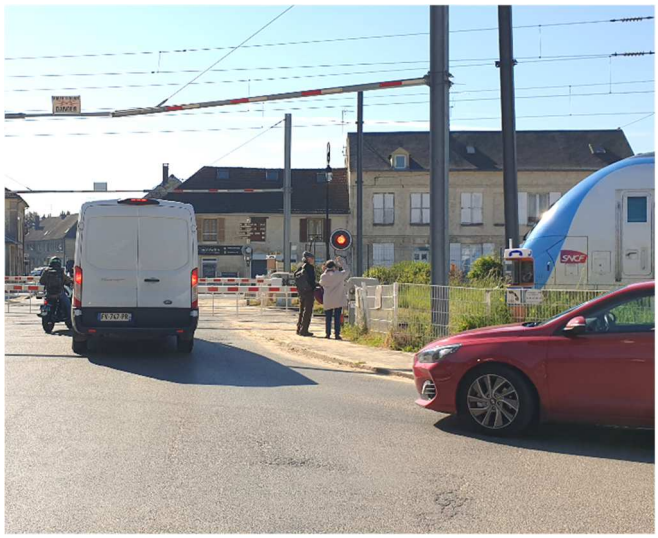
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2023

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année 2023



Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONISR

Septembre 2024

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

23

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité de l'année **2023**

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

ONISR

Septembre 2024

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 règlementaire 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, 2024

Crédits photos :
Couverture : Manuelle Salathé et Helga Mondésir – 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 077597-9

"En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1er 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 et de la cohésion des territoires.

Equipe de production :

Mathis Beltrami, Anne-Sarah Bernagaud, Jessica Boucher, Victor Boulanger, Xavier Broutin, Catherine Chauvineau, Mélanie D'Auria-Llexa, Nathalie Demeurisse, Nicolas Dubos, Thomas Durlin, Thérésien Esberard, Tatiana François, Fabien Gémy, Michel Graff, Bastien Grassias, Benoît Hiron, Owena Ineza Gabriel Kleinmann, Vincent Ledoux, Rémy Marsolat, François Menaut, Nathalie Mompart, Pascal Muller, Adrien Renoton, Axel Rimbaud, Stéphane Sadowski, Florian Vanco, Bérengère Varin et Eric Villié – Cerema ;

Touria Afriad, Aymeric Bourjon, Laurent Decoen, Élisa Delahaye-Adam, Figen Eker, Jorys Ernwein, Yann Fournier, Arnaud Guénivet, Ornella Malagutti, Isabelle Moina-Obeka, Helga Mondésir, Antoine Pestour, Manuelle Salathé, Céline Sautecoeur et Ndoumbé Seck – 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 de la Transformation Numérique (DTNUM), Assistance à Maîtrise d'œuvre Cap Gemini.

Services partenaires :

- Services de la Délégation à la sécurité routière (DSR) ;
- Université Gustave Eiffel ;
- 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 ;
- Services de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités ;
- 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 profession ou 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
Les accidents à vélo 96
L'utilisation des véhicules en libre-service 98
Les accidents en engin de déplacement personnel motorisé 99
Deux-roues motorisés : parc des ménages et accidentalité 100
Véhicules de tourisme : parc des ménages et accidentalité 104
Les accidents des voiturettes, 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

Les facteurs de risque et les indicateurs de performance 122

humains 124

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
Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents 146

véhicules 148

Les facteurs d'accidents liés aux véhicules 148
Les accidents selon la motorisation 151

environnementaux 152

Les facteurs liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement 152
Périodes de forte accidentalité 154
Les accidents selon les conditions météorologiques 155
Les facteurs d'accidents selon le réseau routier 156

Les études 162

La recherche et les études 164
Enquête nationale sur l'usage du vélo 166
Enquête nationale sur les utilisateurs de trottinettes électriques en France 167
Télétravail : quels impacts sur les modes de vie et la mobilité ? 168
Menace du stéréotype de genre et conduite automobile (MESCA) 169
Accidentalité et comportement des conducteurs infractionnistes (ACCI) 170
Expérimentation et Acceptabilité de la Mobilité autonome (SAM) 172
Accidentalité comparée des SUV et des autres types de véhicules de tourisme 174
Réduire les décès des seniors sur les routes européennes (ETSC) 175

Annexes 176

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 et sitographie 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,** 32

Modes de déplacement

Piétons, 94, 10, 16, 30, 66, 73, 84, 91, 126, 130, 192, 196

Utilisateurs **d'EDPm (dont trottinettes électriques) 97**, 10, 16, 126, 138, 192, 197

Cyclistes 98, 10, 16, 61, 91, 126, 138, 168, 192, 197

Usagers de **2RM 102**, 10, 16, 73, 91, 100, 126, 139, 149, 150, 151, 192, 197

Usagers de **VT**, **106**, 10, 16, 73, 91, 104, 126, 149, 150, 151, 192, 197, 198

Usagers de **voiturettes**, 108

Usagers de **VU**, **110**, 118, 126, 151, 195, 199

Usagers de **PL**, **112**, 118, 126, 195, 199

Usagers de **tracteurs agricoles**, **109**, 199

Victimes

Blessés, **16**, 10, 13, 14, 16, 73, 91, 192, 196

Blessés avec **séquelles**, 18, 12

Équipements de protection, 137, 138, 139, 30, 144, 181, 186, 187

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

Victimes non responsables, 14, 93, 124

Risque routier professionnel, **88**, 41, 60, 86, 108 - 118

Usagers

Population, **64, 72**, 13, 22, 24, 41, 44

Circulation, **92**, 22, 24, 112

Déplacement et **mobilité**, **90**, 68, 91, 96, 101, 105, 125, 168

Sexe, **74**, **76**, 12, 65, 84, 89, 91, 93, 97, 99, 105, 108, 124, 126, 134, 137, 144, 146, 169, 170, 196

Age, **73**, 74, 76, 12, 64, 78, 82, 84, 90, 91, 134, 145, 147, 149, 150, 161, 189, 191, 192, 196, 198

Professions et catégories socio-professionnelles, **86**, 81

Infractions, 142, 136, 145

Présumés responsables, **124**, **126,** 12, 14, 74, 76, 81, 93, 99, 198

Permis de conduire, 144, 146, 181, 12, 30, 80, 104, 142, 170

Véhicules

Assurance, **67, 146**, 142, 145

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

Sécurité des véhicules, **32**, 123, 148, 149, 150, 151, 174

Infrastructure et environnement

Réseau routier, **54-59,** 35, 29, 92

Sécurité des infrastructures, **34**, 123, 152 – 161, 175, 184

Jour/nuit, 154, 106, 159, 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,** 67, 74, 83, 99, 125, 146

Alcool, **130**, 12, 44 – 47, 67, 81, 83, 103, 107, 126, 132, 134, 142 - 145, 147, 181, 185, 199

Stupéfiants, **132**, 12, 44 – 47, 67, 81, 83, 126, 130, 134, 142 - 145, 147, 181

Vitesse, **128**, 62, 67, 83, 126, 136, 181, 184

International

Monde, **20**, 184

Europe, **22**, 164, 175, 184

Véhicules étrangers, **118**

Historique

Séries longues, 188 – 193, 12, 72, 92

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

Dates importantes, 181, 24

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,**

Carte **départementale, 42**, 44, 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.

A partir des personnes blessées recensées par les BAAC, l'ONISR et l'Univ. Eiffel produisent une **estimation du nombre de blessés.** Elle vise à compenser le sous enregistrement des accidents par les forces de l'ordre du fait de la non signalisation systématique des accidents de la route à ces derniers et à décliner la gravité des blessures selon une échelle utilisée internationalement (échelle AIS, cf. page 180). Sont alors distingués :

- des **blessés légers ou modérés** (dits **MAIS1-2** : l'ensemble des lésions corporelles sont de niveau 1 ou 2 au maximum sur l'échelle AIS allant de 1 à 6) ;
- des **blessés graves** (dits **MAIS3+** : la lésion la plus grave est de niveau 3 ou plus sur l'échelle AIS).

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

- Les acteurs 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 2023, 3 167 personnes sont décédées en France métropolitaine, soit 100 personnes de moins qu'en 2022, mais le trafic motorisé a baissé aussi de - 4 %.

Outre-mer, après un bilan 2022 particulièrement meurtrier, équivalent à 2010, la mortalité routière 2023 est en retrait de - 18 % avec 231 décès.

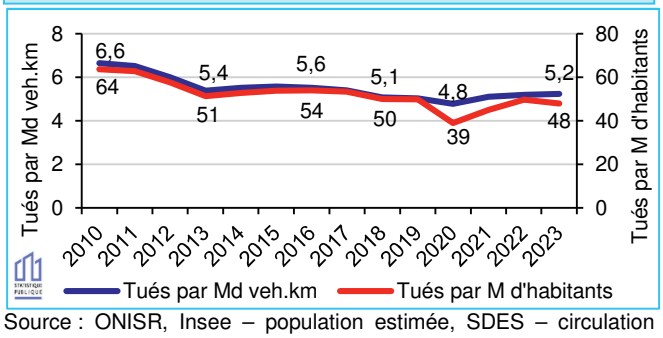
Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine

		Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Blessés graves (MAIS3+)	Tués à 30 jours
		BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	Estimés	
2023		51 641	181 170	64 674	234 836	15 936	3 167
2022		52 380	183 072	65 430	236 834	15 956	3 267
2010		67 288	228 823	84 461	296 806	19 193	3 992
Evolution	nb	- 15 647	- 47 653	- 19 787	- 61 969	- 3 257	- 825
2023 / 2010	%	- 23,3%	- 20,8%	- 23,4%	- 20,9%	- 17,0%	- 20,7%
Evolution	nb	- 739	- 1 902	- 756	- 1 997	- 20	- 100
2023 / 2022	%	- 1,4%	- 1,0%	- 1,2%	- 0,8%	- 0,1%	- 3,1%

Bilan de l'accidentalité Outre-mer

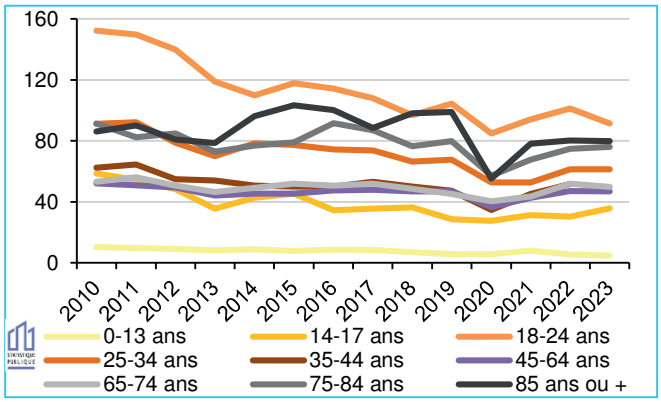
		Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Tués à 30 jours
		BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	
2023		3 181	ND	4 200	ND	231
2022		2 922	ND	3 811	ND	283
2010		2 853	ND	3 706	ND	281
Evolution	nb	+ 328	ND	+ 494	ND	- 50
2023 / 2010	%	+ 11,5%	ND	+ 13,3%	ND	- 17,8%
Evolution	nb	+ 259	ND	+ 389	ND	- 52
2023 / 2022	%	+ 8,9%	ND	+ 10,2%	ND	- 18,4%

Nombre de personnes tuées par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules (Md veh.km) en France métropolitaine



Source : ONISR, Insee – population estimée, SDES – circulation estimée, rebasée jusqu'en 1990, provisoire pour 2023

Évolution de la mortalité rapportée à la population par classe d'âge, 2010-2023 (tués/million d'hab.)



En 2023, 3 398 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, soit une baisse de - 4,3 % par rapport à 2022, plus accusée que celle du nombre d'accidents (- 0,9 %). Ce bilan se décline en 3 167 décès sur les routes de France métropolitaine (- 20,7 % et - 3,1 % par rapport à 2010 et 2022) et 231 en Outre-mer (- 17,8 % et - 18,4 %).

Depuis 2010, la mortalité a baissé de - 20,5 % mais le nombre de blessés graves seulement de - 17 %.

En 2023, la France métropolitaine est au **16ème rang** de **l'Union européenne** (27) en termes de mortalité routière rapportée à la population : 48 personnes ont été tuées par million d'habitants en 2023. Ce ratio est le plus bas depuis 2010, exception faite des années marquées par la pandémie (2020 et 2021). En Outre-mer, ce taux est bien supérieur à celui de la France métropolitaine et atteint 82 tués/Mhab (61 dans les DROM et 158 dans les COM-NC).

La mortalité rapportée au trafic en France métropolitaine est stable en 2023 par rapport à 2022, avec 5,2 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules, taux légèrement supérieur à 2019 (5,0) : le trafic motorisé a baissé de - 4% en 2023 par rapport à 2022. Selon l'enquête Baromob[1] la pratique du télétravail donne lieu à des usages de mobilité contrastés (en durée de déplacement).

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

Réseaux routiers

59 % des personnes tuées en 2023 l'ont été sur une **route hors agglomération** (1 877 décès, en baisse de - 2,9 % par rapport à 2022). 1 021 décès sont en agglomération, soit un tiers des tués (en baisse de - 1,7%). Après une année 2022 très forte, la mortalité sur autoroute en 2023 est plus contenue (269 décès).

Classes d'âge

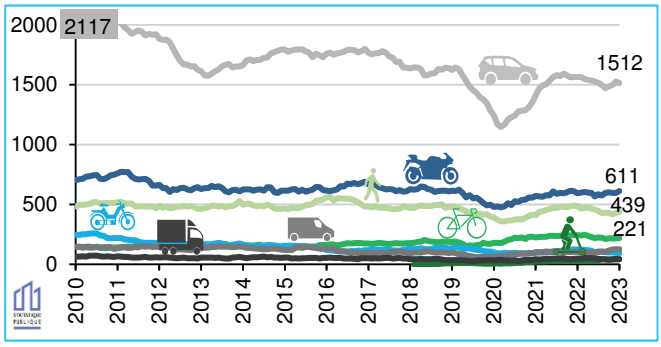
En 2023, 49 enfants de **0-13 ans** (- 16,9 % par rapport à 2022) et 116 adolescents de **14-17 ans** (+ 18,4 %) sont décédés. Leur risque reste le plus faible (12 tués/million d'habitants de moins de 18 ans).

497 jeunes adultes de **18-24 ans** sont décédés, au niveau le plus bas enregistré (hors pandémie). Cependant les jeunes adultes présentent toujours le risque le plus élevé (91 tués/Mhab). La mortalité des **25-34 ans** (465) est stable (+ 0,4 %), avec un risque au-dessus de la moyenne (61 tués/Mhab).

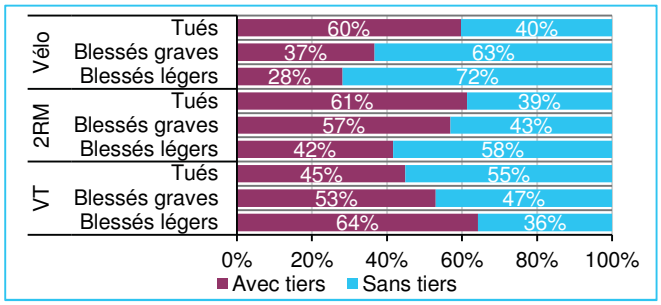
Chez les **seniors**, le nombre de personnes tuées âgées de 75-84 ans affiche la plus forte hausse (+ 7,0 %) avec 338 tués (76 tués/Mhab), tandis que la mortalité des 65-74 ans diminue de - 4,1 % avec 370 tués. 179 personnes de 85 ans et plus sont décédées, ce qui en fait la deuxième classe d'âge la plus à risque (80 tués/Mhab).

[1] Cf. p.168 « Télétravail : impacts sur les modes de vie et la mobilité »

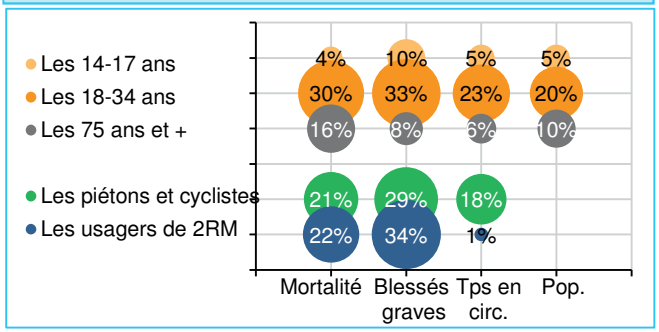
Évolution de la mortalité par type d'usagers 2010-2023 (en cumul 12 mois)



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 2023, traitements ONISR

Facteurs d'accidents mortels

L'accident est **multifactoriel** ; selon l'étude FLAM sur les facteurs déclenchant des accidents mortels (AM) en 2015, les **facteurs humains** contribuent pour 92 % des AM, les facteurs **infrastructure** pour 30 %, les conditions de **circulation** pour 18 %, les facteurs **véhicule** pour 20 %. En 2023, 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 22 %, l'**inattention** pour 12 %, et les **stupéfiants** et les malaises pour 11 %. 40 % des décès interviennent dans un accident avec au moins un conducteur sous influence d'alcool, de stupéfiants, ou des deux.

3 117 personnes sont PR d'accidents mortels, dont 1 126 ont survécu. On compte **1 170** personnes décédées **non** présumées **responsables**.

Modes de déplacement

En 2023, 1 512 **usagers de véhicule de tourisme** ont été tués, soit 53 tués de moins qu'en 2022. Cela représente 48 % de la mortalité sur la route. Le nombre de blessés graves[1] (MAIS3+) est estimé à 4 800 (30 % de l'ensemble des MAIS3+).

Les **usagers de 2RM** comptent pour 22 % des tués sur la route, avec 611 motocyclistes et 95 cyclomotoristes décédés en 2023. Par rapport à 2022, cela représente respectivement une hausse de + 3 % et une baisse de - 23 %. Le nombre de blessés graves (MAIS3+) est estimé à 5 400 (34 % des MAIS3+).

Avec 439 piétons tués (49 de moins qu'en 2022), **la marche** est le troisième mode de déplacement comptant le plus de tués, soit 14 % de la mortalité. Le nombre de blessés graves (MAIS3+) est estimé à 2 000 (13 % des MAIS3+).

221 **cyclistes** (dont 29 en vélo à assistance électrique) ont été tués sur la route, soit 24 de moins qu'en 2022. Cela représente 7 % de la mortalité, contre 4 % en 2010. 44 **utilisateurs d'EDPm** ont également perdu la vie contre 35 en 2022. Le nombre de blessés graves (MAIS3+) est estimé à 2 600 cyclistes et 700 EDPm, soit respectivement 16 % et 4 % des MAIS3+.

Le nombre de tués en **véhicule utilitaire** augmente et celui en **poids lourd** diminue en 2023 pour atteindre respectivement 125 tués et 45 tués (soit 21 de plus pour les VU et 3 de moins pour les PL qu'en 2022).

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 2023, 3 167 personnes sont décédées sur la route. On estime à 16 000 le nombre de blessés graves et 219 000 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 :

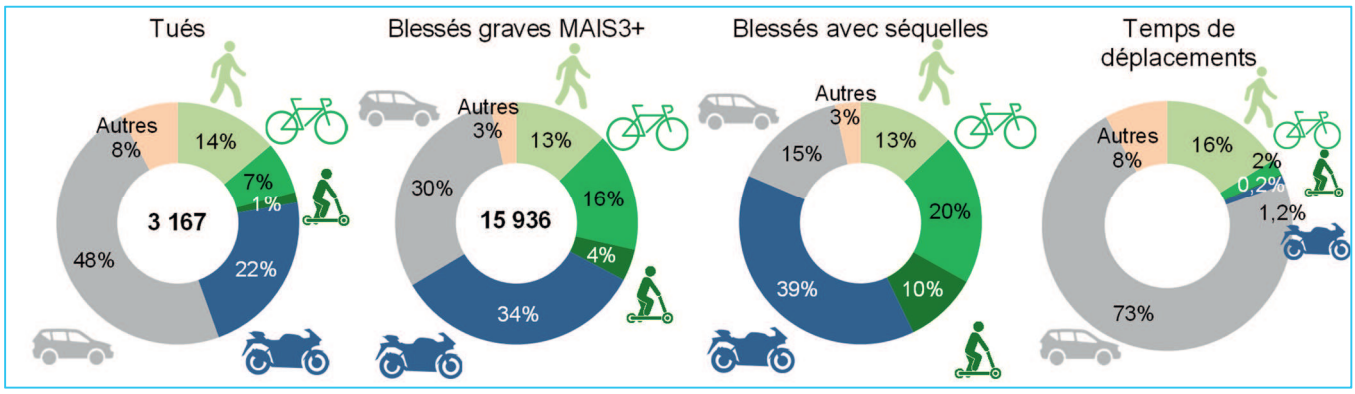
- 36 % des décès interviennent alors qu'un usager au moins effectue un trajet lié au **travail** ;
- les usagers de **2RM** comptent pour 22 % de la mortalité et 34 % des blessés graves alors qu'ils représentent moins de 2 % du trafic motorisé ;
- les **14-17 ans** comptent pour 5 % de la population, 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 **seniors de 75 ans et plus** représentent 16 % de la mortalité pour 10 % de la population ;
- dans un contexte de développement des modes actifs, les **piétons** et les **cyclistes** comptent respectivement pour 14 % et 7 % de la mortalité et pour 13 % et 16 % des blessés graves.

[1] Dans le prolongement de la modélisation réalisée par l'Univ. 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 2023	Part dans la mortalité en 2023	Evolution de la mortalité 2023/2022		Evolution de la mortalité 2023/2019	Evolution de la mortalité 2023/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000
			Nombre	%			
France métropolitaine	**3 167**	**93,2%**	**- 100**	**- 3,1%**	**- 2,4%**	**- 20,7%**	**- 51,1%**
Outre-mer (OM) *	***231***	***6,8%***	***- 52***	***- 18,4%***	***- 9,1%***	***- 17,8%***	***ND***
France métropolitaine + OM *	***3 398***	***100%***	***- 152***	***- 4,3%***	***- 2,9%***	***- 20,5%***	***ND***
Indicateurs France métropolitaine							
Selon le mode de déplacement :							
Piétons	439	13,9%	- 49	- 10,0%	- 9,1%	- 9,5%	- 42,8%
Cyclistes	221	7,0%	- 24	- 9,8%	+ 18,2%	+ 50,3%	- 46,2%
Engins de déplacement personnel motorisés	44	1,4%	+ 9	+ 25,7%	+ 340,0%	ND	ND
Cyclomotoristes	95	3,0%	- 29	- 23,4%	- 29,1%	- 61,7%	- 46,2%
Motocyclistes	611	19,3%	+ 17	+ 2,9%	- 0,7%	- 13,2%	- 25,7%
Occupants de voitures	1 512	47,7%	- 53	- 3,4%	- 6,8%	- 28,6%	- 60,4%
Occupants de véhicules utilitaires	125	3,9%	+ 21	+ 20,2%	+ 27,6%	- 14,4%	+ 82,5%
Occupants de poids lourds	45	1,4%	- 3	- 6,3%	+ 25,0%	- 30,8%	- 47,6%
Transports en commun	5	0,2%	+ 4	NS	+ 25,0%	25,0%	- 80,0%
Voiturettes	23	0,7%	- 4	- 14,8%	+ 35,3%	- 23,3%	+ 7,1%
Quads	22	0,7%	+ 8	+ 57,1%	+ 15,8%	+ 29,4%	ND
Autres	25	0,8%	+ 3	+ 13,6%	+ 31,6%	- 13,8%	- 23,7%
Selon l'âge :							
0-13 ans	49	1,5%	- 10	- 16,9%	- 19,7%	- 55,9%	- 69,8%
14-17 ans	116	3,7%	+ 18	+ 18,4%	+ 26,1%	- 35,6%	- 49,2%
18-24 ans	497	15,7%	- 52	- 9,5%	- 9,5%	- 40,2%	- 52,4%
25-34 ans	465	14,7%	+ 2	+ 0,4%	- 9,9%	- 33,9%	- 56,1%
35-44 ans	365	11,5%	- 58	- 13,7%	- 4,7%	- 33,0%	- 50,0%
45-54 ans	393	12,4%	- 13	- 3,2%	+ 2,9%	- 22,2%	- 45,1%
55-64 ans	395	12,5%	+ 8	+ 2,1%	- 4,1%	+ 12,5%	- 40,3%
65-74 ans	370	11,7%	- 16	- 4,1%	+ 16,7%	+ 40,2%	- 58,2%
75-84 ans	338	10,7%	+ 22	+ 7,0%	+ 6,6%	- 7,7%	ND
85 ans et plus	179	5,7%	- 1	- 0,6%	- 16,7%	+ 32,6%	ND
Selon le sexe :							
Hommes	2 457	77,6%	- 88	- 3,5%	- 2,1%	- 19,2%	- 51,0%
Femmes	710	22,4%	- 12	- 1,7%	- 3,4%	- 25,5%	- 51,7%
Type de route :							
Autoroutes	269	8,5%	- 25	- 8,5%	+ 2,3%	+ 5,1%	- 56,2%
Routes hors agglomération	1 877	59,3%	- 57	- 2,9%	- 3,4%	- 27,9%	- 50,9%
Agglomération	1 021	32,2%	- 18	- 1,7%	- 1,5%	- 9,9%	- 50,4%
Type de victimes :							
Conducteurs	2 285	72,2%	- 46	- 2,0%	- 0,7%	- 19,4%	- 49,0%
Passagers	443	14,0%	- 5	- 1,1%	- 3,5%	- 34,1%	- 62,0%
Usagers responsables	1 991	62,9%	- 12	- 0,6%	+ 2,4%	- 4,6%	ND
Usagers non-responsables	1 176	37,1%	- 88	- 7,0%	- 9,4%	- 38,1%	ND
Dans un accident impliquant :							
un conducteur de 14-17 ans	80	2,5%	+ 3	+ 3,9%	+ 14,3%	- 41,6%	- 53,2%
un conducteur de 18-24 ans	757	23,9%	- 77	- 9,2%	- 2,9%	- 36,2%	ND
un conducteur novice	589	18,6%	- 70	- 10,6%	- 1,8%	- 39,5%	- 51,7%
un conducteur de 75 ans ou plus	417	13,2%	+ 16	+ 4,0%	+ 5,6%	+ 12,4%	- 28,8%
un véhicule seul sans piéton	1 339	42,3%	- 3	- 0,2%	+ 3,3%	- 12,9%	- 46,7%
un véhicule de tourisme	2 214	69,9%	- 114	- 4,9%	- 6,6%	- 26,4%	- 56,5%
un véhicule utilitaire ou poids lourd	692	21,9%	- 8	- 1,1%	+ 5,2%	- 25,7%	- 30,0%
un conducteur en fuite	132	4,2%	- 21	- 13,7%	+ 0,8%	ND	ND
un conducteur sans permis valide	260	8,2%	- 21	- 7,5%	+ 5,3%	+ 14,5%	ND
un véhicule sans assurance	216	6,8%	- 23	- 9,6%	+ 6,9%	+ 8,5%	ND
Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir des personnes pour lesquelles l'information est renseignée :							
usager en déplacement lié au travail	555	17,5%	+ 40	+ 7,7%	+ 8,5%	- 30,0%	- 50,7%
avec alcool > 0,5g/l ou positif aux stupéfiants	1 251	39,5%	- 122	- 8,9%	- 13,2%	- 45,0%	ND
avec taux d'alcool supérieur 0,5g/l	944	29,8%	- 51	- 5,2%	- 10,2%	- 28,3%	- 47,5%
avec test positif aux stupéfiants	586	18,5%	- 86	- 12,8%	- 19,9%	- 47,1%	ND
usager non ou mal ceinturé	388	22,7%	- 24	- 5,8%	- 4,2%	- 28,3%	- 63,6%

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

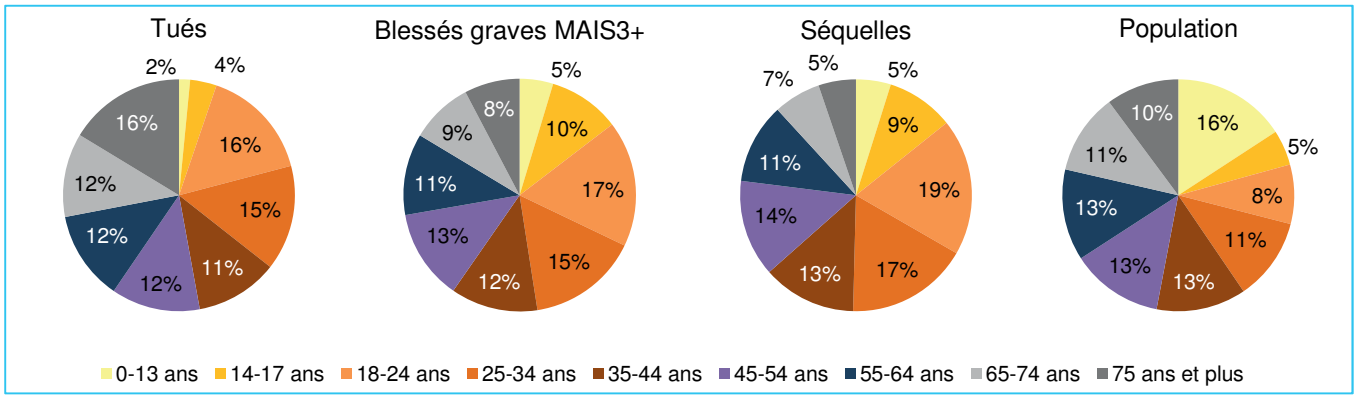


Source : tués : données BAAC ; blessés MAIS3+ et séquelles : estimation ONISR ; déplacement : données EMP 2019

	Nombre de blessés (MAIS1+) en 2023	Part dans le total de blessés MAIS1+ en 2023	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2023/2022	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2023/2019	Evolution du nombre de blessés MAIS1+ 2023/2010
France métropolitaine	**234 836**	**100%**	**- 0,8%**	**- 1,8%**	**- 20,9%**
Catégorie d'usagers :					
Piétons	17 070	7,3%	+ 0,1%	- 14,7%	- 32,4%
Cyclistes	41 112	17,5%	- 3,3%	+ 9,0%	+ 3,4%
Engins de déplacement personnel motorisés	17 508	7,5%	+ 10,2%	+ 296,2%	ND
Occupants de 2RM	54 694	23,3%	- 1,3%	- 11,7%	- 41,4%
Occupants de véhicules de tourisme	97 478	41,5%	- 1,2%	- 9,2%	- 24,9%
Autres	6 976	3,0%	- 4,1%	- 7,5%	- 19,4%
Classe d'âge :					
0-13 ans	14 156	6,0%	- 7,4%	- 5,4%	ND
14-17 ans	22 915	9,8%	+ 0,9%	+ 7,2%	ND
18-24 ans	53 487	22,8%	+ 0,9%	+ 2,0%	ND
25-34 ans	45 658	19,4%	- 3,9%	- 5,0%	ND
35-44 ans	31 719	13,5%	+ 1,4%	- 1,8%	ND
45-54 ans	27 552	11,7%	- 1,2%	- 7,1%	ND
55-64 ans	19 969	8,5%	- 1,6%	- 1,1%	ND
65-74 ans	11 075	4,7%	+ 1,4%	- 3,2%	ND
75 ans et plus	8 304	3,5%	+ 4,2%	- 3,6%	ND
Sexe :					
Hommes	152 074	64,8%	- 0,9%	- 0,6%	- 18,6%
Femmes	82 762	35,2%	- 0,7%	- 3,8%	- 24,8%
Type de route :					
Autoroutes	21 309	9,1%	- 0,7%	- 12,4%	ND
Routes hors agglomération	78 249	33,3%	+ 0,3%	+ 1,1%	ND
Agglomération	135 279	57,6%	- 1,5%	- 1,5%	ND

	Nombre de blessés graves (MAIS3+) en 2023	Part dans le total de blessés MAIS3+ en 2023	Part des blessés graves MAIS3+ parmi les blessés MAIS1+ en 2023	Evolution du nombre de blessés MAIS3+ 2023/2022	Evolution du nombre de blessés MAIS3+ 2023/2019
France métropolitaine	**15 936**	**100%**	**6,8%**	**- 0,1%**	**- 1,9%**
Catégorie d'usagers :					
Piétons	2 006	12,6%	11,8%	+ 0,5%	- 13,3%
Cyclistes	2 543	16,0%	6,2%	- 3,2%	+ 9,9%
Engins de déplacement personnel motorisés	671	4,2%	3,8%	+ 11,1%	+ 324,9%
Occupants de 2RM	5 367	33,7%	9,8%	+ 0,4%	- 6,5%
Occupants de véhicules de tourisme	4 791	30,1%	4,9%	- 0,3%	- 7,4%
Autres	558	3,5%	8,0%	- 3,2%	+ 2,0%
Classe d'âge :					
0-13 ans	742	4,7%	5,2%	- 6,5%	- 5,8%
14-17 ans	1 591	10,0%	6,9%	+ 0,6%	+ 6,0%
18-24 ans	2 787	17,5%	5,2%	+ 1,8%	- 0,7%
25-34 ans	2 458	15,4%	5,4%	- 3,5%	- 6,0%
35-44 ans	1 930	12,1%	6,1%	+ 1,1%	- 1,5%
45-54 ans	2 004	12,6%	7,3%	- 0,6%	- 7,3%
55-64 ans	1 807	11,3%	9,0%	- 2,7%	+ 0,9%
65-74 ans	1 385	8,7%	12,5%	+ 2,4%	+ 1,3%
75 ans et plus	1 232	7,7%	14,8%	+ 6,0%	- 2,2%
Sexe :					
Hommes	11 986	75,2%	7,9%	- 0,2%	- 0,9%
Femmes	3 950	24,8%	4,8%	+ 0,2%	- 4,8%
Type de route :					
Autoroutes	1 081	6,8%	5,1%	+ 0,2%	- 5,5%
Routes hors agglomération	7 622	47,8%	9,7%	- 0,4%	+ 1,0%
Agglomération	7 233	45,4%	5,3%	+ 0,2%	- 4,3%

Source : Estimation Univ. Eiffel pour 2010 et ONISR pour 2019 et 2023 sur la base des données des BAAC et du Registre du Rhône (cf. p192)



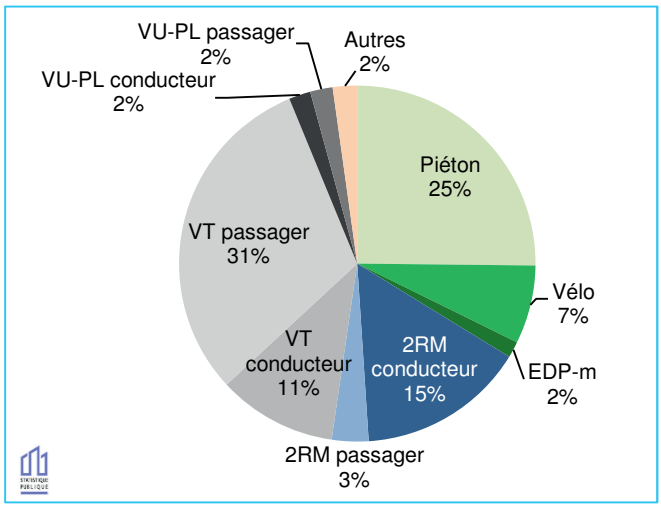
Source : tués : données BAAC ; blessés MAIS3+ et séquelles 1 an après l'accident : estimation ONISR ; population : Insee 2023

Les victimes non responsables

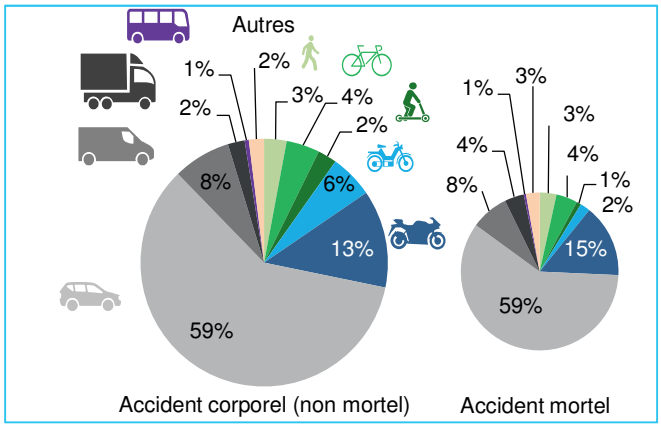
Parmi les 3 167 personnes décédées sur route en 2023, 63 % étaient présumés responsables (PR) de leur accident, 4 % étaient victimes non PR et leur PR est décédé, 33 % étaient victimes non responsables et leur PR a survécu à l'accident.

25 % des personnes décédées non responsables sont piétons, 37,5 % conducteurs de véhicule et 37,5 % passagers. 52 % sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, EDPm, 2RM).

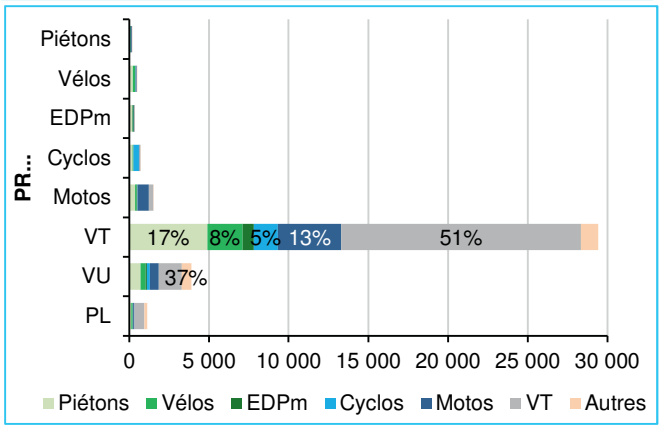
Tués « non responsables » selon leur mode de déplacement et leur place dans le véhicule



Répartition des « présumés responsables » selon leur mode déplacement



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



En 2023, en France métropolitaine, les forces de l'ordre ont enregistré dans le fichier BAAC : 51 641 accidents corporels, 64 674 blessés et 3 167 tués. Parmi ces 67 841 victimes, 40 116 ont été identifiées comme non « présumées responsables » et 27 725 comme « présumées responsables » (PR).

Des tués passagers de VT

En 2023, 1 176 personnes non présumées responsables ont été tuées, dont 127 alors que le présumé responsable est également décédé et 1 038 alors que le PR est vivant. Les victimes non PR sont tuées 8 fois sur 10 dans un accident avec tiers.

Parmi ces tués, 488 étaient dans un véhicule de tourisme (VT), dont les trois quart en tant que passagers, 218 étaient des usagers de 2RM, dont 82 % en tant que conducteurs, et 47 tués étaient usagers de VU ou PL, autant conducteurs que passagers.

296 tués non présumés responsables étaient des piétons, 84 des cyclistes et 17 des utilisateurs d'EDPm.

Des victimes de conducteurs de VT

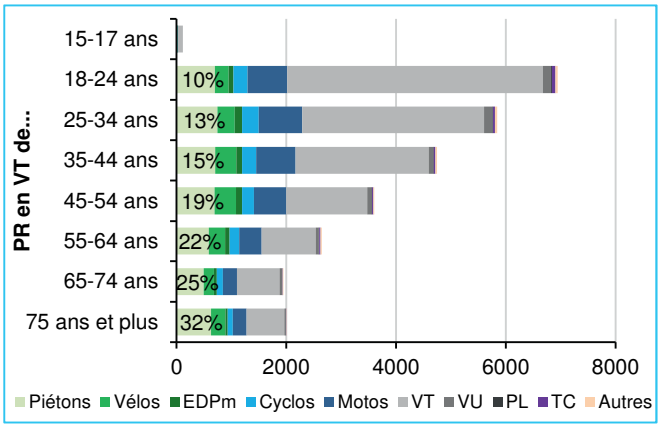
En 2023, parmi les 40 116 victimes non PR, on compte 38 819 victimes d'un seul PR dont l'âge est connu.

Parmi ces victimes, plus de 29 000 personnes sont victimes d'un PR conduisant un VT. 51 % de ces victimes sont des occupants de VT (15 044, soit 85 % des 17 493 victimes en VT), 17 % sont des piétons (4 889 victimes, soit 70 % des 6 663 victimes piétons) et 13 % sont des motocyclistes (3 961 victimes, soit 71% des 5 471 victimes en moto).

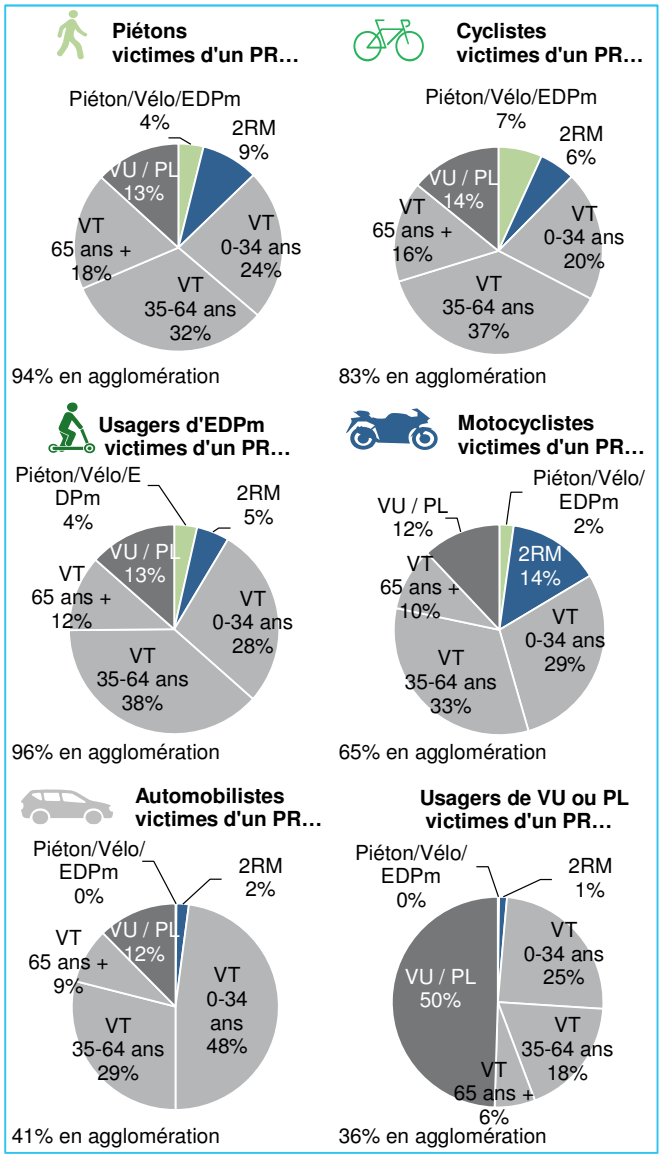
Les victimes d'automobilistes sont tuées ou blessées par des PR de 18-34 ans : 25 % par ceux de 18-24 ans et 21 % par ceux de 25-34 ans. Près des deux tiers des victimes de ces PR sont des automobilistes.

Alors que le nombre de victimes piétons est stable quel que soit l'âge du PR en VT, 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 32 % 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



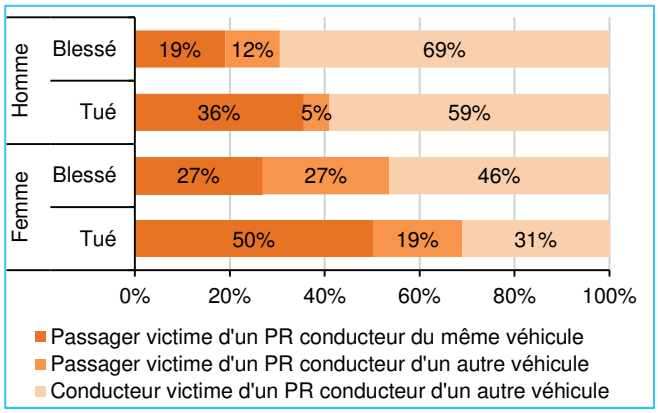
Répartition des « présumés responsables » pour les victimes piétons, vélos, EDPm, motos, VT et VU/PL



Lecture : Parmi l'ensemble des victimes cyclistes blessées ou tuées non présumées responsables, 37 % sont victimes d'un présumé responsable conducteur de voiture de tourisme (VT) âgé de 35 à 64 ans. 83 % des cyclistes sont victimes d'un PR en agglomération.

Note : Par convention, la 1ère tranche d'âge des PR de VT est 0-34 ans, il peut arriver qu'un PR conducteur de VT soit mineur. En 2023, dans les accidents impliquant un seul PR, le plus jeune PR conducteur de VT a 12 ans.

Victimes d'un conducteur « présumé responsable », selon leur place dans le véhicule



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 32 %, 37 % et 38 %) ou de moins de 35 ans (respectivement 24 %, 20 % et 28 %).

9 % des piétons sont victimes de deux-roues motorisés (2RM) contre 6 % des victimes cyclistes et 5 % des victimes en EDPm.

72 % des **motocyclistes** sont **victimes** d'un « présumé responsable » conduisant **un VT**. 14 % sont victimes d'un usager de 2RM « présumé responsable » (le passager est considéré comme la victime de son conducteur 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 étant en grande partie 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-contre.

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

Des victimes femmes passagères

En 2023, parmi les 38 819 victimes non PR, 36 418, dont le sexe était connu, étaient victimes d'un conducteur PR. Parmi ces 36 418 victimes, il y avait 6 225 piétons et 30 153 conducteurs et passagers (842 tués et 29 311 blessés).

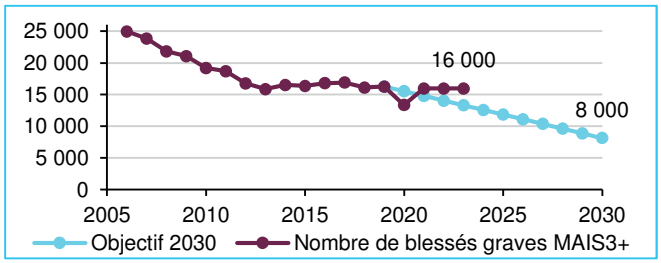
La majorité des victimes hommes non PR sont conducteurs d'un autre véhicule (69 % des blessés et 59 % des tués). À l'opposé des victimes femmes non PR qui sont majoritairement passagères (54 % des blessés et 69 % des tués).

Parmi les 267 femmes tuées dans un véhicule, 134 étaient **passagères du conducteur PR** (50 %). Parmi les 575 hommes tués, 205 étaient **passagers du conducteur PR** (36 %).

La gravité des blessures

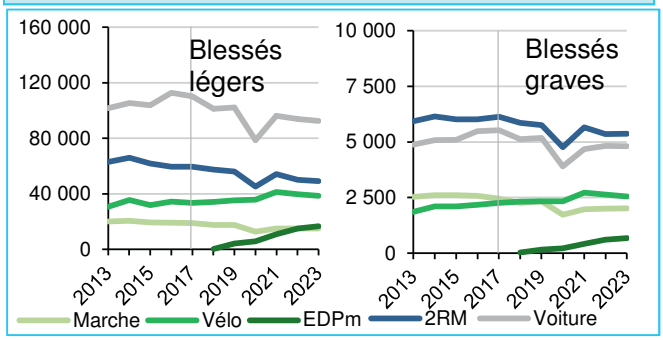
Les résultats sont donnés selon l'échelle des lésions AIS[1] (Abbreviated Injury Scale) version 2005 et non plus selon sa version antérieure. De plus, le modèle de redressement utilisé par le Registre du Rhône a évolué, ce qui a amené un rebasement des données de 2006 à 2016. Dans la fiche et dans l'ensemble du bilan, les estimations de blessés AIS proviennent de **l'Univ. Eiffel sur 2010-2016** et de **l'ONISR sur 2017-2023**[2].

Evolution des blessés graves MAIS3+ en France depuis l'année 2010 et selon l'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 2017-2023

Evolution 2013-2023 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 2017-2023

Estimation du nombre de blessés en France métropolitaine en 2023

			MAIS 3+	MAIS 1-2	% MAIS 3+ / MAIS 1+
Type d'usager	Marche	Avec tiers	2 006	15 064	11,8%
	Vélo	Avec tiers	934	10 858	7,9%
		Sans tiers	1 609	27 710	5,5%
	EDPm	Avec tiers	259	4 864	5,1%
		Sans tiers	412	11 973	3,3%
	2RM	Avec tiers	3 055	20 526	13,0%
		Sans tiers	2 312	28 801	7,4%
	Voiture	Avec tiers	2 540	59 514	4,1%
		Sans tiers	2 251	33 172	6,4%
	Autre	Avec tiers	239	3 711	6,1%
		Sans tiers	318	2 707	10,5%
Âge		0-13	742	13 414	5,2%
		14-17	1 591	21 324	6,9%
		18-24	2 787	50 699	5,2%
		25-34	2 458	43 201	5,4%
		35-44	1 930	29 789	6,1%
		45-54	2 004	25 549	7,3%
		55-64	1 807	18 162	9,0%
		65-74	1 385	9 690	12,5%
		75 +	1 232	7 073	14,8%
Sexe		Femmes	3 950	78 812	4,8%
		Hommes	11 986	140 088	7,9%

Géré par l'Université Gustave Eiffel (Univ. Eiffel), le Registre du Rhône vise depuis 1995 à recenser l'ensemble des victimes d'accidents de la route 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. L'Université Gustave Eiffel a construit une modélisation permettant de mieux estimer le nombre réel de blessés de la route en France 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 2017-2023[2].

Le nombre de blessés

En 2023, on estime à **219 000 le nombre de blessés légers (MAIS1-2)** et à **16 000 celui des blessés graves (MAIS3+)** sur les routes de France métropolitaine**.**

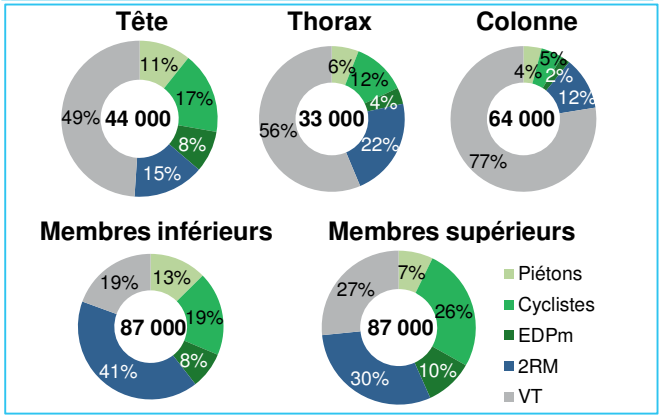
Au niveau national, **66 % des blessés MAIS3+ seraient des usagers vulnérables** (piétons, cyclistes, usagers d'EDPm et 2RM). Les usagers de 2RM, qui représentent 1,2 % du temps total passé en circulation tous modes confondus[3], comptent 5 400 blessés graves en 2023, soit 600 de plus que les automobilistes qui représentent pourtant, avec les occupants de VU, 72,3 % du temps total de déplacement. Les blessés graves à vélo sont depuis 2018 plus nombreux qu'à pied, avec respectivement 2 500 et 2 000 blessés graves en 2023 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 40 % des tués. Chez les usagers d'EDPm, 71 % des blessés légers et 61 % des blessés graves le sont sans tiers impliqué contre 27 % des tués. S'agissant des 2RM, 58 % des blessés légers et 43 % des blessés graves le sont sans tiers impliqué contre 39 % des tués. A l'inverse, 36 % des blessés légers et 47 % des blessés graves automobilistes le sont sans tiers impliqué contre 55 % des tués.

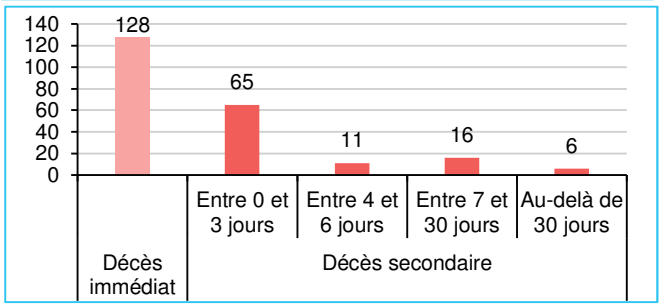
Les blessures des cyclistes et des 2RM sont plus graves lorsqu'un tiers est impliqué. En revanche, les automobilistes sont plus gravement blessés lorsqu'aucun tiers n'est impliqué dans l'accident.

[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

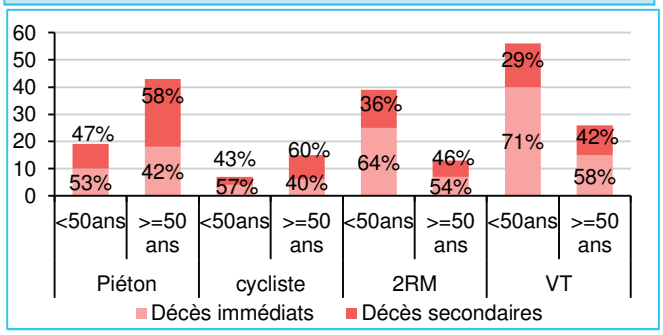
Ordre de grandeur du nombre de blessés toutes gravités confondues selon la région corporelle atteinte et le mode de déplacement en 2023



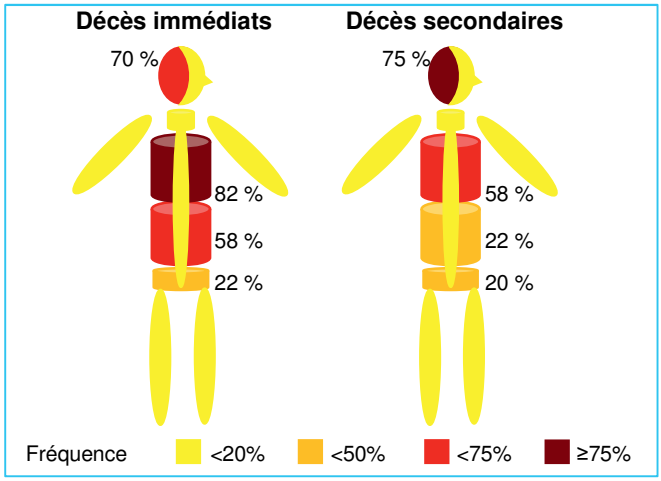
Nombre de personnes décédées entre 2017 et 2021 dans le Rhône selon la temporalité du décès



Nombre et proportion de personnes décédées entre 2017 et 2021 dans le Rhône selon la temporalité du décès et le mode de déplacement



Localisation des atteintes mortelles selon la temporalité du décès



Source : Université Gustave Eiffel, Registre du Rhône

Le nombre de blessures estimé

En appliquant, par mode, les proportions de localisation des blessures observées dans le Rhône (2017-2021) au total estimé pour les 235 000 blessés toutes gravités confondues en France métropolitaine en 2023, on estime que la localisation des lésions est assez différente selon les modes de déplacement. Ainsi, autour de 44 000 personnes auraient été blessées **à la tête** en 2023, dont **3 800 usagers d'EDPm, 4 800 piétons, 6 500 usagers de 2RM, 7 500 cyclistes et 21 700 usagers de VT**. Plus de la moitié des blessés au thorax et 77 % des blessés à la colonne sont des usagers de VT. A l'inverse, les usagers vulnérables représentent 73 % et 81 % des blessures aux membres supérieurs et inférieurs.

Ces résultats sont à interpréter avec prudence, les proportions du Rhône, département très urbain, **ne s'appliquant pas nécessairement à l'ensemble de la France métropolitaine.**

Blessures mortelles dans le Rhône

Sur la période 2017-2021, 226 personnes décédées ont été dénombrées dans le département du Rhône. Parmi elles, 128 sont décédées immédiatement sur le lieu de l'accident et 98 sont décédées secondairement en milieu hospitalier (y compris au-delà de 30 jours). Les trois quarts de ces 226 personnes décédées sont des hommes.

Les personnes décédées immédiatement sur le lieu de l'accident représentent donc un peu plus de la moitié des victimes décédées (57 %). Les occupants de voiture sont les plus nombreux (43 %), puis viennent les usagers de deux-roues à moteur (25 %), les piétons (22 %), les cyclistes (8 %) et les occupants de camionnette (2 %).

Les régions corporelles entraînant des lésions mortelles sont majoritairement le thorax (82 %), la tête (70 %), l'abdomen (58 %) et le bassin (22 %).

43% des tués décèdent en milieu hospitalier. Les piétons sont les plus nombreux (35 %), avant les occupants de voiture (28 %), les usagers de deux-roues motorisé (20 %) et les cyclistes (20 %).

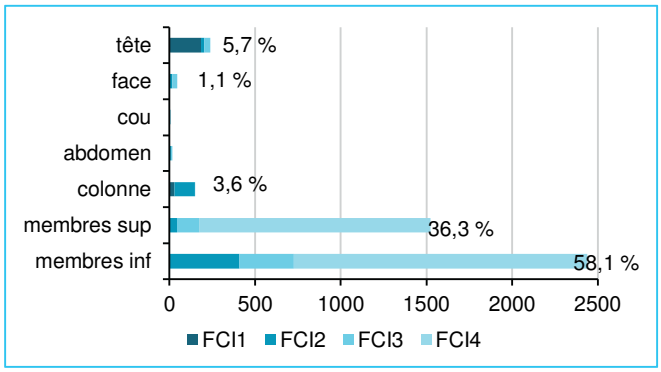
Les régions corporelles à l'origine de cette mortalité sont la tête (75 %), le thorax (58 %), l'abdomen (22 %) et le bassin (20 %). Deux tiers des tués succombent dans les 3 jours suivant l'accident (décès dit précoce). 13 % des décès se sont produits entre 4 et 7 jours et 20 % des victimes ont succombé à leurs blessures au-delà de 7 jours.

L'hémorragie et la détresse respiratoire dues aux traumatismes du thorax sont responsables des décès immédiats tandis que les conséquences des traumatismes cérébraux sont responsables des décès secondaires. Dès lors, les lésions hémorragiques à l'origine de l'instabilité hémodynamique engageant à court terme le pronostic vital sont prioritaires par rapport aux traumatismes crâniens.

Les séquelles traumatiques

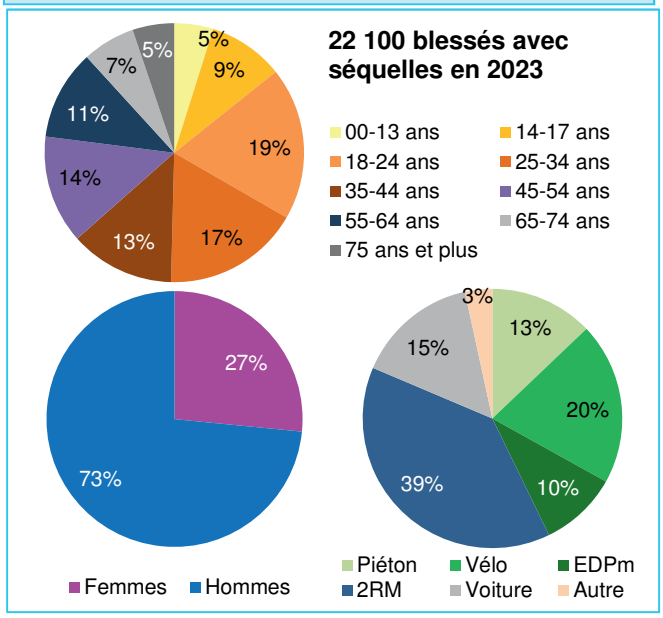
Dans le Registre du Rhône, les lésions sont codées selon une échelle internationale de gravité, l'Abbreviated Injury Scale (AIS). À chaque code AIS est associé un score qui permet d'évaluer la gravité des séquelles : **l'index de capacité fonctionnelle (FCI)**. Il comprend 5 niveaux, de **1 pour les 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 (2017-2021, 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 victime 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.

Le registre des victimes des accidents de la route dans le Rhône (données relatives aux patients des hôpitaux) permet d'analyser les séquelles attendues un an après la survenue de l'accident, en se référant aux atteintes lésionnelles initiales. Les patients sont recontactés ultérieurement lors de projets de recherche spécifiques.

Séquelles selon les zones corporelles

Dans le Rhône, 8,6% des victimes souffrent de séquelles : 0,4 % conserveront des séquelles majeures (FCI=1), 1,2 % des séquelles sévères (FCI=2), 1,0 % des séquelles sérieuses (FCI=3) et 5,9 % des séquelles modérées (FCI=4).

Les **séquelles majeures** sont neurologiques (cérébrales ou médullaires) tandis que les **séquelles les plus fréquentes** sont d'origine orthopédique.

Les **séquelles majeures** sont surtout dues aux atteintes encéphaliques (hémorragie ou hématome intracérébral). On estime que 450 000 personnes en France ont un handicap lié à un **traumatisme crânio-cérébral** (TC) toutes causes confondues : 20 % des victimes de TC sévère décèdent, 20 % auront un handicap sévère (dépendance), 30 % un handicap modéré et 30 % vont récupérer[1]. Les autres séquelles majeures proviennent d'atteintes médullaires entraînant une **tétraplégie ou une paraplégie**. Cette perte d'indépendance fonctionnelle s'accompagne de la déficience d'organes multiples « invisibles » (urinaire, ano-rectale, cardio-vasculaire, respiratoire), avec des répercussions psychologiques, sociales et familiales.

Les séquelles fonctionnelles liées aux membres (fractures complexes malléolaires, des fractures du fémur et du radius) sont le plus souvent légères (FCI=4) : difficultés pour marcher, raideurs articulaires, arthrose ou déficits moteurs ou sensitifs.

6 mois après une **commotion cérébrale** (TC léger), de nombreux symptômes/incapacités persistent (céphalées, nausées, troubles du sommeil, mémoire, attention, fonctions exécutives, dépression, anxiété, labilité émotionnelle). 30 % des personnes n'ont pas repris le travail/les études ; 50 % est en stress post-traumatique[2].

Parmi les blessés graves au sens de l'AIS (gravité immédiate, MAIS3+), un peu plus de la moitié conservera des séquelles (tous niveaux), et près d'un sur dix des séquelles majeures (FCI=1).

Les séquelles au niveau national

Au niveau national, il est estimé que près de 22 100 blessés vont conserver des séquelles encore 1 an après l'accident. 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 50** % des blessés avec séquelles (respectivement 48 % des MAIS3+ et 59 % des MAIS1-2). **Les usagers vulnérables comptent pour 81 %** des blessés avec séquelles (contre 66 % et 55 %).

[1] Brazinova et al, 2021
[2] Van der Naalt et al, Lancet Neuro, 2017

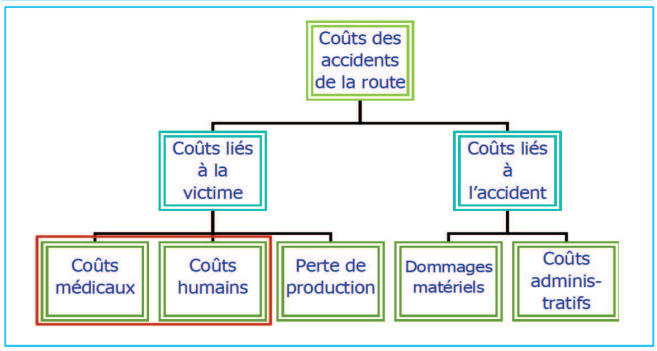
Le coût de l'insécurité routière

Les **valeurs tutélaires** de l'insécurité routière évoluent selon le PIB par habitant et sont actualisées chaque année. Elles s'élèvent en 2023 à :

- 4,010 millions d'euros pour une personne tuée,
- 501 244 euros pour un blessé hospitalisé plus de 24 heures,
- 20 050 euros pour un blessé léger,
- 6 149 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 1er 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 2023 selon le rapport Quinet et le rapport VALOR

2023		Nombre	Quinet	VALOR
Valeurs tutélaires (k€)	Tué	-	4 010	6 441
	Blessé grave MAIS3+ *	-	501	999
	Blessé hospitalisé non grave	-	501	805
	Blessé léger	-	20	32
	Dégât matériel	-	6	6
Evol. valeurs	2022-2023	-	5,7%	5,7%
	2019-2023	-	13,0%	13,0%
Coût (Md €)	Tué	3 167	12,7	20,4
	Blessé grave MAIS3+ *	15 936	8,0	15,9
	Blessé hospitalisé non grave	31 872	16,0	25,7
	Blessé léger	187 028	3,7	6,0
	Accident corporel	181 169	1,1	1,1
	Accident matériel	1 827 593	11,2	*11,2*
Coût total (Md €)	2023	-	52,8	80,4
	2022	-	50,1	76,5
	2019	-	48,4	73,3

*En attendant une modélisation actualisée par l'Université Gustave Eiffel, l'ONISR produit des estimations provisoires pour les années 2017 et suivantes 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 2017-2023 (voir page 192).

En 2023, le coût des accidents corporels en France métropolitaine, calculé sur la base des valeurs tutélaires (Quinet) ci-contre, s'établit à 41,5 milliards d'euros (Md€) répartis comme suit :

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

1,21 million d'accidents matériels ont été déclarés en responsabilité civile en 2023 auprès des compagnies d'assurances[1], auxquels il faut ajouter 614 000 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 11,2 Md€.

Le coût total de l'insécurité routière en 2023 (valeurs Quinet) est donc de 52,8 Md€, soit 1,9 % du PIB, et en hausse de + 3,5 % par rapport au coût de l'insécurité routière en 2022.

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 HEATCO[2] qui suggèrent de prendre un pourcentage de la VVS lorsqu'un calcul direct ne peut être effectué.

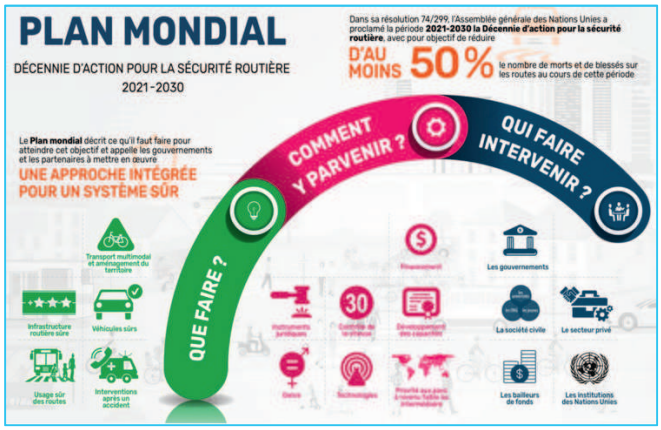
Le projet de recherche M-VASEM de l'Université Gustave Eiffel, intégré au projet européen VALOR, a produit une estimation de la valeur unitaire d'un tué ou d'un blessé grave sur un plus grand nombre de coûts supportés. Les résultats donnent une valeur de la vie statistique 1,6 fois plus importante, et 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 80,4 Md€** en 2023.

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] France Assureurs
[2] Bickel, P., Friedrich, R., *et al.* 2006

La sécurité routière dans le monde

Plan mondial pour la décennie d'action 2021-2030 pour la sécurité routière (2021)



Les deux cibles des Objectifs du Développement durable concernant la sécurité routière (SDG 3.6 et 11.2)

Fig. 2 ODD (Objectifs du développement durable) et cibles en sécurité routière

ODD3 - Donner aux individus les moyens de vivre une vie saine et promouvoir le bien-être à tous les âges

3.6 : Accidents de la route. D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route

ODD11 - Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables

11.2 :Transports sûrs, accessibles et viables. D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

On estime à 1,19 million le nombre de décès dus aux accidents de la route en 2021, ce qui correspond à un taux de 15 décès dus aux accidents de la route pour 100 000 habitants.

Comme en 2019, les accidents de la route restent la 1ère cause de décès chez les enfants et les jeunes âgés de 5 à 29 ans et la 12ème cause de décès tous âges confondus.

Au niveau mondial, les occupants de véhicules à quatre roues représentent 30 % des décès, suivis par les piétons, qui représentent 23 % des décès, et les utilisateurs de deux et trois roues motorisées, qui représentent 21 % des décès.

Les cyclistes représentent 6 % des tués tandis que les utilisateurs de dispositifs de micro-mobilité tels que les trottinettes électriques représentent 3 % des tués.

92 % des décès surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire.

x3 Le risque de décès est trois fois plus élevé dans les pays à faible revenu que dans les pays à revenu élevé, alors même que ces pays possèdent moins de 1 % de l'ensemble des véhicules à moteur.

* Mesuré par des estimations mathématiques utilisant des sources de données complémentaires, révisées périodiquement
Source: WHO Global Status Report for Road Safety 2023 – OMS

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

En 2021, l'OMS et les Nations unies ont élaboré le **Plan mondial pour la décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030.** Ce plan vise à orienter et aider les pays à atteindre l'objectif de **réduction de 50 % du nombre de décès et du nombre de blessés sur les routes d'ici à 2030 (cible 3.6 des Objectifs du Développement Durable).** Pour inciter la communauté internationale 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**[1], comportant un ou plusieurs indicateurs.

Le rapport de la sécurité routière 2023 de l'OMS estime à **1,19 million le nombre de tués** sur les routes du monde entier **en 2021**, soit une **baisse de 5% par rapport à 2010** (1,25 million de tués). Plus de la moitié des membres des Nations-Unies ont réduit le nombre de tués entre 2010 et 2021, alors même que le parc automobile a plus que doublé et que la population globale a cru d'un milliard. Le rapport souligne l'efficacité des efforts déployés pour améliorer la sécurité routière mais indique leur insuffisance pour atteindre l'objectif de la décennie d'action.

Les enjeux liés à la connaissance et à la règlementation

Dans de nombreux pays à revenu faible et intermédiaire, **le recueil des données d'accidents** est la 1ère étape pour définir une politique de sécurité routière pertinente. La déclaration de Lyon, prononcée lors de la 7e conférence de l'IRTAD, contient 14 orientations[2] en la matière.

En 2024, l'association mondiale de la route (PIARC), association à but non lucratif, a validé son Plan stratégique 2024-2027 pour diffuser les informations et connaissances au bénéfice de la communauté du transport dans le monde autour des thèmes de la gestion de la route, de la mobilité, de la sécurité, de la durabilité et de la résilience de l'infrastructure.

La **législation** constitue par ailleurs un domaine d'action clé. L'OMS souligne que 170 pays disposent de lois sur la ceinture de sécurité, mais seulement 117 imposent son port à tous les occupants – soit toutefois 11 pays de plus qu'en 2018.

Le rapport d'impact 2023 du Fonds des Nations-Unies pour la sécurité routière détaille les projets soutenus financièrement dans 38 pays favorisant l'harmonisation des normes de sécurité de sécurité pour les véhicules.

[1] https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/targets-and-indicators-visual-clean.pdf?sfvrsn=29627bde_5
[2] https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/irtad_conference_final_declaration.pdf

« Speed management, a road safety manual for decision-makers and practitioners » (OMS, 2023)

Fig. 1.5 Facteurs de risque influençant le choix de la vitesse

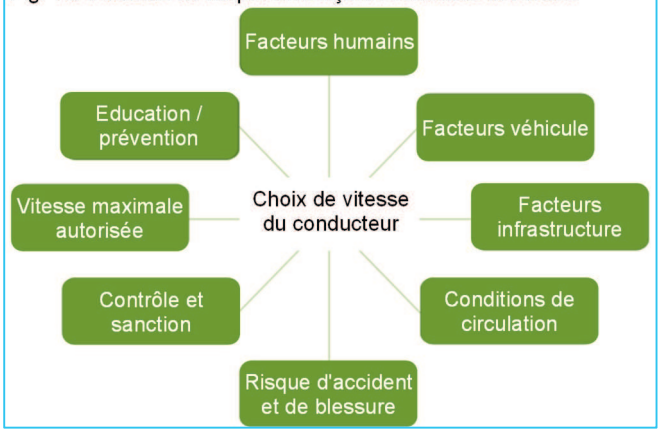
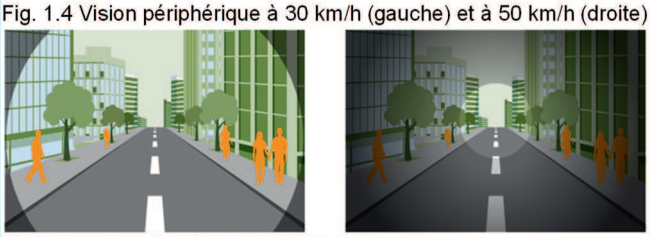
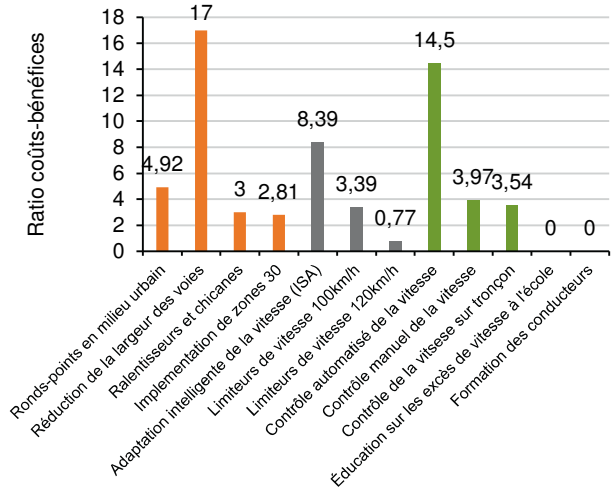


Fig. 1.4 Vision périphérique à 30 km/h (gauche) et à 50 km/h (droite)



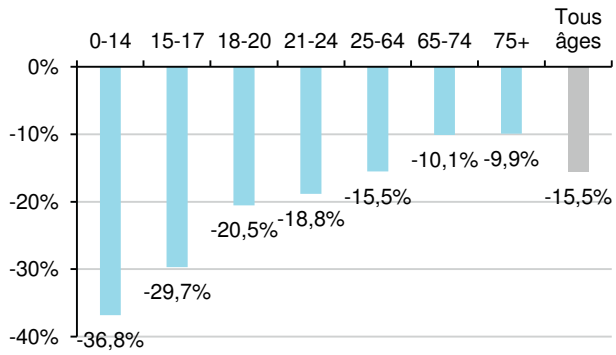
Source : Service circulation de la police de Toronto

Fig. 2.1 Ratio coûts-bénéfices de mesures portant sur l'infra, le véhicule, le contrôle de la vitesse et le comportement



Source :https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/3146-wbk-speed-mgmt-2nd-edition-131023-electronic.pdf?sfvrsn=696ed45e_3&download=true

Evolution du nombre de tués par tranche d'âges entre 2012 et 2022 dans 32 pays de l'IRTAD



Source: Rapport annuel de l'IRTAD, 2023

Un guide pratique sur la vitesse

L'OMS réédite en 2023 « Speed management, a road safety manual for decision-makers and practitioners » (Agir sur les vitesses : un guide de sécurité routière pour les décideurs et les techniciens). Les **risques spécifiques liés à la vitesse** sont présentés. La vitesse de circulation joue un rôle direct dans l'occurrence d'un accident mais impacte aussi la gravité des blessures de par la quantité d'énergie libérée dans l'accident. Les recherches récentes identifient une relation exponentielle entre vitesses pratiquées et accidents, qui résulte non seulement de la dynamique du véhicule et l'énergie libérée mais aussi de la difficulté accrue du conducteur à faire face à la situation de perte de contrôle. En effet, la vision périphérique du conducteur se réduit lorsqu'il va plus vite, alors même que la distance pour s'arrêter est plus longue. La fragilité physiologique de l'être humain conduit à préconiser des limitations de vitesse à 30 km/h en zones fréquentées par les piétons.

Ce guide rappelle les divers facteurs conditionnant **le choix de vitesse** des conducteurs. La limitation de vitesse et le contrôle ne sont qu'une partie des facteurs. L'éducation, la perception du risque, les conditions de circulation, et des facteurs propres au conducteur, à son véhicule et à la route, contribuent au choix de vitesse pratiquée. Plusieurs types d'interventions sont évaluées selon leur **coût-efficacité** (voir ci-contre).

Les évolutions entre 2012 et 2022

Le rapport annuel de l'IRTAD (2023) indique une **baisse de - 1,5 % du nombre de morts sur la route entre 2012 et 2022 dans 35 pays de l'IRTAD**[1] – la baisse étant de 14 % en excluant les Etats-Unis. La Lituanie, la Corée et la Pologne enregistrent les plus fortes baisses (- 60 %, - 49 % et - 47 % respectivement). A l'inverse, 8 pays enregistrent une hausse de la mortalité dont la Colombie (+ 51 %), les Etats-Unis (+ 27 %) et la Nouvelle-Zélande (+ 22 %).

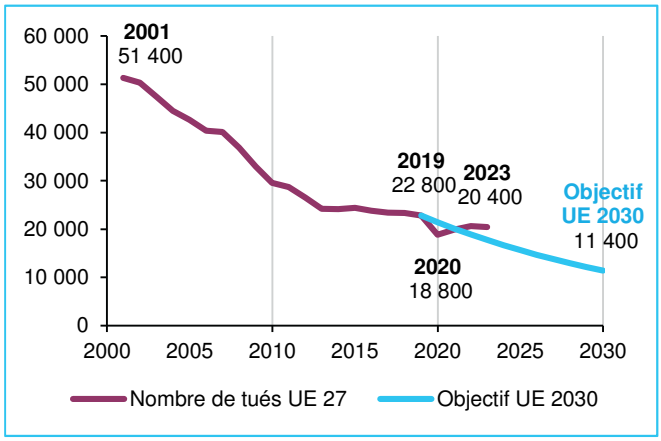
Parmi les pays de l'IRTAD ayant des données disponibles entre 2012 et 2022 :

- le nombre de tués en voiture diminue de - 26 % entre 2012 et 2022 ;
- la mortalité des piétons diminue de - 27 % entre 2012 et 2022. 4 pays enregistrent toutefois une hausse dont l'Irlande (+ 48 %) ;
- le nombre de cyclistes tués est en hausse de + 8%. Cette hausse est de + 50 % en Colombie, Argentine et Israël et + 40 % en France et aux Pays-Bas ;
- le nombre de tués parmi les usagers de 2RM est en hausse entre 2012 et 2022 – leur nombre ayant doublé en Israël et Colombie.

[1] Liste des 35 pays (code ISO) : AR, AT, AU, BE, CA, CH, CL, CO, CR, 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, UK, US

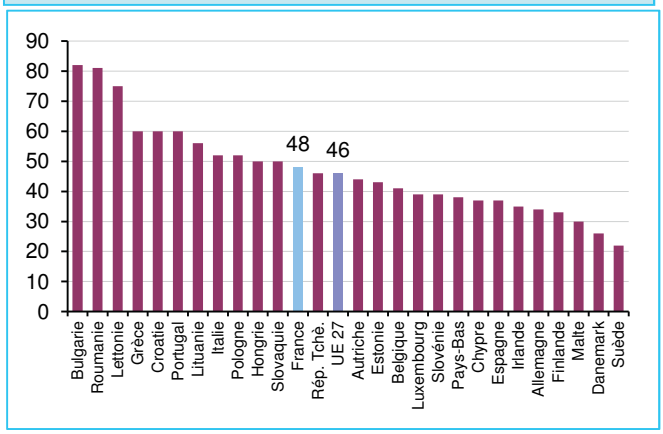
La France dans l'Europe de la sécurité routière

Evolution de la mortalité dans l'Union européenne à 27 États : objectif 2030



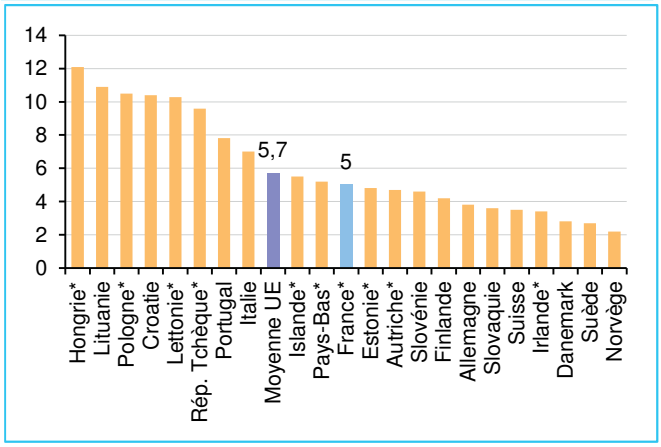
Données 2023 provisoires
Source : Commission Européenne, mars 2024 et CARE (base de données européenne sur les accidents).

Mortalité routière par million d'habitants en Europe (données provisoires 2023)



Source : ETSC, *18th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2024.

Mortalité routière par milliard de véhicules.km en Europe (moyenne 2021-2023)



* Moyenne sur 2020-2022
Source : ETSC, *18th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2024.

Environ 1,19 million de personnes décèdent sur les routes chaque année dans le monde[1] dont 1,7 % dans l'Union européenne (UE). Le bilan provisoire 2023 affiche **20 400 décès pour les 27 États membres de l'UE**, soit une baisse de - 1 % par rapport à 2022 et de - 11 % par rapport à 2019, année de référence pour la décennie. Bien que plus contenues, les évolutions observées en France sont cohérentes avec celles de l'UE (respectivement - 3 % et - 2 % sur les deux périodes).

Les objectifs de la décennie fixés par l'UE sont de diviser par 2 le nombre de tués et de blessés graves[2] et donc de passer sous la barre des 11 400 décès dans l'UE d'ici 2030, ce qui correspond à une diminution moyenne de - 6,1 % par an entre 2019 et 2030.

La mortalité routière en Europe

D'après les premières estimations de 2023, les plus fortes baisses par rapport à 2022 s'observent à Malte (- 46 %), au Luxembourg (- 28 %) et en Hongrie (- 12 %). Cependant, la mortalité routière a augmenté dans 10 pays, notamment en Irlande (+ 19 %), en Lettonie (+ 27 %) et surtout en Lituanie (+ 33 %).

La part de la France dans la mortalité routière de l'UE 27 est de 15,5 % pour un poids légèrement inférieur (15,2 %) dans la population. Le nombre de tués par million d'habitants dans l'UE est de 46 en 2023 contre 48 en France.

En 2023, le nombre de tués par million d'habitants s'échelonne allant de 22 en Suède à 82 en Bulgarie, en passant par 34 pour l'Allemagne, 37 pour l'Espagne ou encore 52 pour l'Italie.

La France présente une mortalité routière rapportée au trafic légèrement inférieure à la moyenne de l'UE. En effet, de 2020 à 2022, on compte en moyenne 5 tués par milliard de kilomètres parcourus en France contre 6 dans les pays européens.

Selon les classes d'âge (UE27[3], 2022)

En 2022, en Europe, les jeunes entre 15 et 24 ans représentent 10,5 % de la population mais 13,6 % 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 désormais respectivement 11,9 % et 19,3 %.

En ce qui concerne la population des seniors (65 ans et plus), la situation en France est plus favorable qu'en moyenne des pays européens. En 2022, les seniors représentent 29,3 % de la mortalité routière européenne pour 21,1 % de la population. En France, ils représentent 27 % de la mortalité pour 20,9 % de la population.

[1] OMS, *Global status report on road safety 2023*, 2023.
[2] EU Road Safety Policy Framework 2021-2030
[3] Les données des tués n'incluent pas les chiffres de l'Irlande, de la Lettonie et de Malte, indisponibles pour 2022.

Données d'exposition

Population (millions hab ; au 01/01/2022)	83,2	47,4	65,9	59,0	17,6	446,8
Superficie (milliers de km ²)	353,3	502,7	551,7*	297,8	34,1	4 470,6
Réseau autoroutier (km ; données 2021)	13 155	15 860	11 664	6 978	2 790	74 862
Réseau routier total (milliers de km ; données 2021)	229,6	666,7	1 105,1	235,4	141,2	4 473,4
Circulation (milliards véh-km ; données 2021)	791,2	281,3	718,4	518,3	115,8	3 742,2
Motorisation (VL/1000 hab ; données 2021)	583,2	525,2	570,8	674,6	501,8	566,9
Parc VL (millions véh. ; données 2021)	48,5	24,9	38,7	39,8	8,8	253,3
Parc 2RM (millions véh. ; données 2021)	4,8	5,7	3,5**	10,1	1,9	37,3
VMA autoroute	130 conseillé	120	110-130	110-130	100-130	/

Source : Commission européenne, *EU Transports in Figures - Statistical pocketbook 2023*, 2023. France : données France métropolitaine
*Données IGN
**Estimation ONISR

Mortalité par million d'habitants

En 2000	91	142	133	117	68	113
En 2010	45	53	64	70	39	68
En 2015	43	36	54	56	37	55
En 2019	37	37	50	52	22	51
En 2022	33	37	50	54	42	46
Estimation 2023	34	37	48	52	38	46

Source : ETSC, *18th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report*, juin 2024.

Mortalité routière par âge

Tués 15-17 ans	63	27	82	68	19	413
Tués 15-17 ans / Total	2,3%	1,5%	2,5%	2,2%	2,9%	2,0%
Population 15-17 ans / Total	2,7%	3,2%	3,8%	2,9%	3,3%	3,1%
Tués 18-24 ans	300	167	549	332	72	2 353
Tués 18-24 ans / Total	10,8%	9,6%	16,8%	10,5%	11,0%	11,6%
Population 18-24 ans / Total	7,3%	7,2%	8,2%	6,9%	8,9%	7,4%
Tués 15-24 ans	363	194	631	400	91	2 766
Tués 15-24 ans / Total	13,0%	11,1%	19,3%	12,7%	13,9%	13,6%
Population 15-24 ans / Total	10,0%	10,4%	11,9%	9,8%	12,3%	10,5%
Tués ≥ 65 ans	1 023	467	882	960	280	5 961
Tués ≥ 65 ans / Total	36,7%	26,7%	27,0%	30,4%	42,7%	29,3%
Population ≥ 65 ans / Total	22,1%	20,1%	20,9%	23,8%	20,0%	21,1%

Source : CARE database, données 2022.
*Données UE27 sans l'Irlande, la Lettonie, et Malte, dont les données par classes d'âge, réseau et type d'usager sont manquantes en 2022.

Mortalité routière par réseau

Routes hors agglo	1 593	926	1 934	1 531	274	10 682
Routes hors agglo / total	57,1%	53,0%	59,2%	48,5%	41,8%	52,5%
Routes en agglo	881	473	1 039	1 333	306	7 790
Routes en agglo / total	31,6%	27,1%	31,8%	42,2%	46,7%	38,3%
Autoroutes	314	347	294	295	75	1 886
Tués autoroutes / total	11,3%	19,9%	9,0%	9,3%	11,5%	9,3%

Source : CARE database, données 2022.

Mortalité routière par catégorie d'usagers

Automobilistes	1 192	681	1 565	1 375	225	9 097
Tués automobilistes / Total	43%	39%	48%	44%	34%	45%
2RM	549	437	718	851	83	3 859
Tués 2RM / Ttotal	20%	25%	22%	27%	13%	19%
Cyclistes	474	81	245	205	220	1 990
Tués cyclistes / Total	17%	5%	7%	6%	34%	10%
Piétons	375	348	488	485	62	3 660
Tués piétons / Total	13%	20%	15%	15%	9%	18%
Total 2022	2 788	1 746	3 267	3 159	655	20 359

Source : CARE database, données 2022.

Analyse comparative (UE27)

Depuis 2000, la mortalité routière en France se situe dans la moyenne européenne. En 2023 cependant, le nombre de tués par million d'habitants en France (indicateur retenu pour les comparaisons) est de 48 contre 46 pour l'UE 27. La même année, on compte 34 personnes tuées par million d'habitants en Allemagne, 37 en Espagne, 52 en Italie et 38 aux Pays-Bas.

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 celles de 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 celui de l'Allemagne mais supérieur à ceux des autres pays cités (Espagne, Italie et Pays-Bas). En 2022, l'augmentation très forte de la mortalité sur les autoroutes françaises conduit à ce que le nombre de tués sur autoroutes rapportés au linéaire d'autoroutes de chaque pays dépasse pour la première fois en France le ratio de l'Allemagne, alors que les autoroutes françaises sont limitées à 130 km/h (25 tués/1 000km en France pour 24 tués/1 000km en Allemagne).

En 2022, la part des usagers de **deux-roues motorisés** dans la mortalité en France (22 %) est supérieure à la moyenne de l'UE. Elle est certes inférieure à celle de l'Italie (27 %) ou de l'Espagne (25 %), mais le parc 2RM français est nettement moindre (estimé en 2021 à 3,5 millions de véhicules en France contre 5,7 millions en Espagne et 10,1 millions en Italie).

Le nombre de tués à **vélo** en France est en nette augmentation depuis plusieurs années. En 2022, il est 3 fois supérieur au nombre de cyclistes tués en Espagne, mais reste 1,9 fois inférieur à celui de l'Allemagne. En France, les cyclistes représentent 7 % de la mortalité routière, ce qui est nettement inférieur aux taux allemands (17 %) et surtout néerlandais (34 %).

En France les enjeux concernent les 18-24 ans, les usagers de 2RM et les routes hors agglomération.

La mortalité des 65 ans et plus augmente en France comme 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.

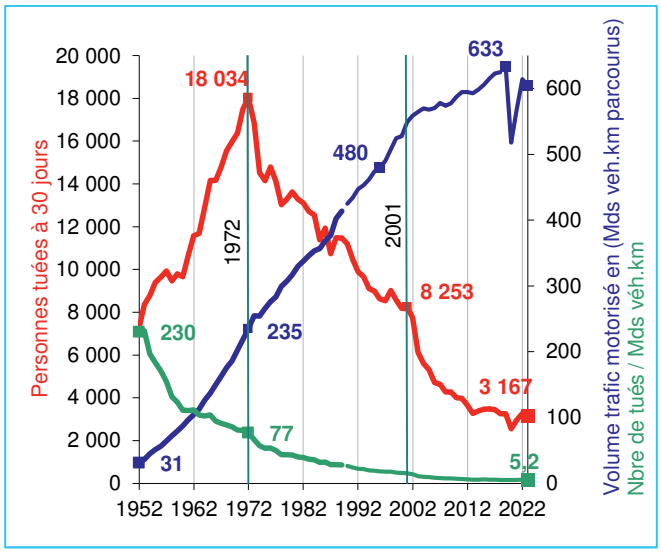
Carte des points noirs sur RN traités de 1983 à 1990

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 2023*



Les données de trafic fournies par le SDES ont été rebasées en 2024 pour les années allant de 1990 à 2023
*2023 : données du trafic 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 (sécurités 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

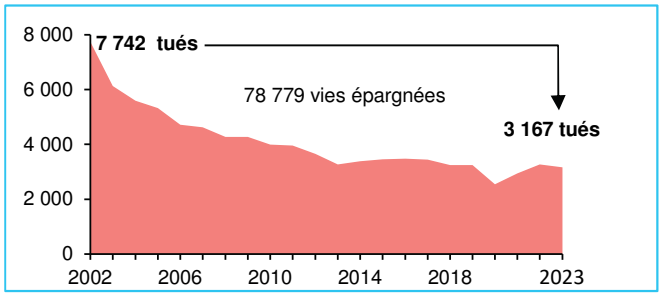
L'accidentalité explose après-guerre avec l'expansion du parc automobile. L'ensemble des règles de circulation est précisé en 1954 ; le recueil de données accidents, fiabilisé, comptabilisait alors 7 539 personnes tuées à 3 jours (décédées sur le coup ou dans les 3 jours suivant l'accident). L'investissement 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 (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 REAGIR[1] 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 routière[2] 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 compte 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 routière 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%

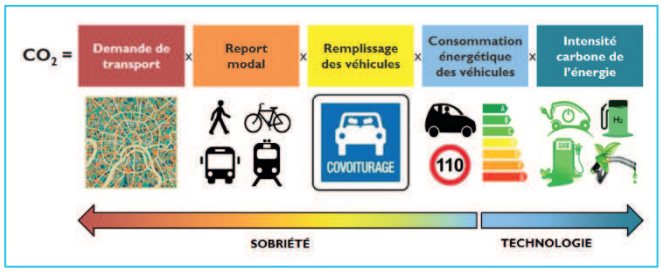
Source : INSEE scenario central 2060

Structure de la mortalité routière en France métropolitaine en 2010 et 2023, et projection 2030

Année	2010	2023	2030
Mortalité	3 992	3 167	projection
Part des			
0-13 ans	2,8%	1,5%	0,8%
14-17 ans	4,5%	3,7%	0,9%
18-24 ans	20,8%	15,7%	14,1%
25-34 ans	17,6%	14,7%	12,2%
35-44 ans	13,7%	11,5%	10,8%
45-54 ans	12,7%	12,4%	8,3%
55-64 ans	8,8%	12,5%	22,5%
65-74 ans	6,6%	11,7%	7,5%
75 ans et +	12,5%	16,3%	22,8%

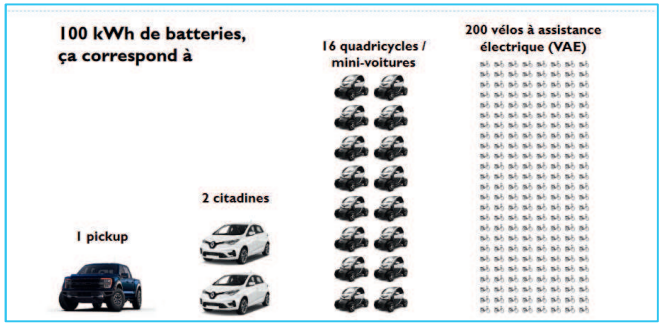
La projection en 2030 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee (scénario central), en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2015-2019 des tués rapportés à la population.

Réduire les émissions de CO_2 des transports



Source : http://www.chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/01/These-Aurelien-Bigo.pdf

Besoins en batteries selon la taille de véhicule



Source : L'avenir des véhicules intermédiaires, Transports Urbains

De 2002 à 2023

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) est créé en 2001[1]. 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 automobile[2]. L'objectif d'une baisse de 50% des décès ayant été atteint sur 2000-2010, l'Union européenne reprend ce même objectif pour la période 2010-2020. Mais la mortalité routière en France, à l'instar de celle des autres pays européens, marque le pas après 2013. Grâce à de nouvelles mesures telles l'engagement des employeurs dans la prévention, la diversification des radars, le renforcement de l'apprentissage de la conduite, l'abaissement de la VMA à 80 km/h, la tendance s'infléchit en fin de décennie. Les restrictions de circulation en 2020 et 2021 lors de la pandémie réduisent ponctuellement le bilan des décès routiers (résultat 2020 équivalent à celui de 1925 pour un parc véhicule multiplié par 50). L'année 2023 est en baisse de - 2,4 % par rapport à 2019. La mortalité a baissé de - 53 % sur 2002-2012 (trafic multiplié par 1,1), et de - 11 % sur 2012-2019 dans un contexte de stabilité du trafic routier. Le nombre de personnes tuées par milliard de véh.km parcourus passe de 14 en 2002 à 5 en 2023.

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 et dans la mortalité routière va continuer d'augmenter. Post-pandémie, si le bilan 2023 est proche de celui de 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 CO_2 de - 55 % entre 1990 et 2030). En France[3], 30 % des émissions de CO_2 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, des véhicules moins gros), et les habitudes de mobilité vont être transformées à moyen terme.

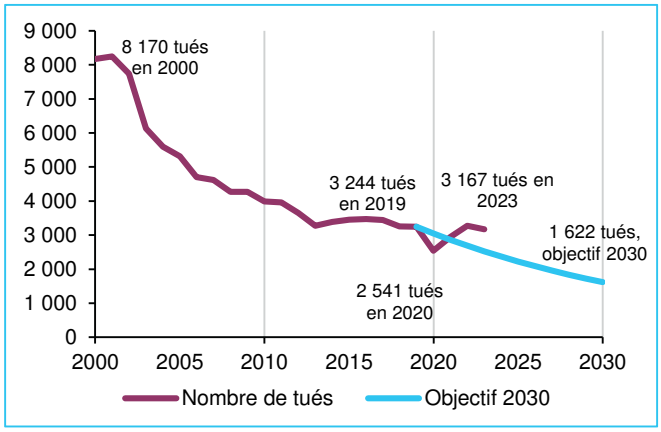
[1] 4ème mandature 2017-2020, le décret fondateur du 28/08/2001 a été modifié de manière significative par le décret n° 2016-1511.
[2] Yves Page & al, *How safe is vehicle safety? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010*, Conference AAAM, 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

En 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 les déclarations européennes de La Valette en 2017 et 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 le nombre de 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 CO_2 de 55 % entre 1990 et 2030. L'impératif de changement des habitudes de déplacement devrait modifier la structure de l'accidentalité et donc faire évoluer les priorités d'actions.

Les acteurs 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) ont présenté 5 propositions concrètes à l'attention du Gouvernement qui ont été débattues en séance plénière par des acteurs aux compétences et sensibilités variées. Elles ont été adoptées à l'unanimité. Elles portent sur « Le contrôle médical et l'aptitude à la conduite », « Encadrer l'accès au permis B et la conduite à 17 ans », « Limiter l'accidentalité urbaine liée à l'absence de visibilité nocturne », « Le management local de la sécurité routière », « La nécessité, pour la recherche, de disposer de nouvelles bases de données d'accidentologie adaptées aux évolutions technologiques et aux nouvelles mobilités ».

Le CNSR s'appuie sur un comité d'experts. En 2023, ce comité a publié un rapport sur « Les aides à la conduite ». Il dresse un panorama des multiples dispositifs présents sur certains véhicules, leurs avantages mais aussi leurs limites et les difficultés soulevées.

Politiques des territoires

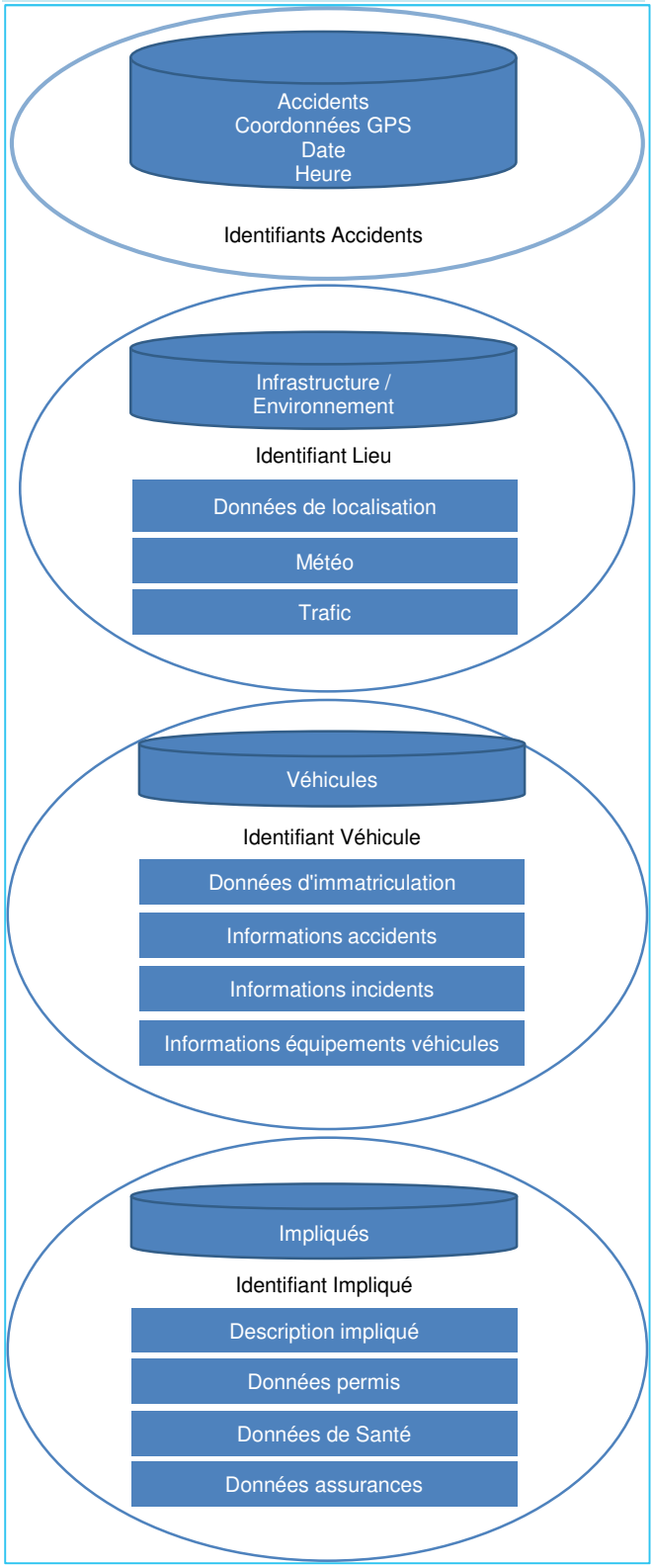
Dans les départements, les documents généraux d'orientation (DGO) 2023-2027 définissent la stratégie locale de sécurité routière. Elaborés en concertation, ils sont signés par le Préfet et souvent co-signés par les grandes collectivités.

