaucluse	37	42	9%	63	130	93	47	21%	24%	38%	52%	44%
85	Vendée	51	33	19%	62	151	81	67	25%	22%	41%	56%	43%
86	Vienne	26	25	13%	54	107	91	69	18%	14%	32%	45%	29%
87	Haute-Vienne	14	32	-22%	56	143	69	54	20%	19%	20%	25%	47%
88	Vosges	25	23	14%	63	190	93	50	27%	25%	36%	44%	49%
89	Yonne	35	23	-15%	99	256	134	118	18%	22%	29%	38%	42%
90	Territoire de Belfort	5	6	-44%	44	34	92	82	40%	17%	20%	22%	33%
91	Essonne	41	42	37%	28	54	44	30	30%	17%	27%	36%	30%
92	Hauts-de-Seine	18	30	-28%	15	20	21	29	37%	16%	19%	40%	26%
93	Seine-Saint-Denis	26	35	-13%	17	35	30	19	32%	19%	32%	52%	20%
94	Val-de-Marne	21	24	-22%	17	21	24	25	36%	22%	15%	30%	20%
95	Val-d'Oise	32	24	45%	21	44	31	26	27%	17%	25%	42%	32%
France métropolitaine		3 267	2 944	1%	46	94	61	57	23%	19%	31%	42%	40%
971	Guadeloupe	49	65	4%	129	383	265	95	35%	18%	45%	60%	27%
972	Martinique	28	29	4%	76	239	191	42	46%	10%	50%	64%	40%
973	Guyane	34	35	-3%	117	200	239	123	35%	18%	48%	62%	24%
974	La Réunion	45	42	15%	50	109	101	47	39%	17%	43%	55%	35%
976	Mayotte	16	12	14%	38	45	64	176	40%	16%	25%	36%	33%
Ensemble des DOM		172	183	6%	75	171	152	66	38%	16%	45%	58%	31%
975	Saint-Pierre-et-Miquelon*	0	1	ND	33	0	0	0	0%		0%	0%	0%
977	Saint-Barthélemy*,**	2	3	ND	233	274	463	225	127%	9%	55%	91%	45%
978	Saint-Martin*,**	4	4	-60%	148	1111	260	0	50%	4%	47%	95%	15%
986	Wallis-et-Futuna*,**	1	4	NS	115	571	0	0	0%	0%	83%	83%	86%
987	Polynésie française*,**	34	30	17%	119	106	404	133	33%	9%	55%	68%	46%
988	Nouvelle-Calédonie*,**	70	50	35%	194	448	397	155	23%	8%	61%	76%	59%
Ensemble COM-NC*		111	92	21%	155	304	384	136	49%	8%	58%	74%	52%
Total OM*		283	275	11%	92	205	202	75	22%	13%	50%	65%	39%
France métropolitaine+DOM		3 439	3 127	1%	47	97	64	58	24%	19%	31%	43%	40%
France métropolitaine+OM*		3 550	3 219	1%	48	99	66	58	24%	19%	32%	44%	40%

Population 2022 : Source Insee

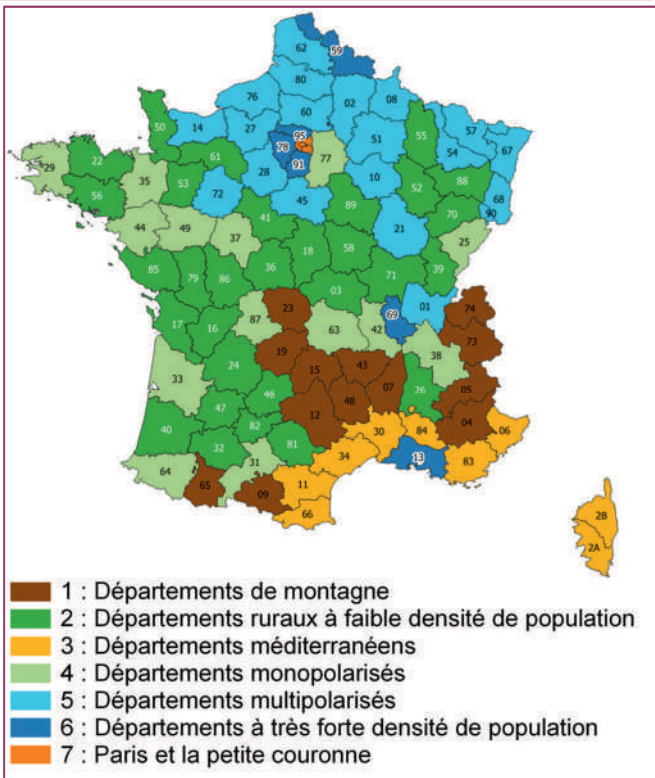
Remarques : certains départements ou COM ont un nombre de personnes tuées qui est faible. Les conclusions seront donc à nuancer, notamment pour Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna

* Données non labellisées concernant la drogue et pour tous les indicateurs sur les COM-NC

** Population 2012, 2013 ou 2014 au dernier recensement Insee

Les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

Les familles de départements



Les familles de départements permettent de comparer les indicateurs d'un département à ceux de départements présentant des caractéristiques communes.

Une description des familles est disponible sur le site de l'ONISR (<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr>) et sur le site du Cerema (<https://doc.cerema.fr>).

La mortalité dans les **départements de montagne** a augmenté de + 4 % entre 2010 et 2022, alors qu'elle a baissé de - 12 % à - 25 % dans les autres familles. La mortalité des 65 ans et plus rapportée à la population est la plus élevée dans ces départements (85 tués/Mhab).

Les **départements ruraux ou peu denses** (un tiers des départements) ont la mortalité par million d'habitants la plus élevée tout âge confondu (69), ainsi que pour les 18-24 ans (164) et les 25-34 ans (100).

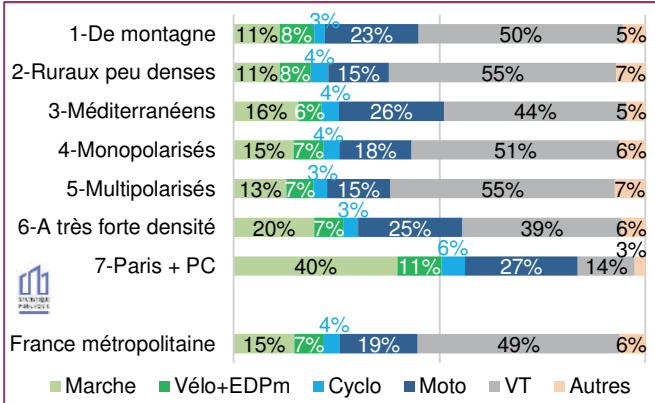
Les 18-24 ans (136 tués/Mhab) et les 25-34 ans (82 tués/Mhab) sont aussi particulièrement à risque dans les **départements méditerranéens**. La part des 2RM dans la mortalité est de 30 % dans ces départements, contre 23 % en France métropolitaine.

Les **départements monopolarisés et multipolarisés** présentent des indicateurs très proches de la moyenne nationale.

Les 6 **départements à très forte densité de population** représentent 12 % des tués en 2022. Si la mortalité rapportée à la population y est inférieure à la moyenne, près d'une personne tuée sur deux l'est en agglomération contre 1 personne sur 3 en France métropolitaine). La part des piétons parmi les tués est de 20 % contre 15 % pour la moyenne nationale.

Les départements de **Paris et la petite couronne** se caractérisent par un taux de mortalité bas (trois fois inférieur à la moyenne) et par une part de piétons, cyclistes et 2RM parmi les tués bien plus élevée (83 % contre 45 % en moyenne). 83 % des personnes tuées le sont en agglomération.

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement et la famille de département (2018-2022)



	Personnes tuées								En moyenne 2018-2022, part dans la mortalité des personnes tuées ...				
	2022		Evolutions		Taux moyen 2018-2022 pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge (pop. 2022)								
	total par famille	en moy. par dépt de la famille	2022/ 2010	2022/ 2019	tous âges	des 18-24 ans	des 25-34 ans	des 65 ans et plus	en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	dans un accident avec conducteur drogué ou alcool drogue connu*	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton
1 - De montagne	258	20	4%	8%	65	141	80	85	25%	17%	28%	38%	46%
2 - Ruraux peu denses	818	27	-25%	-1%	69	164	100	76	19%	19%	32%	42%	44%
3 - Méditerranéens	370	41	-23%	-4%	59	136	82	60	30%	19%	34%	47%	40%
4 - Monopolarisés	636	45	-15%	-4%	44	89	56	55	21%	20%	31%	43%	40%
5 - Multipolarisés	687	34	-18%	1%	47	92	66	55	19%	19%	31%	42%	40%
6 - A très forte densité	395	66	-12%	18%	32	63	46	39	29%	19%	27%	43%	34%
7 - Paris et PC	103	26	-25%	-11%	17	25	23	27	33%	16%	24%	42%	21%
Métropole	3 267	34	-18%	1%	46	94	61	57	23%	19%	31%	42%	40%

* Données non labélisées. Population 2022 : Source Insee
La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute)

Libellé communauté d'agglomération, communauté urbaine et Métropole de plus de 150 000 hab (population 2019) *	Population municipale 2019, composition communale au 1er janvier 2022	Personnes tuées ...					Tués par million d'habitants moyenne annuelle 2018-2022	En moyenne 2018-2022, part dans la mortalité des personnes tuées ...				
		en 2022	en 2021	en 2020	en 2019	en 2018		piétons 2018-2022	en vélo 2018-2022	en 2RM 2018-2022	dans un accident avec novice moins de 2 ans de permis 2018-2022	dans un accident avec alcoolisé / alcool connu 2018-2022
Métropole du Grand Paris	7 094 649	94	112	103	102	104	15	42%	9%	32%	15%	23%
Grande Couronne de Paris **	5 207 217	146	141	118	128	154	26	18%	6%	25%	17%	25%
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 898 561	79	66	64	71	72	37	17%	4%	42%	19%	31%
Métropole de Lyon	1 411 571	22	37	24	42	29	22	30%	11%	21%	19%	28%
Métropole Européenne de Lille	1 179 050	31	24	16	29	20	20	28%	8%	28%	13%	24%
Bordeaux Métropole	814 049	22	14	18	18	17	22	25%	9%	36%	21%	24%
Toulouse Métropole	796 203	15	13	18	12	16	19	31%	11%	34%	22%	27%
Nantes Métropole	665 204	16	13	10	20	11	21	26%	4%	31%	20%	36%
Métropole Nice Côte d'Azur	550 498	21	20	22	22	25	40	26%	9%	50%	17%	21%
Eurométropole de Strasbourg	505 272	7	12	9	11	9	19	27%	10%	31%	17%	21%
Métropole Rouen Normandie	494 299	29	14	5	9	8	26	25%	8%	18%	15%	41%
Montpellier Méditerranée Métropole	491 417	15	17	11	19	12	30	24%	5%	36%	20%	40%
Rennes Métropole	457 416	11	13	12	12	8	24	23%	20%	18%	11%	34%
Grenoble-Alpes-Métropole	446 612	13	13	2	15	4	21	19%	19%	23%	19%	46%
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	443 229	10	12	12	8	7	22	22%	6%	51%	22%	36%
Saint-Etienne Métropole	405 479	17	9	2	7	6	20	24%	15%	22%	17%	11%
CA du Pays Basque	315 195	24	14	15	16	15	53	14%	10%	26%	15%	36%
CU Angers Loire Métropole	302 399	7	2	4	4	11	19	25%	18%	21%	25%	35%
Clermont Auvergne Métropole	296 180	7	9	8	10	6	27	20%	13%	30%	13%	19%
CU du Grand Reims	296 154	8	10	7	14	11	34	12%	8%	20%	32%	30%
Tours Métropole Val de Loire	296 074	7	6	4	4	8	20	55%	0%	17%	21%	12%
Orléans Métropole	288 229	8	8	5	6	9	25	22%	17%	33%	11%	20%
SMAU Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle ***	287 221	12	11	6	15	7	36	8%	10%	22%	20%	25%
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	276 238	10	8	3	16	3	29	15%	0%	40%	15%	57%
CA Mulhouse Alsace Agglomération	274 133	5	2	7	6	7	20	30%	15%	15%	19%	30%
CU Caen la Mer	270 255	10	3	6	3	3	19	28%	4%	32%	20%	25%
CU Perpignan Méditerranée Métropole	270 200	19	8	12	18	11	50	19%	9%	19%	15%	40%
CU Le Havre Seine Métropole	267 618	15	10	6	5	8	33	16%	5%	36%	20%	22%
Métropole du Grand Nancy	257 915	3	4	2	4	2	12	20%	27%	13%	7%	20%
CA de Nîmes Métropole	257 666	10	10	10	14	15	46	22%	5%	19%	15%	20%
Dijon Métropole	255 127	2	7	7	2	5	18	35%	4%	22%	13%	23%
CA de Lens - Liévin	241 268	4	3	4	4	7	18	36%	18%	18%	18%	35%
Metz Métropole	224 863	5	0	3	6	4	16	28%	6%	0%	17%	31%
CA Valence Romans Agglo	223 826	3	11	9	10	7	36	23%	8%	33%	18%	19%
Brest Métropole	211 156	2	5	3	7	5	21	27%	0%	32%	18%	32%
CA du Grand Annecy	207 301	8	5	2	7	10	31	25%	19%	22%	13%	14%
CU Le Mans Métropole	207 072	5	3	4	7	7	25	23%	8%	27%	4%	52%
CU Limoges Métropole	206 951	2	9	3	6	3	22	17%	4%	30%	26%	10%
CA Lorient Agglomération	205 008	9	6	4	8	6	32	30%	15%	24%	36%	26%
CU Grand Besançon Métropole	195 745	6	9	6	5	9	36	26%	6%	17%	17%	22%
CU du Grand Poitiers	195 262	6	7	5	9	6	34	18%	0%	33%	21%	41%
CU de Dunkerque	194 655	6	6	5	1	2	21	15%	10%	30%	40%	23%
CA du Grand Avignon (COGA)	193 290	10	14	9	8	7	50	21%	13%	17%	19%	32%
CA Valenciennes Métropole	192 550	2	10	2	5	4	24	22%	13%	26%	9%	33%
CA Amiens Métropole	182 073	7	5	1	10	4	30	15%	7%	15%	15%	40%
CA de Sophia Antipolis	178 917	10	6	3	9	9	41	8%	5%	57%	16%	44%
CA du Cotentin	178 600	8	7	3	15	10	48	14%	9%	23%	19%	47%
CA de la Rochelle	174 277	10	4	7	11	7	45	26%	15%	21%	18%	20%
CA Troyes Champagne Métropole	172 900	6	6	7	6	5	35	10%	17%	20%	23%	48%
CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération	171 704	6	6	4	15	9	47	23%	8%	30%	25%	46%
CA Pau Béarn Pyrénées	161 706	6	7	5	7	4	36	28%	24%	17%	17%	32%
CA Cannes Pays de Lérins	159 774	6	5	7	10	5	41	27%	15%	30%	15%	27%
CA de la Porte du Hainaut	158 714	4	2	4	6	5	26	14%	10%	48%	29%	50%
CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	151 755	5	1	9	8	8	41	26%	6%	3%	16%	21%
Moyenne		15	14	12	15	14	29	24%	8%	29%	18%	28%

CA : Communauté d'Agglomération - CU : Communauté Urbaine - SMAU : Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine

* Communautés d'agglomération définies par l'INSEE au 1er janvier 2022

** Regroupe toutes les communautés d'agglomération de la grande couronne (77, 78, 91, 95), y compris celles de moins de 150 000 habitants.

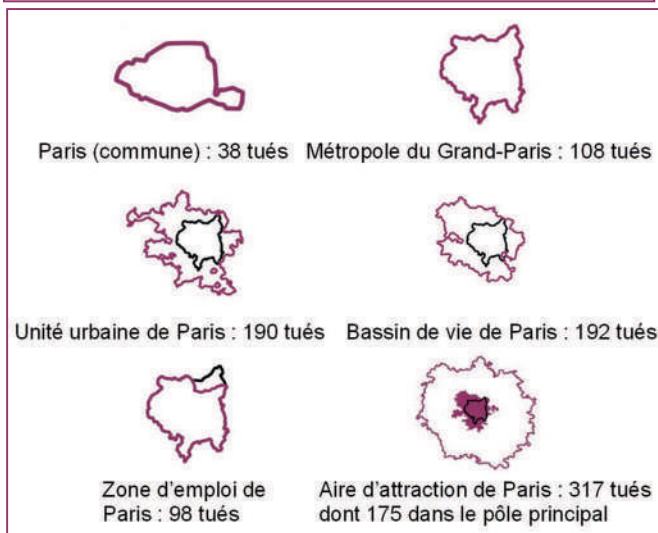
*** Regroupe la CA du grand Belfort, la CA Pays de Montbéliard Agglomération, la CC du Sud Territoire et la CC du Pays d'Héricourt

L'accidentalité dans le territoire de la Métropole du Grand-Paris

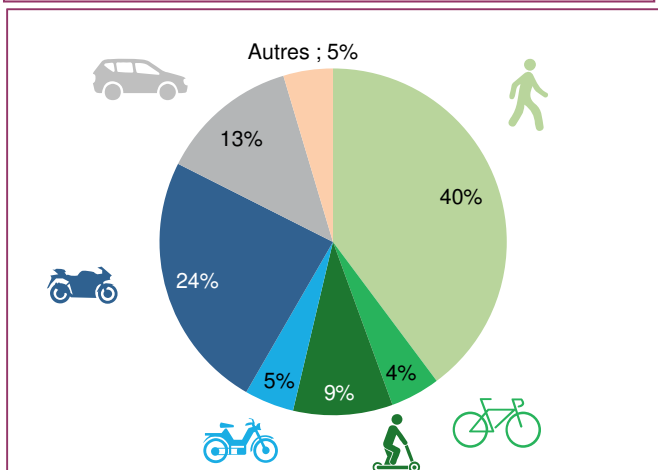
En 2022, 108 personnes ont été tuées dans le territoire de la Métropole du Grand-Paris (MGP) soit 27 personnes de moins qu'en 2021. Cela représente environ 3 % de la mortalité française alors que la métropole concentre 11 % de la population de France métropolitaine.

Depuis 2012, la mortalité routière au sein des 131 communes de la MGP oscille entre 105 et 140 personnes tuées par an.

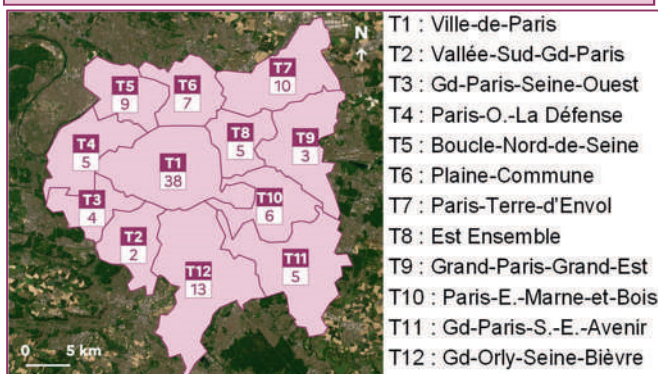
Répartition spatiale de la mortalité routière dans les référentiels géographiques parisiens en 2022



Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement en 2022



Nombre d'accidents mortels par territoire de la Métropole du Grand-Paris en 2022



Comptant 7 094 649 habitants en 2019¹, la MGP est la métropole la plus peuplée de France. D'une superficie dépassant les 814 km², elle reste en 2023 la troisième métropole la plus étendue du pays, après les Métropoles d'Aix-Marseille-Provence et Nice-Côte-d'Azur.

Bien que s'y trouvent des autoroutes, des routes nationales, des routes départementales et des voies communales, cette métropole à statut particulier n'a aucune compétence dans la gestion de voirie, contrairement à la métropole niçoise.

Le profil des personnes tuées

La classe d'âge des 25-34 ans est la plus représentée dans la mortalité routière de la métropole avec 24 tués en 2022, dont 21 hommes. Parmi ceux-ci, 10 circulaient en motocyclette.

Parmi les 43 piétons tués, près de la moitié avaient 65 ans ou plus. Concernant les 21 femmes tuées en 2022, 15 étaient des piétonnes (dont 10 avaient 65 ans ou plus).

Les hommes sont surreprésentés parmi les 60 conducteurs décédés en 2022 sur le territoire de la MGP. Ils comptent pour 90 % d'entre eux.

Une baisse du nombre de tués en 2RM a été observée en 2022 avec 31 tués, soit 11 de moins qu'en 2021 et 14 de moins que la moyenne 2017-2019.

En ce qui concerne les présumés responsables (PR) d'accident mortels, les causes qui reviennent le plus souvent sont une vitesse excessive ou inadaptée (pour 27 % des PR), l'inattention (22 %), le non-respect des règles de priorité (21 %) et la consommation d'alcool (15 %).

La répartition géographique de la mortalité

La Ville-de-Paris (T1), commune la plus peuplée de France, est le territoire de la MGP où se sont concentrés le plus d'accidents mortels : 38 en 2022. Elle affiche d'ailleurs la plus forte densité d'accidents mortels, avec environ un accident pour 3 km².

Cependant, le territoire Paris-Terre-d'Envol (T7) est le territoire avec la plus forte mortalité rapportée au nombre d'habitants. En 2022, on y dénombre 27 tués par million d'habitants contre 18 tués/Mhab dans la commune de Paris.

La temporalité

Avec 16 accidents mortels, le mois de juin est le mois qui concentre le plus de tués en 2022, soit presque trois fois plus qu'en mars ou cinq fois plus qu'en août. Parmi ces 16 tués, on dénombre 10 usagers de motocyclette.

¹ Populations communales 2019, composition communale au 1^{er} janvier 2022

L'accidentalité dans le territoire des métropoles urbaines

54 % des personnes tuées dans le territoire des grandes métropoles urbaines le sont en agglomération, 34 % sur routes hors agglomération, 12 % sur autoroute.

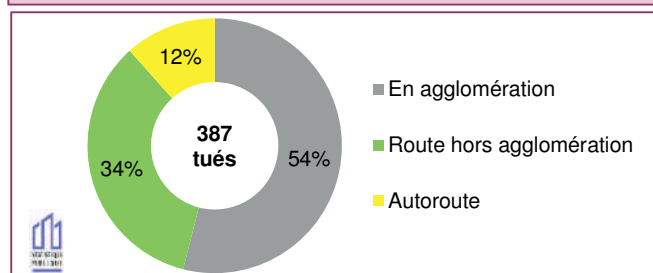
Évolution de la mortalité depuis 2010 dans les métropoles urbaines

2022	2021	2019	Évol. 2019-2022	Évol. 2021-2022
387	372	382	+ 1,3 %	+ 3,9 %

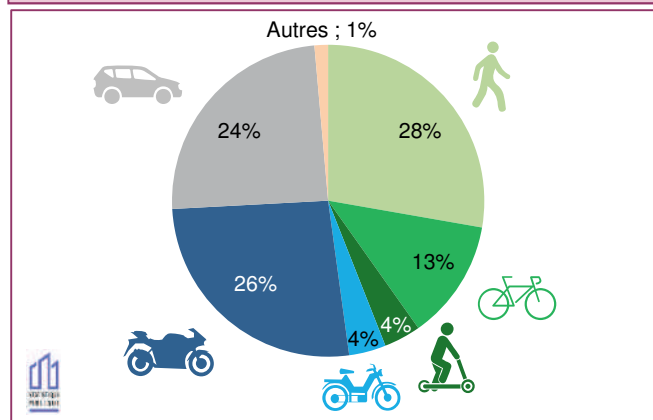
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués métropoles urbaines	+ 0,4 %	- 0,9 %
Tués hors métropoles urbaines	+ 0,2 %	- 2,4 %
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans les métropoles baisse de 0,9 % par an.

Répartition des personnes tuées selon le milieu

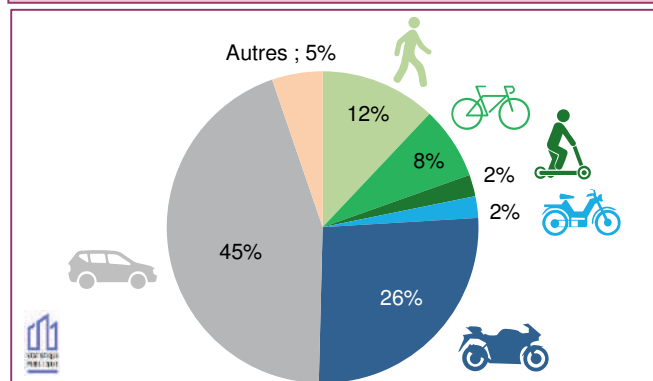


Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement en agglomération



	Marché	Vélo	EDP-m	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	58	26	8	8	55	51	3	209

Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement hors agglomération hors autoroute



	Marché	Vélo	EDP-m	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	16	10	3	3	35	59	7	133

Cette page présente l'accidentalité en 2022 dans le périmètre des grandes métropoles urbaines. Au 1^{er} janvier 2022, on comptait 21 métropoles hors Grand Paris, avec une population totale de 12 388 404 personnes.

En 2022, le territoire des métropoles urbaines représente 12 % de la mortalité routière nationale avec 387 personnes tuées alors qu'elles rassemblent 19 % de la population. Après une baisse nationale entre 2010 et 2019 (- 0,9 % dans les métropoles vs - 2,3 % dans l'ensemble), entre 2019 et 2022, la mortalité augmente (+ 0,4 % vs + 0,2 %). Depuis 2010, dans les métropoles urbaines l'évolution de la mortalité est moins favorable que l'évolution globale.

Le bilan sur la dernière décennie conclut à une hausse de + 6 % entre 2012 et 2022 du nombre de personnes tuées. Ces derniers chiffres montrent que la majorité des tués le sont en agglomération (60 %), contrairement aux EPCI de + de 100 000 habitants.

En agglomération

La répartition par mode montre les enjeux des usagers vulnérables :

- Une personne tuée sur trois est **un piéton** ;
- Une personne tuée sur quatre est **un 2RM** ;
- Une personne tuée sur douze est **un cycliste**.

Cette répartition de la mortalité est sensiblement la même qu'en 2019. Les piétons connaissent la baisse de mortalité la plus forte (- 20 tués, soit - 26 %), les 2RM dans une moindre mesure (- 9 tués) tandis que les autres modes présentent une hausse.

Les enjeux sont plus marqués pour les 18-24 ans et les 75 ans et plus (respectivement 40 et 42 tués en 2022). Les seniors (plus de 65 ans) sont particulièrement concernés par la mortalité en agglomération avec 28 % des cas.

Parmi les accidents sans piéton, **42 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers**.

Hors agglomération

Hors agglomération (autoroutes incluses), la moitié des personnes tuées sont des usagers vulnérables (49 %). La part de motards atteint 25 % de la mortalité. Une personne tuée sur quatre est un piéton, un utilisateur d'EDPm ou un cycliste.

Les classes d'âge les plus concernées **sont les 18-24 ans et les 25-34 ans** (chaque classe rassemblant respectivement 23 % et 24 % des personnes tuées). Les 0-17 ans et les 65-74 ans sont les moins représentées (4 % et 6 %).

33 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers et 39 % dans un accident à deux véhicules. En 2019, ces proportions étaient respectivement de 33% et 46%.

L'accidentalité dans les territoires fortement urbanisés

678 personnes sont décédées dans le territoire des EPCI de plus de 100 000 habitants (hors métropoles urbaines), dont 49 % hors agglomération et 40 % en agglomération.

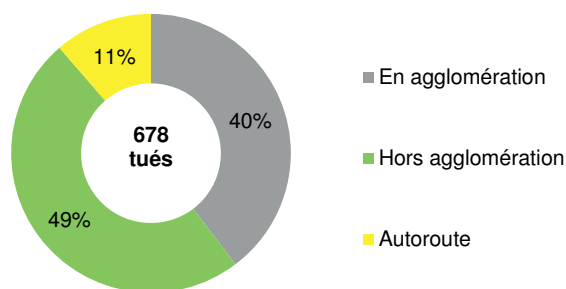
Évolution de la mortalité depuis 2019

2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
678	583	653	+ 3,8 %	+ 16,3 %

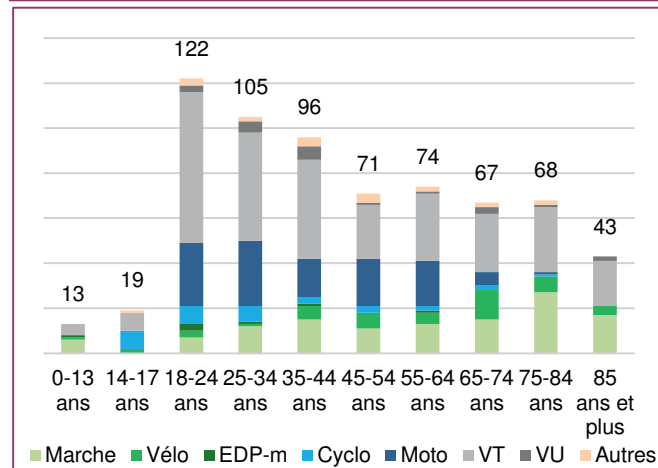
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués EPCI + 100 000	1,3 %	-2,1 %
Tués EPCI - 100 000	0,1 %	-2,6 %
Tous tués	0,2 %	-2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans les EPCI de plus de 100 000 habitants baisse de 2,1 % par an.

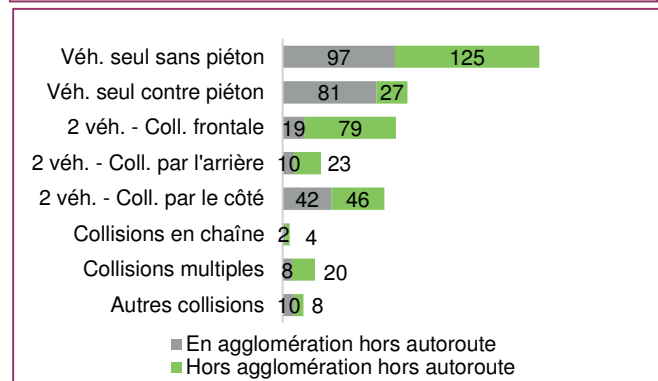
Répartition des personnes tuées dans les territoires fortement urbanisés selon le milieu en 2022



Nombre de personnes tuées dans les territoires fortement urbanisés selon l'âge et le mode



Répartition des personnes tuées selon le type de collision (hors autoroutes)



Cette page présente l'accidentalité en 2022 dans le périmètre des établissements publics de coopération intercommunale de plus de 100 000 habitants, hors grandes métropoles urbaines.

Au 1^{er} janvier 2022, on comptait 102 EPCI de plus de 100 000 habitants constituant une population totale de 17 344 127 personnes.

Avec 678 personnes tuées en 2022, le territoire des EPCI de plus de 100 000 habitants enregistre **21 % de la mortalité routière pour 26 % de la population de France métropolitaine.**

De manière générale, les vitesses pratiquées sont moins importantes sur les territoires fortement urbanisés, ce qui explique une part de la mortalité plus faible au sein des EPCI de plus de 100 000 habitants en comparaison avec les territoires faiblement urbanisés (EPCI de moins de 100 000 habitants).

Entre 2019 et 2022 (avant et après pandémie), on observe une hausse de la mortalité dans le territoire des EPCI de plus de 100 000 habitants de + 1,3 %.

Selon le milieu et le réseau routier

La répartition de la mortalité selon le milieu routier est stable entre 2021 et 2022 : 49 % des personnes tuées le sont hors agglomération hors autoroute, 11 % sur autoroutes et 40 % en agglomération.

La répartition selon le réseau routier montre que **55 % des personnes tuées le sont sur routes départementales (376 tués), dont 70 % hors agglomération.** 26 % des tués le sont sur la voirie communale (176 tués), à 83 % en agglomération.

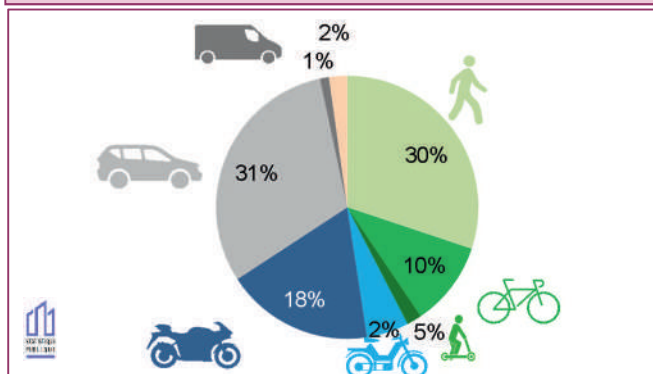
Selon l'âge et le mode

Dans les territoires fortement urbanisés, on observe des fortes disparités parmi les tués selon leur âge et le mode utilisé. Les 18-24 ans et les 25-34 ans sont très majoritairement tués en voiture et en moto ; puis avec l'âge, la part de la voiture particulière baisse pour laisser place à des modes vulnérables comme le vélo et la marche à pied. Les personnes âgées de 75 ans ou plus sont particulièrement exposées en tant que piétons et cyclistes bien que la voiture garde une place importante. La mortalité de cette tranche d'âge arrive juste derrière celle des 18-24 ans (111 vs 122 tués).

Types d'accidents mortels

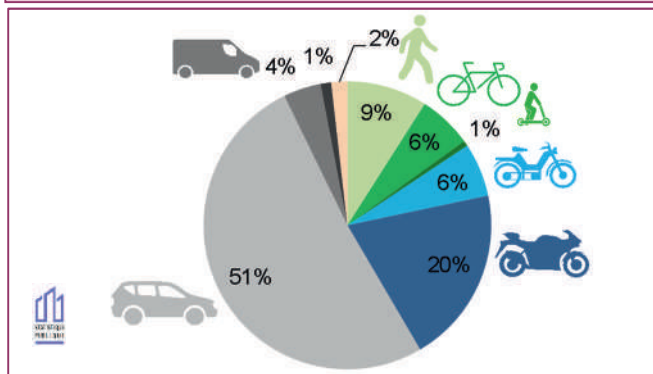
Environ un tiers (37 %) des accidents mortels hors autoroutes concerne des véhicules seuls sans piéton (222 tués) et 18 % des collisions concerne des véhicules seuls contre piéton (108 tués), essentiellement sur routes départementales. 81 % des collisions frontales le sont hors agglomération, alors que les accidents contre piéton le sont à 75 % en agglomération.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement dans territoires fortement urbanisés (269 tués)



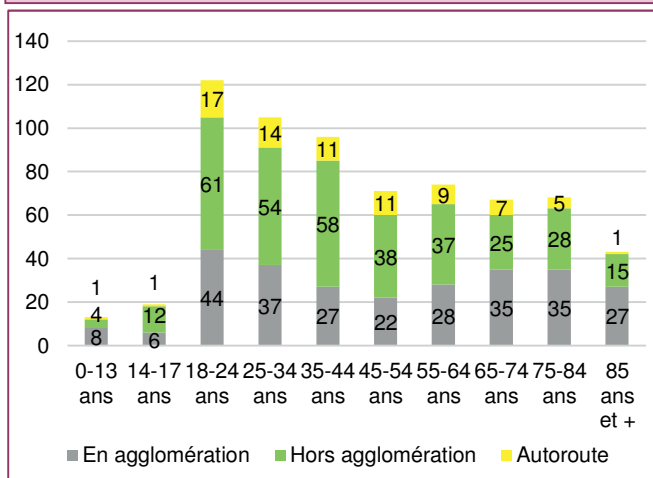
	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	81	28	5	14	49	83	3	1	5	269

Répartition des personnes tuées hors agglomération hors autoroute selon le mode de déplacement dans les territoires fortement urbanisés (335 tués)



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	30	20	2	20	66	170	14	7	6	335

Répartition des personnes tuées dans les territoires fortement urbanisés selon l'âge et le milieu



Selon le milieu et le mode

En agglomération, on constate une répartition des tués entre quatre modes principaux : le véhicule de tourisme, la motocyclette, le vélo et la marche.

Les modes doux totalisent 114 tués **en agglomération** et constituent ainsi 42 % de la mortalité en agglomération. Les seniors âgés de 65 ans ou plus contribuent pour 60 % de la mortalité piétonne en agglomération (49 tués sur 81) et 57 % des tués à vélo (16 tués sur 28). Parmi les 7 personnes décédées en EDPm, 5 le sont en agglomération.

Les usagers en véhicule de tourisme ou motocyclette font l'essentiel de la mortalité parmi les modes motorisés avec 132 tués (49 % de la mortalité en agglomération). Les 18-44 ans sont particulièrement touchés par la mortalité en moto avec 32 tués et 65 % de la mortalité pour ce mode. Pour les véhicules de tourisme, se démarquent les 65 ans et plus (30 %) avec 25 tués et les 18-34 ans (39 %) avec 32 tués.

Sur les routes **hors agglomération** hors autoroute, les modes motorisés deviennent très majoritaires avec en premier lieu les véhicules de tourisme (170 tués, 51 %) et la motocyclette (66 tués, 20 %). Pour les motocyclettes, la tranche des 18-44 ans est la plus représentée avec 38 morts (58 % de la mortalité). Pour la voiture, les 18-24 ans sont les premiers concernés (37 tués, 22 %) suivi des plus de 65 ans (39 tués, 23 %) puis enfin des plus de 25-44 ans (55 tués, 32 %).

Sur **autoroute**, on compte notamment parmi les 77 tués : 48 occupants de véhicule de tourisme et 12 piétons.

Selon le milieu routier et l'âge

Les personnes âgées ont tendance à être davantage victimes en agglomération, notamment pour les 75 ans et plus souvent victimes piétonnes, alors que les classes d'âge actives sont plus souvent tuées hors agglomération.

Les accidents en/hors intersection

La grande majorité des tués décède dans un accident hors intersection (526 tués, soit 78 % et même 88 % hors autoroute). On y trouve notamment les usagers des véhicules de tourisme (240 tués), les piétons (97 tués), les motocyclistes (86 tués) et les cyclistes et EDPm (31 tués).

On compte 152 usagers tués en intersection, parmi lesquels les usagers de véhicules de tourisme (61 tués), les motocyclistes (36 tués) et les cyclistes (10 tués). 6 personnes sont décédées à un passage à niveau : 4 piétons et 2 automobilistes.

L'accidentalité dans les territoires faiblement urbanisés

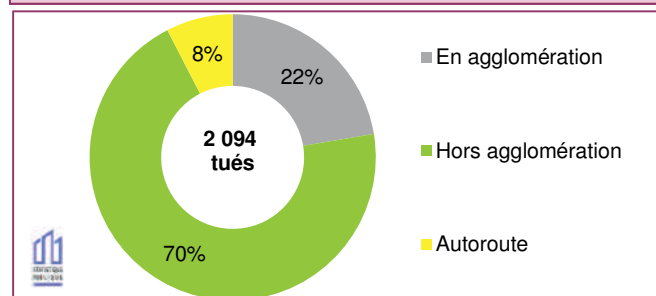
Dans les territoires faiblement urbanisés, 1 personne tuée sur 5 l'est en agglomération.

Evolution de la mortalité depuis 2010

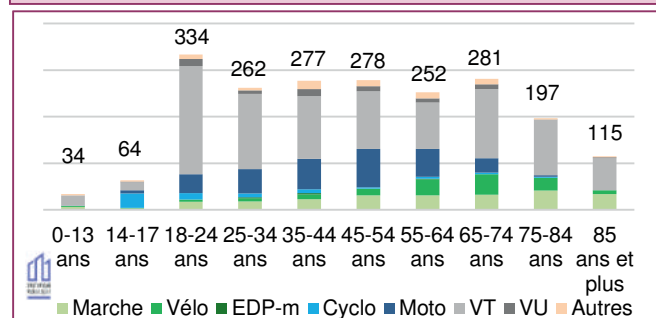
2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
2 094	1 865	2 103	- 0%	+ 12%
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2022	2010 à 2019
Tués territoires faiblement urb.			- 5,8 %	- 2,5 %
Tués hors territoires faiblement urb.			- 2,8 %	- 1,8 %
Tués France métropolitaine			- 4,7 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées a baissé en moyenne de - 2,5% par an dans les territoires faiblement urbanisés.

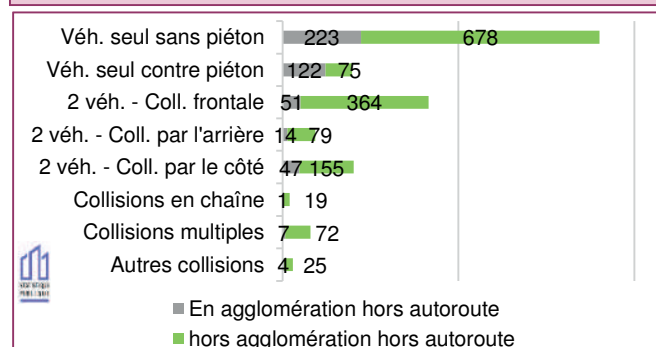
Répartition des personnes tuées dans les territoires faiblement urbanisés selon le milieu



Nombre de personnes tuées dans les territoires faiblement urbanisés selon l'âge et le mode



Répartition des personnes tuées selon le type de collision (hors autoroutes)



Répartition des personnes tuées dans les territoires faiblement urbanisés selon le type de route

	En aggro	Hors aggro	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	8%	8%
RN	1%	8%		9%
RD	13%	57%	/	70%
Voie communale	7%	5%	/	12%
Autre	1%	1%	/	2%
Tous réseaux	22%	70%	8%	100%

Cette page présente l'accidentalité en 2022 dans les territoires dits « faiblement urbanisés ». Les territoires faiblement urbanisés sont ici définis comme les **EPCI de moins de 100 000 habitants, hors grande couronne de Paris**. Un quart des départements français est entièrement dans cette catégorie. Ces territoires ne sont donc pas uniquement des zones de rase campagne.

Avec 2 094 personnes tuées en 2022, les territoires faiblement urbanisés concentrent **64 % de la mortalité routière pour 47 % de la population française**. Le nombre de personnes tuées en 2022 y est 12 % plus élevé qu'en 2021.

De 2010 à 2019, la baisse de la mortalité dans les territoires faiblement urbanisés a été 1,4 fois plus forte que dans les autres territoires avec une évolution globale de - 21 % en 10 ans.

L'année 2022 compte 229 personnes tuées de plus dans les territoires faiblement urbanisés qu'en 2021, revenant quasiment au nombre de tués de 2019 (9 tués de moins en 2022 qu'en 2019). Cette hausse est très marquée aux mois de janvier, avril et août avec respectivement 49, 47 et 32 personnes tuées de plus que durant les mêmes mois de 2021. Le nombre de tués au cours des mois de juin, septembre et octobre est inférieur aux mêmes mois en 2021 : respectivement (- 11, - 8 et - 15 personnes tuées).

Selon le milieu et la catégorie de route

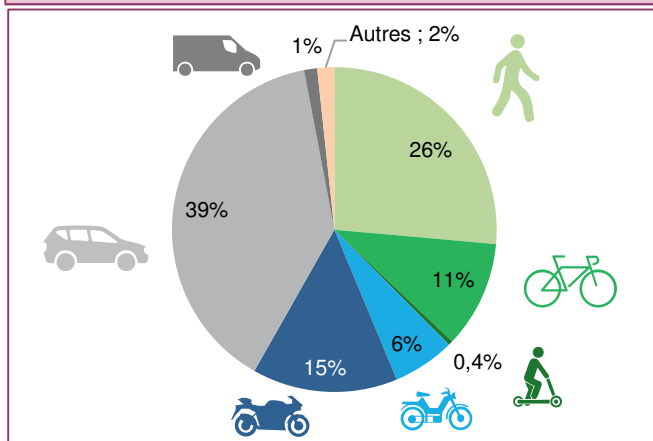
La répartition de la mortalité selon le milieu est stable entre 2021 et 2022. **70 % des personnes tuées** dans les territoires faiblement urbanisés le sont **sur routes hors agglomération**, 22 % le sont sur voies en agglomération et 8 % le sont sur autoroute.

70 % des personnes tuées le sont **sur routes départementales**, principalement hors agglomération. Parmi les **469 décès en agglomération**, **60 % le sont sur routes départementales**, 32 % des personnes tuées le sont sur voies communales et 5 % le sont sur routes nationales. Parmi les personnes tuées sur routes nationales, 12 % le sont en agglomération et 88 % hors agglomération.

Les décès sur routes départementales dans les territoires faiblement urbanisés (1 473) représentent 45 % de la mortalité nationale.

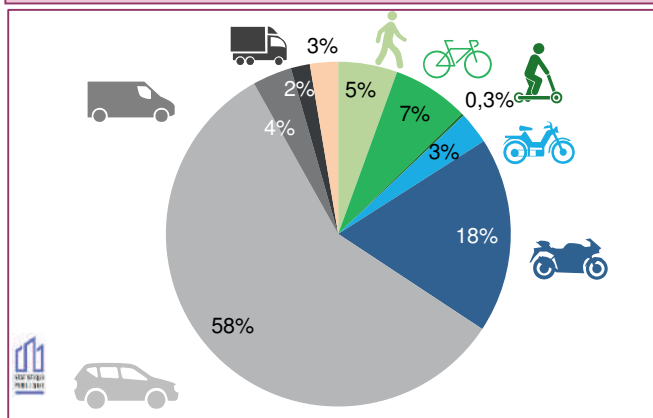
La répartition des accidents par mode de déplacement est très différente selon le milieu. Ainsi, les accidents en agglomération concentrent 53 % des piétons tués, 40 % des cyclistes tués et 16 % des automobilistes tués.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode dans les territoires faiblement urbanisés (469 tués)



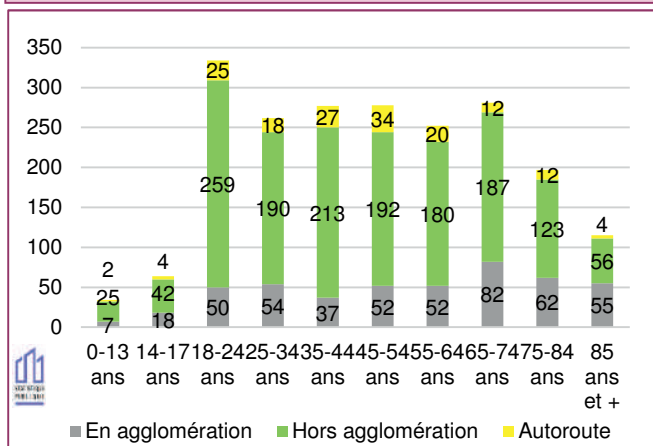
	Marche	Vélo	EDP-m	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	124	50	2	29	68	182	6	0	8	469

Répartition des personnes tuées hors agglomération hors autoroute selon le mode de déplacement dans les territoires faiblement urbanisés (1 467 tués)



	Marche	Vélo	EDP-m	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	81	105	4	44	269	845	54	26	39	1 467

Répartition des personnes tuées dans les territoires faiblement urbanisés selon l'âge et le milieu



En agglomération

Les modes actifs sont davantage touchés en agglomération : **37 % des personnes tuées sont piétons ou cyclistes**. Le nombre de personnes tuées à pied ou à vélo (176) est équivalent au nombre de tués en voiture (182). La part des « usagers vulnérables » (modes doux + deux roues motorisés) tués est plus élevée en agglomération (57 %) que hors agglomération (34 %).

Une personne tuée sur quatre a 75 ans ou plus.

Les 65-74 ans, demeurent ensuite la classe d'âge la plus touchée : 17 % des tués. Les 25-34 ans représentent 12 % des tués. Les 18-24 ans, les 45-54 ans et les 55-64 ans représentent 11 % des tués.

1 personne tuée sur 2 l'est dans un accident sans autre tiers impliqué.

La mortalité de jour reste la plus élevée : 62 % des personnes tuées le sont de jour contre 38 % de nuit.

Hors agglomération

La répartition selon le mode de déplacement des victimes tuées hors agglomération dans les territoires faiblement urbanisés en 2022 est similaire à celle de 2021. L'enjeu principal concerne les véhicules de tourisme, puis les 2RM : **58 % des usagers tués sont des automobilistes et 17 % des motocyclistes**. Les piétons et les cyclistes restent dans des proportions plus réduites (7 % et 7 %).

Les accidents de piétons ont une gravité très élevée : 29 % des victimes piétons sont des tués, alors que cette proportion est de 10 % pour l'ensemble des modes (de 7 % pour les cyclomotoristes à 13 % pour les cyclistes).

Dans les territoires faiblement urbanisés hors agglomération, les 18-24 ans concentrent 18 % des tués ; les 35-44 ans 15 % ; les 25-34 ans, les 45-54 ans et les 65-74 ans concentrent chacun 13 % ; les 55-64 ans et les plus de 75 ans 12 %.

Sur les routes hors agglomération, 14 % des tués le sont en intersection. Cette part est 1,7 fois plus importante pour les usagers de deux roues-motorisés (24 % des tués).

39 % des tués le sont de nuit. S'agissant des deux roues motorisés, 26% des tués le sont de nuit.

46 % des personnes tuées le sont dans un accident sans tiers (1 véhicule seul sans piéton). Cette part est plus faible pour les accidents de deux roues-motorisés sans tiers (36 %).

Le réseau routier

Longueur de réseau (km) au 01/01/2022		
Réseau routier nat.	Autoroutes, dont :	12 360
	Autoroutes concédées	9 052
	Autoroutes interurbaines	1 865
	Autoroutes et voies rapides urbaines	1 443
	Routes nationales, dont :	8 378
	Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 835
	Autres routes nationales	5 543
	Routes départementales et territoriales	375 265
	Routes sur le territoire des métropoles urbaines, dont : (1)	54 646
	Routes métropolitaines (2)	7 474
	Voies communales (3)	47 172
	Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	647 880
	Ensemble	1 098 529

(1) Hors RD non transférées aux métropoles au 1er janvier 2022

(2) Chiffres au 01/01/2022 sauf pour la métropole de Lyon

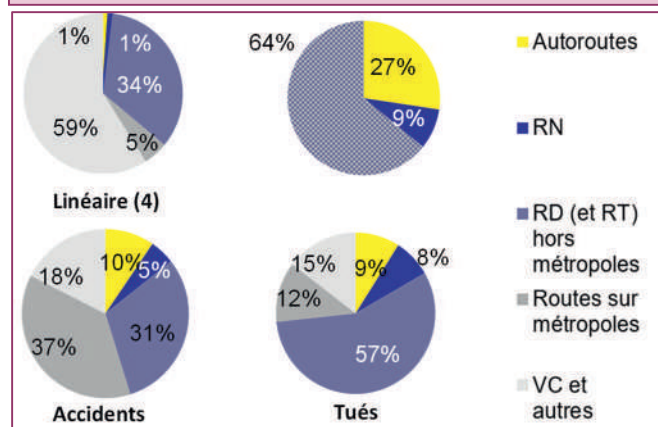
(3) Chiffres de 2018 à 2022 selon les informations disponibles par commune

(4) Linéaire : RD = Ensemble des RD dont métropoles ; Circulation : RN = RN sans RT, données SDES provisoires.

Sources : *Mémento des transports*, SDES, 2022, Cerema, DGCL

80 % des routes nationales sont **hors agglomération**,
78 % des routes départementales et 63 % des voies communales (*Estimation PTV pour la DSR, 2017*)

Répartition (%) du linéaire, de la circulation (véh.km), des accidents corporels et des tués selon le réseau



Accidentalité selon la catégorie de route en France métropolitaine en 2022

BAAC 2022	Accidents corporels	Tués
AUTOROUTES		
Autoroutes	4 997	294
Total	4 997	294
AGGLOMERATIONS hors Autoroutes		
Routes nationales	564	31
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	6 312	394
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	18 360	286
Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	7 427	294
Autres voies	505	34
Total	33 168	1 039
HORS AGGLOMERATIONS hors Autoroutes		
Routes nationales	1 977	221
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	9 798	1 455
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	1 170	109
Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	1 122	130
Autres voies	148	19
Total	14 215	1 934
ENSEMBLE DES RESEAUX		
Autoroutes	4 997	294
Routes nationales (ou territoriales)	2 541	252
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	16 110	1 849
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	19 530	395
Voies communales (hors métropoles urbaines)	8 549	424
Autres voies	653	53
Ensemble des réseaux	52 380	3 267

En 2022, le réseau routier de France métropolitaine représente près de 1,1 million de kilomètres. La gestion des divers types de voies évolue. La concession des autoroutes intervient soit au stade de la construction d'une autoroute neuve, soit pour mettre en œuvre la transformation d'une route nationale en autoroute comme récemment la RN 10 ou certains tronçons de la RCEA (Route Centre Europe Atlantique). Pour ce qui concerne les routes nationales, l'acte I de la décentralisation a transféré en 1972 53 000 km de routes nationales secondaires aux départements, puis l'acte II, 15 000 km à partir de 2006. Depuis la loi MAPTAM en 2014, les métropoles urbaines ont pu reprendre en gestion les routes départementales sur leur territoire ainsi que les voies communales des communes de leur territoire. Le 1^{er} janvier 2021, la Collectivité Européenne d'Alsace et l'Eurométropole de Strasbourg ont repris en gestion sur toute l'Alsace les routes nationales (désormais renommées D...) et les autoroutes non concédées A35, A352 et A36 qui conservent leur statut autoroutier (l'Etat conserve le pouvoir de police de la circulation), et donc leur dénomination. La loi 3DS votée en 2021 permet des transferts plus larges de voiries, entre collectivités, ou du réseau national non concédé vers les collectivités.

La circulation ou l'accidentalité d'un réseau ne sont pas corrélées à la part de linéaire. Les autoroutes correspondent au réseau le plus sûr, avec une séparation centrale entre les flux de circulation et des carrefours dénivelés. Elles ne constituent que 1 % du réseau routier mais portent 27 % de la circulation routière (prov.) et n'enregistrent que 9 % des tués. De manière générale, le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) représente 2 % du réseau pour 36 % (prov.) du trafic et 17 % des tués. La modélisation du trafic réalisée par le MTECT ne prévoit pas de décomposition de l'estimation nationale des kilomètres parcourus selon les réseaux routiers, au-delà de la décomposition sur le réseau national. Les routes départementales représentent 34 % du linéaire de réseau, pour 57 % des tués. Le réseau géré par les métropoles comporte le plus d'accidents enregistrés par les forces de l'ordre.

Les métropoles urbaines évoquées dans cette fiche sont les 22 métropoles d'Aix-Marseille, Bordeaux, Brest, Clermont, Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes Métropole, la Métropole Nice Côte d'Azur, Orléans, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours et la Ville de Paris (la Métropole du Grand Paris n'est pas gestionnaire de voirie).

Le linéaire de routes sur le territoire des métropoles urbaines correspond aux seules voies gérées par les métropoles (hors départementales non transférées). Les chiffres de l'accidentalité corporelle correspondent à l'ensemble des accidents sur le territoire des métropoles hors réseau national ; donc intègrent les accidents sur départementales non transférées.

Indicateurs des gestionnaires des réseaux routiers

Gestionnaires	Directions inter-départementales des routes (DIR)		Sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)		Conseils départementaux (CD) et Conseils territoriaux (CT, Corse)		Métropoles (hors Grand Paris)		Communes	
2022	Nombre de personnes tuées	Part dans la mortalité	Nombre de personnes tuées	Part dans la mortalité	Nombre de personnes tuées	Part dans la mortalité	Nombre de personnes tuées	Part dans la mortalité	Nombre de personnes tuées	Part dans la mortalité
	324		188		1 923		313		505	

Catégorie d'usagers

Pétons	56	17,3%	35	18,6%	175	9,1%	68	21,9%	147	29,1%
Cyclistes	6	1,9%			151	7,9%	33	10,8%	51	10,1%
EDPM	1	0,3%			13	0,7%	11	3,5%	10	2,0%
Cyclomotoristes	3	0,9%	1	0,5%	74	3,9%	11	3,5%	35	6,9%
Motocyclistes	62	19,1%	14	7,4%	361	18,8%	85	27,0%	72	14,3%
Automobilistes	156	48,1%	112	59,6%	1 040	54,1%	97	30,8%	158	31,3%
Usagers de VU	17	5,2%	14	7,4%	61	3,2%	5	1,6%	7	1,4%
Usagers de PL	17	5,2%	12	6,4%	18	0,9%			1	0,2%
TC									1	0,2%
Voiturettes	5	1,5%			16	0,8%	2	0,6%	4	0,8%
Autres	1	0,3%			14	0,7%	1	0,3%	19	3,8%

Classe d'âge

0-13 ans	6	1,9%	5	2,7%	27	1,4%	7	2,2%	13	2,6%
14-17 ans	9	2,8%	3	1,6%	56	2,9%	12	3,8%	18	3,6%
18-24 ans	64	19,8%	31	16,5%	315	16,4%	61	19,4%	78	15,5%
25-34 ans	46	14,2%	29	15,4%	274	14,3%	55	17,5%	56	11,1%
35-44 ans	50	15,4%	28	14,9%	264	13,7%	26	8,6%	51	10,1%
45-54 ans	44	13,6%	35	18,6%	233	12,1%	41	13,0%	53	10,5%
55-64 ans	41	12,7%	22	11,7%	229	11,9%	39	12,4%	56	11,1%
65-74 ans	33	10,2%	16	8,5%	240	12,5%	22	7,0%	72	14,3%
75 ans et plus	31	9,6%	19	10,1%	285	14,8%	50	16,2%	108	21,4%

Type de route

Autoroutes	95	29,3%	186	98,9%	13	0,7%				
Routes hors agglomération	205	63,3%	2	1,1%	1 475	76,7%	110	34,9%	138	27,3%
Agglomération	24	7,4%			435	22,6%	203	65,1%	367	72,7%

Sexe :

Hommes	252	77,8%	144	76,6%	1 508	78,4%	248	79,1%	381	75,5%
Femmes	72	22,2%	44	23,4%	415	21,6%	65	21,0%	124	24,6%

Type d'occupants

Conducteurs	205	63,3%	103	54,8%	1 502	78,1%	204	65,1%	310	61,4%
Passagers	63	19,4%	50	26,6%	246	12,8%	41	13,0%	48	9,5%
Conducteurs novices	28	8,6%	20	10,6%	207	10,8%	17	5,4%	24	4,8%
Non ou mal ceinturés	35	10,8%	31	16,5%	197	10,2%	34	10,8%	52	10,3%

Type d'accident

Avec piéton	58	17,9%	36	19,1%	178	9,3%	70	22,5%	148	29,3%
Véhicule seul sans piéton	76	23,5%	62	33,0%	834	43,4%	102	32,7%	261	51,7%
2 véhicules, sans piéton	132	40,7%	71	37,8%	805	41,9%	130	41,3%	89	17,6%
3 véhicules ou +, sans piéton	58	17,9%	19	10,1%	106	5,5%	11	3,5%	7	1,4%

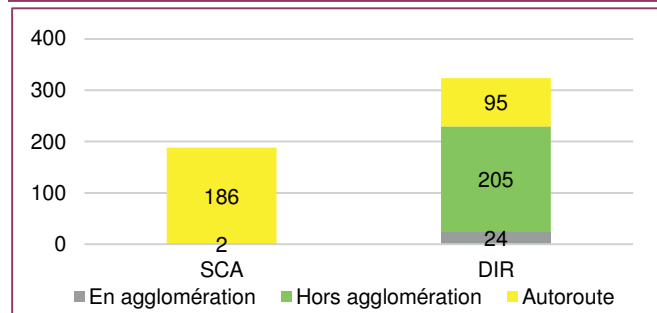
Dans un accident impliquant un conducteur...

novice	72	22,2%	58	30,9%	423	22,0%	48	15,2%	58	11,5%
avec alcool illégal ou positif aux stupéfiants	85	26,2%	49	26,1%	611	31,8%	96	30,5%	161	31,9%
avec alcool illégal	52	16,0%	30	16,0%	490	25,5%	70	22,2%	117	23,2%
positif aux stupéfiants	49	15,1%	27	14,4%	276	14,4%	51	16,2%	73	14,5%
avec attention perturbée	49	15,1%	22	11,7%	190	9,9%	47	14,9%	138	27,3%
fatigué ou ayant eu un malaise	64	19,8%	31	16,5%	273	14,2%	32	10,2%	146	28,9%
de poids lourd	94	29,0%	72	38,3%	190	9,9%	25	7,9%	26	5,2%

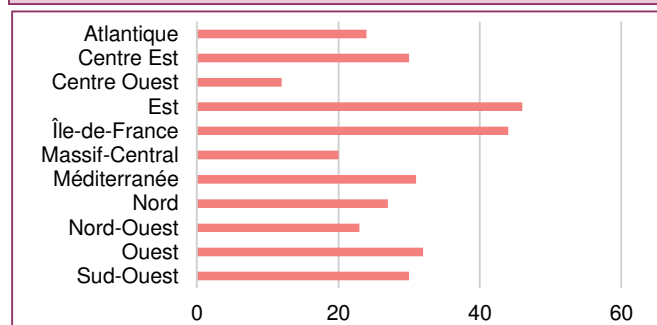
Le réseau routier national (DIR et SCA)

En 2022, 457 accidents mortels ont été recensés sur le réseau routier national (RRN)¹. Ces accidents concentrent 16 % des personnes tuées sur les routes de France hexagonale, soit 512 individus. De plus, 91 % de ces accidents mortels se sont déroulés sur une voie à caractéristiques autoroutières (VCA)², concédée ou non.

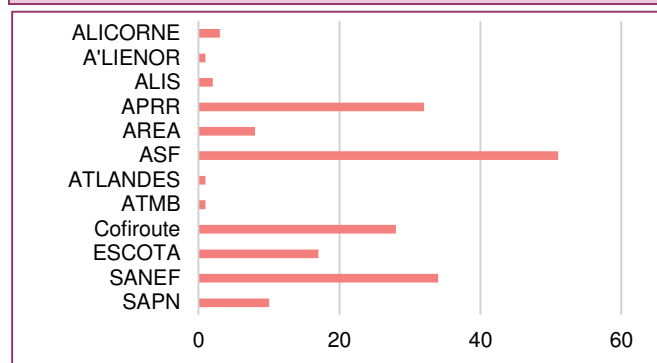
Évolution décennale du nombre d'individus tués sur le réseau routier national français



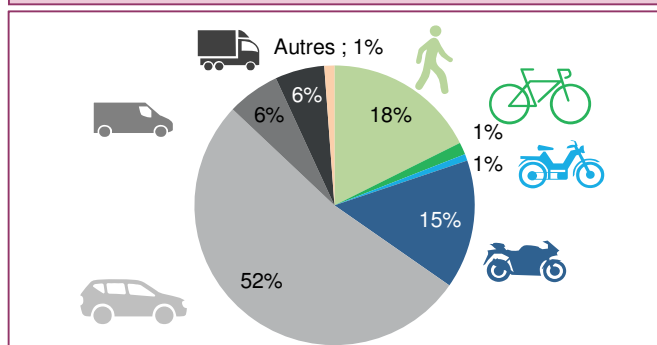
Répartition des tués en 2022 par direction interdépartementale des routes (DIR)



Répartition des tués en 2022 par société concessionnaire d'autoroutes (SCA)



Répartition des usagers tués sur le réseau routier national en 2022 selon le mode de déplacement



Le RRN en France européenne est constitué des autoroutes et des routes nationales gérées ou concédées par l'État, le RRN représente en 2021 près de 2 % du linéaire routier français³. Les voies à caractéristiques autoroutières (VCA) représentent 65 % du RRN au 1er janvier 2023.

Victimes et facteurs d'accident

Avec 73 tués, les hommes âgés de 18 à 24 ans ont le risque le plus élevé de décéder sur le RRN. Les femmes les plus à risque sont aussi âgées de 18 à 24 ans, bien que l'effectif des femmes tuées soit plus faible (22 en 2022).

308 conducteurs sont décédés sur le RRN en 2022. 86 % de ces conducteurs sont des hommes. Les passagers tués représentent quant à eux 22 % des décès sur le RRN.

Les facteurs comportementaux d'accident les plus souvent relevés sur le RRN sont la vitesse excessive ou inadaptée (24 %), la consommation d'alcool (24 %), les stupéfiants (18 %), les malaises (14 %). Le contresens est cité dans 10 % des cas.

Une mortalité proche des villes

5 % des tués ont trouvé la mort sur des routes en agglomération. Ce constat pourrait laisser supposer que les accidents mortels sur le RRN se dérouleraient majoritairement hors des milieux urbains. Or, en tenant compte de la typologie des communes, le résultat est tout autre.

En effet, 93 % des accidents mortels sur le RRN ont eu lieu dans l'aire d'attraction d'une ville⁴. Les aires d'attraction de plus de 700 000 habitants concernent 33 % des accidents mortels du RRN. Parmi elles, l'aire d'attraction de Paris concentre un nombre plus important de personnes tuées, avec 63 accidents mortels enregistrés sur RRN, soit environ 14 % de l'effectif national.

Ce constat souligne l'importance du caractère urbain du milieu dans lequel les personnes ont été tuées sur le RRN : un trafic plus important ainsi que des entrées-sorties fréquentes et complexes.

La temporalité

Les accidents mortels sur le RRN sont arrivés le plus souvent entre 16 h et 19 h en 2022. Sur cette plage horaire, 78 personnes ont perdu la vie sur le RRN.

Août se distingue comme le mois le plus concerné par la mortalité sur RRN en 2022, cumulant plus du double d'accidents mortels survenus en mars.

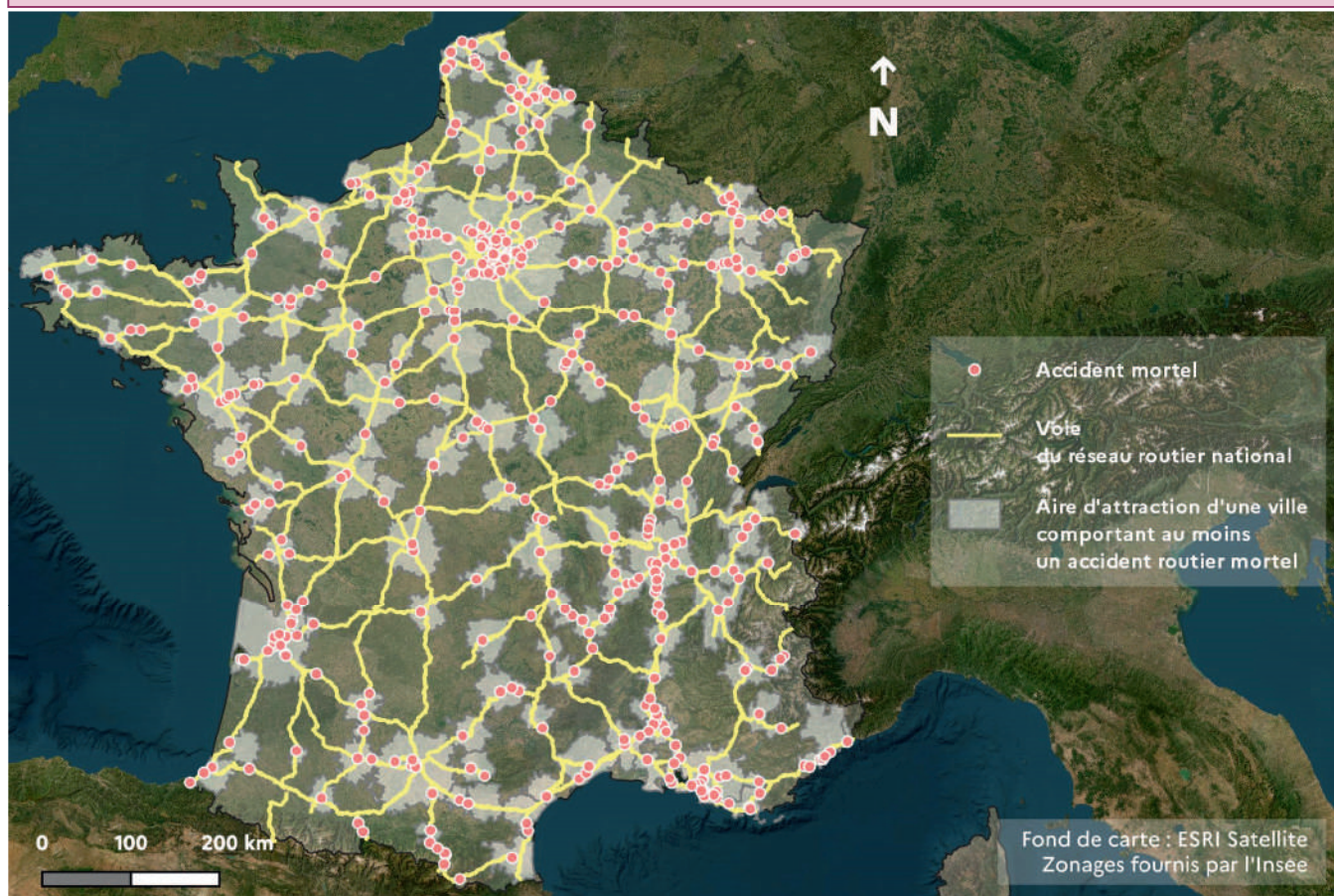
¹ Réseau routier géré par les services de l'État. Définition au 1^{er} janvier 2023. Sont exclues du périmètre de la fiche les routes nationales de Guyane, de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Mayotte.

² Voies rapides à chaussées séparées et échangeurs dénivelés.

³ Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. (2023). *Bilan annuel des transports en 2022*.

⁴ De Bellefon, M.-P., Eusebio, P., Forest, J., Pégaz-Blanc, O., Warnod, R. (2020, octobre 10). En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville. *Insee Focus*, 211. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4806694>

Répartition des usagers tués sur le réseau routier national en 2022 selon le mode de déplacement



Indicateurs typologiques de 2016 à 2018

Part des accidents...	RN en rase campagne		RN en agglomération		Autoroutes
	À chaussées sép.	Bidirectionnelles	≤ 5000 hab.	> 5000 hab.	
... à un seul véhicule (sans piéton)	32 %	23 %	19 %	13 %	28 %
... à 2 véhicules	48 %	60 %	54 %	58 %	48 %
... à 3 véhicules ou plus	20 %	15 %	11 %	11 %	23 %
... piéton	2 %	3 %	17 %	17 %	1 %
... vélo	0 %	2 %	4 %	3 %	0 %
... avec au moins un... 2RM léger	4 %	5 %	12 %	17 %	5 %
... 2RM lourd	16 %	18 %	21 %	20 %	21 %
... poids-lourd	15 %	17 %	11 %	6 %	16 %
... « collision frontale »	2 %	25 %	13 %	6 %	2 %
... « par le côté »	14 %	22 %	28 %	30 %	15 %
... « autres collisions » (ni frontales, ni par le côté)	84 %	53 %	59 %	64 %	83 %
... en intersection*	5 %	17 %	27 %	33 %	17 %
... avec un virage**	17 %	29 %	17 %	13 %	17 %
... avec état de la chaussée = non sec**	27 %	23 %	14 %	20 %	24 %
... de nuit (avec lumière = non jour)	37 %	31 %	30 %	35 %	36 %
... avec profil = non plat**	17 %	29 %	24 %	17 %	17 %
... avec un obstacle dur heurté par l'un des véhicules décrits	34 %	25 %	22 %	15 %	32 %

2RM légers : cyclomoteurs, motos et scooters de moins de 125 cm³

2RM lourds : motos > 125 cm³ et scooters > 125 cm³, mais aussi scooters immatriculés et side-cars

* : le passage à niveau n'est pas comptabilisé comme étant en intersection

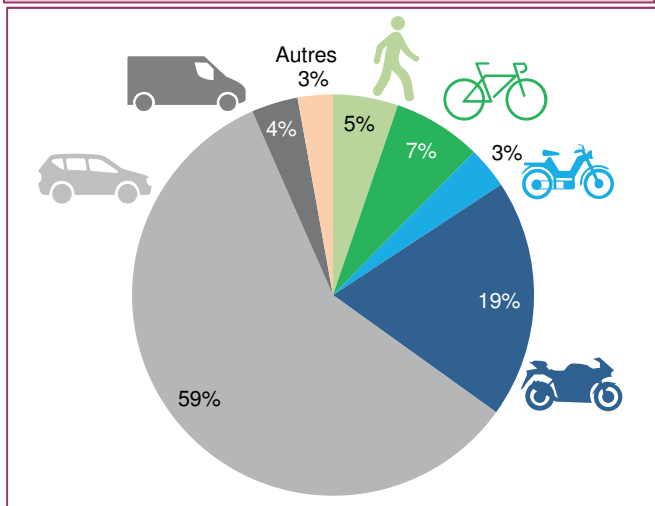
** : dans l'un des lieux décrits

Source : Indicateurs nationaux d'accidents — réalisation 2021 sur données 2016-2018, Cerema, 2021

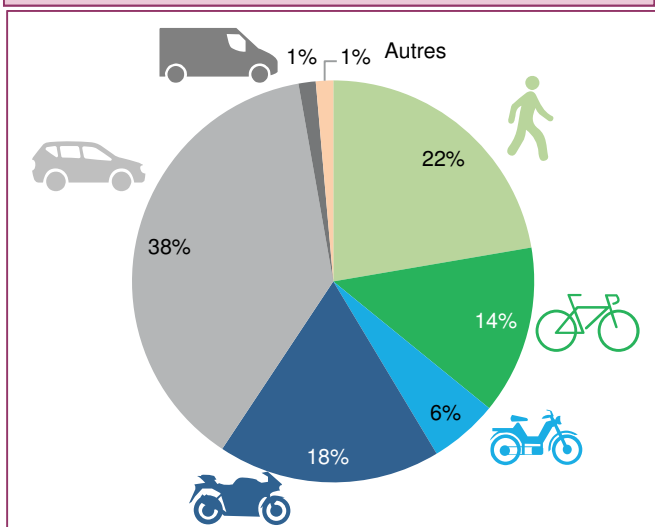
Le réseau routier géré par les départements

59 % des tués en France métropolitaine sont sur des routes gérées par les départements (hors territoire des 21 métropoles urbaines et de la ville de Paris) alors que les routes départementales représentent 34 % du linéaire de réseau routier.

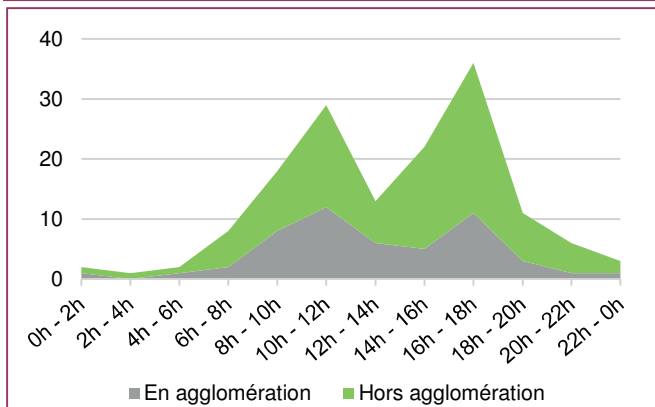
Répartition des personnes tuées sur le réseau routier géré par les départements hors agglomération selon le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées sur le réseau routier géré par les départements en agglomération selon le mode de déplacement



Nombre de cyclistes tués sur le réseau routier géré par les départements selon le milieu et l'heure



Cette fiche porte sur les accidents où est la route principale est géré par un département. Ne sont étudiés ici que les accidents ayant eu lieu sur une route située en dehors du périmètre des 21 métropoles françaises (les RD sur la Métropole du Grand Paris, non gestionnaire de voirie, sont bien incluses ici). Il s'agit donc principalement de routes départementales, mais pas exclusivement.

Le nombre de personnes tuées sur ce périmètre s'établit à **1 923 en 2022**. **77 % des tués le sont hors agglomération**. Les automobilistes représentent 54 % des usagers tués, et les cyclistes et piétons 9 % chacun.

Hors agglomération

59 % des usagers tués sur le réseau routier géré par les départements hors agglomération sont des automobilistes. La moitié de ces automobilistes tués a entre 18 et 44 ans.

Sur les 77 piétons tués sur ce réseau hors agglomération, près de la moitié a entre 35 et 54 ans.

Parmi les personnes tuées sur ce réseau hors agglomération, 43 % le sont dans un accident de véhicule seul sans piéton, et 26 % dans un choc frontal entre 2 véhicules.

En agglomération

Les **modes actifs** représentent 36 % des tués sur le réseau routier géré par les départements en agglomération. Parmi eux, 74 % sont âgés de 55 ans et plus.

29 % des usagers tués sur ce réseau en agglomération le sont dans une commune de 1 000 à 3 500 habitants. Ces communes représentent 22 % de la population hors périmètre des 21 métropoles et Paris.

Les cyclistes

151 cyclistes ont été tués sur le réseau routier géré par les départements en 2022, soit 62 % des cyclistes tués en France métropolitaine. Ce nombre a **augmenté de + 40 % depuis 2019**, alors qu'il était stable depuis 2010. Cette hausse est plus importante que celle observée pour l'ensemble des réseaux (+ 31 %).

Les deux tiers des cyclistes tués sur ce réseau l'ont été hors agglomération.

71 % des cyclistes tués sont âgés de 55 ans ou plus, et 86 % sont des hommes.

Le nombre de cyclistes tués est plus important sur les tranches horaires 16h-18h (notamment les jours ouvrés) et 10h-12h (notamment le week-end).

Près de 3 cyclistes tués sur 4 le sont hors intersection. 29 % le sont dans un accident **sans autre véhicule**. Cette proportion n'était que de 18 % en 2019.

Indicateurs de sécurité routière sur le réseau routier géré par les départements

		2022		Personnes tuées sur la période 2018-2022		Lin. (km) ²
		Acc ¹	T ¹	piétons	en vélo (dont EDPm)	
1	Ain	356	33	11	10	4 453
2	Aisne	147	25	12	9	5 426
3	Allier	155	16	6	3	5 283
4	Alpes-de-Haute-Pce	163	13	3	1	2 506
5	Hautes-Alpes	104	5	0	5	1 926
6	Alpes-Maritimes	257	16	10	7	1 713
7	Ardèche	179	13	5	5	3 791
8	Ardennes	70	13	8	1	3 376
9	Ariège	112	5	3	0	2 671
10	Aube	149	12	4	7	4 483
11	Aude	182	23	18	5	4 300
12	Aveyron	130	30	7	5	5 911
13	Bouches-du-Rhône	84	15	5	2	3 001
14	Calvados	307	24	12	10	5 736
15	Cantal	67	9	0	3	3 975
16	Charente	101	16	2	6	5 145
17	Charente-Maritime	210	39	13	21	6 076
18	Cher	109	18	6	2	4 604
19	Corrèze	97	8	4	2	4 754
2A	Corse-du-Sud	222	19	4	0	5 043
2B	Haute-Corse	257	16	8	1	
21	Côte-d'Or	101	22	8	3	5 671
22	Côtes-d'Armor	241	27	18	14	4 621
23	Creuse	31	8	1	1	4 395
24	Dordogne	142	25	6	3	4 982
25	Doubs	170	16	11	7	3 684
26	Drôme	173	18	5	6	4 209
27	Eure	208	18	9	3	4 318
28	Eure-et-Loir	114	13	7	4	7 434
29	Finistère	309	23	14	6	3 503
30	Gard	244	41	10	6	4 743
31	Haute-Garonne	200	25	15	8	6 148
32	Gers	62	7	2	5	3 558
33	Gironde	274	37	16	14	6 371
34	Hérault	241	37	11	8	4 688
35	Ille-et-Vilaine	147	22	13	7	4 634
36	Indre	64	15	3	2	4 982
37	Indre-et-Loire	114	23	6	0	3 647
38	Isère	323	30	17	12	4 658
39	Jura	102	22	2	0	3 536
40	Landes	129	24	15	2	4 289
41	Loir-et-Cher	103	19	2	5	3 424
42	Loire	182	14	5	5	3 232
43	Haute-Loire	114	16	5	8	3 417
44	Loire-Atlantique	174	32	10	10	4 291
45	Loiret	144	16	4	3	3 613
46	Lot	85	8	3	3	4 017
47	Lot-et-Garonne	149	21	5	10	2 952
48	Lozère	50	5	0	3	2 262
49	Maine-et-Loire	217	27	9	10	4 755

		2022		Personnes tuées sur la période 2018-2022		Lin. (km) ²
		Acc ¹	T ¹	piétons	en vélo (dont EDPm)	
50	Manche	290	26	18	10	7 995
51	Marne	170	14	5	7	4 190
52	Haute-Marne	65	8	4	9	3 895
53	Mayenne	101	11	2	5	3 675
54	Meurthe-et-Moselle	174	18	11	6	3 215
55	Meuse	85	10	4	4	3 529
56	Morbihan	215	23	11	13	4 174
57	Moselle	179	23	15	6	4 301
58	Nièvre	114	15	8	2	4 362
59	Nord	282	40	19	18	4 828
60	Oise	325	19	12	8	4 259
61	Orne	207	19	11	8	5 856
62	Pas-de-Calais	291	38	22	8	6 199
63	Puy-de-Dôme	177	26	5	7	6 961
64	Pyrénées-Atlantiques	340	33	10	10	4 446
65	Hautes-Pyrénées	149	13	5	8	2 985
66	Pyrénées-Orientales	163	19	15	5	2 152
67	Bas-Rhin	208	23	11	9	6 410
68	Haut-Rhin	253	27	4	12	
69	Rhône	240	22	6	4	2 873
70	Haute-Saône	69	14	2	7	3 427
71	Saône-et-Loire	270	32	9	13	5 486
72	Sarthe	179	27	9	5	4 275
73	Savoie	190	15	12	10	3 121
74	Haute-Savoie	343	29	15	26	2 986
75	Paris	-	-	-	-	1 625
76	Seine-Maritime	251	26	11	8	5 789
77	Seine-et-Marne	393	30	20	9	4 309
78	Yvelines	205	23	15	9	1 577
79	Deux-Sèvres	121	13	9	4	4 072
80	Somme	181	25	5	10	4 512
81	Tarn	151	20	8	7	4 154
82	Tarn-et-Garonne	91	18	7	3	2 550
83	Var	318	42	13	11	2 960
84	Vaucluse	146	24	10	6	2 319
85	Vendée	223	35	11	12	4 672
86	Vienne	111	17	7	7	4 774
87	Haute-Vienne	142	9	3	5	3 998
88	Vosges	128	21	8	4	3 238
89	Yonne	137	24	9	7	5 071
90	Territoire de Belfort	29	4	0	3	547
91	Essonne	481	20	12	4	1 490
92	Hauts-de-Seine	1 331	10	35	9	331
93	Seine-Saint-Denis	1 314	11	18	7	344
94	Val-de-Marne	1 049	10	23	6	407
95	Val-d'Oise	298	18	10	6	1 080

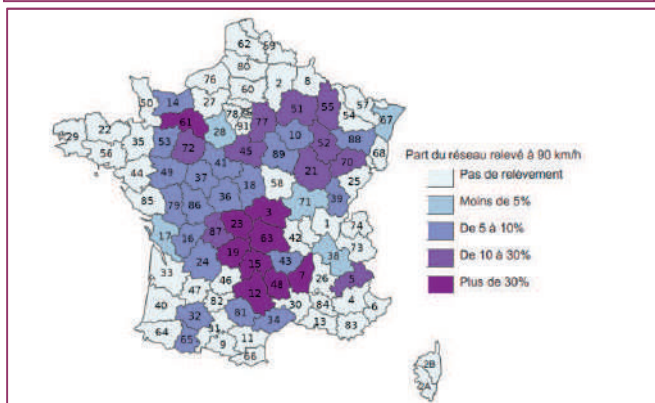
¹ Chiffres obtenus sur réseau routier géré par les départements non compris les routes sur périmètre des métropoles.

² Linéaire de routes départementales au 1er janvier 2021. Les RD sur périmètre métropoles non transférées sont incluses. Pour l'Alsace et la Corse, les linéaires sont donnés à l'échelle de la Collectivité Européenne d'Alsace et de la collectivité de Corse.

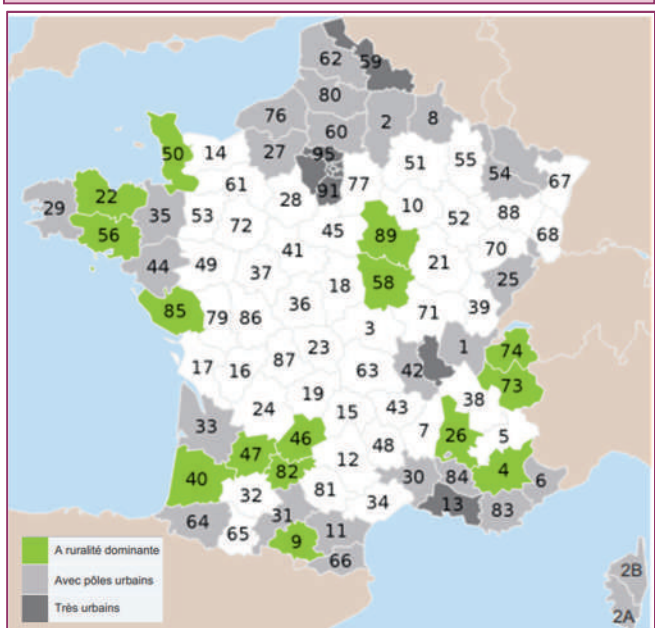
Analyses territoriales - Le réseau routier géré par les départements

Le relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h

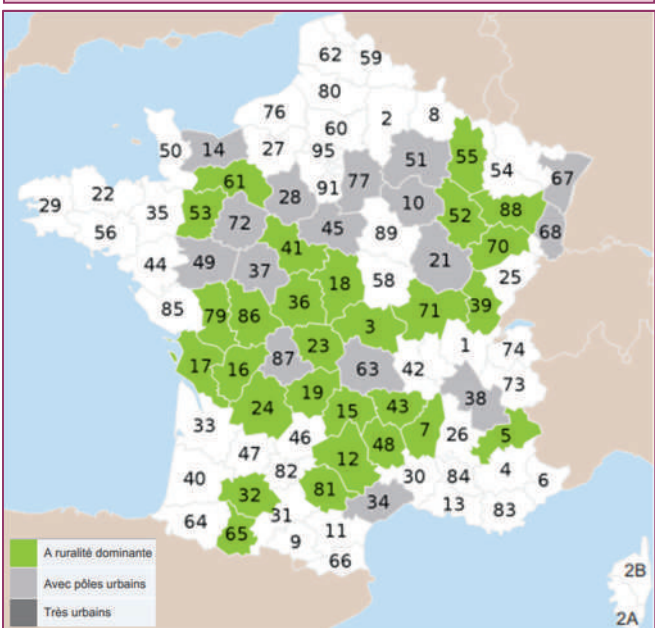
Part du linéaire de réseau départemental relevé à 90 km/h en 2020, 2021 et 2022 par département



Carte des départements à la VMA 80 km/h au 31/12/2022



Carte des départements avec des VMA 90 km/h au 31/12/2022



La loi d'orientation des mobilités (loi LOM), promulguée le 23 décembre 2019, introduit dans son article 15 bis B la possibilité de relever à 90 km/h la **vitesse maximale autorisée (VMA)** sur les sections de routes bidirectionnelles hors agglomération relevant de la compétence du président du conseil départemental, du maire ou du président d'EPCI. Cette décision doit être prise après avis consultatif de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées.

Linéaire relevé à 90 km/h

Entre le 1^{er} janvier 2020 et le 31 décembre 2022, 45 départements ont pris des arrêtés pour relever la VMA à 90 km/h, sur des parts de réseau départemental allant de 1 % à 100 %.

Au total, au 31 décembre 2022, environ **51 810 km de routes départementales ont été relevés à 90 km/h** sur ces 45 départements, soit environ 26 % du réseau départemental de ces départements et 14 % du réseau départemental de France métropolitaine. Ces 45 départements gèrent la moitié du réseau départemental métropolitain.

Enjeux du réseau principal RD

En 2018, l'ONISR a mené une étude sur la mortalité des routes bidirectionnelles hors agglomération sur la période 2012-2016¹. L'étude confirme qu'en moyenne **10 % du linéaire des routes principales (RD et RN) concentrent 41 % de la mortalité sur ce réseau**. En considérant 20 % du linéaire, cela regroupe même 60 % de la mortalité sur RN et RD soit 55 % de la mortalité des routes bidirectionnelles hors agglomération. Ainsi, lorsqu'un département relève la VMA sur une part de son réseau, l'impact sur la mortalité n'est en général pas proportionnel à la part de linéaire relevé.

Le bilan de l'accidentalité est établi sur les routes hors agglomération hors autoroutes en comparant l'année 2022 avec l'année 2019, seule année complète où toutes les routes avaient pour VMA 80 km/h. Les départements sont répartis en deux groupes : ceux restés à 80 km/h et ceux ayant pris la décision de relever tout ou partie de leur réseau à 90 km/h (à partir du mois de leur arrêté s'il a été pris en 2022).

Cette étude s'appuie sur le zonage des départements de France métropolitaine réalisé par le Cerema (voir page 46) en regroupant :

- les départements à ruralité dominante (départements montagneux et ruraux peu denses) ;
- les départements à pôles urbains (départements monopolarisés, multipolarisés et méditerranéens) ;
- les départements très urbains (départements à très forte densité de population, Paris et petite couronne).

¹ Bilan 2018 de l'ONISR, page 39

Bilan de la mortalité sur les routes hors agglomération hors autoroutes (HA HA), 2019 et 2022

	2019	2022	2022-2019	
			Écart	Évolution
Départements à 80 km/h				
A ruralité dominante	365	323	-42	-12%
Avec pôles urbains	671	654	-17	-3%
Très urbains	145	183	+38	+26%
Ensemble	1181	1160	-21	-2%
Départements à 90 km/h				
A ruralité dominante	403	437	+34	+8%
Avec pôles urbains	360	337	-23	-6%
Très urbains				
Ensemble	763	774	+11	+1%

Bilan de la mortalité VT sur les routes HA HA, 2019 et 2022

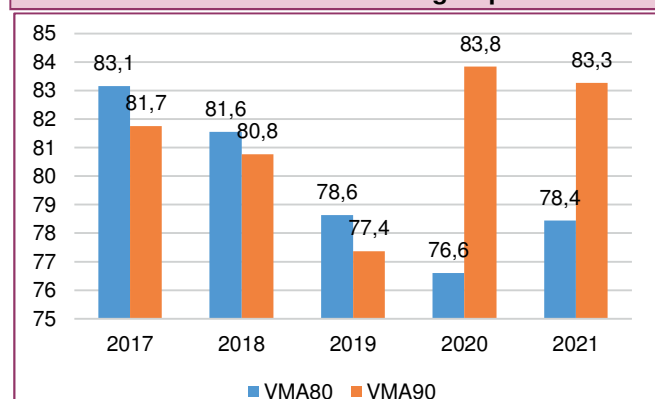
2022

	2019	2022	2022-2019		Estim selon évol dépts à 80	
			Écart	Évolution	2022	écart
Départements à 80 km/h						
A ruralité dominante	217	166	-51	-24%		
Avec pôles urbains	429	359	-70	-16%		
Très urbains	76	93	+17	+22%		
Ensemble	722	618	-104	-14%		
Départements à 90 km/h						
A ruralité dominante	262	257	-5	-2%	200	-57
Avec pôles urbains	221	199	-22	-10%	185	-14
Très urbains						
Ensemble	483	456	-27	-6%	385	-71

Bilan de la mortalité des modes doux (piétons, cyclistes, EDPm) sur les routes HA HA, 2019 et 2022

	Départements, 2019-2022, sur les routes N/A/N/A, 2019 et 2022					
	2019	2022	2022-2019		Estim selon évol dépts à 80	
			Écart	Évolution	2022	écart
Départements à 80 km/h						
A ruralité dominante	41	44	+3	+7%		
Avec pôles urbains	66	104	+38	+58%		
Très urbains	20	28	+8	+40%		
Ensemble	127	176	+49	+39%		
Départements à 90 km/h						
A ruralité dominante	31	56	+25	+81%	33	-23
Avec pôles urbains	35	40	+5	+14%	55	+15
Très urbains						
Ensemble	66	96	+30	+45%	88	-8

Evolution de la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules de tourisme de jour hors agglomération hors autoroute selon l'année et le groupe de VMA



Source : Observatoire des vitesses, ONISR

Bilan des décès en 2022

En 2022, 1 934 décès ont été enregistrés sur les routes hors agglomération hors autoroute (HAHA) :

- 1 160 décès sur les départements restés à 80 km/h soit 21 tués de moins qu'en 2019 (- 1,8 %)
- 774 sur les départements ayant **relevé la VMA**, soit 11 décès de plus qu'en 2019 (+ 1,4 %).

Les **mobilités post-pandémie** ont évolué de façon différente entre les départements les plus ruraux et ceux plus urbains : la mortalité sur routes HAHA a baissé fortement en rural à 80 km/h alors qu'elle a peu baissé dans les départements avec pôles urbains. Elle a même augmenté dans les départements très urbains. Dans les départements avec des routes à 90 km/h, la mortalité dans les départements les plus ruraux a augmenté significativement alors qu'elle a baissé dans les départements avec pôles urbains.

Le nombre de décès en VT a baissé de -14 % dans les départements restés à 80 km/h et de - 6 % dans ceux ayant relevé la VMA. La tendance des départements à 80 km/h appliquée aux départements de même nature ayant relevé la VMA à 90 km/h conduit à estimer une **surmortalité** liée au relèvement à 90 km/h de **71 occupants de voiture tués** en 2022.

Le nombre de décès des usagers de modes doux (piétons, cyclistes ou utilisateurs d'EDPm) a augmenté de + 39 % dans les départements restés à 80 km/h et de + 45 % dans ceux ayant relevé la VMA. En particulier, **25 cyclistes de plus** ont été tués en 2022 par rapport à 2019 dans les départements à ruralité dominante ayant relevé la VMA à 90 km/h.

Suivi de 2017 à 2021 des vitesses pratiquées et dépassement de la VMA

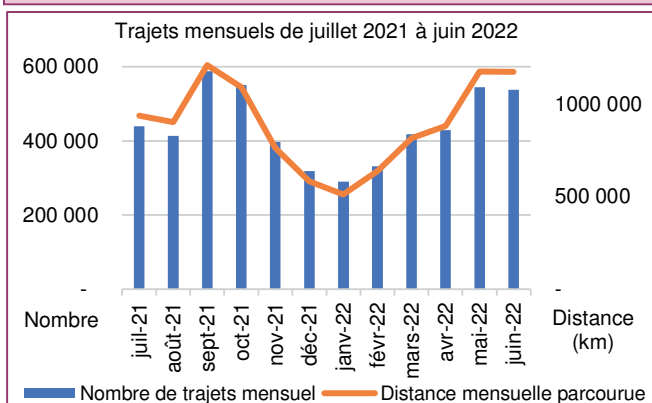
L'observatoire des vitesses de l'ONISR relève¹ que la **baisse des vitesses suite à l'instauration de la VMA à 80 km/h a été plus importante sur les départements ayant pris la décision de relever la VMA à 90 km/h en 2020-2021** (- 6,3 km/h entre 2017 et 2019 contre - 4,5 km/h pour ceux restés à 80 km/h en 2020-2021). Les panels de points observés à la VMA de 80 km/h (VMA80) et à la VMA de 90 km/h (VMA90) en 2020 et 2021 ont, eux, connu des baisses relativement similaires entre 2017 et 2019 (- 4,5 km/h et - 4,3 km/h). Mais la vitesse moyenne observée sur le panel VMA90 a fortement augmenté en 2020 et 2021 (+ 6,4 km/h et + 5,9 km/h par rapport à 2019, seule année entière avec la VMA généralisée à 80 km/h) pour revenir à un niveau supérieur de **+ 2,0 km/h à ce qui était observé en 2017**. Par ailleurs, le panel VMA80 connaît un taux de dépassement de la VMA stable entre 2019 et 2020 (37 % et 36 %) puis une légère augmentation en 2021 (41 %). Pour le panel VMA90, ce taux augmente : il passe de 15 % en 2017, à 22 % en 2020 et 25 % en 2021.

¹ La méthodologie et les panels de points utilisés sont explicités dans le document *Relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h sur certaines routes départementales*, ONISR, 2022.

ELMOS : EDP à Lyon, Mobilité et Sécurité

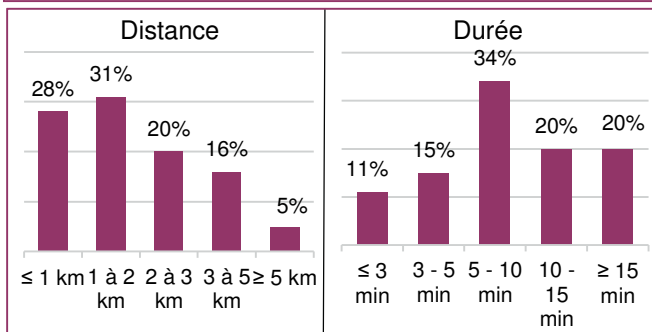
Equipes	Lydiane Agier, Céline Vernet, Mélanie Yvroud (Univ Eiffel), Anne-Sarah Bernagaud, Thomas Durlin, Christophe Hurez, Rémy Marsolat, Emmanuel Perrin (Cerema)
Achèvement	2024
Méthodologie	Analyse de PV d'accidents, observations terrain, enquête auprès d'accidentés.
Périmètre	Département du Rhône
Mots clés	EDP, Lyon, accidents, mobilité

Nombre de trajets et distances effectués mensuellement en trottinette en libre-service



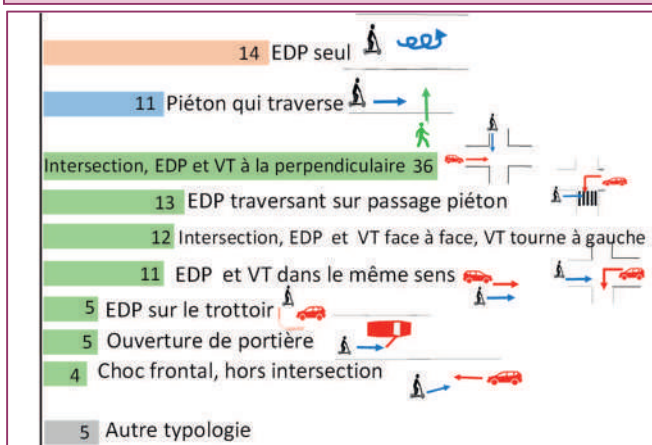
Source : BlueSystems, réalisation Cerema

Répartition des trajets en trottinette en libre-service selon la distance parcourue et la durée



Source : BlueSystems, réalisation Cerema

Principales configurations des accidents impliquant un EDP (étude de 116 PV sur 2019-2021)



Source : analyse de 116 PV d'accident avec EDP - Métropole de Lyon

Les engins de déplacement personnel (EDP), qu'ils soient partagés ou privés, ont réussi à s'installer de manière durable dans les pratiques de mobilité à Lyon, notamment depuis octobre 2018 et l'arrivée des premiers opérateurs de trottinettes électriques en libre-service. Cependant, les utilisateurs et leurs usages restent mal connus, tout comme les risques associés en termes d'accidentalité.

Les EDP dans la mobilité lyonnaise

Des comptages réalisés **sur des pistes cyclables sur 7 sites** de la ville de Lyon ont permis de mettre en évidence que, même si les cyclistes en sont les principaux usagers, les utilisateurs d'EDP y circulent également en nombre. Les utilisateurs de **trottinettes** électriques représentent **18 % des usagers** de ces pistes cyclables observées, parmi lesquels 58 % utilisent leur propre trottinette et 37 % des trottinettes en libre-service. 5 % y utilisent des trottinettes mécaniques.

Utilisation du libre-service

Selon les données récupérées auprès des opérateurs, **4 millions de trajets ont été réalisés en 2021 avec les 4 000 trottinettes en libre-service déployées**. Ces données mettent également en lumière la pratique très saisonnière de ce service, avec un nombre moyen de trajets journaliers pouvant passer du simple au double entre les mois hivernaux et les mois d'été. Enfin, la majorité des trajets reste inférieure à 2 km (59 %) et dure moins de 10 minutes (60 %). Cependant, 5% des trajets sont supérieurs à 5km, et 20% des trajets durent plus de 15 minutes

Configurations des accidents d'EDP

Selon les **données BAAC**, dans le département du Rhône, les **collisions** impliquent le plus souvent des véhicules motorisés, et en premier lieu **les véhicules de tourisme** (près de deux accidents sur trois). De plus, la répartition par type d'antagonistes (véhicule de tourisme, vélo, véhicule utilitaire, etc) est la même pour les collisions de trottinettes électriques et de vélo.

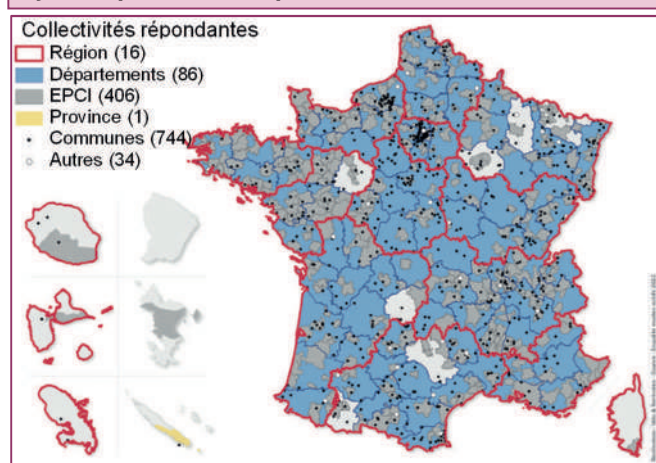
Afin d'approfondir l'analyse de l'accidentalité, 116 procès-verbaux (PV) d'accident impliquant un utilisateur d'EDP survenus entre 2019 et 2021 en agglomération sur le territoire de la métropole de Lyon ont été étudiés. La typologie d'accident la plus fréquente est **en intersection** (sept cas sur dix), et plus précisément lorsque l'EDP et le véhicule antagoniste arrivent de **directions perpendiculaires** (31% des cas). La **moitié des conducteurs d'EDP impliqués sont présumés responsables**, l'autre moitié ne l'étant pas. **60 % des trottinettes sont personnelles**, 40 % de location.

Cette analyse sera complétée par **l'étude des accidents recensés par les services de soins** du département, pour lesquels un bilan lésionnel est réalisé. À noter que d'après les premiers résultats, **deux tiers de ces accidents surviennent seuls**.

Enquête nationale sur les politiques modes actifs en 2022

Equipe	Antoine Coué (Vélo & Territoire) Axel Lambert (Club des Villes et Territoires cyclables et marchables)
Partenaires	Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, ADEME
Achèvement	2023
Méthodologie	Questionnaire en ligne adressé par mail à l'ensemble des collectivités territoriales françaises et EPCI à fiscalité propre entre avril et juin 2022.
Mots clés	Collectivités territoriales, politiques locales, modes actifs

Répartition spatiale des différentes collectivités ayant répondu à l'enquête

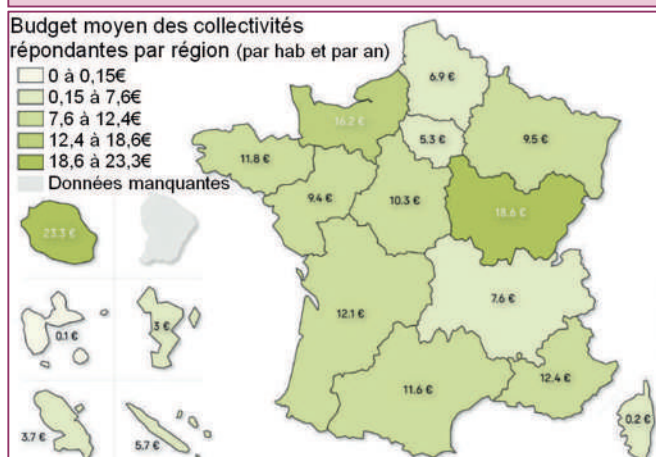


Source : V&T et CVTCM, enquête nationale sur les politiques cyclables

Moyens financiers mis à disposition pour le vélo par les différentes collectivités

Catégorie de collectivité	Budget vélo subventions comprises (€/hab)	Part de subventions reçues	Budget vélo hors subventions reçues (€/hab)	% budget vélo / budget transport	% budget vélo / budget global
Communes	15,84 €	71%	4,61 €	3,4%	0,30%
EPCI	9,02 €	20%	7,20 €	8,2%	1,30%
Départements	3,95 €	34%	2,62 €	2,4%	0,24%
Régions	1,29 €	9%	1,17 €	0,7%	0,23%
Moyenne ou Total	-	33%	15,60 €	3,7%	0,52%

Budget moyen des collectivités répondantes par région (par habitant et par an)



Source : V&T et CVTCM, enquête nationale sur les politiques cyclables

1 287 collectivités ont répondu à l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs¹ menée conjointement par les associations Vélo & Territoire et le Club des villes et territoires cyclables et marchables. Cela représente à l'échelle de la France entière 89 % des régions, 86 % des départements, 406 intercommunalités (près d'un tiers de l'ensemble des EPCI du territoire) et 744 communes de toutes tailles.