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

La vitesse est un facteur important comme cause des accidents, mais aussi comme facteur de gravité des blessures et la probabilité de survie ou de séquelles. Cet axe est donc transversal à l'ensemble des 4 piliers du Système sûr et durable. 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).

Pour accompagner le développement des modes doux en sécurité, des mesures visant à réduire les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés sont nécessaires lorsque l'espace est partagé. Piétons ou cyclistes ne sont pas protégés par l'habitacle d'un véhicule en cas d'accident. En urbain, les collectivités abaissent tour à tour la VMA à 30 km/h.

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. Le volet contrôle vient accompagner la diffusion de comportements sûrs.

Les véhicules

Grâce à la directive européenne sur la sécurité des véhicules, les nouveaux modèles d'automobiles répondent à de nouvelles exigences d'équipements de sécurité tels que les limiteurs de vitesses et les enregistreurs de données d'accidents. En 2024, cette mesure est étendue aux anciens modèles vendus neufs. Les poids lourds ont leur propre calendrier (prévention des accidents avec angle mort…).

Infrastructures et environnement

La France fait évoluer ses outils d'évaluation pour répondre aux critères de la directive européenne de 2019 sur la gestion des infrastructures routières (Projet GSIR). La directive précise les audits d'études de sécurité nécessaires tant pour la construction ou l'aménagement des infrastructures du réseau routier national que pour 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 et permet de suivre les blessés présentant des séquelles un an après l'accident.

Les acteurs de la sécurité routière

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

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Le CISR s'est réuni le 17 juillet 2023. Il a dressé le bilan des 18 mesures adoptées en 2018, dont la quasi-totalité a été mise en œuvre, et a adopté 38 nouvelles mesures qui s'articulent autour de 7 axes:

- éduquer pour mieux partager la route ;
- mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite ;
- protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes ;
- s'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes ;
- lutter contre les comportements les plus dangereux ;
- simplifier la vie des usagers de la route ;
- agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer.

D'autres plans annoncés en 2023 comportent des mesures qui concernent la sécurité routière :

- le **Conseil National de la Refondation** le 21 juin 2023 a présenté une mesure pour les jeunes : la possibilité d'obtenir son permis dès 17 ans (à partir du 1er janvier 2024) ;
- le **plan vélo et marche** le 14 mai 2023 annonce des financements accrus pour développer les modes doux, pour les déplacements personnels, professionnels, ou pour la logistique ; il soutient l'achat de vélos et le développement d'infrastructures cyclables (financements mais aussi guide méthodologique) ;
- le **plan national pour mieux réguler les trottinettes**, le 29 mars 2023 relève l'âge pour utiliser une trottinette électrique à 14 ans et renforce les sanctions concernant la circulation à 2 personnes ou sur les voies interdites.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Créé par décret du 28 août 2001, renouvelé tous les 3 ans[1], le CNSR **organise le débat des acteurs** de la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations). Le mandat 2021-2023 du CNSR s'est terminé avec la séance plénière du 15 décembre 2023, qui a adopté ces **recommandations au gouvernement** :

- le management local de la sécurité routière ;
- limiter l'accidentalité urbaine liée à l'absence de visibilité nocturne ;
- encadrer l'accès au permis B et à la conduite à 17 ans ;
- le contrôle médical de l'aptitude à la conduite.

Le comité des **experts** a présenté son rapport sur les aides à la conduite (ADAS).

Source : https://conseilnational-securiteroutiere.fr/

Une politique interministérielle

Le CISR, réunissant les différents ministres impliqués, fixe les grandes orientations de la politique du gouvernement et les actions prioritaires[1].

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, de recherches et d'évaluations de la DSR[2], 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'UCLIR[3] 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 le 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 permis à 17 ans, en vigueur à partir du 1er janvier 2024, a été annoncé dans le cadre de la feuille de route pour la jeunesse.

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

La **Déléguée interministérielle à l'aide aux victimes** coordonne l'action des différents ministères en matière de suivi et d'accompagnement des victimes, notamment d'accidents de la route. Elle veille à l'efficacité et à l'amélioration des dispositifs d'aide aux victimes.

Le ministère de la santé et des solidarités sensibilise à l'aptitude médicale à la conduite et organise la chaîne de soins d'urgence.

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

[1] Décret n°75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière.
[2] La Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) est devenue DSR par décret et arrêté de réorganisation du 27 avril 2017.
[3] 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.

Des Assises de la sécurité routière

Organisées par les préfectures, les Assises permettent de réunir les professionnels, les entreprises et les institutionnels voire le grand public et le public scolaire afin d'échanger sur les problématiques liées à la sécurité routière.

A titre d'exemple, la Guadeloupe s'est basée sur les 7 tables rondes organisées en 2022 afin de définir des axes prioritaires en termes de communication, formation, prévention et projets d'aménagement en faveur de la sécurité routière.

En 2023, le gouvernement et le Haut-commissariat de la République en Nouvelle-Calédonie ont organisé le forum de la sécurité routière afin d'échanger sur la prévention, la répression, la règlementation et le financement de la sécurité routière.

En 2024, les assises organisées à Saint-Barthélémy ont permis d'aborder les dangers liés à la vitesse, l'alcool et les stupéfiants, mais aussi la question des sanctions infligées aux touristes en infraction.

La planification au service de la sécurité

Le **schéma directeur routier** (national, départemental ou à l'échelle de l'agglomération) définit les itinéraires à disposition des véhicules motorisés, des vélos, des piétons, et les hiérarchise.

La planification locale de la mobilité s'articule autour du **plan de mobilité** pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et le plan de mobilité simplifié (**PDMS**) pour les territoires moins denses.

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.

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, sur la base du diagnostic réalisé par l'observatoire départemental de sécurité routière et des ateliers de travail avec les partenaires locaux (services de l'Etat, collectivités, associations…), le Document Général d'Orientations (DGO) (actuellement 2023-2027). Sa déclinaison annuelle, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), bénéficie d'un budget délégué. Le préfet préside **la commission départementale de sécurité routière**, consultée pour toute question de 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 : les **régions** interviennent dans l'amélioration de l'éducation routière et de la formation professionnelle ainsi que le transport scolaire, les **départements** gèrent la voirie départementale, et les **communes** la voirie communale, l'urbanisme, et parfois les mobilités. Les **métropoles** exercent des compétences renforcées en lieu et place des communes membres et reprennent la gestion des routes départementales sur leur territoire.

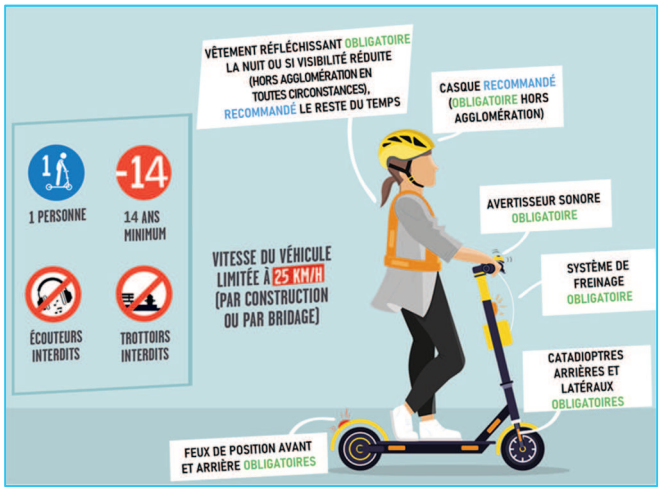
La **loi** du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration, dite « **3Ds** », permet aux collectivités qui le souhaitent de faire installer elles-mêmes des radars. La loi ouvre aussi la possibilité d'un nouveau transfert de routes nationales non concédées : 1 353 kilomètres de réseau national sont 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

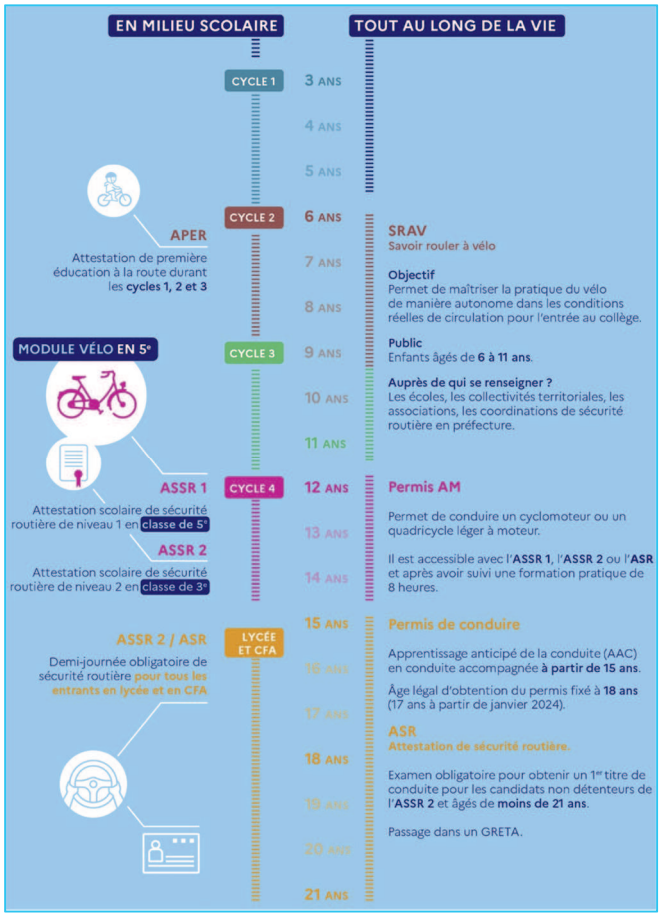
Les partenaires agissent en matière de prévention (**assurances et associations**), formation (**établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière**), secours (**sapeurs-pompiers, urgences des hôpitaux privés et publics et associations secouristes**) ou encore soutien aux victimes 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 3 000 entreprises pour plus de 4,8 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

Équipements en trottinette électrique



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



Source : CISR, communiqué de presse, 2023

Savoir rouler à vélo (SRAV)

Avant l'entrée au collège, les enfants de 6-11 ans bénéficient de 10 heures de formation pour apprendre à pédaler, circuler et rouler à vélo en autonomie. En 2023, 179 000 enfants ont reçu l'attestation SRAV (120 000 en 2022) ; 91 % d'entre eux ont été formés sur le temps scolaire, 2,5 % sur le temps périscolaire, et 6,5 % sur le temps extra-scolaire.

https://www.education.gouv.fr/bo/2024/Hebdo7/MENV2402877J

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

La stratégie d'enseignement, nommée « continuum éducatif à la sécurité routière », cible tout le monde : l'apprentissage des connaissances et compétences ne se limite pas à la préparation du permis de conduire mais débute dès le plus jeune âge et se poursuit 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 ». Sur les 14 enfants âgés entre 6 et 10 ans décédés en 2023, 3 étaient à pied et 1 à vélo.

Au collège, l'éducation routière est validée depuis 1993 à deux niveaux, en fin de 5ème et en fin de 3ème, par les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et 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 (JDC) aux jeunes de 16 à 25 ans. Plus de 800 000 jeunes ont fait leur JDC en 2023.

Le module « Sur ma route » du Service National Universel (SNU) comprend une présentation de la sécurité routière et un atelier de sensibilisation aux risques. 40 000 jeunes de 15-17 ans l'ont suivi en 2023 lors du séjour de cohésion du SNU.

Accès au permis de conduire

L'accès au permis **moto** est possible dès 16 ans (A1, moto de moins de 125 cm^3) et 18 ans pour le permis A2, avec une formation 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 prévoit, après obtention du code et 20 h de conduite avec un enseignant diplômé, une phase de conduite accompagnée sur au moins 1 an et 3 000 km ;
- la formation classique prévoit le passage du code dès 16 ans, le passage du permis et la conduite dès 17 ans (depuis le 1er janvier 2024) ;
- la conduite supervisée permet dès 18 ans, après inscription dans une école de conduite, de conduire accompagné, sans condition de durée ni kilométrage minimal à respecter, afin de passer l'épreuve pratique dans des conditions plus sereines.

Campagnes 2023 – Temps forts

En janvier, le film « **Soyez l'homme que vous voulez être mais soyez un homme vivant** » rappelle que les hommes paient un lourd tribut quel que soit leur mode de déplacement.

En mai, après un appel à témoignages de cyclistes sur les réseaux sociaux, 8 portraits de **cyclistes** sont sélectionnés porteurs de **conseils** de sécurité **vers** leurs collègues **cyclistes.**

Lors de la Coupe du Monde de Rugby, le message est : « **Après la 3ème mi-temps aussi, quand on tient à quelqu'un, on le retient** ».

Le podcast « **Mécanique d'un accident** » du journaliste Fabrice Drouelle raconte 10 accidents inspirés de faits réels qui nous font réfléchir à nos pratiques et aux conséquences de nos choix.

Lors du passage à l'heure d'hiver, la campagne « **Gagnons en visibilité** » montre qu'un piéton vêtu d'une tenue rétro-réfléchissante est visible de nuit à 44 mètres dans les phares d'une voiture et un cycliste à 63 mètres, contre respectivement 28 mètres et 35 mètres avec une tenue sombre.

En novembre est lancée la campagne **« La drogue vous fait du mal, sur la route elle peut être fatale ».**

En décembre, 10 recettes de boissons **sans alcool** sont élaborées par le « **sobrelier** » Benoît d'Onofrio.

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) ;
- à la suite à d'une infraction (alcool, stupéfiants) ou pour prolonger la validité du permis après 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 des réglementations des Etats membres. 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). « *Le contrôle médical de l'aptitude à la conduite consiste en une* ***évaluation de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle*** *[…].*» (Art. R.226-1 du code de la route).

Contrôle et sanction

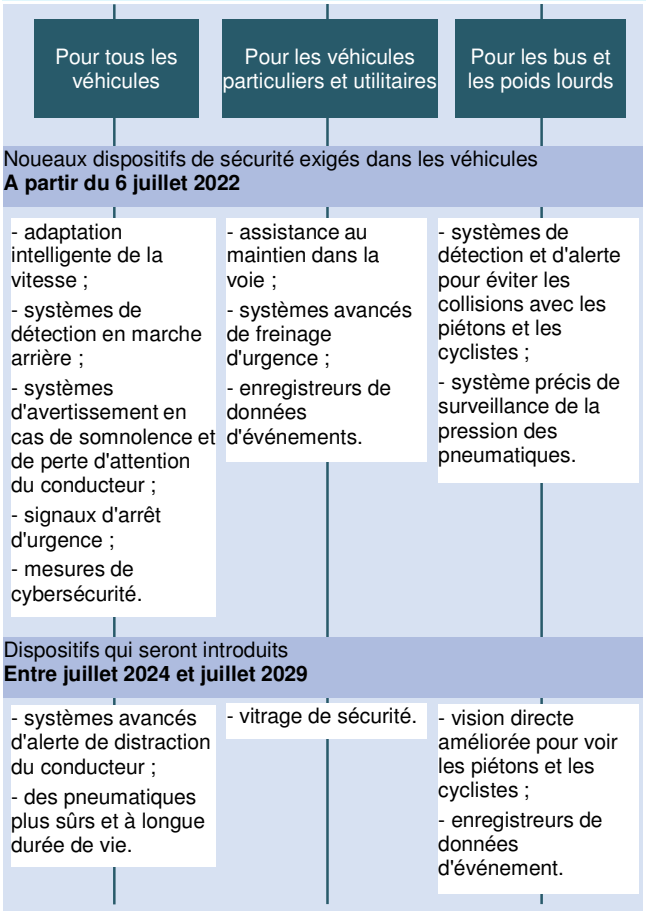
Pour assurer un meilleur respect des règles, il est nécessaire de prévoir un contrôle et des sanctions adaptées à la gravité du manquement, ces sanctions faisant partie intégrante de la stratégie de prévention.

En 2023, 30 millions d'infractions[2] 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. 15,8 millions de points ont été retirés en 2023.

[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 2023*, ONISR, 2024.

La sécurité des véhicules

De nouvelles règles de sécurité du véhicule fixées par l'Europe (General Safety Regulations 2)



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

Glossaire

GSR 2 : General Safety Regulations (Règlement général sur la sécurité du véhicule)
ABS : anti-lock braking system (système anti-blocage des roues)
ACC : adaptative cruise control (régulateur de vitesse intelligent)
ADAS : advanced driver assistance system (SAAC système avancé d'aide à la conduite
ADS : automated driving system (conduite automatisée)
AEB : automated emergency braking (AFU freinage automatique d'urgence)
BSM : blind spot monitor (surveillance angles morts)
DMS : driver monitoring system
EDR : event data recorder (enregistreur d'événement)
ELK : emergency lane keeping (maintien dans la voie)
ESC ou **ESP** : electronic stability control (correcteur électronique de trajectoire)
ISA : intelligent speed assistance (adaptation intelligente de la vitesse)
LDW : lane departure warning (alerte sortie de voie)
LKA : lane keeping assist (maintien dans la 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 PL

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'ESC (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-encastrements 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). Les indicateurs clés de performance des véhicules particuliers français sont présentés en page 123.

Le plan d'investissement France 2030 soutient l'innovation technologique, en particulier pour répondre aux défis de la transition écologique. L'appel à projet Industries des Véhicules Intermédiaires, intégré au programme eXtrême Défi, vise à développer un écosystème d'acteurs industriels pour de nouvelles solutions de transport en urbain et surtout en rural.

« Les modes intermédiaires, autant d'alternatives à la voiture », Frédéric Héran et Aurélien Bigo

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 via le bouton « SOS », le véhicule appelle le PSAP ecall (Public Service Answering Point, centre de réception des appels d'urgence) et transmet les coordonnées GPS. 157 000 alertes eCalls ont été traitées en 2023 ; **10 200 appels ont été transférés au PSAP 112 pour une intervention des secours**. Selon la Commission européenne, l'eCall peut réduire le délai d'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

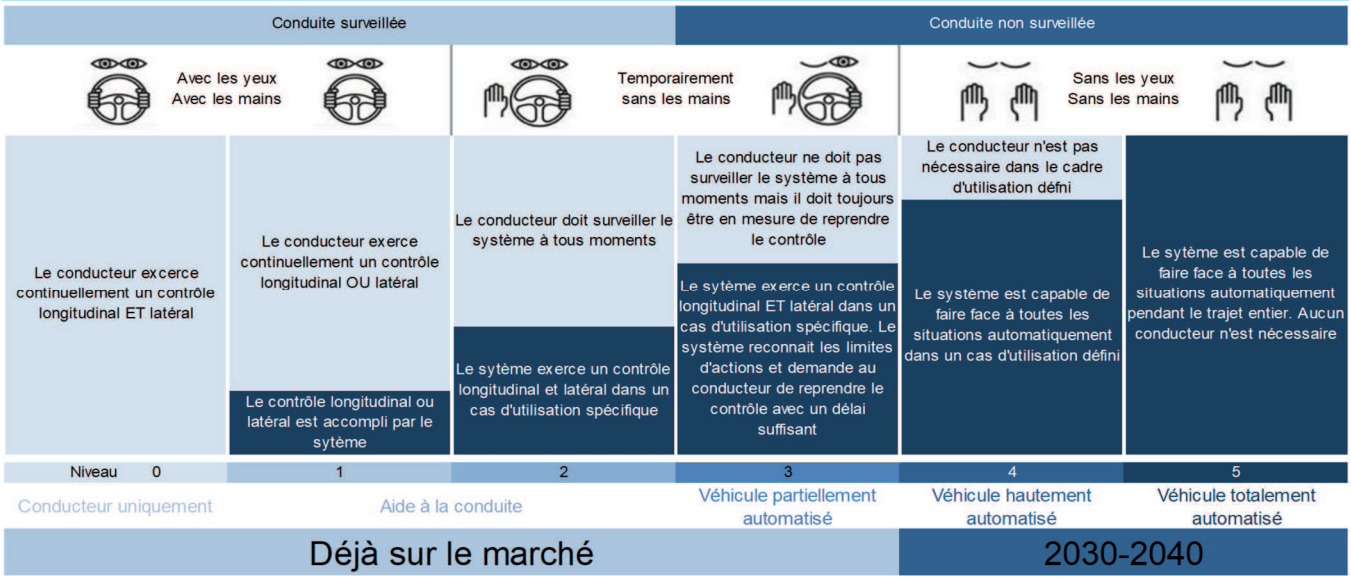
Décarbonation des transports

La **stratégie nationale bas-carbone** introduite par la Loi de Transition Energétique 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 CO_2 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 devraient évoluer (véhicules plus légers, électriques ou favorisant l'activité physique, 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 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) établissait déjà en 2019 les principes du régime permanent. L'ordonnance 2021-443 et le décret 2021-873 dégagent 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*). Les expérimentations se poursuivent (voir projet SAM de l'appel à projets EVRA, page 172).

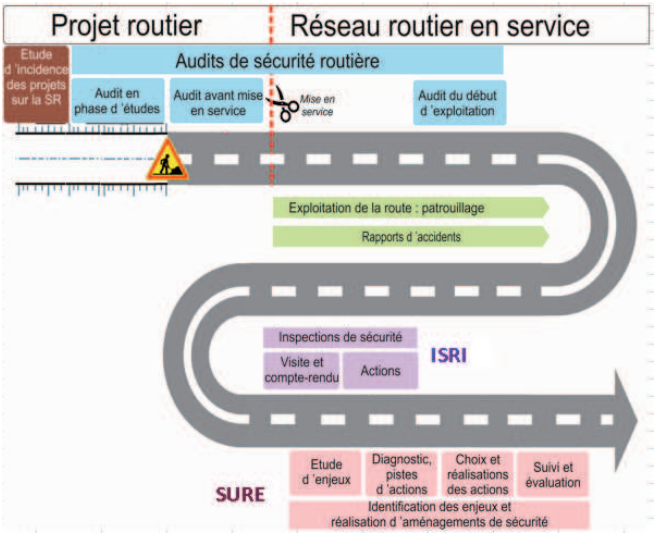
Les différents niveaux d'automatisation d'un véhicule



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

La sécurité des infrastructures

Démarches de sécurité issues de la directive européenne 2008/96/CE modifiée



EISR ***(évaluation des incidences sur la sécurité routière)*** : 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 efficients 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 directive 2019/1936/CE sur la démarche 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

En sus de l'humain et du véhicule, l'infrastructure constitue le troisième pilier de la sécurité routière. Améliorer la sécurité de l'infrastructure, c'est contribuer à la baisse globale de l'accidentalité.

Plusieurs décennies d'action

Dans les années 1970 et 1980, les politiques se sont axées sur **le traitement des concentrations d'accidents graves** et ont abouti à une forte réduction des « points noirs ».

À partir des années 1990, ces actions curatives se sont déclinées sur des itinéraires entiers. La notion de « **route qui pardonne** » s'est développée, dans le but de limiter les conséquences d'une erreur de conduite (accotements permettant un écart de trajectoire, séparation des flux par sens, suppression ou isolement des obstacles pour réduire la gravité des chocs...).

Dans les années 2000, est apparue la notion de « **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 ont ponctuellement été implantées sur les routes interurbaines. Le 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur a lui été généralisé à partir du 1er juillet 2018.

La **directive européenne 2019/1936/CE** modifie la directive 2008/96/CE relative à la gestion de la sécurité des infrastructures routières et impose sur le réseau routier principal, et non plus le seul réseau routier transeuropéen, la mise en œuvre de démarches de sécurité tout au long de la vie d'une infrastructure routière. Le décret 2021-1689 la transpose en droit français : elle s'applique au réseau autoroutier et routier national (y/c les routes transférées aux collectivités après la loi 3DS). La **démarche SURE**, en cours de modification, doit intégrer les spécificités des usagers vulnérables et classer les sections dont les travaux doivent être priorisés en croisant l'analyse des accidents et l'analyse des caractéristiques de conception de la route.

Quels itinéraires emprunter à vélo ?

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 pour le quotidien, pour la balade ou le sport, demande d'identifier des réseaux adaptés au vélo : voies existantes réservées aux modes doux (et trafic local faible), travaux sur les infrastructures existantes, balisage des itinéraires. Le **Schéma national des véloroutes**[1] (arrêté du 5 mai 2023) compte au 1er janvier 2023 : 26 100 km inscrits, 59 itinéraires dont 10 EuroVelo, 21 530 km ouverts dont 46 % 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). Les contrats de plan Etat-Régions (CPER) 2023-2027 contribuent au développement du maillage territorial. Les atlas régionaux décrivent l'avancement du maillage cyclable.

[1] Vélo et Territoires, https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/ ; https://www.velo-territoires.org/observatoires/donnees-velo/atlas-regionaux/

Evolution des réseaux routiers (en milliers de km)

	2013	2018	2022
Autoroutes	11,6	11,7	11,8
dont autoroutes concédées	9,0	9,0	9,2
Autres routes nationales	9,7	9,0	9,5
Départementales France métropolitaine	381,5	369,1	368,0
Métropolitaines	nd	5,9(1)	7,8
Communales France métropolitaine	671,7	694,1	701,4
Ensemble du réseau routier France métropolitaine	1 071,8	1 090,3	1 098,4
Voies ferrées exploitées par la SNCF	30,3	28,1	29,9
Métro, RER, tramways	1,2	1,3	1,4
Véloroutes et voies vertes	nd	nd	20,8

(1) Données 2019
Sources : *Chiffres clés des transports,* MTECT/SDES, 2024

Utilisation des réseaux (circulation)

	2012	2019	2021	2022
Transports individuels (milliards voyageurs-km)	**800,8**	**750,1**	**662,5**	**728,0**
Voitures particulières françaises (VP)	714,7	750,1	662,5	728,0
Véhicules légers étrangers (VP et VUL)	75,0	83,9	63,4	81,4
Deux-roues motorisés	11,1	11,3	9,8	11,1
Réseau ferroviaire				
Voyageurs (milliards voyageurs-km)	95,8	101,9	79,3	108,7
Marchandises (milliards tonnes-km)	36,3[1]	33,9	35,8	35,3
Réseau Transport Collectif Urbain (milliards voyageurs-km)				
Île-de-France				
Train et RER	18,0	19,5	13,1	17,3
Métro	7,7	7,8	5,3	7,0
Tramway	0,4	1,0	0,7	0,9
Bus	4,6	5,9	4,6	4,9
Province				
Tramway et bus	7,2	8,4	6,7	7,7
Métro	2,4	2,6	1,9	2,2

[1] Données 2015
Source : *Chiffres clés des transports,* MTECT/SDES, 2024

Pistes cyclables référencées au 1er janvier 2023

Région	En km	Evolution 2022-2023	Km de piste cyclable pour 100 km²	Km de pistes cyclabes (pour 1000 habitants)
Normandie	3 507	+8,3%	11,7	1,1
Hauts-de-France	5 000	+8,2%	15,7	0,8
Provence-Alpes-Côté d'Azur	2 054	+7,4%	6,5	0,4
Occitanie	5 466	+6,9%	7,5	0,9
Bretagne	4 454	+6,2%	16,4	1,3
Grand Est	7 039	+5,8%	12,3	1,3
Auvergne-Rhône-Alpes	5 177	+4,3%	7,4	0,6
Nouvelle-Aquitaine	7 365	+4,0%	8,8	1,2
Pays de la Loire	4 873	+4,0%	15,2	1,3
île-de-France	4 652	+1,8%	38,7	0,4
Centre-Val de Loire	2 728	+1,5%	7,0	1,1
Bourgogne-Franche-Comté	3 611	+1,2%	7,6	1,3

Source : Géovélo, janvier 2023

L'entretien et l'exploitation

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

- **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, rebouchage 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 du « tout automobile », la plupart des agglomérations privilégient 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 » est lancée en 2008, le code de la route évolue (décret 2008-754). La **loi d'orientation sur les mobilités** en 2019 dispose que les plans de mobilité visent à assurer l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements :

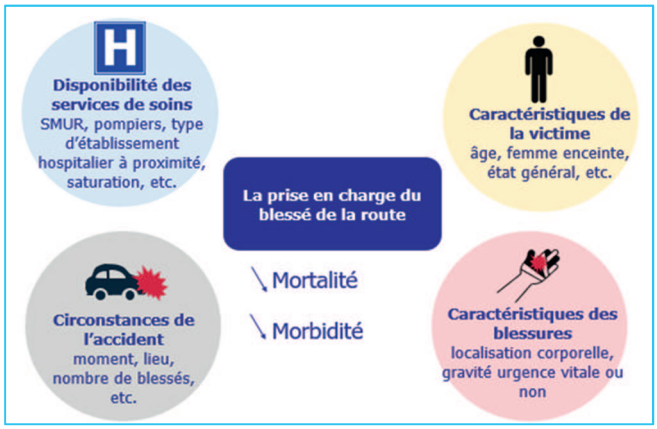
- la hiérarchisation des voies : un traitement différencié entre grands axes où les modes doux et modes motorisés sont séparés, et espaces mutualisés où la vitesse et les flux sont réduits ;
- le déploiement des zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) pour construire la « ville des courtes distances » ; le développement des « villes 30 », où le 30 km/h est la règle, le 50 km/h l'exception (plus de 200 villes) ;
- 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 de temps 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 décès[1] interviennent dans les minutes qui suivent l'accident, sur place ou en transit vers l'hôpital ; 15% à l'hôpital, dans les 4 premières heures ; 35% à l'hôpital, plus de 4 h après l'accident.

La prise en charge des blessés de la route



Source : étude PARCOURS

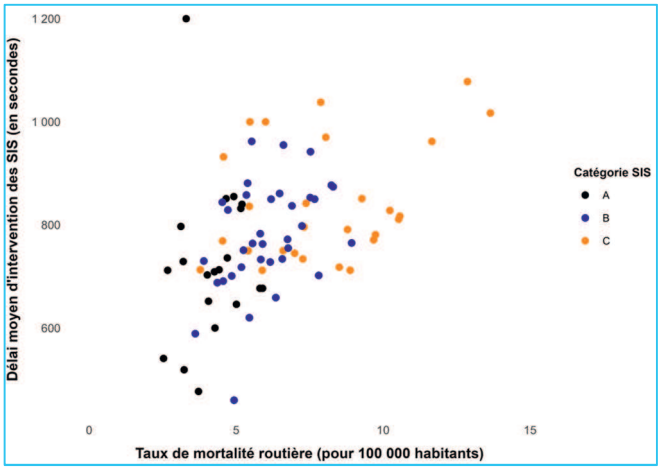
Méthode du « play and run »

En France et en Europe, la méthode de prise en charge des traumatisés graves est celle 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).

L'intervention des secours pompiers en sécurité routière – le projet ESPOIR

En 2022, le taux de mortalité dû aux accidents de la route est plus élevé dans les services d'incendie et de secours (SIS) des départements classés en catégorie C (comptant moins de 400 000 habitants). Ces SIS présentent souvent des délais d'intervention plus longs liés à la géographie physique du département, en milieu rural…

Répartition des départements selon la catégorie SIS, le taux de mortalité et le délais d'intervention



Source : Université Gustave Eiffel, Aix Marseille Université, des officiers de sapeurs-pompiers (ENSOSP)

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 décès**[2].

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.

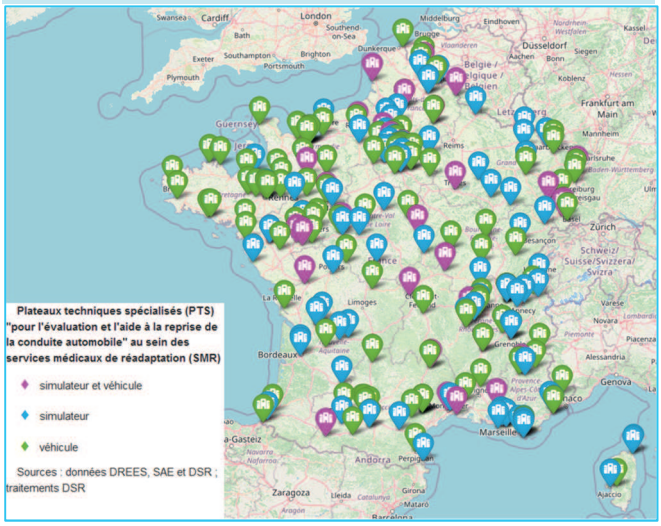
Triage et orientation

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'optimisation du triage constituant un enjeu majeur dans la prise en charge des victimes, la prédiction des blessures potentielles et du niveau d'urgence fait actuellement l'objet de recherches[3].

[1] *Reducing injuries from post-impact care,* Buylaert, W. ed. (1999), revue des soins pilotée par l'ETSC
[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)
[3] Projet iSafe-Virtual Human porté par l'Université Gustave Eiffel, l'université de Strasbourg, des médecins et sapeurs-pompiers (ENSOSP)

Le fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (FMIS)

Depuis 2018, une partie des recettes issues des radars abonde le FMIS. En 2022, 274 projets ont été retenus pour un montant de 52 millions d'euros sur 2 annuités. Certains projets financent l'équipement des plateaux techniques médicalisés pour rééduquer / réadapter après l'accident, ou évaluer l'aptitude médicale à la conduite de patients atteints de troubles cognitifs et neuro-moteurs.

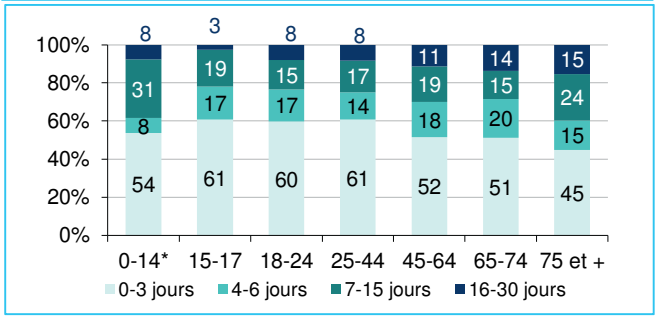


Source : Délégation à la sécurité routière

Le parcours de soins des accidentés de la route – l'étude PARCOURS

Pour une majorité des victimes d'accidents de la route dans le département du **Rhône**, le parcours de soin se résume aux urgences (82 %), la personne arrive par ses propres moyens ou avec les pompiers. Dans 6 % des cas, le SMUR prend en charge les blessés sur place, seul ou les oriente ensuite aux urgences, déchocage, chirurgie….

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 patients admis aux urgences après un traumatisme routier ont une intensité moyenne de douleur aigüe plus élevée que ceux admis pour un autre traumatisme comme une chute ou ceux admis pour une raison médicale comme un problème cardiaque. Les patients admis après un traumatisme routier présentent toutefois une intensité moyenne de stress plus faible que ceux admis pour une raison médicale[1].

Les patients[2] 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.

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'accident. 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.

[1] Projet *Epidémiologie de la douleur chronique après un accident de la circulation routière* (POSTER), Université Gustave Eiffel, CHU de Bordeaux, Université de Bordeaux, rapport intermédiaire 2024
[2] Sophie Hamada, Tobias Gauss *Analyse des victimes d'accidents sur voie publique recensées dans la Traumabase® de 2011 à 2015,* déc. 2016.

C.O.S
GIMAEX

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 (ILSR) 46

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute) 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 risque routier professionnel en Normandie 60

Accidentalité cycliste en Aveyron 61

Vitesses maximales autorisées à 30km/h en ville 62

Accidentalité des seniors dans les Pays de la Loire 63

Les Outre-mer **64**

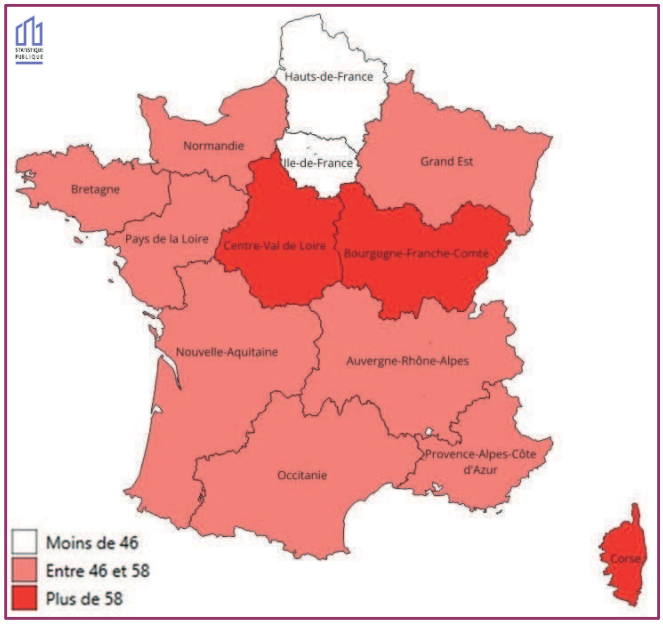
Etudes locales Outre-mer **68**

Attachement à la voiture et leviers du report modal en Guadeloupe 68

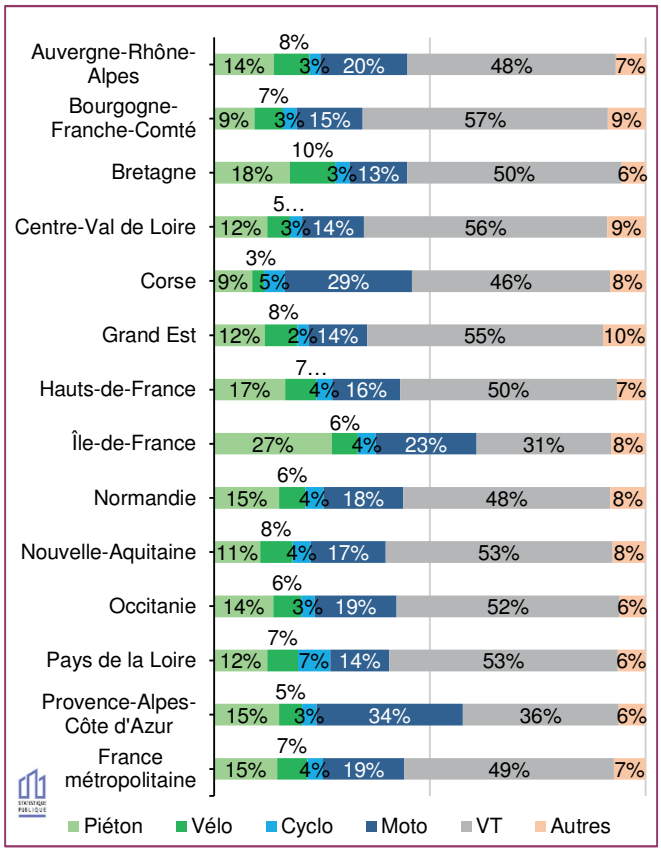
Les jeunes et la sécurité routière en Guadeloupe et en Martinique 69

Les régions de France métropolitaine

Mortalité par million d'habitants et par an entre 2019 et 2023



Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement entre 2019 et 2023



Le développement du vélo comme mode de déplacement induit une augmentation de l'accidentalité, les cyclistes étant plus nombreux, en urbain comme en rural. Les **pistes cyclables** se développent : le nombre de kilomètres rapporté au nombre d'habitants est le plus élevé en Bretagne, Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est (voir page 35).

Sur 2019-2023, la moyenne annuelle du **nombre de décès par million d'habitants en France métropolitaine est de 46**. 2 régions sur 13 ont un taux inférieur à la moyenne, l'Île-de-France (22) et les Hauts de France (41). Le taux varie selon l'âge :

– chez les 18-24 ans, la mortalité par million d'habitants de cette classe d'âge s'élève à 94, plus du double de la moyenne tous âges. Elle dépasse 120 en Corse, Bourgogne-Franche-Comté, Nouvelle-Aquitaine, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Centre-Val de Loire, et Occitanie ;
– chez les 25-34 ans, la mortalité par million d'habitants s'établit à 59, mais s'élève à 92 en Bourgogne-Franche-Comté, 91 en Corse, 80 en Centre-Val de Loire et Nouvelle Aquitaine ;
– chez les 65 ans et plus, la mortalité par million d'habitants est de 57, supérieure à 90 en Corse et en Bourgogne-Franche-Comté mais inférieure à 70 ailleurs ; elle est la plus faible en Île-de-France (31).

Risque routier professionnel

En 2023, 36 % des personnes tuées en France métropolitaine l'ont été dans un accident impliquant une personne en trajet lié au travail (domicile-travail ou mission professionnelle). Ce ratio est le plus faible en Corse (28 %) et en Bretagne (29 %), et le plus élevé en Ile-de-France (48 %), Normandie (43 %) et Centre-Val de Loire (42 %).

En général sur la période 2019-2023, les tués en mission professionnelle sont plus nombreux en PL (30 % des tués) qu'en VU (23 % des tués), sauf dans le Grand-Est (resp. 38 % et 31 %), en Ile-de-France (27 % chacun) et en PACA (25 % chacun).

Typologies d'accidents (2019-2023)

La répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement varie d'une région à l'autre :

– **la part des piétons** parmi les personnes tuées est de 15 % et varie de 9 % en Bourgogne-Franche-Comté comme en Corse, à 27 % en Île-de-France.
– **la part des cyclistes** parmi les personnes tuées est de 7 %. Elle varie de 3 % en Corse à 10 % en Bretagne.
– **les usagers de 2RM** représentent 23 % des décès. Ils sont fortement présents parmi les personnes tuées en Provence-Alpes-Côte d'Azur (37 %) et en Corse (34 %).

41 % des décès interviennent dans des **accidents sans tiers (véhicule seul, sans piéton), mais ce** ratio est particulièrement élevé en Corse (49 %), en Bretagne (47 %) et en Bourgogne-France-Comté (46 %). Il n'est que de 26 % en Ile-de-France.

L'alcool et/ou les stupéfiants sont impliqués dans 42 % des décès en France métropolitaine. Ce ratio est le plus faible en Bourgogne-Franche-Comté et en Île-de-France (37 %), et le plus élevé pour les Pays de la Loire (49 %), la Corse et les Hauts-de-France (45 %).

Indicateurs régionaux de sécurité routière

	Personnes tuées							Part dans la mortalité des personnes tuées … moyenne sur la période 2019-2023				
	Total 2023	évolutions		taux moyen 2019-2023 pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge								
		2023/ 2022	2023/ 2019	tous âges	des 18-24 ans	des 25-34 ans	des 65 ans et plus	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
Auvergne-Rhône-Alpes	397	- 5%	- 12%	47	99	58	64	23%	19%	29%	40%	43%
Bourgogne-Franche-Comté	217	+ 2%	+ 5%	70	146	92	90	19%	17%	28%	37%	46%
Bretagne	181	+ 0%	+ 6%	48	97	62	62	17%	17%	33%	44%	47%
Centre-Val de Loire	173	+ 9%	+ 6%	58	121	80	61	17%	22%	31%	40%	41%
Corse	32	- 16%	+ 7%	83	177	91	96	34%	23%	41%	45%	49%
Grand Est	285	+ 8%	+ 3%	46	104	51	56	16%	21%	28%	41%	45%
Hauts-de-France	267	+ 0%	+ 4%	41	78	65	43	19%	19%	33%	45%	37%
Ile-de-France	268	- 5%	+ 0%	22	37	30	31	27%	18%	24%	37%	26%
Normandie	158	- 18%	- 9%	50	106	64	56	23%	17%	32%	40%	41%
Nouvelle-Aquitaine	370	- 2%	+ 2%	57	126	80	65	22%	18%	32%	42%	44%
Occitanie	364	- 3%	- 7%	58	120	73	68	22%	18%	30%	41%	45%
Pays-de-la-Loire	197	- 2%	+ 1%	47	98	66	58	21%	20%	38%	49%	41%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	258	- 14%	- 15%	53	125	75	54	37%	21%	30%	44%	38%
France métropolitaine	**3 167**	**- 3%**	**- 2%**	**46**	**94**	**59**	**57**	**23%**	**19%**	**31%**	**42%**	**41%**

* Données non labellisées
Population 2023 : source INSEE

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

- il y a eu 397 personnes tuées en 2023. L'évolution par rapport à 2019 est une baisse de - 12 %. L'évolution entre 2019 et 2010 est une baisse de - 8 % ;
- sur les années 2019-2023, il y a en moyenne 47 personnes tuées par million d'habitants et 99 jeunes tués âgés de 18 à 24 ans ramenés à leur population ;
- sur les années 2019-2023, 23 % des personnes tuées l'ont été en 2RM ;
- sur les années 2019-2023, 19 % des personnes tuées l'ont été dans un accident avec un conducteur novice ;
- sur les années 2019-2023, parmi les accidents où l'alcoolémie des conducteurs est connue, 29 % 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

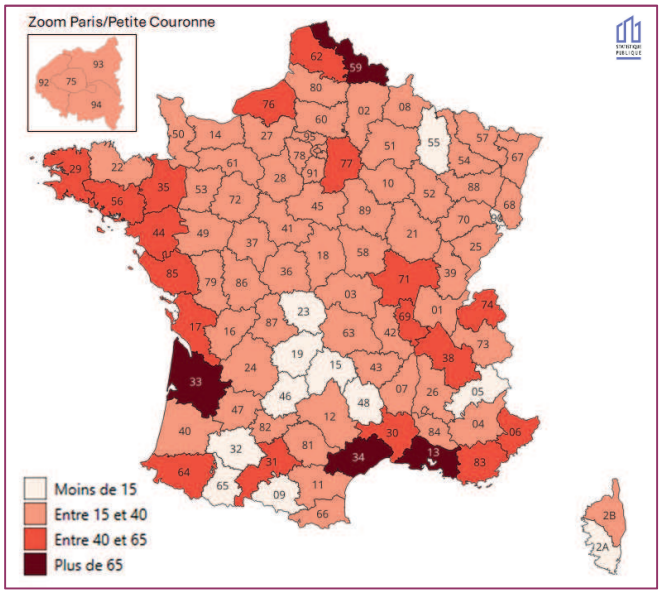
	Personnes tuées en 2023			Part des personnes tuées sur la période 2019-2023 …				
	dans un acc avec usager en trajet domicile-travail ou professionnel	en trajet domicile-travail	en trajet profes--sionnel	en trajet domicile-travail	en 2RM parmi les tués en trajet domicile-travail	en trajet profes--sionnel	en VU parmi les tués en trajet professionnel	en PL parmi les tués en trajet professionnel
Auvergne-Rhône-Alpes	33%	46	13	11%	43%	3%	18%	30%
Bourgogne-Franche-Comté	31%	10	11	8%	29%	6%	16%	44%
Bretagne	29%	13	7	8%	29%	5%	14%	19%
Centre-Val de Loire	42%	14	8	10%	21%	5%	24%	37%
Corse	28%	1	2	5%	0%	3%	20%	0%
Grand Est	36%	26	17	10%	16%	6%	38%	31%
Hauts-de-France	38%	25	11	11%	30%	4%	22%	26%
Ile-de-France	48%	35	11	12%	43%	4%	27%	27%
Normandie	43%	23	8	11%	42%	5%	20%	25%
Nouvelle-Aquitaine	34%	28	24	10%	34%	5%	26%	28%
Occitanie	34%	40	25	9%	38%	4%	22%	34%
Pays-de-la-Loire	34%	23	3	12%	32%	3%	21%	32%
Provence-Alpes-Côte d'Azur	32%	12	4	8%	58%	3%	25%	25%
Métropole	**36%**	**296**	**144**	**10%**	**36%**	**4%**	**23%**	**30%**

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

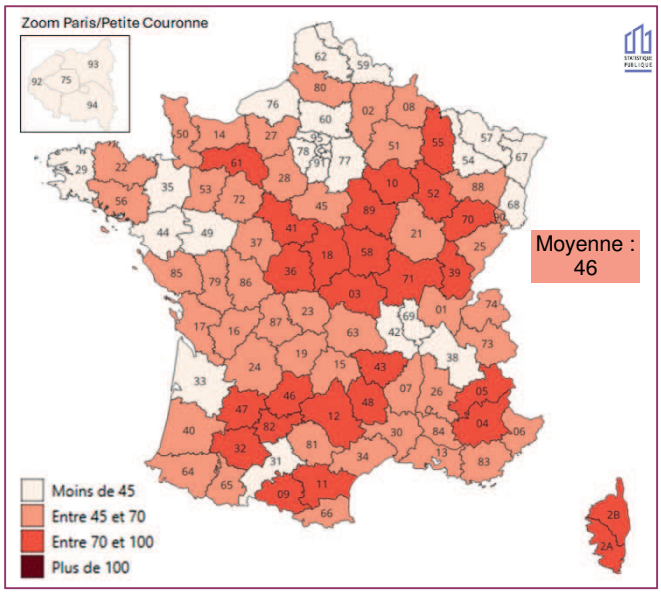
- en 2023, 33 % des personnes tuées l'ont été dans un accident impliquant au moins un usager en trajet domicile-travail ou en trajet professionnel ;
- en 2023, il y a eu 46 personnes tuées alors qu'elles étaient en trajet domicile-travail et 13 alors qu'elles étaient en trajet professionnel ;
- sur la période 2019-2023, les personnes tuées en trajet domicile-travail représentent 11 % des personnes tuées. Parmi elles, 43 % étaient en 2RM ;
- sur la période 2019-2023, les personnes tuées en trajet professionnel représentent 3 % des personnes tuées. Parmi elles, 18 % étaient dans un véhicule utilitaire et 30 % dans un poids lourd.

Les départements de France métropolitaine

Nombre de personnes tuées par an et par département en moyenne sur la période 2019-2023



Mortalité par million d'habitants par an et par département entre 2019 et 2023



Chaque département possède son **Document Général d'Orientations 2023-2027**. Piloté par le Préfet du département, il contient un diagnostic des enjeux spécifiques du territoire sur les 5 ans 2018-2022, rédigé par l'Observatoire départemental de sécurité routière (ODSR), et identifie les orientations partagées avec les partenaires locaux concernant la politique locale de sécurité routière sur les 5 ans à venir 2023-2027.

Les DGO signés sont en ligne sur les sites des préfectures et ici :

https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere?field_theme_target_id=688

En moyenne annuelle entre 2019 et 2023, **le nombre de tués** par département varie **entre 7 (Lozère, Territoire de Belfort) et 98 (Bouches-du-Rhône)**, avec une moyenne de 33 en France métropolitaine et une médiane de 31. Pour 62 départements, le nombre de décès se situe entre 15 et 40. Parmi les valeurs extrêmes, **12 départements ont une mortalité inférieure à 15 personnes tuées :** ce sont des départements peu peuplés. A contrario, **22 départements ont enregistré plus de 40 personnes tuées** ; ce sont des départements plus peuplés.

Mortalité par million d'habitants

Sur la période 2019-2023, **le nombre de personnes tuées par million d'habitants et par an** en France métropolitaine est de 46. Le taux varie de 14 dans les Hauts-de-Seine à 99 dans l'Yonne.

La **mortalité des 18-24 ans** par million de jeunes de cette classe d'âge est de 94. Ce taux a une variabilité plus élevée que celui de la population générale, en effet, il varie de 22 dans les Hauts-de-Seine et Paris à 286 dans les Hautes-Alpes.

La **mortalité des personnes de 65 ans et plus** par million d'habitants est de 57. Le taux varie de 20 en Seine-Saint-Denis à 118 en Haute-Corse.

Typologies d'accidents (2019-2023)

Alors que **la part des piétons** dans la mortalité est de **15 %** en France métropolitaine, elle est supérieure à 30 % dans 4 départements (Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne).

La part des **cyclistes**, qui représentent en moyenne **7 %** des personnes tuées, est supérieure à 10 % dans 16 départements.

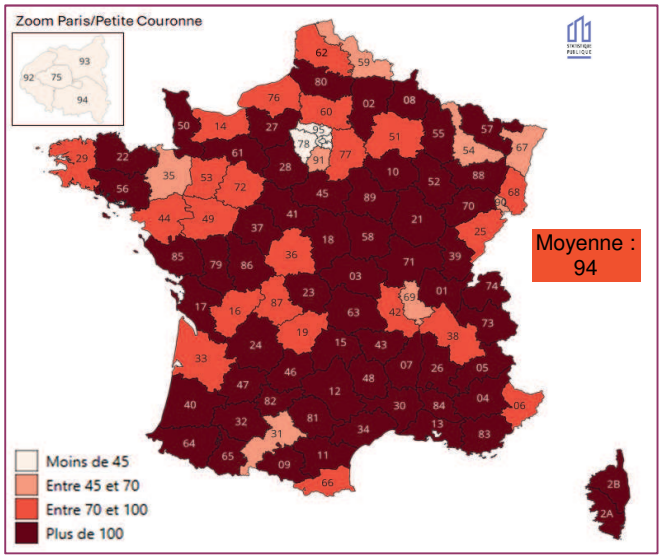
La part des usagers de deux-roues motorisés dans la mortalité représente **23 %** en France métropolitaine. Le taux varie de 8% dans la Nièvre à 50% dans les Alpes-Maritimes.

41 % des décès interviennent dans des **accidents sans tiers** (véhicule seul, sans piéton), mais ce ratio dépasse 50 % dans l'Allier, les Ardennes, la Corrèze, la Creuse, le Finistère, le Gers, le Jura, les Landes, le Lot, le Lot-et-Garonne, la Lozère, le Morbihan, la Haute-Saône, la Savoie, le Tarn, le Tarn-et-Garonne, et les Vosges.

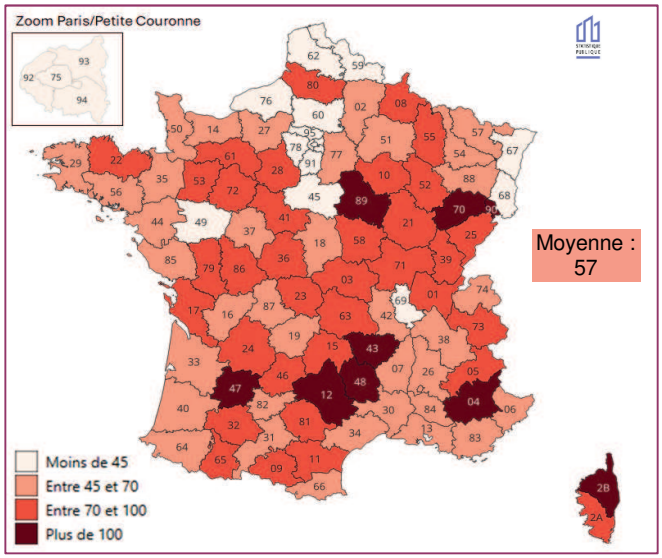
En France métropolitaine**, 31 % des personnes tuées** le sont dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé. En Ardèche, dans le Cher et la Corse-du-Sud, ce sont plus de 50 % des décès.

42 % des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur avec **alcool et/ou stupéfiant.** Dans 17 départements, plus de la moitié des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un conducteur avec alcool et/ou stupéfiants.

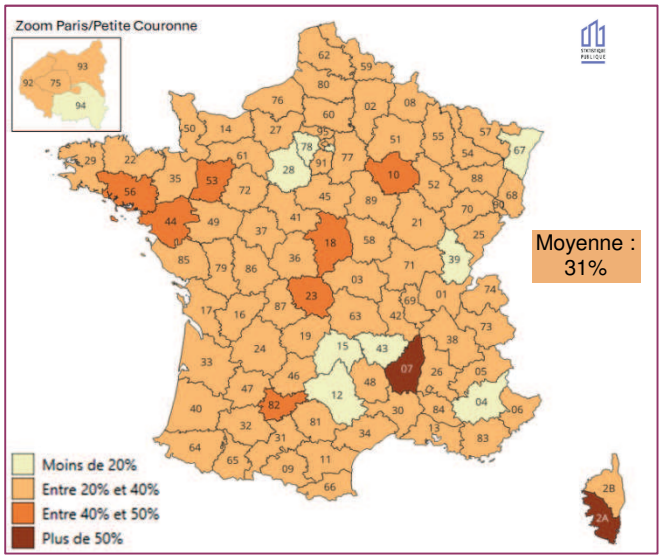
Nombre de 18-24 ans tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2019-2023)



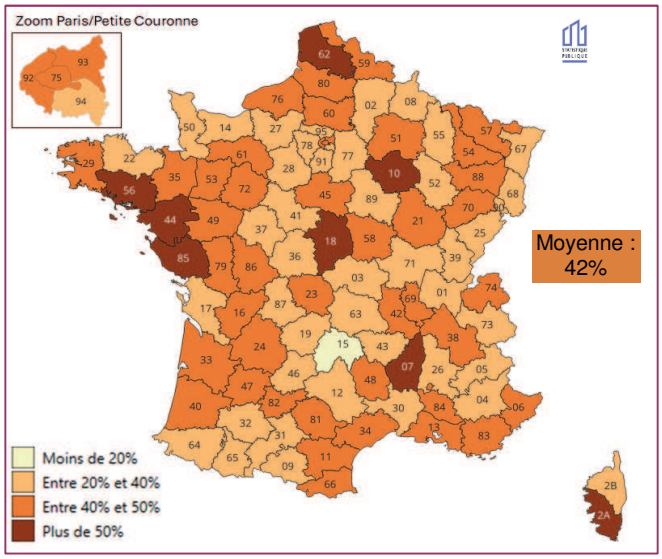
Nombre de 65 ans ou plus tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2019-2023)



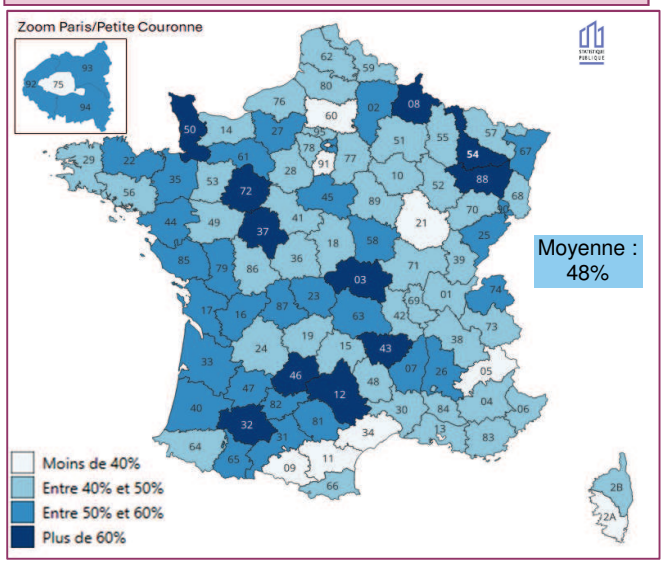
Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé (2019-2023)



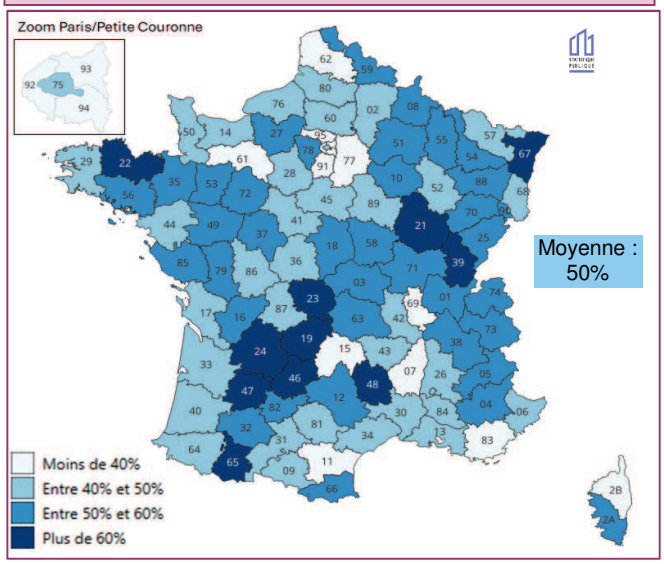
Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé ou sous l'emprise de stupéfiants (2019-2023)



Nombre de présumés responsables de 18-24 ans rapporté au nombre d'usagers de cette classe d'âge impliqués dans les accidents mortels (2019-2023)



Nombre de présumés responsables de 65 ans ou plus rapporté au nombre d'usagers de cette classe d'âge impliqués dans les accidents mortels (2019-2023)



Indicateurs départementaux et des territoires d'Outre-mer

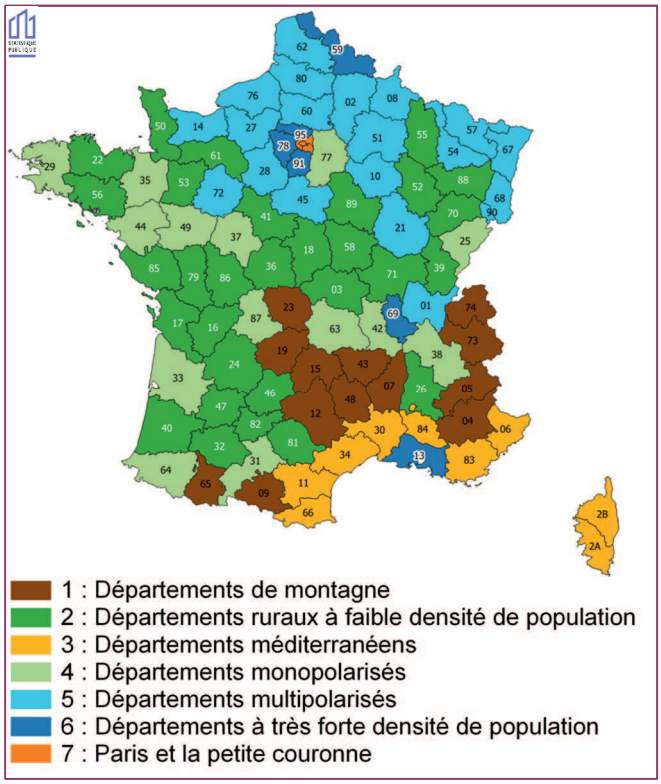
		Personnes tuées							en moyenne 2019-2023 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
					taux moyen 2019-2023								
		total 2023	total 2022	Evolution 2023/2019	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2023)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2023)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2023)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2023)	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	41	45	+ 21%	59	107	73	83	19%	14%	28%	37%	38%
2	Aisne	30	29	- 3%	62	139	89	54	16%	11%	27%	35%	34%
3	Allier	20	22	- 13%	71	130	100	91	14%	14%	24%	36%	51%
4	Alpes-de-Haute-Provence	14	17	- 18%	96	191	92	113	39%	18%	19%	33%	45%
5	Hautes-Alpes	13	13	- 28%	89	286	123	72	27%	32%	23%	33%	44%
6	Alpes-Maritimes	54	52	- 7%	46	98	77	46	50%	17%	28%	45%	32%
7	Ardèche	26	15	- 21%	69	112	107	70	30%	17%	51%	58%	46%
8	Ardennes	19	16	- 14%	62	198	81	83	17%	23%	22%	36%	51%
9	Ariège	8	18	- 27%	76	218	113	99	17%	12%	22%	38%	47%
10	Aube	36	17	+ 64%	76	162	107	76	16%	17%	49%	65%	43%
11	Aude	30	29	- 17%	80	159	134	79	18%	17%	38%	48%	46%
12	Aveyron	18	36	+ 0%	76	180	71	107	23%	18%	18%	28%	49%
13	Bouches-du-Rhône	89	117	- 14%	48	116	72	47	37%	22%	29%	45%	38%
14	Calvados	33	33	- 13%	45	90	39	62	25%	15%	29%	35%	36%
15	Cantal	6	14	- 40%	58	136	48	80	19%	10%	18%	18%	48%
16	Charente	24	19	+ 60%	54	90	107	56	22%	19%	39%	49%	50%
17	Charente-Maritime	47	55	- 18%	70	127	142	73	21%	18%	29%	39%	41%
18	Cher	41	24	+ 86%	76	198	176	67	21%	23%	48%	55%	50%
19	Corrèze	15	13	+ 200%	58	97	102	49	20%	14%	29%	33%	51%
2A	Corse-du-Sud	10	20	+ 11%	72	188	82	72	43%	23%	51%	56%	50%
2B	Haute-Corse	22	18	+ 5%	92	170	99	118	28%	22%	34%	38%	49%
21	Côte-d'Or	23	33	- 23%	55	104	85	78	16%	17%	29%	40%	47%
22	Côtes-d'Armor	51	50	+ 34%	64	163	90	77	12%	17%	24%	34%	45%
23	Creuse	12	9	+ 71%	66	117	151	71	26%	11%	47%	50%	66%
24	Dordogne	31	31	+ 29%	66	144	82	76	24%	14%	32%	41%	44%
25	Doubs	26	25	- 13%	47	99	69	72	14%	20%	25%	36%	44%
26	Drôme	27	27	- 21%	60	162	63	63	25%	22%	26%	37%	38%
27	Eure	33	29	+ 0%	56	124	82	53	23%	21%	31%	39%	38%
28	Eure-et-Loir	26	23	- 19%	59	115	83	75	13%	28%	16%	31%	33%
29	Finistère	44	43	+ 16%	44	95	55	55	22%	18%	32%	42%	52%
30	Gard	56	59	+ 4%	62	171	91	69	17%	17%	26%	34%	39%
31	Haute-Garonne	50	48	- 21%	38	61	42	48	28%	21%	26%	38%	39%
32	Gers	13	14	- 38%	71	184	202	71	10%	7%	26%	38%	52%
33	Gironde	70	87	- 10%	44	96	51	51	26%	20%	35%	50%	40%
34	Hérault	71	60	+ 3%	53	104	71	57	29%	20%	35%	48%	42%
35	Ille-et-Vilaine	42	45	+ 0%	37	68	48	54	15%	13%	36%	47%	40%
36	Indre	23	19	+ 35%	73	87	85	91	13%	17%	28%	38%	50%
37	Indre-et-Loire	39	36	+ 50%	49	101	52	59	16%	23%	30%	37%	40%
38	Isère	52	57	- 33%	43	91	57	54	19%	23%	29%	43%	42%
39	Jura	31	28	+ 107%	82	158	113	97	27%	16%	19%	28%	53%
40	Landes	29	32	+ 4%	64	208	94	57	19%	14%	32%	47%	51%
41	Loir-et-Cher	17	25	- 45%	70	147	84	72	18%	24%	29%	38%	34%
42	Loire	31	42	+ 29%	40	94	75	58	21%	22%	36%	45%	49%
43	Haute-Loire	18	31	+ 20%	80	252	69	107	22%	23%	19%	25%	42%
44	Loire-Atlantique	56	63	- 21%	41	93	56	47	23%	20%	41%	54%	37%
45	Loiret	27	31	- 23%	47	113	64	33	20%	17%	34%	42%	44%
46	Lot	13	8	- 19%	72	164	70	72	32%	17%	27%	36%	51%
47	Lot-et-Garonne	32	28	+ 39%	80	218	86	102	11%	17%	30%	41%	52%
48	Lozère	11	7	+ 175%	89	190	57	106	18%	15%	37%	45%	74%
49	Maine-et-Loire	36	36	+ 13%	38	94	57	42	19%	21%	32%	41%	36%
50	Manche	30	32	- 19%	61	134	78	65	19%	13%	31%	39%	40%
51	Marne	40	35	+ 3%	59	97	57	64	11%	22%	27%	40%	37%
52	Haute-Marne	18	15	+ 50%	90	209	86	93	11%	25%	21%	33%	42%
53	Mayenne	19	18	+ 138%	52	93	100	85	16%	16%	44%	49%	39%
54	Meurthe-et-Moselle	33	36	+ 14%	43	60	36	58	14%	17%	23%	44%	49%
55	Meuse	11	14	- 35%	70	186	89	71	22%	16%	26%	37%	48%
56	Morbihan	44	43	- 17%	55	105	79	66	18%	20%	41%	51%	51%
57	Moselle	37	45	- 20%	36	113	34	51	15%	25%	33%	42%	45%

		Personnes tuées							en moyenne 2019-2023 part dans la mortalité des personnes tuées ...				
					taux moyen 2019-2023								
		total 2023	total 2022	Evolution 2023/2019	tous âges pour 1 million habitants (pop. 2023)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2023)	des 25-34 ans pour 1 million de 25-34 ans (pop. 2023)	des 65 ans et plus pour 1 million de 65 ans et plus (pop. 2023)	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	16	21	- 11%	96	229	118	86	8%	16%	39%	43%	50%
59	Nord	94	97	+ 3%	34	58	43	37	21%	20%	31%	42%	37%
60	Oise	39	30	- 5%	44	99	88	45	19%	19%	32%	42%	35%
61	Orne	21	24	- 30%	89	217	123	97	22%	17%	32%	40%	44%
62	Pas-de-Calais	74	73	+ 21%	39	76	74	37	18%	23%	39%	54%	36%
63	Puy-de-Dôme	45	35	+ 0%	54	107	57	71	24%	22%	28%	40%	43%
64	Pyrénées-Atlantiques	42	47	- 9%	58	149	59	67	24%	21%	28%	36%	43%
65	Hautes-Pyrénées	12	17	+ 71%	59	107	37	77	21%	16%	29%	34%	46%
66	Pyrénées-Orientales	34	31	+ 13%	56	99	75	60	24%	19%	34%	50%	47%
67	Bas-Rhin	35	31	- 17%	32	60	40	42	21%	24%	18%	33%	40%
68	Haut-Rhin	36	30	+ 44%	36	87	48	43	15%	19%	23%	34%	48%
69	Rhône	57	61	- 7%	29	57	31	40	25%	19%	25%	43%	36%
70	Haute-Saône	21	17	+ 31%	80	195	102	104	19%	13%	35%	42%	51%
71	Saône-et-Loire	57	49	+ 19%	78	158	73	96	20%	15%	26%	35%	39%
72	Sarthe	29	33	- 29%	52	79	91	76	18%	18%	32%	41%	46%
73	Savoie	36	24	+ 16%	60	164	91	82	21%	20%	33%	37%	52%
74	Haute-Savoie	38	44	- 40%	48	104	64	67	29%	17%	30%	41%	42%
75	Paris	33	38	- 3%	19	22	20	34	28%	10%	27%	41%	19%
76	Seine-Maritime	41	74	+ 17%	36	80	54	38	24%	19%	36%	46%	44%
77	Seine-et-Marne	63	58	- 11%	42	90	50	51	21%	23%	26%	37%	32%
78	Yvelines	52	47	+ 86%	26	36	42	33	26%	18%	19%	36%	29%
79	Deux-Sèvres	24	17	- 35%	63	161	96	78	21%	22%	34%	43%	46%
80	Somme	30	39	- 9%	60	105	101	74	20%	18%	38%	47%	40%
81	Tarn	24	26	- 31%	67	137	99	89	17%	15%	27%	41%	52%
82	Tarn-et-Garonne	24	23	- 8%	82	276	96	61	16%	19%	43%	50%	51%
83	Var	59	64	- 19%	57	130	83	58	36%	19%	34%	46%	36%
84	Vaucluse	29	37	- 15%	60	156	52	57	23%	23%	31%	48%	47%
85	Vendée	57	51	+ 33%	64	139	69	66	23%	21%	39%	51%	45%
86	Vienne	23	26	+ 0%	56	127	108	71	16%	15%	32%	44%	36%
87	Haute-Vienne	21	14	+ 17%	52	98	64	60	21%	14%	20%	25%	46%
88	Vosges	20	25	- 9%	58	196	90	51	22%	24%	33%	43%	53%
89	Yonne	35	35	- 15%	99	279	149	107	18%	23%	31%	39%	47%
90	Territoire de Belfort	8	5	- 11%	49	66	78	103	38%	12%	26%	30%	35%
91	Essonne	31	41	+ 3%	27	51	43	31	26%	17%	26%	33%	25%
92	Hauts-de-Seine	17	18	- 32%	14	22	21	26	37%	19%	22%	43%	31%
93	Seine-Saint-Denis	23	26	- 23%	16	27	28	20	32%	16%	30%	48%	23%
94	Val-de-Marne	17	21	- 37%	15	25	23	22	38%	21%	16%	32%	19%
95	Val-d'Oise	32	32	+ 45%	21	43	25	29	24%	20%	20%	33%	27%
France métropolitaine		**3 167**	**3 267**	**- 2%**	**46**	**94**	**59**	**57**	**23%**	**19%**	**31%**	**42%**	**41%**
971	Guadeloupe	40	49	- 15%	132	355	246	107	33%	18%	49%	61%	31%
972	Martinique	24	28	- 11%	77	261	178	53	45%	13%	47%	58%	35%
973	Guyane	34	34	- 3%	117	179	246	142	33%	16%	45%	61%	24%
974	La Réunion	30	45	- 23%	45	79	100	49	38%	16%	45%	57%	40%
976	Mayotte	7	16	- 50%	38	37	62	146	42%	15%	26%	38%	29%
Ensemble des DROM		**135**	**172**	**- 17%**	**74**	**152**	**147**	**73**	**37%**	**16%**	**45%**	**58%**	**32%**
975	*Saint-Pierre-et-Miquelon**	*0*	*0*	*NS*	*33*	*0*	*0*	*0*	*0%*	*0%*	*0%*	*0%*	*0%*
977	*Saint-Barthélemy*,***	*1*	*2*	*NS*	*170*	*274*	*348*	*0*	*63%*	*25%*	*63%*	*100%*	*38%*
978	*Saint-Martin*,***	*7*	*4*	*- 30%*	*171*	*1190*	*304*	*85*	*73%*	*7%*	*55%*	*87%*	*27%*
986	*Wallis-et-Futuna*,***	*3*	*1*	*NS*	*148*	*571*	*0*	*0*	*0%*	*0%*	*86%*	*86%*	*89%*
987	*Polynésie française*,***	*34*	*34*	*+ 17%*	*117*	*112*	*363*	*188*	*48%*	*11%*	*55%*	*67%*	*45%*
988	*Nouvelle-Calédonie*,***	*51*	*70*	*- 2%*	*193*	*448*	*318*	*189*	*7%*	*9%*	*59%*	*75%*	*57%*
Ensemble COM-NC*		***96***	***111***	***+ 4%***	***155***	***311***	***325***	***175***	***27%***	***10%***	***58%***	***73%***	***51%***
Total OM*		***231***	***283***	***- 9%***	***91***	***192***	***185***	***86***	***33%***	***14%***	***50%***	***64%***	***39%***
France (métropole+DROM)		**3 302**	**3 439**	**- 3%**	**47**	**96**	**62**	**57**	**23%**	**19%**	**31%**	**43%**	**41%**
France (métropole+OM)*		***3 398***	***3 550***	***- 3%***	***48***	***98***	***64***	***58***	***23%***	***19%***	***32%***	***43%***	***41%***

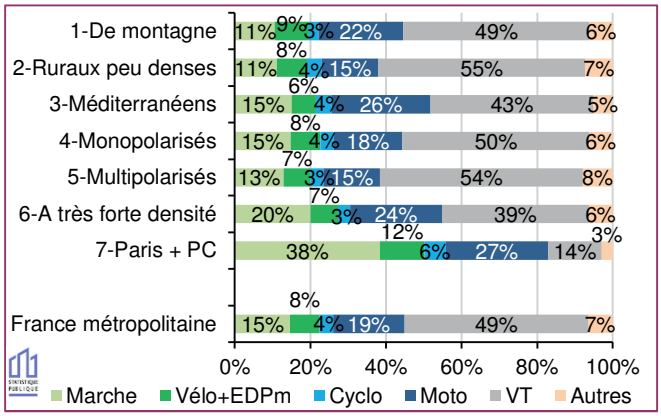
Population 2023 : Source Insee
Remarques : certains départements ou COM ont un nombre de personnes tuées qui est faible. Les conclusions seront donc à nuancer, notamment pour Mayotte, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna
* Données non labellisées concernant la 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



Répartition des personnes tuées selon le mode de déplacement et la famille de département (2019-2023)



Regrouper les départements en familles permet de comparer les différents groupes de départements ayant des caractéristiques communes à l'aide d'indicateurs.

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).

Les caractéristiques de la mortalité dans les **départements de montagne** (13 départements) et les **départements ruraux ou peu denses** sont similaires. En effet, il y a un taux élevé de tués par million d'habitants globalement, ainsi que pour les 18-24 ans, pour les 25-34 ans et pour les 65 ans et plus, en plus d'une part importante de tués dans des accidents sans tiers (resp. 46 % et 48 %, contre 34 % en zone très dense). Toutefois, on note une répartition des tués par mode

La mortalité **des départements méditerranéens** se caractérise par la part élevée des 2RM dans la mortalité (30 % contre 23 % en France métropolitaine) et des risques importants pour les 18-24 ans (127 tués/Mhab) et les 25-34 ans (80 tués/Mhab).
Les **départements monopolarisés et multipolarisés** présentent des indicateurs très proches de la moyenne nationale.

Les **départements à très forte densité de population** représentent 11 % des tués en 2023 (pour 6 départements). Leur mortalité rapportée à la population est inférieure à la moyenne. La mortalité en agglomération (44 %) et sur autoroute (14 %) est plus élevée que la moyenne (resp. 32 % et 8 %). La part des piétons tués y est aussi plus élevée qu'en France métropolitaine (20 % contre 15 %).

Paris et sa petite couronne (PC) se caractérisent par un taux de mortalité par million d'habitants trois fois inférieur à la moyenne. Les usagers vulnérables tués (piétons, cyclistes et 2RM) sont fortement représentés (83 % contre 46 % en moyenne).

	Personnes tuées								En moyenne 2019-2023, part dans la mortalité des personnes tuées …				
	2023		Evolutions		Taux moyen 2019-2023 pour 1 million d'hab de la catégorie d'âge (pop. 2023)								
	total par famille	en moy. par dépt de la famille	2023/ 2022	2023/ 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 alcoolisé / alcool drogue connu*	dans un accident avec un véhicule seul sans piéton
1 - De montagne	227	17	- 12 %	- 5 %	65	148	80	81	25 %	18 %	29 %	37 %	48 %
2 - Ruraux peu denses	843	28	+ 3 %	+ 2 %	69	159	98	76	19 %	18 %	32 %	41 %	46 %
3 - Méditerranéens	365	41	- 1 %	- 5 %	58	127	80	61	30 %	19 %	33 %	45 %	41 %
4 - Monopolarisés	617	44	- 3 %	- 7 %	43	91	54	55	22 %	20 %	31 %	42 %	41 %
5 - Multipolarisés	670	34	- 2 %	- 1 %	46	95	64	55	18 %	19 %	31 %	42 %	41 %
6 - A très forte densité	355	59	- 10 %	+ 6 %	32	63	44	38	27 %	20 %	27 %	41 %	34 %
7 - Paris et PC	90	23	- 13 %	- 22 %	16	24	23	27	33 %	16 %	24 %	41 %	23 %
Métropole	**3 167**	**33**	**- 3 %**	**- 2 %**	**46**	**94**	**59**	**57**	**23 %**	**19 %**	**31 %**	**42 %**	**41 %**

* Données non labellisées. Population 2023 : Source Insee

Indicateurs urbains de sécurité routière (hors autoroute)

Libellé communauté d'agglomération, communauté urbaine et Métropole de plus de 150 000 hab (population 2021) *	Population municipale 2021, composition communale au 1er janvier 2023	Personnes tuées ...					Tués par million d'habitants moyenne annuelle 2019 - 2023	En moyenne 2019-2023, part dans la mortalité des personnes tuées ...				
		en 2023	en 2022	en 2021	en 2020	en 2019		piétons 2019 - 2023	en vélo 2019 - 2023	en 2RM 2019 - 2023	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans de permis 2019-2023	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu 2019-2023
Métropole du Grand Paris	7 103 801	79	94	112	103	102	14	41 %	10 %	31 %	15 %	23 %
Grande Couronne de Paris **	5 464 840	146	146	141	118	128	25	19 %	5 %	25 %	19 %	23 %
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	1 911 311	62	79	66	64	71	36	17 %	4 %	42 %	20 %	29 %
Métropole de Lyon	1 424 069	31	22	37	24	42	22	29 %	12 %	24 %	20 %	29 %
Métropole Européenne de Lille	1 187 907	23	31	24	16	29	21	28 %	9 %	24 %	15 %	29 %
Bordeaux Métropole	831 534	14	22	14	18	18	21	22 %	9 %	40 %	23 %	28 %
Toulouse Métropole	818 491	12	15	13	18	12	17	31 %	9 %	36 %	19 %	30 %
Nantes Métropole	677 879	20	16	13	10	20	23	29 %	4 %	29 %	23 %	41 %
Métropole Nice Côte d'Azur	560 351	29	21	20	22	22	41	25 %	8 %	48 %	16 %	22 %
Eurométropole de Strasbourg	514 651	6	7	12	9	11	17	29 %	11 %	24 %	22 %	18 %
Montpellier Méditerranée Métropole	507 526	16	15	17	11	19	31	26 %	5 %	33 %	17 %	33 %
Métropole Rouen Normandie	497 225	9	29	14	5	9	27	23 %	8 %	18 %	17 %	42 %
Rennes Métropole	467 858	8	11	13	12	12	24	21 %	18 %	16 %	14 %	37 %
Grenoble-Alpes-Métropole	449 488	8	13	13	2	15	23	18 %	20 %	24 %	20 %	42 %
Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	447 804	16	10	12	12	8	26	22 %	9 %	43 %	21 %	31 %
Saint-Etienne Métropole	406 257	6	17	9	2	7	20	22 %	12 %	17 %	20 %	21 %
CA du Pays Basque	321 963	16	24	14	15	16	53	14 %	9 %	29 %	16 %	31 %
CU Angers Loire Métropole	306 617	10	7	2	4	4	18	37 %	19 %	19 %	22 %	13 %
Tours Métropole Val de Loire	297 273	7	7	6	4	4	19	50 %	0 %	21 %	25 %	11 %
CU du Grand Reims	297 068	5	8	10	7	14	30	9 %	11 %	16 %	32 %	39 %
Clermont Auvergne Métropole	295 787	9	7	9	8	10	29	28 %	14 %	21 %	16 %	15 %
Orléans Métropole	292 001	10	8	8	5	6	25	27 %	19 %	22 %	14 %	48 %
SMAU Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle ***	287 025	9	12	11	6	15	37	8 %	13 %	19 %	15 %	29 %
CA de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane	275 327	14	10	8	3	16	37	12 %	0 %	39 %	14 %	55 %
CU Caen la Mer	274 685	2	10	3	6	3	17	29 %	0 %	29 %	21 %	20 %
CU Perpignan Méditerranée Métropole	272 976	15	19	8	12	18	53	17 %	10 %	18 %	18 %	41 %
CA Mulhouse Alsace Agglomération	272 677	8	5	2	7	6	21	25 %	11 %	18 %	14 %	24 %
CU Le Havre Seine Métropole	265 937	11	15	10	6	5	35	23 %	2 %	36 %	19 %	24 %
CA de Nîmes Métropole	258 750	12	10	10	10	14	43	16 %	9 %	20 %	7 %	28 %
Métropole du Grand Nancy	257 412	4	3	4	2	4	13	29 %	24 %	12 %	0 %	22 %
Dijon Métropole	257 193	6	2	7	7	2	19	25 %	4 %	25 %	13 %	26 %
CA de Lens - Liévin	242 587	13	4	3	4	4	23	18 %	14 %	25 %	29 %	35 %
Metz Métropole	228 999	7	5	0	3	6	18	29 %	10 %	0 %	24 %	18 %
CA Valence Romans Agglo	223 777	7	3	11	9	10	36	20 %	5 %	28 %	18 %	26 %
Brest Métropole	211 920	2	2	5	3	7	18	32 %	0 %	37 %	5 %	29 %
CA du Grand Annecy	210 423	7	8	5	2	7	28	28 %	17 %	17 %	10 %	12 %
CU Le Mans Métropole	209 413	11	5	3	4	7	29	30 %	7 %	27 %	7 %	30 %
CU Limoges Métropole	206 616	7	2	9	3	6	26	22 %	7 %	30 %	19 %	12 %
CA Lorient Agglomération	206 555	7	9	6	4	8	33	35 %	21 %	21 %	32 %	24 %
CU Grand Besançon Métropole	197 494	3	6	9	6	5	29	21 %	7 %	17 %	17 %	23 %
CU du Grand Poitiers	197 277	4	6	7	5	9	31	19 %	0 %	29 %	26 %	36 %
CA du Grand Avignon (COGA)	194 858	8	10	14	9	8	50	16 %	12 %	18 %	20 %	29 %
CU de Dunkerque	192 554	7	6	6	5	1	26	24 %	8 %	24 %	32 %	16 %
CA Valenciennes Métropole	192 075	6	2	10	2	5	26	20 %	8 %	16 %	8 %	29 %
CA de Sophia Antipolis	181 763	7	10	6	3	9	39	3 %	6 %	60 %	17 %	38 %
CA Amiens Métropole	181 658	6	7	5	1	10	32	17 %	7 %	17 %	14 %	35 %
CA de la Rochelle	178 217	6	10	4	7	11	43	26 %	13 %	16 %	18 %	22 %
CA du Cotentin	178 020	8	8	7	3	15	46	15 %	10 %	20 %	17 %	47 %
CA Troyes Champagne Métropole	175 193	13	6	6	7	6	43	5 %	18 %	21 %	21 %	50 %
CA Golfe du Morbihan - Vannes Agglomération	175 163	11	6	6	4	15	48	21 %	2 %	31 %	24 %	48 %
CA Pau Béarn Pyrénées	164 785	9	6	7	5	7	41	26 %	29 %	18 %	15 %	27 %
CA de la Porte du Hainaut	157 746	7	4	2	4	6	29	13 %	9 %	43 %	30 %	50 %
CA Cannes Pays de Lérins	157 452	2	6	5	7	10	38	33 %	17 %	23 %	13 %	25 %
CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	153 321	17	5	1	9	8	52	25 %	13 %	5 %	10 %	37 %
Moyenne		**15**	**15**	**14**	**12**	**16**	**30**	**24 %**	**8 %**	**28 %**	**18 %**	**28 %**

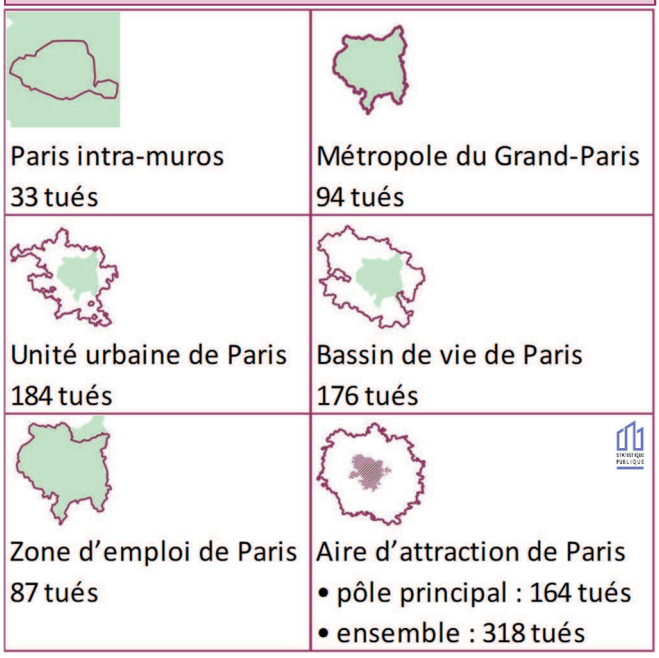
CA : Communauté d'Agglomération - CU : Communauté Urbaine - SMAU : Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine
* Communautés d'agglomération définies par l'INSEE au 1er janvier 2023
** Regroupe toutes les communautés d'agglomération de la grande couronne (77, 78, 91, 95), y compris celles de moins de 150 000 habitants.
*** 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 sur le territoire de la Métropole du Grand Paris

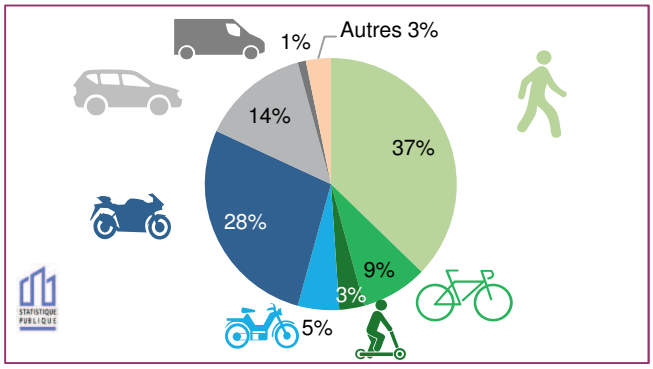
En 2023, 94 personnes ont été tuées sur le territoire de la Métropole du Grand Paris (MGP), soit 14 personnes de moins qu'en 2022. Cet effectif représente 3 % des tués en France métropolitaine, quand la MGP concentre 11 % de la population.

Depuis 2013, la mortalité routière au sein des 131 communes[1] de la MGP s'élève en moyenne à 121 personnes tuées par an.

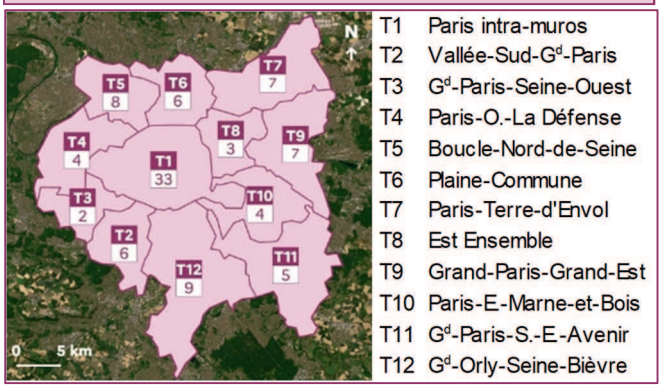
Répartition spatiale de la mortalité routière dans les référentiels géographiques parisiens en 2023



Répartition des personnes tuées en 2023, selon leur mode de déplacement, sur le territoire de la MGP



Nombre de tués par territoire de la Métropole du Grand-Paris en 2023



Comptant 7 103 801 habitants en 2021[2], la MGP est l'intercommunalité la plus peuplée de France. D'une superficie dépassant les 814 km², elle reste en 2023 la troisième métropole[3] la plus étendue du pays, après la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et la Métropole Nice-Côte-d'Azur.

Cette métropole à statut particulier n'est pas un gestionnaire de voirie. Le réseau viaire est géré par la DiRIF, quelques SCA, les cinq Conseils départementaux concernés, la Mairie de Paris, des municipalités et plusieurs établissements publics territoriaux.

Le profil des personnes tuées

Dans la MGP, les personnes âgées de 75 ans et plus sont les plus touchées par la mortalité routière : 25 tués en 2023, dont 13 hommes et 12 femmes. Parmi ces personnes tuées, 18 sont des piétons.

Concernant les 26 femmes tuées en 2023, 18 étaient des piétonnes, dont 12 avaient 75 ans et plus. Les hommes sont quant à eux surreprésentés parmi les 52 conducteurs décédés en 2023 sur le territoire de la MGP. Ils comptent pour 90 % d'entre eux.

31 usagers en 2RM sont décédés en 2023, soit autant qu'en 2022.

Les causes d'accident mortel relatives aux présumés responsables sont le plus souvent sont une vitesse excessive ou inadaptée (29 %), le refus de priorité (23 %) et l'inattention (18 %).

La répartition géographique de la mortalité

Paris intra-muros (T1), commune la plus peuplée de France, est aussi le territoire de la MGP qui a vu le plus de décès sur la route : 33 tués en 2023. 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 celui où la mortalité rapportée au nombre d'habitants est la plus forte. En 2023, 19 tués/Mhab y sont dénombrés contre 15 tués/Mhab dans la capitale.

Concernant le régime de circulation, 36 % des tués sont comptés en intersection tandis que parmi les 60 tués hors intersection, 45 % ont perdu la vie sur une route à chaussées séparées.

Saisonnalité

Avec 14 tués, novembre est le mois concentrant le plus de tués en 2023, soit un effectif 3,5 fois plus élevé qu'en avril. Parmi ces 14 tués, on dénombre 9 usagers vulnérables.

[1] Circonscriptions administratives recensées au 1er janvier 2024
[2] Insee, Populations légales 2021
[3] Au sens d'intercommunalité

L'accidentalité sur le territoire des métropoles urbaines

En 2023, 346 personnes ont été tuées sur le territoire des métropoles urbaines, soit 41 de moins qu'en 2022. Cet effectif représente 11 % des tués sur les routes de France métropolitaine, alors que ces métropoles concentrent 19 % de la population.

Sur ce territoire, la moitié des tués le sont sur des routes effectivement gérées par une métropole.

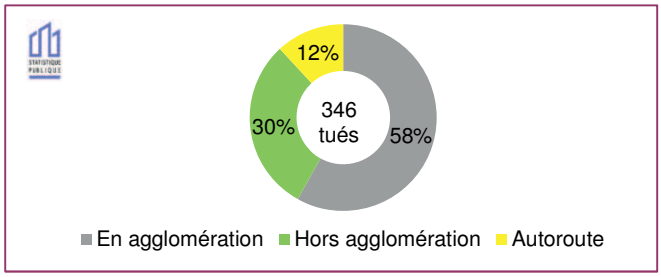
Evolution de la mortalité en métropoles urbaines

2023	2022	2019	Évol. 2019-2023	Évol. 2022-2023
346	387	382	- 9,4 %	- 10,6 %

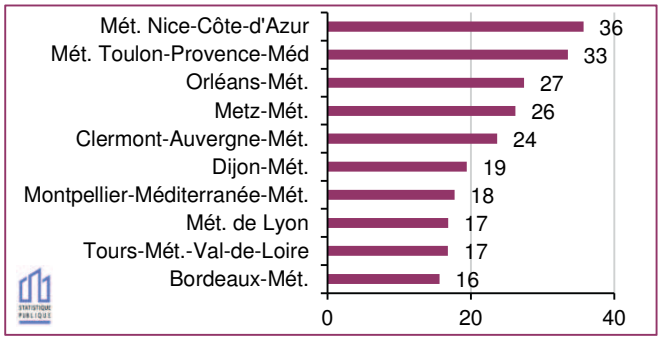
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2022	2010 à 2019
Tués métropoles urbaines	- 2,4 %	- 0,9 %
Tués hors métropoles urbaines	- 0,4 %	- 2,4 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

*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 sur le territoire des métropoles urbaines en 2023

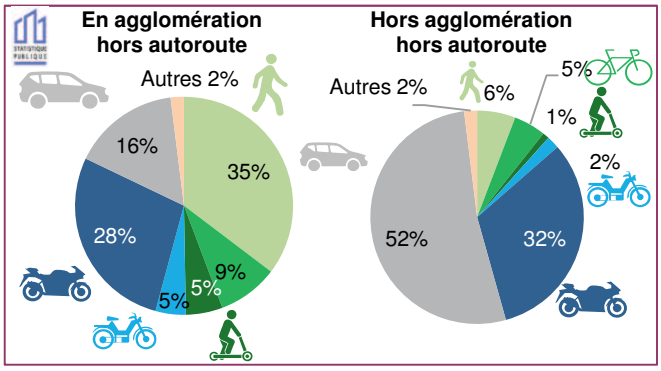


Liste des 10 métropoles urbaines avec le plus de tués/Mhab en agglomération en 2023



Source : BAAC 2023, INSEE population 2021

Répartition des personnes tuées en 2023 selon le mode de déplacement et le milieu



Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	Autres	**Total**
En agglo	71	18	11	9	56	32	4	**201**
Hors agglo	6	5	1	2	33	54	2	**104**

Cette page présente l'accidentalité en 2023 sur le périmètre des grandes métropoles urbaines[1] hors Paris. En 2021, leur population est de 12 542 936 habitants[2], et l'administration de ces 21 territoires reste variable, d'EPCI à collectivité territoriale[3].

La gestion de la voirie est, elle aussi, diverse. Bien que la voirie anciennement communale soit à présent gérée par la métropole, il peut encore exister des routes départementales et nationales traversant le territoire de ces métropoles.

La majorité des personnes décédées sur le territoire des métropoles urbaines le sont en agglomération (58 %, soit 201 tués). Cependant, une part importante de la mortalité a également lieu hors agglomération hors autoroute (104 tués) et sur autoroute[4] (41 tués).

Depuis 2013, en moyenne 358 personnes sont tuées sur le territoire des métropoles urbaines par an.

Mortalité en agglomération

Dans les métropoles urbaines, les personnes âgées de 75 ans et plus sont les plus touchées par la mortalité routière en agglomération : 36 tués en 2023, dont 18 hommes et 18 femmes. Parmi ces personnes tuées, 29 sont des piétons.

Une hausse importante du nombre de piétons tués est observée en 2023 avec 71 tués, soit 13 de plus qu'en 2022. A l'inverse, les nombres de tués en VT et en vélo diminuent respectivement de 19 et 8 personnes pour s'établir à 32 et 18 tués.

Les facteurs d'accidents les plus fréquemment attribués aux présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont une vitesse excessive ou inadaptée (26 %), l'inattention (20 %) et l'alcool (19 %).

Mortalité hors agglomération hors autoroute

Dans les métropoles urbaines, les personnes âgées de 18 à 24 ans sont les plus touchées par la mortalité routière hors agglomération hors autoroute : 22 tués en 2023, dont 17 hommes et 5 femmes. Parmi ces personnes tuées, 16 sont en véhicule de tourisme.

Une baisse du nombre de tués piétons et cyclistes s'observe en 2023 avec respectivement 6 tués et 5 tués, soit 10 et 5 de moins qu'en 2022.

Les facteurs d'accidents les plus fréquemment attribués aux PR d'accidents mortels sont une vitesse excessive ou inadaptée (35 %), l'alcool (26 %) et la prise de stupéfiants (15 %).

[1] Circonscriptions administratives recensées au 1er janvier 2024
[2] Insee, Populations légales 2021
[3] La Métropole de Lyon est une collectivité à statut particulier, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence un EPCI à statut particulier et les 19 autres métropoles citées des EPCI de droit commun.
[4] Certains territoires des métropoles urbaines sont traversés par des autoroutes.

L'accidentalité sur les territoires fortement urbanisés

672 personnes sont décédées sur le territoire des EPCI de plus de 100 000 habitants (hors métropoles urbaines), dont 47 % sur routes hors agglomération et 41 % en agglomération.

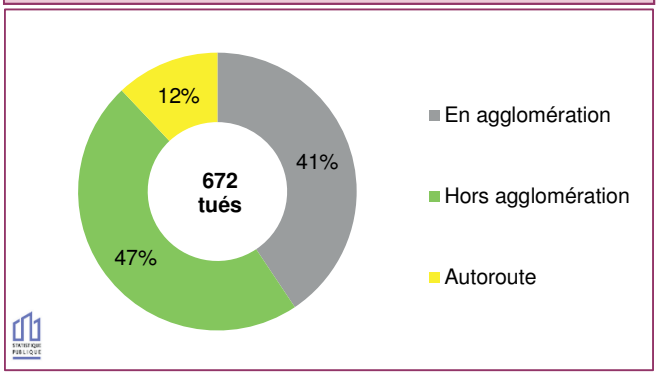
Évolution de la mortalité depuis 2019

2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
672	690	660	+ 1,8 %	- 2,6 %

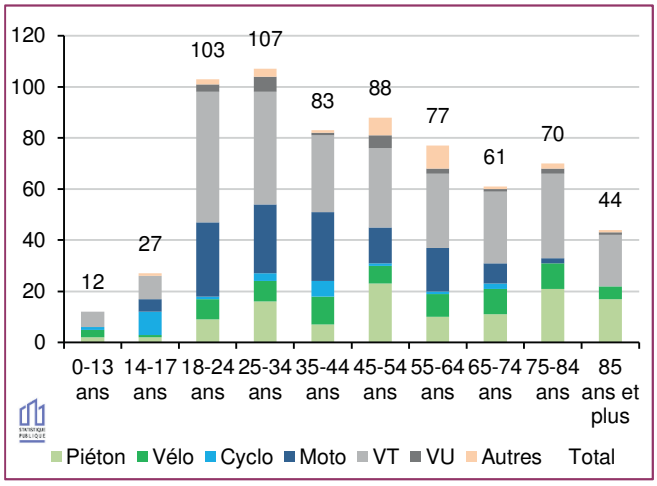
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués EPCI + 100 000	+ 0,5 %	- 2,2 %
Tués EPCI - 100 000	- 0,3 %	- 2,6 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

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

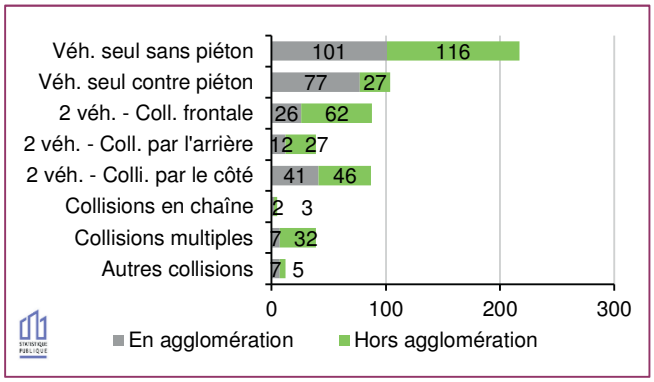
Répartition des personnes tuées dans les territoires fortement urbanisés selon le milieu en 2023



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 2023 dans le périmètre des établissements publics de coopération intercommunale de plus de 100 000 habitants, hors grandes métropoles urbaines.

Au 1er janvier 2023, on comptait 100 EPCI de plus de 100 000 habitants constituant une population totale de 16 956 512 personnes.

Avec 672 personnes tuées en 2023, le territoire des EPCI de plus de 100 000 habitants enregistre **21 % de la mortalité routière pour 25 % 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 2023 (avant et après pandémie), on observe une hausse de la mortalité dans le territoire des EPCI de plus de 100 000 habitants de + 1,8 %.

Selon le milieu et le réseau routier

La répartition de la mortalité selon le milieu routier est stable entre 2022 et 2023 : 47 % des personnes tuées le sont hors agglomération hors autoroute, 12 % sur autoroutes et 41 % en agglomération.

La répartition selon le réseau routier montre que **52 % des personnes tuées le sont sur routes départementales (376 tués), dont 71 % hors agglomération.** 28 % des tués le sont sur la voirie communale (190 tués), à 84 % en agglomération.

Selon l'âge

Dans les territoires fortement urbanisés, on observe des fortes disparités parmi les tués selon leur âge et leur mode de déplacement. Les âges les plus représentés sont les 18-34 ans : 210 tués (31 % de la mortalité des territoires fortement urbanisés).

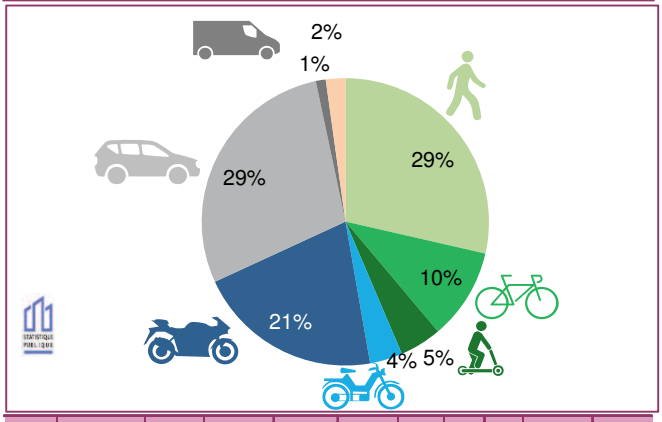
12 enfants (**0-13 ans**) sont décédés (dont 2 à pied et 3 à vélo), ainsi que 27 adolescents (**14-17 ans**). Plus de la moitié des adolescents tués était en 2RM (12), 2 à pied et 1 à vélo.

Les 18-34 ans sont très majoritairement tués en voiture et en moto ; après 35 ans le nombre de tués en voiture se stabilise à un niveau moindre, et avec l'âge, la part du 2RM baisse alors que les modes doux résistent et montent en part de mortalité. 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.

14 % des tués entre 45 et 64 ans étaient en véhicule lourd.

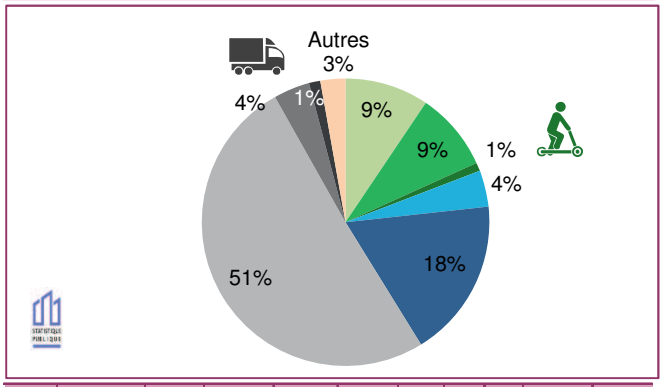
A partir de 75 ans, le nombre de tués en agglomération dépasse le nombre de tués hors agglomération.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode de déplacement dans les territoires fortement urbanisés



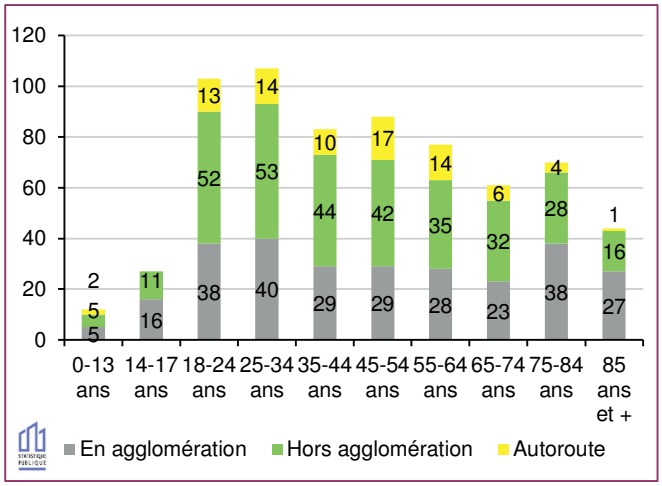
	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	78	28	13	10	57	78	3	1	5	**273**

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



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	30	28	3	13	57	161	13	4	9	**318**

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



En agglomération

37 % des tués en agglomération le sont dans un accident « véhicule seul » (sans tiers impliqué).

Les usagers en véhicule de tourisme ou motocyclette font l'essentiel de la mortalité parmi les modes motorisés avec 135 tués (49 % de la mortalité en agglomération). Les 18-44 ans sont particulièrement touchés en moto, avec 41 tués. Pour les véhicules de tourisme, ce sont les 65 ans et plus (35 %) avec 27 tués et les 18-34 ans (28 %) qui sont les plus touchés.

74 % des piétons tués sur les territoires fortement urbanisés le sont en agglomération. Les **modes doux** comptent 119 tués constituant ainsi **44 % de la mortalité en agglomération**. Les seniors âgés de 65 ans ou plus contribuent pour 56 % de la mortalité piétonne en agglomération (44 tués sur 78) et 39 % des tués à vélo (11 tués sur 28). Parmi les 16 personnes décédées en EDPm, 13 le sont en agglomération.

Hors agglomération

37 % des tués sur routes hors agglomération (hors autoroutes) le sont dans un accident « véhicule seul » (sans tiers impliqué) ; 19 % en collision frontale.

Hors agglomération, le nombre de tués en véhicule de tourisme est majoritaire (161 tués, 51 %). Les plus de 65 ans sont les premiers concernés (46 tués, 29 %) suivis des 25-44 ans (39 tués, 26 %) puis enfin des 18-24 ans (33 tués, 20 %).

18 % des personnes tuées étaient en motocyclette (57 tués). Les 18-44 ans forment 63 % de la mortalité (36 tués).

Sur autoroute

Sur autoroute, on compte notamment parmi les 81 tués : 42 occupants de véhicule de tourisme, 15 motocyclistes, 12 occupants de véhicule lourd (VU-PL) et 10 piétons.

38 % des tués ont entre 45 et 64 ans, mais seulement 13 % sont âgés de 65 ans ou plus.

Les accidents en/hors intersection

Les trois quarts des tués décèdent dans un accident **hors intersection** (501 tués). Les victimes sont des occupants de véhicules de tourisme (227 tués), des piétons (89 tués), des motocyclistes (79 tués), des cyclistes (37 tués) et des EDPm (13 tués).

On compte 171 personnes tuées **en intersection**, parmi lesquelles des occupants de véhicules de tourisme (54 tués), des motocyclistes (50 tués) et des cyclistes (19 tués). 10 personnes sont décédées à un passage à niveau, dont 5 piétons et 3 automobilistes.

L'accidentalité sur les territoires faiblement urbanisés

Dans les territoires faiblement urbanisés, 23 % des personnes tuées le sont en agglomération.

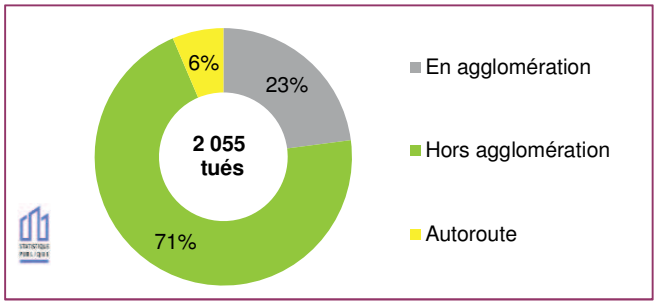
Evolution de la mortalité **depuis 2019**

2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
2 055	2 094	2 103	- 2,3%	- 1,9%

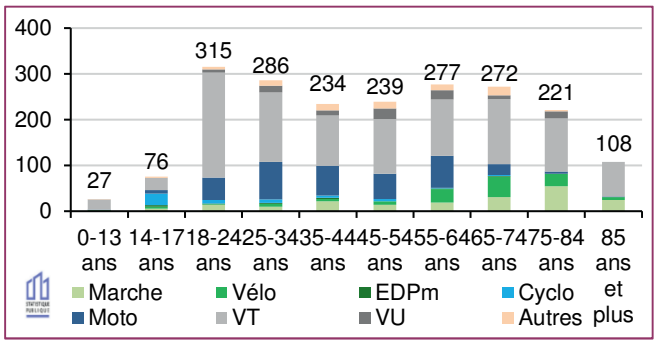
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués territoires faiblement urb.	- 0,5%	- 2,5 %
Tués hors territoires faiblement urb.	- 0,8%	- 1,8 %
Tués France métropolitaine	- 0,6%	- 2,3 %

*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



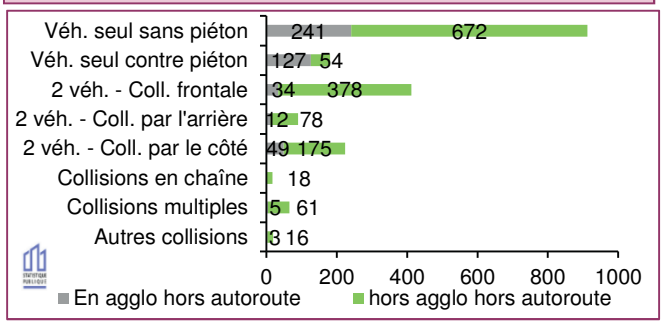
Nombre de personnes tuées dans les territoires faiblement urbanisés selon l'âge et le mode



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

	En agglo	Hors agglo	Autoroute	Tous milieux
Autoroute	/	/	6%	**6%**
RN	0%	7%	/	**7%**
RD	14%	59%	/	**73%**
Voie communale	8%	5%	/	**13%**
Autre	1%	0%	/	**1%**
Tous réseaux	**23%**	**71%**	**6%**	**100%**

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



Cette page présente l'accidentalité en 2023 dans les territoires dits « faiblement urbanisés », définis ici 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 pas uniquement des zones de rase campagne.

Avec 2 055 personnes tuées en 2023, les territoires faiblement urbanisés concentrent **68 % de la mortalité routière pour 45 % de la population française**. Le nombre de personnes tuées en 2023 y est 2 % plus faible qu'en 2022.

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 2023 compte 39 personnes tuées de moins dans les territoires faiblement urbanisés qu'en 2022. La baisse marquée observée sur les mois de janvier (- 14 tués), avril (- 24 tués), mai (- 34 tués), juillet (- 29 tués) et août (- 16 tués) est partiellement compensée par la hausse observée sur les mois de juin (+ 13 tués), septembre (+ 46 tués) et novembre (+ 25 tués).

Selon le milieu et la catégorie de route

La répartition de la mortalité selon le milieu est stable entre 2022 et 2023. **71 % des personnes tuées** dans les territoires faiblement urbanisés le sont **sur routes hors agglomération,** 23 % le sont sur voies en agglomération et 6 % le sont sur autoroute.

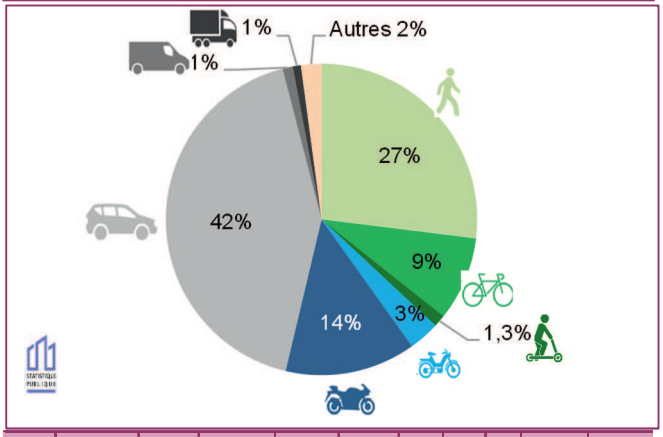
73 % des personnes tuées le sont **sur routes départementales**, principalement hors agglomération. Parmi **les 471 décès en agglomération, 61 % le sont sur routes départementales**, 33 % le sont sur voies communales et 2 % le sont sur routes nationales. Parmi les personnes tuées sur routes nationales, 7 % le sont en agglomération et 93 % hors agglomération.

Les décès sur routes départementales dans les territoires faiblement urbanisés (1 492) représentent 47 % de la mortalité nationale.

La répartition des accidents par mode de déplacement est très différente selon le milieu.
Les accidents en agglomération concentrent 64 % des piétons tués, 32 % des cyclistes tués, 27 % des cyclomotoristes tués, 18 % des motocyclistes tués et 18 % des automobilistes tués.

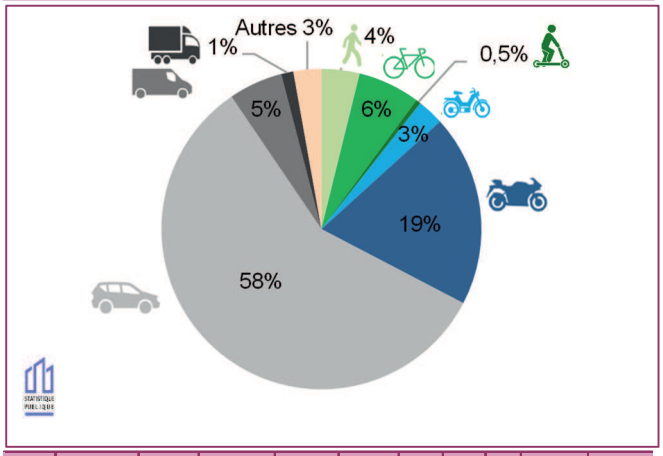
Les tués dans les accidents à deux véhicules en collisions frontales et en collision par le côté et dans les accidents de véhicule seul sans piéton ont très majoritairement lieu hors agglomération avec respectivement 92 %, 87 % et 74 % des tués.

Répartition des personnes tuées en agglomération selon le mode dans les territoires faiblement urbanisés



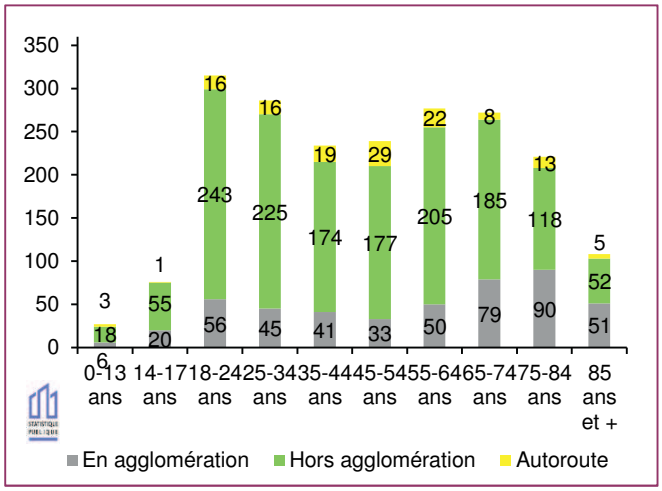
	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	127	41	6	15	64	199	5	4	10	471

Répartition des personnes tuées hors agglomération hors autoroute selon le mode de déplacement dans les territoires faiblement urbanisés



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	56	91	7	39	281	840	79	18	41	1 452

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 (174) est inférieur au nombre de tués en voiture (199). La part des « usagers vulnérables » (modes doux + deux roues motorisés) tués est plus élevée en agglomération (54 %) que hors agglomération (32 %).

30 % des personnes tuées ont 75 ans ou plus. Les 65-74 ans demeurent ensuite la classe d'âge la plus touchée : 17 % des tués. Les 18-24 ans représentent 12 % des tués. Les 55-64 ans représentent 11 % des tués et les 25-34 ans représentent 10 % des tués.

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

La mortalité de jour reste la plus élevée : 61 % des personnes tuées le sont de jour contre 39 % de nuit.

Hors agglomération hors autoroute

La répartition selon le mode de déplacement des victimes tuées hors agglomération dans les territoires faiblement urbanisés en 2023 est similaire à celle de 2022. L'enjeu principal concerne les véhicules de tourisme, puis les 2RM : **58 % des usagers tués sont des automobilistes et 19 % des motocyclistes**. Les cyclistes et les piétons restent dans des proportions plus réduites (6 % et 4 %).

Les accidents de piétons ont une gravité très élevée : 22 % des victimes piétons sont des tués, alors que cette proportion est de 10 % pour l'ensemble des modes (de 6 % pour les cyclomotoristes à 14 % pour les cyclistes).

Dans les territoires faiblement urbanisés hors agglomération, les 18-24 ans concentrent 17 % des tués ; les 25-34 ans 15 % ; les 55-64 ans 14 % ; les 65-74 ans 13 % ; les 35-44 ans, les 45-54 ans et les plus de 75 ans concentrent chacun 12 %.

Sur les routes hors agglomération, 14 % des tués le sont en intersection. Cette part est 1,9 fois plus importante pour les usagers de deux roues-motorisés (27 % des tués).

38 % des tués le sont de nuit. S'agissant des deux roues motorisés, 28% 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 (38 %).

Sur autoroute

Parmi les 132 personnes tuées sur autoroute, 39 % avaient entre 45 et 64 ans et 24 % entre 18 et 34 ans. 58 % des tués étaient en VT, 19 % en VU ou PL, 11 % en 2RM. Egalement 11 % étaient piétons.

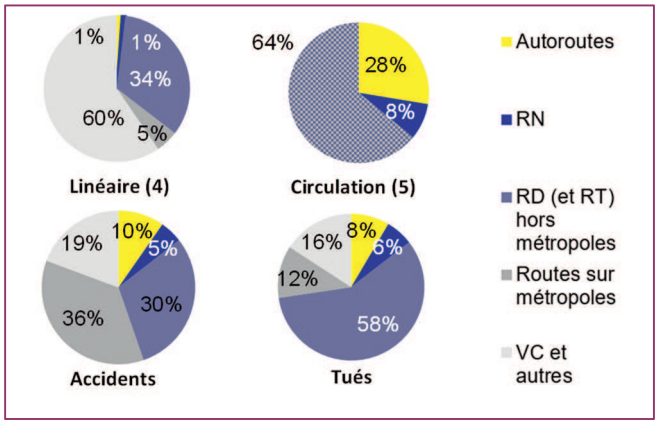
Le réseau routier

	Longueur de réseau (km) au 01/01/2023	
Réseau routier nat.	**Autoroutes, dont :**	**12 438**
	Autoroutes concédées	9 141
	Autoroutes interurbaines	1 865
	Autoroutes et voies rapides urbaines	1 432
	Routes nationales, dont :	**8 293**
	Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 828
	Autres routes nationales	5 465
	Routes départementales et territoriales	**368 456**
	Routes sur le territoire des métropoles urbaines, dont : (1)	**55 078**
	Routes métropolitaines (2)	7 782
	Voies communales (3)	47 296
	Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	**654 173**
	Ensemble	**1 098 438**

(1) Hors RD non transférées aux métropoles au 1er janvier 2023
(2) Chiffres au 01/01/2022
(3) Chiffres de 2018 à 2023 selon les informations disponibles par commune

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



(4) Linéaire : RD = Ensemble des RD dont métropoles
(5) Circulation : RN = RN sans RT, données SDES provisoires
Sources : SDES, 2023, Cerema, DGCL

Accidentalité selon la catégorie de route en France métropolitaine en 2023

BAAC 2023	Accidents corporels	Tués
AUTOROUTES		
Autoroutes	5 011	269
Total	**5 011**	**269**
AGGLOMERATIONS hors Autoroutes		
Routes nationales	*530*	*14*
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	*5 670*	*391*
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	*17 451*	*273*
Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	*8 215*	*316*
Autres voies	*499*	*27*
Total	**32 365**	**1 021**
HORS AGGLOMERATIONS hors Autoroutes		
Routes nationales	*1 938*	*178*
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	*9 928*	*1 449*
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	*1 120*	*92*
Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	*1 141*	*141*
Autres voies	*138*	*17*
Total	**14 265**	**1 877**
ENSEMBLE DES RESEAUX		
Autoroutes	*5 011*	*269*
Routes nationales (ou territoriales)	*2 468*	*192*
Routes départementales hors territoire des métropoles urbaines et routes territoriales de Corse	*15 598*	*1 840*
Routes sur le territoire des métropoles urbaines	*18 571*	*365*
Voies communales (hors métropoles urbaines)	*9 356*	*457*
Autres voies	*637*	*44*
Ensemble des réseaux	**51 641**	**3 167**

En 2023, 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 1er 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 du 21 février 2022 permet des transferts plus larges de voiries, entre collectivités, ou du réseau national non concédé vers les collectivités.

La circulation sur un réseau ou l'accidentalité de ce réseau ne sont pas corrélées à son 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 28 % de la circulation routière et n'enregistrent que 8 % des tués. De manière générale, le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) représente 2 % du réseau pour 36 % du trafic et 14 % des tués[1]. Les routes départementales représentent 34 % du linéaire de réseau, pour 58 % 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.

[1] 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.

Indicateurs des gestionnaires de réseaux routiers

Gestionnaires	Directions inter-départementales des routes (DIR)		Sociétés concessionaires d'autoroutes (SCA)		Conseils départementaux (CD) et Conseils territoriaux (CT, Corse)		Métropoles (hors Grand Paris)		Communes	
2023	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
	260		**184**		**1 893**		**291**		**517**	
Catégorie d'usagers										
Piétons	35	13,5%	27	14,7%	160	8,5%	75	25,8%	135	26,1%
Cyclistes	2	0,8%	1	0,5%	138	7,3%	23	7,9%	57	11,0%
EDPM	1	0,4%			17	0,9%	12	4,1%	14	2,7%
Cyclomotoristes	2	0,8%			58	3,1%	11	3,8%	24	4,6%
Motocyclistes	32	12,3%	25	13,6%	391	20,7%	88	30,2%	74	14,3%
Automobilistes	156	60,0%	102	55,4%	992	52,4%	75	25,8%	176	34,0%
Usagers de VU	16	6,2%	14	7,6%	83	4,4%	1	0,3%	11	2,1%
Usagers de PL	13	5,0%	13	7,1%	15	0,8%	1	0,3%	3	0,6%
TC			1	0,5%	2	0,1%			2	0,4%
Voiturettes					16	0,8%	3	1,0%	4	0,8%
Quads					9	0,5%	2	0,7%	9	1,7%
Autres	3	1,2%	1	0,5%	12	0,6%			8	1,6%
Classe d'âge										
0-13 ans	4	1,5%	3	1,6%	26	1,4%	6	2,1%	10	1,9%
14-17 ans	5	1,9%			74	3,9%	11	3,8%	25	4,8%
18-24 ans	43	16,5%	30	16,3%	298	15,7%	53	18,2%	73	14,1%
25-34 ans	43	16,5%	25	13,6%	288	15,2%	44	15,1%	64	12,4%
35-44 ans	26	10,0%	26	14,1%	242	12,8%	33	11,3%	37	7,2%
45-54 ans	43	16,5%	42	22,8%	225	11,9%	41	14,1%	42	8,1%
55-64 ans	38	14,6%	27	14,7%	236	12,5%	29	10,0%	62	12,0%
65-74 ans	25	9,6%	12	6,5%	234	12,4%	29	10,0%	66	12,8%
75-84 ans	24	9,2%	13	7,1%	181	9,6%	25	8,6%	84	16,3%
85 ans et plus	9	3,5%	6	3,3%	89	4,7%	20	6,9%	54	10,4%
Type de route										
Autoroutes	79	30,4%	183	99,5%	7	0,4%				
Routes hors agglomération	167	64,2%	1	0,5%	1463	77,3%	90	30,9%	146	28,2%
Agglomération	14	5,4%			423	22,3%	201	69,1%	371	71,8%
Sexe :										
Hommes	197	75,8%	139	75,5%	1476	78,0%	219	75,3%	409	79,1%
Femmes	63	24,2%	45	24,5%	417	22,0%	72	24,7%	108	20,9%
Type d'occupants										
Conducteurs	174	66,9%	111	60,3%	1 467	77,5%	184	63,2%	337	65,2%
Passagers	51	19,6%	46	25,0%	266	14,1%	32	11,0%	45	8,7%
Conducteurs novices	27	10,4%	13	7,1%	180	9,5%	24	8,2%	24	4,6%
Non ou mal ceinturés*	33	18,0%	28	21,9%	228	20,6%	21	26,5%	74	38,2%
Type d'accident										
Avec piéton	35	13,5%	28	15,2%	162	8,6%	75	25,8%	137	26,5%
Véhicule seul sans piéton	80	30,8%	61	33,2%	822	43,4%	98	33,7%	265	51,3%
2 véhicules, sans piéton	109	41,9%	55	29,9%	800	42,3%	107	36,8%	108	20,9%
3 véhicules ou +, sans piéton	36	13,8%	40	21,7%	109	5,8%	11	3,8%	7	1,4%
Dans un accident impliquant un conducteur…										
novice	60	23,1%	45	24,5%	364	19,2%	59	20,3%	59	11,4%
avec alcool illégal ou positif aux stupéfiants*	95	36,5%	53	28,7%	753	39,8%	143	49,2%	211	40,7%
avec alcool illégal*	67	25,7%	25	13,5%	616	32,6%	93	32,0%	144	27,9%
positif aux stupéfiants*	55	21,2%	36	19,3%	319	16,8%	90	30,9%	88	17,0%
avec attention perturbée ou téléphone	29	11,2%	32	17,4%	185	9,8%	40	13,7%	96	18,6%
fatigué ou ayant eu un malaise	29	11,2%	35	19,0%	282	14,9%	19	6,5%	101	19,5%
de VU ou de PL	98	37,7%	79	42,9%	394	20,8%	41	14,1%	76	14,7%

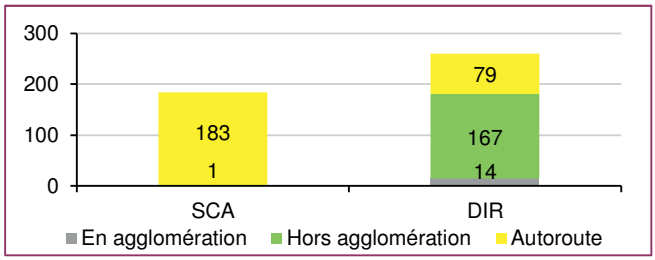
* Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir des personnes pour lesquelles l'information est renseignée. Pour la ceinture, les pourcentages se rapportent aux usagers des véhicules soumis à l'obligation de ceinture.

Le réseau routier national (DIR et SCA)

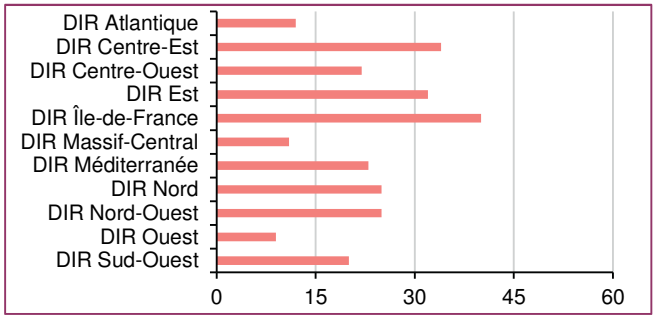
En 2023, 397 accidents mortels sont dénombrés sur le réseau routier national (RRN)[1]. Ils concentrent 14 % des personnes tuées en France métropolitaine, soit 444 morts.

78 % de ces accidents mortels se sont déroulés sur une voie à caractéristiques autoroutières (VCA)[2], concédée ou non.

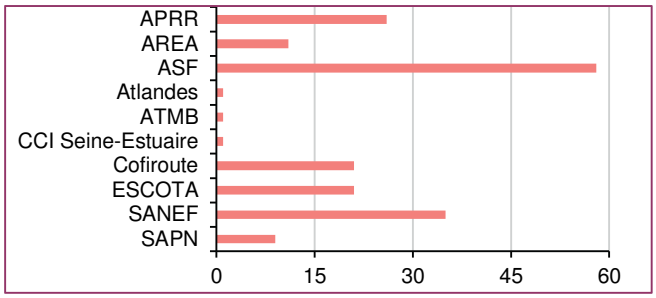
Nombre de personnes tuées sur le réseau routier national selon le milieu et le gestionnaire de voirie



Nombre de personnes tuées en 2023 sur le RRN géré par une direction interdépartementale des routes

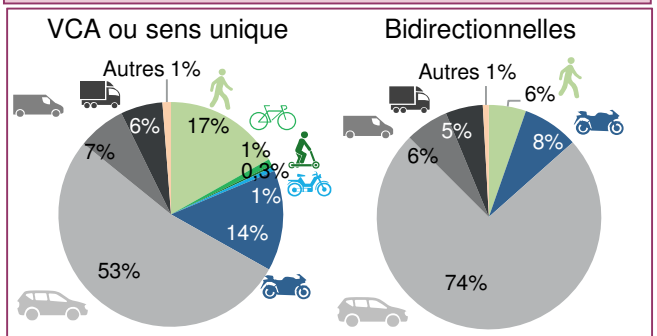


Nombre de personnes tuées en 2023 sur le RRN géré par une société concessionnaire



Seuls les concessionnaires comptant des tués sont présentés.

Répartition des tués par mode de déplacement sur le RRN en 2023 selon le régime de circulation



Tués	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres
VCA ou sens unique	56	3	1	2	48	175	23	20	4
Bidirection-nelle	6	0	0	0	9	83	7	6	1

Le Réseau routier national (RRN) de France métropolitaine est composé d'autoroutes et de routes aux profils variés. Ce réseau est géré par les services de l'État (Directions interdépartementales des routes – DIR) ou concédé à des sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA).

En 2022, le RRN représente près de 2 % du linéaire routier français[3]. Au 1er janvier 2023, 77 % des voies de ce réseau sont des Voies à caractéristiques autoroutières (VCA).

Identification de la mortalité

Les hommes âgés de 45 à 54 ans sont les plus touchés par la mortalité sur le RRN : 66 tués en 2023 dont 59 sur des VCA. Chez les femmes, la tranche d'âge la plus touchée par la mortalité routière est de 75 ans et plus : 20 tuées. Sur les VCA, la tranche d'âge la plus concernée parmi les femmes est de 45 à 54 ans : 16 tuées.

64 % des individus tués sur le RRN sont des conducteurs : 285 morts en 2023. 82 % de ces conducteurs sont des hommes. Les passagers tués représentent quant à eux 22 % des morts sur le RRN. Sur les VCA, les conducteurs représentent 62 % des personnes tuées : 83 % sont des hommes.

Les facteurs d'accident les plus souvent cités sur le RRN sont une vitesse excessive ou inadaptée (27 %), l'alcool (21 %) et la prise de stupéfiants (17 %).

Une mortalité proche des villes

En 2023, 14 personnes ont été tuées sur les 8 % du RRN se situant en agglomération. Du fait de l'étalement urbain, 92 % des accidents mortels du RRN interviennent dans l'aire d'attraction d'une ville[4].

31 % des accidents mortels du RRN se déroulent dans les 12 aires d'attraction peuplées de plus de 700 000 habitants. À elle seule, l'aire d'attraction de Paris concentre 16 % des accidents mortels du RRN.

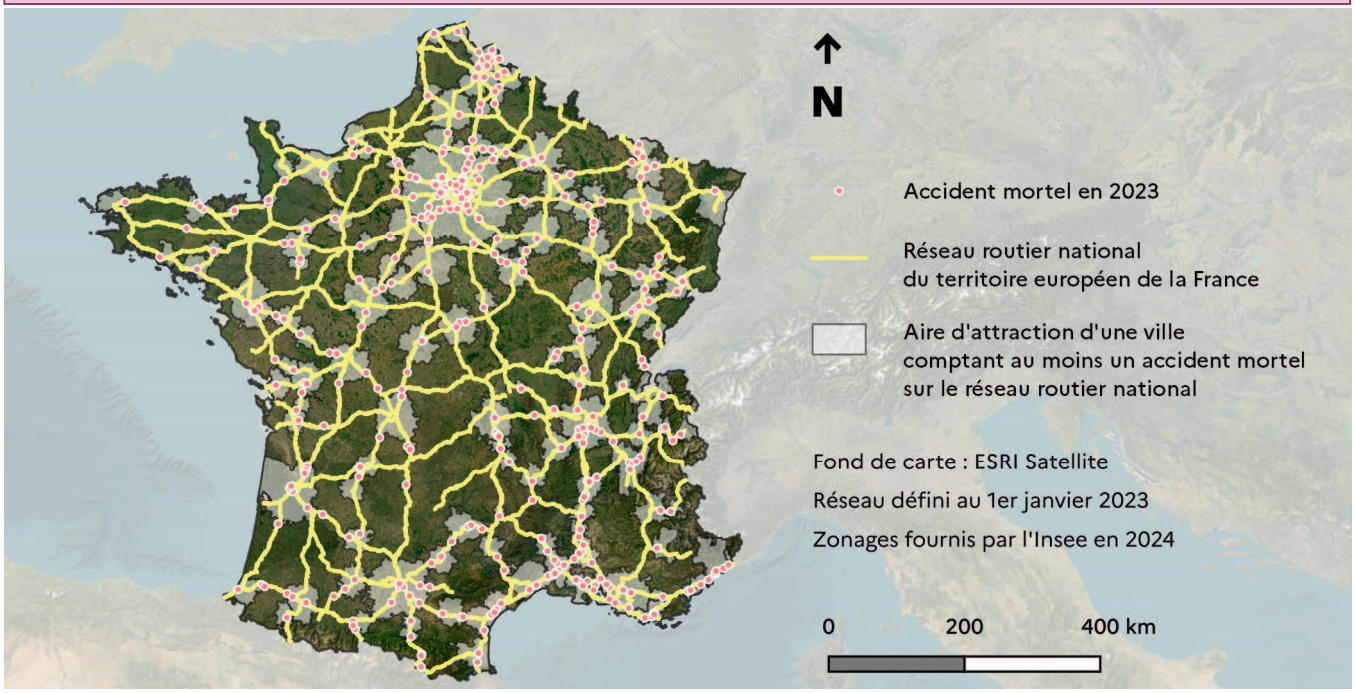
Temporalité de la mortalité

En 2023, les accidents mortels sur le RRN se déroulaient le plus souvent de 13 h à 16 h, avec 80 personnes tuées dans cette plage horaire.

Septembre se distingue comme le mois durant lequel la mortalité sur le RRN est la plus importante en 2023 : 53 personnes tuées, soit plus du double de personnes tuées en mars, en avril, en mai ou en juin.

[1] Réseau routier géré ou concédé par les services de l'État. Définition au 1er janvier 2023.
[2] Voies rapides à chaussées séparées et échangeurs dénivelés.
[3] Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. (2023, 16 nov.). Bilan annuel des transports en 2022.
[4] De Bellefon, M.-P., Eusebio, P., Forest, J., Pégaz-Blanc, O., Warnod, R. (2020, 10 oct.). « 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

Localisation des accidents mortels du réseau routier national en 2023



Indicateurs typologiques des accidents du réseau routier national en 2023

Part des accidents…		RN en rase campagne		RN en agglomération		Autoroutes
		À chaussées sép.	Bidi-rectionnelles	≤ 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 %
… avec au moins un…	… piéton	2 %	3 %	17 %	17 %	1 %
	… vélo	0 %	2 %	4 %	3 %	0 %
	… 2RM léger	4 %	5 %	12 %	17 %	5 %
	… 2RM lourd	16 %	18 %	21 %	20 %	21 %
	… poids-lourd	15 %	17 %	11 %	6 %	16 %
… de type…	… « 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		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 légères (motos et scooters de moins de 125 cm^3)
2RM lourds : motos lourdes (motos > 125 cm^3 et scooters > 125 cm^3, 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

Les accidents en zones de chantier ou d'intervention sur le réseau routier national

Les agents des routes interviennent tous les jours pour votre sécurité

9 000 agents travaillent chaque jour sur les réseaux routier et autoroutier de l'État pour la sécurité des automobilistes.

365 jours par an et 24 heures sur 24, ils balisent les chantiers, entretiennent le réseau, sécurisent des zones d'incidents ou assurent la viabilité hivernale.

Ils effectuent près de 800 000 interventions par an.

Respecter le corridor de sécurité, pourquoi est-ce si important ?

En 2022, on a déploré sur les zones de chantier ou d'intervention du réseau routier national :

- 5 accidents par semaine soit **25 % de plus qu'en 2021** ;
- **4 agents des routes tués** soit autant qu'au cours des 5 années précédentes ;
- 100 usagers de la route blessés soit **50 % de plus qu'en 2021**.

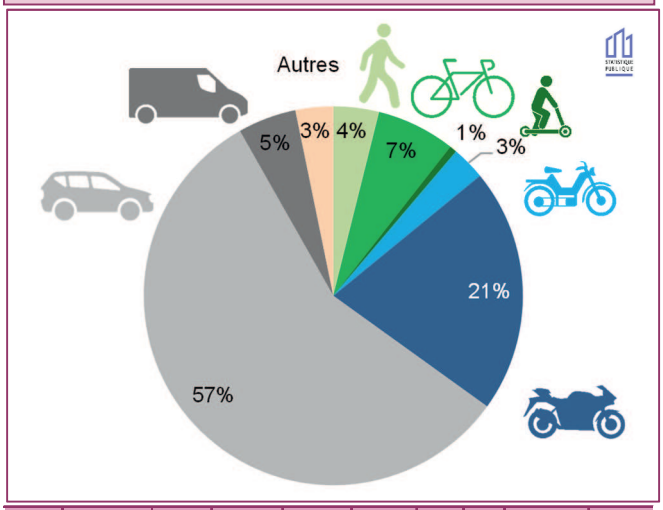
La plupart de ces accidents sont dus à des **comportements inadaptés ou un manque d'attention de la part des usagers de la route**.

Source : Ministère des transports 2023, « Agents des routes en intervention, respectons le corridor de sécurité : ralentir et s'écarter au maximum »

Le réseau routier géré par les départements

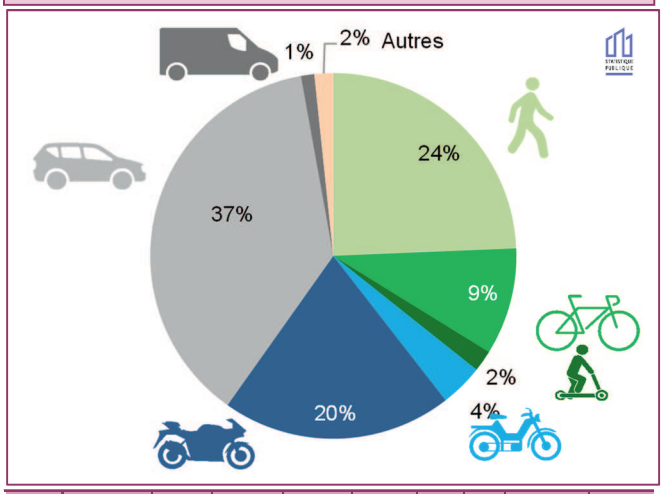
59 % des tués en France métropolitaine le sont sur les routes gérées par les départements (hors du territoire des 21 métropoles urbaines et de la ville de Paris), alors que ces routes représentent 34 % du linéaire routier total.

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



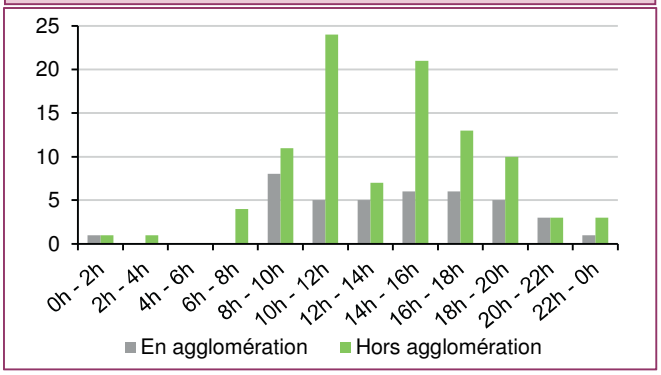
	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
Tués	57	98	9	42	305	832	73	47	**1 463**

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



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
Tués	103	40	8	16	86	158	5	7	**423**

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



Cette fiche porte sur les accidents où la route principale est une route gérée par un département. Sont pris en compte seulement les accidents situés en dehors du périmètre des 21 métropoles françaises et de la ville de Paris (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 **1 893 décès en 2023, dont 7 tués sur autoroute[1]. 77 % des tués le sont sur les routes hors agglomération (hors autoroute). La moitié des tués sur le réseau géré par les départements l'est en voiture, un quart en 2RM.**

Sur ce réseau, il y a autant de personnes tuées en mode actif hors agglomération qu'en agglomération.

Hors agglomération hors autoroute

57 % des usagers tués sur le réseau géré par les départements hors agglomération sont des automobilistes. La moitié de ces automobilistes tués a moins de 45 ans. Sur les 57 piétons tués hors agglomération, la moitié a moins de 45 ans.

Parmi les 1 463 personnes tuées hors agglomération, 43 % le sont dans un accident sans tiers (véhicule seul sans piéton), et 26 % dans un choc frontal entre 2 véhicules.

En agglomération

Les **modes actifs** représentent 34 % des tués sur le réseau géré par les départements en agglomération. Parmi eux, 72 % sont âgés de 55 ans et plus. La moitié des personnes tuées sur ce réseau en agglomération le sont dans des communes de moins de 3 500 habitants.

Les cyclistes

138 cyclistes ont été tués sur le réseau géré par les départements en 2023, soit deux tiers des cyclistes tués en France métropolitaine. Ce nombre de décès **a augmenté de + 28 % depuis 2019**, alors qu'il était stable depuis 2010. Cette hausse est plus importante que celle observée pour l'ensemble des réseaux (+ 18 %).

Les cyclistes tués sur ce réseau le sont à 70 % hors agglomération, ont à 70 % plus de 55 ans et sont à 90 % des hommes.

75 % des cyclistes tués sur RD le sont hors intersection. 36 % des cyclistes tués le sont dans un accident **sans autre véhicule**. Cette proportion n'était que de 18 % en 2019.

[1] Une partie du réseau autoroutier alsacien est gérée par la Collectivité européenne d'Alsace.

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

		2023		Personnes tuées sur la période 2019-2023		Lin. (km)[2]
		Acc[1]	Tués[1]	piétons	en vélo (dont EDPm)	
1	Ain	260	30	10	12	4 453
2	Aisne	159	21	10	7	5 426
3	Allier	165	18	6	3	5 283
4	Alpes-de-Haute-Pce	113	11	2	1	2 506
5	Hautes-Alpes	93	8	0	5	1 926
6	Alpes-Maritimes	275	14	4	6	1 713
7	Ardèche	196	22	4	5	3 791
8	Ardennes	65	13	6	1	3 376
9	Ariège	72	4	1	1	2 671
10	Aube	129	29	2	4	4 483
11	Aude	184	19	13	2	4 300
12	Aveyron	130	10	5	4	5 911
13	Bouches-du-Rhône	69	10	3	1	3 001
14	Calvados	291	27	17	7	5 736
15	Cantal	83	6	0	2	3 975
16	Charente	87	18	2	7	5 145
17	Charente-Maritime	215	35	12	19	6 076
18	Cher	101	29	3	4	4 604
19	Corrèze	107	9	2	2	4 754
2A	Corse-du-Sud	116	11	4	4	5 043
2B	Haute-Corse	265	29	8	14	
21	Côte-d'Or	28	9	0	1	5 671
22	Côtes-d'Armor	136	22	4	3	4 621
23	Creuse	167	18	8	10	4 395
24	Dordogne	141	15	2	7	4 982
25	Doubs	190	21	8	4	3 684
26	Drôme	131	14	7	4	4 209
27	Eure	296	29	10	8	4 318
28	Eure-et-Loir	204	8	4	1	7 434
29	Finistère	277	20	6	2	3 503
30	Gard	261	27	7	7	4 743
31	Haute-Garonne	169	22	9	7	6 148
32	Gers	74	9	1	4	3 558
33	Gironde	267	41	13	16	6 371
34	Hérault	224	43	10	6	4 688
35	Ille-et-Vilaine	176	25	12	4	4 634
36	Indre	74	13	4	3	4 982
37	Indre-et-Loire	99	24	5	0	3 647
38	Isère	266	27	13	8	4 658
39	Jura	117	24	1	1	3 536
40	Landes	128	23	8	5	4 289
41	Loir-et-Cher	103	11	3	4	3 424
42	Loire	146	18	5	3	3 232
43	Haute-Loire	126	13	4	8	3 417
44	Loire-Atlantique	166	26	6	6	4 291
45	Loiret	126	13	4	1	3 613
46	Lot	103	9	2	3	4 017
47	Lot-et-Garonne	161	27	3	9	2 952
48	Lozère	46	7	0	3	2 262
49	Maine-et-Loire	252	26	7	7	4 755

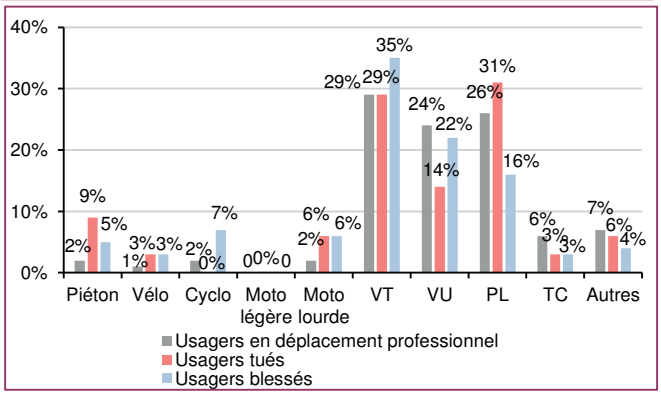
		2023		Personnes tuées sur la période 2019-2023		Lin. (km)[2]
		Acc[1]	Tués[1]	piétons	en vélo (dont EDPm)	
50	Manche	269	25	15	12	7 995
51	Marne	149	24	6	7	4 190
52	Haute-Marne	56	8	3	4	3 895
53	Mayenne	66	9	1	4	3 675
54	Meurthe-et-Moselle	211	21	7	7	3 215
55	Meuse	77	6	1	2	3 529
56	Morbihan	227	23	12	12	4 174
57	Moselle	174	22	6	6	4 301
58	Nièvre	111	12	6	3	4 362
59	Nord	265	47	21	20	4 828
60	Oise	285	21	8	5	4 259
61	Orne	180	16	10	8	5 856
62	Pas-de-Calais	331	50	17	10	6 199
63	Puy-de-Dôme	203	27	10	7	6 961
64	Pyrénées-Atlantiques	336	25	7	12	4 446
65	Hautes-Pyrénées	160	11	6	9	2 985
66	Pyrénées-Orientales	140	19	10	5	2 152
67	Bas-Rhin	168	27	8	6	6 410
68	Haut-Rhin	268	26	5	10	
69	Rhône	211	13	4	2	2 873
70	Haute-Saône	67	13	1	9	3 427
71	Saône-et-Loire	286	40	12	14	5 486
72	Sarthe	155	15	7	3	4 275
73	Savoie	192	23	10	13	3 121
74	Haute-Savoie	286	28	6	16	2 986
75	Paris	-	-	-	-	1 625
76	Seine-Maritime	244	18	7	5	5 789
77	Seine-et-Marne	416	41	15	10	4 309
78	Yvelines	206	29	10	9	1 577
79	Deux-Sèvres	115	17	5	4	4 072
80	Somme	151	23	5	9	4 512
81	Tarn	119	14	7	8	4 154
82	Tarn-et-Garonne	101	21	8	1	2 550
83	Var	329	32	13	11	2 960
84	Vaucluse	164	22	6	10	2 319
85	Vendée	235	41	12	13	4 672
86	Vienne	140	15	3	7	4 774
87	Haute-Vienne	119	7	1	6	3 998
88	Vosges	128	16	7	4	3 238
89	Yonne	98	24	7	3	5 071
90	Territoire de Belfort	14	2	0	1	547
91	Essonne	437	16	18	3	1 490
92	Hauts-de-Seine	1 371	12	20	10	331
93	Seine-Saint-Denis	1 198	11	15	5	344
94	Val-de-Marne	1 008	9	12	7	407
95	Val-d'Oise	302	15	16	3	1 080

[1] Chiffres obtenus sur le réseau routier géré par le département hors du territoire des métropoles et hors Paris.
[2] Linéaire au 1er janvier 2020. Les routes départementales sur le périmètre des métropoles non transférées sont incluses dans le linéaire total.

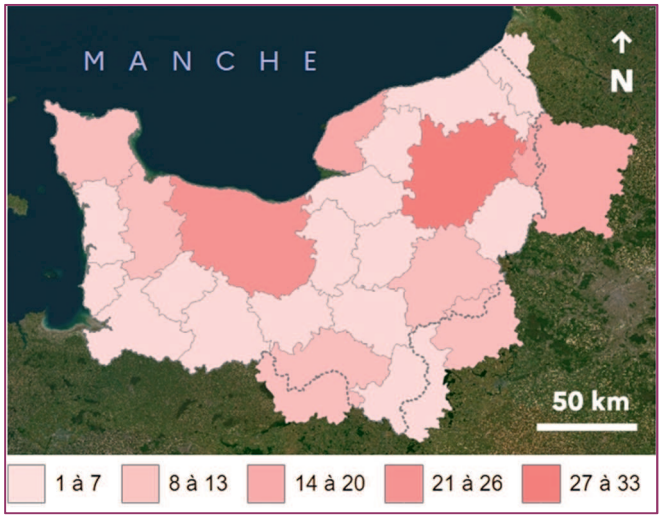
Accidents liés au travail en Normandie

Equipe	Nicolas Dubos, Francine Gigon (Cerema NC), Thérésien Esberard (Cerema TV)
Achèvement	2023
Méthodologie	Analyse des données BAAC, INSEE et des PV d'accidents
Périmètre	Normandie
Mots clés	Accidents, trajets professionnels

Part des usagers et des victimes en déplacement professionnel selon le mode de déplacement

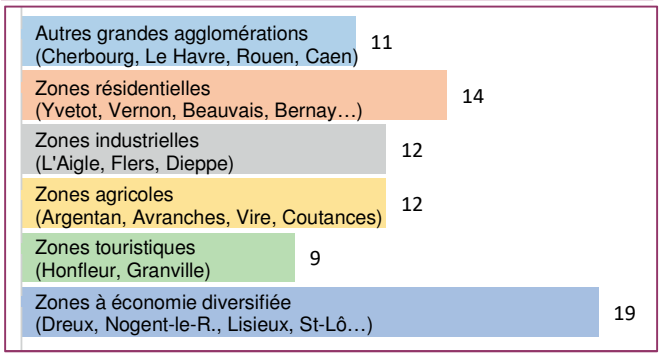


Répartition des personnes tuées en déplacement lié au travail dans les zones d'emploi normandes de 2017 à 2022



Découpage géographique : zones d'emploi, Insee, 2022

Nombre de personnes tuées pour 100 000 emplois au lieu de travail par catégories de zones d'emploi (2017-2022)



Entre 2017 et 2021, la Normandie comptabilise **3 903 accidents impliquant au moins un usager sur un trajet lié au travail**, défini comme un trajet en déplacement professionnel (effectué dans le cadre de l'activité professionnelle) ou un trajet domicile-travail. 314 personnes sont décédées et 4 751 blessées lors d'un déplacement lié au travail – les victimes hors trajet lié au travail étant incluses.

Bilan des accidents liés au travail

Entre 2017 et 2021, la part des accidents impliquant un usager sur un trajet lié au travail est stable, en moyenne 35 % des accidents. Elle représente 38 % des tués, soit 314 sur 836 tués - les victimes hors trajet lié au travail étant incluses.

Les usagers tués lors d'un trajet lié au travail le sont davantage lors d'un trajet domicile-travail (71 %) que lors d'un déplacement professionnel (29 %).

39 % des tués et 54 % des blessés dans les accidents liés au travail sont les usagers en trajet de travail, avec une distinction forte selon qu'il s'agit d'un déplacement professionnel ou d'un trajet domicile-travail. Dans les accidents impliquant des usagers en déplacement professionnel, ce sont les antagonistes (ceux qui ne sont pas en déplacement professionnel) qui sont majoritairement tués (81 %), alors que ces derniers ne représentent que 45 % des tués dans les trajets domicile-travail.

Des disparités géographiques et temporelles

La cartographie du nombre de tués en déplacement professionnel selon les zones d'emploi normandes (période 2017-2022) relève une variabilité territoriale.

Ainsi, les **zones à économie diversifiée** ont les ratios de tués les plus importants (2 tués en moyenne pour 10 000 emplois par zone de travail), à l'inverse des zones touristiques (0,8 tué).

88 % des accidents ont lieu en semaine, sans qu'il y ait de différence marquée entre déplacements professionnels et trajets domicile-travail. A l'inverse, il existe une forte disparité entre les accidents en déplacements professionnels qui ont lieu de manière lissée entre 7h et 19h et les trajets domicile-travail qui ont plutôt lieu aux heures de pointes (7h-9h, 17h-19h).

Familles et facteurs d'accidents mortels des déplacements professionnels

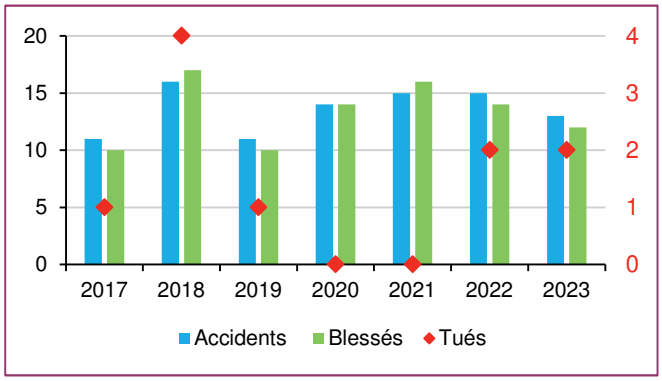
Parmi les accidents mortels en déplacement professionnel, 75 % impliquent des collisions de véhicules, 15 % un piéton et 10 % un véhicule seul. Pour les collisions de véhicules, les antagonistes sont majoritairement responsables (76 % des cas).

Les facteurs d'accident avec collisions de véhicules sont à 80 % des facteurs humains – 11 % sont liés à une vitesse excessive ou inadaptée, 7 % à une prise d'information insuffisante préalable à une manœuvre et 7 % au non-respect des règles de priorité.

Accidentalité cycliste en Aveyron

Equipe	Joëlle Saby (DDT Aveyron)
Achèvement	2023
Méthodologie	Étude des procès-verbaux d'accident ayant impliqué un cycliste dans l'Aveyron entre 2017 et 2023
Périmètre	Département de l'Aveyron (12)
Mots clés	Accidentalité cycliste, territoire rural, procès-verbal

Accidentalité cycliste dans l'Aveyron entre 2017 et 2023



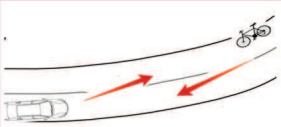
Evolution des typologies d'accidents cyclistes entre 2017-2019 et 2022-2023

Accidents	En agglomération	Hors agglomération
2017-2019	21	17
2022-2023	10	19

Accidents / Motifs	déplacement quotidien	Promenade loisir	Sportif
2017-2019	3	8	21
2022-2023	7	2	16

Accidents	Femmes	Hommes
2017-2019	3	31
2022-2023	3	27

Comparaison des typologies d'accidents cyclistes entre 2017-2019 et 2022-2023

Nom famille d'accident		Pictogramme	Nb d'acc. 2017-2019	Nb d'acc. 2022-2023
Choc frontal après déport à gauche...	de l'antagoniste		4	2
	du cycliste		3	2
Non respect priorité de la part...	de l'antagoniste		7	6
	du cycliste		7	3
Choc par l'arrière du fait...	de l'antagoniste		2	2
	du cycliste		3	0
Perte de contrôle			3	12

L'Observatoire Départemental de Sécurité Routière de l'Aveyron a mené une étude sur l'accidentalité des cyclistes dans le département entre 2017 et 2023. Les « nouveaux modes de mobilité dite douce » sont un des 4 enjeux du DGO 2023-2027.

Des cyclistes majoritairement de plus de 60 ans et sportifs

Entre 10 et 15 accidents cyclistes sont enregistrés par les forces de l'ordre par an dans l'Aveyron. 10 cyclistes sont décédés entre 2017 et 2023, ce qui représente 7 % des tués sur les routes aveyronnaises.

Sur l'ensemble de la période d'étude, les victimes cyclistes sont majoritairement des **hommes** (90 %), avec un motif de **déplacement promenade/loisir** (82 %), pour moitié en agglomération, et moitié hors agglomération. Une proportion importante de ces victimes cyclistes a plus de 60 ans (38 %). Pour les 57 victimes cyclistes dont le profil a pu être affiné par la lecture des Procès-Verbaux d'accidents (PV), 65 % sont des sportifs « avérés ».

Des typologies d'accidents qui évoluent

Sur la période 2017-2019, la typologie d'accident la plus fréquente est celle du **non-respect des règles de priorité à une intersection**, de la part du cycliste ou de l'antagoniste (14 accidents). En 2022-2023, cette typologie d'accident n'est pas la plus représentée (9 accidents) mais reste conséquente : les scénarios d'accidents concernent des enfants en vélo échappant à la surveillance d'un adulte, des cyclistes remontant une file de véhicules et se faisant percuter par un véhicule tournant à gauche ou à droite, ou encore des cyclistes entrant ou sortant d'un giratoire.

La typologie des accidents de **cyclistes seuls** était peu représentée durant la période 2017-2019 mais est plus fréquente en 2022-2023 avec 12 accidents. Ces accidents peuvent être occasionnés par des obstacles sur la voirie, un déport à droite de la part du cycliste par inattention ou par peur d'un véhicule arrivant en face ou dépassant le cycliste, une perte de contrôle venant du chargement ou de la réalisation d'une action non liée à la conduite, d'une chaussée glissante, ou encore d'un malaise.

Le **choc frontal après le déport du cycliste ou du véhicule antagoniste** (7 accidents en 2017-2019 et 4 accidents en 2022-2023) a souvent pour origine une perte de contrôle pouvant être causée par une vitesse excessive ou un malaise.

Enfin, s'agissant du **choc arrière**, lorsque le véhicule antagoniste percute le cycliste, soit le cycliste n'avait pas été vu (inattention ou faible perceptibilité du cycliste, notamment de nuit), soit l'espace laissé au cycliste lors du dépassement était insuffisant. Dès lors que le cycliste percute l'arrière d'un autre véhicule, le scénario du cycliste circulant « tête baissée » et ne voyant pas le véhicule à l'arrêt devant lui est récurrent.

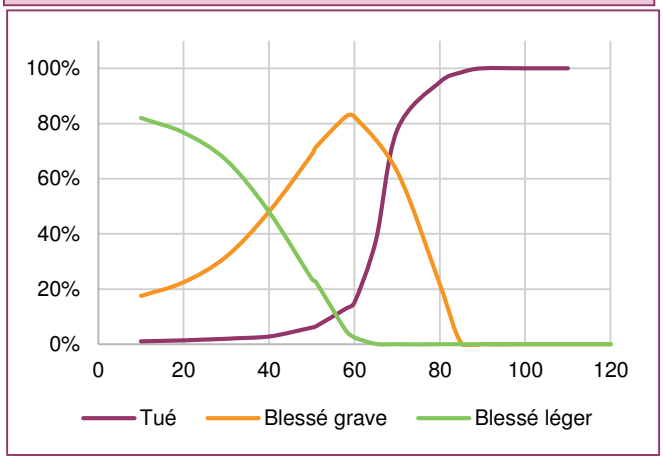
Vitesses maximales autorisées à 30 km/h en ville

Equipe	**George Yannis, Eva Michelaraki** *(National Technical University of Athens, NTUA)*
Méthodologie	Parangonnage d'études prospectives et empiriques sur le 30 km/h
Périmètre	40 territoires dont le Pays de Galles, Paris, Bruxelles, Bilbao, Münster, Édimbourg
Mots clés	Vitesse maximale autorisée, 30 km/h, accidents et gravité

Liste non exhaustive de villes ayant instauré une VMA de 30 km/h (ou 20 mph)

Ville/ Pays	Année	Ville/ Pays	Année
Graz	1992	Washington	2020
Helsinki	2004	Pays-Bas	2020
Londres	2012	Bruxelles	2021
Édimbourg	2016	Espagne	2021
Grenoble	2016	Paris	2021
Nantes, Lille	2019	Lyon	2022
Bordeaux	2020	Pays-de-Galles	2023
Stockholm	2020	Bologne	2023

Risque d'être tué, blessé grave ou blessé léger pour un cycliste en fonction de la vitesse en km/h du véhicule qui le percute



Source : Graphique adapté de l'étude de H. Chajmowicz, J. Saadé & S. Cuny (2019)

Tableau de synthèse des évolutions observées après l'abaissement de la VMA à 30 km/h

	Intervalle	Moyenne
Accidents	- [9 ; 46] %	- 23 %
Nombre de tués	- [23 ; 63] %	- 37 %
Nombre de blessés	- [20 ; 72] %	- 38 %
Emissions	- [8 ; 29] %	- 18 %
Nuisances sonores	- [1,7 ; 3] dB	- 2,5 dB
Consommation de carburant	- [3,4 ; 11] %	- 7 %
Congestion trafic	[-9 ; +5] %	- 2 %

Source : G. Yannis, E. Michelaraki (2024)

Certaines villes européennes ont abaissé la vitesse maximale autorisée (VMA) à 30 km/h sur leur réseau urbain (la ville est considérée à 30 km/h si plus de 80 % de son réseau l'est). En 2023, en France, les deux-tiers des usagers tués et des blessés en agglomération sont des usagers vulnérables.

Evolutions du trafic et de l'accidentalité

Un parangonnage d'études internationales réalisé par l'Université d'Athènes analyse les retombées de l'abaissement de la VMA à 30 km/h en ville[1]. **Les résultats sont observés quelques mois ou années après la mise en place du 30 km/h.**

Le Pays de Galles a par exemple observé une baisse des vitesses pratiquées, de l'ordre de - 5 km/h, dans les semaines ayant suivi le passage de la majorité des routes à 20 mph en septembre 2023. A Paris, les vitesses pratiquées ont aussi légèrement diminué dès le premier mois, même si elles étaient déjà bien en-dessous des limitations de vitesse avant abaissement (réduction des vitesses pratiquées moyennes de 13,1 km/h à 12,3 km/h).

Si l'accidentalité a baissé de - 23 % en moyenne dans les villes observées, les résultats varient entre – 9 et – 46 %. Ainsi, le nombre d'accidents a diminué de - 38 % à Édimbourg un an après la mise en place de la mesure, et de - 23 % à Bilbao. A Bruxelles, le nombre d'accidents avait baissé de moitié cinq mois après la mise en place début 2021. Par ailleurs, la gravité des blessures a aussi diminué. Le risque de mortalité d'un piéton est de 80 % à 50 km/h contre 10 % à 30 km/h d'après l'OMS. Dans la ville de Münster en Allemagne, le nombre de blessés graves a diminué de 72%.

Les externalités environnementales

Une réduction de la **pollution sonore** est observée après l'abaissement de la VMA à 30 km/h. A Bruxelles, les relevés acoustiques montrent une baisse de - 2,5 dB, soit une réduction presque de moitié du niveau sonore. A Paris, la baisse est moins significative et dépend du lieu et du moment de la journée. Les baisses les plus fortes sont relevées au milieu de la nuit, avec une baisse de moitié sur certains axes routiers.

L'abaissement des vitesses pratiquées est aussi associée à une baisse de la **consommation de carburant** (- 10 % à Bruxelles et - 12 % à Munster en Allemagne), et *in fine* des **émissions de gaz** à effet de serre et de **particules**. A Bilbao, les émissions de dioxyde d'azote et de particules fines ont respectivement baissé de - 11 % et - 19 %.

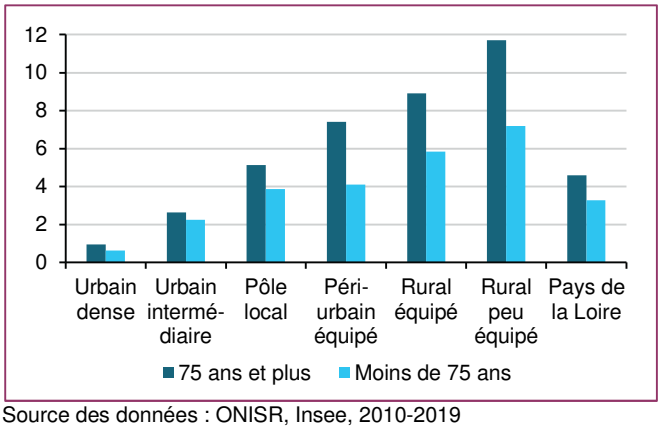
Les villes ayant instauré une VMA à 30 km/h ont mis en œuvre en parallèle un ensemble de mesures d'accompagnement à destination des résidents (campagnes d'information et de pédagogie).

[1] G. Yannis, E. Michelaraki. Effectiveness of 30 km/h speed limit reduction – A literature review. 2024.

Accidentalité des seniors dans les Pays de la Loire

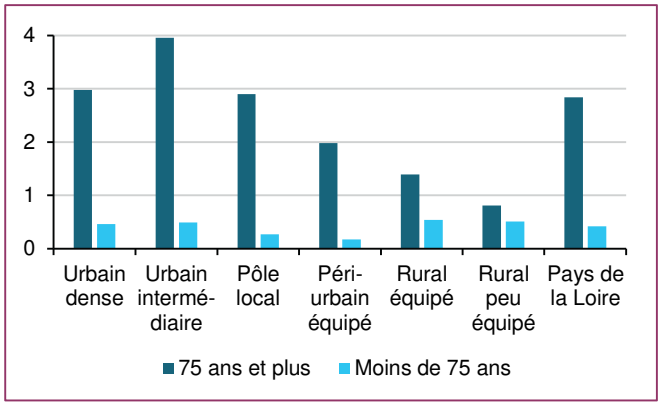
Equipe	Gérontopôle des Pays de la Loire Agence d'urbanisme de la région angevine
Achèvement	Mars 2024
Méthodologie	Analyse territorialisée et par mode des accidents mortels, puis enquête qualitative auprès de seniors et de professionnels sur les représentations des risques et stratégies d'adaptation.
Périmètre	Pays de la Loire
Mots clés	Senior, territoire, responsabilité, représentation, stratégie

Nombre d'automobilistes tués pour 10 000 habitants par type d'espace – Pays de la Loire, 2010-2019



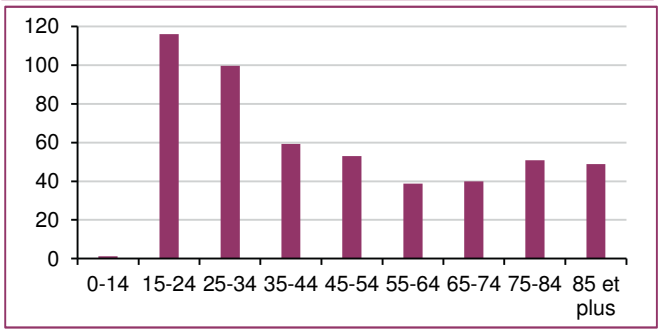
Source des données : ONISR, Insee, 2010-2019

Nombre de piétons tués pour 10 000 habitants par type d'espace – Pays de la Loire, 2010-2019



Source des données : ONISR, Insee, 2010-2019

Nombre de tués selon l'âge du responsable présumé pour 100 000 habitants – Pays de la Loire, 2010-2019



Source des données : ONISR, Insee, 2010-2019

Dans la région Pays de la Loire, si la **mortalité routière** est **plus importante chez les 75 ans et plus**, ces derniers ont moins d'accidents de la route que les autres classes d'âge. Il s'agit également de la tranche d'âge parmi celles en mesure de conduire qui est **responsable du plus faible nombre de personnes tuées en valeur absolue**. Toutefois, ces deux constats sont à relativiser par le plus faible nombre de déplacements des seniors.

Des disparités selon la densité et le niveau de centralité

Dans les **espaces urbains**, la **mortalité piétonne est particulièrement forte** (45 % des tués ont 75 ans ou plus) et en progression, notamment dans les grandes villes où cette hausse est très marquée. Dans les **espaces ruraux**, la **mortalité des automobilistes** âgés est très forte, supérieure à celle des autres tranches d'âge et en forte progression alors qu'elle diminue pour les moins de 75 ans. Dans les **espaces intermédiaires** (pôle local et périurbain équipé), la part de mortalité des automobilistes et piétons âgés se situe à un niveau intermédiaire entre les espaces ruraux et urbains.

Les risques identifiés par les acteurs

Les seniors sont particulièrement préoccupés par les risques liés à l'aménagement ou aux interactions avec les autres usagers. Ils craignent le **risque de chute**, mettent en lumière des **difficultés à lire des espaces publics** de plus en plus complexes et vivent parfois mal le **partage des modes**, notamment en ville quand les modes doux sont sur les mêmes espaces ; les seniors appréhendent trottinettes et cyclistes, qu'ils jugent peu disciplinés et peu prévisibles. Les témoignages de seniors mettent aussi en avant le **comportement agressif** et **peu respectueux du code de la route** des usagers motorisés, alors qu'ils admettent eux-mêmes ne pas connaître tous les nouveaux panneaux.

La **réduction des capacités sensorielles, physiques ou cognitives**, plus fréquente chez les séniors, a été surtout citée par les professionnels. Les seniors sont aussi les plus grands **consommateurs de médicaments** potentiellement incompatibles avec la conduite. Le regard qu'ils portent sur leurs capacités est variable. Selon les situations, ils peuvent les **sur-évaluer ou les sous-évaluer**.

Les seniors utilisent 3 stratégies compensatrices :
- **une attitude prudente**, plus de vigilance, et la mobilisation d'aides matérielles ;
- **un évitement spatio-temporel** de certaines situations qui peut entraîner un report sur les proches aidants avec des risques induits d'épuisement, voire une baisse des déplacements ;
- **un report vers un mode de déplacement plus sécurisant** facilité par une remise en cause de leurs habitudes et un apprentissage anticipé d'alternatives.

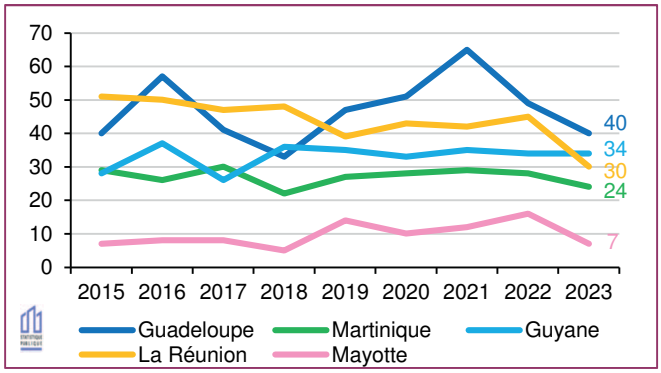
Les Outre-mer

Accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en Outre-mer en 2023

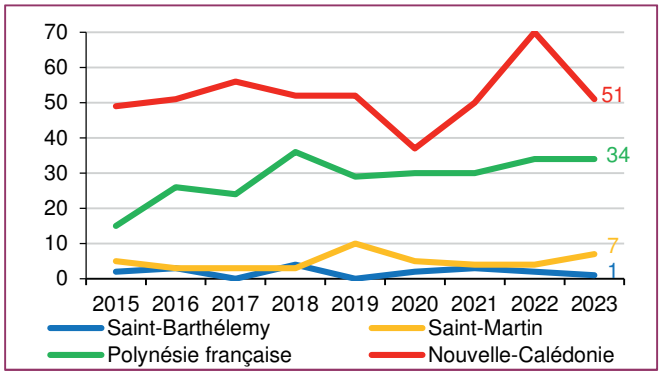
	Population (milliers d'habitants)	14-24 ans (%)	65 ans et plus (%)	Tués	Blessés
Guadeloupe	380	13%	21%	40	747
Martinique	353	12%	23%	24	737
Guyane	293	19%	7%	34	811
La Réunion	881	15%	14%	30	1 120
Mayotte	310	19%	3%	7	212
St-Pierre-et-Miquelon	6	10%	18%	0	2
St-Barthélemy	10	11%	9%	1	6
St-Martin	32	29%	10%	7	33
Wallis-et-Futuna	12	16%	12%	3	10
Polynésie fran.	283	17%	8%	34	195
Nouvelle-Cal.	271	16%	10%	51	327
Ensemble des Outre-mer	**2 832**	**15%**	**13%**	**231**	**4 200**

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.

Evolution du nombre de tués dans les DROM entre 2015 et 2023



Evolution du nombre de tués dans certains COM-NC



En 2023, parmi les 236 présumés **responsables** d'accidents mortels, **147 sont décédés** (62 %), 33 sont blessés, et 56 sont indemnes.

84 personnes sont **décédées non responsables** : 24 piétons, 4 cyclistes, 15 2RM (dont 3 passagers), 35 occupants de VT (dont 32 passagers), 6 passagers de VU, PL, ou TC.

Les Outre-mer habités comprennent :
- les départements et régions d'Outre-mer (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, les îles Wallis-et-Futuna ;
- la Nouvelle-Calédonie (NC).

En 2023, le bilan de l'accidentalité en Outre-mer, qui représente 4 % de la population française, est de :
- 3 181 accidents corporels, soit 6 % des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en France métropolitaine et Outre-mer (France) ;
- 231 personnes tuées, soit 7 % de la mortalité routière en France ;
- 4 200 blessés, soit 6 % des blessés enregistrés.

La mortalité en Outre-mer baisse de - 18 % entre 2022 et 2023, avec - 22 % dans les DROM et - 14 % dans les COM-NC.

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 celles de la France métropolitaine et des DROM. En revanche, les forces de l'ordre relèvent de l'État et enregistrent les accidents de la route dans les mêmes conditions qu'en France métropolitaine.

Accidentalité dans les DROM

Le bilan pour l'année 2023 des cinq DROM, qui regroupent 3 % de la population française, est le suivant :
- 2 740 accidents corporels, soit 5 % des accidents corporels enregistrés en France ;
- 135 personnes tuées, soit 4 % de la mortalité routière pour la France ;
- 3 627 personnes blessées, soit 5 % des blessés enregistrés en France.

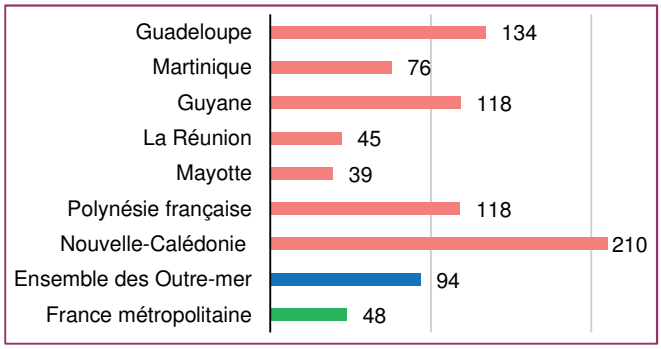
La hausse de + 12 % du nombre d'accidents dans les DROM entre 2022 et 2023 contraste avec la baisse de la mortalité (135 tués en 2023 contre 172 tués en 2022 soit - 22 %), mais ces données agrégées masquent des disparités entre DROM : une baisse sensible à La Réunion (- 15 tués), à Mayotte et en Guadeloupe (- 9 tués chacun), mais une stabilité en Guyane et en Martinique.

Accidentalité dans les COM et en NC

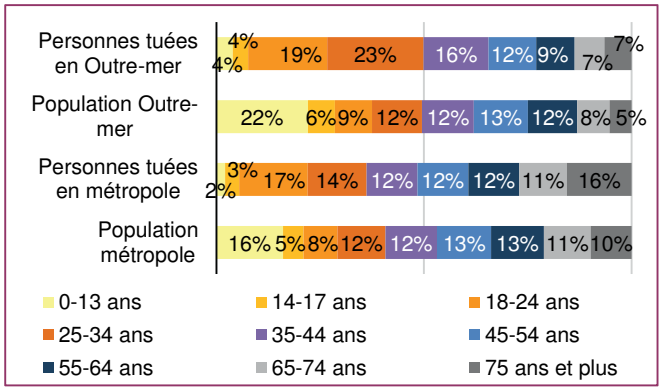
En 2023, le bilan des 5 COM et de la Nouvelle-Calédonie, qui représentent ensemble 1 % de la population française, est le suivant :
- 441 accidents corporels ;
- 96 personnes tuées ;
- 573 blessés.

Entre 2022 et 2023, le nombre de tués dans les COM et en Nouvelle Calédonie (- 15 tués soit - 14 %) diminue plus fortement que le nombre d'accidents (- 7%) : en particulier, on enregistre une baisse sensible de la mortalité en Nouvelle-Calédonie (- 19 tués, soit - 27%).

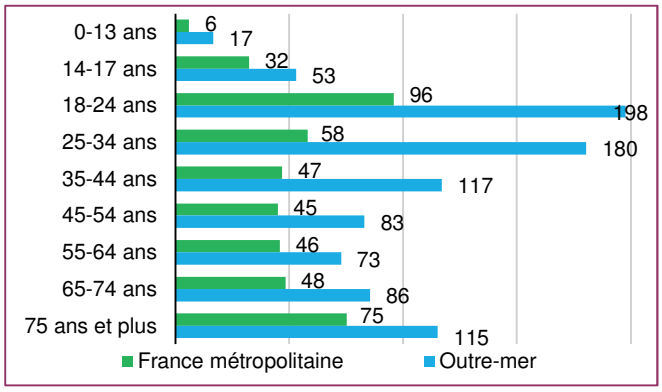
Mortalité moyenne annuelle par million d'habitants Outre-mer (période 2021-2023)



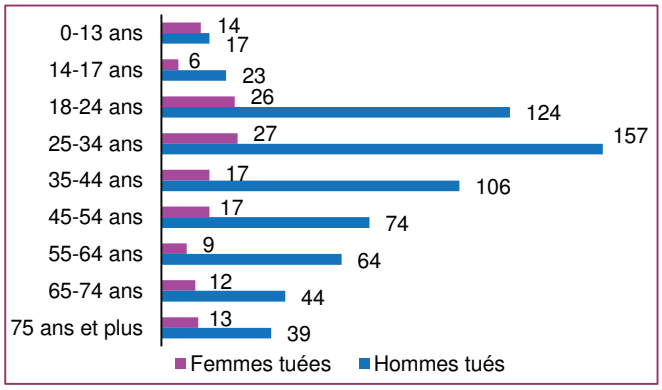
Répartition de la population (2023) et des personnes tuées (total 2021-2023) selon l'âge en Outre-mer



Mortalité annuelle par million d'habitants en Outre-mer selon l'âge (moyenne 2021-2023)



Personnes tuées en Outre-mer selon l'âge et le sexe (total sur la période 2021-2023)



Risque

La moyenne annuelle du nombre de **tués par million d'habitants** sur 2021-2023 est globalement **plus élevée en Outre-mer.** Alors qu'elle est de 48 en France métropolitaine, elle est de 93 en Outre-mer avec de fortes disparités selon les territoires. Ce taux est de 134 en Guadeloupe, 118 en Guyane et 118 en Polynésie française, soit à un niveau supérieur au taux moyen de l'Union Européenne (56[1]). Avec 210 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 Roumanie[1]). Pour Mayotte, il est aujourd'hui de 39, avec un enregistrement des statistiques d'accidents de plus en plus systématique. Le calcul de ce taux pour Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et à Wallis-et-Futuna n'est pas pertinent (faibles effectifs).

Une population jeune

En 2023, 28 % de la population des Outre-mer est âgée de moins de 18 ans contre 21 % en France métropolitaine. Cependant, la proportion de la population âgée entre 18 et 64 ans est équivalente dans les Outre-mer et en France métropolitaine.

Le calcul de la mortalité moyenne 2021-2023 de chaque classe d'âge par million d'habitants de ces âges montre, phénomène encore plus accentué qu'en France métropolitaine, une surreprésentation des jeunes de 18-24 ans et des adultes de 25-34 ans.

Le taux de mortalité des **18-24 ans** en Outre-mer est de **198 personnes tuées par million d'habitants**, soit 2,1 fois celui de France métropolitaine, où il est de 96. Il atteint 243 en Guyane, 292 en Martinique, 414 en Guadeloupe et 569 en Nouvelle-Calédonie.

Le taux de mortalité **des 25-34 ans en Outre-mer est de 180 tués/Mhab, soit 3,1 fois celui de France métropolitaine**. Ce taux est particulièrement fort en Nouvelle-Calédonie (370) et dans une moindre mesure en Guadeloupe (285) et en Guyane (218).

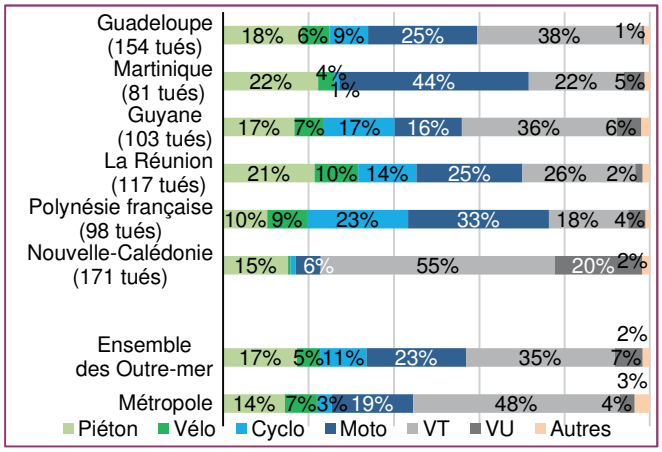
Pour les moins de 18 ans, le taux de mortalité observé en Outre-mer est de 28 tués/Mhab, soit 2,3 fois celui de France métropolitaine, où il est de 12. Il atteint 78 en Nouvelle-Calédonie et 44 en Polynésie française.

Forte représentation des hommes

Sur 2021-2023, 82 % des personnes tuées outre-mer sont de sexe masculin, contre 78 % sur la même période en France métropolitaine. C'est en Martinique (90 %), à La Réunion et en Guyane (88 %) que l'on observe les plus fortes parts de personnes tuées de sexe masculin. En Polynésie française (78 %) et en Nouvelle-Calédonie (76 %), le taux est plus bas. 88 % des présumés responsables (PR) d'accidents mortels en Outre-mer sont des hommes. 61 % des PR hommes décèdent dans l'accident.

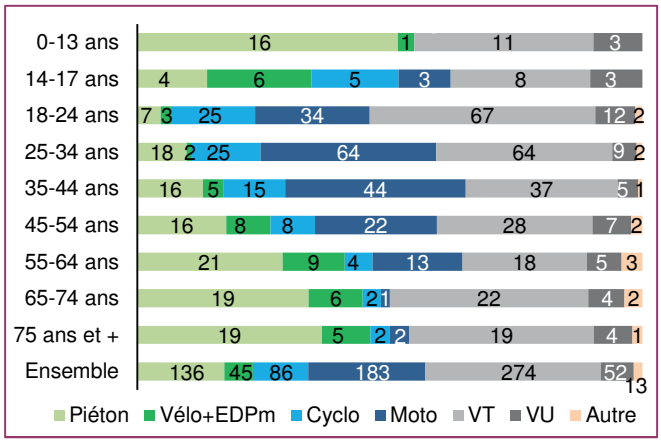
[1] Source : Banque Mondiale, 2024

Personnes tuées par territoire ultramarin* selon le mode de déplacement (2021 à 2023)

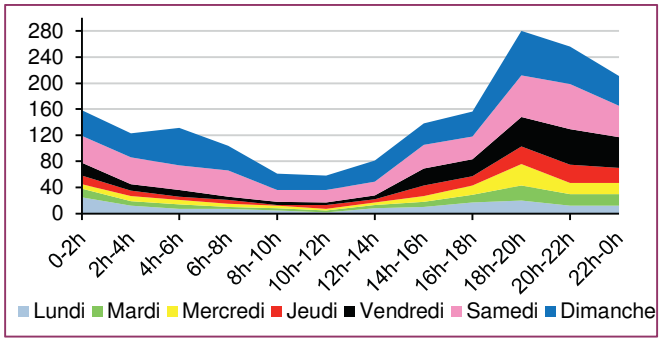


*Les territoires présentés ici ont enregistré au moins 81 personnes tuées chacun sur 3 ans, contre moins de 36 pour ceux non cités.

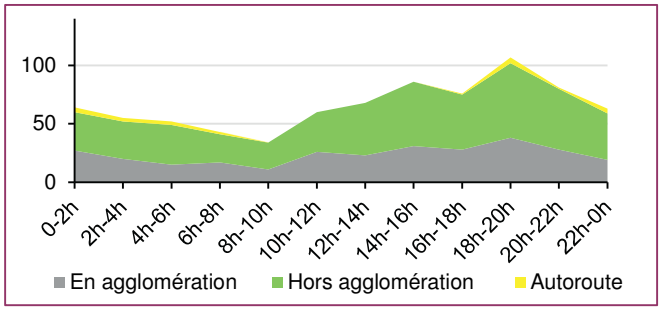
Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon le mode et l'âge (2021 à 2023)



Répartition des accidents en Outre-mer impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé selon le jour et l'heure (2021 à 2023)



Répartition des tués en Outre-mer selon l'heure et le milieu (2021 à 2023)



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 2021-2023. Cette proportion est plus forte qu'en France métropolitaine où elle est de 45 % sur la même période. Elle est particulièrement élevée en Polynésie française (77 %), à Mayotte (74 %), en Martinique (72 %) et à La Réunion (70 %).

On observe quelques spécificités territoriales :
- les piétons représentent 21 % des tués à La Réunion ;
- les cyclomotoristes, 23 % des tués en Polynésie française et 17 % des tués en Guyane ;
- les motocyclistes, 44 % des tués en Martinique.

Contrairement à la France métropolitaine, la part des 2RM tués est comparable à celle en VT chez les 18-24 ans en Outre-mer, et supérieure entre 25 et 54 ans. Dès 55 ans, le nombre de piétons tués est équivalent à celui du 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 2021-2023, 31 % 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 lundi 00h00. Cette proportion est de 55 % en France métropolitaine.

Les accidents sont légèrement plus fréquents la nuit en Outre-mer qu'en France métropolitaine (36 % des accidents se produisent de nuit en Outre-mer contre 32 % en France métropolitaine). Ces accidents représentent 55 % des personnes tuées (contre 41 % des décès en France métropolitaine).

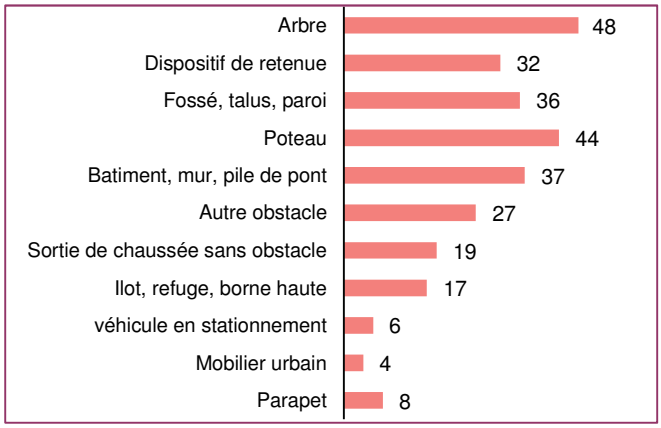
Selon le milieu routier

A l'instar de la France métropolitaine, on observe en Outre-mer un enjeu fort de sécurité routière hors agglomération (dont autoroute) avec 64 % des tués. Ce sont 75 % des tués en Guyane et en Nouvelle-Calédonie, 69 % en Guadeloupe, mais 63 % en Martinique, 53 % en Polynésie française, 50 % à La Réunion et 49 % à Mayotte.

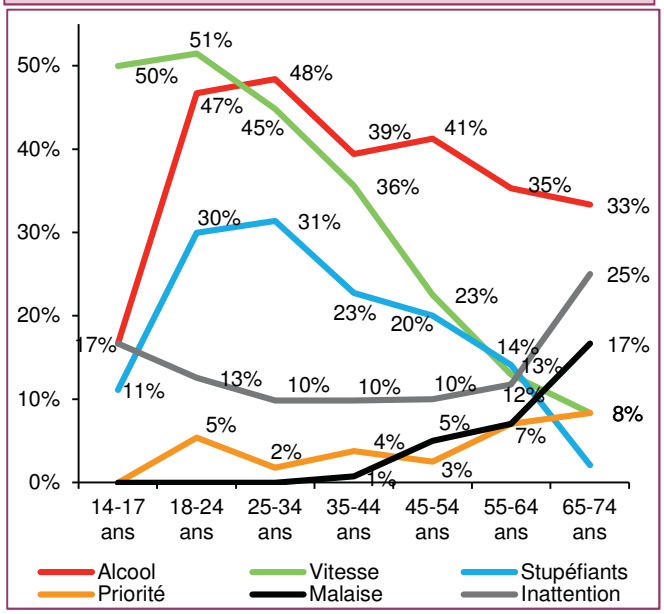
Sur les **routes hors agglomération**, 41 % des tués sont en VT, 32 % en 2RM, 13 % à pied et 5 % à vélo. Un quart des tués à La Réunion est piéton. 58 % des tués en Polynésie et 50 % en Martinique sont 2RM.

En agglomération, 38 % des tués sont en 2RM, 25 % en VT, 23 % à pied et 7 % à vélo. 39 % des tués à Mayotte et un tiers en Guadeloupe, Martinique et Guyane sont des piétons. 15 % des tués en Polynésie et 12 % en Martinique et en Guyane sont cyclistes.

Nombre de personnes tuées après un choc contre obstacle fixe en Outre-mer entre 2021 et 2023



Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables dans les Outre-mer sur la période 2021-2023



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 32 auteurs présumés d'accidents mortels).

Permis de conduire et assurance :

Entre 2021 et 2023, 29 % des personnes tuées l'ont été alors qu'un des conducteurs impliqués circulait sans permis valide pour 8 % en France métropolitaine (FM) : 40 % en Nouvelle-Calédonie, 38 % en Martinique, 32 % en Polynésie française, 27 % en Guyane et 22 % en Guadeloupe.

Dans les accidents mortels, 21 % des conducteurs étaient en **défaut de permis** (6 % en FM) : 32 % en Nouvelle-Calédonie, 27 % en Martinique, 24 % en Polynésie française, 18 % en Guyane, 16 % en Guadeloupe et 11 % à La Réunion.

23 % des véhicules impliqués dans des accidents mortels Outre-mer n'étaient **pas assurés** : 29 % en Nouvelle-Calédonie, 25 % en Guyane, 22 % en Martinique, 19 % en Polynésie française, 19 % en Guadeloupe et 15 % La Réunion contre 5 % en FM.

Les collisions

Sur la période 2021-2023, 39 % des décès interviennent dans un accident avec un seul véhicule en cause (sans piéton). Mais 58 % des décès en VT et 77 % des décès en VU sont dans des accidents seuls, contre 35 % en 2RM et 17 % à vélo. La part de décès sans tiers impliqué est plus élevée en agglomération (43 %) que sur routes hors agglomération (39 %), contrairement à ce que l'on observe en France métropolitaine (respectivement 39 % et 44 %).

16 % des décès le sont dans des accidents avec un choc **contre un arbre, un fossé ou un poteau**. Les chocs contre dispositifs de retenue (glissières métalliques, en béton ou autres types) ont été recensés pour 4 % des accidents mortels. Bien qu'étant eux-mêmes potentiellement dangereux, ces dispositifs protègent les usagers des obstacles plus dangereux encore.

Vitesse, alcool et stupéfiants

La **vitesse excessive ou inadaptée** est un facteur présent chez 35 % des présumés responsables d'accidents mortels ; c'est plus qu'en France métropolitaine (29 %). Près de la moitié (45 %) des présumés responsables d'accidents mortels âgés de 18 à 44 ans roulaient avec une vitesse excessive ou inadaptée.

Au cours de la période 2021-2023, **l'alcool** est présent chez 40 % des présumés responsables d'accidents mortels. Ce taux est de 35 % dans les DROM et de 49 % dans les COM-NC, atteignant 52 % en Nouvelle-Calédonie, 47 % en Polynésie française et 43 % à La Réunion. **Les stupéfiants** sont présents chez 23 % des présumés responsables d'accidents mortels, avec un taux de 18 % dans les DROM et 31 % dans les COM-NC. C'est à Saint-Martin (9 sur 19), en Polynésie française (38 %) et en Nouvelle-Calédonie (25 %) que ces taux sont les plus élevés.

Ceinture et casque

En ne considérant que les victimes pour lesquelles le port des équipements de sécurité est renseigné, sur 2021-2023, 50 % des personnes tuées en véhicule carrossé (VT, VU, PL et autocars) en Outre-mer ne portaient pas de **ceinture**, contre 22 % en France métropolitaine. Ce taux est au-delà de 59 % dans deux territoires : en Nouvelle-Calédonie (89 personnes tués sur 123) et en Martinique (10 sur 17). Sur les 25 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 9 adolescents tués sur 10 ne portaient pas la ceinture.

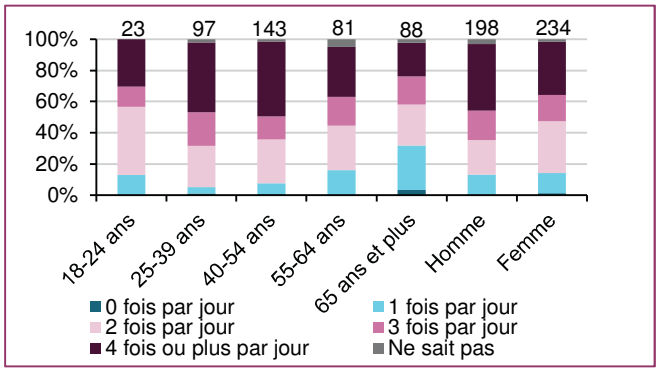
En Outre-mer, 28 % des usagers de 2RM tués ne portaient pas de **casque**, contre seulement 5 % en France métropolitaine. Cette proportion est supérieure à Saint-Martin (8 sur 11, soit 73 %) et en Martinique (14 sur 36, soit 39 %). 63 % des 14-17 ans tués en 2RM ne portaient pas le casque, ainsi que la moitié des 18-24 ans tués, 28 % des 25-34 ans tués et 14 % des 35-44 ans tués.

Attachement à la voiture et leviers du report modal en Guadeloupe

Equipe	ADEME NOMADEIS
Achèvement	Janvier 2023
Méthodologie	Enquêtes quantitative et qualitative, campagne de communication
Périmètre	Région de Guadeloupe
Mots clés	Guadeloupe, Mobilité, Transport

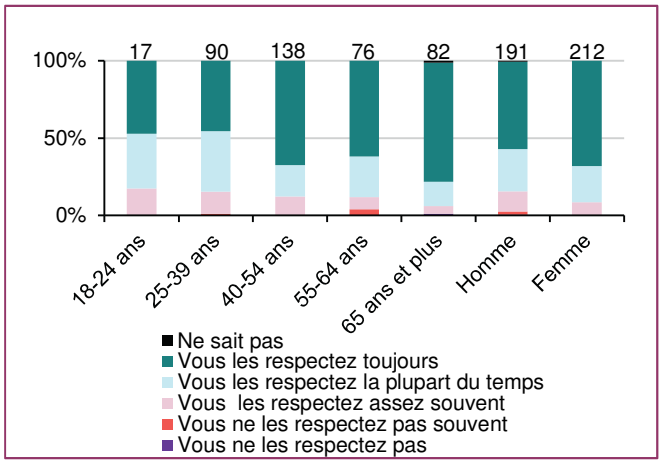
Cette étude se déroule en trois phases distinctes. La première consiste en une analyse de la mobilité quotidienne dans la région à partir de documents académiques et institutionnels. La deuxième est une enquête de terrain menée auprès d'un panel de 600 répondants. La troisième concerne l'élaboration de recommandations basées sur les résultats des deux premières phases.

Fréquence d'utilisation de la voiture



Question : En moyenne, combien de fois utilisez-vous la voiture chaque jour ?
Lecture : Parmi les 97 personnes âgées de 25 à 39 ans ayant répondu à l'enquête, la majorité déclarent utiliser la voiture 4 fois par jour ou plus.

Respect des règles de sécurité chez les conducteurs Guadeloupéens



Question : Par rapport à la moyenne des conducteurs, diriez-vous que vous respectez les règles de sécurité routière ?

La Guadeloupe dépend fortement de la voiture individuelle, ce qui entraîne congestion routière, pollution et inégalités d'accès à la mobilité.

La prépondérance de l'automobile

Près de 7 Guadeloupéens sur 10 déclarent utiliser exclusivement la voiture pour leurs déplacements, malgré un taux d'équipement automobile moins élevé qu'en France métropolitaine : 31 % des ménages de Guadeloupe ne possèdent pas de véhicule personnel[1] en 2019 contre 16 % en France métropolitaine. L'utilisation de l'automobile s'intensifie légèrement (en moyenne 2,2 déplacements automobiles par jour et par personne en 2021, contre 2,1 en 2006) et 38 % des Guadeloupéens déclarent dans l'enquête quantitative utiliser la voiture au moins 4 fois par jour.

L'autosolisme, qui désigne le fait de circuler seul en voiture, est également largement répandu. Il représente 72 % des déplacements en voiture dans la région quand il constitue 43 % des déplacements au niveau national.

L'insuffisante attractivité des alternatives à l'automobile constitue le principal frein au report modal.

Le risque routier

L'automobile est souvent perçue comme un marqueur d'inclusion économique et sociale. Son usage engendre néanmoins des risques ; une part importante des accidents mortels est liée à des infractions telles que la conduite sous l'influence de l'alcool et la vitesse excessive. Le non-port des équipements de sécurité est un facteur aggravant très présent.

Les populations déclarant le plus souvent un comportement infractionniste sont les hommes, les jeunes, célibataires et ruraux, ainsi que les catégories socio-professionnelles supérieures.

Le défi à l'autorité et un rapport contestataire à la règlementation contribuent aux infractions routières : 25 % des infractionnistes déclarent que les règles en question sont « peu utiles ou mal conçues ».

Les recommandations

Alors qu'une transition vers une mobilité décarbonnée et durable est nécessaire, plusieurs leviers, s'inscrivant dans le cadre du déploiement d'alternatives sécurisées au véhicule individuel, peuvent être activés : les instruments d'information et de communication, le pouvoir d'influence et d'incitation dont disposent les pouvoirs publics, en utilisant les techniques de segmentation du marketing social, le soutien aux alternatives telles que les modes actifs, les transports en commun ou le co-voiturage, allié à celui de l'aménagement du territoire.

[1] INSEE Guadeloupe, Le budget dédié aux transports dépasse ceux du logement et de l'alimentation, 2019.

Les jeunes et la sécurité routière en Guadeloupe et en Martinique

Equipe	DEAL Guadeloupe, Ergocentre, Université des Antilles
Achèvement	2024
Méthodologie	Questionnaire
Périmètre	Guadeloupe, Martinique
Mots clés	Jeunes, communication

Une étude co-construite avec des étudiants

6 étudiants ambassadeurs ont été sélectionnés au sein de l'Université des Antilles afin de créer un questionnaire adressé aux jeunes, de le diffuser auprès de leurs contacts et de participer à la conception d'une nouvelle piste de communication adaptée aux jeunes. Parmi les 101 répondants en Guadeloupe, 72 sont des femmes, 28 des hommes et 1 personne n'a pas souhaité préciser son genre. Parmi les 39 répondants en Martinique, 31 sont des femmes et 8 sont des hommes.