Les actions des collectivités

Près de 70 % des collectivités interrogées déclarent agir pour le vélo, et 40 % pour la marche. Elles sont deux tiers à déclarer que la pandémie de Covid-19 a eu un impact positif sur leur politique cyclable.

Près d'un quart des collectivités répondantes déclare mettre en place des actions visant à réduire l'accidentalité des cyclistes, principalement par le biais d'actions de sensibilisation des usagers de la route et par l'installation de radars pédagogiques.

Les moyens mis à disposition

En 2021, les dépenses cumulées des collectivités pour le développement du vélo s'élevaient à 15 € par an et par habitant. Ces dépenses représentent en moyenne 3,7 % des budgets transports et 0,52 % du budget global des collectivités. Près du tiers des budgets vélo des collectivités est issu de subventions, qui viennent à hauteur de 13 % de l'Union Européenne, 40 % de l'État, 24 % des régions, 14 % des départements et 9 % des EPCI.

Les moyens humains dédiés au vélo en équivalent temps plein ont été multipliés par 2 entre 2019 et 2022, pour représenter 0,91 % des effectifs globaux des collectivités.

L'aménagement de la voirie

Dans le cadre de leur politique cyclable, les collectivités interrogées prévoient de déployer plus de 28 000 km de voirie cyclable au cours de leur mandat, dont 85 % restent encore à réaliser. Rapportées au linéaire de voirie accessible aux cycles (hors autoroute et voies rapides) dans ces territoires, ces voiries cyclables représenteront 4,9 km aménagés pour 100 km de voirie. Ces aménagements formeront 1 % de la voirie française accessible aux cycles. Ils seront composés à 45 % d'aménagements séparés (piste cyclable, voie verte...), et à 55 % d'aménagements partagés (bande cyclable, couloir bus/vélo, chaussée à voie centrale banalisée...). En 2022 en France, 77 000 km de voirie aménagée pour le vélo étaient recensés par Open Street Map², à 73 % en aménagements séparés.

De plus, afin d'accompagner ces aménagements, 9 000 km de zones 30 (à 45 % déjà réalisés) et 1 300 zones de rencontre (à 57 % déjà réalisées) sont prévus lors des mandats en cours.

¹ <https://www.velo-territoires.org/observatoires/enquete-politiques-modes-actifs/enquete-nationale-politiques-modes-actifs-2022/>

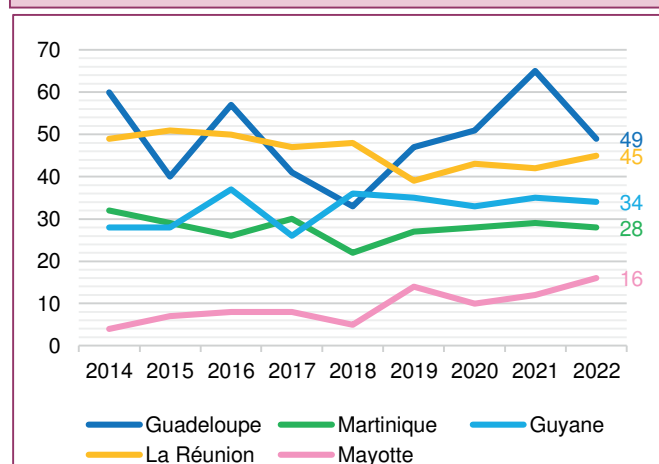
² Open Street Map est un outil collaboratif de cartographie et n'est donc pas exhaustif, notamment hors zones denses.

Les Outre-mer

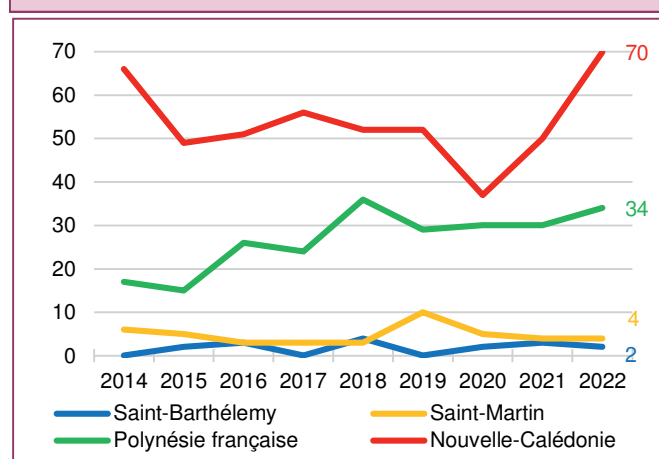
Accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en Outre-mer en 2022

	Population (milliers d'habitants)	Accidents	Tués	Blessés
Guadeloupe	378	450	49	615
Martinique	352	500	28	696
Guyane	296	558	34	733
La Réunion	870	748	45	914
Mayotte	299	192	16	250
St-Pierre-et-Miquelon	6	3	0	3
St-Barthélemy	10	7	2	6
St-Martin	34	21	4	19
Wallis-et-Futuna	12	14	1	15
Polynésie française	276	174	34	210
Nouvelle-Calédonie	271	255	70	350
Ensemble des Outre-mer	2 805	2 922	283	3 811

Evolution du nombre de tués dans les DOM entre 2014 et 2022



Evolution du nombre de tués dans certains COM-NC



Les informations relatives aux **accidents corporels** présentées ici relèvent exclusivement des accidents **enregistrés par les forces de l'ordre** dans le fichier BAAC, sans extrapolation.

Les Outre-mer habités comprennent :

- les départements et régions d'outre-mer (DOM et DROM) : Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion et Mayotte ;
- les collectivités d'outre-mer (COM) : Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Polynésie française et les îles Wallis-et-Futuna ;
- la Nouvelle-Calédonie (NC).

En 2022, le bilan de l'accidentalité en Outre-mer, qui représente 4 % de la population française, est de :

- 2 922 accidents corporels, soit 5 % des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en France métropolitaine ou outre-mer (France) ;
- 283 personnes tuées, soit 8 % de la mortalité routière de la France ;
- 3 811 blessés, soit 6 % des blessés enregistrés.

La mortalité Outre-mer augmente de + 3 % entre 2021 et 2022, avec + 21 % dans les COM-NC alors qu'elle baisse légèrement dans les DOM avec - 6%.

Les gouvernements propres des COM (hors Saint-Pierre-et-Miquelon) et de la Nouvelle-Calédonie sont compétents en matière de circulation routière et de transport routier et les règles du code de la route sont différentes de la France métropolitaine et des DOM. En revanche les forces de l'ordre relèvent de l'Etat français et enregistrent les données des accidents de la route dans les mêmes conditions qu'en métropole.

Accidentalité dans les DOM

Le bilan pour l'année 2022 des cinq DOM, qui regroupent 3 % de la population française, est le suivant :

- 2 448 accidents corporels, soit 4 % des accidents corporels enregistrés en France ;
- 172 personnes tuées, soit 5 % de la mortalité routière pour la France ;
- 3 208 personnes blessées, soit 5 % des blessés enregistrés en France.

La baisse de - 2 % du nombre d'accidents dans les DOM entre 2021 et 2022 est moins forte que celle de la mortalité (172 tués en 2022 contre 183 tués en 2021 soit - 6 %), mais ces données agrégées masquent des disparités entre les départements avec une baisse sensible en Guadeloupe (- 25 %), un niveau stable en Guyane et en Martinique (- 1 tué) et une légère hausse à la Réunion (+ 3 tués) et à Mayotte (+ 4 tués).

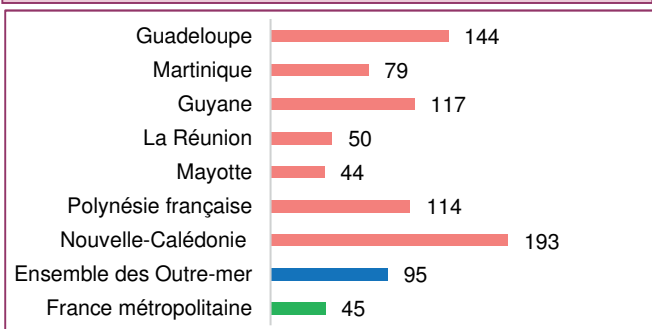
Accidentalité dans les COM et en NC

En 2022, le bilan des 5 COM et de la Nouvelle-Calédonie, qui représentent ensemble 1 % de la population française, est le suivant :

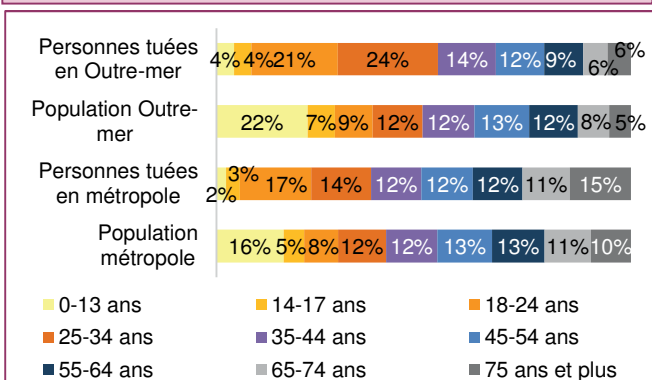
- 474 accidents corporels ;
- 111 personnes tuées ;
- 603 blessés.

Dans les COM-NC entre 2021 et 2022, le nombre d'accidents est stable mais le nombre de tués augmente de + 21 % (+ 19 tués) : en particulier on enregistre + 4 tués en Polynésie française et + 20 tués en Nouvelle-Calédonie.

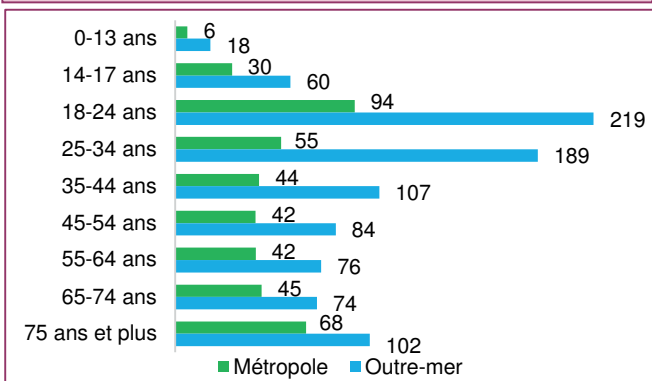
Mortalité moyenne annuelle par million d'habitants Outre-mer (période 2020-2022)



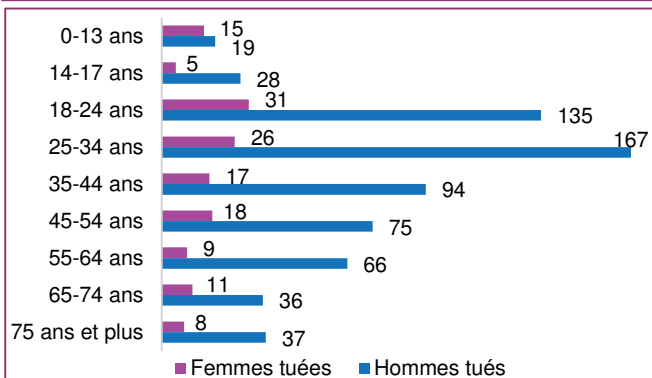
Répartition de la population (2022) et des personnes tuées (total 2020-2022) selon l'âge en Outre-mer



Mortalité annuelle par million d'habitants en Outre-mer selon l'âge (moyenne 2020-2022)



Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon l'âge et le sexe (en nombre de décès sur les 3 ans 2020 à 2022)



Risque

La moyenne annuelle du nombre de personnes **tuées par million d'habitants** sur 2020-2022 est globalement **plus élevée en Outre-mer**. Alors qu'elle est de 45 en France métropolitaine, elle est de 50 à La Réunion et de 79 en Martinique. Ce taux est de 144 en Guadeloupe, 114 en Polynésie française et 117 en Guyane, soit à un niveau supérieur au taux moyen en Union Européenne (56¹). Avec 193 tués par million d'habitants, la Nouvelle-Calédonie présente un taux nettement supérieur au taux le plus élevé des pays de l'Union européenne (103 en Roumanie¹). Pour Mayotte, il est aujourd'hui de 44, avec un enregistrement des statistiques d'accidents de plus en plus systématique. Les taux observés à Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et à Wallis-et-Futuna ne sont pas significatifs.

Une population jeune

29 % de la population des Outre-mer est âgée de moins de 18 ans contre 21 % en France métropolitaine. Cependant la structure de la population âgée entre 18 et 64 ans est équivalente globalement entre l'ensemble des outre-mer et la France métropolitaine.

Le calcul de la mortalité moyenne 2020-2022 de chaque classe d'âge par million d'habitants de ces âges montre, comme en France métropolitaine mais en plus accentué, une surreprésentation des jeunes de 18-24 ans et des adultes de 25-34 ans.

Le taux de mortalité des **18-24 ans** outre-mer est de **219 personnes tuées par million d'habitants**, soit 2,3 fois celui de France métropolitaine, où il est de 97. Il atteint 508 en Nouvelle-Calédonie, 418 en Guadeloupe, 289 en Martinique et 240 en Guyane.

Le taux de mortalité **des 25-34 ans outre-mer est de 189 tués/Mhab, soit 3,5 fois celui de France métropolitaine**. Ce taux est particulièrement fort en Nouvelle-Calédonie (374) et dans une moindre mesure en Guadeloupe (286) et en Guyane (214).

Pour les moins de 18 ans, le taux de mortalité observé en Outre-mer est de 28 tués/Mhab, soit 2,3 fois celui de France métropolitaine, où il est de 12. Il atteint 96 en Nouvelle-Calédonie et 44 en Polynésie française.

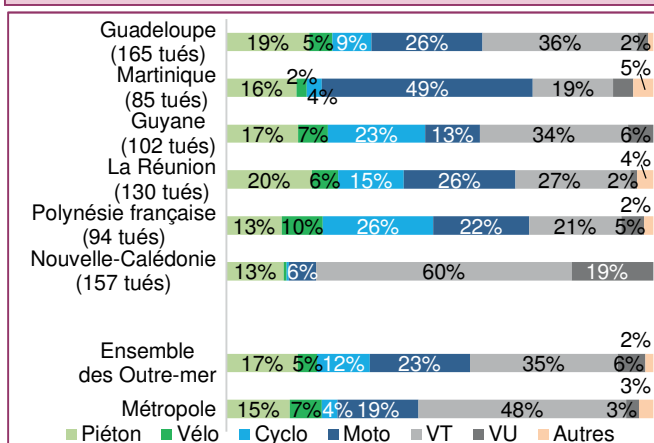
Forte représentation des hommes

Sur 2020-2022, 82 % des personnes tuées outre-mer sont de sexe masculin, contre 78 % sur la même période en France métropolitaine. C'est en Martinique (93 %), à La Réunion (88 %) et en Guyane (83 %) que l'on observe les plus fortes parts de personnes tuées de sexe masculin. En Polynésie française (78 %) et en Nouvelle-Calédonie (77 %), le taux est plus bas.

88 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels outre-mer sont des hommes. 61 % des PR hommes décèdent dans l'accident.

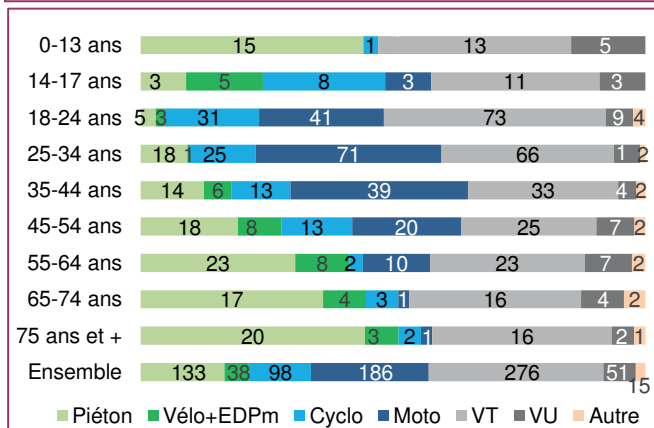
¹ Source : Banque Mondiale, 2023

Répartition des personnes tuées en Outre-mer* selon le mode de déplacement (2020 à 2022)

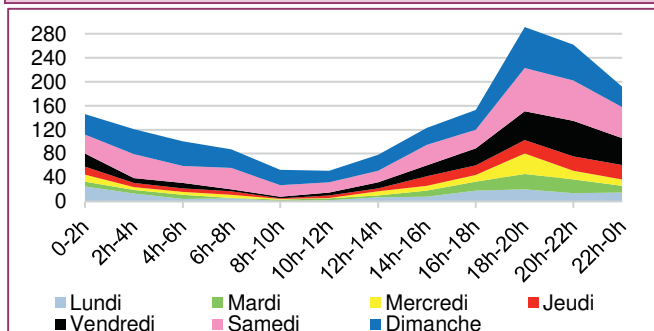


*Les territoires présentés ici ont enregistré au moins 85 personnes tuées chacun sur 3 ans, contre moins de 39 pour ceux non cités.

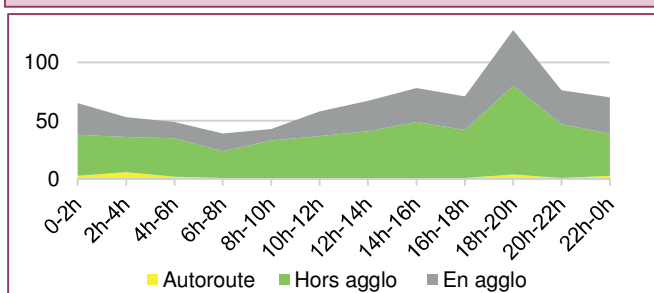
Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon le mode et l'âge (2020 à 2022)



Répartition des accidents en Outre-mer impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé selon le jour et l'heure (2020 à 2022)



Répartition des tués en Outre-mer selon l'heure et le milieu (2020 à 2022)



Les usagers vulnérables

En Outre-mer, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent 57 % de la mortalité routière sur la période 2020-2022. Cette proportion est plus forte qu'en France métropolitaine où elle est de 45 % sur la même période. Elle est particulièrement élevée à St-Martin (92 %), en Martinique (72 %), en Polynésie française (71 %), à Mayotte (68 %) et à La Réunion (68 %).

On observe quelques spécificités territoriales :

- les piétons forment 20 % des tués à La Réunion ;
- les cyclomoteuristes, 26 % des tués en Polynésie française et 23 % des tués en Guyane ;
- les motocyclistes, 49 % des tués en Martinique.

On observe une moindre mortalité des usagers vulnérables en Nouvelle-Calédonie par rapport à la France métropolitaine, mais une proportion de tués en VU et en VT beaucoup plus élevée.

Contrairement à la France métropolitaine, la part des 2RM tués est équivalente à celle en VT chez les 18-24 ans Outre-mer, et supérieure entre 25 et 54 ans. Dès 55 ans, le nombre de piétons tués dépasse le nombre d'occupants de VT tués.

Saisonnalité, jours et heures

Dans les Outre-mer, les accidents se répartissent de manière relativement uniforme sur les 12 mois de l'année et du lundi au vendredi. Sur la période 2020-2022, 30 % des accidents interviennent le samedi ou le dimanche, contre 26 % en France métropolitaine.

En Outre-mer, 63 % des accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé interviennent entre le vendredi 18h00 et le dimanche 23h00. Cette proportion est de 54 % en France métropolitaine.

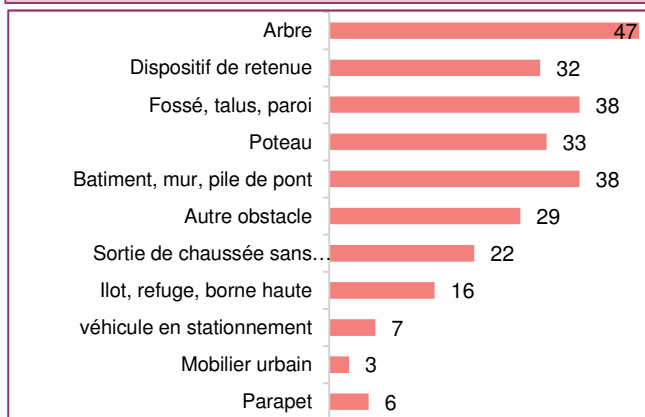
Les accidents sont légèrement plus fréquents la nuit en Outre-mer qu'en France métropolitaine (37 % des accidents se produisent de nuit en Outre-mer contre 32 % en France métropolitaine). Ces accidents représentent 57 % des personnes tuées (contre 42 % des décès en France métropolitaine).

Selon le milieu routier

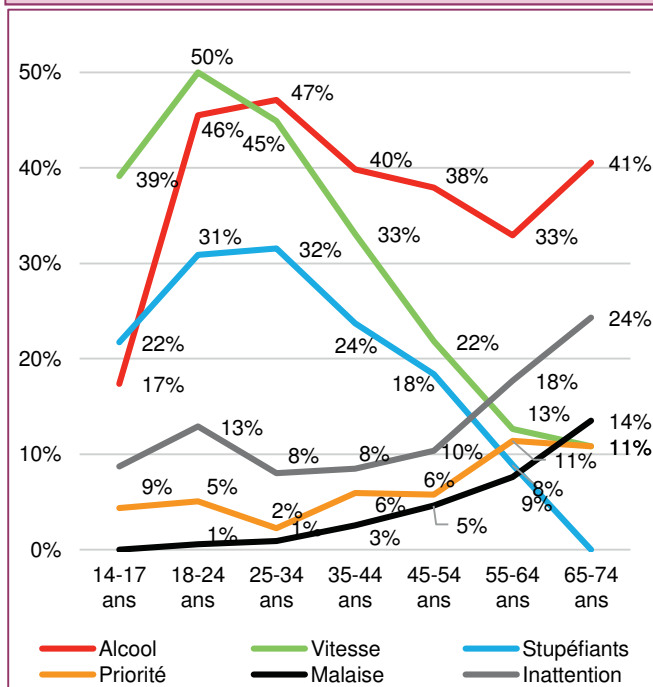
A un niveau comparable à la France métropolitaine (FM), on observe Outre-mer un enjeu de sécurité routière situé principalement hors agglomération (autoroutes incluses), avec 41 % des accidents enregistrés mais 63 % des tués. Avec 7 tués pour 100 blessés enregistrés, la gravité moyenne des accidents enregistrés est sensiblement plus élevée Outre-mer (5 tués pour 100 blessés enregistrés en FM), et particulièrement en agglomération (5 tués pour 100 blessés enregistrés Outre-mer contre 2 en FM).

75 % des tués en Guyane et 72 % des tués en Nouvelle-Calédonie le sont hors agglomération, alors que 54 % des tués à La Réunion, 49 % en Polynésie française et 47 % à Mayotte le sont en agglomération.

Nombre de personnes tuées après un choc contre obstacle fixe en Outre-mer entre 2020 et 2022



Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables dans les Outre-mer sur la période 2020-2022



Les tranches d'âges 0-13 ans et 75 ans et plus n'ont pas été prises en compte car les effectifs sont trop faibles pour être interprétables (respectivement 2 et 27 auteurs présumés d'accidents mortels).

Permis de conduire et assurance :

Entre 2020 et 2022, 27 % des personnes tuées l'ont été alors qu'un des conducteurs impliqués circulait sans permis valide pour 9 % en France métropolitaine (FM) : 41 % en Nouvelle-Calédonie, 36 % en Martinique, 25 % en Guyane, 24 % en Polynésie française, 21 % en Guadeloupe.

Dans les accidents mortels, 22 % des conducteurs étaient en **défaut de permis** (6 % en FM) : 32 % en Nouvelle-Calédonie, 30 % en Martinique, 26 % en Polynésie française, 22 % en Guyane, 15 % à la Guadeloupe et 12 % à La Réunion.

22 % des véhicules impliqués dans des accidents mortels Outre-mer n'étaient **pas assurés** : 29 % en Nouvelle-Calédonie, 27 % en Guyane, 25 % en Martinique, 24 % en Polynésie française, 15 % en Guadeloupe et à la Réunion ; mais 6 % en FM.

Les collisions

Un accident sur quatre implique un véhicule seul en cause.

Les accidents avec un choc **contre un arbre, un fossé, ou un poteau** représentent 7 % du total des accidents enregistrés Outre-mer entre 2020 et 2022, mais ont occasionné **15 % de l'ensemble des décès**. Les chocs contre dispositifs de retenue (glissières métalliques, en béton ou autres types de glissières) ont été recensés dans 4 % des accidents et pour 4 % de la mortalité. Bien que constituant eux-mêmes des obstacles, les dispositifs de retenue protègent les usagers d'un choc sur des obstacles plus dangereux. Comme en France métropolitaine, traiter les obstacles latéraux proches des voies de circulation reste un enjeu important Outre-mer.

Vitesse, alcool et stupéfiants

Dans 38 % des cas d'accidents mortels, la **vitesse excessive ou inadaptée** figure parmi les causes ; c'est plus qu'en France métropolitaine (31 %). Près de la moitié (44 %) des présumés responsables d'accidents mortels âgés de 18 à 44 ans roulaient avec une vitesse excessive ou inadaptée.

Au cours de la période 2020-2022, 72 % des décès interviennent alors qu'un conducteur ou un piéton impliqué dans l'accident était sous l'emprise de **l'alcool ou des stupéfiants**. Ce taux est de 67 % dans les DOM, 81 % dans les COM-NC, et de 47 % en France métropolitaine. C'est en Nouvelle-Calédonie (81 %), en Polynésie française (77 %) et en Martinique (76 %) que l'on observe les plus fortes proportions de personnes tuées dans les accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé ou sous l'emprise de produits stupéfiants.

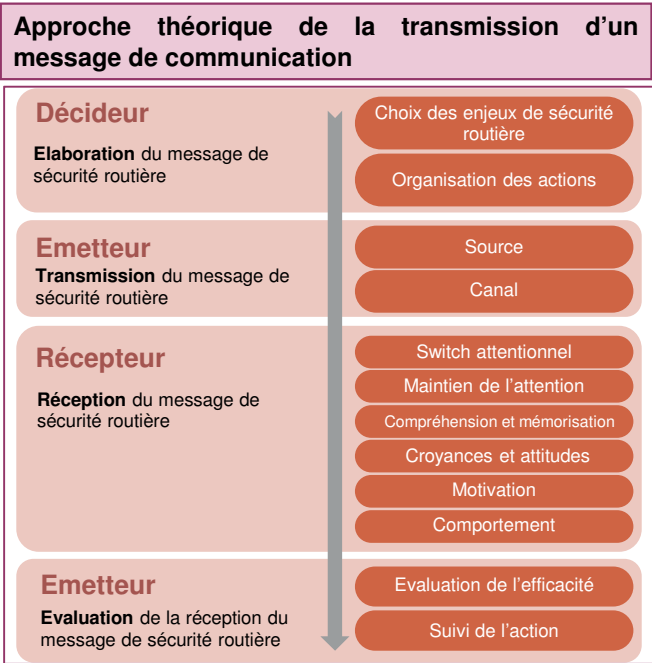
Ceinture et casque

En ne considérant que les victimes pour lesquelles le port des équipements de sécurité est renseigné, sur 2020-2022, 50 % des personnes tuées en véhicule carrossé (VT, VU, PL et autocars) en Outre-mer ne portaient pas de ceinture, contre 23 % en France métropolitaine. Ce taux est au-delà de 58 % dans trois territoires : en Nouvelle-Calédonie (86 personnes tuées sur 116), en Martinique (10 sur 17) et en Polynésie Française (15 sur 21). Sur les 32 mineurs décédés en 3 ans, la moitié a moins de 14 ans, l'autre moitié entre 15 et 17 ans. 4 enfants tués sur 5 et 4 adolescents tués sur 5 ne portaient pas la ceinture.

En Outre-mer, 28 % des usagers de 2RM tués ne portaient pas de casque, contre seulement 4 % en France métropolitaine. Cette proportion est supérieure à Saint-Martin (8 sur 12, soit 67 %) et en Martinique (20 sur 45, soit 44 %). La moitié des 14-17 ans tués en 2RM ne portaient pas le casque, ainsi que la moitié des 18-24 ans tués, 27 % des 25-34 ans tués et 16 % des 35-44 ans tués.

Cohérence - focus sur la Guadeloupe

Equipes	Ergo-Centre (S. Aupetit, C. Gillet), Université Gustave Eiffel (I. Ragot-Court, C. Rodon)
Achèvement	2023
Méthodologie	Entretiens semi-dirigés, observations naturelles et questionnaires
Périmètre	Guadeloupe
Mots clés	Evaluation, actions de sensibilisation et de communication



Source : rapport final du projet

Evaluation par les participants de leur niveau de réception du message transmis lors d'actions de sensibilisation. Comparaison avec la métropole.

Intitulé de l'action	Moyenne des scores obtenus sur 1 action de sensibilisation en Guadeloupe (N=37 participants)	Moyenne des scores obtenus sur 8 actions de sensibilisation en métropole (N=233 participants)
Sensibilité aux enjeux SR (de 1 à 5)	4,35	3,6
Utilité (de -2 à 2)	1,27	1,3
Satisfaction (de -2 à 2)	1,16	1,1
Mise en pratique des conseils (de 1 à 5)	4,59	4,2

Source : rapport final du projet

Le projet « Cohérence » s’est intéressé au parcours d’un message de communication, de son élaboration par les autorités publiques nationales, à sa diffusion au niveau local et à sa réception par les usagers cibles, avec un focus sur plusieurs départements.

Un enjeu fort en Guadeloupe

L’amélioration du comportement des usagers grâce à un message de communication dépend de divers facteurs et acteurs. Or, malgré des actions de sensibilisation de qualité et une implication forte de l’ensemble des acteurs publics, la mortalité et l’accidentalité routières en Guadeloupe restent particulièrement élevées, rapportées à la population et à la taille du territoire.

Pour comprendre les défis rencontrés, une analyse du territoire, de ses contraintes, et du mode de vie de ses habitants a été effectuée. Puis, l’étude a tenté d’évaluer chaque étape de la chaîne de transmission des messages de communication (voir ci-contre).

Bilan des actions de sensibilisation

La Guadeloupe peut compter sur un réseau actif d’intervenants départementaux en sécurité routière (IDSR) et d’associations locales proposant des actions de sensibilisation. Ces volontaires, relais locaux des décideurs publics, sont légitimes compte tenu de leur activité professionnelle ou de leur expérience personnelle, et très motivés.

La qualité de la transmission des messages lors des actions de sensibilisation a été mesurée via l’effectivité de la réception de l’information par les participants : les scores obtenus sont souvent supérieurs aux scores obtenus lors de l’évaluation d’actions sur des départements testés en France métropolitaine.

Cependant, le public touché est composé essentiellement de femmes, alors que les hommes composent la majorité des personnes tuées sur les routes de Guadeloupe. Il est ainsi légitime de s’interroger sur la transmission du message vers les publics cibles, les hommes et en particulier les jeunes hommes.

Les pistes d’amélioration

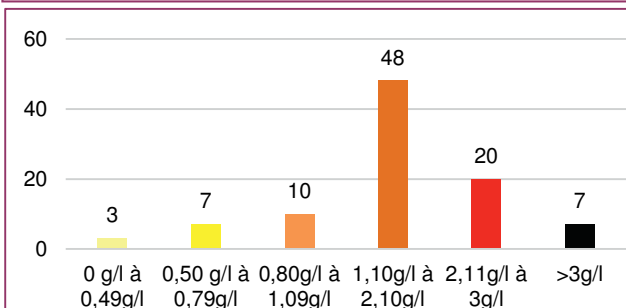
Les axes de progrès proposés pour favoriser la diffusion des messages résident dans l’optimisation de la capitalisation et dans le partage des bonnes pratiques pour garantir une synergie entre les actions et faciliter leur reproductibilité. Un plan commun permettra de fédérer les acteurs autour des thématiques prioritaires avec un contenu homogène.

Des actions ciblées avec des modalités répondant aux centres d’intérêt des hommes et des jeunes, l’implication des universités locales, et l’accompagnement des femmes comme ambassadrices de la sécurité routière dans les foyers devraient permettre de mieux toucher les publics cibles. Les actions devraient être régulièrement évaluées pour adapter les messages le cas échéant.

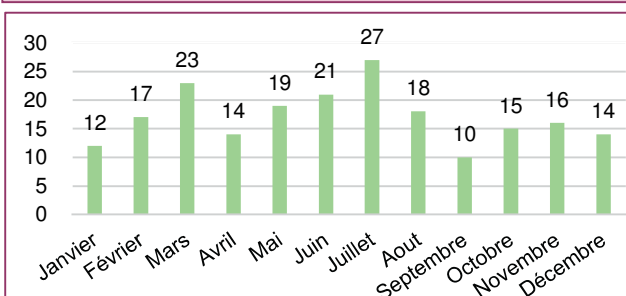
Etudes d'accidentalité en Nouvelle-Calédonie

Equipe	Observatoire de la sécurité routière de Nouvelle-Calédonie Direction des infrastructures, topographie et transports terrestres (DITTT)
Achèvement	2022
Méthodologie	Analyse des données BAAC entre 2017 et 2021
Périmètre	Nouvelle-Calédonie
Mots clés	Outre-mer, poids lourds, piétons, 2RM, alcool

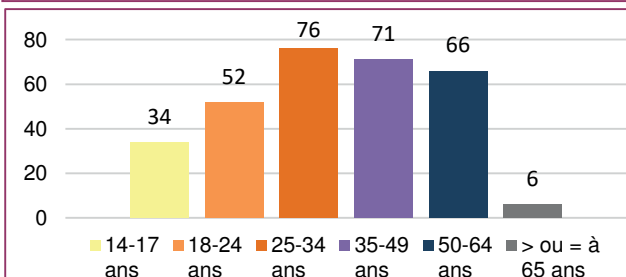
Répartition du nombre de conducteurs alcoolisés présumés responsables selon le taux d'alcool



Répartition du nombre d'accidents impliquant un piéton selon le mois



Répartition par tranche d'âge des conducteurs impliqués dans un accident de 2RM



Répartition du nombre d'accidents impliquant un PL selon le réseau routier

Répartition par type de réseau	Accidents corporels	Dont mortels
Voie Expresss	3	0
Route territoriale	11	1
Route provinciale	1	0
Voie communale	9	0
Total	24	1

Source : DITTT (gouv.nc)

La Nouvelle-Calédonie dénombre 246 tués et 2 224 blessés dans les 1 551 accidents enregistrés entre 2017 et 2021. 4 études d'accidentalité ont été réalisées sur les données BAAC de cette période par l'observatoire de sécurité routière (DITTT) du gouvernement de Nouvelle-Calédonie.

Accidents dont le conducteur présumé responsable est alcoolisé

Ces accidents ont occasionné 115 décès (47 % des tués) et 859 blessés (39 % des blessés). Plus de la moitié de ces accidents mortels surviennent le week-end (61 %) et la nuit (58 %). Dans 6 accidents mortels sur 10, le conducteur alcoolisé présumé responsable a entre 18 et 34 ans, et dans plus de 9 cas sur 10, c'est un homme. 38 % des conducteurs alcoolisés présumés responsables ne sont pas titulaires du permis de conduire au moment de l'accident. Plus de 8 conducteurs sur 10 ont un taux délictuel – le taux moyen étant de 1,76 g/L et le plus élevé de 4,14 g/L.

Accidents impliquant un piéton

Dans les 206 accidents corporels impliquant au moins un piéton, 28 piétons sont décédés (soit 11 % des tués) et 191 ont été blessés (soit 9 % des blessés). Les accidents sont répartis sur l'ensemble de la semaine avec un pic les lundis et vendredis. Plus de 8 piétons décédés sur 10 étaient des hommes. Les 25-34 ans représentent 32 % des piétons tués et 20 % des piétons blessés. 73 % des tués étaient alcoolisés – le taux moyen relevé étant de 1,29 g/L.

Accidents impliquant un 2RM

20 personnes sont décédées dans les 301 accidents corporels impliquant au moins un 2RM (soit 8 % des tués) et 315 ont été blessées (soit 14 % des blessés). Les accidents sont répartis sur l'ensemble de l'année avec un pic aux mois de février, mai et novembre. 80 % des accidents corporels ont eu lieu sur une voie communale, 83 % en agglomération et 60 % en intersection. 87 % des conducteurs 2RM portaient un casque. 50 % des collisions se sont produites « par le côté ». Le conducteur est un homme dans 8 cas sur 10, est titulaire du permis de conduire au moment de l'accident (9 cas sur 10), et non alcoolisé (9 cas sur 10).

Accidents impliquant un poids-lourd

24 accidents corporels impliquaient au moins un PL : une personne est décédée (soit 0,4 % des tués) et 47 personnes ont été blessées (soit 2 % des blessés). 96 % des accidents ont eu lieu de jour. Ils surviennent à parts égales en agglomération comme hors agglomération et sur l'ensemble de l'année avec une légère hausse en octobre. Dans 54 % des cas, il s'agit d'une collision avec un véhicule léger et dans 21 % d'un accident sans tiers. Le conducteur de PL est présumé responsable dans 59 % de ces accidents corporels.



Les risques

selon les personnes

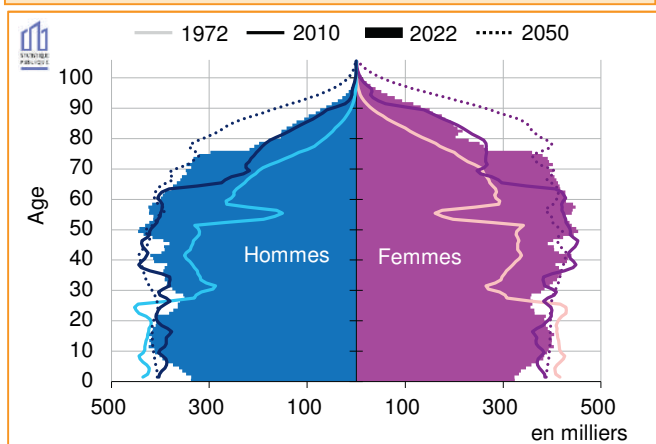
La démographie	72
Les risques selon l'âge	73
selon le genre	74
évolution tout au long de la vie	76
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)	78
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)	80
Les jeunes adultes (18-24 ans)	82
Les seniors (65 ans et plus)	84
Les accidents selon la catégorie socio-professionnelle	86
Les accidents liés au travail	88

selon le mode de déplacement

Mobilités et accidentalité	90
La mobilité et les déplacements	90
Les risques selon l'âge et le mode de déplacement	91
La circulation routière	92
Les collisions selon le mode de déplacement et le genre	93
Les accidents des piétons	94
L'utilisation des véhicules en libre-service	96
Les accidents en EDPm	97
Les accidents à vélo	98
Deux-roues motorisés : le parc des ménages	100
l'accidentalité	102
Véhicules de tourisme : le parc des ménages	104
l'accidentalité	106
Les accidents des voitures, taxis, tracteurs agricoles et ambulances	108
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire	110
Les accidents impliquant un poids lourd	112
Les accidents impliquant un autocar	114
Les accidents impliquant un autobus	115
Les accidents impliquant un train	116
Les accidents impliquant un tramway	117
Les accidents impliquant un véhicule étranger	118

La démographie

Pyramide des âges en 2022, comparée à 1972, à 2010 et à 2050, en France métropolitaine



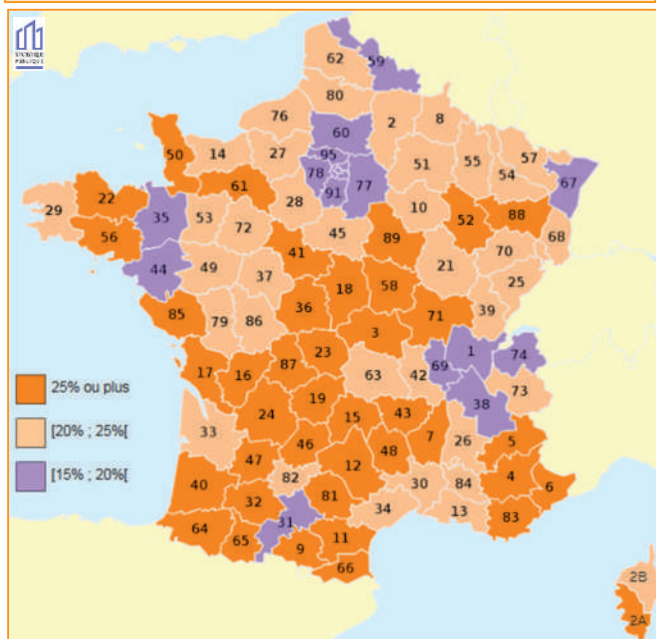
Source : Insee - population par âge et sexe, au 1^{er} janvier, projection de la population 2007-2060 scénario central

Population en part et en millions par tranche d'âges en 2010, 2022, 2030 et 2050, en France métropolitaine

	2010		2022		2030		2050	
	%	M	%	M	%	M	%	M
0-13 ans	17%	10,8	16%	10,5	16%	10,9	16%	11,3
14-17 ans	5%	3,0	5%	3,3	5%	3,2	4%	3,3
18-24 ans	9%	5,6	8%	5,4	8%	5,7	8%	5,6
25-34 ans	12%	7,8	11%	7,5	12%	8,0	11%	8,3
35-44 ans	14%	8,7	12%	8,2	12%	8,3	12%	8,6
45-54 ans	14%	8,5	13%	8,5	12%	8,0	11%	8,3
55-64 ans	13%	7,9	13%	8,3	12%	8,3	11%	8,1
65-74 ans	8%	5,0	11%	7,4	11%	7,6	10%	7,4
75-84 ans	6%	4,0	6%	4,2	9%	6,0	9%	6,8
85 ans et +	3%	1,6	3%	2,2	4%	2,5	7%	4,8
Total		62,9		65,6		68,5		72,3

Source : Insee - population par âge, au 1^{er} janvier, projection de la population 2007-2060 scénario central, traitement ONISR

Part de la population âgée de 65 ans ou plus en 2022 par département en France métropolitaine



Source : Insee - population par âge et sexe, au 1^{er} janvier, traitement ONISR

Une population vieillissante...

En 50 ans, on observe un vieillissement de la population. La part importante des moins de 20 ans en 1972 explique la forte proportion des personnes entre 50 et 70 ans en 2022 ; il s'agit des « baby-boomers » qui ont vieilli. L'âge moyen de la population était de 34 ans en 1972, il est de 42 ans en 2022.

En 2022, 47 % de la population est âgée de 45 ans ou plus et 21 %, 65 ans ou plus, contre respectivement 43 % et 17 % en 2010 ; 34 % et 13 % en 1972.

Selon le scénario central proposé par l'Insee, le nombre de personnes de 65 ans ou plus augmenterait, à lui seul, de plus de 2 millions entre 2022 et 2030, et 5 millions entre 2022 et 2050. En 2030, 16,1 millions de personnes seront âgées de 65 ans ou plus soit une hausse de 16 % en 8 ans, et 18,9 millions en 2050, soit une hausse de +36 % en 28 ans. La part des 85 ans ou plus va plus que doubler d'ici 2050, pour atteindre 4,8 millions de personnes. L'âge moyen de la population sera de 44 ans.

La part des personnes de moins de 18 ans représentait 22 % de la population en 2010. En 2022, cette part est de 21 % et elle ne représentera plus que 20 % en 2050.

La pyramide des âges de la France métropolitaine de 2050 renvoie l'image d'une répartition de la population par âge très équilibrée. L'empreinte des grands chocs démographiques passés (seconde guerre mondiale et baby-boom) aura disparu. Les projections n'intègrent pas de chocs de ce type pour le futur.

...dans le centre de la France

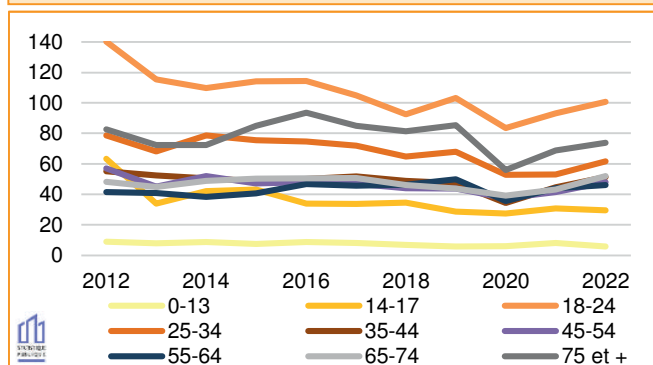
En 2022, en France métropolitaine, la part de la population âgée de 65 ans ou plus est de 21 %.

Dans 42 % des départements métropolitains, la part des 65 ans ou plus constituent un quart ou plus de la population, notamment les départements du centre de la France, du Sud et d'une partie de la Bretagne. Dans la Creuse, en Dordogne, dans le Lot et dans la Nièvre, les personnes de 65 ans ou plus représentent plus de 30 % de la population.

18 départements métropolitains ont une part des 65 ans ou plus inférieure à 20 %. Il s'agit de tous les départements d'Ile-de-France et de départements dont la population totale dépasse un million d'habitants, à l'exception de l'Ain, de l'Oise et de la Haute-Savoie qui sont à proximité de grandes métropoles (respectivement Lyon, Paris et Genève). Dans 4 de ces 18 départements, l'Essonne, la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise, la population compte un quart de jeunes âgés de moins de 18 ans.

Les risques selon l'âge

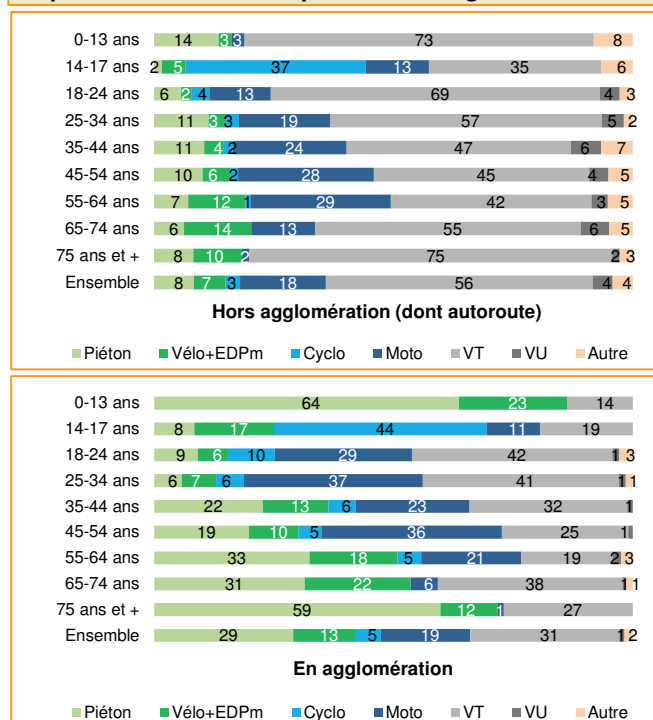
Évolution du nombre de personnes tuées par million d'habitants et par classe d'âge de 2012 à 2022



Nombre de personnes tuées ou blessées par million d'habitants et de personnes tuées pour 100 blessés, selon la classe d'âge

2022	Nombre de victimes par million d'habitants de la classe d'âge			Nb de tués pour 100 MAIS3+	Nb de tués pour 100 MAIS1-2
	Tués	MAIS3+	MAIS1-2		
0-13 ans	6	76	1 391	7	5
14-17 ans	30	479	6 395	6	7
18-24 ans	101	503	9 232	20	5
25-34 ans	62	339	5 982	18	6
35-44 ans	51	232	3 574	22	7
45-54 ans	48	239	3 065	20	8
55-64 ans	46	222	2 206	21	10
65-74 ans	52	182	1 288	29	14
75 ans et +	74	173	1 014	43	17
Ensemble	50	242	3 355	20	7

Part des personnes tuées selon le mode de déplacement dans chaque classe d'âge



Évolution des victimes selon l'âge

L'évolution du nombre de tués par million d'habitants sur la période 2012-2022 se décompose ainsi :

- de 2012 à 2014 : baisse ou stagnation pour toutes les catégories d'âge, mais plus marquée pour les 14-17 ans, puis les 18-24 ans ;
- de 2015 à 2018 : baisse ou stagnation pour toutes les catégories d'âge, mais une hausse pour les 55-64 ans ;
- de 2019 à 2022 : fluctuation pour toutes les classes d'âge, mais une hausse pour les 65-74 ans (+ 18 %).

Entre 2019 et 2022, le nombre de tués diminue pour les 75 ans et plus (- 14 %), les 25-34 ans (- 9 %) et les 55-64 ans (- 7 %). Il est stable pour les 0-13 ans, les 14-17 ans et les 18-24 ans. En revanche, il augmente pour les 65-74 ans (+ 18 %), les 45-54 ans (9 %) et les 35-44 ans (+ 9 %).

Sur l'année 2022, les 18-34 ans représentent 31 % des tués, 33 % des blessés graves (MAIS3+) et 43 % des blessés légers (MAIS1-2).

Risque et gravité selon l'âge

En 2022, le nombre de tués par million d'habitants tous âges est de 50 tués/Mhab. Les 18-24 ans (101 tués/Mhab) et les 75 ans et plus (74 tués/Mhab) sont les plus touchés par le risque de mortalité sur la route. Les 0-13 ans sont très peu touchés par ce phénomène.

Pour le nombre de MAIS3+ par million d'habitants, deux classes d'âge se distinguent nettement des autres. Les 18-24 ans puis les 14-17 ans sont en effet les plus touchés par le risque d'être blessés graves ; cette tendance est aussi observée sur les MAIS1-2.

On note par ailleurs chez les 65 ans et + une plus forte proportion de tués par rapport aux blessés graves, et de blessés graves par rapport aux blessés légers, signe de conséquences en moyenne plus graves.

Mode de déplacement et milieux

La répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement varie fortement selon l'âge.

Sont particulièrement présents dans la mortalité :

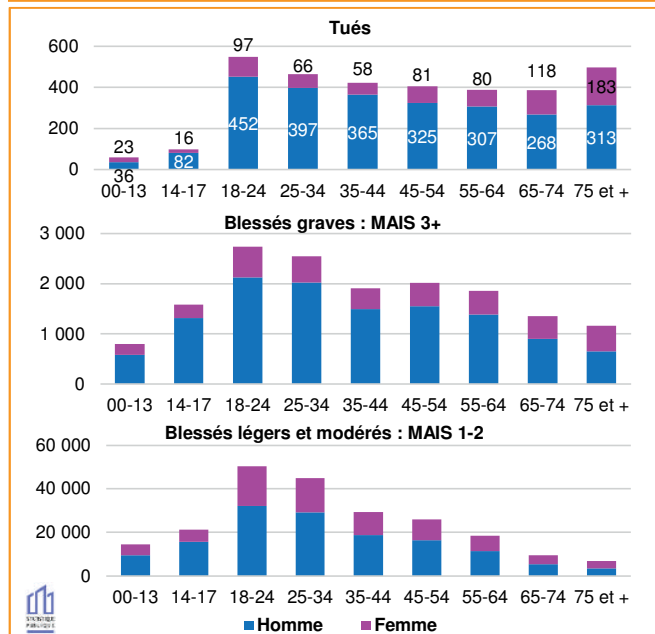
- des 0-13 ans : les piétons puis les cyclistes en agglomération, et les passagers de VT hors agglomération ;
- des 14-17 ans : les cyclomotoristes, tous milieux ;
- des 18-24 ans : les automobilistes, particulièrement hors agglomération, et les motocyclistes en agglomération ;
- des 25-64 ans : les motocyclistes, tous milieux ;
- des 55-74 ans : les cyclistes hors agglomération et les piétons en agglomération ;
- des 75 ans ou plus : les automobilistes hors agglomération et les piétons en agglomération.

Les risques selon le genre

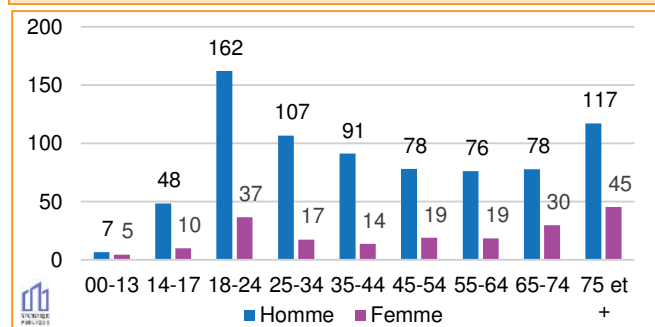
En 2022, la mortalité par million d'habitants est quasiment 4 fois plus élevée chez les hommes que chez les femmes (jusqu'à 6 fois plus pour certaines classes d'âge).

84 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes.

Personnes tuées et blessées par classe d'âge en 2022



Mortalité par million d'habitants de chaque classe d'âge selon le genre



Facteurs associés aux présumés responsables (PR) d'accidents mortels en 2022

	Femme	Homme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	18%	30%	28%
Alcool	12%	25%	23%
Inattention	20%	12%	13%
Stupéfiant	7%	14%	13%
Malaise	9%	11%	10%
Non respect des priorités	14%	7%	9%
Dépassement dangereux	3%	6%	5%
Somnolence-fatigue	6%	4%	5%
Changement de file	4%	4%	4%
Contresens	5%	3%	4%
Eblouissement	5%	2%	3%
Non respect des distances de sécurité	0%	2%	2%
Téléphone et distracteurs technologiques	3%	1%	1%
Médicaments	1%	1%	1%
Autre cause	9%	8%	8%
Cause indéterminée	13%	12%	13%
Nombre de PR	520	2655	3211

Gravité selon le genre et l'âge

En 2022, **3,5 fois plus d'hommes (2 545) que de femmes (722) sont décédés sur la route**. La part des décès varie selon le rôle : parmi les femmes tuées, **48 % étaient conductrices**, 26 % étaient passagères et autant étaient piétonnes (respectivement 78 %, 12 % et 10 % pour les hommes).

Les hommes sont surreprésentés dans la mortalité pour toutes les classes d'âge. En revanche, même si elle reste minoritaire par rapport aux hommes, la proportion de femmes dans la mortalité est la plus élevée chez les plus de 75 ans (37 %). Cela peut s'expliquer par la répartition démographique dans cette classe d'âge qui comporte 60 % de femmes.

La répartition du nombre de blessés graves (MAIS3+) selon le genre est semblable à celle des tués (75 % d'hommes pour les blessés graves et 78 % pour les tués). La part d'homme varie selon l'âge : elle est la plus faible pour les 65 ans et plus avec 62 % pour les blessés graves et 66 % pour les tués.

En revanche, la répartition des blessés légers et modérés (MAIS1 et MAIS2) est différente : la part d'hommes est plus faible (64 %). Cette différence est plus marquée pour les 18-64 ans (64 % d'hommes blessés contre 83 % pour les tués).

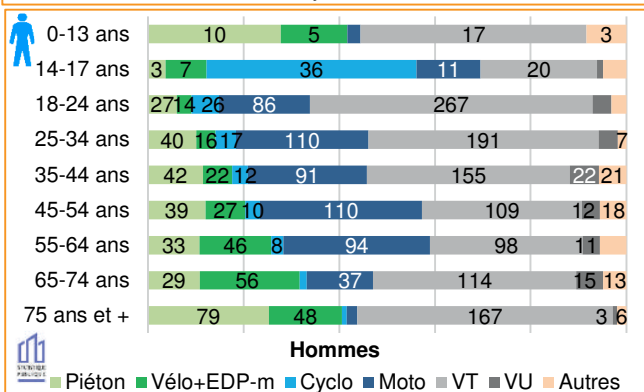
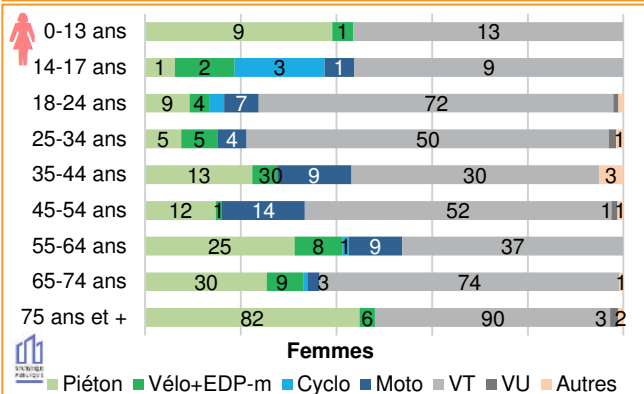
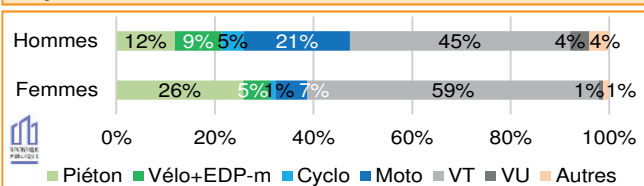
Pour l'année 2022, les ratios pour les hommes sont estimés à 21 tués pour 100 blessés graves M.AIS3+ et 8 blessés graves pour 100 blessés légers MAIS1-2. Pour les femmes, ces mêmes ratios sont de 18 et 5. Seuls les 0-13 ans ont un ratio de tués pour 100 blessés graves MAIS3+ défavorable pour les femmes (11 pour les femmes contre 6 pour les hommes).

En 2022, la mortalité moyenne est de 50 tués par million d'habitants. Elle est 3,8 fois plus élevée chez les hommes que chez les femmes (80 contre 21). Deux classes d'âges représentent un enjeu particulier pour les deux genres, il s'agit des 18-24 ans (162 pour les hommes et 37 pour les femmes) puis des 75 ans et plus (117 et 45). Chez les hommes, deux classes d'âges présentent un sur-risque particulier par rapport aux femmes : les 35-44 ans (6,6 fois plus de tués par million d'habitants que pour les femmes) et les 25-34 ans (6,1 fois plus).

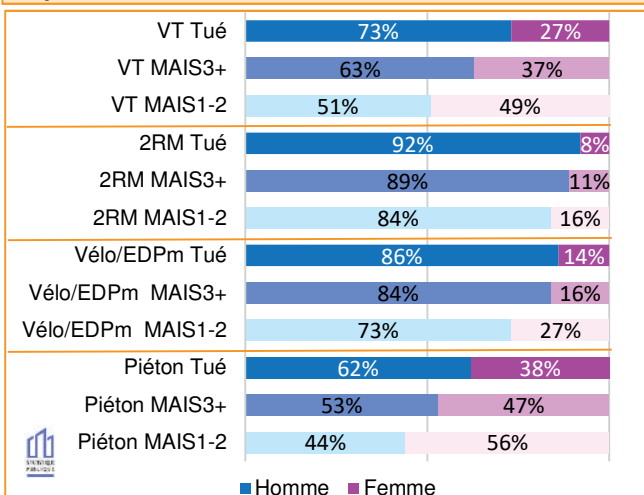
Présumés responsables d'accidents mortels

84 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes. Chez les hommes présumés responsables, les cinq facteurs principaux d'accidents mortels sont **la vitesse** excessive ou inadaptée (30 %), **l'alcool** (25 %), les stupéfiants (14 %), l'inattention (11 %), et le malaise (11 %). Chez les femmes présumées responsables, les quatre facteurs principaux sont **l'inattention** (20 %), **la vitesse** excessive ou inadaptée (18 %), le non-respect des priorités (14 %) et l'alcool (12 %).

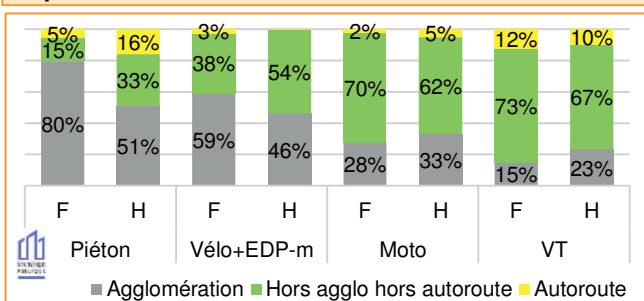
Personnes tuées selon le genre et le mode de déplacement



Tués et blessés par genre selon le mode de déplacement



Tués par genre et milieu selon le mode de déplacement



Genre, mode de déplacement et gravité

Si les véhicules de tourisme concentrent la majeure partie des tués, il existe des spécificités selon le genre et l'âge de la personne impliquée.

En 2022, 59 % des femmes sont tuées dans un véhicule de tourisme, avec une part qui s'élève à 75 % pour les 18-34 ans. Les femmes décèdent globalement plus souvent en marchant que les hommes, notamment à partir de 55 ans avec une part de 36 % contre 16 % pour les hommes.

45 % des hommes sont tués dans un véhicule de tourisme. La part des autres modes varie selon les âges. 44 % des 14-17 ans tués sont des cyclomotoristes. Entre 25 et 64 ans, 29 % des hommes sont tués à moto. 21 % des 65-74 ans sont tués à vélo. A partir de 75 ans, 25 % des hommes sont tués en tant que piétons.

En 2022 et quelques soient les modes de déplacement, la part des femmes tuées est toujours plus faible que celle des hommes. Les femmes représentent 38 % des piétons tués, 27 % des occupants de véhicules de tourisme, 14 % des cyclistes/EDP-m et 8 % des usagers de deux roues motorisés.

Lorsque les victimes sont blessées, la part de femmes impliquées diminue lorsque la gravité augmente, soit 1,5 fois plus pour l'ensemble des modes. En 2022, pour les piétons accidentés, la part de femmes présentant des blessures légères ou modérées (MAIS1-2) était supérieure à celle des hommes (56 % contre 44 %). La répartition femmes-hommes était globalement similaire pour les occupants de véhicules de tourisme présentant des blessures légères ou modérées ainsi que pour les piétons présentant des blessures graves (MAIS3+).

La part de femmes cyclistes ou conductrices d'EDPm présentant des blessures légères ou modérées était plus importante que celle des femmes tuées en utilisant ces modes de déplacement (respectivement 27 % contre 14 %).

Tués par milieu et mode de déplacement

Si les piétons sont principalement tués en agglomération, cette part est beaucoup plus importante pour les femmes (80 %) que pour les hommes (51 %).

59 % des femmes tuées à vélo ou en EDPm roulaient en agglomération, contre 46 % des hommes. Ces derniers ont été tués à 54 % hors agglomération.

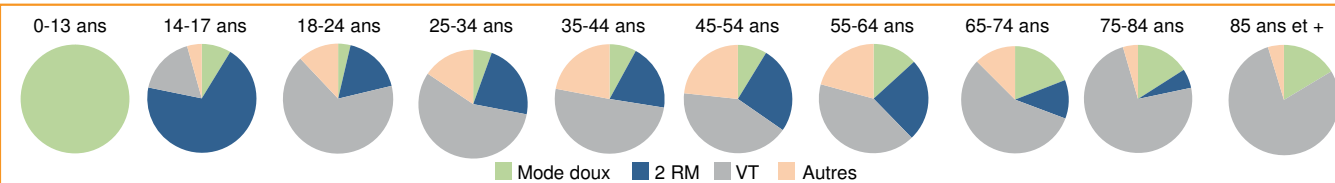
La part des hommes tués en agglomération à moto ou dans un véhicule de tourisme est plus forte que celle des femmes (respectivement 33 % contre 15 % pour les motos et 23 % contre 15 % pour les VT).

Les risques –évolution tout au long de la vie de l'homme

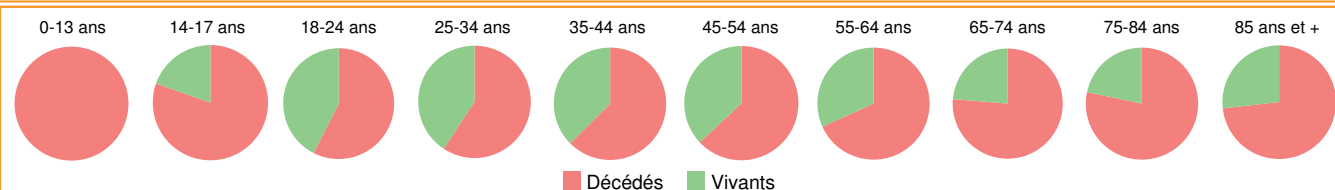
Les hommes ont 3 fois plus de risque de décéder sur la route que les femmes et 5 fois plus de risque d'être auteur d'un accident mortel (à temps de déplacement équivalent). Pour les hommes, le risque de décéder en 2RM est 20 fois leur risque en voiture, le risque vélo 4 fois leur risque en voiture, le risque pour la marche étant légèrement supérieur à leur risque en voiture. 44 % des hommes décèdent dans un accident sans tiers impliqué.



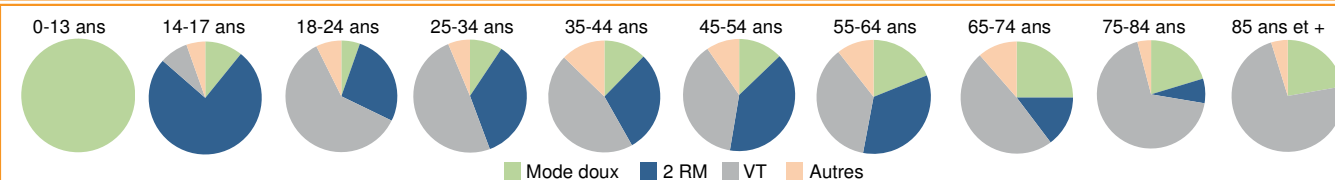
Mode de déplacement des hommes présumés responsables d'accident mortel (2 655 hommes PR)



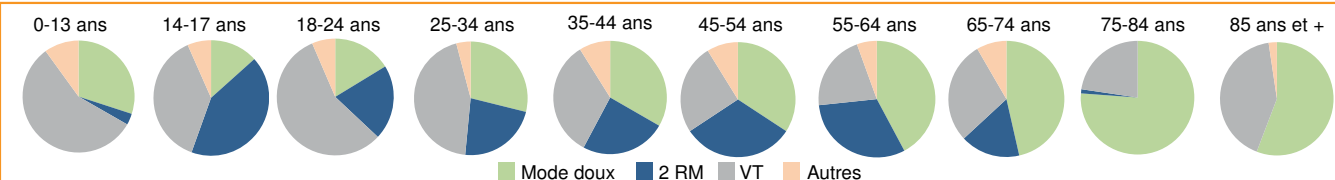
Etat du présumé responsable d'accident mortel (941 vivants et 1 714 décédés PR)



Mode de déplacement des hommes décédés présumés responsables (1 714 hommes décédés PR)

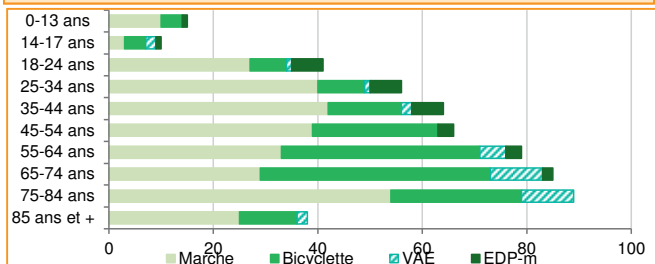


Mode de déplacement des hommes décédés non présumés responsables (831 hommes décédés NonPR)



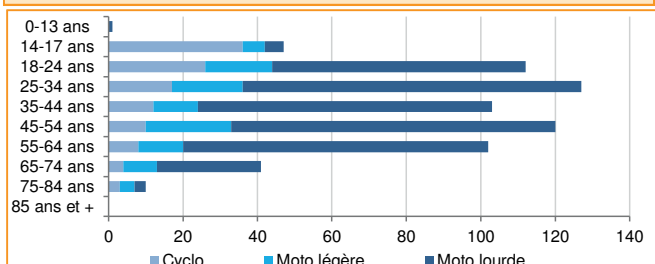
Sur les 543 hommes décédés en modes doux, 56 % le sont à pied, 33 % à bicyclette, 6 % en VAE et 5 % en EDPm.

Hommes décédés en modes doux



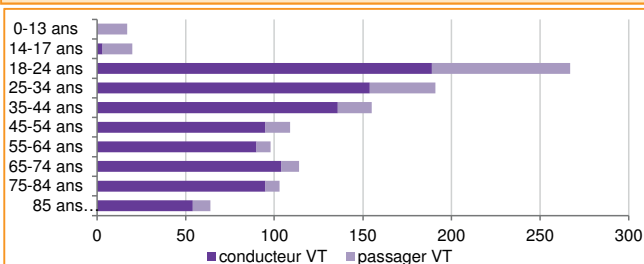
Sur les 663 hommes décédés en 2RM, 67 % le sont en moto lourde, 17 % en moto légère et 16 % en cyclomoteur.

Hommes décédés en 2 RM



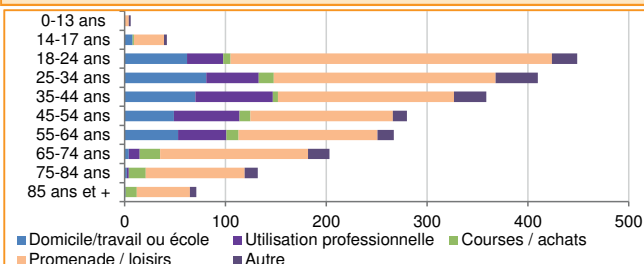
Sur les 1 138 hommes décédés en véhicule de tourisme, 81 % le sont comme conducteurs et 19 % comme passagers.

Hommes décédés en VT



28 % des hommes présumés responsables d'accidents mortels étaient sur un trajet lié au travail.

Hommes PR d'accidents mortels

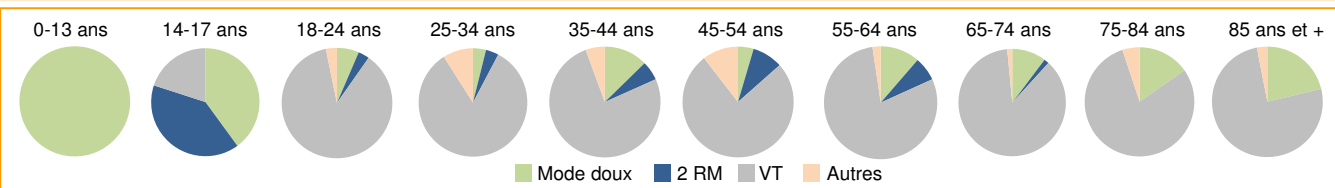


Les risques –évolution tout au long de la vie de la femme

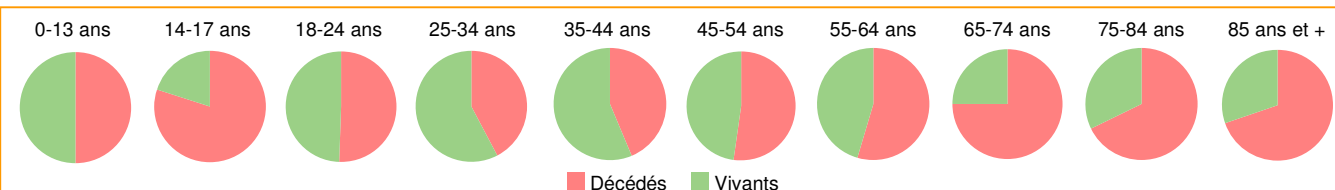
Pour les femmes, le risque de décéder en 2RM est 30 fois leur risque en voiture, le risque vélo 3 fois leur risque en voiture, le risque pour la marche est 1 fois et demi leur risque en voiture (à temps de déplacement équivalent). 30 % des femmes décèdent dans un accident sans tiers impliqué.



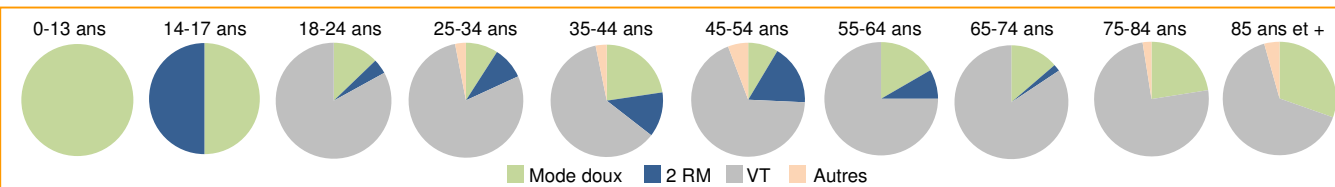
Mode de déplacement des femmes présumées responsables d'accident mortel (520 femmes PR)



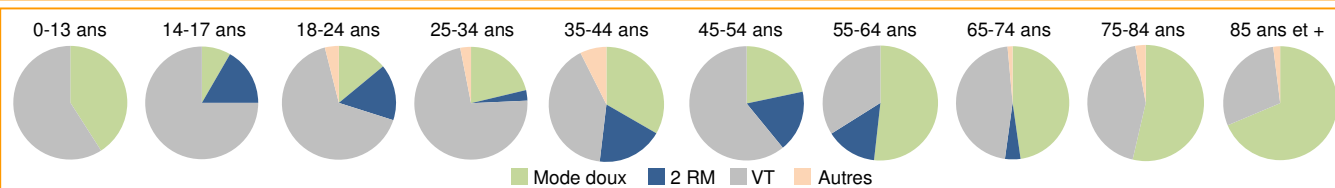
Etat de la présumée responsable d'accident mortel (231 vivantes et 289 décédées PR)



Mode de déplacement des femmes décédées présumées responsables (289 femmes décédées PR)



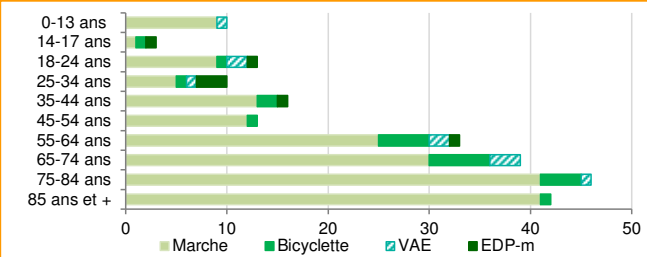
Mode de déplacement des femmes décédées non présumées responsables (433 femmes décédées NonPR)



Sur les 225 femmes décédées en modes doux, 83 % le sont à pied, 10 % à bicyclette, 4 % en VAE et 3 % en EDPm.

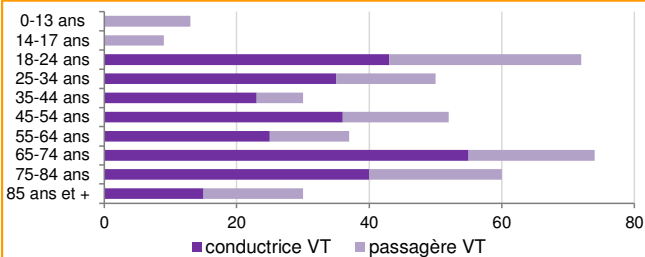
Sur les 423 femmes décédées en véhicule de tourisme, 64 % le sont comme conductrices et 36 % comme passagères.

Femmes décédées en modes doux



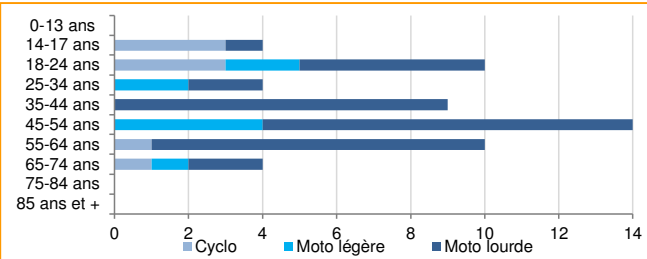
Sur les 55 femmes décédées en 2RM, 69 % le sont en moto lourde. 53 % sont conductrices, 47 % sont passagères.

Femmes décédées en VT

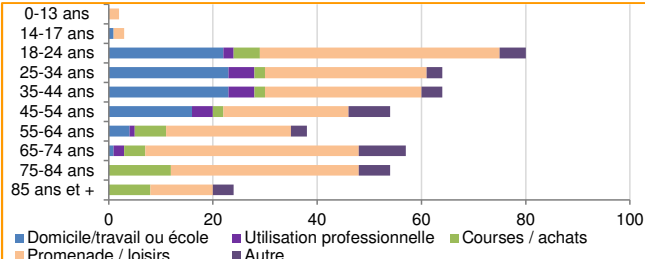


25 % des femmes présumées responsables d'accidents mortels étaient sur un trajet lié au travail.

Femmes décédées en 2 RM



Femmes PR d'accidents mortels



Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)

La moitié des enfants décédés l'ont été en tant que passager d'un véhicule de tourisme.

Plus de la moitié des adolescents tués sont décédés alors qu'ils circulaient en deux-roues motorisé.

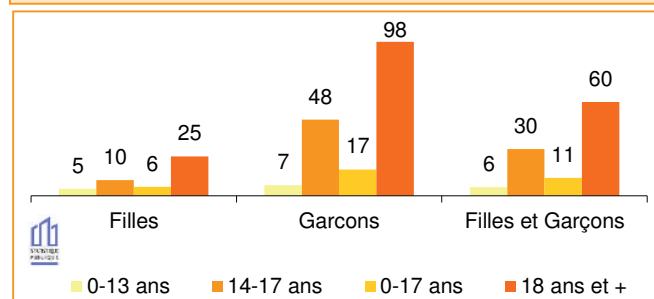
Évolution de la mortalité des 0-17 ans depuis 2010

2022	2019	2021	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
157	151	186	+ 2,6 %	-15,6%

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués 0-17 ans	+ 0,9 %	- 6,9 %
Tués 18 ans et +	+ 0,2 %	- 2,0 %
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %

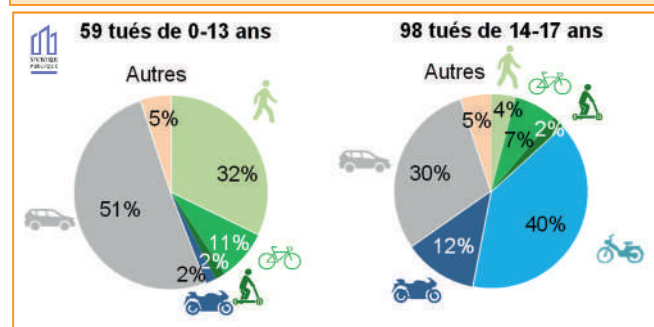
*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de 0-17 ans tués a baissé en moyenne de - 6,9 % par an.

Nombre d'enfants et d'adolescents tués par million d'habitants pondéré selon l'âge et le sexe



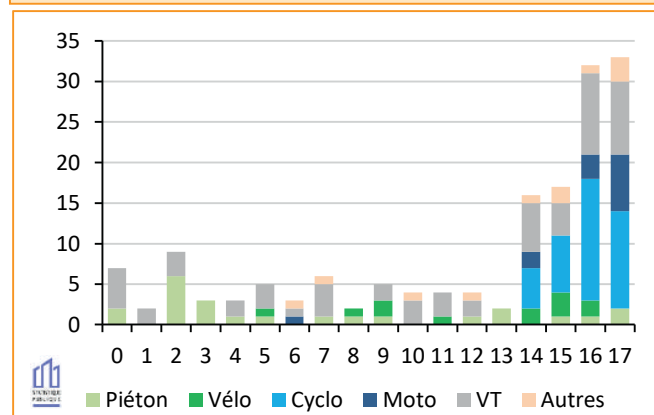
Valeurs pondérées respectivement par « tués par million de filles », « tués par million de garçons » et « tués par million des deux ».

Répartition des enfants et des adolescents tués selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	Autres
0-13 ans	19	5	1	0	1	30	3
14-17 ans	4	7	2	39	12	29	5

Nombre d'enfants et d'adolescents tués selon l'âge et le mode de déplacement



En 2022, 17 % des accidents corporels ont impliqué un enfant (0-13 ans) ou un adolescent (14-17 ans), soit 8 724 accidents. 157 jeunes âgés de 0 à 17 ans ont perdu la vie, soit près de **5 % de la mortalité routière**. Considérant que les 0-17 ans représentent 21 % de la population française, ils sont sous représentés dans la mortalité routière totale. Parmi les jeunes décédés, **59 étaient des enfants et 98 étaient des adolescents**.

Par rapport à 2021, on dénombre 26 décès de moins chez les enfants et 3 décès de moins chez les adolescents. Entre **2019 et 2021**, le nombre de 0-17 ans décédés a **augmenté de + 0,9 %** par an en moyenne alors qu'entre **2021 à 2022** cette part a **baissé de - 15,6 %**.

Risque et gravité

En 2022, on dénombre **11 décès pour un million d'habitants chez les 0-17 ans** (6 pour les enfants et 30 pour les adolescents) **contre 60 pour les adultes**. Chez les 0-13 ans, le nombre de tués pour 100 blessés MAIS3+ est estimé à 7 en 2022, et celui du nombre de blessés MAIS3+ pour 100 blessés MAIS1-2 à 5, contre respectivement 21 et 7 pour les 14 ans et plus.

Le nombre de victimes **augmente rapidement à partir de 14 ans**, (14 ans étant l'âge légal en France pour conduire un cyclomoteur). **Les garçons représentent 84 % des adolescents tués**. Cette part est la même que la mortalité chez les adultes.

Selon le mode de déplacement

Parmi les **157 enfants ou adolescents tués**, on dénombre 23 piétons, 65 conducteurs et 69 passagers. **38 % des tués âgés de moins de 18 ans sont des occupants de VT**. D'autre part, de nombreux décès (39 morts) dans la classe d'âge des 14-17 ans sont des cyclomotoristes et ce chiffre est en hausse de **+ 34 %** par rapport à 2021.

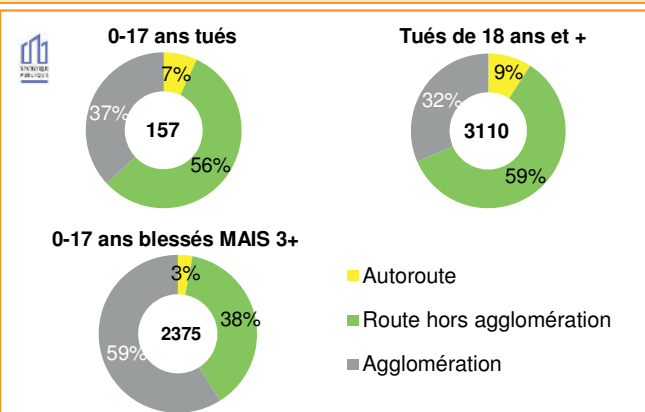
Les enfants passagers d'un véhicule de tourisme représentent **la moitié des tués** de cette classe d'âge. **32 % des 0-13 ans tués sont des piétons**. Chez les adolescents, les occupants de VT représentent 30 % des tués et les cyclomotoristes 40 % des tués. **92 % des cyclomotoristes tués sont des garçons**.

Parmi les **23 piétons tués**, 15 ont été percutés par une voiture, 4 par un véhicule utilitaire, 1 par un PL, 1 par un autobus, 1 par un tracteur agricole et 1 par un EDP-motorisé.

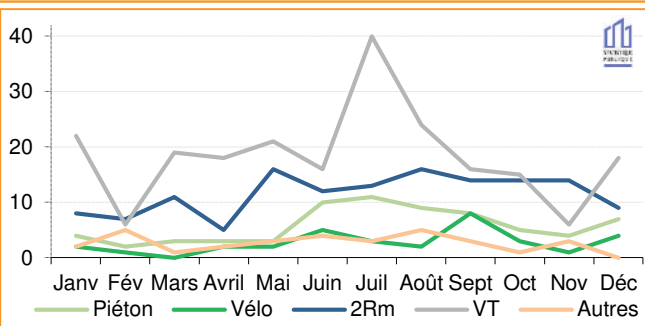
Défaut de ceinture ou de casque

18 des 59 enfants et adolescents tués à bord d'un véhicule de tourisme n'avaient pas leur ceinture attachée (parmi eux, 13 adolescents), 5 n'étaient pas installés dans un dispositif de sécurité pour enfant et l'information n'est pas connue pour 5 autres. Un des 39 cyclomotoristes tués ne portait pas son casque et 4 des 13 motards tués n'avaient pas de casque.

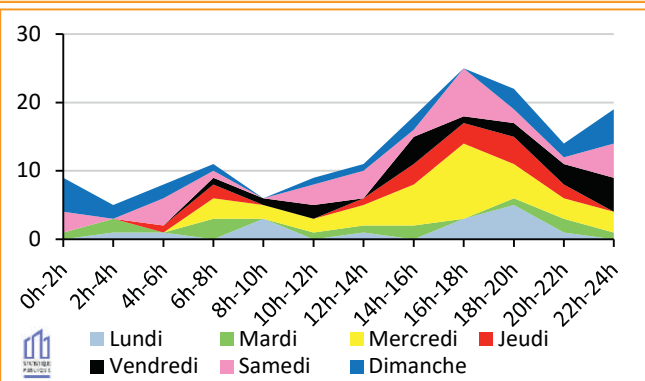
Répartition du nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés estimés selon le milieu routier



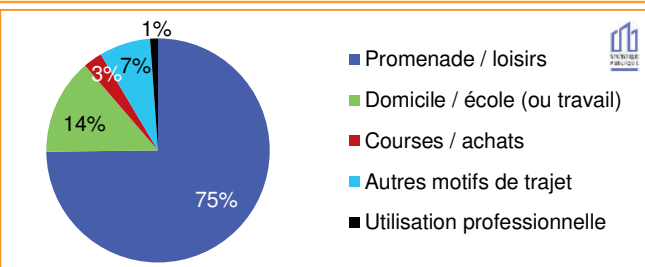
Répartition des tués de 0-17 ans entre 2020 et 2022 selon le mois et le mode de déplacement



Nombre d'enfants et d'adolescents tués selon le jour et l'heure



Répartition des 0-17 ans tués selon le type de trajet effectué entre 2020 et 2022



Selon le milieu routier

37 % des tués des moins de 18 ans l'ont été en agglomération. Cette proportion est plus importante que celle observée au niveau des adultes (32 %).

59 % des enfants ou adolescents blessés estimés MAIS 3+ l'ont été en agglomération, contre 38 % en agglomération. Entre 2022 et 2021, la répartition du nombre de blessés MAIS 3+ de cette tranche d'âge a connu une diminution en agglomération (- 3.75 %) et une augmentation sur les routes hors agglomération (+ 3 %).

Selon le mois et la période scolaire

En 2022, les mois de **mai, août et septembre** sont les mois les plus meurtriers pour les 0-17ans (60 tués). Le nombre de tués en **mai** a d'ailleurs augmenté de **+ 91 %** par rapport à 2021. **Du mois de mai au mois de septembre,** on observe une augmentation du nombre de tués en deux-roues motorisées chez les jeunes de 0-17 ans (**30 tués**). Les mois d'avril et mai rassemblent le plus grand nombre de tués en véhicule de tourisme (**19 tués**).

44 % des tués de moins de 18 ans le sont des mercredis et des samedis (69 tués). La tranche horaire de **16h et 19h** représente **un quart des tués (38 tués)**.

Sur la période **2020 à 2022,** 126 tués de 0 à 17 ans sont recensés pendant les « grandes vacances » (juillet et août) et ils représentent **25 % de la mortalité de cette classe d'âge**. Les mois de juillet et août rassemblent le plus grand nombre de tués en véhicule de tourisme (**56 tués**).

Type de trajet effectué

Sur la période **2020 à 2022,** dans **trois quart** des cas les 0-17 ans sont tués lors d'un trajet **promenade/loisirs** et dans 14 % des cas lors d'un trajet domicile-travail ou domicile-école.

Une étude de l'Ifsttar¹ montre que les accidents des **piétons de 10-15 ans** se produisent principalement sur le trajet domicile-école, principalement le jour, avec un pic le mercredi : l'enfant effectue souvent **une traversée précipitée** (en général hors passage piéton) qui surprend le conducteur du véhicule (39 % des cas). Un obstacle à la visibilité (véhicule stationné ou arrêté) est présent dans 31 % des cas. Dans 17 % des cas, l'enfant traverse en confiance sur un passage piéton et est détecté trop tard par le conducteur.

Dans les trois quarts des cas, l'accident se situe à **moins de 500 m du collège** dans des zones à forte densité de trafic, plutôt lors de la traversée de voies principales. Les transports en commun et le fait que les adolescents soient seuls, entre eux, ou avec un adulte, influent, directement ou indirectement, sur la survenue d'accidents.

¹ *Projet PAAM, Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité, Ifsttar, 2015.*

Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)

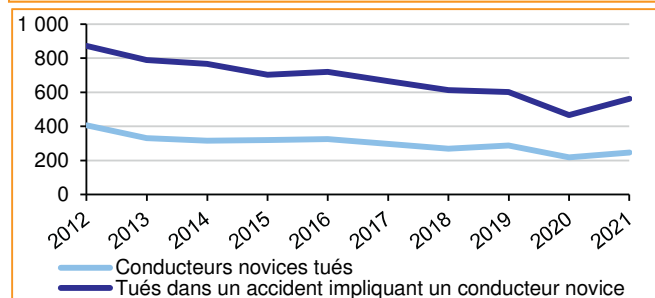
En 2022, 54 % des conducteurs novices tués ont entre 18 et 24 ans. 81 % des conducteurs novices tués en véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un conducteur novice depuis 2010

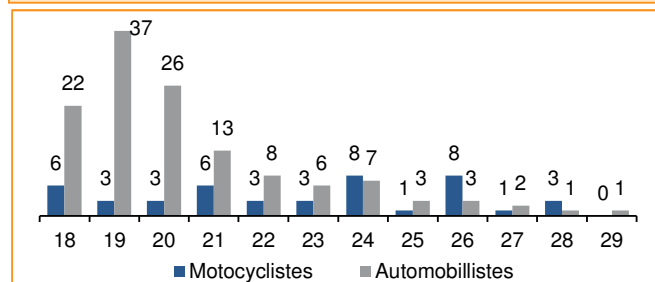
	Tués			Évolutions	
	2022	2021	2019	2019-2022	2021-2022
Dans acc. impliquant un novice	659	562	600	+ 9,8 %	+ 13,7 %
Novices	296	248	288	+ 2,8 %	+ 19,4 %
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2022	2010 à 2019	
Tués dans accidents impliquant un conducteur novice			+ 3,2 %	- 5,2 %	
Tués hors accidents impliquant un conducteur novice			- 0,5 %	- 1,5 %	
Tous tués			+ 0,2 %	- 2,3 %	

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un conducteur novice a diminué en moyenne de -5,2 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice



Nombre de conducteurs novices tués (motocyclistes ou automobilistes) selon l'âge



Nombre de conducteurs novices impliqués dans un accident mortel selon l'ancienneté du permis

Trimestres de permis	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	Total
Conducteurs novices impliqués	55	100	99	91	76	68	82	62	633

Nombre de conducteurs tués selon le mode et l'âge, pour les novices et les expérimentés

	Conducteurs novices tués			Conducteurs expérimentés tués		
	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans
Motocyclistes	32 (20%)	13 (52%)	11 (44%)	59 (19%)	47 (27%)	48 (27%)
Véhicules de tourisme	119 (75%)	10 (40%)	13 (52%)	241 (76%)	113 (66%)	122 (69%)
Véhicules utilitaires	6 (4%)	2 (8%)	1 (4%)	15 (5%)	10 (6%)	6 (3%)
Poids lourds + TC	2 (1%)	0 (0%)	0 (0%)	3 (1%)	1 (1%)	2 (1%)
Total	159 (100%)	25 (100%)	25 (100%)	318 (100%)	171 (100%)	178 (100%)

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

En 2022, un conducteur novice est impliqué dans 18 % des accidents corporels enregistrés dans le fichier BAAC. 659 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 20 % de la mortalité routière. Parmi ces 659 personnes tuées, 296 sont des conducteurs novices et 363 d'autres usagers.

Entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice a baissé de - 5,2 % par an. Cette baisse est quatre fois plus forte que celle des autres usagers. En 2022, on observe une augmentation de + 9,8 % par rapport à 2019, ce qui est supérieur à l'augmentation tous usagers (+ 0,7 %).

Selon le milieu

82 % des conducteurs novices sont tués hors agglomération et hors autoroute, contre 75 % pour les conducteurs expérimentés.

Selon l'expérience

Le nombre de conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels est **plus élevé la première année d'obtention du permis** (345 conducteurs impliqués, contre 288 la deuxième année).

Selon le mode de déplacement et l'âge

Les **automobilistes constituent 60 % des conducteurs novices tués et les motocyclistes 32 %**, contre respectivement 62 % et 34 % en 2019.

Parmi les 296 conducteurs novices tués, 54 % ont entre 18 et 24 ans et 8 % entre 25 et 29 ans.

90 % des novices tués sont des hommes contre 86 % en 2019.

On observe un pic de conducteurs novices tués à **18-20 ans pour les automobilistes** et à **24-26 ans pour les motocyclistes**.

¹ Les catégories considérées sont les motocyclistes, les VT, VU, PL, TC, quads lourds et engins spéciaux, car ces véhicules nécessitent obligatoirement l'obtention d'un permis pour les utiliser sur une voie ouverte à la circulation publique.

Nombre de conducteurs novices selon leur responsabilité présumée dans les accidents mortels

	Conducteurs novices Responsabilité présumée		Conducteurs expérimentés 20-34 ans	
	Oui	Non	Part de responsables présumés	Part de responsables présumés
Motocyclettes	77	27	74%	81%
Véhicules de tourisme	306	72	81%	70%
Véhicules utilitaires	32	8	80%	65%
Poids lourds + TC + autres	35	76	32%	37%
TOTAL	450	183	71%	69%

Nombre de conducteurs novices selon le facteur de vitesse excessive dans les accidents mortels

	Conducteurs novices			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	Facteur vitesse identifié	Facteur vitesse non identifié	Part facteur vitesse	Part facteur vitesse
Motocyclettes	45	59	43%	50%
Véhicules de tourisme	142	236	38%	32%
Véhicules utilitaires	4	36	10%	16%
Poids lourds + TC + autres	4	107	4%	5%
TOTAL	195	438	31%	31%

Nombre de conducteurs novices selon leur alcoolémie dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon l'alcoolémie			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positive	connue	Part positive	Part positive
Motocyclettes	14	77	18%	28%
Véhicules de tourisme	97	320	30%	32%
Véhicules utilitaires	7	37	19%	17%
Poids lourds + TC + autres	1	107	1%	6%
TOTAL	119	541	22%	28%

Nombre de conducteurs novices selon la présence de stupéfiants dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon le contrôle stupéfiant			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positive	connue	Part positive	Part positive
Motocyclettes	6	75	8%	22%
Véhicules de tourisme	57	311	18%	21%
Véhicules utilitaires	4	33	12%	11%
Poids lourds + TC + autres	3	101	3%	5%
TOTAL	70	520	13%	19%

Selon la responsabilité

L'inexpérience de la conduite se traduit par une responsabilité présumée des **automobilistes** dans les accidents mortels plus élevée que chez les automobilistes expérimentés âgés de 20 à 34 ans (81 % contre respectivement 70 %).

Vitesse

Dans les accidents mortels, une vitesse excessive est identifiée chez 31 % des conducteurs novices, comme chez les conducteurs expérimentés âgés entre 20 et 34 ans.

Alcool et stupéfiants

L'alcool est présent en 2022 chez les conducteurs novices impliqués dans 22 % des accidents mortels, avec cette année un ratio inférieur à celui des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans (28 %) ; les stupéfiants sont aussi un facteur pour les conducteurs novices (13 %), inférieur au taux des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans (19 %).

La proportion de conducteurs d'automobiles novices positifs à l'alcool ou aux stupéfiants dans les accidents mortels ne se distingue pas de celle des conducteurs de 20-34 ans expérimentés, contrairement à celle des conducteurs de motos novices qui est nettement inférieure à celle des conducteurs de 20-34 ans expérimentés : rapports de 1 pour 1,6 pour l'alcool et de 1 pour 2,6 pour les stupéfiants en faveur des conducteurs novices.

La part des conducteurs novices contrôlés positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel augmente en fonction de l'âge : 21 % chez les 20-24 ans, 23 % chez les 25-29 ans avec un léger rebond à 27 % chez les 30-34 ans pour redescendre ensuite.

Catégorie socio-professionnelle (CSP)

67 % des conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels sont d'une des quatre CSP suivantes :

- les professions intermédiaires et employés (23 %),
- les ouvriers (23 %),
- les conducteurs professionnels (6 %),
- les étudiants (15 %).

Aucun conducteur novice n'appartient à la CSP cadre et professions intellectuelles supérieures contre 3,5 % pour les conducteurs expérimentés.

La proportion d'étudiants est inférieure à celle de 2019.

Selon la météo, le jour ou la nuit

En 2022, la mortalité des accidents impliquant un conducteur novice et celle des accidents ne font l'objet d'aucune différence sensible vis-à-vis de la météorologie ou de la luminosité.

Les jeunes adultes (18-24 ans)

Les jeunes adultes sont majoritairement tués la nuit et en fin de semaine. Leur mortalité par million d'habitants est deux fois supérieure à celle de l'ensemble de la population.

Les jeunes adultes conducteurs sont plus souvent présumés responsables que les autres conducteurs.

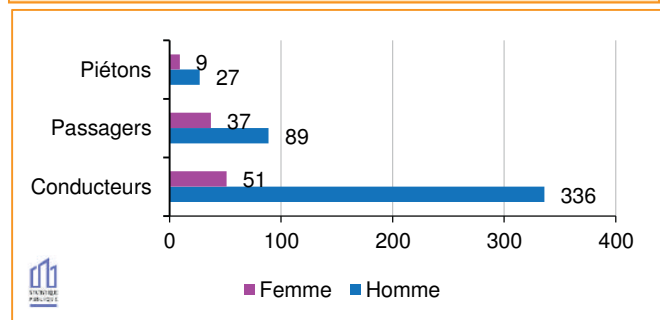
Evolution de la mortalité des jeunes adultes depuis 2010

2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
549	505	549	0,0 %	+ 8,7 %

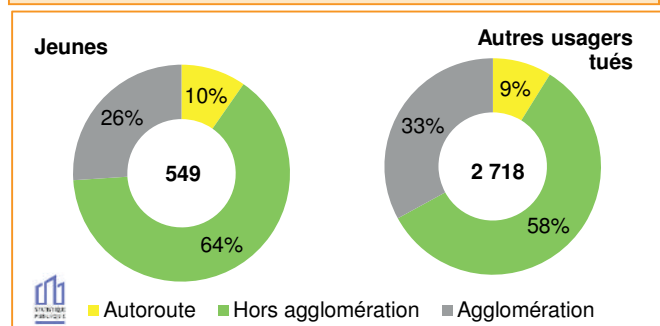
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués jeunes adultes	0,0%	- 4,5 %
Tués non jeunes adultes	+ 0,3 %	- 1,8 %
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %

*Lecture : de 2010 à 2019, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de 4,5 % par an.

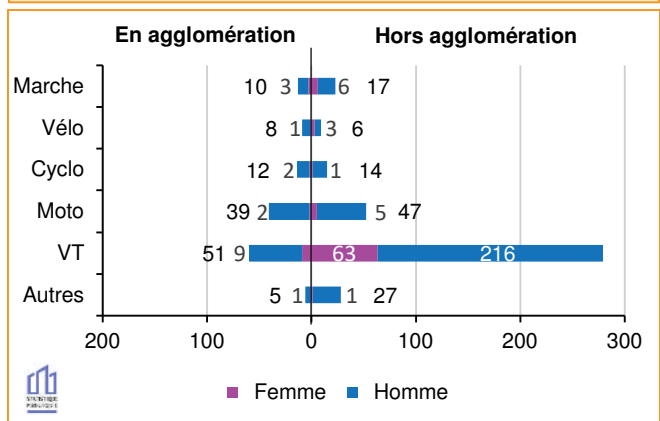
Nombre de jeunes adultes tués selon le sexe et la place dans le véhicule



Répartition des jeunes adultes tués selon le milieu routier



Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement et le sexe



En 2022, 549 jeunes adultes (âgés de 18 à 24 ans) ont été tués dans les accidents de la route soit 17 % des personnes tuées, alors qu'ils représentent 8 % de la population française. Ce ratio est de 14 % en agglomération et de 18 % hors agglomération. Un jeune adulte est impliqué dans un accident sur trois.

On estime que les jeunes adultes représentent 18 % des blessés graves MAIS3+ et 23 % des blessés légers MAIS1-2. Ils représentent également 19 % des blessés avec séquelles.

Entre 2010 et 2019, la mortalité des jeunes adultes a diminué davantage que celle des autres usagers, autant en agglomération que sur les routes hors agglomération. Mais elle n'a pas diminué sur autoroute.

Entre 2019 et 2022, la stabilité du nombre de tués masque une augmentation sur autoroute (+ 20 %) et une réduction en agglomération (- 14 %).

Le nombre de jeunes adultes tués par million d'habitants (101) est deux fois plus élevé que la moyenne tous âges (50).

Les 387 jeunes adultes conducteurs tués sont très majoritairement des hommes (87 %). C'est encore plus marqué en agglomération (94 %). Le sur-risque masculin ne s'exprime pas seulement chez les conducteurs tués mais aussi chez les piétons tués (75 % d'hommes) et les passagers tués (71 % d'hommes).

Mobilités selon le milieu routier

62 % des jeunes adultes décèdent en véhicule de tourisme. Cette part s'élève à 69 % hors agglomération alors qu'elle n'est que de 42 % en agglomération.

17 % des jeunes adultes tués le sont à motocyclette. 10 % des jeunes adultes tués sont en mode actif (marche, vélo ou EDPm). Cette part est de 8 % hors agglomération et s'élève à 15 % en agglomération.

353 jeunes adultes ont été tués sur les routes hors agglomération en 2022, soit 64 % des jeunes adultes tués. C'est 6 points de plus que chez les autres usagers tués (58 %). 245 d'entre eux se sont tués en VT (véhicule de tourisme), 49 en motocyclette, 15 en cyclomoteur, 12 à pied, 7 à vélo et 1 en EDPm.

143 jeunes adultes ont été tués en agglomération, dont 60 en VT, 41 à motocyclette, 14 à cyclomoteur, 4 à vélo, 5 en EDPm et 13 à pied.

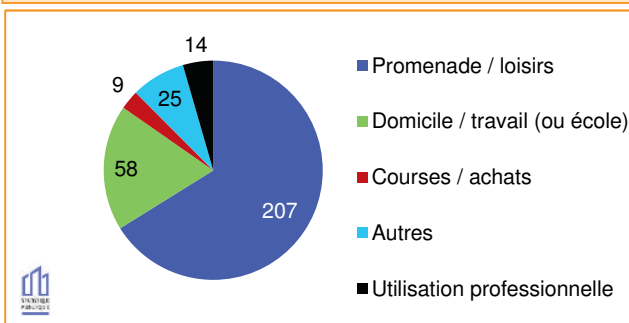
Sur les 53 jeunes adultes tués sur autoroute, 34 ont été tués en VT, 3 à motocyclette et 11 à pied.

Equipements de sécurité

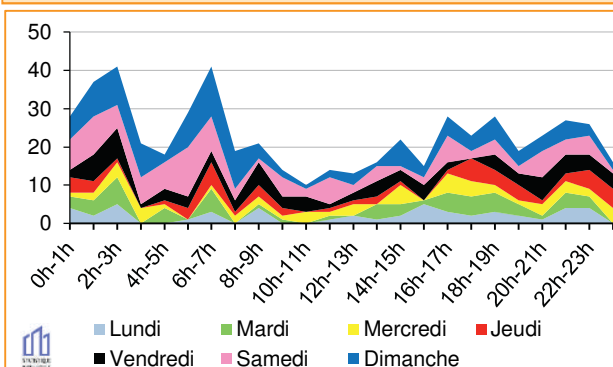
Sur les 113 jeunes adultes tués en 2RM, 9 ne portaient pas de casque dont 8 en agglomération.

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les jeunes adultes conducteurs tués est de 19 % et de 42 % chez les jeunes adultes passagers tués. Pour les conducteurs alcoolisés ou avec stupéfiants, cette part s'élève à 27 %.

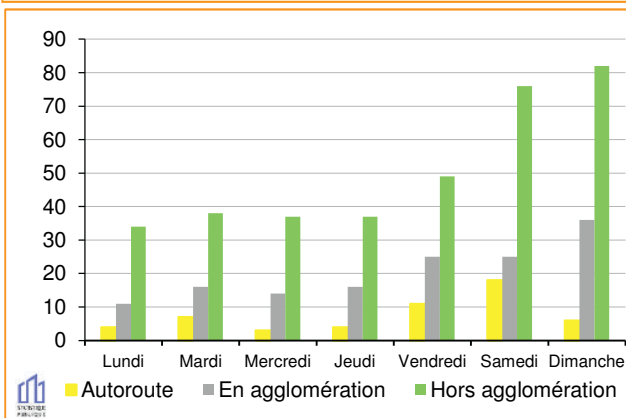
Répartition du nombre de jeunes adultes conducteurs tués en fonction du trajet effectué



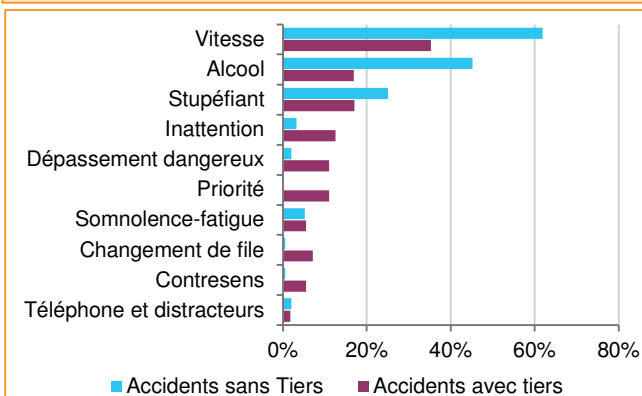
Nombre de jeunes adultes tués selon le jour et l'heure



Répartition des jeunes adultes tués selon le jour et le milieu routier



Principales causes des accidents mortels dont le présumé responsable est un jeune adulte



Temporalité

66 % des jeunes adultes tués le sont lors de trajets de loisirs. Ce taux est même de 73 % en agglomération, contre 62 % chez les tués des autres âges.