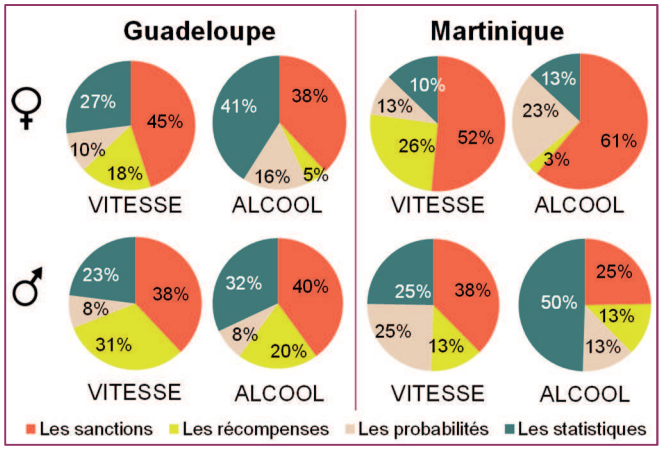
Pourquoi t'arrive-t-il de prendre des risques ?

46%
Pour gagner du temps, pour le côté pratique.

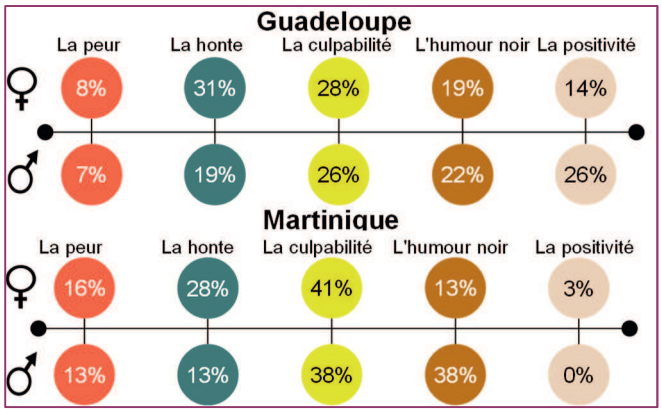
22%
C'est une question d'habitude, tu le fais tout le temps.

13%
Tu recherches des sensations, de l'adrénaline!

Message jugé comme le plus efficace pour sensibiliser les jeunes aux différents facteurs de risque



Discours jugé comme le plus percutant pour sensibiliser les jeunes aux différents facteurs de risque



Dans le prolongement des assises de la sécurité routière réalisées en 2022, cette étude porte sur l'adaptation de la communication en sécurité routière auprès des jeunes.

Evaluation des campagnes de communication existantes

Les **témoignages vidéo** sont considérés comme les supports les plus pertinents pour toucher les jeunes. Ils sont plébiscités par 70 % des femmes et 68 % des hommes en Guadeloupe ainsi que par 84 % des femmes et 75 % des hommes en Martinique. Ils sont aussi considérés comme les plus efficaces pour réduire la prise de risque des jeunes (67 % des femmes et 65 % des hommes en Guadeloupe ; 69 % des femmes et 75 % des hommes en Martinique).

S'agissant des **clips vidéo**, 69 % des jeunes guadeloupéennes et 60 % des jeunes martiniquaises considèrent ce support pertinent pour toucher les jeunes et respectivement 62 % et 50 % l'estiment efficace pour réduire la prise de risque. À l'inverse, 47 % des jeunes guadeloupéens le considèrent pertinent pour toucher les jeunes, 38 % étant neutres sur la question. En Martinique, 27 % des jeunes hommes le considèrent pertinent et 30 % sont neutres.

S'agissant des **sculptures**, 45 % des femmes et 47 % des hommes de Guadeloupe les considèrent efficaces pour réduire la prise de risque des jeunes. En Martinique, 41 % des femmes les jugent efficaces et 51 % des hommes. Afin de mieux cibler les jeunes, les participants estiment que les sculptures doivent illustrer directement la cause et la conséquence du danger, et être placées dans des lieux de rassemblement de jeunes.

Les **affiches** de sensibilisation sont susceptibles de toucher les jeunes à condition que le design soit attractif, que le message ne soit pas une simple répétition des autres spots de sensibilisation et qu'une réflexion simple sur les risques routiers soit exposée.

Les **panneaux** sur le bord de la route semblent moins adaptés que les autres supports pour sensibiliser les jeunes.

Identification d'une campagne « idéale »

Le **type de message** à adresser aux jeunes dépend de la thématique abordée. Ainsi, en Martinique, l'utilisation de statistiques paraît plus adaptée pour aborder l'alcool. Il en est de même pour les hommes en Guadeloupe, à l'inverse des femmes pour lesquelles les messages intégrant des probabilités sont déclarés plus adaptés.

S'agissant du **type de discours**, 31 % des femmes en Guadeloupe considèrent que la honte est le levier le plus percutant pour sensibiliser les jeunes tandis que 26 % des hommes indiquent la culpabilité et la positivité. En Martinique, 41 % des femmes indiquent la culpabilité et 38 % des hommes la culpabilité et l'humour noir. Aucun homme en Martinique ne cite la positivité comme type de discours le plus adapté pour sensibiliser les jeunes aux facteurs de risque routier.

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 PCS (profession ou 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

Les accidents à vélo 96

L'utilisation des véhicules en libre-service 98

Les accidents en EDPm 99

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 voiturettes, 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

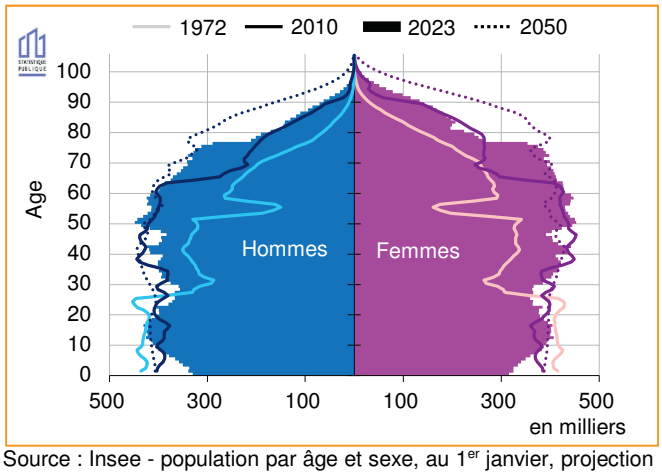
Les accidents impliquant un train 116

Les accidents impliquant un tramway 117

Les accidents impliquant un véhicule étranger 118

La démographie

Pyramide des âges en 2023, comparée à 1972, à 2010 et à 2050, en France métropolitaine



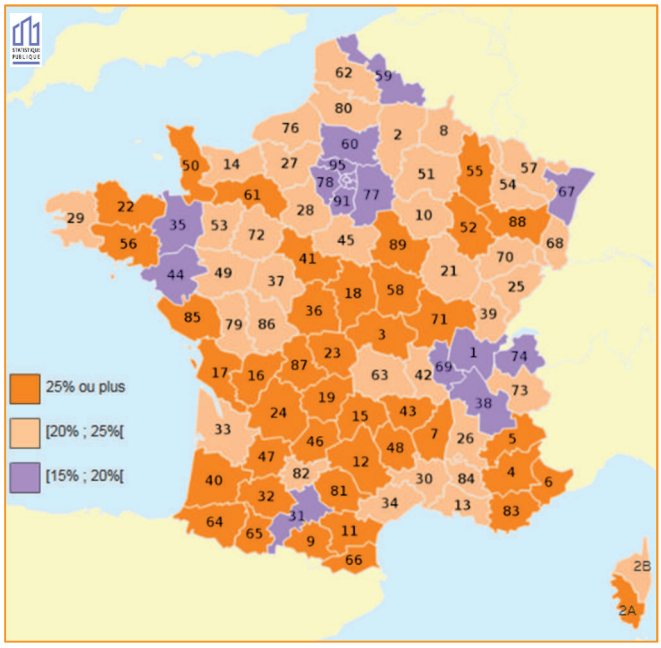
Source : Insee - population par âge et sexe, au 1er janvier, projection de la population 2007-2060 scénario central

Population en part et en millions par tranche d'âges en 2010, 2023, 2030 et 2050, en France métropolitaine

	2010		2023		2030		2050	
	%	M	%	M	%	M	%	M
0-13 ans	17%	10,8	16%	10,4	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%	7,6	12%	8,0	11%	8,3
35-44 ans	14%	8,7	13%	8,3	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%	8,4	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	7%	4,5	9%	6,0	9%	6,8
85 ans et +	3%	1,6	3%	2,2	4%	2,5	7%	4,8
Total		**62,9**		**65,9**		**68,5**		**72,3**

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

Part de la population âgée de 65 ans ou plus en 2023 par département en France métropolitaine



Source : Insee - population par âge et sexe, au 1er 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 2023 ; 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 2023.

En 2023, 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 près de 2 millions entre 2023 et 2030, et 5 millions entre 2023 et 2050. En 2030, 16,1 millions de personnes seront âgées de 65 ans ou plus soit une hausse de 14 % en 7 ans, et 18,9 millions en 2050, soit une hausse de +34 % en 27 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 2023, 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

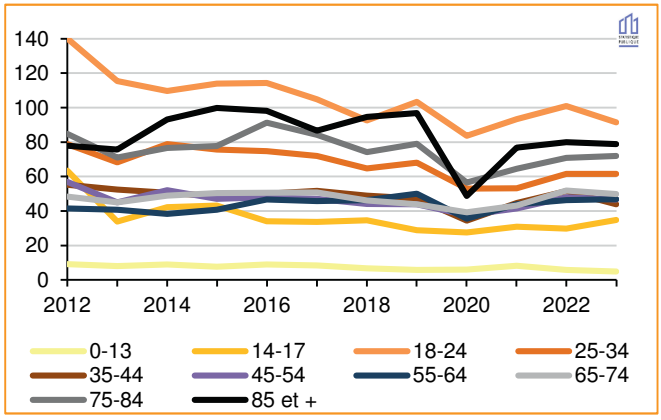
En 2023, en France métropolitaine, la part de la population âgée de 65 ans ou plus est de 21 %.

Dans 43 % des départements métropolitains, la part des 65 ans ou plus constitue 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 5 de ces 18 départements, les Yvelines, 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

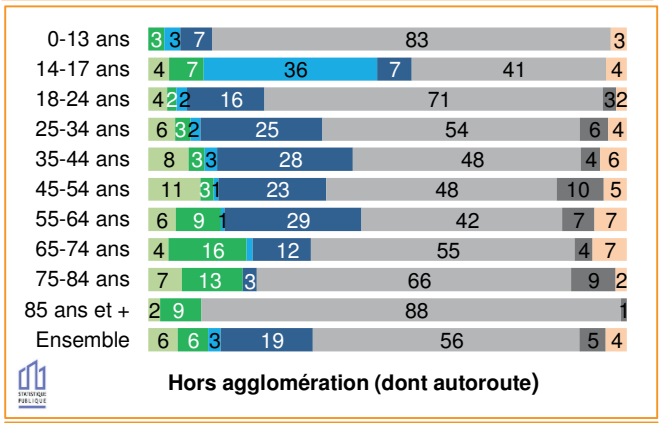
Évolution du nombre de personnes tuées par million d'habitants et par classe d'âge de 2013 à 2023

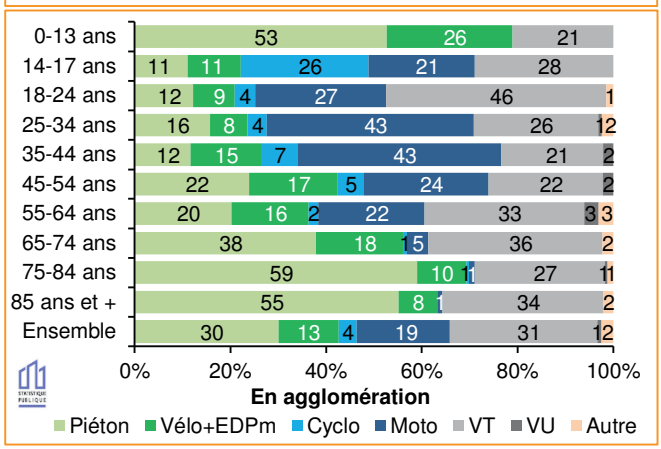


Nombre de personnes tuées ou blessées par million d'habitants, et nombre de personnes tuées pour 100 blessés, selon la classe d'âge

2023	Nombre de victimes par million d'habitants			Nb de tués pour 100 MAIS3+	Nb de MAIS3+ pour 100 MAIS1-2
	Tués	MAIS3+	MAIS1-2		
0-13 ans	5	71	1 288	7	6
14-17 ans	35	482	6 457	7	7
18-24 ans	91	512	9 310	18	5
25-34 ans	61	327	5 750	19	6
35-44 ans	44	235	3 626	19	6
45-54 ans	47	237	3 027	20	8
55-64 ans	47	216	2 172	22	10
65-74 ans	50	187	1 305	27	14
75-84 ans	72	183	1 053	27	17
85 ans et +	79				
Ensemble	**48**	**242**	**3 325**	**20**	**7**

Répartition des personnes tuées en 2023 selon le mode de déplacement et la classe d'âge, par milieu





Évolution du nombre de victimes selon l'âge

L'évolution du nombre de tués par million d'habitants sur la période 2013-2023 se décompose ainsi :

- de 2013 à 2015 : hausse pour la plupart des catégories d'âge, mais plus marquée pour les 14-17 ans (+ 27 %) et les plus de 85 ans (+ 32 %) ;
- de 2016 à 2018 : baisse pour la plupart des catégories d'âge, et surtout pour les 0-13 ans (- 24 %), puis les 18-24 ans et les 75-84 ans (- 19 %) ;
- de 2019 à 2023 : des tendances différenciées selon les classes d'âge : hausse de + 21 % pour les 14-17 ans, de + 14 % pour les 65-74 ans, et de + 6 % pour les 45-54 ans. On constate une baisse pour les plus de 85 ans (- 19 %), les 0-13 ans (- 16 %), les 18-24 ans (- 11 %), les 25-34 ans (- 10 %), les 75-84 ans (- 9 %), les 35-44 ans (- 7 %), et les 55-64 ans (- 6 %).

Sur l'année 2023, les 18-34 ans représentent 29 % des tués, 33 % des blessés graves (MAIS3+) et 42 % des blessés légers (MAIS1-2).

Risque et gravité selon l'âge

En 2023, le nombre de tués par million d'habitants tous âges est de 48 tués/Mhab. Les 18-24 ans (91 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.

Pour le nombre de MAIS3+ par million d'habitants, deux classes d'âge se distinguent nettement des autres. Les 14-17 ans et les 18-24 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 plus une proportion plus importante de tués par rapport aux blessés graves, et de blessés graves par rapport aux blessés légers, signe de conséquences lésionnelles en moyenne plus graves. Ce phénomène est encore plus marqué chez les 75 ans et plus.

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 :

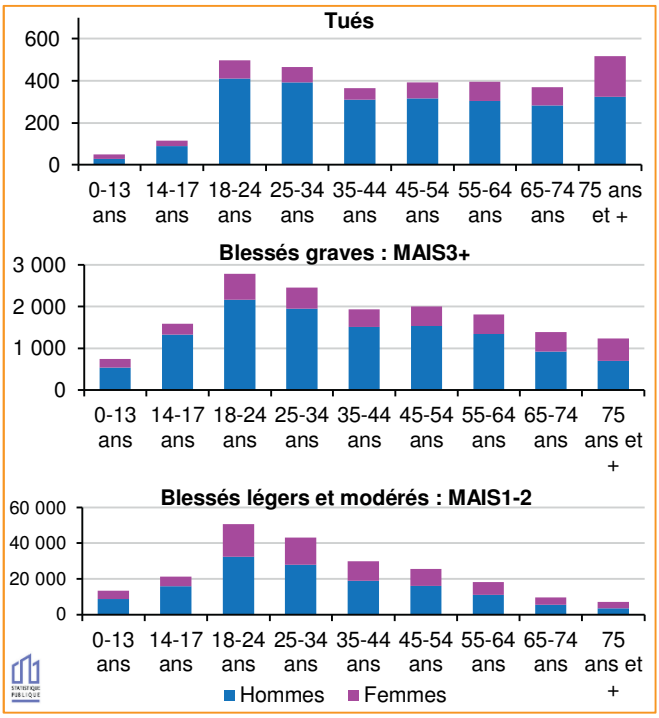
- des 0-13 ans : les passagers de VT hors agglomération, et en agglomération les piétons, puis les cyclistes et passagers de VT,
- des 14-17 ans : les usagers de VT et les cyclomotoristes, tous milieux ;
- des 18-24 ans : les automobilistes, particulièrement hors agglomération, et les motocyclistes en agglomération ;
- des 25-64 ans : les motocyclistes, tous milieux ;
- des 65-74 ans : les cyclistes hors agglomération et les piétons en agglomération ;
- des 75-84 ans : les automobilistes hors agglomération et les piétons en agglomération ;
- des 85 ans ou plus : les automobilistes hors agglomération et les piétons en agglomération.

Les risques selon le genre

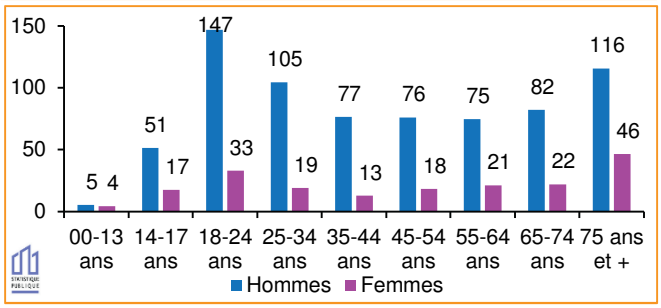
En 2023, la mortalité par million d'habitants est presque 4 fois plus élevée chez les hommes que chez les femmes (jusqu'à 7 fois plus pour certaines classes d'âge).

83 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes.

Personnes tuées et blessées par classe d'âge en 2023



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



Facteurs associés aux présumés responsables (PR) d'accidents mortels en 2023

	Homme	Femme	Total
Vitesse excessive ou inadaptée	31%	18%	28%
Alcool	24%	13%	22%
Inattention	12%	16%	12%
Stupéfiant	12%	6%	11%
Malaise	11%	10%	11%
Priorité	9%	14%	10%
Dépassement dangereux	6%	4%	6%
Changement de file	4%	7%	5%
Somnolence-fatigue	4%	7%	4%
Contresens	3%	6%	4%
Eblouissement	2%	3%	2%
Non respect des distances de sécurité	2%	1%	2%
Téléphone et distracteurs techno.	1%	2%	1%
Médicament	1%	1%	1%
Autre cause	9%	10%	9%
Cause indéterminée	11%	15%	12%
Nombre de PR	**2 559**	**537**	**3 096**

Gravité selon le genre et l'âge

En 2023, 3,5 fois plus d'hommes (2 457) que de femmes (710) sont décédés sur la route. Parmi les femmes tuées on recense **50 % de conductrices,** 28 % de passagères et 22 % de piétonnes et parmi les hommes **79 % de conducteurs**, 10 % de passagers et 11 % de piétons.

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 des hommes blessés légers et modérés (MAIS1 et MAIS2) est plus faible (64 %).

On note cependant quelques spécificités selon les classes d'âges et la gravité :

- 27 % des femmes tuées ont plus de 75 ans, ce qui est supérieur à la proportion moyenne de femmes parmi les tués (22 %) ;
- 33 % des hommes tués ont entre 18 et 34 ans contre 22 % pour les femmes ;
- Pour les hommes, 11 % des blessés graves (MAIS3+) et 11 % des blessés légers sont des adolescents (14-17 ans). Pour les femmes, ces parts sont dans les deux cas de 7 %.

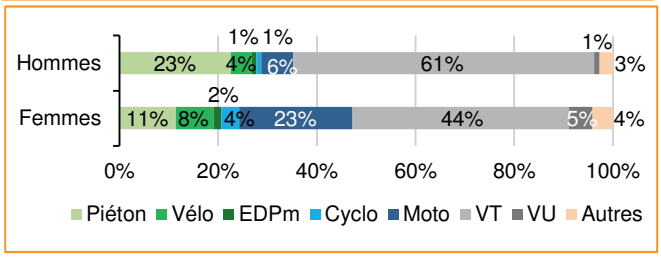
En 2023, les hommes présentent un ratio de 20 tués pour 100 blessés graves MAIS3+ et de 9 blessés graves pour 100 blessés légers MAIS1-2. Pour les femmes, ces mêmes ratios sont de 18 et 5. Chez les plus jeunes, le ratio de tués pour 100 blessés graves MAIS3+ est défavorable pour les femmes (10 pour les femmes contre 5 pour les hommes pour les 0-13 ans et 11 contre 7 pour les 14-17 ans).

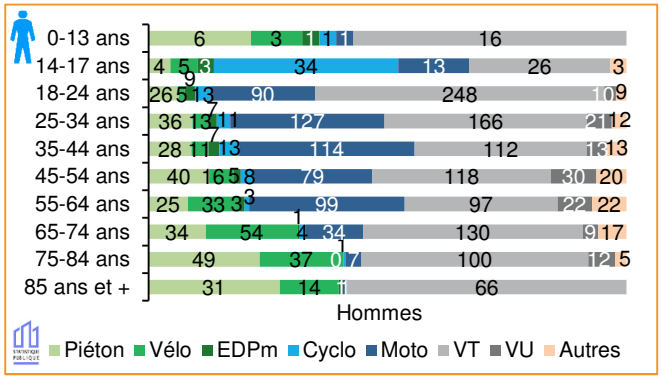
La mortalité moyenne est de 48 tués par million d'habitants. Elle est 3,7 fois plus élevée chez les hommes que chez les femmes (77 contre 21). Deux classes d'âges représentent un enjeu particulier pour les deux genres : les 18-24 ans (147 pour les hommes et 33 pour les femmes) et les 75 ans et plus (116 et 46). Chez les hommes, deux classes d'âges présentent le sur-risque le plus marqué par rapport aux femmes : les 35-44 ans (6 fois plus de tués par million d'habitants que pour les femmes) et les 25-34 ans (5,5 fois plus).

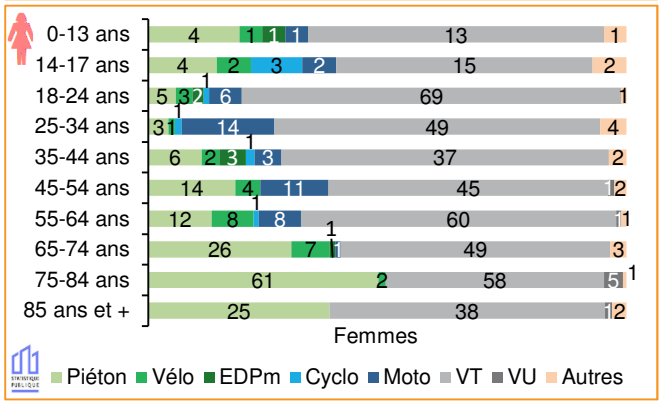
Présumés responsables d'accidents mortels

83 % 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 (31 %), **l'alcool** (24 %), l'inattention (12 %), les stupéfiants (11 %) et le malaise (11 %). Chez les femmes présumées responsables, les quatre facteurs principaux sont **la vitesse** excessive ou inadaptée (18 %), **l'inattention** (16 %), le non-respect des priorités (14 %) et l'alcool (13 %).

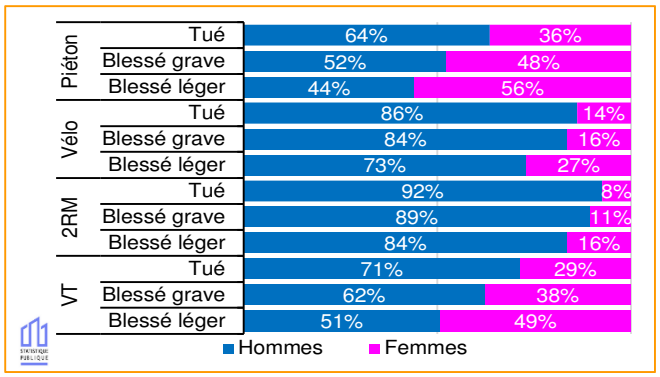
Personnes tuées selon le genre et le mode de déplacement



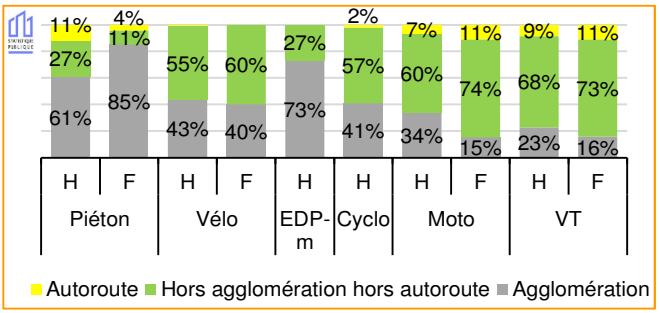




Tués et blessés par genre selon le mode de déplacement



Tués par genre et milieu selon le mode de déplacement



Les effectifs des femmes tuées sur des EDPm et cyclos ne permettent pas de faire des pourcentages.

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 2023, 61 % des femmes tuées le sont dans un véhicule de tourisme, avec une part qui s'élève à 79 % pour les 18-34 ans. Les femmes décèdent globalement deux fois plus souvent en marchant que les hommes, notamment à partir de 65 ans avec une part de 40 % contre 19 % pour les hommes.

44 % des hommes tués le sont dans un véhicule de tourisme. La part dans les autres modes varie selon les classes d'âge. 39 % des 14-17 ans tués sont des cyclomotoristes. Entre 25 et 64 ans, 34 % des hommes sont tués à moto. 19 % des 65-74 ans sont tués à vélo. A partir de 75 ans, 25 % des hommes sont tués en tant que piétons.

En 2023 et quels que soient les modes de déplacement, la part des femmes tuées est toujours plus faible que celle des hommes. Les femmes représentent 36 % des piétons tués, 29 % des occupants de véhicules de tourisme, 14 % des cyclistes, 16 % des EDPm et 8 % des usagers de deux-roues motorisés.

Pour les femmes accidentées, le principal mode de déplacement est toujours le véhicule de tourisme (61 % des tuées, 16 % des femmes blessées graves et 58 % des blessées légères ou modérées). Pour les hommes, on note des évolutions selon la gravité : 27 % des tués et 40 % des blessés graves à deux-roues motorisés contre 44 % et 25 % dans un véhicule de tourisme.

Tous modes confondus, moins les blessures sont graves, plus la part des femmes est importante : elles représentent 25 % des blessés graves et 36 % des blessés légers ou modérés. Chez 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+).

Tués par milieu et mode de déplacement

Si les piétons sont principalement tués en agglomération, cette part est beaucoup plus importante pour les femmes (85 %) que pour les hommes (61 %).

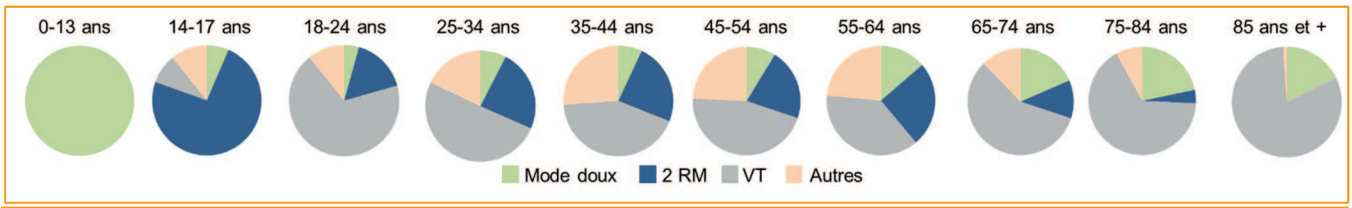
En agglomération, la part des hommes tués à moto ou dans un véhicule de tourisme est plus forte que celle des femmes (respectivement 34 % contre 15 % pour les motos et 23 % contre 16 % pour les VT).

Les proportions d'hommes ou de femmes tués à vélo en agglomération sont comparables (respectivement 43 % contre 40 %).

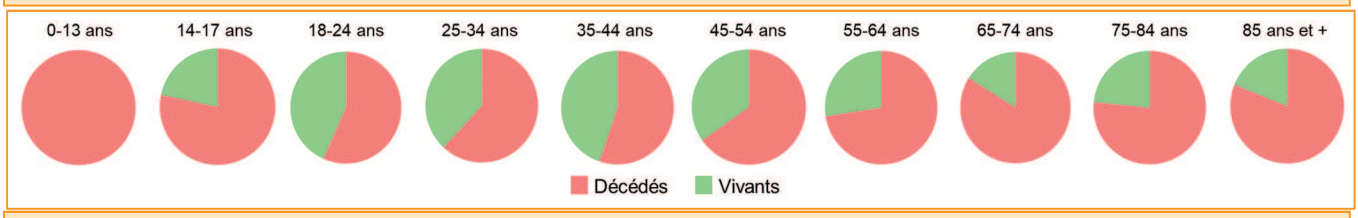
Les risques – évolution tout au long de la vie de l'homme

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. 46 % des hommes décèdent dans un accident sans tiers impliqué.

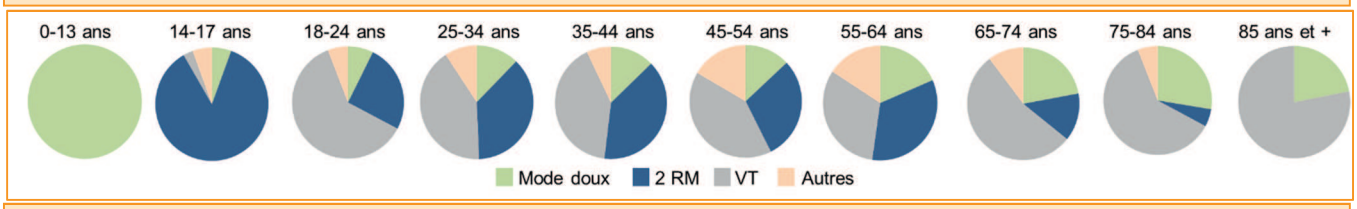
Mode de déplacement des hommes présumés responsables d'accident mortel (2 559 hommes PR)



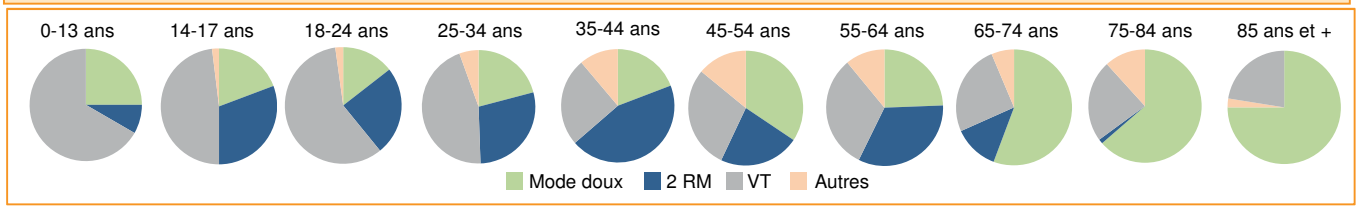
Etat du présumé responsable d'accident mortel (877 vivants et 1 682 décédés PR)



Mode de déplacement des hommes décédés présumés responsables (1 682 hommes décédés PR)

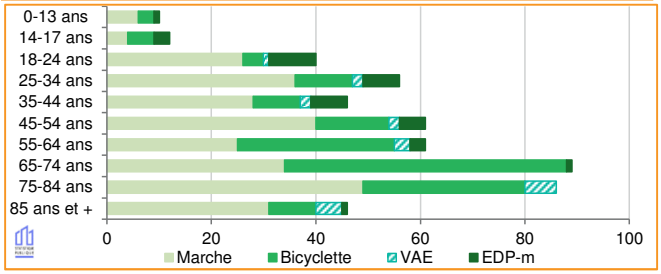


Mode de déplacement des hommes décédés non présumés responsables (775 hommes décédés NonPR)



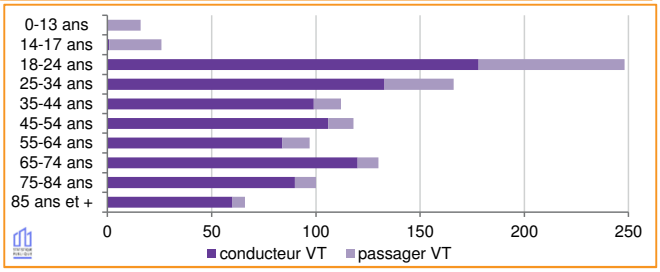
Sur les 507 hommes décédés en modes doux, 55 % le sont à pied, 34 % à bicyclette, 7 % en EDPm et 4 % en VAE.

Hommes décédés en modes doux



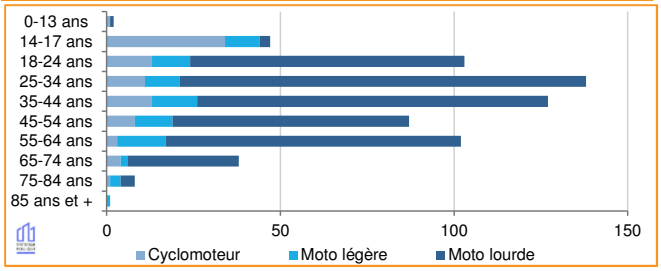
Sur les 1 079 hommes décédés en véhicule de tourisme, 81 % le sont comme conducteurs et 19 % comme passagers.

Hommes décédés en VT



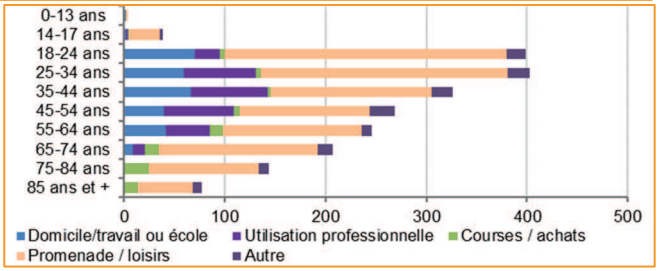
Sur les 653 hommes décédés en 2RM, 75 % le sont en moto lourde, 13 % en cyclomoteur et 11 % en moto légère.

Hommes décédés en 2 RM



28 % des hommes présumés responsables d'accidents mortels étaient sur un trajet lié au travail.

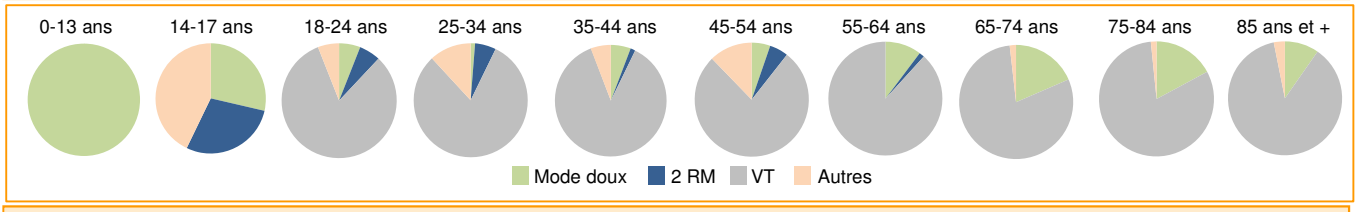
Hommes PR d'accidents mortels



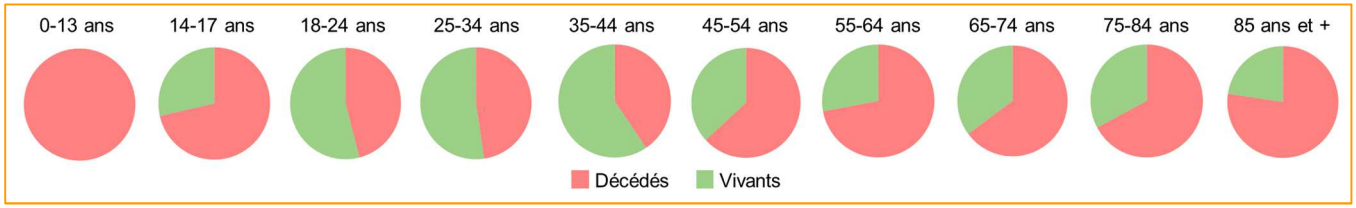
Les risques – évolution tout au long de la vie de la femme

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.

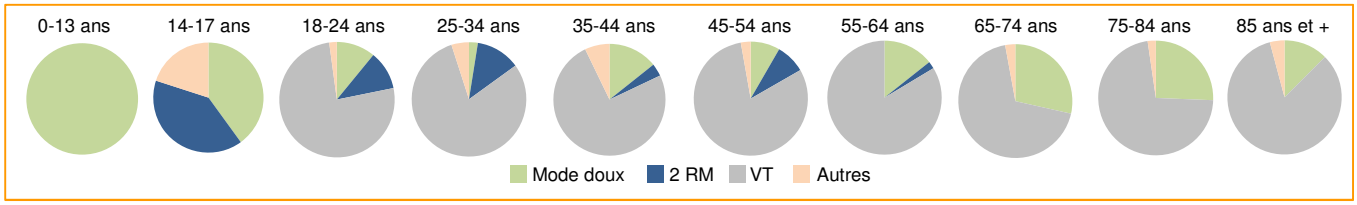
Mode de déplacement des femmes présumées responsables d'accident mortel (537 femmes PR)



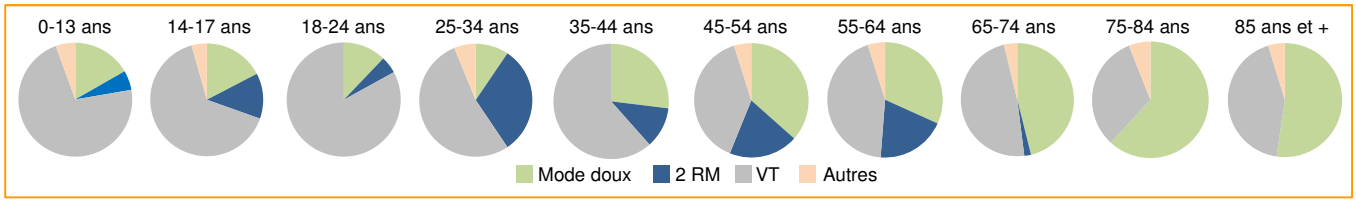
Etat de la présumée responsable d'accident mortel (228 vivantes et 309 décédées PR)



Mode de déplacement des femmes décédées présumées responsables (309 femmes décédées PR)

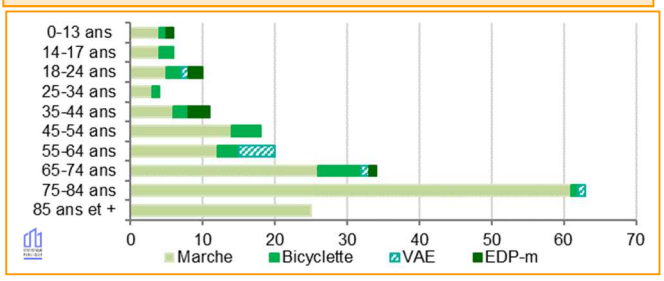


Mode de déplacement des femmes décédées non présumées responsables (400 femmes décédées NonPR)



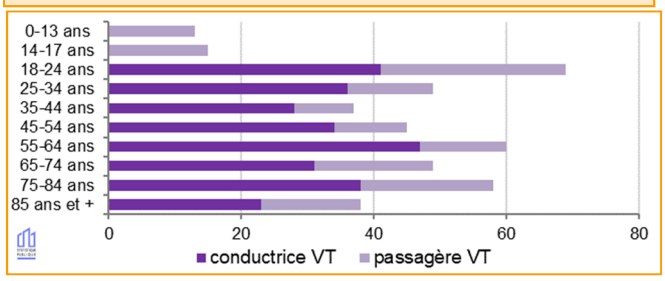
Sur les 197 femmes décédées en modes doux, 81 % le sont à pied, 11 % à bicyclette, 4 % en VAE et 4 % en EDPm.

Femmes décédées en modes doux



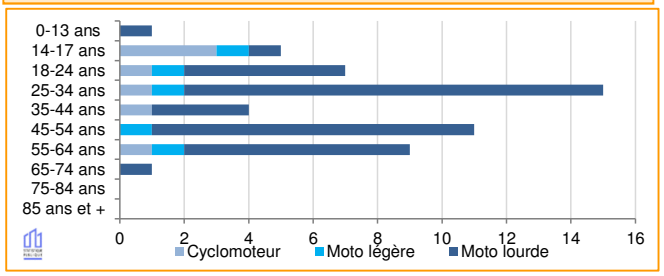
Sur les 433 femmes décédées en véhicule de tourisme, 64 % le sont comme conductrices et 36 % comme passagères.

Femmes décédées en VT



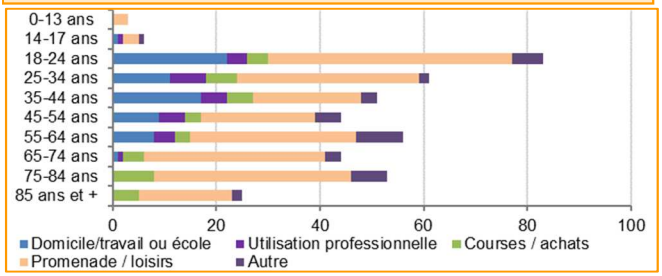
Sur les 53 femmes décédées en 2RM, 77 % le sont en moto lourde. 53 % sont passagères, 47 % sont conductrices.

Femmes décédées en 2 RM



23 % des femmes présumées responsables d'accidents mortels étaient sur un trajet lié au travail.

Femmes PR d'accidents mortels



Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)

Six enfants tués sur dix l'ont été en tant que passager d'un véhicule de tourisme.

La moitié des adolescents tués sont décédés alors qu'ils circulaient en deux-roues motorisé.

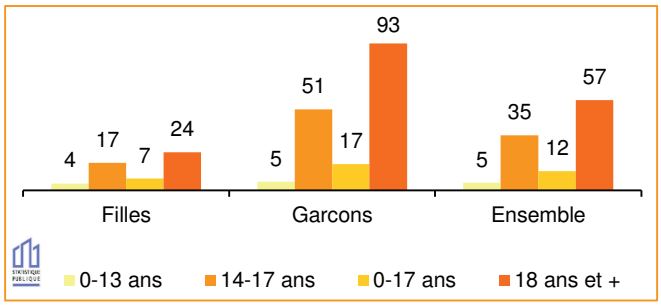
Évolution de la mortalité des 0-17 ans depuis 2010

2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
165	157	153	+ 7,8 %	+ 5,1 %

Évolution annuelle moyenne *	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués 0-17 ans	+ 1,9 %	- 6,9 %
Tués 18 ans et +	- 0,7 %	- 2,0 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

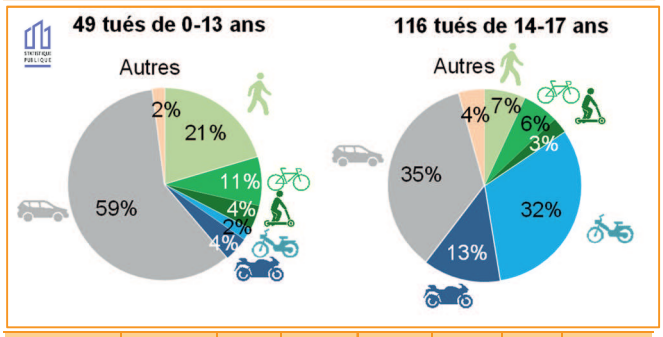
*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de 0-17 ans tués a baissé en moyenne de - 6,9 % par an.

Nombre d'enfants et d'adolescents tués par million d'habitants pondéré selon l'âge et le sexe



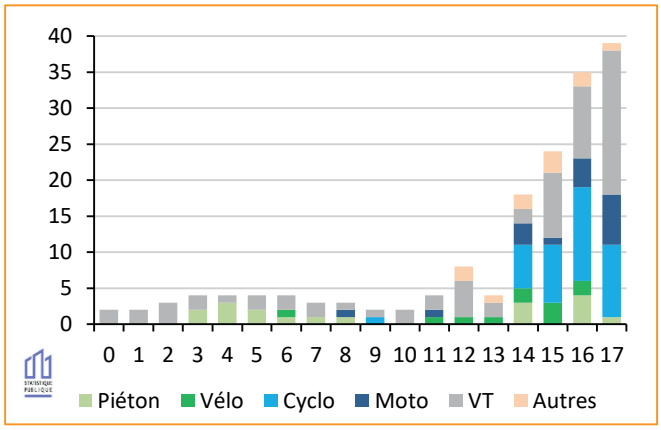
Valeurs pondérées respectivement par « tués par million de filles », « tués par million de garçons » et « tués par million des deux ».

Répartition des enfants et des adolescents tués selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	Autres
0-13 ans	10	4	2	1	2	29	1
14-17 ans	8	7	3	37	15	41	5

Nombre d'enfants et d'adolescents tués selon l'âge et le mode de déplacement



En 2023, 14 000 enfants (0-13 ans) et 23 000 adolescents (14-17 ans) ont été blessés sur les routes, soit 16 % de l'ensemble des blessés. 165 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, **49 étaient des enfants et 116 étaient des adolescents.**

Par rapport à 2022, on dénombre 10 décès de moins chez les enfants et 18 décès de plus chez les adolescents.

Risque et gravité

On estime qu'environ 1 600 adolescents ont été blessés gravement, ce qui représente 10 % des blessés graves alors qu'ils ne représentent que 4 % de la population. Environ 750 enfants auraient été blessés gravement (5 % des blessés graves, pour 16 % de la population). Le nombre de tués pour 100 blessés MAIS3+ est estimé à **7** pour les 0-13 ans et **21** pour les 14-17 ans ; celui du nombre de blessés MAIS3+ pour 100 blessés MAIS1-2 est estimé à 6 pour les 0-13 ans et 7 pour les 14-17 ans.

Le nombre de victimes **augmente fortement à partir de 14 ans,** (14 ans étant l'âge légal en France pour conduire un cyclomoteur)**. Les garçons représentent 76 % des adolescents tués** (en baisse de - 8 % par rapport à 2022), alors que les hommes représentent **82 % des tués parmi les adultes**.

Selon le mode de déplacement

Parmi les **165 enfants ou adolescents tués**, on dénombre 18 piétons, 66 conducteurs et 81 passagers**. 42 %** des tués âgés de moins de 18 ans sont des **occupants de VT**. Le nombre de décès en tant qu'occupants de VT (41 tués) dans la classe d'âge des 14-17 ans est en forte hausse (**+ 41 %** par rapport à 2022).

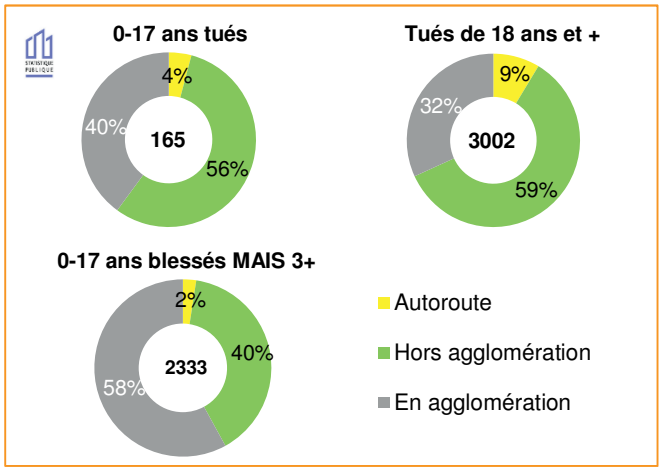
Les enfants passagers d'un véhicule de tourisme représentent **59 % des tués** de cette classe d'âge. **20 %** des 0-13 ans tués sont des piétons. Chez les adolescents, les occupants de VT représentent 35 % des tués et les cyclomotoristes 32 % des tués**. 92 % des cyclomotoristes tués sont des garçons**.

Parmi les **18 piétons tués**, 16 ont été percutés par une voiture (dont **2 adolescents se déplaçant à bord d'un EDP sans moteur)**, 1 par un véhicule utilitaire et 1 par un autobus.

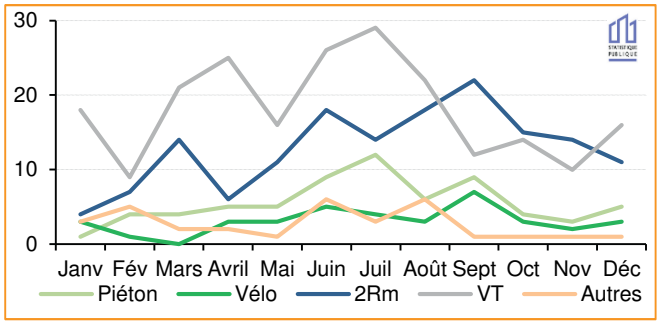
Défaut de ceinture ou de casque

18 des 70 enfants et adolescents tués à bord d'un véhicule de tourisme **n'avaient pas leur ceinture attachée** (parmi eux, 14 adolescents), 4 n'étaient pas installés dans un dispositif de sécurité pour enfant et l'information n'est pas connue pour 8 autres. Un des 38 cyclomotoristes tués ne portait pas de casque de protection et 4 des 17 motards tués n'en portaient pas non plus.

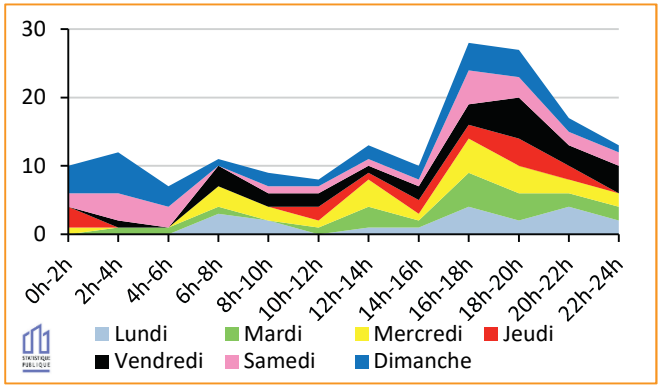
Répartition du nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés estimés selon le milieu routier



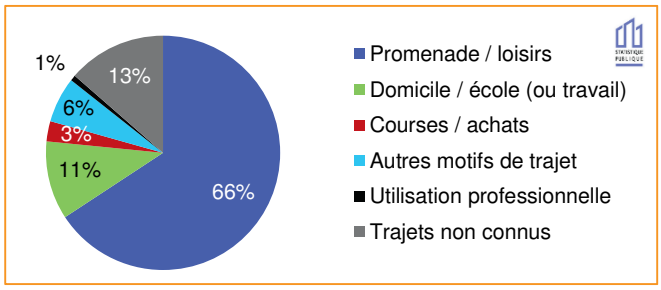
Répartition des tués de 0-17 ans entre 2021 et 2023 selon le mois et le mode de déplacement



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 2021 et 2023



Selon le milieu routier

40 % des tués des moins de 18 ans l'ont été en agglomération. Cette proportion est plus importante que celle observée pour les adultes (32 %). On dénombre **6 enfants tués sur autoroute** (12 % des tués de cette classe d'âge) ; pour les adolescents, cette part ne représente que 1 % de la classe d'âge.

58 % des enfants ou adolescents blessés gravement (MAIS3+) l'ont été en agglomération, contre 40 % hors agglomération.

Selon le mois et la période scolaire

En 2023, la période estivale **(juin, juillet, août et septembre)** est la période à forte mortalité pour les 0-17ans (76 tués). Par rapport à 2022, le nombre de tués en **juin** a d'ailleurs augmenté de **+ 71 %** ; celui de **mai** a diminué de **- 81 %**. **Sur cette même période,** on observe une augmentation du nombre de tués en deux-roues motorisées chez les jeunes de 0-17 ans (**31 tués**).

Les mois de **janvier et juin** rassemblent le plus grand nombre de tués en véhicule de tourisme : respectivement 10 et 12 tués).

20 % des tués de 0-17 ans le sont le dimanche (32 tués). La tranche horaire de **16h et 19h** représente **30** % des tués (**48 tués**).

Au total, sur l'ensemble de la période 2021-2023**,** 126 tués de 0 à 17 ans sont recensés en **juillet et août** ; cela représente **25 % de la mortalité des enfants et adolescents.**

Type de trajet effectué

Sur la période 2021 à 2023, dans **deux tiers** des cas les 0-17 ans sont tués lors d'un trajet **promenade/loisirs** et dans 11 % des cas lors d'un trajet domicile-travail ou domicile-école.

Une étude de l'Ifsttar[1] 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 2023, 56 % des conducteurs novices tués ont entre 18 et 24 ans. 94 % des conducteurs novices tués en véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

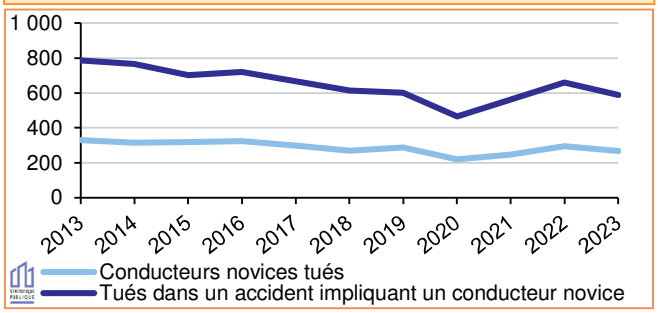
Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un conducteur novice depuis 2010

	Tués			Évolutions	
	2023	2022	2019	2019-2023	2022-2023
Dans acc. impliquant un novice	589	659	600	-1,8%	-10,6%
Novices	268	296	288	-6,9%	-9,5%

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués dans accidents impliquant un conducteur novice	- 0,5 %	- 5,2 %
Tués hors accidents impliquant un conducteur novice	- 0,6 %	- 1,5 %
Tous tués	- 0,6 %	- 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.

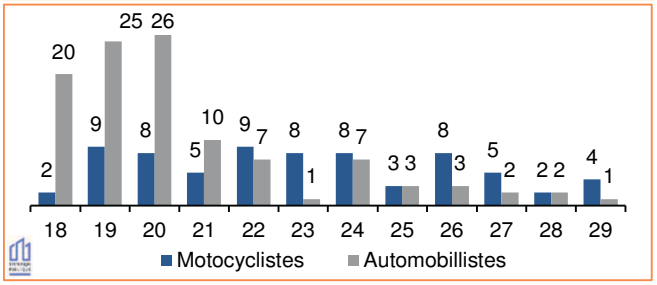
Evolution du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice



Nombre de conducteurs novices impliqués dans un accident mortel selon l'ancienneté du permis

Trimestres de permis	1er	2è	3e	4e	5e	6e	7e	8e	Total
Conducteurs novices impliqués	60	70	91	78	80	78	67	52	**576**

Nombre de conducteurs novices tués (motocyclistes ou automobilistes) selon l'âge



Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à deux ans[1].

En 2023, un conducteur novice est impliqué dans 20 % des accidents corporels enregistrés dans le fichier BAAC. 589 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 19 % de la mortalité routière. Parmi ces 589 personnes tuées, 268 sont des conducteurs novices et 321 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 2023, on observe une baisse moyenne annuelle de - 0,5 % depuis 2019, ce qui est similaire à la baisse tous usagers (-0,6 %).

Selon le milieu

69 % des conducteurs novices sont tués hors agglomération et hors autoroute, contre 67 % pour les conducteurs expérimentés.

Selon l'expérience

Le nombre de conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels est **plus élevé entre 6 et 18 mois après obtention du permis, en particulier sur le 3e trimestre après le permis.**

Selon le mode de déplacement et l'âge

Les **automobilistes constituent 52 % des conducteurs novices tués et les motocyclistes 41 %,** contre respectivement 62 % et 34 % en 2019**.**

Parmi les 268 conducteurs novices tués, 56 % ont entre 18 et 24 ans et 12 % entre 25 et 34 ans.

88 % des conducteurs novices tués sont des hommes contre 86 % en 2019.

On observe un pic de conducteurs novices tués à **18-20 ans pour les automobilistes**. Le pic de mortalité chez les **conducteurs novices en 2RM** est plus étalé et se situe **entre 19 et 26 ans**.

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
Motocyclettes	49 (33%)	22 (67%)	9 (69%)	46 (15%)	54 (29%)	58 (34%)
Véhicules de tourisme	96 (64%)	11 (33%)	4 (31%)	263 (83%)	123 (66%)	93 (55%)
Véhicules utilitaires	4 (3%)	0 (0%)	0 (0%)	6 (2%)	7 (4%)	16 (9%)
Poids lourds + TC	1 (1%)	0(0%)	0 (0%)	0 (0%)	2 (1%)	3 (2%)
Total	**150 (100%)**	**33 (100%)**	**13 (100%)**	**315 (100%)**	**186 (100%)**	**170 (100%)**

[1] Les catégories considérées sont les motocyclettes, 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	81	39	68%	77%
Véhicules de tourisme	258	70	79%	71%
Véhicules utilitaires	27	10	73%	69%
Poids lourds + TC + autres	38	53	42%	44%
TOTAL	**404**	**172**	**70%**	**70%**

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	56	64	47%	45%
Véhicules de tourisme	130	198	40%	34%
Véhicules utilitaires	1	36	3%	19%
Poids lourds + TC + autres	8	83	9%	11%
TOTAL	**195**	**381**	**34%**	**33%**

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	16	85	19%	25%
Véhicules de tourisme	61	275	22%	31%
Véhicules utilitaires	2	33	6%	11%
Poids lourds + TC + autres	4	84	5%	4%
TOTAL	**83**	**477**	**17%**	**26%**

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	12	83	14%	15%
Véhicules de tourisme	33	263	13%	20%
Véhicules utilitaires	4	32	13%	17%
Poids lourds + TC + autres	4	81	5%	6%
TOTAL	**53**	**459**	**12%**	**18%**

Selon la responsabilité

L'inexpérience de la conduite se traduit par une responsabilité présumée des **automobilistes novices** dans les accidents mortels plus élevée que chez les automobilistes expérimentés âgés de 20 à 34 ans (79 % contre respectivement 71 %).

Vitesse

Dans les accidents mortels, une vitesse excessive est identifiée chez 34 % des conducteurs novices, valeur proche chez les conducteurs expérimentés âgés entre 20 et 34 ans (33 %).

Alcool et stupéfiants

En 2023, dans 17 % des accidents mortels impliquant un conducteur novice, ce dernier était alcoolisé, ce qui cette année est un taux **inférieur à celui des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans (26 %) ; les stupéfiants** sont aussi un facteur pour les conducteurs novices (12 %), inférieur au taux d**es conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans (18 %)**.

La proportion de conducteurs de VT novices positifs à l'alcool est inférieure à celles des conducteurs expérimentés de 20-34 ans (resp. 22 % et 31 %). Il en est de même pour les stupéfiants (resp. 13 % et 20 %). La part de conducteurs de moto positifs à l'alcool est elle aussi inférieure chez les novices tandis que la part de conducteurs positifs aux stupéfiants est similaire à celle des conducteurs expérimentés âgés de 20-34 ans.

La part des conducteurs novices contrôlés positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel varie en fonction de l'âge : 13 % chez les 20-24 ans, 12 % chez les 25-29 ans avec un léger rebond à 17 % chez les 30-34 ans pour redescendre ensuite.

Professions et catégories socio-professionnelles (PCS)

84 % des conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels sont d'une des quatre PCS suivantes :
- les professions intermédiaires et employés (28 %),
- les conducteurs professionnels (20 %),
- les ouvriers (18 %),
- les étudiants (18 %).

1,3 % des conducteurs novices appartiennent à la PCS cadre et professions intellectuelles supérieures contre 3,4 % pour les conducteurs expérimentés.

La proportion d'étudiants impliqués dans un accident mortel est inférieure à celle observée en 2019.

Selon la météo, le jour ou la nuit

En 2023, l'étude des accidents mortels ne relève pas de particularité liée aux conducteurs novices selon la météorologie ou 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 représentent 19 % des présumés responsables d'accidents mortels, 21 % des conducteurs ayant un accident mortel véhicule seul, 16 % des tués, pour 8 % de la population française.

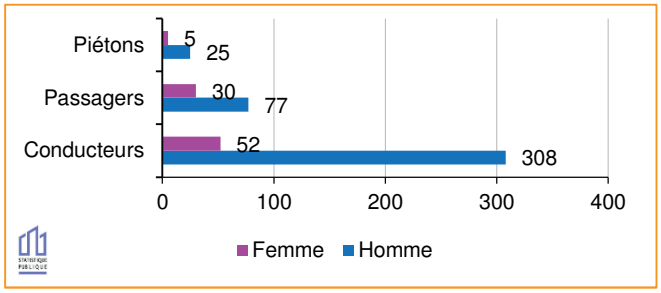
Evolution de la mortalité des jeunes adultes depuis 2010

2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
497	549	549	- 9,5 %	- 9,5 %

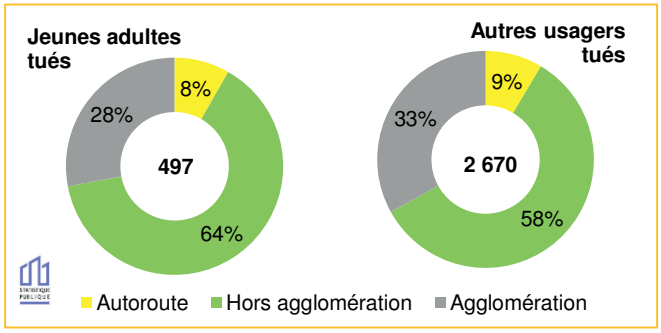
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués jeunes adultes	-2,5%	- 4,5 %
Tués non jeunes adultes	- 0,2 %	- 1,8 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

*Lecture : de 2010 à 2019, le nombre de jeunes adultes tués a diminué en moyenne de - 4,5 % par an.

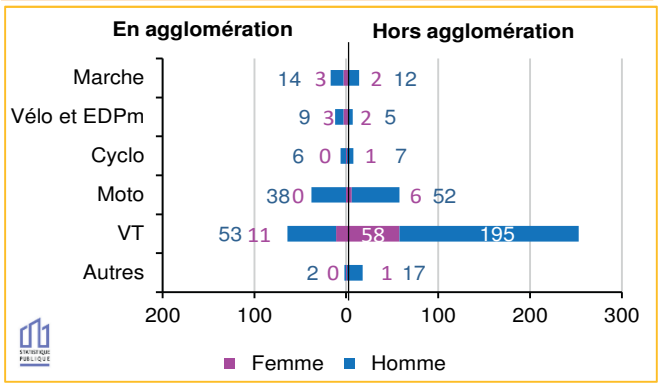
Nombre de jeunes adultes tués selon le sexe et la situation vis-à-vis du véhicule



Répartition des jeunes adultes tués selon le milieu routier



Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement, le milieu routier et le sexe



En 2023, 497 jeunes adultes (âgés de 18 à 24 ans) ont été tués dans les accidents de la route soit 16 % des personnes tuées, alors qu'ils représentent 8 % de la population française. Ce ratio est de 14 % en agglomération et de 17 % hors agglomération. Un jeune adulte est impliqué dans un accident sur trois.

On estime que les jeunes adultes représentent 17 % des blessés graves MAIS3+ et 23 % des blessés légers ou modérés MAIS1-2. 19 % des blessés qui garderont des séquelles sont âgés de 18 à 24 ans.

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 2023, le nombre de jeunes adultes tués a diminué plus fortement que celui des autres usagers, notamment en agglomération.

Le nombre de jeunes adultes tués par million d'habitants (91) est deux fois plus élevé que la moyenne tous âges (48).

Les 360 jeunes adultes conducteurs tués sont très majoritairement des hommes (86 %). C'est encore plus marqué en agglomération (91 %). Le sur-risque masculin ne s'exprime pas seulement chez les conducteurs tués mais aussi chez les piétons tués (83 % d'hommes) et les passagers tués (72 % d'hommes).

Modes de déplacement et milieu routier

64 % des jeunes adultes décèdent en véhicule de tourisme. Cette part s'élève à 71 % hors agglomération alors qu'elle n'est que de 46 % en agglomération.

19 % des jeunes adultes tués le sont à motocyclette. 10 % des jeunes adultes tués sont à mode doux (marche, vélo ou EDPm). Cette part est de 6 % hors agglomération et s'élève à 21 % en agglomération.

Sur les routes hors agglomération (dont autoroutes), 358 jeunes adultes ont été tués en 2023, soit 72 % des jeunes adultes tués. C'est 5 points de plus que chez les autres usagers tués (67 %). 253 d'entre eux ont été tués en véhicule de tourisme, 58 en moto, 8 en cyclomoteur, 3 à vélo, 4 en EDPm et 14 à pied.

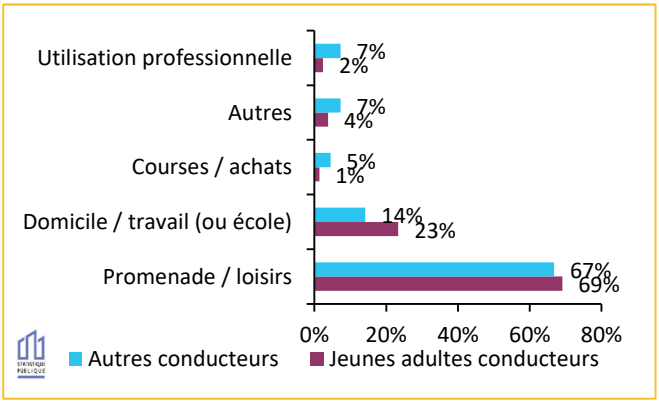
En agglomération, 139 jeunes adultes ont été tués, dont 64 en VT, 38 à motocyclette, 6 à cyclomoteur, 5 à vélo, 7 en EDPm et 17 à pied.

Equipements de sécurité

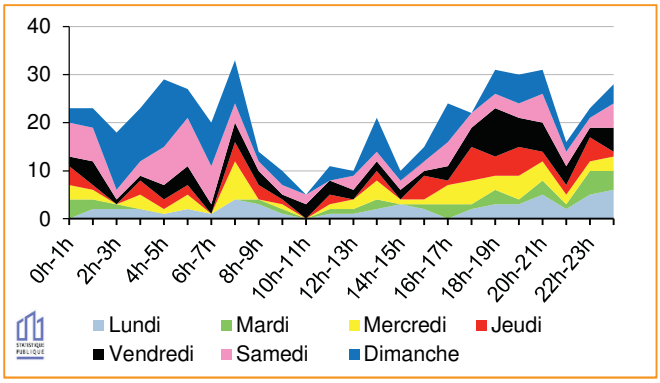
Sur les 116 jeunes adultes tués dans un véhicule à port de casque obligatoire, 11 ne le portaient pas, dont 6 en agglomération.

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les jeunes adultes conducteurs tués est de 20 % et de 43 % chez les jeunes adultes passagers tués. Pour les conducteurs alcoolisés ou avec stupéfiants, cette part s'élève à 29 %.

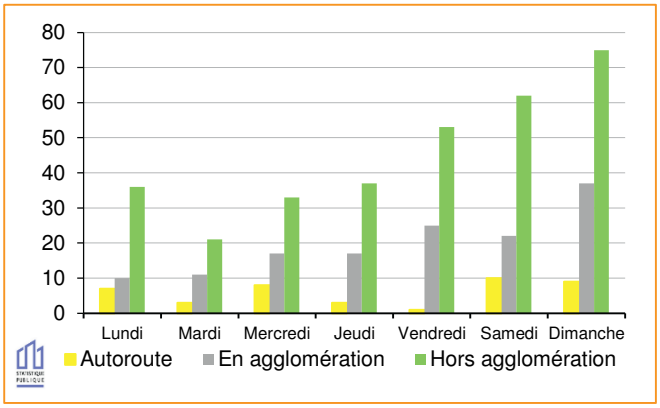
Répartition du nombre de jeunes adultes conducteurs tués en fonction du trajet effectué



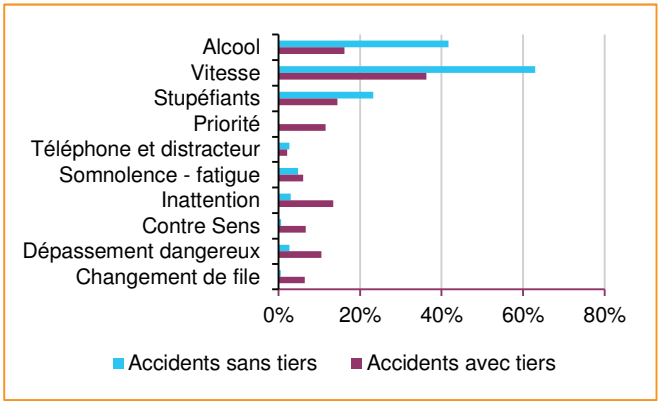
Nombre de jeunes adultes tués selon le jour de la semaine et l'heure



Répartition des jeunes adultes tués selon le jour de la semaine et le milieu routier



Principales causes des accidents mortels dont le présumé responsable est un jeune adulte



Temporalité

69 % des jeunes adultes conducteurs tués le sont lors de trajets de loisirs, une part équivalente aux autres conducteurs. En revanche, ce taux est de 79 % en agglomération, contre 68 % pour les autres âges.

La mortalité routière des jeunes adultes survient pour 60 % la nuit, contre 38 % pour les autres usagers tués. Ce ratio s'élève à 68 % en agglomération et à 76 % sur autoroute. Au total, 300 jeunes adultes sont décédés de nuit. Les jeunes adultes représentent 23 % de la mortalité de nuit, mais seulement 11 % de la mortalité de jour. Pour les jeunes adultes conducteurs décédés la nuit, l'alcool est présent dans 29 % des cas (16 % des cas pour les accidents corporels). Ces ratios de jour sont 9 % et 4 %.

La mortalité des jeunes adultes est particulièrement marquée les jours non ouvrés. Ainsi, 43 % des jeunes adultes ont été tués un jour non ouvré contre 31 % pour les autres usagers tués. Cette mortalité 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

La moitié des jeunes adultes conducteurs tués dans un accident sont des conducteurs novices (moins de deux ans de permis).

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 9 % pour les motocyclistes (4 % pour les 25 ans et plus), et à 23 % pour les motos légères (8 % 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 57 % chez les autres. Cet écart est encore plus marqué pour les accidents mortels (75 % contre 64 %).

Sur la période 2021-2023 dans les accidents mortels, les facteurs vitesse (48 %), alcool (27 %) et stupéfiant (18 %) sont les plus présents chez les jeunes adultes présumés responsables (voir page 125).

22 % des jeunes adultes conducteurs impliqués dans un accident mortel en 2023 ont 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 9h du matin.

Les seniors (65 ans et plus)

La mortalité des seniors survient principalement de jour et en agglomération. Avec l'âge, la gravité des accidents augmente, tout comme la part des piétons dans la mortalité.

Les 85 ans et plus représentent 4 % des présumés responsables d'accidents mortels (PR), 6 % des tués ; les 75-84 ans 8 % des PR, 11 % des tués ; les 65-74 ans 10 % des PR, 12 % des tués.

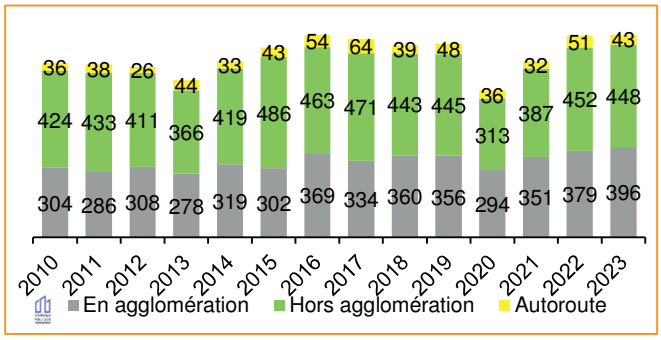
Evolution de la mortalité des seniors depuis 2010

2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
887	882	849	+ 4,5 %	+ 0,6 %

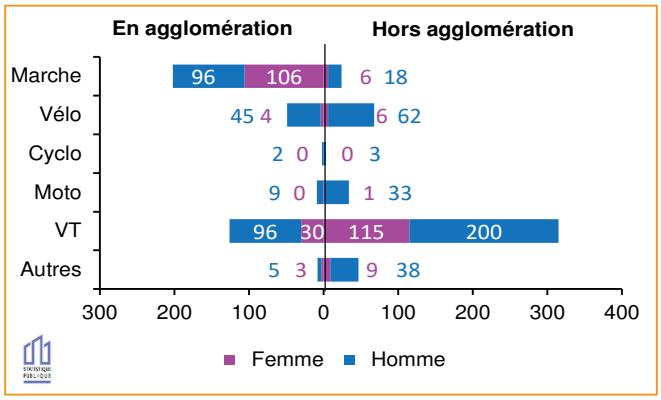
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués séniors de plus de 65 ans	+ 1,1 %	+ 1,2 %
Tués de moins de 65 ans	- 1,2 %	- 3,3 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

*Lecture : de 2010 à 2019, le nombre de seniors a augmenté en moyenne de + 1,2 % par an.

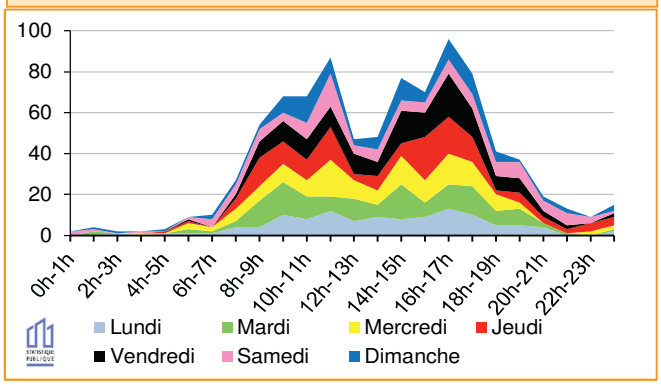
Évolution du nombre de seniors tués selon le milieu routier



Répartition des seniors tués selon le sexe, le milieu et le mode de déplacement



Répartition des seniors tués selon le jour et l'heure



En 2023, 887 seniors sont décédés dans un accident de la route, dont 370 âgés de 65 à 74 ans, 338 âgés de 75 à 84 ans et 179 âgés de 85 ans ou plus. Les seniors représentent ainsi 28 % des personnes tuées et 21 % des présumés responsables d'accidents mortels alors qu'ils constituent 21 % de la population. Ils représentent par ailleurs 8 % des personnes blessées (17 % des blessés graves).

Comme en 2022, le nombre de tués seniors en 2023 est légèrement supérieur à celui des années avant COVID (853 seniors tués en moyenne sur la période 2017-2019).

La gravité

Les indicateurs de gravité mettent en évidence l'augmentation de la fragilité de l'être humain avec l'âge.

En 2023, pour les 65-74 ans, on estime à 27 le nombre de tués pour 100 blessés graves MAIS3+ et 14 blessés graves MAIS3+ pour 100 blessés légers et modérés MAIS1-2, alors que pour les moins de 65 ans, ces proportions sont respectivement de 17 et 7.

La gravité est maximale pour les seniors âgés de 75 ans et plus : 42 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 26 % 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 (32 %) que parmi les moins de 65 ans (19 %). Ceci s'explique en partie par la part plus importante de femmes dans la population des seniors (57 % de femmes contre 50 % parmi les moins de 65 ans), comme le démontrent les indicateurs de tués rapportés à la population par âge et sexe (page 74).

La moitié des piétons seniors tués sont des femmes contre 22 % pour les moins de 65 ans ; mais 92 % des cyclistes seniors tués sont des hommes, tout comme chez les moins de 65 ans.

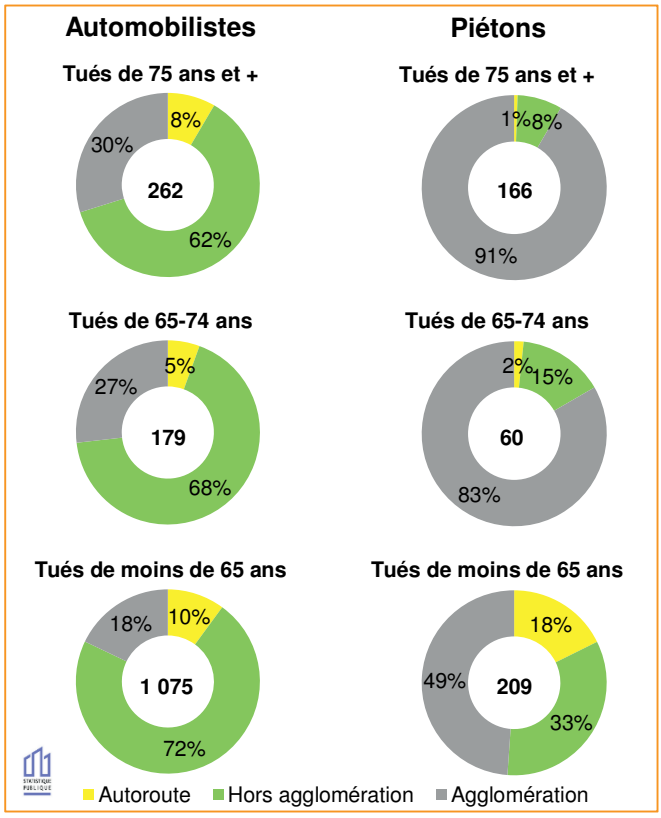
Selon le jour et l'heure

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.

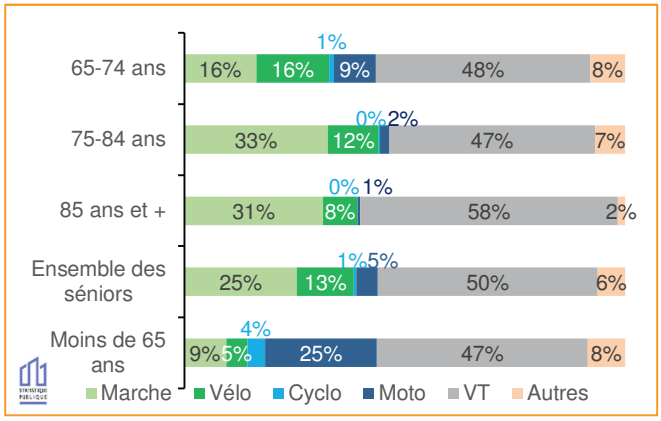
La part de personnes tuées de nuit est plus faible pour les seniors (22 %) que pour les moins de 65 ans (49 %). 86 % des seniors tués le sont entre 7h et 19h, contre 54 % pour les moins de 65 ans.

Le nombre de seniors tués selon l'heure présente des **pics marqués de 11h à 12h (surtout en agglomération) et de 16h à 17h (surtout hors agglomération).** Pour les moins de 65 ans, les pics sont de 7h à 8h et surtout de 16h à 20h.

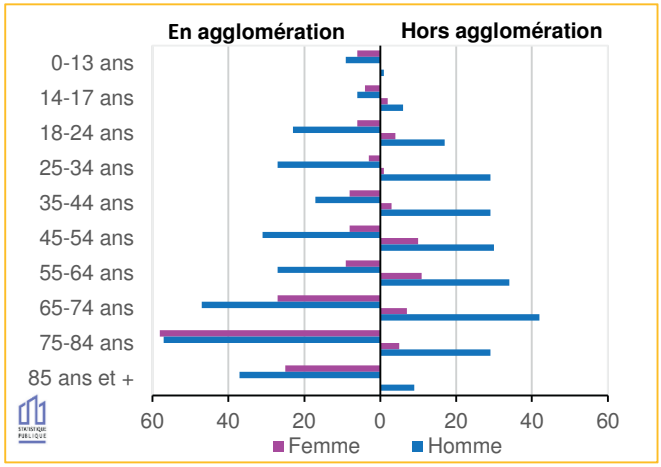
Répartition des automobilistes et piétons tués selon le milieu routier et la classe d'âge



Répartition des tués selon le mode de déplacement et la classe d'âge



Répartition des tués circulant en mode doux selon le milieu routier, l'âge et le sexe



Le risque

En 2023, 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** : 76 tués par million d'habitants pour les 75-84 ans et 80 tués par million d'habitants pour les 85 ans et plus (50 pour les 65-74 ans) contre 44 pour les moins de 65 ans.

Les seniors présentent également un risque plus élevé en agglomération (28 seniors tués par million d'habitants contre 12 pour les moins de 65 ans).

Selon le milieu routier

En agglomération, les séniors représentent 39 % des personnes tuées. **Les seniors sont plus souvent tués en agglomération que les moins de 65 ans :** 45 % des personnes tuées de 65 ans et plus le sont en agglomération (36 % pour les 65-74 ans, 49 % pour les 75-84 ans et 55 % pour les 85 ans et plus) contre 27 % 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 71 % des cas hors agglomération (autoroutes comprises), contre 82 % pour les moins de 65 ans ;
- a contrario, **les piétons seniors tués le sont 9 fois sur 10 en agglomération (83 % des 65-74 ans et 92 % des 75 ans et plus)**, contre la moitié pour les piétons de moins de 65 ans.

Selon le mode de déplacement

Les seniors décèdent un peu plus souvent en voiture (50 %) que les moins de 65 ans (47 %). Ce ratio est même de 58 % chez les 85 ans et plus.

La part des piétons dans la mortalité des seniors augmente avec l'âge pour atteindre un tiers au-delà de 75 ans. Dans l'autre sens la part des 2RM dans la mortalité diminue avec l'âge. Et pour le vélo, elle est maximale entre 65 et 74 ans (16 %)

Pour les modes doux, en agglomération les femmes représentent la moitié des décès entre 75 et 84 ans, alors que les hommes sont majoritaires pour toutes les autres tranches d'âge et quel que soit le milieu.

Responsabilité présumée

Les conducteurs seniors sont un peu plus souvent présumés responsables d'accidents mortels (dans 63 % des cas) que les autres conducteurs (57 % 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).

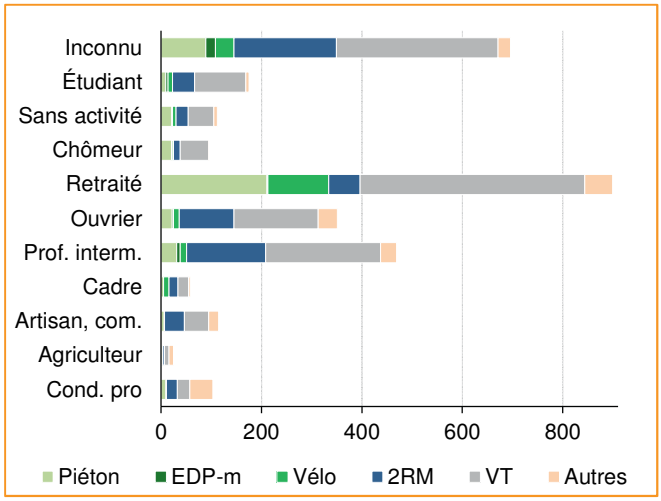
Les accidents selon les professions et catégories socio-professionnelles

En 2023, 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.

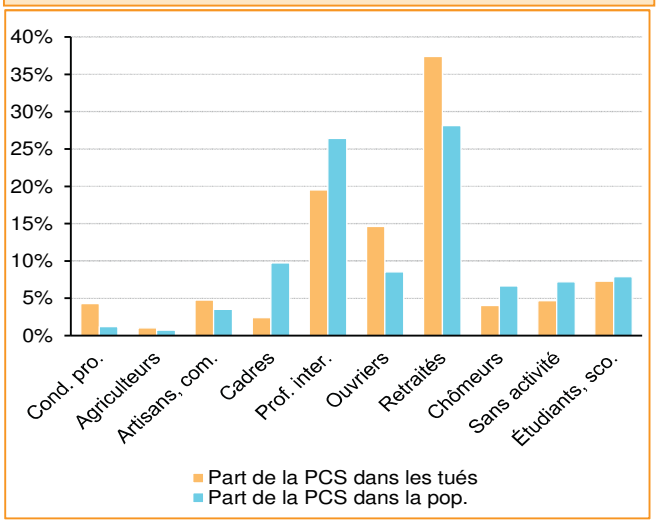
	Tués	Part de tués	Nombre acc. mortels avec...	Part sur total acc. mortels
Cond. pro.	103	3%	447	15%
Agriculteur	25	1%	59	2%
Artisan, com.	115	4%	199	7%
Cadres	58	2%	108	4%
Prof. interm.	469	15%	755	25%
Ouvriers	351	11%	527	18%
Retraités	899	28%	942	32%
Chômeurs	97	3%	134	4%
Sans activité	112	4%	131	4%
Étudiants, sco.	175	6%	211	7%

NB : Les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) retenues dans le BAAC diffèrent légèrement de la nomenclature l'INSEE. Par exemple, la catégorie « retraité » est utilisée ici.

Nombre de personnes tuées par PCS selon le mode de déplacement en 2023



Répartition des PCS dans le nombre de tués et dans la population en 2023



Source : INSEE et données BAAC

En 2023, les professions et catégories socioprofessionnelles (PCS) des personnes de 15 ans et plus impliquées dans les accidents sont **inconnues** pour **22 % des tués** et pour 41 % des blessés enregistrés dans le BAAC.

Parmi les 2 404 personnes tuées dont la PCS est connue, 899 personnes sont des retraités (soit 37 % des tués), 175 sont des étudiants (7 %), 112 sont sans activité professionnelle (5 %) et 97 des chômeurs (4 %). Parmi les actifs occupés, on dénombre 469 individus tués de profession intermédiaire (20 % des tués), 351 ouvriers (15 %), 115 artisans, commerçants ou chefs d'entreprise (5 %), ou encore 103 conducteurs professionnels (4 %).

Risques généraux

Les retraités représentent à eux seuls 39 % des usagers de VT tués, 63 % des piétons tués et 68 % des cyclistes tués en 2023. Les ouvriers (22 %) et les professions intermédiaires (32 %) cumulés constituent plus de la moitié des tués en 2RM. Enfin, les étudiants représentent 23 % des usagers tués en EDPm.

Parmi les actifs, les conducteurs professionnels et les ouvriers ont un fort sur-risque lié à leur activité. En effet, en 2023, ces deux PCS ne représentent que 1 % et 9 % de la population totale de 15 ans et plus, alors qu'ils représentent respectivement 4 % et 15 % des usagers tués de PCS connue. Chez les inactifs, la PCS des retraités, qui constitue 28 % de la population totale, présente également un sur-risque, avec le taux d'usagers tués le plus important (37 %).

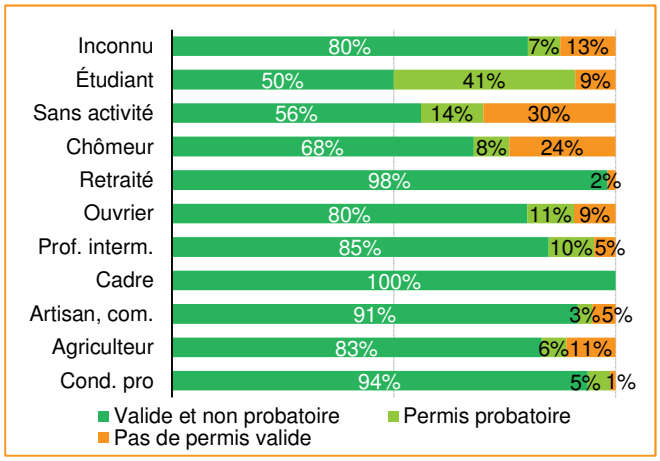
À l'inverse, les cadres et professions intermédiaires présentent un sous-risque parmi les actifs occupés, avec des parts respectives de 10 % et 26 % de la population totale pour 2 % et 20 % des tués. Enfin, les chômeurs et les inactifs sont également des PCS en sous-risque. Ils représentent chacun 7 % de la population totale pour des taux de mortalité routière, respectivement de 4 % et 5 %.

Quelle que soit la PCS, **la très grande majorité (78 %) des usagers tués sont des hommes**. Parmi les 696 femmes tuées, les retraitées représentent à elles seules 42 %, du fait de la prédominance de la marche comme mode de déplacement, où plus de la moitié des piétons retraités tués sont des femmes. On observe également que 6 passagers retraités tués sur 10 sont des femmes.

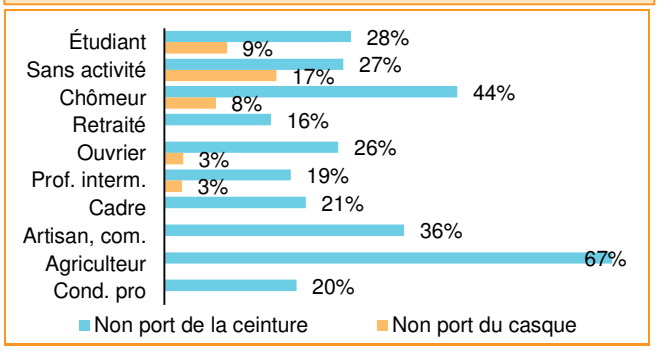
La part de tués en journée est particulièrement importante chez les retraités et les cadres, avec 78 % et 71 % (contre 59 % en moyenne). Les chômeurs affichent à l'inverse une surmortalité la nuit (61 %).

Enfin, en termes de motifs de déplacement, « l'utilisation professionnelle » est donnée dans 56 % des cas de conducteurs professionnels tués, contre 9 % en moyenne des autres actifs occupés.

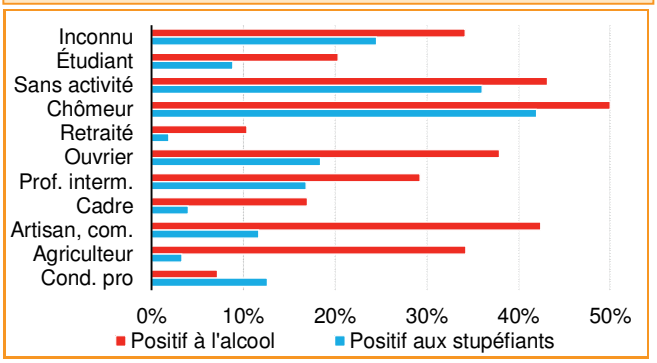
Répartition des conducteurs tués par PCS selon le permis de conduire en 2023



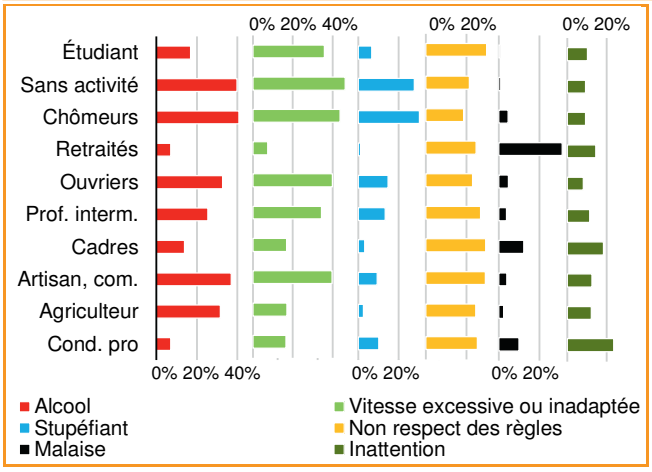
Absence de casque ou de ceinture pour les usagers tués de 2RM et de véhicules carrossés



Alcoolémie ou stupéfiants pour les conducteurs présumés responsables d'accidents mortels



Principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels selon la PCS



Lecture : le facteur alcool est présent pour 17% des étudiants présumés responsables d'accidents mortels.

Permis, casque et ceinture

En moyenne, parmi les usagers de véhicules nécessitant un permis de conduire, **8 % des conducteurs tués n'ont pas de permis valide**. On observe toutefois des proportions bien supérieures chez les chômeurs et les inactifs, avec 24 % et 30 % respectivement.

En matière d'utilisation des équipements de sécurité, le port de la ceinture pour les personnes tuées dans les véhicules carrossés (VT, VU, PL) n'est pas homogène en fonction de la PCS. En effet, en moyenne, la proportion de conducteurs tués sans ceinture est de 23 %, mais la ceinture n'est pas bouclée pour 44 % des chômeurs, 36 % des artisans ou encore 28 % des étudiants.

Chez les usagers de 2RM, la proportion de conducteurs tués ne respectant pas le port du casque est de 17 % chez les personnes inactives, de 9 % parmi les étudiants et enfin de 8 % parmi les chômeurs. Les autres PCS n'excèdent pas 4 %.

Facteurs d'accidents mortels

Dans le cas des conducteurs présumés responsables (PR) d'accidents mortels, le taux d'alcool est supérieur au taux légal dans 50 % des cas parmi les chômeurs, et dans 43 % des cas parmi les inactifs. À l'inverse, la proportion de conducteurs tués avec un taux d'alcoolémie trop élevé n'est que de 10 % parmi les retraités et 7 % chez les conducteurs professionnels.

Dans le cas où le résultat du dépistage est connu, le contrôle est **positif aux stupéfiants pour 42 % des chômeurs** qui sont PR d'accidents mortels**, pour 36 % des personnes sans activité,** mais seulement 4 % des cadres et 2 % des retraités.

Les principaux facteurs observés pour les présumés responsables d'accidents mortels sont comparables entre **les chômeurs et les inactifs**. En effet, il n'y a que 1 point d'écart pour le facteur alcool entre les deux PCS (respectivement 41 % et 40 % des cas), 2 points pour le facteur vitesse (44 % et 46 %) et enfin 3 points pour le facteur stupéfiant (31 % et 28 %). Les **professions intermédiaires**, les **ouvriers** et les **artisans** constituent un autre ensemble cohérent en termes de facteurs : la présence d'alcool (respectivement 25 %, 33 % et 37 %) ou de stupéfiants (13 %, 15 % et 9 %) est quasiment identique au sein de l'ensemble, mais les proportions sont plus faibles que pour le premier groupe. Les **conducteurs professionnels** et les **cadres** forment un troisième groupe, avec des similarités sur la faible présence du facteur alcool (7 % et 14 %), du facteur vitesse (17 % chacun) et de la haute proportion du facteur inattention (24 % et 18 %). Malgré certains points communs avec ce dernier groupe, les **retraités** se distinguent par la présence bien plus importante du facteur malaise, avec 31 % contre 12 % pour les cadres et 10 % pour les conducteurs professionnels.

Les accidents liés au travail

36 % des décès sur la route en 2023 interviennent dans un accident impliquant au moins une personne en trajet lié au travail. 37 % des accidents corporels impliquent au moins une personne en trajet lié au travail.

Evolution de la mortalité en trajet domicile-travail depuis 2010

2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
296	345	295	+ 0,3 %	- 14,2 %

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués en trajet domicile-travail	+ 0,1 %	- 5,2 %
Tués non trajet domicile-travail	- 0,7 %	- 1,9 %
Tous tués	- 0,6 %	- 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.

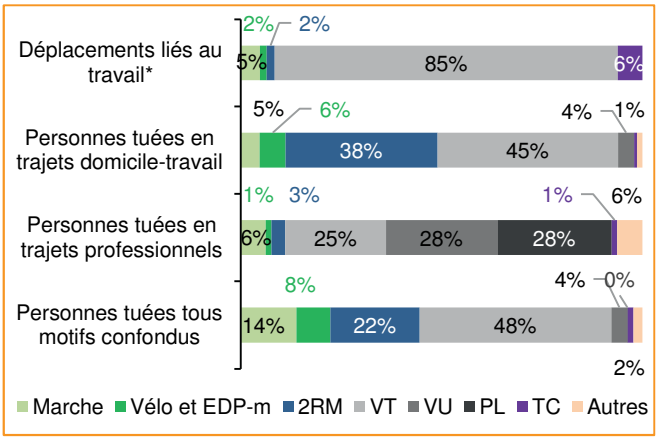
Evolution de la mortalité en trajet professionnel depuis 2010

2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
144	140	111	+ 29,7 %	+ 2,9 %

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués en trajet professionnel	+ 6,7 %	- 4,0 %
Tués non trajet professionnel	- 0,9 %	- 2,2 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

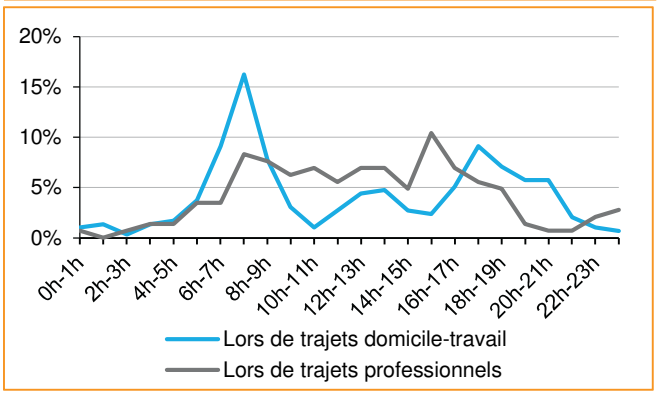
*Lecture : de 2010 à 2019, le nombre de personnes tuées en trajet professionnel a diminué en moyenne de -4 % par an.

Déplacements domicile-travail et personnes tuées par type de trajet, selon le mode



Sources : Fichiers BAAC et EMP 2019[2]
* Données de déplacement en temps de trajet (2019). Pour les TC, seuls les modes routiers sont considérés.

Répartition des personnes tuées dans les accidents liés au travail selon l'heure



En 2023, 1 132 personnes ont été tuées dans un accident lié au travail dont **440 personnes** qui effectuaient un déplacement lié au travail, soit 18 % de la mortalité avec motif de déplacement renseigné :

- **67 % (296) lors d'un trajet domicile-travail** (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail), soit 12 % dont le type de trajet est renseigné ;
- **33 % (144) lors d'un trajet professionnel** (trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle), soit 6 % dont le type de trajet est renseigné.

En extrapolant sur l'ensemble des accidents, on estime que **525 personnes ont été tuées en 2023 dans un accident lié au travail contre 598 en 2022.**

Après une augmentation en 2022, le nombre de personnes tuées dans un trajet domicile-travail a retrouvé le niveau de 2019. Le nombre de personnes tuées lors d'un trajet professionnel observé en 2021 et 2022 se maintient en 2023.

Parmi les salariés couverts par la CNAMTS/MSA[1], en 2022, les personnes tuées sur un trajet domicile-travail ou lors d'un trajet professionnel représentent **30 % des décès dans le cadre du travail**.

Selon le mode de déplacement

Les **deux-roues motorisés** représentent une part importante de la mortalité des trajets domicile-travail : 52 % en agglomération (35 personnes tuées) et 34 % hors agglomération dont autoroutes (77 personnes tuées), ce mode n'étant utilisé que **pour 2 % des temps de trajets liés au travail**[2]. Les motos lourdes représentent 2/3 de ces personnes tuées en 2RM.

Pour les trajets domicile-travail, en agglomération, les **piétons et les cyclistes** sont également fortement touchés (12 % et 7 % des personnes). De plus, 7 usagers ont été tués en 2023 sur un **EDP à moteur**. Les transports en commun représentent 15 % des trajets domicile-travail, mais seulement 2 tués en 2023.

Hors agglomération (dont autoroutes), les personnes tuées en trajet domicile-travail le sont principalement en **véhicule de tourisme** (52 % des cas soit 118 personnes tuées).

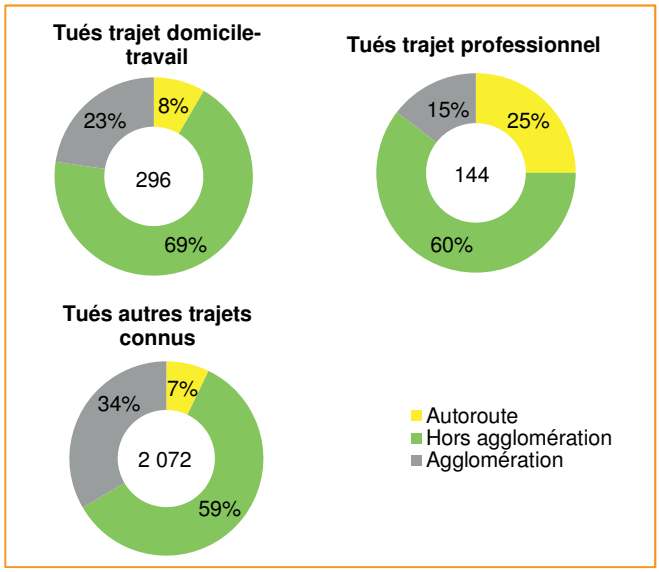
Pour les trajets professionnels, la moitié des 144 personnes tuées l'a été en **poids lourd** (41 personnes) ou en **véhicule utilitaire** (40 personnes).

Selon le jour et l'heure

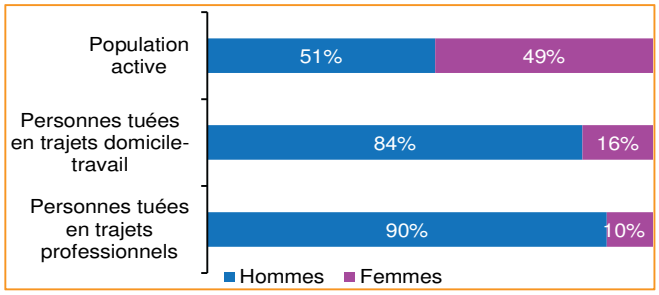
Les décès dans un trajet lié au travail interviennent dans 9 cas sur 10 **en jour ouvré**. Ils se concentrent entre 6h et 9h pour les trajets **domicile-travail** alors qu'ils ont lieu tout au long de la journée pour les **trajets professionnels**.

[1] *L'essentiel du risque routier professionnel*, Ministère du travail, Ministère de l'intérieur, CNAMTS, Mutualité sociale agricole, chiffres clés 2022, juillet 2024. La CNAMTS gère la branche accidents du travail du régime général de la sécurité sociale (industrie, commerce, services).
[2] *Enquête mobilité des personnes 2019, SDES, exploitation ONISR*

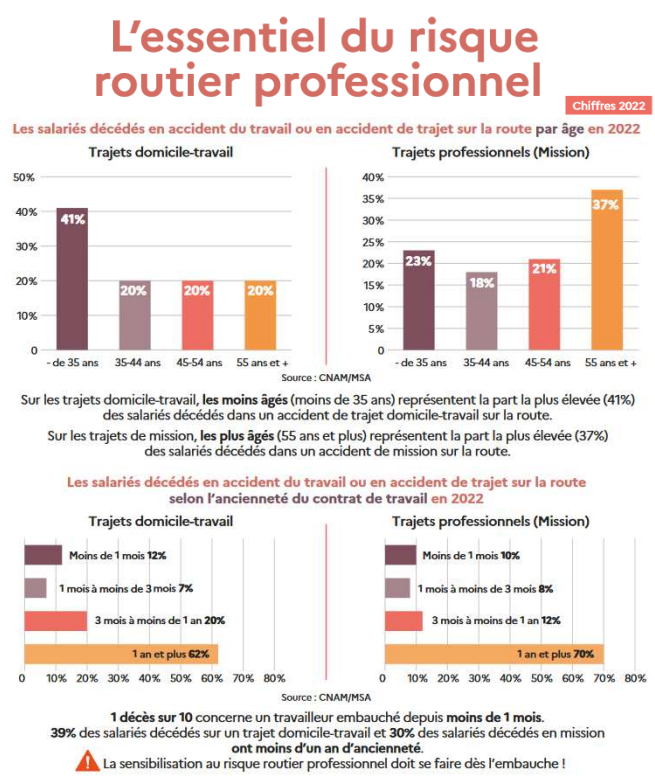
Répartition des décès lors d'un trajet lié au travail et pour les autres motifs de trajet, selon le milieu



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, https://travail-emploi.gouv.fr/sante-au-travail/ressources-utiles/article/risque-routier-professionnel-des-chiffres-cles-pour-sensibiliser-a-la-premiere, chiffres 2022, juillet 2024

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** (25 %) que sur les autres types de trajets (7-8 %). Parmi les 36 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 (88 sur 144) ont entre 35 ans et 64 ans.

Les personnes tuées dans un trajet lié au travail sont **très majoritairement des hommes**. Ils représentent **84 %** des tués lors d'un trajet **domicile-travail** et **90 %** 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 51 % de la population active.

Facteurs d'accidents

Entre 2021 et 2023 dans les accidents mortels, le facteur « **vitesse** » est présent pour 28 % des présumés responsables effectuant un trajet **domicile-travail** (42 % pour les seuls accidents sans tiers). En agglomération, le facteur « **inattention** » est présent dans 22 % des cas.

Le facteur « **inattention** » est présent pour 25 % des présumés responsables effectuant un **trajet professionnel** ; 39 % en agglomération. Pour les accidents sans tiers, le facteur « malaise » intervient dans 30% des cas (52 % en agglomération).

Seuls 2 % des conducteurs en trajet domicile-travail impliqués dans les accidents corporels ont une alcoolémie supérieure à 0,5 g/L et 1 % de ceux en trajets professionnels (contre 7 % pour l'ensemble des conducteurs). Mais un trajet retour du travail, s'il n'est pas direct, n'est plus enregistré comme un trajet domicile-travail, sous-estimant ainsi potentiellement le facteur alcool.

D'après les analyses CNAM/MSA en 2022 (voir ci-contre), 1 décès sur 10 concerne un travailleur embauché depuis moins de 1 mois. 39 % des salariés décédés en trajet domicile-travail et 30 % des salariés décédés en mission ont moins d'un an d'**ancienneté**.

Responsabilité présumée

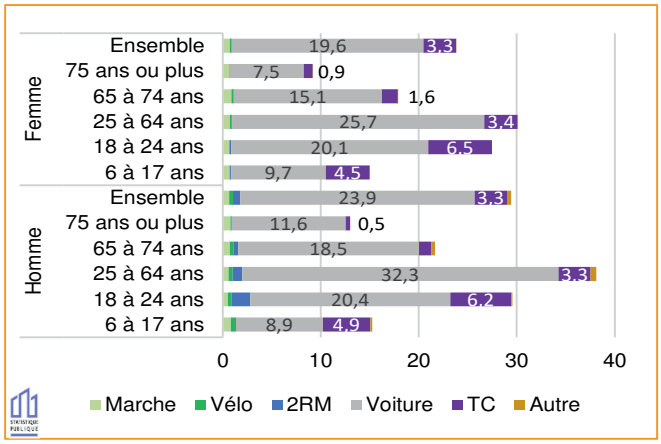
La responsabilité présumée des conducteurs circulant lors d'un trajet domicile-travail est plus faible que celle des autres conducteurs (56 % contre 67 %).

Dans les accidents mortels, les conducteurs en trajet professionnel sont **moins souvent présumés responsables** que les autres conducteurs (45 % contre 70 %).

La mobilité et les déplacements

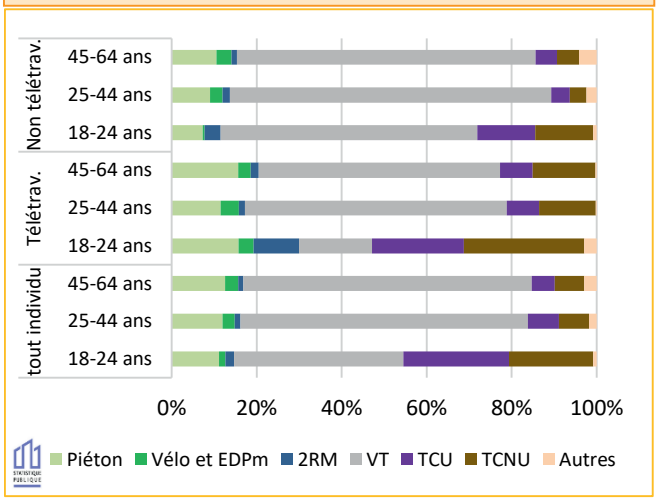
Post-pandémie, la mobilité des Français a retrouvé un niveau semblable à celui de 2019.

Kilomètres parcourus lors des déplacements de moins de 80 km un jour moyen de semaine selon l'âge et le genre (EMP 2019)



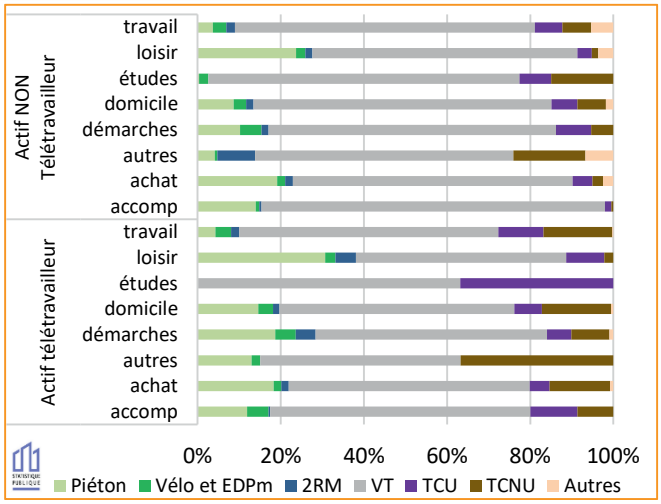
Source : Exploitation CEREMA à partir des données du SDES

Parts modales en durée de déplacement selon l'âge et le mode en 2022 un jour de semaine



Source : résultats Baromob 2022 Ademe - Cerema

Parts modales en durée de déplacement selon le motif et le mode en 2022 un jour de semaine



Source : résultats Baromob 2022 Ademe – Cerema

La mobilité en 2019 selon l'âge et le genre

D'après l'Enquête Mobilité des Personnes[1](EMP), le « budget distance » moyen d'une personne **un jour moyen** de semaine en **mobilité locale** (déplacements réalisés à moins de 80 km du domicile) est de 26,5 km. On observe des distances parcourues souvent plus importantes chez les hommes que chez les femmes, tant dans l'ensemble (29,4 km contre 23,8 km), que selon le mode (23,9 km contre 19,6 km pour les VT) ou la classe d'âge (29,6 km contre 27,5 km pour les 18-24 ans). 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 dans l'ensemble faible.

Mobilité post Covid en 2022

D'après l'enquête Baromob[2] de 2022, du lundi au vendredi (hors vacances), la mobilité des personnes 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 un usage important de la voiture, notamment chez les 65-74 ans et les 75 ans et plus (resp. 79 % et 85 %). À l'inverse, les jeunes de 18-24 ans en ont un usage plus modéré (56 %) et utilisent davantage les TC urbains et non urbains (resp. 14,5 % et 22 %). Les 75 ans et plus se déplacent plus facilement à pied ou à vélo (resp. 11,6 % et 2,2 %). Enfin, même si leur usage global est faible, les 2RM sont surtout utilisés par les 18-24 ans (1,8 %).

Concernant les motifs de déplacement, on observe que le motif « étude » est partagé entre les TC (48 %) et la voiture (49 %). Le motif « loisir » est largement dominé par la voiture (74 %), tout comme « accompagnement » (83 %), avec une part non négligeable des TC (12,4 %), de la marche (9,4 %) et du vélo (1,9 %).

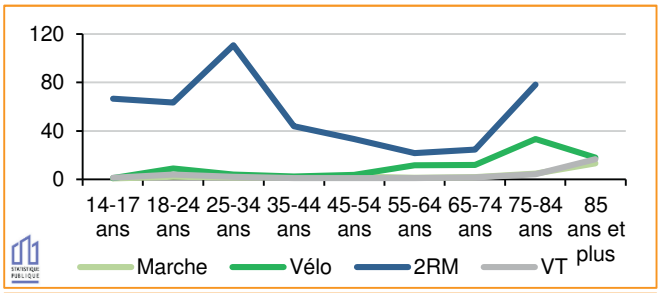
Focus sur le télétravail

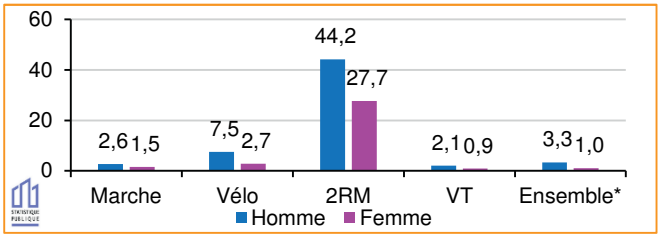
Selon l'enquête Baromob (voir page 168), le télétravail est source d'usages de mobilité contrastés (en durée de déplacement). On constate les plus grandes différences parmi les actifs télétravailleurs et non télétravailleurs de 18-24 ans. L'usage de la voiture pour les premiers est vraiment réduit (17,2 %) tandis que les autres modes sont plus développés (TC : 50,2 %, marche : 15,7 % et 2RM : 10,6 %). Les jeunes non télétravailleurs utilisent surtout la voiture (60 %) et les TC (27,3 %). Quel que soit le motif de déplacement, la voiture est très utilisée, mais chez les actifs télétravailleurs, la marche est plus fréquente, surtout pour les « loisirs », et les TC pour tous les motifs. Les territoires aux métiers plus propices au télétravail sont sans doute mieux irrigués en TC.

[1] Enquête mobilité des personnes, SDES, 2019
[2] Enquête Baromob, 2022, ADEME CEREMA (recueil fév-avril 2022)

Les risques selon l'âge et le mode de déplacement

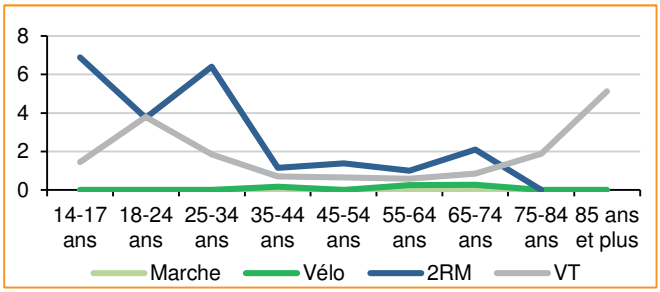
Risque de décéder dans un accident de la circulation rapporté au temps de déplacement (Tués/Md min)

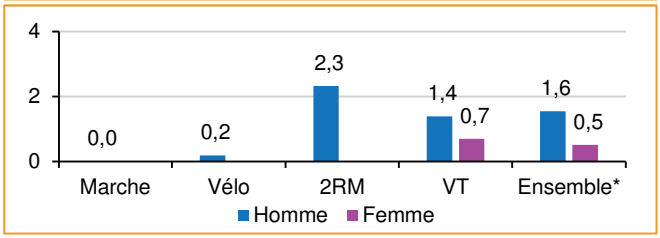




*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC et déplacements 2019

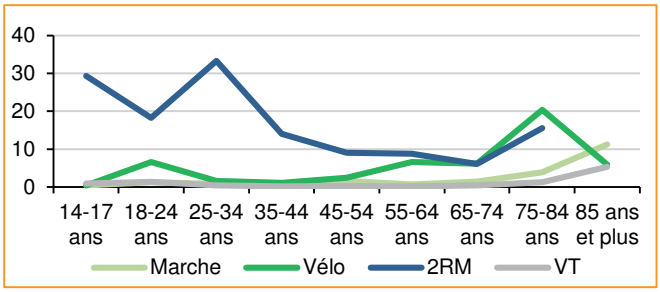
Risque d'être présumé responsable du décès d'un autre usager de la route (tués/Md min) tout en survivant à l'accident

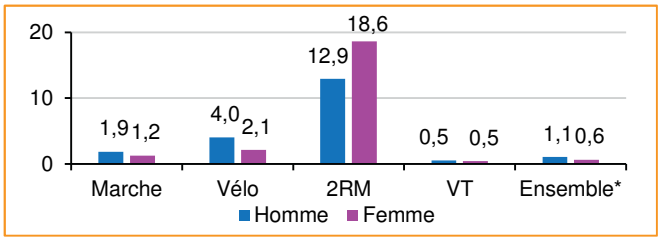




*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC et déplacements 2019
Lecture : les conducteurs hommes de VT sont présumés responsable du décès d'1,4 usager de la route par Md de minutes de circulation.

Risque d'être tué sur la route sans être présumé responsable de son accident (Tués/Md min)





*Tous modes, 5 ans et plus, données BAAC et déplacements 2019

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 de décéder dans un accident rapporté au temps

Les 85 ans et plus représentent la tranche d'âge ayant le plus de risque d'être tué par rapport au temps de déplacement (13,4 tués par milliard de minutes de déplacement soit 6 fois le risque moyen tous âges confondus). Viennent ensuite les 75-84 ans et les 18-24 ans (respectivement 4,7 et 4,2 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**. Le risque vélo est 4 fois plus important que le risque voiture, et augmente fortement à partir de 55 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 de tuer

Le risque d'être présumé responsable du décès d'un autre usager de la route dans un accident mortel tout en y survivant est maximal chez les conducteurs hommes de 2RM (2,3 tués par Md de minutes de circulation). Pour les conducteurs de VT, ce risque de tuer connaît un premier pic chez les 18-24 ans, puis un second nettement plus important pour les 85 ans et plus. Pour les conducteurs de 2RM, ce risque est maximal entre 14 et 34 ans puis diminue avec l'âge. C'est un risque qui concerne **presque exclusivement les conducteurs de véhicules motorisés** et **principalement les hommes**.

Le risque d'être tué sans être présumé responsable

Le risque de décéder dans un accident de la route sans en être présumé responsable est **maximal pour les usagers vulnérables** (13,6 décès par Md de minutes en circulation pour les usagers de 2RM, 3,5 pour les cyclistes et 1,5 pour les piétons). Pour les usagers de 2RM, ce risque est le plus haut entre 14 et 34 ans mais reste élevé après 35 ans. Pour les cyclistes comme pour les piétons, ce risque grandit avec l'âge. Pour les cyclistes il augmente à partir de 55 ans et est maximal entre 75 et 84 ans. Pour les piétons il augmente à partir de 75 ans et est maximal pour les 85 ans et plus.

La circulation routière

Répartition de la circulation par type de véhicule en milliards de véhicules-kilomètres

	1990	2010	2013	2019	2023
Véh. de tourisme (1)	**326,5**	**461,4**	**466,6**	**494,2**	**470,3**
dont thermique	326,5	461,4	462,7	483,3	426,1
dont hybride	-	-	1,5	8,0	32,2
dont GPL	-	-	2,3	1,6	3,2
dont élec. et autres én.	-	-	0,1	1,4	8,8
dont VT et VU étrangers	*16,3*	*28,6*	*30,3*	*34,7*	*33,0*
Véh. utilitaires (1)	**64,7**	**77,7**	**79,0**	**86,8**	**83,9**
dont thermique	64,7	77,7	78,8	86,3	82,4
dont hybride	-	-	0,0	0,1	0,5
dont GPL	-	-	0,2	0,2	0,2
dont élec. et autres én.	-	-	0,1	0,3	0,7
Véhicules lourds	**27,9**	**37,4**	**36,3**	**40,4**	**39,8**
dont poids lourds	25,7	34,5	33,4	37,2	36,6
dont bus et cars	2,2	2,9	3,0	3,2	3,1
dont véh. lourds étrangers	*3,4*	*9,4*	*16,1*	*18,5*	*15,6*
2RM	**6,2**	**11,0**	**11,0**	**11,3**	**10,4**
Ensemble	**425,3**	**587,5**	**593,0**	**632,7**	**604,4**

Parc des véhicules immatriculés en France hors 2RM, en milliers de véhicules

au 1er janvier	1990	2010	2013	2019	2023
Véh. de tourisme	**23 327**	**33 943**	**35 003**	**37 222**	**37 992**
dont thermique	23 327	33 943	34 712	36 461	35 110
dont hybride	-	-	87	490	1 920
dont GPL	-	-	187	149	262
dont élec.et autres én.	-	-	17	123	701
Véh. utilitaires	**4 089**	**5 273**	**5 523**	**6 091**	**6 264**
dont thermique	4 089	5 273	5 493	6 032	6 131
dont hybride	-	-	0	3	26
dont GPL	-	-	19	17	20
dont élec.et autres én.	-	-	11	39	86
Véh. lourds	**600**	**654**	**655**	**685**	**702**
dont poids lourds	536	574	573	597	612
dont bus et cars	64	80	82	88	90
Ensemble (hors 2RM)	**28 016**	**39 870**	**41 181**	**44 430**	**44 958**

Estimation ONISR du parc 2RM (2), en milliers de véhicules

au 1er janvier	2012	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Parc 2RM	**4 139**	**3 713**	**3 746**	**3 506**	**3 826**	**3 780**	**3 594**
dont cyclo	1 066	594	712	736	689	756	611
dont moto légère	1 219	965	937	841	1 071	907	899
dont moto lourde	1 854	2 154	2 098	1 928	2 104	2 117	2 085
part 2RM électrique		**0,8%**	**1,3%**	**1,9%**	**2,3%**	**3,5%**	**3,8%**
dont cyclo		3,9%	5,8%	7,4%	10,3%	13,6%	16,0%
dont moto légère		0,4%	0,7%	1,0%	1,4%	2,6%	3,7%
dont moto lourde		0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%

au 1er janvier	2012	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Parc roulant 2RM	**3 621**	**2 920**	**2 946**	**2 722**	**2 934**	**3 010**	**2 862**
dont cyclo	988	459	523	584	497	569	450
dont moto légère	1 077	670	716	609	732	683	671
dont moto lourde	1 735	1 791	1 707	1 529	1 704	1 758	1 741

Nota : la série relative au parc électrique 2RM a été ré-estimée par l'ONISR en 2024 à partir des immatriculations neuves récentes.

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 2023 du SDES sont provisoires.

Après une hausse importante en 2022 par rapport à l'année 2021 particulière (+ 8,3 %), la circulation connaît une baisse de 1,6 % en 2023, atteignant le chiffre de 604,4 milliards de véhicules-kilomètres. Ce chiffre reste bien en dessous du niveau de 2019, mais demeure en hausse sur 10 ans (+ 1,9 %). Sur cette même période, la taille du parc de véhicules immatriculés (hors 2RM) augmente de 9,2 %.

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 véhicules lourds représentent 7 % de la circulation routière (dont 3 % pour les véhicules lourds étrangers) pour moins de 2 % du parc (hors 2RM).

36 % des kilomètres parcourus par les véhicules le sont sur le réseau routier national et 28 % sur les seules autoroutes, concédées ou non.

En 2023, 45 millions de véhicules (VT, VU, PL, bus et cars, hors 2RM) sont immatriculés en France. Parmi eux, 38 millions, soit 85 %, sont des véhicules de tourisme. Les véhicules utilisant des motorisations alternatives à l'essence et au diesel seuls représentent désormais 7 % du parc total (hors 2RM) contre 0,7 % en 2012 (première année de disponibilité des chiffres) et 8 % du parc des véhicules de tourisme. Ce parc VT a augmenté de 278 % entre 2019 et 2023. Au 1er janvier 2024, 3,8 % des 2RM sont électriques, et même 16 % 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 1er janvier 2012, des évolutions fournies par l'enquête de KANTAR Parc Auto et de l'analyse du fichier des immatriculations françaises (SIV).
(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.

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	2023
Réseau routier national	**Autoroutes, dont :**				**133,0**	**143,3**	**142,7**	**156,5**	**159,9**	**128,9**	**153,6**	**164,3**	**167,2**
	Autoroutes concédées	42,5	54,0	65,8	77,3	84,1	84,3	93,9	97,0	75,8	91,5	98,3	100,8
	Autoroutes interurbaines				21,1	23,4	23,6	25,9	26,3	21,2	24,5	25,2	25,6
	Autoroutes et voies rapide urbaines				34,6	35,8	34,8	36,8	36,6	31,9	37,6	40,8	40,7
	Routes nationales, dont :				**45,7**	**48,1**	**49,1**	**51,4**	**51,4**	**41,0**	**48,1**	**50,2**	**50,5**
	RN interurbaines à caractéristiques autoroutières				22,2	24,8	26,6	28,6	29,2	23,6	28,3	29,6	30,0
	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	20,5
	Ensemble du réseau national	**105,6**	**131,2**	**161,2**	**178,7**	**191,4**	**191,7**	**207,9**	**211,3**	**169,9**	**201,8**	**214,5**	**217,7**
	Autres routes (4)	**319,7**	**342,9**	**366,5**	**389,3**	**396,1**	**401,3**	**415,1**	**421,4**	**348,0**	**365,7**	**399,8**	**386,7**
	Ensemble	**425,3**	**474,1**	**527,7**	**568,0**	**587,5**	**593,0**	**623,0**	**632,7**	**517,9**	**567,5**	**614,3**	**604,4**

Source : Bilan 2023 de la circulation, SDES 2024 et bulletins mensuels et trimestriels des transports, SDES 2024.
Toutes les données de parc et de circulation ont été rebasées de 1990 à 2023.

Les collisions selon le mode de déplacement et le genre

Hommes tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2023

Tués \ Dans une collision avec										Autres	Sans tiers ∅	Total
	0	0	0	0	6	160	41	38	10	23	1	279
	0	3	0	0	3	70	12	10	2	8	83	191
	1	0	0	0	0	17	3	2	2	2	10	37
	0	0	0	2	1	32	8	7	0	3	35	88
	0	0	2	1	17	234	45	32	5	15	214	565
	2	0	0	0	1	239	37	112	11	15	662	1079
	0	0	0	0	0	15	7	36	1	4	54	117
	0	0	0	0	0	2	2	9	0	1	29	43
	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	3
Autres	0	0	0	0	1	7	7	1	0	1	38	55
Total	3	3	2	3	29	777	162	248	31	72	1127	2457

Lecture : 160 hommes piétons ont été tuées dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Femmes tuées selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2023

Tués \ Dans une collision avec										Autres	Sans tiers ∅	Total
	0	0	0	1	7	86	28	22	11	5	0	160
	0	0	0	0	0	13	3	7	0	1	6	30
	0	0	0	0	0	3	1	1	0	0	2	7
	0	0	0	0	0	5	0	1	0	0	1	7
	0	0	0	0	0	17	3	0	0	3	23	46
	0	0	0	0	1	149	27	69	10	6	171	433
	0	0	0	0	0	2	0	2	0	1	3	8
	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Autres	0	0	0	0	0	6	2	1	0	0	6	15
Total	0	0	0	1	8	283	64	104	21	16	213	710

Lecture : 86 femmes piétonnes ont été tuées dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Nombre de présumés responsables d'accident mortel (vivants ou décédés) selon le mode, le genre et l'âge

	Piéton		vélo		EDPm		2RM			VT			VU			PL			TC		Autres		NC			Sous total			Total
	H	F	H	F	H	F	H	F	NC	H	F	NC	H	F	NC	H	F		H	F	H	F	H	F	NC	H	F	NC	
0-13 ans	1	1	2	1	1	1																				4	3		7
14-17 ans	1	1	1	1	1		34	2		4			1								4	3				46	7		53
18-24 ans	14	3	2	3	5		78	6		329	82		38	3		6	1				7	2	1			480	100		580
25-34 ans	25	1	6		6		117	5		246	68		52	5		21	1		4	2	11	2				488	84		572
35-44 ans	15	2	7	1	5	1	92	1		165	60		43	2		43	1		3		10	1	1			384	69		453
45-54 ans	17	3	9		4		73	3		156	44		37	3		34	2		4	1	8	1				342	57		399
55-64 ans	9	3	30	4	3		77	1		115	60		30			28			1		13					306	68		374
65-74 ans	9	6	36	3		1	28			140	43		14			4					12	1				243	54		297
75-84 ans	14	10	24	1			7			116	52		13	1							1					175	64		239
85 ans et +	6	3	9		1					73	27										1	1				90	31		121
NC									1	1		11			1			2							6	1		21	22
Total	111	33	126	14	26	3	506	18	1	1 345	436	11	228	14	1	136	5	2	12	3	67	11	2		6	2 559	537	21	3 117

H : hommes, F : femmes, NC : non connu (conducteurs en fuite non retrouvé)

Nombre de tués non responsables selon le mode et l'âge

	Piéton	vélo		EDPm		2RM		VT		VU		PL		Autres		Sous-total		Total
		cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	cond	pass	
0-13 ans	8	1	0	0	0	0	3	0	29	0	0	0	0	0	1	1	33	42
14-17 ans	6	5	1	1	1	14	5	0	40	0	0	0	0	1	1	21	48	75
18-24 ans	14	4	0	6	1	30	6	17	98	1	0	0	0	1	1	59	106	179
25-34 ans	13	8	0	1	0	29	7	13	45	3	1	0	0	1	2	55	55	123
35-44 ans	17	5	0	4	0	43	4	20	21	5	2	1	2	1	0	79	29	125
45-54 ans	34	11	0	2	0	22	7	20	23	5	5	1	1	2	1	63	37	134
55-64 ans	25	8	0	0	0	29	6	19	26	2	4	2	1	1	1	61	38	124
65-74 ans	45	22	0	1	0	10	1	17	28	1	0	0	0	5	1	56	30	131
75-84 ans	87	14	0	0	0	1	0	15	30	2	7	0	0	2	3	34	40	161
85 ans et +	47	5	0	0	0	1	0	6	21	0	1	0	0	0	1	12	23	82
Total	296	83	1	15	2	179	39	127	361	19	20	4	4	14	12	441	439	1 176

Les accidents des piétons

Un piéton tué sur trois a 75 ans ou plus. 9 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

2023	2022	2019	Évol. 2019-2023	Évol. 2022-2023
439	488	483	- 10,0 %	- 9,1 %

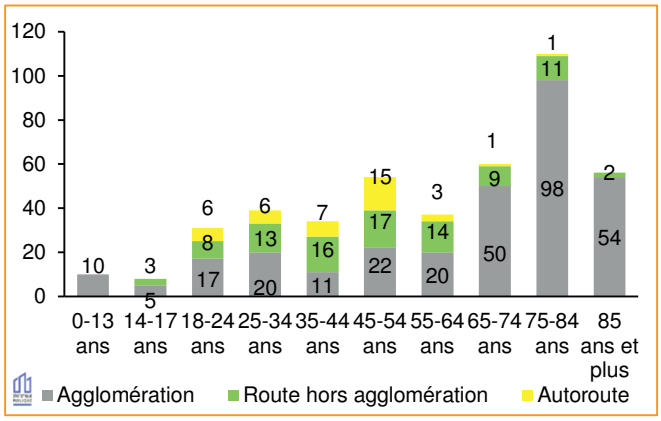
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués piétons	- 2,4 %	0,0 %
Tués non piétons	- 0,3 %	- 2,6 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués non piétons a diminué en moyenne de -2,6 % par an.

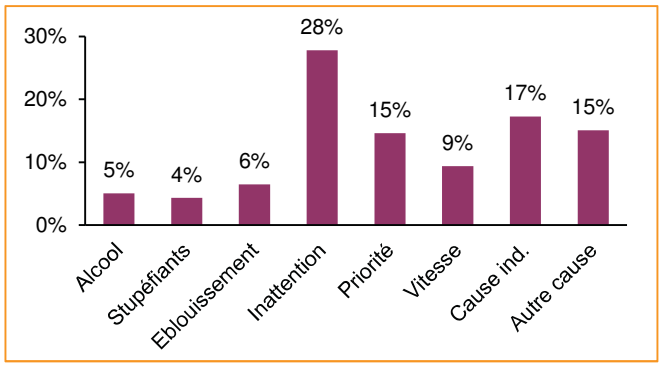
Les engins de déplacement personnel sans moteur (EDPsm) regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skateboards… Au sens du code de la route, ils sont assimilés à des piétons et donc considérés comme tels dans l'ensemble du bilan, et de cette fiche en particulier. 4 utilisateurs d'EDPsm sont décédés en 2023. 3 % des blessés piétons enregistrés dans le BAAC sont en EDPsm.

70% des accidents corporels en EDPsm enregistrés dans le fichier BAAC impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire.
8 piétons non EDPsm ont été blessés dans un accident avec un EDPsm.

Répartition des piétons tués de chaque classe d'âge selon le milieu en 2023



Facteurs liés aux conducteurs présumés responsables d'un accident où un piéton a été tué



En 2023, on estime que 17 000 piétons ont été blessés sur les routes, dont 2 000 gravement (MAIS3+). 439 piétons sont décédés, soit 14 % de la mortalité.

De 2010 à 2019, le nombre annuel de piétons tués est stable (un peu en-dessous de 500, excepté en 2016), alors que le nombre de tués non piétons a baissé de - 2,6 % annuellement entre 2010 et 2019. La part des piétons dans la mortalité est ainsi passée de 12 % en 2010 à 15 % en 2019.

Le risque

En 2019[1], 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 à risques (6,4 tués/Md min) suivis des 18-24 ans (4,2).

Le risque d'être blessé rapporté au temps de déplacement est moindre à pied : 77 blessés piétons par milliard de minutes (167 pour tous les usagers).

Le profil des victimes

Les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne : 51 % des piétons tués ont 65 ans ou plus, pour une part dans la population française de 21 %.

Parmi les 307 **piétons tués en agglomération, 66 % sont des seniors : 50 ont 65-74 ans, 98 ont 75-84 ans et 54 ont 85 ans ou plus.** La **gravité** (nombre de tués pour 100 blessés) des accidents de piétons de 75 ans ou plus est **6 fois** celle des moins de 75 ans.

Parmi les 93 piétons tués sur routes hors agglomération, les trois quarts ont entre **18 et 64 ans**. Sur autoroute, 37 piétons tués sur 39 ont entre 18 et 64 ans (15 sur 39 ont entre 45 et 54 ans). Sur route ou sur autoroute, 82 % des piétons tués sont **des hommes.**

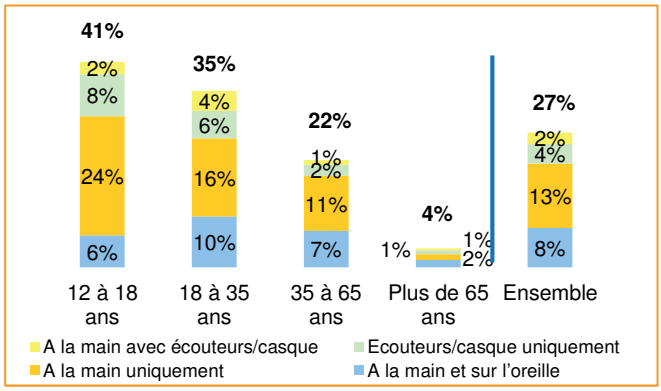
Facteurs comportementaux

Lors des accidents où un piéton est tué, les facteurs d'accidents recensés pour les **conducteurs présumés responsables** de l'accident montrent une prédominance (49 %) des causes liées à une **mauvaise perception du piéton** : **inattention** (28 % des cas), priorité (15 %), éblouissement (6 %).

Lorsque le **piéton** est présumé **responsable** de l'accident mortel (dans lequel il décède en général), les facteurs les plus cités pour les hommes piétons sont l'alcool (34 %), l'inattention (29 %), les stupéfiants (16 %) et le non-respect de la priorité (10 %). Chez les femmes piétons, ce sont l'inattention (55 %), le non-respect de la priorité (19 %), l'alcool (12 %) et les stupéfiants (voir page 126). En agglomération, on observe de manière générale que 4 piétons sur 10 âgés entre 12 et 18 ans traversent en utilisant leur **téléphone**. Cette part diminue avec l'âge (4 % chez les 65 ans et plus[2]).

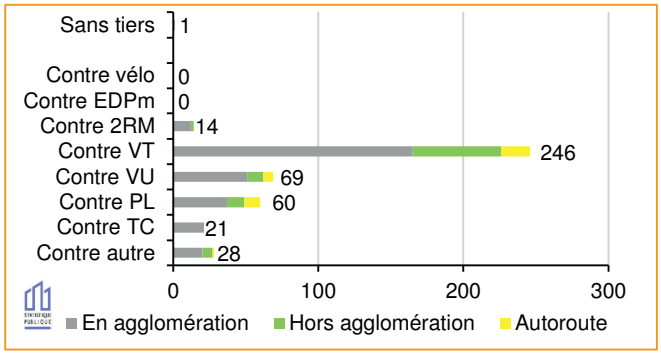
[1] Source : EMP 2019, cf. page 73
[2] *Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2022* (ONISR, 2023)

Taux d'utilisation d'un distracteur par type lors des traversées piétonnes en agglomération selon l'âge



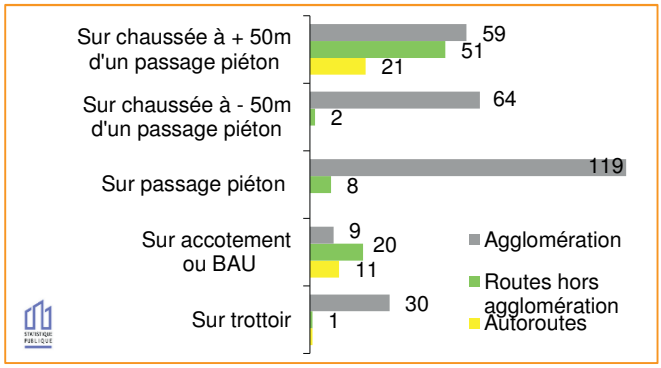
Source : *Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2023* (ONISR, 2024)

Répartition des piétons tués selon le véhicule impliqué et le milieu

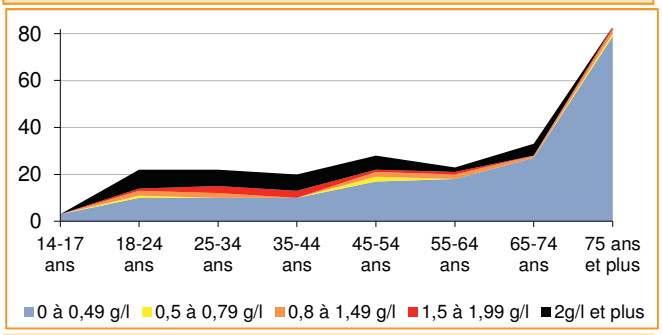


Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC/PL/VU/VT/2RM/EDPm/vélo/autres). Le piéton tué sans tiers correspond ici à un usager d'EDPsm.

Répartition des piétons tués selon la position connue de l'accident et par milieu



Nombre de piétons tués avec alcoolémie connue selon l'âge et le taux d'alcool



En 2023, l'alcoolémie est inconnue pour 46 % des piétons tués (non représentés sur le graphe).

Selon le milieu routier

En 2023, le nombre de piétons tués a diminué par rapport à celui observé en 2022, lequel était en forte hausse par rapport à celui observé durant les deux années de la pandémie. Ce nombre de piétons tués en 2023 est inférieur de 10 % à celui de l'année 2019. Cette baisse s'observe en agglomération (307 tués en 2023 contre 338 en 2019), sur autoroute (39 tués en 2023 contre 47 en 2019) et, dans une moindre mesure, en interurbain (93 tués hors agglomération hors autoroute en 2023 contre 98 en 2019).

En 2023, **70 % des piétons tués et 95 % des piétons blessés se concentrent en agglomération** (contre respectivement 19 % et 55 % pour les autres usagers).

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 route hors agglomération et de 26 sur autoroute (d'après l'estimation des blessés selon la méthodologie ONISR-Université Gustave Eiffel, page 192).

Les configurations d'accidents

En agglomération, la **majorité (54 %)** des piétons tués l'est **contre un véhicule de tourisme et plus d'un tiers (36 %) contre un véhicule lourd VU-PL ou un TC**. 12 piétons sont décédés dans une collision avec un 2RM en agglomération. Aucun piéton n'est décédé lors d'une collision avec un vélo ou un EDPm. Sur les 281 cas pour lesquels l'information est connue, les piétons sont principalement tués **sur la chaussée sur un passage piéton** (119 cas, soit 42 %) **ou à moins de 50 mètres d'un passage piéton** (64 cas, soit 23 %)**.**

Sur les **routes hors agglomération**, 66 % des piétons tués le sont **contre un véhicule de tourisme** et un quart contre un **véhicule lourd** VU-PL. 55 % des piétons tués se déplaçaient sur la chaussée et 22 % étaient sur l'accotement. 79 % des piétons tués sur les routes hors agglomération le sont de nuit.

Sur **autoroutes**, 56 % des piétons tués le sont par un véhicule de tourisme et 46 % par un véhicule lourd, les VU et PL circulant souvent sur la voie la plus à droite, proches de la bande d'arrêt d'urgence, voire parfois la chevauchant. Près d'un tiers des piétons tués étaient sur la bande d'arrêt d'urgence ou l'accotement. Parmi les 39 piétons tués, 30 l'ont été de nuit.

Le facteur alcool chez les piétons

25 % des piétons tués avec alcoolémie connue avaient un taux supérieur à 0,5 g/L. Parmi eux, 58 % avaient une alcoolisation supérieure à 2 g /L. Ces alcoolisations importantes se retrouvent dans tous les milieux : 15 piétons hors agglomération, 12 en agglomération, et 8 sur autoroute. Presque un piéton testé tué sur 2 entre 18 et 44 ans était alcoolisé.

Les accidents à vélo

8 accidents cyclistes sur 10 ont lieu en agglomération mais 6 cyclistes tués sur 10 le sont hors agglomération. 70 % des cyclistes tués ont 55 ans et plus.

En 2023, **29 usagers de Vélo à Assistance Electrique (VAE)** sont décédés (13 % des tués à vélo), soit une réduction de 14 tués par rapport à 2022. La proportion des tués en VAE selon le milieu est similaire aux autres cyclistes. 12 cyclistes tués ont 75 ans ou plus.

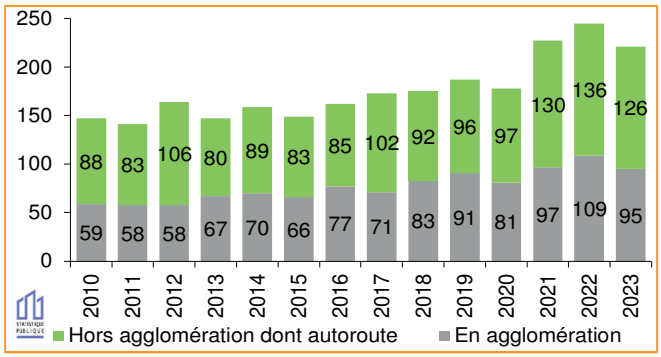
Le nombre de VAE vendus neufs depuis 2015 s'élève à 3,8M. Pour la première fois en 2023, le nombre de ventes est inférieur à celui del'année précédente (- 9 %).

Évolution de la mortalité des cyclistes

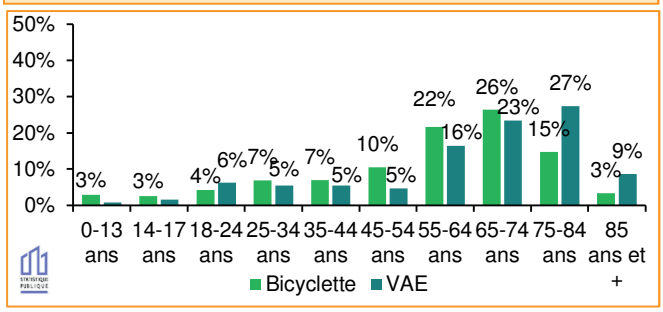
2023	2022	2019	Évol. 2019-2023	Évol. 2022-2023
221	245	187	+ 18,2 %	- 9,8 %
Evolution moyenne annuelle*			2019 à 2023	2010 à 2019
Tués cyclistes			+ 4,3 %	+ 2,7 %
Tués non cyclistes			- 0,9 %	- 2,5 %
Tous tués			- 0,6 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de cyclistes tués a augmenté en moyenne de + 2,7 % par an.

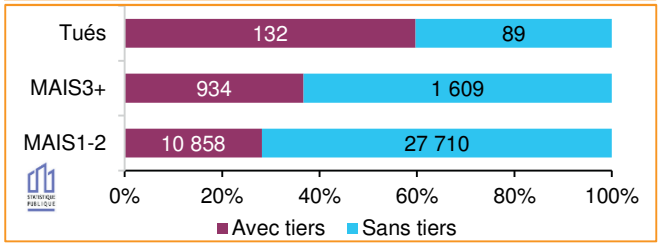
Évolution du nombre de cyclistes tués par an selon le milieu



Poids de la classe d'âge dans la mortalité des cyclistes et des usagers de VAE (2019-2023)



Répartition des victimes cyclistes selon la présence d'un tiers dans l'accident en 2023



En 2023, **221 cyclistes** ont été **tués.** Ce chiffre est en **diminution de - 10 %** par rapport à l'année 2022 (- 24 tués) mais en augmentation de + 18 % par rapport à 2019 (+ 34 tués). Les cyclistes représentent 7 % de la mortalité routière.

On estime que 41 100 cyclistes ont été blessés, 38 600 blessés légers ou modérés (MAIS1-2[1]) et 2 500 blessés graves (MAIS3+). Ce nombre de blessés est en légère baisse (- 3 %) par rapport à 2022. Les cyclistes représentent 16 % des blessés graves tous modes de déplacement, et 20 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident.

Risque

Le **risque de mortalité à vélo** est **4 fois plus important qu'en voiture** (tués ramenés au temps passé) et augmente fortement à partir de 55 ans.

Évolution spécifique selon le milieu

En agglomération, 95 cyclistes ont été tués (- 13%, - 14 tués) et 1 500 blessés graves (- 4 % par rapport à 2022), pour une augmentation de la pratique de + 6 %[2] en milieu urbain. Cependant, l'accidentalité reste en légère augmentation par rapport à 2019 (+ 4 % tués, + 5 % MAIS3+).

Hors agglomération, 126 cyclistes ont été tués (- 7 %, - 10 tués) et 1 050 blessés graves (- 2 %), pour une stagnation de la pratique cycliste en milieu rural. L'accidentalité cycliste reste largement en augmentation par rapport à 2019 (+ 31 % pour les tués, + 18 % pour les MAIS3+).

Les grandes tendances

Bien qu'une évolution plus importante de la mortalité soit observée chez les femmes (+ 30 % contre + 16 % pour les hommes par rapport à 2019), 9 tués sur 10 sont des **hommes**. 87 % des cyclistes tués dont le déplacement est renseigné étaient sur un trajet de loisirs.

Ramenés à leur part dans la population, les **55 ans ou plus** sont **surreprésentés** : ce sont 70 % des tués alors qu'ils représentent 34 % de la population, et 41 % des blessés graves alors que leur part est de 25 % pour les autres modes de déplacement.

L'analyse des Procès Verbaux d'accidents (PV) dans l'étude Cofacy[3] montre une accidentalité sur **aménagement cyclable** (bande, piste, couloir de bus, …) **dans 15 % des cas** (en 2022).

Les **132** cyclistes **tués contre un antagoniste** le sont **principalement contre un véhicule de tourisme** (77 tués), un VU (15 tués) ou un poids lourd (17 tués). Le cycliste est présumé responsable dans un tiers de ces accidents.

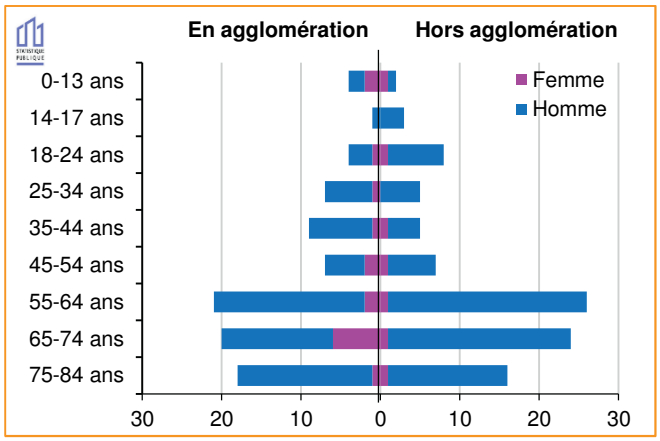
[1] L'échelle AIS des lésions (cf. p. 180)
[2] Vélo et Territoires – *Bulletin Fréquentation n°8 du 12/01/2024*
[3] Etude du Comportement aux Facteurs de l'accident Cycliste – Analyse de 863 PV d'accidents dont 392 mortels de 2019-2022

Facteurs principaux des présumés responsables d'accidents mortels - accidents avec tiers en 2023

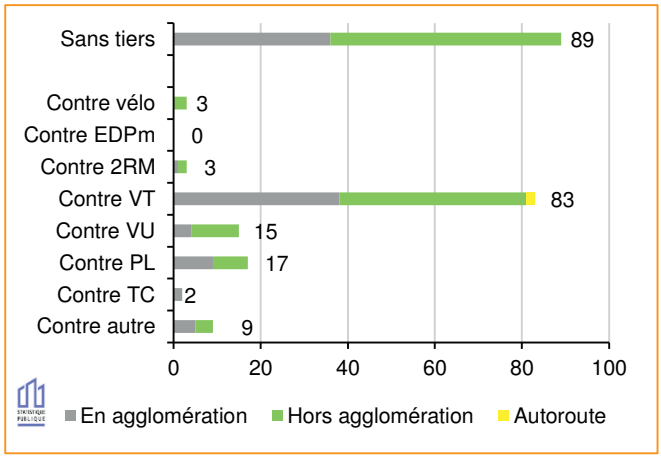
Facteurs	Cyclistes	Antagoniste
Inattention	25%	27%
Vitesse excessive ou inadaptée	9%	23%
Alcool	8%	16%
Priorité	23%	10%
Dépassement dangereux	2%	11%
Eblouissement	0%	11%
Stupéfiant	8%	8%
Téléphone et distracteurs techno.	2%	5%
Non respect des distances de sécurité	0%	3%
Changement de file	13%	1%
Contresens	8%	1%
Somnolence-fatigue	0%	1%
Malaise	4%	0%
Médicaments	0%	0%
Autre cause	19%	6%
Cause indéterminée	8%	13%
Nombre de PR	**53**	**97**

NB : Il peut y avoir plusieurs facteurs par présumé responsable
Lecture : Parmi les 53 cyclistes présumés responsables d'accidents mortels, l'inattention a été relevée pour 13 d'entre eux.

Répartition des cyclistes tués de chaque classe d'âge selon le sexe et le milieu en 2023



Répartition des cyclistes tués selon le véhicule impliqué et le milieu en 2023



Lecture : 83 cyclistes ont été tués lors d'une collision avec une voiture de tourisme
Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autres).

Les facteurs d'accidents

Parmi les **facteurs recensés** chez les **cyclistes** présumés responsables (**PR**) d'accidents mortels **avec tiers** figurent en premier lieu **l'inattention (25 %) et**, le **non-respect de priorité (23 %)**. Chez les **antagonistes PR,** les principaux facteurs sont **l'inattention (27 %) et la vitesse excessive ou inadaptée (23 %)**. La conspicuité du cycliste (sa saillance visuelle) est un enjeu, y compris de jour. 60 % des accidents de l'étude Cocafy présentent un facteur de visibilité.

Cette étude soulève également que dans un tiers des cas, le facteur de non-respect de la priorité, volontaire ou involontaire, est affecté au cycliste.

Concernant les tués sans **tiers**, le principal facteur est le **malaise (63 %).** Les autres facteurs (inattention, alcool, vitesse) sont cités dans moins de 10 % des cas.

Les accidents sans tiers

89 cyclistes (38 %) sont **tués** dans des accidents **sans tiers**. **60 %** de ces accidents ont lieu **hors agglomération** (similaire aux accidents avec tiers).

Les **55 ans ou plus** représentent **80 % de ces tués**. **On estime que 63 % des blessés graves et 72 % des blessés légers ou modérés le sont dans des accidents sans tiers.**

La part du **port du casque parmi les** des cyclistes tués dont l'information est connue **augmente** de 56 % en 2022 à 66 % en 2023. 93 % de ceux dont le trajet est renseigné (83) réalisent **un trajet promenade-loisirs**.

En agglomération

58 % des cyclistes tués en agglomération ne portent **pas le casque**[2] alors que l'étude biomécanique TEVU[1] déclare qu'en cas de collision avec un véhicule roulant à 45 km/h, le risque de fracture crânienne est divisé par trois grâce au port du casque.

Un tiers des accidents ont lieu en intersection. L'étude Cofacy relève a priori un lien entre le type de carrefour et l'ancienneté du permis du conducteur antagoniste (permis de plus de 30 ans : accident en giratoire, permis de moins de 3 ans : priorité à droite).

Hors agglomération

La **mortalité** cycliste est **plus élevée hors agglomération (126 tués)** qu'en agglomération (95 tués). Elle augmente de + 45 % chez les 55 ans ou plus et de + 70 % chez les 65 ans ou plus par rapport 2019.

La moitié des tués l'est entre 10h et 12h ou 14h et 16h.

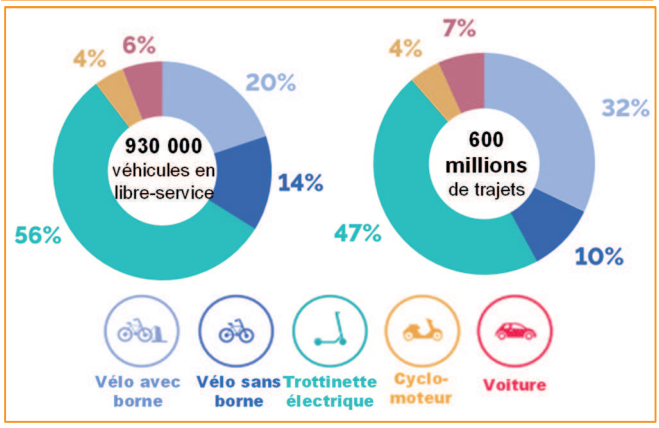
Trois quarts des tués le sont sur une **route gérée par un conseil départemental**. 8 accidents sur 10 ont lieu **hors intersection**.

[1] Tête vulnérable (TEVU), évaluation du risque de traumatisme crânien en situation d'accidents de piétons et cyclistes - *Université de Strasbourg, mai 2017.*
[2] Cf. P.138 « L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm »

L'utilisation des véhicules en libre-service

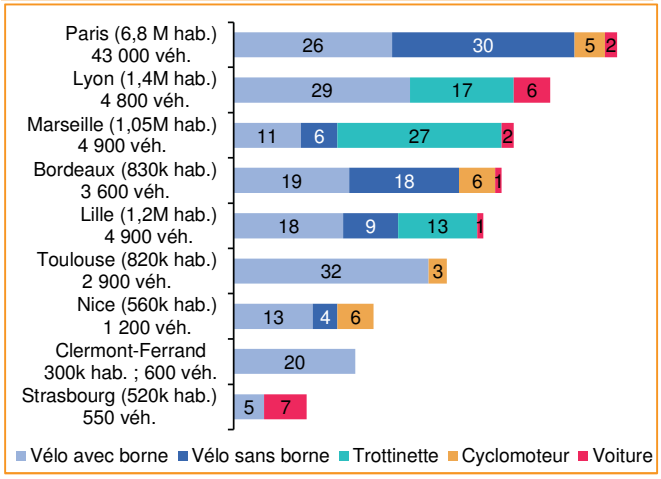
Les flottes de véhicules en libre-service (véhicules partagés) se sont développées rapidement ces dernières années. Les vélos, trottinettes électriques, cyclomoteurs et voitures partagés diversifient l'offre de mobilité.

L'utilisation des véhicules en libre-service (free-floating) en Europe en 2023



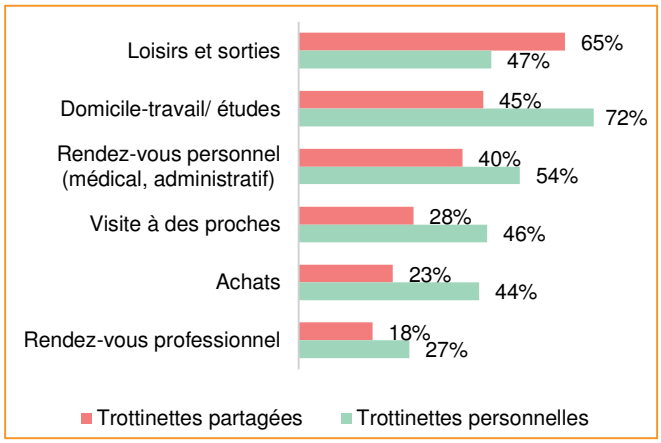
Source : Baromètre annuel 2023 des mobilités partagées, Fluctuo

Nombre de véhicules en libre-service pour 10 000 habitants dans les 9 villes de France du baromètre Fluctuo 2023



Source : Baromètre annuel 2023 des mobilités partagées, Fluctuo

Principaux motifs de déplacement en trottinette partagée vs trottinette personnelle (multi-choix)



Source : Les usages et usagers des trottinettes électriques 2023 en France, 6t (2024)

Panorama européen

D'après le baromètre annuel sur les mobilités partagées de Fluctuo, 2023 marque un tournant : l'usage des trottinettes en libre-service est en net recul par rapport à 2022 mais reste le premier mode en libre-service (47 % des trajets), tandis que la part des vélos en libre-service augmente (42 % des trajets).

Le **nombre de véhicules** en libre-service dans l'Union européenne, la Suisse, la Norvège et le Royaume-Uni a **doublé** entre 2020 et 2023, passant de 450 000 à 930 000. Le **nombre de trajets** a quant à lui été **multiplié par 2,5** pour atteindre 600 millions de trajets en 2023. Entre 2022 et 2023, le nombre de vélos en libre-service a augmenté de + 22 % (augmentation forte sur l'Europe de l'Ouest et du Nord), alors que le nombre de trottinettes n'augmente que de + 1 % (il n'augmente que sur l'Est de l'Europe).

Focus sur la situation en France

Sur la zone France-Benelux, le nombre de **trottinettes** en libre-service **diminue** de - 31 % par rapport à 2022 quand le nombre de **vélos** en libre-service **augmente** de + 13 %. La baisse pour les trottinettes s'explique entre autres par leur interdiction à Paris à partir de septembre 2023. Le nombre de cyclomoteurs partagés baisse de - 16 % et le nombre de voitures augmente de + 5 %.

Le nombre de véhicules en libre-service disponibles pour 10 000 habitants dans 9 villes françaises est mesuré dans le baromètre Fluctuo. Avec une population de 6,8 millions d'habitants, l'agglomération parisienne compte 43 000 véhicules en libre-service au total, soit 26 vélos bornés en stations, 30 vélos sans bornes, 5 cyclomoteurs et 2 voitures en libre-service pour 10 000 habitants.

Les usagers de trottinettes partagées

D'après l'enquête nationale 2023 sur les utilisateurs et usages des trottinettes électriques réalisée par 6t, 63 % des usagers français de trottinettes utilisent des trottinettes en libre-service, 35 % sont personnelles et 2 % ont recours à la location longue durée.

Les usagers de trottinettes partagées sont plutôt **jeunes** (27 ans en moyenne) et vivent majoritairement en **milieu urbain** (71 %). Les trottinettes sont principalement utilisées pour les **loisirs et sorties** (65 %), pour les **trajets domicile-travail** ou **domicile-études** (45 %) ou encore pour rendre visite à des proches (28 %). Les déplacements durent en moyenne **13 minutes** pour une distance de **3,4 km** (contre 18 minutes et 5,3 km pour les trottinettes personnelles).

L'article 41 de la **loi d'orientation des mobilités** (24 décembre 2019) permet aux collectivités d'encadrer les pratiques des opérateurs : nombre de véhicules selon la taille de l'agglomération, géolocalisation des véhicules stationnés, bridage de la vitesse en zone centre.

Les accidents en engin de déplacement personnel motorisé

L'accidentalité des engins de déplacement motorisé (EDPm) est avant tout urbaine et concerne principalement des hommes.

70 % des blessés le sont lors d'une chute sans tiers ni obstacle.

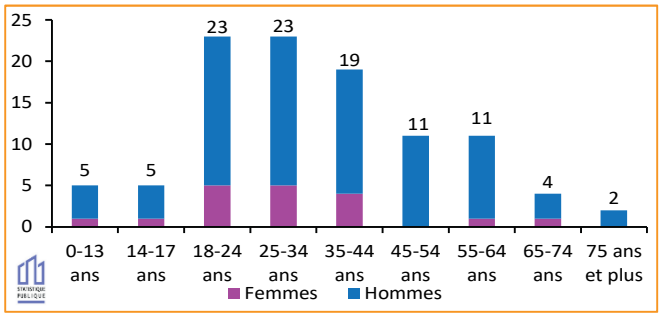
Les engins de déplacement personnel motorisés regroupent les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboards, mono-roues, fauteuils roulants électriques, etc…

Le parc de **trottinettes électriques** personnelles est estimé à 3,8M fin 2023, le parc de trottinettes partagées à 45 000 au 1er septembre 2023 (Smart mobility lab).

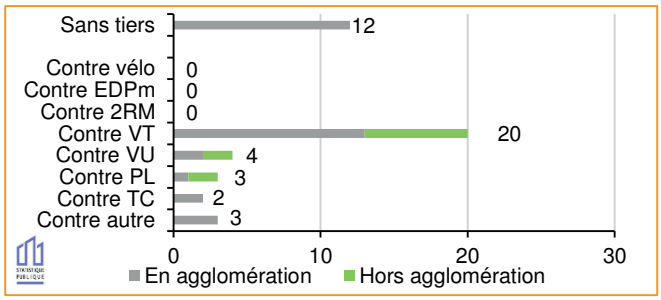
Évolution de la mortalité et du nombre de blessés estimés en EDPm depuis 2019

	2023	2022	2019	évolution 2019-2023
Tués	44	35	10	+ 34
Blessés estimés	17 500	16 000	4 500	+ 13 000

Nombre d'usagers d'EDP motorisé tués selon l'âge et le sexe sur 3 ans (2021-2023)

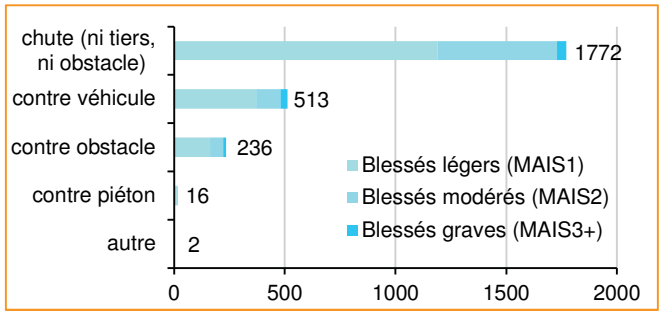


Nombre d'usagers d'EDP motorisé tués selon le type de collision et le milieu routier (2023)



Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autres).

Nombre de victimes d'EDPm selon le type d'accident – Registre du Rhône 2017-2021



En 2023, **44 personnes sont décédées en** EDPm. Ces usagers représentent 1 % de la mortalité routière et 4 % des blessés graves. On estime que cette année, 17 500 personnes se sont blessées en EDPm dont 650 gravement, soit une augmentation modérée par rapport à 2022 (+ 5%). Pour la première fois en 2023, les ventes de trottinettes électriques neuves sont en retrait par rapport à 2022 (- 11 %). Dans 86 % des accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre (FO) impliquant un EDPm, la victime est l'utilisateur d'EDPm. **Deux cyclomotoristes ont été tués** lors d'un conflit avec un EDPm. Parmi **les 103 tués en EDPm** sur la période 2021 à 2023, **4 le sont en fauteuil roulant électrique**.

Le groupe de recherche TRAUMABASE estime que 37 % des usagers de trottinettes électriques admis en trauma center entre 2019 et 2022 ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/L[1].

Selon l'âge et le sexe

Sur 2021-2023**, 83 % des tués en EDPm sont des hommes** et **45 % des tués en EDPm sont âgés de 18 à 34 ans.** Le **risque pour les 35 ans et plus** est plus élevé que pour les plus jeunes : 25 % des usagers d'EDPm en agglomération[2] ont 35 ans et plus, alors qu'ils représentent 53 % des tués.

Selon le lieu

La circulation en EDPm étant très restreinte hors agglomérations, les victimes en EDPm enregistrés par les FO sont d'abord **en agglomération (**77 % des décès et 97 % des blessés). L'accidentalité en EDPm s'étend désormais **à la totalité du territoire** : la moitié des départements français a enregistré au moins un tué en EDPm. Les FO n'ont enregistré aucun accident EDPm dans l'Aveyron, le Lot et la Lozère.

Selon le moment

A la différence de la mortalité cycliste, une part importante des tués en EDPm l'est en **période nocturne** (59 des 103 tués en EDPm).

Collisions et accidents seuls

Parmi les 103 usagers d'EDPm tués sur 2021-2023**, 41 l'ont été dans une collision contre une voiture et dans 28 cas dans un accident sans tiers**. Parmi les accidents mortels avec tiers, l'EDPm circule sans manœuvre particulière dans 40 % des cas et traverse la chaussée dans 20 % des cas. D'après le Registre des victimes des hôpitaux du Rhône, **70 % des blessés en EDPm le sont lors d'une chute** sans tiers, ni obstacle. Ces accidents ont la même gravité que les autres accidents d'EDPm.

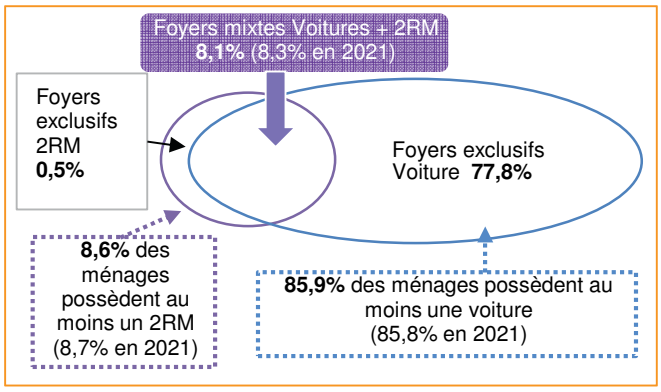
[1] Source : https://jamanetwork.com/journals/jamanetworkopen/fullarticle/2806716?utm_campaign=articlePDF&utm_medium=articlePDFlink&utm_source=articlePDF&utm_content=jamanetworkopen.2023.20960

[2] Source : article https://www.cerema.fr/fr/actualites/trottinettes-electriques-velo-jeunes

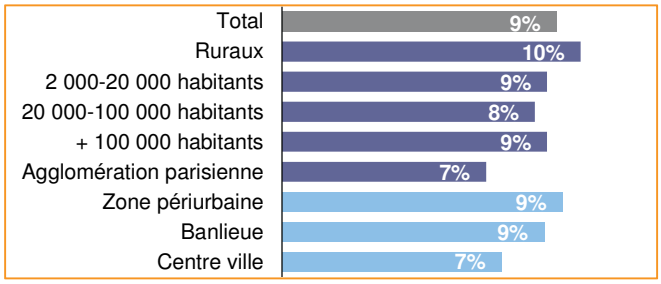
Le parc deux-roues motorisés des ménages

En 2022, le parc 2RM diminue légèrement par rapport à 2021.

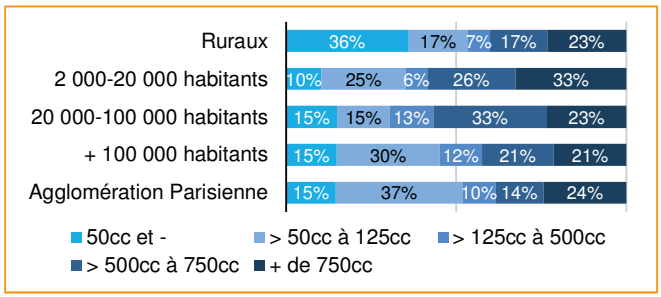
Mixité du parc 2RM et des véhicules légers des ménages (%) en 2022



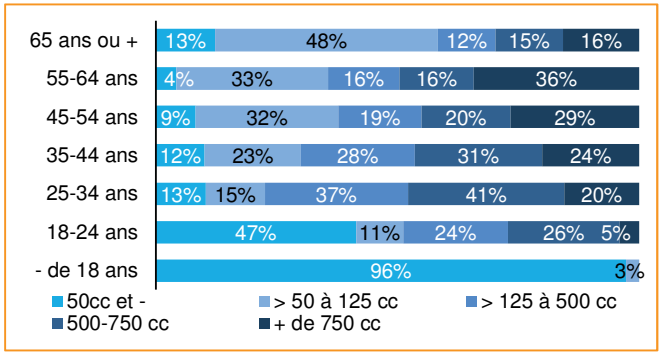
Taux d'équipement en 2RM des ménages selon la taille de l'agglomération



Répartition du parc 2RM selon la cylindrée et la taille de l'agglomération



Répartition du parc 2RM selon la cylindrée et 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 2023 (parc 2022) a été réalisée de février à avril 2023 sur un panel de 10 000 foyers de la population française, avec un échantillon renforcé en 2RM pour la pertinence des analyses.

Parc et taux d'équipement en 2RM

En 2022, le parc de 2RM est estimé à moins de 3 millions de véhicules, un chiffre qui reste stable depuis une dizaine d'années, et 8,6 % des ménages sont équipés d'au moins un deux-roues motorisé.

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 0,5 % en 2022. Les foyers mixtes (voiture + 2RM) représentent quant à eux 8,1% de l'ensemble des foyers.

Le taux d'équipement en 2RM augmente avec le revenu annuel du foyer. Quand il est supérieur à 38 000 € par an, le taux d'équipement monte jusqu'à 14 % alors qu'il est situé entre 4 et 5 % pour les foyers dont les revenus sont inférieurs à 11 000 € par an.

Par ailleurs, plus la taille de l'agglomération est importante, moins le taux d'équipement en 2RM l'est (10 % d'équipement en milieu rural contre 7 % dans l'agglomération parisienne).

La part de 2RM **électriques** continue de progresser au sein du parc 2RM, doublant presque par rapport à 2021. Elle s'établit à 2,7 % en 2022 (1,4 % en 2021).

Caractéristiques du parc 2RM

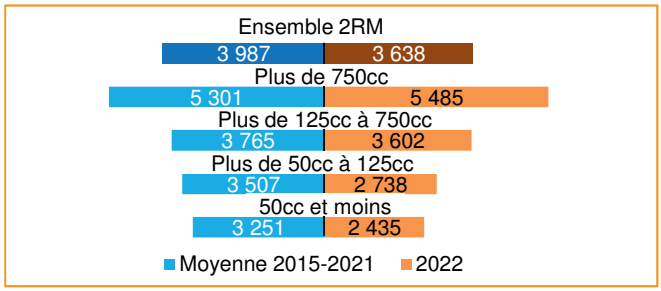
Les motocyclettes lourdes (plus de 125 cm³) représentent plus de la moitié du parc en 2022, et les 2RM de plus de 500cc en représentent à elles seules 46 %. La part des cyclomoteurs (moins de 50 cm³) dans le parc augmente par rapport à l'année dernière tandis que celle des motocyclettes légères (50 à 125 cm³) baisse.

L'âge moyen du parc 2RM tend à augmenter et atteint 12,9 ans en 2022 (contre 12,2 en 2020), dû au vieillissement des motocyclettes lourdes (12,3 ans), majoritaires dans le parc. Le parc cyclomoteurs (12,9 ans) et motocyclettes légères (14,5 ans) semble se renouveler.

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 (36 % en zone rurale contre 15 % en agglomération parisienne). À l'inverse, les motos légères sont plus représentées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (30 %).

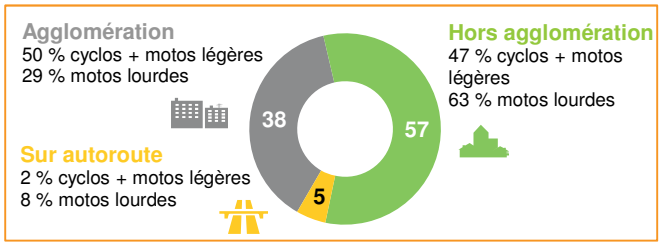
Les 18-24 ans en 2RM roulent très largement en cyclomoteur (47 %). Parmi les 25-64 ans, la part des 500cc-750cc diminue avec l'âge (41 % des 25-34 ans puis 16 % chez les 55-64 ans) pour laisser la place à des motocyclettes de plus de 750cc (respectivement 20 % et 36 %). Les 65 ans et plus privilégient le cyclomoteur ou la motocyclette légère pour 61 % d'entre eux.

Kilométrage moyen parcouru par le parc roulant* de 2RM selon la cylindrée et la période

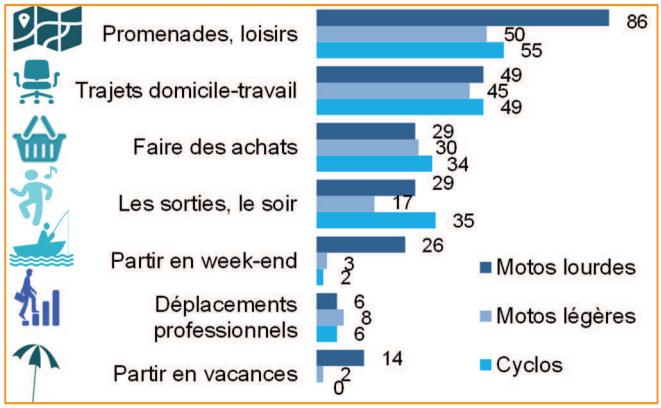


*Moyennes excluant les 0 km

Répartition des kilomètres parcourus par les utilisateurs principaux (%)

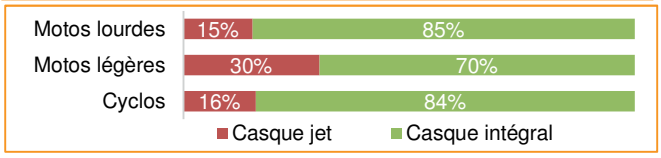


Motifs d'utilisation selon la catégorie de 2RM (en % des répondants*)

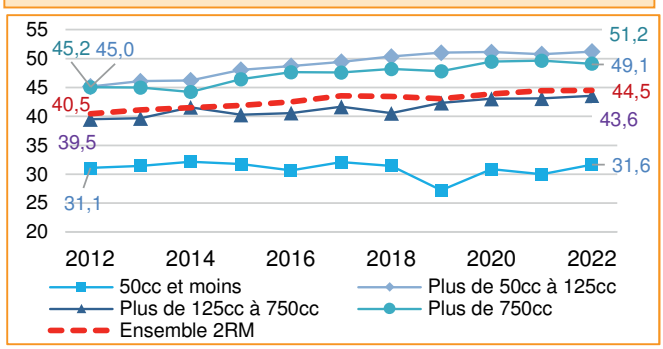


*Question : « Généralement, pour quel(s) type(s) de déplacements ce 2RM est-il utilisé ? »

Type de casque porté par l'usager 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, 2023.

Usage des 2RM

Le kilométrage moyen d'un 2RM du parc roulant a été de 3 638 km en 2022 contre 3 987 km sur les années 2015-2021. Les kilométrages parcourus ont donc diminué, surtout pour les cylindrées inférieures à 125cc.

Le parc dormant (non roulant) représente en moyenne 19 % des 2RM, légèrement en baisse par rapport à l'année dernière. Parmi eux, la baisse en 2021 de la proportion de ceux en état de marche se confirme du fait de la levée des restrictions liées à la crise sanitaire. Concernant le parc 2RM roulant, la moitié est utilisée uniquement à la belle saison.

La répartition des kilomètres parcourus selon le milieu n'a pas connu d'évolution importante en 2022. Les 2RM sont davantage utilisés sur routes hors agglomération et voies rapides ou express (57 %), surtout pour les motocyclettes lourdes. Les kilomètres parcourus en agglomération (38 %) le sont surtout par des cyclomoteurs et des motocyclettes légères. L'utilisation sur autoroute (5 %) reste marginale.

Les motifs d'utilisation du 2RM restent également similaires à ceux qui étaient observés les années précédentes et sont très liés à la catégorie de cylindrée. La différence est notamment marquée dans l'usage de la motocyclette lourde, très utilisée pour le motif promenade ou loisirs (86 % contre 50 % pour les motocyclettes légères, et 55 % pour les cyclomoteurs), et pour les départs en week-end (respectivement 26 %, 3 % et 2 %).

En 2022, le port du casque est quasi-généralisé en France (cf. Observatoire des comportements 2022). L'utilisation du casque intégral est à la hausse, notamment pour les cyclomoteurs (84 % contre 70 % en 2021) et motocyclettes légères (70 % contre 66 % en 2021). Ces conducteurs utilisent un blouson adapté à la pratique plus souvent qu'en 2021.

Profil des utilisateurs de 2RM

Les utilisateurs de 2RM sont principalement des hommes (87 % des utilisateurs principaux). Les femmes possèdent de manière générale des 2RM moins puissants que ceux des hommes (66 % de 125 cm³ ou moins, contre 41 % pour les hommes).

L'âge moyen des conducteurs de 2RM connaît une tendance à la hausse depuis 10 ans (+ 4 ans par rapport à 2012). L'âge moyen des utilisateurs principaux de motocyclettes légères est le plus élevé (51,2 ans en moyenne). Le plus bas est celui des utilisateurs principaux de cyclomoteurs (31,6 ans). Les moins de 18 ans représentent 7 % des utilisateurs principaux de 2RM, mais 33 % des utilisateurs principaux de cyclomoteurs. La proportion des plus de 55 ans parmi les utilisateurs de cyclomoteurs augmente (13 % contre 7 % en 2021).

Parmi les personnes ayant suivi la formation ou disposant du permis moto, 43 % 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, 34 % des blessés graves. 92 % des usagers tués en 2RM sont des hommes.

Dans 39 % des cas, le décès intervient dans une collision sans tiers.

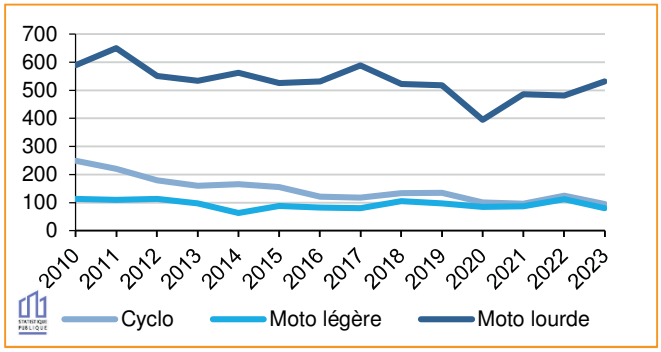
Evolution de la mortalité des 2RM depuis 2010

	2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
2RM	706	718	749	- 5,7 %	- 1,7 %
Cyclo	95	124	134	- 29,1 %	- 23,4 %
Moto	611	594	615	- 0,7 %	+ 2,9 %

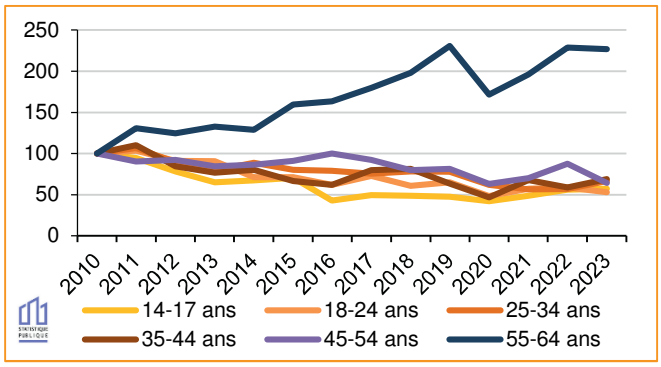
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués 2RM	- 1,5 %	- 2,6 %
Tués non 2RM	- 0,3 %	- 2,2 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

*Lecture : de 2010 à 2019, le nombre de tués en 2RM a diminué en moyenne de -2,6 % par an.

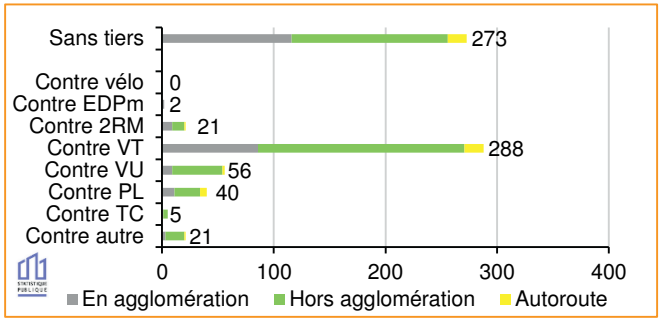
Évolution depuis 2010 du nombre d'usagers de 2RM tués par an selon le type d'engin



Evolution du nombre d'usagers de 2RM tués en fonction de l'âge (base 100 en 2010)



Répartition des usagers de 2RM tués en 2023 selon le type de conflit



Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autres).

En 2023, 706 usagers de 2RM ont été tués. Trois quart de ces tués circulaient sur des motos lourdes (plus de 125 cm^3). Les 2RM représentent 22 % de la mortalité routière, 34 % des blessés graves estimés et 39 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident.

Entre 2019 et 2023, le nombre d'usagers de cyclomoteur tués a baissé de - 29 %. Sur cette période, le nombre de tués en moto est stable (- 0,7%) alors que le nombre de tués hors 2RM a diminué de - 14%.

Selon l'âge et le genre

Pour les cyclomotoristes, les tranches d'âge 14-17 ans et 18-24 ans sont les plus touchées avec respectivement 37 et 14 personnes tuées.

Pour les motocyclistes, la tranche d'âge 18-24 ans est 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 15 % et 23 %.

Entre 2010 et 2023, le nombre de tués de 18-24 ans en 2RM baisse de 208 à 110. Le nombre de tués de 55-64 ans augmente de 49 à 111, avec surtout l'usage de motos lourdes et un retour à la pratique après une longue interruption.

92 % des usagers tués en 2RM sont des hommes. Cette part est de 75 % pour les autres usagers tués (hors piétons).

Selon les types de conflit

En 2023, **39 % des usagers de 2RM tués,** 43 % des blessés graves et 58 % des blessés légers (estimation) l'ont été dans **un accident sans tiers impliqué.**

59 usagers de 2RM (8 %) ont été tués alors que leur véhicule a heurté un arbre ou un poteau (20 % pour les autres usagers tués) et 59 (8 %) une glissière (7 % pour les autres usagers tués).

Equipements de protection

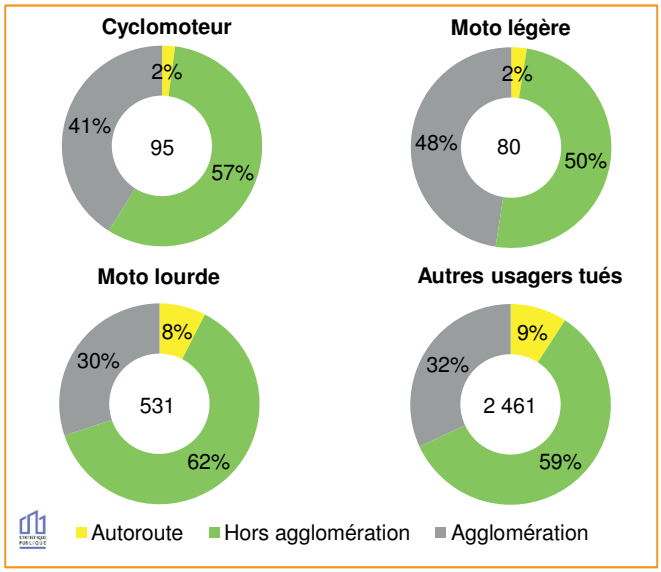
Le non-port d'équipements de protection d'un motocycliste (casque, gants, bottes, etc.) est un facteur aggravant, y compris à faible vitesse. L'absence du casque concerne 26 usagers de 2RM tués (4 % des usagers de 2RM tués), dont 19 en agglomération (8 % des usagers de 2RM tués en agglomération).

Responsabilité présumée et permis

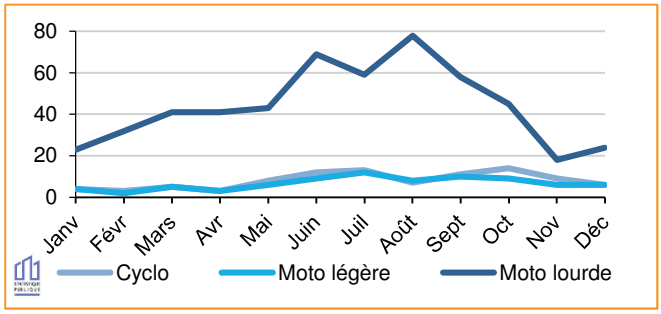
En 2023, 71 % des conducteurs de 2RM sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués. Cette part est de 81 % pour les autres conducteurs.

En 2023, 21 % des conducteurs tués en moto de plus de 125 cm^3 sont des novices (moins de deux ans de permis), pour 13 % chez les automobilistes tués.

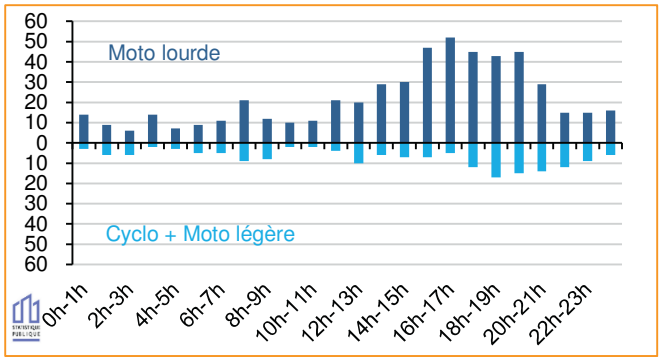
Répartition des usagers de 2RM tués en 2023 selon le milieu routier



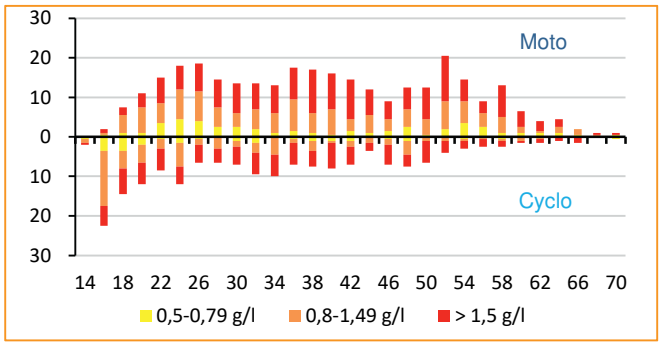
Répartition des usagers de 2RM tués en 2023 selon le mois



Répartition des usagers de 2RM tués en 2023 selon l'heure



Nombre de conducteurs de 2RM positifs à l'alcool impliqués dans les accidents corporels en 2023 selon leur âge et leur taux d'alcool



Selon le milieu routier

Les usagers de moto lourde sont plus souvent tués hors agglomération (331 tués, soit 62 %) que les usagers hors 2RM (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, 27 % des motocyclistes tués le sont en intersection, contre 13 % pour les autres usagers.

Les motocyclistes décèdent plus souvent en courbe que les autres usagers (38 % des cas contre 30 %). Hors agglomération, la part des décès en courbe s'élève à 43 %.

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 véhicules est liée à la météo**. Cette saisonnalité marquée ne s'observe ni pour les motos légères ni pour les cyclomoteurs. En 2023, 82 % des usagers de moto lourde tués l'ont été entre mars et octobre.

39 % des décès d'usagers de 2RM sont survenus le week-end ou un jour férié (31 % 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 aussi un petit pic entre 7h et 8h. En cyclo ou moto légère, la mortalité est surtout concentrée en soirée.

Selon le type de trajet

73 % des conducteurs de moto lourdes tués effectuaient un trajet de type loisir, 15 % un trajet domicile-travail. 66 % des conducteurs tués en cyclo ou moto légère étaient en trajet de loisir mais respectivement 28 % et 25 % en domicile-travail.

Les facteurs d'accidents

Entre 2021 et 2023, le facteur vitesse pour le conducteur d'une moto lourde présumé responsable d'un accident mortel est prépondérant : il est présent dans 41 % des cas. Pour les autres 2RM, le facteur alcool est très présent (27 % des cas pour les cyclomoteurs et 22 % pour les motos légères).

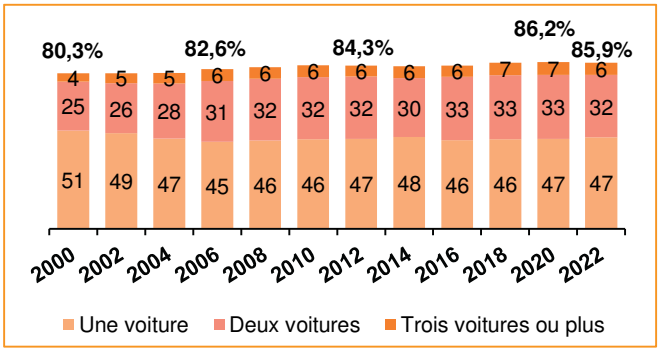
En 2023, 128 conducteurs de 2RM impliqués dans un accident mortel et dont le taux d'alcool est connu présentent une alcoolémie supérieure au taux légal, soit 23 % des conducteurs pour les motos et 37 % pour les cyclos. **Parmi ces 128 conducteurs alcoolisés, 110 dépassent le taux délictuel (0,8 g/L).**

Le nombre de conducteurs de 2RM alcoolisés impliqués dans les accidents corporels varie peu avec l'âge entre 18 et 54 ans. Lorsqu'un conducteur de 2RM âgé entre 25 et 64 ans est alcoolisé, dans plus de la moitié des cas le taux dépasse 1,5 g/L ; contre 43 % pour les 18-24 ans et 25 % pour les 14-17 ans.

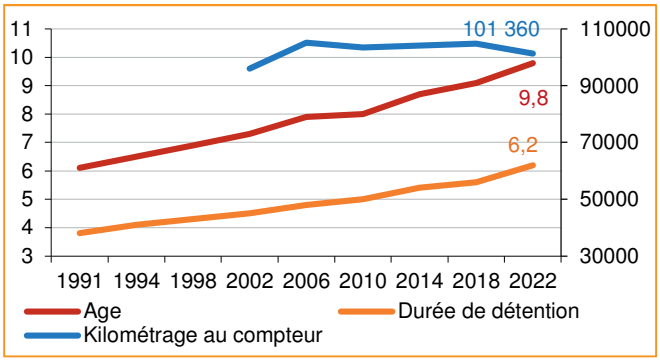
Le parc automobile des ménages

En 2022, le taux de motorisation des ménages reste stable par rapport à celui des années précédentes.

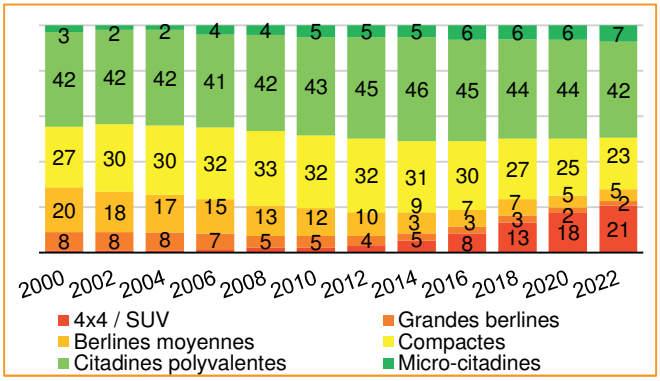
Part des foyers (%) possédant une ou plusieurs voitures selon l'année



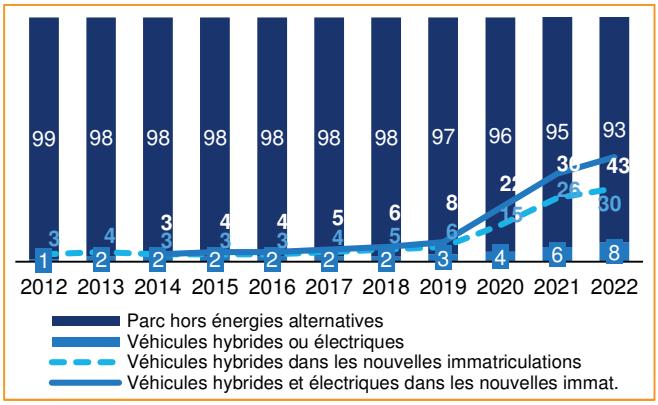
Évolution de l'âge, de la durée de détention (années), et du kilométrage au compteur moyen du parc automobile des ménages



Poids des niveaux de gammes dans le parc VT (%)



Poids des voitures hybrides et électriques (%)



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2023.

Mise en place par Kantar, « Parc Auto » est l'étude annuelle de référence depuis plus de 30 ans sur le parc automobile des ménages français. L'édition 2023 a été menée via deux questionnaires (« Votre foyer et l'automobile » et « Vous et l'automobile »), auprès de 10 000 foyers représentatifs de la population française, en début d'année 2023 (parc 2022).

Taux de motorisation des ménages

En 2022, le taux de motorisation des ménages est estimé à 85,9 %. Ce taux est stable par rapport à 2021 (+ 0,1 point), avec toutefois une légère baisse de la proportion de foyers multi-motorisés (- 0,5 point)

La motorisation est plus importante pour les foyers dont les revenus sont les plus élevés. En 2022, le taux est de 94% dans les foyers dont le revenu annuel est supérieur à 38 000 € par an contre 56,4 % dans les foyers pour lesquels il est inférieur à 7 500 €.

Le taux de multi-motorisation est plus important en milieu rural qu'en agglomération : la multi-motorisation représente 31,1 % des foyers dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants contre 58,9 % dans les territoires ruraux.

Pour les foyers non-motorisés, les raisons évoquées demeurent essentiellement la non possession du permis de conduire et l'absence de réel besoin. Le taux de foyers non-motorisés est de 14,1 %.

Caractéristiques des véhicules

L'âge moyen du parc continue d'augmenter et est de 9,8 ans en 2022. Le vieillissement du parc se traduit notamment par une part plus importante des véhicules de plus de 10 ans (37,3 %). La durée de détention moyenne augmente (6,2 ans), de même que le kilométrage moyen au compteur (101 360 km).

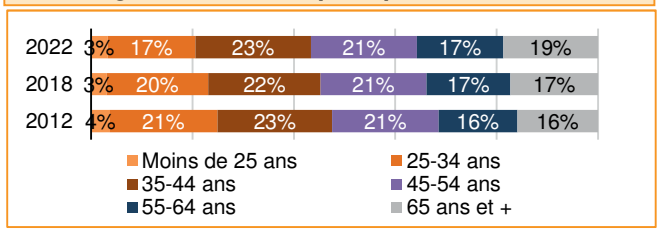
Les véhicules d'occasion représentent toujours une part majoritaire du parc (59,6 %). Parmi les véhicules achetés en 2022, 63,2 % étaient des occasions.

Parmi les niveaux de gamme, la part du segment 4x4 / SUV (*Sport Utility Vehicle*) continue sa progression en 2022 (+ 2 points). Son poids dans le parc est passé de 8 % à 21 % en 10 ans, au détriment des berlines moyennes, des monospaces compacts, des citadines polyvalentes et des grandes berlines (cf. étude SUV p.174).

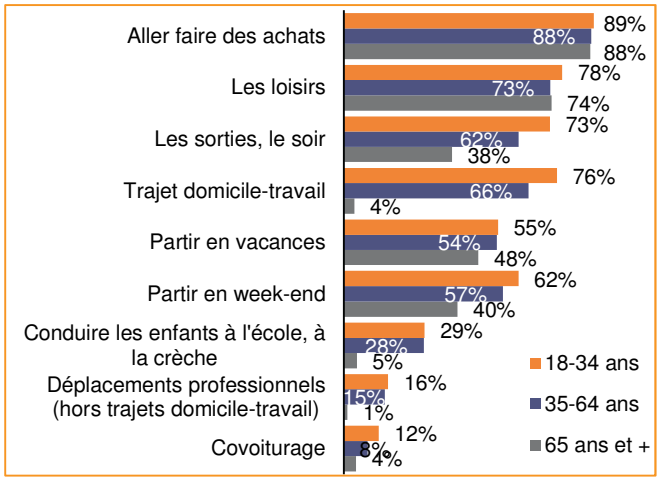
Les énergies alternatives continuent de prendre de plus en plus d'importance : ce sont 43 % des véhicules nouvellement immatriculés en 2022. Leur poids au sein du parc progresse en conséquence pour atteindre 8 % (1 % en hybride rechargeable, 4 % en hybride non rechargeable et 2 % en 100 % électrique). Le poids du diesel poursuit son déclin, représentant désormais 16 % des nouvelles immatriculations, et 47 % des véhicules au sein du parc.

Les marques françaises restent majoritaires dans le parc automobile français (60 %), malgré une baisse de 6 points en 10 ans.

Répartition des kilomètres parcourus par les véhicules selon l'âge de l'utilisateur principal

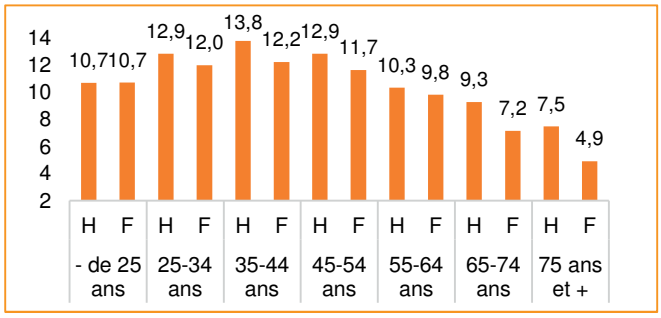


Motifs d'utilisation en 2022 selon la classe d'âge (en % des répondants*)

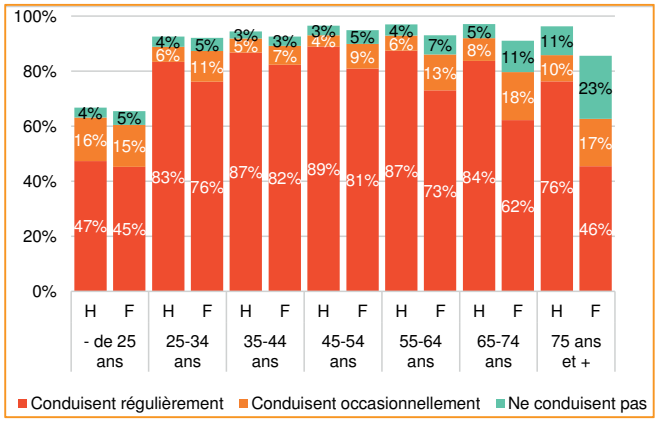


*Question : « Cette voiture est-elle utilisée pour ? »

Kilométrage moyen annuel parcouru par les véhicules selon le sexe (H/F) et l'âge de l'utilisateur principal, en milliers de kilomètres



Fréquence de conduite selon la tranche d'âge et le sexe parmi les individus possesseurs du permis de conduire



Source : Enquête Parc auto, Kantar, 2023.

Comportements d'utilisation

Le kilométrage annuel moyen par véhicule continue d'augmenter en 2022 (10 830 km) mais reste inférieur aux 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 utilisés quotidiennement est de 35 %, 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.

L'évolution de la part des voitures utilisées pour des départs en week-end (43 %) ou en vacances (42 %) augmente et marque un retour aux niveaux d'avant-crise.

Les principaux motifs d'usage de la voiture demeurent similaires à ceux observés les années précédentes : les achats (88 %) et les loisirs (74 %). Son utilisation pour les sorties le soir (58 %) et le covoiturage (8 %) augmente également en 2022.

Les 65 ans et plus ont des motifs de déplacements moins variés, avec nécessairement moins de trajets domicile-travail ou liés à la conduite des enfants à l'école, mais aussi moins de sorties, le soir (73 % des 18-34 ans contre 38 % des 65 ans et plus).

Profil des utilisateurs

La part de femmes utilisatrices principales (UP) de véhicules baisse encore en 2022 et retrouve le niveau d'il y a 10 ans : elle est de 41,3 % (43,8 % en 2020), alors qu'elles représentent 52,3 % de la population de 18 ans et plus. Elles achètent 44 % des véhicules neufs et 39 % des véhicules d'occasion.

Plus d'un quart des UP a 65 ans et plus, alors que les véhicules de cette population ne représentent que 19 % des kilomètres parcourus.

Par ailleurs, 58 % des véhicules sont également utilisés par des utilisateurs secondaires. Le poids de ces conducteurs dans le kilométrage annuel du véhicule reste, pour trois quarts d'entre eux, inférieurs à 25 %. Parmi les utilisateurs secondaires, 22 % sont âgés de moins de 35 ans et 52 % sont des femmes.

La possession du permis de conduire est quasi-généralisée chez les 35-54 ans. Dans cette tranche d'âge, seuls 4 % ne conduisent pas. Les 18-24 ans sont 66 % à posséder le permis de conduire (une tendance à la baisse depuis 2020), mais seulement 46 % 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 détenteurs de permis représentent 11 points de plus en zone rurale qu'en agglomération de plus de 100 000 habitants (95 % contre 84 %).

Les accidents en véhicule de tourisme

La moitié des occupants de véhicules de tourisme tués décède dans un accident sans tiers. Cette part atteint trois quarts en agglomération.

Les facteurs vitesse et alcool sont les plus fréquents chez les conducteurs de VT présumés responsables d'accidents mortels.