La mortalité routière des jeunes adultes survient pour 60 % la nuit, contre 39 % pour les autres usagers tués. Ce ratio s'élève à 67 % en agglomération et 77 % sur autoroute. Au total, 327 jeunes adultes sont décédés de nuit. Les jeunes adultes représentent 23 % de la mortalité de nuit, mais seulement 12 % de la mortalité de jour. Pour les jeunes adultes conducteurs décédés la nuit, l'alcool est présent dans 18 % des cas pour les accidents corporels et dans 37 % des cas pour les accidents mortels. Ces ratios de jour sont 4 % et 11 %.

La mortalité des jeunes adultes est particulièrement marquée les jours non ouvrés. Ainsi, 44 % des jeunes adultes ont été tués un jour non ouvré contre 32 % pour les autres usagers tués. Cette surmortalité survient pour moitié entre minuit et 7h du matin, alors que cette tranche horaire ne concentre qu'un quart des décès pour les autres tranches d'âge.

Hors agglomération hors autoroute, le week-end concentre le plus grand nombre de jeunes adultes tués.

Permis de conduire, assurance

52 % des jeunes adultes tués dans un accident sont des conducteurs novices (moins de deux ans de permis). Cette part atteint 58 % pour les VT.

5 % des jeunes adultes conducteurs de VT impliqués n'avaient pas de permis valide (3 % pour les 25 ans et plus). Cette part s'élève à 13 % pour les motocyclistes (5 % pour les 25 ans et plus).

7 % des jeunes adultes conducteurs impliqués n'étaient pas assurés (4 % pour les 25 ans et plus).

Responsabilité dans les accidents

Les jeunes adultes conducteurs sont plus fréquemment présumés responsables dans les accidents corporels que les autres conducteurs : la proportion de conducteurs présumés responsables est de 66 % chez les jeunes adultes contre 56 % chez les autres. Cette écart est également marqué pour les accidents mortels (75 % contre 64 %).

Sur la période 2020-2022 dans les accidents mortels, les facteurs vitesse (47 %), alcool (29 %) et stupéfiant (21 %) sont les plus présents chez les jeunes adultes présumés responsables (voir page 125).

Un quart des jeunes adultes conducteurs impliqués dans un accident mortel en 2022 a une alcoolémie supérieure à 0,5 g/L de sang. Ce sont majoritairement des automobilistes et ils sont dans 9 cas sur 10 en situation de délit (alcoolémie supérieure à 0,8 g/L de sang). Ces accidents ont lieu principalement entre 19h et 7h du matin.

Les seniors (65 ans et plus)

Les seniors sont particulièrement touchés par les accidents de la route au-delà de 75 ans : avec 75 tués/Mhab pour les 75-84 ans et 80 tués/Mhab pour les 85 ans et plus.

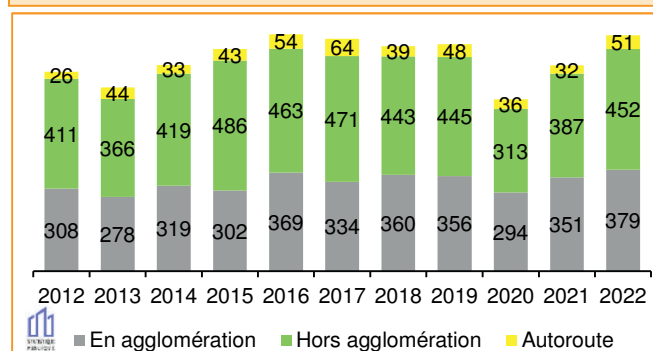
Evolution de la mortalité des seniors depuis 2010

2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
882	770	849	+ 3,9 %	+ 14,5 %

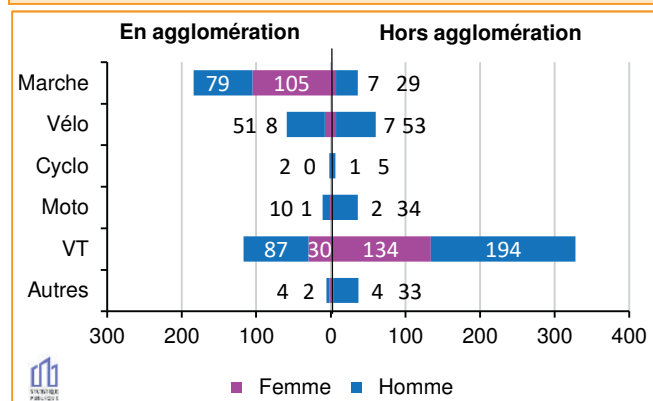
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués seniors de plus de 65 ans	+ 1,3 %	+ 1,2 %
Tués de moins de 65 ans	- 0,1 %	- 3,3 %
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %

*Lecture : de 2010 à 2019, le nombre de seniors tués a augmenté en moyenne de 1,2 % par an.

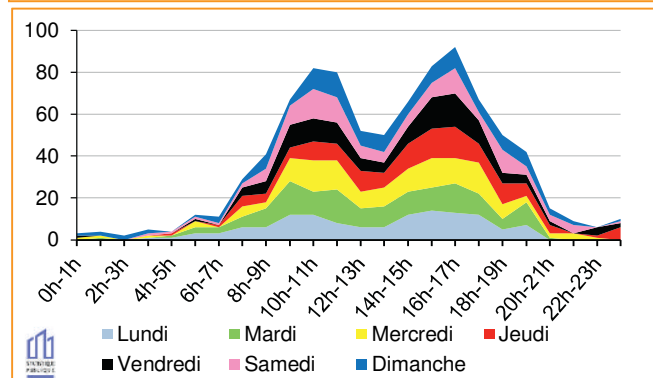
Évolution du nombre de seniors (65 ans et plus) tués selon le milieu routier



Répartition des seniors tués selon le jour et l'heure



Répartition des seniors tués selon le sexe et le mode de déplacement



En 2022, 882 seniors sont décédés dans un accident de la route, dont 386 âgés de 65 à 74 ans, 316 âgés de 75 à 84 ans et 180 âgés de 85 ans ou plus. Les seniors représentent ainsi 27 % des personnes tuées alors qu'ils constituent 21 % de la population. Ils représentent par ailleurs 8 % des personnes blessées.

Après des années 2020 et 2021 avec une forte réduction du nombre de tués seniors du fait des restrictions de déplacements liées à la gestion de la pandémie, le nombre de tués seniors retrouve un niveau légèrement supérieur à celui des années avant COVID (853 tués en moyenne sur la période 2017-2019).

La gravité

Une **gravité élevée** marque l'accidentalité des seniors : plus ils avancent en âge, plus cette gravité est importante.

En 2022, pour les 65-74 ans, on estime à 26 le nombre de tués pour 100 blessés graves MAIS3+ et 16 blessés graves MAIS3+ pour 100 blessés légers et modérés MAIS1-2, alors que pour les moins de 65 ans, ces proportions sont respectivement de 18 et 7.

La gravité est maximale pour les seniors âgés de 75 ans et plus : 48 tués pour 100 blessés graves.

Équipements de sécurité

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les seniors tués est de 14 %, alors qu'il est de 27 % chez les jeunes adultes (18-24 ans).

Hommes et femmes

Bien que les hommes restent majoritaires dans la mortalité des seniors, la proportion de femmes y est plus élevée (34 %) que parmi les moins de 65 ans (18 %). Ceci s'explique en partie par la part plus importante de femmes dans la population senior (57 % de femmes contre 50 % parmi les moins de 65 ans).

51 % des piétons seniors tués sont des femmes contre 28 % pour les moins de 65 ans ; mais 87 % des cyclistes seniors tués sont des hommes, pour 86 % chez les moins de 65 ans, un résultat proche.

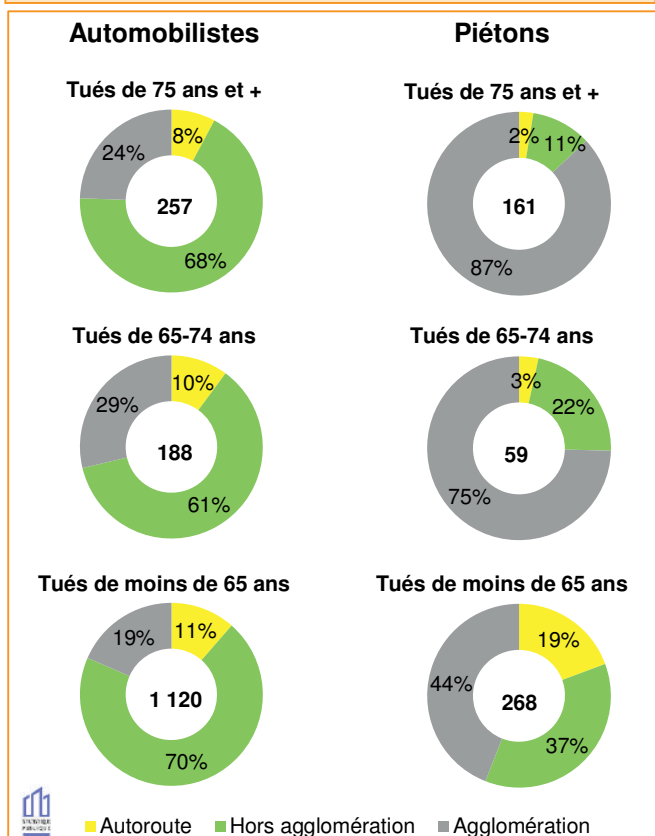
Selon le jour et l'heure

Contrairement aux moins de 65 ans pour lesquels le nombre de tués est plus marqué en fin de semaine, le nombre de tués seniors est réparti de manière homogène sur l'ensemble de la semaine, avec même une légère baisse observée en fin de semaine.

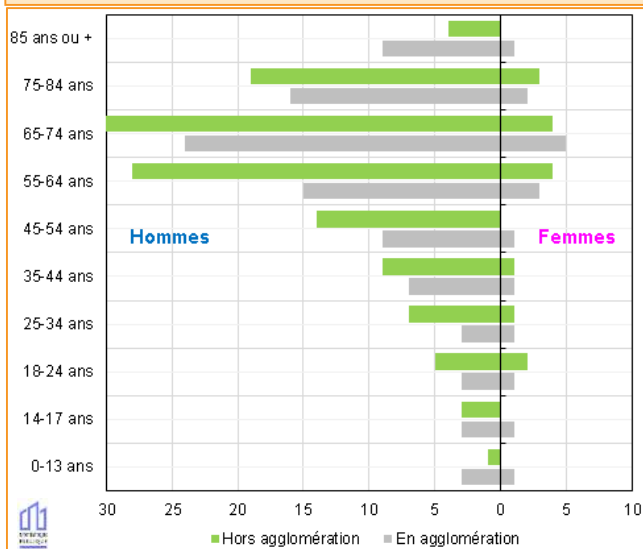
La part de personnes tuées de nuit est plus faible pour les seniors (20 %) que pour les moins de 65 ans (51 %). 86 % des seniors tués le sont entre 7h et 19h, contre 51 % pour les moins de 65 ans.

Le nombre de seniors tués selon l'heure présente des **pics marqués de 10h à 12h (surtout en agglomération) et de 15h à 18h (surtout hors agglomération)**. Pour les moins de 65 ans, les pics sont de 6h à 8h et surtout de 16h à 20h.

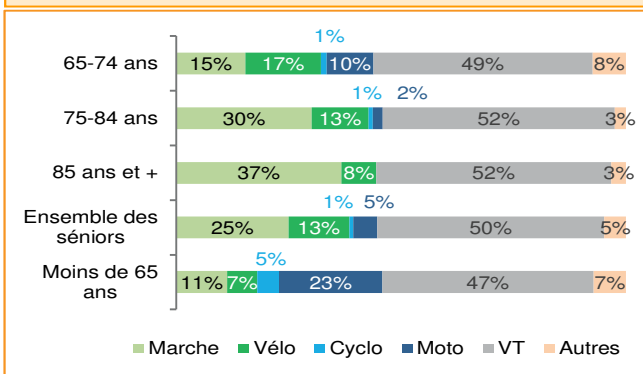
Répartition des automobilistes et piétons tués selon le milieu routier et la classe d'âge



Répartition des cyclistes tués selon le milieu routier, l'âge et le sexe



Répartition des tués selon le mode de déplacement



Le risque

En 2022, le nombre de personnes tuées ramené à la population de la tranche d'âge montre **un sur-risque pour les seniors de 75 ans et plus** : 75 tués par million d'habitants pour les 75-84 ans et 80 tués par million d'habitants pour les 85 ans et plus (52 pour les 65-74 ans) contre 46 pour les moins de 65 ans.

Les seniors présentent également un risque plus élevé en agglomération (27 seniors tués par million d'habitants contre 13 pour les moins de 65 ans).

Selon le milieu routier

En agglomération, une personne tuée sur trois est un senior. **Les seniors sont plus souvent tués en agglomération que les moins de 65 ans** : 43 % des personnes tuées de 65 ans et plus le sont en agglomération (37 % pour les 65-74 ans, 43 % pour les 75-84 ans et 56 % pour les 85 ans et plus) contre 28 % pour les moins de 65 ans. Cet écart est avant tout lié au mode piéton, surreprésenté dans la mortalité des seniors (25 %).

Les écarts observés entre les seniors et les moins de 65 ans varient selon les modes de déplacement :

- les automobilistes seniors tués le sont dans 74 % des cas hors agglomération (autoroutes comprises), contre 81 % pour les moins de 65 ans ;
- a contrario, **les piétons seniors tués le sont 8 fois sur 10 en agglomération (75 % des 65-74 ans et 87 % des 75 ans et plus)**, contre la moitié pour les piétons de moins de 65 ans ;
- le nombre de décès chez les hommes cyclistes est beaucoup plus élevé pour les classes d'âge entre 55 et 84 ans, notamment hors agglomération.

Selon le mode de déplacement

Globalement, les seniors décèdent plus souvent en voiture (50 %) que les moins de 65 ans (47 %). Ce ratio est de 52 % chez les 75 ans et plus. Si ces proportions sont assez proches, la répartition entre les autres modes de déplacement varie fortement entre seniors de 65-74 ans, 75-84 ans et 85 ans et plus : le 2RM est encore présent (11 %) et la part du vélo (17 %) supérieure à celle de la marche (15 %) chez les 65-74 ans, puis le rapport entre vélo et marche se renverse et le 2RM disparaît.

Responsabilité présumée

Les conducteurs seniors sont plus souvent présumés responsables d'accidents mortels (dans 64 % des cas) que les autres conducteurs (56 % des cas).

Le nombre de seniors présumés responsables rapporté au million d'habitants de cet âge est équivalent après 75 ans au ratio analogue des 25-34 ans, et inférieur à celui des 18-24 ans. Cependant, rapporté au kilométrage réalisé, le risque d'être présumé responsable pour les 75-84 ans dépasse celui des 25-34 ans, et, pour les 85 ans et plus, celui des 18-24 ans (voir page 125).

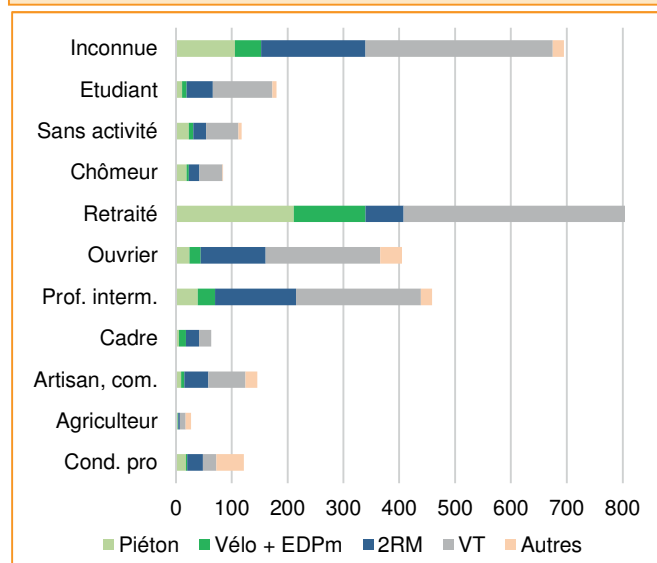
Les accidents selon la catégorie socio-professionnelle

En 2022, près d'un tiers des accidents mortels ont impliqué au moins un conducteur ou piéton retraité et un quart ont impliqué un usager de profession intermédiaire ou employé.

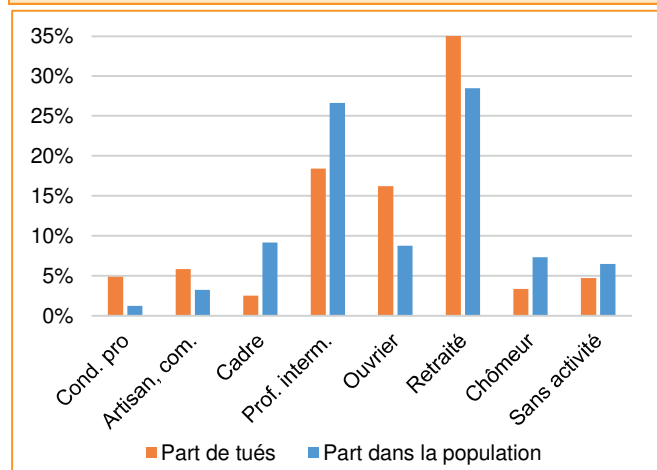
	Tués	Part de tués	Nombre d'acc. mortels avec...	Part sur l'ensemble des acc. mortels
Conducteur pro.	122	5%	443	14%
Agriculteur	27	1%	58	2%
Artisan, com.	146	6%	229	7%
Cadre	63	3%	135	4%
Prof. interm.	459	19%	776	25%
Ouvrier	405	16%	581	19%
Retraité	876	35%	949	31%
Chômeur	84	3%	122	4%
Sans activité pro.	118	5%	143	5%
Etudiant	180	7%	216	7%

NB : Les forces de l'ordre enregistrent la catégorie socio-professionnelle (CSP) des personnes impliquées dans les accidents corporels de la circulation routière selon des modalités un peu différentes de l'INSEE. Par exemple, la catégorie « retraité » est utilisée ici.

Nombre de personnes tuées par CSP selon le mode de déplacement en 2022



Répartition des tués et de la population en 2022 selon la CSP pour les personnes de 15 ans et plus



Source : INSEE et données BAAC

En 2022, la catégorie socio-professionnelle (CSP) des personnes de plus de 16 ans¹ impliquées dans les accidents est **inconnue** pour **22 % des tués** et pour 41 % des blessés enregistrés dans le BAAC.

Parmi les 2 480 personnes tuées dont la CSP est connue, 876 personnes sont des retraités (35 %), 459 de profession intermédiaire ou employés (19 %), 405 des ouvriers (16 %), 180 des étudiants (7 %), 146 des artisans, commerçants ou chefs d'entreprise (6 %), 122 des conducteurs professionnels (5 %), 118 sans activité professionnelle (5 %), 84 des chômeurs (3 %), 63 des cadres ou de profession intellectuelle supérieure (3 %), 27 des agriculteurs exploitants (1 %).

Risques généraux

Sur l'ensemble des usagers, **presque la moitié des piétons et des cyclistes tués sont des retraités**. Les ouvriers et la catégorie des professions intermédiaires et employés constituent la moitié des tués en 2RM avec une CSP renseignée. **Les retraités représentent un tiers des tués en VT dont la CSP est connue**.

Les conducteurs professionnels ont un fort sur-risque lié à leur activité : ils ne représentent que 1,2 % de la population de plus de 15 ans pour 4,9 % des tués de plus de 15 ans de CSP connue. Pour ces usagers, l'utilisation professionnelle du véhicule est le motif du trajet pour 57 % des tués, ce qui contraste fortement avec les autres personnes qui ont une activité professionnelle et pour lesquels ce motif ne représente que 8 % des tués.

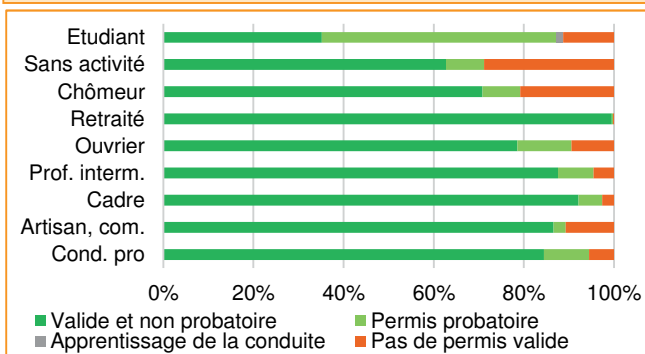
Les ouvriers, les artisans, commerçants et chefs d'entreprise, ainsi que les retraités présentent également un sur-risque avec respectivement une part de 8,7 %, 3,2 % et 28,5 % dans la population de plus de 15 ans, pour une part de 16,2 %, 5,8 % et 35,1 % dans la mortalité routière pour les personnes de plus de 15 ans avec une CSP renseignée. A contrario, les cadres et professions intellectuelles supérieures ainsi que les chômeurs sont les plus sous représentés dans la mortalité (respectivement 2,5 % et 3,4 %) par rapport à leur effectif dans la population (respectivement 9,2 % et 7,3 %).

Quelle que soit la CSP, **la très grande majorité (85 %) des conducteurs tués sont des hommes**. Les retraités présentent une part de femmes tués deux fois plus importante que les autres CSP (34 % contre 17 %) du fait de la prédominance de la marche comme mode de déplacement, où plus de la moitié des piétons retraités tués sont des femmes, et du fait que 7 passagers retraités tués sur 10 sont des femmes.

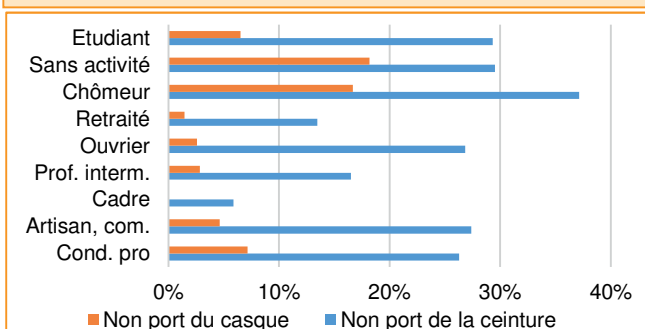
La part de tués en journée est particulièrement importante pour les retraités, avec 81 %, bien au-dessus de la moyenne de 57 %. Elle est en revanche sensiblement plus faible pour les étudiants et les personnes sans activité professionnelle avec respectivement 39 % et 40 % de tués en journée.

¹ La CSP pour les moins de 16 ans n'est pas considérée, à l'exception de la comparaison aux tranches de la population

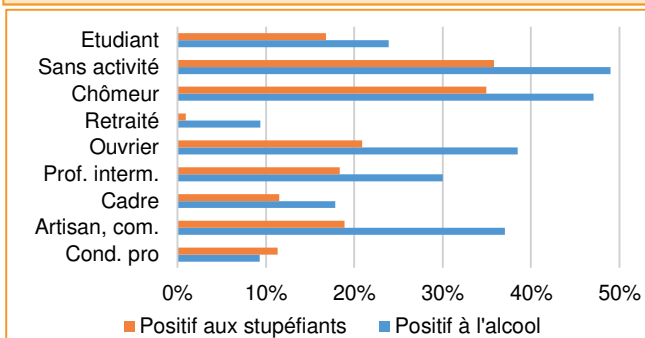
Répartition des conducteurs tués par CSP selon le permis de conduire



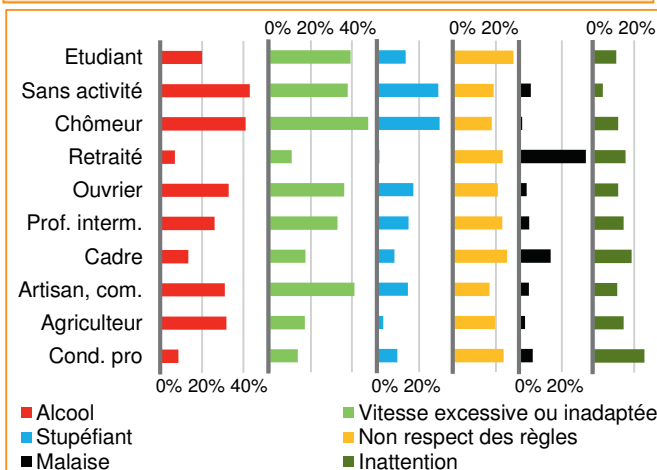
Non port du casque pour les usagers tués de 2RM et non port de la ceinture pour les usagers tués de véhicules carrossés



Positivité à l'alcool ou aux stupéfiants lorsque le test a été réalisé pour les conducteurs présumés responsables d'accident mortels



Principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels selon la CSP



Lecture : le facteur alcool est présent pour 20% des étudiants, conducteurs ou piétons, présumés responsables d'accidents mortels.
NB : un présumé responsable peut avoir plusieurs facteurs

Permis, casque et ceinture

Parmi les conducteurs tués de véhicules nécessitant un permis de conduire et lorsque l'information est connue, **29 % des personnes sans activité et 21 % des chômeurs ne possèdent pas de permis valide**, contre 5 % pour les autres catégories de CSP.

Le port de la ceinture pour les personnes tuées dans les véhicules carrossés (VT, VU, PL) est très disparate suivant la CSP. La ceinture n'est pas bouclée pour 37 % des chômeurs, 30 % des personnes sans activité professionnelle, 29 % des étudiants, 27 % des artisans, commerçants et chefs d'entreprise, 27 % des ouvriers, 26 % des conducteurs professionnels, 17 % des personnes en professions intermédiaires ou employés, 13 % des retraités, 6 % des cadres et professions intellectuelles supérieures.

La part d'usagers de 2RM tués ne respectant pas le port du casque est supérieure à 15% pour les chômeurs et les personnes sans activité professionnelle alors qu'elle n'excède pas 7 % pour les autres CSP.

Facteurs d'accidents mortels

Pour les présumés responsables (PR) d'accidents mortels, **l'alcoolémie est supérieure au taux légal pour 43 % des personnes sans activité dont le taux d'alcool est renseigné et 41 % des chômeurs mais 7 % des retraités, 8 % des conducteurs professionnels, 13 % des cadres et 20 % des étudiants.**

Le contrôle est **positif aux stupéfiants pour 30 % des chômeurs** qui sont PR d'accidents mortels et **dont le résultat du dépistage est connu, 29 % des personnes sans activité, mais 1 % des retraités, 8 % des cadres et 9 % des conducteurs professionnels.**

Les facteurs observés pour les présumés responsables d'accidents mortels sont semblables pour les **chômeurs** et les personnes sans activité professionnelle avec un facteur alcool présent chez 41 et 43 % des PR, un facteur vitesse présent chez 48 et 38 % des PR et un facteur stupéfiant présent chez 30 et 29 % des PR. Les professions intermédiaires et **employés**, les **ouvriers** ainsi que les artisans, commerçants et chefs d'entreprise ont des résultats proches avec une présence d'alcool ou de stupéfiants inférieure aux catégories précédentes (respectivement 26, 33 et 31 % pour l'alcool et 15, 17 et 15 % pour les stupéfiants). Les **étudiants** se démarquent de ces trois catégories avec une présence d'alcool moins fréquente (20 %) mais un non-respect des règles de circulation plus important (28 % contre 20 à 23 % pour les trois catégories). Avec des similarités sur la présence du facteur alcool sur les PR (8 et 13 %) et du facteur vitesse (14 et 17 %), les **conducteurs professionnels** et les **cadres** et professions intellectuelles supérieures ont des profils relativement proches. Malgré certains points communs avec ces deux catégories, les **retraités** se distinguent par la présence du facteur malaise beaucoup plus élevée, avec 32 % contre 15 % pour les cadres.

Les accidents liés au travail

Les personnes décédées lors d'un trajet lié au travail sont très majoritairement des hommes : **96 % en trajet professionnel (risque mission) et 80 % en trajet domicile-travail (risque trajet).**

28 % des décès en trajet professionnel ont lieu sur autoroute et la moitié de ces décès concernent un PL ou un VU.

Evolution de la mortalité en trajet domicile-travail depuis 2010

2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
345	308	295	+ 16,9 %	+ 12,0 %

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués en trajet domicile-travail	+ 5,4 %	- 5,2 %
Tués non trajet domicile-travail	- 0,3 %	- 1,9 %
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %

*Lecture : de 2010 à 2019, le nombre de personnes tuées en trajet domicile-travail a diminué en moyenne de -5,2 % par an.

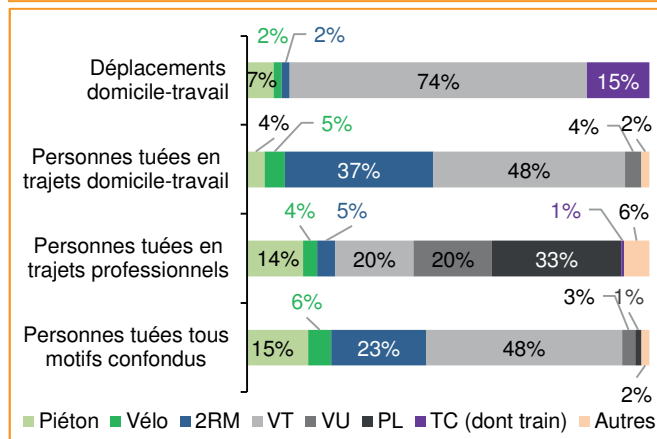
Evolution de la mortalité en trajet professionnel depuis 2010

2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
140	146	111	+ 26,1 %	- 4,1 %

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués en trajet professionnel	+ 8,0 %	- 4,0 %
Tués non trajet professionnel	- 0,1 %	- 2,2 %
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %

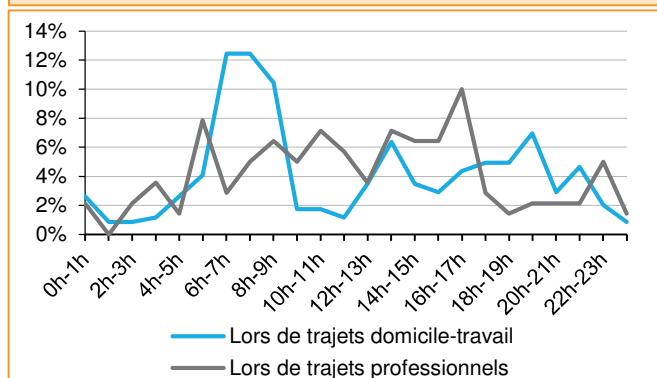
*Lecture : de 2010 à 2019, le nombre de personnes tuées en trajet professionnel a diminué en moyenne de -4 % par an.

Déplacements domicile-travail et personnes tuées par type de trajet, selon le mode



Sources : Fichiers BAAC et Insee²

Répartition des personnes tuées dans les accidents liés au travail selon l'heure



En 2022, **485 personnes** ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail (et 1 102 si l'on compte tous les tués dans ces accidents), soit 15 % de la mortalité routière (plus précisément, 18 % de la mortalité où le motif de déplacement est renseigné) :

- **71 % (345) lors d'un trajet domicile-travail** (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail), soit 13 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné ;
- **29 % (140) lors d'un trajet professionnel** (trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle), soit 5 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné.

Après une baisse en 2019 et durant les deux années marquées par la pandémie, le nombre de personnes tuées dans un trajet lié au travail a retrouvé une valeur comparable aux chiffres des années 2014-2018 alors que le développement du télétravail réduit les trajets domicile-travail (+ 5,4 % de tués entre 2019 et 2022).

Parmi les salariés couverts par la CNAMTS¹, en 2019, 283 personnes ont été tuées sur un trajet domicile-travail et 57 dans un trajet professionnel, soit 19 % des décès professionnels avec risque identifié.

Selon le mode de déplacement

Hors agglomération (dont autoroutes), les personnes tuées en trajet domicile-travail le sont principalement en **véhicule de tourisme** (56 % des cas soit 146 personnes tuées). Les **deux-roues motorisés** représentent une part importante de la mortalité dans les trajets domicile-travail : 46 % en agglomération (38 personnes tuées) et 31 % hors agglomération (72 personnes tuées), alors que ce mode n'est utilisé que **dans 2 % des trajets domicile-travail**². Les usagers de motos lourdes sont les plus nombreux parmi ces personnes tuées.

En agglomération, les **piétons et les cyclistes** sont également fortement touchés (10 % et 15 % des personnes tuées en trajet domicile-travail). Les transports en commun (train inclus) représentent 15 % des trajets domicile-travail, mais aucun tué en 2022.

La moitié des 140 personnes tuées lors d'un trajet professionnel l'a été en poids lourd (46 personnes) ou en **véhicule utilitaire** (28 personnes).

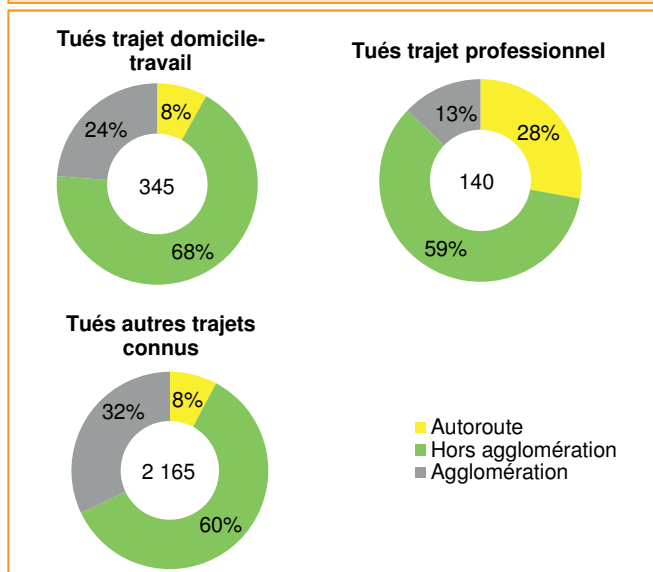
Selon le jour et l'heure

Les décès dans un trajet lié au travail interviennent très majoritairement **en jours ouvrés** (86 % quel que soit le type de trajet). Lors d'un trajet **domicile-travail** les décès se concentrent le matin entre 6h et 9h. Les décès lors d'un **trajet professionnel** ont lieu **tout au long de la journée** (avec une légère hausse en fin d'après-midi).

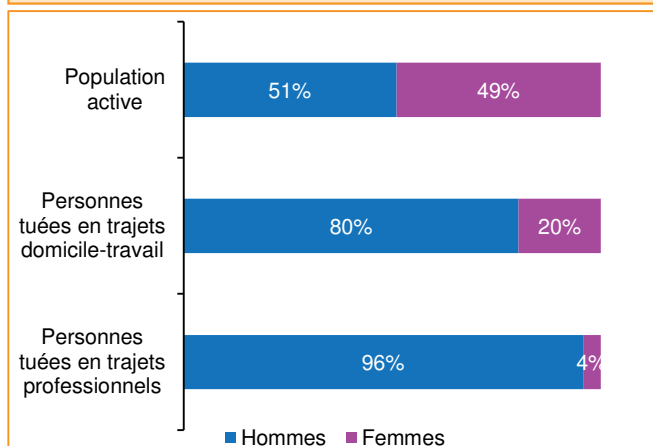
¹ Rapport annuel 2019 de l'Assurance maladie Risques professionnels, CNAMTS. La CNAMTS gère notamment la branche accidents du travail du régime général de la sécurité sociale. Elle couvre les salariés de l'industrie, du commerce et des services.

² Partir de bon matin, à bicyclette..., Insee Première n° 1629, Insee, janvier 2017.

Répartition des décès lors d'un trajet lié au travail et pour les autres motifs de trajet, selon le milieu



Répartition des personnes tuées lors d'un trajet lié au travail selon le sexe



Sources : Fichiers BAAC et Insee, population active au sens du BIT.



Source : extrait de « L'essentiel du risque routier professionnel » Ministère du travail, Ministère de l'intérieur, Caisse nationale d'assurance maladie, Mutualité sociale agricole, Santé publique France, Umrestte, <https://travail-emploi.gouv.fr/actualites/l-actualite-du-ministere/article/risque-routier-professionnel-des-chiffres-cles-pour-sensibiliser-a-la-premiere>, chiffres 2021, février 2023

Selon le milieu routier

La part des décès en agglomération est moins importante lors des trajets liés au travail que lors des autres types de trajets. La part des décès **sur autoroute est beaucoup plus élevée lors des trajets professionnels** (28 %) que sur les autres types de trajets (8 %). Parmi les 39 personnes tuées sur autoroute lors d'un trajet professionnel, 16 circulaient en poids lourd.

Selon l'âge et le genre

Lors des trajets domicile-travail, les **14-24 ans représentent 20 % des tués** alors que leur part dans la population active est de 10 %. Lors des trajets professionnels, les deux tiers des personnes tuées (93 sur 140) ont entre 35 ans et 64 ans.

Les personnes tuées dans un trajet lié au travail sont **très majoritairement des hommes**. Ils représentent **80 % des tués lors d'un trajet domicile-travail** et **96 % des tués lors d'un trajet professionnel**, alors qu'ils ne représentent que les trois quarts des emplois des secteurs transports et entreposage (qui intègrent de nombreux conducteurs professionnels) et 52 % de la population active.

Facteurs d'accidents

Entre 2020 et 2022, le facteur « **vitesse** » est présent dans 29 % des accidents mortels survenant au cours d'un trajet **domicile-travail**. En agglomération, le facteur « inattention » est présent dans 23 % des cas.

Entre 2020 et 2022, le facteur « inattention » est présent dans 25 % des accidents mortels survenant au cours d'un trajet professionnel ; cette présence monte à 35 % en agglomération. Pour ces mêmes accidents en agglomération, lorsqu'un facteur lié au véhicule est renseigné, dans 27 % des cas il s'agit d'un problème de visibilité depuis l'habitacle.

L'**alcool** semble **moins présent** dans les accidents liés au travail que dans l'ensemble des accidents. La part des conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l parmi ceux dont le taux est connu est de 3 % pour les trajets domicile-travail et de 1 % pour les trajets professionnels, alors qu'elle est de 8 % pour l'ensemble des conducteurs dans les accidents corporels. Il est toutefois possible que le trajet retour du travail, s'il n'est pas direct, ne soit plus enregistré comme un trajet domicile-travail, sous-estimant alors le facteur alcool.

Responsabilité présumée

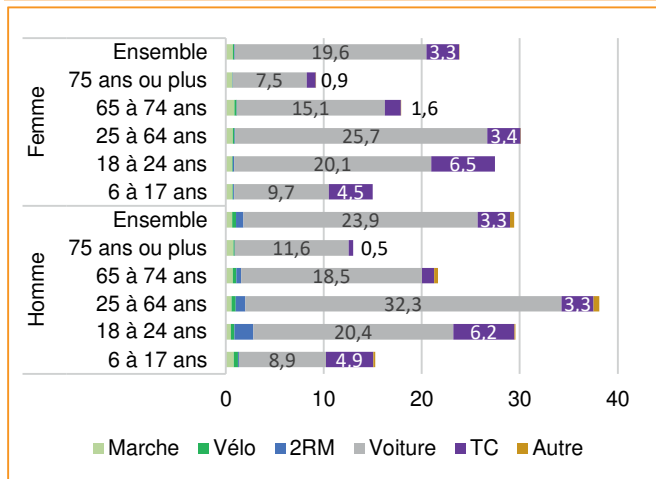
Dans les accidents mortels, les conducteurs en trajet professionnel sont **moins souvent présumés responsables** que les autres conducteurs (44 % contre 70 %). Cet écart passe à 33 points sur les routes hors agglomération (36 % contre 69 %).

La responsabilité présumée des conducteurs circulant lors d'un trajet domicile-travail s'apparente à celle des autres conducteurs (63 % contre 66 %).

La mobilité et les déplacements

Post-pandémie, la mobilité des Français a retrouvé un niveau semblable à 2019, avec quelques différences liées au télétravail.

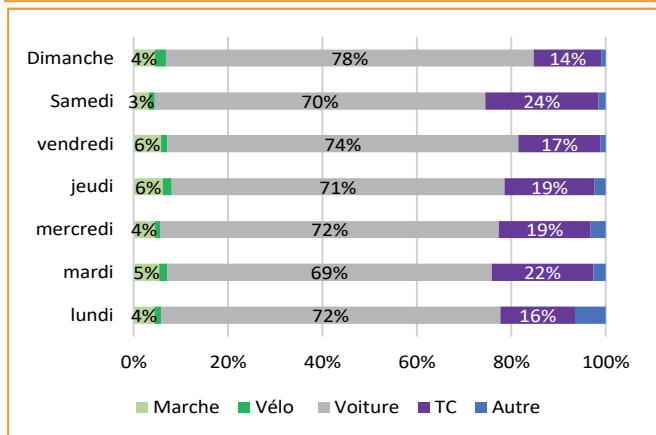
Kilomètres parcourus sur des déplacements de moins de 80 km un jour moyen de semaine selon l'âge et le genre (EMP 2019)



Source : Exploitation CEREMA à partir des données du SDES

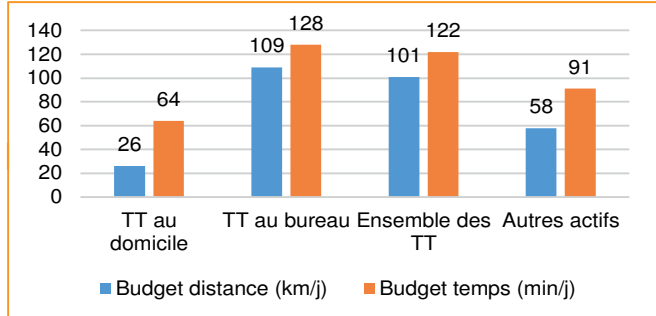
L'enquête **Baromob** sur la mobilité des personnes en France métropolitaine, comporte deux volets : une enquête administrée par enquêteur sur la mobilité un jour de semaine (résultats présentés ici) et une enquête auto-administrée sur la mobilité réalisée sur 7 jours consécutifs.

Répartition des distances parcourues par un individu selon le mode et le jour en 2022



Source : résultats provisoires Baromob 2022 Ademe - Cerema

Budget temps et distance d'un télétravailleur (TT) selon la situation de télétravail ou non



Source : Exploitations issues de la Base unifiée, F. Hasiak et al. 2022

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

D'après l'Enquête Mobilité des Personnes¹, le budget distance d'une personne en moyenne **un jour moyen** de semaine en **mobilité locale** (déplacements de moins de 80 km) est de 26,5 km. On observe des disparités selon le genre et l'âge. Les distances parcourues sont notamment plus importantes chez les hommes au global (29,4 km vs 23,8 km), en voiture (23,9 km vs 19,6 km), et sur la tranche 18-24 ans en 2RM (1,9 km vs 0,1 km). L'usage des transports en commun (TC) et de la marche est en revanche similaire chez les hommes et les femmes. Enfin, l'usage du vélo, bien que plus important chez les hommes (0,4 km vs 0,1 km), reste très modeste au global.

Mobilité post Covid en 2022

D'après l'enquête Baromob², en 2022, du lundi au vendredi (hors vacances), la mobilité des personnes mobiles est assez stable : de l'ordre de 3,2 déplacements par personne et par jour, soit un niveau similaire à l'EMP 2019. Si l'on regarde les modes de déplacement selon la distance parcourue (**mobilité locale et longue distance**), on observe quel que soit le jour un usage dominant de la voiture (72 % des kilomètres **hebdomadaires**, répartis entre 61 % de kilomètres comme conducteurs et 11 % de kilomètres comme passagers) et des TC (19 %), selon des ordres de grandeurs similaires à la mobilité avant Covid. La marche (4,8 %) et le vélo (1,6 %) représentent de faibles distances. 55 % des kilomètres parcourus comme conducteurs de VT sont réalisés par des hommes (et 30 % comme passagers). 83 % des kilomètres à vélo sont réalisés par des hommes, alors que les femmes réalisent 55 % des kilomètres à pied.

Les motifs de déplacement fluctuent selon le jour de la semaine : un peu plus de loisirs le vendredi et le mercredi que les autres jours ouvrés, alors que le week-end est dédié soit aux courses (34 % des trajets le samedi, 18 % le dimanche), soit aux loisirs (47 % des trajets le samedi, 61 % le dimanche).

Focus sur le télétravail

La pratique du télétravail s'est fortement répandue parmi la population (plus de 15 ans) passant de 3 % avant 2019 à 23 % en 2022³. Elle est importante dans les grandes agglomérations comme à Paris ou dans les unités urbaines de plus de 500 000 habitants (resp. 40 % et 32 %). Elle est plus faible hors unité urbaine (18 %). Au niveau de la mobilité, les télétravailleurs en situation de télétravail sont davantage immobiles que la moyenne des actifs (23 % vs 4,4 %). Les télétravailleurs mobiles réalisent 4,8 déplacements par jour, comme les autres actifs. Lors du jour de télétravail, les télétravailleurs passent en moyenne 2 fois moins de temps à se déplacer et parcourent 5 fois moins de kilomètres que les jours où ils se rendent au bureau.

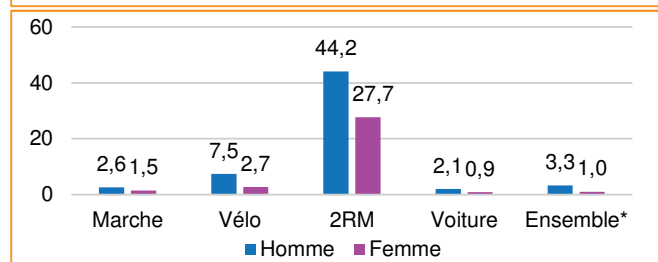
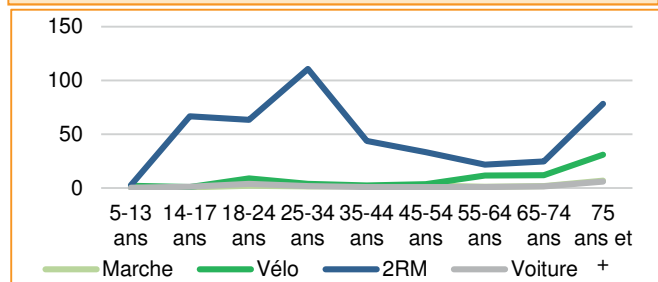
¹ Enquête mobilité des personnes, SDES, 2019

² Enquête Baromob, 2022, ADEME CEREMA (recueil fév-avril 2022)

³ F. Hasiak, les télétravailleurs, des personnes mobiles comme les autres, RFTM, 2022

Les risques selon l'âge et le mode de déplacement

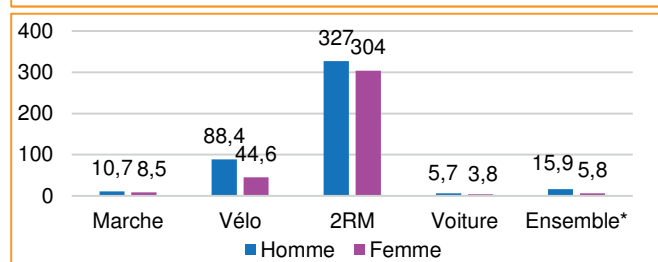
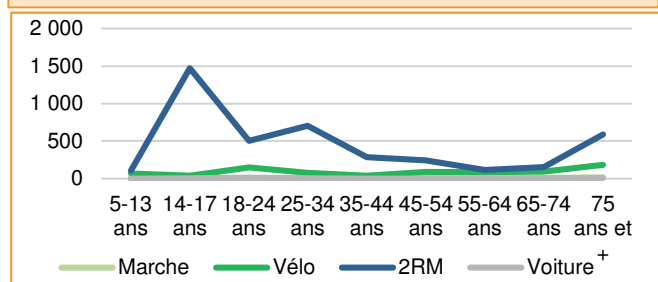
Risque d'être tué rapporté au temps de déplacement selon le mode de déplacement* et l'âge ou le genre en 2019 (Tués/Md min)



	Marche	Vélo	2RM	Voiture	Ensemble*
5-13 ans	0,4	2,0	2,6	0,2	0,3
14-17 ans	0,7	0,9	66,4	1,1	1,4
18-24 ans	2,0	8,8	63,4	3,8	4,2
25-34 ans	1,4	3,9	110,6	1,9	2,9
35-44 ans	1,6	2,4	43,7	0,8	1,4
45-54 ans	2,3	3,5	33,2	1,0	1,8
55-64 ans	1,2	11,5	21,6	0,9	1,7
65-74 ans	1,7	11,8	24,5	1,5	2,0
75 ans et +	6,7	30,9	78,0	6,0	6,4
Homme	2,6	7,5	44,2	2,1	3,3
Femme	1,5	2,7	27,7	0,9	1,0
Ensemble	2,0	6,2	42,3	1,5	2,2

*Tous modes, 5 ans et plus / En italique : moins de 10 tués en 2019

Risque d'être blessé gravement (M.AIS3+) rapporté au temps de déplacement selon le mode de déplacement et l'âge ou le genre en 2019 (M.AIS3+/Md min)



	Marche	Vélo	2RM	Voiture	Ensemble*
Homme	10,7	88,4	326,9	5,7	15,9
Femme	8,5	44,6	303,5	3,8	5,8
Ensemble	9,5	76,2	324,3	4,8	11,0

*Tous modes, 5 ans et plus

Les risques affichés dans la présente fiche utilisent la classification des modes de déplacement du BAAC pour l'accidentalité et celle de l'EMP2019 pour l'exposition, à savoir :

- Voiture : inclut VT, VU et voiturettes ;
- Marche : inclut piétons sans EDPsm ;
- Vélo : dont VAE ;
- 2RM : dont quads.

Il est considéré que la différence de résultats liée à cette approximation est négligeable.

Le risque d'être tué rapporté au temps de déplacement

Les 75 ans et plus représentent la tranche d'âge ayant le plus de risque d'être tué par rapport au temps de déplacement (6,4 tués par milliard de minutes de déplacement soit 3 fois le risque moyen tous âges confondus). Le risque vélo est particulièrement représenté dans cette tranche d'âge (30,9 tués/Md min) ; le 2RM est très peu utilisé.

Les 18-24 ans représentent la deuxième classe d'âge la plus touchée avec 4,2 tués par milliard de minutes de déplacement, chiffre notamment renforcé par un risque 2RM très élevé (63,4 tués/Md min).

Concernant les modes, c'est **le risque d'être tué en 2RM qui est de loin le plus élevé**, 7 fois plus que le risque vélo et **28 fois plus que le risque voiture**. Ce risque est particulièrement haut pour les classes d'âges de 14 à 34 ans (de 63,4 à 110,6).

Le risque vélo est 4 fois plus important que le risque voiture, et augmente fortement à partir de 55 ans.

Le risque voiture est le plus élevé chez les 75 ans et plus et les 18-24 ans.

Pour ce qui est des hommes, leur risque est plus de 3 fois supérieur à celui des femmes (3,3 tués/Md min contre 1,0 tuée/Md min)

Le risque d'être blessé gravement

Au niveau des blessés graves (M.AIS3+), **le risque est minimal pour les 5-13 ans** (5,3 M.AIS3+/Md min), **maximal pour les 14-17 ans** (22,8 M.AIS3+/Md min), puis décroît globalement jusqu'à 74 ans (21,5 M.AIS3+/Md min pour les 18-24, 14,5 pour les 25-34 ans ou encore 7,5 pour les 55-64 ans). Pour les usagers de 75 ans et plus, le risque remonte avec 15,1 M.AIS3+/Md min.

Le risque d'être blessé grave en 2RM est 67 fois plus élevé qu'en VT, 4 fois plus important qu'en vélo.

Le risque d'être blessé grave est presque 3 fois plus important pour les hommes que pour les femmes (15,9 contre 5,8 M.AIS3+/Md min). L'écart varie selon les modes de déplacement : un risque élevé proche en 2RM (mais une pratique plus importante de ce mode à risque par les hommes impacte le sur-risque global des hommes), et 2 fois plus important à vélo.

La circulation routière

Estimation annuelle de la circulation par type de véhicule en milliards de véhicules-kilomètres

	1990	2010	2013	2019	2022
Véh. de tourisme (1)	337,6	472,6	477,9	504,5	489,6
dont thermique	337,6	472,6	474,0	493,6	457,1
dont hybride	-	-	1,5	8,0	24,6
dont GPL	-	-	2,3	1,6	2,5
dont élec. et autres én.	-	-	0,2	1,3	5,5
dont VT et VU étrangers	16,7	29,4	31,2	35,4	34,4
Véh. utilitaires (1)	66,3	79,9	81,2	88,6	87,7
dont thermique	66,3	79,9	81,0	88,1	86,6
dont hybride	-	-	0,0	0,1	0,4
dont GPL	-	-	0,2	0,2	0,2
dont élec. et autres én.	-	-	0,1	0,3	0,5
Véhicules lourds	28,2	37,8	36,7	40,8	41,0
dont poids lourds	25,9	34,8	33,7	37,5	38,0
dont bus et cars	2,3	3,0	3,1	3,3	3,1
dont véh. lourds étrangers	3,4	9,5	16,5	18,8	17,1
2RM	6,2	11,0	11,0	11,3	11,1
Ensemble	438,3	601,3	607,0	645,2	629,4

Parc des véhicules immatriculés en France hors 2RM, en milliers de véhicules

au 1er janvier	1990	2010	2013	2019	2022
Véh. de tourisme	23 939	34 679	35 772	38 093	38 683
dont thermique	23 939	34 679	35 480	37 320	36 512
dont hybride	-	-	88	500	1 466
dont GPL	-	-	187	149	214
dont élec. et autres én.	-	-	17	125	491
Véh. utilitaires	4 177	5 407	5 664	6 252	6 356
dont thermique	4 177	5 407	5 633	6 193	6 253
dont hybride	-	-	0	3	18
dont GPL	-	-	19	17	18
dont élec. et autres én.	-	-	12	40	66
Véh. lourds	610	665	667	698	713
dont poids lourds	543	582	582	606	619
dont bus et cars	67	83	85	92	94
Ensemble (hors 2RM)	28 726	40 751	42 103	45 486	45 751

Estimation ONISR du parc 2RM, en milliers de véhicules

au 1er janvier	2012	2019	2020	2021	2022	2023
Parc 2RM	4 139	3 713	3 746	3 506	3 826	3 780
dont cyclo	1 066	594	712	736	689	756
dont moto légère	1 219	965	937	841	1 071	907
dont moto lourde	1 854	2 154	2 098	1 928	2 104	2 117
part 2RM électrique				0,3%	1,4%	2,7%
dont cyclo				1,3%	5,2%	9,2%
dont moto légère				0,0%	0,7%	2,1%
dont moto lourde				0,0%	0,6%	0,7%

au 1er janvier	2012	2019	2020	2021	2022	2023
Parc roulant 2RM	3 621	2 920	2 946	2 722	2 934	3 010
dont cyclo	988	459	523	584	497	569
dont moto légère	1 077	670	716	609	732	683
dont moto lourde	1 735	1 791	1 707	1 529	1 704	1 758

Estimation annuelle de la circulation par réseau (3) en milliards de véhicules-kilomètres en France métropolitaine

	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2017	2019	2020	2021	2022
Réseau routier national											
Autoroutes, dont :				133,0	143,3	142,6	156,8	160,0	129,1	153,9	164,4
Autoroutes concédées	42,5	54,0	65,8	77,3	84,1	84,3	93,9	97,0	75,8	91,5	98,3
Autoroutes interurbaines				21,1	23,4	23,6	25,9	26,3	21,1	24,6	25,5
Autoroutes et voies rapide urbaines				34,6	35,8	34,7	37,0	36,7	32,2	37,8	40,7
Routes nationales, dont :				45,7	48,1	49,1	51,4	51,4	41,1	47,9	50,2
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières				22,2	24,8	26,6	28,6	29,2	23,7	28,1	29,6
Autres routes nationales	18,9	20,2	22,1	23,4	23,3	22,5	22,8	22,2	17,3	19,8	20,6
Ensemble du réseau national	105,6	131,2	161,2	178,7	191,4	191,7	208,2	211,4	170,1	201,9	214,6
Autres routes (4)	332,7	356,3	380,7	403,5	409,9	415,2	430,0	433,8	361,8	375,2	414,8
Ensemble	438,3	487,6	541,9	582,2	601,3	607,0	638,1	645,2	531,9	577,0	629,4

Source : Bilan 2022 de la circulation, SDES 2023 et bulletins mensuels trimestriels des transports, SDES 2023. Toutes les données de parc et de circulation ont été rebasées de 1990 à 2022.

L'ensemble des données de la fiche est issu des Bilans annuels des transports publiés chaque année par le SDES. Seule l'estimation du parc 2RM (tableau 3, voir note (3) ci-dessous) n'est pas issue de ces bilans. Les données 2022 du SDES sont provisoires.

En 2022, 629,4 milliards de kilomètres ont été parcourus par les véhicules en France métropolitaine. Cela représente une hausse de 9 % par rapport à l'année 2021 particulière mais une baisse de -2,5 % par rapport à 2019. Par rapport à 2013, la circulation a augmenté de + 3,7 %, le parc véhicules (hors 2RM) de + 13,4 % ; la mortalité routière est au même niveau.

Les kilomètres parcourus par les véhicules de tourisme représentent 78 % du total des véhicules usuels (VT, VU, véhicules lourds et 2RM). Les kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires en représentent 14 %. Les poids lourds représentent 7 % de la circulation routière (dont 3 % pour les véhicules lourds étrangers) pour moins de 2 % du parc (hors 2RM).

34 % des kilomètres parcourus par les véhicules le sont sur le réseau routier national et 26 % sur les seules autoroutes, concédées ou non.

En 2022, 45,7 millions de véhicules (VT, VU, PL, bus et cars) sont immatriculés en France. Parmi eux, 38,7 millions, soit 85 %, sont des véhicules de tourisme. Les véhicules utilisant des motorisations alternatives à l'essence et au diesel seuls représentent désormais 5 % du parc total (hors 2RM) contre 0,7 % en 2012 (première année de disponibilité des chiffres) et 6 % du parc des véhicules de tourisme. Ce parc VT a augmenté de 181 % entre 2019 et 2022. Au 1^{er} janvier 2023, 2,7 % des 2RM sont électriques, et même 9,2 % des cyclomoteurs.

(1) Les véhicules utilitaires légers étrangers sont comptés avec les véhicules de tourisme.
(2) Estimation du parc à partir de l'enquête réalisée par le ministère des transports au 1^{er} janvier 2012 et les évolutions fournies par l'enquête de KANTAR Parc Auto
(3) 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).
(4) Routes territoriales (Corse), départementales, métropolitaines, et voies communales, calcul par solde.

Les collisions selon le mode de déplacement et le genre

Nombre de personnes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté en 2022

										Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	85	8	48	234	838	58	31	1	39	1 342
COLLISION AVEC											
	0	1	0	0	2	2	0	1	0	0	6
	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	5
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	5	0	0	0	3	2	0	0	0	0	10
	13	2	0	1	11	7	0	0	0	0	34
	277	87	15	45	219	363	8	2	0	7	1 023
	54	21	2	11	38	58	4	2	0	2	192
	64	25	4	4	28	150	20	8	0	6	309
	13	3	4	1	3	10	1	0	0	2	37
Autre	26	5	2	3	10	22	2	0	0	0	70
MULTICOLLISION	33	13	0	11	45	113	11	4	0	7	237
TOTAL	488	245	35	124	594	1 565	104	48	1	63	3 267

Nombre de femmes tuées selon le mode de déplacement et l'usager percuté en 2022

										Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	4	2	2	19	179	5	0	0	4	215
COLLISION AVEC											
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	4	0	0	0	2	2	0	0	0	0	8
	112	14	2	4	18	123	0	0	0	1	274
	17	3	0	1	3	26	1	0	0	0	51
	30	7	2	0	3	43	0	0	0	0	85
	7	0	1	0	1	5	0	0	0	1	15
Autre	5	1	0	0	0	6	0	0	0	0	12
MULTICOLLISION	9	3	0	1	1	42	0	0	0	3	59
TOTAL	186	32	7	8	47	427	6	0	0	9	722

Nombre d'hommes tués selon le mode de déplacement et l'usager percuté en 2022

										Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	81	6	46	215	659	53	31	1	35	1 127
COLLISION AVEC											
	0	1	0	0	2	1	0	1	0	0	5
	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	5
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
	3	0	0	0	3	2	0	0	0	0	8
	9	2	0	1	9	5	0	0	0	0	26
	165	73	13	41	201	240	8	2	0	6	749
	37	18	2	10	35	32	3	2	0	2	141
	34	18	2	4	25	107	20	8	0	6	224
	6	3	3	1	2	5	1	0	0	1	22
Autre	21	4	2	3	10	16	2	0	0	0	58
MULTICOLLISION	24	10	0	10	44	71	11	4	0	4	178
TOTAL	302	213	28	116	547	1 138	98	48	1	54	2 545

Lecture : Parmi les hommes piétons, 165 sont décédés dans une collision avec un VT.

Source : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, ONISR.

Les accidents des piétons

Un piéton tué sur trois à 75 ans ou plus. 8 piétons seniors sur 10 sont tués en agglomération.

Deux-tiers des piétons de 18 à 54 ans sont tués de nuit hors agglomération.

Evolution de la mortalité des piétons

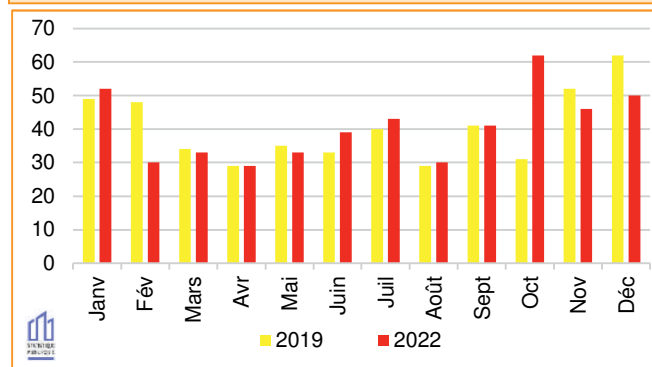
2022	2019	2021	Évol. 2019-2022	Évol. 2021-2022
488	483	414	1,0%	17,9%
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2022	2010 à 2019
Tués piétons			+ 0,3 %	0,0 %
Tués non piétons			+ 0,2 %	- 2,6 %
Tous tués			+ 0,2 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués non piétons a diminué en moyenne de -2,6 % par an.

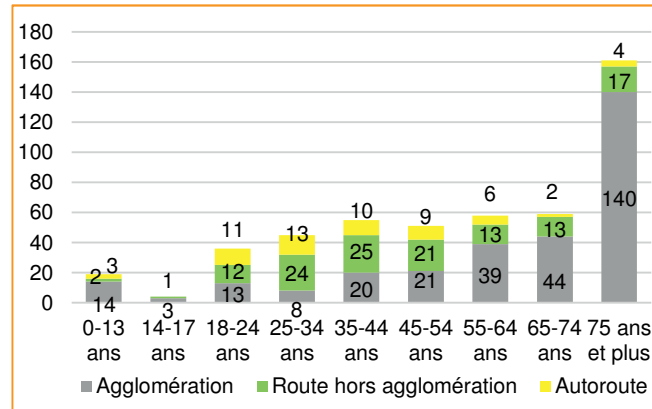
Les engins de déplacement personnel sans moteur (EDPsm) regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skateboards... Au sens du code de la route, ils sont assimilés à des piétons et donc considérés comme tels dans l'ensemble du bilan, et de cette fiche en particulier.

Parmi les accidents de piétons enregistrés dans le fichier BAAC en 2022, 2,3 % concernent un piéton en EDPsm. Aucun d'entre eux n'est décédé en 2022. 8 piétons (hors EDPsm) ont été blessés dans un accident contre un piéton en EDPsm. 71% des accidents en EDPsm impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire.

Nombre de piétons tués par mois selon l'année



Répartition des piétons tués de chaque classe d'âge selon le milieu en 2022



En 2022, **16 % des accidents enregistrés** dans le fichier BAAC concerne un piéton. Ces accidents ont provoqué la mort de 497 personnes, dont 488 piétons, soit 15 % de la mortalité routière. Pour les piétons, on estime en 2022 à 15 000 le nombre de blessés légers ou modérés et à 2 000 le nombre de blessés graves.

De 2010 à 2019, le nombre annuel de piétons tués est stable (un peu en-dessous de 500, excepté en 2016). Cette stabilité est à mettre en regard du nombre de tués non piétons, qui sur 2010 à 2019 a baissé de -2,6 % annuellement. Cela entraîne une augmentation de la part des piétons dans la mortalité : elle est passée de 12 % en 2010 à 15 % en 2019.

Le risque

En 2019¹, le risque piéton était de 2,0 tués par milliard de minutes de trajet, contre 1,5 pour la voiture. C'est près de 3 fois moins qu'à vélo et en-dessous du risque global qui est de 2,2 tués par milliard de minutes. Les 75 ans et plus sont les plus touchés (6,4 tués/Md min) suivis des 18-24 ans (4,2).

Le risque d'être blessé est plus modéré avec 77 blessés par milliard de minutes contre 167 pour l'ensemble des usagers en 2019.

Le profil des victimes

Ramenés à leur part dans la population, en 2022, **les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne** : 45 % des piétons tués ont 65 ans ou plus, pour une part dans la population française de 21 %.

Parmi les 186 piétons tués hors agglomération, les trois quarts ont entre **18 et 64 ans** – proportion similaire aux tués non piétons – et 80 % sont **des hommes**.

En agglomération, les plus âgés sont les plus touchés. Parmi les 302 **piétons tués en ville, la moitié a 75 ans ou plus**, et 27 % a entre 55 et 74 ans. Pour les 75 ans ou plus, on constate **une gravité** (nombre de tués pour 100 blessés) **6 fois supérieure** à celles des piétons de moins de 75 ans.

La répartition **selon le genre est plus équilibrée** en agglomération (51 % d'hommes parmi les tués) que pour les autres modes ou que pour les piétons hors agglomération, mais elle diffère selon l'âge : 44 % d'hommes pour les piétons tués de 55 ans ou plus.

Causes présumées

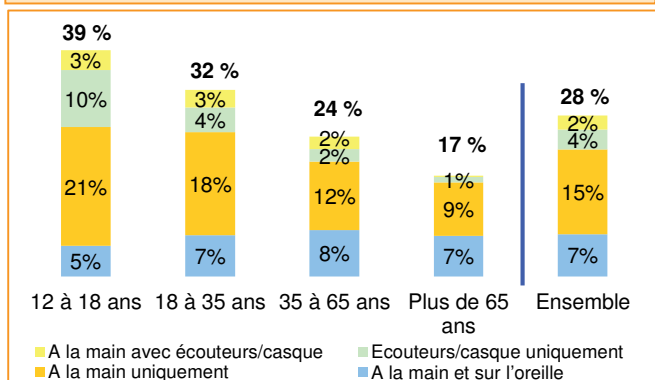
En 2022, parmi les 488 piétons tués, l'alcoolémie est connue pour seulement 265, dont 67 avec un taux supérieur au taux légal (dont 26 avec un taux supérieur à 2 g/L). L'enjeu est particulièrement prégnant hors agglomération : 44 piétons tués.

En agglomération, 4 piétons sur 10 de 12 à 18 ans traversent en utilisant leur téléphone. Cette part diminue avec l'âge pour atteindre 17 % pour les 65 ans et plus.²

¹ Source : EMP 2019, cf. page 73

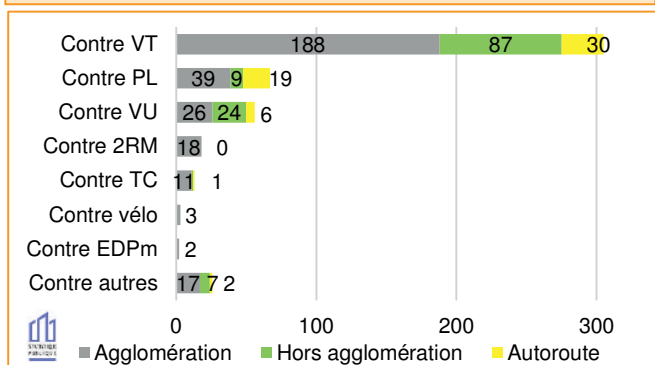
² Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2022 (ONISR, 2023)

Taux d'utilisation d'un distracteur par type lors des traversées piétonnes en agglomération selon l'âge

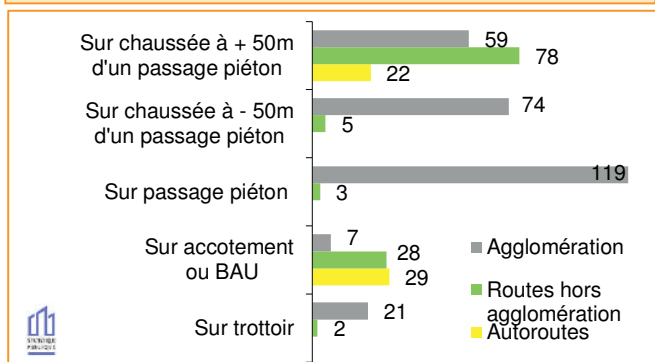


Source : Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2022 (ONISR, 2023)

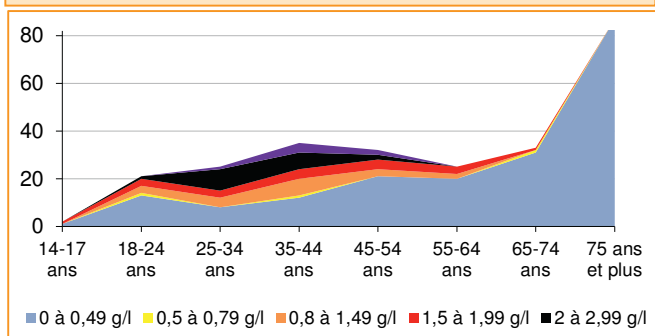
Répartition des piétons tués selon le véhicule impliqué et le milieu



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



Nombre de piétons tués avec alcoolémie connue selon l'âge et le taux d'alcool



Selon le milieu routier

En raison des restrictions de déplacement liée à la gestion de la pandémie et une réticence à sortir en période de pandémie, le nombre de piétons tués avait baissé en 2020 et 2021. En 2022, il est revenu au niveau de l'année 2019. En agglomération néanmoins, il a baissé en 2022 par rapport à 2019 (302 tués en 2022 contre 338 en 2019). En contrepartie, le milieu interurbain a connu une hausse (128 tués hors agglomération hors autoroute en 2022 contre 98 en 2019, et 58 tués sur autoroutes en 2022 contre 47 en 2019). Pour 2022, par rapport à 2019, le mois de février a été favorable alors qu'octobre a été défavorable. Les mois d'hiver confirment une dégradation du nombre de tués piétons.

En 2022, **62 % des piétons tués et 95 % des piétons blessés se concentrent en agglomération** (contre respectivement 19 % et 55 % pour les autres usagers). Parmi les 186 tués hors agglomération, 58 le sont sur autoroutes.

En lien avec les vitesses pratiquées, **la gravité des accidents piétons est particulièrement élevée hors agglomération**. Le nombre de tués pour 100 blessés est de 2 en agglomération, de 13 sur routes hors agglomération et de 26 sur autoroute (d'après l'estimation ONISR-UGE des blessés page 192).

Les configurations d'accidents

Hors agglomération, l'enjeu principal est **de nuit** : 76 % des piétons tués sur les routes hors agglomération le sont de nuit ; en particulier, sur autoroute, sur un total de 58 piétons tués, 46 l'ont été de nuit.

En agglomération, la majorité (62 %) des piétons tués l'est **contre un véhicule de tourisme**. Le nombre de tués percutés par un vélo ou un EDPm est 6 fois moindre que celui des tués percutés par un 2RM (respectivement 3 et 2 tués contre 18 tués).

Hors agglomération, le **conflit principal est là aussi avec un véhicule de tourisme** (63 % des piétons tués), puis dans une moindre mesure avec un **poids lourd**.

En 2022, en agglomération, sur les 280 cas pour lesquels l'information est connue, les piétons sont principalement tués **sur la chaussée sur un passage piéton** (119 cas, soit 43 %) **ou à moins de 50 mètres d'un passage piéton** (74 cas, soit 26 %).

Hors agglomération, dans 60% des cas, les piétons sont tués sur la chaussée en dehors d'un passage piéton et dans 35 % des cas sur un trottoir ou un accotement ou une bande d'arrêt d'urgence.

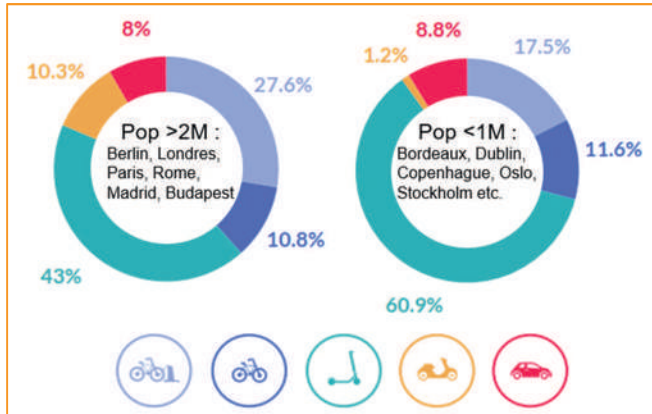
Le facteur alcool chez les piétons

En 2022, l'alcoolémie est inconnue pour 46 % des piétons tués (non représentés sur le graphe). Parmi les piétons tués avec un taux supérieur à 0,5 g/L (25 % des piétons avec un taux connu), les 2/3 avaient une alcoolémie supérieure à 1,5 g/L.

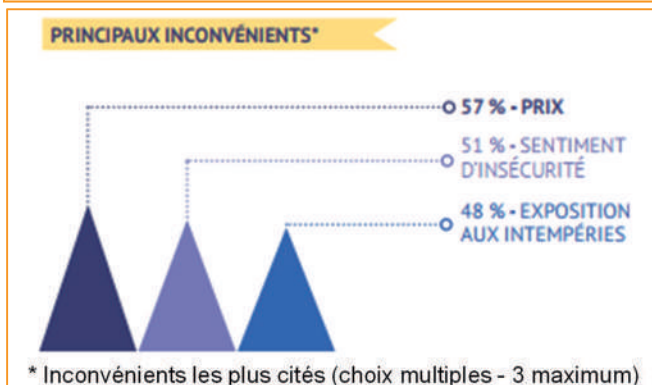
L'utilisation des véhicules en libre-service

Les flottes de véhicules en free-floating – véhicules partagés en libre-service – se sont développées rapidement ces dernières années. Les trottinettes électriques, vélos, scooters et voitures partagés diversifient l'offre de mobilité.

Parts modales des véhicules en free-floating selon la taille de l'agglomération en Europe

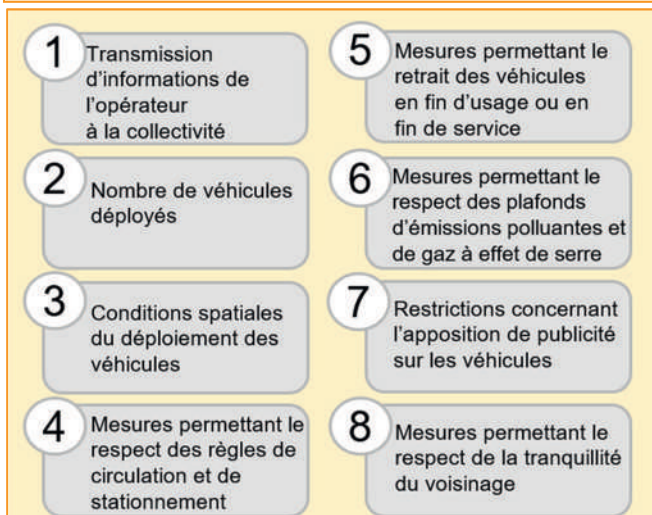


Principaux inconvénients évoqués par les usagers de trottinettes électriques en libre-service



Source : Rapport de 6t-bureau de recherche sur les usages et usagers des trottinettes électriques en free-floating en France (2019)

Les 8 prescriptions issues de la LOM concernant le développement des services de mobilité partagée



Source : Cahier de recommandations du Ministère des Transports (2021)

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

D'après le plus récent baromètre Européen de la mobilité partagée (Fluctuo - juin 2022), 380 000 véhicules partagés tous modes confondus sont dénombrés sur les 22 villes européennes observées, avec une hausse de +40 % par rapport au deuxième trimestre 2021.

Etat de l'art au niveau européen

D'après le baromètre de Fluctuo, le **nombre de trajets** tous modes confondus a **augmenté** de + 49 % depuis le second trimestre 2021, avec une hausse de +185 % pour les vélos. S'agissant des **parts modales**, le **vélo** (avec ou sans borne) représente **49 %**, suivi de la trottinette électrique (35 %), du scooter (10 %) et de la voiture (6 %). Dans les grandes agglomérations, les usages sont plus équilibrés entre trottinettes électriques et vélos que dans les agglomérations moyennes où la location de trottinette électrique domine (60,9 % des locations).

Les usagers des flottes partagées

D'après une étude menée par 6t-bureau de recherche en 2019, 58 % des usagers de trottinettes électriques partagées sont des habitants de la ville observée, 33 % des visiteurs étrangers et 9 % des visiteurs français. L'utilisateur type est un **homme** (66 %), **jeune** (28 % des usagers ont entre 25 et 34 ans), et **relativement aisé** (53 % des usagers actifs sont cadres).

Les usagers commencent généralement à utiliser les trottinettes électriques pour le caractère **ludique** (69 % des répondants), puis sont fidélisés par des avantages comme le **gain de temps** (68 %) ou la possibilité de faire des **trajets porte-à-porte** (22 %). Les principaux freins sont présentés ci-contre. 23 % des trajets en trottinettes sont **intermodaux**, en complémentarité des transports en commun (66 % des cas) et de la marche (19 %).

La loi d'orientation des mobilités

Dans un contexte de développement rapide de ces services de mobilité, l'article 41 de la loi d'orientation des mobilités (24 décembre 2019) a été conçu comme une boîte à outils à destination des **collectivités**, pour encadrer les pratiques des opérateurs d'une part et garantir une offre de service organisée et optimisée d'autre part. L'une des huit prescriptions porte sur le **nombre de véhicules à déployer**, par type de véhicules et selon la taille de l'agglomération, afin de permettre une offre suffisante pour attirer les usagers tout en limitant l'encombrement de l'espace public.

Une autre prescription encadre les **déplacements et le stationnement** des véhicules partagés, de manière à impliquer les opérateurs dans la lutte contre l'insécurité routière et garantir le respect du code de la route. Ils peuvent par exemple utiliser la géolocalisation pour imposer le stationnement en-dehors du trottoir, ou encore brider la vitesse sur les zones centre.

Les accidents en EDPm

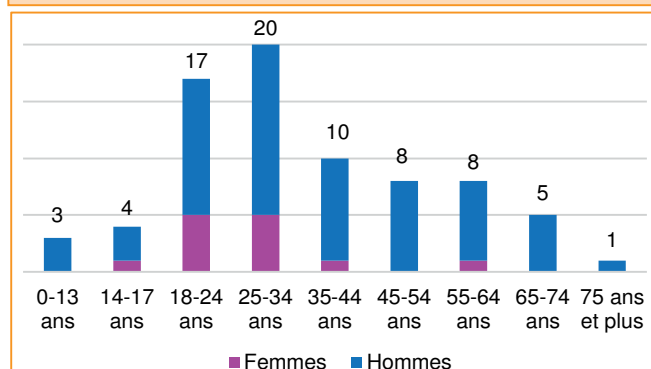
L'accidentalité des engins de déplacement personnel motorisés (EDPm) a triplé depuis 2019. Cette accidentalité est majoritairement urbaine et les usagers concernés sont majoritairement des hommes.

Les engins de déplacement personnel motorisés regroupent les trottinettes électriques, gyropodes, *hoverboards*, mono-roues, fauteuils roulants électriques...

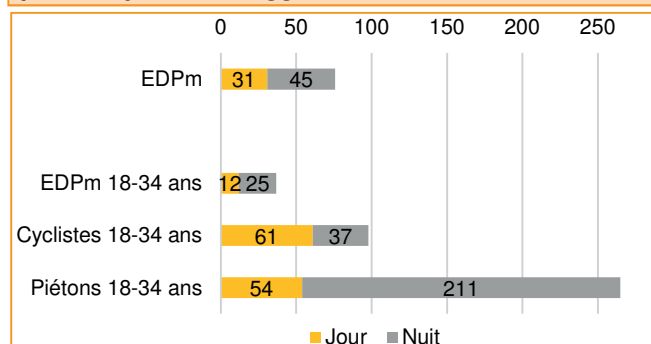
Cette catégorie n'est disponible dans le BAAC que depuis 2019.

	2022	2021	2019	Évolution 2019-2022
Tués en EDP motorisé	35	24	10	+ 25
Accidents avec un EDP motorisé	2 045	1 478	630	+ 1 415

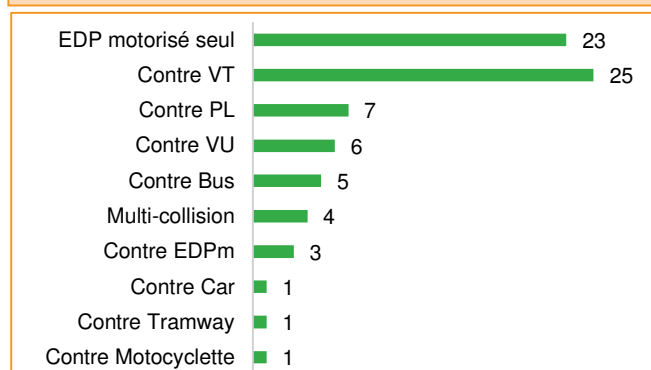
Nombre d'usagers d'EDP motorisé tués selon l'âge et le genre de 2019 à 2022



Nombre d'usagers d'EDP motorisés tués selon la luminosité de 2019-2022, comparé à d'autres modes pour les jeunes en agglomération



Nombre d'usagers d'EDP motorisé tués selon le type de collision de 2019 à 2022



En 2022, 35 personnes sont décédées en engin de déplacement motorisé (EDPm). Par rapport à 2019, la hausse est donc particulièrement conséquente puisque le nombre de tués a été **multiplié par 3,5**. Les usagers d'EDPm représentent 1 % de la mortalité routière, 4 % des blessés graves et 9 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident. On estime que cette année de l'ordre de 16 000 personnes se sont blessées en EDPm, dont 600 gravement.

Dans un accident corporel impliquant un EDPm, dans 87 % des cas, la victime est l'utilisateur de l'EDPm. Parmi les victimes non usagers d'EDPm, 61 % sont des piétons, 23 % des cyclistes et 15 % des usagers de 2RM. **2 piétons ont été tués** (5 ans et 87 ans).

Sur la période 2019-2022, parmi les 76 tués en EDP motorisé, 5 le sont sur un fauteuil roulant électrique pour personne handicapée.

Selon l'âge et le sexe

Sur 2019-2022, la moitié des tués en EDPm sont âgés entre 18 ans et 34 ans. La répartition des blessés selon l'âge est similaire à celle des tués.

Sur la même période, parmi les 76 personnes décédées en EDPm, 63 étaient des hommes, 13 étaient des femmes, dont 10 âgées de 18 à 34 ans.

Sur la période plus récente 2021-2022, en agglomération, la mortalité des 18-34 ans en EDP motorisé (20 tués) atteint celle des cyclistes du même âge (22 tués).

Selon le lieu

Les victimes en EDPm sont d'abord **en agglomération** : 60 décès sur les 76 (2019-2022), 97 % des blessés en EDPm enregistrés.

Les 76 décès se répartissent dans 39 départements. Les départements de Paris, de sa petite couronne, et du Rhône concentrent la moitié des blessés et le quart des tués en EDP motorisé sur 2019-2022.

Selon le moment

La **période nocturne est particulièrement meurtrière** puisque 45 des 76 tués en EDP motorisé le sont de nuit. C'est encore plus marqué chez les personnes âgées de 18 à 34 ans en EDPm qui sont plus souvent tuées la nuit que les cyclistes, mais moins que les piétons de la même tranche d'âge. 37 % des conducteurs d'EDPm pour lesquels le dépistage a pu être réalisé avaient une alcoolémie supérieure au taux légal. 67 % des blessés en EDPm le sont de jour.

Collisions

Parmi les 76 usagers d'EDP motorisés tués sur 2019-2022, il s'agit dans 25 cas d'accidents contre une voiture et dans 23 cas d'accidents sans tiers. On ne dénombre aucun accident mortel contre un vélo, mais 3 contre un autre EDP motorisé.

Les accidents à vélo

8 accidents cyclistes sur 10 ont lieu en agglomération mais 6 cyclistes tués sur 10 le sont hors agglomération. Le nombre de cyclistes tués de 65 ans et plus progresse, notamment du fait de l'utilisation des Vélos à Assistance Electrique (VAE).

En 2022, **43 usagers de Vélo à Assistance Electrique (VAE)** sont décédés (18 % des tués à vélo), soit une augmentation de 72 % par rapport à 2021. La moitié d'entre eux ont eu leur accident en agglomération. **60% des tués sont âgés de 65 ans ou plus** (13 ont 75 ans ou plus). 77 % des tués sont des hommes.

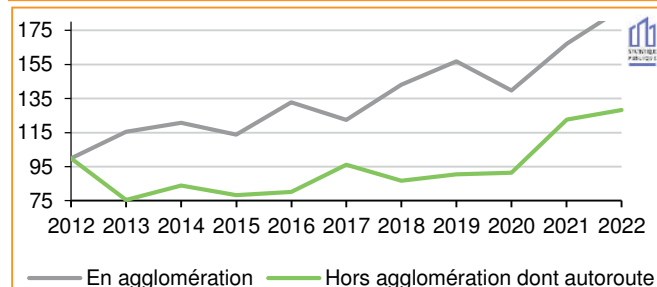
Évolution de la mortalité des cyclistes

2022	2021	2019	Évol. 2019-2022	Évol. 2021-2022
245	227	187	+ 31,0 %	+ 7,9 %

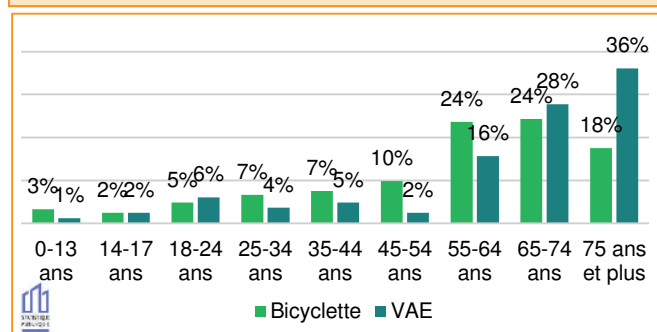
Évolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués cyclistes	+ 9,4 %	+ 2,7 %
Tués non cyclistes	- 0,9 %	- 2,5 %
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de cyclistes tués a augmenté en moyenne de +2,7 % par an.

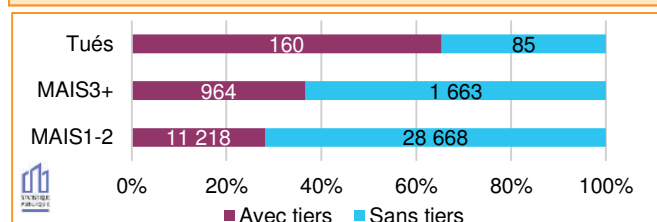
Évolution du nombre de cyclistes tués par an selon le milieu (base 100 en 2012)



Poids de la classe d'âge dans la mortalité des cyclistes et des usagers de VAE (2019-2022)



Répartition des victimes selon la présence d'un tiers dans l'accident en 2022



En 2022, **245 cyclistes** ont été tués. Ce chiffre est en **augmentation de + 7,9 %** par rapport à l'année 2021 (+18 tués) et de + 31 % par rapport à 2019 (+67 tués). Les cyclistes représentent 7,5 % de la mortalité routière, 16 % des blessés graves et 21 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident.

Cette année, on estime à 42 600 le nombre de cyclistes blessés toute gravité (M.AIS1+¹), répartis en 40 000 blessés de gravité mineure ou modérée (M.AIS1-2) et 2600 blessés graves M.AIS3+.

Evolution spécifique selon le milieu

En agglomération, la mortalité cycliste augmente de 20 % et le nombre de blessés graves de 9 % par rapport à 2019, pour une augmentation de la pratique de 34 %² en milieu urbain.

Hors agglomération, celle-ci augmente de 44 % et le nombre de blessés graves de 20 %, pour une augmentation de la pratique rurale de 18 %. Une évolution de l'accidentalité plus importante que l'évolution de la pratique pourrait être rapprochée de l'absence d'aménagements pour les modes actifs.

Risque

En 2022, le risque de mortalité cycliste est **5 fois plus important chez les 55 ans et plus**, voire 6 fois plus chez les 65 ans et plus, **que chez les moins de 35 ans**.

Les grandes tendances

La part des cyclistes tués est plus forte en semaine que le week-end : 78 % en agglomération et 69 % hors agglomération. **80 % des accidents ont lieu de jour**.

En semaine, l'accidentalité est la plus forte entre 16h00 et 18h00, particulièrement les mardis et mercredis. Le week-end, cette accidentalité est accrue le dimanche entre 10 heures et midi.

9 tués sur 10 sont des hommes. 82 % des tués masculins dont le déplacement est renseigné réalisent un trajet de loisirs et 9 % un trajet domicile-travail contre respectivement 73 % et 17 % chez les femmes.

7 tués sur 10 ont 55 ans ou plus. Depuis 2019, le nombre d'usagers de VAE tués dans cette tranche d'âge a triplé (de 13 en 2019 à 33 en 2022). La surreprésentation des **65 ans et plus** dans la mortalité cycliste persiste : ils forment **48 % des cyclistes tués** (44 % en 2021, 42 % en 2019) pour seulement 21 % de la population.

Les cyclistes tués contre un tiers le sont **principalement contre un véhicule de tourisme** (87 tués), un VU (21) ou un poids lourd (25). Les accidents avec PL ont lieu majoritairement en agglomération.

¹ L'échelle AIS des lésions est disponible en page 178 et la méthode d'estimation des blessés en page 168

² Vélo et Territoires – Bulletin Fréquentation n°7 du 04/01/2023

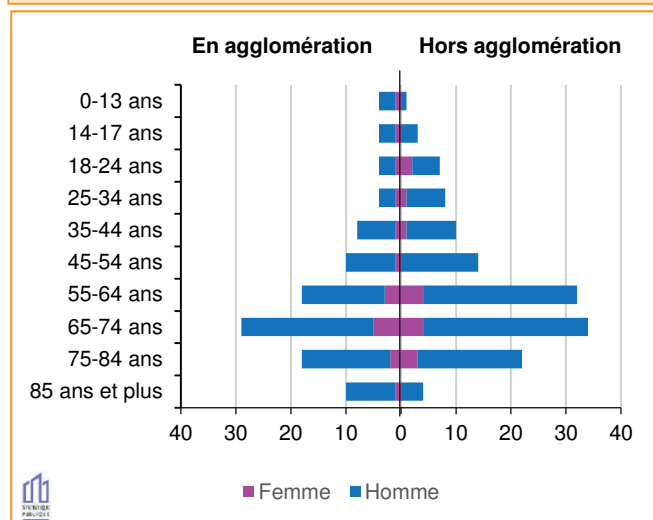
Facteurs des présumés responsables (PR) d'accidents mortels dans les accidents avec tiers en 2022

Facteurs	Cycliste	Antagoniste
Inattention	26%	32%
Vitesse excessive ou inadaptée	11%	14%
Priorité	4%	15%
Alcool	5%	10%
Changement de file	11%	3%
Stupéfiant	7%	5%
Eblouissement	2%	9%
Dépassement dangereux	4%	8%
Malaise	-91%	1%
Non respect des distances de sécurité	2%	1%
Somnolence - fatigue	0%	3%
Téléphone et distracteurs technologiques	0%	2%
Contresens	5%	1%
Autre cause	12%	7%
Cause indéterminée	5%	11%

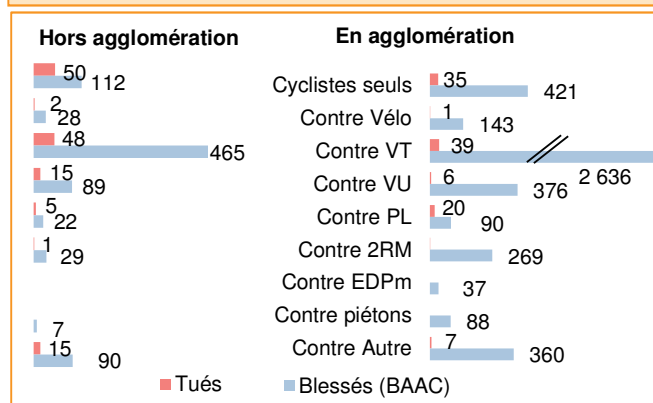
Nombre de PR	57	117
--------------	----	-----

NB : Il peut y avoir plusieurs PR par accident et plusieurs facteurs par PR

Répartition des cyclistes tués de chaque classe d'âge selon le sexe et le milieu en 2022



Répartition des cyclistes tués et blessés (BAAC) selon le véhicule impliqué et le milieu en 2022



Exemple de lecture : 48 cyclistes ont été tués lors d'une collision avec une voiture de tourisme hors agglomération. A noter : La catégorie « Autre » comprend les autres usagers et les accidents impliquant plus de deux véhicules.

Les facteurs d'accidents mortels

Parmi les **facteurs recensés** chez les **cyclistes** présumés responsables (PR) d'accidents mortels **avec tiers** figurent en premier lieu **l'inattention (26 %)**, la vitesse excessive ou inadaptée (11 %) et le changement de file (11 %). Chez les **antagonistes PR**, les principaux facteurs sont **l'inattention (32 %)**, le non-respect des règles de priorité (15 %), la vitesse excessive ou inadaptée (14 %) et l'alcool (10 %). La conspécuité du cycliste (sa saillance visuelle) est un enjeu, y compris de jour.

Dans les accidents **sans tiers**, les principaux facteurs rencontrés sont le **malaise (61 %)**, l'inattention (8 %) et la vitesse excessive ou inadaptée (8 %).

Les accidents sans tiers

85 cyclistes (35 %) sont **tués** dans des accidents **sans tiers**, en augmentation de 20 % par rapport 2021. **59 %** de ces accidents ont lieu **hors agglomération**.

Les **55 ans et plus** représentent **80 % de ces tués**. 88 % de ceux dont le trajet est renseigné (78) réalisent un **trajet promenade-loisirs**. La proportion du **non port du casque (41 %)** pour ces usagers dont l'information est connue (66) **a augmenté** par rapport à 2021 (24%).

On estime que **63 % des blessés graves M.AIS3+** et **72 % des blessés légers ou modérés M.AIS1-2** le sont dans des accidents sans tiers.

En agglomération

La **majorité des accidents** en agglomération a lieu sur la **chaussée**, seuls **10 % des tués** le sont **sur piste ou bande cyclable**.

Bien que la part des accidents en agglomération (44 %) soit similaire à 2021 (43 %), il est constaté que la part des tués de **55 ans ou plus augmente** (69 % contre 57 %) et celle des **moins de 35 ans (14 %)**, par contre, **diminue par rapport à 2021 (23 %)**. **5 tués sur 10 ont 65 ans ou plus** (contre 3 sur 10 en 2021).

1 cycliste tué sur 10 l'est dans un déplacement domicile-travail ou domicile-école et **7 sur 10** le sont dans un **déplacement loisir/promenade**.

Hors agglomération

Sur les **136 cyclistes tués**, **102** le sont sur une **route départementale** (hors des 22 métropoles) et 22 sur voirie communale. Pour 84 % des cyclistes tués, l'accident a lieu **hors intersection**.

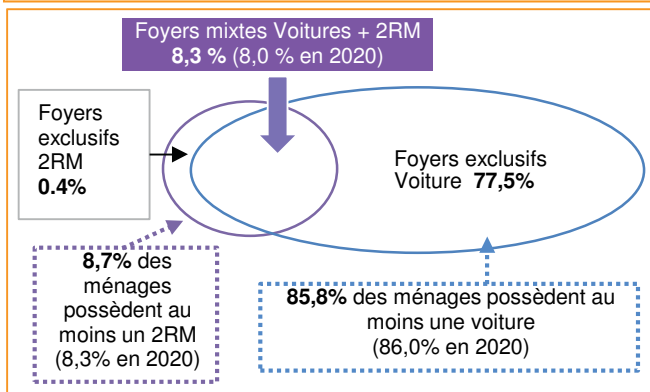
7 tués sur 10 ont 55 ans ou plus. La part des 65 ans ou plus (44 %) a diminué par rapport à 2021 (51 %) mais reste encore très importante. 89 % des tués sont des hommes. Les **motifs promenade-loisirs** sont surreprésentés, avec 9 tués sur 10.

Seul 1 % des accidents a lieu **sur un aménagement cyclable**.

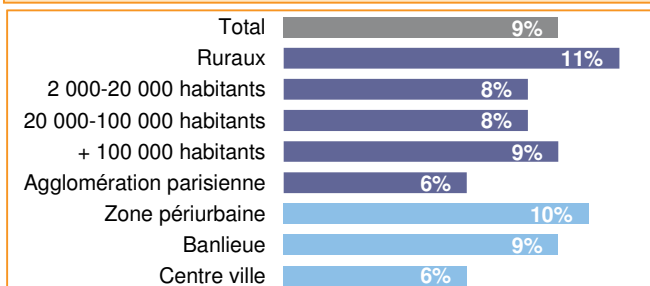
Le parc deux-roues motorisés des ménages

En 2021, le parc 2RM connaît une légère hausse par rapport à l'année dernière.

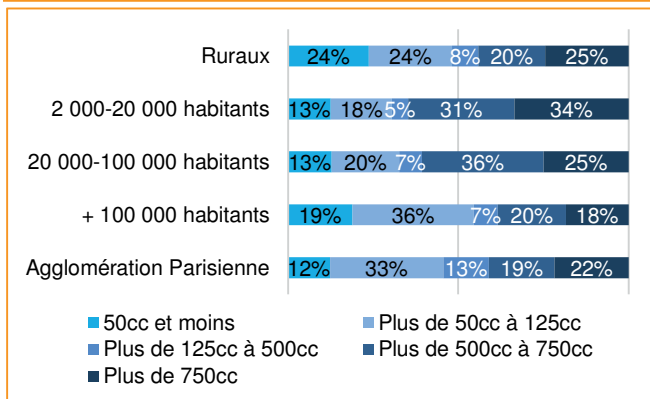
Mixité du parc 2RM et des véhicules légers des ménages (%) en 2021



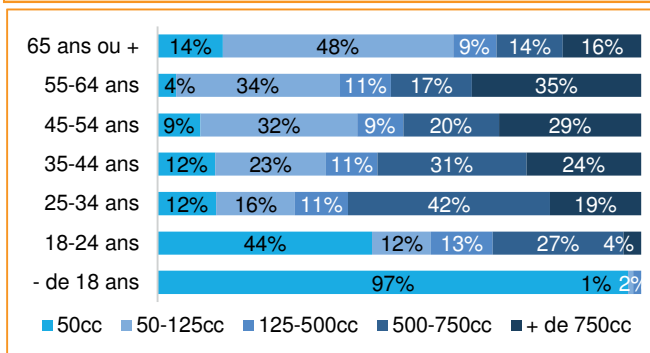
Taux d'équipement en 2RM des ménages selon la taille de l'agglomération



Répartition du parc 2RM selon la cylindrée et la taille de l'agglomération



Répartition du parc 2RM selon la cylindrée l'âge de l'utilisateur principal



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2022.

Publiée chaque année par KANTAR, l'enquête « Parc Auto » comporte un volet consacré aux deux-roues motorisés (2RM). L'édition 2021 a été réalisée de février à avril 2022 sur un panel de 10 000 foyers représentatifs de la population française, avec un échantillon renforcé en 2RM pour la pertinence des analyses.

Parc et taux d'équipement en 2RM

En 2021, le parc de 2RM est estimé à plus de 3 millions de véhicules, un chiffre qui reste stable depuis une dizaine d'années. 8,7 % des ménages sont équipés d'au moins un deux-roues motorisé en 2021.

L'immense majorité des foyers possédant un 2RM est aussi équipée en voiture. La part des foyers exclusifs 2RM reste très marginale et n'évolue pas, autour de 0,4 % en 2021. Les foyers mixtes (voiture + 2RM) représentent quant à eux 8,3% de l'ensemble des foyers.

Le taux d'équipement en 2RM augmente avec le revenu annuel du foyer. Lorsque celui-ci est supérieur à 38 000 € par an, le taux d'équipement monte jusqu'à 14 % alors qu'il est situé entre 2 et 6 % pour les foyers dont les revenus sont inférieurs à 11 000 € par an.

A l'inverse, plus la taille de l'agglomération est importante, moins le taux d'équipement en 2RM le sera (11 % d'équipement en milieu rural contre 6 % dans l'agglomération parisienne).

Caractéristiques du parc 2RM

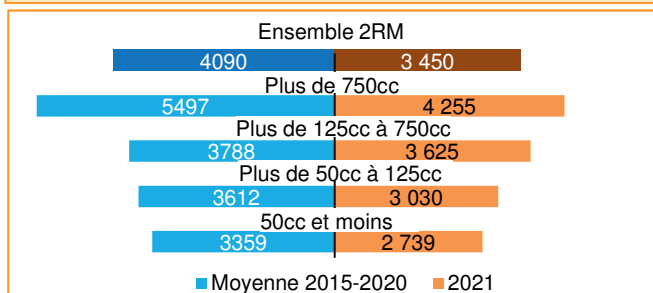
Les motocyclettes lourdes (plus de 125 cm³) représentent plus de la moitié du parc en 2021 (54 % dont 47 points pour les plus de 500cc). La part des cyclomoteurs (moins de 50 cm³) dans le parc baisse légèrement par rapport à l'année dernière tandis que celle des motocyclettes légères (50 à 125 cm³) augmente légèrement.

L'âge moyen du parc 2RM est stable à 12,7 ans en 2021. Le parc des cyclomoteurs et les motocyclettes légères vieillit. En revanche, le parc des motocyclettes lourdes semble se renouveler depuis 2018.

La répartition du parc diffère selon la taille de l'agglomération. Moins la zone est dense, plus le parc intègre une grande part de cyclomoteurs (24 % en zone rurale contre 12 % en agglomération parisienne). A l'inverse, les motos légères sont plus représentées dans les agglomérations de + de 100 000 habitants (36 %).

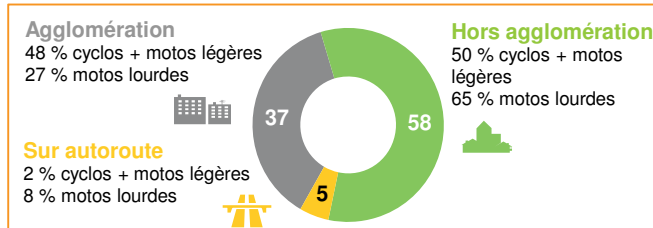
44 % des 18-24 ans en 2RM sont en cyclomoteur. Entre 25 et 64 ans, la part d'abord importante des 500cc-750cc se réduit avec l'âge (42 % des 25-34 ans puis 17 % chez les 55-64 ans) pour laisser la place à des motocyclettes de plus de 750cc (35 % des 2RM des 55-64 ans contre 19 % pour les 25-34 ans). Les 65 ans et plus privilégient le cyclomoteur ou la motocyclette légère pour 62 % d'entre eux.