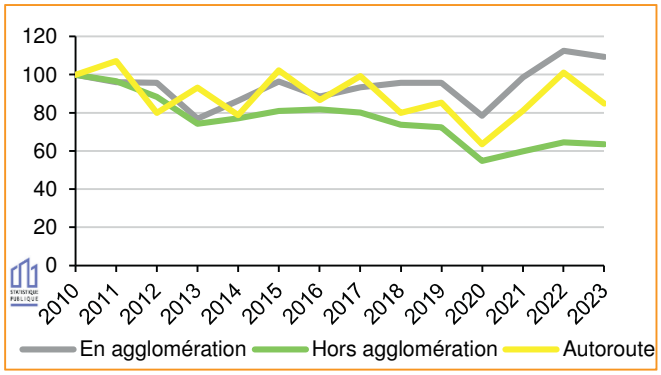
Évolution de la mortalité des automobilistes depuis 2010

	Tués			Évolution	
	2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
Dans acc. VT	2 214	2 328	2 371	- 6,6 %	- 4,9 %
Dans le VT	1 512	1 565	1 622	- 6,8 %	- 3,4 %

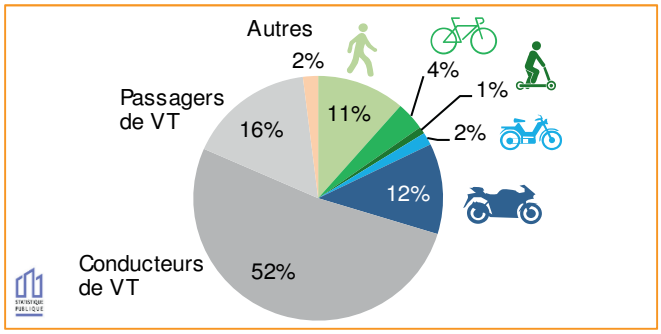
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués automobilistes	- 1,7 %	- 2,9 %
Tués non automobilistes	+ 0,5 %	- 1,6 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

*Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers de VT tués a diminué en moyenne de -2,9 % par an.

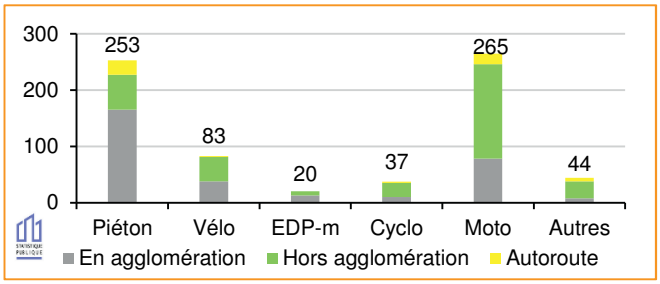
Évolution du nombre d'automobilistes tués par an selon le milieu (base 100 en 2012).



Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (VT) selon le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées non usagers de VT dans les accidents impliquant un VT selon le milieu



En 2023, 2 214 personnes sont décédées dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (70 % de la mortalité routière), dont 1 512 occupants de VT (48 % de la mortalité routière - un ratio stable depuis 2020, alors qu'il était de 52 % avant la pandémie). Près de 100 000 occupants de voiture ont été blessés dans un accident de la route, dont 4 800 gravement (MAIS3+).

Depuis 2018, la mortalité des occupants de VT a baissé sur les routes hors agglomération, d'abord du fait de la baisse des vitesses pratiquées liée à l'instauration de la VMA à 80 km/h sur routes bidirectionnelles ; effet ensuite atténué par le relèvement progressif de la VMA suite à la Loi d'Orientation des Mobilités. **En agglomération, l'année 2023 conserve un nombre de personnes tuées supérieur aux années d'avant la pandémie**.

Selon le milieu routier

Sur les 1 512 usagers de VT, 1 057 automobilistes ont été tués en 2023 sur les routes hors agglomération (70 % des usagers VT tués) et 140 sur autoroute.

315 automobilistes ont été tués sur les voies en agglomération (21 % des automobilistes tués). 29 % d'entre eux dans un accident en intersection.

Pour 38 % des décès d'automobilistes, l'accident a eu lieu en courbe.

Les victimes en-dehors du VT

Dans les accidents impliquant un VT, aux 1 512 automobilistes tués répartis en 1 149 conducteurs et 363 passagers s'ajoutent **702 tués non automobilistes**.

Sur ce total, 38 % (265 usagers) sont des motocyclistes et 36 % (253 usagers) sont des piétons. Ces tués non automobilistes ont été accidentés **à 48 % sur les routes hors agglomération** (68 % des cyclomotoristes, 63 % des motocyclistes et 52 % des cyclistes) et à **44 % en agglomération** (65 % des piétons).

Ceinture de sécurité

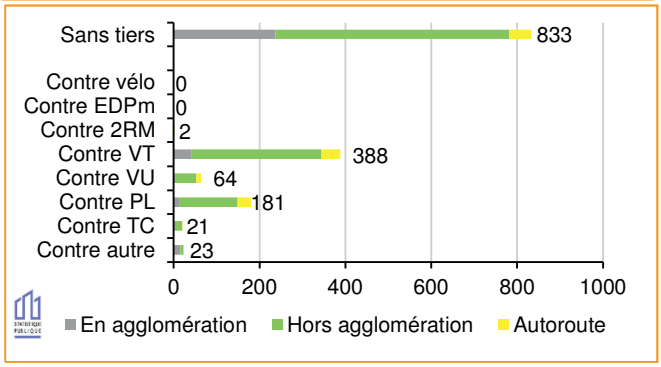
281 automobilistes tués en 2023 ne portaient pas leur ceinture, soit 22 % des automobilistes tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC (renseigné dans 85 % des cas). Cette proportion est plus élevée pour les passagers (30 %) que pour les conducteurs (20 %). **En agglomération, cette proportion s'établit à 36 % pour les passagers.**

Conducteurs novices

En 2023, les conducteurs novices[1] représentent 13 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués. Cette part est inférieure à celle des conducteurs d'autres types de véhicules (18 %). Cette part est plus importante sur les routes hors agglomération (14 %) que sur les voies en agglomération (11 %).

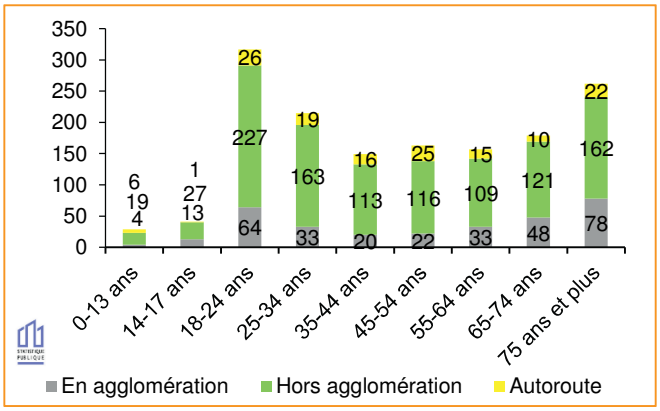
[1] Les conducteurs novices désignent les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à 2 ans.

Nombre d'automobilistes tués selon le type de conflit et le milieu routier

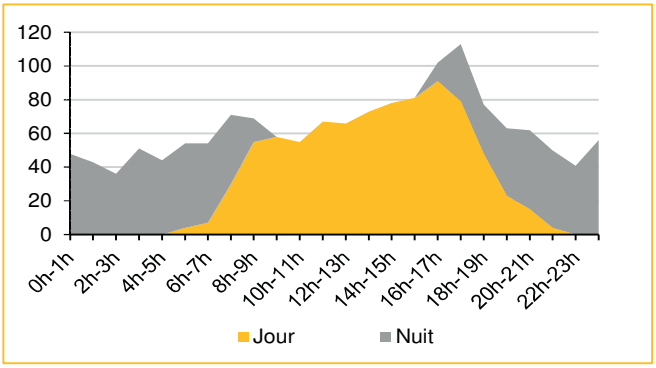


Dans les cas des collisions impliquant plusieurs véhicules, l'antagoniste retenu est celui ayant le poids le plus important (dans l'ordre TC / PL / VU / VT / 2RM / EDPm / vélo / autres).

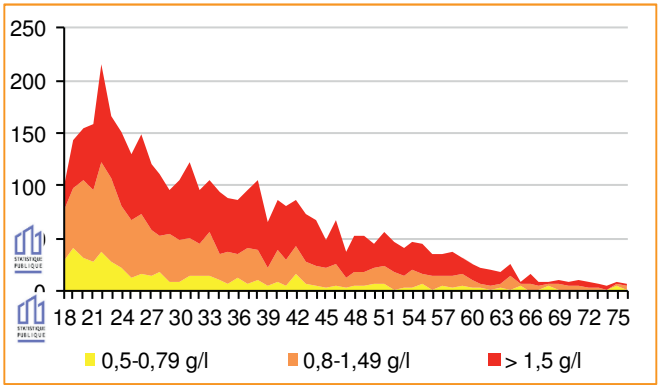
Nombre d'automobilistes tués selon la classe d'âge et le milieu routier



Evolution du nombre d'automobilistes tués selon l'heure et la luminosité



Nombre de conducteurs de VT positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'âge et le taux



Selon le type de conflit, de collision

55 % des automobilistes tués (833) décèdent dans un accident sans tiers ; Cette part monte à 75 % en agglomération. 26 % des tués (388) décèdent lors d'un conflit contre un véhicule de tourisme, majoritairement hors agglomération (78 %).

Un quart des automobilistes tués (356) décèdent lors d'une collision frontale. Cette part n'est que de 10 % en agglomération.

Pour près de la moitié des automobilistes tués (770) leur véhicule a percuté un obstacle fixe, facteur aggravant (113 bâtiments ou murs, 95 arbres, 73 glissières de sécurité, 30 fossés ou talus).

Selon l'âge et le sexe

Quel que soit le milieu routier, 21 % des automobilistes tués en 2023 (317) ont entre 18 et 24 ans alors qu'ils ne représentent que 11 % chez les autres tués et 8 % de la population. **29 %** des automobilistes tués sont âgées de **65 ans ou plus (441),** alors qu'ils représentent 21 % de la population.

71 % des automobilistes tués sont des hommes (90 % pour les autres usagers tués). Cette part monte à 78 % en agglomération.

Jour et nuit

45 % des décès en VT interviennent de nuit alors que le trafic nocturne est bien inférieur au trafic de jour. Cette part est de 38 % pour les autres usagers tués.

Selon la responsabilité présumée

Dans les accidents mortels en 2023, 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 pas sur autoroute.

Facteurs d'accidents

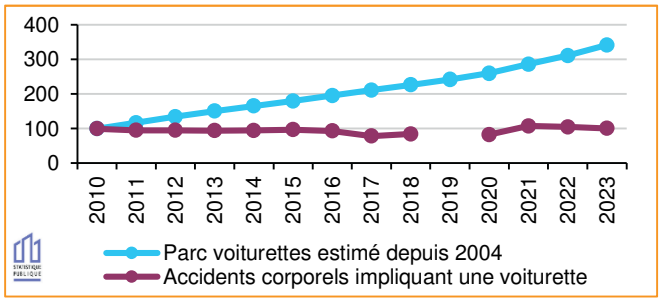
En 2023, on compte 1 792 présumés responsables d'accidents mortels conducteurs de VT (1 345 hommes, 436 femmes et 11 non retrouvés). 41 % des PR hommes survivent à l'accident, et 47 % des PR femmes.

Entre 2021 et 2023**, les facteurs vitesse et alcool interviennent respectivement dans 35 % et 29 % des cas chez les hommes**. Viennent ensuite les facteurs stupéfiants (15 %), malaise (13 %) et inattention (9 %). Les facteurs vitesse/alcool/stupéfiants sont souvent retrouvés ensemble (voir page 127).

Chez les femmes, **le facteur vitesse intervient dans 20 % des cas, le facteur inattention dans 16 % des cas, et le non-respect des priorités dans 15 % des cas.** Viennent ensuite les facteurs alcool (13 %), malaise (12 %) et stupéfiants (7 %).

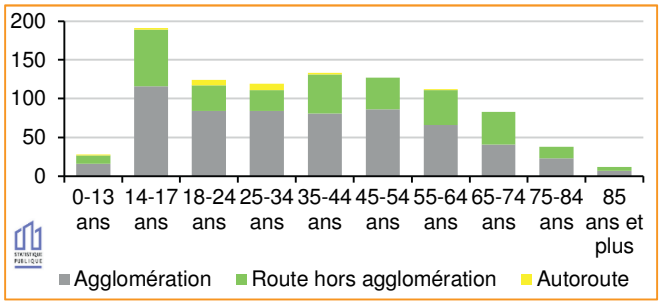
Les voiturettes, taxis, tracteurs agricoles et ambulances

Evolution comparée du parc de voiturettes et des accidents corporels impliquant une voiturette, base 100 en 2010

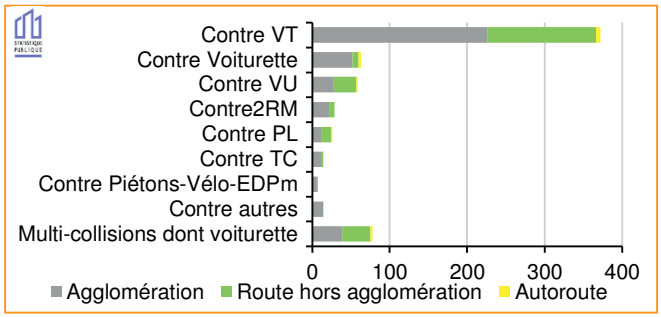


En 2019, les voiturettes ont été mal identifiées dans le fichier BAAC. Estimation du parc voiturettes à partir des immatriculations neuves depuis 2010 (SDES-REVERSO) et du SIV de 2004 à 2009

Répartition des usagers tués et blessés dans les voiturettes selon l'âge et le milieu routier sur la période 2021-2023



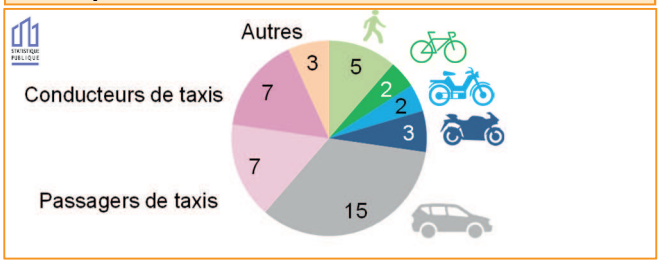
Répartition des usagers de voiturettes tués et blessés selon le véhicule impliqué et le milieu, sur la période 2021-2023



Nombre d'accidents impliquant un taxi VT et nombre de tués dans ces accidents selon la localisation en 2023

	Accidents corporels	Personnes tuées
Paris	195	3
Petite couronne	34	1
Grande couronne	17	4
France métropolitaine hors Ile-de-France	92	8
France métropolitaine	**338**	**16**

Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant un taxi selon le mode de déplacement, sur la période 2019-2023



Les voiturettes

Le nombre d'accidents corporels impliquant une voiturette est stable malgré un parc qui augmente.

Alors que deux tiers des accidents corporels impliquant une voiturette ont lieu en agglomération, trois quarts des accidents mortels sont hors agglomération. En 2023, 23 personnes sont décédées en voiturette (21 conducteurs et 2 passagers). 31 % des usagers de voiturettes tués le sont la nuit (contre 41 % pour les autres véhicules).

Entre 2021 et 2023, 64 usagers en voiturette sont décédés, dont 49 hors agglomération et 15 en agglomération. Parmi ces tués, 44 % avaient 65 ans ou plus alors qu'ils ne représentent que 12 % des blessés. Les usagers de 14-34 ans représentent 47 % des blessés en voiturette et 19 % des tués.

Plus de deux tiers des blessés ou tués en voiturette le sont dans un accident avec tiers, 56 % contre un VT, 10 % contre une autre voiturette et 9 % contre un VU.

Dans les accidents mortels en 2023, 38 % des conducteurs de voiturettes sont contrôlés positifs à l'alcool alors que ce taux est de 20 % pour conducteurs de VT et 5 % de conducteurs de voiturettes sont sous l'emprise de stupéfiants (contre 14 % des conducteurs de VT).

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs de voiturettes est relativement similaire à celui des conducteurs de VT (respectivement 9 % et 7 %). Cet écart est nettement plus marqué chez les passagers (21 % contre 8 % chez les VT).

Les taxis véhicules de tourisme (VT)

En 2023, 346 véhicules impliqués dans les accidents de la route sont renseignés comme taxis. 98 % de ces taxis sont des véhicules de tourisme. Les chiffres ci-dessous ne concernent que les taxis VT.

338 accidents ont impliqué un taxi en 2023 (369 en 2022). Dans ces accidents, 16 personnes sont décédées dont 3 conducteurs de taxis, 1 passager, 3 piétons et 2 motocyclistes.

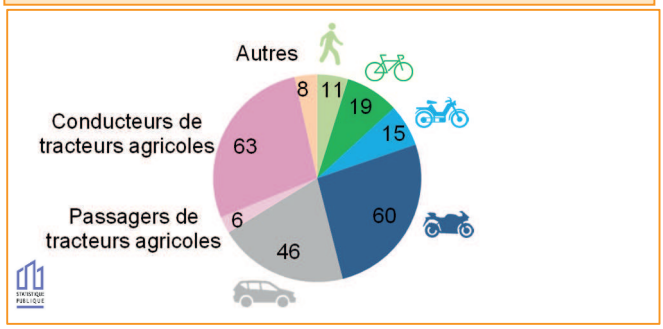
58 % des accidents impliquant un taxi ont eu lieu à Paris et 15 % dans ses couronnes. 82 % des accidents de taxis se produisent en agglomération mais 69 % des personnes tuées le sont hors agglomération.

Dans les accidents corporels en 2023, moins de 1 % des conducteurs de taxis testés sont alcoolisés et 2 % sont sous l'emprise de stupéfiants.

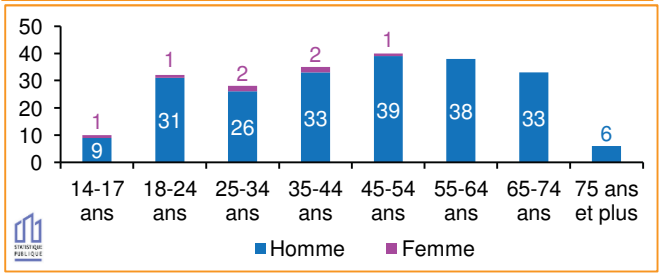
Bien que non obligatoire pour les conducteurs de taxi en service (article R412-1 du Code de la route), 16 % des occupants de taxis impliqués dans un accident corporel n'avaient pas leur ceinture de sécurité attachée.

	2023	2022	2019	Evolution 2019-2023	Evolution 2022-2023
Accidents avec tracteur	249	233	243	+ 6	+ 16
Tués dans acc. tracteur	55	40	55	0	+ 15
Tués dans le tracteur	18	14	14	+ 4	+ 4

Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant un tracteur agricole selon le mode de déplacement, sur la période 2019-2023

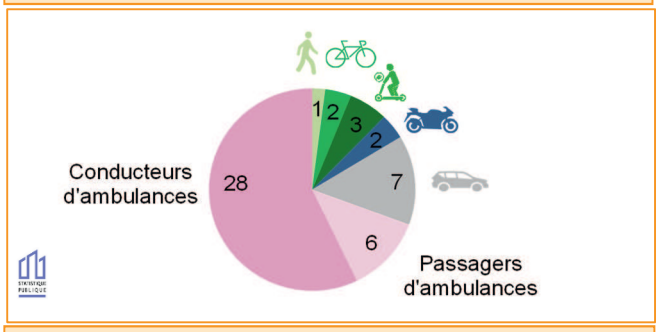


Répartition des conducteurs de tracteurs agricoles impliqués dans les accidents mortels en fonction de leur âge et de leur sexe, sur la période 2019-2023

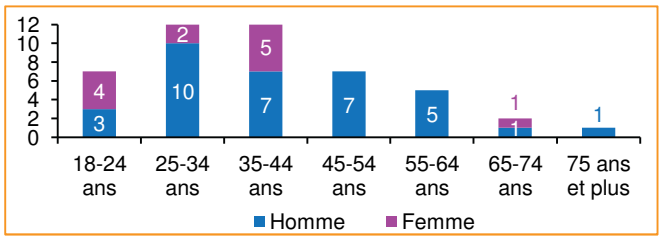


	2023	2022	2019	Evolution 2019-2023	Evolution 2022-2023
Accidents avec ambulance	122	128	120	+ 2	- 6
Tués dans acc. ambulance	14	14	8	+ 6	0
Tués dans l'ambulance	10	6	9	+ 1	+ 4

Répartition des usagers tués dans les accidents impliquant une ambulance selon le mode de déplacement, sur la période 2019-2023



Répartition des conducteurs d'ambulances impliqués dans les accidents mortels en fonction de leur âge et de leur sexe, sur la période 2019-2023



Les tracteurs agricoles

En 2023, 249 accidents ont impliqué un tracteur agricole (233 en 2019), induisant le décès de 55 personnes dont 18 dans un tracteur. Parmi ces 55 tués, 15 le sont dans un accident avec un tracteur seul, 36 dans un accident à plusieurs véhicules et 4 sont piétons.

La mortalité (nb de tués pour 100 accidents) des accidents impliquant un tracteur est presque 4 fois plus forte que pour l'ensemble des accidents : 22 contre 6.

76 % des accidents corporels impliquant un tracteur ont lieu hors agglomération. 41 des 55 personnes décédées le sont hors agglomération.

70 % des accidents de tracteurs agricoles ont lieu sur des routes départementales et 27 % sur des voies communales.

En 2023, les mois de mai à octobre concentrent 67 % des accidents mortels impliquant un tracteur agricole. Dans 8 cas sur 10, ces accidents ont lieu de jour.

Parmi les 53 conducteurs de tracteurs agricoles impliqués dans un accident mortel, la moitié a plus de 54 ans ; 3 ont entre 14 et 17 ans ; 49 sont des hommes.

La part de conducteurs de tracteurs alcoolisés (parmi ceux testés) est de 5 % (contre 9 % pour les conducteurs de VT) ; celle des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants est de 2,4 % (contre 6 % pour les conducteurs de VT.

Les ambulances

122 accidents ont impliqué une ambulance en 2023 (128 en 2022). 14 personnes sont décédées, dont 1 conducteur et 9 passagers d'ambulances. Parmi ces 14 tués, 8 le sont dans des accidents à plusieurs véhicules et 1 était piéton.

65 % des accidents corporels impliquant une ambulance ont lieu en agglomération et ont occasionné 2 décès tandis que 24 % des accidents ont eu lieu hors agglomération faisant 8 tués ; 11 % des accidents ont lieu sur autoroute faisant 4 tués.

31 % des accidents avec une ambulance impliquée ont lieu à Paris et ses couronnes mais n'ont engendré qu'un seul tué.

Parmi les 122 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 2023, 4 % des conducteurs d'ambulances testés sont alcoolisés et 1 % sont sous l'emprise de stupéfiants.

La part de conducteurs d'ambulances ne portant pas la ceinture est 2,5 fois supérieure à celle des conducteurs de VT (15 % contre 6 %). Ce constat est moins marqué pour les passagers d'ambulances : 13 % contre 8 % pour les passagers de VT.

Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

40 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire (VU) sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers d'un deux-roues motorisé). 35 % des personnes tuées sont des occupants du VU.

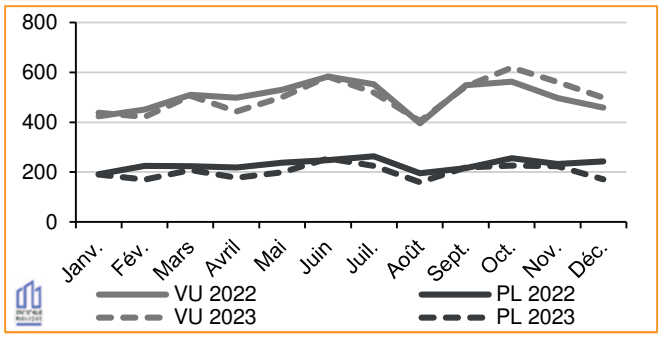
Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un VU depuis 2010

	Tués			Evolution	
	2023	2022	2019	Evol 2019-2023	Evol 2022-2023
Dans acc VU	359	337	300	+ 19,7 %	+ 6,5 %
Dans le VU	125	104	98	+ 27,6 %	+ 20,2 %

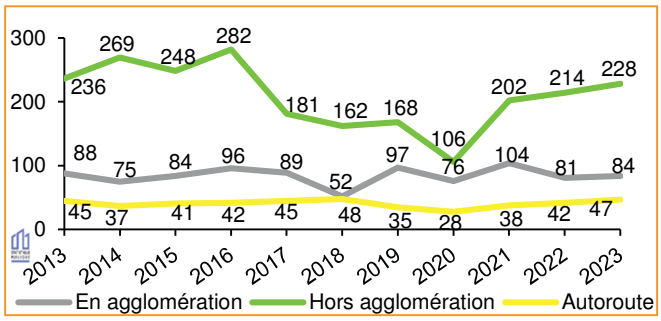
Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués VU	+ 6,3 %	- 4,3 %
Tués non VU	- 0,8 %	- 2,2 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers de VU tués a diminué d'en moyenne - 4,3 % par an.

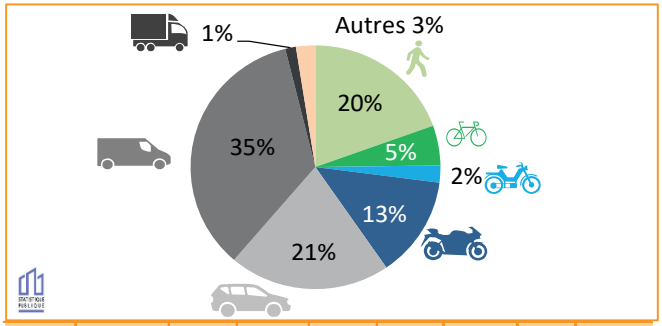
Nombre d'accidents de VU et de PL selon le mois (2022 et 2023)



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon le milieu routier (2013-2023)



Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un VU selon le mode de déplacement (2023)



	Marche	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre
Tués	70	19	8	48	75	125	5	9

En 2023, 359 personnes sont décédées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU), soit une augmentation de + 6,5 % par rapport à 2022, dont 234 hors du VU. C'est 11 % de la mortalité routière. 125 personnes étaient des occupants de VU et 234 des usagers extérieurs au VU. Le nombre d'accidents des VU est relativement stable (+ 0,5 %). La mortalité des occupants de VU a augmenté de + 20 % par rapport à 2022 (soit + 21 tués).

Exposition au risque

Entre 2019 et 2023, le parc de véhicules utilitaires a connu une hausse de + 2,8 %[1] alors que leur trafic a diminué de - 3,4 % ; réduction plus importante que celle observée pour les PL (- 1,6 %).

En 2023, 7,3 % 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 1er semestre 2023, la mortalité a été moindre par rapport à celle observée en 2022 (- 20 %), alors qu'au cours du 2nd semestre, elle a été plus forte que celle observée en 2022 (+ 36 %).

Des victimes en-dehors du VU

En 2023, deux tiers des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi ces 234 personnes tuées, 62 % sont des **usagers vulnérables.** Malgré une apparente stabilité du nombre de tués dans une collision avec un VU en agglomération, celui des piétons augmente (+ 20 tués).

Dans le véhicule utilitaire

337 des 361 conducteurs de VU impliqués dans un accident mortel sont des **hommes** et **74 %** ont entre **25 et 64 ans**. **11 %** des conducteurs de VU avec alcool connu présente une **alcoolémie supérieure à 0,5 g/L**, et **10 %** sont **positifs aux stupéfiants.**

125 occupants de VU sont décédés, 10 avaient entre 18 et 24 ans, 39 entre 25 et 44 ans, 51 entre 45 et 64 ans et 25 avaient 65 ans ou plus. 105 sont des conducteurs et 117 sont des hommes.

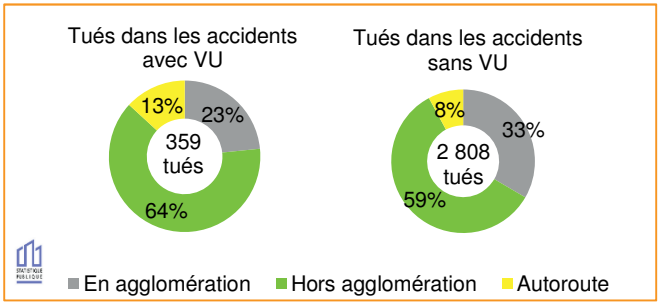
Les types de collision

Parmi les 125 usagers de VU tués, 54 % décèdent dans un accident impliquant un véhicule tiers (68) : principalement lors d'un choc contre un PL (33 occupants de VU tués), contre un véhicule de tourisme (13 tués) ou lors d'une multi-collision (9 tués).

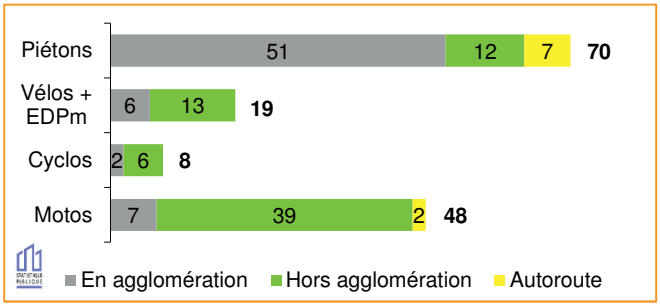
Parmi les 57 accidents mortels de VU seul, 13 VU ont heurté un arbre, 10 un fossé, talus ou paroi rocheuse, 4 un bâtiment ou un mur, 4 un véhicule en stationnement, 3 une glissière en béton, 3 un poteau et 3 de la signalisation verticale.

[1] Les comptes des transports en 2023, CGDD/SDES 2024.

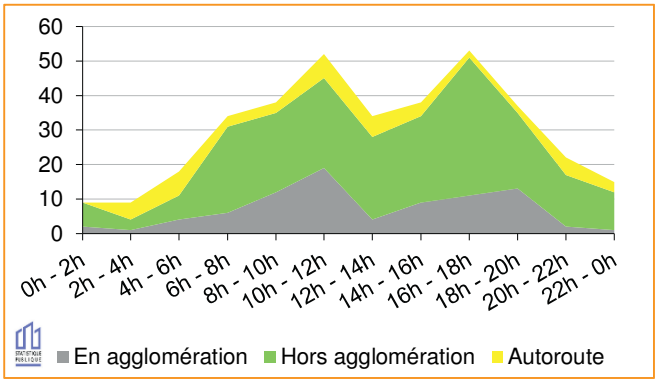
Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU ou non selon le milieu routier



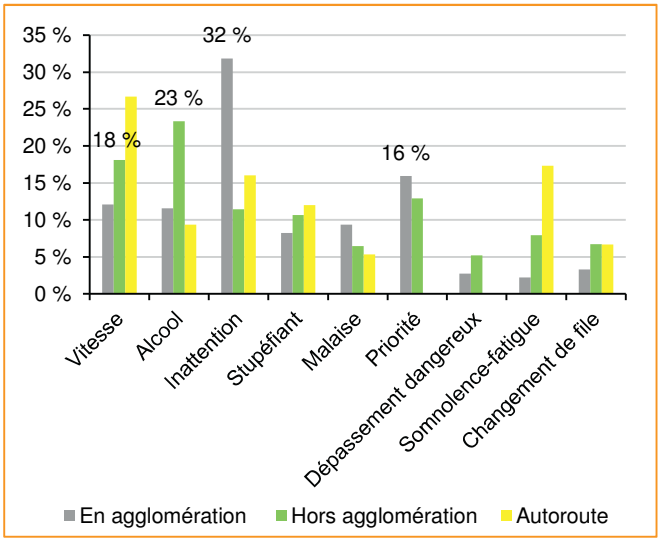
Nombre d'usagers vulnérables tués dans un accident impliquant un VU selon le milieu (2023)



Nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VU selon l'heure et le milieu (2023)



Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels en VU selon le milieu (2021-2023)



Selon le milieu routier

Les **accidents** impliquant un VU surviennent principalement **hors agglomération** : ils génèrent 74 % des tués parmi les usagers en VU et 58 % parmi les autres usagers, contre respectivement 7 % et 32 % en agglomération et 18 % et 10 % sur autoroute.

Dans les accidents impliquant un VU, le décès des usagers vulnérables survient majoritairement hors agglomération ou sur autoroute : **84 % des usagers de 2RM** et **68 % des cyclistes.**

Chez les conducteurs de VU présumés responsables d'accidents mortels ayant lieu **hors agglomération**, les quatre facteurs principaux sont **la vitesse** excessive ou inadaptée (24 %), **l'alcool** (17 %), le **non-respect des règles de priorités** (12 %) et **l'inattention** (12 %).

Chez les conducteurs de VU présumés responsables d'accidents mortels ayant lieu **en agglomération**, les trois facteurs principaux **sont l'inattention** (32 %), le **non-respect des règles de priorités** (17 %) et **la vitesse** excessive ou inadaptée (13 %).

Heure, jour et mois

78% des usagers de VU tués sur voies en agglomération le sont de jour contre 91 % sur autoroute et 83 % sur routes hors agglomération.

84 % des accidents impliquant un VU ont lieu du **lundi au vendredi**, contre 92 % pour les accidents impliquant un PL et 73 % 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 2023. On observe notamment une baisse de l'accidentalité lors du mois d'août.

Présumés responsables d'accidents mortels

Dans les accidents mortels impliquant un VU, 67 % des conducteurs de VU sont présumés responsables (contre 38 % pour les conducteurs de PL et 70 % pour les automobilistes). Parmi les 243 PR conducteurs de VU, 64 % survivent à l'accident.

Facteurs d'accidents mortels

De 2021 à 2023, les facteurs d'accidents principaux concernant les présumés responsables (PR) d'accidents mortels en véhicule utilitaire sont l'alcool (18 % des PR en VU sont concernés par ce facteur), l'inattention (18 %), une vitesse excessive ou inadaptée (17 %) et le non-respect des règles de priorité (12 %).

En agglomération, les facteurs les plus présents sont l'inattention (32 %) et le non-respect des règles de priorité (16 %) alors que sur les routes hors agglomération il s'agit de l'alcool (23 %) et de la vitesse excessive ou inadaptée (18 %).

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.

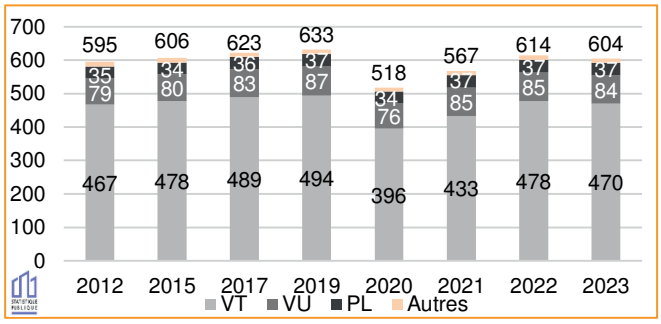
Evolution de la mortalité dans les accidents impliquant un PL depuis 2010

	Tués			Evolution	
	2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
Dans acc. PL	387	408	390	- 0,8 %	- 5,1 %
Dans le PL	45	48	36	+ 25,0 %	- 6,3 %

Evolution moyenne annuelle*	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués dans acc. PL	- 0,3 %	- 3,9 %
Tués hors acc. PL	- 0,9 %	- 2,0 %
Ensemble des tués	- 0,8 %	- 2,3 %

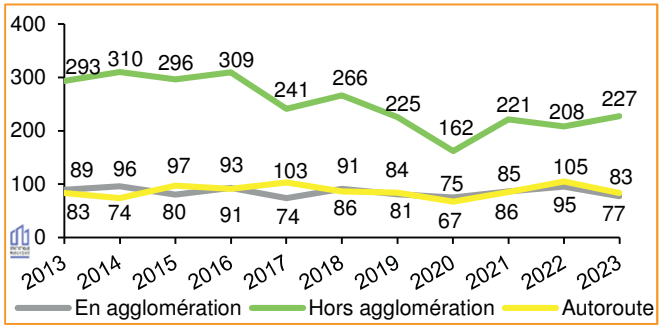
* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un PL a diminué en moyenne de - 3,9 % par an.

Evolution de la circulation routière par type de véhicule (milliards de veh.km)

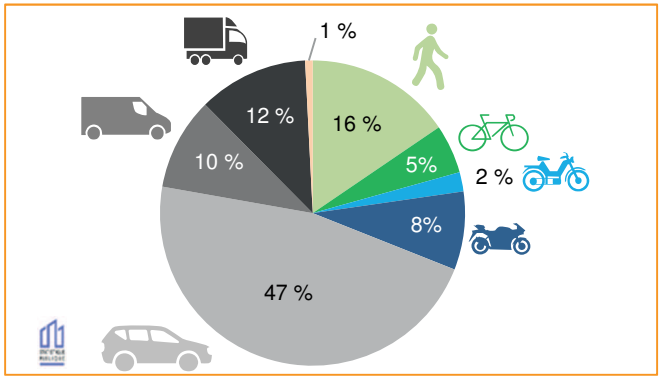


Les véhicules utilitaires légers étrangers sont classés avec les VT.
Source : SDES 2024, bilan de la circulation.

Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un PL, selon le milieu



Répartition des personnes tuées dans les accidents de PL selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres
Tués	60	20	8	32	181	38	45	1	2

En 2023, 387 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un poids lourd (12 % de la mortalité routière) ; 342 d'entre elles n'étaient pas usagers de PL.
Entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans les accidents impliquant un PL avait diminué annuellement de - 3,9 % ; cette diminution est plus importante que celle observée au niveau des accidents sans PL (- 2,0 %).

En 2023, 2 424 accidents impliquant un PL se sont produits ; en baisse de - 12 % par rapport à 2019. Dans le même temps, le nombre de tués dans les accidents de PL a baissé de - 0,8 %, passant de 390 en 2019 à 387 en 2023, et le nombre de tués dans le PL a augmenté de + 25 %, passant de 36 à 45 tués.

Exposition au risque

Les PL représentent 3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et 6 % des kilomètres parcourus en France[1].

Les PL étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : en 2023, ils réalisent 30 % des parcours PL en France, mais constituent 20 % des PL impliqués dans les accidents mortels dont l'immatriculation est connue dans le BAAC. Toutefois 59 % des PL impliqués dans un accident mortel sur autoroute sont étrangers contre 10 % sur les routes hors agglomération et 5 % en agglomération.

Selon les mois de l'année

Entre 2022 et 2023, le nombre d'accidents impliquant un PL a augmenté en juin et octobre (respectivement + 12 % et + 15 %) et a diminué en février, mai et août (respectivement - 14%, - 13% et - 19 %).

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.

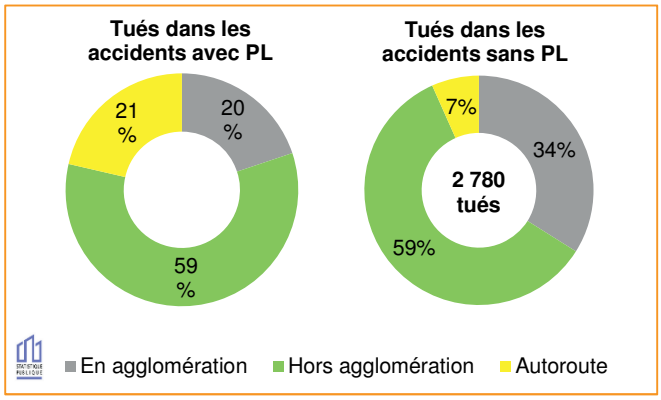
342 personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL. Parmi celles-ci :

- les parts d'automobilistes tués dans les accidents avec PL et dans ceux sans PL sont proches (respectivement : 47 % et 48 %) ;
- la part des piétons (16 %) est similaire avec et sans PL (14 %) ;
- la part des cyclistes (5 %) 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 (21 %).

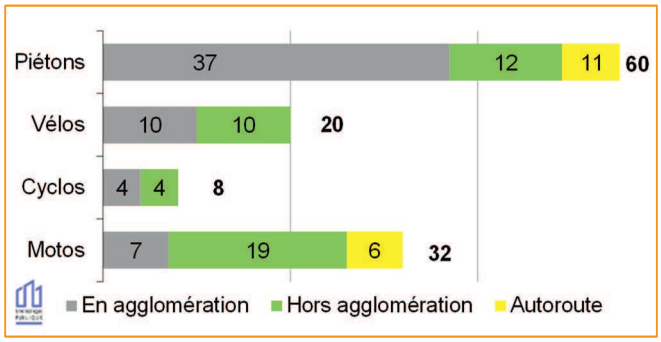
Les conducteurs de PL sont présumés responsables dans 38 % des accidents mortels les impliquant contre 65 % pour les motocyclistes, 73 % pour les automobilistes et 62 % pour les conducteurs de VU.

[1] *Les comptes des transports en 2022*, CGDD/SDES 2023, 2022 prov.

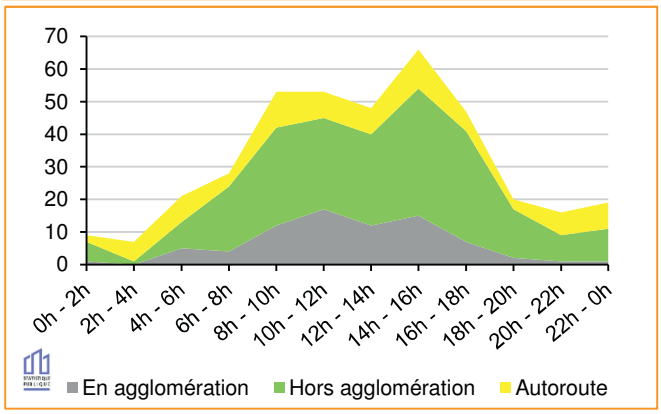
Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ou non selon le milieu routier



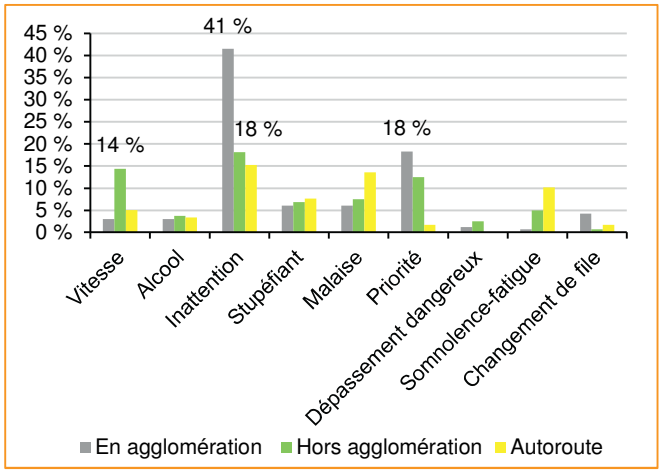
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de PL selon le milieu routier



Nombre d'accidents mortels impliquant un PL selon l'heure et le milieu



Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels en PL selon le milieu



Selon le milieu routier

59 % des tués dans les accidents impliquant un PL le sont sur **routes hors agglomération** ce qui est équivalent aux accidents sans PL (59 % des tués). **Les motocyclistes** tués dans un accident de PL le sont majoritairement sur routes hors agglomération (19 sur 32) : 19 % le sont sur autoroute, une part beaucoup plus importante que pour les accidents sans PL (6 %).

Les **agglomérations** concentrent 20 % des tués dans un accident impliquant un PL (contre 34 % des tués en général). 62 % des piétons tués dans un accident impliquant un PL le sont en agglomération.

Le pic d'accident mortel impliquant un PL a lieu entre 10 et 12h en agglomération et entre 14 et 16h sur les routes hors agglomération et sur les autoroutes.

Les accidents impliquant un PL contribuent pour :
- 12 % de la mortalité générale hors agglomération ;
- 31 % de la mortalité générale sur autoroute ;
- 8 % 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 153 décès)
- les PL de plus de 7,5 tonnes sans remorque (100) ;
- les tracteurs routiers avec semi-remorque (116).

Victimes usagers de poids lourds

Sur les 45 usagers de PL tués en 2022 :
- 40 sont conducteurs et 5 sont passagers ;
- 30 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 17 le sont sur autoroute, 22 sur route hors agglomération et 6 sur route en agglomération ;
- 28 ont entre 25 et 54 ans, soit 62 % ; à comparer avec 55 % chez les usagers de véhicules utilitaires et 40 % chez les automobilistes.

Parmi les 39 usagers de PL tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le BAAC, 29 portaient la ceinture, soit 74 %. Cela est plus faible que chez les automobilistes (93%) et les usagers de VU (97 %).

Facteurs d'accidents mortels

De 2021 à 2023, les facteurs d'accidents principaux des présumés responsables (PR) d'accidents mortels en PL sont **l'inattention** (26 %) et le **non-respect des règles de priorité** (12 %). Ces deux facteurs sont encore plus présents en agglomération (respectivement 41 % et 18 % des PR en PL en agglomération sont concernés par ces facteurs). Sur les routes hors agglomération, le principal facteur est l'inattention (18 %) devant la vitesse excessive ou inadaptée (14 %).

La vitesse excessive ou inadaptée et la consommation d'alcool, bien qu'étant les deux premiers facteurs tous usagers confondus (respectivement présents chez 29 % et 22 % des PR) sont bien moins présents chez les PR en PL. Ils en concernent respectivement 8 % et 3 %.

Les accidents impliquant un autocar

Dans les accidents impliquant un autocar, plus d'1 personne tuée sur 3 est un usager vulnérable.

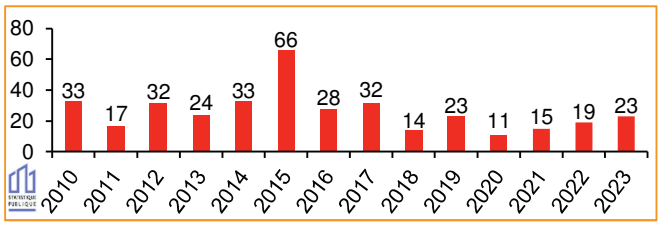
Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un autocar

	Tués		
	2023	2022	2019
Dans un accident d'autocar	23	19	23
Dans l'autocar	0	3	2

Evolution moyenne annuelle *	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués dans acc. Autocar	+ 0,0 %	- 3,9 %
Tués hors acc. Autocar	- 0,6 %	- 2,3 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

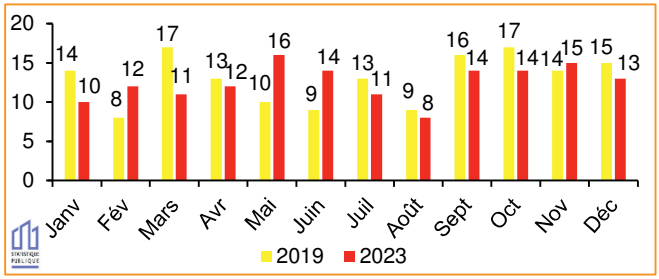
* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un autocar a diminué en moyenne de - 3,9 % par an.

Bilan des personnes tuées dans un accident d'autocar depuis 2010

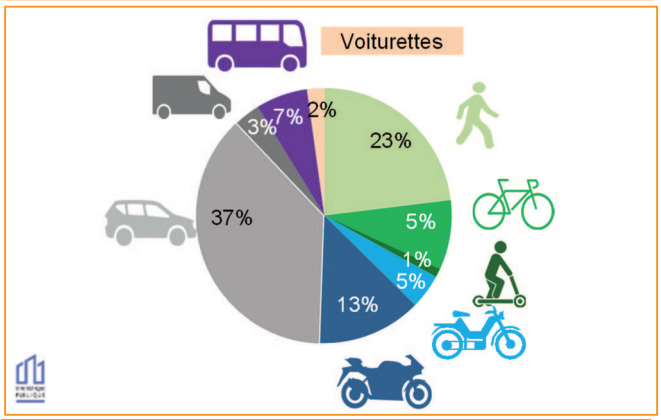


23/10/2015 - Puisseguin (collision PL et incendie de l'autocar : 41 tués dans l'autocar, 2 dans le PL),
11/02/2016 - Rochefort (collision PL : 6 adolescents tués dans l'autocar),
14/12/2017 - Millas (collision train : 6 collégiens tués dans l'autocar)

Évolution du nombre d'accidents impliquant un autocar en fonction du mois de l'année 2023



Répartition des tués dans les accidents d'autocar sur 5 ans (2019-2023) selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Car	Voiturette	Total
Tués	21	8	1	4	12	34	3	6	2	91

En 2023, **150 accidents corporels ont impliqué un autocar**[1] (0,3 % de l'ensemble des accidents) : un bilan équivalent à celui de 2019.

23 personnes ont perdu la vie : 13 personnes en véhicule de tourisme, 4 piétons**,** 3 en moto lourde, 2 en vélo, 1 en véhicule utilitaire**.**

Sur les 5 ans 2019-2023, parmi les **91 tués** dans un accident d'autocar :
- **deux tiers des tués** circulaient avec un **autre véhicule** que l'autocar : 34 à bord d'un véhicule de tourisme, 3 en véhicule utilitaire, 16 sur un 2RM, 8 sur un vélo, 2 en voiturette et 1 en EDPm ;
- **21** tués étaient des **piétons** ;
- **6** tués étaient des **occupants de l'autocar**.

Pour 1 usager d'autocar tué, on compte 14 tués à l'extérieur des autocars sur 2019-2023.

En 2023, sur les **223 blessés** dans des accidents impliquant un autocar, **37%** sont des **occupants** (21 conducteurs, 61 passagers), **34%** des **automobilistes**, **24%** des **usagers vulnérables** (18 deux-roues motorisé, 24 piétons, 9 cyclistes, 2 EDPm).

Selon le milieu et le moment

En 2023, 43 % des accidents impliquant un autocar se produisent **hors agglomération et hors autoroute** ; ces accidents occasionnent **70% des décès** liés aux autocars. **48 %** des accidents d'autocars se produisent **en agglomération** avec **26 % des tués,** et **9 % sur autoroute** avec **4 % des tués.**

Les accidents d'autocar surviennent principalement **un jour ouvré** (**86 % pour 78 % des tués),** en **plein jour (74 %**, pour **83 % des tués**). **59 %** se produisent **aux heures de pointe** entre 7h - 10h et 16h - 19h.

Le type de collision

En 2023, parmi les accidents d'autocars, **75 %** surviennent lors d'une **collision avec un autre véhicule**, **17 %** impliquent **un autocar et un piéton** et **7 %** impliquent un **autocar seul.**

Les collisions entre un autocar et un véhicule sont majoritairement **de côté** (35 % des cas, 5 tués), **frontales** (21 % des cas, 9 tués), et **par l'arrière** (16 % des cas, 0 tué).

Parmi les **véhicules tiers impliqués, 62 % sont des véhicules de tourisme**, 14 % des 2RM, 8 % des véhicules utilitaires et 7 % des vélos.

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

62 % des tués sont des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, EDPm, motos), 23 % des automobilistes et 15% des occupants de l'autobus.

42 % des blessés enregistrés dans le fichier BAAC sont occupants de l'autobus, 34 % des usagers vulnérables et 23 % des automobilistes.

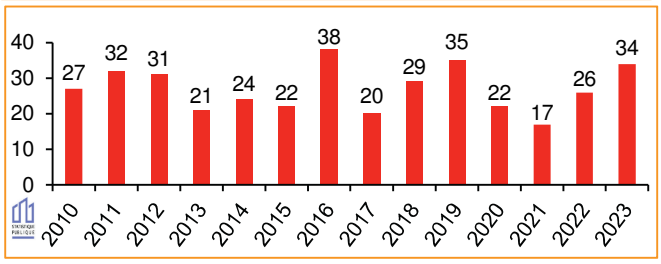
Évolution de la mortalité dans les accidents impliquant un autobus

	Tués		
	2023	2022	2019
Dans un accident d'autobus	34	26	35
Dans l'autobus	5	0	2

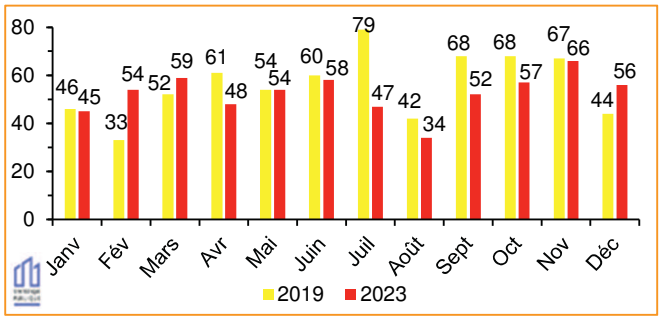
Evolution moyenne annuelle *	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués dans acc. autobus	- 0,7 %	+ 2,9 %
Tués hors acc. autobus	- 0,6 %	- 2,3 %
Tous tués	- 0,6 %	- 2,3 %

* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués dans un accident impliquant un autocar a diminué en moyenne de + 2,9 % par an.

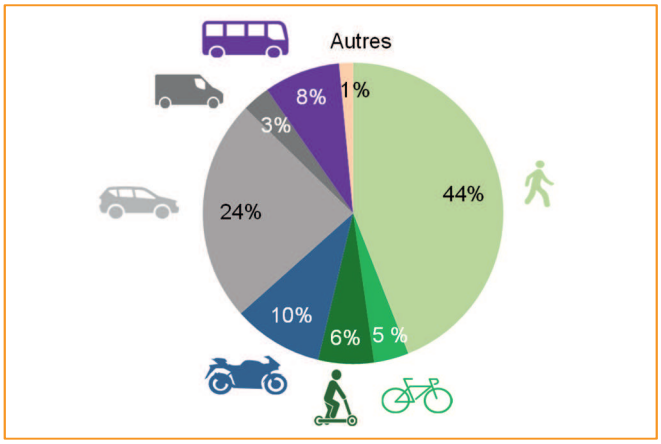
Bilan des personnes tuées dans les accidents d'autobus depuis 2010



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 (2019-2023) selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Bus	Autres	Total
Tués	59	5	8	0	13	32	4	11	2	134

En 2023, 630 accidents ont impliqué un autobus[1], soit une baisse de - 6,5 % par rapport à 2019. **34 personnes ont perdu la vie**, soit une baisse d'un tué par rapport à 2019, mais un bilan supérieur à celui de 2022 (26 tués). **17 piétons** sont décédés (contre 10 en 2022), ainsi que 8 personnes en VT, **5 occupants du bus** (contre 0 en 2022), 2 en moto lourde et 2 en EDPm. Sur la période **2019-2023**, près de la moitié des tués dans un accident impliquant un autobus étaient des piétons (44 %).

Pour 1 usager d'autobus tué, on compte 11 tués à l'extérieur de l'autobus sur 2019-2023.

En 2023, **938 personnes ont été blessées** dans des accidents impliquant un autobus : **42 % sont des occupants de l'autobus** (82 conducteurs et 310 passagers), 34 % des usagers vulnérables (161 piétons, 66 usagers de 2RM, 43 cyclistes, 38 usagers d'EDPm) et 23 % sont des automobilistes (212).

Les passagers d'autobus blessés se répartissent sur toutes les classes d'âge : 34 % ont moins de 25 ans, 42 % ont entre 25 et 54 ans, 18 % ont entre 55 et 74 ans. Les 75 ans et plus ne représentent que 6 % des blessés.

Parmi les 178 piétons tués ou blessés dans un accident d'autobus, 30 % ont moins de 25 ans, 31 % entre 25 et 54 ans, 28 % entre 55 et 74 ans et 11 % ont 75 ans et plus. 56 % des piétons victimes sont des hommes. **Les piétons sont accidentés** dans 37 % des cas sur chaussée hors passage piéton, 37 % des cas sur passage piéton et 16 % des cas sur trottoir.

Selon le milieu et le moment

Seuls 10 % des accidents corporels impliquant un autobus se produisent **hors agglomération,** mais occasionnent le décès de 10 personnes, soit **29 % des personnes tuées** tous milieux dans ces accidents.

74 % des accidents d'autobus surviennent de jour, 17 % de nuit avec éclairage public allumé. **86 %** se produisent un **jour de semaine,** majoritairement entre **7h et 13h** (35 %) et entre **16 et 19h** (35 %) ; 6 % entre 13h et 16h.

Le type de collision

28 % des accidents impliquent un autobus et un piéton, 5 % impliquent un autobus seul, et 68 % impliquent un autobus et un autre véhicule.

Les collisions entre un autobus et un véhicule sont **principalement par le côté** (51 % des cas, 7 tués), par l'arrière (20 % des cas, 0 tué) et frontales uniquement avec véhicule motorisé (14 % des cas, 6 tués).

56 % des véhicules tiers impliqués sont des véhicules de tourisme, 14 % des 2RM, 10 % des vélos, 8 % des EDPm et 6 % des véhicules utilitaires.

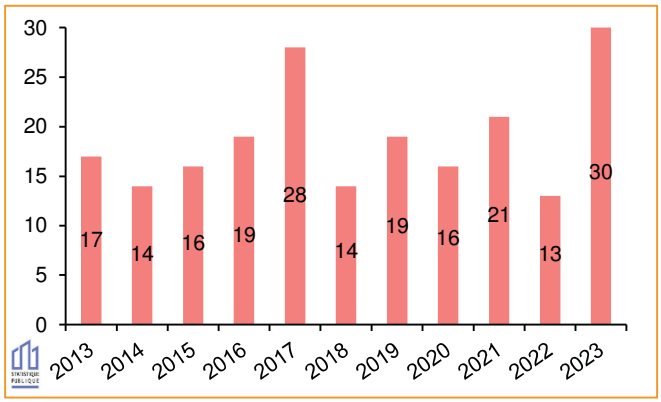
[1] Véhicules de transport en commun, urbains ou interurbains, conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération. Ils ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout.

Les accidents impliquant un train

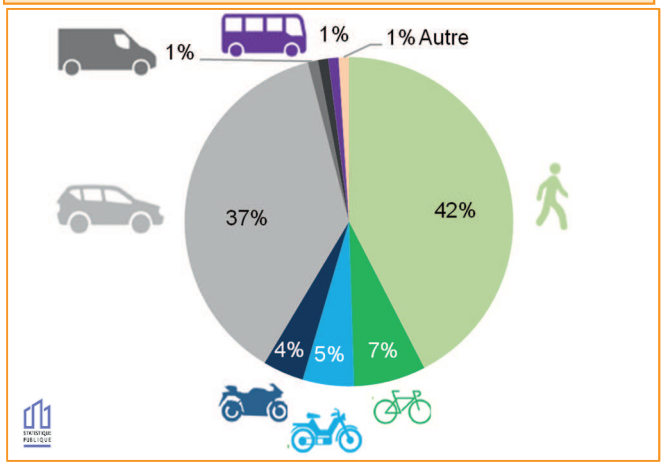
74 % des accidents impliquant un train sont mortels.

Accidents impliquant un train	Tués dans un accident avec un train	Blessés dans un accident avec un train
39	30	22

Evolution du nombre de personnes tuées dans un accident avec un train

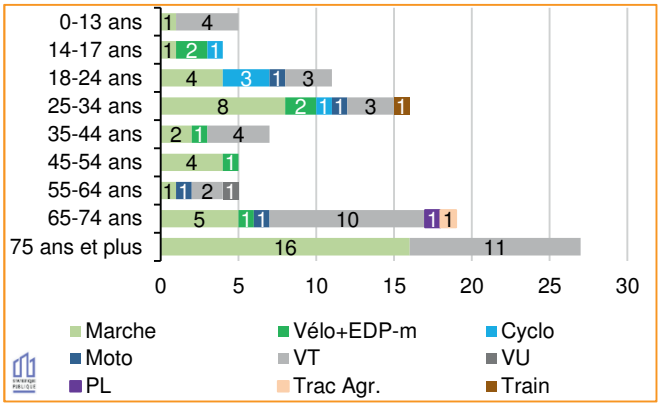


Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train sur 5 ans (2019-2023) selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Train	Autre	Total
Tués	42	7	5	4	37	1	1	1	1	99

Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train sur 5 ans (2019-2023) selon l'âge et le mode de déplacement



En 2023, 39 accidents impliquant un train ont été recensés dans le fichier BAAC. Ils sont particulièrement graves puisque parmi eux, 29 sont mortels (soit 74 %), alors que parmi l'ensemble des accidents enregistrés seuls 6 % sont mortels.

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, 42 % étaient des piétons, 37 % des automobilistes, 9 % des usagers de deux-roues motorisés et 7 % des cyclistes. Les 30 décès de l'année 2023 se déclinent ainsi :

- 13 piétons, dont 4 âgés de 25-34 ans et 4 âgés de 75 ans ou plus ;
- 10 automobilistes, dont 8 conducteurs et 2 passagers ;
- 4 conducteurs de deux-roues motorisés ;
- 2 cyclistes ;
- 1 conducteur de poids lourd.

Les 65 ans ou plus sont davantage concernés.

Sur la période 2019-2023, 46 % des personnes décédées dans un accident avec un train étaient âgées de 65 ans ou plus. En 2023, ce ratio est plus élevé (50 %) et supérieur à la part de cette classe d'âge dans la mortalité routière (28 %). Sur 5 ans, les 75 ans et plus représentent 38 % des piétons tués par un train (16 tués sur 42) et 30 % des automobilistes tués (11 tués sur 37), contre 5 % des piétons tués et 8 % des automobilistes tués en général.

Les passages à niveau en France[1]

Parmi les 15 000 passages à niveau (PN) 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 diagnostics et sa périodicité (5 ans) ; l'ensemble de ces diagnostics est intégré dans une base de données accessible au public[2]. Au 17 avril 2024, 148 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 *www.sncf-reseau.com/fr/securite-ferroviaire/*

[1] www.sncf-reseau.com/fr/securite-ferroviaire/prevenir-les-prises-de-risque-aux-passages-niveau
www.ecologie.gouv.fr/passages-niveau
[2] https://diagnostic-pn.cerema.fr/

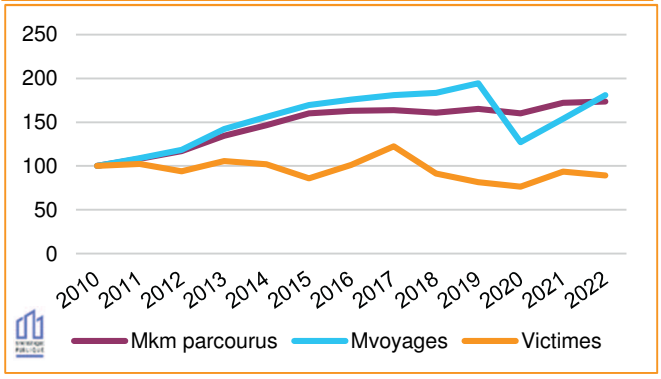
Les accidents impliquant un tramway

62 % des victimes (tuées ou blessées) dans un accident impliquant un tramway sont des piétons ou des cyclistes.

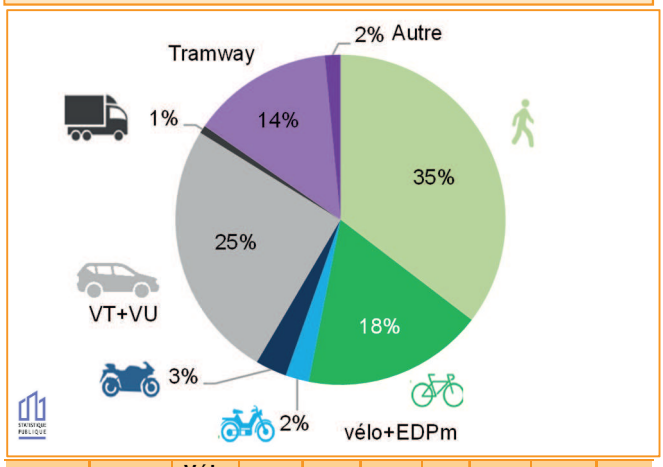
Accidents impliquant un tramway	Tués dans un accident avec un tramway	Blessés dans un accident avec un tramway
110	5	125

Au 31 décembre 2022, 86 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)

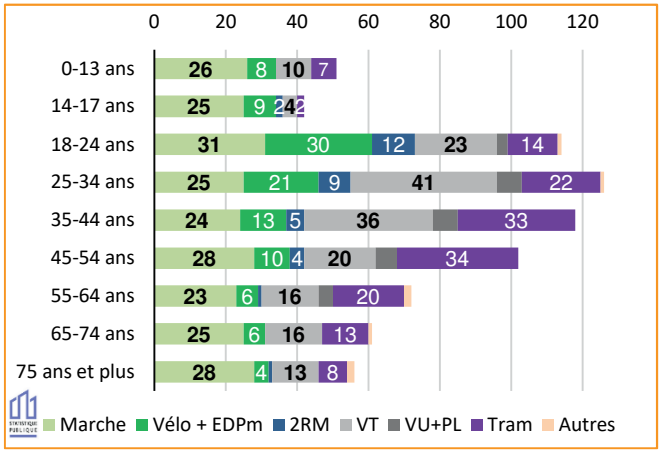


Nombre de victimes dans un accident de tramway selon le mode de déplacement (2023)



	Marche	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	PL	Tram	Autre	Total
Tués	2	2	0	0	1	0	0	0	5

Nombre de victimes dans un accident de tramway selon le mode de déplacement et l'âge 2019-2023



En 2023, 110 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC. **5 personnes tuées dans un accident avec un tramway dont 2 piétons** (1 homme âgé de 69 ans et 1 femme âgée de 70 ans), **2 cyclistes** (1 homme âgé de 51 ans et 1 homme âgé de 96 ans) et **1 automobiliste** (homme de 22 ans).

Comparativement à 2022, les nombres d'accidents, de tués et de blessés diminuent. Cette différence est plus marquée sur les mois de mars, avril et mai comptant au total 38 accidents en 2022 contre 18 en 2023 et 48 blessés en 2022 contre 23 en 2023.

Le nombre d'accidents impliquant un tramway par million de kilomètres parcourus[1] par les tramways avait diminué en 2022, 1,6 contre 1,7 en 2021 (données kilométriques 2023 non encore publiées).

En 2023, 64 % des accidents de tramway ont lieu sur les agglomérations de Paris (25 accidents), Lyon (21), Strasbourg (16) et Bordeaux (8). Le reste est réparti sur 15 agglomérations.

Parmi les 130 victimes d'accidents avec un tramway, 125 ont été blessées dont 44 piétons, 32 automobilistes (VT ou VU), 18 usagers du tram, 21 cyclistes (vélo + EDPm) et 7 usagers de 2RM.

Parmi les **44 piétons blessés** (dont 1 en EDP sans moteur), 24 ont 18 à 64 ans, 10 ont moins de 18 ans et 10 ont 65 ans ou plus. 9 des 12 cyclistes blessés sont âgés de 18 à 44 ans et 2 ont plus de 65 ans.

Sur ces 5 dernières années, les piétons blessés se répartissent sur **toutes les classes d'âge** alors que les blessés à vélo concernent plutôt **les classes d'âge actives**. Dans les deux cas, une pointe est observée pour les **18-24 ans**. Les blessés dans le tramway sont concentrés sur les 25-64 ans.

Scenario d'accident

Le principal scénario[2] 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.

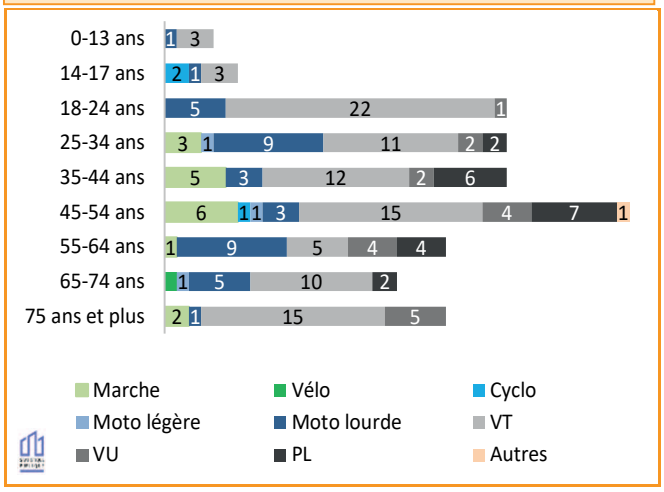
Tués dans les accidents impliquant un véhicule étranger	Tués dans un véhicule étranger impliqué
198	104
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués avec un véhicule étranger entre…	
2022 et 2023	2019 et 2023
+ 25 %	+ 17 %

Immatriculation des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel

	2023						2022
	VT	PL TC	VU	Moto	Autres	Total	
Espagne	74	118	17	10	10	229	234
Belgique	144	34	19	37	3	237	200
Allemagne	162	17	30	38	3	250	198
Pologne	48	91	26	9	2	176	183
Suisse	95	2	8	24	7	136	147
Royaume-Uni	58	5	7	11	2	83	97
Italie	48	16	10	40	2	116	96
Pays-Bas	61	14	7	13	6	101	94
Roumanie	32	41	30	1	0	104	87
Portugal	31	35	6	3	2	77	81
Luxembourg	34	3	3	2	1	43	63
Lituanie	6	57	0	0	0	63	37
Monaco	13	4	1	2	0	20	34
Bulgarie	10	11	7	0	0	28	33
Autres*	61	49	19	18	7	154	179
Total	**877**	**497****	**190**	**208**	**45*****	**1817**	**1 763**

* « Autres pays » comprend 34 pays différents
** Répartition : 482 PL et 15 TC
*** Dont 11 cyclomoteurs

Répartition des tués selon l'âge des usagers et le mode de déplacement en 2023



4 % des conducteurs de véhicules étrangers avaient une alcoolémie positive, un niveau inférieur à celui des conducteurs de véhicules immatriculés en France (7 %).

198 personnes ont été tuées en 2023 dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger[1], soit 6 % de la mortalité. Parmi les 198 décès, 53 % (104 personnes) étaient des conducteurs ou passagers du véhicule étranger. En 2023, les véhicules légers étrangers représentent 7 % des kilomètres parcourus par des véhicules légers alors que les véhicules lourds étrangers représentent 28 % des km parcourus par des véhicules lourds en France[2].

Les accidents mortels impliquant un véhicule étranger sont souvent plus graves que les autres. Cette gravité (1,15 tué par accident mortel) est plus élevée comparée à celle des autres accidents mortels (1,06) et peut s'expliquer par une part plus importante de **véhicules lourds parmi** les véhicules étrangers.

Selon le pays d'origine

En 2023, la moitié des véhicules étrangers impliqués sont immatriculés dans quatre pays :

- l'**Allemagne et la Belgique :** respectivement 18 % et 16 % des **véhicules de tourisme** ;
- l'**Espagne :** 24 % des **poids lourds** ;
- la **Pologne :** 18 % des **poids lourds** et 14 % des **véhicules utilitaires**.

Les deux tiers des motocyclettes immatriculées à l'étrangers impliquées dans des accidents proviennent d'Allemagne, de Belgique, de Suisse et d'Italie.

Selon le type de véhicule

La part de poids lourds parmi les 1 817 véhicules étrangers impliqués est de 27 %. Elle est nettement plus élevée que parmi les véhicules français (3 %). En revanche, la part de véhicules de tourisme étrangers impliqués est plus faible : 48 % contre 58 % pour les véhicules français.

Selon l'âge et le sexe des usagers

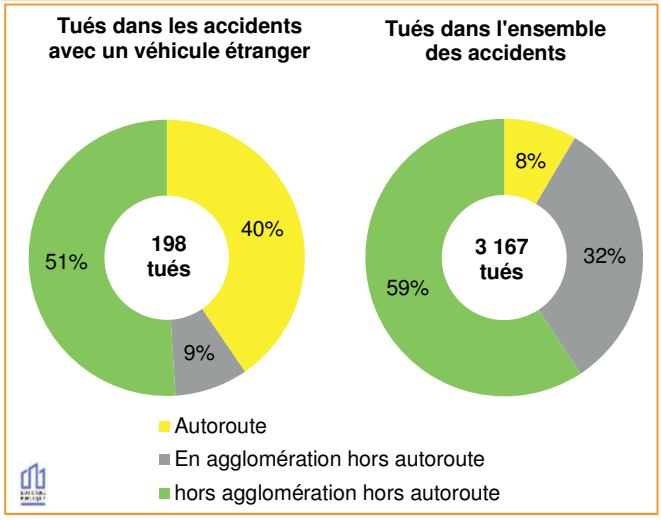
Les 18-54 ans représentent 62 % des tués dans les accidents impliquant un véhicule étranger en 2023. Avec 39 tués, les 45-54 ans constituent la classe d'âge la plus représentée parmi les tués dans ce type d'accident. Deux tiers des tués en deux-roues motorisés avaient entre 18 et 34 ans (15 tués sur 40). Parmi les 198 tués, 81 % étaient des hommes.

Selon le département de l'accident

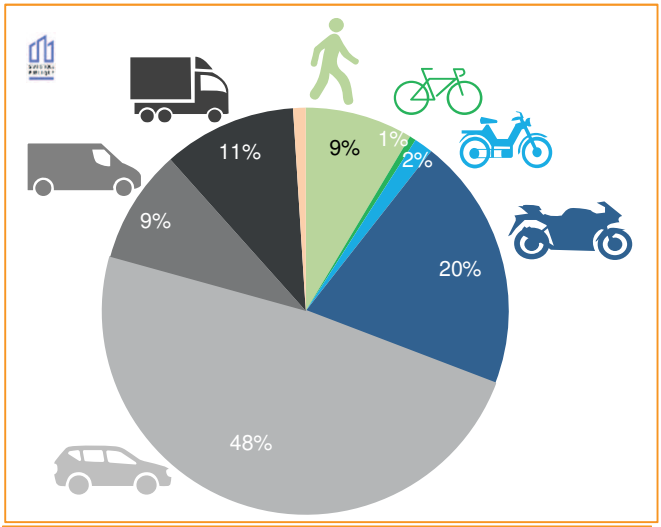
Les 22 départements frontaliers ont totalisé 30 % des accidents impliquant un véhicule étranger et 33 % de la mortalité (66 personnes tuées). 28 % des accidents impliquant un véhicule étranger se sont produits en Île-de-France mais sont peu souvent mortels (17 tués).

[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] *Les comptes des transports en 2023, CGDD/SDES 2024.*

Répartition des personnes tuées selon le milieu routier dans les accidents impliquant un véhicule étranger et dans l'ensemble des accidents

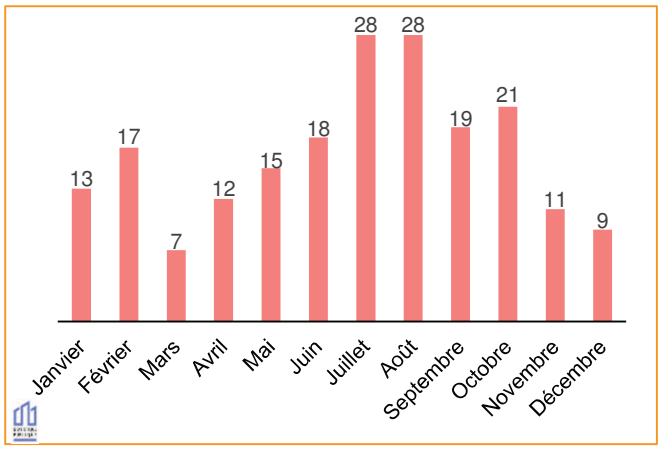


Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule étranger selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	17	1	3	40	96	18	21	2	198

Nombre de personnes tuées dans les accidents avec un véhicule étranger selon le mois en 2023



Selon le milieu routier

40 % des personnes tuées dans un accident impliquant un **véhicule étranger le sont sur autoroute** contre 8 % pour l'ensemble de la mortalité routière. Traduisant une gravité plus élevée (12,8 tués pour 100 accidents contre 5,4 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 (32 %) que pour l'ensemble des accidents (63 %).

Selon le mode de déplacement

48 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule étranger sont des automobilistes, ce qui est équivalent au taux constaté sur l'ensemble des accidents. Les conducteurs et passagers de poids lourds représentent 1 % des tués de l'ensemble des accidents de France métropolitaine, mais représentent 11 % des tués dans les accidents avec un véhicule étranger. Cela est lié à la part élevée de poids lourds parmi les véhicules étrangers impliqués (27 % contre 3 % des véhicules immatriculés en France).

Parmi les **104 conducteurs ou passagers tués dans un véhicule immatriculé à l'étranger**, on compte :

- 54 automobilistes ;
- 23 motocyclistes ;
- 18 usagers de poids lourd ;
- 6 usagers de véhicule utilitaire.

Selon le mois

En 2023, les **mois de juillet et d'août connaissent une accidentalité élevée** concernant les véhicules étrangers : 56 des 198 tués (28 %) le sont en juillet et août, contre 19 % pour l'ensemble des accidents. On constate une implication des véhicules de tourisme étrangers plus importante en août (14 %, contre 7 % pour l'ensemble des VT impliqués en métropole). Pour les motocyclettes étrangères, 71 % d'entre elles sont impliquées dans un accident au cours des mois de juin à septembre (42 % pour l'ensemble des motocyclettes en France métropolitaine).

Les infractions

En 2023, parmi les 16,8 millions d'avis de contraventions envoyés pour des infractions relevées par le contrôle automatisé, 2,6 millions ont été envoyés à l'étranger, soit une hausse de 3 % par rapport à 2022. Cela représente 15 % des avis de contravention, soit une baisse de 2 points par rapport à 2022 (17 %).

Parmi ces 2,6 millions d'avis de contravention envoyés, 77 % 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).

PRO LASER III
INFRARED LIDAR SYSTEM

Facteurs d'accidents

Les facteurs de risque 122
Les indicateurs clés de performance 123

humains

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 relevées par les forces de l'ordre 142
- Les infractions 142
- Le permis à points 144
- Les condamnations 145

Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents 146

véhicules

Les facteurs d'accidents liés aux véhicules 148
- Ancienneté des véhicules 149
- Les caractéristiques techniques des véhicules 150

Les accidents selon la motorisation 151

environnement

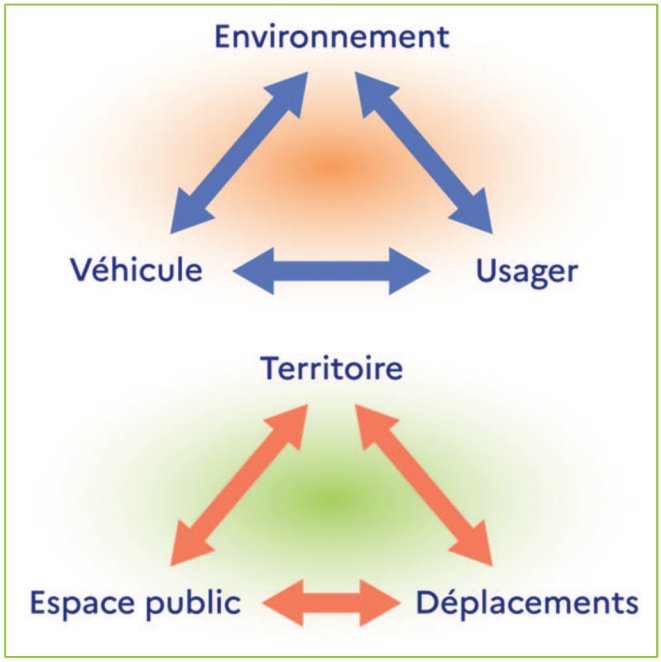
Les facteurs d'accidents liés aux lieux, à l'infrastructure et à l'environnement 152
Périodes de forte accidentalité 154
Les accidents selon les conditions météorologiques 155
Les facteurs d'accidents selon le réseau routier 156
- Les facteurs d'accidents sur les autoroutes 156
- Les facteurs d'accidents sur les routes hors agglomération 158
- Les facteurs d'accidents sur les voies 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…).

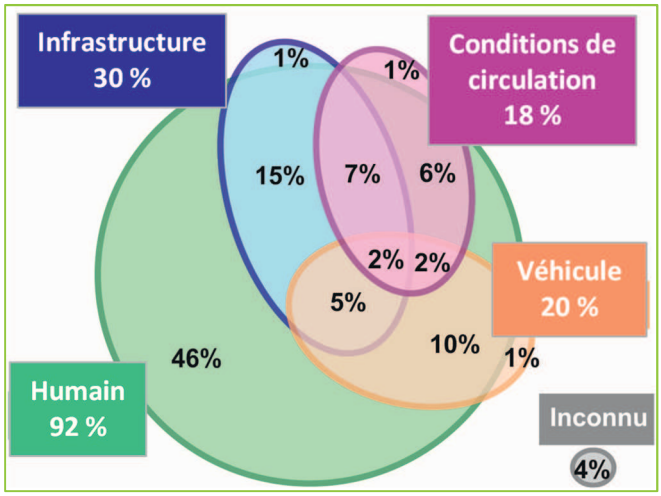
L'aspect multifactoriel de l'accident est central dans l'analyse des accidents.

Les composantes du système



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 identifiables

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 termes. 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, 2023

	VT			PL		
Réseau	VMA (km/h)	Jour	Nuit	VMA (km/h)	Jour	Nuit
Autoroutes de liaison	130	115,2	115,5	90	84,5	85,6
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	80-90	76,6	79,3	80	74,6	78,5
Artères en centre-ville d'agglomération moyenne	50	41,4	45,4	50	34,5	38,8

Source : Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2023, ONISR, 2024.

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, 2023

	VT			VU (avant)
	Avant	Arrière		
Réseau		Adultes	Enfants	
Autoroutes de liaison	97,0%	87,4%	95,0%	94,8%
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	98,9%			96,5%
Grandes agglomérations	99,1%	83,9%	95,7%	98,0%

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2023, ONISR, 2024.

Part des usagers de deux-roues portant un casque selon le mode et le réseau, France métropolitaine, 2023

Réseau	2RM	Cyclistes
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération	99,2%	
Grandes agglomérations	96,5%	37,6%

Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2023, ONISR, 2024.

Part des conducteurs n'utilisant pas de téléphone selon le mode et le réseau, France métropolitaine, 2023

Réseau	Cyclistes	VT	VU	PL
Routes à 2 ou 3 voies hors agglomération		97,5%	90,9%	97,1%
Grandes agglomérations*	86,7%	94,5%	91,4%	96,0%

*Oreillettes et kits main-libre compris
Source : Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2023, ONISR, 2024.

Résultats des indicateurs « Alcool », « Infrastructure » et « Sécurité du véhicule », en 2023

Alcool	Infrastructure	Véhicule*
% de conducteurs positifs	% de véh.km au-dessus du seuil de sécurité	Note moyenne EuroNCAP
3,30%	27,66%	4,56

*Parc roulant 2011-2023
Sources : ONISR, *Bilan des infractions de l'année 2023*, 2024 ; SDES, *Bilan des transports*, 2024 ; UTAC

Les KPIs (Key Performance Indicators) 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 pour la période 2022-2025, 3 KPIs parmi les 8 suivants sont demandés à chacun des 25 pays européens participants [1]:

- **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**.

Ces KPI soulignent 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 retrouvées 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 comportements[2], 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 circulant[3].

L'indicateur « Infrastructure » est la part de kilomètres parcourus par les véhicules sur des routes respectant un certain seuil de sécurité. Par approximation, les autoroutes sont considérées comme les seules routes respectant ce seuil[4].

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.

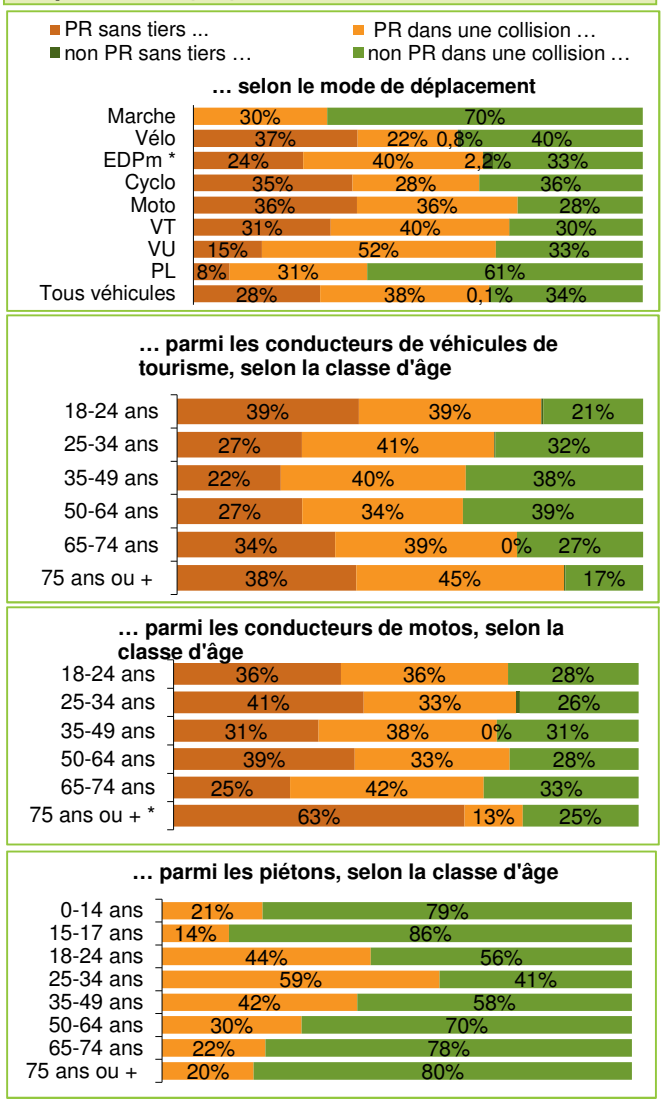
[1] 25 des 27 Etats de l'Union européenne participent au projet (participants). L'Estonie et Malte participent en tant qu'observateurs, de même que la Suisse et la Norvège.
[2] Observatoire des comportements, Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2023, ONISR, 2024.
[3] cf. La sécurité du parc de véhicules, page 157du bilan 2021 de la SR
[4] cf. La circulation routière, page 92.

Les présumés responsables (PR)

En 2023, parmi les 3 167 personnes décédées sur la route, 1 991 étaient responsables de leur accident. 37 % des personnes tuées, soit 1 176 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	3 167	2 457	710	78%
Total PR	3 096	2 559	537	83%
PR morts	1 991	1 682	309	84%
PR vivants	1 105	877	228	79%
Victimes tuées …	1 176	775	401	66%
par un PR vivant…	1 022	677	345	66%
Homme	806	539	267	67%
Femme	216	138	78	64%
par un PR mort…	127	72	55	57%
Homme	108	62	46	57%
Femme	19	10	9	53%
sans PR	27	26	1	96%

Lecture : 345 femmes sont tuées par un présumé responsable vivant

Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans les accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués : les piétons dans 30 % de leurs accidents mortels et les cyclistes dans 59 % dont pour un tiers d'entre eux seuls. En revanche les usagers de VU, de cyclomoteurs, de VT et de motocyclettes restent très souvent présumés responsables dans les accidents mortels où ils sont impliqués (respectivement 67 %, 64 %, 70 % et 72 %). Les conducteurs de poids lourds restent les moins présumés responsables des accidents mortels avec 39 % dont 8 % seuls. Les usagers d'EDPm sont responsables des accidents mortels pour 64 %.

Automobilistes

La tranche d'âge 35-49 ans des conducteurs de véhicule de tourisme est associée à la proportion la plus faible de responsabilité présumée (22 % pour les 35-49 ans). Les conducteurs des tranches d'âge extrêmes 18-24 ans et 75 ans et plus sont nettement plus souvent présumés responsables, avec des taux dépassant 78 %. Les 65-74 ans ont un niveau le plus élevé de responsabilité ensuite avec 73 %.

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 décroît de l'ordre de 7 points entre les classes d'âge les plus jeunes (25-34 ans) et les plus âgées (65-74 ans). Les motards de la tranche des 75 ans et plus sont tous présumés responsables, mais leur nombre est faible.

Piétons

La responsabilité du piéton est présumée dans 20 % des accidents corporels et 30 % des accidents mortels. Les pétons de 75 ans ou plus sont peu responsables d'accidents mortels (20 %). Contrairement aux piétons de 18-34 ans qui sont responsables dans plus de la moitié des accidents mortels, 59 % des piétons de 25-34 ans et 44 % des piétons de 18-24 ans.

Les femmes sont souvent victimes

En 2023, 3 117 présumés responsables sont identifiés, dont 21 en fuite où le sexe n'est pas renseigné.

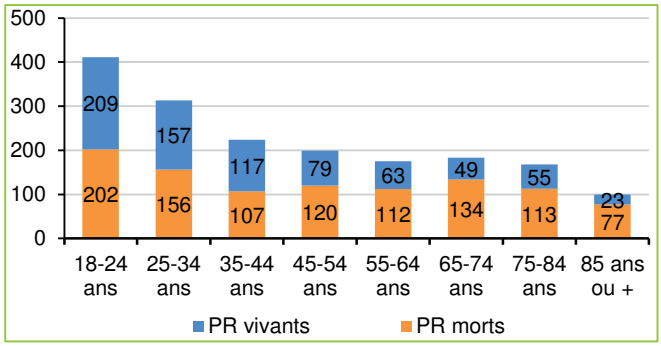
Parmi les 710 femmes décédées dans un accident de la route, 309 étaient présumées responsables de l'accident, soit 44 %. Les 1 682 hommes tués présumés responsables représentent 68 % des hommes décédés.

1 022 victimes non responsables sont tuées par un présumé responsable vivant, soit 32 %.

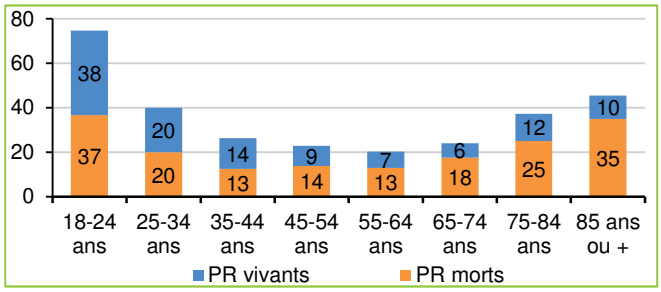
Les femmes représentent 17 % des présumées responsables alors qu'elles représentent 34 % des victimes tuées par un présumé responsable.

Plus de la moitié des présumés responsables (PR) décèdent (64 %), mais presque un quart (22 %) est indemne après l'accident.

Nombre de conducteurs de VT présumés responsables vivants et morts

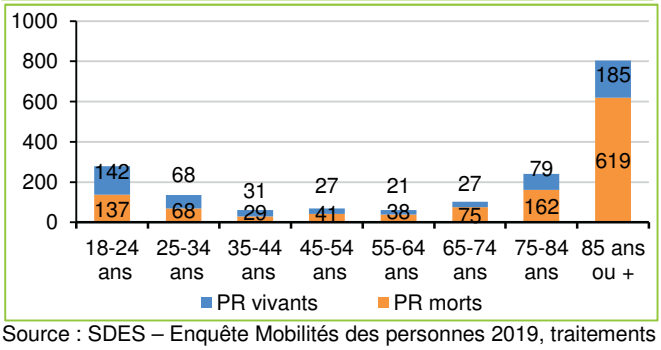


Nombre de conducteurs de VT présumés responsables rapporté à la population



Source : Insee – population par âge, estimée au 1er janvier, traitements ONISR

Nombre de conducteurs de VT présumés responsables, par milliards d'heures passées en voiture



Source : SDES – Enquête Mobilités des personnes 2019, traitements ONISR

83 % des auteurs présumés sont des hommes, 30 % sont âgés de 18 à 30 ans, 90 % sont de nationalité française. 73 % habitent le département de l'accident, 62 % circulent sur une route départementale, 58 % conduisent un véhicule de tourisme, 50 % se déplacent pour leurs loisirs.

Les conducteurs de VT présumés responsables

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, le ratio de PR qui décède est plus important chez les 18-24 ans et chez les 85 ans et plus. En revanche la part des 25-34 ans reste quasi similaire. Le taux de survivants est beaucoup plus élevé pour les moins de 45 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 (51 %) soit plus important que celui des 75-84 ans (33 %).

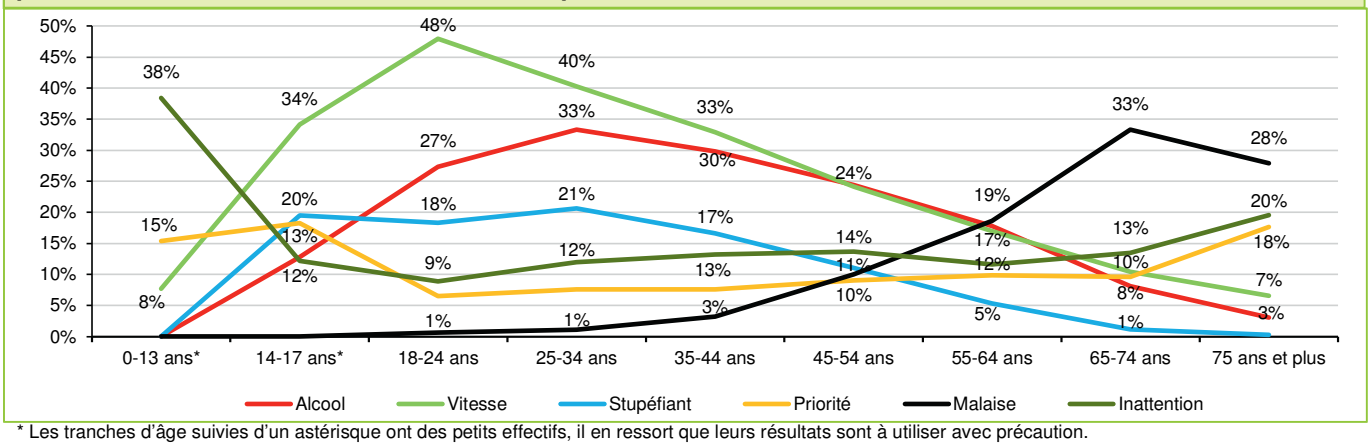
Les facteurs d'accidents mortels

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 le facteur principal d'accident mortel chez les présumés responsables de 18 à 44 ans, la part de ce facteur décroît avec l'âge.

Chez les présumés responsables de 65 ans ou plus on retrouve plus souvent le facteur « malaise », puis l'inattention et le non-respect des priorités.

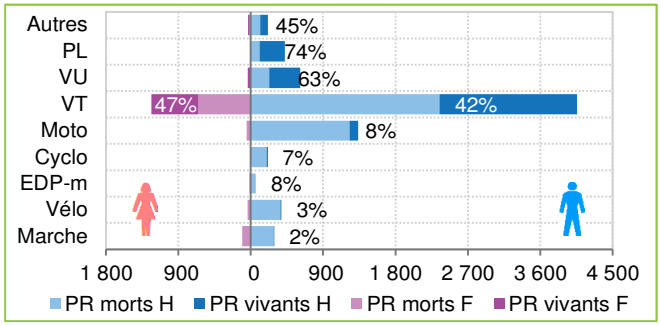
Facteurs d'accidents mortels selon l'âge des présumés responsables quel que soit le mode de déplacement pour les années 2021 à 2023 en France métropolitaine



* Les tranches d'âge suivies d'un astérisque ont des petits effectifs, il en ressort que leurs résultats sont à utiliser avec précaution.

Les principaux facteurs des présumés responsables

Répartition des présumés responsables vivants ou morts selon le sexe pour la période 2021-2023

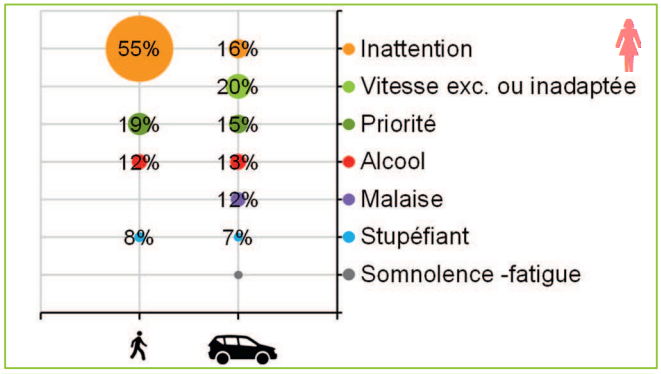


Facteurs principaux d'accidents mortels des hommes PR selon l'âge (2021-2023)

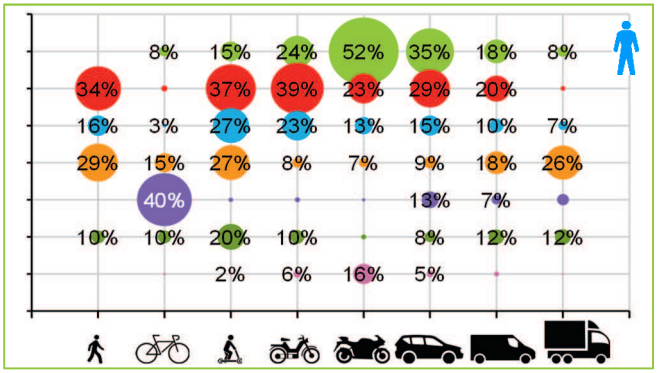
Facteurs identifiés dans un accident mortel	18-34 ans	35-54 ans	55 ans et +
Vitesse excessive ou inadaptée	47%	31%	12%
Alcool	33%	29%	11%
Stupéfiant	21%	15%	3%
Inattention	10%	13%	13%
Malaise	1%	6%	28%
Priorité *	6%	7%	11%
Dépassement dangereux *	8%	6%	4%
Contresens *	4%	3%	3%
Somnolence -fatigue	5%	3%	4%
Changement de file *	4%	4%	4%
Eblouissement	2%	2%	2%
Non respect des distances de sécurité *	2%	2%	1%
Téléphone et distracteurs techno.	2%	1%	0%
Médicaments	0%	1%	1%
Autre cause	8%	9%	8%
Cause indéterminée	9%	13%	14%
Nombre de PR	**2 924**	**2 164**	**2 333**

* Au moins un facteur de non-respect des règles de circulation dans un accident mortel : 22 % PR hommes et 28 % PR femmes

Principaux facteurs des accidents mortels par mode de déplacement des femmes PR (2021-2023)



Principaux facteurs des accidents mortels par mode de déplacement des hommes PR (2021-2023)



PR en EDP-m : faibles effectifs, à utiliser avec précaution

Le fichier BAAC comporte 8 832 accidents mortels pour la période 2021-2023. 9 203 personnes ont été identifiées comme présumées responsables (PR) par les forces de l'ordre, dont 83 % sont des hommes.

Surtout des hommes en voiture

Près de 4 100 PR (45 % des PR dont le sexe est connu) sont des hommes conducteurs de véhicule de tourisme (VT), plus de 1 300 PR (15 %) sont des hommes conducteurs de motos et plus de 600 PR (7 %) sont des hommes conducteurs de VU. Les femmes PR sont à 81 % des conductrices de VT, soit 14 % des PR.

La survie ou non du PR

Parmi ces PR, 5 801 sont morts dans l'accident dont 47 % dans un accident sans tiers. Les PR tués sont à 85 % des hommes. Leur part de survie est moins importante que celle des femmes : 35 % des PR hommes sont vivants contre 43 % des PR femmes.

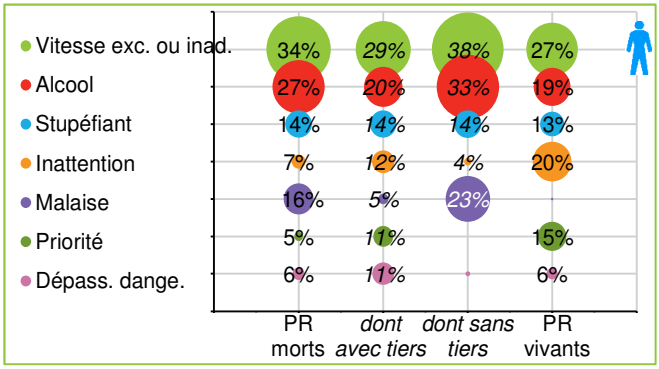
Quelle que soit la survie ou non des hommes présumés responsables, le facteur principal est la vitesse excessive ou inadaptée (32 %). Parmi ces hommes tués dans des accidents sans tiers, les autres facteurs principaux sont une alcoolémie supérieure au taux légal (33 % contre 27 % des hommes PR tués) et le malaise (23 % contre 16 % des hommes PR tués). Parmi les hommes PR vivants, la vitesse est le facteur principal dans une moindre mesure (27 %).