Kilométrage moyen parcouru par le parc roulant* de 2RM selon la cylindrée et la période

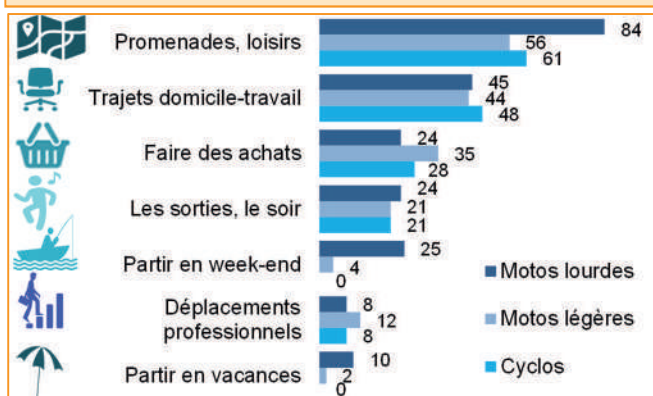


*Moyennes excluant les 0km

Répartition des kilomètres parcourus par les utilisateurs principaux (%)

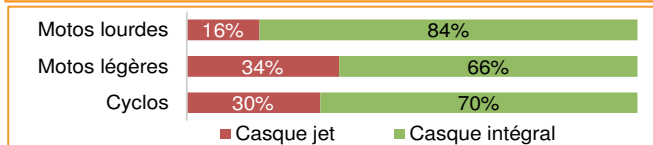


Motifs d'utilisation selon la catégorie de 2RM (en % des répondants*)

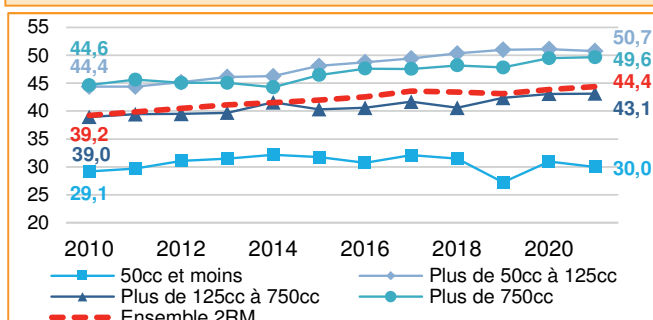


*Question : « Généralement, pour quel(s) type(s) de déplacements ce 2RM est-il utilisé ? »

Type de casque porté par l'utilisateur principal selon le type de 2RM



Evolution annuelle de l'âge moyen de l'utilisateur principal (UP) selon le type de 2RM



Source : Enquête Parc auto, Kantar TNS, 2022.

Usage des 2RM

Le kilométrage moyen d'un 2RM du parc roulant a été de 3 450 km en 2021 contre 4 090 km sur les 6 années 2015-2020. Les kilométrages parcourus ont donc diminué, surtout pour les cylindrées supérieures à 750cc pour lesquelles ils ont fortement baissé (de 5 497 à 4 255 km).

Le parc dormant (non roulant) représente en moyenne 22 % des 2RM, stable par rapport à l'année dernière. Parmi eux, 19 % ne sont plus en état de marche (8 points de plus que 2020). Concernant le parc 2RM roulant, la moitié est utilisée à la belle saison uniquement.

La répartition des kilomètres parcourus selon le milieu n'a pas connu d'évolution importante en 2021. Les 2RM sont davantage utilisés sur routes hors agglomération et voies rapides ou express (58 %), surtout pour les motocyclettes lourdes. Les kilomètres parcourus en agglomération (37 %) le sont surtout par des cyclomoteurs et des motocyclettes légères. L'utilisation sur autoroute (5 %) reste marginale.

Les motifs d'utilisation restent également similaires à ceux qui étaient observés les années précédentes, les motifs « les sorties, le soir » ainsi que les départs en week-end / vacances remontent notamment car l'année 2021 est moins marquée par la pandémie. Les motifs d'usage du 2RM sont très liés à sa catégorie. La différence est notamment marquée dans l'usage de la motocyclette lourde, très utilisée pour le motif promenade ou loisirs (84 % contre 56 % pour les motocyclettes légères, et 61 % pour les cyclomoteurs), ou encore pour les départs en week-end (25 % contre 4 % et 0 %).

En 2021, le port du casque est quasi-généralisé en France (cf. Observatoire des comportements 2021). Le casque intégral est nettement plus utilisé par les usagers de motocyclettes lourdes (84 %) que les usagers de motocyclettes légères et de cyclomoteurs (66 % et 70 %).

Profil des utilisateurs de 2RM

Le profil des utilisateurs de 2RM est principalement masculin (85 % des utilisateurs principaux). Les femmes possèdent de manière générale des 2RM moins puissants que les hommes (65 % de 125 cm³ ou moins, contre 42 % pour les hommes).

L'âge moyen des conducteurs de 2RM connaît une tendance à la hausse depuis 10 ans (+4,7 ans par rapport à 2010). L'âge moyen des utilisateurs principaux de motocyclettes légères est le plus élevé (50,7 ans en moyenne). Le plus bas est celui des utilisateurs principaux de cyclomoteurs (30 ans). Les moins de 18 ans représentent 5 % des utilisateurs principaux de 2RM, mais 27 % des utilisateurs principaux de cyclomoteurs.

Parmi les personnes ayant suivi la formation ou disposant du permis moto, 54 % l'ont obtenu il y a plus de 20 ans.

Les accidents en deux-roues motorisés (2RM)

Les usagers de 2RM représentent 22% de la mortalité routière. Ce sont des hommes à 92 %.

Dans 39 % des cas, le décès intervient dans une collision sans tiers.

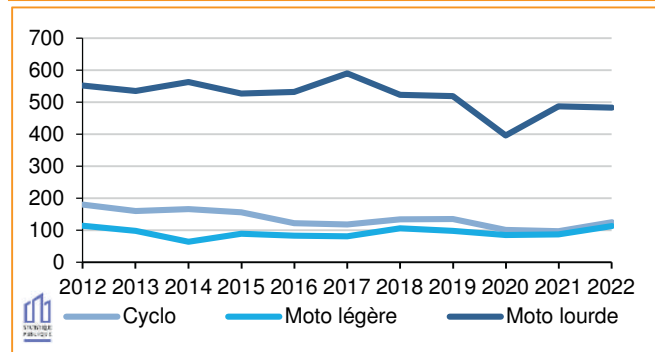
Evolution de la mortalité des 2RM depuis 2010

	2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
2RM	718	668	749	- 4,1 %	+ 7,5 %
Cyclo	124	96	134	- 7,5 %	+ 29,2 %
Moto	594	572	615	- 3,4 %	+ 3,8 %

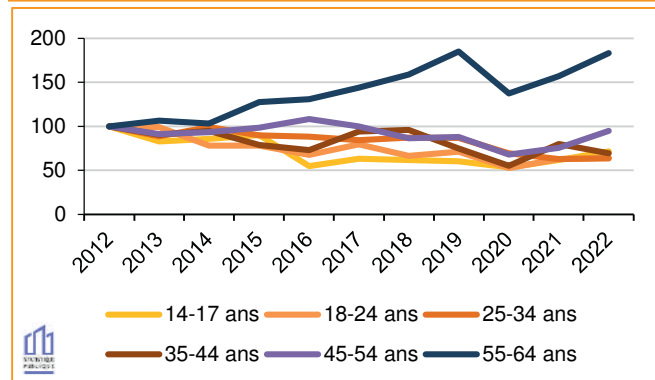
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués 2RM	- 1,4 %	- 2,6 %
Tués non 2RM	+ 0,7 %	- 2,2 %
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers de 2RM tués a diminué en moyenne de - 2,6 % par an.

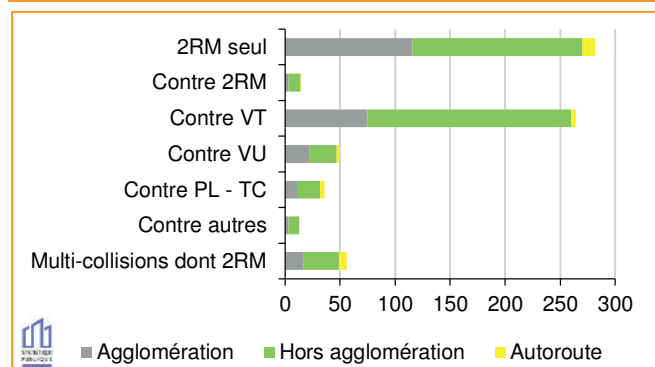
Évolution du nombre d'usagers de 2RM tués par an selon le type d'engin



Evolution du nombre d'usagers de 2RM tués en fonction de l'âge (base 100 en 2012)



Répartition du nombre d'usagers de 2RM tués en 2022 selon le type de conflit



En 2022, un deux-roues motorisé (2RM) est impliqué dans un accident corporel sur trois. 718 usagers de 2RM ont été tués. Deux tiers de ces tués circulaient sur des motos lourdes (plus de 125 cm³). Les 2RM représentent 22 % de la mortalité routière, 33 % des blessés graves et 39 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident.

Entre 2012 et 2022, le nombre d'usagers de cyclo-moteur tués a baissé en moyenne de - 4 % par an. Sur cette même période la baisse des tués en moto lourde (- 1 %) est comparable à celle de l'ensemble des personnes tuées.

Selon l'âge et le genre

Pour les cyclomoteurs, les tranches d'âge 14-17 ans et 18-24 ans sont les plus touchées avec respectivement 39 et 29 personnes tuées.

Pour les motocyclistes, la tranche d'âge 18-24 ans est également fortement touchée : elle représente 8 % de la population française, mais 16 % des motocyclistes tués. Les autres tranches d'âge jusqu'à 64 ans sont également touchées avec des parts comprises entre 17 % et 21 %.

Sur la période 2012-2022, le nombre de tués a explosé chez les 55-64 ans. Cela concerne essentiellement les motos lourdes, avec en particulier un phénomène de retour à la moto de certains usagers après une longue interruption de la pratique.

92 % des conducteurs de 2RM sont des hommes. Cette part est de 77 % pour les autres usagers tués.

Selon les types de conflit

En 2022, **39 % des usagers de 2RM ont été tués dans un accident dans une collision sans tiers** et 37 % dans une collision avec un véhicule de tourisme.

58 usagers de 2RM (8 %) ont été tués alors que leur véhicule a heurté un arbre ou un poteau (19 % pour les autres usagers tués) et 53 (8 %) une glissière (7 % pour les autres usagers tués).

Equipements de protection

Le non-port d'équipements de protection d'un motocycliste (casque, gants, bottes, etc.) est un facteur aggravant, y compris à faible vitesse. L'absence du casque concerne 29 usagers de 2RM tués (4 % des usagers de 2RM tués), dont 21 en agglomération (9 % des usagers de 2RM tués en agglomération).

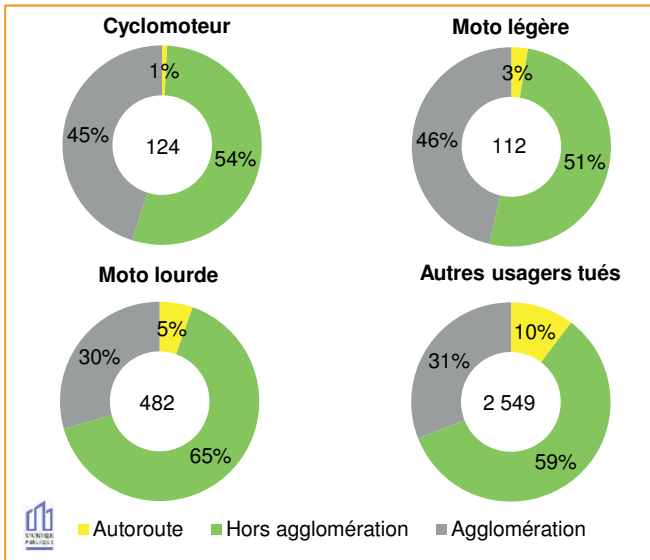
Responsabilité présumée

En 2022, 73 % des conducteurs de 2RM sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués.

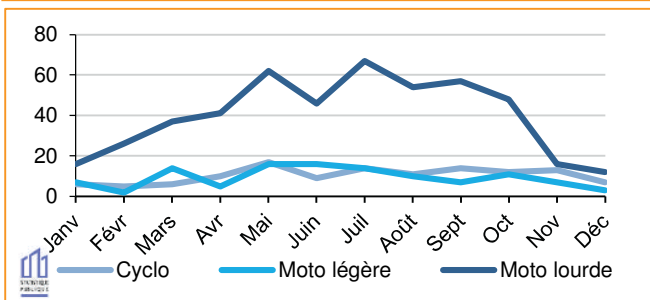
Ancienneté du permis

En 2022, 19 % des conducteurs tués en moto de plus de 125 cm³ sont des novices (moins de deux ans de permis), pour 16 % chez les automobilistes tués.

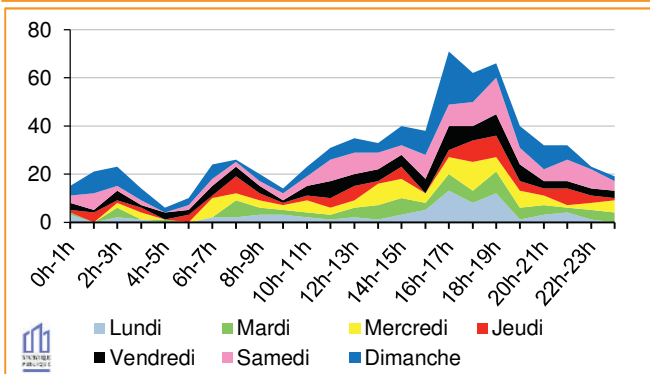
Répartition des usagers de 2RM tués en 2022 selon le milieu routier



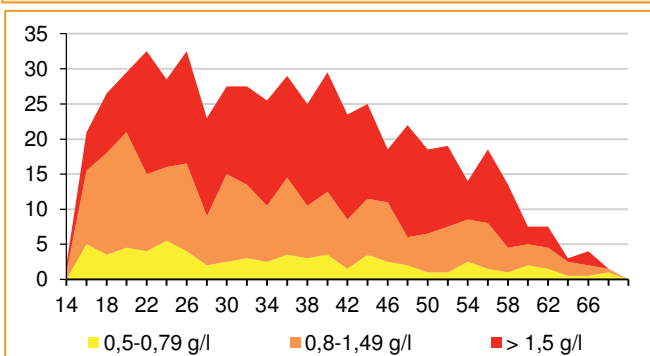
Répartition des usagers de 2RM tués en 2022 selon le mois



Nombre d'usagers de 2RM tués en 2022 selon le jour et l'heure



Nombre de conducteurs de 2RM positifs à l'alcool en 2022 selon leur âge et leur taux d'alcool



Selon le milieu routier

Les usagers de moto lourde sont plus souvent tués hors agglomération (314 tués, soit 65 %) que les autres usagers (59 %). Inversement, les usagers de cyclomoteur et de moto légère sont plus souvent tués en agglomération que les usagers de motos lourdes et que les autres usagers.

Hors agglomération, 25 % des motocyclistes tués le sont en intersection, contre 12 % pour les autres usagers.

Les motocyclistes décèdent plus souvent en courbe que les autres usagers (41 % des cas contre 28 %). Hors agglomération, la part des décès en courbe s'élève même à 44 %.

Temporalité

Le nombre d'usagers de moto lourde tués diminue fortement en hiver puis remonte progressivement avec les beaux jours, car **l'utilisation de ces engins est liée à la météo**. Cette saisonnalité marquée ne s'observe pas pour les motos légères et les cyclomoteurs. En 2022, 85 % des usagers de moto lourde tués l'ont été entre mars et octobre.

40 % des décès d'usagers de 2RM sont survenus le week-end ou un jour férié (32 % pour les autres usagers tués). En jour ouvré ou non, la mortalité à moto est faible la nuit, importante l'après-midi. Les jours ouvrés, on observe un pic de mortalité entre 7h et 8h.

Type de trajet

Lorsque le type de trajet est connu, **73 % des conducteurs de moto lourdes tués effectuaient un trajet de type loisir**. C'est 61 % pour les autres conducteurs tués y compris en cyclo ou en moto légère. Pour ces derniers, la part de conducteurs tués en trajet domicile-travail monte à 28 % (contre 16 % pour les autres conducteurs tués).

Les facteurs d'accidents

Entre 2020 et 2022, le facteur vitesse pour le conducteur d'une moto lourde présumé responsable d'un accident mortel est prépondérant : il intervient dans 52 % des cas. Pour les autres 2RM, ce sont les facteurs alcool et stupéfiants (respectivement 41 % et 24 % des cas pour les cyclomoteurs).

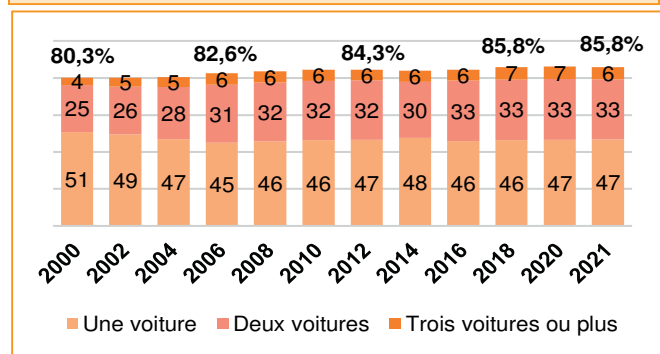
En 2022, 137 conducteurs de 2RM impliqués dans un accident mortel et dont le taux d'alcool est connu présentent une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 23 % des conducteurs pour les motos et 35 % pour les cyclos. **Parmi ces 137 conducteurs alcoolisés, 126 dépassent le taux délictuel (0,8 g/L).**

Le nombre de conducteurs de 2RM positifs à l'alcool varie peu avec l'âge entre 21 et 44 ans. Entre 25 et 64 ans, la part des conducteurs de 2RM alcoolisés ayant un taux d'alcool supérieur à 1,5 g/L oscille entre 51 % et 57 %, alors qu'elle est de 40 % pour les 18-24 ans et de 28 % pour les 14-17 ans.

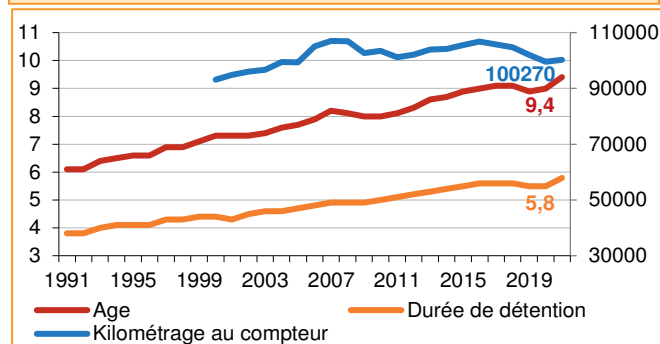
Le parc automobile des ménages

En 2021, le taux de motorisation des ménages diminue légèrement et revient au niveau de 2018.

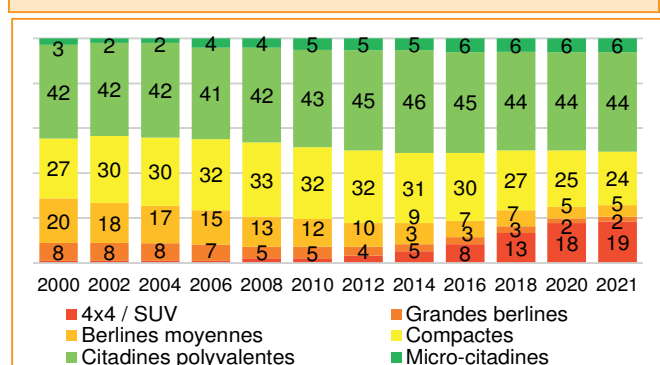
Part des foyers (%) possédant un ou plusieurs véhicules selon l'année



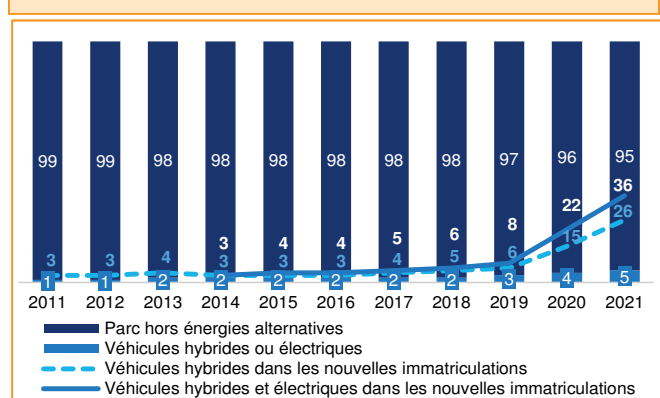
Évolution de l'âge, de la durée de détention (années), et du kilométrage au compteur moyen du parc automobile des ménages



Poids des niveaux de gammes dans le parc VT (%)



Poids des voitures hybrides et électriques (%)



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2022.

Parc Auto est l'étude annuelle de référence depuis plus de 30 ans sur le parc automobile des ménages français. Kantar a ainsi réalisé, entre février et avril 2022, deux questionnaires (« Votre foyer et l'automobile » et « Vous et l'automobile ») auprès de 10 000 foyers représentatifs de la population française.

Taux de motorisation des ménages

En 2021, le taux de motorisation des ménages est estimé à 85,8 %. Ce chiffre était en hausse depuis 2015 et a diminué cette année-là pour retrouver son pourcentage de 2018.

La motorisation atteint son maximum dans les foyers dont les revenus sont les plus hauts. En 2021, le taux est de 93,6 % dans les foyers dont le revenu annuel est supérieur à 38 000 € par an contre 58,9 % dans les foyers pour lesquels il est inférieur à 7 500 €.

Plus la taille de l'agglomération est petite, plus le taux de motorisation est important. La multi-motorisation passe notamment de 32,2 % dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants à 58,7 % dans les territoires ruraux.

Pour les foyers non-motorisés, les raisons évoquées restent essentiellement la non possession du permis de conduire et l'absence de réel besoin. Le taux de foyers non-motorisés est de 14,2 %.

Caractéristiques des véhicules

L'âge moyen du parc augmente et atteint 9,4 ans en 2021. 1 véhicule sur 3 a plus de 10 ans, 2 sur 3 ont plus de 5 ans. La durée de détention moyenne augmente (5,8 ans) mais le kilométrage moyen au compteur (100 400 km) suit une tendance à la baisse depuis 2016 malgré une légère augmentation en 2021.

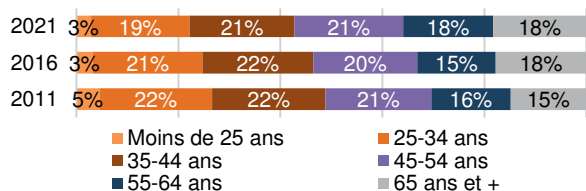
Les véhicules d'occasion représentent 60,3 % du parc automobile et 67,1 % des voitures achetées en 2021.

Parmi les niveaux de gamme, la part du segment 4x4 SUV (*Sport Utility Vehicle*) continue d'augmenter en 2021 (+1 point). Son poids dans le parc est passé de 3 % à 18 % en 10 ans. Cette hausse a entraîné une baisse importante du poids des segments M2 (Berlines moyennes), H (Grandes berlines) et désormais M1 (compactes).

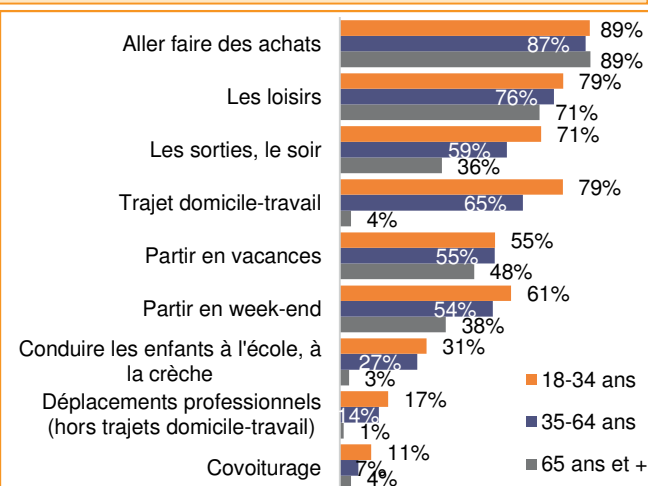
La part des voitures utilisant des énergies alternatives ne fait qu'augmenter ces 10 dernières années pour atteindre 5 % en 2021 (1 % en hybride rechargeable, 3 % en hybride non rechargeable et 1 % en électrique complet). La part de ces véhicules dans les nouvelles immatriculations est de 36 %. Le diesel quant à lui continue sa décroissance, il perd 10 points en 2021 et représente désormais 50 % du parc.

Les marques françaises restent assez largement majoritaires dans le parc automobile français (62 %), malgré une baisse de 4 points en 10 ans.

Répartition des kilomètres parcourus par les véhicules selon l'âge de l'utilisateur principal et l'année

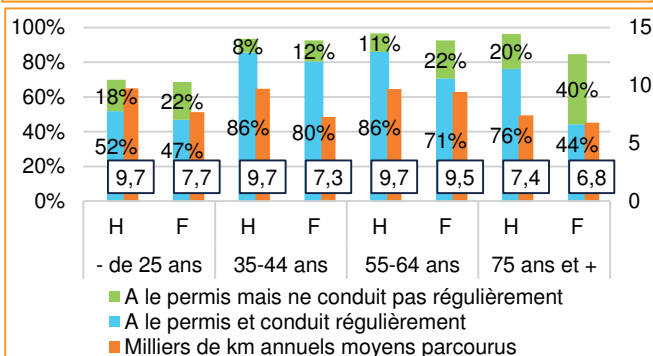


Motifs d'utilisation en 2021 selon la classe d'âge (en % des répondants*)

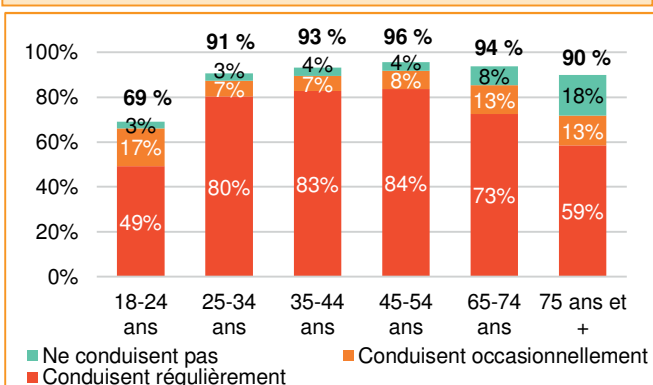


*Question : « Cette voiture est-elle utilisée pour ? »

Part des détenteurs de permis conduisant régulièrement ou non ; kilométrage moyen annuel parcouru par les véhicules - selon le sexe (H/F) et l'âge de l'utilisateur principal



Répartition selon la tranche d'âge de la part des individus possesseurs du permis de conduire qui...



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2022.

Comportements d'utilisation

Le kilométrage annuel moyen par véhicule remonte (10 650 km) après l'année creuse 2020 mais est encore loin des chiffres d'avant la pandémie (11 870 km en 2019). Les véhicules de moins de 10 ans parcourent environ 3 000 km de plus par an que ceux de plus de 10 ans.

La part de véhicules étant utilisés quotidiennement est à 36 %, contre 42 % avant la pandémie. La plupart des ménages effectuent un seul aller-retour quotidien (34 %) pour le trajet domicile travail/lieu d'étude. Il s'agit de déplacements de 35 km par trajet en moyenne, soit une durée de 38 minutes.

La part des voitures utilisées pour les départs en week-end ou en vacances augmente logiquement (+4 points) par rapport à 2020 et se rapproche du pourcentage de 2019.

L'année 2021 ne fait pas ressortir de grosses différences de motifs d'utilisation des véhicules par rapport aux années précédentes. Les principaux motifs sont toujours les achats (88 %) et les loisirs (75 %).

Les 65 ans et plus ont des motifs de déplacements moins variés, avec en particulier moins de trajets domicile-travail ou liés à la conduite des enfants à l'école, mais aussi sur les sorties, le soir (71 % des 18-34 ans contre 36 % des 65 ans et plus).

Profil des utilisateurs

La part des femmes utilisatrices principales (UP) de véhicules est de 42 % (sachant que les femmes représentent 52,5 % de la population de 18 ans et plus). La part de femmes UP est en baisse de 1,7 point depuis l'année dernière. Les hommes achètent 59 % des véhicules neufs et 57 % des véhicules d'occasion.

Plus d'un quart des utilisateurs principaux a 65 ans ou plus alors que les véhicules de cette catégorie ne représentent que 18 % des kilomètres parcourus.

Un quart des utilisateurs secondaires a moins de 35 ans et 54 % sont des femmes.

38 % des véhicules sont conduits occasionnellement. Près de trois quarts des conducteurs de ces véhicules réalisent moins d'un quart du kilométrage total du véhicule.

La possession du permis de conduire est quasi-généralisée chez les 35-54 ans (94 %). Dans cette tranche d'âge, seuls 4 % ne conduisent pas. Les 18-24 ans sont 69 % à posséder le permis de conduire mais seulement 49 % à conduire régulièrement. Les classes d'âges les plus élevées présentent un taux important de possesseurs de permis ne conduisant pas, montant jusqu'à 18 % chez les 75 ans et plus.

Les possesseurs de permis représentent 13 points de plus en zone rurale qu'en agglomération de plus de 100 000 habitants (94 % contre 81 %).

Les accidents en véhicule de tourisme

La moitié des automobilistes tués (838) décèdent dans un accident sans tiers. Cette part monte à 70 % en agglomération.

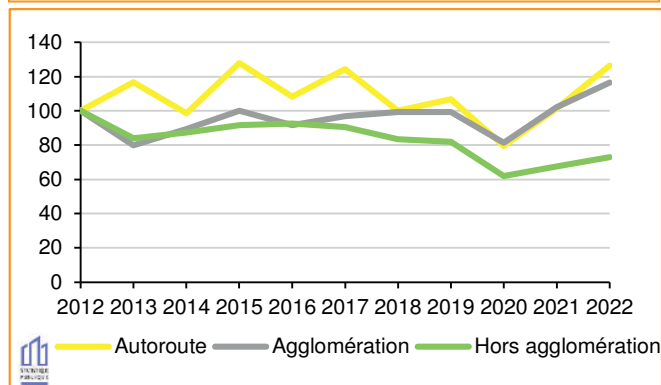
Les facteurs vitesse et alcool sont les plus fréquents chez les conducteurs de véhicules de tourisme responsables dans les accidents mortels.

Évolution de la mortalité des automobilistes depuis 2010

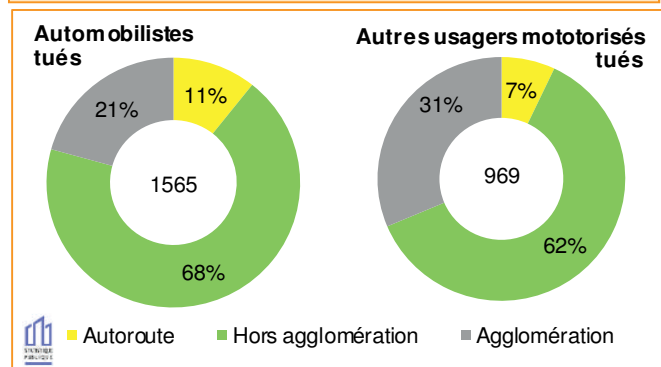
2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
1 565	1 414	1 622	- 3,5 %	+ 10,7 %
Evolution moyenne annuelle*				
Tués automobilistes			- 1,2 %	- 2,9 %
Tués non automobilistes			+ 1,6 %	- 1,6 %
Tous tués			+ 0,2 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers de VT tués a diminué en moyenne de -2,9 % par an.

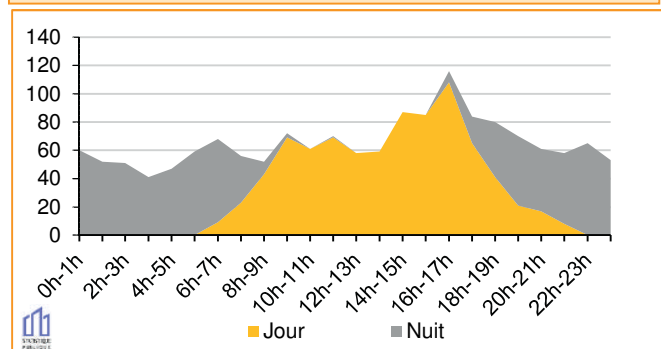
Évolution du nombre d'automobilistes tués par an selon le milieu (base 100 en 2012).



Répartition des personnes tuées selon le milieu routier



Evolution du nombre d'automobilistes tués selon l'heure et la luminosité



En 2022, 1 565 automobilistes ont été tués ; cela représente la moitié de la mortalité routière. Les trois quarts des accidents mortels impliquent un véhicule de tourisme (VT). On estime également qu'en 2022, près de 100 000 automobilistes ont été blessés dans un accident de la route, dont 4 800 gravement (M.AIS3+).

A partir de 2018, la mortalité des usagers de véhicules de tourisme a baissé hors agglomération (phénomène sans doute en partie lié à la baisse des vitesses pratiquées à partir du 1^{er} juillet 2018 résultant de la nouvelle vitesse maximale autorisée de 80 km/h sur routes bidirectionnelles). En agglomération et sur autoroute, on constate une hausse forte du nombre de tués post-pandémie, un niveau qui dépasse 2012.

Selon le milieu routier

1074 automobilistes ont été tués en 2022 sur les routes hors agglomération et 167 sur autoroute ; cela représente 79 % des automobilistes tués.

En 2022, 21 % des automobilistes ont été tués en agglomération (324 tués), une part en hausse.

Les automobilistes tués le sont moins souvent en intersection que les autres usagers motorisés. C'est déjà vrai sur les routes en agglomération (32 % contre 35 %) et plus encore hors agglomération (11 % contre 20 %).

Pour 36 % des décès d'automobilistes, l'accident a eu lieu en courbe. C'est beaucoup plus que pour les tués en mode doux (13 %), mais c'est la même proportion que pour les autres usagers motorisés. En agglomération cependant, les automobilistes tués le sont plus souvent en courbe que les autres usagers motorisés (32 % contre 28 %).

Jour et nuit

La mortalité des automobilistes intervient pour 47 % de nuit alors que le trafic nocturne est bien inférieur au trafic de jour. Cette part est de 38 % pour les autres personnes tuées.

Ceinture de sécurité

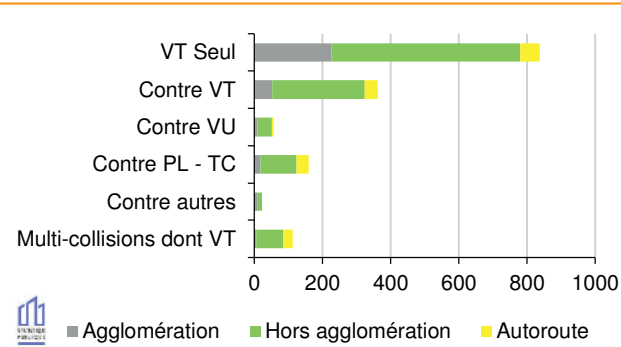
312 automobilistes tués en 2022 ne portaient pas leur ceinture, soit 23 % des automobilistes tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC (renseigné dans 87 % des cas). Cette proportion est plus élevée pour les passagers (30 %) que pour les conducteurs (21 %). En agglomération, **cette proportion monte à 46 % pour les passagers.**

Conducteurs novices

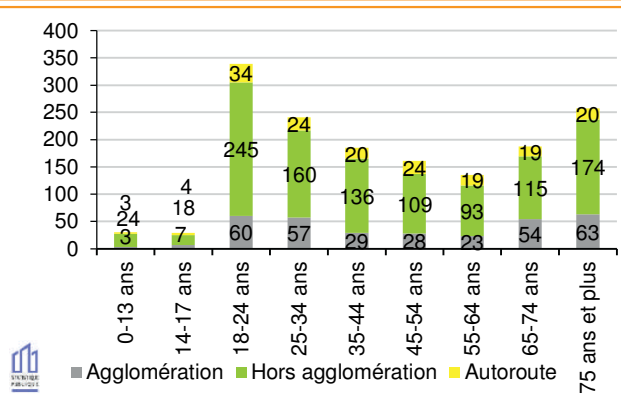
En 2022, les conducteurs novices¹ représentent 16 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués. C'est similaire à la proportion des conducteurs d'autres types de véhicules (17 %). Cette part est plus importante sur les routes hors agglomération (18 %) que sur celles en agglomération (11 %).

² Les conducteurs novices désignent les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à 2 ans.

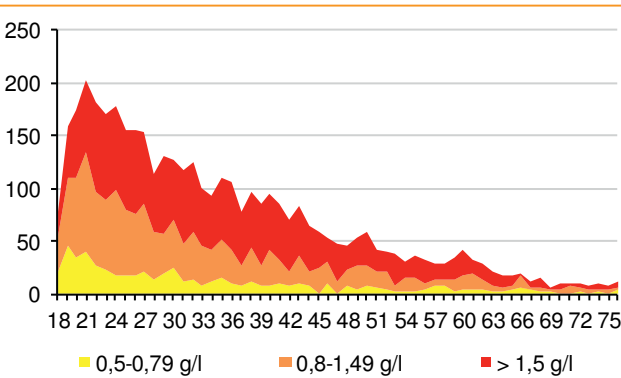
Nombre d'automobilistes tués selon le type de conflit et le milieu routier



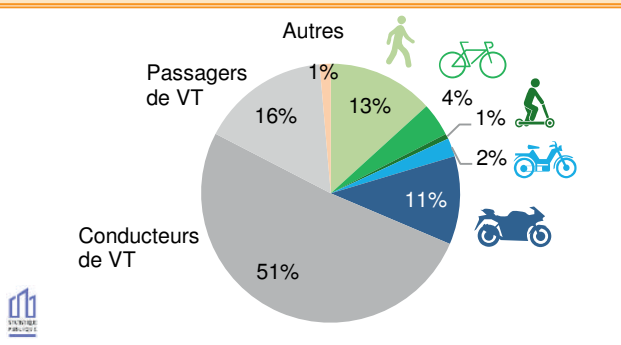
Nombre d'automobilistes tués selon la classe d'âge et le milieu routier



Nombre de conducteurs de VT positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'âge et le taux



Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (VT) selon le mode de déplacement



Selon le type de conflit

La moitié des automobilistes tués (838) décèdent dans un **accident sans tiers** ; Cette part monte à **70 % en agglomération**. Un quart des tués (363) décèdent lors d'un conflit **entre deux véhicules de tourisme**, majoritairement hors agglomération (75 %).

Un quart des automobilistes tués (383) décèdent lors d'une collision frontale. Cette part n'est que de 13 % en agglomération.

Parmi les 1 565 automobilistes décédés en 2022, 852 ont été tués alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe, dont 273 contre un arbre, 115 dans un fossé ou contre un talus et 119 contre une glissière de sécurité.

Selon l'âge et le sexe

Quel que soit le milieu routier, **22 % des automobilistes tués en 2022 (339) ont entre 18 et 24 ans** alors qu'ils ne représentent que 12 % chez les autres tués et 8 % de la population. **28 % des automobilistes tués sont âgées de 65 ans ou plus (445)**, alors qu'ils ne représentent que 21 % de la population.

73 % des automobilistes tués sont des hommes. Cette part monte à 81 % en agglomération.

Selon la responsabilité présumée

Dans les accidents mortels en 2022, les conducteurs automobilistes sont plus souvent présumés responsables que les autres conducteurs (70 % contre 60 %). C'est vrai aussi bien hors agglomération qu'en agglomération, mais un peu moins sur autoroute.

Facteurs d'accidents

Dans les accidents mortels entre 2020 et 2022, **les facteurs vitesse et alcool interviennent respectivement dans un cas sur trois et un cas sur quatre**. Le facteur stupéfiant intervient une fois sur sept et les facteurs inattention et malaise une fois sur dix.

En 2022, 9 % des conducteurs de VT impliqués dans un accident corporel et dont le taux d'alcool est connu ont un taux supérieur ou égal à 0,5 g/L de sang. Hors agglomération hors autoroute, cette part monte à 15 %. **Pour les accidents mortels, cette part monte à 21 %**. Parmi les conducteurs de VT alcoolisés, **9 sur 10 ont une alcoolémie supérieure à 0,8 g/L de sang (délit)**.

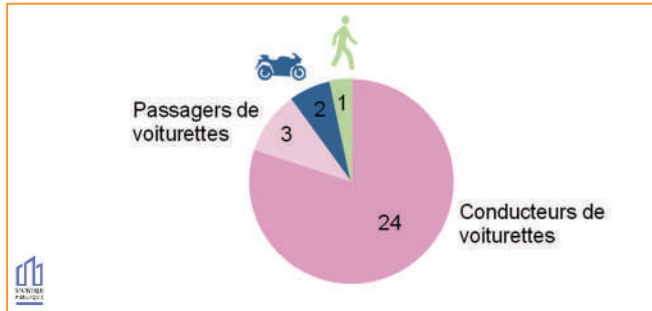
On relève les taux d'alcool les plus élevés dans la tranche d'âge 19-32 ans et dans une moindre mesure entre 33 et 42 ans.

Les victimes en-dehors du VT

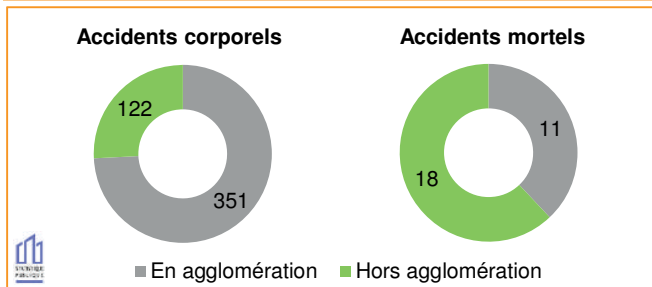
Dans les accidents impliquant un VT, aux 1 565 automobilistes tués s'ajoutent **763 tués non automobilistes**. Parmi eux, **40 % sont piétons**, tués majoritairement en agglomération, et **34 % sont des motocyclistes**, tués majoritairement hors agglomération.

Les voitures, taxis, tracteurs agricoles et ambulances

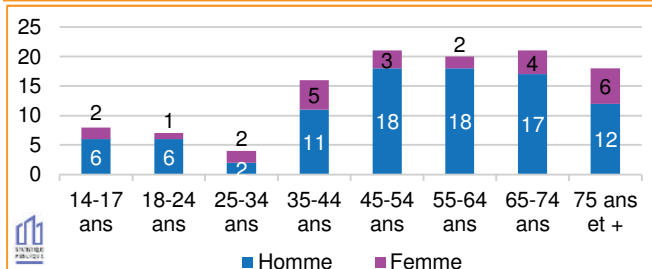
Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant une voiturette selon le mode de déplacement pour l'année 2022



Répartition des accidents corporels et mortels impliquant une voiturette selon la localisation (2022)



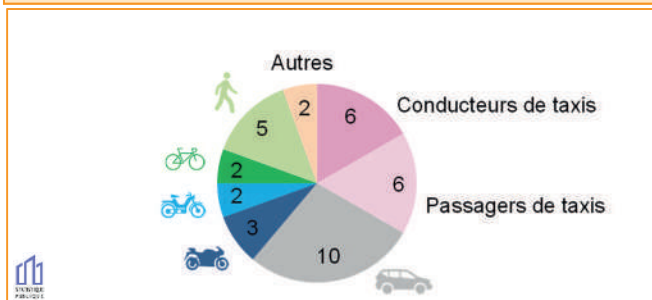
Répartition des conducteurs de voitures impliqués dans les accidents mortels en fonction de leur âge et de leur sexe, sur la période 2018-2022



Nombre d'accidents impliquant un taxi VT et nombre de tués dans ces accidents selon la localisation en 2022

	Accidents corporels	Personnes tuées
Paris	253	1
Petite couronne	35	1
Grande couronne	7	0
France métropolitaine hors Ile-de-France	74	4
France métropolitaine	369	6

Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant un taxi selon le mode de déplacement, sur la période 2018-2022



Les voitures

En 2022, 473 accidents ont impliqué une voiturette. 30 personnes sont décédées, dont 27 usagers de voitures (17 en 2019). Parmi ces derniers, 11 se tuent seuls et 10 dans un accident à deux véhicules.

Si les trois quarts des accidents corporels impliquant une voiturette ont lieu en agglomération, 19 personnes sur les 30 décédées le sont hors agglomération (dont 18 hors agglomération, hors intersection).

Parmi les conducteurs de voitures impliqués dans un accident corporel enregistré dans le BAAC, 19 % ont entre 45 et 54 ans, 15 % entre 35 et 44 ans, 13 % entre 25 et 34 ans et 13 % entre 14 et 17 ans. 64 % de ces conducteurs sont des hommes. Parmi les 24 conducteurs de voitures décédés, 3 sont âgés de 14 à 17 ans.

Dans les accidents corporels en 2022, la part de conducteurs de voitures contrôlés positifs à l'alcool (10 % des conducteurs testés) est semblable à celle des conducteurs de VT (9 %). La part de conducteurs sous l'emprise de stupéfiants est identique pour ces deux modes de déplacement (6 %).

Le non-port de la ceinture de sécurité est plus fréquent chez les usagers de voitures (9 % des conducteurs dont le port de la ceinture est renseigné) que chez les usagers de VT impliqués dans les accidents corporels (6 %). Cette proportion est plus élevée pour les passagers (11 % contre 8 %).

Dans les accidents corporels en 2022, les conducteurs de voitures sont plus souvent présumés responsables que les conducteurs de VT (70 % contre 60 %).

Les taxis véhicules de tourisme (VT)

En 2022, 406 véhicules impliqués dans les accidents corporels enregistrés sont renseignés comme taxis. 95 % de ces taxis sont des véhicules de tourisme (VT). Ci-après, « taxis » désigne juste les taxis VT.

369 accidents ont impliqué un taxi en 2022 (408 en 2019). Dans ces accidents, 6 personnes sont décédées dont 3 usagers de taxis (1 conducteur et 2 passagers). Tous ces usagers tués le sont dans des accidents à deux véhicules ou plus.

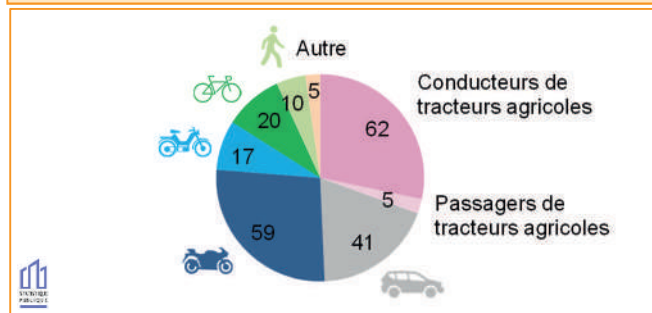
69 % des accidents impliquant un taxi ont lieu à Paris. Si 86 % des accidents se produisent en agglomération, 4 des 6 personnes tuées le sont hors agglomération.

Dans les accidents corporels en 2022, moins de 1 % des conducteurs de taxis testés sont alcoolisés et 2 % sont sous l'emprise de stupéfiants.

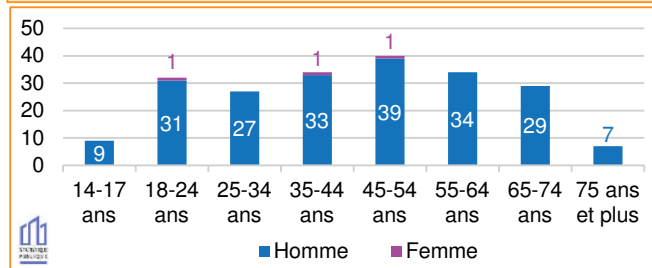
Selon l'article R412-1 du Code de la route, le port de la ceinture n'est pas obligatoire pour tout conducteur de taxi en service. En 2022 dans les accidents corporels, la proportion de conducteurs et de passagers de taxis ne portant pas la ceinture est de 7 %. Cette part est semblable à celle des VT (6 % des conducteurs et 8 % des passagers dont le port de la ceinture est renseigné).

	2022	2019	2010	Evolution 2010-2022	Evolution 2010-2019
Accidents avec tracteur	233	243	237	-4	+6
Tués dans acc. tracteur	40	57	43	-3	+14
Tués dans le tracteur	14	14	13	+1	+1

Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant un tracteur agricole selon le mode de déplacement, sur la période 2018-2022

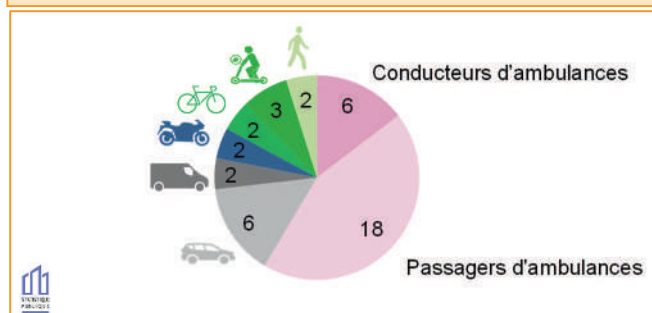


Répartition des conducteurs de tracteurs agricoles impliqués dans les accidents mortels en fonction de leur âge et de leur sexe, sur la période 2018-2022

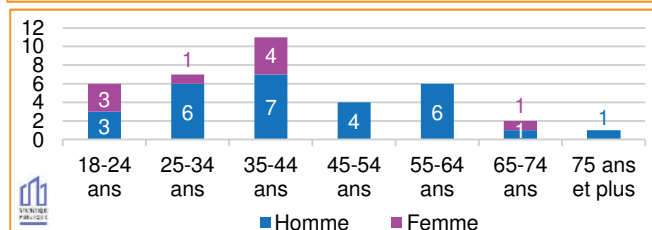


	2022	2019	2010	Evolution 2010-2022	Evolution 2010-2019
Accidents avec ambulance	128	120	197	-69	-77
Tués dans acc. ambulance	14	8	12	+2	-4
Tués dans l'ambulance	7	4	9	-2	-5

Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant une ambulance selon le mode de déplacement, sur la période 2018-2022



Répartition des conducteurs d'ambulances impliqués dans les accidents mortels en fonction de leur âge et de leur sexe, sur la période 2018-2022



Les tracteurs agricoles

233 accidents corporels impliquant un tracteur agricole ont été enregistrés en 2022 (243 en 2019). 40 personnes sont décédées dont 14 sur un tracteur. 24 personnes sont décédées dans un accident à deux véhicules et 12 dans un accident sans tiers.

La gravité (nb de tués pour 100 accidents) des accidents impliquant un tracteur est presque 3 fois plus forte que pour l'ensemble des accidents : 17 contre 6.

83 % des accidents corporels impliquant un tracteur ont lieu hors agglomération. 26 personnes sur les 40 décédées le sont hors agglomération, hors intersection.

Les RD regroupent 70 % des accidents de tracteurs agricoles (162) et ont occasionné 23 décès (7 usagers de tracteurs agricoles et 16 autres usagers).

En 2022, les mois de mai à août concentrent la moitié des accidents mortels impliquant un tracteur agricole (21 tués). Dans 6 cas sur 7, ces accidents ont lieu de jour.

Parmi les 40 conducteurs de tracteurs agricoles impliqués dans un accident mortel, la moitié a plus de 54 ans : 11 sont âgés de 65 à 74 ans, 8 de 55 à 64 ans et 8 de 18 à 24 ans. 98 % de ces conducteurs sont des hommes.

Dans les accidents corporels en 2022, aucun conducteur de tracteur agricole n'a été contrôlé positif aux stupéfiants. La part de conducteurs de tracteurs alcoolisés (parmi ceux testés) est de 6 % (contre 9 % pour les conducteurs de VT).

70 % des conducteurs de tracteurs impliqués dans un accident corporel ne portent pas la ceinture (parmi les conducteurs pour lesquels le port de la ceinture est renseigné) contre 6 % des conducteurs de VT. Néanmoins, le BAAC ne permet pas de savoir si le tracteur était équipé d'une ceinture de sécurité.

Les ambulances

128 accidents corporels impliquant une ambulance ont été enregistrés en 2022 (120 en 2019). 14 personnes sont décédées, dont 7 passagers d'ambulances et 5 usagers de modes doux. Parmi ces 14 tués, 10 le sont dans des accidents à deux véhicules.

67 % des accidents corporels impliquant une ambulance ont lieu en agglomération et ont occasionné 7 décès.

Les véhicules renseignés comme ambulance sont majoritairement des VT (53 %) et des VU (36 %).

Parmi les 136 conducteurs d'ambulances impliqués dans un accident corporel, les deux tiers sont âgés de 18 à 44 ans et les trois quarts sont des hommes.

Dans les accidents corporels en 2022, moins de 1 % des conducteurs d'ambulances testés sont alcoolisés et 3 % sont sous l'emprise de stupéfiants.

La part de conducteurs d'ambulances ne portant pas la ceinture est identique à celle des conducteurs de VT (6 %). Cette proportion est plus élevée pour les passagers d'ambulances (9 % contre 6 %).

Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

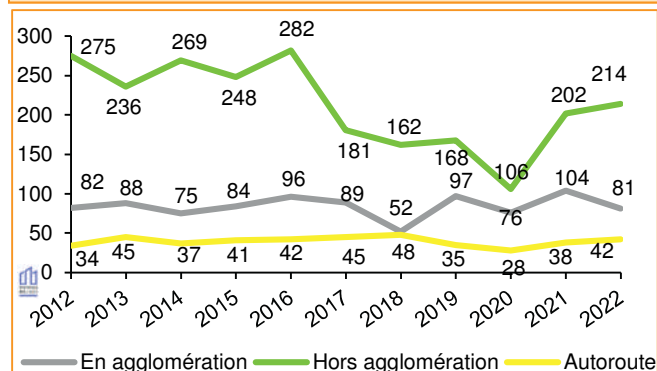
42 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire (VU) sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers d'un deux-roues motorisé). 31 % des personnes tuées sont des occupants du VU.

Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un VU depuis 2010

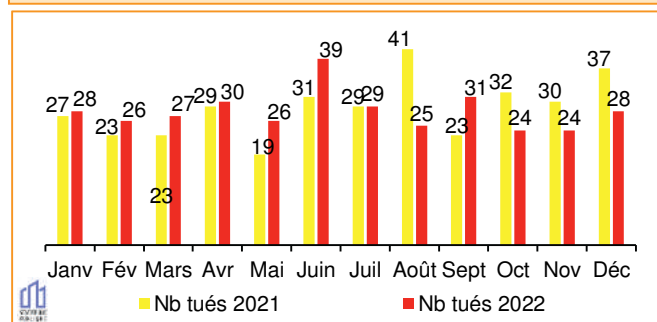
	Tués			Evolution	
	2022	2021	2019	Evol 2019-2022	Evol 2021-2022
Dans acc VU	337	344	300	+ 12,3 %	- 2,0 %
Dans le VU	104	103	98	+ 6,1 %	+ 1,0 %
Evolution moyenne annuelle*					
Tués VU				2019 à 2022	2010 à 2019
Tués non VU				+ 2,0 %	- 4,3 %
Tués non VU				+ 0,2 %	- 2,2 %
Tous tués				+ 0,2 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers de VU tués a diminué d'en moyenne - 4,3 % par an.

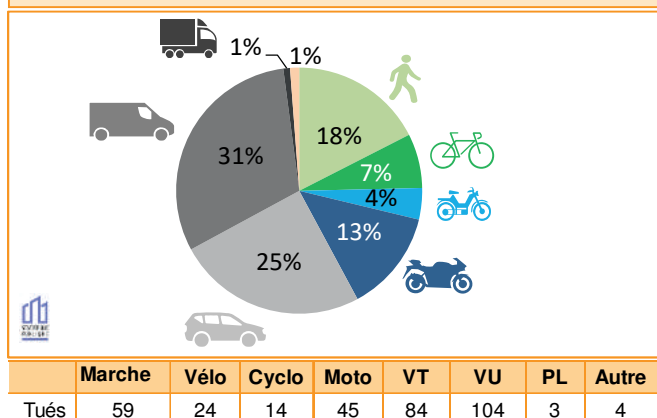
Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon le milieu routier (2012-2022)



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon le mois (2021 et 2022)



Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un VU selon le mode de déplacement (2022)



En 2022, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU) est de 337 (dont 233 hors du VU), soit 10 % de la mortalité routière. La mortalité dans les accidents impliquant un VU a diminué de 2 % par rapport à 2021 et le nombre d'accidents de VU est resté stable (- 0,5 %) tout comme la mortalité des usagers de VU (+ 1 % par rapport à 2021). Ils représentent 3,2 % des tués.

Exposition au risque

Entre 2017 et 2022, le parc de véhicules utilitaires a connu une hausse de + 3,6 %¹. Entre 2019 et 2022, le trafic des véhicules utilitaires a diminué de - 1,1 % ; réduction à comparer avec la légère hausse observée au niveau du trafic des PL (+ 0,9 %).

En 2022, 7,2 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des VU, alors que ces véhicules effectuent 14 % des kilomètres parcourus en France.

Selon les mois de l'année

Au cours du premier semestre 2022, la mortalité a été accrue par rapport à celle observée en 2021 (+ 24 tués). Au cours du second semestre, elle a été moindre que celle observée en 2021 (- 31 tués).

Des victimes en-dehors du VU

En 2022, 69 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont **en-dehors du VU**. Parmi ces 233 personnes tuées, 61 % sont des **usagers vulnérables** (59 piétons, 22 cyclistes et 2 EDPM et 59 usagers de deux-roues motorisés) et 36 % des automobilistes.

Dans les accidents mortels impliquant un VU, 59 % des conducteurs de VU sont présumés responsables (contre 36 % pour les conducteurs de PL et 69 % pour les automobilistes).

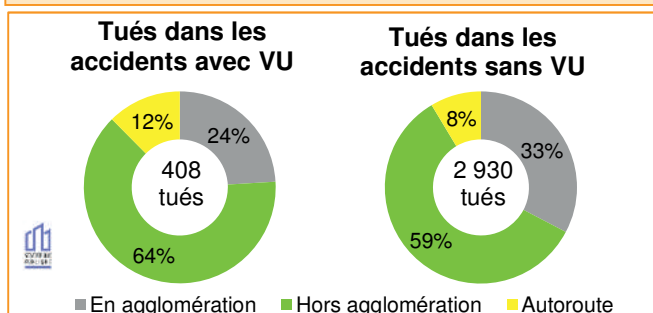
Selon le type de collision et les obstacles heurtés

Parmi les 104 usagers de VU tués, 44 % décèdent dans un accident impliquant un véhicule tiers (46) : principalement lors d'un choc contre un PL (20 usagers de VU tués), lors d'une multi-collision (11) ou d'un choc avec un véhicule de tourisme (8).

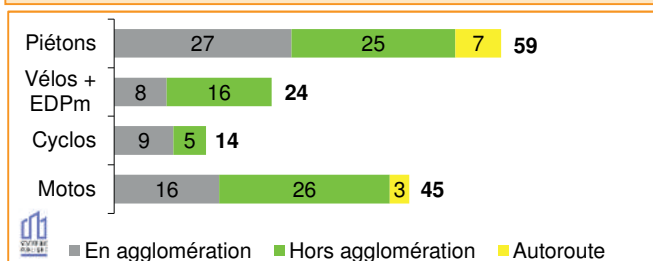
Parmi les 58 accidents mortels de VU sans tiers (véhicule seul), 15 sont survenus avec un choc contre un arbre, 10 contre un poteau, 7 contre un fossé ou un talus ou une paroi rocheuse, 5 contre un bâtiment ou un mur, 4 contre une glissière en béton et 4 contre une glissière en métal.

¹ Les comptes des transports en 2022, CGDD/SDES 2023, 2022 prov.

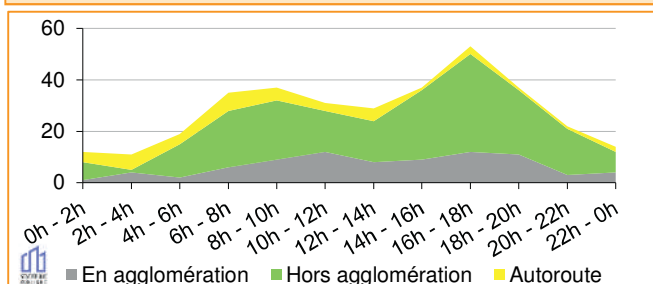
Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU ou non selon le milieu routier



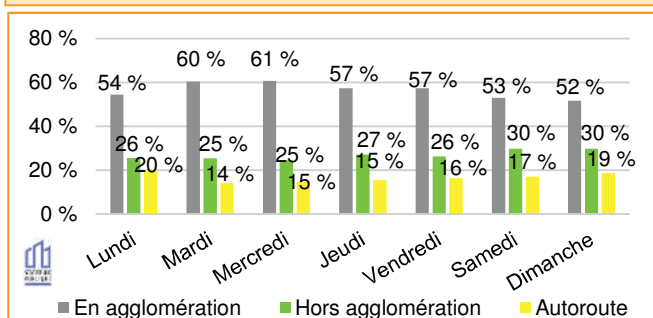
Nombre d'usagers vulnérables tués dans un accident impliquant un VU selon le milieu (2022)



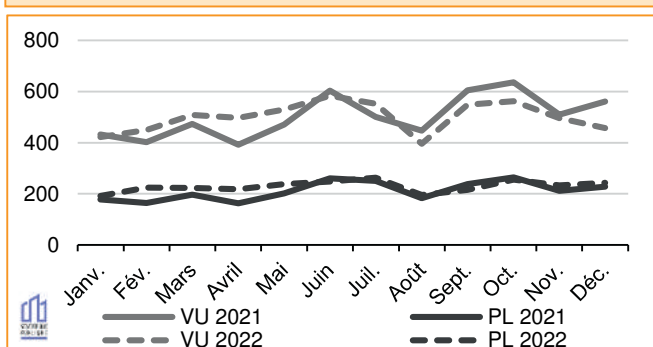
Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon l'heure et le milieu (2022)



Répartition des accidents impliquant un VU selon le jour et le milieu (2022)



Nombre d'accidents de VU et de PL selon le mois (2021 et 2022)



Selon le milieu routier

Les **accidents** impliquant un VU surviennent principalement **hors agglomération** : ils génèrent 70 % des tués parmi les usagers en VU et 61 % parmi les autres usagers, contre respectivement 11 % et 30 % en agglomération et 19 % et 9 % sur autoroute.

Dans les accidents impliquant un VU, le décès des usagers vulnérables survient majoritairement hors agglomération ou sur autoroute : **67 % des cyclistes**, **58 % des usagers de 2RM** et **54 % des piétons**.

Heure, jour et mois

55% des usagers de VU tués sur routes en agglomération le sont de jour contre 85 % sur autoroute et 81 % sur routes hors agglomération.

83 % des accidents impliquant un VU ont lieu du **lundi au vendredi**, contre 92 % pour les accidents impliquant un PL et 72 % pour les accidents impliquant un VT. Ceci est cohérent avec les utilisations différentes de ces types de véhicules.

La répartition des accidents impliquant un VU selon le mois est proche de celle des accidents impliquant un PL en 2022. On observe notamment une baisse de l'accidentalité lors du mois d'août.

Usagers de véhicule utilitaire

Parmi les 104 usagers de VU tués, 21 avaient entre 18 et 24 ans, 41 entre 25 et 44 ans, 24 entre 45 et 64 ans et 18 65 ans ou plus. 83 sont des conducteurs et 98 sont des hommes.

Conducteurs de véhicule utilitaire

Parmi les 336 conducteurs de VU impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le taux d'alcool est connu (90 % des cas), **16 %** présentent une **alcoolémie supérieure à 0,5 g/L**, contre 18 % en moyenne pour l'ensemble des conducteurs.

Parmi les 336 conducteurs de VU impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le résultat d'un test de dépistage de produits stupéfiants est renseigné (83 % des cas), **9 %** sont **testés positifs**, contre 12 % pour l'ensemble des conducteurs.

309 des 336 conducteurs de VU impliqués dans un accident mortel sont des **hommes** et **75 %** ont entre **25 et 64 ans**.

Lorsque le motif du trajet est connu (88 % des cas), **75 %** des conducteurs de VU impliqués dans un accident mortel effectuent un **trajet professionnel** et 17 % effectuent un trajet de type promenade / loisirs.

Les accidents impliquant un poids lourd

88 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un poids lourd (PL) ne sont pas usagers du PL.

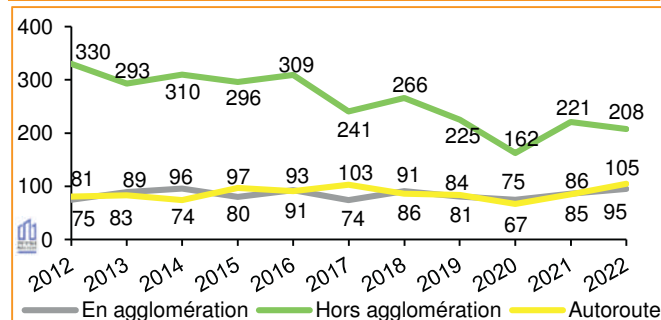
Les accidents impliquant un PL sont trois fois plus mortels que les accidents sans PL.

Evolution de la mortalité dans les accidents impliquant un PL depuis 2010

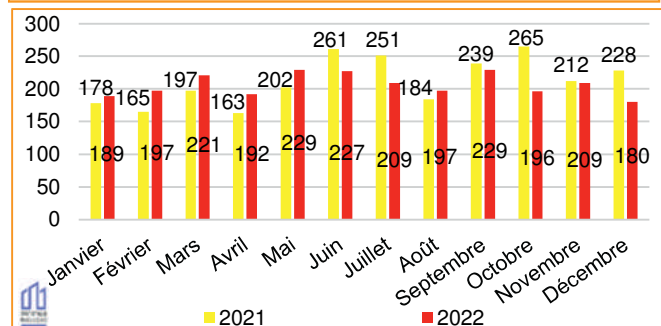
	Tués			Evolution	
	2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
Dans acc. PL	408	392	390	+ 4,6 %	+ 4,1 %
Dans le PL	48	44	36	+ 33,3 %	+ 9,1 %
Evolution moyenne annuelle*					
Tués dans acc. PL				2019 à 2022	2010 à 2019
				+ 1,5 %	- 3,9 %
Tués hors acc. PL				+ 0,1 %	- 2,0 %
Ensemble des tués				+ 0,2 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un PL a diminué en moyenne de - 3,9 % par an.

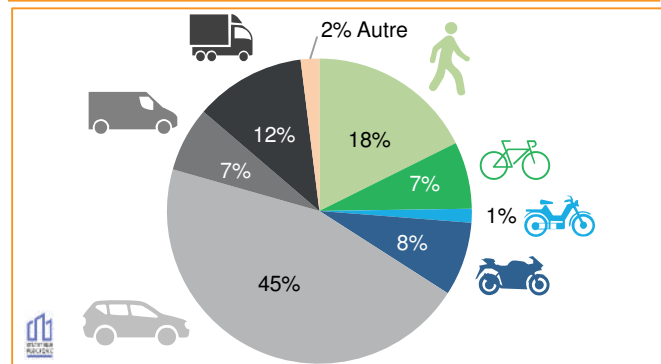
Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un poids lourd, selon le milieu



Nombre d'accidents impliquant un PL selon le mois



Répartition des personnes tuées dans les accidents de poids lourds selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres
Tués	72	29	6	32	185	28	48	0	8

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

En 2022, 408 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un poids lourd (12 % de la mortalité routière) ; 360 d'entre elles n'étaient pas usagers de PL. Le nombre d'usagers PL tués a augmenté de + 33 % entre 2019 et 2022. Entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans les accidents impliquant un PL a diminué annuellement de - 3,9 % ; cette diminution est plus importante que celle observée au niveau des accidents sans PL (- 2,0 %).

En 2022, 2 475 accidents impliquant un PL se sont produits ; en baisse de - 10,1 % par rapport à 2019. Dans le même temps, le nombre de tués dans les accidents de PL a augmenté de 5 %, passant de 390 en 2019 à 408 en 2022, et le nombre de tués dans le PL a augmenté de + 33 %, passant de 36 à 48 tués.

Exposition au risque

Les PL représentent 3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et 7 % des kilomètres parcourus en France¹.

Les PL étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : en 2022, ils réalisent 30 % des parcours PL en France, mais constituent 17 % des PL impliqués dans les accidents mortels dont l'immatriculation est connue dans le BAAC. 33 % des PL impliqués dans un accident mortel sur autoroute sont étrangers contre 12 % sur les routes hors agglomération et 10 % en agglomération.

Selon les mois de l'année

Entre 2021 et 2022, le nombre d'accidents impliquant un PL a augmenté en février et avril (respectivement + 19 % et + 18 %) et a diminué en juin, juillet et octobre (respectivement - 13%, - 17% et - 26 %).

Des victimes en-dehors du PL

Les accidents impliquant un PL sont **particulièrement graves** : ils sont mortels dans 15 % des cas contre 5 % pour les accidents sans PL.

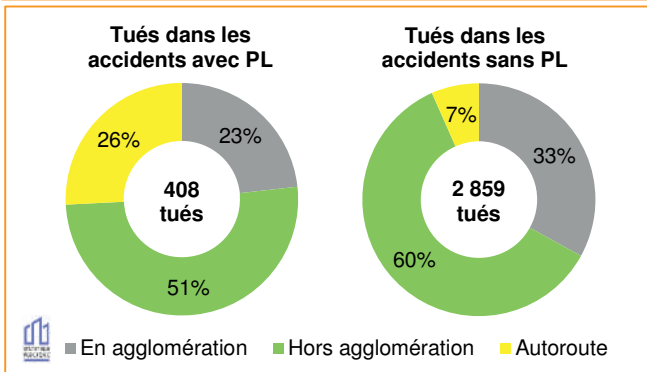
360 personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL. Parmi celles-ci :

- les parts d'automobilistes tués dans les accidents avec PL et dans ceux sans PL sont proches (respectivement : 45% et 48%) ;
- la part des piétons (18 %) est similaire avec et sans PL (15%) ;
- la part des cyclistes (7 %) est plus faible que dans les accidents sans PL (9%) ;
- la part de motocyclistes tués dans les accidents avec PL (8 %) est plus faible que dans ceux sans PL (20 %).

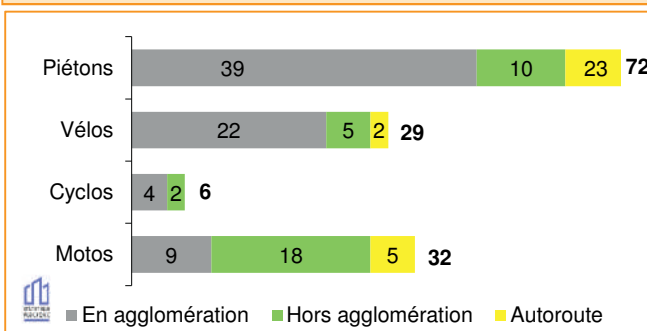
Les conducteurs de PL sont présumés responsables dans 39 % des accidents mortels les impliquant contre 74 % pour les motocyclistes, 69 % pour les automobilistes et 65 % pour les conducteurs de VU.

¹ Les comptes des transports en 2022, CGDD/SDES 2023, 2022 prov.

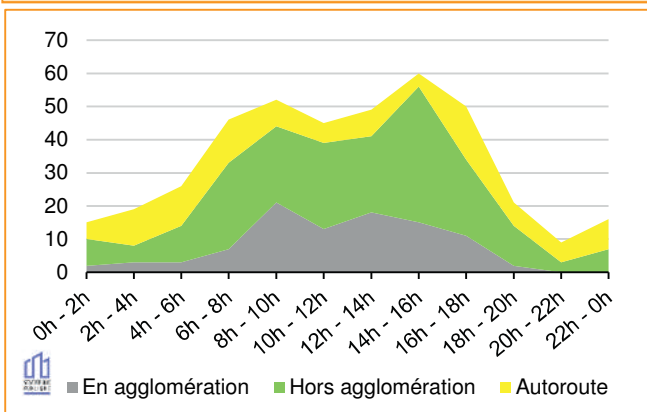
Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ou non selon le milieu routier



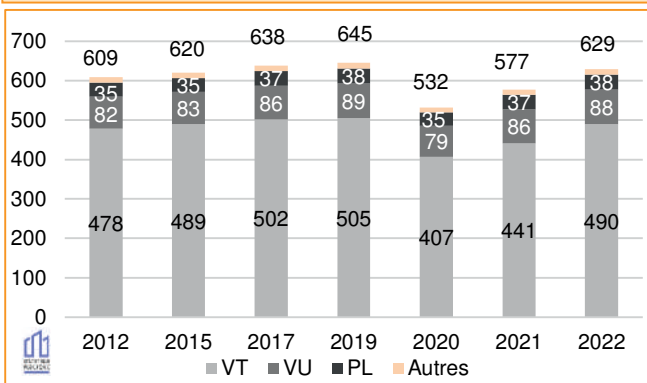
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de poids lourds selon le milieu routier



Nombre d'accidents mortels impliquant un PL selon l'heure et le milieu



Evolution de la circulation routière par type de véhicule (milliards de veh.km)



Selon le milieu routier

51 % des tués dans les accidents impliquant un PL le sont sur **routes hors agglomération** (légèrement moins que pour les accidents sans PL, 60 % des tués). **Les motocyclistes** tués dans un accident de PL le sont majoritairement sur routes hors agglomération (18 sur 32) : 26 % le sont sur autoroute, une part beaucoup plus importante que pour les accidents sans PL (7 %).

L'**agglomération** est concernée par 23 % des tués dans un accident impliquant un PL (contre 33 % des tués en général). Cependant, les **piétons, cyclistes et cyclomotoristes** tués dans un accident impliquant un PL le sont majoritairement en agglomération (respectivement 39 sur 72, 22 sur 29 et 4 sur 6).

Le pic d'accident mortel impliquant un PL a lieu entre 8 et 9h en agglomération et entre 14 et 16h hors agglomération. Sur autoroute, le nombre d'accident mortel est stable quelle que soit l'heure de la journée.

Les accidents impliquant un PL contribuent pour :

- 11 % de la mortalité générale hors agglomération ;
- 36 % de la mortalité générale sur autoroute ;
- 9 % de la mortalité générale en agglomération.

Selon la catégorie de PL

Parmi les différents types de PL impliqués dans les accidents mortels, trois sont majoritaires :

- les PL avec remorque (occasionnant 181 décès) ;
- les PL de plus de 7,5 tonnes sans remorque (120) ;
- les tracteurs routiers avec semi-remorque (118).

Victimes usagers de poids lourds

Sur les 48 usagers de PL tués en 2022 :

- 46 sont conducteurs et 2 sont passagers ;
- 31 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 17 le sont sur autoroute, 30 sur route hors agglomération et 1 sur route en agglomération ;
- 29 ont entre 25 et 54 ans soit 60 % (57 % chez les usagers de véhicules utilitaires et 40 % chez les automobilistes).

Parmi les 33 usagers de PL tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le BAAC, 22 portaient la ceinture, soit 67 %. Cela est identique aux usagers de VU mais inférieur aux automobilistes (77 %).

Alcool et stupéfiants

Les chauffeurs de PL impliqués dans un accident mortel **sont moins souvent alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants** que les automobilistes :

- 2 % des conducteurs de PL dont l'alcoolémie est connue ont un taux supérieur à 0,5 g/l (contre 16 % chez les conducteurs de VU et 21 % pour les conducteurs de VT) ;
- 5 % des conducteurs de PL dont le résultat du test de dépistage des stupéfiants est connu sont positifs (contre 9 % chez les usagers de VU et 14 % pour les conducteurs de VT).

Les accidents impliquant un autocar

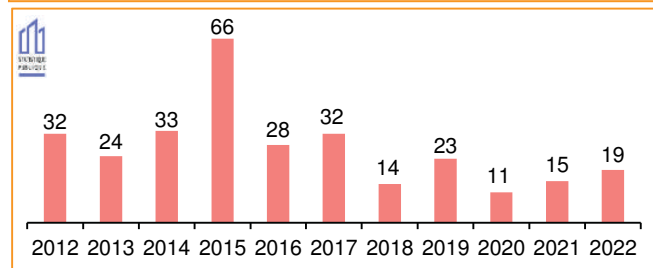
Dans les accidents impliquant un autocar, plus d'1 personne tuée sur 2 est un usager vulnérable.

Évolution de la mortalité des accidents avec un autocar

	Tués		
	2022	2021	2019
Dans un accident d'autocar	19	15	23
Dans l'autocar	3	3	2
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019	
Tués dans acc. autocar	- 6,2 %	- 3,9 %	
Tués hors acc. autocar	+ 0,3 %	- 2,3 %	
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %	

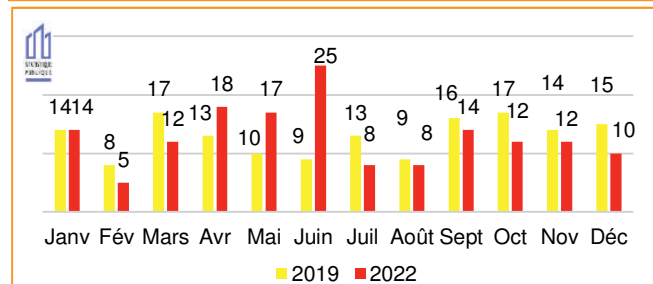
* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un autocar a diminué en moyenne de 3.9 % par an.

Bilan des personnes tuées dans un accident d'autocar depuis 2012

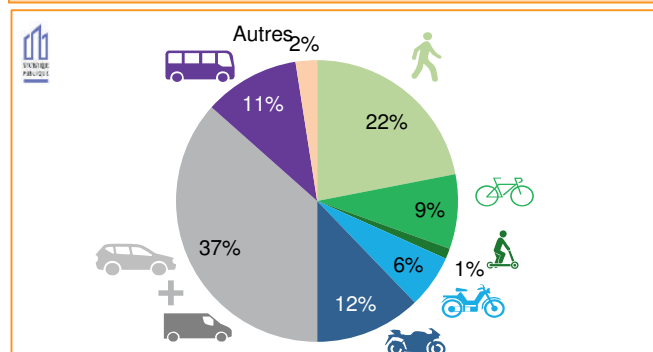


23/10/2015 Puisseguien (collision PL et incendie du car - 41 tués dans le car, 2 dans le PL),
11/02/2016 Rochefort (collision PL - 6 adolescents tués dans le car),
14/12/2017 Millas (collision train - 6 collégiens tués dans le car)

Evolution du nombre d'accidents d'autocar par mois



Répartition des tués dans un accident d'autocar selon le mode de déplacement 2018-2022



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	Car	Autres	Total
Tués	18	7	1	5	10	30	9	2	82

En 2022, 155 accidents corporels ont impliqué un autocar¹ (0,3 % de l'ensemble des accidents), un bilan équivalent à 2019.

19 personnes sont décédées : 7 piétons, 5 personnes en VT, 2 en 2RM, 2 en vélo, 1 en VU, 1 en voiturette et **1 passager d'autocar**.

Parmi les 82 tués dans un accident d'autocar sur les 5 ans 2018-2022 :

- **Deux tiers des tués** circulaient à bord d'un **autre véhicule** que l'autocar : 30 dans un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire, 15 sur un 2RM, 7 sur un vélo et 1 en EDPm ;
- **18 tués** étaient des **piétons** ;
- **9 tués** étaient des **usagers d'autocar**.

Pour 1 usager d'autocar tué, on compte 8 tués à l'extérieur des autocars.

En 2022, 276 personnes ont été blessées dans des accidents impliquant un autocar. La moitié sont des occupants des autocars (135), 24 % sont des automobilistes (67), 21 % des usagers vulnérables (26 usagers de 2RM, 23 piétons, 9 cyclistes, 1 usager d'EDPm).

Selon le milieu et le moment

La vitesse de circulation de l'autocar lors de l'accident est **un facteur aggravant** : en 2022, les forces de l'ordre ont enregistré 10 % des accidents d'autocar sur autoroute mais 21 % des tués ; 41 % des accidents d'autocar sur les routes hors agglomération hors autoroute mais 42 % des tués ; 49 % des accidents d'autocar en agglomération et 37 % des tués.

85 % des accidents d'autocar surviennent un jour de semaine (83 % en 2019), contre 63 % pour l'ensemble des accidents. 59 % des accidents d'autocar ont lieu pendant les heures de pointe (7h - 10h et 16h - 19h).

Le type de collision

12 % des accidents impliquent un autocar seul ; **18 % impliquent un autocar et un piéton** et 70 % un autocar et un autre véhicule. Les collisions entre un autocar et un véhicule sont d'abord **de côté** (39 % des cas et 3 tués), **frontales** quasi-uniquement avec véhicule motorisé (30 % des cas, 5 tués), par l'arrière (19 % des cas, 1 tué). **47 % des véhicules tiers impliqués sont des véhicules de tourisme**, 23 % des 2RM, 9 % des vélos et 7 % des véhicules utilitaires.

L'autocar est un mode de transport très sûr.

Depuis le 01/01/2015, les autocars doivent être équipés de ceintures de sécurité homologuées dont le port est obligatoire, et depuis le 01/09/2015, d'un EAD (éthylotest anti-démarrage).

¹ Véhicule affecté au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants du véhicule principalement ou exclusivement en places assises

Les accidents impliquant un autobus

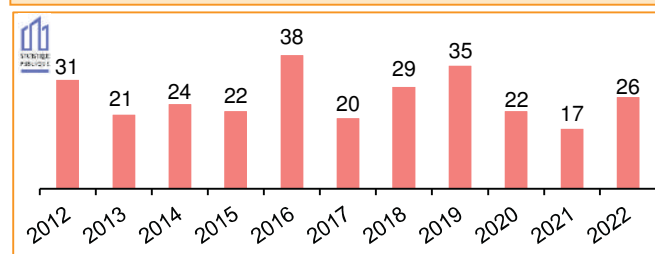
En 2022, 62 % des tués sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, EDPm, 2RM), 27 % des automobilistes, et il n'y a aucun tué dans le bus ;

41 % des blessés enregistrés dans le fichier BAAC sont occupants du bus, 33 % sont des usagers vulnérables, et 22 % des automobilistes.

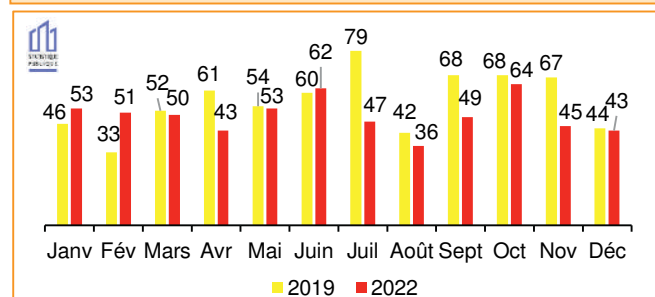
	Tués		
	2022	2021	2019
Dans un accident d'autobus	26	17	35
Dans l'autobus	0	1	2
Evolution moyenne annuelle *	2019 à 2022	2010 à 2019	
Tués dans acc. autobus	- 13,8 %	+ 2,9 %	
Tués hors acc. autobus	+ 0,3 %	- 2,3 %	
Tous tués	+ 0,2 %	- 2,3 %	

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident d'autobus a augmenté en moyenne de +2,9 % par an.

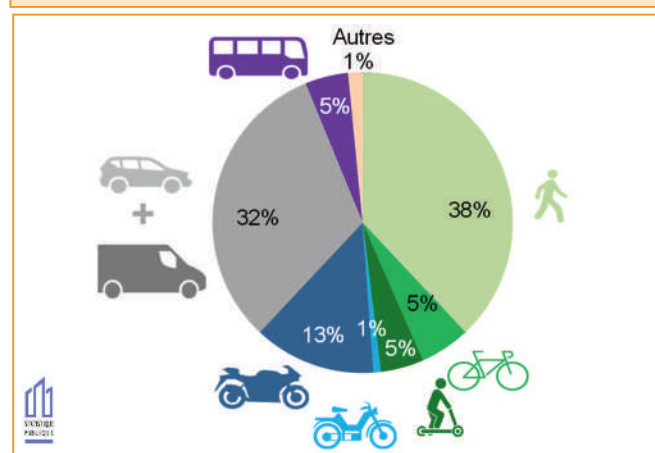
Bilan des personnes tuées dans les accidents d'autobus depuis 2012



Évolution du nombre d'accidents impliquant un autobus en fonction du mois de l'année



Répartition des tués dans les accidents d'autobus sur 5 ans (2018-2022) selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	Bus	Autres	Total
Tués	49	7	6	1	17	41	6	2	129

En 2022, 596 accidents ont impliqué un autobus¹, un bilan inférieur de - 11,5 % par rapport à 2019. **26 personnes ont perdu la vie**, un résultat inférieur à 2019 (35 tués) et à la moyenne 2015-2019 (29 tués). 7 piétons sont décédés, ainsi que 7 personnes en VT, 4 en EDP-m, 4 en motocyclette, 2 en véhicule utilitaire, 1 à vélo et 1 en quad>50cm³.

En 2022, les **tués** dans un accident avec un autobus étaient tous extérieurs à l'autobus, mais sur ces 5 dernières années, 6 occupants d'autobus sont décédés. En moyenne 10 piétons et 1 cycliste décèdent par an. 6 personnes sont décédées en EDPm en 2021-2022.

Pour 1 usager d'autobus tué, on compte 21 tués à l'extérieur des autobus sur 2018-2022.

En 2022, 880 personnes ont été blessées dans des accidents impliquant un autobus. **41 % sont des occupants de l'autobus** (71 conducteurs et 292 passagers). 22 % sont des automobilistes (197), 33 % des usagers vulnérables (53 usagers de 2RM, 156 piétons, 57 cyclistes, 22 usagers d'EDPm).

L'âge des passagers d'autobus blessés se répartit sur toutes les classes d'âge : 24 % ont entre 18 et 34 ans, 28 % ont entre 35 et 54 ans. Les 75 ans et plus ne représentent que 5 % des blessés.

Parmi les 163 piétons tués ou blessés dans un accident de bus, 34 % ont moins de 25 ans, 37 % entre 25 et 54 ans, 10 % entre 55 et 64 ans et 19 % ont 65 ans ou plus. 52 % des piétons victimes sont des hommes. Les **piétons** sont accidentés sur chaussée **hors passage piéton** dans 42 % des cas, dans 38 % des cas **sur passage piéton** et 13 % **sur trottoir**.

Selon le milieu et le moment

En 2022, 9 % des accidents corporels impliquant un autobus se sont produits **hors agglomération ou sur autoroute**. Ils ont provoqué le décès de 11 personnes, soit 42 % des personnes tuées tous milieux dans ces accidents.

76 % des accidents d'autobus sont de **jour**, 18 % la **nuit avec éclairage public allumé**. **83 % des accidents d'autobus** ont lieu un **jour de semaine** et 80 % ont lieu **entre 7h et 19h**, ce qui concorde avec l'offre de desserte des autobus.

Le type de collision

5 % des accidents impliquent un bus seul ; **27 % impliquent un bus et un piéton** et 68 % un bus et un autre véhicule. Les collisions entre un bus et un véhicule sont d'abord **de côté** (53 % des cas et 5 tués), **frontales** uniquement avec véhicule motorisé (17 % des cas, 7 tués), par l'arrière (14 % des cas, 0 tué). **58 % des véhicules tiers impliqués sont des véhicules de tourisme**, 13 % des vélos, 12 % des 2RM et 7 % des véhicules utilitaires.

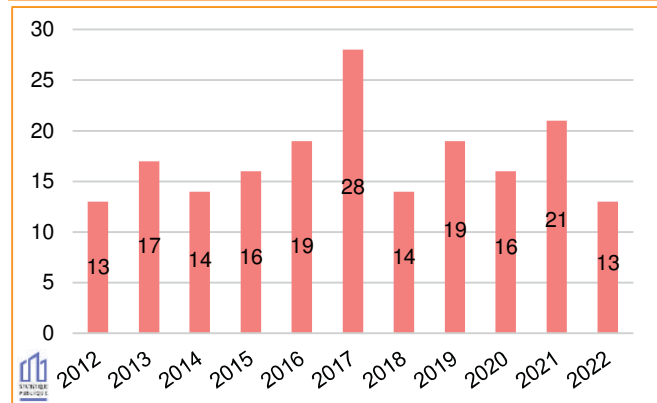
¹ Véhicules de transport en commun, urbains ou interurbains, conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération. Ils ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout.

Les accidents impliquant un train

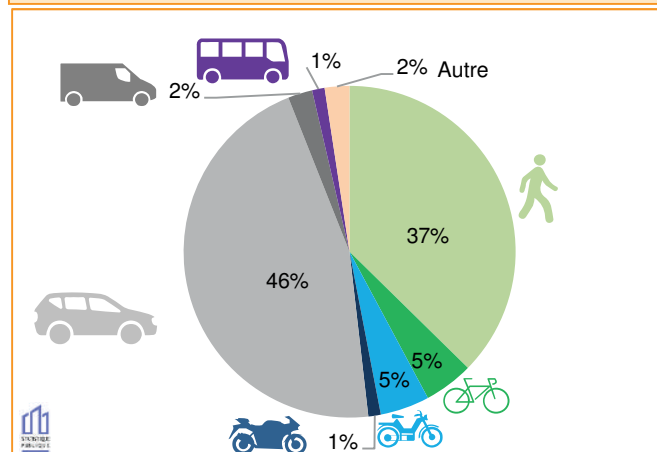
45 % des accidents impliquant un train sont mortels.

Accidents impliquant un train	Tués dans un accident avec un train	Blessés dans un accident avec un train
29	13	22

Evolution du nombre de personnes tuées dans un accident avec un train

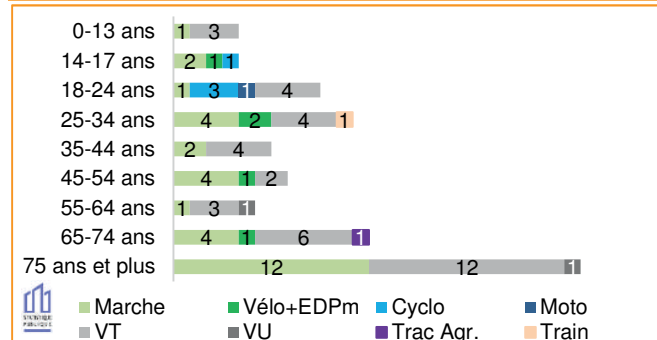


Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train sur 5 ans (2018-2022) selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	TC	Autre	Total
Tués	31	4	4	1	38	2	1	2	83

Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train sur 5 ans (2018-2022) selon l'âge et le mode de déplacement



En 2022, 29 accidents impliquant un train ont été recensés dans le fichier BAAC. Ils sont particulièrement graves puisque parmi eux, 13 ont été mortels (soit 45 %), alors que parmi l'ensemble des accidents seuls 6 % sont mortels. Dans ces 29 accidents, 13 personnes ont été tuées et 22 blessées.

Les automobilistes et les piétons sont les victimes les plus fréquentes :

Sur ces 5 dernières années, parmi les personnes décédées dans un accident avec un train, 46 % étaient des automobilistes, 37 % des piétons, 6 % des usagers de deux-roues motorisés et 5 % des cyclistes.

Les 13 décès de l'année 2022 se déclinent ainsi :

- 6 piétons (dont 2 âgés de 75 ans ou plus)
- 6 automobilistes (6 conducteurs)
- 1 passager de train tué

Les 65 ans et plus sont davantage concernés :

Sur la période 2018-2022, 45 % des personnes décédées dans un accident avec un train étaient âgées de 65 ans ou plus. En 2022, ce ratio est moindre (31 %) mais reste supérieur à la part de cette classe d'âge dans la mortalité routière (27 %). Sur la période 2018-2022, les 75 ans et plus représentent 39 % des piétons tués par un train (12 tués sur 31) mais 5 % des piétons tués dans les accidents en général, et 32 % des automobilistes tués (12 tués sur 38) mais 8 % des automobilistes tués dans les accidents en général.

Les passages à niveau en France¹

Parmi les 15 000 passages à niveau en France (voie ferrée et voie routière se croisant à niveau), 60 % sont équipés de dispositifs automatiques (feux et/ou barrières). 1 % sont sur RN, 32 % sur RD et 67 % sur voies communales.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 rend obligatoire la réalisation de diagnostics de sécurité routière sur tous les passages à niveau (sauf cas spécifiques) par le gestionnaire de voirie, en coordination avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire. Le décret du 6 avril 2021 précise le contenu de ce diagnostic et sa périodicité (5 ans) ; l'ensemble de ces diagnostic est intégré dans une base de données accessible au public². Au 15 mars 2023, 144 PN jugés prioritaires à sécuriser sont inscrits au programme national de sécurisation.

Certains accidents, propres au ferroviaire, ne sont pas recensés dans le fichier BAAC (suicides, victimes en gare) :

voir <https://securite-ferroviaire.fr/>

¹ www.prevention-ferroviaire.fr
www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau
² www.diagnostic-pn.cerema.fr

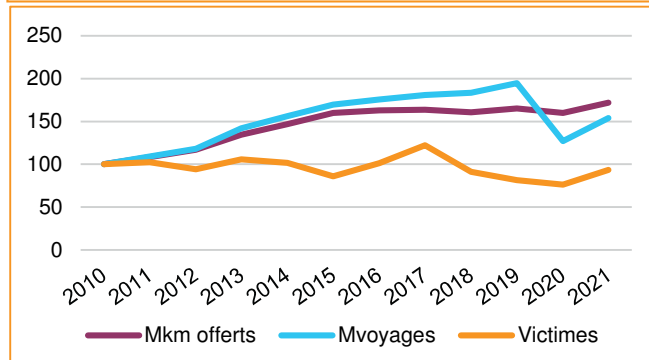
Les accidents impliquant un tramway

60 % des victimes (tuées ou blessées) dans un accident impliquant un tramway sont des piétons ou des cyclistes.

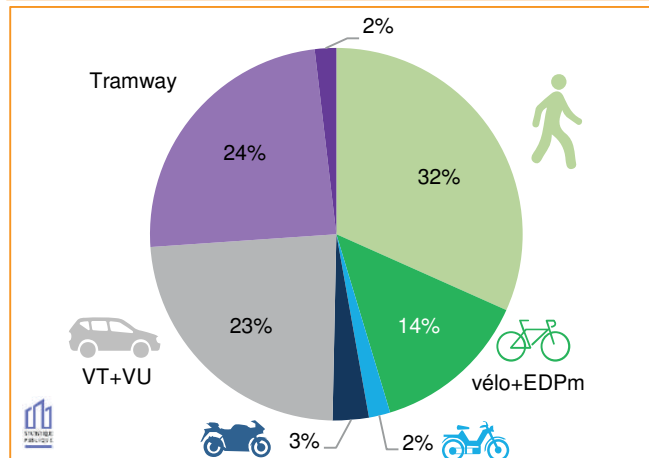
Accidents impliquant un tramway	Tués dans un accident avec un tramway	Blessés dans un accident avec un tramway
124	8	153

Au 31 décembre 2021, 85 lignes de tramway sont présentes sur 31 agglomérations, représentant plus de 900 km de linéaire.

Evolution du nombre de victimes, des km parcourus et du nombre de voyages (base 100 en 2010)

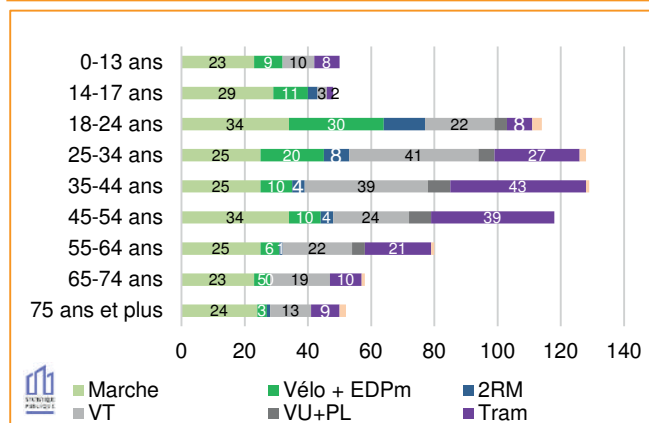


Nombre de victimes dans un accident de tramway selon le mode de déplacement (2022)



	Marche	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	Tram	Autre
Tués	7	0	0	0	1	0	0

Nombre de victimes dans un accident de tramway selon le mode de déplacement et l'âge 2018-2022



En 2022, 124 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC. **8 personnes tuées dans un accident avec un tramway dont 7 piétons** (6 hommes âgés de 31 ans, 33 ans, 39 ans, 47 ans, 54 ans et 60 ans et 1 femme âgée de 76 ans) et **1 automobiliste** (homme de 79 ans).

Comparativement à 2021, les nombres d'accidents et de blessés diminuent alors que le nombre de tués a doublé. Cette différence est marquée sur les mois de juillet et août comptant au total 3 tués en 2022 contre 0 en 2021.

Le nombre d'accidents impliquant un tramway par million de kilomètres parcourus¹ par les tramways avait augmenté en 2021, 1,7 contre 1,5 en 2019 (données kilométriques 2022 non encore publiées).

En 2022, 58 % des accidents de tramway ont lieu sur les agglomérations de Paris, Lyon, Bordeaux et Strasbourg (respectivement 22, 18, 22 et 10 accidents). Le reste est réparti sur 19 agglomérations.

Parmi les 161 victimes d'accidents avec un tramway, 8 usagers sont décédés (7 piétons et 1 automobiliste) 150 ont été blessés (44 piétons, 37 automobilistes (VT ou VU), 39 usagers du tram, 22 cyclistes (vélo + EDPm) et 8 usagers de 2RM).

Parmi les **44 piétons blessés** (dont 1 en EDP sans moteur), 26 ont 18 à 64 ans, 10 ont moins de 18 ans et 7 ont 65 ans ou plus. 10 des 16 cyclistes blessés sont âgés de 18 à 44 ans et 3 ont de 65 à 74 ans.

Sur 5 ans, les piétons blessés se répartissent sur **toutes les classes d'âge** avec une pointe sur les 18-24 ans, alors que les blessés à vélo concernent plutôt **les classes d'âge actives** avec eux aussi une pointe sur les 18-24 ans. Les blessés dans le tram sont concentrés sur les 25-64 ans.

Causes présumées

Le principal scénario² d'accident de piéton en conflit direct avec un tramway **concerne des piétons traversant l'ensemble de la rue, heurtés sur la première voie de tramway rencontrée**. En conflit indirect (non abordé dans les chiffres), le scénario principal concerne des piétons se précipitant pour accéder ou descendre du transport collectif et se faisant heurter par un véhicule routier sur les voies adjacentes.

Les chiffres du fichier BAAC diffèrent de ceux de la base gérée par le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), renseignée à partir des déclarations des exploitants. Cette dernière contient tous les événements liés au tramway : collisions avec tiers, accidents de voyageurs dont chutes lors de freinage d'urgence, etc...

¹ <https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/rapports-annuels-sur-le-parc-le-trafic-et-les-a556.html>

² Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2), Cerema, 2016.

Les accidents impliquant un véhicule étranger

Plus d'un tiers des véhicules étrangers impliqués dans un accident mortel sont des poids lourds.

Tués dans les accidents impliquant un véhicule étranger	Tués dans un véhicule étranger impliqué
159	63
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués avec un véhicule étranger entre...	
2021 et 2022	2019 et 2022
- 11 %	- 6 %

Immatriculation des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel

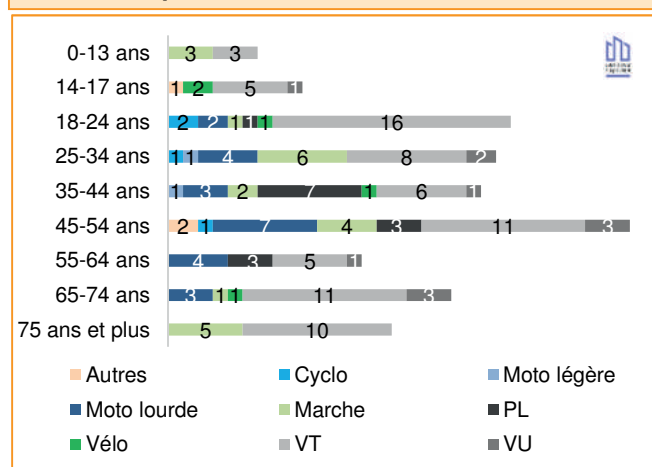
	2022						2012-2016 (par an)
	VT	PL TC	VU	Moto	Autres	Total	
Espagne	88	116	11	15	4	234	216
Belgique	128	29	15	23	5	200	220
Allemagne	132	13	13	32	8	198	217
Pologne	74	69	31	8	1	183	115
Suisse	102	1	10	32	2	147	98
Royaume-Uni	62	8	10	16	1	97	116
Italie	40	12	12	28	4	96	124
Pays-Bas	58	15	12	8	1	94	95
Roumanie	26	38	21	2	0	87	32
Portugal	24	41	9	5	2	81	124
Luxembourg	44	7	4	3	5	63	82
Lituanie	2	34	1	0	0	37	25
Monaco	22	1	1	6	4	34	28
Bulgarie	12	16	5	0	0	33	47
Autres*	78	56	15	11	19	179	147
Total	892	456**	170	189	56***	1763	1 686

* « Autres pays » comprend 43 pays différents

** Répartition : 445 PL et 11 TC

*** Dont 40 cyclomoteurs

Répartition des tués selon l'âge des usagers et le mode de déplacement en 2022



4 % des conducteurs de véhicules étrangers avaient une alcoolémie positive, un niveau inférieur à celui des conducteurs de véhicules immatriculés en France (8 %).

159 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger¹, soit 5 % de la mortalité. Parmi les 159 décès, 40 % (63 personnes) étaient des conducteurs ou passagers du véhicule étranger. En 2021, les véhicules étrangers représentaient 10 % du transport de personnes en véhicules légers en France². Le transport de marchandises est réalisé à 42 % par des véhicules étrangers.

Les accidents mortels impliquant un véhicule étranger sont souvent plus graves que les autres.

On compte 1,10 tué par accident mortel impliquant un véhicule étranger contre 1,06 pour le reste des accidents mortels. En effet, la part de **véhicules lourds** dans les véhicules étrangers est importante.

Selon le pays d'origine

En 2022, la moitié des véhicules étrangers impliqués sont immatriculés dans quatre pays :

- **la Pologne** : 18 % des **véhicules utilitaires** étrangers impliqués dans un accident y sont immatriculés ;
- **l'Espagne**, 25 % des **poids lourds** étrangers impliqués dans un accident y sont immatriculés ;
- **l'Allemagne** et la **Belgique** qui sont les immatriculations les plus présentes pour les véhicules de tourisme et les motos.

Parmi les véhicules impliqués immatriculés en Italie, en Suisse ou en Allemagne, 16 % sont des motos.

Selon le type de véhicule

La part de poids lourds parmi les 1 763 véhicules étrangers impliqués est de 25 %. Elle est nettement plus élevée que parmi les véhicules français (3 %). En revanche, la part de véhicules de tourisme étrangers impliqués est plus faible : 51 % contre 59 % pour les véhicules français.

Selon l'âge et le sexe des usagers

Les 18-54 ans représentent 61 % des tués dans les accidents impliquant un véhicule étranger en 2022. Avec 31 tués, les 45-54 ans constituent la classe d'âge la plus représentée parmi les tués dans ce type d'accident. Deux tiers des tués en deux-roues motorisés avaient entre 25 et 54 ans (18 tués sur 29). Sur les 159 tués, 123 étaient des hommes.

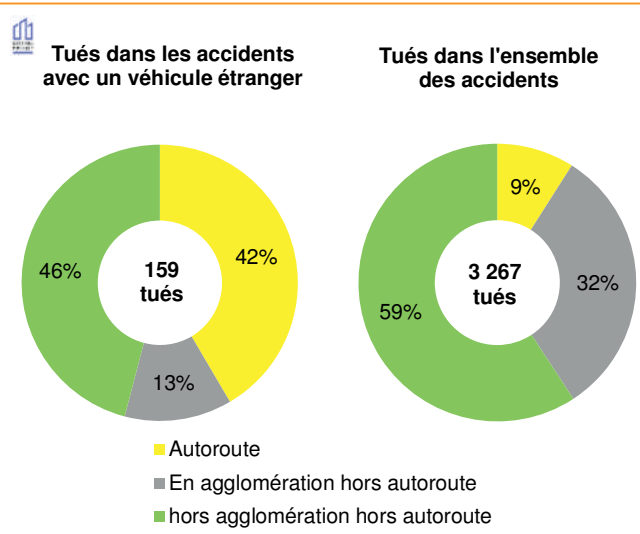
Selon le département de l'accident

Les 22 départements frontaliers ont totalisé 32 % des accidents impliquant un véhicule étranger et 36 % de la mortalité (57 personnes tuées). 25 % des accidents impliquant un véhicule étranger se sont produits en Île-de-France mais sont peu souvent mortels (9 tués).

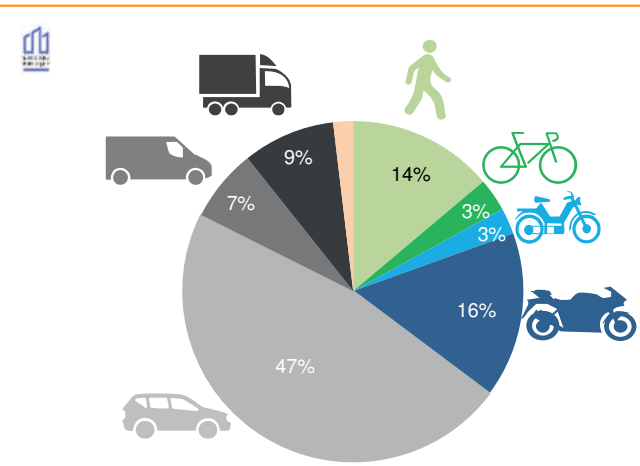
¹ Dans la suite du texte, l'expression « véhicule étranger » désigne un véhicule immatriculé à l'étranger, et « véhicule français » un véhicule immatriculé en France.

² Chiffres clés des transports 2022, SDES, 2023.

Répartition des personnes tuées selon le milieu routier dans les accidents impliquant un véhicule étranger et dans l'ensemble des accidents

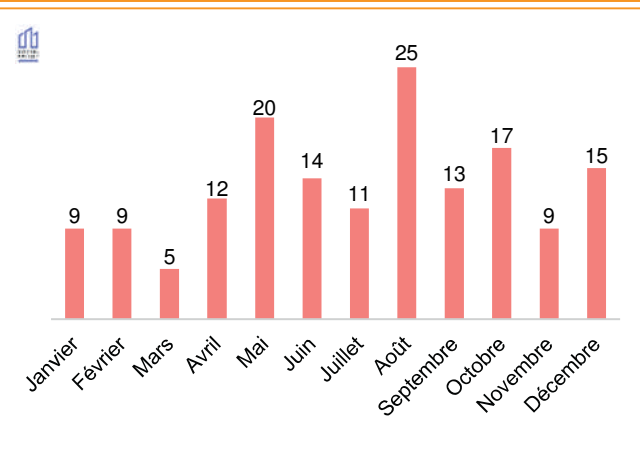


Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule étranger selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	22	5	4	25	75	11	14	3	159
Accidents	105	88	64	407	1 298	278	457	56	1 652

Nombre de personnes tuées dans les accidents avec un véhicule étranger selon le mois en 2022



Selon le milieu routier

Les accidents mortels avec un véhicule **étranger ont plus souvent lieu sur autoroute** (40 %) que l'ensemble des accidents (8 %), traduisant une gravité plus élevée (12,1 tués pour 100 accidents contre 5,9 pour l'ensemble des accidents sur autoroute).

Au contraire, la part d'accidents en agglomération est plus faible pour les accidents avec un véhicule étranger (35 %) que pour l'ensemble des accidents (63 %).

Selon le mode de déplacement

47 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule étranger sont des automobilistes, ce qui est proche du taux constaté sur l'ensemble des accidents (48 %). Les conducteurs et passagers de poids lourds représentent 1 % des tués de l'ensemble des accidents de France métropolitaine, mais représentent 9 % des tués dans les accidents avec un véhicule étranger. Cela est lié à la part élevée de poids lourds parmi les véhicules étrangers impliqués (25 % contre 3 % pour les véhicules immatriculés en France).

Parmi les **63 conducteurs ou passagers tués dans un véhicule immatriculé à l'étranger**, on compte :

- 30 automobilistes ;
- 17 motocyclistes ;
- 11 usagers de poids lourd ;
- 2 usagers de véhicule utilitaire.

Selon le mois

En 2022, le **mois d'août connaît une accidentalité élevée** concernant les véhicules étrangers : 25 des 159 tués (16 %) le sont en août, contre 9 % pour l'ensemble des accidents. On constate une implication des véhicules de tourisme étrangers plus importante en juillet (12 %, contre 7 % pour l'ensemble des VT impliqués en métropole). Pour les motocyclettes étrangères, 70 % d'entre elles sont impliquées dans un accident au cours des mois de juin à septembre (40 % pour l'ensemble des motocyclettes en France métropolitaine).

Les infractions

En 2022, parmi les 16,6 millions d'avis de contraventions envoyés pour des infractions relevées par le contrôle automatisé, 2,8 millions ont été envoyés à l'étranger, soit une hausse de 30 % par rapport à 2021. Cela représente 17 % des avis de contravention, soit une hausse de 4 points par rapport à 2021 (13 %).

Parmi ces 2,8 millions d'avis de contravention envoyés, 78 % le sont dans un des huit pays suivants : Allemagne, Belgique, Espagne, Italie, Pays-Bas Pologne, Roumanie, et Suisse. La directive 2015/413/UE facilite l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (directive dite CBE pour Cross Border Exchange).



Facteurs d'accidents

Humain

Les facteurs de risque et indicateurs de performance	122
Les présumés responsables (PR)	124
Les principaux facteurs des présumés responsables	126
La vitesse	128
L'alcool	130
Les stupéfiants	132
L'état de santé	134
Le défaut d'attention	136
Les équipements de protection individuelle	137
La ceinture de sécurité	137
L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm	138
L'équipement en deux-roues motorisé	139
Les comportements déclarés des conducteurs	140
Les infractions	142
Le permis à points	144
Les condamnations	145
Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents	146

Véhicule

Les facteurs d'accidents liés aux véhicules	148
Ancienneté des véhicules	149
Les caractéristiques techniques des véhicules	150
Les accidents selon la motorisation	151

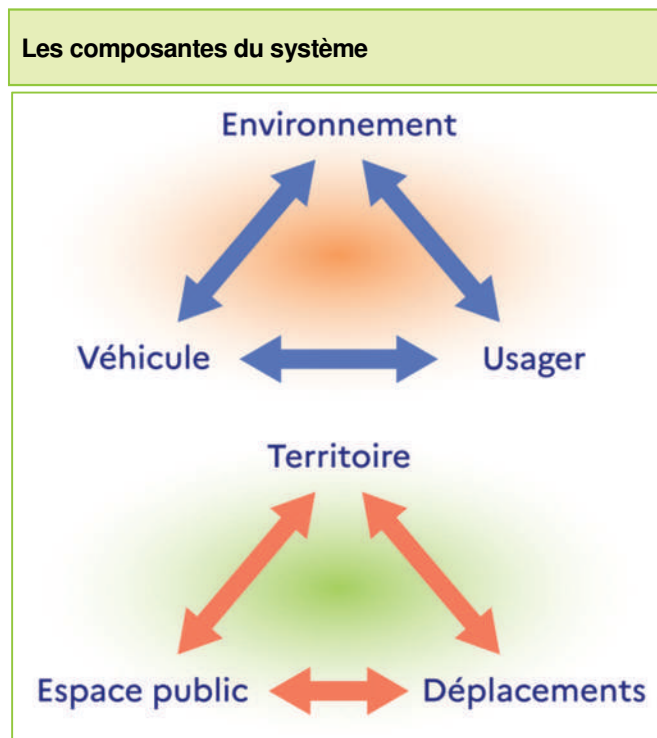
Infrastructure

Les facteurs d'accidents liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement	152
Périodes de forte accidentalité et conditions météorologiques	154
Les facteurs d'accidents selon le milieu	156
Les facteurs d'accidents en milieu autoroutier	156
Les facteurs d'accidents sur les routes hors agglomération	158
Les facteurs d'accidents en agglomération	160

Les facteurs de risque

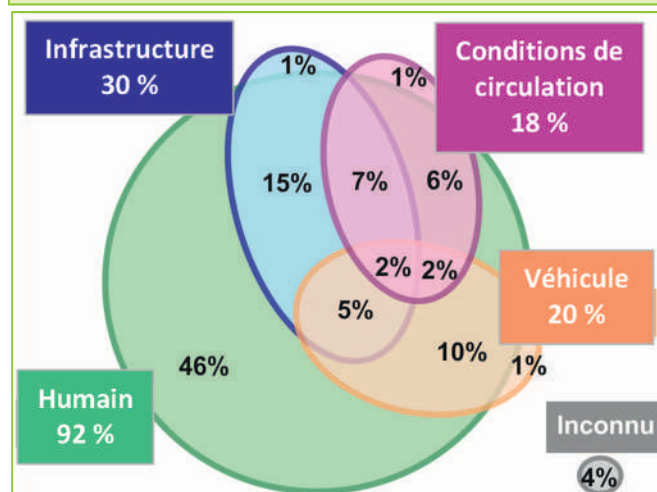
En accord avec l'approche Système sûr (cf. pages 26-27), l'analyse des accidents en France part du principe que l'accident est la conjonction d'un nombre d'événements simultanés qui relèvent de diverses politiques (éducation, mobilité, urbanisme, infrastructure, contrôle, justice, santé...).

L'aspect multifactoriel de l'accident est central dans l'analyse des accidents.



Source : Sécurité des aménagements en agglomération, guide méthodologique, CERTU, 2007

Facteurs de causalité des accidents mortels 2015 (HVIC)



Source : FLAM, Cerema, 2019

Légende HVIC : H = facteurs humains ; V = facteurs véhicule ; I = facteurs infrastructure ; C = facteurs conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées

Comprendre l'accident : la notion de système

Un accident de la route est un déplacement d'un lieu à un autre dans un contexte donné qui se termine mal. L'analyse de l'insécurité des déplacements fait appel à la notion de système, permettant de dépasser les approches causales et ainsi ouvrir des perspectives de court, moyen et long terme. La notion de système permet de se représenter l'accident à travers un ensemble de trois composantes en interaction : le conducteur, son véhicule et l'environnement dans lequel il se déplace.

Mais cette représentation doit s'interpréter dans un sens beaucoup plus large. Plus précisément, il s'agit des interactions entre les usagers en déplacement, le territoire dans lequel se réalise ce déplacement, les infrastructures, supports de leurs déplacements, et le cadre organisationnel du territoire au sens large.

À cette échelle, la notion de système amène en particulier à considérer que l'insécurité des déplacements ne résulte pas de simples « causes » que l'on pourrait attribuer par exemple aux formes du territoire ou à la conception de l'espace public et de l'infrastructure. Les problèmes se situent au niveau des interactions entre ces différents éléments, dans la difficile adaptation mutuelle entre le territoire, la conception de l'espace public, les infrastructures et leur lisibilité pour l'usager.

Comprendre l'accident : les facteurs d'accidents

En prenant ce cadre de référence, il est possible d'identifier des facteurs déclenchants ou contributifs qui participent au déroulement de l'accident. Ces facteurs correspondent à un élément (présence ou absence) ou un état spécifique d'un des composants du système Homme / Véhicule / Environnement (HVE) ayant joué un rôle dans la réalisation de l'accident et sans lequel l'accident n'aurait pas eu lieu ou sa probabilité de survenue aurait fortement diminué.

L'identification de ces facteurs s'appuie sur la reconstitution du déroulement séquentiel de l'accident : situation de conduite, d'accident, d'urgence et de choc.

Les facteurs sont associés aux composantes du système de circulation HVE. Certaines de ces composantes peuvent être subdivisées en sous-familles : ainsi, le facteur Environnement peut se décomposer en distinguant les éléments relevant de l'infrastructure de ceux relatifs aux Conditions de circulation (trafic, météo...). D'où l'appellation HVIC plutôt que HVE.

En France, l'étude FLAM sur les facteurs déclenchants des accidents mortels (AM) a conclu que :

- **les facteurs humains contribuent pour 92 % des accidents mortels,**
- **les facteurs infrastructure pour 30 %,**
- **les facteurs véhicule pour 20 %,**
- **les conditions de circulation pour 18 %.**

Les indicateurs clés de performance

Vitesses moyennes pratiquées par les véhicules selon le réseau, le type, et la période, France métropolitaine, 2022

Réseau	VT			PL		
	VMA (km/h)	Jour	Nuit	VMA (km/h)	Jour	Nuit
Autoroutes de liaison	130	114,4	114,1	90	84,0	84,9
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	80-90	78,3	83,1	80	75,0	78,5
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	50	41,1	49,2	50	37,4	

Source : Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2022, ONISR, 2023.

Part des occupants de véhicules avec la ceinture de sécurité attachée selon le mode, le réseau, l'âge, et la place dans le véhicule, France métropolitaine, 2022

Réseau	VT			VU (avant)
	Avant	Arrière		
		Adultes	Enfants	
Autoroutes de liaison	97,4%	89,1%	96,4%	97,2%
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	99,5%			94,8%
Grandes agglomérations	99,7%	87,0%	95,8%	97,7%

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2022, ONISR, 2023.

Part des usagers de deux-roues portant un casque selon le mode et le réseau, France métropolitaine, 2022

Réseau	2RM	Cyclistes
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	98,2%	
Grandes agglomérations	97,2%	33,3%

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2022, ONISR, 2023.

Part des conducteurs n'utilisant pas de téléphone selon le mode et le réseau, France métropolitaine, 2022

Réseau	Cyclistes	VT	VU	PL
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération		96,4%	84,8%	91,9%
Grandes agglomérations**	82,8%	93,4%	82,4%	93,2%

*Effectifs faibles

**Oreillettes et kits main-libre compris

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2022, ONISR, 2023.

Résultats des indicateurs « Alcool », « Sécurité du véhicule », et « Infrastructure », 2022

Alcool	Infrastructure	Véhicule*
% de conducteurs positifs	% de véh.km au-dessus du seuil de sécurité	Note moyenne EuroNCAP
3,40%	26,12%	4,59

*Parc roulant 2011-2022

Sources : ONISR, Bilan des infractions de l'année 2022, 2023 ; SDES, Bilan des transports, 2023 ; UTAC

Les KPIs (Key Performance Indicators, Indicateurs Clés de Performance en français) sont des indicateurs chiffrés permettant d'évaluer de façon objective la performance d'un système de sécurité routière à l'échelle d'un territoire. Ils font partie intégrante de l'approche Système sûr de la sécurité routière.

Dans le cadre du projet Trendline porté par la Commission européenne et coordonné par l'institut SWOV, 3 KPIs parmi les 8 suivants sont demandés à chacun des 25 pays européens participants au¹ :

- **vitesse** ;
- **ceinture de sécurité** ;
- **équipement de protection** pour les deux-roues ;
- **alcool** ;
- **distraction** (utilisation du téléphone en conduite) ;
- sécurité du **véhicule** ;
- qualité de **l'infrastructure** ;
- **prise en charge post-accident**.

Ils font ressortir la prédominance des facteurs humains (5 KPIs) et la présence des facteurs infrastructure (1 KPI) et véhicule (1 KPI) dans des proportions équivalentes à celles qu'on retrouve dans les accidents (FLAM, 2015). Le dernier KPI complète l'approche systémique de la sécurité routière en ajoutant la prise en charge des victimes au triptyque usager-véhicule-environnement.

Le recueil des indicateurs

Les données concernant les indicateurs « Vitesse », « Ceinture de sécurité », « Equipement de protection », et « Distraction » sont toutes produites par l'ONISR dans le cadre de son observatoire des vitesses et des comportements², via le recueil automatique ou visuel des données deux fois par an sur le terrain.

L'indicateur « Alcool » correspond à la part de conducteurs contrôlés au-dessus du seuil légal par les forces de l'ordre.

L'indicateur « Sécurité du véhicule » est déterminé comme étant la « note étoile moyenne » donnée par EuroNCAP aux véhicules circulant³.

L'indicateur « Infrastructure » est la part de kilomètres parcourus par les véhicules sur des routes respectant un certain seuil de sécurité. Par approximation, on considère pour l'instant les autoroutes comme les seules routes respectant ce seuil⁴.

Enfin, l'indicateur de prise en charge post-accident correspond au délai moyen d'intervention des secours sur le lieu d'un accident (entre l'appel et l'arrivée des secours sur le site). Il n'est pas déterminé à l'heure actuelle mais pourrait bientôt l'être à l'aide des informations liées à l'e-Call.

¹ 25 des 27 Etats de l'Union européenne participent au projet (participants). L'Estonie et Malte participent en tant qu'observateurs, de même que la Suisse et la Norvège (observers).

² Observatoire des comportements, Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2022, ONISR, 2023.

³ cf. La sécurité du parc de véhicules, page 157 du bilan 2021 de la SR

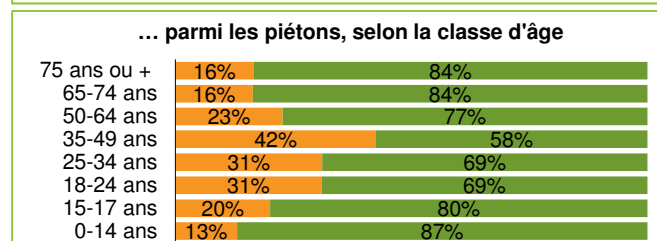
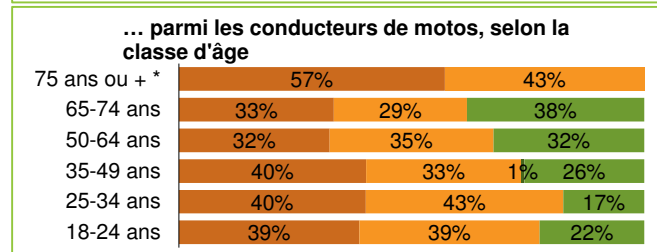
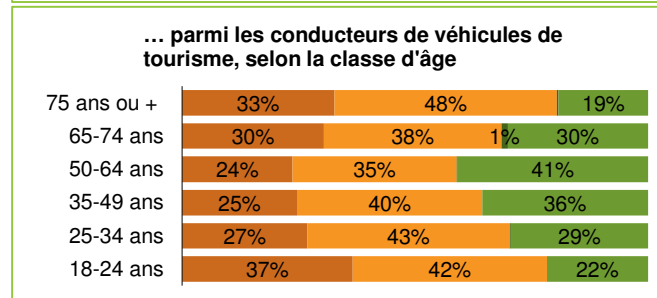
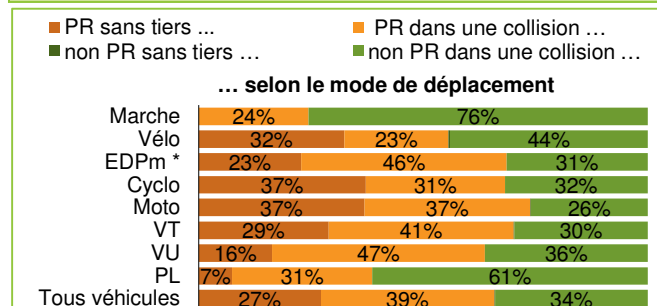
⁴ cf. La circulation routière, page 92.

Les présumés responsables (PR)

En 2022, parmi les 3 267 personnes décédées sur la route, 2 003 étaient responsables de leur accident. 39 % des personnes tuées, soit 1 264 personnes, l'ont été par la faute d'un autre usager impliqué dans l'accident.

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée lors de l'enquête réalisée par les forces de l'ordre et mentionnée dans les fiches BAAC.

Part des conducteurs et piétons présumés responsables (PR) dans les accidents mortels...



* : attention, faible effectif

Victimes tuées et présumés responsables (PR)

	Total	Hommes	Femmes	% Hommes
Tués	3 267	2 545	722	78%
Total PR	3 175	2 655	520	84%
PR morts	2 003	1 714	289	86%
PR vivants	1 172	941	231	78%
Victimes tuées ...	1 264	831	433	66%
par un PR vivant...	1 099	719	380	65%
Homme	875	567	308	65%
Femme	224	152	72	68%
par un PR mort...	124	81	43	65%
Homme	101	69	32	68%
Femme	23	12	11	52%
sans PR	41	31	10	76%

Lecture : 380 femmes sont tuées par un présumé responsable vivant

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués : 24 % des piétons et 55 % des cyclistes dont pour un tiers d'entre eux seul. En revanche les usagers en deux-roues motorisés, en VT et en VU, restent très souvent présumés responsables dans les accidents mortels. Les conducteurs de poids lourds restent les moins présumés responsables des accidents mortels avec 38 % dont 7 % seuls.

Automobilistes

La tranche d'âge 35-64 ans des conducteurs de véhicule de tourisme est associée à la proportion la plus faible de responsabilité présumée (65 % pour les 35-49 ans et 59 % pour les 50-64 ans). Les conducteurs des tranches d'âge extrêmes 18-24 ans et 75 ans ou plus sont nettement plus souvent présumés responsables, avec des taux proches de 80 % ; et à plus d'un tiers seuls. Les 25-34 ans confirment leur niveau élevé de responsabilité avec 70 % ; principalement lors d'une collision.

Motocyclistes

La responsabilité présumée des conducteurs de motocyclettes dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués varie moins avec l'âge que chez les automobilistes. Elle est cependant plus importante dans les accidents mortels impliquant un présumé responsable seul (40 % chez les moins de 50 ans). Les conducteurs de motos de 25-34 ans impliqués dans un accident mortel comptent la part de présumés responsables la plus importante avec 83 %.

Piétons

Dans les accidents corporels, la responsabilité présumée du piéton est présente dans 19 % des accidents. La part de responsabilité des piétons dans les accidents mortels représente globalement 24 %. Les seniors sont peu responsables d'accidents mortels (16 %). Par contre, les piétons de 18-34 ans sont responsables d'environ un tiers des accidents mortels et ceux de 35-49 ans sont le plus souvent présumés responsables d'accidents mortels avec 42 % des piétons impliqués.

Les femmes sont souvent victimes

En 2022, 3 211 présumés responsables sont identifiés, dont 36 en fuite où le sexe n'est pas renseigné.

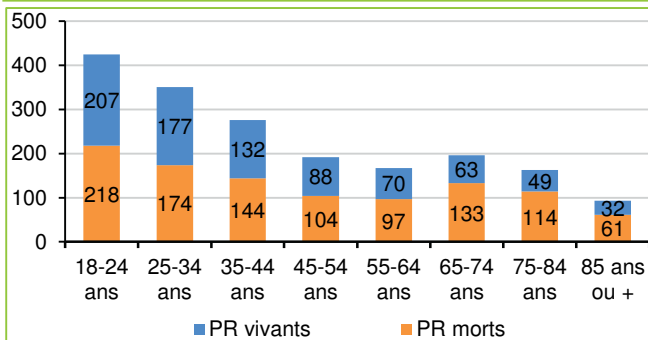
Parmi les 722 femmes décédées dans un accident de la route, 289 étaient elles-mêmes responsables de l'accident, soit 40 %. Les 1 714 hommes tués responsables représentent quant à eux 67 % des hommes décédés.

Sur les 1 264 victimes non responsables, 1 099 sont tuées par un présumé responsable vivant.

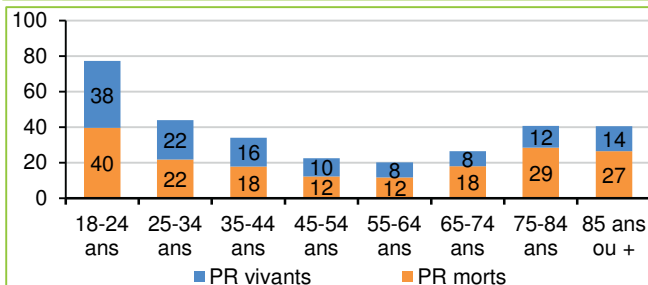
Les femmes représentent 16 % des présumées responsables alors qu'elles représentent 34 % des victimes tuées par un présumé responsable.

Plus de la moitié des présumés responsables (PR) décèdent (64 %), mais un quart est indemne après l'accident.

Nombre de présumés responsables conducteurs de VT

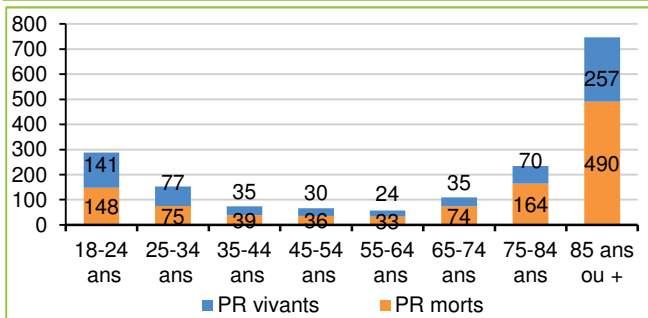


Nombre de présumés responsables conducteurs de VT, pour 1 million d'hab. pour chaque tranche d'âge



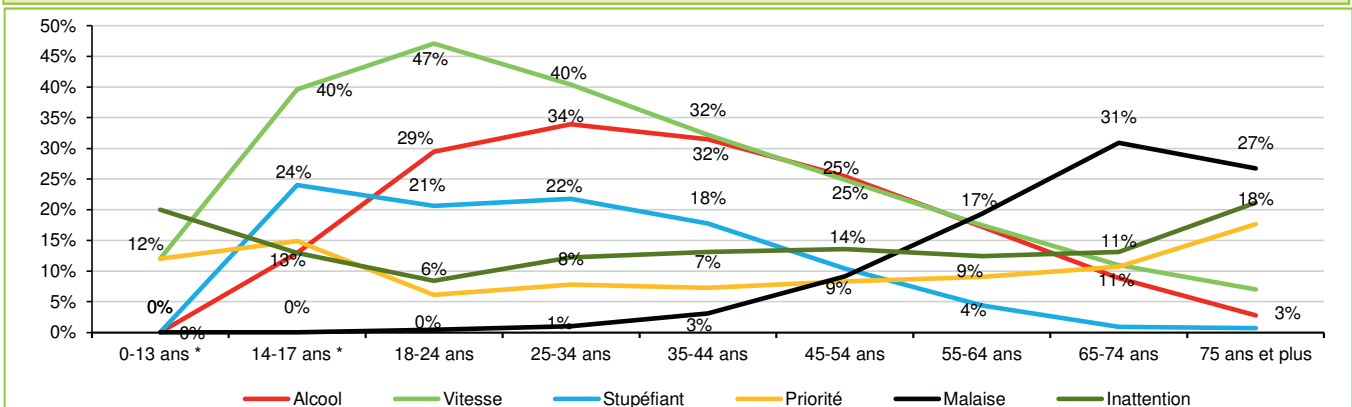
Source : Insee – population par âge, estimée au 1^{er} janvier, traitements ONISR

Nombre de présumés responsables conducteurs de VT, par milliards d'heures passées en voiture



Source : SDES – Enquête Mobilités des personnes 2019, traitements ONISR

Facteurs d'accidents mortels (en causes multiples) selon l'âge des présumés responsables quel que soit le mode de déplacement pour les années 2020 à 2022 en France métropolitaine



* Les tranches d'âge suivies d'un astérisque ont des petits effectifs, il en ressort que leurs résultats sont à utiliser avec précaution.

84 % des auteurs présumés sont des hommes, un quart sont âgés de 18 à 30 ans, 88 % sont de nationalité française. 72 % habitent le département de l'accident, 59 % circulent sur une route départementale, 59 % conduisent un véhicule de tourisme, 50 % se déplacent pour leurs loisirs.

Les présumés responsables automobilistes

Le premier graphe montre que la part des présumés responsables qui décède augmente avec l'âge, alors même que le nombre de présumés responsables d'une classe d'âge diminue dans l'absolu, avec des conduites de moins en moins à risque. Les 18-24 ans présentent le nombre de PR le plus important, les 85 ans et plus, le plus faible.

Parmi les présumés responsables rapportés à leur population d'habitants, le ratio de PR qui décède est plus important chez les 18-24 ans. En revanche les ratios des 25-34 ans et des 75-84 ans sont équivalents. Le taux de survivants est beaucoup plus élevé pour les moins de 35 ans.

Enfin, rapporté au temps de conduite calculé à partir de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019 du SDES, seules les personnes âgées de 85 ans ou plus sont plus à risque que les jeunes de 18-24 ans, bien que le taux de survivants des 18-24 ans (50 %) soit plus important que celui des 75-84 ans (30 %).

Les facteurs d'accidents mortels

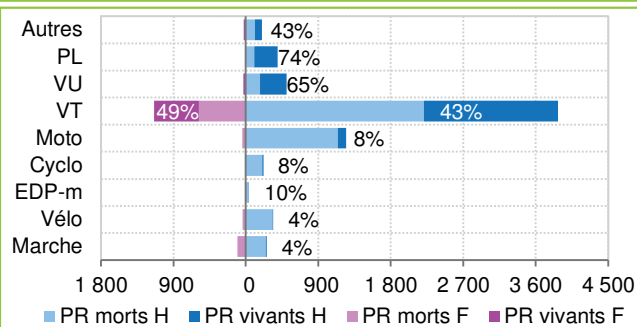
Le graphe ci-dessous est établi sur un effectif d'au moins 700 présumés responsables par classe d'âge (sauf pour les moins de 18 ans dont la responsabilité présumée reste exceptionnelle).

La vitesse est la cause principale d'accident mortel chez les présumés responsables de 18 à 44 ans, la part de cette cause décroît avec l'âge.

Les présumés responsables de 65 ans ou plus ont le plus souvent le facteur « malaise », puis l'inattention et le non-respect des priorités.

Les principaux facteurs des présumés responsables

Répartition des présumés responsables vivants ou morts selon le sexe pour la période 2020-2022

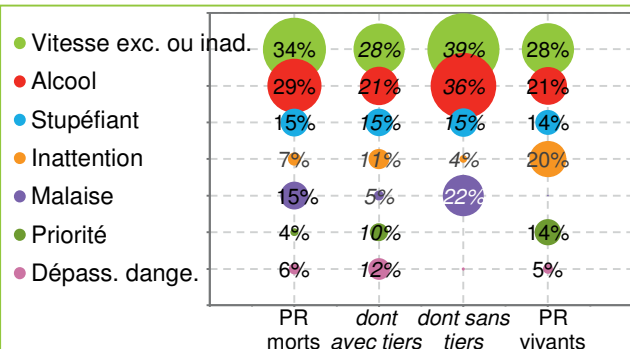


Causes principales d'accidents mortels selon le sexe du PR (2020-2022)

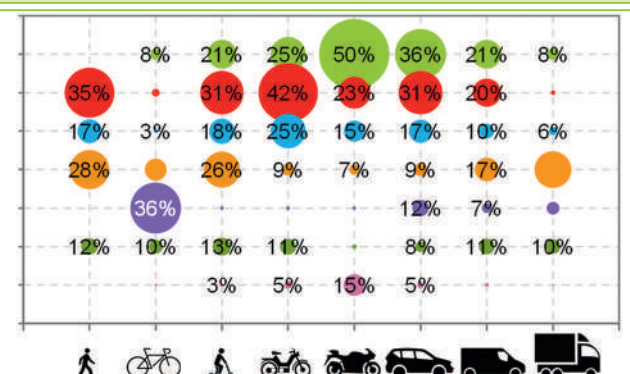
Causes identifiées dans un accident mortel	Hommes	Femmes
Vitesse excessive ou inadaptée	32%	17%
Alcool	26%	11%
Stupéfiant	15%	7%
Inattention	12%	19%
Malaise	10%	8%
Priorité *	8%	15%
Dépassement dangereux *	6%	3%
Contresens *	3%	4%
Somnolence -fatigue	4%	5%
Changement de file *	4%	4%
Eblouissement	2%	4%
Non respect des distances de sécurité *	2%	1%
Téléphone et distracteurs techno.	1%	2%
Médicaments	1%	1%
Autre cause	8%	9%
Cause indéterminée	12%	16%
Nombre de PR	7 081	1 393

* Au moins une cause de non-respect des règles de circulation dans un accident mortel : 21 % PR hommes et 27 % PR femmes

Principales causes des accidents mortels selon la survie des hommes PR (2020-2022)



Principales causes des accidents mortels par mode de déplacement des hommes PR (2020-2022)



PR en EDP-m : faibles effectifs, à utiliser avec précaution

Le fichier BAAC comporte 8 251 accidents mortels pour la période 2020-2022. 8 567 personnes ont été identifiées comme présumées responsables (PR) par les forces de l'ordre, dont 84 % sont des hommes.

Surtout des hommes en voiture

Près de 3 900 PR (46 % des PR dont le sexe est connu) sont des hommes conducteurs de véhicule de tourisme (VT), plus de 1200 PR (15 %) sont des hommes conducteurs de motos et plus de 500 PR (6 %) sont des hommes conducteurs de VU. Les femmes PR sont à 82 % des conductrices de VT, soit 13 % des PR.

La survie ou non du PR

Parmi ces PR, 5 340 sont morts dans l'accident dont 48 % dans un accident sans tiers. Les PR tués sont à 85 % des hommes. Leur part de survie est moins importante que celle des femmes : 36 % des PR hommes sont vivants contre 44 % des PR femmes.

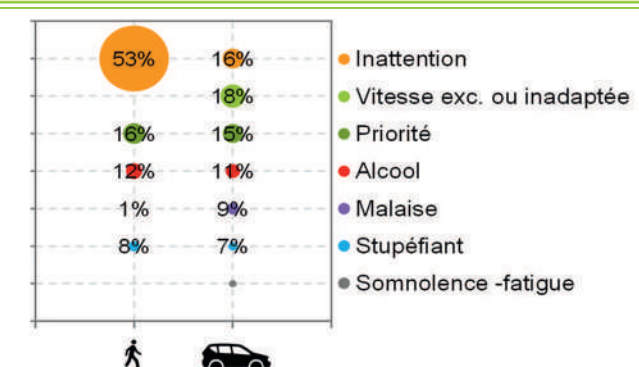
Quelle que soit la survie ou non des hommes présumés responsables, la cause principale est la vitesse excessive ou inadaptée (32 %). Parmi ces hommes tués dans des accidents sans tiers, les autres causes principales sont une alcoolémie supérieure au taux légal (36 % contre 29 % des hommes PR tués) et le malaise (22 % contre 15 % des hommes PR tués). Parmi les hommes PR vivants, la vitesse est la cause principale dans une moindre mesure (28 %).

La vitesse, cause masculine

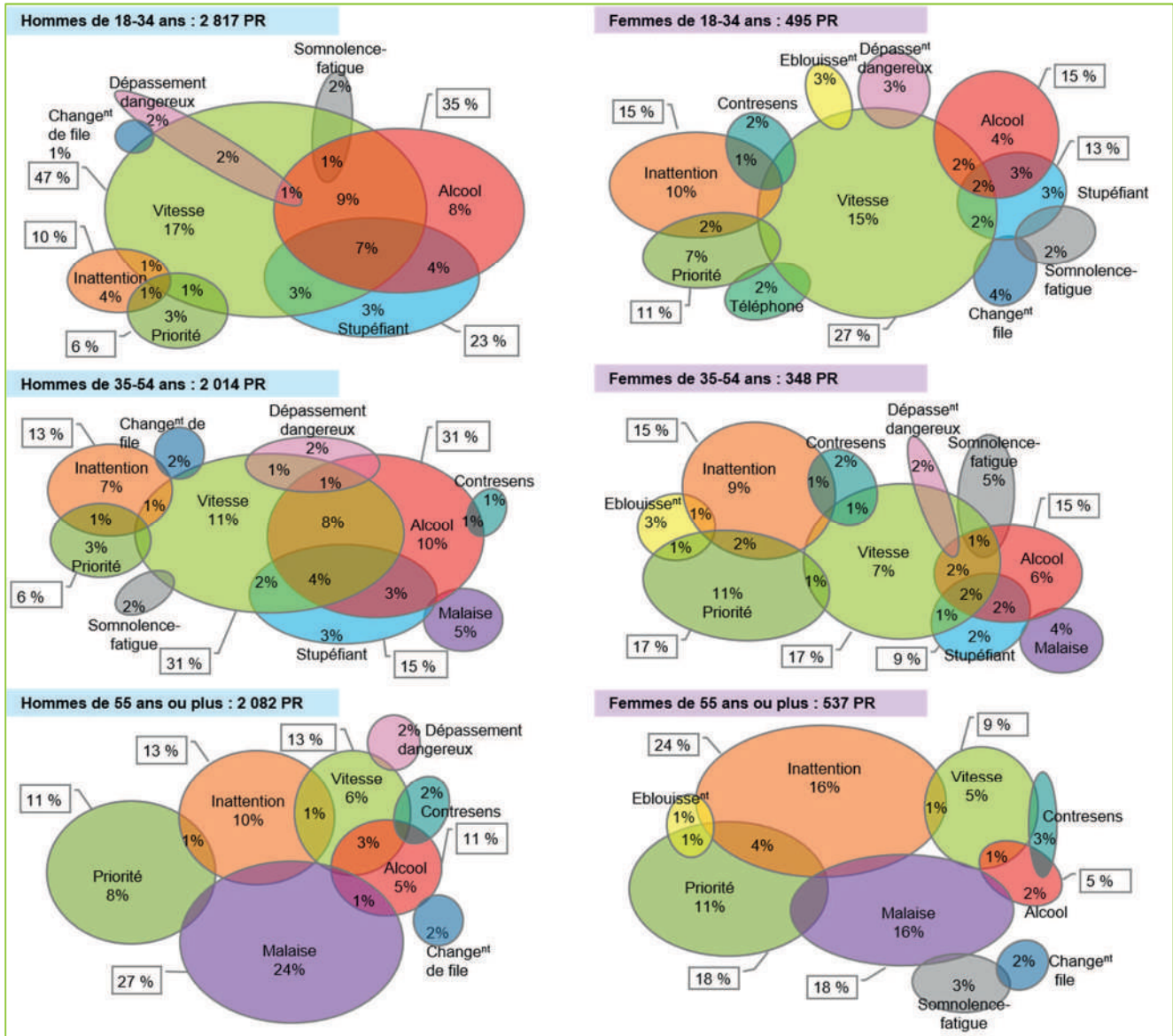
Chez les **hommes** présumés responsables d'accidents mortels, la **vitesse** est le principal facteur identifié, notamment parmi ceux en moto ou en VT, respectivement 50 % et 36 % des cas. L'**alcool** est cause d'accident mortel pour 26 % des cas, surtout lorsque le PR est en cyclomoteur (42 % des cas) ou en VT (31 %). La conduite sous l'influence de **stupéfiants** est une cause d'accidents mortels pour 15 % des cas.

Chez les **femmes** présumés responsables d'accidents mortels, l'**inattention** est le principal facteur identifié pour 19 % des cas, et pour 53 % des cas pour les piétons. La **vitesse** pour 17 % des cas et le refus de **priorité** pour 15 % des cas.

Principales causes des accidents mortels par mode de déplacement des femmes PR (2020-2022)



Principales causes dans les accidents mortels selon l'âge et le sexe du PR pour la période 2020-2022



Seules les principales combinaisons sont représentées.

Dans 47 % des accidents mortels où le PR est un homme de 18-34 ans, la vitesse excessive ou inadaptée est citée comme cause, seule ou combinée avec d'autres. L'alcool est cité comme cause dans 35 % des cas. Les causes « vitesse » et « alcool » sont associées dans 19 % des accidents mortels.

Dans les accidents mortels où le PR est un homme âgé entre 35 et 54 ans, les causes « vitesse » et « alcool » sont les principales causes, individuellement ou associées à d'autres (respectivement 31 %). Dans 13 % des accidents mortels, il y a au moins les deux causes « alcool » et « vitesse ».

Dans 27 % des accidents mortels où le PR est un homme d'au moins 55 ans, la cause principale est le malaise ; dans 24 % des accidents mortels elle en est la cause unique.

Dans 27 % des accidents mortels où le PR est une femme de 18-34 ans, la vitesse excessive ou inadaptée est citée comme cause, seule ou combinée avec d'autres. L'inattention est citée comme cause dans 15 % des cas, dont dans 10 % des cas où elle est l'unique cause.

Dans les accidents mortels où le PR est une femme âgée entre 35 et 54 ans, les causes « vitesse » et « refus de priorité » sont les principales causes, individuellement ou associées à d'autres (respectivement 17 %).

Dans les accidents mortels où le PR est une femme d'au moins 55 ans, la cause « inattention » est la principale dans 24 % des accidents mortels, dans 16 % des accidents mortels elle en est la cause unique. Les causes « malaise » et « refus de priorité » sont les deuxièmes causes, individuellement ou associées à d'autres (respectivement 18 %).

La vitesse

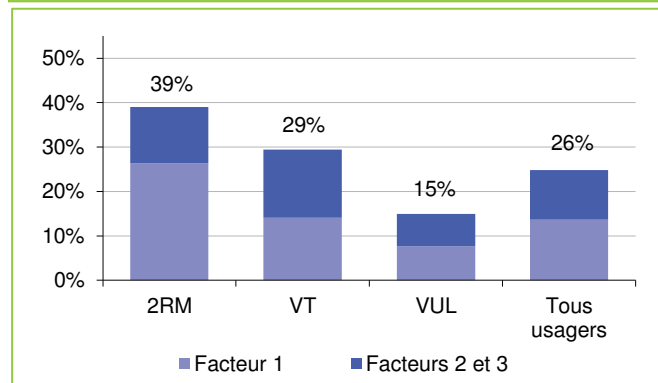
Les sanctions pour dépassement de la VMA

Dépassement de la VMA	Perte de points	Amende
Moins de 20 km/h, VMA > à 50 km/h	1	68 €, ou 45 € si payée dans les 3 jours
Moins de 20 km/h, VMA ≤ à 50 km/h	1	135 €, ou 90 € si payée dans les 3 jours
De 20 à 29 km/h	2	
De 30 à 39 km/h	3	135 €, ou 90 € si payée dans les 3 jours
De 40 à 49 km/h	4	
Plus de 50 km/h	6*	jusqu'à 1500 € et 3 ans de suspension
Récidive	6*	3750 €, peine de prison et 3 ans de suspension

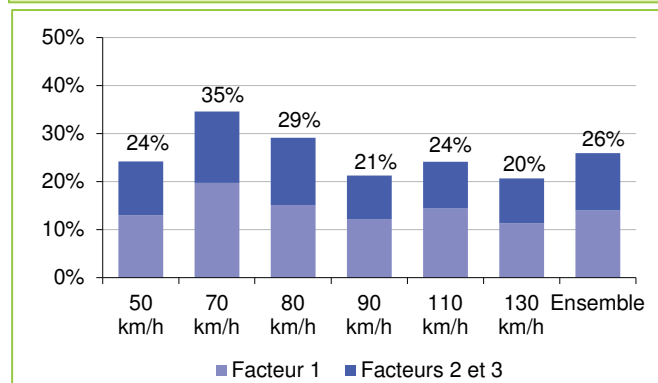
* Rétention du permis et convocation devant le tribunal.

Le 23 décembre 2019 a été promulguée la **loi d'orientation des mobilités (LOM)**, qui introduit la possibilité du retour aux **90 km/h sur les routes bidirectionnelles hors agglomération** « pour les sections de routes hors agglomération relevant de [la] compétence [du] président du conseil départemental ou, lorsqu'il est l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, le maire ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale et ne comportant pas au moins 2 voies affectées à un même sens de circulation. »

Part du facteur vitesse selon la catégorie du véhicule dans les accidents mortels*



Part du facteur vitesse selon la vitesse limite autorisée dans les accidents mortels*



* Dans le fichier BAAC, les forces de l'ordre ont la possibilité de mentionner 3 facteurs par présumé responsable. Ces graphes distinguent quand la vitesse est mentionnée en Facteur 1 ou en Facteur 2 ou 3.

Vitesse maximale autorisée¹

La vitesse maximale autorisée (VMA) en agglomération a été fixée à 60 km/h en 1954, puis 50 km/h en 1990. La VMA hors agglomération a été fixée en 1973-1974 à 130 km/h sur autoroute, 110 km/h sur route à chaussées séparées et à 90 km/h sur les autres routes. Cette dernière valeur a été abaissée à 80 km/h le 1^{er} juillet 2018², excepté sur les sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation. Depuis décembre 2019, les conseils départementaux ont la possibilité de relever cette VMA sur certains tronçons (cf. encadré). Pour les conducteurs novices ou en cas de précipitations, les limites sont abaissées à 110 km/h sur autoroute, 100 km/h sur route à chaussées séparées et 80 km/h sur les sections de routes autorisées de nouveau à 90 km/h. L'autorité de police (préfet, président du conseil départemental ou maire) peut abaisser la VMA pour raison de sécurité, ou la porter à 70 km/h en agglomération sous certaines conditions. L'article L2213-1-1 du code général des collectivités territoriales autorise le maire à fixer, pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique, une VMA inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement.

La vitesse dans les accidents

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation du véhicule, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. La plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h.

Les accidents mortels

Selon les informations relatives à la responsabilité présumée dans les accidents mortels dans le fichier BAAC³, une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente en 2022 dans 26 % des accidents mortels (causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (39 %).

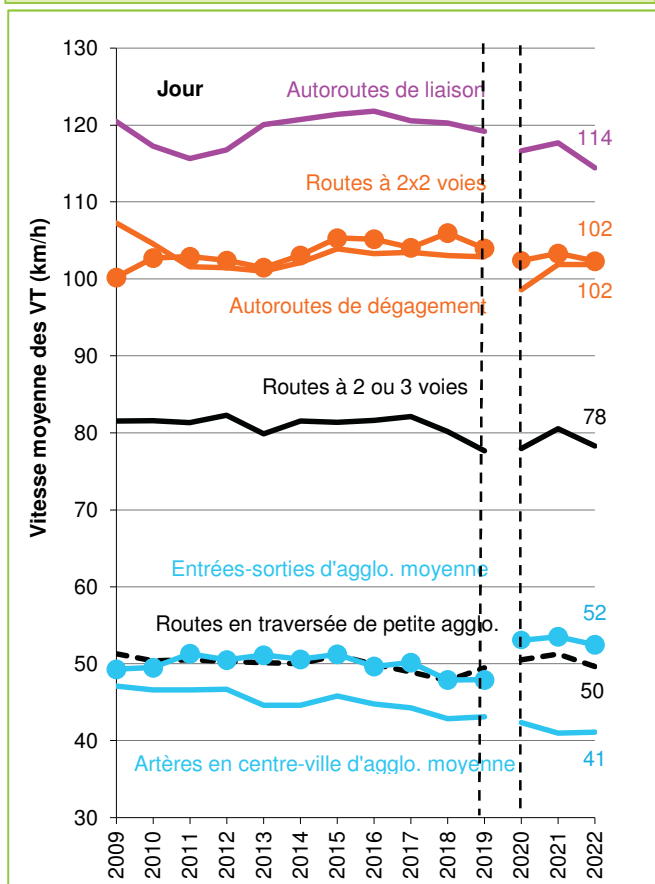
Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les routes limitées à 70 km/h (35 % des causes multiples). Il est moins présent sur les réseaux limités à 90 km/h (21 %) et 130 km/h (20 %).

¹ Code de la route, articles R413-1 à R413-19.

² Décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules.

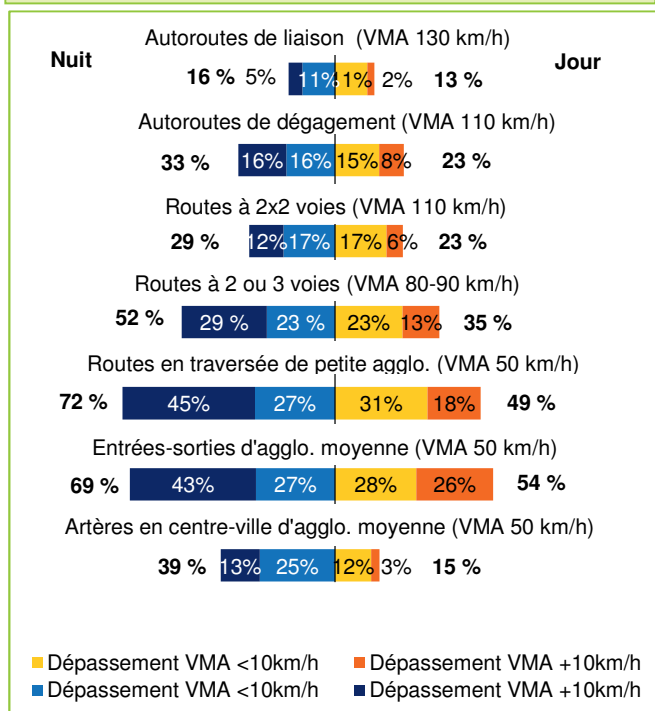
³ Fiche « Les présumés responsables » et *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan 2022*, ONISR, 2023.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme (VT), par réseau



Source : Observatoire des vitesses 2022, ONISR 2023.

Taux de dépassement de la VMA et de la VMA + 10 km/h par les VT, de jour et de nuit



Source : Observatoire des vitesses 2022, ONISR 2023.

Vitesses moyennes pratiquées

Les observations des vitesses pratiquées en 2020 ont été perturbées d'une part par la pandémie de Covid-19 qui a impacté le calendrier et d'autre part par le changement de méthodologie opéré, créant certaines ruptures dans les séries.

En 2022, la moyenne des vitesses pratiquées a baissé sur l'ensemble des réseaux, mis à part sur les artères en centre-ville d'agglomération moyenne pour lesquelles la vitesse est restée en moyenne identique par rapport à 2021. Les routes en entrée-sortie d'agglomération moyenne connaissent les taux de dépassement de la VMA les plus hauts pour les VT de jour (49 %). La vitesse moyenne sur les routes bidirectionnelles baisse de 2,2 km/h par rapport à 2021 de jour pour les VT, et de 3,3 km/h sur les autoroutes de liaison.

Mis à part les autoroutes de liaison limitées à 130 km/h, la moyenne des vitesses est plus haute de nuit sur l'ensemble des réseaux. On observe notamment une part beaucoup plus importante d'excès de vitesse par rapport aux périodes de jour.

Liens entre la VMA, les vitesses pratiquées et l'accidentalité

Selon différentes expériences internationales rapportées par l'OCDE¹, une baisse de 10 km/h de la VMA induit généralement une baisse des vitesses pratiquées de 2 à 5 km/h, selon les actions de communication et de contrôle. En France, l'abaissement de la VMA de 90 à 80 km/h le 1^{er} juillet 2018 a engendré une baisse moyenne de - 3,5 km/h pour les VT, et - 1,8 km/h pour les PL².

Les travaux des chercheurs Nilsson et Elvik ont produit des modèles estimant la variation relative du nombre d'accidents ou de victimes observé sur un réseau donné en fonction de la variation de la vitesse moyenne pratiquée par les véhicules, si tous les autres facteurs ne varient pas. Sur la base d'une analyse détaillée de 115 études internationales, Elvik³ a conclu que pour une diminution de la vitesse moyenne de 1 %, la baisse de la mortalité serait de 4,6 % sur les routes hors agglomération et les autoroutes, et de 3 % en agglomération.

En France, la mise en œuvre du contrôle automatisé a permis de baisser les vitesses moyennes pratiquées par les VT sur les routes limitées à 90 km/h (92 km/h en 2002 à 85 km/h en 2005). Sur la même période, la mortalité sur les routes bidirectionnelles hors agglomération a baissé de - 37 %. Ainsi, pour 1 % de baisse de la vitesse, la mortalité a baissé de 4,9 % ce qui vient conforter les résultats d'Elvik.

¹ International Transport Forum (OCDE), *Speed and Crash risk*, 2018.

² Cerema, *Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h - Rapport final d'évaluation*, 2020.

³ Elvik R., *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.

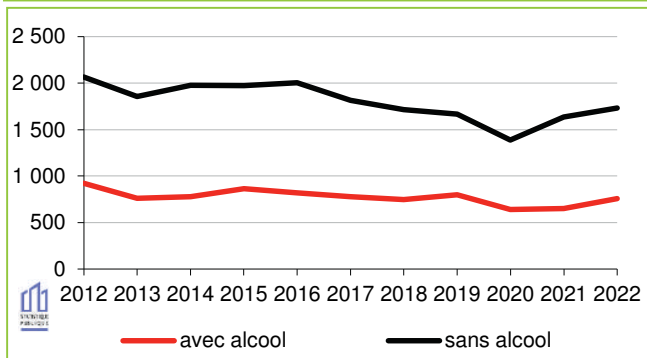
L'alcool

Dans 30 % des accidents mortels, un conducteur est alcoolisé (28 % en 2021). Cette part s'élève à 48 % la nuit.

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués dans acc avec alcool	-1,7%	-2,1%
Tués dans acc sans alcool	1,3%	-2,9%
Tous tués	0,2%	-2,3%

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident avec alcool a diminué en moyenne de 2,1 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées par an dans un accident avec ou sans alcool



Nombre de personnes tuées dans les accidents...

	2012	2015	2018	2019	2020	2021	2022
avec alcool	925	866	747	799	642	652	759
sans alcool	2 064	1 971	1 715	1 665	1 387	1 633	1 731
Total taux d'alcool connu	2 989	2 837	2 462	2 464	2 029	2 285	2 490
Ensemble de la mortalité	3 992	3 461	3 248	3 244	2 541	2 944	3 267

Part de mortalité des accidents avec alcool...

	2012	2015	2018	2019	2020	2021	2022
parmi les accidents au taux d'alcool connu	31%	31%	30%	32%	32%	29%	30%
parmi l'ensemble des accidents mortels	23%	25%	23%	25%	25%	22%	23%

Lecture : en 2022, 2 490 personnes ont été tuées dans un accident où l'alcoolémie était connue. Parmi elles, 759 l'ont été dans un accident avec alcool. $759/2490 = 30\%$.

Parmi l'ensemble des 3 267 personnes tuées en 2022, les 759 qui l'ont été dans un accident avec alcool en représentent : $759/3267 = 23\%$.

Les Français de plus de 15 ans ont consommé en 2019 en moyenne 12,2 litres d'alcool pur par personne (19,2 L pour les hommes, 5,8 L pour les femmes) ; la France est le 14^e pays le plus consommateur au Monde. Les Italiens ont consommé 8 L (hommes 12,7 L / femmes 3,6 L).

(OMS « Rapport européen sur la santé 2021 »)

Parmi la **population active occupée**, 19,8 % des hommes et 8 % des femmes ont un **usage dangereux de l'alcool** ; 27,5 % des hommes et 11,5 % des femmes ont une **alcoolisation ponctuelle importante** au moins 1 fois par mois. Les inactifs ont 2 fois plus d'addiction à l'alcool que les actifs.

Repères de consommation d'alcool à moindre risque :

- maximum 10 verres par semaine,
- maximum 2 verres par jour,
- des jours dans la semaine sans consommation.

(MILDECA mars 2021 « Les conduites addictives de la population active »).

Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié en moyenne par 18 chez les conducteurs alcoolisés, avec un effet-dose marqué. Selon les résultats de ACTUSAM¹, le risque est multiplié :

- par 6,4 entre 0,5 et 0,8 g/l,
- par 8,3 entre 0,8 et 1,2 g/l,
- par 24,4 entre 1,2 et 2 g/l,
- jusqu'à 44,4 au-delà de 2 g/l.

On estime qu'un tiers des accidents mortels seraient évités si aucun conducteur n'était positif à l'alcool.

En 2022, 759 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool² (dont 497 conducteurs alcoolisés). Elles représentent **30 % des personnes tuées** dans les accidents avec alcool connu (cf. encadré en bas), une part relativement stable depuis 2010. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, on estime que **996 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident avec alcool contre 1052 en 2019**.

Chez les présumés responsables d'accidents mortels (PR), l'alcool est un facteur souvent associé à la vitesse et/ou aux stupéfiants. 35 % des hommes de 18 à 34 ans et PR étaient alcoolisés ; parmi eux, la moitié roulait trop vite et 1/3 avait consommé des stupéfiants (voir p.127).

Conduite sous influence

1 004 personnes ont été tuées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'emprise d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants, soit **42 % des personnes tuées** dans un accident avec alcool et stupéfiants connus. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, il est estimé que **1 374 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'influence** de substances, contre 1 442 en 2019 :

- 52 % des conducteurs concernés sont uniquement alcoolisés ;
- 26 % sous l'emprise seule de stupéfiants ;
- 23 % cumulent les deux.

Ces parts varient en fonction de l'âge : la part de l'alcool seul passe de 50 % pour les 18-24 ans, à 46 % pour les 25-34 ans, 51 % pour les 35-44 ans et 55 % pour les 45-54 ans. À l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux est respectivement de 24 %, 28 %, 24 % et 16 %.

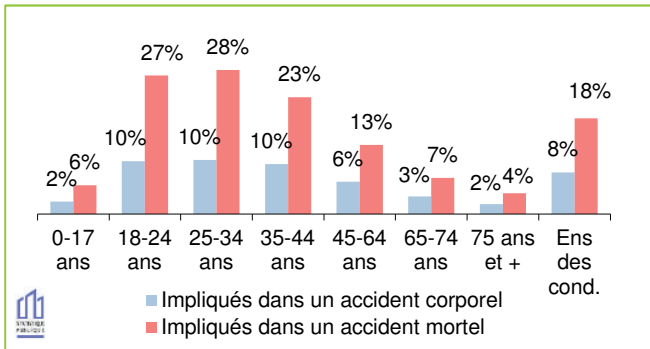
En 2022, 79 % des accidents corporels du fichier BAAC (76 % pour les mortels) disposent de l'information alcool. Les analyses sont donc réalisées sur les accidents où l'alcoolémie est connue, en distinguant :

- **les accidents avec alcool** : au moins un conducteur impliqué a une alcoolémie illégale ;
- **les accidents sans alcool** : tous les conducteurs ont une alcoolémie renseignée et légale ;
- **les accidents avec alcoolémie inconnue** : aucun conducteur impliqué n'a une alcoolémie illégale, mais au moins un conducteur à l'alcoolémie non connue.

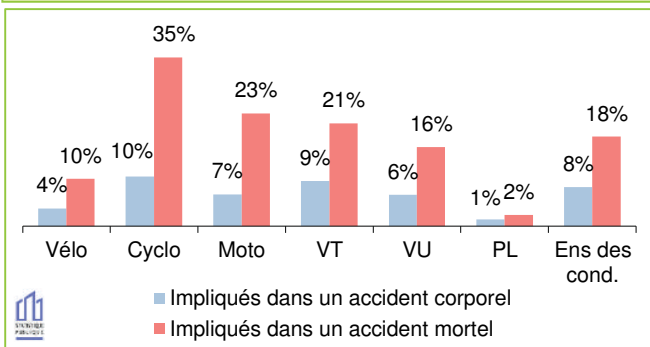
¹ Jean-Louis MARTIN et al., Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM), DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

² Un conducteur est considéré ici comme alcoolisé si son taux est supérieur à 0,5 g/l de sang. Le fichier BAAC ne permet pas d'étudier pour l'instant le cas spécifique (0,2 g/l de sang) des conducteurs en « permis probatoire » et des conducteurs de car et de bus.

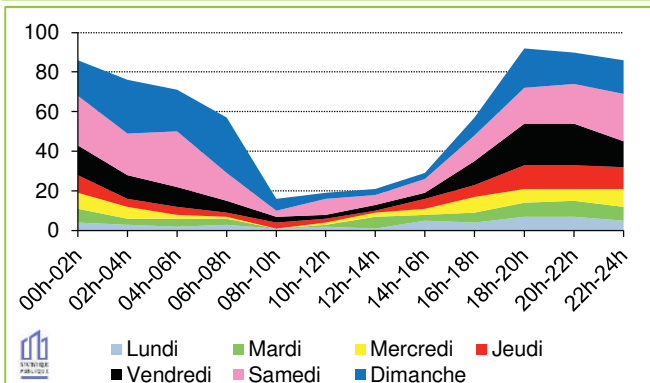
Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcool connu, selon la tranche d'âge



Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcool connu, selon la catégorie d'usagers



Répartition des accidents mortels avec alcool selon le jour et l'heure.



Part des conducteurs/piétons alcoolisés parmi les impliqués testés du même âge dans un accident mortel selon le mode de déplacement

	piéton	vélo	cyclo	moto	VT
14-17 ans	*	*		*	*
18-24 ans		*			
25-34 ans		*	*		
35-44 ans		*	*		
45-54 ans		*	*		
55-64 ans			*		
65-74 ans			*		
75 ans et +			*	*	



<10% 10-19% 20-29% 30-39% 40% et +
Moyenne tous âges, tous modes : 19%

Lecture : parmi les conducteurs motocyclistes de 25 à 34 ans impliqués dans un accident mortel avec alcool connu, entre 20 et 29 % sont positifs à l'alcool.

* Effectifs faibles = taux d'alcool connu pour moins de 20 personnes

Conducteurs alcoolisés

Dans les **accidents mortels** pour lesquels l'alcoolémie est connue, 18 % des conducteurs sont alcoolisés. Ce pourcentage varie selon le mode de déplacement : il est de 35 % pour les cyclomotoristes, 23 % pour les motocyclistes, 21 % pour les automobilistes, 16 % pour les conducteurs de VU et 2 % pour les conducteurs de PL.

Les conducteurs alcoolisés sont :

- à 69 % des conducteurs de VT, à 15 % des motocyclistes, à 7 % des conducteurs de VU et à 5 % des cyclomotoristes,
- à 92 % des hommes,
- à 26 % âgés de 18 à 24 ans, à 27 % âgés de 25 à 34 ans, et à 21 % âgés de 35 à 44 ans.

Parmi les 25-34 ans, 28 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont alcoolisés, contre 27 % pour les 18-24 ans et encore 23 % pour les 35-44 ans.

57 % des conducteurs alcoolisés ont un taux supérieur ou égal à 1,5 g/L.

Victimes des accidents avec alcool

79 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé sont soit le conducteur lui-même (65 %) soit un passager de son véhicule (14 %).

Les accidents mortels avec alcool sont dans 59 % des cas sans tiers (un véhicule seul sans piéton) contre 33 % pour les accidents sans alcool. Par ailleurs, **38 % des conducteurs de VT tués alcoolisés** ne portaient pas de ceinture (95 % sont des hommes) et 44 % des passagers de conducteurs de VT alcoolisés (parmi les usagers dont le port de la ceinture est renseigné), contre 13 % des conducteurs de VT tués non alcoolisés.

La nuit et le week-end

71 % des accidents mortels avec alcool ont lieu de nuit (contre un tiers pour les accidents sans alcool). La nuit, l'alcool est présent dans 48 % des accidents mortels (et 61 % les nuits de week-end). De jour, l'alcool est présent dans 16 % des accidents mortels. Les week-ends regroupent la moitié des accidents mortels avec alcool (53 % des accidents de nuit). Du lundi au vendredi, la fréquence horaire des accidents mortels avec alcool (nombre moyen d'accidents par heure) est deux fois plus élevée entre 17 h et 2 h du matin que pendant le reste de la journée. Le week-end (du vendredi soir au dimanche soir 19 h), le pic des accidents est décalé plus tard dans la nuit, de 19 h à 7 h, avec une fréquence trois fois plus élevée que le reste de la journée.

Focus sur les piétons alcoolisés

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour 54 % d'entre eux (265 personnes sur 488). 67 piétons sur ces 265 ont une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g/L (un quart). Pour 26 d'entre eux, tous âgés de 18 à 54 ans, elle est supérieure ou égale à 2 g/L. **44 des 67 piétons alcoolisés tués l'ont été hors agglomération**, soit 2 sur 3 contre 3 sur 10 pour les piétons non alcoolisés.

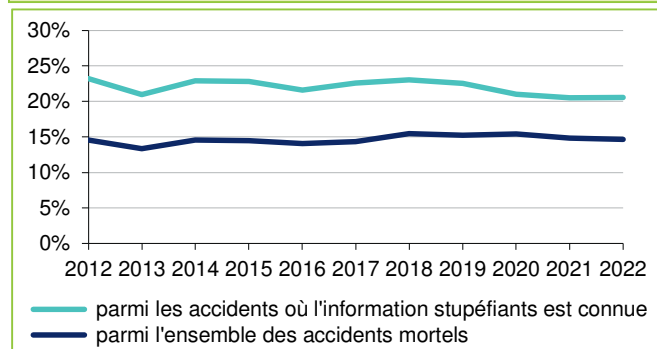
Les stupéfiants

Dans 20 % des accidents mortels, un conducteur est positif aux stupéfiants. Cette part atteint 29 % la nuit au cours du week-end.

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués dans acc avec stup.	-1,1%	-0,6%
Tués dans acc sans stup.	+2,9%	+1,4%
Tous tués	+0,2%	-2,3%

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident avec stupéfiant a diminué en moyenne de 0,6 % par an.

Évolution de la proportion de personnes tuées dans un accident avec stupéfiants



Nombre de personnes tuées dans les accidents...

	2012	2015	2018	2019	2020	2021	2022
avec stupéfiants	531	501	502	494	391	436	478
sans stupéfiants	1 754	1 694	1 675	1 697	1 469	1 687	1 847
Total info. stupéfiants connue	2 285	2 195	2 177	2 191	1 860	2 123	2 325
Ensemble de la mortalité	3 653	3 461	3 248	3 244	2 541	2 944	3 267

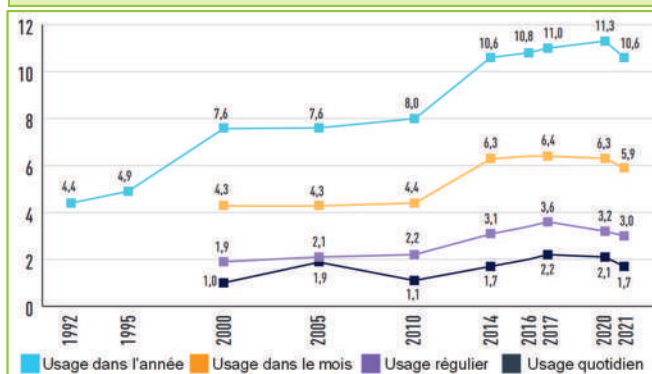
Part de la mortalité dans les accidents avec stupéfiants...

	2012	2015	2018	2019	2020	2021	2022
parmi les accidents où l'information stupéfiants est connue	23%	23%	23%	23%	21%	21%	21%
parmi l'ensemble des accidents mortels	15%	14%	15%	15%	15%	15%	15%

Lecture : en 2022, 2 325 personnes ont été tuées dans un accident où l'information sur la consommation de stupéfiants était connue. Parmi elles, 478 l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants. $478/2325 = 21\%$.

Parmi l'ensemble des 3 267 personnes tuées en 2022, les 478 qui l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants en représentent : $478/3267 = 15\%$.

Évolution des niveaux d'usage du cannabis entre 1992 et 2021 parmi les 18-64 ans (en %)



Source : Baromètres santé de Santé Publique France, exploitation OFDT

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

Un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel¹. Le cannabis est le produit stupéfiant illicite (hors usage médical) le plus souvent détecté chez les personnes impliquées dans les accidents mortels et positives aux stupéfiants. On estime que 4 % d'accidents mortels seraient évités si aucun conducteur n'était positif au cannabis.

En 2022, 478 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants. Elles représentent **21 % des personnes tuées** dans les accidents mortels dont le résultat du test est connu. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, il est estimé **que 672 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants**, contre 731 en 2019.

Chez les présumés responsables d'accidents mortels (PR), le facteur stupéfiant est souvent associé à la vitesse et/ou à l'alcool. 23 % des hommes de 18 à 34 ans et PR étaient positifs stupéfiants ; parmi eux, 1 sur 2 roulait trop vite, 1 sur 2 était alcoolisé (1 sur 3 allait trop vite et circulait alcoolisé - voir page 127).

Stupéfiants et alcool

Parmi les 452 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2022, **205 présentent également une alcoolémie illégale (45 %)**. Ce ratio est de 51 % chez les automobilistes et 35 % chez les motocyclistes.

Dans les accidents mortels, la part de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants est de :

- 47 % pour les conducteurs âgés de 18 à 24 ans ;
- 51 % pour les conducteurs âgés de 25 à 34 ans ;
- 46 % pour les conducteurs âgés de 35 à 44 ans ;
- 51 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme quel que soit l'âge.

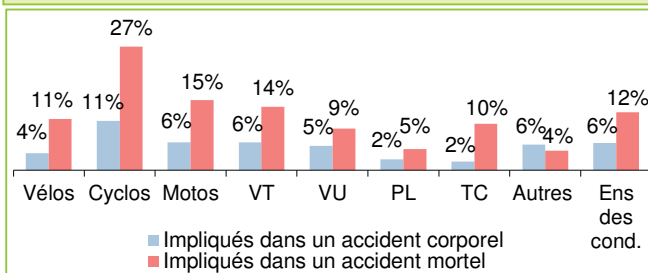
Parmi les conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels avec résultat stupéfiants connu, 2 sur 7 sont aussi positifs à au moins un stupéfiant.

En 2022, 51 % des accidents non mortels et 71 % des accidents mortels du fichier BAAC disposent de l'information stupéfiants (50 % en 2010). Les analyses sont donc réalisées sur les accidents mortels en distinguant :

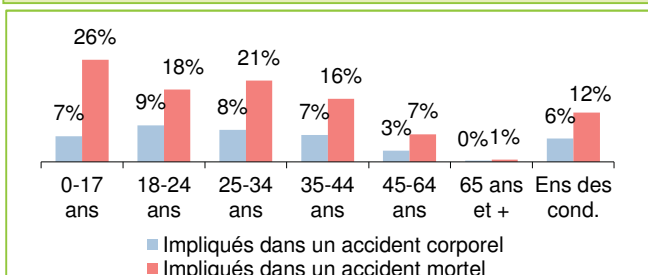
- les **accidents avec stupéfiants** : ceux où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé positif,
- les **accidents sans stupéfiant** : ceux où tous les conducteurs impliqués ont été contrôlés négatifs aux stupéfiants,
- les **accidents où l'information « stupéfiants » est non connue** : ceux sans conducteur positif mais avec au moins un conducteur non contrôlé ou au résultat de test non connu.

¹ Jean-Louis MARTIN et al., Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM), DSR/Isttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par catégorie d'usagers

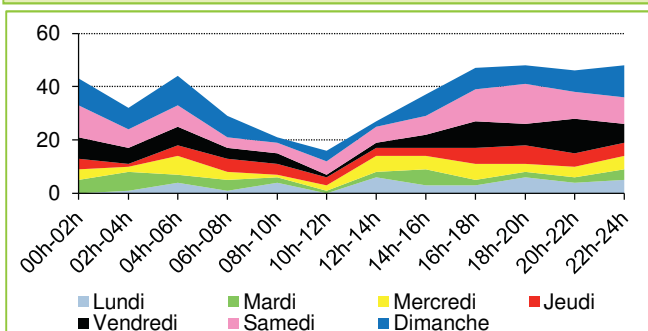


Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par classe d'âge



Exemple de lecture : parmi les conducteurs âgés de 25 à 34 ans impliqués dans un accident mortel et testés, 21 % sont positifs à au moins un stupéfiant.

Répartition des accidents mortels avec stupéfiants selon le jour et l'heure



Proportion d'accidents avec conducteur positif aux stupéfiants parmi les accidents mortels renseignés

	Jours ouvrés	Week-end	Ensemble
Jour	12%	22%	15%
Nuit	25%	29%	26%
Ensemble	17%	25%	20%

Exemple de lecture : le week-end, la nuit, dans 29 % des accidents mortels, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants.

Drogues et addictions, chiffres clés 2022. OFDT Mai 2022

Cannabis : 18 millions de personnes âgées de 11 à 75 ans en ont fumé au moins une fois au cours de leur vie (expérimentateurs),
 dont 5 millions en ont fumé au cours de l'année,
 dont 1,5 million en fument au moins 10 fois par mois,
 dont 850 000 en sont des usagers quotidiens.

Cocaïne : 2,1 millions d'expérimentateurs,
 dont 600 000 usagers dans l'année (400 000 en 2011).

MDMA / Ecstasy : 1,9 million d'expérimentateurs,
 dont 400 000 usagers dans l'année (150 000 en 2011).

Héroïne : 500 000 expérimentateurs.

Conducteurs positifs à au moins un produit stupéfiant

Dans les **accidents mortels**, 12 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants (13 % en 2019). Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 27 % pour les cyclomotoristes, 15 % pour les motocyclistes, 14 % pour les automobilistes et 5 % pour les conducteurs de poids lourds.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :

- à 65 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 15 % des conducteurs de motocyclette,
- à 91 % des hommes,
- à 30 % âgés de 25 à 34 ans, à 27 % de 18 à 24 ans et à 22 % de 35 à 44 ans.

Parmi les 25-34 ans, 21 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est de 18 % pour les 18-24 ans et baisse fortement à partir de 45 ans (7 % pour les 45-64 ans).

En 2022, dans les accidents mortels où l'information sur la nature des stupéfiants est connue, **84 % des conducteurs positifs** aux stupéfiants le sont au **cannabis** ; le cannabis seul concerne 2 conducteurs sur 3. 13 % sont positifs à 1 produit hors cannabis et 3 % sont positifs à plusieurs produits hors cannabis.

L'heure, la nuit et le type de jour

59 % des accidents mortels avec stupéfiants ont lieu la nuit (contre 42 % pour les accidents sans stupéfiants). Les week-ends regroupent 43 % des accidents mortels avec stupéfiants (44 % des accidents de nuit).

La nuit, les stupéfiants sont détectés dans 26 % des accidents mortels (29 % les nuits de week-end). De jour, les stupéfiants sont présents dans 15 % des accidents mortels.

Les accidents mortels avec stupéfiants sont également plus souvent présents le week-end que les jours ouvrés (25 % contre 17 %), avec des pics marqués de 00h à 06h et de 16h à 24h le vendredi, le samedi et le dimanche.

Focus sur les piétons ayant consommé des stupéfiants

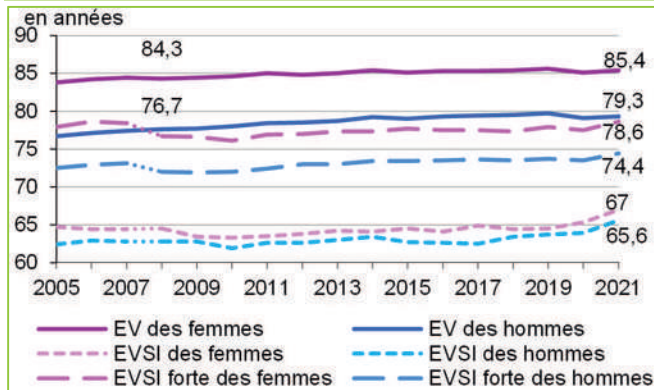
En 2022, un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour 48 % des piétons tués (234 personnes sur 488).

39 piétons tués sur les 234 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. 29 de ces piétons tués sont âgés de 25 à 54 ans (3 piétons sur 4) et 33 sont des hommes.

L'état de santé

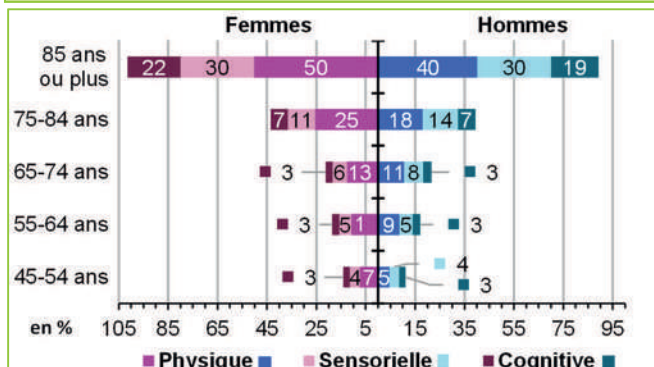
Selon l'article R. 412-6 du Code de la route, le conducteur apprécie sa capacité à conduire au regard de ses affections médicales, de son état de fatigue et de vigilance, de sa capacité de mobilité, de la prise de médicaments ou de substances psychoactives.

Espérance de vie à la naissance et espérance de vie sans incapacité (EVSI) par sexe, entre 2005 et 2021



Sources : Insee, Statistiques d'état civil et données issues de l'enquête Statistiques sur les revenus et les conditions de vie (SRCV)
Note : L'identification des incapacités dans SRCV a été modifiée entre 2007 et 2008 ; aussi, les valeurs des indicateurs d'espérance de vie sans incapacité avant et après 2008 ne sont pas totalement comparables. Champ : France entière

Répartition des limitations fonctionnelles par sexe et par âge, en 2021 (au moins une limitation)



Source : DREES, enquête Vie quotidienne et santé, 2021 (arrondis)
Lecture : Entre 55 et 64 ans, 11 % des femmes ont au moins une limitation fonctionnelle physique, contre 9 % des hommes.
Champ : France métropolitaine et DROM, hors population résidant en établissement.

Prévalence de l'anxiété de la conduite en France

D'après la première enquête menée par l'Université Gustave Eiffel en 2021, **79 % des Français** (45,5 % d'hommes et 54,5 % de femmes) seraient concernés par un **niveau d'anxiété moyen** de 3/10 (échelle de 0 à 10 entre « pas du tout » et « extrêmement »), dont 15,6 % considèrent que cette anxiété est difficile à vivre. **Plus les personnes sont jeunes, plus ce niveau d'anxiété est élevé : 3,9/10 pour les 18-34 ans, 3,1/10 pour les 35-54 ans et 2,6/10 pour les 55 ans et plus.** Les **résidents des agglomérations de grande taille** (> à 50 000 habitants) rapportent des niveaux d'anxiété plus élevés à 3,7/10.

Le vieillissement de la population française se poursuit, avec 16 % de personnes de 75 ans ou plus attendus en 2050, contre 9 % aujourd'hui (page 72).

Entre 75 et 84 ans, 25,5 % des femmes ont au moins une limitation fonctionnelle physique¹, contre 18,1 % des hommes.

3 % de la population cumule 3 pathologies ou traitements chroniques dès 45-64 ans, 8 % à 65-74 ans et 21 % au-delà de 75 ans ; plus encore chez les hommes que chez les femmes.¹

Le droit de conduire des personnes atteintes de certaines pathologies est défini par l'**arrêté du 28 mars 2022**. Il fixe la liste des affections qui requièrent un **contrôle médical** et précise s'il y a incompatibilité définitive, temporaire, ou à l'inverse compatibilité définitive moyennant traitement préventif ou restriction sur les circonstances de conduite (uniquement de jour, par exemple). **Les affections se déclinent en** pathologies ophtalmiques, ORL, neurologiques, psychiatriques, cardiovasculaires, pulmonaires, rénales, déficits ORL ou de l'appareil locomoteur, diabète. **Tout candidat au permis de conduire ou tout conducteur** atteint de l'une des affections médicales mentionnées doit solliciter l'avis d'un médecin agréé **sur son aptitude médicale à la conduite**.

Repérer les addictions

En 2022, 42 % des décès routiers en métropole interviennent dans un accident où un conducteur est sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants.

Selon le baromètre Santé Publique France², **en 2021, 22 % de la population âgée de 18 à 75 ans dépassaient les repères de consommation d'alcool³ au cours de la dernière semaine (contre 23,7 % en 2017)**. Ces consommations à risque étaient davantage le fait des hommes (30,6 % d'entre eux) que des femmes (13,8 %). **Pour le cannabis**, 10,6 % de la population en a consommé dans l'année. **Les usages plus fréquents**, qu'il s'agisse des usages réguliers (dix occasions d'usage ou plus au cours du mois) ou quotidiens, demeurent peu élevés : ils concernent respectivement 3,0 % et 1,7 % des adultes, contre 3,6 % et 2,2 % en 2017.

Proposé par la Haute autorité de santé, le questionnaire FACE de « repérage précoce de consommation d'alcool et intervention brève », permet aux professionnels de premier secours d'aider un patient à identifier si ses pratiques relèvent d'une consommation à risque voire d'une dépendance nécessitant une aide médicale. Le questionnaire (CAST) est l'équivalent pour le cannabis.

¹ DRESS, Dossier n° 102 – septembre 2022, état de santé de la population en France

² Enquête IPSOS 2021, France entière, enquête sur la consommation d'alcool au cours des 7 derniers jours.

³ Ne pas consommer plus de 10 verres par semaine, pas plus de 2 verres par jour et avoir des jours dans la semaine sans consommation (repères de consommation à moindre risque évalué par les experts).

Pandémie et souffrances psychiques

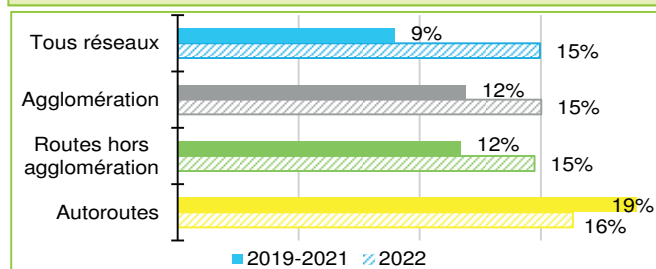
D'après le rapport Epi-phare (ANSM-CNAM du 27 mai 2021), les instaurations d'antidépresseurs (+ 23 %), anxiolytiques (+ 15 %) et d'hypnotiques (+ 26 %) pour de nouveaux patients sont en très forte croissance en 2021 par rapport à 2018-2019.

Dans le fichier BAAC, la fréquence du **facteur « malaise » augmente avec l'âge** et devient importante après 50 ans. **En 2022, ce facteur concerne 42 % des conducteurs de véhicule de tourisme tués âgés de 65 ans ou plus.** Il est présent dans **10 % de la mortalité routière en 2022** (+ 28 % par rapport à 2019).

Part des conducteurs de véhicule de tourisme tués avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue » selon l'âge et le sexe (sur 4 ans 2019-2022)

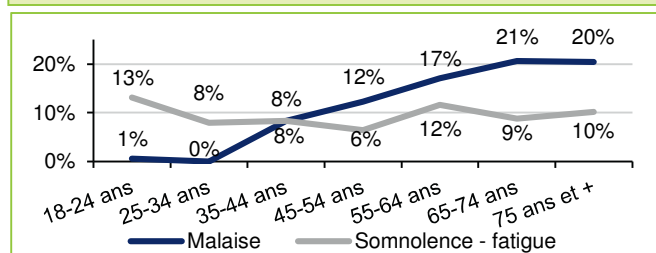
Classe d'âge	Conducteurs VT tués avec facteur malaise ou somnol./fatigue		Total conducteurs VT tués		Part des conducteurs VT tués avec facteur malaise ou somnol./fatigue	
	F	H	F	H	F	H
0-17 ans	0	0	2	13	0%	0%
18-24 ans	13	40	176	723	7%	6%
25-44 ans	18	69	219	1 031	8%	7%
45-64 ans	37	199	257	709	14%	28%
65-74 ans	48	190	144	406	33%	47%
75 ans et +	52	214	180	563	29%	38%
Ensemble	168	712	978	3 445	17%	21%

Proportion de personnes tuées dans un accident avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue » présent chez au moins un conducteur impliqué, selon le milieu (2019-2021 et en 2022)



Exemple de lecture : en agglomération, 15 % des personnes tuées en 2022 le sont dans un accident où le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue » est mis en évidence chez au moins un conducteur.

Causes multiples des facteurs malaise et somnolence/fatigue, dans les accidents mortels sur autoroutes (2019-2022)



La prise de médicaments

Entre 2005 et 2015, près de 3,3 % des accidents¹ en France seraient attribuables aux médicaments, essentiellement benzodiazépines et apparentés. Ce facteur de risque, plus faible que la vitesse ou l'alcool, doit cependant être pris en considération.

L'incidence d'un médicament sur les capacités à conduire dépend de la nature de la molécule active, des effets indésirables qu'elle peut provoquer (sur la vigilance, la coordination, le comportement ou la vision), de la posologie, de la durée du traitement, de la pathologie visée par le traitement, et des interactions éventuelles avec d'autres médicaments, de l'alcool ou des stupéfiants. **Depuis 2005, les médicaments présentant des risques pour la conduite** (environ un tiers des produits commercialisés) sont classés en **3 niveaux (pictogramme de couleur jaune, orange ou rouge** apposé sur la boîte, complété par une mise en garde écrite). **La liste des médicaments** concernés a été actualisée par arrêté du 13 mars 2017. Le niveau de risque a notamment été relevé depuis le niveau 2 vers le niveau 3 (conduite automobile formellement déconseillée) pour **les benzodiazépines** (hypnotiques et anxiolytiques) à l'origine de la moitié des accidents mortels attribuables aux médicaments. Selon l'ANSM², 13,4 % de la population française a utilisé des benzodiazépines au moins 1 fois au cours de l'année 2015 (16,6 % des femmes, 9,7 % des hommes).

Fatigue, Hypovigilance

En 2022, le facteur « somnolence-fatigue » est présent dans près de 5 % des accidents mortels des BAAC. Parmi les 144 conducteurs présumés responsables de ces accidents, plus de 30 % ont entre 18 et 24 ans, 78 % sont des hommes.

L'hypovigilance est l'état intermédiaire entre veille et sommeil dans lequel les facultés d'observation et d'analyse de l'organisme sont très réduites. L'attention est détournée pour diverses raisons, allant de la distraction à la somnolence. **Les causes de dégradation de la vigilance** peuvent être multiples : trajet long et monotone, privation chronique de sommeil, absence de sommeil dans les 24 heures précédant la conduite, consommation d'alcool, de stupéfiants ou de médicaments psychotropes. **Le risque d'une somnolence postprandiale**, subite envie de dormir ressentie très peu de temps après avoir mangé (phase pendant laquelle les aliments absorbés sont synthétisés pour être transformés en énergie) est important. **Des pathologies du sommeil** peuvent aussi être en cause ; la plus fréquente, **le syndrome d'apnée du sommeil**, toucherait au moins 5 % de la population adulte selon l'INSERM. Si on ressent de façon quasi-systématique un besoin de faire la sieste après les repas, une consultation chez son médecin devient nécessaire.

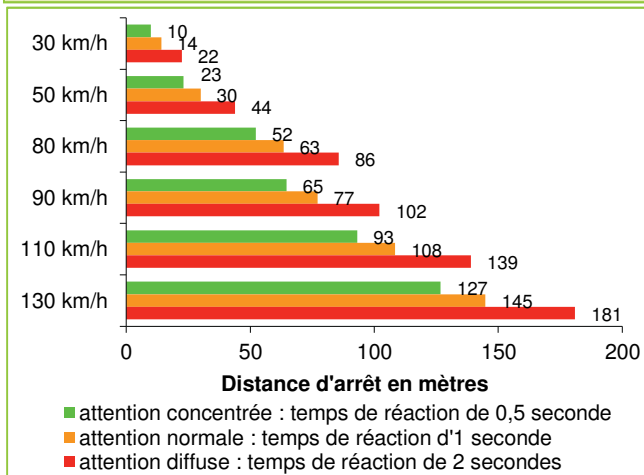
¹ CESIR-IV - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière, phase 4, rapport intermédiaire INSERM, 2020.

² Consommation des benzodiazépines en France, ANSM, avril 2017.

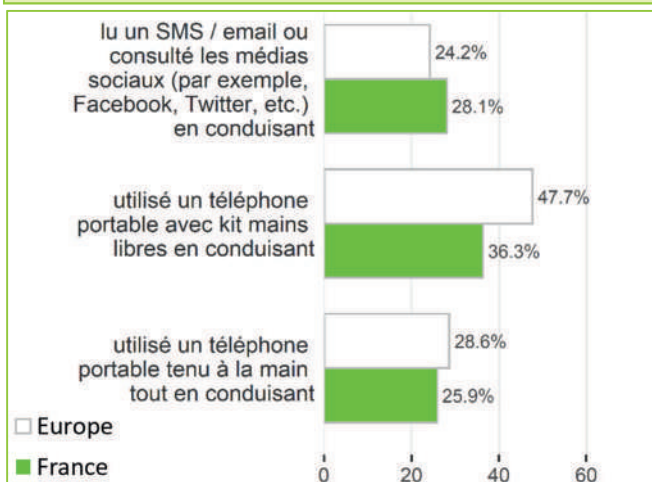
Le défaut d'attention

En 2022, un défaut d'attention (inattention ou usage de téléphone ou de distracteurs technologiques) est relevé chez un conducteur dans 23 % des accidents corporels, coûtant la vie à 431 personnes en France.

Distance d'arrêt d'un véhicule de tourisme sur chaussée sèche selon la vitesse et le niveau d'attention du conducteur (hypothèse de décélération : 6 m/s²)

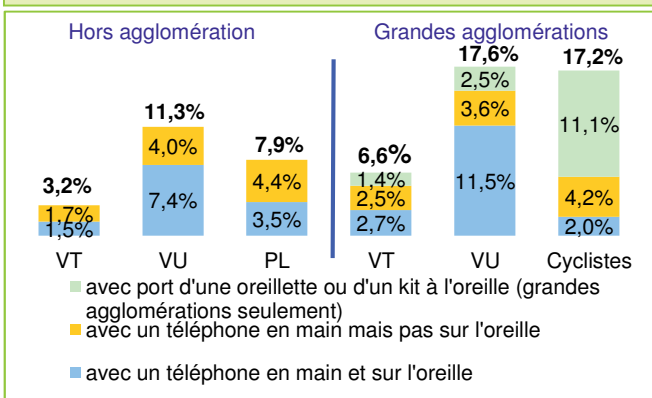


Part des interrogés ayant, au cours des 30 derniers jours, au moins une fois...



Source: E-Survey of Road user's Attitudes (ESRA2), VIAS Institute, 2019

Utilisation du téléphone au volant selon le type de réseau et d'utilisateurs en 2022



Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2022, ONISR, 2023.

Conduire exige une concentration permanente :

La bonne prise d'information tout au long d'un parcours permet de réduire les risques d'accident. Mais l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches ou distracteurs (visuels, manuels, auditifs ou cognitifs), provenant de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule, et diminuant sa faculté à détecter les événements de la circulation et à anticiper. L'inattention se manifeste assez souvent par un vagabondage de la pensée (« mind wandering », le fait d'être perdu dans ses pensées).

Les résultats de diverses études convergent :

- une analyse entre 2017 et 2021 des causes d'accidents¹ sur autoroutes concédées, en France, démontre que **l'inattention intervient dans 14 % des accidents mortels** ;
- pour l'Organisation Mondiale de la Santé, **l'utilisation du téléphone au volant quadruple le risque d'accident**.

Un **conducteur novice** dispose d'une disponibilité attentionnelle réduite par rapport à un conducteur expérimenté, le gestuel de la conduite l'accaparant davantage. Ce déficit d'attention peut nuire à la gestion d'une situation de conduite inédite/complex.

Téléphone et oreillettes/casque

Selon l'Université Gustave Eiffel et l'Inserm², un accident corporel sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. Téléphoner avec ou sans kit mains libres conduit au même niveau de risque, de par la composante cognitive et auditive de l'action.

En 2022, 528 213 infractions³ (430 426 en 2021) ont concerné l'utilisation du téléphone/oreillette au volant.

Les **observations⁴** des véhicules en circulation de jour ont relevé que, **hors agglomération**, 3,2 % des conducteurs de VT, 11,3 % des conducteurs de VU et 7,9 % des conducteurs de PL utilisaient un téléphone tenu en main ou à l'oreille.

Dans les grandes agglomérations, l'utilisation du téléphone est la plus marquée chez les conducteurs de VU (17,6 %), alors qu'en ville les manœuvres mettent déjà particulièrement en danger les usagers vulnérables. 17,2 % des **cyclistes** observés utilisent le téléphone ou portent des oreillettes/casques et 6,6 % des conducteurs de VT. 28 % des **piétons** utilisent un distracteur en traversant (18 % chez les seniors, 25 % chez les 35-65 ans, 33 % chez les 18-35 ans et 40 % chez les adolescents). Le taux moyen d'utilisation des distracteurs par les piétons est de 32 % en carrefour à feux, que le feu soit rouge ou vert, et 26 % en passage piéton sans feu.

¹ Chiffres clés 2022, ASFA

² Téléphone et sécurité routière, expertise collective, Ifsttar-Inserm, avril 2011.

³ Fichier des infractions au code de la route, bilan statistique 2021, ONISR, 2022

⁴ Observatoire des comportements, résultats de l'année 2022, ONISR, 2023.

La ceinture de sécurité

En 2022, sur l'ensemble des tués, 24 % étaient non ceinturés ; une part bien supérieure aux taux de non-port observés.

Taux de non ceinturés parmi les usagers tués, dont le port est connu, selon le type de véhicule et la place occupée

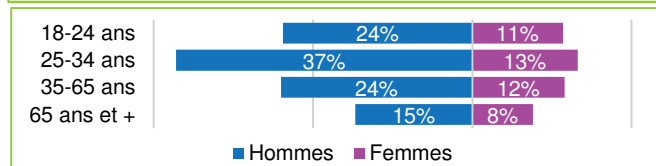
	2022	2020 - 2022	
	VT	VU	PL
Conducteurs	21%	26%	29%
Passagers	29%	54%	33%
dont pass. avant	21%	40%	20%
dont pass. arrière	45%	81%	100%
Tous usagers	23%	32%	30%

Taux de non ceinturés parmi les conducteurs de VT tués dont le port est connu, pour les véhicules de tourisme, selon le sexe et la tranche d'âge

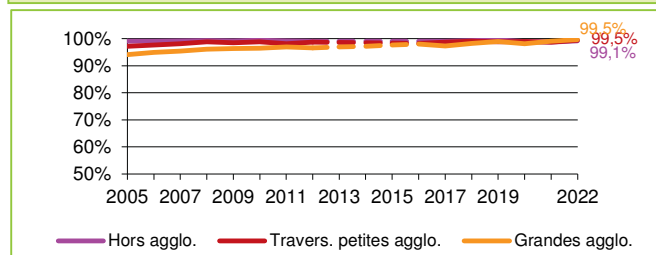
2020 - 2022		Avec alcool	Sans alcool
18-24 ans	Femme	57%	21%
	Homme	36%	30%
25-34 ans	Femme	27%	32%
	Homme	54%	43%
35-64 ans	Femme	40%	32%
	Homme	48%	32%
65 et plus	Femme	27%	20%
	Homme	45%	23%

Italique : effectifs < 10

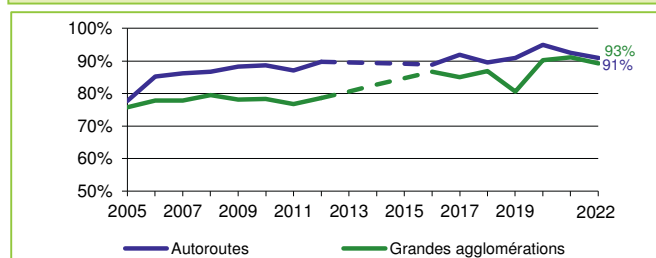
Taux de non port chez les conducteurs tués en VT dont le port est connu sur la période 2020-2022



Évolution du port de la ceinture en place avant des véhicules de tourisme, par réseau² (2005 à 2022)



Évolution du port de la ceinture en place arrière des véhicules de tourisme, par réseau² (2005 à 2022)



*Pas d'observations pour les années 2013, 2014 et 2015, valeurs interpolées pour une continuité du tracé

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2022, ONISR, 2023.

Port de la ceinture de sécurité en France

L'arrêté du 28 juin 1973 a rendu obligatoire, hors agglomération, le port de la ceinture de sécurité pour les occupants placés à l'avant des voitures particulières Mises en service au 1^{er} avril 1970. Cette mesure est étendue à l'ensemble du réseau routier à partir de 1979. Fin 1991, le port de la ceinture est généralisé à l'ensemble des passagers, en incluant l'utilisation de système de retenue pour les enfants. En 2002, le défaut de port de ceinture est sanctionné par une amende de 4^{ème} classe et par un retrait de trois points sur le permis. En 2003, l'usage de la ceinture devient obligatoire dans les autocars et poids-lourds.

Non-port de la ceinture

Le port de la ceinture reste un enjeu important. En 2022, **355 personnes tuées** dans des véhicules de tourisme (VT), véhicules utilitaires (VU), poids lourds, autocars ou voiturettes **ne portaient pas leur ceinture**, soit 24 % des personnes tuées pour lesquelles le port de la ceinture est renseigné. Ce taux est de 23 % pour les usagers de véhicules de tourisme et de 33 % pour les véhicules utilitaires.

Le défaut de port de la ceinture, parmi les cas où celui-ci est renseigné, est particulièrement élevé :

- **chez les conducteurs alcoolisés : 38 % des conducteurs tués**, contre 13 % quand le conducteur n'est pas alcoolisé ;
- **chez les usagers tués de nuit : 34 %**, contre 14 % de jour ;
- **chez les enfants de 0-13 ans dans les VU 67 %** contre 17% dans les VT ;
- **chez les jeunes de 14 à 17 ans dans les VU 100 %** contre 46% dans les VT.

Sur les accidents mortels de la période 2020-2022, pour les VT, pour les conducteurs tués et dont le port est connu, le taux de non port est de 17 % sur les autoroutes, de 20 % sur les routes hors agglomération, et de 24 % sur les voies en agglomération. Dans les VT dont le conducteur est alcoolisé, le taux de non port pour les conducteurs est de 38 %, et il est de 42 % pour les passagers de ces mêmes véhicules.

Le graphique ci-contre fait apparaître un déséquilibre hommes/femmes. De plus, le taux de non port est meilleur dans les tranches d'âge plus élevées, vraisemblablement du fait d'un meilleur respect de la règle, mais peut-être aussi du fait d'une moindre résistance physique aux chocs.

Les observations¹ de VT montrent que **le non-port de la ceinture aux places avant est marginal** : 0,7 % hors agglomération et 0,3 % dans les grandes agglomérations. 9 % des passagers **arrière** ne portent pas leur ceinture sur autoroute, et 11 % dans les grandes agglomérations.

¹ Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2022, ONISR, 2023.

L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm

Les équipements obligatoires à vélo

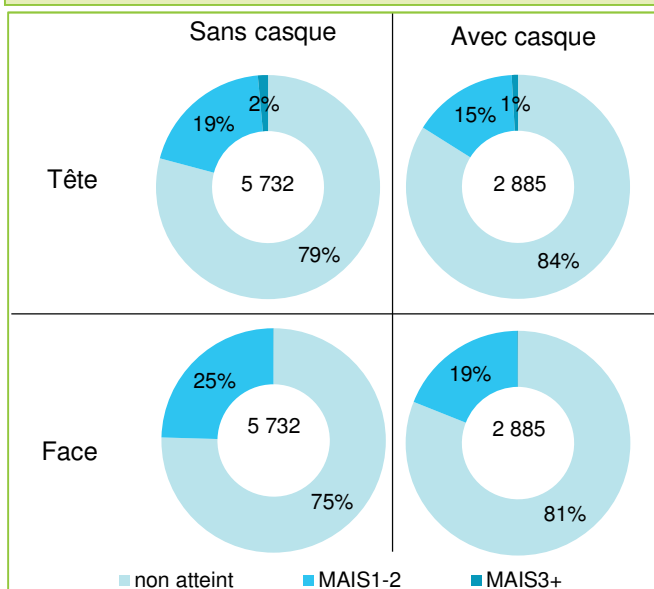
Le vélo doit comporter :

- deux freins, avant et arrière,
- un feu avant jaune ou blanc,
- un feu arrière rouge,
- un avertisseur sonore,
- des catadioptrés (dispositifs rétro-réfléchissants) de couleur rouge à l'arrière, blanche à l'avant, orange sur les côtés (facultatifs lorsque le cycle est équipé de pneumatiques à bande réfléchissante) et sur les pédales.

Le port d'un vêtement de haute visibilité certifié est obligatoire pour les cyclistes hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.

Le port du casque est obligatoire depuis le 22 mars 2017 pour les enfants de moins de 12 ans.

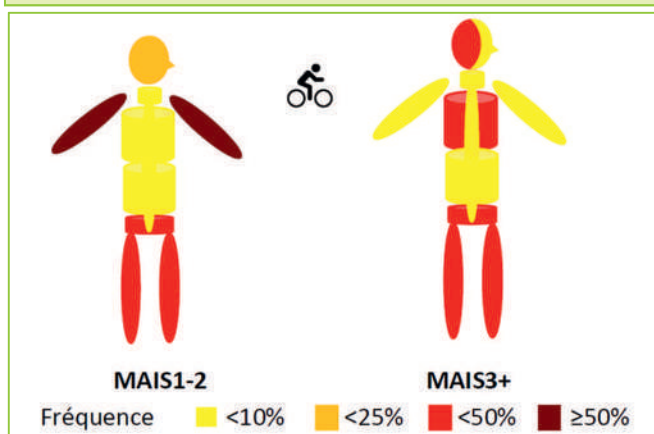
Fréquence des atteintes à la tête ou à la face pour les cyclistes blessés selon le port du casque



Source : Registre du Rhône, données 2016-2020

Lecture : Sur les 5 732 blessés cyclistes sans casque, 19 % ont eu des lésions de niveau 1 ou 2 à la tête contre 15 % des 2 885 cyclistes casqués.

Blessures des cyclistes blessés légers (MAIS1-2) et blessés graves (MAIS3+) (cf définition p180)



Source : Registre du Rhône, 2016-2020

Protection apportée par le casque

Plusieurs études montrent une baisse du risque de fracture crânienne¹ en cas de port du casque et un effet sur la baisse de la mortalité dans les pays réglementant le port du casque pour certains usagers et certains usages². Une méta-analyse récente³ incluant une étude française et basée sur plus de 16 000 cyclistes au total, montre que le port du casque réduit de 69 % le risque de blessure grave à la tête et de 33 % le risque de blessure à la face, sans mettre en évidence d'effet délétère sur le cou.

Le port du casque progresse dans les grandes agglomérations⁴ : 34 % en semaine et 33 % le week-end en 2022 contre respectivement 17 % et 28 % en 2016.

Non port du casque dans les accidents

D'après le Registre du Rhône, sur la période 2016-2020, le port du casque concerne 33 % des victimes cyclistes, en hausse par rapport à la période précédente (26% sur 2011-2015). Malgré l'obligation de port pour les moins de 12 ans, le casque est moins souvent porté par les enfants (31 %). Le port du casque augmente avec l'âge : 24 % pour les moins de 30 ans, 40 % pour les 30-64 ans et 53 % pour les 65 ans et plus. Le port du casque est moins fréquent parmi les victimes accidentées en milieu urbain (29 % au sein de la Métropole de Lyon) que parmi celles accidentées en milieu péri-urbain ou rural (62 % dans le reste du département du Rhône). Hors Métropole de Lyon, le casque est davantage présent le week-end (68 %) que la semaine (58 %), certainement du fait d'une pratique sportive dans ces espaces moins urbanisés. Pour ce qui est des utilisateurs de trottinettes, le port du casque reste minoritaire, avec 7 % de port parmi les victimes.

En termes de protection, les cyclistes casqués ont moins souvent de lésions à la tête et à la face : cela leur arrive dans respectivement 16 % et 19 % des cas, contre 21 % et 25 % pour les non casqués.

En 2022, lorsque l'information est connue, **la moitié des cyclistes tués enregistrés dans le BAAC ne portaient pas de casque** (115 sur 231). Parmi ces cyclistes non casqués, 1 avait moins de 12 ans. Pour les usagers d'EDPm, 23 des 28 tués pour lesquels l'information est connue ne portaient pas de casque.

Gilet réfléchissant

En 2022, hors agglomération et de nuit, 17 tués sur 20 pour lesquels l'information est connue ne portaient pas de gilet réfléchissant.

¹ Rémy Willinger et Caroline Deck, *Note de synthèse sur les traumatismes crâniens et leurs séquelles*, TEVU, Université de Strasbourg, CNRS, mai 2017

² <http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/13IrtadReport.pdf>

³ Olivier J. and Creighton P. Bicycle injuries and helmet use : a systematic review and meta-analysis. *International Journal of Epidemiology*. 2017;248-292. doi: 10.1093/ije/dyw153

⁴ *Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2022*, ONISR 2023.

L'équipement en deux-roues motorisé

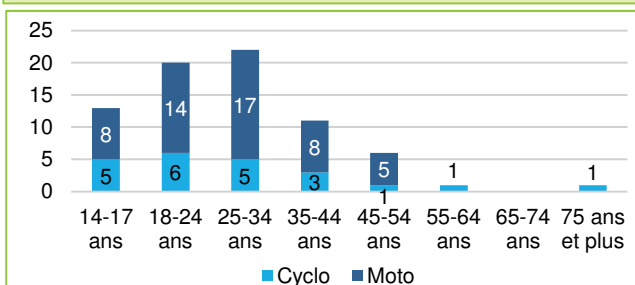
Les équipements obligatoires pour les usagers de 2RM

Le port du casque a été rendu progressivement obligatoire pour les conducteurs de 2RM, d'abord par un arrêté de 1961 pour les conducteurs de motocyclette (125 cm³ et plus) circulant hors agglomération. Puis, pour tous les motocyclistes, conducteurs et passagers, le port du casque homologué devient obligatoire en 1973 sur tous les réseaux. Enfin, pour les cyclomoteuristes, il devient obligatoire hors agglomération en 1976 puis en toutes circonstances depuis 1980.

Pour améliorer leur perceptibilité dans la circulation, les 2RM ont obligation de circuler avec leurs feux de croisement ou de circulation diurne allumés (art. R416-17 du code de la route). En cas d'arrêt d'urgence, ils doivent détenir un gilet de haute visibilité depuis le 1^{er} janvier 2016.

Depuis 2016, le port des gants de motocyclisme certifiés CE est obligatoire pour les usagers de 2RM afin de limiter les blessures aux mains.

Nombre de tués en 2RM non casqués selon l'âge entre 2020 et 2022

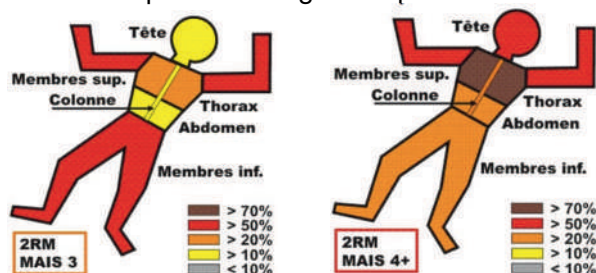


Blessures graves des usagers de 2RM

MAIS 3 : usagers avec au moins une lésion de niveau 3, les lésions de niveaux 1 et 2 sont représentées.

MAIS 4+ : usagers avec au moins une lésion de niveau 4 ou 5, les lésions de niveaux 1, 2 et 3 sont représentées.

Une victime présente en général plusieurs lésions.