La vitesse, facteur masculin

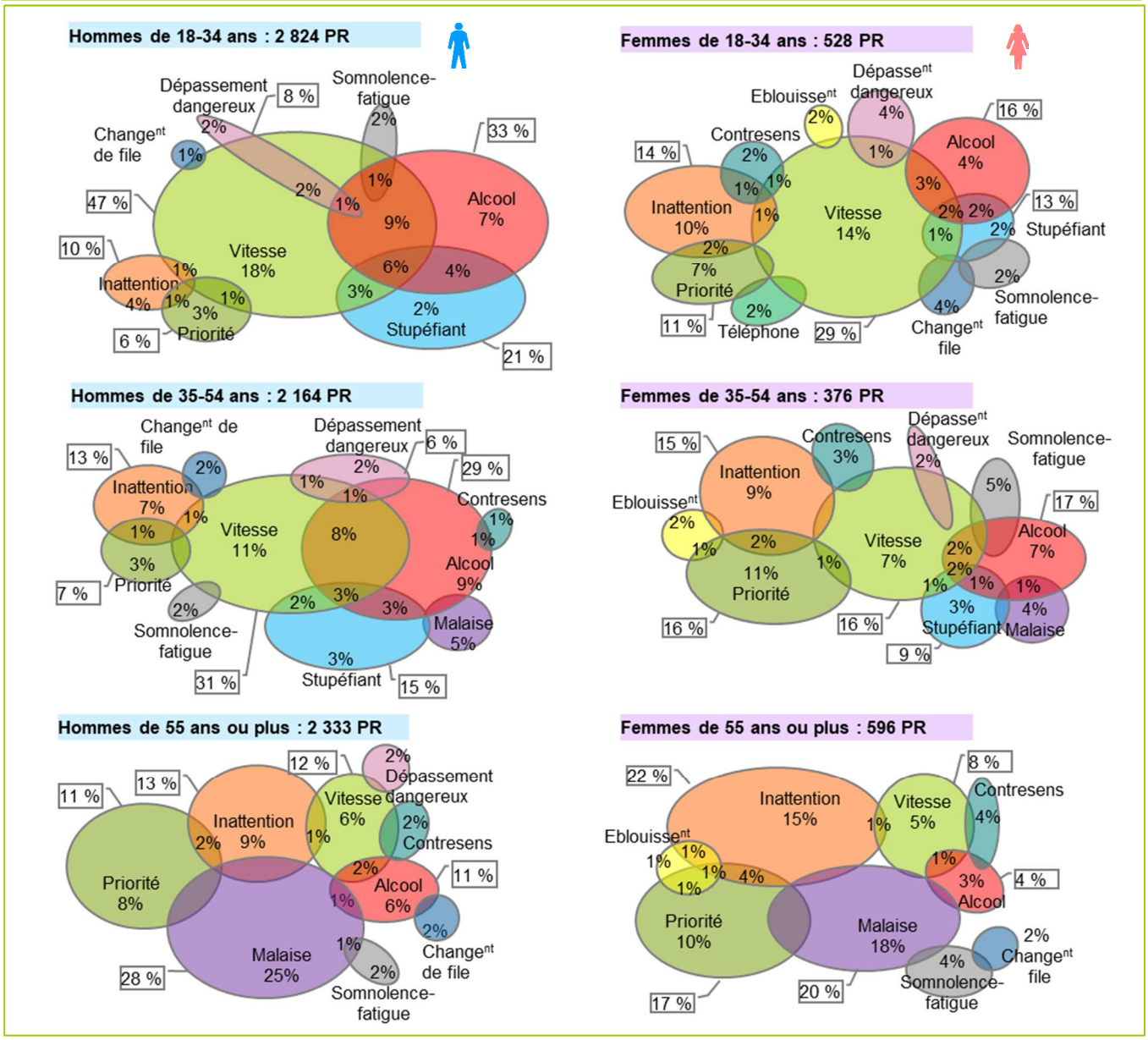
Chez les **hommes** présumés responsables d'accidents mortels, la **vitesse** est le principal facteur identifié, notamment parmi ceux en moto ou en VT, respectivement 52 % et 35 % des cas. L'**alcool** est facteur d'accident mortel pour 25 % des cas, surtout lorsque le PR est en cyclomoteur (39 % des cas) ou en VT (29 %). La conduite sous l'influence de **stupéfiants** est un facteur d'accidents mortels pour 14 % des cas.

Chez les **femmes** présumées responsables d'accidents mortels, l'**inattention** et la **vitesse** sont les principaux facteurs identifiés pour 17 % des cas (respectivement jusqu'à 55 % parmi celles à pied et 20 % en VT). Le refus de **priorité** est le troisième facteur le plus important avec 15 % des cas.

Principaux facteurs des accidents mortels selon la survie des hommes PR (2021-2023)



Principaux facteurs dans les accidents mortels selon l'âge et le sexe du PR pour la période 2021-2023



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 facteur, seul ou combiné avec d'autres. L'alcool est cité comme facteur dans 33 % des cas. Les facteurs « vitesse » et « alcool » sont associés dans 17 % des accidents mortels.

Dans les accidents mortels où le PR est un homme âgé de 35-54 ans, les facteurs « vitesse » et « alcool » sont les principaux facteurs, individuellement ou associés à d'autres (respectivement 31 % et 29 %). Dans 12 % des accidents mortels, il y a au moins les deux facteurs « alcool » et « vitesse ».

Dans 28 % des accidents mortels où le PR est un homme d'au moins 55 ans, le facteur principal est le malaise ; dans 25 % des accidents mortels il en est le facteur unique.

Dans 29 % des accidents mortels où le PR est une femme de 18-34 ans, la vitesse excessive ou inadaptée est citée comme facteur, seul ou combiné avec d'autres. L'inattention est citée comme facteur dans 14 % des cas, dont dans 10 % des cas où il est l'unique facteur.

Dans les accidents mortels où le PR est une femme âgée de 35-54 ans, les facteurs « vitesse » et « refus de priorité » sont les principaux facteurs, individuellement ou associés à d'autres (respectivement 16 %).

Dans les accidents mortels où le PR est une femme d'au moins 55 ans, le facteur « inattention » est le principal dans 22 % des accidents mortels, dans 15 % des accidents mortels il en est le facteur unique. Les facteurs « malaise » et « refus de priorité » sont les deuxièmes facteurs, individuellement ou associées à d'autres (respectivement 20 % et 17 %).

La vitesse

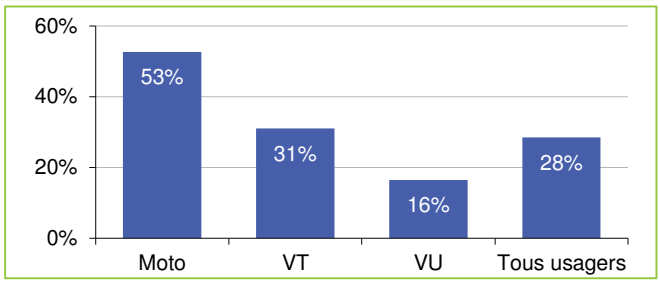
Les sanctions pour dépassement de la VMA en 2023

Dépassement de la VMA	Perte de points	Amende
Entre 1 et 19 km/h, VMA > à 50km/h, hors agglomération	0 pour excès entre 1 et 4 km/h	68 €, ou 45 € si payée dans les 15 jours
Entre 1 et 19 km/h, VMA ≤ à 50km/h ou en agglomération	1 pour excès entre 5 et 19 km/h	135 €, ou 90 € si payée dans les 15 jours
De 20 à 29 km/h	2	135 €, ou 90 € si payée dans les 15 jours
De 30 à 39 km/h	3*	135 €, ou 90 € si payée dans les 15 jours
De 40 à 49 km/h	4*	
50 km/h ou plus	6*	jusqu'à 1500 € et confiscation possible du
50 km/h ou plus avec récidive	6*	3750 €, peine de prison, et confiscation obligatoire du

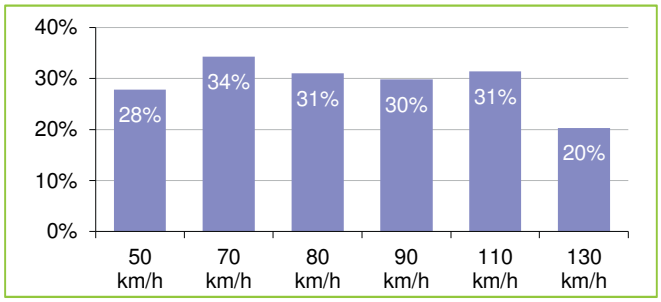
* 3 ans de suspension du permis, obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière, interdiction de conduire certains véhicules pour 3/5 ans ou plus

Le 23 décembre 2019 a été promulguée la **loi d'orientation des mobilités (LOM)**, qui introduit la possibilité du relèvement à **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.»

Poids du facteur* vitesse dans les accidents mortels selon le mode de déplacement du PR, en 2023



Poids du facteur* vitesse dans les accidents mortels selon la vitesse maximale autorisée, en 2023



* Dans les fichiers BAAC, les forces de l'ordre ont la possibilité de mentionner de 1 à 3 facteurs par présumé responsable de l'accident.

Vitesse maximale autorisée[1]

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 1er juillet 2018[2], 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.

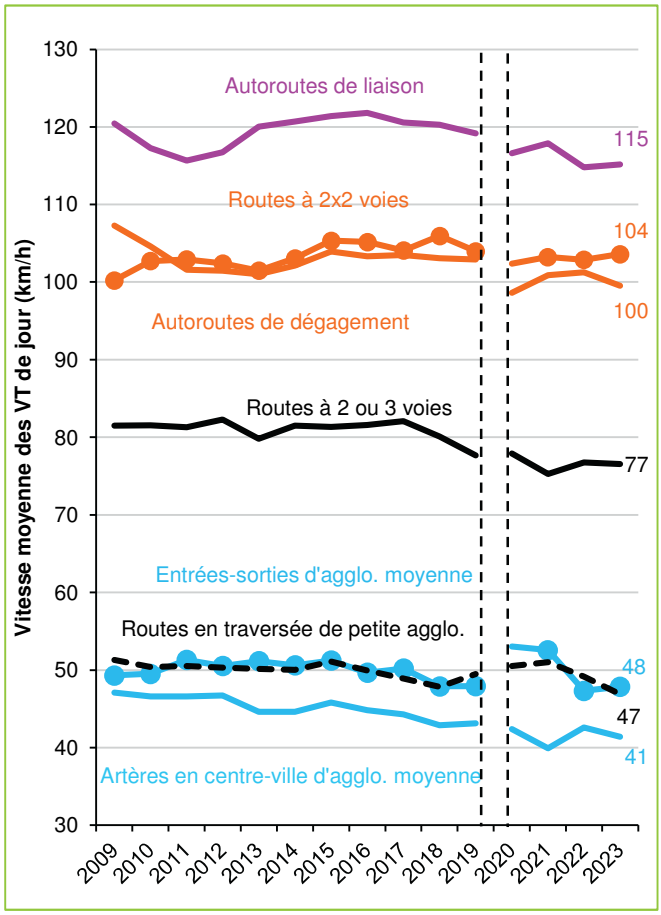
Les accidents mortels

Selon les informations relatives à la responsabilité présumée dans les accidents mortels dans le fichier BAAC[3], une vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances est présente dans 28 % des accidents mortels (causes multiples). Cette proportion est plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de motocyclette (53 %).

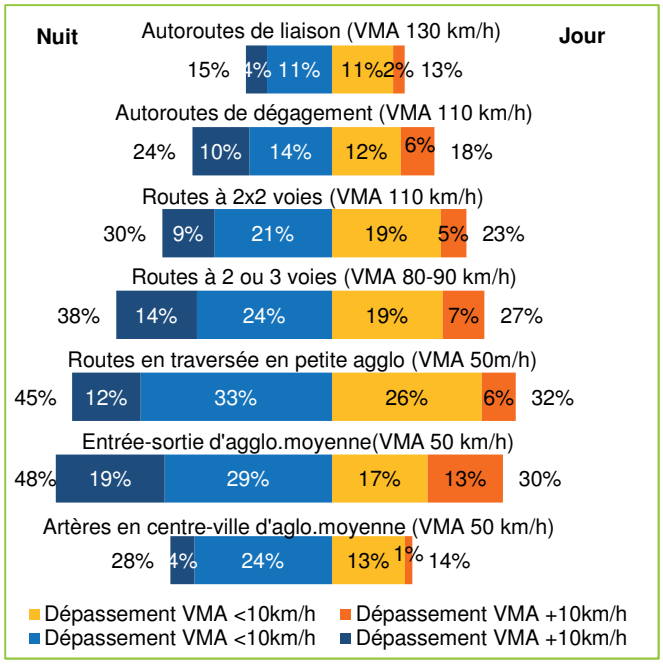
Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances » intervient plus souvent que la moyenne sur les sections de routes limitées à 70 km/h (34 %).

[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 2023,* ONISR, 2024.

Vitesses moyennes pratiquées de jour par les véhicules de tourisme (VT), par réseau



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 2023, ONISR 2024

Vitesses moyennes pratiquées

Les observations des vitesses pratiquées en 2020 ont été perturbées par la pandémie et par le changement de méthodologie opéré, créant certaines ruptures dans les séries.

En 2023, la moyenne des vitesses pratiquées de jour par les VT a baissé sur l'ensemble des réseaux, à l'exception des autoroutes de liaison, des routes à 2x2 voies et des entrées et sorties d'agglomération moyenne pour lesquelles les vitesses augmentent par rapport à 2022. Les taux de dépassement de la VMA les plus hauts de jour comme de nuit concernent les routes en traversée de petite agglomération et les entrées et sorties d'agglomération moyenne, limitées à 50 km/h. Sur les routes bidirectionnelles hors agglomération, concernées pour certaines par un relèvement de la VMA à 90 km/h, la baisse est de - 0,2 km/h de jour et - 0,6 km/h de nuit.

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'OCDE[1], 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. Les recherches récentes identifient une relation exponentielle entre vitesses pratiquées et accidents, qui résulte non seulement de la dynamique du véhicule et l'énergie libérée mais aussi de la difficulté accrue du conducteur à faire face à la situation de perte de contrôle[2].

Les travaux des chercheurs Nilsson et Elvik ont produit des modèles estimant la variation relative du nombre 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, Elvik[3] 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] World Health Organization, Speed management, 2023
[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.

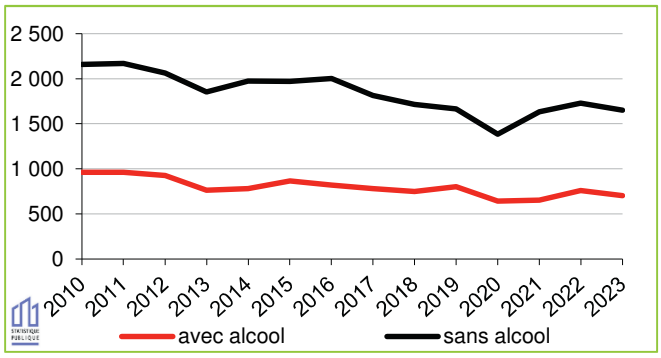
L'alcool

Dans 29 % des accidents mortels, un conducteur est alcoolisé (30 % en 2022). Cette part s'élève à 46 % la nuit.

Evolution moyenne annuelle*	2022 à 2023	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués dans acc avec alcool	- 7,5 %	- 3,2 %	- 2,1 %
Tués dans acc sans alcool	- 4,6 %	- 0,2 %	- 2,9 %
Tous tués	- 3,1 %	- 0,6 %	- 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…

	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
avec alcool	963	866	799	642	652	759	702
sans alcool	2 160	1 971	1 665	1 387	1 633	1 731	1 652
Total taux d'alcool connu	3 123	2 837	2 464	2 029	2 285	2 490	2 354
Ensemble de la mortalité	3 991	3 461	3 244	2 541	2 944	3 267	3 167

Part de mortalité des accidents avec alcool…

	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
parmi les accidents au taux d'alcool connu	31 %	31 %	32 %	32 %	29 %	30 %	30 %
parmi l'ensemble des accidents mortels	24 %	25 %	25 %	25 %	22 %	23 %	22 %

Lecture : en 2023, 2 354 personnes ont été tuées dans un accident où l'alcoolémie était connue. Parmi elles, 702 l'ont été dans un accident avec alcool. 702/2354 = 30 %.
Parmi l'ensemble des 3 167 personnes tuées en 2023, les 702 qui l'ont été dans un accident avec alcool en représentent : 702/3167 = 22 %.

Les Français de plus de 15 ans ont consommé en 2019 en moyenne 11,3 litres d'alcool pur par personne (18,0 L pour les hommes, 5,1 L pour les femmes) ; la France est le 14e pays le plus consommateur au Monde. Les Italiens ont consommé 8 L (hommes 12,7 L / femmes 3,5 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 ActuSAM[1], 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 serait évité si aucun conducteur n'était positif à l'alcool.

En 2023, 702 personnes ont été tuées dans un accident avec alcool[2], dont 458 conducteurs alcoolisés. Elles représentent **30 % des personnes tuées** dans les accidents avec alcool connu (cf. encadré en bas). En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, on estime que **944 personnes ont été tuées en 2023 dans un accident avec alcool** (1052 en 2019). Dans 2 cas sur 3, le tué était le conducteur alcoolisé (656).

Chez les présumés responsables d'accidents mortels (PR), l'alcool est un facteur souvent associé à la vitesse et/ou aux stupéfiants. 33 % des hommes de 18 à 34 ans PR étaient alcoolisés ; parmi eux, la moitié roulait trop vite et 1/3 avait consommé des stupéfiants (voir p.127).

Conduite sous influence

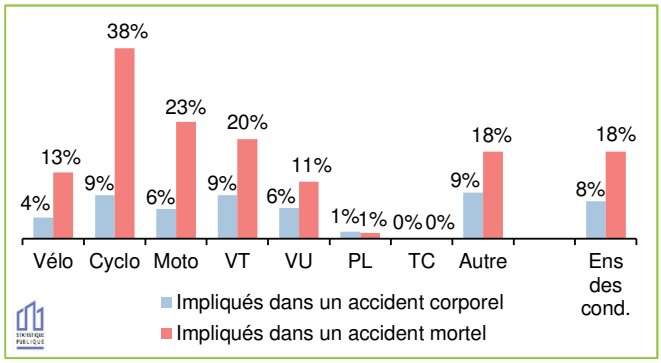
883 personnes ont été tuées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'emprise d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants soit **40 % des personnes tuées** dans un accident avec alcool ou stupéfiants connus. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, il est estimé que **1 251 personnes ont été tuées en 2023 dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'influence** de substances (dont 842 étaient le conducteur sous influence), contre 1 442 en 2019 :
- 54 % des conducteurs impliqués (avec alcool et stupéfiants connus) sont uniquement alcoolisés ;
- 23 % sont 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 47 % pour les 18-24 ans, à 46 % pour les 25-34 ans, 54 % pour les 35-44 ans et 62 % pour les 45-54 ans. À l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux est respectivement de 24 %, 34 %, 18 % et 20 %.

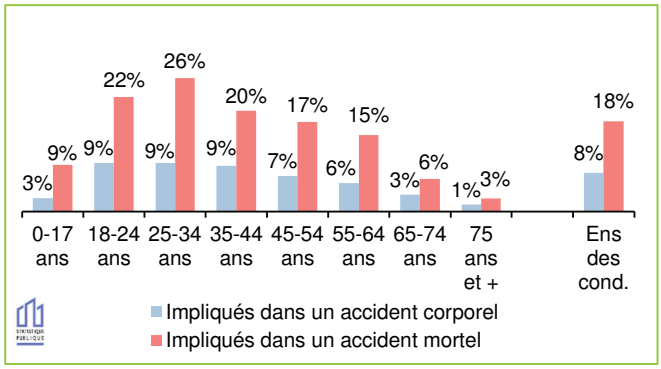
En 2023, 81 % des accidents corporels du fichier BAAC (74 % pour les mortels) disposent de l'information alcool. Les analyses sont donc réalisées sur les accidents où l'alcoolémie est connue, en distinguant :
- **les accidents avec alcool** : au moins un conducteur impliqué a une alcoolémie illégale ;
- **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.

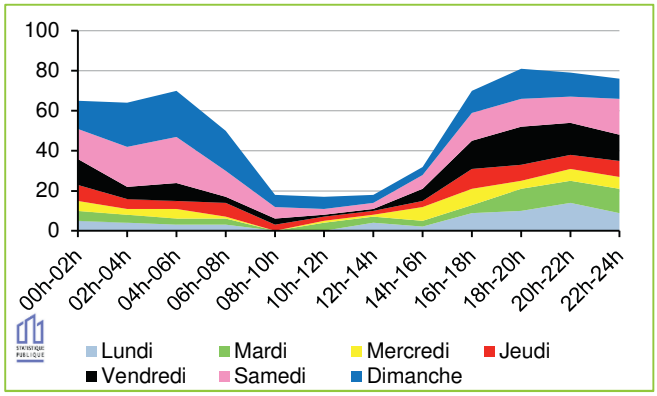
Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcool connu, selon la catégorie d'usagers



Part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcool connu, selon la tranche d'âge



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 +

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 38 % pour les cyclomotoristes mais de 1 % pour les conducteurs de PL.

Les conducteurs alcoolisés sont :
- à 67 % des conducteurs de VT, à 16 % des motocyclistes, à 6 % des conducteurs de VU et à 4 % des cyclomotoristes,
- à 89 % des hommes,
- à 28 % âgés de 25 à 34 ans, à 21 % âgés de 18 à 24 ans et à 19 % âgés de 35 à 44 ans.

Parmi les 25-34 ans, 26 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont alcoolisés, contre 22 % pour les 18-24 ans et 20 % pour les 35-44 ans.

60 % des conducteurs alcoolisés ont un taux supérieur ou égal à 1,5 g/L.

Victimes des accidents avec alcool

81 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé sont soit le conducteur lui-même (65 %) soit un passager de son véhicule (16 %).

Les accidents mortels avec alcool sont dans 61 % des cas sans tiers (un véhicule seul sans piéton) contre 32 % pour les accidents sans alcool. Par ailleurs, **34 % des conducteurs de VT tués alcoolisés** ne portaient **pas de ceinture** (90 % sont des hommes) et 49 % 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

65 % des accidents mortels avec alcool ont lieu de nuit (contre un tiers pour les accidents sans alcool). La nuit, l'alcool est présent dans 46 % des accidents mortels (et 57 % les nuits de week-end). De jour, l'alcool est présent dans 17 % des accidents mortels. Les week-ends regroupent la moitié des accidents mortels de nuit avec alcool (39 % des accidents de jour). Du lundi au vendredi, les deux tiers des accidents mortels avec alcool se produisent entre 16h et 02h du matin. 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 et concentre 71 % des accidents.

Focus sur les piétons alcoolisés

L'alcoolémie des piétons tués est connue pour 54 % d'entre eux (237 personnes sur 439). 60 piétons sur ces 237 (un quart) ont une alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g/L. Pour 35 d'entre eux, âgés de 18 à 74 ans, elle est supérieure ou égale à 2 g/L. **Parmi les 60 piétons alcoolisés tués, 35 l'ont été hors agglomération** (soit 6 sur 10 contre 2 sur 10 pour les piétons non alcoolisés) et 39 étaient présumés responsables. La moitié des piétons tués âgés de 18 à 44 ans était alcoolisée contre 5 % des 75 ans et plus.

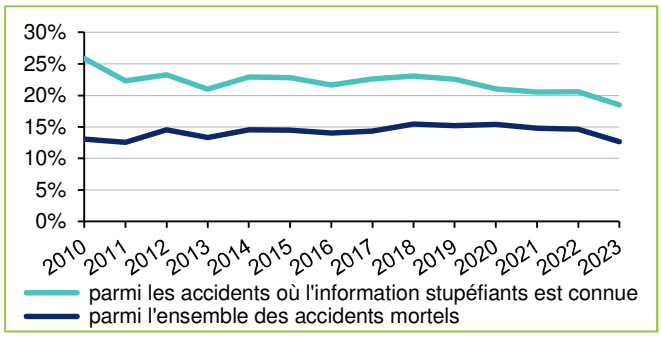
Les stupéfiants

Dans 18 % des accidents mortels, un conducteur est positif aux stupéfiants. Cette part atteint 26 % la nuit au cours du week-end.

Evolution moyenne annuelle*	2022 à 2023	2019 à 2023	2010 à 2019
Tués dans acc avec stup.	- 15,9 %	- 5,0 %	- 0,6 %
Tués dans acc sans stup.	- 4,1 %	+1,1%	+1,4%
Tous tués	- 3,1 %	- 0,6 %	- 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…

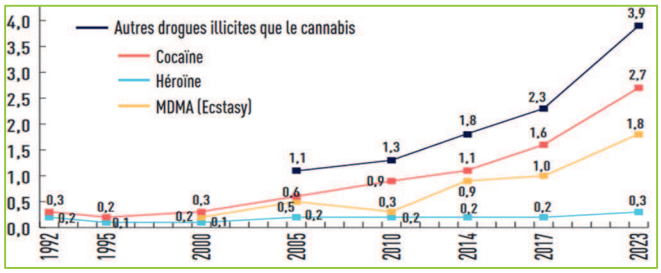
	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
avec stupéfiants	522	501	494	391	436	478	402
sans stupéfiants	1 494	1 694	1 697	1 469	1 687	1 847	1 772
Total info. stupéfiants connue	2 016	2 195	2 191	1 860	2 123	2 325	2 174
Ensemble de la mortalité	3 992	3 461	3 244	2 541	2 944	3 267	3 167

Part de la mortalité dans les accidents avec stupéfiants…

	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023
parmi les accidents où l'information stupéfiants est connue	26 %	23 %	23 %	21 %	21 %	21 %	18 %
parmi l'ensemble des accidents mortels	13 %	14 %	15 %	15 %	15 %	15 %	13 %

Lecture : en 2023, 2 174 personnes ont été tuées dans un accident où l'information sur la consommation de stupéfiants était connue. Parmi elles, 402 l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants. 402/2174 = 18 %.
Parmi l'ensemble des 3 167 personnes tuées en 2023, les 402 qui l'ont été dans un accident avec présence de stupéfiants en représentent : 402/3167 = 13 %.

Evolution de l'usage au cours des 12 derniers mois des principales drogues illicites hors cannabis entre 1992 et 2023 parmi les 18-64 ans (en %)



Autres drogues illicites : cocaïne en poudre, crack (cocaïne base ou fumée, MDMA (ecstasy) ; champignons hallucinogènes, LSD, amphétamines, héroïne.

Source : Tendances Les niveaux d'usage des drogues illicites en France en 2023, OFDT 2024

Un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel[1]. 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 2023, 402 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants (478 en 2022) dont 236 étaient le conducteur positif aux stupéfiants. Elles représentent **18 % 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 586 personnes ont été tuées en 2023 dans un accident impliquant un conducteur sous l'emprise de stupéfiants**, contre 731 en 2019. Dans 3 cas sur 5, le tué était le conducteur positif aux stupéfiants, soit 357 conducteurs estimés.

Chez les présumés responsables d'accidents mortels (PR), le facteur stupéfiant est souvent associé à la vitesse et/ou à l'alcool. 21 % des hommes de 18 à 34 ans et PR étaient positifs stupéfiants ; parmi eux, 1 sur 2 roulait trop vite, 6 sur 10 étaient alcoolisés (3 sur 10 allaient trop vite et circulaient alcoolisés - voir page 127).

Stupéfiants et alcool

Parmi les 376 conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel en 2023, **183 présentent également une alcoolémie illégale (49 %).** Ce ratio est de 59 % pour les automobilistes, 50 % pour les cyclistes et 41 % pour les deux-roues motorisés.

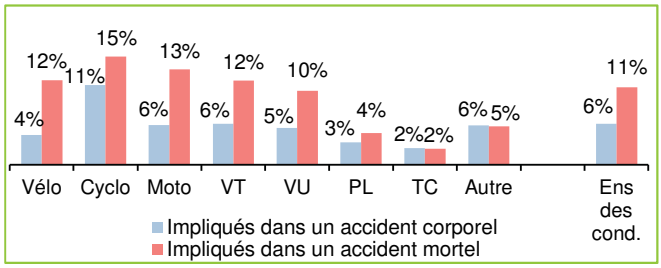
Dans les accidents mortels, la part de conducteurs alcoolisés parmi ceux positifs aux stupéfiants est de :
- 62 % pour les conducteurs âgés de 25 à 34 ans ;
- 51 % pour les conducteurs âgés de 45 à 54 ans ;
- 45 % pour les conducteurs âgés de 18 à 24 ans.

Parmi les conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels avec résultat stupéfiants connu, 2 sur 7 sont aussi positifs à au moins un stupéfiant.

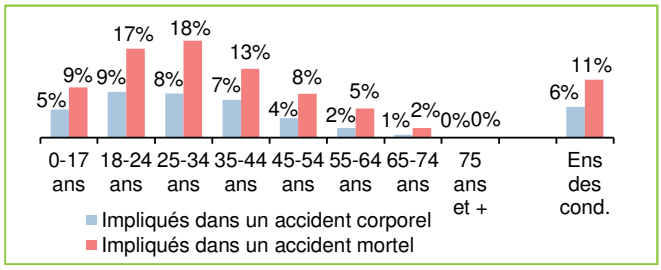
En 2023, 56 % des accidents non mortels et 68 % des accidents mortels du fichier BAAC disposent de l'information stupéfiants (50 % en 2010). Les analyses sont donc réalisées sur les accidents mortels en distinguant :
les **accidents avec stupéfiants :** ceux où au moins un conducteur impliqué a été contrôlé 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/Ifsttar n° 2200868646, Rapport final, octobre 2016.

Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par mode

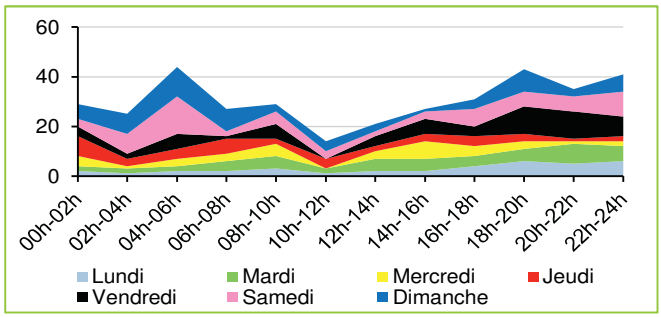


Proportion de conducteurs positifs à au moins un stupéfiant parmi ceux contrôlés, par classe d'âge



Exemple de lecture : parmi les conducteurs âgés de 25 à 34 ans impliqués dans un accident mortel et testés, 18 % 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	13 %	15 %	**14 %**
Nuit	23 %	26 %	**24 %**
Ensemble	**17 %**	**21 %**	**18 %**

Exemple de lecture : le week-end, la nuit, dans 26 % des accidents mortels, au moins un conducteur est contrôlé positif aux stupéfiants.

Usage de drogues parmi les 18-64 ans (en %)

consommation ces 12 derniers mois	2017	2023							
	18-64 ans	18-64 ans	H	F	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans
Cannabis	11,0	10,8	14,5	7,2	22,9	16,0	10,8	6,2	3,3
Autres drogues illicites	2,3	3,9	5,2	2,6	6,6	7,3	4,9	1,7	0,6
Cocaïne	1,6	2,7	3,9	1,6	3,0	5,4	4,0	1,2	0,5
MDMA (ecstasy)	1,0	1,8	2,4	1,3	3,9	3,8	1,9	0,6	0,0
Champignons halluci.	0,3	0,9	1,4	0,5	2,4	1,6	1,0	0,2	0,0
LSD	0,4	0,6	1,0	0,3	1,8	1,4	0,4	0,2	0,0
Amphétamines	0,3	0,6	0,6	0,5	1,2	1,1	0,7	0,0	0,1
Héroïne	0,2	0,3	0,4	0,2	0,4	0,0	0,9	0,0	0,1
Crack	0,2	0,3	0,5	0,2	0,3	0,2	1,0	0,1	0,0
Kétamine		0,6	0,8	0,4	1,5	1,3	0,3	0,1	0,2
3MMC		0,3	0,4	0,1	0,5	0,7	0,1	0,1	0,0
GHB/GBL		0,1	0,2	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0	0,1
Poppers	1,5	3,8	4,6	3,1	13,7	6,1	2,0	0,9	0,3
Protoxyde d'azote		0,8	1,2	0,5	3,1	1,3	0,3	0,2	0,1

Conducteurs positifs à au moins un produit stupéfiant

Dans les **accidents mortels**, 11 % des conducteurs contrôlés sont positifs aux stupéfiants (13 % en 2019). Cette proportion varie selon le mode de transport : elle est de 15 % pour les cyclomotoristes, 13 % pour les motocyclistes, 12 % pour les automobilistes et les cyclistes contre 4 % pour les conducteurs de poids lourds et 2 % pour les conducteurs de TC.

Les conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants dans les accidents mortels sont :
- à 63 % des conducteurs de véhicule de tourisme et à 15 % des conducteurs de motocyclette,
- à 91 % des hommes,
- à 33 % âgés de 25 à 34 ans, à 26 % de 18 à 24 ans et à 20 % de 35 à 44 ans.

Parmi les 18-24 ans, 17 % des conducteurs contrôlés dans les accidents mortels sont positifs. Cette proportion est de 18 % pour les 25-34 ans et baisse fortement à partir de 45 ans (7 % pour les 45-64 ans).

Parmi les conducteurs sans activité professionnelle ou chômeurs impliqués dans les accidents mortels, 1 sur 3 est positif aux stupéfiants.

En 2023, dans les accidents mortels où l'information sur la nature des stupéfiants est connue, **79 % des conducteurs positifs** aux stupéfiants le sont au **cannabis ;** le cannabis seul concerne 6 conducteurs sur 10. 18 % 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

56 % des accidents mortels avec stupéfiants ont lieu la nuit (contre 39 % pour les accidents sans stupéfiants). Les week-ends regroupent 38 % des accidents mortels avec stupéfiants (43 % des accidents de nuit).

La nuit, les stupéfiants sont détectés dans 24 % des accidents mortels (26 % les nuits de week-end). De jour, les stupéfiants sont présents dans 14 % des accidents mortels.

Les accidents mortels avec stupéfiants sont également plus souvent présents le week-end que les jours ouvrés (21 % contre 17 %), avec des pics marqués de 02h à 06h et de 16h à 24h le vendredi, le samedi et le dimanche.

Focus sur les piétons ayant consommé des stupéfiants

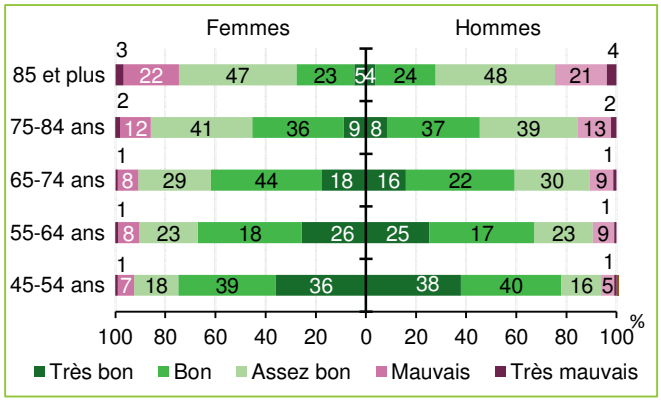
En 2023, un résultat de test aux stupéfiants est renseigné pour 46 % des piétons tués (203 personnes sur 439).

33 piétons tués sur les 203 contrôlés sont positifs aux stupéfiants. Près d'un quart de ces piétons tués sont âgés de 18 à 24 ans et 28 sont des hommes. 22 de ces piétons tués l'ont été de nuit hors agglomération (2 piétons sur 3) et 20 sont présumés responsables.

L'état de santé

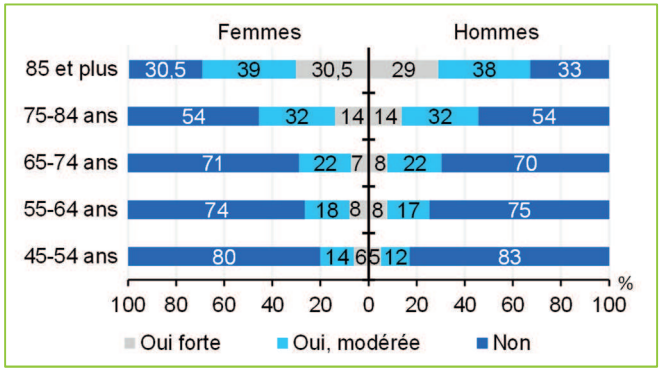
Entre 2019 et 2023, un accident mortel sur six est concerné par les facteurs "malaise" ou "somnolence-fatigue". En 2023, plus de la moitié des conducteurs de VT présumés responsables avec ces facteurs avaient 65 ans ou plus.

État de santé perçu selon l'âge et le sexe en 2021



Lecture : 38 % des hommes âgés de 45 à 54 ans déclarent avoir un très bon état de santé contre 36 % pour les femmes.
Sources : Enquête Vie Quotidienne et Santé 2021, DREES.
Champ : Personnes résidant en logement ordinaire, France entière.

Répartition des personnes déclarant une limitation d'activité depuis 6 mois selon l'âge et le sexe en 2021



Sources : Enquête Vie Quotidienne et Santé 2021, DREES.
Lecture : Entre 55 et 64 ans, 18 % des femmes déclarent être modérément limitées depuis au moins six mois dans les activités que les gens font habituellement, contre 17 % des hommes.
Champ : Personnes résidant en logement ordinaire, France entière.

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 % d'hommes et 55 % de femmes) seraient **concernés par l'anxiété de la conduite**, avec un **niveau moyen de 3/10** (échelle de 1 à 10 entre « pas du tout » et « extrêmement »). **16 %** considèrent cette **anxiété difficile à vivre**. **Les jeunes et les résidents des grandes agglomérations** (≥ 50 000 habitants) ont des **niveaux d'anxiété plus élevés** : **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 ; **3,7/10** pour les **grandes agglomérations** contre 2,8/10 pour les plus petites.

Le facteur qui semble le plus contribuer à l'anxiété de la conduite est le **manque de confiance dans le comportement des autres usagers**. Viennent ensuite le fait d'avoir été informé sur les dangers de la conduite, d'avoir été témoin d'un accident et enfin, le manque de confiance en soi.

La conduite d'un véhicule exige une aptitude physique, cognitive et sensorielle.

Affections médicales et conduite

L'article 1er de **l'arrêté interministériel du 28 mars 2022**[1] rappelle la **responsabilité première de tout conducteur**, qui avant de prendre le volant doit s'assurer qu'il est **apte 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[...]* ».

L'arrêté fixe la liste des affections médicales incompatibles temporairement ou définitivement avec la conduite et met en évidence les quatre types de symptômes incompatibles avec la conduite :

- des **troubles de la vue** (acuité visuelle binoculaire inférieure à 5/10ème ou amputation importante du champ visuel) ;
- des **troubles de l'état de conscience ou le risque d'un malaise brutal** en lien avec une pathologie cardiaque (tels les troubles du rythme ou l'insuffisance coronarienne), une hypoglycémie chez une personne diabétique traitée, une épilepsie ou une somnolence diurne excessive ;
- des **troubles cognitifs** en lien avec une consommation d'alcool, de stupéfiant, d'un médicament pictogramme rouge ou des troubles cognitifs liées à une affection médicale (Alzheimer ou maladies apparentées, accident vasculaire cérébral…) ;
- des **troubles neuromoteurs** (maladie de Parkinson, sclérose en plaques…).

Tout candidat au permis de conduire ou tout conducteur atteint de l'une de ces affections doit **solliciter l'avis d'un médecin agréé** sur son aptitude à conduire. *« Le contrôle médical de l'aptitude à la conduite consiste en une **évaluation de l'aptitude physique, cognitive et sensorielle** […]* » (article R.226- 1 du code de la route).

L'inaptitude à la conduite est une question de pathologie plus que d'âge. Les pathologies sont plus présentes avec l'avancée en âge. 3 % de la population cumule 3 pathologies ou traitements chroniques à 45-64 ans, 8 % à 65-74 ans et 21 % au-delà de 75 ans ; plus encore chez les hommes que chez les femmes[2].

La difficile décision d'arrêter de conduire

Certains cas sont relativement simples (soudaineté des symptômes incapacitants, solutions alternatives pour se déplacer), d'autres sont plus difficiles, (pathologie neuroévolutive, éloignement des services et commerces). Le Conseil d'Etat, saisi pour un recours pour excès de pouvoir concernant l'arrêté du 28 mars 2022, a indiqué: l'intérêt général d'assurer la sécurité des usagers de la route prime sur l'intérêt particulier d'une personne (décision du 29 septembre 2023 n°464677, considérant 8).

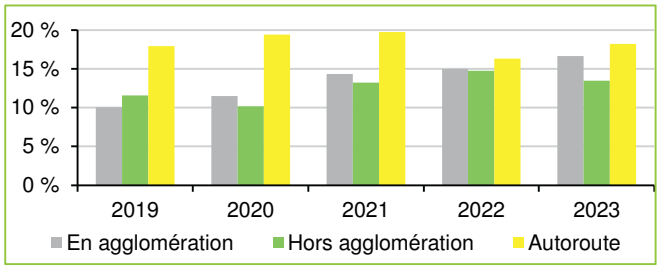
[1] Arrêté du 28 mars 2022 fixant la liste des affections médicales incompatibles ou compatibles avec ou sans aménagements ou restrictions pour l'obtention, le renouvellement ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée (refonte).
[2] DRESS, Dossier n° 102 – septembre 2022, état de santé de la population en France ; Enquête Vie Quotidienne et Santé 2021

Dans le fichier BAAC, la fréquence du **facteur « malaise » augmente avec l'âge** et devient importante après 50 ans. **En 2023, ce facteur** concerne plus de **41 % des conducteurs de véhicules de tourisme tués de 65 ans et plus**. Il est présent dans **11 % de la mortalité routière en 2023** (+ 29 % par rapport à 2019).

Part des conducteurs de véhicule de tourisme tués avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue » selon l'âge et le genre (sur 5 ans 2019-2023)

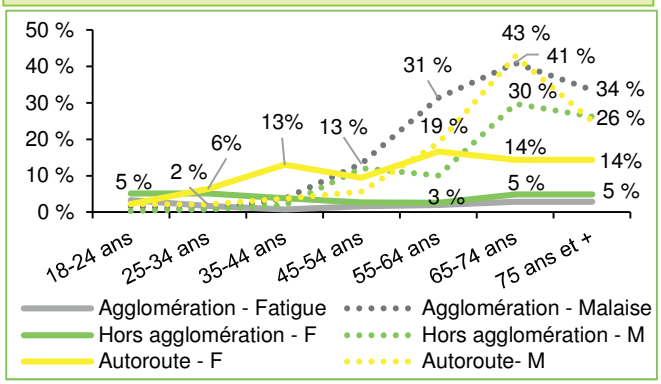
Classe d'âge	Total des conducteurs VT tués		Conducteurs VT tués avec facteur malaise ou somnol./fatigue		Part des conducteurs VT tués avec facteur malaise ou somnol./fatigue	
	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme
0-17 ans	2	14	0	0	0 %	0 %
18-24 ans	217	901	17	47	8 %	5 %
25-44 ans	283	1 263	24	80	8 %	6 %
45-64 ans	338	899	59	251	17 %	28 %
65-74 ans	175	526	60	246	34 %	47 %
75 ans et +	241	713	73	286	30 %	40 %
Ensemble	**1 256**	**4 316**	**233**	**910**	**19 %**	**21 %**

Proportion des personnes tuées selon le milieu dans un accident avec le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue » présent chez au moins un conducteur impliqué, de 2019 à 2023.



Exemple de lecture : en agglomération, 17 % des personnes tuées en 2023 le sont dans un accident où le facteur « malaise » ou « somnolence / fatigue » est mis en évidence chez au moins un conducteur, contre 10% en 2019

Part des facteurs « somnolence/fatigue » et « malaise » des présumés responsables d'accidents mortels, par milieu et âge des PR en 2023.



Les chiffres clés du sommeil, selon Santé publique France :
1 Français sur 3 dort moins de 6 heures la nuit,
1 Français sur 5 souffre d'insomnie
(13 % des 18-75 ans dont 17 % des femmes et 9 % des hommes ; 40 % des plus de 75 ans),
5 % des adultes souffrent d'hypersomnie.

Repérer les addictions

En 2023, 40 % des décès routiers en France métropolitaine interviennent dans un accident où un conducteur est positif à l'alcool ou aux stupéfiants.

Le questionnaire FACE (Formule pour Apprécier la Consommation d'alcool en Entretien), **recommandé par la Haute Autorité de Santé**, permet aux professionnels de santé de premier secours d'identifier les consommations d'alcool à risque ou la dépendance chez un patient, afin de proposer une intervention brève adaptée. **Le questionnaire CAST** (Cannabis) joue le même rôle de repérage précoce pour la consommation problématique de cannabis.

La prise de médicaments

Entre 2013 et 2022, près de 3 % des accidents[1] seraient attribuables aux médicaments, essentiellement benzodiazépines et apparentés, certains antalgiques dont les opioïdes. Ce facteur de risque doit être pris en considération. L'incidence d'un médicament sur la capacité à conduire dépend du principe actif et sa demi-vie, des effets indésirables (sur la vigilance, la coordination, le comportement ou la vision), de la posologie, de la durée du traitement, et des interactions éventuelles avec d'autres médicaments, l'alcool ou les stupéfiants. Un tiers des médicaments commercialisés présentent des risques pour la conduite. Un pictogramme de couleur jaune, orange ou rouge est apposé sur la boîte, complété d'une mise en garde textuelle. Au cours de l'année 2015 selon l'ANSM[2], 13 % des Français ont utilisé des benzodiazépines au moins une fois (17 % des femmes, 10 % des hommes) ;15% des Français ont débuté un traitement **opioïde** et 21% sont consommateurs chroniques. Depuis l'arrêté du 13 mars 2017, les **benzodiazépines** (hypnotiques et anxiolytiques) sont repérées en niveau de risque 3, avec un pictogramme rouge (conduite automobile formellement déconseillée), car ces médicaments sont à l'origine de la moitié des accidents mortels attribuables aux médicaments. Selon l'ANSM, la consommation de benzodiazépines a fortement augmenté depuis la pandémie de Covid19.

Fatigue, Hypovigilance

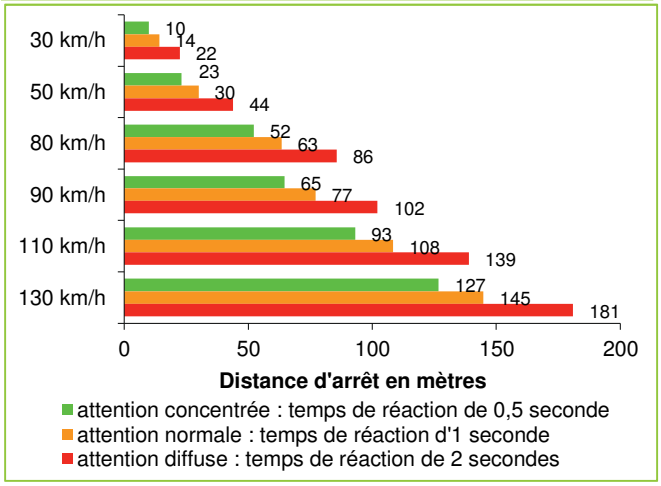
En 2023, le facteur "somnolence-fatigue" est présent dans 4 % des accidents mortels des BAAC. Le facteur somnolence/fatigue chez les présumés responsables d'accidents mortels est plus importante sur autoroute, à partir de 35 ans. **La dégradation de la vigilance** peut provenir d'un trajet long et monotone, de privation chronique de sommeil, d'absence de sommeil les 24h avant de conduire, de la digestion du repas, de la consommation de médicaments, alcool ou stupéfiants. Le syndrome d'apnée du sommeil, pathologie du sommeil la plus fréquente, touche 5 % des adultes[3].

[1] CESIR-IV - Combinaison d'Études sur la Santé et l'Insécurité Routière, phase 4, rapport final INSERM, 2024
[2] Consommation des *benzodiazépines* en France, ANSM, avril 2017.
[3] Léger D., Ement P., *Somnolence et risque accidentel*, La Presse Médicale, 2015.

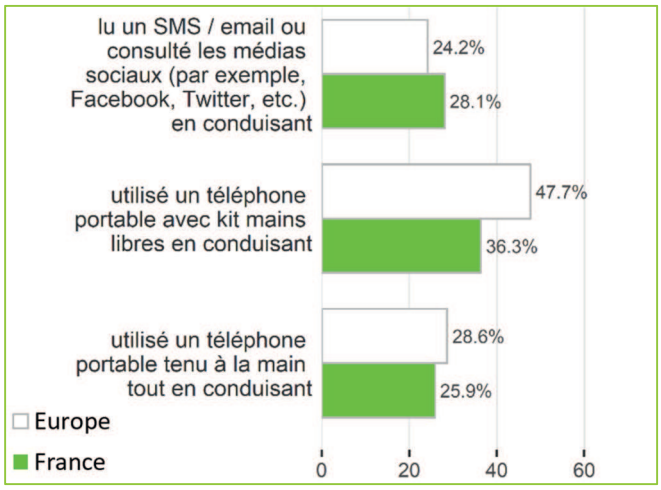
Le défaut d'attention

En 2023, un défaut d'attention (inattention ou usage de téléphone ou de distracteurs technologiques) est relevé chez un conducteur dans 24 % des accidents corporels, coûtant la vie à 390 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)

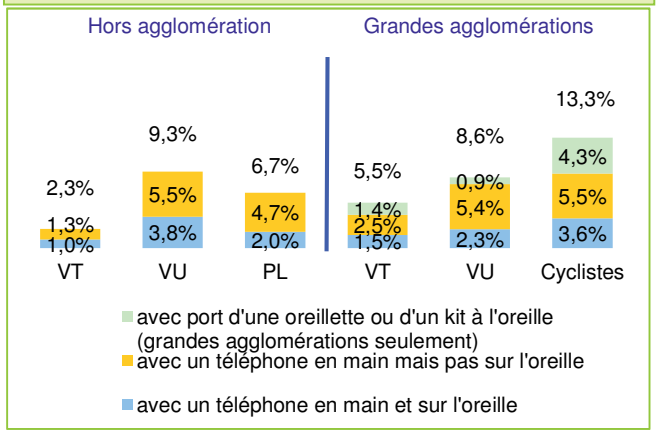


Part des interrogés ayant, au cours des 30 derniers jours, au moins une fois…



Source: *E-Survey of Road user's Attitudes (ESRA2)*, VIAS Institute, 2019

Utilisation du téléphone au volant selon le type de réseau et d'usagers en 2023



Source : *Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2023*, ONISR 2024.

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 2018 et 2022 des causes d'accidents[1] sur autoroutes concédées, en France, démontre que **l'inattention intervient dans 16 % 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, la gestuel de la conduite l'accaparant davantage. Ce déficit d'attention peut nuire à la gestion d'une situation de conduite inédite/complexe.

Téléphone et oreillettes

Selon l'Université Gustave Eiffel et l'Inserm[2], 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 2023, 612 607 infractions[3] (586 308 en 2022) ont concerné l'utilisation du téléphone/oreillette en conduisant.

Les **observations**[4] des véhicules en circulation de jour ont relevé que, **hors agglomération**, 2,3 % des conducteurs de VT, 9,3 % des conducteurs de VU et 6,7 % des conducteurs de PL utilisent un téléphone tenu en main ou à l'oreille.

Dans les **grandes agglomérations**, l'utilisation du téléphone est plus marquée. 13,3 % des cyclistes observés utilisent le téléphone ou portent des oreillettes et 5,5 % des conducteurs de VT.

En 2023, 27 % des **piétons** effectuant une traversée de chaussée ont un distracteur, avec une utilisation décroissante avec l'âge : si le taux est de 41 % chez les 12-18 ans, il diminue continuellement avec l'âge et n'est que de 4 % chez les plus de 65 ans. Le taux moyen d'utilisation des distracteurs par les piétons est de 30 % en carrefour à feux, que le feu soit rouge ou vert, et 26 % en passage piéton sans feu.

[1] *Chiffres clés 2023*, ASFA
[2] *Téléphone et sécurité routière, expertise collective*, Ifsttar-Inserm, avril 2011.
[3] *Fichier des infractions au code de la route, bilan statistique 2023*, ONISR 2024
[4] *Observatoire des comportements, résultats de l'année 2023*, ONISR, 2024.

La ceinture de sécurité

En 2023, sur l'ensemble des tués dans des véhicules où le port de la ceinture est obligatoire, 23 % étaient non ceinturés ; une part bien supérieure au 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

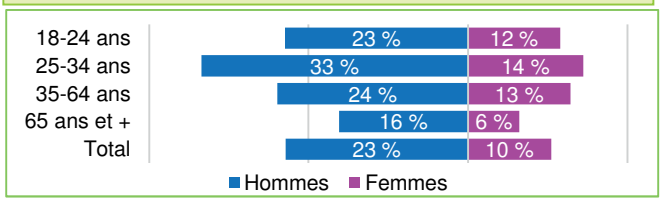
	2021-2023		
	VT	VU	PL
Conducteurs	20 %	26 %	28 %
Passagers	27 %	48 %	56 %
dont passager avant	19 %	35 %	43 %
dont passager arrière	39 %	71 %	100 %
Tous usagers	**22 %**	**30 %**	**30 %**

Taux de non ceinturés parmi les conducteurs de VT tués dont le port est connu, pour les véhicules de tourisme, selon le sexe, l'alcoolisation et la tranche d'âge

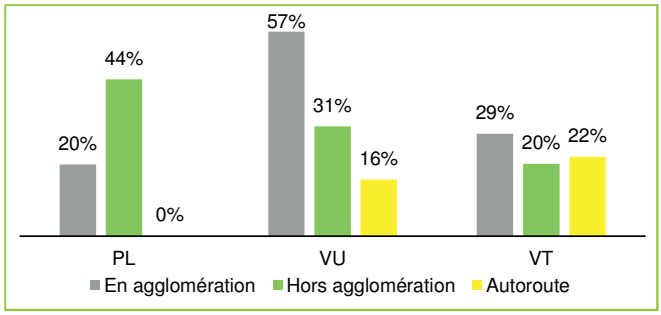
2021 - 2023		Avec alcool	Sans alcool
18-24 ans	Femmes	*13 %*	*9 %*
	Hommes	24 %	13 %
25-34 ans	Femmes	*18 %*	*8 %*
	Hommes	34 %	13 %
35-64 ans	Femmes	34 %	8 %
	Hommes	35 %	11 %
65 et plus	Femmes	*7 %*	*4 %*
	Hommes	30 %	13 %

Italique : effectifs < 10

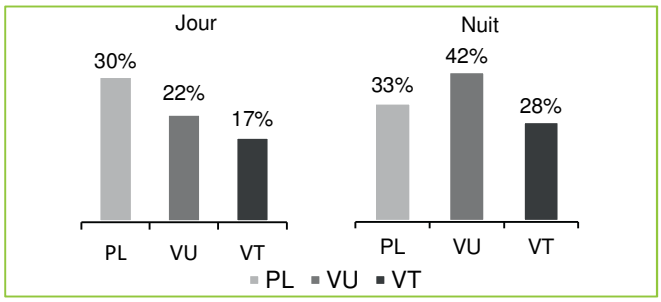
Taux de non port chez les conducteurs tués en VT dont le port est connu sur la période 2021-2023 selon l'âge et le sexe



Part des tués de portant pas la ceinture de sécurité par mode selon le milieu (en % des usagers tués)



Part des tués ne portant pas la ceinture de sécurité par mode selon le moment de la journée



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 1er 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 par l'un des usagers du véhicule est sanctionné par une amende de 4ème classe et par un retrait de trois points sur le permis du conducteur. 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 2023, **320 personnes tuées** dans des véhicules de tourisme (VT), véhicules utilitaires (VU), poids lourds, autocars ou voiturettes **ne portaient pas leur ceinture**, soit 23 % des personnes tuées pour lesquelles le port de la ceinture est renseigné. Entre 2021 et 2023, ce taux est de 22 % pour les usagers de VT et de 30 % pour les VU et les PL.

Le défaut de port de la ceinture, parmi les cas où celui-ci est renseigné, est particulièrement élevé :

- **chez les conducteurs alcoolisés** : **31 % des conducteurs tués**, contre 11 % quand le conducteur n'est pas alcoolisé ;
- **chez les usagers tués de nuit : 29 %**, contre 18 % de jour ;
- **chez les jeunes de 14 à 17 ans** dans les VT : 41% contre 28 % en moyenne.
- **chez les enfants de moins de 14 ans** passagers dans les VT :18 % n'étaient pas attachés.

Sur les accidents mortels de la période 2021-2023, en VT, pour les conducteurs tués et dont le port est connu, le taux de non port est de 19 % sur les autoroutes, de 19 % sur les routes hors agglomération, et de 25 % en agglomération. **Dans les VT dont le conducteur est alcoolisé,** le taux de non port est de **36 %** pour **les conducteurs, et il est de 43 % pour les passagers**.

Les hommes sont en sur-risque par rapport aux femmes à tous les âges, en particulier chez les 25-34 ans. Le taux de non port est plus faible dans les tranches d'âge les plus élevées, vraisemblablement du fait d'un meilleur respect de la règle.

Les observations[1] de VT **en journée** montrent que **le non-port** de la ceinture **aux places avant est marginal** : 1,4 % hors agglomération et 0,9% dans les grandes agglomérations. 9 % des passagers **arrière** ne portent pas leur ceinture sur autoroute, et 13 % dans les grandes agglomérations.

[1] *Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2023*, ONISR, 2024.

L'équipement du cycliste et de l'utilisateur d'EDPm

Les équipements obligatoires à vélo

Le vélo doit être muni :
- de deux freins, avant et arrière,
- d'un feu avant jaune ou blanc,
- d'un feu arrière rouge,
- d'un avertisseur sonore,
- de catadioptres (dispositifs rétro-réfléchissants) rouges à l'arrière, blanches à l'avant, oranges sur les côtés 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.

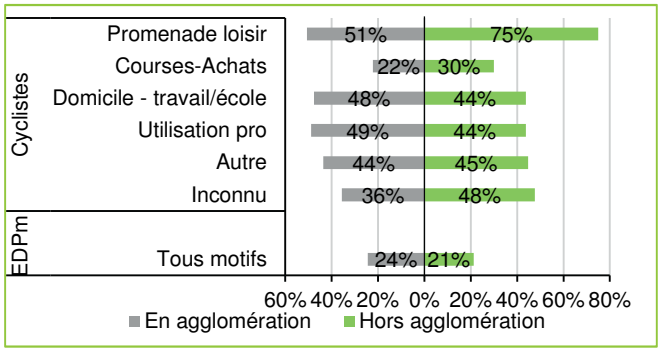
Les équipements obligatoires en EDPm

L'EDPm doit être muni :
- de feux de position avant et arrière,
- de dispositifs rétro-réfléchissants (catadioptres),
- d'un système de freinage et d'un avertisseur sonore.

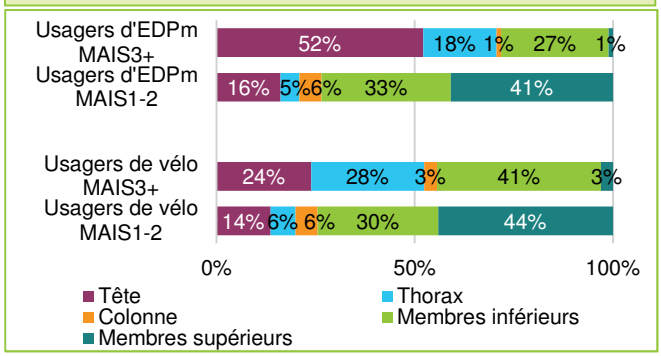
Le port du casque est obligatoire sur les routes hors agglomération où la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h pour lesquelles l'autorité investie du pouvoir de police a autorisé la circulation des EDPm.

Le port d'un vêtement ou équipement rétro-réfléchissant est obligatoire de nuit, ou de jour par visibilité insuffisante, y compris en agglomération.

Taux de port de casque parmi les victimes cyclistes et en EDPm selon le motif de déplacement



Localisation des lésions légères et graves chez les victimes en vélo et EDPm



Source : Registre du Rhône, 2017-2021

Protection apportée par le casque

Plusieurs études montrent une baisse du risque de facture crânienne[1] en cas de port du casque, ainsi qu'un effet sur la baisse de la mortalité dans les pays qui réglementent le port du casque pour certains usagers et certains usages[2]. Une méta-analyse[3] incluant une étude française et basée sur un échantillon de plus de 16 000 cyclistes au total, montre que le port du casque réduit le risque de blessure grave de 69 % à la tête et de 33 % à la face, sans mettre en évidence d'effet délétère sur le cou.

Le port du casque progresse dans les grandes agglomérations[4] : 34 % en semaine et 40 % le week-end en 2023 contre respectivement 17 % et 28 % en 2016.

Non port du casque dans les accidents

En 2023, lorsque l'information est connue, **42 % des cyclistes** tués enregistrés dans le BAAC **ne portaient pas de casque** (85 sur 201). Parmi ces cyclistes non casqués, 2 avaient moins de 12 ans. Pour les usagers d'EDPm, 36 des 43 tués pour lesquels l'information est connue ne portaient pas de casque.

Entre 2021 et 2023, le casque était porté par 50 % des victimes cyclistes et 24 % des victimes en EDPm. Pour les cyclistes, le port du casque est maximal chez les victimes en promenade / loisirs hors agglomération (75 %). Le port du casque est relativement similaire entre victimes femmes et hommes (respectivement 47 % et 51 % pour les cyclistes et 25 % et 24 % pour les usagers d'EDPm) mais varie selon l'âge. Chez les cyclistes, il est inférieur à 40 % chez les moins de 24 ans et supérieur à 55 % chez 45 ans et plus. Chez les usagers d'EDPm, il est inférieur à 22 % chez les moins de 24 ans et supérieur à 35 % chez 45 ans et plus.

Gilet réfléchissant

Entre 2021 et 2023, hors agglomération et de nuit, 38 des cyclistes tués sur 46 et 15 tués en EDPm sur les 16 pour lesquels l'information est connue ne portaient pas de gilet réfléchissant.

Localisation des lésions

Les lésions légères des cyclistes et des usagers d'EDPm concernent dans plus de 70 % des cas les membres inférieurs et supérieurs. Les blessures graves chez les cyclistes sont localisées principalement sur les membres inférieurs (41 %), au thorax (28 %) et à la tête (24 %), alors qu'en EDPm elles sont d'abord localisées à la tête (52 %), puis sur les membres inférieurs (27 %) et enfin au thorax (18 %).

[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 revue and meta-analysis. International Journal of Epidemiology.2017-248-292. doi: 10.1093/ije/dyw153
[4] *Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2023,* ONISR 2024.

L'équipement en deux-roues motorisé

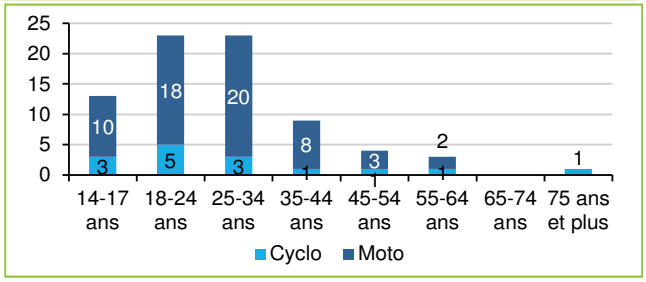
Les équipements obligatoires pour les usagers de 2RM

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 cm^3 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 cyclomotoristes, il devient obligatoire hors agglomération en 1976, puis en toutes circonstances depuis 1980.

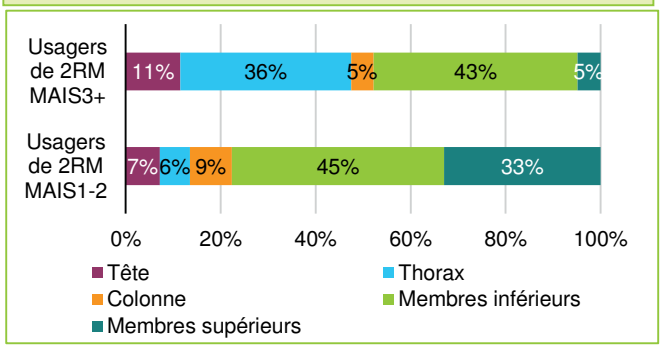
Pour améliorer la perceptibilité des usagers de 2RM dans la circulation, les casques homologués doivent être munis de stickers rétro-réfléchissants depuis 1995. De plus, les 2RM ont obligation de circuler avec leurs feux de croisement ou de circulation diurnes allumés (art. R416-17 du code de la route). En cas d'arrêt d'urgence, ils doivent détenir un gilet de haute visibilité depuis le 1er 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 2021 et 2023



Localisation des lésions légères et graves chez les victimes en 2RM (Registre du Rhône, 2017-2021)



Lecture : 33 % des lésions légères ou modérées (AIS 1 ou 2) chez les blessés légers (MAIS1-2) en 2RM sont localisés sur les membres supérieurs ; 36 % des lésions graves (AIS3+) chez les blessés graves (MAIS3+) sont localisées sur le thorax.

Dans les fichiers BAAC sur la période 2021-2023, le port des gants (ou non) est renseigné pour les 3/4 des victimes (tués + blessés) en 2RM, et le port du gilet airbag (ou non) dans 1/4 des cas.

80 % des motocyclistes et 64 % des cyclomotoristes portent des gants (sur les renseignés).

2 % des motocyclistes portent un gilet airbag.

Port du casque en 2RM

En 2023, 5 % des victimes cyclomotoristes n'étaient pas casquées, soit 5 tués et 215 blessés (BAAC). C'est 2 % pour les motocyclistes, soit 21 tués et 258 blessés. Entre 2021 et 2023, 62 % 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 2021 et 2023, les victimes mentionnées comme non casquées en cyclomoteur sont d'abord en Île-de-France (33 %), Pays de la Loire (13 %), PACA (11 %), et Auvergne-Rhône-Alpes (8 %). En moto, elles sont d'abord en Île-de-France (43 %), PACA (15 %) et Auvergne-Rhône-Alpes (7 %).

Une étude, menée à partir des données du registre du Rhône, confirme l'efficacité du casque en termes de protection en cas d'accident, et souligne que les lésions à la tête restent une cause majeure de séquelles graves et de décès[1] (pages 17 et 18).

Selon une enquête 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[2]. Selon l'étude « Parc Auto/2RM » de KANTAR, le casque intégral est nettement plus utilisé par les usagers de motocyclettes lourdes ou de cyclomoteurs (respectivement 85 % et 84 %) que les usagers de motocyclettes légères (70 %).

Vêtements de protection

Entre 2021 et 2023, le taux de port des gants est beaucoup plus faible chez les victimes cyclomotoristes que chez les victimes motocyclistes : 64 % contre 80 %.

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 pied[3].

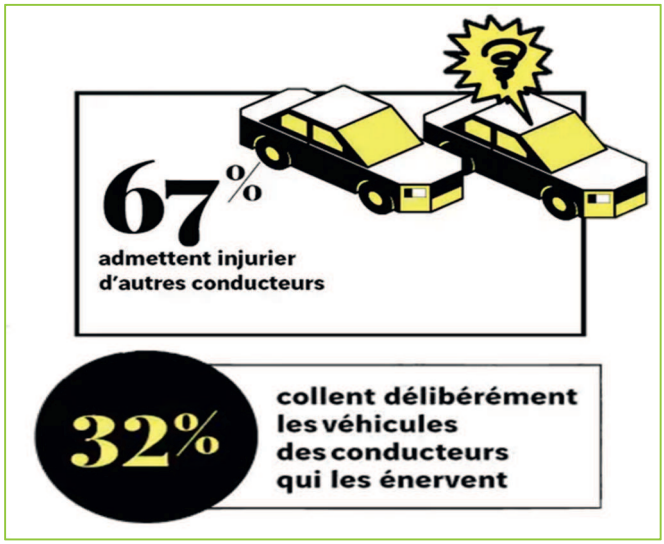
L'airbag motocycliste, filaire ou électronique, assure quant à lui une protection équivalente à celle du casque sur l'ensemble des parties vitales tronc/thorax/abdomen[4]. Parmi les 1 777 motocyclistes tués entre 2021 et 2023, 9 ont été mentionnés comme portant un gilet airbag.

---

[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.

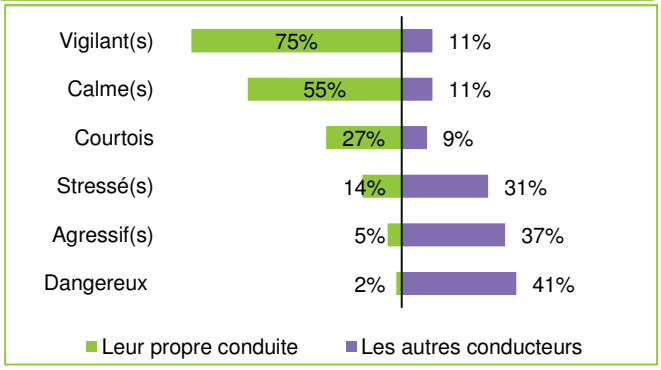
Les comportements déclarés des conducteurs

La connaissance des comportements et réactions des usagers via des sondages d'opinion ou des « focus groups » (groupes d'une dizaine de personnes qui échangent sur le sujet) permet de mieux cibler les actions, élaborer des campagnes de prévention et en suivre l'efficacité.



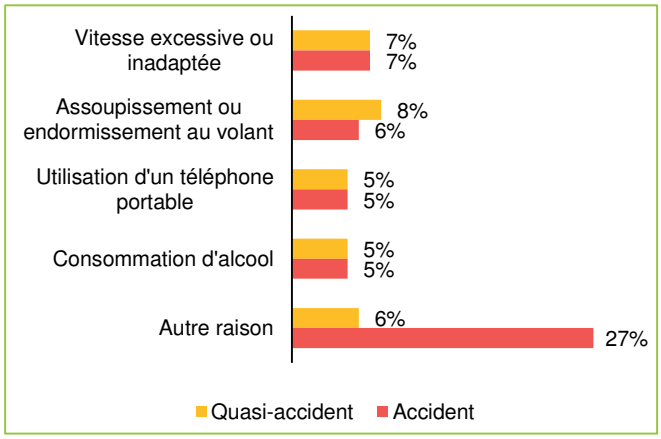
Source : communiqué de presse de la Fondation Vinci Autoroutes

Fréquence des adjectifs utilisés par les répondants pour qualifier leur propre comportement de conduite et celui des autres automobilistes (2 choix)



Source : 14e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroutes

Présence des causes d'accidents déclarées dans les expériences de quasi-accidents et d'accidents



Source : 14e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroutes

Un partage de la route compliqué

Les incivilités, la peur et le stress contribuent à **dégrader le climat de conduite** d'après le baromètre Allianz-France CSA. Ce dernier a interrogé les français et indique que seulement **45 %** des répondants ont une **perception positive** de la cohabitation entre usagers (5 points de moins par rapport à 2022).

Le 14e baromètre de la conduite responsable de la Fondation VINCI Autoroutes souligne par ailleurs une différence de perception entre le comportement de conduite des répondants et la perception des autres usagers. Les automobilistes s'estiment en effet vigilants à 75 % et calmes à 55 %, mais considèrent que les autres conducteurs sont dangereux à 41 % et agressifs à 37 %.

Des incivilités toujours présentes

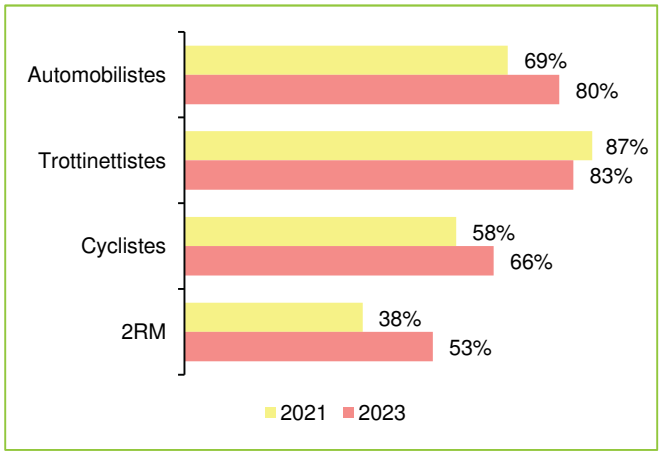
Une des raisons expliquant ces tensions entre usagers réside dans le **respect des règles**. Selon le baromètre 2023 d'AXA Prévention, 64 % des Français estiment que le contexte de crise génère davantage d'incivilités routières. Les comportements à risque ou interdits perdurent : 78 % des automobilistes admettent commettre des **excès de vitesse** tandis que 53 % des trottinettistes et 34 % des cyclistes admettent **passer au feu rouge**. Le respect entre usagers reste à améliorer puisque 40 % des cyclistes et 59 % des trottinettistes ne laissent pas la **priorité aux piétons** qui attendent au passage piéton. Ces derniers sont par ailleurs 75 % à traverser en dehors des passages piétons et 46 % à marcher sur les pistes cyclables

Accidents et quasi-accidents

Si le nombre d'accidents est quantifiable et fournit des informations sur les causes d'accidents, les quasi-accidents sont moins documentés mais restent néanmoins révélateurs de certaines tendances comportementales. Le baromètre de la Fondation Vinci Autoroutes montre que **la moitié** des répondants (48 %) déclare **avoir eu ou failli avoir un accident**. Parmi les causes principales identifiées par les conducteurs eux-mêmes, 14 % déclarent avoir eu ou manqué d'avoir un accident à cause d'une **vitesse excessive** ou inadaptée (23 % des moins de 35 ans), 14 % à cause d'un **assoupissement au volant** (en hausse de 5 % par rapport à 2018), ou encore 10 % à cause de **l'usage du téléphone** (22 % des moins de 35 ans).

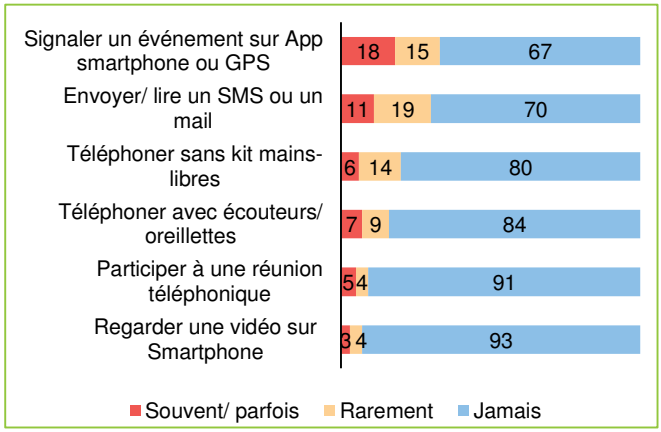
Suite à ces quasi-accidents ou accidents, un tiers (33 %) estime qu'ils sont **plus stressés** lorsqu'ils conduisent, 25 % évitent le plus possible de conduire et 85 % affirment être **plus vigilants** sur la route.

Usage du téléphone en roulant selon les catégories d'usagers



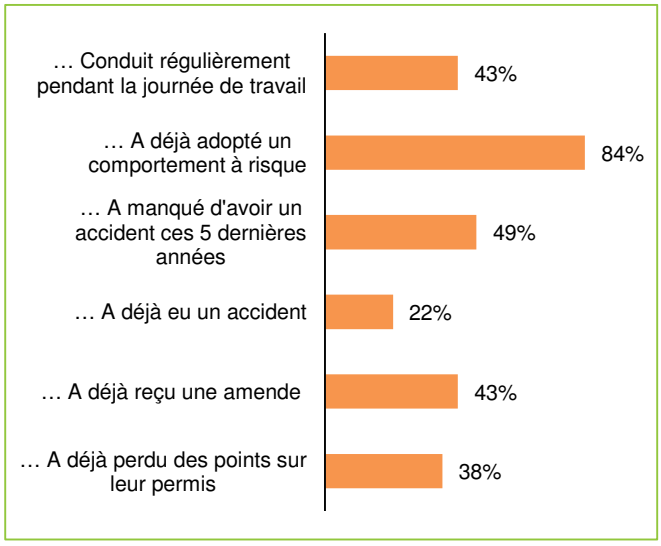
Source : Baromètre 2023 d'AXA Prévention

Part des conducteurs utilisant leur téléphone selon la nature de l'usage



Source : 14e baromètre de la conduite responsable, Vinci Autoroutes

Comportements à risque des actifs. Part des actifs qui …



Source : 9e édition de l'étude MMA sur le risque routier professionnel

L'usage des distracteurs se confirme

L'hyperconnexion atteint des taux records en 2023 pour tous les usagers de la route d'après le baromètre d'AXA Prévention. Les **trottinettistes** sont les **plus gros utilisateurs** du téléphone : 83 % déclarent l'utiliser en roulant. Les proportions d'usagers qui déclarent utiliser leur smartphone en roulant sont de 80 % parmi les **automobilistes**, de 66 % parmi les cyclistes, et de 53 % chez les **usagers de deux-roues motorisés**. Bien que ce soit la plus faible part observée parmi les différents usagers, cela représente toutefois plus de la moitié des usagers de 2RM et marque une hausse significative de + 15 % par rapport à 2021.

D'après le baromètre de la Fondation Vinci Autoroutes, les conducteurs utilisent leur téléphone principalement pour **envoyer ou lire des messages** et mails (30 %), pour **téléphoner** sans kit mains-libres (20 %) ou encore pour participer à des **réunions téléphoniques** professionnelles.

La sensibilisation au risque routier

La 9e édition de l'étude MMA sur le risque routier professionnel souligne le **manque de prévention** au travail, en particulier au sein des très petites (TPE) et petites et moyennes entreprises (PME). Si elles représentent 99 % des entreprises en France, seulement 6 % des dirigeants ont organisé ou prévu des actions de prévention, contre 58 % chez les entreprises de plus de 250 salariés. Un tiers des salariés indiquent toutefois avoir déjà suivi une ou plusieurs formations de sensibilisation, et un quart estiment que les actions mises en place sont fréquentes. Ce manque de prévention peut s'expliquer par une **sous-estimation** de **l'importance du risque routier professionnel**. En effet, seuls 15 % des dirigeants et 31 % des salariés savent que les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail.

Les mesures gouvernementales en faveur des **mobilités durables** se concrétisent au sein des entreprises. Un tiers des actifs ont entendu parler du « Forfait mobilités durables » et un quart affirment que leur entreprise l'a déjà mis en place. En outre, 14 % des dirigeants ayant déjà mis en place des actions de prévention déclarent avoir mis en place des actions de sensibilisation aux modes doux.

Le port des équipements de sécurité

Dans ce contexte de cohabitation entre usagers, le baromètre d'Allianz France-CSA note un **relâchement du port des équipements** de sécurité, en particulier le casque pour les 2RM (- 5 %) et pour les usagers d'EDPm (- 7 %). Il faut néanmoins souligner le **progrès** en matière **d'assurances**, puisque 69 % des propriétaires d'EDPm déclarent avoir souscrit une assurance spécifique (+ 8 % par rapport à 2022).

Les infractions

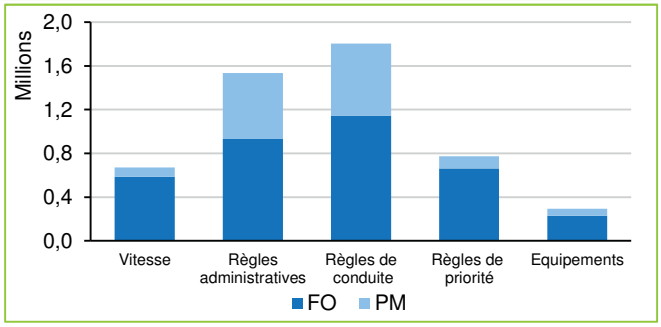
30 millions d'infractions au code de la route sont relevées en 2023 par les forces de l'ordre nationales (FO), le contrôle automatisé (CA) et les polices municipales (PM), plus qu'en 2022 (+ 0,3 %).

Nombre d'infractions en 2023

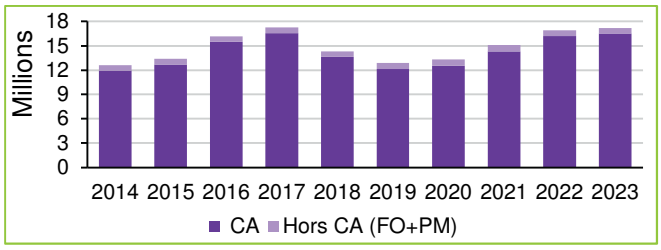
	Délits	Contraventions
Vitesse	177	17 170 185
Stationnement dangereux		7 299 948
Règles administratives*	403 333	1 533 841
Règles de conduite		1 803 020
Règles de priorité		774 892
Equipement des utilisateurs		295 564
Délit de fuite après un accident	174 600	
Eclairage et état des véhicules		168 533
Alcoolémie	126 828	38 253
Stupéfiants	112 648	
Alcool et stupéfiants	15 297	
Dépassement		70 231
Transport routier	865	27 830
Refus et entraves	28 691	
Blessures involontaires	26 705	
Homicides involontaires	1 708	
Autres	3 860	8 148
Total	**894 712**	**29 190 445**

* Défaut de permis, non-assurance et fausses plaques pour les délits.

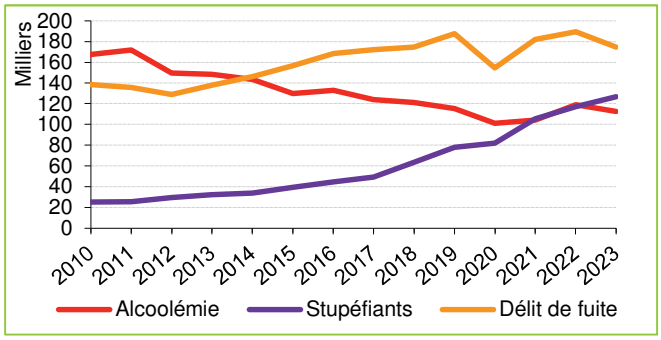
Répartition des contraventions hors stationnement entre forces nationales (FO) et polices municipales



Evolution des infractions à la vitesse



Évolution des délits liés à l'alcoolémie, aux stupéfiants et des délits de fuite après un accident



Source : Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2023, ONISR, 2024.

Infractions – y/c polices municipales

En 2023, **894 712 délits** (+ 2,1 % par rapport à 2022, +50,2 % par rapport à 2017) et **29,2 millions de contraventions** (stable par rapport à 2022, + 0,5 % par rapport à 2017) sont relevés. La baisse des contraventions hors stationnement dangereux depuis 2017 côté FO et CA (20,3 M en 2023 contre 20,9 M en 2017) est compensée par la hausse côté PM (1,6 M en 2023 contre 0,7 M en 2017).

57 % des infractions concernent la **vitesse,** soit 17,2 millions d'infractions, parmi lesquelles 177 délits.

7,3 millions d'infractions concernent du **stationnement dangereux,** soit 24,2 % des infractions.

2 millions d'infractions aux **règles administratives**, soit 6,4 % des infractions. Depuis 2018, une partie des délits pour non assurance ou défaut de permis, a été traitée comme des **amendes forfaitaires délictuelles** (AFD) : en 2023, on compte 152 255 AFD pour non assurance, parmi 296 587 délits, et 28 888 AFD pour défaut de permis, parmi 141 302 délits.

1,8 million d'infractions non délictuelles aux **règles de conduite** (dont 555 146 usages du **téléphone** portable, 57 461 port d'oreillettes).

774 892 infractions non délictuelles aux **règles de priorité** dont 343 734 infractions « franchissements de feux rouges (FR) » relevées par le contrôle automatisé (CA), 184 341 infractions FR hors CA et 155 179 non-respects du panneau « stop ».

295 564 infractions non délictuelles pour défaut dans les équipements des utilisateurs, dont 158 590 pour **défaut de port de la ceinture** de sécurité, 35 000 pour **défaut de port du casque** et 60 171 pour **défaut de port de gants en deux-roues motorisé**.

168 533 infractions concernant l'**état des véhicules**.

150 901 infractions pour conduite avec alcoolémie, dont 112 648 sont des délits (75 %).

Certaines infractions ne sont que des délits : 174 600 **délits de fuite** après un accident (+ 1,4 % par rapport à 2017), 126 828 délits liés à l'usage de **stupéfiants** (+8 % par rapport à 2022), 27 815 délits pour refus et entraves au contrôle (- 0,5 % par rapport à 2017).

Contrôles alcool et stupéfiants

Parmi les 8,1 M de dépistages d'alcool réalisés en 2023 (3 % positifs), 98 % l'ont été dans le cadre de contrôles préventifs (à l'initiative des forces de l'ordre) ou lors d'infractions (3,1 % positifs), 75 904 dépistages en cas d'accidents corporels (y/c mortels) (9 % positifs) et 114 424 dépistages en cas d'accidents matériels (11 % positifs).

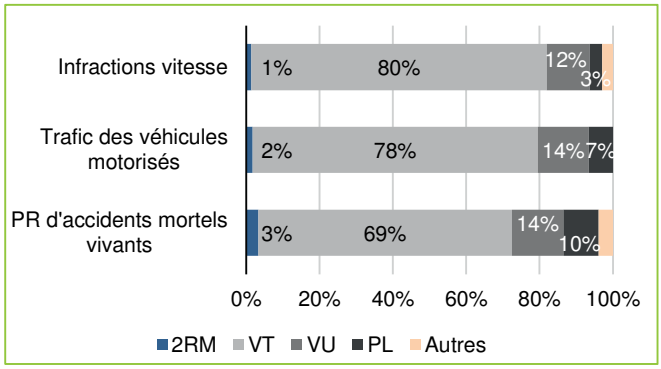
Parmi les 968 102 dépistages de stupéfiants réalisés en 2023 (14 % positifs), 90 % dans le cadre de contrôles préventifs ou lors d'infractions (15 % positifs), 50 228 dépistages en cas d'accidents corporels (y/c mortels) (6,9 % positifs) et 50 312 dépistages en cas d'accidents matériels (5,1 % positifs).

Contrôle automatisé : nombre de radars fixes

Radars	CA vitesse fixe	CA vitesse autonome (chantier)	CA franchissement (feux rouges et passages à niveau)
2017	2 509	275	778
2018	2 499	262	763
2019	2 137	249	758
2020	2 326	249	744
2021	2 393	312	710
2022	2 482	340	709
2023	2 541	330	702

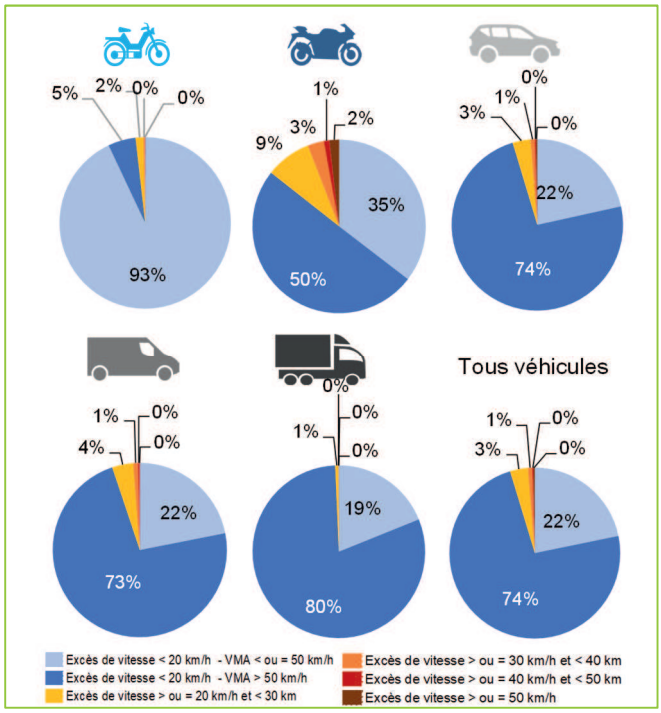
Source : DSR-DCA, effectifs posés au 31 décembre
De plus, il y a 65 radars urbains (50 vitesse et 15 franchissement) posés en attente d'être mis en service.

Répartition des contraventions, du trafic et des PR d'accidents mortels par type de véhicule en 2023



Source : *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2023*, ONISR, 2024
Trafic des véhicules, MTE-SDES.

Infractions vitesse selon la valeur de l'excès, pour certains modes de déplacement en 2023



Source : *Les infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points, Bilan statistique de l'année 2023*, ONISR, 2024.

Le contrôle automatisé

En 2023, le contrôle automatisé a émis 16,8 millions d'avis de contraventions, dont plus de 16,5 millions pour des excès de vitesse et 343 634 pour le non-respect de l'arrêt à un feu rouge.

Parmi les 2 541 radars fixes « vitesse », 15 % sont sur autoroute, 80 % sur routes nationales ou départementales et 5 % sur voies communales.

125 voitures radars parcourent les routes, 50 conduites par des forces de l'ordre et 75 par des opérateurs suivant des itinéraires prédéfinis (sur 55 départements).

Les forces de l'ordre nationales disposent aussi de 100 radars embarqués débarquables.

Contrôle vitesse

En 2023, avec plus de 13 millions d'infractions, les véhicules de tourisme (VT) représentent 80 % des infractions « vitesse » relevées par le contrôle automatisé. Cette part est équivalente à celle du trafic (78 %) alors que la part des VT est seulement de 69 % parmi les présumés responsables (PR) d'accidents mortels vivants. De même pour les véhicules utilitaires (VU), le deuxième volume le plus important avec plus de 1,9 million d'infractions vitesse relevées par le CA, soit 12 %, une part proche de celle du trafic, soit 14 % et de celle des PR d'accidents mortels vivants (14 %).

Avec 0,6 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 10 %, la part des PR vivants en PL est plus du triple de celle des infractions.

Les deux-roues motorisés (2RM) représentent 3 % des PR vivants mais ne représentent que 2 % du trafic et 1,4 % des infractions « vitesse » relevées par le CA. La surreprésentation des PR vivants conducteurs de 2RM est aussi due à leur comportement à risque et à la forte vulnérabilité de leur passager non protégé en cas d'accidents.

Les deux-roues motorisés se différencient des autres véhicules, la part des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h en ville (pour une VMA < 50 km/h) est plus importante pour les cyclomotoristes (93 %) et les motocyclistes (35 %) que pour l'ensemble des véhicules (22 %). La part des excès de vitesse supérieurs à 20 km/h est plus importante pour les motocyclistes (15 %) que pour l'ensemble des véhicules (4 %). Plus particulièrement, la part des grands excès de vitesse supérieurs à 50 km/h est de 2 % pour les motos alors qu'elle est de 0,3 % 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 toutes forces) ou par contrôle automatisé (CA).

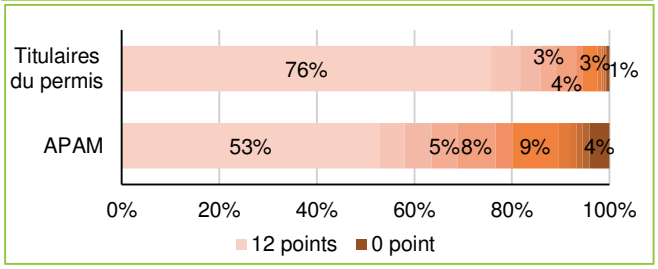
Le permis à points

15,8 millions de points ont été retirés en 2023.

	2019	2022	2023
Infractions traitées	8 510 521	11 615 243	12 098 682
Points retirés	12 699 438	16 285 534	15 766 851
Nombre de permis au solde nul	62 315	61 723	54 692
Dont permis probatoires au solde nul	*13 197*	*18 087*	*11 531*
Capital initial rétabli après 2 ou 3 ans	3 613 105	5 653 047	5 903 163
Récupération d'un point au bout de 6 mois / 1 an *	5 707 046	6 565 660	6 574 960

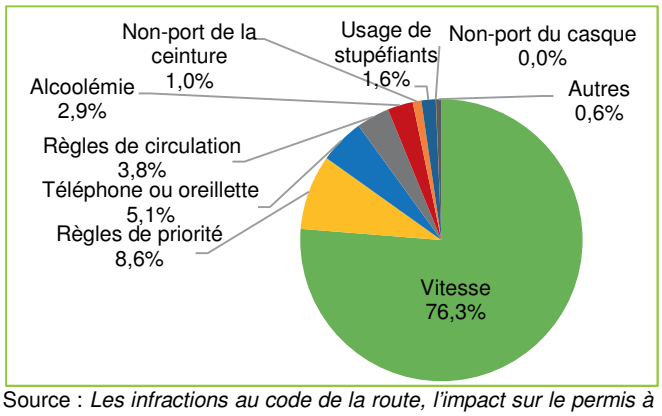
* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de 1 point.
Source : *Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2023,* ONISR, 2024.

Comparaison entre le nombre de points détenus par les auteurs présumés d'accident mortel (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 2023*, ONISR, 2024.

Répartition du nombre de points retirés par famille



Source : *Les infractions au code de la route, l'impact sur le permis à points - Bilan 2023*, ONISR, 2024.

Délai exceptionnel lors du retrait de points :

La comparaison des retraits de points entre 2022 et 2023 n'est pas pertinente.

Sur le dernier trimestre 2023, un problème informatique a retardé la transmission par l'ANTAI de la demande de retrait de points au système d'information du permis à points. Le retrait de point n'a ainsi été effectif qu'en 2024.

A la mi-2024, 2 millions de points ont été retirés pour des infractions relevées en 2023 (notamment 750 000 points pour règles de circulation, 600 000 points pour l'usage de téléphone, 400 000 points pour excès de vitesse, 110 000 pour non-port de la ceinture, 90 000 points pour alcoolémie).

En 2023, 15,8 millions de points ont été retirés :
12,0 millions pour excès de vitesse
1,4 million pour non-respect des priorités
0,8 million pour l'usage du téléphone/oreillettes
600 000 pour des règles de circulation (hors tél.)
460 000 pour de l'alcoolémie
258 000 pour l'usage de stupéfiants
157 000 pour non-port de la ceinture de sécurité.

66,4 % des points sont retirés pour des infractions à **1 point** ; 4,4 % pour des infractions à **6 points.**

8 conducteurs sur 10 ont toujours 12 points sur leur permis mais seuls 53 % 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 (64,6 %) des points retirés : 10,2 millions de points sur un total de 15,8 millions de points.

Cette part d'hommes s'accentue pour des points retirés suite à des infractions pour conduite sans permis (92 % de conducteurs), pour entraves et délits de fuite (93 % de conducteurs) et pour conduite avec usage de stupéfiants (90 % de conducteurs). Contrairement aux points retirés pour infraction aux règles de priorité qui concernent 40 % de conductrices.

Permis de conduire invalidés pour solde de points nul

En 2023, 54 692 permis ont été invalidés pour défaut de points. La part des hommes atteint 82,9 % pour les permis invalidés pour solde nul (45 334 permis chez les hommes et 9 358 permis chez les femmes) concrétisant la commission d'infractions plus graves ou réitérées.

Restitution de points

En 2023, 5,9 millions de conducteurs ont vu le rétablissement de leur capital initial de 12 points après 2 ou 3 ans sans nouvelle infraction, dont 59 % 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 2023, 23 716 stages ont été organisés au profit de 364 666 stagiaires soit : 359 553 stagiaires pour des reconstitutions du capital de points (stages dits « permis à points ») et 25 113 stagiaires d'alternatives aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (dits « justice »).

868 659 **permis B**, 7 765 **permis A1,** et 99 694 **permis A2** ont été délivrés en 2023.

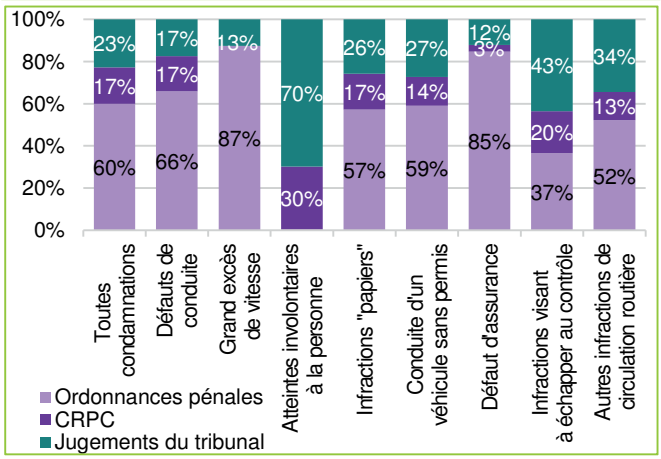
N.B : Les données sur les infractions relevées par les forces de l'ordre sont enregistrées dans le mois qui suit l'infraction. Les points sont effectivement retirés plusieurs mois plus tard : pour les contraventions, au paiement de la contravention ou lorsque tous les recours administratifs sont épuisés ; pour les délits, lorsque le jugement est prononcé.

Les condamnations

Cette synthèse est basée sur les données provisoires 2022 fournies par le Ministère de la Justice.

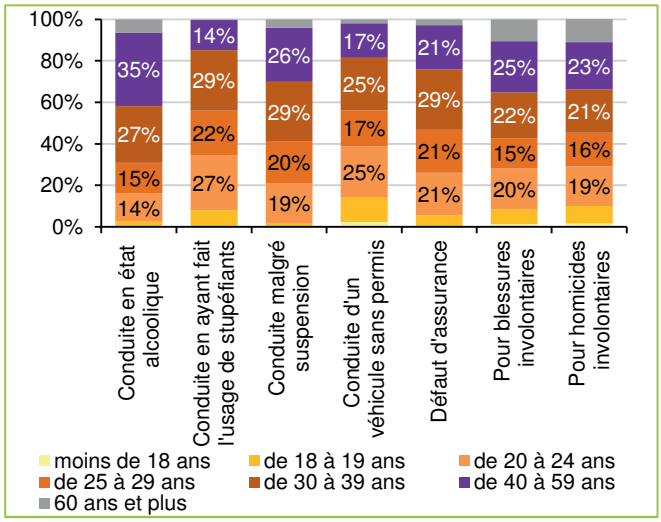
	Total	%
Ensemble	**384 757**	**100**
Non-respect des règles de conduite	***173 587***	***45***
Conduite avec alcool ou stupéfiants	129 883	34
Infraction à la vitesse	40 910	11
Atteintes involontaires à la personne	***25 670***	***7***
Accident mortel circulation et alcool ou stupéfiants	192	0
Accident mortel circulation	1 622	0
Accident de la circulation avec blessures involontaires (BI) et alcool ou stupéfiants	2 314	1
Accident de la circulation avec BI	21 542	6
Infractions papiers	***138 064***	***36***
Défaut de permis de conduire	63 970	17
Violation, restriction aux droits de conduire	34 349	9
Défaut de pièce administrative / Visite technique du véhicule	34 326	9
Réglementation sur l'équipement et l'aménagement des véhicules / plaques inscriptions	5 419	1
Infractions visant à échapper aux contrôles	***44 680***	***12***
Délit de fuite	35 310	9
Refus d'obtempérer, refus de vérification	9 370	2
Autres infractions	***2 756***	***1***

Les orientations des auteurs au parquet en 2022 des principales familles ou infractions



CRPC : comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité

Caractéristiques des condamnés pour les principales infractions par âge en 2022



Sources : Ministère de la Justice/SG/SSER – fichier statistique du Casier judiciaire national et de Cassiopée. Champ : France

Vue d'ensemble du contentieux de la sécurité routière

384 800 auteurs d'infractions à la sécurité routière ont été orientés par les parquets en 2022, soit 21 % de l'ensemble des auteurs orientés en 2022. 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) regroupant 45 % des auteurs orientés en 2022 pour des infractions à la sécurité routière, les atteintes aux personnes, 7 % parmi eux, les infractions « papiers » (tels que le défaut de permis de conduire), 36 % parmi eux, et les infractions visant à échapper aux contrôles, 12 %.

Parmi l'ensemble des auteurs impliqués dans une affaire relative à la sécurité routière, 68 000 (soit 18 %) ont été considérés comme non poursuivables, soit parce que l'infraction n'a pas été constituée ou a été insuffisamment caractérisée (14 %), soit parce que l'auteur est resté inconnu (3 %). Parmi les 316 900 auteurs poursuivables, 15 000 (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. Une réponse pénale a été donnée par le parquet à 301 900 auteurs en 2022, soit 95 % des auteurs susceptibles d'être poursuivis.

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, la part des 18-19 ans est presque deux fois moins élevée que dans l'ensemble des condamnés, 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.

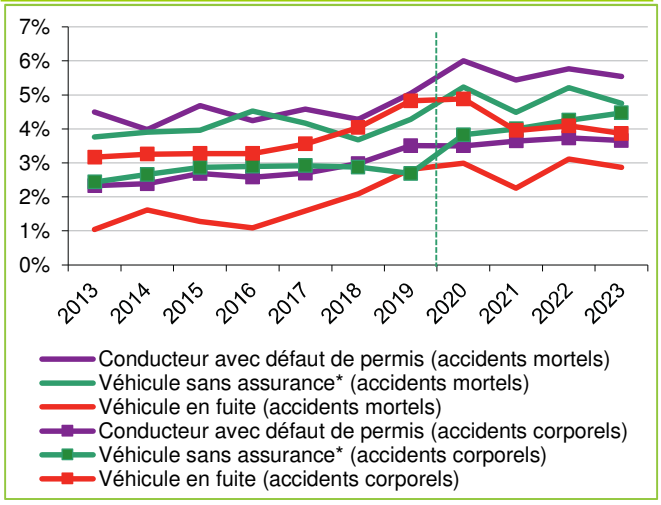
En 2022, la conduite en état alcoolique et la conduite en ayant fait usage de stupéfiants sont les deux principales infractions sanctionnées au code de la route. Ces deux infractions n'ont pas la même répartition des condamnés selon leur âge. La conduite avec alcoolémie touche majoritairement les 40-59 ans (35 %) et les 30-39 ans (27 %) alors que la conduite avec stupéfiants concerne les 30-39 ans (29 %) et les 20-24 ans (27 %).