72 % des 2RM MAIS 4+ sont blessés au thorax, 52 % à la tête, 51 % aux membres supérieurs.

Source : Registre du Rhône, 2006-2012.

Dans le fichier BAAC, pour les usagers de 2RM tués de 2020 à 2022, le port des gants est connu dans 71 % des cas et le port du gilet airbag dans 23 % des cas.

Port du casque en 2RM

En 2022, 5 % des victimes cyclomoteuristes n'étaient pas casquées, soit 8 tués et 255 blessés (BAAC). C'est 3 % pour les motocyclistes, soit 21 tués et 311 blessés. Entre 2020 et 2022, 60 % des tués non casqués à moto ont entre 18 et 34 ans alors qu'ils ne représentent que 37 % des tués à moto (port du casque connu).

Entre 2020 et 2022, les victimes mentionnées comme non casquées en cyclomoteur sont d'abord en Île de France (32 %), PACA (12 %), Pays de la Loire (9 %) et Auvergne-Rhône-Alpes (9 %). En moto, elles sont d'abord en Ile de France (44 %), PACA (16 %) et Auvergne-Rhône-Alpes (9 %).

Une étude¹, menée à partir des données du registre du Rhône confirme l'efficacité du casque, et souligne que les lésions à la tête restent une cause majeure de séquelles graves et de décès (pages 17 et 18).

Selon une enquête² menée auprès de blessés usagers de 2RM accidentés entre 2010 et 2014 (951 répondants), les blessures toutes gravités confondues se situent principalement aux membres inférieurs (63 %), supérieurs (49 %) ou à la région tête/face/cou (17 %). Les blessés ont 4,5 fois plus de risque de subir une lésion à la face (notamment à la mâchoire) en portant un casque non-intégral plutôt qu'un casque intégral. Selon l'étude KANTAR Parc Auto/2RM, Le casque intégral est nettement plus utilisé par les usagers de motocyclettes lourdes (84 %) que les usagers de motocyclettes légères et de cyclomoteurs (66 % et 70 %).

Vêtements de protection

Entre 2020 et 2022, le taux de port des gants est beaucoup plus faible chez les victimes cyclomoteuristes que chez les victimes motocyclistes : 61 % contre 78 %.

Outre les équipements obligatoires, la DSR recommande de porter les équipements certifiés CE : blouson (avec gilet airbag de préférence) ou veste à manches longues, pantalon ou combinaison, bottes ou chaussures montantes. Le port de bottes ou de chaussures montantes renforcées divise par 2,3 le risque de fracture à la cheville ou au pied³.

L'airbag motocycliste, filaire ou électronique, assure quant à lui une protection équivalente à celle du casque sur l'ensemble des parties vitales tronc/thorax/abdomen⁴. Parmi les motocyclistes tués entre 2020 et 2022, 7 ont été mentionnés comme portant un gilet airbag.

¹ Amandine Coquillat et al., Bilans lésionnels subis par les usagers de deux-roues motorisés, SECU2RM, IFSTTAR, UCB Lyon1, juillet 2016

² Wu, D. et al., 2019, Does a full-face helmet effectively protect against facial injuries ? Inj. Epidemiol. 6 1, 19. doi: 10.1186/s40621-019-0197-8

³ Wu, D. et al., 2019, Effectiveness of protective clothing for motorized 2-wheeler riders. Traffic Inj. Prev. 20 2, 196-203. doi:10.1080/15389588.2018.1545090

⁴ Thierry Serre et al., EFFIGAM, Convention DSR n°2200792115 : Rapport final, mars 2017.

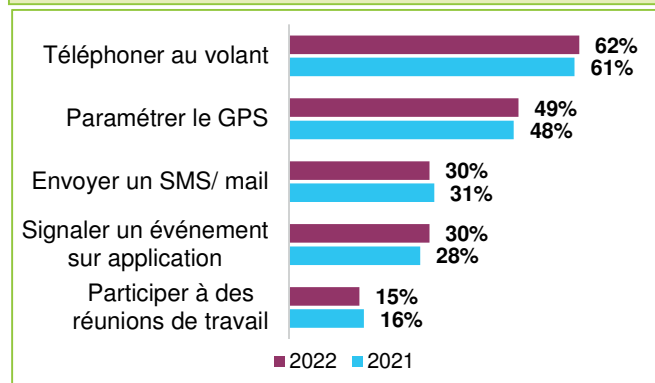
Les comportements déclarés des conducteurs

La connaissance des comportements et réactions des usagers via des sondages d'opinion ou des « focus groups » (groupes d'une dizaine de personnes qui échantonnent sur le sujet) permet de mieux cibler les actions, élaborer des campagnes de prévention et en suivre l'efficacité.



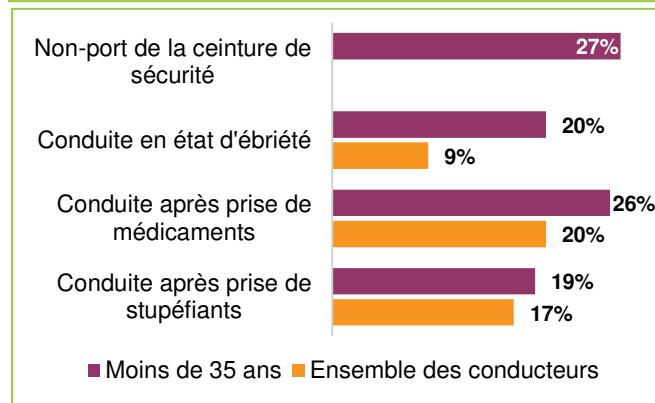
Source : Dossier de presse sur le « partage de la route », IPSOS pour la fondation Vinci

Les usages du téléphone au volant



Source : 13^{ème} baromètre de la conduite responsable de la fondation Vinci, 2023

Les comportements à risque chez les conducteurs de moins de 35 ans



Source : 13^{ème} baromètre de la conduite responsable de la fondation Vinci, 2023

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

Le respect des règles de sécurité routière

Malgré le danger que représente le **téléphone au volant**, cette pratique concerne tous les modes de déplacements. D'après une enquête de la fondation MAIF sur le partage de la route, 61 % des automobilistes, 60 % des conducteurs de 2RM, 59 % des piétons et 32 % des cyclistes utilisent leur téléphone en se déplaçant. En outre, le non-respect des règles de sécurité routière concerne davantage les hommes que les femmes.

Le **non-respect du feu rouge** touche toutes les catégories d'usagers : 67 % des automobilistes déclarent parfois passer au rouge ou à l'orange (69 % des hommes et 66 % des femmes), 38 % des cyclistes (41 % contre 33 %) et 70 % des piétons le font aussi (73 % contre 68 %).

D'après le baromètre des comportements réalisé par BVA pour la Délégation à la sécurité routière, un quart des conducteurs (25,7 %) déclarent omettre « souvent » ou « de temps en temps » la **ceinture de sécurité** (en baisse de 6 points par rapport à 2021). Ces chiffres sont proches de ceux spécifiques aux passagers, qu'ils soient à l'avant ou à l'arrière.

Une cohabitation entre usagers difficile

Le non-respect des règles et des espaces dédiés à certaines catégories d'usagers rend la cohabitation difficile et est source d'anxiété et de tensions. 56 % des **cyclistes** déclarent qu'il leur arrive de rouler sur le trottoir, 70 % des **motards** se garent parfois sur le trottoir et 86 % des **piétons** admettent traverser en dehors des passages protégés. Enfin, les **conducteurs motorisés** sont perçus comme **agressifs** par les cyclistes (82 %), les motards (85 %) et les automobilistes (88 %).

La **multi-modalité** favoriserait toutefois le **respect mutuel**. En effet, la pratique de plusieurs modes permet de connaître les vulnérabilités des autres modes et de faire preuve de plus de prudence à leur égard.

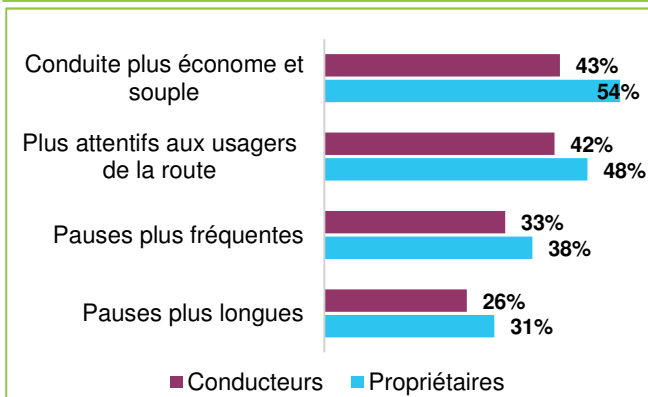
Les conducteurs de moins de 35 ans

La fondation VINCI Autoroutes propose un focus sur les pratiques et comportements à risque des conducteurs âgés de moins de 35 ans. Le **non-port de la ceinture de sécurité** concerne 27 % des moins de 35 ans, ce chiffre atteignant 41 % des hommes de cette tranche d'âge.

S'agissant de l'usage du téléphone en conduisant, 70 % des moins de 35 ans déclarent **téléphoner au volant** avec un système Bluetooth et 61 % estiment que ce n'est pas dangereux. En outre, 54 % envoient ou lisent des **SMS** ou **mails** quand bien même 80 % estiment que cela est dangereux. Enfin, 23 % regardent même **des films ou des vidéos** en conduisant alors même que 74 % jugent cette pratique dangereuse.

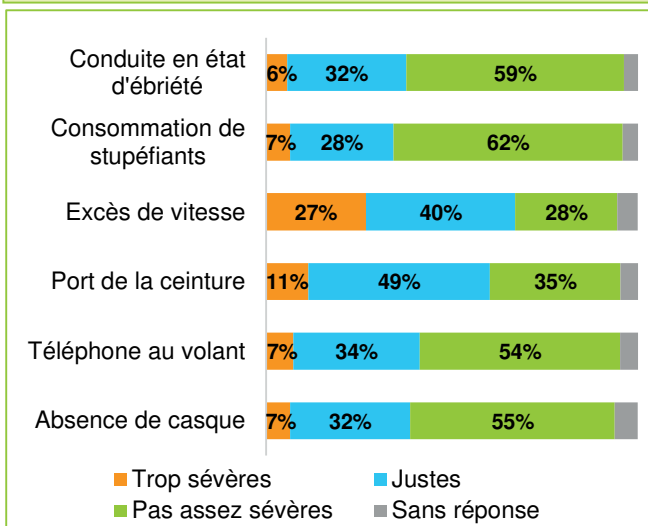
29 % des jeunes de moins de 35 ans déclarent avoir déjà eu ou manqué d'avoir un accident à cause d'un épisode de **somnolence** au volant.

Evolutions comportementales des conducteurs et propriétaires de véhicules électriques



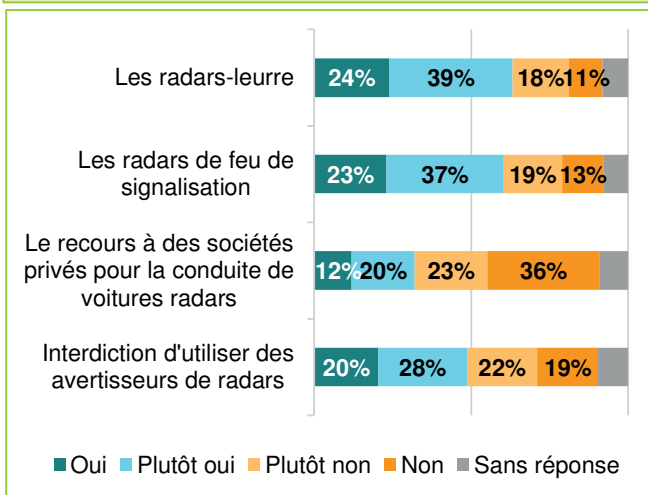
Source : 13^{ème} baromètre de la conduite responsable de la fondation Vinci, 2023

Perception de la sévérité des sanctions associées à certaines règles de sécurité routière



Source : Baromètre 2022 des comportements routiers, BVA pour la Délégation à la Sécurité Routière

Adhésion aux mesures et outils de la politique du contrôle automatisé



Source : Baromètre 2022 des comportements routiers, BVA pour la Délégation à la Sécurité Routière

Les bénéfices des véhicules électriques

21 % des Français déclarent avoir déjà conduit un véhicule électrique tandis que 6 % en sont propriétaires.

Outre les avantages environnementaux généralement mis en avant, les conducteurs de véhicules électriques déclarent des **comportements plus sûrs** et **apaisés** que lors de la conduite d'un véhicule thermique.

Ainsi, 42 % des conducteurs de véhicules électriques sont **plus attentifs** aux autres usagers de la route et notamment aux piétons et cyclistes. Ce chiffre atteint 48 % chez les propriétaires. De plus, 33 % des conducteurs **font davantage de pause**, principalement pour recharger la batterie (38 % des propriétaires), et des **pauses plus longues**.

L'adhésion aux règles de sécurité

Malgré des comportements à risques répandus chez les conducteurs français, le baromètre des comportements routiers montre que les **Français désapprouvent** de manière générale ces comportements.

La **conduite en état d'ébriété** et sous influence de **stupéfiants** sont les plus mal perçues par les répondants, qui sont respectivement 59 % et 62 % à estimer que les sanctions pour ces infractions ne sont **pas suffisamment sévères**. Les Français considèrent aussi que les sanctions contre le **téléphone au volant** ne sont **pas assez sévères**, alors même que 62 % déclarent l'utiliser.

Enfin, les répondants montrent moins d'adhésion aux sanctions contre les **excès de vitesse**, puisqu'un quart d'entre eux considère qu'elles sont **trop sévères**.

La politique du contrôle automatisé

Depuis 2003, la politique du contrôle automatisé s'est accompagnée du développement de radars permettant de contrôler la vitesse ainsi que les franchissements de feu rouge ou de passages à niveau. De manière générale, 54 % des Français estiment que les radars automatiques sont **efficaces** pour **réduire l'accidentalité**, et 47 % considèrent qu'ils contribuent à **réduire durablement la vitesse** des usagers.

Plus précisément, 63 % des Français sont **favorables** à l'implantation de radars leurre (panneau indiquant un contrôle alors qu'il n'y a pas réellement de radar). De même, 61 % des Français adhèrent aux radars discriminants (lesquels permettent de différencier les poids lourds, autocars etc.). Enfin, 60 % sont favorables au **contrôle automatique des feux rouges**.

A l'inverse, 59 % ne sont pas favorables au recours à des **sociétés privées** pour la conduite de voitures radars mobiles (+ 3 % par rapport à 2021).

Les infractions

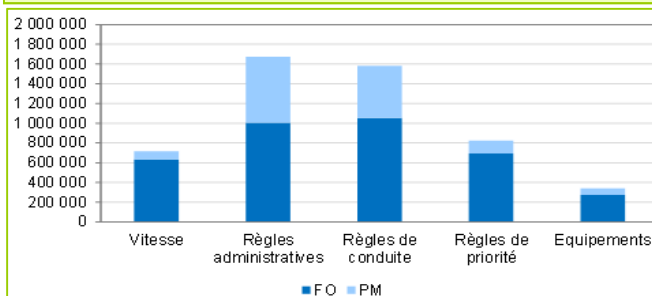
30 millions d'infractions au code de la route sont relevées en 2022 par les forces de l'ordre nationales (FO), le contrôle automatisé (CA) et les polices municipales (PM), plus qu'en 2017 (+ 1,4 %).

Nombre d'infractions en 2022

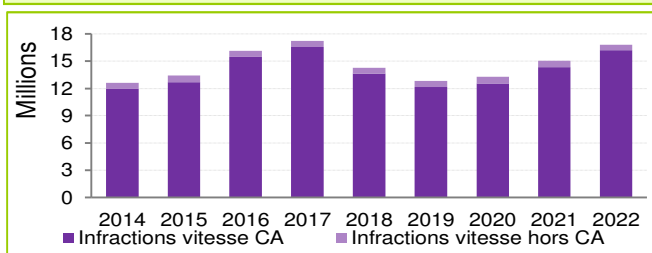
	Délits	Contraventions
Vitesse	240	16 923 559
Stationnement dangereux		7 450 369
Règles administratives*	380 748	1 673 849
Règles de conduite		1 653 263
Règles de priorité		825 112
Équipement des utilisateurs		342 342
Délit de fuite après un accident	189 397	
Eclairage et état des véhicules		180 759
Alcoolémie	118 980	39 702
Stupéfiants	117 351	
Dépassement		60 309
Refus et entraves	32 751	
Transport routier	919	25 089
Blessures involontaires	18 602	
Alcool et stupéfiants	13 922	
Autres	2 114	19 536
Homicides involontaires	1 415	
Total	876 439	29 193 889

* Défaut de permis, non-assurance et fausses plaques pour les délits.

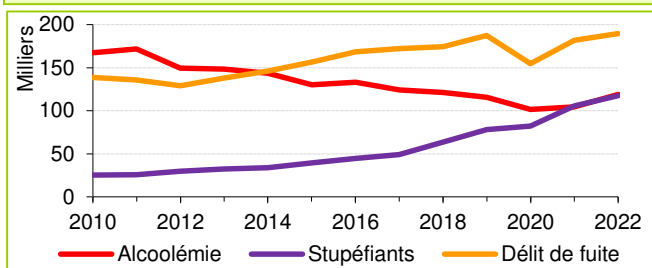
Répartition des contraventions hors stationnement entre forces nationales et polices municipales



Evolution des infractions à la vitesse



Évolution des délits liés à l'alcoolémie, aux stupéfiants et des délits de fuite



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2022, ONISR, 2023.

Infractions – y/c polices municipales

En 2022, **876 439 délits** (+ 22 % par rapport à 2019, +47 % par rapport à 2017) et **29,2 millions de contraventions** (+ 18 % par rapport à 2019, + 0,5 % par rapport à 2017) sont relevés. La baisse des contraventions hors stationnement dangereux depuis 2017 côté FO et CA (20,2 M en 2022 contre 20,9 M en 2017) est compensée par la hausse côté PM (1,5 M en 2022 contre 0,7 M en 2017).

56 % des infractions concernent la **vitesse**, soit 16,9 millions d'infractions, parmi lesquelles 240 délits.

7,4 millions d'infractions concernent du **stationnement dangereux**, soit 24,8 % des infractions.

2,1 millions d'infractions aux **règles administratives**, soit 6,8 % des infractions. Depuis 2018, une partie des délits pour non assurance ou défaut de permis, ont été traités comme des **amendes forfaitaires délictuelles** (AFD) : 127 397 AFD pour non assurance, parmi les 206 190 délits et 24 858 AFD pour défaut de permis, parmi les 147 713 délits.

1,7 million d'infractions non délictuelles aux **règles de conduite** (dont 528 213 usages du **téléphone portable**, 58 095 port d'oreillettes).

825 112 infractions non délictuelles aux **règles de priorité** dont 355 253 « Feux rouges » relevées par le contrôle automatisé (CA). 191 096 infractions franchissements de feux rouges hors CA et 153 687 infractions de non-respect du panneau « stop ».

342 342 infractions non délictuelles pour défaut dans les équipements des utilisateurs, dont 176 325 pour **défaut de port de la ceinture** de sécurité, 43 309 pour **défaut de port du casque** et 71 077 pour **défaut de port de gants en deux-roues motorisés**.

180 759 infractions concernant l'**état des véhicules**.

158 682 infractions pour conduite avec alcoolémie, dont 118 980 sont des délits (75 %).

Certaines infractions ne sont composées que de délits. Il s'agit de 189 397 **délits de fuite** après un accident (22 % des délits), de 117 351 délits liés à l'usage de **stupéfiants** (13 % des délits), de 32 751 délits pour refus et entraves au contrôle (4 % des délits).

Contrôles alcool et stupéfiants

7,9 millions de dépistages d'alcool ont été réalisés en 2022, 3,4 % étaient positifs. 98 % des contrôles sont préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions, 3,2 % étaient positifs. Lors des 81 359 dépistages sur accidents corporels (y/c mortels), 9,6 % étaient positifs. Lors des 113 300 dépistages sur accidents matériels, 11,4 % étaient positifs.

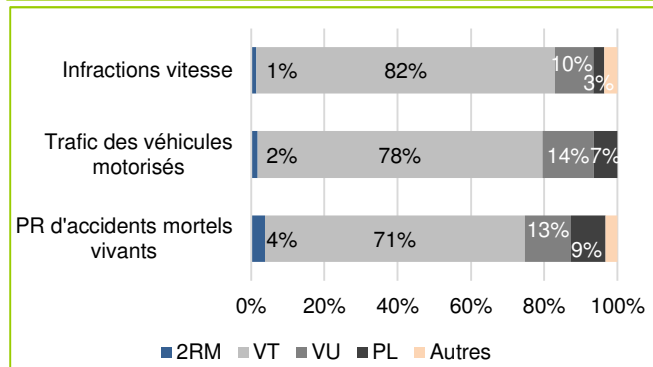
764 331 dépistages de stupéfiants ont été réalisés en 2022, dont 15,6 % étaient positifs. 88 % des contrôles sont préventifs ou lors d'infractions, 17 % étaient positifs. 51 781 dépistages ont été réalisés en cas d'accidents corporels (y/c mortels), 6,7 % étaient positifs.

Dispositif du contrôle automatisé

	Radars vitesse fixes	Radars vitesse mobiles	Radars vitesse autonomes	Radars franchissement (feux rouges et passage à niveau)
2014	2 511	841		770
2015	2 541	787	22	788
2016	2 525	884	202	786
2017	2 509	884	275	778
2018	2 499	904	262	763
2019	2 137	950	249	758
2020	2 326	905	249	744
2021	2 393	973	312	710
2022	2 482	999	340	709

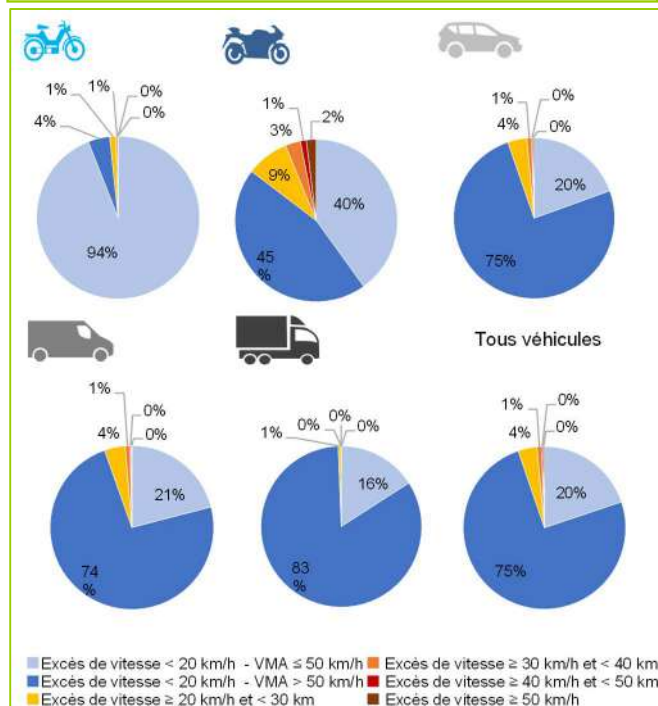
Source : DSR-DCA

Répartition des contraventions, du trafic et des PR d'accidents mortels par type de véhicule en 2022



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2022, ONISR, 2023
Trafic des véhicules, MTE-SDES.

Infractions vitesse selon la valeur de l'excès, pour certains modes de déplacement en 2022



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2022, ONISR, 2023.

4 530 radars automatiques

25 % des radars automatiques **fixes de vitesse** sont sur autoroutes, 67 % sur routes nationales ou départementales, 7 % sur voies communales.

En parallèle sont également déployés, sur 264 itinéraires, d'une longueur moyenne de 25 km, et signalés comme fortement accidentogènes, des radars autonomes qui sont régulièrement déplacés sur les 863 emplacements créés à cet effet.

Au 31/12/2022, le parc de voitures radars est composé de 385 véhicules, dont 223 ont été transférés des forces de l'ordre à des opérateurs de conduite externalisée. 895 radars pédagogiques sont également installés sur les bords de route.

Contrôle vitesse

En 2022, avec plus de 13 millions d'infractions, les véhicules de tourisme (VT) représentent 82 % des infractions à la vitesse, relevées par le contrôle automatisé. Cette part est équivalente à celle du trafic (78 %) alors que la part des VT est seulement de 71 % parmi les présumés responsables (PR) d'accidents mortels vivants. De même pour les véhicules utilitaires (VU), le deuxième volume le plus important avec près de 1,7 million d'infractions vitesse relevées par le CA, soit 10 %, une part proche de celle du trafic, soit 14 % et de celle des PR d'accidents mortels vivants (13 %).

Avec 0,5 million de contraventions, les poids lourds (PL) comptent pour 3 % des infractions vitesse relevées par le CA, alors qu'ils représentent 7 % du trafic. Néanmoins, avec 9 %, la part des PR vivants en PL est plus du triple de celle des infractions.

Les deux-roues motorisés (2RM) représentent 4 % des PR vivants mais ne représentent que 2 % du trafic et 1,4 % des infractions à la vitesse, relevées par le CA. La surreprésentation des PR vivants en 2RM est aussi due à leur forte vulnérabilité en cas d'accident.

Les deux-roues motorisés se différencient des autres véhicules, la part des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h en ville (pour une VAM < 50 km/h) est plus importante pour les cyclomoteuristes (94 %) et les motocyclistes (40 %) que pour l'ensemble des véhicules (20 %). La part des excès de vitesse supérieurs à 20 km/h est plus importante pour les motocyclistes (15 %) que pour l'ensemble des véhicules (5 %). Plus particulièrement, la part des grands excès de vitesse supérieurs à 50 km/h est de 2 % alors qu'elle est de 0,1 % pour l'ensemble des véhicules.

Les données sont fournies par les forces de l'ordre pour les délits et les contraventions de classe 5 et par l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) pour les contraventions relevées par procès-verbal électronique (PVe) ou par contrôle automatisé (CA).

Le permis à points

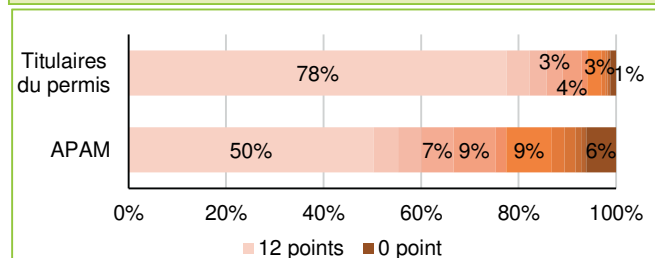
Le nombre de points retirés en 2022 s'établit à 16,3 millions pour 11,6 millions d'infractions traitées génératrices de retraits de points.

	2017	2019	2022
Infractions traitées	10 768 449	8 510 521	11 615 243
Points retirés	15 148 554	12 699 438	16 285 534
Nombre de permis au solde nul	61 714	62 315	61 723
Dont permis probatoires au solde nul	13 054	13 197	18 087
Capital initial rétabli après 2 ou 3 ans	3 063 168	3 613 105	5 653 047
Récupération d'un point au bout de 6 mois / 1 an *	6 089 033	5 707 046	6 565 660

* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de 1 point.

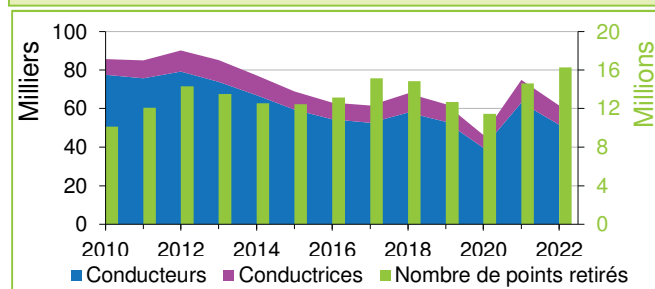
Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2022, ONISR, 2023.

Comparaison entre le nombre de points détenus par les APAM et le nombre de points de l'ensemble des conducteurs



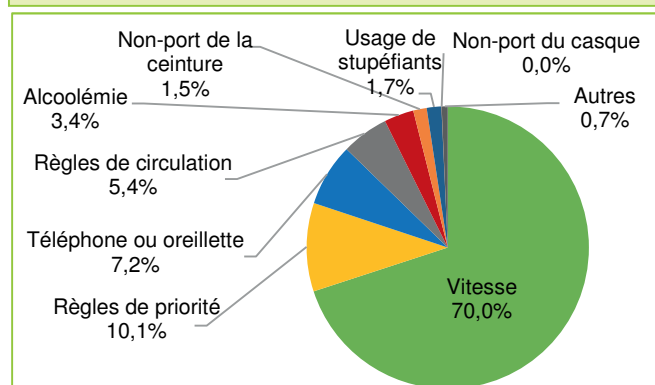
Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2022, ONISR, 2023.

Évolution du nombre de permis invalidés pour solde de points nul, comparée à celle du nombre de points retirés



Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2022, ONISR, 2023.

Répartition du nombre de points retirés par famille



Source : Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2022, ONISR, 2023.

En 2022, 16,3 millions de points ont été retirés :
 11,4 millions pour excès de vitesse
 1,6 millions pour non-respect des priorités
 1,2 million pour l'usage du téléphone/oreillettes
 950 000 pour des règles de circulation (hors tel)
 557 000 pour de l'alcoolémie
 273 000 pour l'usage de stupéfiants
 250 000 pour non-port de la ceinture de sécurité.
 58,5 % des points sont retirés pour des infractions à **1 point** ; 6,2 % pour des infractions à **6 points**.

8 conducteurs sur 10 ont toujours 12 points sur leur permis mais seuls 50 % des auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) disposent encore de ces 12 points sur leur permis.

Nombre de points retirés

Les hommes sont concernés par plus des deux tiers (65,4 %) des points retirés : 10 646 112 points sur un total de 16 285 534 points.

Entre 2010 et 2022, le nombre de points retirés augmente en valeur relative davantage chez les femmes que chez les hommes (respectivement + 87,8 % contre + 49,2 %), mais en valeur absolue, l'évolution du nombre de points retirés chez les hommes est supérieure à celle chez les femmes (respectivement + 3 509 601 et + 2 636 411 points retirés).

Permis de conduire invalidés pour solde de points nul

En 2022, 61 723 permis ont été invalidés pour défaut de points. La part des hommes atteint 83,7 % pour les permis invalidés pour solde nul (51 693 permis chez les hommes et 10 030 permis chez les femmes) concrétisant la commission d'infractions plus graves ou réitérées.

Restitution de points

En 2022, 5,7 millions de conducteurs ont vu le rétablissement de leur capital initial de 12 points après 2 ou 3 ans sans nouvelle infraction, dont 60 % pour les conducteurs hommes. 6,6 millions de conducteurs ont récupéré un point au terme de 6 mois sans nouvelle infraction, dont 61 % pour les conducteurs hommes.

En 2022, 23 682 stages ont été organisés au profit de 365 602 stagiaires soit : 344 245 stagiaires pour des reconstitutions du capital de points (stages dits « permis à points ») et 21 357 stagiaires d'alternatives aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (dits « justice »).

En 2022, 896 828 permis B ont été délivrés ainsi que 7 661 permis A1 et 102 611 permis A2.

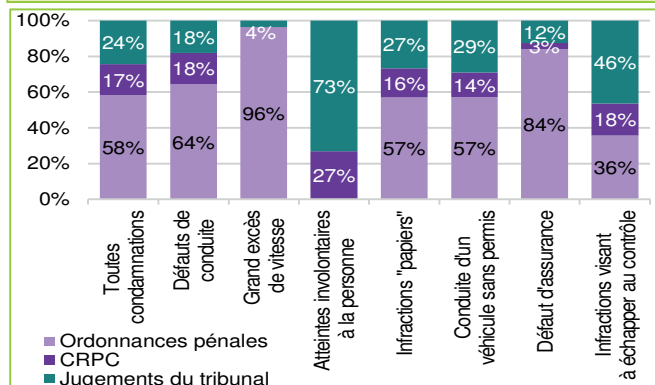
N.B : Les données sur les infractions relevées par les forces de l'ordre sont enregistrées dans le mois qui suit l'infraction. Les points sont effectivement retirés plusieurs mois plus tard : pour les contraventions, au paiement de la contravention ou lorsque tous les recours administratifs sont épuisés ; pour les délits, lorsque le jugement est prononcé.

Les condamnations

Cette synthèse est basée sur les données provisoires 2021 fournies par le Ministère de la Justice.

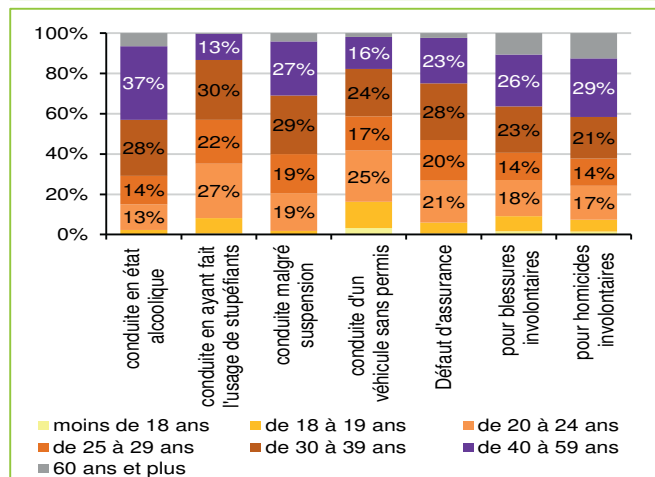
	Total	%
Ensemble	383 085	100
Non-respect des règles de conduite	167 622	44
Conduite avec alcool ou stupéfiants	125 312	33
Infraction à la vitesse	42 310	11
Atteintes involontaires à la personne	27 074	7
Accident mortel circulation et alcool ou stupéfiants	204	0
Accident mortel circulation	1 411	0
Accident de la circulation avec blessures involontaires (BI) et alcool ou stupéfiants	2 140	1
Accident de la circulation avec BI	23 319	6
Infractions papiers	136 064	36
Défaut de permis de conduire	64 392	17
Violation, restriction aux droits de conduire	32 224	8
Défaut de pièce administrative / Visite technique du véhicule	33 230	9
Réglementation sur l'équipement et l'aménagement des véhicules / plaques inscriptions	6 218	2
Infractions visant à échapper aux contrôles	49 615	13
Délit de fuite	38 815	10
Refus d'obtempérer, refus de vérification	10 800	3
Autres infractions	2 710	1

Les orientations des auteurs au parquet en 2021 des principales familles ou infractions



CRPC : comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité

Caractéristiques des condamnés pour les principales infractions par âge en 2021



Sources : Ministère de la Justice/SG/SEM/SDSE – fichier statistique du Casier judiciaire national et de Cassiopée. Champ : France métropolitaine et DOM

Vue d'ensemble du contentieux de la sécurité routière

383 085 auteurs d'infractions à la sécurité routière ont été orientés par les parquets en 2021, soit 19 % de l'ensemble des auteurs orientés en 2021. Les infractions à la sécurité routière sanctionnées par la justice peuvent être regroupées en quatre catégories principales : les infractions liées au non-respect des règles de conduite (conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants, ou infractions à la vitesse) regroupent 44 % des auteurs orientés en 2021, les atteintes aux personnes, 7 %, les infractions « papiers » (tels que le défaut de permis de conduire), 36 %, et les infractions visant à échapper aux contrôles, 13 %.

Parmi l'ensemble des auteurs impliqués dans une affaire relative à la sécurité routière, 65 550 (soit 17 %) se sont avérés non poursuivables, soit parce que l'infraction n'a pas été ou a été insuffisamment caractérisée (13 %), soit parce que l'auteur est resté inconnu (4 %). Parmi les 317 535 auteurs poursuivables, 16 072 (soit 5 %) ont fait l'objet d'un classement sans suite pour inopportunité des poursuites, soit parce que l'auteur, bien que connu, n'a pas pu être retrouvé, soit parce que celui-ci s'est mis en conformité avec la loi de sa propre initiative ou que l'infraction était de faible gravité. Le parquet a donc donné une réponse pénale à 301 463 auteurs en 2021 (95 % des auteurs poursuivables pour une infraction à la sécurité routière).

Selon l'âge des condamnés

Si l'on exclut les mineurs qui sont peu concernés par la délinquance routière, les condamnés pour une infraction à la sécurité routière sont plus âgés que l'ensemble des condamnés. En effet, d'une part, la part des 18-19 ans est presque deux fois moins élevée que dans l'ensemble des condamnés, et d'autre part, près d'un condamné sur trois a 40 ans ou plus, contre un peu plus d'un sur quatre pour l'ensemble des condamnés majeurs.

En 2021, la conduite en état alcoolique et la conduite en ayant fait usage de stupéfiants sont les 2 principales infractions sanctionnées au code de la route. Ces 2 infractions n'ont pas la même répartition des condamnés selon leur âge. La conduite avec alcoolémie touche majoritairement les 40-59 ans (37 %) et les 30-39 ans (28 %) alors que la conduite avec stupéfiants concerne les 30-39 ans (30 %) et les 20-24 ans (27 %).

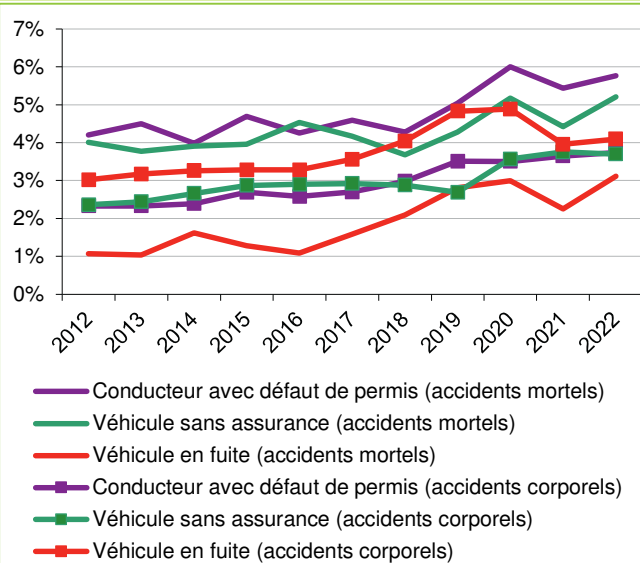
La conduite sans permis concerne plus les jeunes conducteurs de 20-24 ans (25 %).

Les défauts d'assurance et les conduites malgré une suspension de permis visent les 30-39 ans (respectivement 29 % et 28 %).

Les blessures et homicides involontaires concernent les actifs plus âgés, de 40-59 ans.

Permis, assurance et délits de fuite dans les accidents

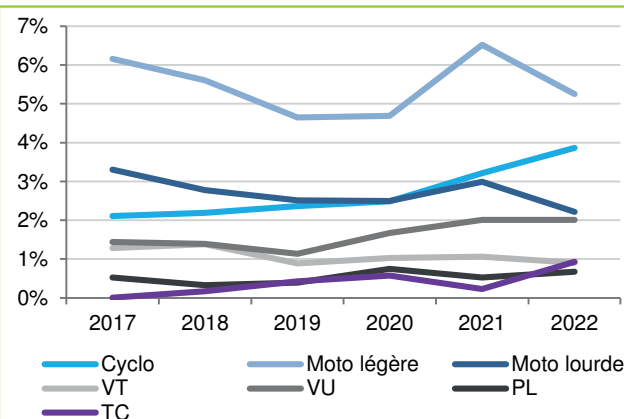
Défaut de permis, véhicule sans assurance (hors EDP-m), véhicule en fuite : évolution des infractions relevées lors des accidents corporels et mortels



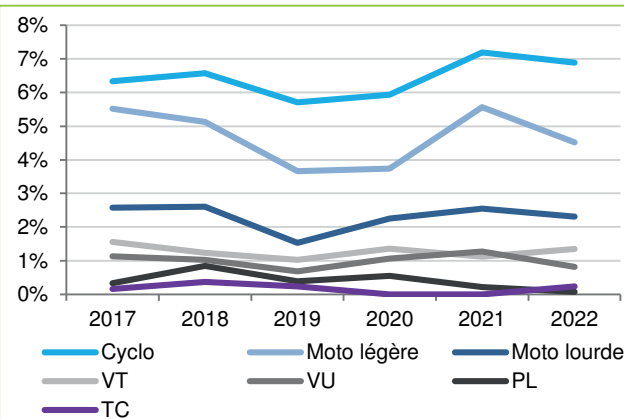
Exemple de lecture pour l'année 2022 :

- Dans les accidents mortels, 5,8 % des conducteurs ont un défaut de permis. Cette proportion est de 3,7 % dans l'ensemble des accidents.

Évolution de la part des conducteurs sans permis (hors EDP-m), présumés non responsables



Évolution de la part des conducteurs sans assurance (hors EDP-m), présumés non responsables



En 2022, la part de conducteurs d'EDP-m non assurés, présumés non responsables, impliqués dans un accident corporel, est de 60 %. Plus de 3 millions de trottinettes électriques personnelles ont été achetées entre 2017 et 2022.

Conduite sans permis

En 2022, 5,8 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel et 3,7 % de ceux impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis valide. Ces proportions ont augmenté respectivement de 1,6 point et 1,4 point en 10 ans. **281 personnes ont été tuées** dans un accident avec un conducteur sans permis valide (9 % de l'ensemble des personnes tuées).

La part de conducteurs sans permis parmi les conducteurs impliqués dans les accidents mortels **est plus élevée pour les jeunes** : elle est de 10 % pour les 25-34 ans, de 8 % pour les 18-24 ans, de 6 % pour les 35-44 ans, et entre 1 % et 3 % au-delà de 44 ans.

64 % des conducteurs sans permis valide impliqués dans un accident mortel conduisent un véhicule de tourisme et 28 % une motocyclette.

Dans les accidents mortels, la moitié des conducteurs sans permis sont **positifs à l'alcool**¹ et 73 % sont sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants. Dans les accidents corporels, ces parts sont respectivement de 34 % et 55 %.

Pour estimer le nombre de personnes conduisant sans permis, on calcule la part de sans permis valide chez les conducteurs présumés non responsables des accidents corporels. Cette part est globalement de 1,5 %. On multiplie les parts de sans permis pour chaque type de véhicules par le parc correspondant (p.92). On estime que **580 000 personnes conduiraient sans permis** (dont 350 000 en VT, 130 000 en VU et 100 000 en 2RM).

Véhicules sans assurance

Dans 5,2 % des accidents mortels et 3,7 % des accidents corporels, un des véhicules n'est pas assuré. **229 personnes ont été tuées** dans ces accidents, dont 75 % se trouvaient dans le véhicule non assuré.

4 % des véhicules motorisés (hors EDP-m) impliqués dans les accidents corporels sont sans assurance parmi l'ensemble des véhicules. Ce ratio est de **10 % pour les cyclomoteurs**, 6 % pour les motocyclettes et de 3 % pour les véhicules de tourisme.

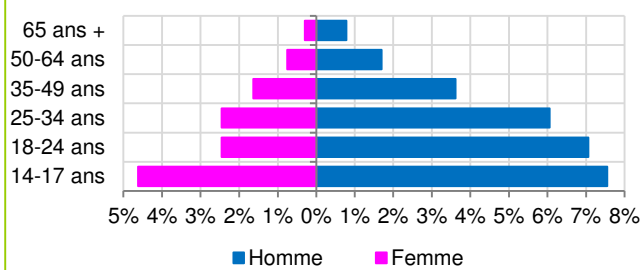
Parmi les conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels, la part de ceux conduisant un véhicule (hors EDP-m) sans assurance est de 1,9 %. Via un calcul analogue au défaut de permis, on estime que **680 000 véhicules sans assurance circulaient** (dont 520 000 VT, 110 000 2RM et 50 000 VU).

Délits de fuite

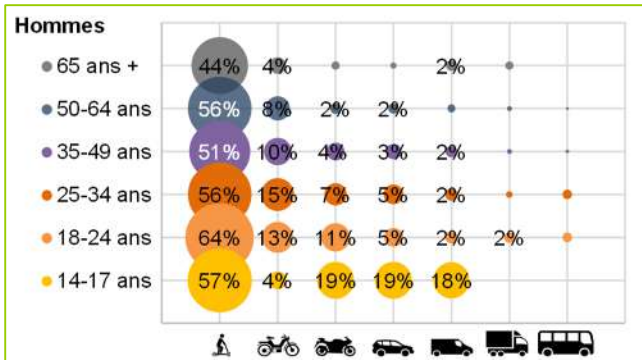
Un véhicule est en fuite dans 5 % des accidents mortels et 7 % des accidents corporels. Ces proportions sont en hausse par rapport à 2012 (respectivement +3,1 pts et +1,8 pts). **153 personnes ont été tuées en 2022 dans un accident avec délit de fuite** (98 en 2021) ; majoritairement des piétons (47 %). La part des accidents avec délit de fuite est plus élevée la nuit (9 %) que le jour (6 %).

¹ Parmi les conducteurs dont l'alcoolémie est connue.

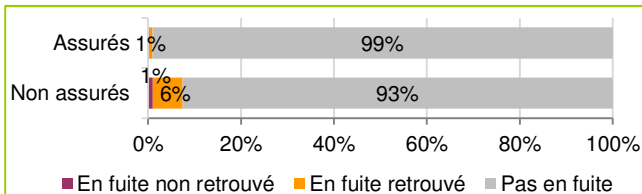
Part des conducteurs non assurés, selon l'âge et le sexe, en 2018-2022



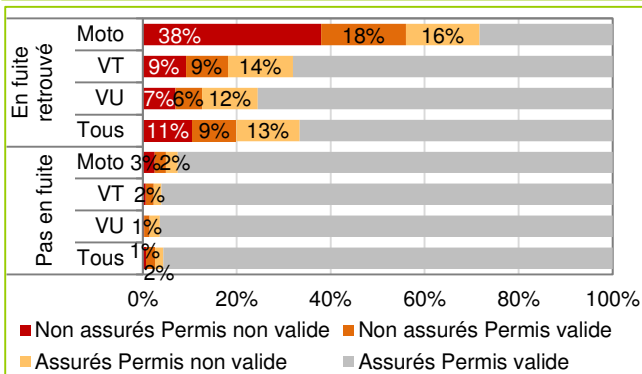
Part des conducteurs non assurés, selon l'âge et le mode, en 2018-2022



Part des conducteurs non assurés, selon le statut fuite du véhicule, en 2018-2022

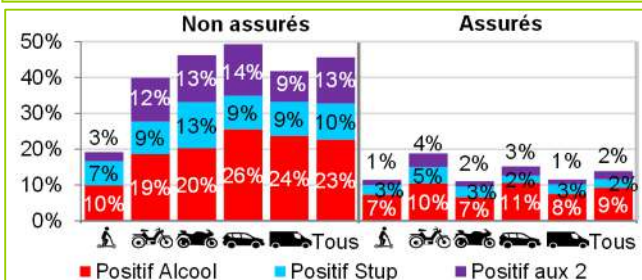


Répartition assurés, selon la validité du permis**, le statut fuite du véhicule et le mode en 2018-2022



** : Parmi les véhicules qui nécessitent un permis de conduire.

Taux de conducteurs pas en fuite, positifs à l'alcool et/ou aux stupéfiants, en 2018-2022



Afin d'avoir plus de détail, dans l'analyse qui suit, les données couvrent la période 2018-2022.

Parmi les conducteurs de 14 ans ou plus impliqués dans un accident corporel, dont le véhicule nécessite une assurance (y compris les EDPm¹), 4 % conduisent un véhicule non assuré.

Les conducteurs sans assurance

Plus l'âge avance et plus la part de conducteurs non assurés impliqués dans les accidents corporels diminue, surtout chez les hommes, 7 % des hommes de 18-24 ans non assurés contre 0,4 % des 65 ans ou plus. Chez les femmes de 14-17 ans, le taux de non assurance élevé est porté par les conductrices d'EDPm.

La part de conducteurs non assurés parmi les conducteurs d'EDPm est la plus forte, quel que soit l'âge. Celle parmi les conducteurs de cyclomoteur est importante surtout chez les hommes de 25-34 ans et 18-24 ans (respectivement 15 % et 13 % impliqués dans un accident corporel).

La part de conducteurs non assurés est également forte en moto, surtout chez les moins de 25 ans.

... sans permis et en fuite

Parmi les conducteurs non assurés, 7 % ont été en fuite (6 % ont été retrouvés) ; cette part ne représente que 1 % chez les conducteurs assurés.

Quel que soit le mode de déplacement, 33 % des conducteurs en fuite retrouvés étaient non assurés et/ou sans permis contre 4 % des conducteurs non en fuite.

Notamment, parmi les conducteurs de moto en fuite retrouvés, 56 % n'étaient pas assurés : 38 % avaient un permis non valide et 16 % un permis valide. Parmi les conducteurs de moto pas en fuite ces parts sont dix fois moindres (respectivement 5 % : 3 % et 2 %).

Dans une moindre mesure chez les conducteurs de VT ou VU, les conducteurs en fuite retrouvés représentent respectivement 18 % et 13 % des non assurés, dont 9 % et 7 % avaient un permis non valide.

... alcoolisés, sous stupéfiants

46 % des conducteurs non assurés étaient positifs à l'alcool ou aux stupéfiants, dont 13 % positifs aux deux, contre 14 % des conducteurs assurés, dont seulement 2 % étaient positifs aux deux.

La part de conducteurs de motos non assurés positifs est 4 fois plus importante que celle de ceux assurés (46 % contre 11 %). La part est multipliée par plus de 6 pour ceux qui sont positifs aux deux produits (13 % contre 2 %).

26 % des conducteurs de VT non assurés étaient positifs à l'alcool contre 11 % de ceux non assurés.

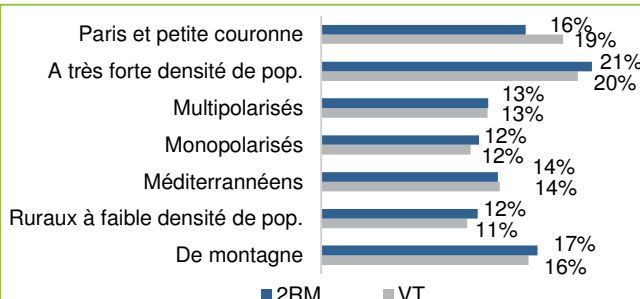
¹ Les EDPm n'apparaissent dans les BAAC qu'à partir de 2019 ; l'assurance est obligatoire (décret 2019-82 du 23 octobre 2019).

Les facteurs d'accidents liés aux véhicules

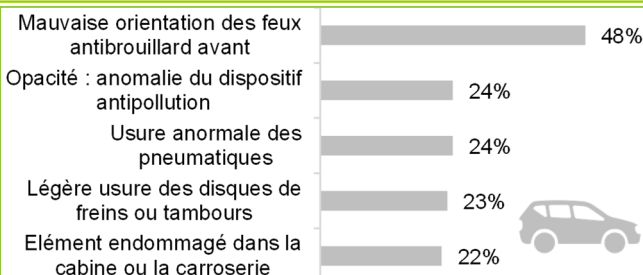
Proportion de véhicules avec un facteur mis en évidence selon le milieu routier



Proportion de VT et 2RM avec un facteur mis en évidence selon la famille de départements

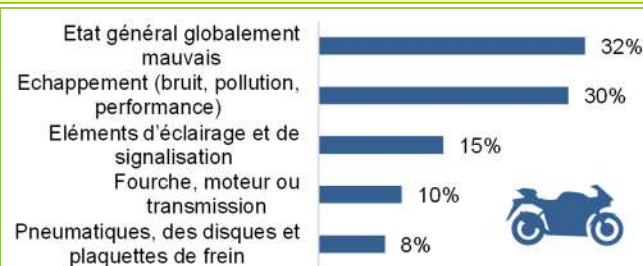


Principaux défauts observés lors d'un contrôle technique effectué en 2022 sur les 89,5 % de VT présentant au moins une défaillance



Source : Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2022, UTAC/OTC, janvier 2023

Déficiences préexistantes à l'accident relevées chez les 26 % de 2RM considérés comme dangereux ou à dommages antérieurs



Source : BCA Expertise, 2021

Nombre de véhicules présentant un facteur lié au véhicule dans les accidents corporels de la circulation selon la catégorie de véhicule et nombre de personnes décédées dans ces véhicules

	Vélo		2RM		VT		VU		PL	
	Nb véh.	Nb tués dans véhicules	Nb véh.	Nb tués dans véhicules	Nb véh.	Nb tués dans véhicules	Nb véh.	Nb tués dans véhicules	Nb véh.	Nb tués dans véhicules
Défectuosité mécanique	55	1	70	4	162	3	27	0	25	1
Eclairage - signalisation	106	14	156	8	390	1	38	0	10	0
Pneu usé	7	0	78	10	272	46	27	1	1	0
Eclatement de pneu	3	0	7	0	51	4	9	0	14	1
Chargement	4	2	7	0	28	0	16	0	12	0
Déplacement du véhicule	214	7	910	32	2 185	51	298	3	99	1
Incendie du véhicule	0	0	1	0	11	6	0	0	1	1
Véhicule peu familier au conducteur	8	0	168	16	172	13	17	0	5	0
Autre	290	14	1 101	34	3 527	86	427	7	115	2
Aide à la conduite défaillante	0	0	1	0	11	0	2	0	2	0
Visibilité restreinte depuis l'habitacle	37	1	109	1	1 145	3	170	0	123	0
Somme	724	39	2 608	105	7 954	213	1 031	11	407	6

Dans les accidents de la circulation en 2022 et lorsque l'information est connue, 15 % des véhicules accidentés ont un facteur lié aux véhicules (quel que soit le mode). Ce facteur est plus souvent relevé pour les véhicules non assurés (23 %).

Les **véhicules accidentés en agglomération** présentent plus souvent un facteur lié aux véhicules (17 %) que hors agglomération (11 %). Les VT et 2RM accidentés dans la **famille de départements** « à très forte densité de population » ont plus souvent un facteur lié aux véhicules renseigné (respectivement 20 % et 21 %).

Le facteur le plus souvent relevé, quelle que soit la catégorie de véhicules, est le **déplacement du véhicule**, correspondant aux véhicules ayant échappés à l'action du conducteur (exemple : sous l'action du vent, frein à main qui se desserre...).

La **visibilité restreinte depuis l'habitacle** est un facteur d'accidents particulièrement marquée pour les PL (4,7 % des PL accidentés). Les accidents avec un PL dont la visibilité est restreinte depuis l'habitacle ont causé la mort de 7 piétons, 3 EDP, 7 cyclistes et 1 2RM. Ce facteur est également important pour les VU (2,7 %) et pour les VT (2,2 %) avec respectivement 6 et 10 piétons tués, 1 et 1 cycliste tué, 1 et 1 2RM tué.

Le **défaut d'éclairage ou de signalisation** ressort spécifiquement pour les vélos et les cyclomoteurs (respectivement 1,8 % et 1,7 %). Parmi les 106 vélos et les 93 cyclomoteurs accidentés présentant ce facteur, on recense respectivement 14 et 4 tués. Les vélos **accidentés de nuit** présentent beaucoup plus souvent un défaut d'éclairage ou de signalisation que les vélos accidentés de jour (8,2 % de nuit contre 0,5 % de jour). Les cyclomoteurs accidentés de nuit présentent également plus souvent ce facteur (4,6 %) que les cyclomoteurs accidentés de jour (0,4 %).

Le facteur **véhicule peu familier au conducteur** est présent pour les 2RM avec 16 tués pour 168 2RM avec ce facteur renseigné et les véhicules de tourisme avec 13 tués pour 172 VT avec ce facteur renseigné.

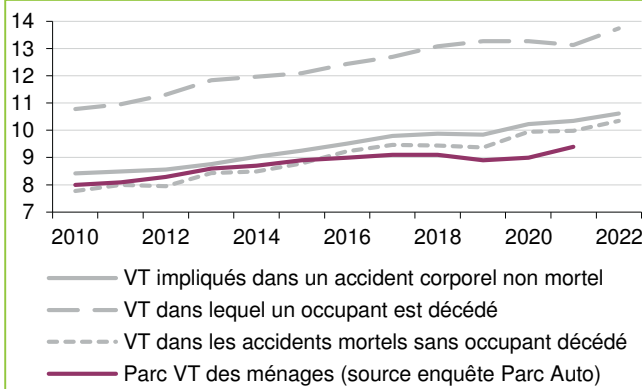
Le facteur **pneu usé** concerne 272 VT occasionnant 46 tués ainsi que 78 2RM occasionnant 10 tués.

Ancienneté des véhicules

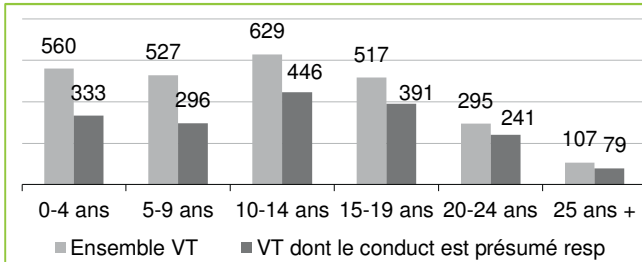
L'ancienneté moyenne des VT dans lesquels un occupant est décédé est plus élevée que celle du parc des VT (enquête Parc Auto).

Dans les accidents mortels, les jeunes de 18-24 ans ont des VT plus anciens, ou des 2RM plus récents que la moyenne.

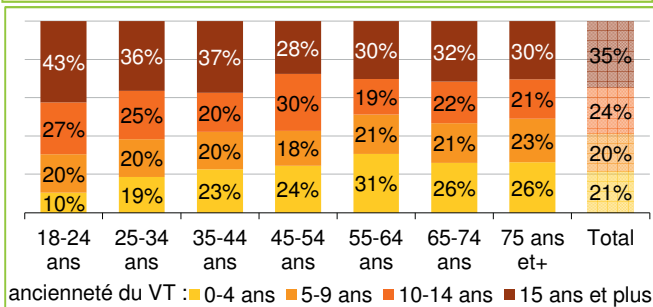
Évolution de l'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme (VT) depuis 2010



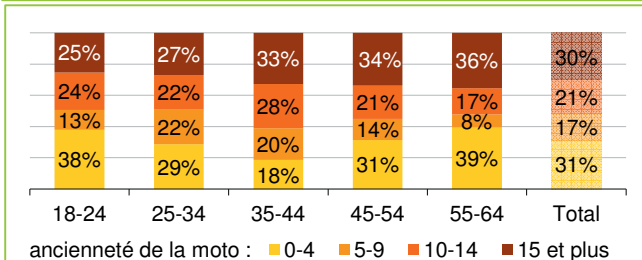
Nombre de VT impliqués dans un accident mortel en 2022 en fonction de leur ancienneté



Répartition des VT impliqués dans un accident mortel en 2022 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur (de 18 ans ou plus)



Répartition des 2RM impliqués dans un accident mortel en 2022 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur (entre 18 ans et 64 ans)



Ancienneté du parc des véhicules

En France métropolitaine, l'ancienneté moyenne du parc automobile des ménages¹ a augmenté à 9,4 ans en 2021 après plusieurs années de stabilité autour de 9 ans. La moitié de ce parc est constitué de véhicules de plus de 8 ans, 40 % ont plus de 10 ans et 22 % ont plus de 14 ans. La moyenne d'âge du parc 2RM des ménages est de 12,7 années.

Ancienneté des VT

En 2022, l'âge moyen des VT dans lesquels un usager est décédé est de 13,7 ans, sensiblement supérieur à celui des VT impliqués dans un accident non mortel (10,6 ans) et à celui du parc de VT en 2021 (9,4 ans). Alors que les VT de 14 ans et plus représentent 22 % du parc, ils représentent 48 % des VT dans lesquels un usager est décédé.

Plus l'ancienneté des VT augmente, plus la proportion de conducteurs présumés responsables de l'accident mortel est importante : 58 % des VT de moins de 10 ans ont un conducteur présumé responsable contre 80 % pour les VT de plus de 20 ans.

La répartition de l'ancienneté des VT selon l'âge du conducteur montre que les jeunes conducteurs sont le plus souvent impliqués dans des accidents mortels dans des voitures d'ancienneté avancée : 43 % des jeunes conduisaient un VT de 15 ans ou plus au moment de l'accident mortel (contre 28 % pour les 45-54 ans). Inversement, seuls 10 % des conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident mortel sont au volant d'un VT de moins de 5 ans, contre 19 % pour les 25-34 ans, et 31 % pour les 55-64 ans.

Ancienneté des 2RM

Dans les accidents mortels en 2022, l'ancienneté moyenne des 2RM impliqués est moins élevée que celle des VT (10,6 ans pour les 2RM, contre 12,1 ans pour l'ensemble des VT impliqués dans les accidents mortels) alors que dans le parc l'ancienneté est plus importante pour les 2RM que pour les VT (12,7 ans pour les 2RM contre 9,4 ans pour les VT).

Contrairement aux observations sur les VT, les 2RM impliqués dans un accident mortel et conduits par des 18-24 ans sont plus récents : 38 % ont moins de 5 ans contre seulement 10 % pour les VT. Les 2RM plus anciens dans les accidents mortels sont conduits par des 45-64 ans : 43 % des 2RM de 15 ans ou plus ont un conducteur âgé de 45 à 64 ans.

Ancienneté des PL et VU

L'ancienneté des PL impliqués dans les accidents est de 6,2 ans, globalement constante depuis 2010. L'ancienneté des VU, de l'ordre de 8 ans entre 2016 et 2018, a depuis diminué pour s'établir à 7,1 ans.

¹ Source : enquête Parc Auto

Les caractéristiques techniques des véhicules

Les véhicules de tourisme (VT) accidentés ont une puissance moyenne plus élevée que celle du parc automobile français.

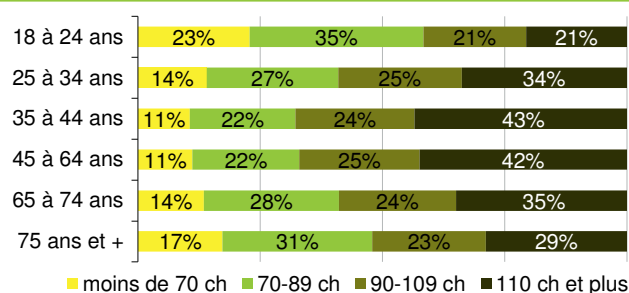
La cylindrée moyenne des motos accidentées est supérieure à celle du parc, et encore plus lorsqu'un usager de la moto a été tué. Hors agglomération, la cylindrée moyenne des motos accidentées est plus élevée qu'en agglomération ou sur autoroute.

Code National d'Identification du Type

Le fichier national des accidents corporels de la circulation comprend un champ sur le CNIT du véhicule. Ce champ n'est pas toujours renseigné.

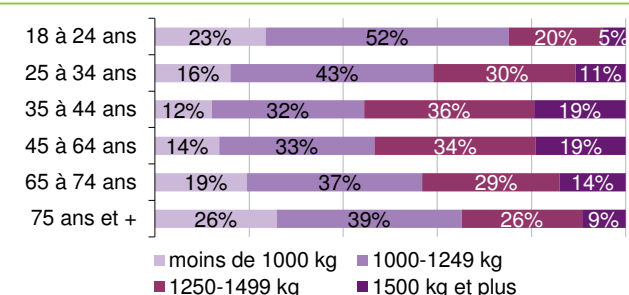
Le CNIT permet de connaître un certain nombre d'informations sur les véhicules (marque, modèle, puissance, masse, cylindrée...). Seules les informations de série sont disponibles. Le CNIT est indiqué sur la carte grise du véhicule.

Puissance des VT accidentés selon l'âge du conducteur

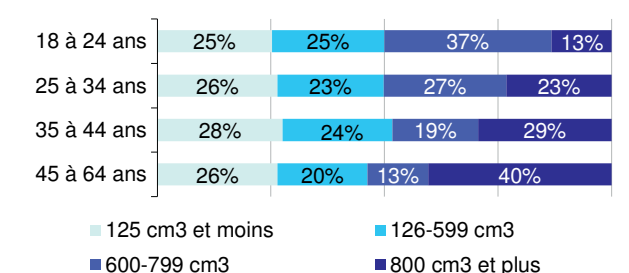


Exemple de lecture : parmi les véhicules de tourisme (VT) accidentés conduits par un usager âgé de 18 à 24 ans, 23 % des véhicules ont une puissance inférieure à 70 chevaux.

Masse des VT accidentés selon l'âge du conducteur



Cylindrée des motocyclettes accidentées selon l'âge du conducteur



Caractéristiques des VT accidentés

En 2022, 52 500 VT ont été impliqués dans un accident corporel. 76 % de ces VT ont un CNIT correctement renseigné (80 % pour les VT dans lesquels un usager est tué).

La puissance moyenne des VT accidentés en 2022 est de 109 chevaux (elle est similaire pour les VT dans lesquels un usager est tué ou lorsque le conducteur est présumé responsable). **Cette valeur est supérieure à la puissance moyenne du parc VT français¹ (91 ch).** Les VT accidentés sur autoroute et dans lesquels une personne est tuée sont légèrement plus puissants (115 ch).

Dans les accidents corporels, **les jeunes de 18-24 ans conduisent des VT moins puissants que les autres classes d'âge et les 35-44 ans en conduisent des plus puissants.** 58 % des 18-24 ans conduisent un VT de moins de 90 ch contre un tiers des 35-44 ans. 21 % des jeunes conduisent un véhicule de plus de 110 ch, contre 43 % pour les 35-64 ans.

La masse moyenne des VT accidentés est de 1 238 kg ; valeur proche de celle des VT dans lesquels une personne est décédée (1 210 kg). Elle est supérieure à celle des VT dans le parc national¹ (1 078 kg).

Dans les accidents corporels, **les jeunes de 18-24 ans et les seniors de 75 ans et plus conduisent des véhicules plus légers** (respectivement 1 145 kg et 1 182 kg en moyenne) par rapport aux 35-44 ans conduisant de plus gros modèles (1 298 kg en moyenne).

Caractéristiques des motocyclettes

En 2022, 73 % des 11 900 motocyclettes impliquées dans un accident corporel ont un CNIT renseigné dans le BAAC (71 % pour les pour les motocyclettes sur lesquelles une personne est décédée).

La cylindrée moyenne des motocyclettes accidentées est de 600 cm³, ce qui est supérieur à la cylindrée moyenne du parc national¹ (432 cm³). Elle est similaire lorsque le conducteur est présumé responsable de l'accident (607 cm³) et supérieure pour les motocyclettes sur lesquelles un usager est décédé (727 cm³). Une nette différence est aussi observée selon le milieu routier (522 cm³ en agglomération, 642 cm³ sur autoroute et 750 cm³ hors agglomération).

Dans les accidents corporels, les jeunes de 18-24 ans ont fréquemment une motocyclette de cylindrée intermédiaire (presque deux tiers entre 126 cm³ et 799 cm³) alors que les motocyclettes des 45-64 ans présentent une moindre représentation de la catégorie intermédiaire (un tiers seulement) et une plus forte proportion de grosses cylindrées (40 % de 800 cm³ et plus contre 13 % pour les 18-24 ans).

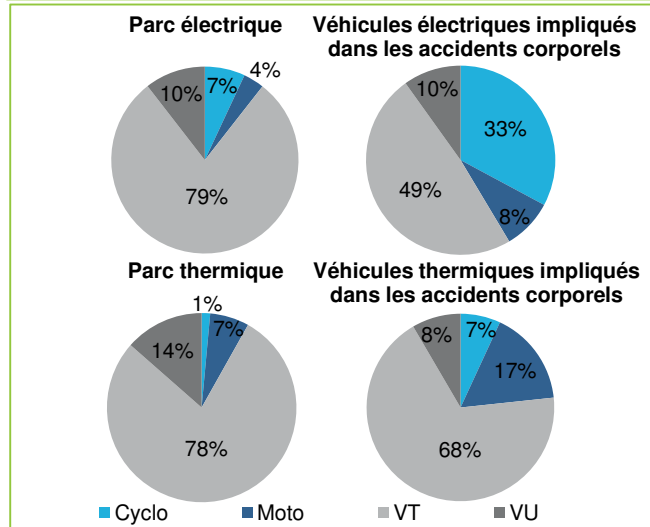
¹ Les données sur le parc national viennent du Système d'immatriculation des véhicules, géré par l'Agence nationale des titres sécurisés au 04 juillet 2023.

Les accidents selon la motorisation

Evolution de la part du parc de véhicules électriques parmi l'ensemble de véhicules de chaque catégorie au 1er janvier

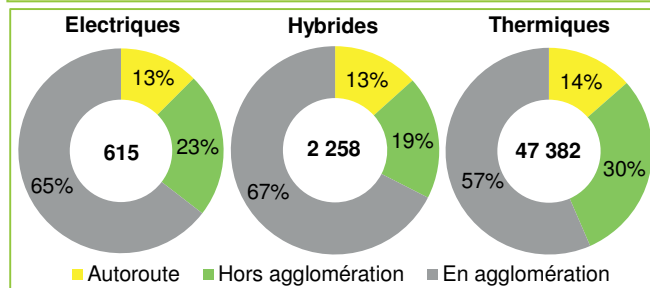
	2019	2020	2021	2022	2023
VU électrique	0,6%	0,7%	0,9%	1,0%	1,2%
VT électrique	0,3%	0,5%	0,8%	1,3%	1,8%
Cyclo électrique			1,3%	5,2%	9,2%
Moto légère électrique			0,0%	0,7%	2,1%
Moto lourde électrique			0,0%	0,6%	0,7%

Répartition des véhicules électriques et thermiques impliqués dans les accidents corporels*, ainsi que dans le parc de véhicules en circulation en 2022

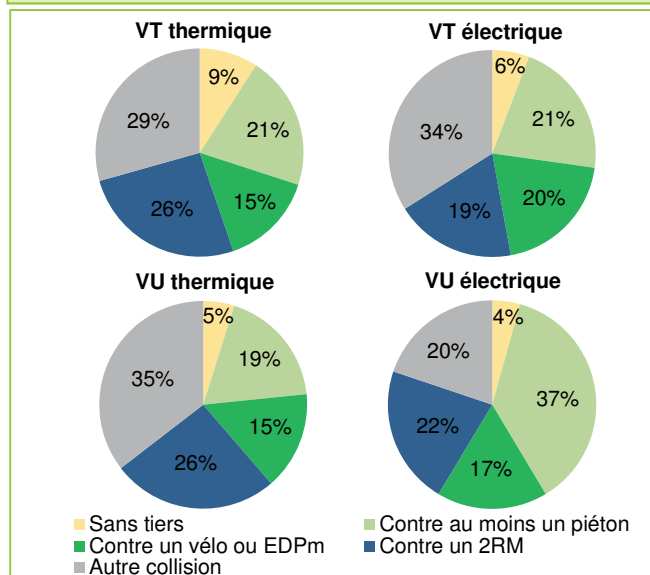


*hors TC, tramway, train, véhicules inconnus ou indéterminables

Nombre de VT impliqués dans les accidents corporels selon le milieu et la motorisation en 2022



Répartition du nombre d'accidents corporels en agglomération avec un VT ou un VU, thermique ou électrique, par type de collision en 2022



Entre le 1^{er} janvier 2019 et le 1^{er} janvier 2023, le nombre de véhicules de tourisme (VT) électriques en circulation est en très forte hausse (multiplié par 5,5) alors qu'il est en légère baisse pour les VT thermiques. Sur cette même période, le nombre de véhicules utilitaires (VU) électriques est en nette hausse (multiplié par 2) tandis qu'il reste stable pour les VU thermiques. L'augmentation est encore plus forte pour les 2RM électriques (leur nombre est multiplié par 10) entre début 2021 et début 2023.

En 2022, 1,1 VT électrique est impliqué dans les accidents corporels pour 1 000 VT électriques en circulation soit 20 % de moins que les VT thermiques. Ce taux est de 1,6 pour les VU électriques qui ont un risque bien plus élevé que les VU thermiques (taux de 0,9). Pour les cyclomoteurs et les motocyclettes électriques, les taux sont respectivement de 7,9 et 4,0 soient environ 10 % supérieurs aux taux des cyclomoteurs et motocyclettes thermiques.

33 % des véhicules électriques impliqués dans les accidents corporels sont des cyclomoteurs, contre seulement 7 % pour les véhicules thermiques. Ceci s'explique par la part importante de véhicules électriques dans le parc de cyclomoteurs et le sur-risque important des 2RM d'avoir un accident.

L'usage plus urbain des VT électriques par rapport aux VT thermiques se traduit par une implication plus forte dans les accidents survenant en agglomération : 65 % contre 57 % pour les VT thermiques. Cette part est de 23 % hors agglomération (contre 30 % pour les thermiques) et 13 % sur autoroutes (14 % pour les thermiques). La part de cyclomoteurs électriques impliqués en agglomération est également plus forte que celle des cyclomoteurs thermiques (96 % contre 81 %). La part de conducteurs de VT électrique en utilisation promenade/loisirs est moindre qu'en VT thermique (respectivement 39 % et 52 %) alors que cette part est plus importante en domicile/travail (respectivement 32 % et 24 %).

Accidents VT et VU en agglomération

En 2022 en agglomération, les typologies d'accidents des VT thermiques et VT électriques diffèrent. Les parts d'accidents contre un mode doux sont plus élevées chez les VT électriques : 21 % des accidents sont contre piétons et 20 % contre vélo ou EDPm (15 % pour les VT thermiques) ainsi que la part avec un autre type de collision hors 2RM (34 %). Dans seulement 6 % des accidents les VT électriques sont seuls, contre 9 % des accidents de VT thermiques. La part d'accidents contre 2RM est moins élevée (19 %).

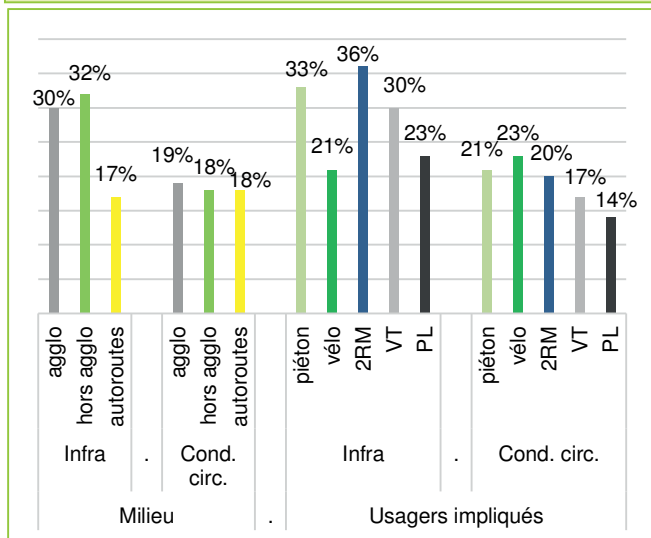
Les VU électriques sont particulièrement impliqués dans des accidents contre piétons (37 % des accidents de VU électriques contre 19 % pour les VU thermiques) et contre vélo ou EDPm (17 % des accidents). En revanche, les accidents contre 2RM ou avec un autre type de collision forment une part moins importante pour les VU électriques (resp. 22 % et 20 %) que pour les VU thermiques (26 % et 35 %).

Les facteurs d'accidents liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement

La base de données FLAM

La base de données FLAM est constituée à partir de la lecture, de l'analyse et du codage de la totalité des procès-verbaux (PV) des accidents mortels de 2015. Elle permet d'étudier les facteurs de ces accidents mortels, qu'ils soient relatifs à l'humain, au véhicule ou à l'environnement. La base de données FLAM contient en définitive 85 % des accidents mortels de 2015.

Proportion d'accidents avec présence de facteur(s) relatifs à l'infrastructure ou aux Conditions de circulation selon le milieu et les usagers impliqués dans les accidents mortels de 2015 (FLAM)



Facteurs déclenchant liés à l'infrastructure ou aux Conditions de circulation, dans les accidents mortels de 2015 selon la base FLAM

Facteurs agrégés	Pourcentage
défaut de visibilité	10%
mauvaise adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques *	10%
absence de possibilité d'évitement et de récupération	9%
défaut de lisibilité **	6%
incohérence des éléments de la voie et de son environnement	3%
obstacles sur chaussées	3%
non-prise en compte de tous les flux dans un objectif de sécurité ***	2%
conditions environnementales (météo, éblouissement)	7%

* Aptitude de l'infra (dévers, profil, adhérence...) à éviter les ruptures des équilibres dynamiques (dérapage, renversement...)

** Capacité des voies à donner une image juste de l'environnement et du comportement que l'on attend de l'utilisateur.

*** Absence de passages piétons, de refuges piétons, ou encore pas de distinction des mouvements tournants en intersection

Source : Base FLAM sur les accidents mortels en 2015, Cerema, 2020. Les pourcentages se rapportent aux 2 878 accidents mortels présents dans la base.

Si les facteurs causaux¹ des accidents mortels présentent une forte composante liée à l'Humain (92 %) la part de ceux associés à l'Infrastructure est estimée à 30 %. En ajoutant les facteurs Conditions de circulation (18 %), la catégorie Environnement qui en résulte est présente dans 39 % de ces accidents. Les accidents mortels imputables uniquement à un facteur Infrastructure ou Conditions de circulation sont rares (1 % pour chaque composante).

Accidents avec un animal

12 personnes ont été tuées en 2021 dans un accident impliquant un animal. Dans 6 cas, il s'agit d'un animal sauvage. Sur la période 2020-2022, cela représente 39 tués (dont 28 avec un animal sauvage).

Selon les modes de déplacement

La part d'accidents avec des facteurs liés à l'Infrastructure ou aux Conditions de circulation varie sensiblement avec les catégories d'usagers impliqués.

Les accidents avec piéton sont particulièrement concernés par des problèmes de visibilité (23 %) provoqués par des masques et des problèmes d'éclairage public, des défauts de cohérence de l'aménagement (8 %) ou une mauvaise prise en compte des flux piétons (8 %). Les conditions environnementales jouent également un rôle important dans la survenue de ces accidents (13 %) notamment en lien avec des situations d'éblouissement naturel (8 %).

Les cyclistes sont aussi très concernés par les défauts de visibilité (18 % des accidents) - notamment ceux créés par l'environnement (murs, végétation) (10 %) – et aux conditions environnementales (13 %) dont des situations d'éblouissement (10 %).

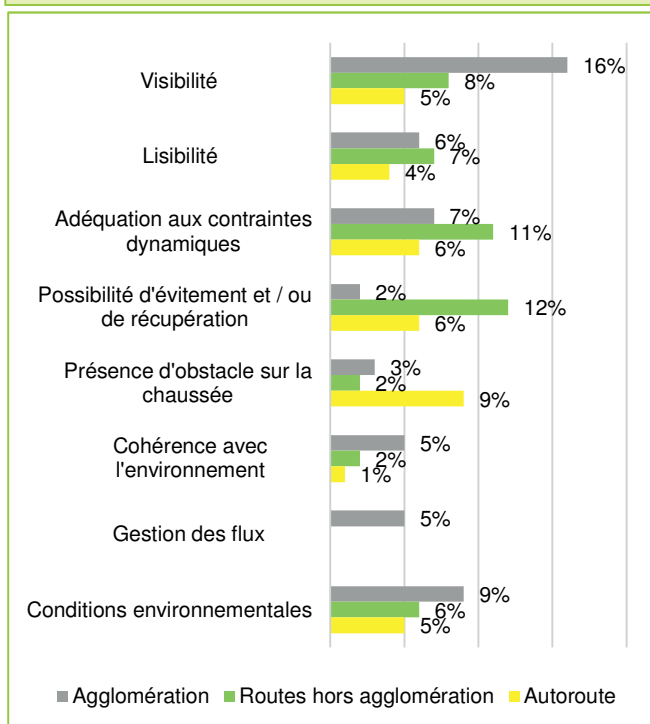
Les accidents impliquant un 2RM sont les plus sensibles aux facteurs Infrastructure. S'ils sont également très affectés par les défauts de visibilité (16 %), ils se démarquent par des problématiques relatives à des défauts de lisibilité de la route (13 %) notamment en courbe (7 %), et d'adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques (11 %).

Les défauts de visibilité (11 %) constituent également la principale cause des accidents impliquant un véhicule de catégorie B et imputable à l'Infrastructure. L'absence de possibilité d'évitement et/ou de récupération ainsi que l'inaptitude des caractéristiques de l'infrastructure à éviter les ruptures des équilibres dynamiques sont mises en cause dans 9 % de ces accidents.

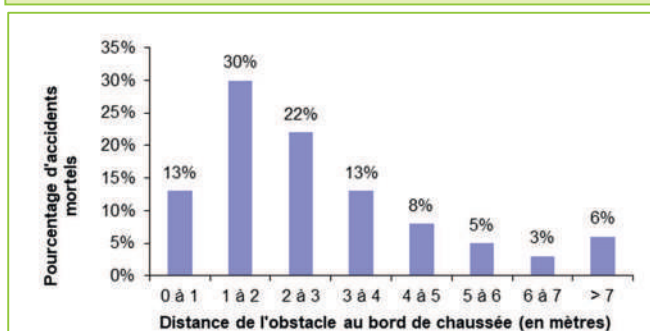
Seuls 14 % des accidents impliquant un PL sont inhérents à l'Infrastructure ; le principal facteur identifié se rapportant au manque d'adéquation de l'infrastructure aux contraintes dynamiques (9 %).

¹ Les pourcentages se rapportent aux facteurs déclenchants identifiés comme quasi-certains ou probables par les codeurs.

Facteurs déclenchants liés à l'infrastructure ou aux Conditions de circulation selon le milieu



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



Source : *Accidents mortels contre obstacles fixes* – CETE Normandie-Centre ; CEESAR - Setra - mars 1999.

Importance des configurations accidentogènes sur routes à chaussées séparées ou à chaussée unique ayant fait l'objet d'un diagnostic d'itinéraire dans le cadre de la démarche SURE

A l'échelle de l'ensemble des itinéraires		
Configuration accidentogène	Chaussées séparées	Chaussée unique
Perte d'adhérence	13%	7%
Assoupissement/Hypovigilance	6%	17%
Lisibilité de la courbe	6%	4%
Obstacles latéraux	9%	12%
Intersections	0%	24%
Accotement	3%	14%
Chocs frontaux	0%	19%
Ralentissement soudain	16%	0%

Clé de lecture : sur l'ensemble des itinéraires diagnostiqués, le pourcentage des accidents concernés par la perte d'adhérence est de 13 % sur route à chaussées séparées, 7 % sur route à chaussée unique.

Source : Directive européenne sur la sécurité des infrastructures routières – analyse des diagnostics SURE – avril 2021 (Cerema)

Selon le milieu routier

Les facteurs Infrastructure sont plus présents en agglomération (30 %) et en milieu interurbain (32 %) que sur autoroutes (17 %). La part d'accidents mortels rattachée aux Conditions de circulation est en revanche similaire selon les milieux.

Les accidents **en agglomération** se distinguent par une prégnance importante des problèmes de visibilité (16 %), en raison de masques à la visibilité (11 %) qu'ils soient fixes (8 %) ou mobiles (4 %), ou de problèmes d'éclairage public (4 %). Des aménagements d'infrastructure ne prenant pas suffisamment en compte les piétons (cheminement, voirie large) ont également été identifiés.

En milieu **interurbain**, l'impossibilité de mettre en œuvre et/ou réussir des manœuvres d'évitement ou de récupération est identifiée dans 12 % des cas. Elle s'explique surtout par une largeur insuffisante des accotements ou leur inexistence, et l'inadéquation de la route aux contraintes dynamiques (11 %) en raison de l'état de surface de la chaussée (mouillée, présence de corps étranger, mauvais état...).

Sur **autoroutes**, le principal enjeu relève des Conditions de circulation : obstacles sur la chaussée (9 %), qu'ils soient mobiles (animaux) ou non fixes (véhicule arrêté au milieu de la chaussée ou sur la BAU).

Les obstacles latéraux

Un obstacle latéral, ou encore « obstacle fixe », désigne tout objet en bord de route susceptible d'aggraver, en cas de heurt, les conséquences d'une sortie de route d'un véhicule. Près de la moitié des accidents mortels contre obstacles fixes sont à moins de 2 m du bord de chaussée.

Les cinq types d'obstacles fixes les plus heurtés en 2022 dans les accidents qui s'avèrent mortels sont : les arbres (25 %), les fossés, talus ou parois rocheuses (13 %), les murs ou bâtiments (12 %), les poteaux (9 %), et les dispositifs de retenue (15 %).

Installés pour protéger d'un choc contre un obstacle, les dispositifs de retenue (glissières) constituent eux-mêmes des obstacles. Alors que 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 terre-plein central (chocs avec les véhicules arrivant en sens inverse) mais renvoient les véhicules en circulation suivant l'angle d'impact initial.

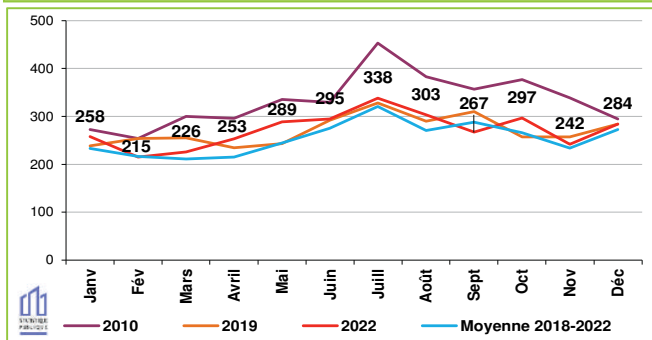
Diagnostics d'itinéraires

La démarche SURE (cf page 28) prévoit l'analyse des accidents par itinéraire. L'analyse des diagnostics réalisés montre une différence sensible des configurations accidentogènes entre les types de routes, mettant en évidence le moindre niveau de sécurité des routes sans séparation centrale : chocs frontaux, intersections, accotements, obstacles latéraux.

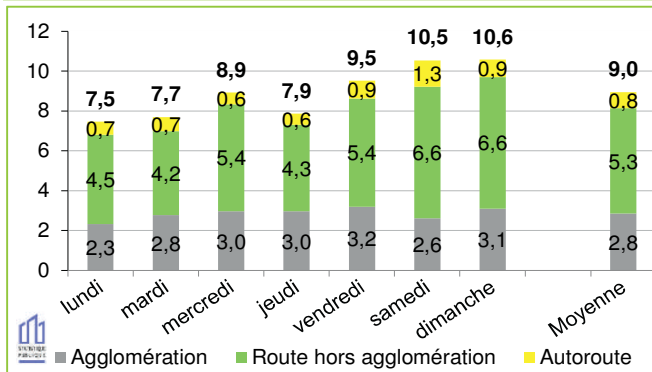
Périodes de forte accidentalité et conditions météo

La moitié des personnes sont tuées du vendredi au dimanche. Trois quarts des personnes tuées le sont par conditions atmosphériques normales.

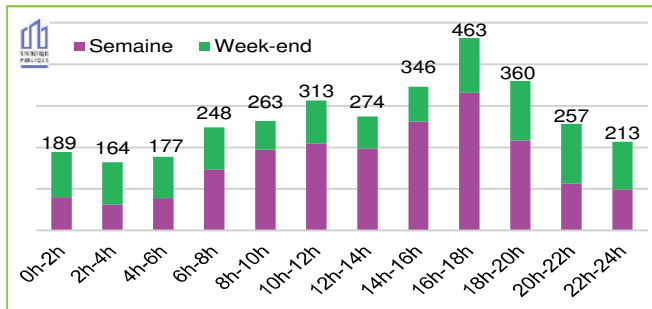
Nombre de personnes tuées selon le mois



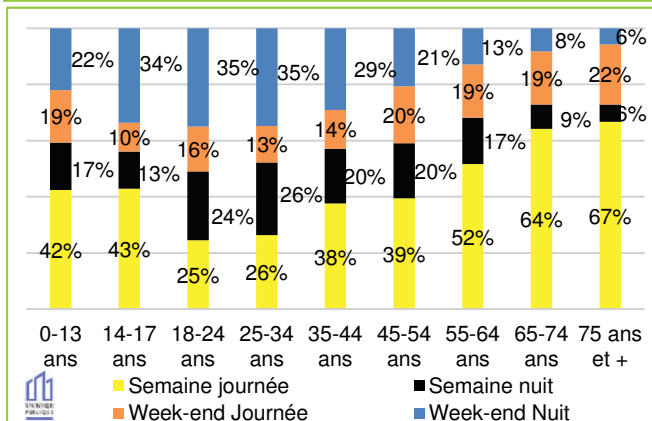
Nombre moyen de personnes tuées selon le jour de la semaine et le milieu routier



Nombre de personnes tuées selon l'heure et la période de semaine/week-end



Répartition des personnes tuées selon l'âge et le moment de la semaine*/week-end



* : « semaine-journée/semaine-nuit » est ici du lundi 7h00 au vendredi 19h00 - la « journée » étant de 7h00 à 19h00.

La sécurité routière en France - bilan de l'année 2022 - ONISR 2023

La mortalité routière varie au cours de l'année. En 2022, 53 % des décès sont au 2^{ème} semestre. Le nombre de décès est le plus faible au 1^{er} trimestre (21 % de la mortalité annuelle) et le plus fort au 3^{ème} trimestre (28 % de la mortalité annuelle). La mortalité mensuelle moyenne est de 272 décès, variant de 215 personnes tuées en février à 338 en juillet, pic mensuel toujours présent. Juillet et août rassemblent près d'un quart de la mortalité des 14-17 ans, des 18-24 ans et des 65-74 ans.

En moyenne, **9 personnes ont été tuées chaque jour en 2022**, chiffre stable par rapport à 2019. Ce bilan varie au cours de la semaine : 8 personnes tuées en moyenne du lundi au jeudi ; 10,2 personnes tuées en moyenne du vendredi au dimanche, quand les déplacements sont plus centrés vers les loisirs.

En moyenne, chaque semaine, 63 usagers sont tués. La variabilité hebdomadaire est cependant forte : de 44 décès la semaine du 1^{er} février 2022 à 84 décès la semaine du 1^{er} juillet 2022.

Les longs week-ends

Les périodes de Pâques et de Pentecôte ont connu une mortalité similaire à celle des années précédentes hors crise sanitaire tandis que celle du Nouvel An s'est avérée plus faible en 2022.

Durant le week-end du Nouvel An (vendredi 31 décembre 2021 au dimanche 2 janvier 2022), 20 personnes sont décédées sur les routes. Ce chiffre est de 42 pour les 3 jours du week-end de Pâques et 36 pour celui de Pentecôte.

Les week-ends concentrant la plus forte mortalité en 2022

En moyenne, 21 usagers sont tués sur les routes tous les week-ends (samedi-dimanche). Les week-ends présentant les plus fortes mortalités sont ceux du 6-7 avril (34 tués) et du 6-7 décembre (30 tués).

Accidents les plus graves en 2022

Sur les 3 077 accidents mortels survenus en 2022 :

- 1 accident compte 6 personnes tuées ;
- 6 accidents comptent 4 personnes tuées ;
- 18 (1 %) accidents comptent 3 personnes tuées ;
- 131 (4 %) accidents comptent 2 personnes tuées ;
- 2 921 (95 %) accidents comptent 1 personne tuée.

Selon l'heure et le jour de la semaine

La période horaire concentrant le plus de tués est celle de 16h00 à 19h00 avec 20 % de la mortalité.

Cette moyenne est le résultat de répartitions différentes selon les classes d'âges et le jour de la semaine. La classe semaine-journée⁽¹⁾ concentre 44 % des tués globalement, et :

- 25 % des personnes tuées pour les 18-24 ans et les 25-34 ans ;
- 65 % des personnes tuées pour les 65-74 ans et 75 ans et plus.

Les conditions météorologiques influent sur l'accidentalité.

Ainsi, par temps de pluie, et encore plus par temps de brouillard, la **visibilité** entre les usagers et sur les éléments de la route est réduite.

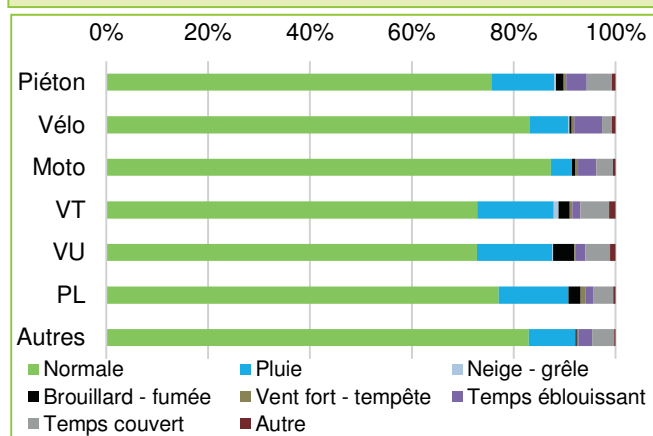
De même, sur chaussée mouillée ou enneigée, les distances de freinage sont plus élevées du fait d'une moindre **adhérence**.

Cette page présente l'accidentalité moyenne sur les années 2018 à 2022. Cela permet de lisser des effets météo spécifiques à 2022.

Victimes enregistrées dans le BAAC selon les conditions atmosphériques (moyenne 2018-2022)

	Tués		Blessés BAAC		T/100 B
	Nb	%	Nb	%	
Normale	2 355	77%	52 126	79%	5
Pluie légère	282	9%	7 164	11%	4
Pluie forte	73	2%	1 466	2%	5
Neige - grêle	16		296		5
Brouillard - fumée	53		506		10
Vent fort - tempête	16		184		9
Temps éblouissant	79		1 167		7
Temps couvert	144		2 493		6
Autre	30		76		40
Total	3 048	100%	65 735	100%	5

Parts des personnes tuées par mode de déplacement selon les conditions météorologiques (2018 à 2022)



Personnes tuées selon la météo et le type de routes (moyennes annuelles 2018 à 2022)

	Jour			Nuit		
	Auto-route	Hors Agglo	En Agglo	Auto-route	Hors Agglo	En Agglo
Normale	100	853	474	105	518	305
Pluie légère	5	84	34	12	99	49
Pluie forte	3	22	7	5	23	13
Neige - grêle	3	6	1	1	5	1
Brouillard - fumée	1	8	1	3	32	8
Vent fort - tempête	0	5	3	1	7	1
Temps éblouissant	1	45	25	1	5	2
Temps couvert	5	51	23	8	42	15
Autre	0	7	3	1	14	5
Ensemble	119	1 080	570	136	744	398

Les conditions météorologiques

Sur les cinq années, 23 % des personnes tuées l'ont été par condition météorologique dégradée, dont la moitié par temps de pluie. Les accidents par temps de neige, grêle ou brouillard restent marginaux. Les accidents par brouillard et vent fort-tempête ont une gravité plus élevée que la moyenne.

Les intempéries impactent l'accidentalité par la combinaison d'une mobilité moindre pour certains modes, effet positif, et d'une augmentation du risque lié à la baisse de la visibilité et de l'adhérence, effet négatif.

La pluie

La pluie est relevée dans 13 % des accidents BAAC.

Pour les **motards et les cyclistes**, l'impact de la météo est visible, en lien avec une moindre mobilité par mauvais temps : 21 % des tués par météo normale sont des motards, contre 7 % par temps de pluie. De même, par météo normale, 7 % des tués sont des cyclistes contre 4 % par temps de pluie.

94 % des motards décèdent par météo normale, temps couvert ou temps éblouissant, contre 82 % pour les usagers non motards.

Par temps de pluie, 56 % des décès le sont la nuit ; par météo normale, ce n'est que 39 %.

Le brouillard

Sur les cinq années étudiées, les **accidents par temps de brouillard** sont **2,4 fois plus graves que par météo normale**. Une survenue plus importante (56 %) hors agglomération et les vitesses correspondantes plus élevées peuvent expliquer la sur-gravité des accidents par temps de brouillard par rapport à ceux par météo normale (25 % des accidents).

Intempéries et déplacements¹

Le nombre de déplacements quotidiens est peu influencé par la météo, excepté par conditions extrêmes (pluies très fortes, neige, grand froid). Les déplacements à vélo ou moto baissent par temps de pluie, mais sont surtout sensibles au vent fort. Par temps de pluie, les déplacements d'accompagnement augmentent, ceux à vélo diminuent.

La nuit

En 2022, 42 % des tués le sont de nuit. Ce ratio est de 53 % sur autoroute (52 % en 2019), 41 % sur routes hors agglomération (ratio équivalent en 2019) et 41 % en agglomération (43 % en 2019).

48 % des piétons tués en 2022 le sont de nuit. Ce ratio est de 79 % sur autoroutes, 75 % sur les routes hors agglomération, 31 % en agglomération.

¹ Christian B. et al, *How the weather can influence your data collection ?*, European Transport Conference, 2016. Marchal A. *Etude de la fréquentation vélo selon différents facteurs*, Villes cyclables, 2017. Rabaud M. *Parlons de la pluie et du beau temps*, 2020, JTD Cerema.

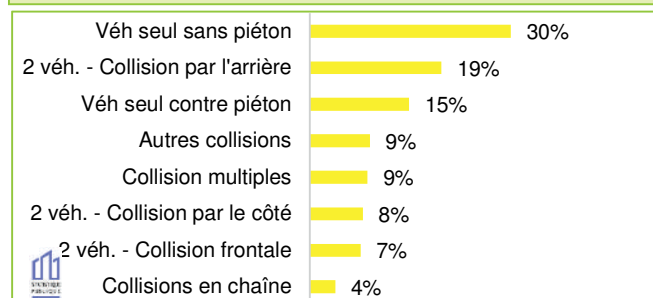
Les facteurs d'accidents en milieu autoroutier

Sur autoroute, 6 personnes tuées sur 10 sont des occupants de véhicule de tourisme et 9 sur 10 sont des hommes. 30 % des décès interviennent dans un accident de véhicule seul sans piéton.

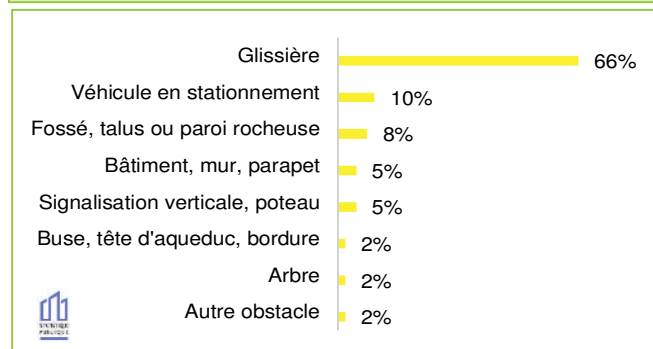
2022	2019	2010	Évolution 2010-2022	Évolution 2010-2019
294	263	256	+ 15%	+ 3%
Evolution moyenne annuelle*			2019 et 2022	2010 et 2019
Tués sur autoroute			+ 3,8%	+ 0,3%
Tués autres milieux			- 0,1%	- 2,5%
Ensemble Tués			+ 0,2%	- 2,3%

* Lecture : entre 2019 et 2022, le nombre de tués sur autoroute a augmenté en moyenne de + 3,8 % par an.

Part des usagers tués selon le type de collision sur autoroute



Part des usagers tués dans un véhicule ayant heurté un obstacle fixe, selon l'obstacle



En 2022, **294 personnes ont été tuées sur autoroute**, soit 31 décès de plus par rapport à 2019. Ce réseau concentre 9 % de la mortalité totale, part qui fluctue entre 6 et 9 % depuis 2010.

Un **tiers** des tués sur autoroute a entre **18 et 34 ans**, la moitié entre **35 et 64 ans**. Par rapport à 2019, la mortalité des 18-24 ans augmente de + 20 %, tandis que celle des 75 ans et plus a diminué de - 14 %.

Avec 34 décès, le mois d'**août** 2022 est le mois avec le plus de décès (une hausse de + 40 % par rapport à août 2019). Un quart des usagers est tué le **samedi**.

En 2022, sur autoroute, **un quart des tués est passager**, contre 16 % sur les routes hors agglomération et 13 % sur les voies en agglomération.

Estimation du risque sur autoroute

La mortalité sur autoroute est plus faible que sur l'ensemble des réseaux, avec 1,8 tués par milliard de kilomètres parcourus contre 5,2 en moyenne.

Typologie des collisions

En 2022, un tiers des accidents concerne une collision par l'arrière entre 2 véhicules. Un quart des accidents corporels implique **un véhicule seul** sans piéton, dans lesquels, **trois occupants de véhicule sur dix** sont décédés.

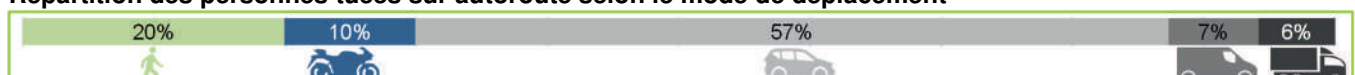
Selon le mode de déplacement

En 2022, 167 **automobilistes** ont été tués sur les autoroutes, soit une hausse de **20 %** par rapport à 2019. Avec **58 tués** en 2022, la part de piétons parmi les tués (20 %) atteint un niveau record depuis 2010. La part des motocyclistes tués est en baisse de **10 %** par rapport à 2019. **15 %** des accidents corporels enregistrés sur autoroute **impliquent un PL** alors qu'un **tiers des décès** sur autoroute intervient dans ces accidents.

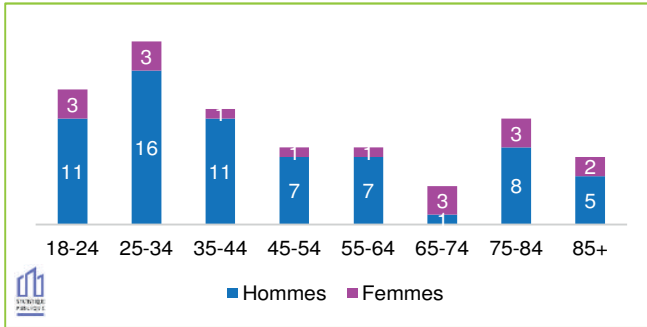
Nombre de personnes tuées sur autoroute selon le mode de déplacement et l'usager percuté

								Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS				12	58	8	11		89
COLLISION AVEC									
				1	1				2
				4	39	1			60
				2	6		2		15
				4	35	5	3		66
					1				2
Autre	2								2
MULTICOLLISION	17		1	6	27	6	1		58
TOTAL	58	1	1	1	29	167	20	17	294

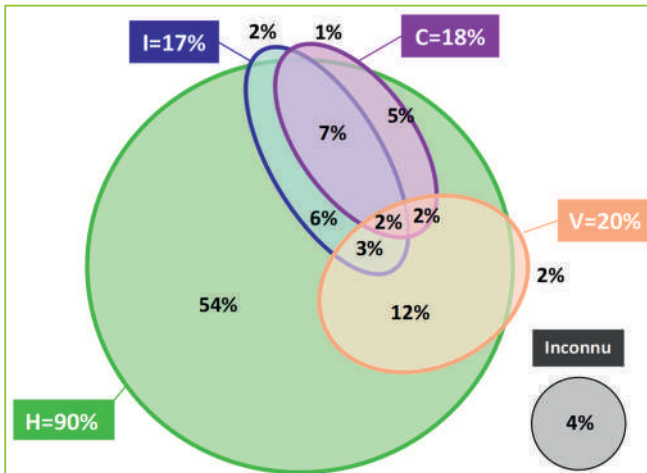
Répartition des personnes tuées sur autoroute selon le mode de déplacement



Répartition par âge et par sexe des conducteurs circulant à contresens sur 2020-2022

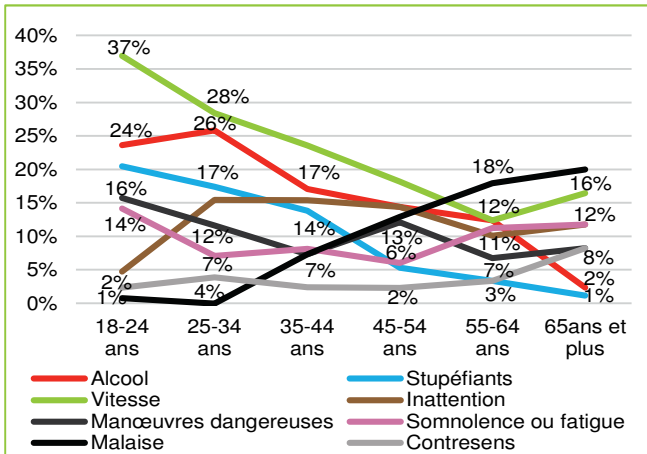


Facteurs de causalité des accidents mortels sur autoroute en 2015



Légende des facteurs : H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées. Source : Étude FLAM, Cerema, 2021

Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sur autoroute sur 2020-2022



« Manœuvres dangereuses » regroupe le changement de file, le dépassement dangereux et le non-respect des distances de sécurité.

En 2022 sur le **réseau autoroutier concédé**, 13 accidents corporels impliquant du personnel autoroutier en intervention ont été recensés, et 4 agents ont été tués, soit autant que le total des tués sur ces dix dernières années.

Dans les **Directions interdépartementales des routes**, on déplore une augmentation de 25 % des accidents par rapport à 2021, et 4 décès.

Source : Baromètre sécurité du personnel en intervention - Bilan 2022, ASFA, 2023. Communiqué de presse des DIR.

Contresens

En 2022, un accident sur deux impliquant un véhicule circulant à contresens est mortel contre 23 % sur les autres réseaux. La moitié des conducteurs circulant à contresens en 2022 a entre 18 et 34 ans (60 % d'entre eux sous influence alcool et/ou stupéfiants).

Autres facteurs humains

Sur autoroute de 2020 à 2022, le motif de trajet principal des présumés responsables d'accidents mortels est le motif « promenade-loisir » (4 cas sur 10). Le motif de trajet « activité professionnelle » est recensé dans un tiers des cas sur autoroute contre 20 % des cas sur les autres réseaux routiers.

Parmi les facteurs recensés chez les présumés responsables d'accident mortel figurent en premiers lieux la **vitesse** (23 %), l'**alcool** (17 %) puis l'**inattention** (12 %). Dans un cas sur dix, ce sont respectivement les stupéfiants et les manœuvres dangereuses (changement de file, dépassement dangereux et non-respect des distances de sécurité) qui sont recensés, puis la somnolence ou fatigue (9 %) et le malaise (9%).

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » concerne particulièrement les jeunes, et décroît avec l'âge. Il en va de même avec le facteur alcool, qui ne concerne pratiquement pas les plus de 65 ans. Le facteur stupéfiant concerne plus particulièrement les 18-44 ans. Le facteur « somnolence ou fatigue » concerne autant les jeunes de 18-24 ans (14 %) que les usagers de 65 ans et plus (12 %). Le facteur « malaise » absent chez les 18-34 ans augmente progressivement avec l'âge. Le facteur « inattention » concerne tous les âges à l'exception des 18-24 ans.

Facteurs liés aux lieux

La part des facteurs liés à l'infrastructure dans les accidents mortels sur autoroute est de 17 %, ils sont moins fréquents que sur les routes bidirectionnelles interurbaines (33 %) (FLAM).

En 2022, les trois quarts des personnes tuées sur autoroute l'ont été dans un accident sur une partie rectiligne, 16 % sur chaussée mouillée. Un quart des usagers a été tué sur le bord de la chaussée. 56 % des occupants de véhicules sur autoroutes ont été tués dans un accident où le véhicule a heurté un **obstacle** bordant la chaussée et dans deux tiers des cas il s'agit d'une glissière. La part des usagers tués ayant heurté un véhicule en mouvement représente près de la moitié (44 %) des tués dans les véhicules. La moitié des accidents mortels sont sur une section d'autoroute limitée à 130 km/h.

Facteurs véhicules

En 2022, 21 défaillances du véhicule ont été relevées concernant des véhicules impliqués dans les accidents mortels sur autoroute soit : 10 défauts mécaniques et 3 incendies du véhicule, 5 du pneumatique, 2 problème d'éclairage et 1 de chargement.

Facteurs d'accidents - Les facteurs d'accidents en milieu autoroutier

Les facteurs d'accidents sur les routes hors agglomération

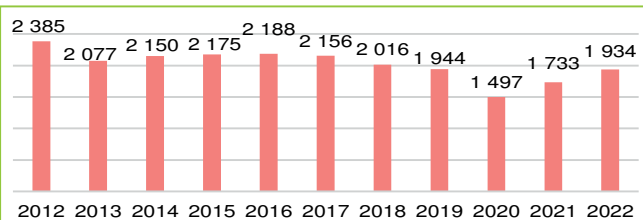
59 % des personnes tuées en France le sont sur routes hors agglomération. 44 % des décès sur ces routes le sont sans tiers impliqué.

2022	2021	2019	Évol. 2019-2022	Évol. 2021-2022
1 934	1 733	1 944	- 0,5 %	+ 11,6 %
Évolution moyenne annuelle*			2019-2022	2010-2019
Tués hors agglomération			- 0,5 %	- 3,2 %
Tués autres milieux			+ 2,5 %	- 0,7 %
Ensemble tués			+ 0,7 %	- 2,3 %

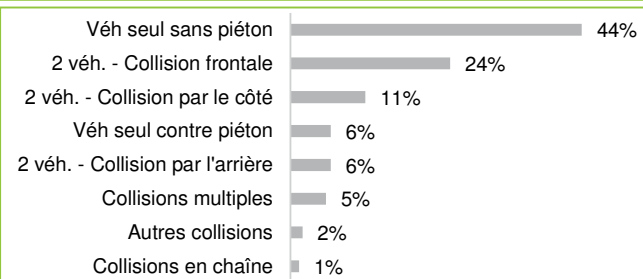
* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués hors agglomération a diminué en moyenne de - 3,2 % par an.

Cette fiche concerne les routes hors agglomérations au sens de l'article R110-2 du code de la route, c'est à dire hors des zones délimitées par les panneaux d'entrée (EB10) et de sortie (EB20) d'agglomération. Les autoroutes sont exclues.

Evolution du nombre de personnes tuées par année sur routes hors agglomération depuis 2012



Part des usagers tués selon le type de collision sur les routes hors agglomération



En 2022, 1 934 personnes ont été tuées dans un accident hors agglomération, soit 10 de moins qu'en 2019, année référence avant pandémie.

Depuis 2010, la part des tués hors agglomération diminue par rapport aux tués dans les autres milieux, en passant de 65 % en 2010 à 59 % en 2022, cette part stagnante toutefois depuis 2020.

On estime que 7 700 personnes sont blessées grave-ment (MAIS3+) : 300 piétons, 1 100 cyclistes, 100 utilisateurs d'EDPm (donc 19 % de modes doux) ; 2 700 usagers de 2RM (35 %) et 3 100 occupants de VT. 70 000 personnes ont des blessures légères ou mo-dérées (MAIS1-2).

Les hommes représentent 82 % des personnes tuées hors agglomération. Les populations à enjeu pour les accidents mortels demeurent les 18-24 ans (18 % des tués), les 25-44 ans (29 %) et les 45-64 ans (25 %).

50 % des tués le sont un vendredi, samedi ou di-manche. Les accidents mortels se produisent davan-tage de jour (58 %) que de nuit (42 %).

Typologie des collisions

Les accidents sans tiers représentent 44 % des personnes tuées (30 % sur autoroute), les accidents avec **collision frontale 24 %** (7 % sur autoroute), les collisions par le côté 11 % (8 % sur autoroute) et les collisions par l'arrière 6 % (19 % sur autoroute).

128 piétons sont décédés : 61 % percutés par un VT, et 25 % par un VU ou un PL.

Selon le mode de déplacement

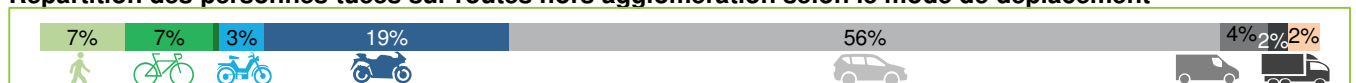
En 2022, les usagers vulnérables représentent 37 % des personnes tuées hors agglomération et 53 % des blessés graves. 35 % des tués en 2RM et 37 % des tués à vélo se tuent tous seuls.

Les **automobilistes** représentent 56 % des décès : avec 1 074 tués en 2022 (131 tués de moins qu'en 2019), le bilan baisse de - 35,5% par rapport à 2010.

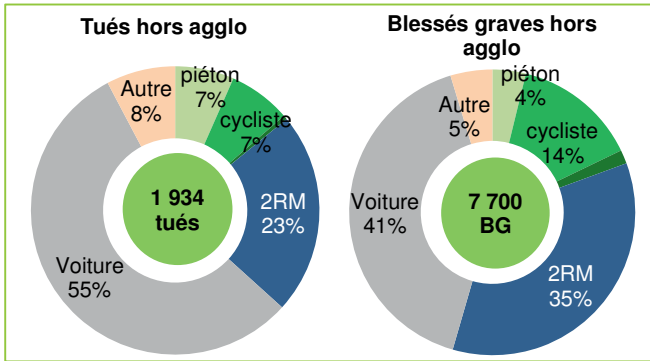
Nombre de personnes tuées sur routes hors agglomération selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

									Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS		50	2	20	134	554	39	20	30	849
COLLISION AVEC										
		2								2
										0
					2	2				4
		1		1	8	3				13
	78	48	4	31	154	271	7	2	5	600
	24	15		4	21	43	4		2	113
	8	4	1	2	16	99	15	5	4	154
	1	1		1	2	7	1		1	14
Autre	7	2	2	2	8	14	2		0	37
MULTICOLLISION	10	12		6	26	81	5	3	5	148
TOTAL	128	135	9	67	371	1074	73	30	47	1934

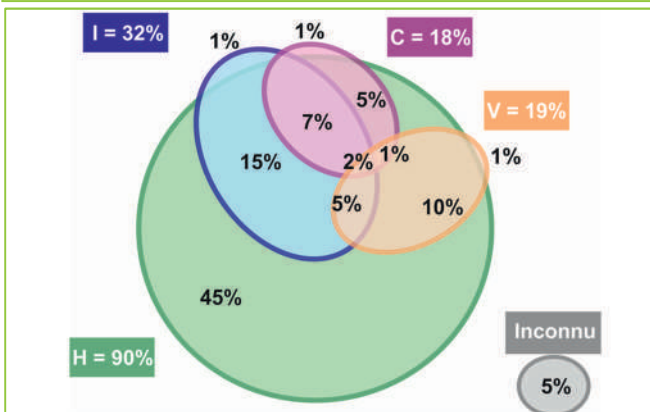
Répartition des personnes tuées sur routes hors agglomération selon le mode de déplacement



Tués et blessés graves selon le mode de déplacement sur les routes hors agglomération

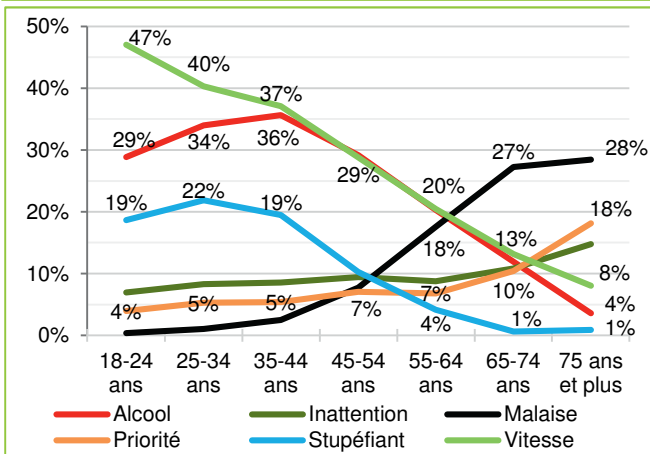


Facteurs de causalité des accidents mortels hors agglomération en 2015

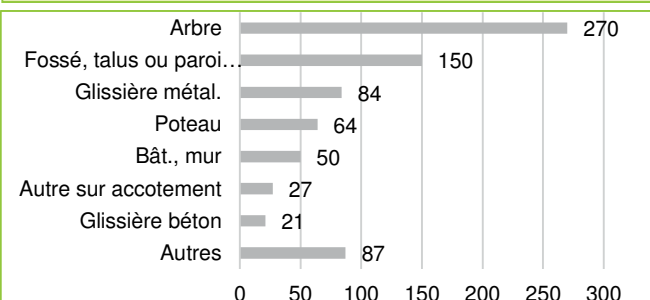


Légende des facteurs : H = Humain ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiées.
Source : Étude FLAM, Cerema, 2020.

Principaux facteurs des présumés responsables d'accidents mortels hors agglomération en 2022



Nombre de personnes tuées dans une collision contre des obstacles fixes hors agglomération



Vitesse maximale autorisée

Le Cerema estime que l'abaissement de la VMA à 80 km/h au 1^{er} juillet 2018 sur les routes hors agglomération sans séparation centrale permet d'éviter environ 200 tués sur une année normale (Cerema, *Rapport final d'évaluation du 80 km/h*, 2020). En 2022, le nombre de tués hors agglomération des 45 départements ayant relevé la VMA à 90 km/h sur tout ou partie de leur réseau augmente de + 1,4 % par rapport à 2019, alors qu'elle baisse de - 1,8 % sur le reste des départements. En comparant l'évolution de la mortalité entre départements de même nature au sens du zonage Cerema (voir page 46), on note une forte augmentation de la mortalité VT sur les départements de montagne ayant relevé la VMA, et une moindre diminution de la mortalité VT sur les autres types de départements. Ainsi, l'application de la tendance des départements restés à 80 km/h sur les autres selon la typologie Cerema conduit à estimer une surmortalité VT de 71 tués en 2022 (cf. pages 60-61). Sur les départements ruraux peu denses avec VMA à 90 km/h, 23 cyclistes de plus sont décédés, contre 3 sur ceux restés à 80 km/h.

Les facteurs humains

Les facteurs humains sont présents dans 90 % des accidents mortels (FLAM). Les facteurs les plus fréquents (3/4 des accidents mortels) sont par ordre d'importance la vitesse, l'alcool, l'inattention, les stupéfiants, la priorité et le malaise. Sur la période 2020-2022, **la vitesse est le premier facteur** avec 32 % des présumés responsables (PR) concernés, et même 47 % des PR de 18-24 ans. **L'alcool est le second** facteur avec 26 %. C'est un facteur présent entre 29 % et 36 % pour les PR âgés de 18 à 54 ans. Au-delà de 65 ans, les deux facteurs les plus présents sont le malaise et le non-respect des règles de priorité, avec respectivement 28 % et 18 % des PR de 75 ans et plus.

Les facteurs liés aux lieux

Les accidents mortels interviennent à 78 % sur route départementale, à 11 % sur route communale ou métropolitaine et à 11 % sur route nationale. Hors agglomération, les facteurs liés à l'infrastructure sont plus fréquents que sur autoroute (FLAM).

En 2022, 39 % des personnes tuées l'ont été dans un accident où le véhicule a heurté un **obstacle**, le plus souvent un arbre (36 %) ou un fossé, talus ou paroi rocheuse (20 %). 79 % des accidents mortels ont eu lieu sur route normale et 17 % sur route mouillée.

Les facteurs liés au véhicule

En 2022, 251 défaillances du véhicule ont été relevées dans les accidents mortels : 17 défauts mécaniques et 9 incendies du véhicule, 140 pneus usés et 14 pneus éclatés, 61 problèmes d'éclairage et 10 de chargement.

Les facteurs d'accidents sur les routes en agglomération

Les accidents en agglomération contribuent pour 32 % des tués, 45 % des blessés graves M.AIS3+ et 59 % des blessés légers ou modérés.

En agglomération, 66 % des tués et 83 % des blessés graves sont des usagers vulnérables.

2022	2021	2019	Evol. 2019-2022	Evol. 2021-2022
1039	963	1037	+ 0,2 %	+ 7,9 %
Évolution moyenne annuelle*			2019-2022	2010-2019
Tués en agglomération			+ 0,1 %	- 1,0 %
Tués autres milieux			+ 0,3 %	- 2,8 %
Ensemble des tués			+ 0,2 %	- 2,3 %

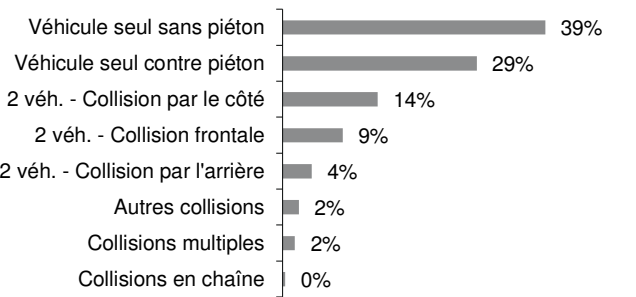
* Lecture : de 2019 à 2022, le nombre de victimes tuées en agglomération a augmenté en moyenne de 0,1 % par an.

Les seniors

Avec 379 personnes tuées, les 65 ans et plus représentent 36 % de la mortalité en agglomération (contre 22 % sur routes hors agglomération). De plus, cette classe d'âge est la seule dont la mortalité ne baisse pas depuis 2010, avec + 1,9 % d'augmentation de la mortalité moyenne annuelle.

Près de 50 % des piétons décédés en agglomération ont 75 ans ou plus ; cette part est beaucoup plus élevée que sur les autres réseaux (11 %).

Part des usagers tués selon le type de collision sur les routes en agglomération



Nombre de personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement et l'utilisateur percuté

									Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS	35	6	28	88	227	11	1	1	9	406
COLLISION AVEC										
		1			2	1				4
	3	1			1					5
										0
	5				1					6
	13	1			2	3				19
	183	39	11	14	61	53			2	363
	25	6	2	7	15	9				64
	39	19	3	2	8	16			2	89
Autre	11	2	4		1	2			1	21
	17	3		1	2	8				31
MULTICOLLISION	6	1		4	13	5			2	31
TOTAL	302	108	26	56	194	324	11	1	16	1039
Part de la mortalité	29%	10%	3%	5%	19%	31%	1%	0%	2%	100%

Répartition des personnes tuées sur routes hors agglomération selon le mode de déplacement



En 2022, 1 039 personnes ont été tuées dans un accident sur une route en agglomération (au sens de l'article R110-2 du Code de la route, autoroutes exclues), un bilan équivalent à 2019.

On estime que 7 200 personnes ont été blessées gravement (MAIS3+), dont 1 600 piétons, 1 500 cyclistes, 500 utilisateurs d'EDPm (donc 50 % de modes actifs) et 2 400 usagers de 2RM. 130 000 personnes auraient des blessures légères ou modérées (MAIS1-2).

Typologie des collisions

302 piétons sont décédés en agglomération en 2022 (29 % des victimes tuées) : 60 % percutés par un VT, et 21 % par un VU ou un PL. 3 sont décédés lors d'un choc contre un cycliste et 11 contre un TC.

39 % des personnes tuées le sont dans des accidents sans tiers (44 % sur routes hors agglomération). Les tués sont pour 56 % en voiture, pour 29 % en 2RM et pour 10 % à vélo ou en EDPm.

Les collisions par le côté sont plus fréquentes (16 %) que hors agglomération (11 %), mais les collisions frontales (9 %) sont plus rares (24 %).

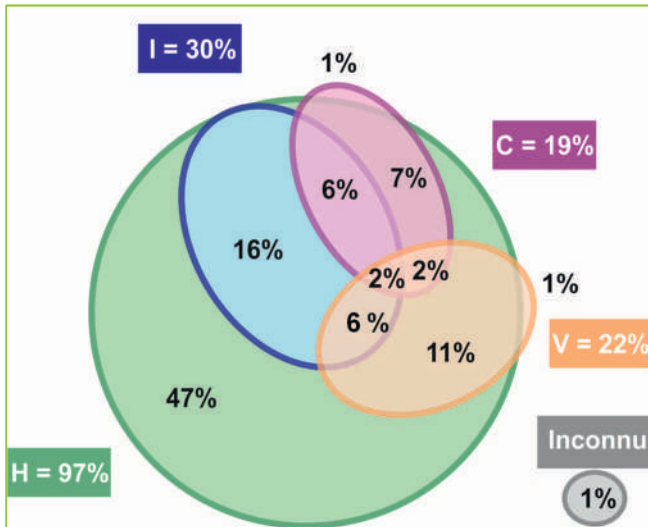
Selon le mode de déplacement

En 2022, les usagers vulnérables représentent 66 % des personnes tuées en agglomération et 83 % des blessés graves contre respectivement 37 % et 53 % hors agglomération. 46 % des tués en 2RM et 32 % des tués à vélo se tuent tous seuls.

Les automobilistes représentent un tiers des décès : avec 324 tués en 2022, le bilan est le plus fort de ces 10 dernières années (+12,5% par rapport à 2010).

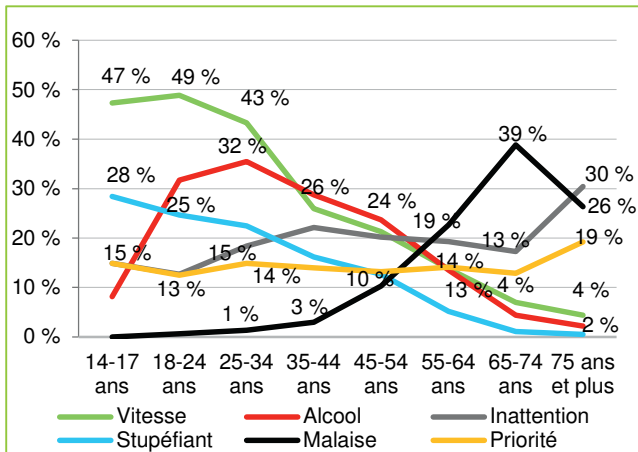
La stabilité globale de la mortalité entre 2019 et 2022 cache des fluctuations importantes : 36 tués piétons et 37 tués 2RM en moins ; 18 tués à vélo et 16 tués en EDPm en plus ; et surtout 48 tués en VT en plus.

Facteurs de causalité des accidents mortels en agglomération, en 2015

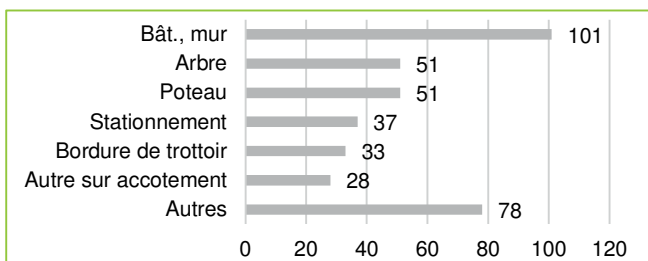


Légende des facteurs : H = Humains, V = Véhicule, I = Infrastructure, C = Conditions de circulation, Inconnu = causes non identifiées.
Source : Étude FLAM, Cerema, 2020

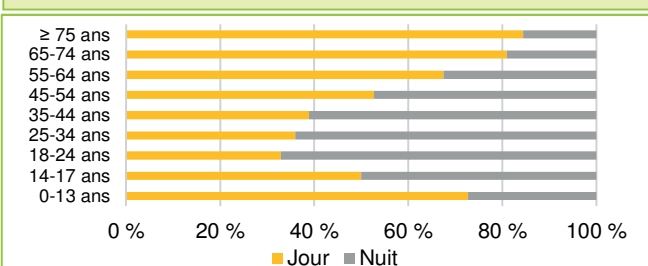
Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels en agglomération sur 2019-2021



Nombre de personnes tuées dans une collision contre des obstacles fixes en agglomération en 2022



Victimes tuées selon leur âge et la luminosité



Les facteurs humains

En agglomération, on note ces principaux facteurs :

- la vitesse avec 27 % tous véhicules confondus, part qui s'élève à 52 % chez les motocyclistes ;
- l'alcool (21 %) y compris pour les piétons, taux qui s'élève à 43 % chez les cyclomoteuristes ;
- la conduite sous stupéfiants, plus élevée chez les usagers de deux-roues motorisés (23 %) que pour la moyenne des usagers (14 %) ;
- l'inattention est présente dans 33 % des accidents avec véhicules utilitaires ou lourds (VU, PL, TC).

Les piétons ont trois facteurs majoritaires, l'inattention (48 %), les règles de priorité (23 %) et l'alcool (18 %). La *vitesse* reste le 1^{er} facteur à moto lourde (56 %) ainsi qu'en véhicule de tourisme (20 %).

On remarque une forte prédominance du facteur *vitesse* chez les jeunes conducteurs, avec un taux qui atteint 49 % chez les 18–24 ans. Il diminue avec l'âge mais atteint encore 21 % jusqu'à 55 ans.

Le facteur alcool est présent à 30 % entre 18 ans et 54 ans ; les stupéfiants sont le second facteur d'accident des 14–17 ans après la vitesse, sa présence diminue avec l'âge.

Le non-respect des priorités de passage et l'inattention sont des facteurs qui augmentent avec l'âge, jusqu'à atteindre 19 % et 30 % chez les 75 ans et plus.

Enfin, les malaises touchent fortement les populations les plus âgées. Présent dans 10 % des cas chez les 45–54 ans, ils culminent à 39 % chez les conducteurs de 65 ans à 74 ans.

Les facteurs liés à l'environnement

Moins l'agglomération est importante, plus la gravité des accidents est élevée car les vitesses pratiquées augmentent en raison du trafic moins dense et des intersections plus rares.

En 2022, 51 % des personnes tuées en agglomération dans un véhicule l'ont été dans un accident où le véhicule a heurté un **obstacle fixe** bordant la chaussée. Dans 27 % le choc est contre un mur ou un bâtiment, d'un poteau dans 13 % des cas, dans 13 % des cas d'arbres et dans 10 % des cas d'un véhicule stationné. Dans 4 % des cas le véhicule a heurté une glissière.

La plupart des victimes tuées le sont de jour, mais il y a davantage de tués la nuit en cyclomoteur ou en EDP-m.

Les facteurs liés au véhicule

En 2022, 32 défaillances du véhicule ont été relevées dans les accidents mortels : 3 défauts mécaniques, 11 pneus usés, 16 problèmes d'éclairage et 2 de chargement.





Les études

La recherche et les études	164
TARPON : traitement automatique des résumés de passage aux urgences	166
Bénéfices apportés par des avertisseurs de collision frontale	168
INTEREDP : interactions des usagers d'EDPm avec les piétons, cyclistes et automobilistes	169
Sondage LMDE sur la santé des étudiants en France	170
2RLP : rapport à la règle et légitimité perçue	171
STAGEVAL : évaluation des stages de sensibilisation	172
Évaluation du permis à points	173
Risque routier professionnel	174
Étude sur les tracteurs agricoles	175

La recherche et les études

Le changement des schémas de mobilité induit par la pandémie de Covid-19

Le baromètre de la mobilité post-Covid réalisé par le Cerema souligne que la part des télétravailleurs à domicile est passée de 3 % en 2017 à 23 % en 2022.

Les personnes travaillant à domicile 1 à 3 jours par semaine sont un peu moins mobiles ces jours-là que celles qui ne télétravaillent pas, mais ont tendance à être plus mobiles pendant les week-ends que les autres actifs.

En 2022, 36 % des télétravailleurs à domicile résidant en centre-ville ont un abonnement aux transports en commun, soit deux fois plus que les autres actifs. C'est le cas pour 17 % des télétravailleurs des zones moins denses.

25 % des télétravailleurs ayant un abonnement aux transports en commun en 2020 l'ont résilié.

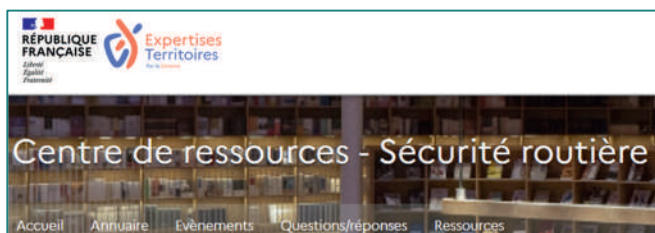
La voiture représente le principal mode de transport, utilisé pour 72 % à 79 % des déplacements.

Source : Cerema, Baromètre de la mobilité post-Covid, https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/12/1_10_christian_cerema_baromob_0.pdf

Le centre de ressources en sécurité routière

Au sein de la plateforme coopérative « Expertises territoires » créée par le Cerema, le centre de ressources en sécurité routière rassemble la communauté d'acteurs agissant en matière de sécurité routière : les gestionnaires de voiries de collectivité ou des services de l'Etat, l'ONISR et les observatoires départementaux et régionaux ainsi que le Cerema.

Le centre de ressources constitue une plateforme de partage des problématiques et des expériences en matière de sécurité routière. La communauté peut ainsi échanger autour des données, des outils, des méthodes et des études afin d'améliorer la sécurité routière dans les territoires et sur les réseaux routiers. En complément, la plateforme centralise les supports de formation produits dans le domaine de la sécurité routière afin de les rendre accessibles à cette communauté.



Source : Cerema

Dès 1910, le domaine de l'accidentologie est investi et associé à la traumatologie. Il faut attendre 1968 pour que le terme « accidentologie » entre dans le vocabulaire pour définir l'étude scientifique des accidents. La recherche publique s'organise avec le secteur privé (constructeurs et assureurs), déjà engagé, et élabore ses concepts et objets de recherche autour de 3 axes : « infrastructures », « comportements » et « véhicules ». Cette science intègre des domaines touchant aux techniques et technologies (automobile, contrôle), à l'ingénierie (routes, cinétique, détection), aux sciences de la santé (neurosciences incluses) et à la pharmacologie clinique. L'interdisciplinarité de l'accidentologie s'étend aussi aux champs des sciences économiques et humaines, avec des contenus préventifs et éducatifs.

Renforcement d'une discipline

En 1958, le premier Service médical d'urgence (SMUR) est mis en place à Salon-de-Provence. En 1967, le centre national de formation à la sécurité routière est ouvert par la gendarmerie nationale pour renforcer la culture sécurité routière dans ses unités. En 1995, le Registre du Rhône est institué afin de recenser les traumatismes dus aux accidents de la route. Par la suite, le diplôme d'enseignant de la conduite est créé et l'éducation routière devient obligatoire à l'école. En 1993, une attestation reconnaît cette discipline et en 2000 un *continuum* éducatif est instauré. Des grandes écoles dispensent des formations selon une approche pluridisciplinaire et des universités intègrent cette matière notamment à travers les sciences de l'éducation ou la psychologie à Aix-Marseille et Angers, créant ainsi des approches cognitivo-comportementales complémentaires à la recherche. De nouveaux diplômes universitaires (DU) ont été créés en 2021 par l'Université Gustave Eiffel.

Diversité des organismes impliqués

L'Université Gustave Eiffel¹ et le Cerema sont les principaux acteurs du réseau scientifique et technique dans le domaine de l'accidentalité routière. S'ajoutent l'Inserm, des laboratoires du CNRS ou encore des équipes Inserm, ISPED² et universitaires. En complément, l'UTAC³ est agréée pour procéder aux essais d'homologation des véhicules et de leurs équipements. En parallèle, la R&D (constructeurs, équipementiers) est présente notamment au travers du LAB et du Ceasar. L'incitation à la recherche vient aussi des appels à projets proposés par l'ANR, la fondation MAIF, la fondation VINCI ou encore la DSR (<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr>).

¹ L'Université Gustave Eiffel est née le 01/01/2020 du regroupement de l'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM), de l'institut de recherche Ifsttar et des écoles d'architecture (Éav&t) et d'ingénieurs (EIVP, ENSG et ESIEE Paris).

² Institut de santé publique, d'épidémiologie et de développement

³ L'UTAC Ceram Millbrook agréée pour procéder à l'ensemble des essais réglementaires des véhicules et de leurs équipements, est désignée par les autorités françaises auprès des instances internationales pour réaliser les essais réglementaires à la demande des constructeurs en vue d'obtenir leurs homologations européennes et internationales.

30^{ème} conférence européenne sur la recherche et l'analyse en accidentologie

Lors de cette conférence organisée par l'association européenne pour la recherche sur les accidents et l'analyse des accidents (EVU), les experts en sécurité routière ont notamment échangé sur les accidents de bus, le processus de changement de voie des cyclistes ou encore l'impact de l'électrification des véhicules sur les paramètres fondamentaux de la reconstitution des accidents.



Source : Université Gustave Eiffel

Bilan de l'appel à projets d'études et de recherches 2018-2022 de la DSR

96 études ont été soutenues financièrement par la DSR sur la période 2018-2022. Parmi les 7 thématiques prioritaires identifiées par la DSR, les projets ont principalement porté sur les **usagers vulnérables** (32 études) dans un contexte d'émergence des engins de déplacement personnel, sur les **facteurs comportementaux** (18 projets) comme le respect des règles de conduite ou bien l'alcool au volant, ou encore sur les **classes d'âges en sur-risque** (14 études) comprenant les jeunes et les personnes âgées.

Parmi les études subventionnées, le projet VALOR M-VASEM mené par l'Université Gustave Eiffel a permis de proposer une valeur actualisée du **coût de la vie** statistique, utilisée dans le calcul du coût de l'insécurité routière (voir page 19). Par ailleurs, le projet TC-Pro-UV de l'Université de Strasbourg s'est intéressé aux usagers vulnérables et leurs équipements de sécurité. Il a notamment permis de mesurer l'efficacité de plusieurs **casques** comme équipement de protection face aux traumatismes crâniens. Le projet Cohérence a réalisé un focus sur un **territoire ultramarin**. La société Ergo-Centre a en effet analysé le processus de transmission d'un message de communication et les facteurs favorisant sa bonne réception chez les habitants de Guadeloupe. Le projet PUSER « Evaluation des **politiques urbaines** de sécurité routière », conduit par le Cerema, a croisé les plans de mobilité avec les résultats d'accidentalité routière afin d'identifier les bonnes pratiques.

Des coopérations internationales

Les organismes de recherche européens et internationaux permettent de capitaliser les connaissances scientifiques. Le Club des organismes de recherche associés (CLORA) constitue une passerelle entre la recherche publique française et l'Union européenne tandis que les forums et réseaux européens (FERSI, CARE, ETSC) et internationaux (Irtad¹) sont les lieux de partage d'expertise. Le Forum International des Transports de l'OCDE (FIT/ OCDE) et le réseau Safer City Streets abordent la sécurité routière sous l'angle d'une économie durable (sommet en mai 2023²) ou encore en étudiant l'impact des services de mobilité utilisant des véhicules automatisés dans l'offre des transports. Enfin, dans le cadre du projet ESRA (E-Survey of Road users' Attitudes), des enquêtes sont réalisées au niveau international sur le rapport des citoyens à la sécurité routière et leurs comportements en circulation.

Des axes de recherche prioritaires redéfinis

Les 6 axes de recherche de l'appel à projets de la DSR, redéfinis pour 2023 à 2027, portent sur les facteurs d'accidents, les usagers de la route, les blessés, l'éducation et la formation tout au long de la vie, les évolutions du véhicule ainsi que les spécificités territoriales. Les jeunes et les personnes âgées étant les personnes en sur-risque d'être victimes ou responsables d'accidents, la recherche sur ces usagers de la route est essentielle. Il en est de même de la santé des conducteurs et des autres usagers de la route.

De nouveaux défis

Dans un contexte d'urgence climatique imposant la décarbonation des transports, de profondes mutations de nos habitudes de déplacement sont à attendre. Les modes de déplacements doux (marche à pied, EDP, vélo) se développent. Les données de fréquentation cyclable collectées par les collectivités territoriales et analysées par l'association Vélo et territoires témoignent de la croissance de l'usage du vélo à travers les territoires (1 565 compteurs mutualisés en 2022)³. L'enquête nationale sur les politiques modes actifs indique que les collectivités multiplient les zones 30 et les zones de rencontre afin d'améliorer le partage de l'espace public (voir page 61).

Par ailleurs, l'automatisation des véhicules nécessite d'adapter l'infrastructure et d'anticiper les interactions entre les différents véhicules, l'homme et la machine. La sécurité des occupants de ces futurs véhicules comme des autres usagers de la route constitue une priorité avec un enjeu central d'adaptation des formations parallèlement aux avancées technologiques.

¹ Au sein de l'OCDE, l'Irtad rassemble 80 membres dans 40 pays.

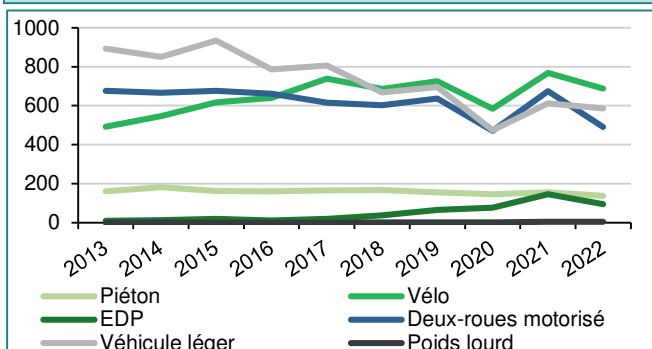
² <https://summit.itf-oecd.org/2023/>

³ https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/06/Rapport_PNF_2022.pdf

Traitement Automatique des Résumés de Passages aux urgences pour un Observatoire National (Projet TARPON)

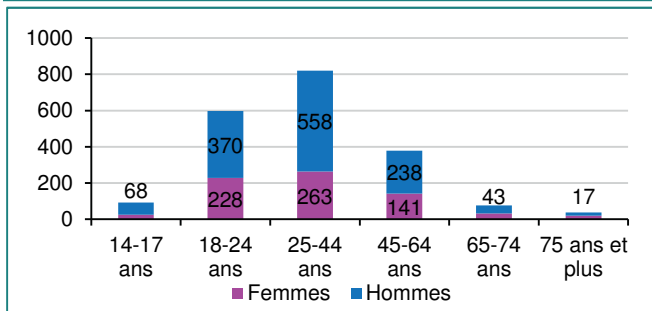
Equipe	Emmanuel Lagarde (INSERM) Cédric Gil-Jardiné (CHU Bordeaux)
Partenaires	Health Data Hub, ANSM, DSR
Achèvement	2023
Méthodologie	Extractions des bases de données du système d'information des urgences. Développement et validation d'outil d'analyse automatique du langage à partir de réseaux de neurones artificielles.
Mots clés	Urgences, surveillance, IA

Evolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement entre 2013 et 2022



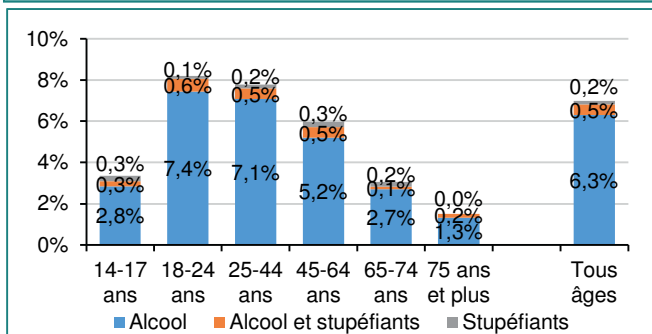
Données : Personnes venues aux urgences du CHU de Bordeaux pour AVP (accident de la voie publique) entre 2013 et 2022

Répartition des victimes en fonction de leur âge et de leur sexe en 2022



Données : personnes blessées venues aux urgences du CHU de Bordeaux en 2022

Proportion des blessés sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants selon l'âge (2013-2022)



Données : personnes blessées admises aux urgences du CHU de Bordeaux entre 2013 et 2022

Depuis 2013, plus de 2 000 personnes sont admises chaque année aux urgences du CHU de Bordeaux à la suite d'un accident intervenu sur la voie publique (AVP), avec un pic en 2017 (2 347 personnes) et une baisse importante en 2020 pendant la crise sanitaire (1 750 personnes).

En 2022, 2 004 personnes ont été admises aux urgences du CHU de Bordeaux après un AVP, soit une baisse de - 15 % par rapport à 2021. Cette baisse est à relativiser, car elle est la conséquence d'une diminution capacitaire du service liée à une importante pénurie du personnel soignant ayant conduit à une modification des procédures de régulation médicale et à une réduction du nombre d'admissions aux urgences. Par conséquent, cette réduction est observée pour toutes les causes d'admissions aux urgences. La baisse de l'offre de soins du service public est donc structurelle et commune à de nombreux services d'urgence.

L'évolution du nombre de victimes selon le mode de déplacement

Au cours des 10 dernières années, le nombre de cyclistes blessés a fortement augmenté (+ 39,9 %). Ils représentent 34 % des personnes admises aux urgences du CHU de Bordeaux après un AVP en 2022. Parallèlement, les nombres d'usagers de véhicules légers et de 2RM baissent respectivement de - 34,5 % et - 27,5 % entre 2013 et 2022. A partir de 2018, le nombre de victimes en trottinette électrique augmente significativement.

L'âge et le sexe des victimes

En 2022, 64,6 % des personnes admises aux urgences du CHU de Bordeaux après un AVP sont des hommes. Ils sont particulièrement surreprésentés chez les usagers de 2RM (79,5 %).

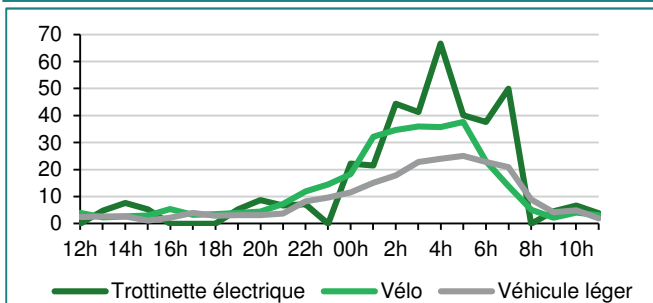
41 % des victimes ont entre 25 et 44 ans et 30 % sont âgées de 18 à 24 ans. Parmi les 526 victimes âgées de 75 ans et plus, 46,8 % sont des usagers de véhicule léger et 28,9 % des piétons.

Le profil des blessés sous influence

Entre 2013 et 2022, parmi l'ensemble des blessés, 6,3 % étaient alcoolisés, 0,2 % avaient consommé des produits stupéfiants, et 0,5 % sous l'emprise des deux.

La proportion de blessés alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants est relativement comparable selon le mode de déplacement : 6 % des usagers de 2RM, 7 % d'usagers de véhicules légers et de piétons, 8 % de cyclistes et 9 % d'utilisateurs d'EDP. Cependant, elle est très variable selon l'âge du blessé. Elle est maximale pour les personnes âgées de 18 à 44 ans (8 %), puis redescend avec l'âge.

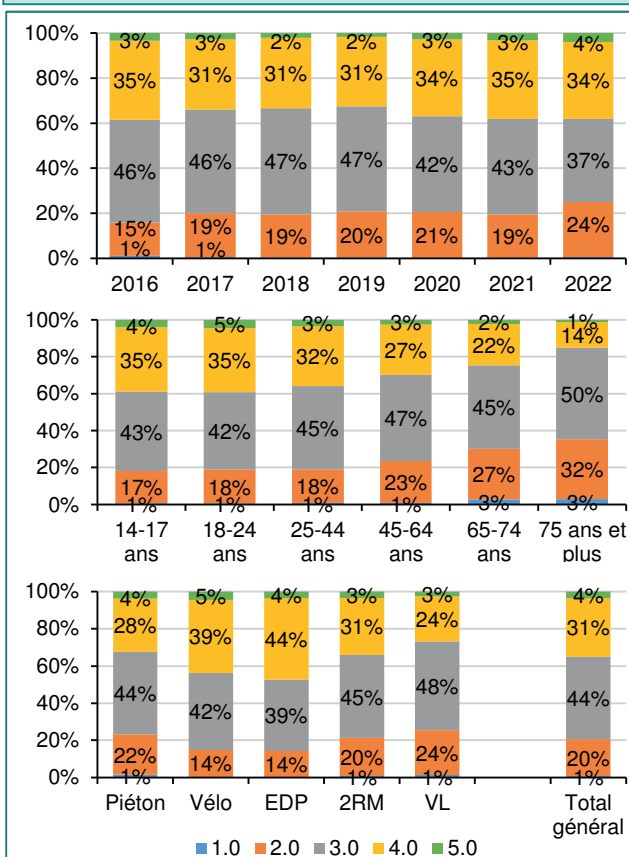
Proportion de blessés sous influence de l'alcool ou d'un stupéfiant en fonction de l'heure



Données : personnes blessées venues aux urgences du CHU de Bordeaux en 2022

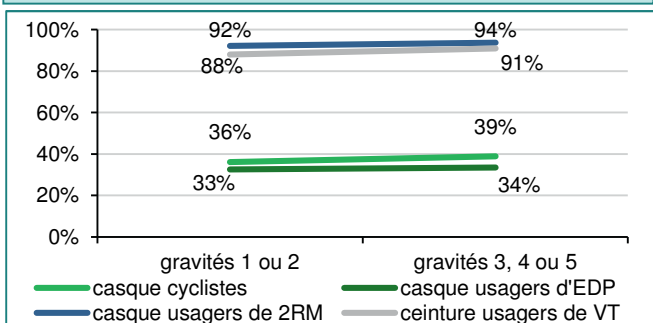
Lecture : à 4h du matin, 36 % des cyclistes ont été blessés alors qu'ils étaient alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants.

Gravité des victimes selon l'année, l'âge et le mode de déplacement



Données : personnes blessées admises aux urgences du CHU de Bordeaux (2013-2022)

Taux de port d'équipements de sécurité selon la gravité (2013-2022)



Lecture : 36 % des cyclistes blessés en gravité 1 ou 2 (les plus graves) portaient un casque contre 39 % des cyclistes blessés de gravité 3, 4 ou 5.

Parmi les blessés alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants, 79 % ont entre 18 et 44 ans et 76 % sont des hommes. La part de blessés alcoolisés augmente au-delà de minuit. Elle est particulièrement importante pour les usagers de trottinette électrique et de vélo.

Seuls 16 % des cyclistes blessés ayant consommé de l'alcool et/ou sous stupéfiants portaient un casque, contre 40 % des cyclistes blessés n'ayant ni alcool ni stupéfiants dans le sang.

La gravité des blessures selon l'âge et le mode de déplacement

La gravité des blessures est mesurée sur la base du niveau de tri attribué à la victime par l'infirmier(ère) d'orientation et d'accueil. Ce niveau de tri, varie de 1 (les plus graves) à 5 (les moins graves).

Entre 2013 et 2022, 76 % des victimes d'AVP admises aux urgences ont des blessures de gravité de niveau 3 ou 4. Cette part diminue depuis 4 ans, passant de 77,8 % en 2018 à 70,6 % en 2022. En parallèle, la proportion des blessures les plus graves de niveau 1 ou 2, en moyenne égale à 20,5 % sur la période, est passée de 19,5 % à 24,9 % entre 2018 et 2022. Cette augmentation de la gravité est probablement liée à la modification récente des procédures de régulation médicale.

La gravité des blessures augmente par ailleurs avec l'âge, les blessés les plus graves représentant 17 et 19 % des victimes respectivement âgées de 14 à 17 ans et de 18 à 44 ans, puis 24 % des 45-64 ans, 30 % des 65-74 ans et 35 % des 75 ans et plus.

Les niveaux de gravité varient également selon le mode de déplacement. Ils sont moins élevés pour les cyclistes et usagers d'EDP (15 % de niveau 1 ou 2), que pour les usagers de 2RM (21 %), les piétons (23 %) et enfin les usagers de VL (25 %).

Équipements de sécurité et gravité des blessures

Entre 2013 et 2022, parmi les victimes accidentées, **34 % des usagers d'EDP étaient casqués**, tout comme **39 % des cyclistes** et **94 % des usagers de 2RM**. Pour les usagers de VL, **91 % étaient ceinturés**.

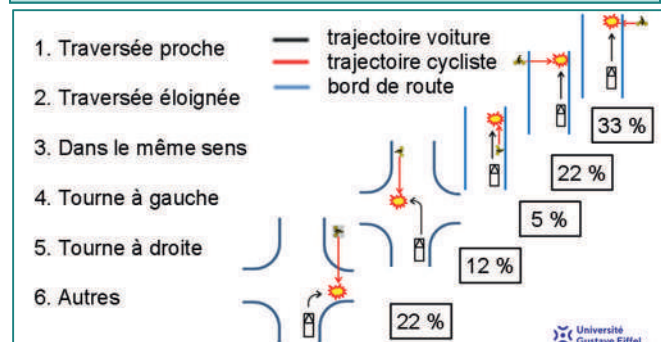
Le taux de port du casque est plus important pour les cyclistes âgés de 0 à 17 ans que pour ceux de 18 à 24 ans (32 % contre 28 %). Il augmente ensuite continuellement avec l'âge : 38 % pour les 25-44 ans, 45 % pour les 45-64 ans, 56 % pour les 65-74 ans et 64 % pour les victimes âgées de 75 ans ou plus.

Les blessures sont plus graves sans casque. Pour chaque mode de déplacement, le taux d'utilisation d'équipements de sécurité est supérieur de 1 à 3 points pour les victimes de gravité 3 à 5 par rapport aux victimes de gravité 1 ou 2.

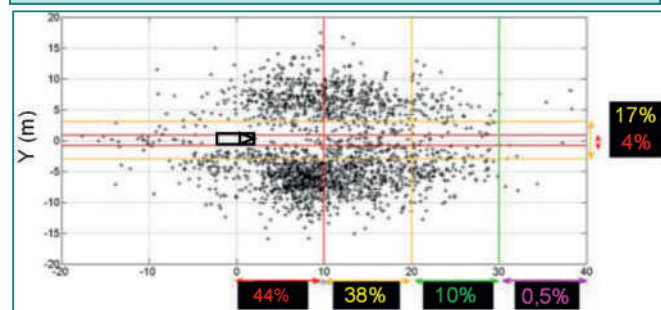
Bénéfices apportés par des avertisseurs de collision frontale (Forward collision warning)

Équipe projet	Thèse de François Char, supervisée par Thierry Serre (Université Gustave Eiffel)
Partenaires	Aix-Marseille Université, TOYOTA, Université Gustave Eiffel
Méthodologie	Analyse d'accidents
Périmètre	Bases de données d'accidents : EDA en France, GIDAS en Allemagne
Mots clés	Scénarios d'accidents, cyclistes, ADAS, détection

Fréquence des 6 principaux scénarios d'accidents identifiés impliquant un cycliste

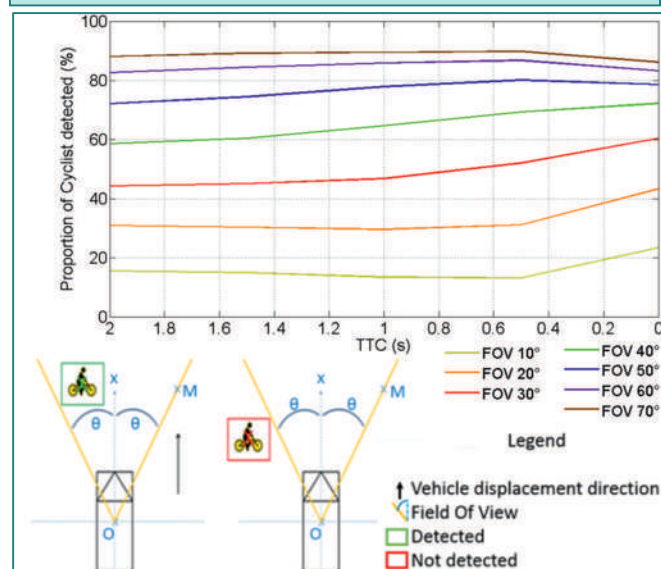


Position du cycliste par rapport au véhicule 1,5 seconde avant l'accident



Échantillon de 2 261 accidents cyclistes

Pourcentage de cyclistes détectés selon le temps avant la collision et selon le champ de vision (FOV)



La thèse réalisée s'appuie sur 2 bases de données d'accidents : GIDAS (German in depth accident analysis) avec des accidents de 2003 à 2015 (2 231 accidents cyclistes) et des Etudes détaillées d'accident (EDA) françaises (30 accidents cyclistes). Un travail de reconstruction a permis de déterminer la localisation de l'usager vulnérable par rapport au véhicule pendant les secondes précédant la collision.

Les typologies d'accidents cyclistes

Parmi les scénarios d'accidents les plus fréquents, la traversée du cycliste venant de droite ou de gauche devant le véhicule compte pour 50 % des cas. Le plus souvent, le cycliste vient de la droite du véhicule.

S'agissant de la position du cycliste par rapport au véhicule pendant les instants qui précèdent l'accident :

- 4,5 secondes avant, le cycliste est éloigné de 20 mètres ou plus, devant ou derrière le véhicule, dans 33 % des cas, et à plus de 3 mètres à gauche ou à droite, dans 86 % des cas ;
- 1,5 seconde avant l'accident, 80 % des cyclistes sont à moins de 20 mètres devant le véhicule, mais encore plus de 80 % d'entre eux sont à plus de 3 mètres à gauche ou à droite du véhicule
- 0,5 seconde avant l'accident, 90 % des cyclistes sont à moins de 10 mètres devant le véhicule et 66 % sont à moins de 3 mètres à gauche ou à droite du véhicule.

Ainsi, même peu de temps avant la collision, les cyclistes sont encore souvent éloignés du véhicule qui va les percuter.

Les bénéfices des avertisseurs de collision

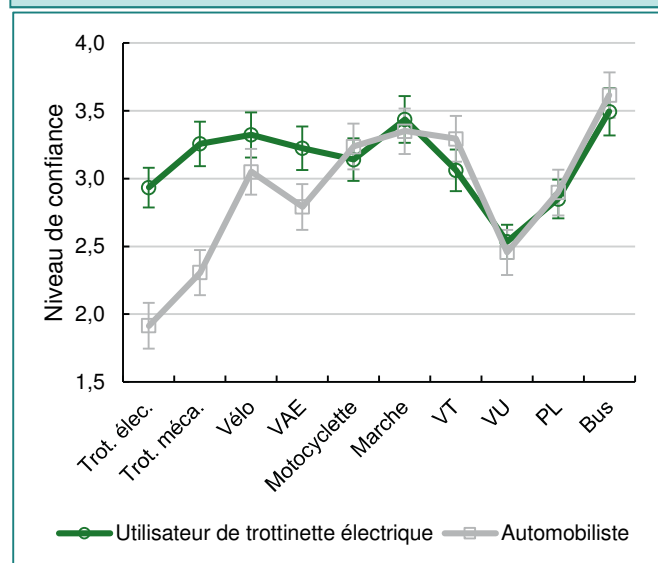
Les avertisseurs de collision frontale sont notamment définis par leur champ de vision (« Field Of View » ou FOV). Un FOV de 20° correspond à un cône de visibilité devant le véhicule de 40°. Plusieurs valeurs de FOV ont pu être testées selon les différents scénarios d'accidents afin de connaître les valeurs à privilégier pour les constructeurs et les pourcentages d'usagers qui seraient détectables avant la collision.

Pour un FOV de 20° (soit un cône de visibilité de 40° devant le véhicule), moins de 40 % des cyclistes sont détectés avant la collision contre plus de 80 % avec un FOV de 60°. Plus précisément, avec cette dernière valeur de FOV, 80 % sont détectés 1 seconde avant la collision, et 70 % 1 seconde avant le dernier instant pour freiner (« last time to brake » ou LTTB). Ces résultats montrent que tous scénarios confondus, un FOV de 60° a un effet positif dans 82 % des cas (78 % d'évitement d'accident et 4 % d'atténuation du choc). Le scénario le mieux géré par l'avertisseur frontal est la « traversée éloignée » avec 94 % de détection du cycliste, alors que le moins performant est le « tourne à droite » avec 79 % de détection du cycliste.

InterEDP : Interactions entre usagers d'EDP avec les piétons, cyclistes et/ou automobilistes

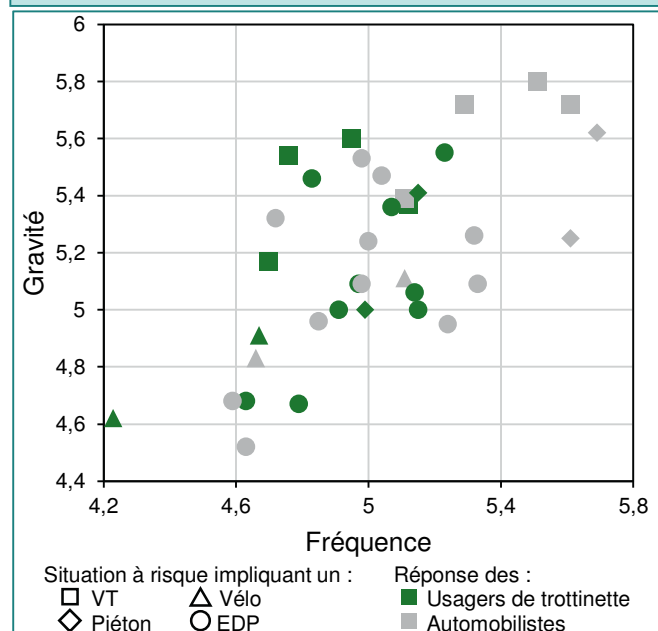
Equipe	Patricia Delhomme, Clément Laverdet (Université Gustave Eiffel) Thierry Meyer (Université Paris Nanterre)
Achèvement	2023
Méthodologie	Enquête par carnet de bord en ligne et enquête nationale en ligne
Périmètre	IDF (carnet de bord) et France
Mots clés	EDP, interactions entre utilisateurs, risques perçus, presque accidents

Confiance attribuée aux usagers de la route selon les utilisateurs de trottinette électrique et les automobilistes



Note de 1 (aucune confiance) à 6 (confiance maximale)

Fréquence et gravité perçue de 18 situations de presque accident, selon les utilisateurs de trottinettes électriques ou les automobilistes



La gravité et la fréquence sont notées sur une échelle de 1 (minimum) à 7 (maximum)

L'étude InterEDP vise à mieux comprendre les situations à risque du point de vue des utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel (EDP), et des autres usagers de la route en interaction avec les EDP.

Les situations à risque impliquant un utilisateur d'EDP

Plus de 300 situations de presque accident ont été relevées par 221 usagers durant un mois. Le panel se composait de 99 utilisateurs d'EDP (dont 18 sans moteur) et 122 usagers d'autres modes de déplacement (45 automobilistes, 45 cyclistes, 32 piétons).

Près de **40 % des situations à risque** relevées par les utilisateurs d'EDP n'impliquaient pas d'autres usagers.

Selon les utilisateurs d'EDP, leurs presque accidents étaient dus : au **comportement d'autrui** (70 %, coupe brusquement la trajectoire de l'EDP, inattentif, voie interdite, distance de sécurité), à **l'infrastructure** ou à la météo (63 %, encombrée ou en travaux, défaut du revêtement, glissante, trop fréquentée), à leur **propre comportement** (34 %, surtout quand ils sont seuls, inattentif, panne de batterie, trou non vu), à **leur EDP** (15 %, batterie déchargée, problème de freins). **Dans la quasi-totalité** des situations à risque rencontrées en interaction avec un EDP (98 %), **automobilistes, cyclistes et piétons** ont attribué une des causes du presque accident au **comportement de l'utilisateur d'EDP** : l'EDP coupe la trajectoire pour les VT ou vélos, circule sur le trottoir pour les piétons, à une vitesse excessive ou inadaptée, sans respecter de distance de sécurité, ou est inattentif.

Confiance envers les autres usagers et dangerosité perçue des EDPm

Un questionnaire a été diffusé auprès de 340 conducteurs de trottinettes électriques et 303 automobilistes pour évaluer la confiance ou la dangerosité perçue envers les autres usagers, ainsi que la fréquence et la gravité perçue concernant 18 situations de presque accident impliquant une trottinette électrique.

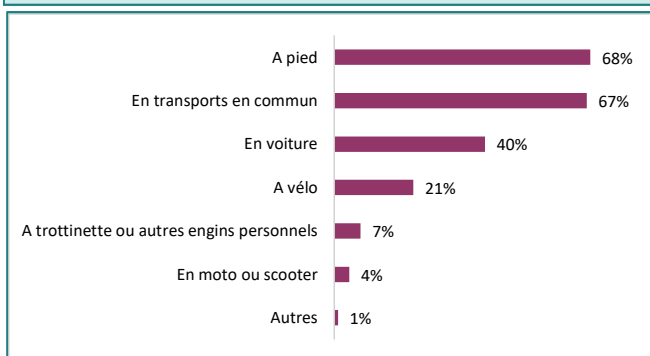
Une **forte asymétrie des perspectives** existe entre les deux types d'utilisateurs : les utilisateurs de trottinettes électriques s'estiment comparables aux autres usagers (confiance, dangerosité) alors que les automobilistes sont défiant par rapport aux utilisateurs de trottinette, leur attribuant à la fois une dangerosité élevée et une faible confiance, inférieure aux cyclistes.

Les utilisateurs de trottinettes électriques, comparés aux automobilistes, jugent moins graves et moins fréquents les situations dans lesquelles une trottinette électrique est la cause d'un presque accident pour un autre usager, en particulier pour les piétons. Cet **écart d'appréciation** est plus marqué pour la fréquence des situations que pour leur gravité.

Sécurité routière auprès des étudiants

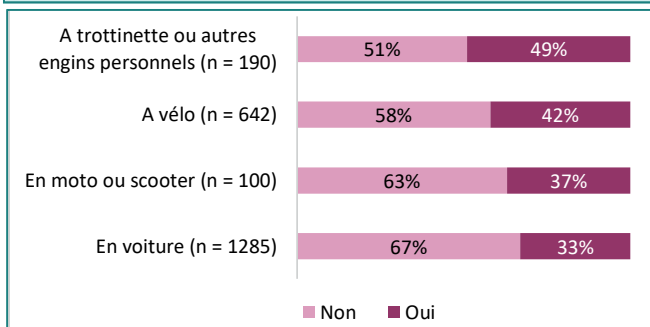
Equipe	La Mutuelle des Etudiants (LMDE) CSA – Enquête nationale sur la santé des étudiants
Achèvement	Mai 2022
Méthodologie	Enquête en ligne réalisée en 2022 auprès de 3 255 étudiants âgés de 15 à 30 ans. Echantillon redressé selon les données de l'Insee sur les variables de sexe, âge et région.
Périmètre	France
Mots clés	Etudiants, enquête

Modes de déplacement des étudiants



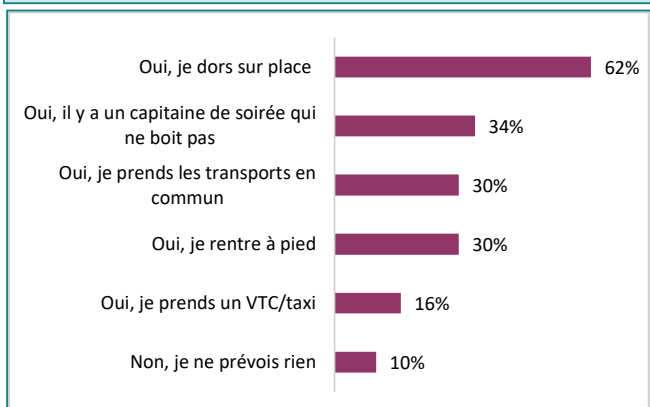
Source : Enquête nationale sur la santé des étudiants, LMDE, 2022

Besoin de rappel des règles de circulation



Source : Enquête nationale sur la santé des étudiants, LMDE, 2022

Anticipation de retour en cas de soirée alcoolisée



Source : Enquête nationale sur la santé des étudiants, LMDE, 2022

La Mutuelle des Etudiants réalise depuis 2005 des enquêtes nationales visant à mieux connaître les besoins de la population étudiante en termes de santé, d'accès et de recours aux soins. La 6^{ème} enquête réalisée en 2022 s'intéresse par ailleurs à la mobilité des étudiants et à leurs comportements à risque.

Etat de santé des étudiants

91 % des étudiants déclarent un **état de santé global positif**. Cependant, 44 % sont insatisfaits à l'égard du sommeil, le stress en étant la principale raison (66 %). Durant les 12 derniers mois, 82 % des répondants ont eu au moins un symptôme dépressif et 36 % des pensées suicidaires. 1 étudiant sur 2 n'en a pas parlé. 17 % prennent des médicaments pour aller mieux (somnifères, anxiolytiques, antidépresseurs).

Consommation d'alcool et de stupéfiants

56 % des jeunes ne consommeraient de l'alcool pas plus d'**une fois par mois (30 %)** voire **jamais (26 %)**. 66 % prennent de l'alcool lors de moments festifs, 23 % pour se détendre, 6 % pour faire comme les autres, 5 % pour surmonter des difficultés et 3 % pour mieux dormir. **24 %** des jeunes déclarent avoir pris un produit **stupéfiant au moins une fois** au cours des 12 derniers mois. 18 % prennent du cannabis ; 14 % du CBD ; 5 % du protoxyde d'azote et 6 % d'autres substances psychoactives. 34 % des étudiants prennent des stupéfiants pour se détendre, 33 % lors de moments festifs, 15 % pour mieux dormir, 13 % pour surmonter des difficultés et 6 % pour faire comme les autres.

Comportements lors des déplacements

Les étudiants se déplacent majoritairement **à pied (68 %)** et/ou en **transports en commun (67 %)**. 40 % prennent la voiture. 10 % des étudiants ont des comportements à risque lors de leurs déplacements (hors transports en commun). **6 %** consomment de **l'alcool avant de conduire** et **5 %** des **stupéfiants**. 87 % des étudiants portent un casque en 2RM mais 35 % des utilisateurs d'EDP n'en portent pas, de même que 33 % des cyclistes.

Rappel des règles de circulation

Les étudiants ont majoritairement une **bonne connaissance** des règles de circulation (93 % des conducteurs et 85 % des usagers d'engin personnel). **Cependant, 33 % des conducteurs aimeraient un rappel : via les réseaux sociaux (52 %), des posters /affiches (48 %) ou des modules en lignes (40 %).**

Anticipation des soirées alcoolisées

90 % des étudiants anticipent leur retour lorsqu'ils prévoient une soirée. 62 % des étudiants dorment sur place ou à proximité, 34 % désignent un capitaine de soirée et 30 % prennent les transports en commun.

Rapport à la règle et légitimité perçue (2RLP)

Equipe	Institut Catholique de Lille (A. Piermatteo) ; Université Gustave Eiffel (L. Carnis, M.A Granié)
Achèvement	2023
Méthodologie	Questionnaire en ligne
Mots clés	Légitimité et internalisation des règles

Dimensions de la légitimité perçue

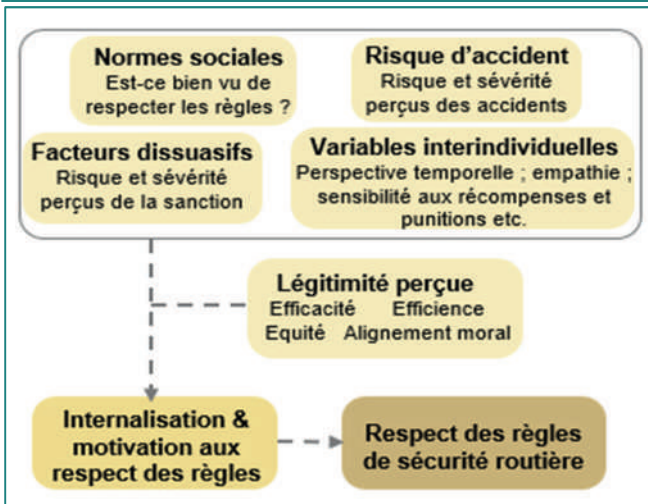
Efficacité : la règle répond au problème posé

Efficience : la règle répond de manière adaptée

Alignement moral : les valeurs portées par la règle sont partagées

Équité : la règle traite de manière équitable ceux qui en sont la cible (conception de la règle)

Présentation schématique des relations entre les variables étudiées pour expliquer le respect des règles

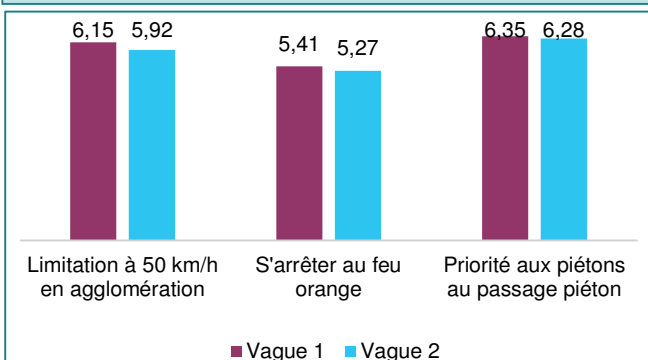


Source : schéma adapté d'un rapport de l'étude

Le recueil des données

Un questionnaire en ligne a été diffusé en 2 vagues à 10 jours d'intervalle auprès de 1 500 usagers de la route. La 1^{ère} vague portait sur les variables interindividuelles (l'empathie, la perspective temporelle, la légitimité perçue des règles) tandis que la 2^{ème} interrogeait la légitimité perçue de 3 règles de circulation détaillées dans le graphique ci-dessous.

Légitimité perçue des règles de sécurité routière (score de 1 à 7 – échelle de Likert)



Cette étude s'est intéressée aux mécanismes expliquant le respect des règles de sécurité routière par les usagers, pour ensuite essayer d'induire un changement comportemental grâce aux nudges.

Le principe de la légitimité perçue

Un individu respecterait davantage les règles de sécurité routière quand il les a internalisées (respecter car « c'est la bonne chose à faire »). Pour comprendre les facteurs favorisant l'internalisation des règles, les chercheurs ont investigué sa relation avec la légitimité perçue desdites règles ainsi que les facteurs influant cette légitimité : les **normes sociales** (comportement des autres usagers), les **facteurs dissuasifs** (les sanctions), le **risque d'accident** et les **variables interindividuelles** intrinsèques aux individus (système de valeurs : mettre en avant que les règles correspondent à nos valeurs et donc qu'il faut les respecter). La **confiance** dans les autorités chargées de l'application de la règle et les conditions de mise en œuvre sont primordiales ; il y a une attente de la part du contrôlé à ce que le contrôleur applique la loi, utilise les procédures prévues par les textes, mais aussi fasse montre de respect, politesse et efficacité.

Appliqué aux règles de sécurité routière

L'étude a permis de mesurer la **légitimité perçue** par les Français de certaines règles de sécurité routière. De manière générale, les règles prises dans leur globalité sont **perçues comme légitimes**, comme l'atteste la note de 5,4 sur 7 (note moyenne des variables composant la légitimité et détaillées dans le schéma ci-contre). En outre, les règles de **l'arrêt au feu orange**, la **limitation à 50 km/h en agglomération** et la **priorité aux piétons** au niveau des passages piétons sont jugées légitimes par les Français, avec des notes respectives de 5,41, 6,15 et 6,35 sur 7 lors de la vague 1 de l'enquête.

L'évolution comportementale induite par les différents leviers d'action

Les chercheurs ont ensuite investigué des potentiels leviers d'action permettant d'améliorer la légitimité perçue des règles, donc leur internalisation pour *in fine* induire un changement comportemental. **L'empathie**, c'est-à-dire la capacité à comprendre les sentiments d'autrui, serait notamment un levier. En outre, les Français seraient **sensibles aux réglementations**, ce qui traduit une attitude positive envers l'ordre et sa nécessité pour un bon fonctionnement de la société. Enfin, le projet a permis de concevoir un **nudge** visant à renforcer la légitimité perçue des limitations de vitesse. Les messages de communication conçus jouent sur des leviers divers. Les messages les plus intériorisés sont ceux insistant sur **l'efficacité** et **l'équité** de la règle. A l'inverse, insister sur la **norme sociale** crée un rejet de la part des conducteurs initialement réfractaires à la règle.

Les stages de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants et de sensibilisation à la sécurité routière (STAGEVAL)

Organismes	Université de Strasbourg ; Cour d'Appel de Colmar ; MILDECA
Achèvement	2023
Périmètre	Cour d'Appel de Colmar
Mots clés	Stages « routes » et « stupéfiants », évaluation, sanction

Observation au sein des stages

Les chercheurs ont participé à des sessions de stages « routes » et « stupéfiants ». Les stagiaires ont quant à eux répondu à des questionnaires avant et après le stage. Les chercheurs ont collecté environ 240 réponses dans les stages « routes » et 370 pour les stages « stupéfiants ».

Les infractions commises ayant conduit à participer aux stages de sensibilisation à la sécurité routière

Nature de l'infraction	Part
Conduite sous l'emprise d'état alcoolique (> 0,8g/L)	57%
Conduite après usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants	20%
Blessures involontaires avec incapacité n'excédant pas 3 mois	8%
Excès de vitesse d'au moins 50 km/h	6%
Conduite d'un véhicule sans permis	2%

Source : Rapport final de l'étude STAGEVAL

Les attentes des participants aux stages de sensibilisation à la sécurité routière (choix multiple)

Principales attentes	Part
Remise en question/ améliorer son comportement	27%
Sensibilisation aux dangers routiers	23%
Pas d'attentes	18%
Application de la peine	17%
Repasser/ Récupérer le permis	13%
Informations sur les dangers de l'alcool/ drogues au volant	11%

Source : Rapport final de l'étude STAGEVAL

L'impact des stages de sensibilisation à la sécurité routière sur les répondants

Ce stage leur a permis de ...	note moyenne (0 à 5)
Se poser des questions sur eux-mêmes et leurs habitudes	3,5
Rappeler des choses oubliées	3,31
Réfléchir à leur style de vie	3,17
Prendre conscience des risques de la route	3,46
Changer leur façon de conduire	3,07

Source : Rapport final de l'étude STAGEVAL

Les stages de sensibilisation, nés à la fin des années 1990, constituent une réponse pénale pédagogique et responsabilisante. D'après les chiffres du ministère de la Justice, environ 38 000 stages de sensibilisation à la sécurité routière (dits stages « routes ») et 11 000 stages de sensibilisation aux stupéfiants (dits stages « stupéfiants ») ont été menés en 2020 par des organismes conventionnés.

Le projet STAGEVAL évalue l'impact des stages sur les **comportements routiers** à risque visés par ces stages.

Profil des stagiaires

Au sein de l'échantillon étudié, les stagiaires ont en moyenne 5,5 points sur leur permis. 57 % d'entre eux suivent un stage à la suite d'une conduite sous l'emprise d'alcool. 23 % ont déjà fait un stage de récupération de points. Les stagiaires sont de **gros rouleurs** puisqu'ils parcourent en moyen 36 000 kilomètres par an, contre 12 000 kilomètres seulement pour la moyenne de France métropolitaine.

Ces stagiaires **ne s'estiment pas dangereux** (auto-évaluation de leur dangerosité à 1,5 sur 5), et la transgression des règles de conduite diminue avec l'âge.

L'évaluation des stages par les participants

Les participants ont pu donner leur avis sur les thèmes abordés lors des stages. Les stagiaires ayant participé aux stages « route » estiment que les sujets les plus intéressants sont, par ordre décroissant, l'**alcool** (41 % des répondants), la **sécurité routière** (20 %), tous les sujets (15 %) et la **vitesse** (12 %).

S'agissant des stages « stupéfiants », 88 % des participants se disent très satisfaits ou plutôt satisfaits, quand seulement 11 % s'estiment plutôt insatisfaits et 1 % très insatisfaits.

L'impact des stages sur les comportements

L'effet des stages « routes » sur les comportements apparaît relativement **positif**. Les participants estiment notamment que ce stage a permis de leur rappeler des éléments oubliés (note de 3,31 sur 5) et de leur faire **prendre conscience des risques routiers** (3,46 sur 5). Le stage aurait même contribué à **changer leur manière de conduire** (3,07 sur 5). Parmi les thèmes abordés, les **risques liés à la vitesse** et les **rappels sur la consommation d'alcool à ne pas excéder** selon les caractéristiques du conducteur (genre, poids, etc.), sont les plus efficaces pour faire évoluer leur comportement.

Les stages « stupéfiants », quant à eux, ont fait prendre conscience des risques de la consommation sur la santé et la vie sociale pour 58 % des répondants. Ils ont même eu un **effet sur l'arrêt ou la diminution de la consommation** de 78 % des participants.

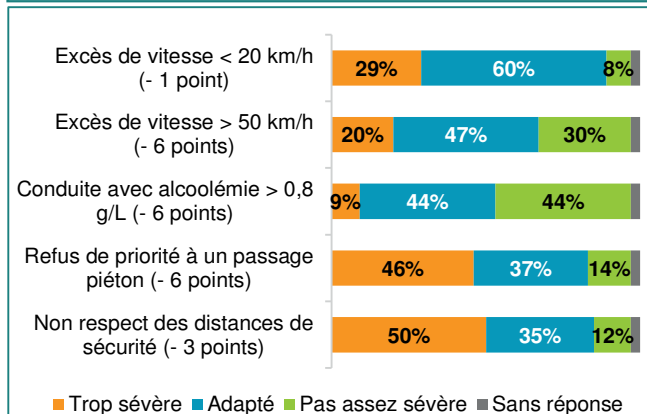
Evaluation du permis à points

Instauré en France à partir de 1992, le permis à points est un outil de lutte contre les infractions routières complémentaire des amendes financières.

Une enquête réalisée auprès des français

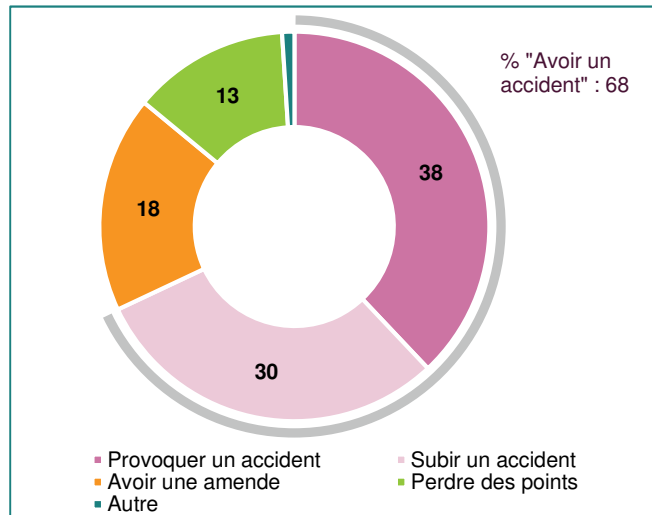
En 2020, l'institut IPSOS a réalisé un sondage en ligne auprès de 5 000 Français, portant sur la perception du permis à points et sur leurs comportements routiers.

Perception de la sévérité du barème de points pour diverses infractions



Source : Enquête IPSOS, 2020

Raison principale/ crainte évoquée par les conducteurs pour justifier leur bonne conduite



Source : Enquête IPSOS, 2020

Le projet *Accidentalité et comportements des conducteurs infractionnistes* conduit par le Cerema et subventionné par la DSR, approfondit l'enquête IPSOS de 2020 en étudiant les liens entre accidentalité, historique d'infractions et de pertes de points des individus, à partir du Fichier national des permis de conduire (FNPC).

Tout usager obtenant son permis de conduire dispose de 6 points, pour progressivement atteindre 12 points 2 ou 3 ans plus tard selon la modalité de passage de l'examen du permis de conduire. Certaines infractions entraînent des pertes de de 1 à 6 points.

Comparaison internationale

Les effets du permis à points en Europe sont assez bien documentés. Des travaux conduits chez nos voisins ayant également adopté le dispositif suggèrent qu'il entraîne une baisse de l'accidentalité et de la mortalité routières. En Allemagne, il contribue à une baisse annuelle moyenne de -1 % du nombre de victimes depuis son instauration en 1974. En Irlande, il a contribué à des baisses respectives de la mortalité et du nombre de blessés de -10 % et -20 % après la première année de mise en place (Aparicio Izquierdo, Arenas Ramírez, Mira McWilliams, & Páez Ayuso, 2011). En Italie enfin, après deux ans d'observation, il avait contribué à réduire la mortalité de -30 % et l'accidentalité de -9 % (De Maria, Scoppa, & Falcone, 2010).

Efficacité du permis à points perçue par les Français

D'après le sondage IPSOS mené en 2020 sur l'opinion et la perception de l'efficacité du système à points, ce dernier est jugé **juste** par **66 %** des Français, et **efficace** pour limiter les accidents par **55 %** d'entre eux. **60 %** des Français considèrent qu'il a contribué à la **baisse de l'accidentalité** et à **l'amélioration de la conduite**. Parmi les répondants ayant connu le permis sans points (donc avant 1992), 87 % affirment être plus respectueux du code de la route depuis la mise en place du permis à points. Les conducteurs ayant eu leur permis après l'apparition des points sont davantage convaincus de son efficacité que les autres.

S'agissant du nombre de points perdus par type d'infractions, 44 % considèrent que le barème pour les infractions liées à l'alcool manque de sévérité et 50 % estiment qu'il est trop sévère pour le non-respect des distances de sécurité.

Impact sur leur comportement

68 % des conducteurs estiment que la **peur d'avoir un accident** est la principale **cause** de leur **bonne conduite**. Seuls 13 % des personnes interrogées évoquent la peur de perdre des points comme raison principale. 72 % affirment en outre que l'absence du système à points n'impacterait pas leur comportement de conduite (seulement 55 % chez les personnes ayant moins de 10 points restants).

Mais l'expérience d'une **perte de point(s)** joue un rôle **responsabilisant** : deux-tiers des conducteurs ayant perdu des points affirment être **plus respectueux** du code de la route, immédiatement après la perte de points et cette amélioration est en outre **durable** dans le temps pour **75 %** d'entre eux.

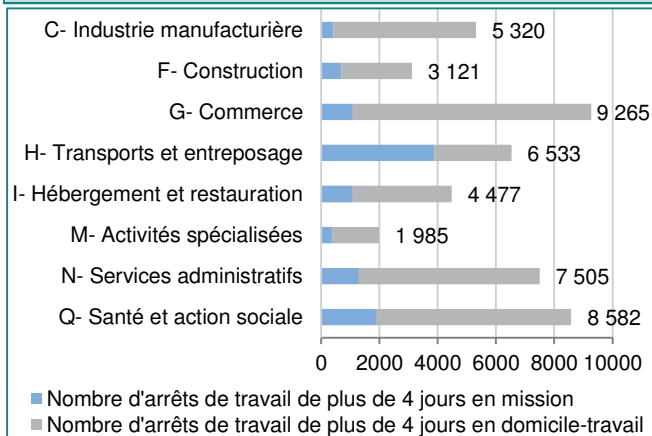
Le risque routier professionnel par secteurs d'activité

Données et indicateurs

Les données 2021 de la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie (CNAM) comprennent le nombre d'indemnisation des accidents du travail et des accidents de trajet des salariés affiliés au régime général de sécurité sociale. Ces données sont disponibles par secteurs d'activité tels que définis par la nomenclature des activités françaises de l'INSEE.

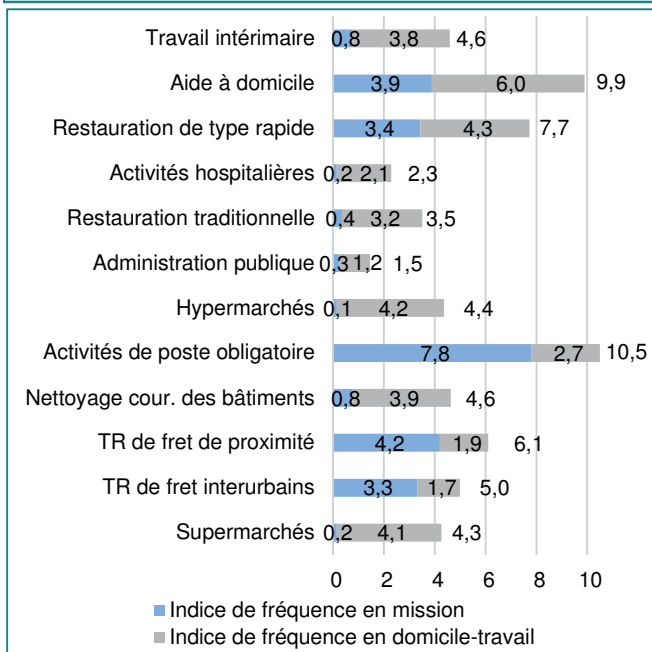
Pour estimer les secteurs d'activité les plus touchés par le risque routier professionnel, 2 indicateurs sont considérés : le nombre d'arrêts de travail d'au moins 4 jours (AT) pour une victime d'un déplacement en trajet domicile-travail ou de mission et l'indice de fréquence (IF) qui est le nombre d'AT rapporté à 1 000 salariés du secteur.

Nombre d'arrêts de travail (AT) de plus de 4 jours causés par un accident lié au travail pour les principaux secteurs d'activité



Source : CNAM, données 2021

Indice de fréquence (IF) pour les 12 sous-secteurs d'activité avec le plus fort volume d'arrêts de travail (AT) de plus de 4 jours



Source : CNAM, données 2021

En 2021, 56 390 personnes ont été victimes d'un accident de la route lié à leur travail d'après la CNAM¹ entraînant 5 millions de jours d'arrêt de travail (AT). Les accidents de la route lors des déplacements domicile-travail ou des trajets de mission constituent 35 % des accidents mortels liés au travail.

Un risque important pour les salariés du secteur transports et entreposage

Structurellement plus exposé, le secteur d'activité **transports et entreposage** présente un indice de fréquence (IF) des accidents routiers liés au travail **presque deux fois supérieur à la moyenne des autres secteurs** en 2021 (5,6 contre 2,5) pour un volume de 6 533 AT. Les accidents routiers lors des trajets de mission sont plus fréquents dans ce secteur d'activité avec un IF près de 8 fois supérieur à la moyenne (3,4 contre 0,4).

Le plus grand nombre d'AT (1 259) concerne les activités de **poste dans le cadre d'une obligation de service universel** avec un IF très fort de 10,5. Le risque des salariés des **transports urbains et suburbains de voyageurs** est lui aussi très important (IF à 11,0) mais concentre moins d'AT (742). Le **transport routier de marchandises**, comprenant le transport de fret de proximité et interurbain, compte 2 223 AT avec un IF dans la moyenne du secteur (5,5).

D'autres secteurs plus touchés au regard du volume d'arrêts de travail

Considérant le volume d'arrêts de travail, le secteur du **commerce** (9 265), puis celui de la **santé et de l'action sociale** (8 582) et celui des **activités de services administratifs et de soutien** (7 505) sont très concernés par le risque routier professionnel. L'IF de ces secteurs est plus faible que celui des transports mais se situe au-dessus de la moyenne de l'ensemble des salariés (respectivement 3,0, 3,8 et 3,8 contre 2,7 en moyenne).

Certains sous-secteurs sont particulièrement touchés par le risque routier professionnel. C'est le cas des salariés travaillant en **hyper et supermarchés** dont l'IF est de 4,3 pour un volume total de **2 326 AT**. Pour le secteur de la santé et de l'action sociale, le plus grand nombre d'AT (**2 064**) concerne les **aides à domicile** qui ont un **risque très élevé** (IF avoisinant les 10). L'IF des **ambulanciers** est de 7,9 (dont 5,4 pour mission), bien supérieur à la moyenne mais avec un nombre d'AT relativement moindre (490). A contrario, le risque lié aux **activités hospitalières**, qui concentrent 1 690 AT, est plus faible que la moyenne (2,3 contre 2,7). Le **travail intérimaire** est la **principale source d'AT** (3 643) avec un IF de 4,6. Enfin, l'IF de la **restauration rapide** est **élevé** (7,7 dont 3,4 pour mission) et le nombre d'AT est important (1 923).

¹Source : <https://travail-emploi.gouv.fr/sante-au-travail/ressources-utiles/article/risque-routier-professionnel-des-chiffres-cles-pour-sensibiliser-a-la-premiere>

Accidentalité des tracteurs agricoles

Equipe	Nicolas Dubos, Laurent Dodet, Tatiana François (Cerema Normandie-Centre, le Grand-Quevilly)
Achèvement	2023
Méthodologie	Analyse des données BAAC
Périmètre	France
Mots clés	Tracteurs agricoles, accidentalité, enjeux spécifiques

Un contexte particulier

La conduite sans permis des engins agricoles de moins de 2,5 m de large est possible dès 16 ans sur des routes ouvertes à la circulation publique et sous certaines conditions. Or, les engins ont beaucoup évolué, avec des vitesses de plus en plus élevées. La Caisse Centrale de Mutualité Sociale Agricole (CCMSA) et le Ministère de l'Agriculture et de la Souveraineté Alimentaire (MASA) ont souhaité mieux objectiver la mortalité des jeunes au volant de ces engins.

Cette étude a été commanditée par la CCMSA et le MASA au Cerema.

L'étude nationale des enjeux liés à l'accidentalité des tracteurs agricoles vise notamment à objectiver l'impression d'une implication grandissante des jeunes dans les accidents de la route et à éclairer les besoins d'évolution de la réglementation relative notamment à la vitesse et à l'apprentissage encadré de la conduite.

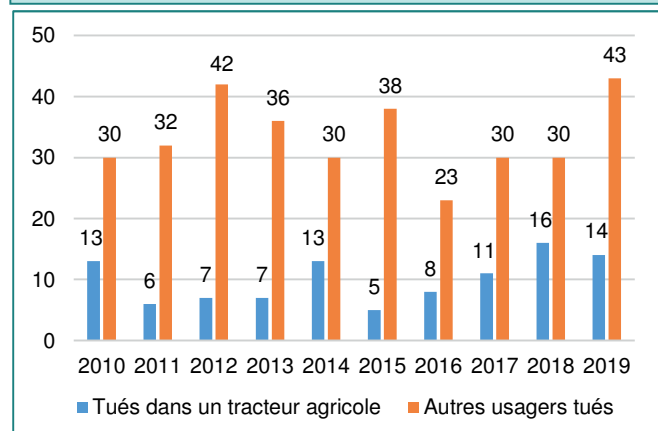
Une accidentalité en hausse

L'analyse porte sur la période 2010-2019 pendant laquelle 2 096 accidents impliquant un tracteur agricole ont été recensés dans le BAAC.

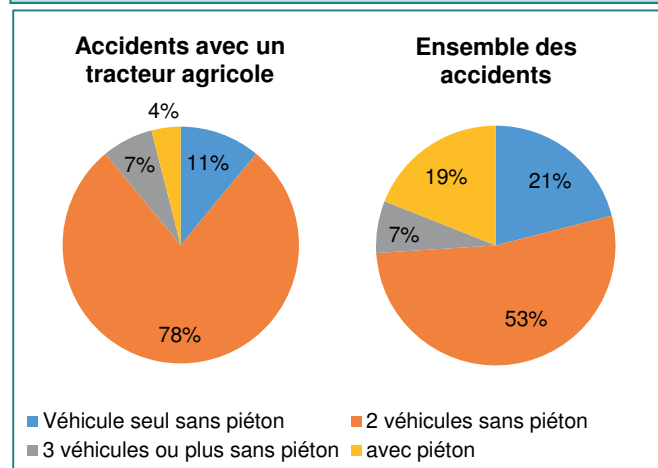
210 accidents impliquant un tracteur agricole sont enregistrés par les forces de l'ordre en moyenne chaque année, faisant 40 tués et 223 blessés, soit **moins de 0,4 % de l'ensemble des accidents mais plus de 1,2 % des tués**. Les usagers de tracteurs agricoles représentent un quart des tués dans ces accidents.

Le nombre d'accidents impliquant un tracteur agricole a augmenté de 2,5 % entre 2010 et 2019 alors que l'accidentalité globale a baissé de 17 % sur la même période. **Le nombre de tués dans les accidents impliquant un tracteur agricole a lui augmenté de 33 %** alors que la mortalité globale a diminué de 19 %. **Entre 2016 et 2019, une forte hausse est observée.**

Nombre de tués par an dans les accidents impliquant un tracteur agricole



Répartition des accidents selon le nombre de véhicules et de piétons impliqués 2010-2019



Des enjeux propres aux tracteurs agricoles

Cette accidentalité est fortement liée aux caractéristiques de l'activité agricole. **Elle se concentre de juin à octobre** (63 % des accidents), principalement sur les **routes départementales** (77 % des accidents). **Le facteur vitesse est présent dans seulement 3 % des accidents** impliquant un tracteur agricole, contre 15 % pour l'ensemble des accidents.

D'autres enjeux spécifiques ressortent de l'analyse comme une **prédominance des accidents sans piéton et avec une collision impliquant un seul autre véhicule** (78 % contre 53 % sur l'ensemble des accidents), **en particulier pour une collision avec une moto lourde** (un tiers des tués dans ces accidents). Les accidents surviennent plus souvent **en courbe** (25 % contre 17 %) et **en pente** (27 % contre 19 %), ainsi qu'en manœuvre de **tourne-à-gauche** (26 % contre 14 %). **L'alcool et les stupéfiants sont très peu retrouvés pour les conducteurs de tracteurs agricoles dans les accidents mortels** (6 % et 1 % contre 25 % et 6 % dans l'ensemble des accidents mortels). **La mortalité en tracteurs agricoles concerne principalement les usagers âgés de 55 à 74 ans** (43 % des tués contre 18 % pour l'ensemble), et beaucoup moins les jeunes (7 % des tués de 15 à 19 ans contre 9 % pour l'ensemble).

Une analyse détaillée a été menée sur un échantillon de 100 procédures d'accidents parmi les 448 accidents impliquant un tracteur agricole sur la période 2019-2020. Dans les cas de collision avec un tiers, **le conducteur du tracteur n'a pas vu l'antagoniste dans au moins 45 % des cas**.





Annexes

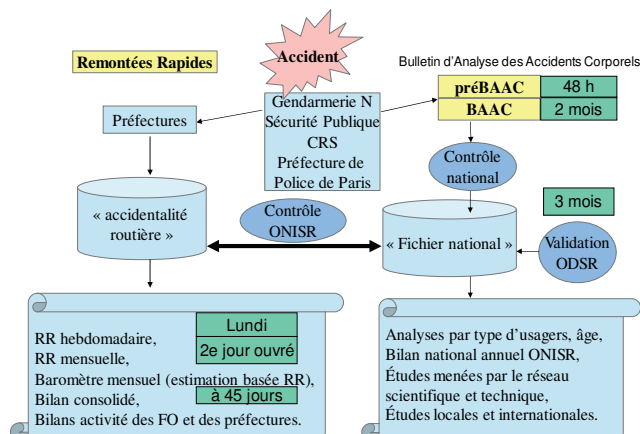
Le fichier national des accidents corporels (BAAC)	178
La gravité des lésions et des séquelles	180
Les grandes dates de la sécurité routière	181
Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD	184
Les séries longues du BAAC	188
Les données estimées du nombre de blessés	192
Les données brutes du BAAC	194
Glossaire et sigles	200
Bibliographie	202

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION 2017

[illegible]

Le fichier national des accidents

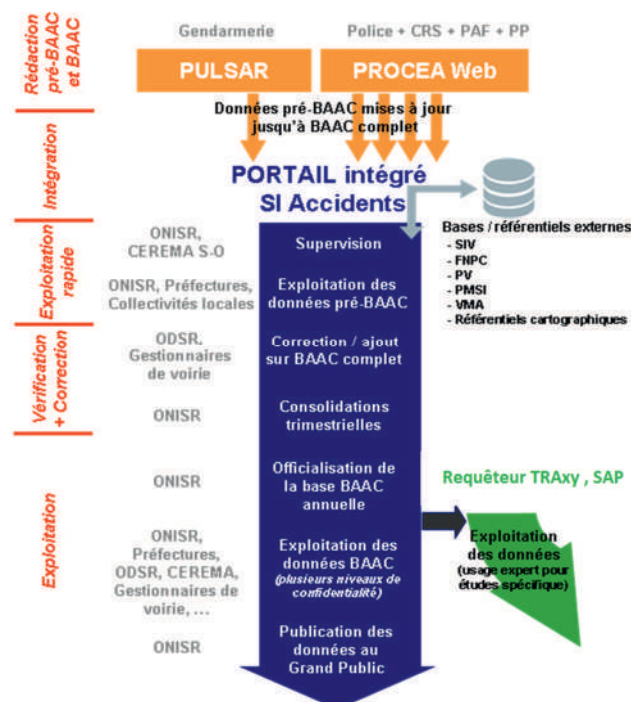
Organisation de la collecte et de l'exploitation des données de l'accidentalité en 2022



Evolution des systèmes d'information

L'instruction ministérielle du 18 avril 2017 organise le rapprochement des deux chaînes de remontées de données. Les modalités d'envoi des fichiers BAAC sont modifiées ainsi : depuis le 1^{er} janvier 2018, un pré BAAC (début d'enregistrement du BAAC) doit être rédigé dès les 48 heures qui suivent un accident et mis à jour par les forces de l'ordre jusqu'à devenir un BAAC dans les deux mois après l'accident.

Depuis février 2018 pour la Gendarmerie nationale, avril 2018 pour les CRS et la Sécurité Publique, et août 2018 pour la Préfecture de police de Paris, une synchronisation des systèmes d'information permet l'envoi quotidien des pré BAAC-BAAC dans TRAx, le nouveau système d'information de l'ONISR.



L'ONISR assure l'administration du fichier national des accidents de la route, enregistrés par les forces de l'ordre (FO). Ses missions sont régies par le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au Comité interministériel de la sécurité routière et le décret n° 2013-728 du 12 août 2013 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'intérieur. Il travaille en toute indépendance, garant de la qualité statistique des données, dont certains indicateurs sont labellisés par l'Autorité française de la statistique publique (voir page 6). Les données non labellisées sont repérées par un astérisque (*). Dans le cadre de l'ouverture des données numériques, les données n'ayant pas un caractère confidentiel lié à l'enquête sont accessibles sur le site www.data.gouv.fr.

Enregistrement des accidents

Les forces de l'ordre intervenant sur les accidents corporels de la circulation transmettent via les préfectures des « remontées rapides » (RR). L'ONISR assure ainsi des suivis hebdomadaires et mensuels par département et publie le baromètre mensuel de l'accidentalité, première estimation de l'accidentalité à partir des écarts entre les RR et les données du BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) de l'année précédente.

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre doit faire l'objet d'une fiche BAAC, saisie au niveau local dans PROCEA Web pour les services de police, et PULSAR BAAC pour la gendarmerie nationale. Ces logiciels envoient toutes les nuits les mises à jour des fichiers pré-BAAC puis BAAC dans le système d'information national **TRAx** (Trafic Route Accident, coordonnées xy). Les évolutions logicielles améliorent l'efficacité de la chaîne de recueil et la géolocalisation des accidents, mais en phase de rodage des nouveaux logiciels la qualité de certains champs a pu être affectée certaines années. La fiche BAAC décrit la situation de l'accident, les véhicules et les usagers impliqués. Elle ne comporte pas les identités des personnes impliquées dans les accidents.

Le Guide de production du fichier national des accidents corporels de la circulation routière peut être consulté sur le site www.onisr.securite-routiere.gouv.fr.

Consolidation des données

Au niveau national, le Cerema Sud-Ouest procède à un 1^{er} 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 observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) et certains gestionnaires de voirie assurent un 2^{ème} niveau de vérification et la correction d'anomalies de saisie, de champs non renseignés...

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

La gravité des lésions et des séquelles

Echelle de gravité des lésions

L'échelle AIS (*Abbreviated Injury Scale*, version 2005) est une classification internationale utilisée en traumatologie. Elle permet de coder chaque lésion selon son siège et sa nature et de lui attribuer un score de gravité allant de 1 (lésion mineure) à **6 (lésion mortelle)**. Ce score de **gravité immédiate**, appelé score AIS, prend en compte divers paramètres tels que le risque vital, la rapidité, la complexité et la durée attendue des soins. Grâce à cette classification, il est possible de calculer l'AIS maximal (MAIS), score de la lésion la plus grave chez une victime présentant plusieurs lésions. Les personnes considérées comme **gravement blessées ont un score supérieur ou égal à 3 (MAIS 3+)**¹.

Codification AIS (*Abbreviated Injury Scale*) : lésions les plus fréquentes par niveau de gravité AIS et en fonction de la région corporelle.

AIS	Gravité	Tête	Face	Cou	Thorax	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs, bassin	Peau
1	Mineure	Traumatisme crânien sans perte de connaissance	Plaies cutanées mineures	Contusion cervicale	Contusion costale	Contusion pariétale	Entorse cervicale	Contusion	Contusion	dermabrasions
2	Modérée	Traumatisme crânien avec perte de connaissance	Fracture maxillaire	Fracture os hyoïde	Fracture sternum	Contusion rate	Fractures apophyses transverses vertèbres lombaires	Fracture clavicule	Fracture péroné	Brulures 2è degré
3	Sérieuse	Fracture base crâne	Fracture de type Lefort III	Plaie mineure artère carotide	Fractures de 3 côtes et plus	Contusion hépatique	Fractures corps vertébraux lombaires	Fracture radius complexe	Fracture fémur	Brulures 2-3è degré
4	Sévère	Fracture complexe base crâne	Lefort III hémorragique	Plaie majeure artère carotide	Contusion pulmonaire bilatérale sévère	Plaie foie	Tétraparésie	Amputation bras	Fracture du bassin	Brulures 3è degré
5	Critique	Œdème cérébral sévère		Plaie artère vertébrale avec thrombose	Volet costal bilatéral	Rupture rate	Paraplégie		Fracture complexe du bassin	
6	Maximale	Destruction massive crâne et cerveau		Fracture larynx	Rupture aorte thoracique	Rupture foie	Section complète de moelle cervicale			Carbonisation totale

Echelle de gravité des séquelles

Adossé à l'AIS version 2005, l'indice de capacité fonctionnelle (FCI), défini par un processus itératif auprès d'un panel d'experts, permet de déterminer les lésions responsables de **déficiences fonctionnelles probables à 1 an**, et les classe selon un niveau de **1 (déficit total)** à 5 (absence de déficit). Le FCI est basé sur dix dimensions² : l'alimentation, l'excrétion, la sexualité, la déambulation, la préhension, la flexion et le levage, la vision, l'audition, la parole et la cognition. **La douleur n'en fait pas partie.**

Codification FCI (*Functional Capacity Index*) : lésions les plus fréquentes responsables de séquelles par niveau de déficience FCI et en fonction de la région corporelle.

FCI	Déficit fonctionnel	Tête	Face	Cou	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs/ bassin
1	Sévère	Pneumo-encéphalie			Amputation pénis	Tétraplegie	Amputation bras	Section nerf sciatique
2	Grave	Œdème cérébral	Lésion de l'oreille interne	Plaie artère vertébrale avec déficit neurologique	Rupture colon / rupture urètre	Arrachement racine nerveuse	Rupture plusieurs tendons de la main	Fracture articulaire plateau tibial
3	Modéré	Contusions cérébrales multiples	Oreille sap	Lésions cordes vocales	Rupture intestin grêle / plaie reins		Fracture articulaire olécrane	Fracture articulaire acétabulum
4	Léger		Lésion de l'oreille interne avec vertiges		Rupture veine iliaque	Contusion plexus brachial	Fracture articulaire du radius	Fracture malleole externe

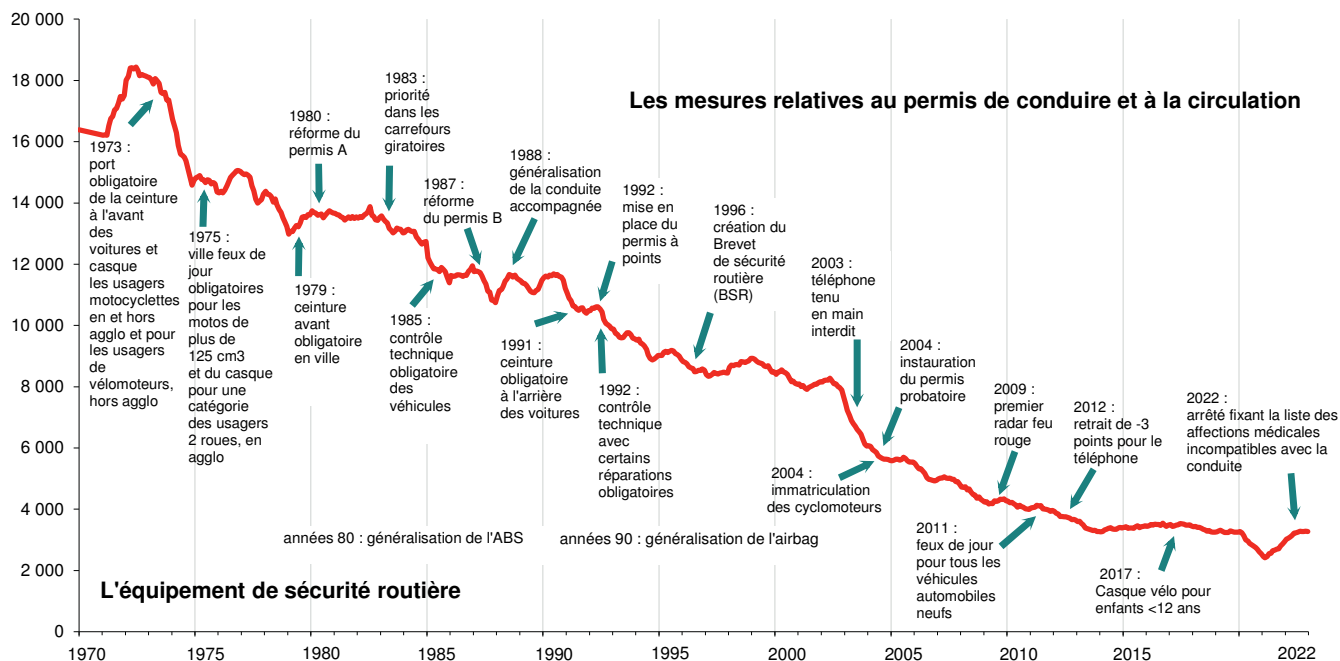
Source : Registre du Rhône

¹ Concernant la version 2005 de l'AIS : un certain nombre de lésions qui étaient d'AIS3 dans la version 1990 sont passées AIS2, conduisant à une diminution de la proportion de blessés MAIS3+ selon cette nouvelle définition.

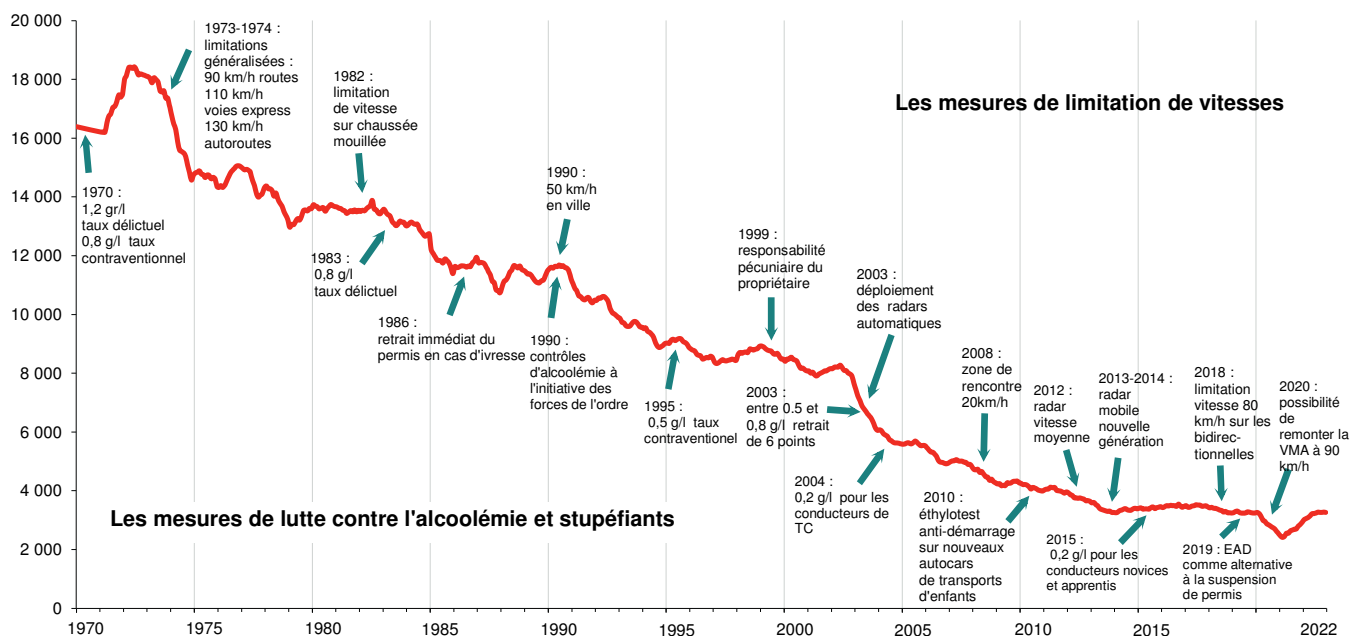
² L'échelle des séquelles adossée à l'AIS version 1990, l'Injury Impairment Scale (IIS), prenait en compte des éléments différents tels que les atteintes esthétiques ou la douleur. En particulier pour les accidents de la route, la lésion la plus fréquente chez les automobilistes, le « coup du lapin », ne présente pas de déficit fonctionnel (FCI=5) alors qu'elle est source de douleurs (IIS=1, séquelle mineure).

Les grandes dates de la sécurité routière

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2022 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2022 (moyenne glissante sur 12 mois)



1893 : Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour conduire des véhicules.

1899 : Décret du 10 mars réglementant la circulation automobile :
- vitesse maximale autorisée (VMA) de 30 km/h en rase campagne, 20 km/h en agglomération ;
- récépissé de déclaration de mise en circulation (carte grise) ;
- certificat de capacité pour la conduite des véhicules.

1917 : Création des premières auto-écoles.

1921 : Décret du 27 mai instaurant le Code de la route.

1922 : Le 'certificat de capacité devient 'permis de conduire'.

1949 : 19 sept. **Genève** : convention internationale sur la circulation routière et sur la signalisation routière (vigueur 1952).

1954 : Décret du 10 juillet portant règlement général sur la police de la circulation routière.

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

1959 : Ordonnance du 15 décembre permettant la sanction de conduite en état d'ivresse ou sous 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).

1968 : **Vienne** : convention internationale sur la circulation routière et sur la signalisation routière (vigueur. 1977).

1969 : VMA à 90 km/h pour les titulaires du permis < 1an.

1970 : **Mission interministérielle à la sécurité routière.**

• Loi du 9 juillet rendant obligatoire au 1^{er} oct. le contrôle de l'alcoolémie après une infraction ou accident, avec les seuils :
- 0,80 g/l de sang pour la contravention ;
- 1,20 g/l de sang pour le délit. 80 km/h pour les véhicules supérieurs à 19 tonnes et transports en commun ;
- 100 km/h pour les véh. équipés d'anti-blocage des roues ;
- 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang, 0,40 mg/l d'air expiré l'alcoolémie autorisée pour la conduite d'un véhicule.
• Équipement obligatoire de ceintures trois points aux places avant des véhicules neufs.

1972 : Décret du 5 juillet instituant le Comité interministériel de la sécurité routière (**CISR**) et le délégué interministériel à la sécurité routière (**DISR**).

1973 : Décret du 28 juin fixant la VMA à 110 km/h sur les routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.
• Arrêté portant obligation de port du casque pour les motocyclistes en/hors aggro et conduct. de vélomoteurs hors aggro.
• Arrêté portant obligation du port de la ceinture de sécurité hors aggro dans les véhicules automobiles récents (>1970).
• 1^{er} décembre : VMA à 120 km/h sur les autoroutes, et abaissement à 90 km/h sur l'ensemble des routes hors aggro.

1974 : Décret du 6 novembre fixant la VMA à 130 km/h sur les autoroutes, 110 km/h sur les routes à chaussées séparées, et 90 km/h sur les autres routes à partir du 9 novembre.

1975 : Port du casque obligatoire en vélomoteur en aggro.
• Port de la ceinture de sécurité obligatoire à l'avant des véhicules sur voies rapides urbaines, et en aggro de 22h à 6h.
• VMA 45 km/h imposée aux constructeurs de cyclomoteur.

1976 Obligation du port du casque hors aggro en cyclomoteur.

1979 : Port obligatoire de la ceinture à l'avant (véh> 1967).

1980 : Port obligatoire du casque en cyclomoteur.

1982 Direction de la sécurité et de la circulation routières.

• 13 juillet : Décision du CISR de lancer les programmes :

– **RÉAGIR** : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
– **OBJECTIF 10 %** : subventions accordées aux collectivités locales engagées à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et ayant atteint l'objectif fixé.

1983 : VMA par temps de pluie et autres précipitations : 110 km/h sur les autoroutes, 100 km/h sur routes à chaussées séparées, 80 km/h sur les autres routes.

• Limiteurs de vitesse obligatoires pour les PL > 1^{er} oct. 1983 :

– 100 km/h pour les véh. équipés d'anti-blocage des roues ;
– 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;
– 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes et TC ;
• Loi du 8 déc. 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 d'un véhicule. Délit ramené à 0,80 g/l au lieu de 1,20 g/l de sang.

1985 : Loi du 5 juillet pour améliorer la situation des victimes des accidents de circulation et accélérer l'indemnisation.

• Vitesse minimale de 80 km/h sur voie de gauche d'autoroute.

1986 : Contrôle technique pour les véh>5ans si transaction.

• Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite en état alcoolique.

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

1990 : VMA en agglomération à 50 km/h.

Port obligatoire de la ceinture de sécurité à l'avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1991 : Arrêté relatif à l'utilisation de systèmes de retenue pour les enfants dans les automobiles et extension pour les passagers de la ceinture de sécurité à l'arrière.

1992 Contrôle technique obligatoire pour les VT et VU< 3,5 t

• 1^{er} juillet : Mise en application du permis à points.

• VMA 50km/h tous réseaux si la visibilité est inférieure à 50 m.

1993 : Décret du 24 novembre créant l'Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du DISR.

1994 : VMA spécifiques pour les conducteurs novices à 80, 100 ou 110 km/h selon les axes routiers.

1995 : Décret du 29 août abaissant le taux contraventionnel de l'alcoolémie au volant de 0,7 g/l à 0,5 g/l.

1996 : Décret du 4 juillet sur l'accès à la conduite 2RM :

– accès progressif moto à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
– autorisation de conduire une moto de 125 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
– brevet de sécurité routière (jeunes>14 ans) pour le cyclo.

1999 : Décret du 3 mai pour apposer un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

2000 : **La sécurité routière est grande cause nationale.**

2001 : Décret du 27 août pour dépister les stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel.

• Décret du 28 août créant le Conseil national de la sécurité routière (**CNSR**).

2002 : **18 février** : Réunion du CISR.

• Décret du 30 avril : le conducteur de quadricycle léger à moteur doit avoir au moins 16 ans et le brevet de sécurité routière.

2003 : **9 juillet** : Réunion du CISR

• Loi du 3 février : dépistage de stupéfiants pour 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.

• 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 6 points du permis pour conduite avec une alcoolémie entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.

- 27 octobre : Inauguration du premier radar automatique.
- 31 octobre : Mise en place du contrôle automatisé.

2004 : 13 janvier et 7 juillet : Réunions du CISR.

- 1^{er} mars : Mise en application du permis probatoire.
- Seuil d'alcoolémie des conducteurs de TC à 0,2 g/l de sang.
- Décret du 6 décembre aggravant les sanctions pour les excès de vitesse > 50 km/h, et les minorant pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors agglomération.

2005 : 24 janvier et 1^{er} juillet : Réunions du CISR.

- 30 mars : Décret d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance (loi Perben II du 9 mars 2004).

2006 : 9 novembre : Réunion du CISR

- Loi du 5 janvier : 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 : Décret du 9 mai sur le permis de conduire permettant - 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 faute de points ;
- la possibilité d'obtenir, au terme d'un délai de six mois d'invalidation, un nouveau permis ;
- la possibilité de connaître à tout moment son capital de points à travers un accès sécurisé sur Internet.

2008 : 13 février : Réunion du CISR. Décret du 30 juillet :

- Zones de circulations particulières en agglomération (zones 30...) ;
- Prudence accrue du conducteur vers les plus vulnérables ;
- VMA pour les véhicules de transport de personnes ;
- L'obligation pour les cyclistes hors agglomération de revêtir un gilet rétro-réfléchissant de nuit et en cas de visibilité insuffisante.

2009 : 13 janvier : Réunion du CISR.

- Déploiement des premiers radars feux rouges.
- Arrêté instaurant l'apprentissage supervisé de la conduite.

2010 : 18 février : réunion du CISR.

- 25 novembre : transfert au ministre de l'Intérieur de la politique de sécurité et d'éducation routières.

2011 : 11 mai : réunion du CISR

- Loi du 14 mars d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure (**LOPSI 2**) :
 - Extension du cadre des dépistages de stupéfiants ;
 - Peine complémentaire de confiscation du véhicule
 - Le préfet peut immobiliser et mettre en fourrière un véhicule
 - l'autorité judiciaire peut conditionner le maintien du droit de conduire, pour l'auteur d'un délit alcool, à l'installation dans le véhicule d'un éthylotest anti-démarrage (EAD).
- Déploiement des premiers radars discriminants.

2012 : radars « passage à niveau » et « vitesse moyenne ».

- 27 nov : Installation du CNSR pour la période 2012-2015.

2013 : Décret 17 jan lève l'obligation de conduire 2 ans une moto < 35 kW pour les conducteurs ayant 21 ans au permis A. Premiers radars mobiles permettant le contrôle en circulation.

• Directive européenne facilitant les échanges transfrontaliers.

2014 : Arrêté du 4 août complétant la liste des mentions restrictives qui peuvent figurer sur le permis de conduire et permettant de limiter la conduite pour raisons médicales.

- Conduite accompagnée dès 15 ans au lieu de 16 avec épreuve pratique à 17 ans 1/2, conduite autonome à 18 ans.
- Premiers radars « double face ».

2015 : 2 octobre : réunion du CISR

- Plan d'action du 26 janvier du ministre de l'Intérieur.
- Décret du 24 juin abaissant le taux légal d'alcool à 0,2 g/l de sang pour les conducteurs en permis probatoire ou apprentissage, et portant interdiction à tous les conducteurs de porter à l'oreille un dispositif susceptible d'émettre du son, sauf surdité.
- Expérimentation 2 ans de la VMA à 80 km/h sur 81 km de RN.

- Possibilité pour les maires d'abaisser la VMA à moins de 50 km/h sur une grande partie de leur agglomération.

2016 : loi du 26 janv : dépistage stupéfiants possible pour tout conducteur, accompagnateur d'élève même hors accident.

- Suppression du bridage de la puissance des motos neuves, autorisation du débridage des motos équipées d'un ABS.

- 31 mai : obligation pour les 18 ans et + de détenir le permis A2 depuis au moins 2 ans et suivre une formation de 7 h pour obtenir le permis A (moto de puissance supérieure à 35 kW).

- Immobilisation du véhicule et placement en fourrière par les forces de l'ordre en cas de grand excès de vitesse.

- 18 novembre : création de l'amende forfaitaire délictuelle applicable aux délits de conduite sans pc et sans assurance.

- 31 décembre : extension des infractions constatables sans interception (radars ou vidéo verbalisation).

2017 : Obligation pour les chefs d'entreprise de signaler le conducteur ayant commis une infraction avec un véhicule de la société, sous peine d'amende.

- 23 janvier : Installation du CNSR pour la période 2017-2020.

- Expérimentation de la lecture automatisée des plaques d'immatriculation pour lutter contre le défaut d'assurance.

2018 : 9 janvier : réunion du CISR

- 1^{er} juillet : VMA à 80 km/h sur routes bidirectionnelles hors agglomération (90 km/h pour les créneaux de dépassement).

- Décret du 17 septembre portant notamment sur :

- Le préfet peut restreindre la conduite d'un auteur infractionniste alcool s'il n'est pas équipé d'un EAD.

- Augmentation de 4 à 6 points retirés en cas de non-respect des règles de priorité de passage accordées aux piétons.

2019 : Mise en place d'échanges transfrontaliers d'info sur les infractions routières avec l'Irlande, la Suède et Monaco.

- Décret du 21 août sur le droit de conduire avec EAD.

- Loi du 24 décembre d'orientation des mobilités (LOM) : les collectivités locales peuvent relever la VMA à 90 km/h après avoir recueilli l'avis de la commission dép. de sécurité routière.

2020 : Révision du permis de conduire pour les conducteurs tenant un téléphone en main et commettant en même temps une autre infraction au code de la route

- Allongement de 6 mois à 1 an de la durée maxi du droit à conduire avec un EAD alternatif à la suspension du permis.

- Les conducteurs en récidive d'infraction de conduite en état alcoolique ne pourront conduire qu'un véhicule équipé d'un EAD, avec suivi médico-psychologique.

- Interdiction de stationnement à moins de 5m en amont des passages piétons : les gestionnaires de voiries doivent réaliser les travaux de mise en conformité au plus tard fin 2026.

- 15 décembre : stratégie nationale du développement de la mobilité routière automatisée 2020-2022

2021 : Les poids-lourds et les véhicules de transport en commun doivent être équipés d'autocollants visibles signalant les angles morts des véhicules lourds.

- 30 mars : obligation de vendre des éthylotests à côté des boissons alcoolisées en vente libre ou sur internet.

- 02 août : Lancement d'une nouvelle expérimentation de la Circulation Inter-Files (CIF) pour les motocyclistes.

- 1^{er} novembre : loi Montagne rend obligatoire l'équipement de véhicules en pneumatiques hiver entre le 01/11 et 01/03 dans certaines zones montagneuses. 34 départements concernés.

2022 : 14 janvier : Amendement à la convention de Vienne ; décret du 21 juillet, si le système de conduite automatisée est conforme, la condition d'avoir un « conducteur » est satisfaite.

- Arrêté du 28 mars fixant la liste des affections médicales incompatibles ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions pour l'obtention du permis de conduire.

- 13 juin : arrêté intégrant dans le Code de la route de nouveaux panneaux de signalisation rappelant les distances de sécurité à respecter dans les tunnels.

Comparaisons internationales – Tableaux IRTAD

Vitesses maximales autorisées (VMA)

Pays	En agglomération	Routes hors agglomérations	Autoroutes
Afrique du Sud	60 km/h	100 km/h	120 km/h
Allemagne	50 km/h	100 km/h	Pas de limite, mais 130 km/h recommandé
Argentine	40 – 60 km/h Buenos Aires : 20 – 70 km/h	110 km/h	120 – 130 km/h
Australie	50 km/h (par défaut) 60-80 (artères principales) 40 km/h ou moins si nombreux piétons	100 ou 110 km/h	100 km/h par défaut, mais souvent porté à 110 km/h (voire 130 km/h dans le Territoire du Nord)
Autriche	50 km/h	100 km/h	130 km/h
Belgique	30 – 50 km/h	70 – 90 km/h	120 km/h
Bosnie Herzégovine	50 km/h	80 ou 100 km/h	130 km/h
Cambodge	30 – 40 km/h (2RM, tricycles) 40 km/h (véhicule de tourisme, PL)	60-70 (2RM) 90 km/h	pas d'autoroutes
Canada	40 – 70 km/h	80 – 90 km/h	100 – 110 km/h
Chili	50 km/h (ou moins selon la voie) 30 km/h près des écoles	90 km/h (cars en milieu rural, PL, transports scolaires) 100 km/h (VT et cars en interurbain)	120 km/h par défaut, varie jusqu'à 100 km/h sur certaines sections
Colombie	50 km/h	90 km/h	120 km/h
Corée du Sud	50 km/h	60 – 80 km/h	110 km/h (100 km/h en zone urbaine),
Costa Rica	40 km/h (sauf présence d'un panneau 50 km/h)	40 - 100 km/h (60km/h s'il n'y a pas de panneau)	pas d'autoroutes
Danemark	50 km/h (sections à 30, 40 ou 60 km/h)	70-80 km/h (exceptions à 90km/h)	110 ou 130 km/h
Espagne	20, 30 ou 50 km/h	80 ou 90 km/h	120 km/h
Etats Unis	Défini par chaque Etat	Défini par chaque Etat	55 – 80 mph (88 – 129 km/h) Défini par chaque Etat
Finlande	30 à 60 km/h	80 ou 100 km/h	100 ou 120 km/h
France	30 – 50 km/h	80 km/h ou 90 km/h (90 km/h sur créneaux de dépassements) 110 km/h sur 2x2 voies	130 km/h (110 km/h par temps de pluie ou pour les conducteurs novices)
Grèce	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Hongrie	50 km/h (sections à 30, 40, 60 ou 70 km/h)	90 km/h	130 km/h (110 km/h sur routes express)
Irlande	<=60 km/h (60 km/h sur artères principales, 30 km/h en agglomération)	80 km/h ou 100 km/h	120 km/h
Islande	50 km/h	90 km/h routes bitumées 80 km/h routes de graviers	pas d'autoroutes
Israël	30 ou 50 (70 km/h artères principales)	80, 90 km/h	100, 110, 120 km/h
Italie	50 km/h	70 – 90 km/h (110 km/h sur certaines 2x2 voies)	130 km/h ; 110 km/h par temps de pluie ; 100 km/h pour conducteurs novices ; jusqu'à 150 km/h si contraintes remplies
Jamaïque	50 km/h	50 km/h ou 80 km/h	70 km/h, 80 km/h ou 110 km/h
Japon	40, 50 ou 60 km/h	50 ou 60 km/h	100 km/h
Lituanie	50 km/h	90 km/h (70 km/h sur route de graviers et pour les conducteurs novices)	120 ou 130 km/h (110 km/h en hiver, 90 km/h pour les conducteurs novices)
Luxembourg	50 km/h	90 km/h	130 km/h (110 km/h par temps de pluie)
Malaisie	50 km/h	90 km/h	110 km/h
Maroc	60 km/h (30 km/h en zone résidentielle)	70, 80, 90, 100 km/h selon le type de véhicule	120 km/h maximum, varie selon le type de véhicule
Mexique	10 – 80 km/h (20 km/h près des écoles) 50 km/h (30 km/h près des écoles, hopitaux, parcs et centre historique, 5 km/h en zone piétonne)	60-110 km/h (60 sur réseau secondaire)	110 km/h
Moldavie	50 km/h (45 km/h pour les remorques et les camions-citernes)	90 km/h	pas d'autoroutes
Nigéria	50 km/h (30 km/h rues résidentielles)	80 km/h (distinctions selon le type de véhicule)	100 km/h (distinctions selon le type de véhicule)
Norvège	50 km/h (30 km/h rues résidentielles)	80 km/h	90, 100 ou 110 km/h
Nouvelle-Zélande	50 km/h (la VMA peut être inférieure ou supérieure sur certains axes)	100 km/h (la VMA peut être inférieure sur certains axes spécifiques)	100 km/h (110 km/h sur certaines sections)
Pays Bas	30 – 50 km/h	60 – 80 km/h	100 km/h entre 6h et 19, 100, 120 ou 130 km/h entre 19h et 6h
Pologne	50 km/h	90, 100 (120 km/h sur voie rapide)	140 km/h (120 sur voie rapide)
Portugal	50 km/h	90 km/h	120 km/h
République tchèque	50 km/h	90 km/h	130 km/h
Royaume-Uni	30 mph (48 km/h)	60 ou 70 mph (96 ou 113km/h)	70 mph (113 km/h)
Serbie	50 km/h	80 ou 100 km/h	130 km/h
Slovénie	50 km/h	90 km/h (110 km/h sur routes express)	130 km/h (110 km/h sur routes express)
Suède	30, 40 ou 50 km/h	60, 70, 80, 90 ou 100 km/h	110 km/h ou 120 km/h
Suisse	50 km/h	80 km/h	120 km/h (100 km/h sur routes express)
Uruguay	45 km/h	90 km/h	pas d'autoroutes

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2022.

Alcool et conduite – Seuils

Pays	Seuil d'alcoolémie - Général	Seuil d'alcoolémie - Conducteurs novices et conducteurs professionnels
Afrique du Sud	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs professionnels
Allemagne	0,5 g/l Conducteurs avec alcoolémie entre 0,3 et 0,5 g/l peuvent avoir un retrait de permis si leur capacité de conduire est réduite	0,0 g/l pour conducteurs de moins de 21 ans, conducteurs novices, conducteurs professionnels transportant des passagers ou des matières dangereuses
Argentine	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels 0,2 g/l pour les 2RM
Australie	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs novices 0,2 g/l pour conducteurs professionnels
Autriche	0,5 g/l	0,1 g/l pour cyclomotoristes de moins de 20 ans, conducteurs novices (moins de 3 ans), conducteurs de bus (>9 places) et poids lourds (>7.5 tonnes)
Belgique	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs professionnels (depuis janvier 2015)
Bosnie Herzégovine	0,3 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels et TC, apprentis conducteurs et instructeurs, moins de 21 ans, novices ou moins de 3 ans d'expérience
Cambodge	0,5 g/l	n.a.
Canada	0,8 g/l	0,4 g/l ou 0,5 g/l dans la plupart des provinces 0,0 g/l pour moins de 21 ans et les novices dans la plupart des provinces
Chili	0,3 g/l	n.a.
Colombie	0,2 g/l	n.a.
Corée du Sud	0,5 g/l	n.a.
Costa Rica	0,5 g/l	n.a.
Danemark	0,5 g/l	n.a.
Espagne	0,5 g/l	0,3 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels
Etats Unis	0,8 g/l (sauf un état à 0,5g/l)	0,4 g/l pour conducteurs professionnels 0,0 à 0,2 g/l pour conducteurs < 21 ans
Finlande	0,5 g/l	n.a.
France	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs de bus et car et pour les conducteurs novices
Grèce	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs professionnels, 2RM, conducteurs novices
Hongrie	0,0 g/l	n.a.
Irlande	0,5 g/l	0,2 g/l pour apprentis conducteurs, conducteurs professionnels ou novices
Islande	0,5 g/l	n.a.
Israël	0,5 g/l	0,1 g/l pour les conducteurs de moins de 24 ans, conducteurs professionnels ou novices
Italie	0,5 g/l	0,0 g/l pour les jeunes, les conducteurs professionnels ou novices
Jamaïque	0,8 g/l	n.a.
Japon	0,3 g/l	n.a.
Lituanie	0,4 g/l	0,0 g/l pour conducteurs novices, professionnels, et 2RM
Luxembourg	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels
Malaisie	0,8 g/l	n.a.
Maroc	0,2 g/l	n.a.
Mexique	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs professionnels 0,2 g/l pour conducteurs de motocycles
Moldavie	0,3 g/l	n.a.
Nigéria	0,5 g/l	0,2 g/l pour les novices et 0,0 g/l pour les conducteurs professionnels
Norvège	0,2 g/l	n.a.
Nouvelle-Zélande	0,5 g/l	0,0 g/l pour conducteurs de moins de 20 ans
Pays Bas	0,5 g/l (y compris pour les cyclistes)	0,2 g/l pour conducteurs novices (5 premières années)
Pologne	0,2 g/l	n.a.
Portugal	0,5 g/l	0,2 g/l pour conducteurs novices (3 premières années) et conducteurs professionnels (depuis 01 janvier 2014)
République tchèque	0,0 g/l	n.a.
Royaume-Uni	0,8 g/l (sauf Ecosse) et 0,5g/l en Ecosse	n.a.
Serbie	0,2 g/l	0,0 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels et 2RM
Slovénie	0,5 g/l	0,0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels
Suède	0,2 g/l	n.a.
Suisse	0,5 g/l	0,0 g/l pour novices (3 premières années) et conducteurs professionnels
Uruguay	0,0 g/l	n.a.

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2022.

Port de la ceinture de sécurité

Pays	Sièges avant		Sièges arrière	
	Date d'application	Taux de port en circulation (2021)	Date d'application	Taux de port en circulation (2021)
Afrique du Sud	2005 (véhicules immat. après le 01/01/2006)	4,5% (conducteur), 5% (passagers) (estimations données 2010)	2005 (véhicules immat. après le 01/01/2006)	---
Allemagne	1976	98% (conducteur), 98% (passagers)	1984	96%
Argentine	1995	55% (conducteur) (données 2018)	1995	20% (données 2018)
Australie	Années 1970	97% (données 2018)	Années 1970	96%
Autriche	1984	98% (conducteur), 99% (passagers)	1990	93%
Belgique	1975	95% (conducteur), 94% (passagers) (données 2022)	1991	81% (données 2022)
Bosnie Herzégovine	2006	---	2006	---
Cambodge	2007	28% (données 2016)	Projet de loi en cours d'élaboration	---
Canada	1976-1988	97,5% (données 2017)	1976-1988	95% (données 2015)
Chili	1985	86% (conducteur), 72% (passagers)	2002 (pour véhicules construits après 2002)	21%
Colombie	2002	67% (conducteur), 49% (passagers) (données 2022)	2004	---
Costa Rica	2014	71% (conducteur), 63% (passagers) (données 2020, routes nationales)	2014	36% (données 2020)
Corée du Sud	1990	96% (conducteur) et 86% (passagers) sur autoroute (2020)	2008 sur autoroutes, tous réseaux depuis 09/2018	37% sur autoroute (données 2020)
Danemark	Années 1970	97% (données 2020)	Années 1980	89% (données 2020)
Espagne	1974 hors agglomération 1992 en agglomération	90% (données 2012)	1992	81% (données 2012)
Etats-Unis	Oui sauf 1 Etat (<i>primary law</i> dans 34 Etats, <i>sec. law</i> dans 15 Etats)	91% (conducteur), 90% (passagers)	Varie selon les Etats	78%
Finlande	1975	97%	1987	90%
France*	1973 hors agglomération 1975 en aggro de nuit 1979 tout le temps	99,3% (hors aggro) 99,4% (traversées petites agglos) 99,7% (grandes agglos)	1991	Sur autoroute : 89% (adultes) 96% (enfants) Grandes agglos: 87% (adultes) 96% (enfants)
Grèce	1979	72% (passagers) (données 2022)	1993	56% (données 2022)
Hongrie	1976	89% (conducteur), 95% (passagers) (données 2019)	1993 hors aggro, 2001 aggro	40% (données 2019)
Irlande	1979	99% (conducteur), 98 (passagers)	1992	93%
Islande	---	91% en aggro, 96% hors aggro	---	86%
Israël	1975	93% conducteurs, 91% (passagers) (données 2019)	1995	71% (données 2019)
Italie	1988	87% (conducteur), 84% (passagers) (données 2022)	1994	32% (données 2022)
Jamaïque	1999	---	1999	---
Japon	1985	99% (conducteur), 76% (passagers)	2008	43%
Lituanie	---	98%	---	62%
Luxembourg	1975	90% (données 2015)	1992	76% (données 2015)
Malaisie	1978	87% (conducteur), 74% (passagers) (données 2016)	2009	15% (données 2016)
Maroc	1977 hors agglomération 2005 en agglomération	69% conducteur (autoroutes), 59-73% conduct et 55-65% passagers (agglo-hors aggro) (données 2018)	2005 hors aggro	36% (données 2018)
Mexique	2020 (nouvelle loi)	72% conducteurs, 66% passagers (en agglomération)	2020 (nouvelle loi)	44% (en agglomération)
Moldavie	2009	90% (estimation)	2009	---
Nigéria	1997 (appliqué depuis 2002)	85% (données 2017)	1997 (appliqué depuis 2016)	3% (données 2017)
Norvège	1975	98% (conducteur), 96% (passagers) (données 2019)	1985	96% (données 2014)
Nouvelle-Zélande	1972	97% (conducteur), 96% (passagers) (données 2016)	1979	92% (données 2014)
Pays-Bas	1975	96%	1992	82% (données 2010)
Pologne	1983	96%	1991	90%
Portugal	1978	96% (cond. pass., données 2017)	1994	77% (données 2017)
République tchèque	1966	96%	1975	88%
Royaume-Uni	1983	97% (conducteur), 97% (passagers) (données Grande Bretagne)	1989 (enfants); 1991 (adultes)	92% (données Grande Bretagne)
Serbie	1982	86% (conducteurs), 82% (passagers)	2009	20%
Slovénie	1977	95% (conducteur), 96% (passagers) (données 2018)	1998	78% adultes (données 2018)
Suède	1975	96%	1986, 1988 dispositifs enfants	94% (données 2017)
Suisse	1981	97% (conducteur), 96% (passagers)	1994	90%
Uruguay	2007	69% (conducteur) (données 2016)	2007	33% (données 2016)

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2022. / *ONISR, Observatoire des comportements de l'année 2022 (France métropolitaine), 2023

Port d'un casque de protection

Pays	Deux-roues motorisés		Cyclistes	
	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2021)	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2021)
Afrique du Sud	Oui	---	Oui	---
Allemagne	Oui	99% (conducteur), 99% (passagers) en agglo	Non	22,8% en agglo
Argentine	Oui	69% (conducteur), 42% (premier passager), 21% (passagers supplémentaires) (2018)	Oui	8% (données 2018)
Australie	Oui	99% conducteurs (estimation)	Oui	---
Autriche	Oui	99,8%	Oui pour les enfants jusqu'à 12 ans	40% ; 87% (enfants)
Belgique	Oui	99.9% (données 2022)	Non	---
Bosnie Herzégovine	Oui	---	Oui	---
Cambodge	Oui pour les 2RM > 49cm³, motos tractant une remorque et tricycles motorisés	---	Non	---
Canada	Oui	---	Dans certaines juridictions	---
Chili	Oui	95% (conducteurs), 87% (passagers)	Oui en agglomération	67% (données 2019)
Colombie	Oui	79% (conducteurs), 53% (passagers) (en agglomération, données 2022)	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	22% (en agglomération, données 2022)
Costa Rica	Oui	97% (conducteurs), 90% (passagers) (données 2020, routes nationales)	Non	---
Corée du Sud	Oui	0,84	Non	---
Danemark	Oui	95% (cyclos en agglomération) 100% (motos) (données 2020)	Non	48% en agglomération 80% (trafic scolaire)
Espagne	Oui	89% (données 2012)	Oui, hors agglomération pour tous. Obligatoire pour les enfants < 6 ans	---
Etats Unis	Pas de loi nationale. Oui tous 2RM pour 19 Etats, Oui certains 2RM pour 28, Non pour 3	65% (données 2016)	Oui pour certains âges dans 21 Etats et le District of Columbia	---
Finlande	Oui	99% (données 2019)	Non	0,5
France*	Oui (motos 1961 hors agglo et 1973 en agglo, cyclos 1976 hors agglo 1980 en agglo)	98% hors agglo 97% en agglo	Oui, pour les enfants < 12 ans depuis le 22/03/2017	Grandes agglos: 34% jours ouvrés, 33% le WE
Grèce	Oui depuis 1977	80% conducteurs 66% passagers (données 2022)	Non	---
Hongrie	Oui (motos en 1965, cyclos en 1997 hors agglo et 1998 en agglo)	99% (Budapest), 97% hors agglo (données 2019)	Non	18% (Budapest), 4,5% hors agglo, (données 2019)
Irlande	Oui depuis 1978	Près de 100%	Non	53%
Islande	Oui	n.a	Oui, pour les enfants jusqu'à 14 ans	---
Israël	Oui	Près de 100%	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans, et pour tous hors agglomération	---
Italie	Oui depuis 2000 pour tous (1986 pour motocyclistes et cyclo de moins de 18 ans)	95% (données 2022)	Non	---
Jamaïque	Oui, depuis 1999	---	Oui, depuis 2019	---
Japon	Oui	Estimé à 100%	Non	---
Lituanie	Oui	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	---
Luxembourg	Oui, depuis 1976	Estimé à 100%	---	---
Malaisie	Oui, depuis 1973	Environ 77% (données 2015)	Non	---
Maroc	Oui, depuis 1976	60% conducteur, 35% passager (données 2018)	Non	---
Mexique	Oui	76% conducteur, 46% passager (données 2020 en agglo)	Non	11% (données 2017)
Moldavie	Oui	---	Oui sur les routes limitées à plus de 50km/h	---
Nigéria	Oui	Estimé à 20%	Oui	---
Norvège	Oui	Près de 100%	Non	59% (tous âges), 57% (>12 ans), 79% (<12 ans)
Nouvelle-Zélande	Oui (1956 à vitesse>30mph, 1973 sinon)	Près de 100%	Oui depuis 1994	94% (données 2015)
Pays Bas	Oui (1972 motos, 1975 cyclos) Non pour les mofas (vitesse max. 25 km/h) jusqu'en 2022, oui depuis le 01/01/2023	Cyclomotoristes : 96% (2008) Motocyclistes : près de 100%	Non	---
Pologne	Oui, depuis 1997	Près de 100%	Non	0,25
Portugal	Oui	Cyclomotoristes: 94-92% (2013) Motocyclistes : 97,6-100% (conducteurs-passagers)	Non	---
République tchèque	Oui	Près de 100%	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	46% (79% pour les enfants)
Royaume-Uni	Oui, motocyclistes depuis 1973, cyclomotoristes depuis 1977	---	Non	---
Serbie	Oui	Cyclo : 58-47%, Moto : 91-73% (conducteurs-passagers)	Non	4%
Slovénie	Oui	n.a	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	21%, 67% (enfants), 27% (jeunes) (données 2022)
Suède	Oui	98% (cyclos)	Oui pour les enfants jusqu'à 15 ans (depuis 2015)	46% (tous), 64% (enfants), 42% (adultes)
Suisse	Oui, motocyclistes depuis 1981, cyclomotoristes depuis 1990	Près de 100% (motocyclistes), 96% cyclomotoristes	Non pour les vélos « ordinaires » Oui pour les vélos électriques > 25 km/h	57% (cyclistes), 70% (vélos élec.<25 km/h), 93% (>25 km/h)
Uruguay	Oui	92,6% conducteur, 81,8% passagers (données 2016)	Oui	---

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2022. / *ONISR, Observatoire des comportements de l'année 2022 (France métropolitaine), 2023

Les séries longues du BAAC¹



Personnes tuées en France métropolitaine (1954-2022, données brutes)

Année	Janv.	Févr	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Total	Évol. en %	
1954	516	407	560	606	601	712	775	874	705	736	649	398	7 539	-	Personnes décédées sur le coup ou dans les 3 jours après l'accident
1955	557	386	447	580	689	667	755	832	850	791	749	755	8 058	6,9	
1956	606	308	630	641	690	740	945	886	871	751	644	571	8 283	2,8	
1957	486	455	618	638	638	765	870	896	862	805	756	728	8 517	2,8	
1958	553	461	508	572	668	698	804	843	784	772	738	725	8 126	-4,6	
1959	526	485	597	555	603	709	865	880	816	821	787	765	8 409	3,5	
1960	535	501	523	603	643	693	779	807	773	850	802	786	8 295	-1,4	
1961	621	539	660	646	664	773	900	886	894	906	771	880	9 140	10,2	
1962	722	569	570	738	697	858	970	1 110	1 018	938	843	895	9 928	8,6	
1963	520	496	628	699	706	902	1 072	1 028	1 015	1 058	1 044	859	10 027	1,0	
1964	646	618	725	793	934	918	1 193	1 170	1 068	1 074	1 040	926	11 105	10,8	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1965	834	646	760	863	951	1 036	1 210	1 187	1 137	1 205	1 109	1 212	12 150	9,4	
1966	804	814	801	928	961	1 062	1 218	1 055	1 026	1 268	1 036	1 185	12 158	0,1	
1967	911	871	940	936	1 101	1 096	1 403	1 370	1 214	1 380	1 192	1 171	13 585	-	
1968	901	851	926	1 033	1 067	1 402	1 494	1 386	1 327	1 344	1 265	1 278	14 274	5,1	
1969	981	757	958	1 050	1 231	1 316	1 490	1 523	1 366	1 398	1 502	1 102	14 674	2,8	
1970	1 117	930	1 017	915	1 152	1 273	1 550	1 540	1 315	1 426	1 498	1 303	15 036	2,5	
1971	950	945	1 001	1 201	1 369	1 338	1 745	1 587	1 466	1 628	1 426	1 405	16 061	6,8	
1972	1 256	1 066	1 249	1 198	1 366	1 371	1 647	1 438	1 483	1 615	1 403	1 453	16 545	3,0	
1973	1 224	1 003	1 111	1 354	1 305	1 303	1 369	1 386	1 518	1 372	1 363	1 161	15 469	-6,5	
1974	955	757	935	958	1 034	1 215	1 326	1 286	1 253	1 150	1 151	1 307	13 327	-13,8	
1975	1 009	791	985	871	996	1 162	1 390	1 275	1 142	1 187	1 103	1 085	12 996	-2,5	
1976	995	845	912	954	1 161	1 308	1 503	1 341	1 170	1 247	1 100	1 041	13 577	4,5	
1977	936	800	917	918	1 096	1 045	1 370	1 098	1 084	1 321	1 175	1 201	12 961	-4,5	
1978	1 013	717	917	865	925	1 134	1 175	966	1 002	1 144	1 037	1 061	11 956	-7,8	
1979	784	805	905	964	1 024	1 079	1 290	1 124	930	1 107	1 117	1 068	12 197	2,0	
1980	891	774	884	900	1 036	1 109	1 183	1 326	1 103	1 180	1 090	1 038	12 514	2,6	
1981	862	703	849	823	968	971	1 205	1 250	1 020	1 227	1 030	1 045	11 953	-4,5	
1982	836	751	849	892	1 048	1 040	1 373	1 003	979	1 120	996	1 143	12 030	0,6	
1983	890	665	778	853	895	1 009	1 302	1 052	1 095	1 092	1 008	1 036	11 675	-3,0	
1984	924	742	820	806	881	1 008	1 154	971	1 016	1 059	1 061	1 083	11 525	-1,3	
1985	600	611	721	706	871	991	1 092	1 102	953	993	905	902	10 447	-9,4	
1986	826	576	737	743	870	985	1 056	1 140	938	1 116	960	1 012	10 959	4,9	
1987	654	588	728	713	761	847	949	938	902	885	944	946	9 855	-10,1	
1988	854	747	769	808	911	910	1 088	908	857	944	843	909	10 548	7,0	
1989	807	681	787	772	800	859	1 044	914	940	966	982	976	10 528	-0,2	
1990	881	729	762	824	789	912	997	942	881	944	889	739	10 289	-2,3	
1991	737	572	683	678	762	835	966	1 006	895	828	839	816	9 617	-6,5	
1992	732	650	671	729	762	776	876	790	765	788	791	753	9 083	-5,6	
1993	725	546	668	656	768	816	980	881	783	755	707	767	9 052	-0,3	
1994	682	573	555	622	710	707	811	768	740	784	753	828	8 533	-5,7	
1995	686	571	652	657	662	745	843	749	663	752	702	730	8 412	-1,4	
1996	626	535	615	562	623	732	742	760	702	738	755	690	8 080	-3,9	
1997	482	483	634	610	680	703	725	785	713	765	735	674	7 989	-1,1	
1998	659	555	611	641	688	684	843	765	698	795	749	749	8 437	5,6	
1999	668	523	556	601	666	668	762	750	725	691	665	754	8 029	-4,8	
2000	593	590	563	663	595	645	717	616	637	699	604	721	7 643	-4,8	
2001	596	518	596	580	553	704	753	644	677	698	645	756	7 720	1,0	
2002	592	568	603	576	612	631	661	634	601	666	572	526	7 242	-6,2	
2003	393	363	449	413	519	551	570	560	517	510	419	467	5 731	-20,9	
2004	404	331	349	368	468	441	529	504	493	505	401	439	5 232	-8,7	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
2005	405	345	396	370	450	480	608	478	441	472	413	460	5 318	1,6	
2006	346	266	314	369	382	392	471	420	425	439	405	480	4 709	-11,5	
2007	395	286	318	411	346	385	478	399	428	368	396	410	4 620	-1,9	
2008	327	292	362	312	399	306	416	392	334	440	333	362	4 275	-7,5	
2009	288	299	294	327	386	403	396	412	384	429	349	306	4 273	0,0	
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295	3 992	-6,6	
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333	3 963	-0,7	
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319	3 653	-7,8	
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313	3 268	-10,5	
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286	3 384	3,5	
2015	262	235	219	258	267	299	353	332	257	378	296	305	3 461	2,3	
2016	236	263	255	243	294	285	356	301	334	315	258	337	3 477	0,5	
2017	255	204	267	281	297	324	343	297	297	319	272	292	3 448	-0,8	
2018	229	218	235	284	268	290	328	246	322	274	268	286	3 248	-5,8	
2019	239	254	255	235	243	292	328	290	310	257	257	284	3 244	-0,1	
2020	263	218	152	102	207	211	293	242	266	203	173	211	2 541	-21,7	
2021	179	178	189	202	216	289	316	273	276	298	230	298	2 944	15,9	
2022	258	215	226	253	289	295	338	303	267	297	242	284	3 267	11,0	

¹ Source : Fichier national des accidents corporels enregistrés par les Forces de l'Ordre, ONISR et archives du Cerema Nord-Picardie

Personnes tuées par classe d'âge, France métropolitaine (1967-2022, données brutes)

Année	Age ind	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et +	Total	
1967		1 218	675	2 426	3 568	3 499	1 394	668	134	13 582	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1968		1 115	809	2 518	3 860	3 677	1 490	665	134	14 268	
1969		1 095	853	2 796	3 876	3 690	1 530	716	108	14 664	
1970		1 153	865	2 877	3 823	3 841	1 586	765	126	15 036	
1971	54	1 205	956	3 346	4 109	3 871	1 612	768	140	16 061	
1972	42	1 138	1 025	3 640	4 378	3 759	1 633	796	134	16 545	
1973	47	1 124	980	3 446	4 072	3 394	1 490	783	133	15 469	
1974	24	905	934	2 906	3 495	2 905	1 330	698	130	13 327	
1975	24	889	857	2 964	3 246	2 888	1 322	686	120	12 996	
1976	34	824	972	3 147	3 427	2 884	1 399	758	132	13 577	
1977	114	838	848	3 089	3 331	2 685	1 241	641	174	12 961	
1978	135	761	796	2 858	2 930	2 473	1 211	647	145	11 956	
1979	96	778	801	3 084	3 162	2 381	1 117	650	128	12 197	
1980	109	770	865	3 154	3 222	2 446	1 115	699	134	12 514	
1981	84	701	694	3 014	3 260	2 384	1 002	684	130	11 953	
1982	63	683	687	3 008	3 336	2 437	908	744	164	12 030	
1983	60	642	589	2 932	3 373	2 403	857	675	144	11 675	
1984	61	616	561	2 852	3 459	2 355	764	725	132	11 525	
1985	45	555	547	2 494	3 211	2 055	717	726	97	10 447	
1986	34	561	536	2 723	3 375	2 104	791	727	108	10 959	
1987	41	508	484	2 337	3 085	1 888	719	666	127	9 855	
1988	33	495	488	2 551	3 302	1 886	817	797	179	10 548	
1989	30	477	504	2 536	3 460	1 897	704	756	164	10 528	
1990	26	448	486	2 520	3 466	1 840	694	658	151	10 289	
1991	24	439	393	2 377	3 337	1 620	658	610	159	9 617	
1992	20	373	345	2 315	3 030	1 626	721	511	142	9 083	
1993	10	372	410	2 173	3 001	1 636	714	565	171	9 052	
1994	11	369	377	1 971	2 743	1 564	804	494	200	8 533	
1995	8	356	429	1 857	2 794	1 562	743	471	192	8 412	
1996	9	331	421	1 666	2 685	1 502	751	505	210	8 080	
1997	11	322	447	1 673	2 668	1 461	703	525	179	7 989	
1998	8	313	377	1 825	2 902	1 512	722	536	242	8 437	
1999	52	290	420	1 746	2 667	1 490	636	530	198	8 029	
2000	133	280	394	1 633	2 522	1 411	590	508	172	7 643	
2001	82	240	395	1 726	2 579	1 410	603	523	162	7 720	
2002	85	215	324	1 562	2 435	1 356	601	538	126	7 242	
2003	82	172	296	1 218	1 858	1 065	460	467	113	5 731	
2004	13	147	248	1 227	1 718	981	369	434	95	5 232	
2005	20	112	291	1 222	1 645	1 034	384	490	120	5 318	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
2006	65	106	250	1 037	1 404	946	343	431	127	4 709	
2007	8	139	225	981	1 491	892	356	392	136	4 620	
2008		104	193	958	1 342	867	282	388	141	4 275	
2009		98	213	901	1 366	899	288	353	155	4 273	
2010	1	111	180	831	1 249	856	264	366	134	3 992	
2011	1	105	167	813	1 272	847	280	330	148	3 963	
2012		99	147	753	1 082	827	264	341	140	3 653	
2013		91	108	636	1 005	740	254	293	141	3 268	
2014	1	97	131	582	1 041	761	283	310	178	3 384	
2015		85	141	619	1 024	761	312	319	200	3 461	
2016		96	108	597	994	796	320	366	200	3 477	
2017		93	112	562	1 008	804	342	343	184	3 448	
2018		76	116	503	921	790	332	301	209	3 248	
2019		61	92	549	899	794	317	317	215	3 244	
2020		62	89	449	679	619	291	229	123	2 541	
2021		85	101	505	764	719	321	274	175	2 944	
2022		59	98	549	886	793	386	316	180	3 267	
Var 2022/2021		-30,6%	-3,0%	+8,7%	+16,0%	+10,3%	+20,2%	+15,3%	+2,9%	+11,0%	

Personnes tuées selon le mode de déplacement, France métropolitaine (1954-2022, données brutes)

Année	Marche	Vélo	EDPm*	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble	
1954	1 544	1 322		648	1 888	1 970	ND	ND	ND	167	7 539	Personnes décédées sur le coup ou dans les 3 jours après l'accident
1955	1 790	1 363		862	1 970	1 951	ND	ND	ND	122	8 058	
1956	1 768	1 165		1 143	1 932	2 168	ND	ND	ND	107	8 283	
1957	1 829	1 046		1 384	1 982	1 772	176	161	23	144	8 517	
1958	1 802	827		1 444	1 542	2 072	156	122	28	133	8 126	
1959	1 892	856		1 601	1 291	2 302	178	140	16	133	8 409	
1960	1 889	848		1 625	1 004	2 540	118	110	27	134	8 295	
1961	2 088	905		1 887	770	3 011	185	172	8	114	9 140	
1962	2 372	853		2 020	574	3 567	217	162	25	138	9 928	
1963	2 272	819		1 978	389	4 081	224	135	15	114	10 027	
1964	2 577	843		2 259	279	4 604	238	133	52	120	11 105	
1965	2 874	828		2 362	254	5 329	211	150	11	131	12 150	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
1966	2 748	753		2 387	190	5 538	244	169	18	111	12 158	
1967	3 120	838		2 497	184	6 438	200	175	7	126	13 585	
1968	3 062	822		2 602	188	7 046	202	207	24	121	14 274	
1969	3 117	820		2 598	236	7 285	233	232	16	127	14 664	
1970	3 202	795		2 638	306	7 523	189	226	28	129	15 036	
1971	3 341	738		2 666	549	8 100	246	253	52	116	16 061	
1972	3 180	728		2 647	700	8 627	242	274	32	115	16 545	
1973	2 914	665		2 526	739	7 916	224	260	72	153	15 469	
1974	2 690	574		2 319	721	6 373	243	269	17	121	13 327	
1975	2 517	565		2 131	698	6 431	275	201	47	131	12 996	
1976	2 463	643		2 079	770	7 014	235	251	7	115	13 577	
1977	2 371	577		1 735	842	6 780	277	229	26	124	12 961	
1978	2 125	571		1 618	782	6 233	260	214	35	118	11 956	
1979	2 092	589		1 381	970	6 547	263	202	38	115	12 197	
1980	2 201	659		1 273	1 057	6 701	267	209	34	113	12 514	
1981	1 952	555		1 058	813	6 970	234	215	25	131	11 953	
1982	1 910	501		1 113	807	7 111	214	183	64	127	12 030	
1983	1 879	536		955	846	6 956	152	198	27	126	11 675	
1984	1 760	465		864	820	7 121	193	159	18	125	11 525	
1985	1 557	426		797	810	6 419	161	148	15	114	10 447	
1986	1 639	438		714	790	6 867	171	207	14	119	10 959	
1987	1 479	419		675	793	6 002	174	177	9	127	9 855	
1988	1 592	401		717	862	6 439	216	192	19	110	10 548	
1989	1 472	407		688	930	6 514	217	180	15	105	10 528	
1990	1 407	401		657	946	6 295	238	194	32	119	10 289	
1991	1 327	364		504	980	5 992	188	154	29	79	9 617	
1992	1 165	348		504	945	5 725	187	123	6	80	9 083	
1993	1 131	329		490	861	5 835	159	136	23	88	9 052	
1994	1 126	321		472	816	5 423	154	122	18	81	8 533	
1995	1 027	374		471	780	5 389	126	128	41	76	8 412	
1996	987	300		478	741	5 240	139	113	8	74	8 080	
1997	929	329		471	831	5 069	122	110	34	94	7 989	
1998	988	301		418	901	5 491	143	108	13	74	8 437	
1999	882	307		466	901	5 161	136	104	8	64	8 029	
2000	793	255		431	886	5 006	75	116	19	62	7 643	
2001	778	242		426	1 011	4 998	75	135	13	42	7 720	
2002	819	211		366	973	4 602	76	125	10	60	7 242	
2003	592	190		372	813	3 481	75	107	44	57	5 731	
2004	550	167		321	814	3 186	58	80	20	36	5 232	
2005	635	180		356	881	3 065	56	90	14	41	5 318	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
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	
2014	499	159		165	625	1 663	143	56	9	65	3 384	
2015	468	149		155	614	1 796	120	56	43	60	3 461	
2016	559	162		121	613	1 760	130	55	12	65	3 477	
2017	484	173		117	669	1 767	99	51	14	74	3 448	
2018	470	175		133	627	1 637	92	44	3	67	3 248	
2019	483	187	10	134	615	1 622	98	36	4	55	3 244	
2020	391	178	7	100	479	1 243	59	33	3	48	2 541	
2021	414	227	24	96	572	1 414	103	44	4	46	2 944	
2022	488	245	35	124	594	1 565	104	48	1	63	3 267	
Var 2022/2021	+17,9%	+7,9%	+45,8%	+29,2%	+3,8%	+10,7%	+1,0%	+9,1%	-75,0%	+37,0%	+11,0%	

* Depuis l'année 2019, le fichier BAAC distingue les Engins de Déplacement Personnel motorisés

Accidentalité dans les départements d'Outre-mer

Personnes tuées selon le mode de déplacement, 2010-2022

Année	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2010	28	6		36	46	50	11	0	0	3	180
2011	34	8		34	33	37	1	0	0	1	148
2012	47	17		18	45	50	4	3	2	3	189
2013	40	14		18	32	43	8	1	1	2	159
2014	44	4		27	39	51	6	1	0	1	173
2015	37	10		22	39	42	3	0	0	2	155
2016	42	12		31	35	53	3	1	1	0	178
2017	35	8		20	33	54	0	0	0	2	152
2018	38	8		17	37	35	4	1	0	4	144
2019	43	9		18	32	51	7	0	0	2	162
2020	30	5		25	43	50	5	3	0	4	165
2021	37	10	1	25	47	54	6	0	0	3	183
2022	32	11	0	17	52	53	5	0	0	2	172
Var 2022/2021	-13,5%	+10,0%	-100,0%	-32,0%	10,6%	-1,9%	-16,7%	0,0%	0,0%	-33,3%	-6,0%

Personnes tuées par classe d'âge, 2010-2022

Année	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et +	Total	Évol. en %
2010	5	17	53	61	31	8	2	3	180	-
2011	6	9	37	53	30	11	1	1	148	21,6
2012	6	6	33	79	42	11	10	2	189	27,7
2013	4	4	46	47	39	10	8	1	159	-15,9
2014	3	5	39	77	34	9	4	2	173	8,8
2015	7	9	38	53	36	5	4	3	155	-10,4
2016	7	14	36	67	35	11	6	2	178	14,8
2017	7	12	25	59	32	13	3	1	152	17,1
2018	9	3	28	62	32	7	2	1	144	-5,3
2019	8	4	32	54	42	10	11	1	162	12,5
2020	4	6	34	59	43	8	9	2	165	1,9
2021	4	11	36	70	32	17	11	2	183	10,9
2022	6	4	37	62	40	11	10	2	172	-6,0
Var 2022/2021	+50,0%	-63,6%	+2,8%	-11,4%	+25,0%	-35,3%	-9,1%	0,0%	-6,0%	

Accidentalité dans les Outre-mer hors DOM*

Personnes tuées* selon le mode de déplacement, 2010-2022

Année	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autre	Ensemble
2010	8	4		10	14	55	7	1	0	1	100
2011	12	4		8	10	42	6	2	0	1	85
2012	21	2		9	7	42	9	2	1	1	94
2013	12	1		8	9	28	8	1	1	0	68
2014	6	2		7	14	41	16	2	0	1	89
2015	13	3		4	5	33	12	0	0	1	71
2016	8	3		6	15	42	6	0	0	3	83
2017	11	3		6	15	42	6	1	0	0	84
2018	11	2		11	16	40	15	0	0	1	96
2019	10	5		8	13	44	9	2	0	1	92
2020	6	4		9	10	36	7	0	0	2	74
2021	11	4		11	15	35	16	0	0	0	92
2022	17	2	1	11	19	48	12	0	0	1	111
Var 2022/2021	54,5%	-50,0%	-	0,0%	26,7%	37,1%	-25,0%	0,0%	0,0%	-	20,7%

Personnes tuées* par classe d'âge, 2010-2022

Année	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75-84 ans	85 ans et +	Total	Évol. en %
2010	7	6	25	41	18	2	0	1	100	-
2011	3	3	31	31	13	2	1	1	85	-15,0
2012	4	4	29	38	13	4	2	0	94	10,6
2013	6	1	17	27	11	4	2	0	68	-27,7
2014	3	8	22	37	15	2	1	1	89	30,9
2015	2	5	21	29	11	3	0	0	71	-20,2
2016	2	6	16	40	16	2	1	0	83	16,9
2017	3	2	19	32	18	8	2	0	84	1,2
2018	3	5	23	46	14	3	0	2	96	14,3
2019	5	6	17	32	26	4	1	1	92	-8,0
2020	7	4	16	26	18	1	2	0	74	-19,6
2021	7	4	22	34	17	4	3	1	92	24,3
2022	6	4	21	53	18	6	3	0	111	20,7
Var 2022/2021	-14,3%	0,0%	-4,5%	55,9%	5,9%	50,0%		-100,0%	20,7%	

* Saint-Pierre-et-Miquelon depuis 2016, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Wallis-et-Futuna, Polynésie Française et Nouvelle-Calédonie) – données hors périmètre de la labellisation par l'Autorité de la Statistique Publique

Les données estimées du nombre de blessés

Les données de blessés présentés dans ces tables proviennent initialement des travaux de modélisation réalisés par l'Université Gustave Eiffel jusqu'en 2016 à partir des données des BAAC et du Registre du Rhône.

De 2017 à 2022, les données sont estimées par l'ONISR, sur la base d'une méthodologie simplifiée basée sur les coefficients de redressement fourni par l'Université Gustave Eiffel. Plus d'informations sur la méthodologie utilisée sont disponibles sur le site internet de l'ONISR¹ et le détail de l'échelle des lésions utilisée est accessible en page 180. Les données de 2017 à 2022 sont donc des données estimées provisoires, qui seront remplacées par l'estimation de l'Université Gustave Eiffel lorsqu'elle sera disponible. Les valeurs sont ici présentées telles que calculées, mais il convient de les arrondir lors de leur utilisation.

Les blessés selon le mode de déplacement

	MAIS1-2							MAIS3+						
	Marche	Vélo	EDPm	2RM	Voiture	Autre	Total	Marche	Vélo	EDPm	2RM	Voiture	Autre	Total
2010	22 514	37 638		85 539	123 946	7 976	277 613	2 738	2 129		7 789	5 854	682	19 193
2011	22 036	39 750		80 971	115 827	6 995	265 578	2 748	2 262		7 443	5 649	580	18 682
2012	21 010	30 718		71 208	109 270	7 278	239 485	2 529	1 828		6 538	5 215	654	16 764
2013	20 189	30 722		63 087	101 708	6 660	222 365	2 520	1 864		5 925	4 882	650	15 841
2014	20 735	35 805		65 910	105 428	6 138	234 017	2 603	2 107		6 138	5 067	580	16 496
2015	19 518	31 939		61 883	103 890	6 179	223 409	2 602	2 095		6 009	5 080	569	16 355
2016	19 336	34 333		59 780	112 962	6 286	232 698	2 565	2 166		6 013	5 481	547	16 773
2017p	19 001	33 546	0	59 757	110 151	6 218	228 672	2 446	2 259	0	6 131	5 511	539	16 887
2018p	17 655	34 157	459	57 533	101 268	6 968	218 041	2 253	2 302	20	5 844	5 120	565	16 104
2019p	17 705	35 411	4 261	56 231	102 190	6 999	222 797	2 315	2 314	158	5 742	5 173	547	16 248
2020p	12 842	35 986	5 785	45 336	78 672	5 463	184 084	1 720	2 314	211	4 751	3 898	443	13 337
2021p	15 184	41 439	10 843	54 154	96 236	6 186	224 042	1 967	2 709	413	5 653	4 670	531	15 944
2022p	15 059	39 886	15 281	50 056	93 895	6 701	220 878	1 996	2 628	604	5 346	4 807	576	15 956

Les blessés selon l'âge

	MAIS1-2									MAIS3+								
	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 +	0-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	75 +
2017p	15 368	20 839	49 547	46 273	31 700	28 469	18 570	10 199	7 707	886	1 622	2 842	2 689	2 121	2 241	1 800	1 362	1 323
2018p	14 045	19 655	47 209	44 160	30 347	27 266	18 275	9 999	7 084	792	1 506	2 717	2 596	1 990	2 142	1 794	1 351	1 215
2019p	14 173	19 883	49 639	45 428	30 334	27 503	18 402	10 078	7 358	788	1 501	2 806	2 615	1 959	2 163	1 791	1 367	1 259
2020p	11 527	16 614	41 294	38 364	25 223	22 150	15 486	7 931	5 496	624	1 235	2 315	2 206	1 622	1 734	1 540	1 104	959
2021p	14 738	21 736	52 753	46 110	29 698	25 984	17 230	9 455	6 337	810	1 637	2 889	2 580	1 925	1 991	1 704	1 332	1 076
2022p	14 492	21 121	50 274	44 943	29 359	25 870	18 444	9 567	6 809	794	1 581	2 739	2 546	1 909	2 015	1 857	1 353	1 162

Les blessés selon le milieu

MAIS1-2	Marche			Vélo		EDPm		2RM			Voiture			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017p	76	895	18 030	6 993	26 553	0	0	4 059	15 501	40 196	17 379	50 966	41 806	1 110	2 675	2 433	22 624	77 030	129 018
2018p	68	749	16 839	7 062	27 095	17	442	4 176	14 154	39 203	16 330	45 959	38 980	1 494	2 649	2 825	22 068	70 589	125 384
2019p	92	736	16 877	6 753	28 658	72	4 189	4 091	13 779	38 362	17 677	46 015	38 498	1 320	2 532	3 146	23 180	69 887	129 730
2020p	52	540	12 249	7 096	28 891	134	5 651	3 085	12 000	30 251	12 959	35 282	30 431	934	2 226	2 303	17 030	57 278	109 776
2021p	63	711	14 410	8 429	33 009	288	10 555	3 799	14 508	35 847	16 324	42 851	37 062	1 077	2 602	2 507	21 262	69 390	133 390
2022p	94	677	14 287	7 847	32 039	711	14 570	3 616	14 279	32 162	15 447	44 025	34 423	1 214	2 843	2 644	20 372	70 381	130 125

MAIS3+	Marche			Vélo		EDPm		2RM			Voiture			Autre			Total		
	A	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA	A	HAHA	EAHA
2017p	99	316	2 031	1 001	1 257	0	0	333	2 832	2 966	625	3 763	1 124	86	326	127	1 143	8 238	7 506
2018p	86	300	1 867	950	1 352	1	19	373	2 734	2 737	563	3 459	1 098	124	321	120	1 146	7 766	7 193
2019p	118	275	1 922	897	1 417	11	147	304	2 600	2 838	614	3 455	1 103	108	308	131	1 144	7 545	7 558
2020p	67	231	1 421	962	1 352	32	179	279	2 197	2 275	434	2 588	876	77	243	123	857	6 254	6 226
2021p	82	228	1 657	1 163	1 546	23	390	356	2 760	2 538	552	3 020	1 098	90	323	119	1 080	7 516	7 348
2022p	125	290	1 581	1 078	1 549	118	485	256	2 683	2 407	596	3 125	1 086	102	360	114	1 079	7 655	7 222

A : Autoroute ; HAHA : Routes hors agglomération (hors autoroute) ; EAHA : voies en agglomération (hors autoroute)

¹ <https://www.onisr.securite routi ere.gouv.fr>

Les blessés selon la présence d'un autre mode de déplacement (tiers)

MAIS1-2	Piéton	Vélo		EDPm		2RM		VT		Autre		Total	
	Avec t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec Tiers	Sans tiers
2010	22 514	9 405	28 233			36 676	48 863	79 859	44 087	3 952	4 024	152 405	125 208
2011	22 036	10 097	29 653			34 982	45 989	73 377	42 450	3 853	3 142	144 345	121 233
2012	21 010	9 214	21 504			30 956	40 252	70 655	38 615	3 783	3 495	135 619	103 866
2013	20 189	9 026	21 697			27 405	35 682	66 210	35 498	3 744	2 915	126 573	95 792
2014	20 735	9 444	26 361			28 452	37 458	69 646	35 781	3 595	2 543	131 873	102 144
2015	19 518	9 233	22 705			26 660	35 223	66 915	36 976	3 589	2 591	125 914	97 495
2016	19 336	9 302	25 031			25 777	34 003	73 750	39 212	3 703	2 584	131 868	100 830
2017p	19 001	9 401	24 144	0	0	25 327	34 430	71 188	38 963	3 590	2 628	128 507	100 165
2018p	17 655	9 583	24 574	133	327	24 491	33 043	65 323	35 945	4 117	2 850	121 302	96 739
2019p	17 705	9 965	25 447	1 239	3 022	23 938	32 294	65 859	36 330	4 188	2 810	122 894	99 903
2020p	12 842	10 135	25 852	1 687	4 099	19 126	26 210	50 841	27 831	3 223	2 239	97 854	86 230
2021p	15 184	11 647	29 792	3 142	7 701	22 802	31 352	62 425	33 810	3 588	2 598	118 789	105 253
2022p	15 059	11 218	28 668	4 415	10 866	20 962	29 094	60 327	33 569	3 879	2 822	115 859	105 019

MAIS3+	Piéton	Vélo		EDPm		2RM		VT		Autre		Total	
	Avec t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec t	Sans t	Avec Tiers	Sans tiers
2010	2 738	712	1 418			4 546	3 243	3 061	2 794	276	406	11 333	7 860
2011	2 748	758	1 504			4 366	3 077	2 876	2 773	248	332	10 996	7 686
2012	2 529	723	1 105			3 849	2 689	2 749	2 466	256	398	10 106	6 658
2013	2 520	718	1 146			3 490	2 435	2 618	2 264	268	383	9 614	6 227
2014	2 603	737	1 370			3 597	2 541	2 746	2 321	263	317	9 947	6 549
2015	2 602	784	1 311			3 526	2 482	2 663	2 417	250	319	9 825	6 529
2016	2 565	762	1 404			3 514	2 499	2 972	2 509	238	308	10 052	6 720
2017p	2 446	825	1 433	0	0	3 537	2 594	2 933	2 579	232	308	9 973	6 914
2018p	2 253	842	1 460	8	13	3 381	2 462	2 721	2 399	246	319	9 451	6 653
2019p	2 315	850	1 464	62	96	3 323	2 419	2 749	2 424	239	307	9 537	6 710
2020p	1 720	851	1 463	83	128	2 729	2 022	2 075	1 823	192	250	7 651	5 686
2021p	1 967	994	1 715	161	252	3 244	2 409	2 492	2 179	229	303	9 086	6 858
2022p	1 996	964	1 663	233	370	3 057	2 289	2 550	2 257	247	328	9 048	6 908

Les blessés selon le genre et l'âge

MAIS1-2	00-13		14-17		18-24		25-34		35-44		45-54		55-64		65-74		75+		Total	
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
2017p	5 677	9 691	5 645	15 194	18 166	31 380	16 852	29 420	11 803	19 898	10 853	17 616	7 565	11 005	4 648	5 551	3 952	3 755	85 162	143 510
2018p	5 289	8 756	5 360	14 296	16 940	30 269	15 810	28 350	11 178	19 170	10 263	17 003	7 302	10 973	4 472	5 526	3 602	3 482	80 216	137 825
2019p	5 222	8 951	5 399	14 484	18 063	31 576	16 168	29 260	11 141	19 193	10 338	17 165	7 339	11 063	4 486	5 591	3 719	3 639	81 876	140 921
2020p	3 902	7 625	4 338	12 275	14 836	26 458	13 494	24 870	9 096	16 127	8 188	13 962	5 935	9 551	3 400	4 531	2 732	2 764	65 922	118 163
2021p	4 984	9 754	5 630	16 106	18 983	33 770	16 329	29 781	10 721	18 976	9 636	16 349	6 609	10 621	4 051	5 404	3 118	3 220	80 062	143 980
2022p	4 925	9 566	5 516	15 605	18 246	32 028	15 876	29 066	10 686	18 673	9 582	16 288	7 076	11 369	4 092	5 475	3 395	3 414	79 394	141 484

MAIS3+	00-13		14-17		18-24		25-34		35-44		45-54		55-64		65-74		75+		Total	
	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M
2017p	259	627	283	1 339	638	2 203	565	2 125	464	1 657	535	1 706	499	1 301	494	869	604	720	4 340	12 546
2018p	235	557	265	1 241	597	2 120	539	2 057	436	1 554	506	1 635	484	1 311	477	874	548	667	4 088	12 016
2019p	232	557	261	1 239	634	2 172	541	2 074	433	1 525	513	1 650	487	1 304	485	882	564	694	4 151	12 097
2020p	168	456	207	1 028	506	1 809	446	1 760	351	1 271	402	1 332	393	1 147	370	733	422	537	3 266	10 071
2021p	218	592	272	1 365	633	2 256	527	2 053	411	1 514	459	1 532	429	1 275	446	886	464	612	3 859	12 085
2022p	217	576	265	1 316	616	2 123	523	2 023	417	1 492	468	1 547	473	1 384	454	899	511	651	3 943	12 013

F : Féminin, M : Masculin

Lecture : il est estimé que près de 2 000 hommes âgés de 25 à 34 ans ont été blessés gravement (MAIS3+) en 2022.

Les résultats bruts du BAAC

Accidentalité par département ou territoire (fichier BAAC)

France métropolitaine et Outre-mer

		Accidents corporels	Personnes				Accidents corporels	Personnes	
			Tuées	Blessées				Tuées	Blessées
1	Ain	484	45	639	58	Nièvre	171	21	195
2	Aisne	231	29	313	59	Nord	1 155	97	1 413
3	Allier	236	22	291	60	Oise	543	30	750
4	Alpes-de-Haute-Provence	224	17	288	61	Orne	263	24	338
5	Hautes-Alpes	219	13	299	62	Pas-de-Calais	494	73	645
6	Alpes-Maritimes	858	52	1 025	63	Puy-de-Dôme	487	35	607
7	Ardèche	259	15	332	64	Pyrénées-Atlantiques	873	47	1 034
8	Ardennes	96	16	105	65	Hautes-Pyrénées	198	17	250
9	Ariège	157	18	213	66	Pyrénées-Orientales	411	31	533
10	Aube	359	17	433	67	Bas-Rhin	682	31	864
11	Aude	331	29	451	68	Haut-Rhin	319	30	410
12	Aveyron	173	36	208	69	Rhône	2 192	61	2 739
13	Bouches-du-Rhône	2 255	117	3 165	70	Haute-Saône	92	17	101
14	Calvados	477	33	620	71	Saône-et-Loire	501	49	647
15	Cantal	143	14	173	72	Sarthe	415	33	532
16	Charente	145	19	182	73	Savoie	269	24	366
17	Charente-Maritime	433	55	548	74	Haute-Savoie	556	44	698
18	Cher	174	24	206	75	Paris	5 071	38	5 763
19	Corrèze	161	13	207	76	Seine-Maritime	759	74	913
2A	Corse-du-Sud	288	20	387	77	Seine-et-Marne	860	58	1 152
2B	Haute-Corse	320	18	448	78	Yvelines	723	47	937
21	Côte-d'Or	219	33	272	79	Deux-Sèvres	193	17	247
22	Côtes-d'Armor	442	50	527	80	Somme	362	39	476
23	Creuse	45	9	50	81	Tarn	231	26	291
24	Dordogne	195	31	243	82	Tarn-et-Garonne	139	23	178
25	Doubs	356	25	440	83	Var	828	64	1 145
26	Drôme	327	27	436	84	Vaucluse	265	37	331
27	Eure	480	29	619	85	Vendée	375	51	444
28	Eure-et-Loir	219	23	333	86	Vienne	181	26	241
29	Finistère	804	43	1 009	87	Haute-Vienne	420	14	502
30	Gard	411	59	539	88	Vosges	181	25	216
31	Haute-Garonne	601	48	740	89	Yonne	210	35	260
32	Gers	138	14	171	90	Territoire de Belfort	49	5	66
33	Gironde	1 291	87	1 652	91	Essonne	1 303	41	1 705
34	Hérault	561	60	748	92	Hauts-de-Seine	2 510	18	2 834
35	Ille-et-Vilaine	748	45	914	93	Seine-Saint-Denis	2 756	26	3 324
36	Indre	103	19	114	94	Val-de-Marne	2 280	21	2 723
37	Indre-et-Loire	583	36	696	95	Val-d'Oise	855	32	1 225
38	Isère	648	57	894	France métropolitaine		52 380	3 267	65 430
39	Jura	140	28	164					
40	Landes	181	32	214	971	Guadeloupe	450	49	615
41	Loir-et-Cher	198	25	245	972	Martinique	500	28	696
42	Loire	484	42	660	973	Guyane	558	34	733
43	Haute-Loire	195	31	234	974	La Réunion	748	45	914
44	Loire-Atlantique	491	63	614	976	Mayotte	192	16	250
45	Loiret	461	31	583	Total DOM		2 448	172	3 208
46	Lot	105	8	114					
47	Lot-et-Garonne	225	28	303	975	Saint-Pierre-et-Miquelon*	3	0	3
48	Lozère	73	7	91	977	Saint-Barthélemy*	7	2	6
49	Maine-et-Loire	696	36	811	978	Saint-Martin*	21	4	19
50	Manche	405	32	501	986	Wallis-et-Futuna*	14	1	15
51	Marne	581	35	685	987	Polynésie française*	174	34	210
52	Haute-Marne	107	15	141	988	Nouvelle-Calédonie*	255	70	350
53	Mayenne	148	18	172	Total COM - NC*		474	111	603
54	Meurthe-et-Moselle	567	36	690					
55	Meuse	114	14	136	Total Outre-mer*		2 922	283	3 811
56	Morbihan	491	43	585					
57	Moselle	352	45	462	Total France entière*		55 302	3 550	69 241

* * données non labellisées pour les Collectivités d’Outre-mer et la Nouvelle Calédonie

L’Université Gustave Eiffel a mis en évidence que le nombre des accidents corporels enregistrés par les forces de l’ordre et donc présents dans le fichier BAAC correspond à peu près à un quart des accidents corporels ayant réellement eu lieu. Le fichier BAAC sert de base d’études des accidents, et croisé avec le registre des victimes des accidents de la route dans le département du Rhône, il permet de produire des estimations du nombre des blessés en France métropolitaine, mais il n’est pas possible de les décliner par département ou territoire (voir pages 16-18, 180, et 192-193).

Les contrôles réalisés sur le fichier BAAC visent à rendre fidèlement compte du nombre de tués sur les routes.
Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels enregistrés par les Forces de l’Ordre - BAAC 2022.

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Selon le mode de déplacement :

		France métropolitaine		DOM		COM-NC *	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Marche	Marche à pied	488	8 305	32	386	17	52
	EDP sans moteur	0	194	0	3	0	0
	Ensemble	488	8 499	32	389	17	52
EDP motorisés	Conducteurs	33	1 805	0	25	1	1
	Passagers	2	81	0	5	0	0
	Ensemble	35	1 886	0	30	1	1
Bicyclettes	Conducteurs	202	4 522	11	132	1	26
	Passagers	0	43	0	4	0	0
	Ensemble	202	4 565	11	136	1	26
VAE	Conducteurs	42	551	0	14	1	4
	Passagers	1	14	0	0	0	5
	Ensemble	43	565	0	14	1	9
Cyclos y compris scooters <=50 cm3	Conducteurs	119	4 748	17	438	11	63
	Passagers	5	466	0	118	0	12
	Ensemble	124	5 214	17	556	11	75
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	559	10 319	48	517	18	72
	Passagers	35	991	4	64	1	13
	Ensemble	594	11 310	52	581	19	85
Véhicules de tourisme	Conducteurs	1 192	19 492	31	825	27	128
	Passagers	373	9 775	22	503	21	138
	Ensemble	1 565	29 267	53	1 328	48	266
Véhicules utilitaires	Conducteurs	83	1 590	4	52	7	32
	Passagers	21	583	1	36	5	36
	Ensemble	104	2 173	5	88	12	68
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	29	306	0	6	0	2
	Passagers	1	86	0	5	0	1
	Ensemble	30	392	0	11	0	3
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	17	112	0	1	0	1
	Passagers	1	5	0	0	0	0
	Ensemble	18	117	0	1	0	1
Autobus	Conducteurs	0	71	0	2	0	1
	Passagers	0	292	0	22	0	5
	Ensemble	0	363	0	24	0	6
Autocars	Conducteurs	1	30	0	1	0	0
	Passagers	0	105	0	5	0	2
	Ensemble	1	135	0	6	0	2
Tracteurs agricoles	Conducteurs	13	42	0	0	0	0
	Passagers	1	14	0	0	0	0
	Ensemble	14	56	0	0	0	0
Voiturettes	Conducteurs	24	229	0	0	0	1
	Passagers	3	73	0	4	0	0
	Ensemble	27	302	0	4	0	1
Autres (quads, engins spéciaux, ...)	Conducteurs	17	418	1	32	1	6
	Passagers	5	168	1	8	0	2
	Ensemble	22	586	2	40	1	8
Total	Piétons	488	8 499	32	389	17	52
	Conducteurs	2 331	44 235	112	2 045	67	337
	Passagers	448	12 696	28	774	27	214
	Ensemble	3 267	65 430	172	3 208	111	603

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2022.

Selon l'âge et le sexe :

	France métropolitaine				DOM				COM-NC *			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	13	575	11	377	3	41	1	27	2	7	2	4
5-9 ans	13	813	8	535	1	51	1	47	1	4	0	6
10-14 ans	23	1 430	7	907	0	75	0	55	1	11	0	8
15-17 ans	69	2 719	13	1 156	4	120	0	56	3	24	1	8
18-19 ans	140	2 472	32	1 296	4	116	2	55	4	30	1	10
20-24 ans	312	6 229	65	3 100	26	303	5	161	15	84	1	34
25-29 ans	208	4 963	26	2 229	17	268	3	115	11	70	4	19
30-34 ans	189	4 086	40	1 881	15	211	2	108	15	35	3	13
35-39 ans	179	3 433	31	1 572	11	201	3	94	9	46	1	11
40-44 ans	186	2 906	27	1 369	9	164	2	72	10	27	0	18
45-49 ans	138	2 870	38	1 371	14	129	0	78	5	19	3	10
50-54 ans	187	2 570	43	1 416	4	113	3	50	4	31	1	7
55-59 ans	153	2 338	41	1 303	10	97	1	61	1	20	1	7
60-64 ans	154	1 707	39	1 020	8	69	0	36	2	7	1	12
65-69 ans	133	1 126	53	793	6	50	2	29	1	6	0	3
70-74 ans	135	994	65	763	3	55	0	28	3	2	2	3
75-79 ans	121	697	64	597	5	23	2	18	2	2	1	2
80-84 ans	86	474	45	480	2	11	1	6	0	0	0	1
85-89 ans	65	279	42	322	1	9	1	5	0	0	0	2
90-94 ans	37	115	28	115	0	1	0	0	0	0	0	0
95 ans et +	4	18	4	14	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indé.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	2 545	42 814	722	22 616	143	2 107	29	1 101	89	425	22	178

Victimes tous modes de déplacement dont la marche (hors COM-NC*)

	Tous modes de déplacement				Dont marche							
					Marche à pied				EDP sans moteur			
	France métropolitaine		DOM		France métropolitaine		DOM		France métropolitaine		DOM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	24	952	4	68	12	299	3	21	0	5	0	0
5-9 ans	21	1 348	2	98	4	487	1	37	0	27	0	0
10-14 ans	30	2 337	0	130	3	763	0	44	0	41	0	1
15-17 ans	82	3 875	4	176	4	455	0	24	0	17	0	2
18-19 ans	172	3 768	6	171	11	248	0	9	0	4	0	0
20-24 ans	377	9 329	31	464	25	589	0	27	0	27	0	0
25-29 ans	234	7 192	20	383	20	422	1	20	0	18	0	0
30-34 ans	229	5 967	17	319	25	396	1	17	0	16	0	0
35-39 ans	210	5 005	14	295	27	399	2	16	0	9	0	0
40-44 ans	213	4 275	11	236	28	391	2	24	0	4	0	0
45-49 ans	176	4 241	14	207	23	405	5	28	0	6	0	0
50-54 ans	230	3 986	7	163	28	421	1	15	0	9	0	0
55-59 ans	194	3 641	11	158	24	485	2	21	0	4	0	0
60-64 ans	193	2 727	8	105	34	465	5	14	0	2	0	0
65-69 ans	186	1 919	8	79	24	425	3	14	0	2	0	0
70-74 ans	200	1 757	3	83	35	484	2	28	0	2	0	0
75-79 ans	185	1 294	7	41	51	407	3	15	0	0	0	0
80-84 ans	131	954	3	17	44	360	1	5	0	1	0	0
85-89 ans	107	601	2	14	37	265	0	7	0	0	0	0
90-94 ans	65	230	0	1	25	123	0	0	0	0	0	0
95 ans et +	8	32	0	0	4	16	0	0	0	0	0	0
Âge indé.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	3 267	65 430	172	3 208	488	8 305	32	386	0	194	0	3

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2022.

Victimes en bicyclette, VAE ou en EDPm (hors COM-NC*)

	Bicyclette				VAE				EDP motorisé			
	France métropolitaine		DOM		France métropolitaine		DOM		France métropolitaine		DOM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	0	25	0	0	0	6	0	0	0	5	0	0
5-9 ans	3	74	0	3	1	3	0	0	0	22	0	2
10-14 ans	3	232	0	8	0	11	0	3	1	147	0	2
15-17 ans	3	222	2	20	2	23	0	1	2	164	0	3
18-19 ans	1	180	0	15	0	16	0	0	3	165	0	4
20-24 ans	7	414	2	16	3	46	0	3	4	413	0	6
25-29 ans	6	472	0	8	0	58	0	1	5	257	0	5
30-34 ans	4	391	0	6	2	50	0	0	4	204	0	1
35-39 ans	4	294	0	7	1	42	0	1	3	137	0	2
40-44 ans	12	292	1	7	1	39	0	3	4	109	0	1
45-49 ans	10	335	2	8	0	45	0	1	3	98	0	2
50-54 ans	15	360	1	11	0	59	0	1	0	65	0	1
55-59 ans	19	365	1	11	7	53	0	0	2	51	0	0
60-64 ans	24	289	1	5	0	33	0	0	2	27	0	1
65-69 ans	28	227	0	6	5	25	0	0	2	11	0	0
70-74 ans	22	190	0	2	8	25	0	0	0	5	0	0
75-79 ans	18	127	1	2	7	15	0	0	0	4	0	0
80-84 ans	11	51	0	1	4	12	0	0	0	1	0	0
85-89 ans	8	23	0	0	2	3	0	0	0	1	0	0
90-94 ans	3	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
95 ans et +	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Âge indéf.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	202	4 565	11	136	43	565	0	14	35	1 886	0	30

Victimes en deux-roues motorisé ou véhicule de tourisme (hors COM-NC*)

	Cyclomoteur				Motocyclette				Véhicule de tourisme			
	France métropolitaine		DOM		France métropolitaine		DOM		France métropolitaine		DOM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	0	2	0	5	0	4	0	0	12	576	1	31
5-9 ans	0	4	0	7	1	21	0	0	10	668	1	44
10-14 ans	5	288	0	16	2	66	0	8	14	673	0	46
15-17 ans	34	1 660	0	70	10	307	0	19	23	841	2	29
18-19 ans	14	543	0	46	16	362	2	16	115	2 088	4	70
20-24 ans	15	741	7	79	77	1 597	8	93	224	4 980	12	215
25-29 ans	9	524	2	67	59	1 706	11	103	121	3 274	5	164
30-34 ans	8	420	2	60	55	1 381	10	86	120	2 669	4	136
35-39 ans	4	328	2	51	54	1 034	5	75	97	2 352	5	129
40-44 ans	8	196	2	47	46	934	5	53	88	1 942	1	83
45-49 ans	2	176	1	28	56	1 030	5	41	73	1 799	1	84
50-54 ans	8	121	0	30	68	956	1	27	88	1 667	3	69
55-59 ans	5	76	0	22	57	911	3	30	66	1 419	5	60
60-64 ans	4	67	0	11	46	575	1	24	69	1 084	1	45
65-69 ans	3	33	1	11	27	257	1	4	84	857	2	43
70-74 ans	2	17	0	2	13	122	0	0	104	832	0	45
75-79 ans	1	12	0	0	5	37	0	1	96	654	3	22
80-84 ans	2	2	0	2	2	9	0	1	67	494	1	7
85-89 ans	0	2	0	1	0	1	0	0	56	289	2	6
90-94 ans	0	1	0	1	0	0	0	0	35	95	0	0
95 ans et +	0	1	0	0	0	0	0	0	3	14	0	0
Âge indéf.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	124	5 214	17	556	594	11 310	52	581	1 565	29 267	53	1 328

* Données non labellisées.

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2022.

Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole

Conducteurs présumés responsables de véhicule de tourisme

Accidents mortels

Accidents avec un conducteur de VT présumé responsable*	Nombre d'accidents mortels	Tués parmi ces conducteurs présumés responsables*	Autres tués dans l'accident par mode de déplacement (dont conducteurs non présumés responsables)																Total
			En agglomération								Hors agglomération ou sur autoroute								
			Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	
0-13 ans	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14-17 ans	9	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	10	
18-24 ans	424	218	26	7	2	11	26	0	0	0	14	4	5	20	135	0	0	1 469	
25-34 ans	348	174	28	6	1	5	31	0	0	0	33	13	8	16	78	1	0	394	
35-44 ans	274	144	29	5	0	5	9	0	0	1	15	5	8	12	63	3	0	302	
45-54 ans	191	104	23	4	2	0	2	0	0	1	9	5	4	18	27	0	0	199	
55-64 ans	167	97	23	2	2	3	2	0	0	0	5	3	1	11	24	0	1	175	
65-74 ans	196	133	13	3	0	1	7	0	0	0	3	6	0	9	34	0	0	211	
75 ans et +	256	175	27	9	0	3	5	0	0	0	4	8	0	8	27	1	1	268	
Indéterminé ⁽¹⁾	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	2	1	3	0	0	0	17	

Accidents corporels

Accidents avec un conducteur de VT présumé responsable*	Nombre d'accidents corporels	Blessés parmi ces conducteurs présumés responsables*	Autres blessés dans l'accident par mode de déplacement (dont conducteurs non présumés responsables)																Total
			En agglomération								Hors agglomération ou sur autoroute								
			Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	Marche	Vélos / EDPm	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	Autres	
0-13 ans	3	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
14-17 ans	99	51	4	2	2	2	62	0	0	3	2	0	0	3	62	0	0	0	193
18-24 ans	6 921	3 106	689	310	289	472	1986	61	13	62	40	47	51	242	2674	98	11	28	10179
25-34 ans	6 438	2 556	764	440	279	552	1524	43	14	58	47	56	37	245	2174	93	14	20	8916
35-44 ans	4 937	1 671	731	407	225	470	1034	39	6	44	42	57	43	205	1442	79	12	15	6522
45-54 ans	3 849	1 254	671	403	202	404	642	21	0	32	32	54	35	169	956	47	7	11	4940
55-64 ans	3 007	913	619	330	143	278	397	22	3	30	28	57	31	147	715	34	9	8	3764
65-74 ans	2 176	678	472	222	103	165	276	12	2	17	21	56	38	102	483	23	3	4	2677
75 ans et +	2 336	790	573	199	95	138	244	11	1	10	41	82	18	97	482	16	5	7	2809
Indéterminé ⁽¹⁾	1 581	0	0	0	0	0	0	0	0	0	369	253	144	279	766	31	3	23	1868

Part des conducteurs présumés responsables selon l'âge (tous véhicules)

Classe d'âge	Accidents mortels			Accidents corporels		
	Présumés responsables *	Total conducteurs	%présumés responsables *	Présumés responsables *	Total conducteurs	%présumés responsables *
0-14 ans	12	17	71%	503	775	65%
15-19 ans	219	275	80%	4 369	6 545	67%
20-24 ans	419	587	71%	7 885	12 277	64%
25-29 ans	288	408	71%	6 031	10 252	59%
30-34 ans	278	414	67%	5 071	9 213	55%
35-39 ans	250	391	64%	4 457	8 257	54%
40-44 ans	231	367	63%	3 771	7 374	51%
45-49 ans	175	340	51%	3 419	6 849	50%
50-54 ans	210	384	55%	3 250	6 553	50%
55-59 ans	182	331	55%	2 900	5 744	50%
60-64 ans	166	269	62%	2 121	4 026	53%
65-69 ans	145	234	62%	1 530	2 752	56%
70-74 ans	154	217	71%	1 369	2 249	61%
75-79 ans	120	165	73%	1 122	1 699	66%
80-84 ans	79	108	73%	786	1 077	73%
85-89 ans	74	87	85%	491	614	80%
90-94 ans	33	36	92%	186	208	89%
95 ans et +	1	2	50%	18	22	82%
Âge indét. ⁽¹⁾	37	42	88%	2 466	2 727	90%
Ensemble	3 073	4 674	66%	51 745	89 213	58%

(1) Les âges indéterminés correspondent à des usagers en fuite non retrouvés
* Données non labellisées
Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2022

Nombre de piétons et de véhicules impliqués, par milieu et par type d'accident – alcool selon le mode de déplacement et l'âge

	En agglomération				Hors agglomération				Autoroutes			Ensemble réseaux				
	EDP SM seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	EDP SM seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	EDP SM seul avec ou sans piéton	Un véhic. seul	Un véhic. seul et un piéton	Au moins 2 véhic.	Total piétons et véhic.
Piétons																
Piéton à pied	7	0	8 184	252	0	0	461	40	0	81	45	7	0	8 726	337	9 070
EDP sans moteur	22	0	179	0	0	0	7	0	0	0	0	22	0	186	0	208
Tous piétons	29	0	8 363	252	0	0	468	40	0	81	45	29	0	8 912	337	9 278
EDP MOTORISÉS																
EDP motorisés	0	277	172	1 530	0	18	4	54	0	0	1	0	295	176	1 585	2 056
VÉLOS																
Bicyclettes	0	392	263	3 592	0	140	6	746	0	0	7	0	532	269	4 345	5 146
VAE	0	57	52	459	0	20	0	68	0	0	0	0	77	52	527	656
CYCLOS																
Cyclos sauf scooters	0	387	74	1 713	0	249	3	499	1	0	9	0	637	77	2 221	2 935
Scooters ≤ 50 cm³	0	414	199	1 714	0	39	1	96	2	0	7	0	455	200	1 817	2 472
3 roues ≤ 50 cm³	0	3	0	10	0	1	0	3	0	0	0	0	4	0	13	17
MOTOS LÉGÈRES																
Motos ≤ 125 cm³ sauf scooters	0	163	49	763	0	140	1	249	16	0	97	0	319	50	1 109	1 478
Scooters > 50 et ≤ 125 cm³	0	198	142	1 336	0	50	2	118	33	0	103	0	281	144	1 557	1 982
3 roues > 50 et ≤ 125 cm³	0	0	4	6	0	2	0	1	0	0	5	0	2	4	12	18
MOTOS LOURDES																
Motos > 125 cm³ sauf scooters	0	530	163	2 818	0	1 001	9	1 591	138	0	727	0	1 669	172	5 136	6 977
Scooters > 125 cm³	0	60	69	530	0	30	0	90	20	0	70	0	110	69	690	869
3 roues > 125 cm³	0	47	51	345	0	24	0	56	13	0	68	0	84	51	469	604
VÉHICULES DE TOURISME																
Véhicules de tourisme	0	2 153	5 331	22 841	0	3 337	296	11 562	857	39	6 101	0	6 347	5 666	40 504	52 517
VÉHICULES UTILITAIRES																
Véhicules utilitaires	0	163	687	2 708	0	203	60	1 437	67	7	1 069	0	433	754	5 214	6 401
POIDS LOURDS																
PL 3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t	0	2	31	141	0	17	5	114	5	1	54	0	24	37	309	370
PL > 7,5 t	0	10	74	255	0	26	5	194	4	6	128	0	40	85	577	702
PL avec remorques	0	6	34	163	0	29	11	346	28	10	293	0	63	55	802	920
Tracteurs routiers	0	1	1	5	0	1	0	9	0	0	9	0	2	1	23	26
Tracteurs avec semi-remorque	0	2	17	80	0	29	3	187	30	8	267	0	61	28	534	623
TRANSPORTS EN COMMUN																
Autobus	0	26	153	367	0	1	1	42	0	0	10	0	27	154	419	600
Autocars	0	5	24	48	0	11	2	51	3	1	13	0	19	27	112	158
AUTRES																
Tracteurs agricoles	0	8	1	31	0	28	7	159	0	0	0	0	36	8	190	234
Voiturettes	0	63	77	224	0	29	0	85	1	0	15	0	93	77	324	494
Quads ≤ 50 cm³	0	7	2	3	0	7	0	1	0	0	0	0	14	2	4	20
Quads > 50 cm³	0	43	0	12	0	83	0	23	0	0	0	0	126	0	35	161
Engins spéciaux	0	5	8	26	0	4	1	21	1	0	5	0	10	9	52	71
Trains	0	0	6	17	0	0	1	5	0	0	0	0	0	7	22	29
Tramways	0	0	49	74	0	0	1	0	0	0	1	0	0	50	75	125
Autres ou indéterminés	0	35	113	306	0	10	11	97	3	2	41	0	48	126	444	618
Tous véhicules	0	5 057	7 846	42 117	0	5 529	430	17 904	1 222	74	9 100	0	11 808	8 350	69 121	89 279

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2022.

Age des conducteurs	Vélo		Cyclo		Moto		Véhicule de tourisme		Poids lourds		Autre véhicule	Ensemble des conducteurs		Age des 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**
0-13 ans	6	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	7	0%	23	0%
14-17 ans	7	0%	41	7%	10	17%	10	0%	0	0%	5	73	6%	5	33%
18-24 ans	11	0%	30	50%	98	25%	543	30%	32	0%	85	799	27%	42	33%
25-34 ans	13	33%	18	41%	127	25%	499	33%	66	5%	99	822	28%	58	57%
35-44 ans	20	25%	11	67%	104	24%	412	28%	99	1%	112	758	23%	66	55%
45-54 ans	26	14%	11	33%	124	29%	344	15%	118	4%	101	724	14%	56	33%
55-64 ans	54	7%	10	40%	110	19%	268	13%	87	1%	71	600	12%	67	17%
65-74 ans	67	0%	5	50%	42	11%	286	6%	7	0%	44	451	7%	61	6%
75 ans et plus	54	0%	3	50%	7	0%	318	4%	1	0%	15	398	4%	170	0%
N/C (en fuite)	1	0%	0	0%	1	0%	18	0%	4	0%	18	42	0%	0	0%
Total	259	6%	129	35%	623	23%	2 698	21%	414	2%	551	4 674	18%	548	23%

* Nb : Nombre total de conducteurs (ou piétons) impliqués dans un accident mortel.

** 0,5 g/l : Part de conducteurs (ou piétons) ayant un taux supérieur à 0,5 g/l parmi les conducteurs testés (ou piétons testés) impliqués dans un accident mortel.

Glossaire et sigles

Définitions :

Accident corporel : accident avec au moins une personne blessée ou tuée.

Accident mortel : accident avec au moins une personne tuée.

Blessé BAAC : blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures enregistré par les forces de l'ordre.

Blessé selon l'échelle internationale de lésions « Abbreviated Injury Scale » dite échelle AIS :

- **Blessé léger ou modéré M.AIS1-2** : blessé dont toutes les lésions corporelles sont qualifiées comme inférieures à 3 selon l'échelle AIS (dit blessé M.AIS1-2, voir page 180) ;
- **Blessé grave M.AIS3+** : blessé dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle AIS (dit M.AIS 3+, voir page 180).

Blessé avec séquelles : personne susceptible de conserver des séquelles majeures de toutes natures à 1 an, c'est-à-dire personne pour laquelle la lésion corporelle de niveau de séquelles attendues le plus élevé a une valeur comprise entre 1 et 3 sur l'échelle « Functional Capacity Index » (FCI, voir page 180).

Personne tuée : personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Présumé responsable : la responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée par les forces de l'ordre à l'origine de l'enquête.

Mode doux : mode actif (marche, vélo) et EDP

Engin de déplacement personnel (EDP) : il peut être sans moteur EDPsm (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé EDPm (trottinette électrique, gyropode, segway...) et se déplace comme un vélo. En 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est dans la catégorie « autres ».

Bicyclette : vélo mécanique (sans assistance électrique)

Vélo : bicyclette ou VAE

Vélo à assistance électrique (VAE) : vélo électrique (France) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'utilisateur pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur.

Deux-roues motorisé (2RM) : cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Scooter : motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat.

Cyclomoteur : deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

Motocyclette : deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Usager vulnérable : usager non carrossé (piéton, usager en EDPsm ou EDPm, à vélo, 2RM)

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.

Automobiliste : occupant de véhicule de tourisme, conducteur ou passager.

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 Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur à 3,5 t.

Poids lourd (PL) : véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.

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.

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans (le fichier BAAC ne disposant pas de l'information « permis probatoire » jusqu'en 2018).

Senior – modification Bilan 2015 : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire.

Taux légal d'alcool : < 0,5 g/L de sang et < 0,2 g/L pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun.

Taux délictuel d'alcool : ≥ 0,8 g/L de sang

Sigles :

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ANSM : Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé

APAM : Auteur présumé d'accident mortel (voir le glossaire du présumé responsable)

ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

BEA-TT : Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

CA : Contrôle Automatisé

CARE : Community database on Accidents on the Roads of Europe (base de données des accidents UE)

CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

CEESAR : Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CISR : Comité Interministériel de Sécurité Routière

CNAMTS : Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés

CNSR : Conseil National de Sécurité Routière

COM-NC : Collectivités d'Outre-mer et Nouvelle Calédonie

DARES : Direction de l'animation de la recherche des études et des statistiques du ministère du travail

DGO : Document Général d'Orientation (enjeux de sécurité routière au plan départemental)

DISR : Délégué Interministériel à la Sécurité Routière

DITTT : Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres, Nouvelle Calédonie

DOM : Départements d'outre-mer

DREES : Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques

DSR : Délégation à la Sécurité Routière (appelée DSCR avant avril 2017)

FSR : Fondation Sécurité Routière

IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.
Depuis le 01 janvier 2020, l'IFSTTAR a rejoint l'**Université Gustave Eiffel**

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale

INSERR : Institut national de sécurité routière et de recherches

IRTAD : International Traffic Safety Data and Analysis group

LAB : Laboratoire d'Accidentologie et Biomécanique

LESCOT : Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports

M.AIS : Maximum Abbreviated Injury Scale (niveau de gravité de la lésion présentant la gravité la plus forte)

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

OFDT : Observatoire français des drogues et des toxicomanies

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

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

SDES : Service de la donnée et des études statistiques du ministère chargé des transports (MTE)

STRMTG : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés

UCLIR : Unité de Coordination de la Lutte contre l'Insécurité Routière

UMRESTTE : Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance Transport Travail Environnement

UTAC : Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle

VMA : Vitesse Maximale Autorisée

Bibliographie

ADEME CEREMA	Enquête Baromob, 2022
ANSM	Consommation des benzodiazépines en France, avril 2017.
ASFA	Les Chiffres clés 2022
AFSA	Baromètre sécurité du personnel en intervention - Bilan 2022, 2023.
Cerema	Classification des départements pour la sécurité routière, ILSR, méthodologie et résultats, 2022
Cerema	Les facteurs d'accident mortels en 2015, FLAM, 2020
Cerema	Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2), 2016.
Cerema	Études des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2), 2016
Cerema	Directive européenne sur la sécurité des infrastructures routières – analyse des diagnostics SURE – avril 2021
CERTU	Sécurité des aménagements en agglomération, guide méthodologique, 2007
MTECT – SDES	Chiffres clés des transports édition 2023, mars 2023
MTECT	Bilan annuel des transports en 2021, octobre 2022
CNAMTS	Rapport annuel 2019 de l'Assurance maladie Risques professionnels.
Commission européenne	EU Road Safety Policy Framework 2021-2030
Commission européenne	Statistical pocketbook, Transports européens en chiffres, 2022.
Christian B. et al.	How the weather can influence your data collection?, European Transport Conference, 2016.
De Bellefon M.-P. et al.	En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville. Insee Focus, 211, 2020
DGT	L'essentiel du risque routier professionnel, ministère du Travail, chiffres 2021, février 2023
DRESS	Dossier n° 102 – état de santé de la population en France, septembre 2022
DRESS	Enquête Vie quotidienne et santé, 2021
Elvik R.	The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses, TØI Report 1034/2009, Institute of Transport Economics TØI, Oslo, 2009.
ETSC	17th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report, juin 2023.
ETSC	Buylaert, W. ed. Reducing injuries from post-impact care, Working Party on Post Impact Care, Brussels, 1999.
Giraudet P.	Livre blanc de la sécurité routière, La documentation française, 1989.
Hamada S.et Gauss T	Analyse des victimes d'accidents sur voie publique recensées dans la Traumabase® de 2011 à 2015, décembre 2016.
Hasiak F.	Les télétravailleurs, des personnes mobiles comme les autres ?, RFTM, 2022
IFSTTAR	Projet PAAM, Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité, 2015.
IFSTTAR-INSERM	Téléphone et sécurité routière, expertise collective, avril 2011.
INSEE	Partir de bon matin, à bicyclette..., Insee Première n° 1629, janvier 2017.
INSERM	CESIR-IV - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière, phase 4, rapport intermédiaire 2020.
IPSOS	Enquête sur la consommation d'alcool au cours des 7 derniers jours en France, 2021
International Transport Forum (ITF) (OCDE)	Road safety annual report, 2022
ITF (OCDE)	Speed and Crash risk, 2018.
Marchal A.	Etude de la fréquentation vélo selon différents facteurs, Villes cyclables, 2017
Martin J. L. et al.	Actualisation des principaux résultats de l'étude SAM - Stupéfiants et Accidents Mortels (ActuSAM), DSR/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.
OFDT	Drogues et addictions, Chiffres clés 2022, mai 2022
OMS	WHO Global status report on road safety, 2018
OMS	Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 2018.

ONISR	<i>Fichier des infractions au code de la route - Bilan statistique de l'année 2022, 2023.</i>
ONISR	<i>Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2022, 2023.</i>
ONISR	<i>Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2022, 2023.</i>
ONISR	<i>fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2022.</i>
Page Y. et al.	<i>How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010, Conference AAAM, 2011.</i>
Rabaud M.	Parlons de la pluie et du beau temps, 2020, JTD Cerema.
SDES	Enquête mobilité des personnes, 2019
SDES	Les comptes des transports en 2022, 2023
SDES	Bilan de la circulation, 2022
Serre T. et al.	EFFIGAM, Convention DSR n°2200792115 : Rapport final, mars 2017.
SETRA	Accidents mortels contre obstacles fixes, 1999
SETRA	Guide méthodologique – Audits de sécurité routière, août 2012.
SETRA	Guide méthodologique – Démarche ISRI, octobre 2008.
SETRA	Guide méthodologique – Démarche SURE, octobre 2006.
STRMTG	Rapport annuel sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation 2020 des réseaux de transport guidé urbains, 2021.
KANTAR	Enquête Parc Auto 2021, volume Deux-roues motorisés, avril 2022.
KANTAR	Enquête Parc Auto 2022.
UTAC/OTC	Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité 2022, 01/2023.
Vélo et territoires	Bulletin de fréquentation N°7 du 4 janvier 2023
VINCI	13ème baromètre de la conduite responsable de la fondation, 2023
Willinger R. et Deck C.	Note de synthèse sur les traumatismes crâniens et leurs séquelles, TEVU, Université de Strasbourg, CNRS, mai 2017.
Wu D. et al.	Does a full-face helmet effectively protect against facial injuries? Inj. Epidemiol. 6 1, 19.doi: 10.1186/s40621-019-0197-8., 2019
Wu D. et al.	Effectiveness of protective clothing for motorized 2-wheeler riders. Traffic Inj. Prev. 20 2, 196–203. doi:10.1080/15389588.2018.1545090, 2019

Sitographie

<http://www.bea-tt.developpement-durable.gouv.fr/>
<https://www.cerema.fr/fr>
<https://www.certimoov.com/>
<https://conseilnational-securiteroutiere.fr/>
<https://www.diagnostic-pn.cerema.fr>
<https://www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau>
<https://etsc.eu/projects/pin/>
<https://www.insee.fr/fr/accueil>
<https://www.itf-oecd.org/>
<https://www.nrso.ntua.gr/>
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>
<https://www.prevention-ferroviaire.fr>
<https://www.revarrhone.org/>
<https://www.roadsafety-dss.eu/>
https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis_en
<https://www.securite-routiere.gouv.fr/>
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports>
<https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/rapports-annuels-sur-le-parc-le-traffic-et-les-a556.html>
<https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/>
<https://ts2.univ-gustave-eiffel.fr/ts2>
https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), interministériel depuis 1993 et placé auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, assure au titre de ses missions statistiques la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion au plan national ou international des données statistiques françaises se rapportant à la sécurité routière. Par ailleurs, l'ONISR pilote le programme d'études et recherches financé par la Délégation à la sécurité routière : il oriente ainsi la recherche et assure le suivi des études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des mesures de sécurité routière prises ou envisagées. Il veille à la valorisation des résultats. Chaque année, la publication du bilan de l'accidentalité en France est un moment fort de son activité. Le bilan s'adresse à un public de spécialistes et de non spécialistes.

Ce bilan annuel, produit avec l'appui du Cerema, a pour but de faire connaître l'accidentalité, en comprendre les composantes et mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière. Cette année, l'analyse des enjeux liés aux blessés de la route s'est encore renforcée. Le chapitre sur les analyses territoriales a été adapté afin de mieux appréhender les problématiques locales. Le suivi des indicateurs de pilotage de la politique publique de sécurité routière se poursuit.

La présente édition, les méthodologies de l'observatoire, certains rapports d'études et recherches mentionnées, ainsi que des tableaux extraits du fichier national notamment relatifs aux indicateurs labellisés par l'Autorité de la Statistique Publique, peuvent être consultés et téléchargés en ligne sur les pages web de l'observatoire :

<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>



ISBN : 978 211 077567-2