Les défauts d'assurance, les conduites malgré une suspension de permis et la conduite sans permis visent les 30-39 ans (respectivement 29 %, 29 % et 25 %).

Les blessures et homicides involontaires concernent les actifs plus âgés, de 30-59 ans.

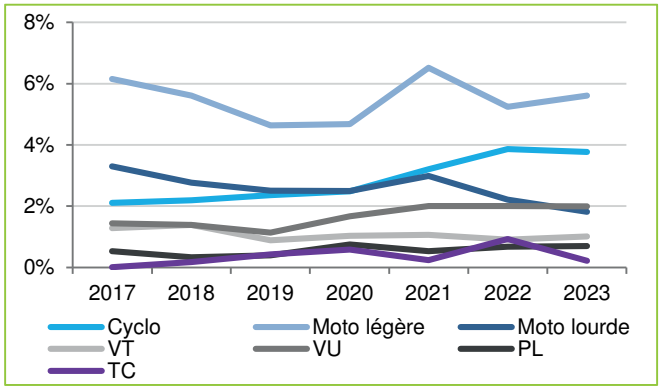
Défaut de permis, non-assurance et délits de fuite dans les accidents

Défaut de permis, véhicule sans assurance, véhicule en fuite : évolution des infractions relevées lors des accidents corporels et mortels

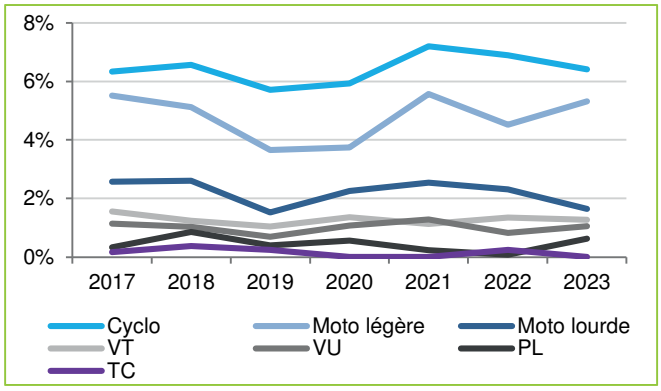


** dont EDP-m (Engin de Déplacement Personnel motorisé) depuis 2020 (Décret n° 2019-1082 du 23/10/2019).*
Exemple de lecture pour l'année 2023 : Dans les accidents mortels, 5,5 % des conducteurs ont un défaut de permis. Cette proportion est de 3,7 % dans l'ensemble des accidents.

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 2023, la part de conducteurs d'EDP-m non-assurés, présumés non responsables, impliqués dans un accident corporel, est de 60 %.

3,8 millions de trottinettes électriques personnelles ont été achetées entre 2017 et 2023.

Conduite sans permis

En 2023, 5,5 % 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 point et 1,3 point en 10 ans. **260 personnes ont été tuées** dans un accident avec un conducteur sans permis valide (9 % de l'ensemble des personnes tuées), dont 190 usagers dans le véhicule sans permis.

La part de conducteurs sans permis parmi les conducteurs impliqués dans les accidents mortels **est plus élevée pour les jeunes** : elle est de 11 % pour les 18-24 ans, de 8 % pour les 25-34 ans, de 6 % pour les 35-44 ans et de 2 % au-delà de 44 ans.

54 % des conducteurs sans permis valide impliqués dans un accident mortel conduisent un véhicule de tourisme et 30 % une motocyclette.

Dans les accidents mortels, la moitié des conducteurs sans permis sont **positifs à l'alcool**[1] et 72 % sont sous l'influence d'alcool ou de stupéfiants. Dans les accidents corporels, ces parts sont respectivement de 33 % et 51 %.

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 de 1,5 %. On multiplie les parts de sans permis pour chaque type de véhicules par le parc correspondant (p.92). On estime que **600 000 personnes conduiraient sans permis** (dont 380 000 en VT, 130 000 en VU et 90 000 en 2RM).

Véhicules sans assurance

Dans 7 % des accidents mortels et corporels, un des véhicules n'est pas assuré. **216 personnes ont été tuées** dans ces accidents dont 161 dans le véhicule non assuré.

4,5 % des véhicules motorisés impliqués dans les accidents corporels sont sans assurance parmi l'ensemble des véhicules. Ce ratio est de **9 % pour les cyclos**, 6 % pour les motos et de 3 % pour les VT.

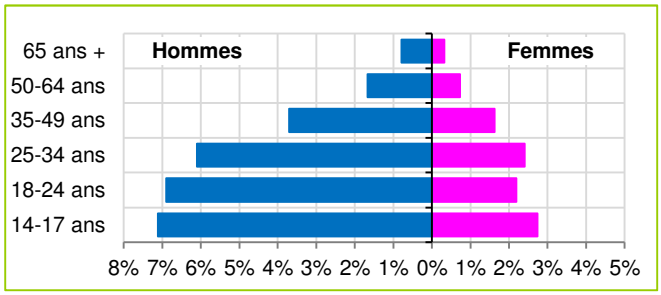
Parmi les conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels, la part de ceux conduisant un véhicule sans assurance est de 2,6 %. Via un calcul analogue au défaut de permis, on estime que **650 000 véhicules sans assurance circuleraient** (dont 500 000 VT, 100 000 2RM et 70 000 VU).

Délits de fuite

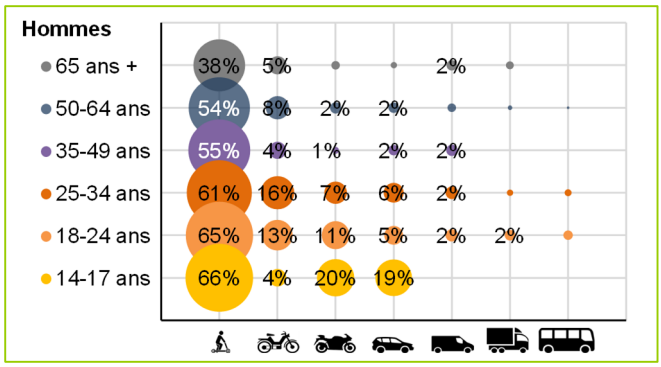
Un véhicule est en fuite dans 4 % des accidents mortels et 6 % des accidents corporels. Ces proportions sont en hausse par rapport à 2010 (respectivement + 2,7 pts et + 1,7 pts). **132 personnes ont été tuées en 2023 dans ces accidents** (153 en 2022) ; majoritairement des piétons (45 %). La part des accidents avec délit de fuite est plus élevée la nuit (8 %) que le jour (5 %).

[1] Parmi les conducteurs dont l'alcoolémie est connue.

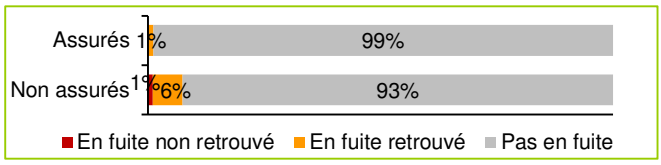
Part des conducteurs non assurés, selon l'âge et le sexe, pour la période 2019-2023



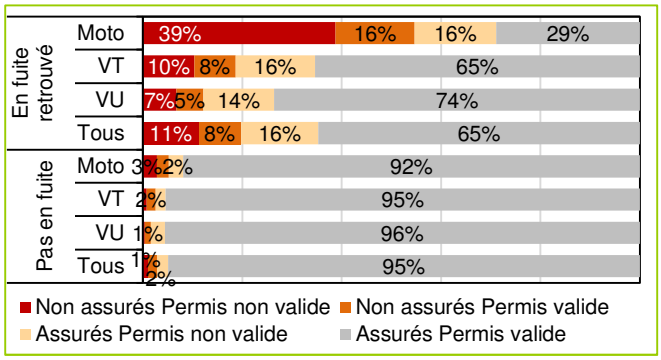
Part des conducteurs hommes non assurés, selon l'âge et le mode, pour la période 2019-2023



Part des conducteurs non assurés, selon le statut fuite du véhicule, pour la période 2019-2023

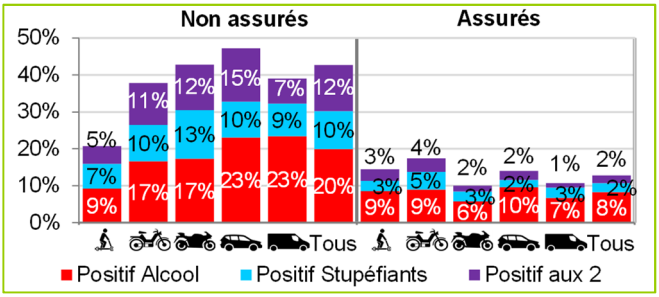


Répartition des assurés avec ou sans permis, selon le statut fuite du véhicule et le mode pour la période 2019-2023**



** : Parmi les véhicules qui nécessitent un permis de conduire.

Taux de conducteurs pas en fuite, positifs à l'alcool et/ou aux stupéfiants, pour la période 2019-2023



Afin d'avoir plus de données, dans l'analyse qui suit, les données couvrent la période 2019-2023.

Les conducteurs sans assurance…

Parmi les conducteurs de 14 ans ou plus impliqués dans un accident corporel, dont le véhicule nécessite une assurance (y compris les EDPm[1]), 4 % conduisent un véhicule non assuré.

Plus l'âge avance, 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 1 % 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 16 % 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, 35 % des conducteurs en fuite retrouvés étaient non assurés et/ou sans permis contre 5 % des conducteurs non en fuite.

Notamment, parmi les conducteurs de moto en fuite retrouvés, 55 % n'étaient pas assurés : 39 % avaient un permis non valide et 16 % un permis valide. Parmi les conducteurs de moto pas en fuite, ces parts sont dix fois moindre (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 12 % des non assurés, dont 8 % et 5 % avaient un permis non valide.

… alcoolisés, sous stupéfiants

43 % des conducteurs non assurés étaient positifs à l'alcool ou aux stupéfiants, dont 12 % positifs aux deux, contre 13 % des conducteurs assurés, dont seulement 2 % étaient positifs aux deux.

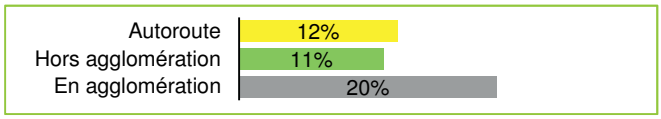
La part de conducteurs de motos non assurés positifs est 4 fois plus importante que celle de ceux assurés (43 % contre 10 %). La part est multipliée par 8 pour ceux qui sont positifs aux deux produits (12 % contre 1,5 %).

23 % des conducteurs de VT non assurés étaient positifs à l'alcool contre 10 % de ceux assurés.

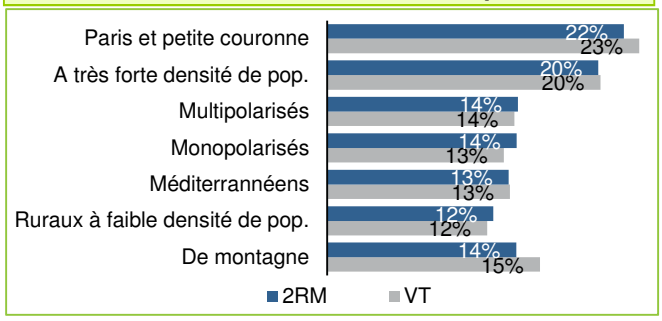
[1] Les EDPm n'apparaissent dans les BAAC qu'à partir de 2019 ; l'assurance est obligatoire (décret 2019-82 du 23 octobre 2019).

Les facteurs d'accidents liés aux véhicules

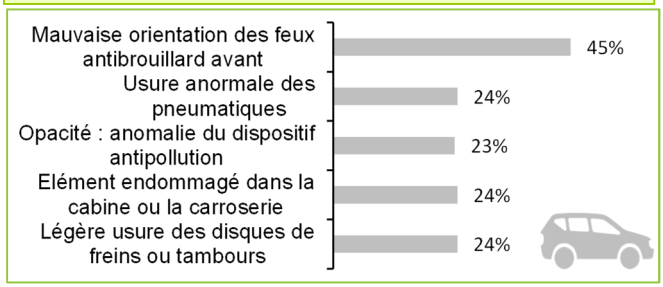
Part de véhicules accidentés avec un facteur véhicule identifié selon le milieu routier



Part de véhicules accidentés avec un facteur véhicule identifié selon la famille de départements

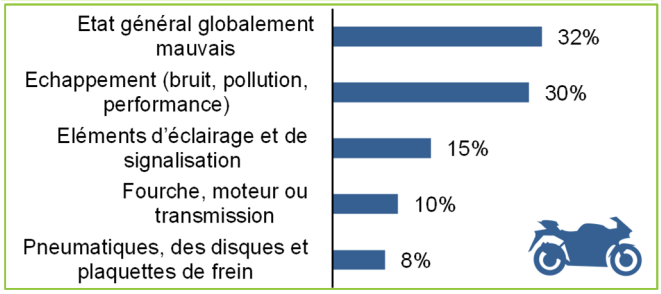


Principaux défauts observés lors d'un contrôle technique effectué en 2023 sur les 89,7 % de VT présentant au moins une défaillance



Source : *Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité annuel 2023*, UTAC/OTC, janvier 2024

Déficiences préexistantes à l'accident relevées chez les 26 % de 2RM considérés comme dangereux et à dommages antérieurs en 2021



Source *: BCA Expertise*

Dans les accidents de la circulation en 2023, 17 % des véhicules accidentés présentent un facteur lié aux véhicules (quel que soit le mode). Ce facteur est plus souvent relevé pour les véhicules non assurés (24 %).

Les **véhicules accidentés en agglomération** présentent plus souvent un facteur lié aux véhicules (20 %). Les deux autres milieux présentent des proportions équivalentes. Les VT et 2RM accidentés dans les **familles de départements** de « Paris et petite couronne » et « à très forte densité de population » ont plus souvent un facteur lié aux véhicules renseigné, avec un taux à 20 % ou plus.

Le facteur le plus souvent relevé, quelle que soit la catégorie de véhicules, est le **déplacement du véhicule**, correspondant aux véhicules ayant échappé à l'action du conducteur (frein à main mal serré…).

La **visibilité restreinte depuis l'habitacle** est un facteur d'accidents particulièrement marquée pour les PL (4,2 % des PL accidentés). Les accidents avec un PL dont la visibilité est restreinte depuis l'habitacle ont causé la mort de 12 piétons, 1 EDP, 6 cyclistes et 1 2RM. Ce facteur est mentionné pour les VU (3,5 %) et pour les VT (2,3 %) avec respectivement 6 et 12 piétons tués, 1 et 1 EDP tué, 2 et 4 2RM tués.

Le **défaut d'éclairage ou de signalisation** ressort spécifiquement pour les vélos et les cyclomoteurs (respectivement 2,2 % et 1,8 %). Parmi les 125 vélos et les 86 cyclomoteurs accidentés présentant ce facteur, on recense respectivement 12 et 6 tués. Les vélos **accidentés de nuit** présentent beaucoup plus souvent un défaut d'éclairage ou de signalisation que les vélos accidentés de jour (10,3 % 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 (0,7 %).

Le facteur **véhicule peu familier au conducteur** est présent pour les 2RM (5 tués pour 133 2RM avec ce facteur renseigné) et pour les véhicules de tourisme (5 tués pour 175 VT avec ce facteur renseigné).

Le facteur **pneu usé** concerne 257 VT (33 tués) ainsi que 94 2RM (10 tués).

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

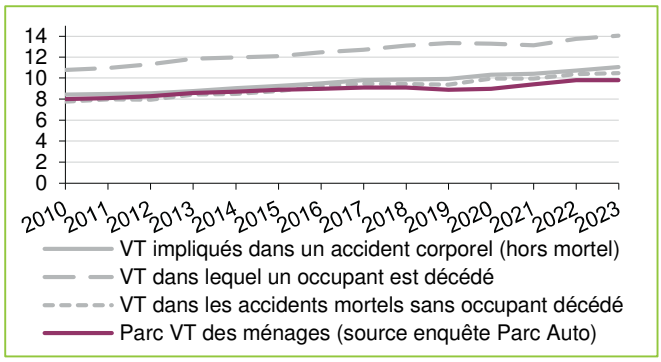
	Vélo		2RM		VT		VU		PL	
	Nb véh.	Nb tués dans véhicules	Nb véh.	Nb tués dans véhicules	Nb véh.	Nb tués dans véhicules	Nb véh.	Nb tués dans véhicules	Nb véh.	Nb tués dans véhicules
Défectuosité mécanique	46	1	74	7	151	5	35	0	16	1
Eclairage - signalisation	125	12	157	11	443	2	54	0	11	0
Pneu usé	1	0	94	10	257	33	24	2	5	0
Eclatement de pneu	1	0	7	0	47	4	4	0	7	0
Chargement	9	1	5	0	12	1	19	0	28	0
Déplacement du véhicule	268	6	1 037	20	2 455	45	343	2	86	4
Incendie du véhicule	0	0	1	1	14	3	0	0	1	1
Véhicule peu familier au conducteur	19	1	133	5	175	5	15	1	2	0
Autre	391	11	1 171	52	3 567	68	442	6	118	3
Aide à la conduite défaillante	1	0	2	0	7	0	2	0	1	0
Visibilité restreinte depuis l'habitacle	36	1	141	0	1 209	4	228	0	108	0
Total	**897**	**33**	**2 822**	**106**	**8 337**	**170**	**1 166**	**11**	**383**	**9**

L'ancienneté des véhicules

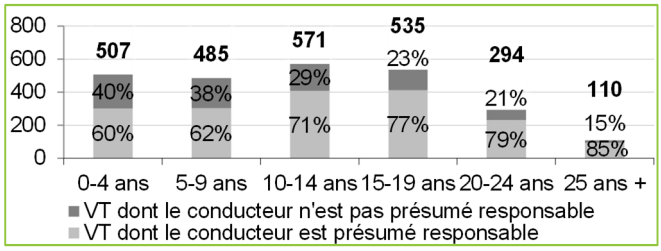
L'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme dans lesquels un occupant est décédé est plus élevée qu'en moyenne du parc. Dans les accidents mortels, les jeunes ont des VT plus âgés.

L'ancienneté moyenne des 2RM impliqués dans les accidents mortels est plus faible que celle du parc des 2RM. Dans les accidents mortels, les jeunes ont des 2RM plus récents que la moyenne.

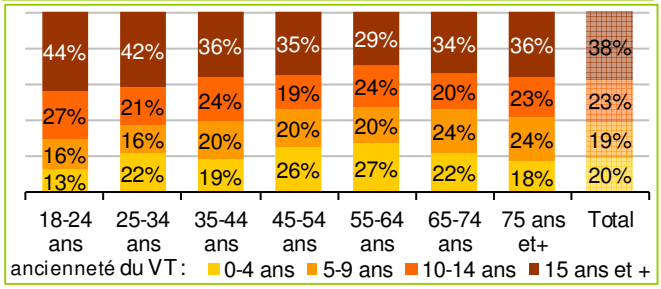
Evolution de l'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme (VT) depuis 2010



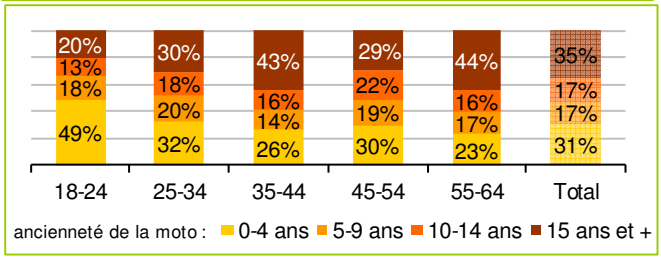
Nombre de VT impliqués dans un accident mortel en 2023 en fonction de leur ancienneté



Répartition des VT impliqués dans un accident mortel en 2023 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur (de 18 ans et plus)



Répartition des motocyclettes impliquées dans un accident mortel en 2023 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur (entre 18 et 64 ans)



Ancienneté du parc des véhicules

En France métropolitaine, l'ancienneté moyenne du parc automobile des ménages[1] a atteint 9,8 ans en 2023, seconde année à ce niveau après plusieurs années autour de 9 ans. La moitié de ce parc est constitué de véhicules de plus de 8 ans, 42 % ont 10 ans et plus, 24 % ont 14 ans et plus. La moyenne d'âge du parc 2RM des ménages est de 12,4 années.

Ancienneté des VT

L'ancienneté moyenne des VT dans lequel un usager est décédé est sensiblement plus élevée que l'ancienneté du parc automobile : 14 ans pour les VT impliqués dans les accidents dans lesquels un usager est décédé en 2023 contre 9,8 ans dans le parc en 2022. Alors que les VT de 14 ans et plus représentent 24 % du parc, ils sont 52 % des VT dont un usager est tué.

Les jeunes conducteurs sont le plus souvent impliqués dans des accidents mortels dans des VT d'ancienneté avancée : 44 % des jeunes conduisaient un VT de 15 ans et plus au moment de l'accident mortel (c'est 35 % des 45-54 ans). Inversement, seuls 13 % des conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident mortel le sont au volant d'un VT de moins de 5 ans, contre le double pour les 45-54 ans.

Les VT les plus anciens sont surtout conduits par des jeunes de 18-24 ans : 24 % des VT de 10 ans et plus dans les accidents mortels sont conduits par des jeunes.

La proportion de conducteurs présumés responsables de l'accident mortel est d'autant plus importante que l'âge du véhicule est élevé : 61 % des VT de moins de 10 ans ont un conducteur présumé responsable contre 80 % pour les VT de 20 ans et plus.

Ancienneté des 2RM

Dans les accidents mortels en 2023, l'ancienneté **moyenne des 2RM impliqués est moins élevée que celle des VT** (7,7 ans pour les cyclomoteurs et 11,5 ans pour les motos, contre 12,4 ans pour l'ensemble des VT impliqués dans les accidents mortels).

Contrairement aux observations sur les VT, **les motocyclettes impliquées dans un accident mortel et conduites par des 18-24 ans sont plus récentes** : 49 % ont moins de 5 ans. Les motocyclettes plus anciennes dans les accidents mortels sont conduites par des 45-64 ans : 34 % des motocyclettes de 15 ans et plus ont un conducteur âgé de 45 à 64 ans.

Ancienneté des VU et des PL

L'ancienneté des VU accidentés varie entre 6 et 8 ans depuis 2012 ; elle s'établit à 7,6 ans en 2023.

L'ancienneté des PL impliqués dans les accidents est de 6,2 ans, globalement constante depuis 2010.

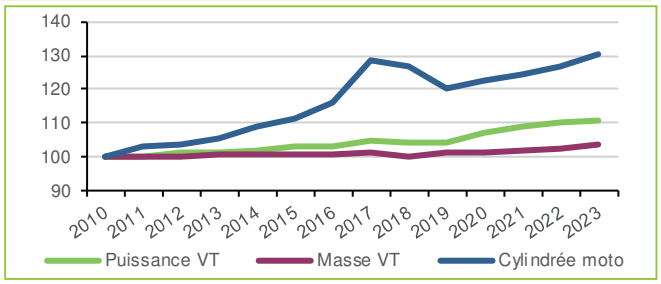
[1] Enquête Parc auto (volume général et volume 2RM), KANTAR, 2024.

Les caractéristiques techniques des véhicules

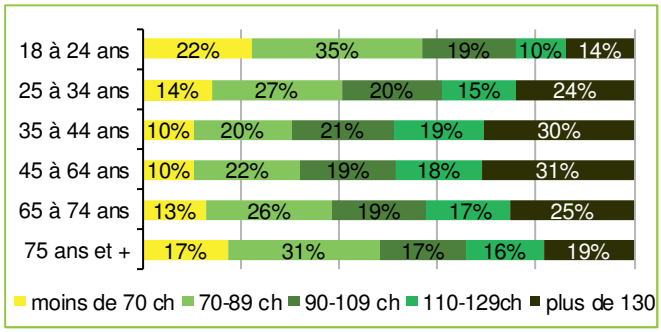
La puissance moyenne des véhicules de tourisme accidentés est équivalente à celle de l'ensemble du parc automobile français.

La cylindrée moyenne des motos accidentées est supérieure à celle du parc, et ce d'autant 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.

Evolution des puissance-poids moyens des VT, de la cylindrée moyenne des motos (base 100 en 2010)

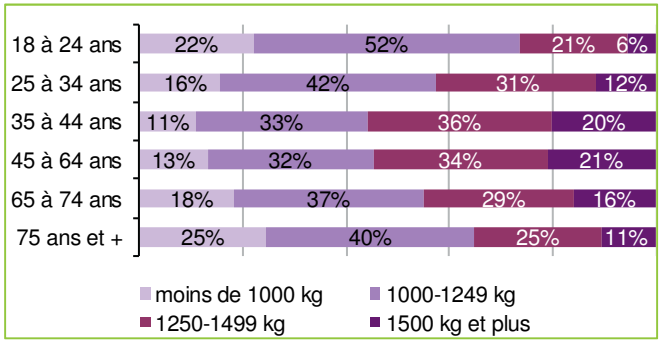


Puissance des VT accidentés selon l'âge du conducteur

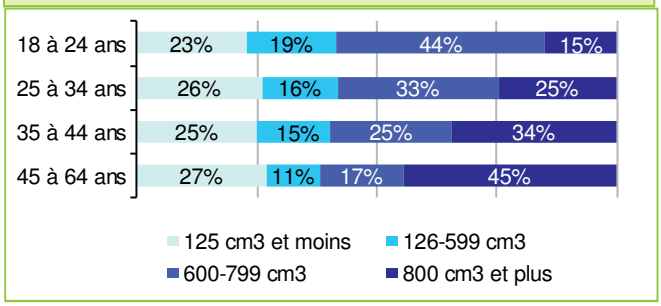


Lecture : parmi les VT accidentés conduits par un jeune de 18 à 24 ans, 22 % des véhicules ont une puissance inférieure à 70 chevaux.

Masse des VT accidentés selon l'âge du conducteur



Cylindrée des motocyclettes accidentées selon l'âge du conducteur



Code National d'Identification du Type

Le CNIT des véhicules est renseigné dans la base nationale des accidents corporels de la circulation.

Le CNIT, indiqué sur la carte grise du véhicule, permet de connaître un certain nombre d'informations de série sur les véhicules (marque, modèle, puissance, masse, cylindrée…).

Caractéristiques des VT accidentés

En 2023, 51 507 véhicules de tourisme ont été impliqués dans un accident corporel, dont 77 % avec un CNIT renseigné.

La puissance moyenne des VT accidentés est de 109 chevaux (106 ch pour les VT dans lesquels un usager est tué et 108 ch lorsque le conducteur est présumé responsable). **Cette valeur est équivalente à la puissance moyenne du parc VT**[1] (105 ch).

La puissance des VT des jeunes de 18-24 ans et des seniors de 75 ans et plus est généralement plus faible que celle des 35-64 ans. En effet, 57 % des 18-24 ans conduisent un VT de moins de 90 ch contre 31 % des 35-64 ans. Inversement, 24 % des 18-24 ans et 34 % des 75 ans et plus conduisent un VT de plus de 110 ch, contre 49 % des 35-64 ans.

La masse moyenne des VT accidentés est de 1 245 kg ; valeur proche pour les VT dans lesquels une personne est tuée (1 210 kg). Elle est équivalente à celle des VT dans le parc national[1] (1 273 kg).

Les jeunes de 18-24 ans **et les seniors** de 75 ans et plus **conduisent des véhicules plus légers** (resp. 1 152 kg et 1 185 kg en moyenne) par rapport aux 35-44 ans conduisant de plus gros modèles (1 301 kg).

Caractéristiques des motocyclettes

73 % des 11 364 motocyclettes accidentées en 2023 ont un CNIT renseigné correct. **La cylindrée moyenne des motocyclettes accidentées** (631 cm^3) **est supérieure à la cylindrée moyenne du parc**[1] (420 cm^3). Une nette différence est observée selon le milieu routier (552 cm^3 en agglomération, 682 cm^3 sur autoroute et 763 cm^3 hors agglomération). La cylindrée moyenne augmente légèrement lorsque le conducteur est présumé responsable de l'accident (640 cm^3) et nettement plus pour les motos sur lesquelles un usager est décédé (774 cm^3).

Les jeunes de 18-24 ans ont fréquemment une motocyclette de cylindrée intermédiaire (deux tiers entre 126 cm^3 et 799 cm^3) alors que les motos des 45-64 ans présentent une moindre représentation de la catégorie intermédiaire (un tiers seulement) et une plus forte proportion de grosses cylindrées (45 % de 800 cm^3 et plus contre 15 % pour les 18-24 ans).

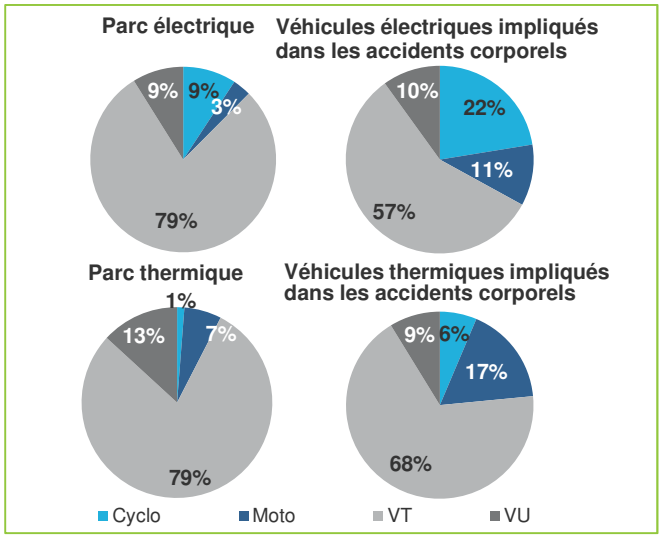
[1] Les données sur le parc national viennent du Système d'immatriculation des véhicules, à partir de requêtes réalisées sur l'entrepôt statistique du stock d'immatriculations jusqu'au 31/12/2023.

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

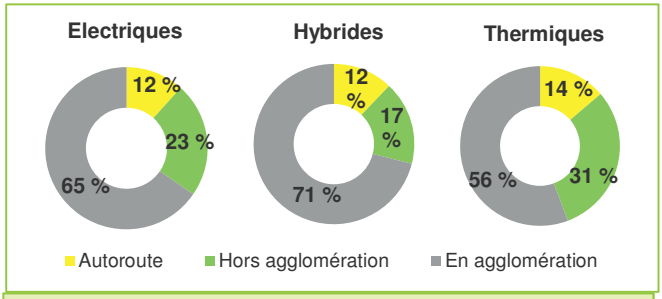
	2019	2021	2022	2023	2024
VU électrique	0,6%	0,9%	1,1%	1,4%	1,7%
VT électrique	0,3%	0,8%	1,3%	1,9%	2,7%
Cyclo électrique	3,9%	7,4%	10,3%	13,6%	16,0%
Moto légère électrique	0,4%	1,0%	1,4%	2,6%	3,7%
Moto lourde électrique	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%

Répartition des véhicules électriques et thermiques impliqués dans les accidents corporels*, ainsi que dans le parc de véhicules en circulation en 2023

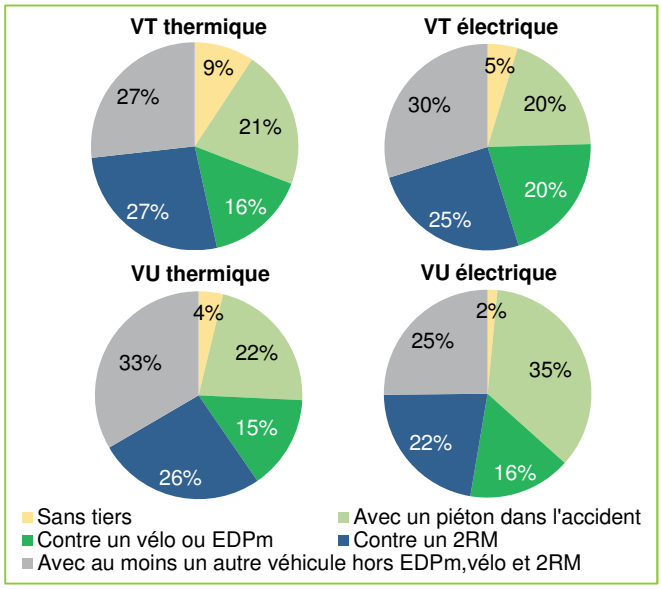


*hors TC, tramway, train, véhicules inconnus ou indéterminables

Nombre de VT impliqués dans les accidents corporels selon le milieu et la motorisation en 2023



Répartition du nombre d'accidents corporels en agglomération avec un VT ou un VU, thermique ou électrique, par type de collision en 2023



Entre le 1er janvier 2019 et le 1er janvier 2024, le nombre de véhicules de tourisme (VT) électriques en circulation est en très forte hausse (multiplié par 8) alors qu'il est stable pour les VT thermiques. Sur cette même période, le nombre de véhicules utilitaires (VU) électriques est en hausse (multiplié par 2,7) tandis qu'il reste stable pour les VU thermiques. Le nombre de 2RM électriques est également en hausse pour cette même période (multiplié par 5).

En 2023, 1 529 véhicules électriques ont été impliqués dans un accident corporel parmi lesquels 852 VT, 148 VU, 335 cyclomoteurs et 157 motos.

L'implication d'un type de véhicule dans l'accidentalité est traduite par le rapport du nombre de véhicules du type impliqués sur le parc de véhicules correspondant. Ce taux est de 1,0 pour les VT électriques contre 1,2 pour les VT thermiques. Il est de 1,5 pour les VU électriques contre 0,9 pour les VU thermiques. Pour les cyclomoteurs et les motocyclettes électriques, les taux sont respectivement de 3,3 et de 4,6 pour 1 000 deux-roues du même type en circulation.

22 % des véhicules électriques impliqués dans les accidents corporels sont des cyclomoteurs, contre seulement 6 % pour les cyclomoteurs thermiques.

L'usage plus urbain des VT électriques se traduit par leur plus grande implication dans les accidents en agglomération : 65 % contre 56 % pour les VT thermiques. A l'inverse, cette part est de 23 % hors agglomération (contre 31 % pour les thermiques). Les parts des véhicules électriques et thermiques impliqués dans un accident sur autoroute sont proches (respectivement 12 % et 14 %). La part des accidents de VT électriques à des fins professionnelles (trajet domicile/travail ou utilisation professionnelle) est supérieure à celle des conducteurs de VT thermiques (respectivement 41 % et 30 %).

Accidents VT et VU en agglomération

En 2023 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 (16 % pour les VT thermiques) ainsi que la part avec un autre type de collision hors 2RM (30 %). Dans seulement 5 % des accidents les VT électriques sont seuls, contre 9 % des accidents de VT thermiques. La part d'accidents contre 2RM est moins élevée (25 %).

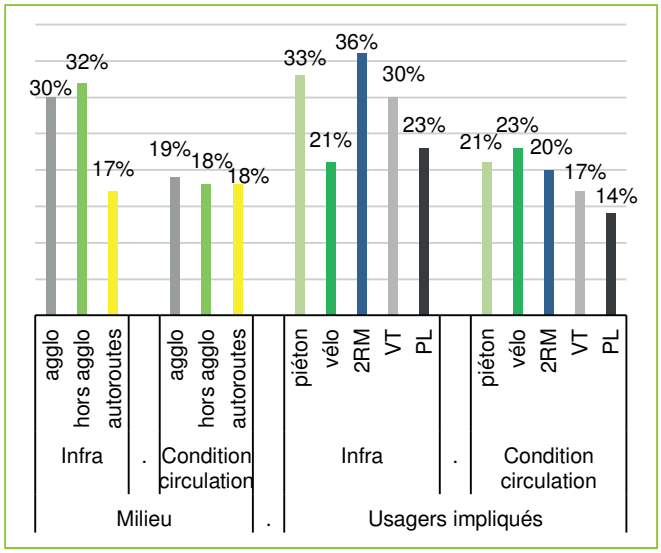
Les VU électriques sont particulièrement impliqués dans des accidents contre piétons (35 % des accidents de VU électriques contre 22 % pour les VU thermiques) et contre vélo ou EDPm (16 % des accidents). En revanche, les accidents contre 2RM ou avec un autre type de collision forment une part moins importante pour les VU électriques (resp. 22 % et 25 %) que pour les VU thermiques (26 % et 33 %).

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 déclenchants 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'usager.
*** 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 causaux[1] 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

En 2023, 11 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un animal. Dans 8 cas, il s'agit d'un animal sauvage. Sur la période 2021-2023, cela représente 36 tués (dont 24 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 % des accidents – principalement masques et 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 avec des situations d'éblouissement naturel.

Les cyclistes sont eux aussi très concernés par les défauts de visibilité (18 % des accidents – notamment créés par l'environnement type murs ou végétation), et par les conditions environnementales (13 %) dont des situations d'éblouissement naturel.

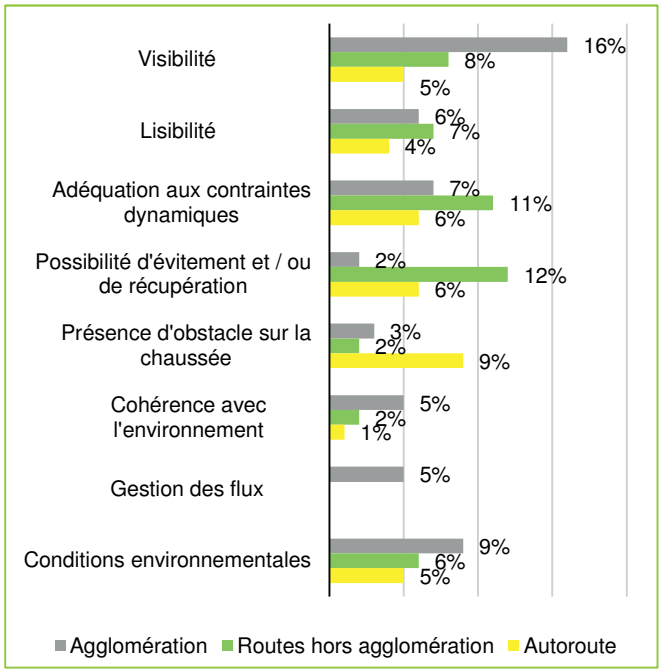
Les accidents impliquant un 2RM sont les plus sensibles aux facteurs infrastructure. S'ils sont également très affectés par les défauts de visibilité (16 %), ils se démarquent par des problématiques relatives à des défauts de lisibilité de la route (13 %), notamment en courbe, et des défauts d'adéquation 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 de l'infrastructure à éviter les ruptures des équilibres dynamiques (dérapage, renversement…) 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'infrastructures aux contraintes dynamiques (9 %).

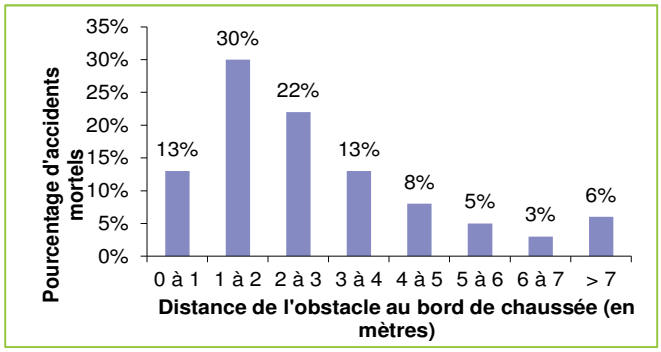
[1] Les pourcentages se rapportent aux facteurs déclenchants identifiés comme quasi-certains ou probables par les codeurs.

Facteurs déclenchants liés à l'Infrastructure ou aux Conditions de circulation selon le milieu



Source : *Base FLAM sur les accidents mortels en 2015,* Cerema, 2020. Les pourcentages se rapportent aux 2 878 accidents mortels présents dans la base.

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 liés à l'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 d'importants problèmes de visibilité (16 %), en raison de masques qu'ils soient fixes ou mobiles (11 %), ou encore 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 : les obstacles sur la chaussée, qu'ils soient mobiles (animaux) ou non fixes (véhicule arrêté au milieu de la chaussée ou sur la BAU), représentent 9 % des accidents.

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 2023 dans les accidents qui s'avèrent mortels sont : les arbres (27 %), les dispositifs de retenue (14 %), les fossés, talus ou parois rocheuses (13 %), les murs ou bâtiments (11 %), ou encore les poteaux (8 %).

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.

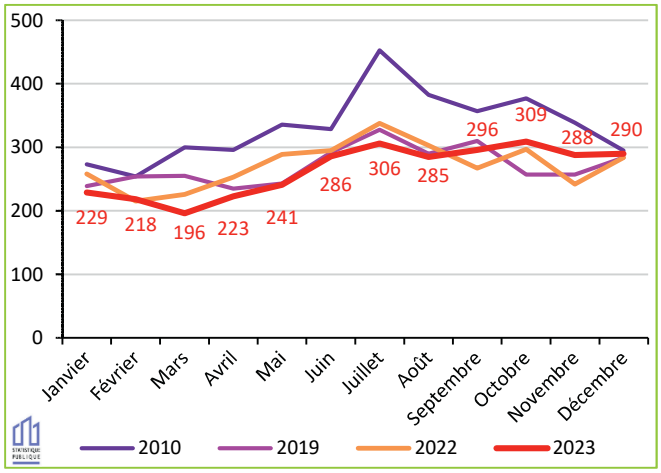
Diagnostics d'itinéraires

La démarche SURE (cf. page 34) 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

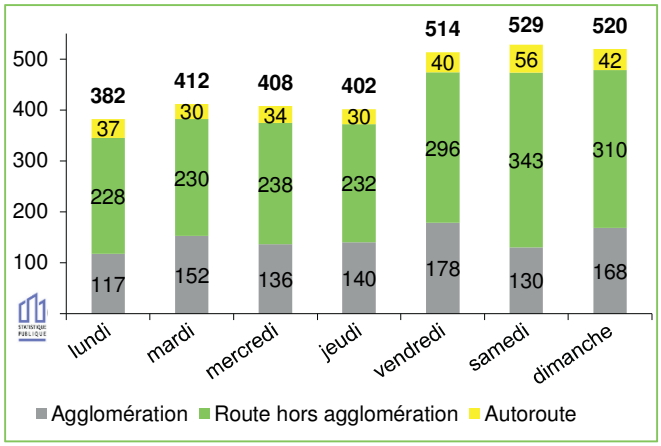
Le nombre de personnes tuées a augmenté de + 27 % entre le premier et le second semestre 2023. 75 % des personnes tuées le sont par météo normale.

Nombre de personnes tuées selon le mois



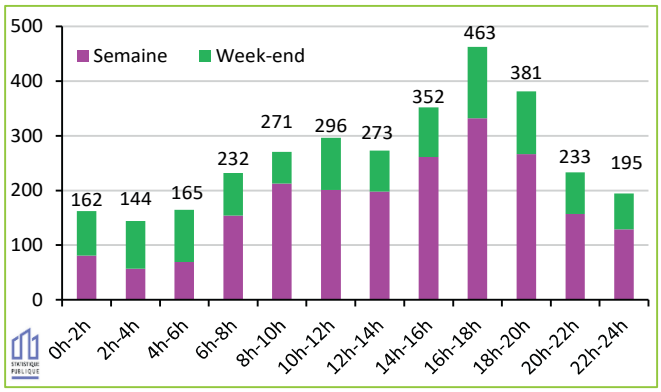
Les valeurs affichées sur le graphique sont celles de l'année 2023.

Nombre de personnes tuées selon le jour de la semaine et le milieu routier



L'année 2023 compte 52 fois les jours du lundi au samedi, et 53 dimanches.

Nombre de personnes tuées selon l'heure et la période semaine/week-end



La mortalité routière varie au cours de l'année. Les variations 2023 sont marquées par deux périodes : **de janvier à mai**, un nombre mensuel de décès **autour de 220**, puis un palier plus haut avec **en moyenne 295 décès chaque mois de juin à décembre**. La mortalité mensuelle moyenne est de 264 décès.

Chaque semaine, 61 personnes ont été tuées. La variabilité hebdomadaire est cependant forte : de 31 décès (semaine du 25 décembre 2023) à 84 décès (semaine du 3 septembre).

Selon le jour de la semaine

En moyenne, **9 personnes ont été tuées chaque jour en 2023**. Ce bilan, similaire à celui de 2022, varie selon le jour de la semaine : 8 personnes tuées en moyenne du lundi au jeudi ; 10 personnes tuées en moyenne du vendredi au dimanche, quand les déplacements sont plus centrés vers les loisirs.

Par ailleurs, en 2023, il n'y a pas eu un jour sans qu'au moins une personne ne soit tuée.

En moyenne, 20 usagers sont tués sur les routes tous les week-ends (samedi-dimanche). La plus forte mortalité s'observe pendant l'été. On dénombre effectivement 30 à 32 personnes tuées les week-ends des 22-23 juillet, 5-6 août, 19-20 août, 2-3 septembre, et 7-8 octobre.

Selon l'heure de la journée

En semaine comme en week-end, **le créneau 16h00-18h00** est celui qui concentre le plus de tués.

En semaine, la variation selon l'heure est forte : de 23 décès entre 2h et 3h à 170 de 17h à 18h, soit 7 fois plus. Le week-end, la répartition est plus homogène : de 28 décès entre 9h et 10h à 66 entre 16h et 17h, soit 2 fois plus que le matin.

Les longs week-ends de fêtes

Le Nouvel An 2023 présente une accidentalité proche de celle relevée en 2019 et 2022 (17 personnes tuées du vendredi 30 décembre 2022 au dimanche 1er janvier 2023 contre 20 l'année précédente).

Le week-end de Pâques 2023 (3 jours) connaît une mortalité plus faible que celle observée les années précédentes (19 personnes tuées contre 38 en 2022).

Comme en 2022, le week-end de 3 jours de la Pentecôte 2023 a été marqué par une mortalité élevée (35 personnes tuées contre 27 en 2022).

Accidents les plus graves en 2023

Sur les 2 984 accidents mortels survenus en 2023 :
- 1 accident compte 5 personnes tuées ;
- 3 accidents comptent 4 personnes tuées ;
- 21 accidents (1 %) comptent 3 personnes tuées ;
- 128 accidents (4 %) comptent 2 personnes tuées ;
- 2 831 accidents (95 %) avec 1 personne tuée.

Les accidents selon les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques influent sur l'accidentalité : 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.

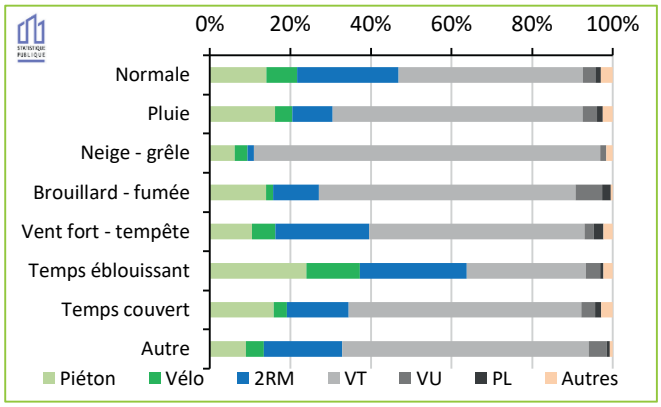
De même, sur chaussée mouillée ou enneigée, les distances de freinage sont plus élevées du fait d'une moindre **adhérence**.

Cette page présente l'accidentalité moyenne sur les années 2019 à 2023. Cela permet de lisser les potentiels effets météos annuels.

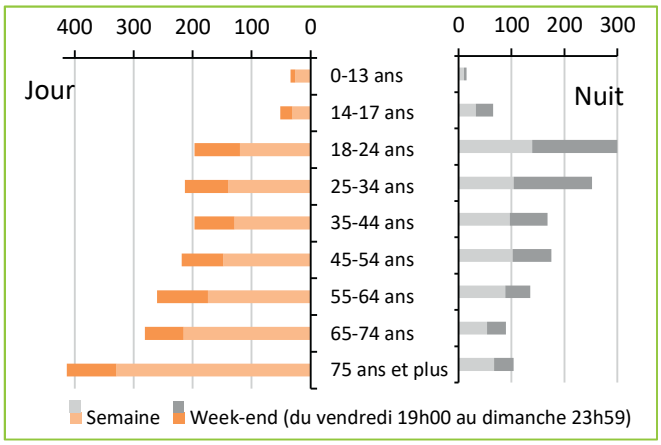
Personnes tuées et blessées selon les conditions atmosphériques (moyennes annuelles 2019 à 2023)

	Tués		Blessés BAAC		T/100 B
	Nb	%	Nb	%	
Normale	2 338	77 %	51 118	79 %	5
Pluie légère	294	10 %	7197	11 %	4
Pluie forte	71	2 %	1 483	2 %	5
Neige - grêle	13	11 %	229	8 %	6
Brouillard - fumée	46		460		10
Vent fort - tempête	17		204		8
Temps éblouissant	78		1 150		7
Temps couvert	147		2527		6
Autre	28		328		9
Total	**3 033**	**100 %**	**64 697**	**100 %**	**5**

Parts des personnes tuées selon les conditions météorologiques et le mode (2019 à 2023)



Nombre de personnes tuées en 2023 selon l'âge, la luminosité et la période semaine/week-end



Les conditions météorologiques

Sur les cinq dernières 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, vent fort ou tempête ont une gravité plus élevée que la moyenne.

Lors d'intempéries, une **augmentation du risque lié à la baisse de la visibilité et de l'adhérence** peut augmenter l'accidentalité ; mais une mobilité moindre pour certains modes peut la diminuer.

Intempéries et déplacements[1]

Le nombre de déplacements quotidiens est peu influencé par la météo, hors conditions extrêmes. Les déplacements à vélo ou moto diminuent par temps de pluie, mais sont surtout sensibles au vent fort.

La pluie

La pluie est relevée dans 13 % des accidents mortels.

Par temps de pluie, la moitié des décès l'est la nuit ; par météo normale, ce n'est que 30 %.

Pour les **motards et les cyclistes, l'impact de la météo est visible**, en lien avec une moindre mobilité par mauvais temps : 25 % des tués par météo normale sont des motards, contre 14 % par temps de pluie. De même, par météo normale, 8 % des tués sont des cyclistes, contre 5 % par temps de pluie.

Le brouillard

Sur les cinq années étudiées, les **accidents par temps de brouillard** sont **2,2 fois plus graves que par météo normale ou temps de pluie**. Cette surgravité des accidents peut s'expliquer par une survenue plus fréquente hors agglomération dont autoroute (82 % en cas de brouillard contre 67 % sans brouillard) et les vitesses correspondantes plus élevées.

La nuit

En 2023, **41 % des tués le sont de nuit**. Ce ratio est de 51 % sur autoroute.

La **moitié des piétons est tuée la nuit**. La mortalité est très majoritairement de jour pour les décès en vélo (80 %), en moto lourde (68 %) ou en PL (67 %).

Parmi les jeunes de 18 à 24 ans, une majorité décède de nuit (60 %), notamment **le week-end** (du vendredi 19h00 au dimanche 23h59). À l'opposé, les personnes de 75 ans et plus décèdent plus souvent le jour (80 %), sans particularité le week-end.

Parmi les personnes tuées de jour, 51 % ont 55 ans ou plus, contre 25 % pour les 14-34 ans. De nuit, les proportions sont inversées (25 % contre 47 %).

[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 sur les autoroutes

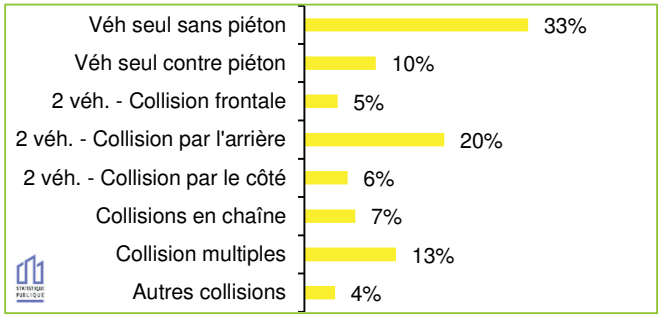
Sur autoroute, une personne tuée sur deux est un occupant de véhicule de tourisme. Une personne tuée sur quatre est un passager. Un tiers des décès intervient dans un accident sans tiers.

2023	2022	2019	Évolution 2019-2023	Évolution 2022-2023
269	294	263	+ 2%	- 9%

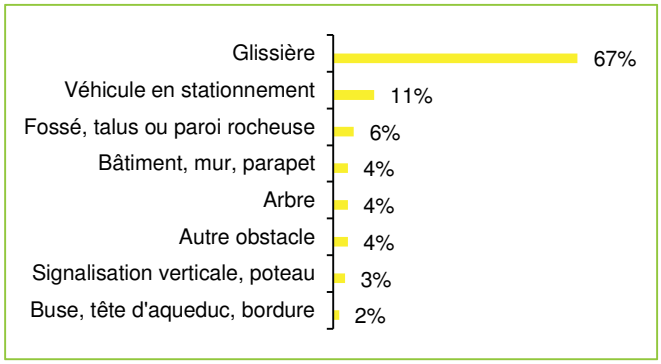
Evolution moyenne annuelle*	2019 et 2023	2010 et 2019
Tués sur autoroute	+ 0,6%	+ 0,3%
Tués autres milieux	- 0,7%	- 2,5%
Ensemble Tués	- 0,6%	- 2,3%

* Lecture : entre 2019 et 2023, le nombre de tués sur autoroute a augmenté en moyenne de + 0,6 % 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 2023, **269 personnes ont été tuées sur autoroute,** soit 6 décès de plus par rapport à 2019. Ce réseau concentre 8,5 % de la mortalité totale, part qui fluctue entre 6 et 9 % depuis 2010.

La moitié des tués sur autoroute a entre **35 et 64 ans**. Par rapport à 2019, la mortalité des 45-54 ans augmente de + 65 %, tandis que celle des 18-34 ans diminue de - 5 %.

Avec 33 décès, le mois de **septembre** 2023 est le mois avec le plus de décès (une hausse de + 50 % par rapport à septembre 2019). En 2023, 61 % des décès sont survenus au second semestre.

Estimation du risque sur autoroute

La mortalité sur autoroute est plus faible que sur l'ensemble des réseaux, avec 1,6 tués par milliard de kilomètres parcourus en 2023, contre 5,2 en moyenne.

Typologie des collisions

En 2023, 25 % des accidents corporels impliquent **un véhicule seul** sans piéton, contre 33 % des usagers décédés. Inversement, 33 % des accidents sont des **collisions par l'arrière entre deux véhicules**, pour 20 % des tués sur autoroute.

Selon le mode de déplacement

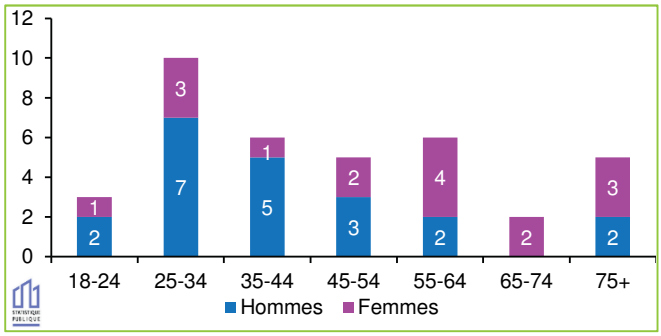
En 2023, **140 automobilistes** ont été tués sur les autoroutes, soit autant que l'année 2019, et **42 motocyclistes** ont été tués, soit une hausse de **30 %** par rapport à 2019. Avec **23 tués** en 2023 et une augmentation de 28 % par rapport à 2019, le nombre d'usagers tués de véhicule utilitaire atteint un niveau record depuis 2006. Le nombre de piétons tués est en baisse de **17 %** par rapport à 2019; dans 4 cas sur dix le piéton tué n'était pas initialement dans un véhicule. Les **accidents avec PL** représentent 16 % des accidents mais concentrent **un tiers de tués**.

Personnes tuées sur autoroute selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2023

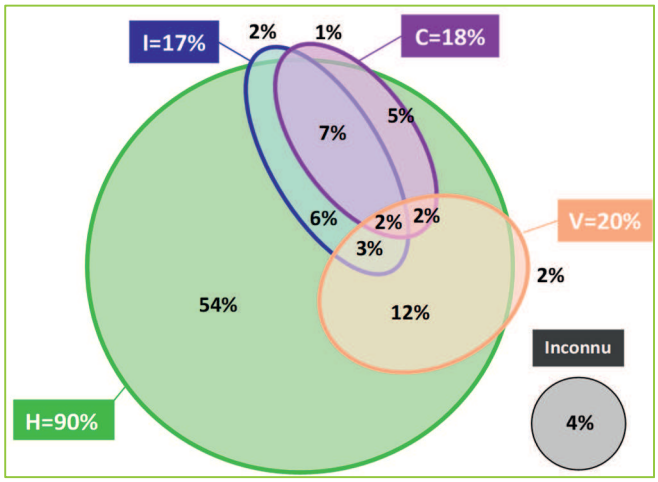
Tués \ Dans une collision avec										Autres	Sans tiers ∅	Total
	0	0	0	0	0	20	7	11	0	1	0	39
	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2
	0	0	0	0	1	15	2	6	0	1	17	42
	0	0	0	0	0	44	11	32	1	0	52	140
	0	0	0	0	0	2	0	16	0	0	5	23
	0	0	0	0	0	1	1	4	0	0	11	17
	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3
Total	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**86**	**21**	**70**	**1**	**2**	**88**	**269**

Lecture : 20 piétons ont été tués sur autoroute dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Les conducteurs circulant à contresens, impliqués dans un accident corporel, par âge et sexe, en 2023

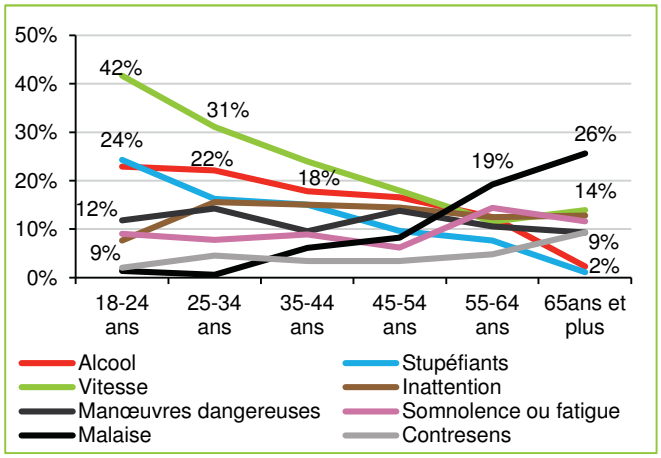


Facteurs de causalité des accidents mortels sur autoroute en 2015



Légende des facteurs : H = Humains ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables. Source : Étude FLAM, Cerema, 2021

Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels sur autoroute sur 2021-2023



« Manœuvres dangereuses » regroupe le changement de file, le dépassement dangereux et le non-respect des distances de sécurité.

Avec 18 accidents corporels et 22 blessés parmi le personnel en intervention sur le réseau autoroutier concédé, 2023 constitue **l'année la plus accidentogène** de ces dix dernières années.

Depuis 2014, **12 agents** des DIR et des SCA ont été tués en intervention ou sur une zone de chantier dont **6** au cours des deux dernières années.

Source : Baromètre sécurité du personnel en intervention - Bilan 2023, ASFA, 2024. Campagne nationale 2024 MTECT.

Contresens

En 2023, sur autoroute, 39 conducteurs à contresens sont impliqués dans un accident corporel, dont 10 dans un accident mortel. Ils ont occasionné 15 tués.

Parmi les 34 conducteurs à contresens dont le taux d'alcoolémie était connu, 9 étaient positifs.

Autres facteurs humains

Sur autoroute de 2021 à 2023, le motif principal de trajet des présumés responsables d'accidents mortels est « promenade-loisir » (38 %). Un motif de trajet en lien avec l'activité professionnelle est recensé dans 32 % des cas sur autoroute contre 21 % des cas sur les autres réseaux routiers.

Parmi les facteurs recensés chez les présumés responsables d'accident mortel figurent en premier lieu la **vitesse** (24 %), **l'alcool** (17 %) puis **les stupéfiants** (13 %) **et l'inattention** (13 %). Suivent les manœuvres dangereuses (changement de file, dépassement dangereux et non-respect des distances de sécurité, 11 %) qui sont recensées, puis la somnolence ou la fatigue (9 %) et enfin le malaise (8 %).

Le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » est particulièrement présent chez les jeunes, et décroît avec l'âge. Il en va de même avec le facteur alcool, qui ne touche pratiquement pas les plus de 65 ans. Le facteur stupéfiant concerne plus particulièrement les 18-44 ans. Le facteur « somnolence ou fatigue » gagne en importance chez les plus de 55 ans. Le facteur « malaise » absent chez les 18-34 ans augmente progressivement avec l'âge. Enfin, tous les âges sont sujets au facteur « inattention » 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 %). Les 2x3 voies représentent 40 % des accidents mortels pour 21 % du kilométrage total d'autoroute (FLAM).

En 2023, 73 % des personnes tuées sur autoroute l'ont été dans un accident sur une partie rectiligne; 20 % sur chaussée mouillée. De plus, 56 % des occupants de véhicules sur autoroute 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.

Facteurs véhicules

En 2023, 19 défaillances du véhicule ont été relevées concernant des véhicules impliqués dans les accidents mortels soit : 7 défectuosités mécaniques, 5 problèmes de pneumatique, 5 d'éclairage, 1 de chargement et 1 incendie du véhicule.

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.

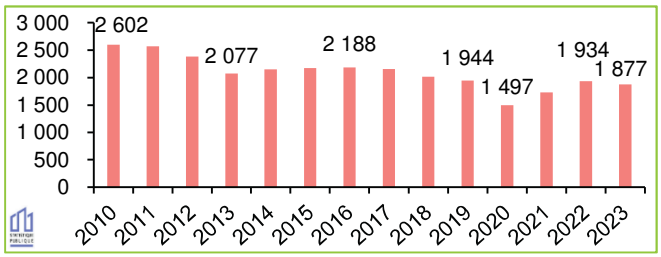
2023	2022	2019	Évol. 2019-2023	Évol. 2022-2023
1 877	1 934	1 944	- 3,4 %	- 2,9 %

Évolution moyenne annuelle*	2019-2023	2010-2019
Tués hors agglomération	- 0,9 %	- 3,2 %
Tués autres milieux	- 0,2 %	- 0,7 %
Ensemble tués	- 0,6 %	- 2,3 %

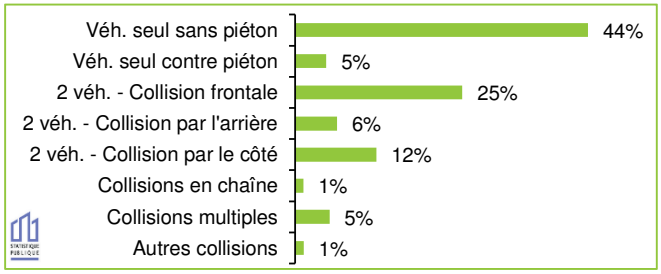
* Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de tués hors agglomération a diminué en moyenne de - 3.2 % par an.

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 2013



Part des usagers tués selon le type de collision sur les routes hors agglomération



En 2023, 1 877 personnes ont été tuées dans un accident hors agglomération, soit 57 de moins qu'en 2022 et 67 de moins qu'en 2019, année de 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 2023, cette part stagnant toutefois depuis 2020.

On estime que 7 600 personnes sont blessées gravement (MAIS3+) : 300 piétons, 1 100 cyclistes, 100 utilisateurs d'EDPm (donc 19 % de modes doux) ; 2 700 usagers de 2RM (35 %) et 3 160 occupants de VT. De plus, on estime à 86 500 les personnes avec des blessures légères ou modérées (MAIS1-2).

Les hommes représentent 78 % des personnes tuées hors agglomération. La principale population à enjeu pour les accidents mortels demeure celle des 18-24 ans (17 % des tués pour 8 % de la population).

En 2023, 51 % des usagers tués hors agglomération le sont du vendredi au dimanche, et une majorité d'accidents mortels se produisent de jour (61 %).

Typologie des collisions

Hors agglomération, **44 % des personnes tuées le** sont dans des **accidents sans tiers**, 25 % avec **collision frontale**, 12 % avec collisions latérales et 6 % avec des collisions par l'arrière.

Par ailleurs, 93 piétons sont décédés (128 en 2022) : 61 % percutés par un VT et 24 % par un VU ou un PL.

Selon le mode de déplacement

En 2023, **les usagers vulnérables représentent 35 % des personnes tuées** hors agglomération et 54 % des blessés graves. Les accidents sans tiers font 34 % des tués en 2RM et 43 % des tués à vélo.

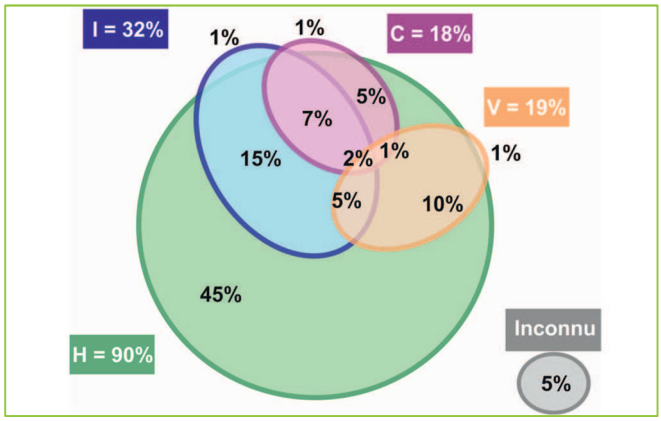
Les **automobilistes** représentent 56 % des décès : avec 1 057 tués en 2023 (148 tués de moins qu'en 2019), le bilan baisse de - 36 % par rapport à 2010.

Personnes tuées sur les routes hors agglomération selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2023

Tués \ Dans une collision avec											Sans tiers Ø	Total
										Autres		
	0	0	0	0	2	61	11	12	0	7	0	93
	0	3	0	0	2	43	11	8	0	4	53	124
	0	0	0	0	0	7	2	2	0	0	0	11
	0	0	0	0	1	25	6	4	0	3	15	54
	0	0	0	0	10	160	39	19	4	14	125	371
	0	0	0	0	2	303	48	136	17	7	544	1057
	0	0	0	0	0	12	7	22	1	5	46	93
	0	0	0	0	0	0	1	6	0	1	14	22
	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	3
Autres	0	0	0	0	0	10	8	2	0	1	28	49
Total	0	3	0	0	17	623	133	211	22	42	826	1877

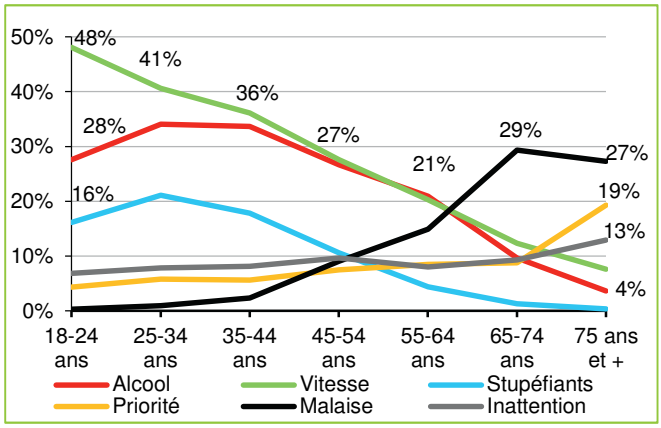
Lecture : 61 piétons ont été tués sur les routes hors agglomération dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Facteurs de causalité des accidents mortels hors agglomération en 2015

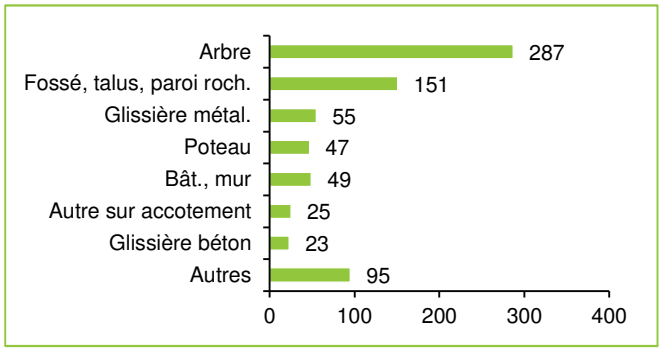


Légende des facteurs : H = Humain ; V = Véhicule ; I = Infrastructure ; C = Conditions de circulation ; Inconnu = causes non identifiables.
Source : Étude FLAM, Cerema, 2020.

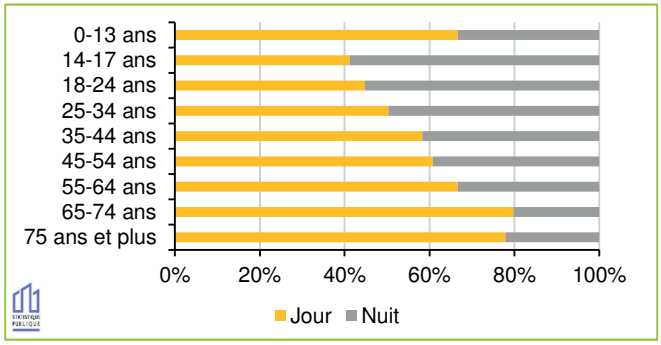
Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels hors agglomération sur 2021-2023



Nombre de personnes tuées dans une collision contre des obstacles fixes hors agglomération



Victimes tuées selon leur âge et la luminosité



Les facteurs humains

Hors agglomération, les facteurs humains sont présents dans 90 % des accidents mortels (Etude FLAM, Cerema). Sur la période 2021-2023, les facteurs les plus fréquents associés aux présumés responsables (PR) d'accidents mortels sont :

- la vitesse avec 32 % tous modes confondus, part qui s'élève à 54 % chez les motos lourdes. Elle est présente chez 48 % des PR de 18-24 ans ;
- l'alcool, avec 24 % tous modes confondus, et notamment chez les piétons (48 %), les cyclos (35 %) et les motos légères (31 %). Ce facteur atteint 34 % pour les PR âgés de 18 à 44 ans ;
- les stupéfiants (12 %), en particulier pour les piétons (22 %) et les cyclos (20 %) ;
- le malaise (9 %), qui est le facteur premier chez les cyclistes (40 %). Il touche en particulier les 65 ans et plus (28 %) ;
- l'inattention (9 %), dont 22 % pour les piétons et 18% pour les PL ;
- le non-respect des règles de priorité (8 %), monte à 19 % chez les 75 ans et plus.

Chez les piétons, les deux principaux facteurs sont l'alcool (48 %) et l'inattention (22 %).

La vitesse est le facteur principal pour les VT (32 %) et les motos lourdes (54 %). L'alcool est le premier facteur chez les motos légères (31 %) et les cyclos (35 %).

Les facteurs liés à l'environnement

Les accidents mortels interviennent à 79 % sur route départementale, à 10 % sur route communale ou métropolitaine et à 9 % sur route nationale.

Hors agglomération, les facteurs liés à l'infrastructure sont plus fréquents que sur autoroute (FLAM). Un défaut d'entretien de la chaussé est cité pour 3 % des usagers de 2RM impliqués dans un accident mortel.

En 2023, 39 % des personnes tuées l'ont été dans un accident où le véhicule a heurté un **obstacle**, le plus souvent un arbre (39 %) ou un fossé, talus ou paroi rocheuse (21 %).

77 % des accidents mortels ont eu lieu sur route normale et 21 % sur route mouillée.

La plupart des tués le sont de jour (61 %), en particulier les seniors (80 % des 35-74 ans et 78 % des plus de 75 ans). Au contraire, plus de la moitié des 14-34 ans sont tués de nuit, avec en particulier 59 % des 14-17 ans et 55 % des 18-24 ans.

Les facteurs liés au véhicule

Sur la période de 2021 à 2023, 791 défaillances du véhicule ont été relevées dans les accidents mortels :, 132 pneus usés et 12 pneus éclatés, 74 problèmes d'éclairage, 34 liés à une mauvaise connaissance du véhicule par le conducteur, 26 cas de visibilité limitée depuis l'habitacle, 16 défectuosités mécaniques, 13 de chargement et 11 incendies du véhicule.

Les facteurs d'accidents sur les voies en agglomération

Les accidents en agglomération contribuent pour 32 % des tués, 45 % des blessés graves MAIS3+ et 52 % des blessés légers ou modérés.

En agglomération, 66 % des tués et 84 % des blessés graves sont des usagers vulnérables.

2023	2022	2019	Evol. 2019-2023	Evol. 2022-2023
1021	1039	1037	- 1,5 %	- 1,7 %

Évolution moyenne annuelle*	2019-2023	2010-2019
Tués en agglomération	- 0,4 %	- 1,0 %
Tués autres milieux	- 0,7 %	- 2,8 %
Ensemble des tués	- 0,6 %	- 2,3 %

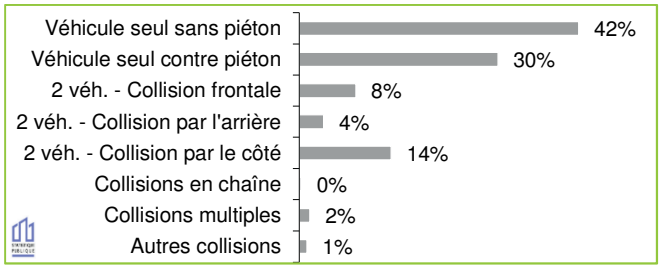
* Lecture : de 2019 à 2023, le nombre de victimes tuées en agglomération a baissé en moyenne de -0,4 % par an.

Les seniors

Avec 396 personnes tuées, **les 65 ans et plus** représentent **39 % de la mortalité en agglomération** (contre 24 % sur routes hors agglomération). De plus, cette classe d'âge est la seule dont la mortalité ne baisse pas depuis 2010, avec + 2 % 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 (14 %).

Part des usagers tués selon le type de collision sur les routes en agglomération



En 2023, 1 021 personnes ont été tuées dans un accident sur une voie en agglomération (au sens de l'article R110-2 du Code de la route, autoroutes exclues), un bilan en baisse par rapport à 2022.

On estime que 7 200 personnes ont été blessées gravement (MAIS3+), dont 1 650 piétons, 1 500 cyclistes, 550 utilisateurs d'EDPm (donc 50 % de modes actifs) et 2 350 usagers de 2RM. 115 000 personnes auraient des blessures légères ou modérées (MAIS1-2).

Typologie des collisions

307 piétons sont décédés en agglomération en 2023 (30 % des victimes tuées) : 52 % ont été percutés par un VT, 28 % par un VU ou un PL, 7 % par un TC et enfin 4 % par un 2RM.

Au total, **42 %** des personnes tuées le sont dans des **accidents sans tiers**, contre 44 % hors agglomération. Parmi ces accidents sans tiers, 56 % des tués sont en VT, 27 % en 2RM et 11 % à vélo ou en EDPm.

Les collisions par le côté sont plus fréquentes (14 %) que hors agglomération (12 %), mais les collisions frontales (8 %) sont plus rares (25 %).

Selon le mode de déplacement

En 2023, **les usagers vulnérables représentent 66 % des personnes tuées** en agglomération et 84 % des blessés graves contre respectivement 35 % et 54 % hors agglomération. Les accidents sans tiers causent 49 % des tués en 2RM et 38 % à vélo.

Les **automobilistes** représentent un tiers des décès : avec 315 tués en 2023, le bilan est en hausse ces dernières années (+9 % par rapport à 2010).

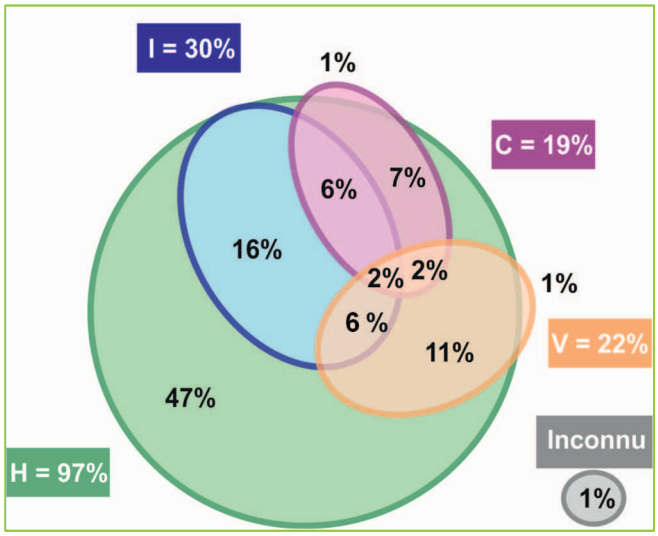
La stabilité apparente de la mortalité cache des variations importantes selon le mode entre 2019 et 2023 : parmi les tués, on note 31 piétons et 21 2RM en moins, mais 4 cyclistes, 24 EDPm et surtout 39 VT en plus.

Personnes tuées sur les voies en agglomération selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident en 2023

Tués \ Dans une collision avec										Autres	Sans tiers Ø	Total
	0	0	0	1	11	165	51	37	21	20	1	307
	0	0	0	0	1	38	4	9	2	5	36	95
	1	0	0	0	0	13	2	1	2	2	12	33
	0	0	0	2	0	10	2	4	0	0	21	39
	0	0	2	1	6	76	7	7	1	3	95	198
	2	0	0	0	0	41	5	13	3	14	237	315
	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	6	9
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	6
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Autres	0	0	0	0	1	3	1	0	0	0	13	18
Total	3	0	2	4	19	351	72	71	29	44	426	1021

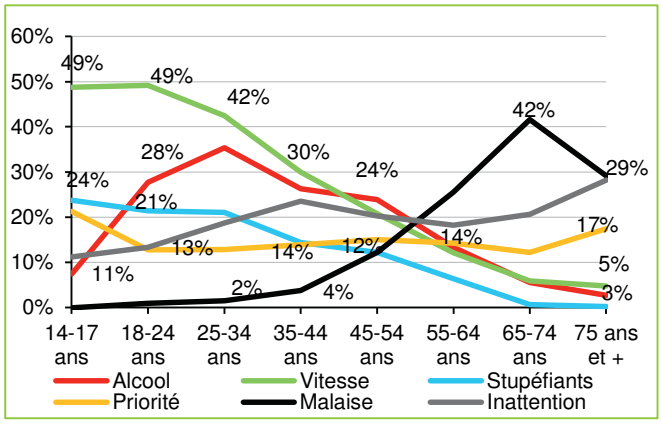
Lecture : 165 piétons ont été tués sur les voies en agglomération dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Facteurs de causalité des accidents mortels en agglomération, en 2015

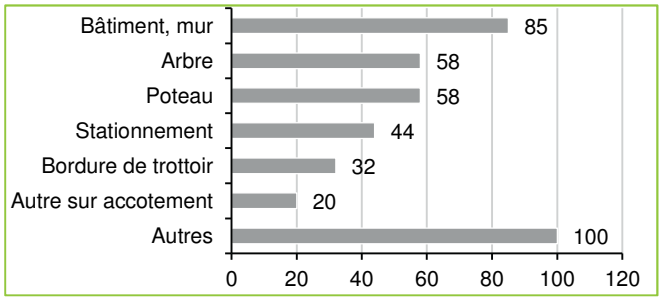


Légende des facteurs : H = Humains, V = Véhicule, I = Infrastructure, C = Conditions de circulation, Inconnu = causes non identifiables.
Source : Étude FLAM, Cerema, 2020

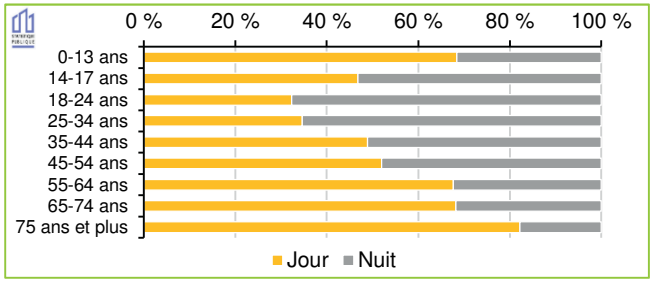
Facteurs des présumés responsables d'accidents mortels en agglomération sur 2021-2023



Nombre de personnes tuées dans une collision contre des obstacles fixes en agglomération en 2023



Victimes tuées selon leur âge et la luminosité



Les facteurs humains

En agglomération, on note ces principaux facteurs :
- la vitesse avec 28 % tous véhicules confondus, part qui s'élève à 54 % chez les motocyclistes ;
- l'alcool (20 %) y compris pour les piétons (17%), taux qui s'élève à 40 % chez les cyclomotoristes ;
- la conduite sous stupéfiants, plus élevée chez les usagers de deux-roues motorisés (20 %) que pour la moyenne des usagers (12 %) ;
- l'inattention est présente dans 37 % des accidents avec véhicules utilitaires ou lourds (VU, PL, TC).

Les trois principaux facteurs chez les piétons sont l'inattention (46 %), le non-respect des règles de priorité (21 %) et l'alcool (17 %). La vitesse reste le 1er facteur à moto lourde (59 %) ainsi qu'en VT (29 %).

Rapportée aux classe d'âge, la vitesse est un facteur majeur chez les jeunes (49 % parmi les 18–24 ans). Ce facteur diminue avec l'âge mais reste encore prépondérante (21 % chez les 45-54 ans).

Le facteur alcool est présent à 29 % entre 18 ans et 54 ans. Les stupéfiants sont surtout présents chez les très jeunes (24 % parmi les 14-17 ans), leur 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 17 % et 28 % chez les 75 ans et plus.

Enfin, les malaises touchent fortement les populations les plus âgées. Présent dans 12 % des cas chez les 45–54 ans, ils culminent à 42 % 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.

Un défaut d'entretien de la chaussée est cité comme facteur d'accident pour 4 % des usagers de 2RM impliqués dans un accident mortel (FLAM).

En 2023, 56 % des personnes tuées en agglomération dans un véhicule l'ont été après avoir heurté un **obstacle fixe** bordant la chaussée. Le choc se produit contre un mur ou un bâtiment dans 21 % des cas, un poteau et un arbre dans 15 % des cas chacun et un véhicule stationné dans 11 % des cas.

Une majorité des victimes tuées le sont de jour (58 %), mais des parts significatives d'usagers de 2RM et d'EDPm sont tués la nuit (respectivement 49 % et 42 %), contrairement à ceux en vélo (24 %).

Les facteurs liés au véhicule

Sur la période 2021-2023, 104 défaillances propre au véhicule ont été relevées dans les accidents mortels dont 14 défectuosités mécaniques, 37 pneus usés, 41 problèmes d'éclairage et 6 de chargement.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES
Morbihan
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES
Morbihan

Les études

La recherche et les études 164

Enquête nationale sur l'usage du vélo 166

Enquête nationale sur les utilisateurs de trottinettes électriques en France 167

Télétravail : quels impacts sur les modes de vie et la mobilité ? 168

Menace du stéréotype de genre et conduite automobile (MESCA) 169

Accidentalité et comportement des conducteurs infractionnistes (ACCI) 170

Expérimentation et Acceptabilité de la Mobilité autonome 172

Accidentalité comparée des SUV et des autres types de véhicules de tourisme 174

Réduire les décès des seniors sur les routes européennes (ETSC) 175

La recherche et les études

Les programmes et équipements prioritaires de recherche (PEPR)

Dans le cadre du plan d'investissement « France 2030 », les PEPR ont pour objectif de construire ou consolider un leadership français dans des domaines scientifiques liés à une transformation technologique, économique, sociétale, sanitaire ou environnementale et considérés comme prioritaires. A l'inverse des PEPR exploratoires, les PEPR de stratégie nationale d'accélération créent de la connaissance sur des transformations déjà engagées.

La mobilité est étudiée dans les PEPR « Villes durables et bâtiments innovants » et « Le numérique au service des mobilités dans les territoires », lequel vise en particulier à élargir le champ d'analyse des mobilités aux aspects sociaux, économiques et environnementaux, à comprendre les déterminants psychologiques de la mobilité et à envisager les besoins en croisant les données de mobilité et les données de contexte.

Source : Agence nationale de la recherche

L'observatoire européen de la sécurité routière (ERSO)

Géré par la Commission européenne, cet observatoire publie des statistiques issues de la base de données européenne CARE et des rapports thématiques. En 2023, les 8 rapports publiés ont porté sur les blessures graves causées par les accidents de la route, les distracteurs au volant, les enfants, l'approche du système sûr, la consommation d'alcool et de drogues au volant, les conducteurs professionnels de camions et de bus, les cyclomoteurs et les motocyclettes.

L'observatoire fait partie du réseau des observatoires régionaux de la sécurité routière (RSO). C'est un forum mondial sur les données, les politiques et les pratiques en matière de sécurité routière. Il encourage la collaboration entre les observatoires régionaux de la sécurité routière existants, à savoir l'Observatoire européen (ERSO), l'Observatoire ibéro-américain (OISEVI), l'Observatoire africain (ARSO), l'Observatoire Asie-Pacifique (APRSO), l'Observatoire des Balkans occidentaux (WBRSO), le Partenariat des pays de l'Est (EaPRSO) et l'Observatoire arabe (AIRSO).

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 Eiffel[1] et le Cerema sont les principaux acteurs du réseau scientifique et technique dans le domaine de l'accidentalité routière. S'ajoutent l'Inserr, des laboratoires du CNRS ou encore des équipes Inserm, ISPED[2] et universitaires. En complément, l'UTAC[3] 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 Ceesar. 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 et d'ingénieurs (EIVP, ENSG et ESIEE Paris).
[2] Institut de santé publique, d'épidémiologie et de développement
[3] L'UTAC Ceram est 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.

Association mondiale de la route (PIARC)

Regroupant 127 gouvernements membres, PIARC vise à améliorer la coopération internationale et favoriser le progrès dans le domaine des routes et du transport routier. Elle publie des études de cas, des guides de meilleures pratiques ou encore des rapports thématiques. Le plan stratégique de PIARC 2024-2027 définit les objectifs en matière de route et de transport routier au sein de thèmes stratégiques.

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 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. Par ailleurs, le projet TC-Pro-UV de l'Université de Strasbourg a permis de mesurer l'efficacité de plusieurs **casques** comme équipement de protection face aux traumatismes crâniens. Le projet Cohérence porté par la société Ergo-Centre a analysé le processus de transmission d'un message de communication et les facteurs favorisant sa bonne réception, avec un focus spécifique à la 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.

Programme Horizon Europe

Au sein de ce programme, des partenariats public-privé (PPP) ont été créés pour coordonner les contributions de la communauté de recherche et de l'industrie. L'Université Gustave Eiffel est impliquée dans le PPP « Mobilité automatisée connectée et coopérative » (CCAM) dont l'objectif est de créer un système de mobilité plus inclusif et centré sur l'utilisateur :

- en augmentant la sécurité routière tout en réduisant la congestion et l'empreinte environnementale ;
- en promouvant des projets de recherche plus collaboratifs afin d'accélérer le rythme d'innovation et la mise en œuvre de la mobilité automatisée ;
- en travaillant au niveau européen pour aider à éliminer les obstacles et contribuer à l'acceptation et au déploiement efficace des technologies et des services d'automatisation.

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 (Irtad[1], qui intègre désormais aussi le réseau Safer City Streets) sont les lieux de partage d'expertise. Le Forum International des Transports de l'OCDE (FIT/ OCDE) aborde la sécurité routière sous l'angle d'une économie durable (thème du sommet annuel 2023[2]) 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.

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.

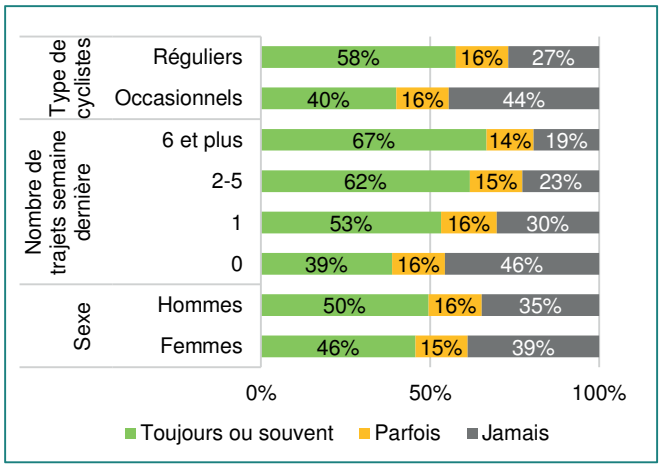
Le développement de l'intelligence artificielle (IA) devient aussi un enjeu pour sécurité routière. L'observatoire des vitesses et des comportements expérimente l'utilisation de l'IA pour affiner le recueil desdites données à partir de 2024. La recherche s'y intéresse aussi comme le démontre l'étude des opportunités de recherche offertes par l'IA pour améliorer la sécurité routière au Maroc (université Gustave Eiffel et université internationale de Rabat).

[1] Au sein de l'OCDE, l'Irtad rassemble 80 membres dans 40 pays.
[2] https://summit.itf-oecd.org/2023/

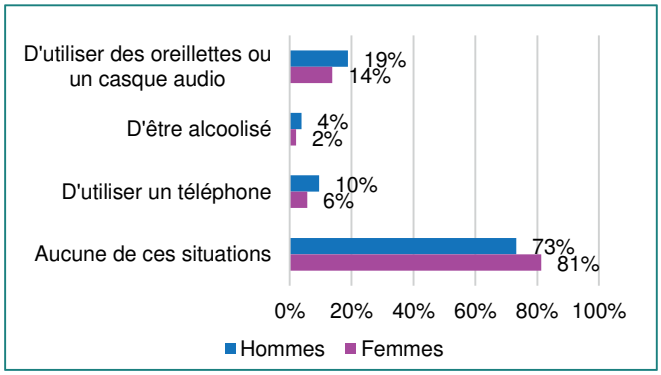
Enquête sur l'utilisation du vélo

Équipe projet	CSA pour la Mission Vélo et Marche
Partenaires	Ademe, Cerema, CGDD, CVTCM, FUB, ONISR et V&T
Méthodologie	Enquête réalisée selon la méthode des quotas auprès de 12 576 répondants sur deux vagues (juin et octobre 2023).
Périmètre	France entière
Mots clés	Enquête, vélo, usage, comportements

Fréquence déclarée de port du casque parmi les cyclistes

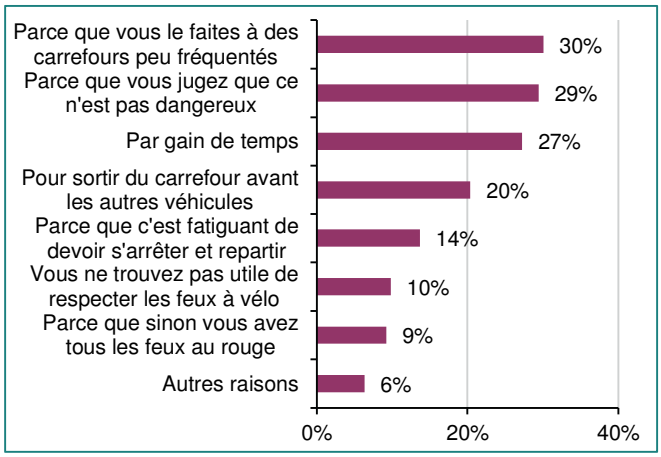


Comportement en circulation déclarés par les cyclistes



Question : lorsque vous êtes à vélo, vous arrive-t-il... ?

Raisons déclarées concernant le non-respect des feux de circulation par les cyclistes



En France en 2023, 25 % des Français se déclarent cyclistes réguliers (pratique du vélo au moins une fois par semaine), 32 % comme occasionnels et 43 % comme non-cyclistes. Les cyclistes réguliers sont principalement des hommes (31 % de ces derniers), résidant à Paris ou dans les métropoles de plus de 500 000 habitants (respectivement 39 % et 33 %) ou encore des jeunes de 11-17 ans et 18-24 ans (39 % et 33 %).

Parmi l'ensemble des personnes pratiquantes, 13 % indiquent avoir débuté le vélo il y a moins d'un 1 an, et 71 % déclarent ne pas envisager de modifier leur fréquence d'utilisation du vélo dans le futur (19 % envisagent de l'utiliser plus fréquemment).

Le taux de port du casque augmente avec la pratique du vélo

Parmi les cyclistes réguliers, 58 % déclarent porter toujours ou souvent le casque et 27 % ne jamais le porter. Pour les cyclistes occasionnels, ces parts sont respectivement de 40 % et 44 %. De plus, cette part augmente avec le nombre de trajets déclarés dans la semaine précédant la réponse au questionnaire. Le taux de port est également légèrement plus élevé chez les hommes que chez les femmes.

Concernant le gilet rétro-réfléchissant, de jour, il est porté toujours ou souvent par 24 % des cyclistes. De nuit, pour les cyclistes concernés, son port régulier s'élève à 63 %.

Des comportements en circulation plus dangereux chez les hommes

Les hommes déclarent plus souvent des comportements dangereux en circulation que les femmes, que ce soit concernant l'utilisation d'oreillettes ou d'un casque audio (19 % pour les hommes et 14 % pour les femmes), le fait d'être alcoolisé (4 % contre 2 %) ou le fait d'utiliser un téléphone (10 % contre 6 %).

Également, les hommes sont plus nombreux à déclarer ne pas toujours respecter les feux de circulation (36 % contre 27 %). Les raisons avancées par ceux ne respectant pas les feux sont tout d'abord le fait que le carrefour est peu fréquenté, puis que la situation ne est pas jugée dangereuse et par gain de temps.

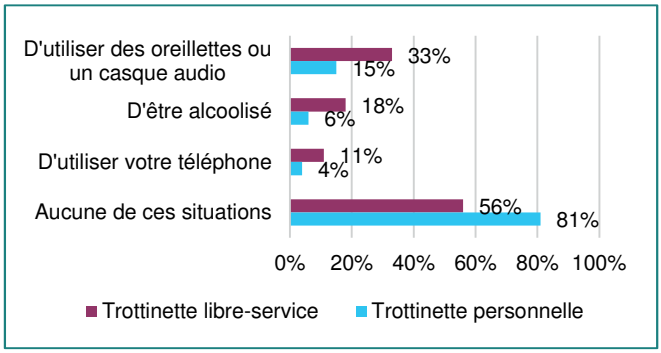
Les accidents

Les hommes cyclistes déclarent à 4,9 % avoir eu au moins un accident à vélo dans les 12 derniers mois, contre 2,4 % des femmes. Cette part monte à 7,9 % pour les hommes cyclistes âgés de 25 à 34 ans, et à 11,4 % pour ceux âgés de 18 à 24 ans. Ces cyclistes accidentés ont eu en moyenne 1,8 accident durant les 12 derniers mois. 54 % de ces accidents déclarés ont conduit à des blessures pour le cycliste ainsi qu'à une consultation médicale ou une hospitalisation.

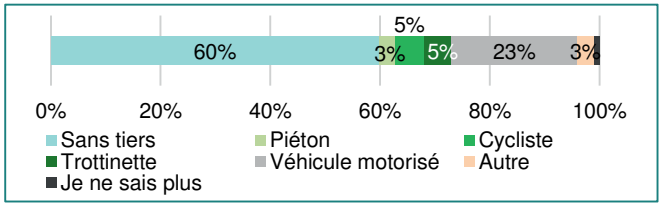
Enquête nationale sur les utilisateurs de trottinettes électriques en France

Equipe	ADEME, bureau d'étude 6t
Partenaires	CEREMA, DGITM, FPMM, Mobilians, ONISR
Achèvement	2024
Méthodologie	Enquête réalisée auprès de 2 800 utilisateurs de trottinettes électriques via un questionnaire en ligne auto-administré, résultats non extrapolables à l'ensemble des usagers
Périmètre	France
Mots clés	EDP, comportements, sécurité routière, libre-service

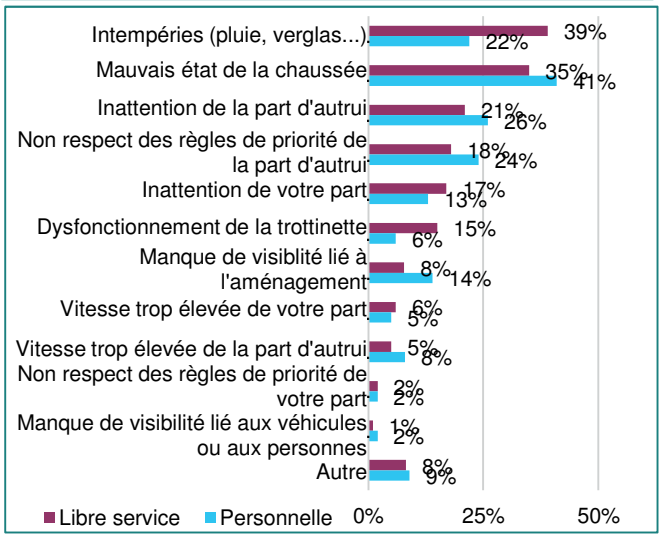
Lorsque vous circulez avec une trottinette électrique, vous arrive-t-il... ?



Antagoniste lors de votre dernier accident en trottinette électrique



Les facteurs causaux de votre dernier accident en trottinette électrique



Selon l'enquête réalisée en 2023 auprès de 1 800 utilisateurs de trottinettes électriques en libre-service et 1 000 utilisateurs de trottinettes électriques personnelles, les premiers sont plus jeunes (27 ans d'âge moyen) et plus urbains que les seconds (41 ans d'âge moyen). Ils utilisent moins la trottinette électrique tous les jours (seulement 14 %) et davantage pour les loisirs et les sorties festives que les seconds, dont plus de la moitié l'utilise au quotidien.

Le port d'équipements de sécurité est plus fréquent en trottinette personnelle

Les utilisateurs de trottinettes électriques **personnelles** déclarent à **60 %** toujours porter le **casque de protection**, alors que cette part tombe à 7 % pour les utilisateurs de trottinettes en libre-service. La différence concernant le port du gilet rétro réfléchissant est moins marquée mais néanmoins notable avec respectivement 14 % et 2 % de port. La nuit, ces proportions montent à 33 % et 6 %.

Des comportements plus à risque en trottinettes en libre-service

Les utilisateurs de trottinettes électriques en libre-service déclarent plus souvent avoir des comportements à risque que les utilisateurs de trottinettes électriques personnelles. Ils circulent 3 fois plus souvent **alcoolisés** (resp. 18 % et 6 %), 2 fois plus souvent avec des **oreillettes ou un casque audio**, ou en utilisant un **téléphone**.

Un grand nombre de chutes seul

20 % des utilisateurs de trottinettes électriques **personnelles** déclarent avoir eu **au moins un accident au cours des 12 derniers mois** contre **12 %** des utilisateurs de trottinettes **en libre-service**. En revanche, parmi les accidentés, les utilisateurs de trottinettes en libre-service ont un nombre moyen d'accidents plus élevé.

63 % des accidentés ont déclaré avoir été blessés dans l'accident (trottinette personnelle ou libre-service). Cependant, les utilisateurs accidentés en trottinette personnelle sont passés par l'hôpital dans 18 % des cas contre 8 % pour les utilisateurs de trottinettes électriques en libre-service.

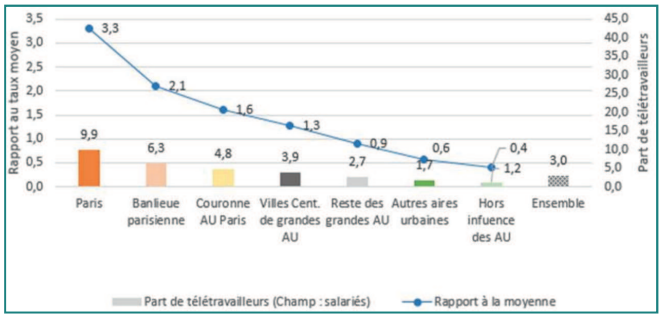
Dans 60 % des cas, l'utilisateur de trottinette était seul impliqué dans l'accident. Dans 23 % des cas, l'accident impliquait également un véhicule motorisé.

Les facteurs d'accident les plus souvent cités sont pour les utilisateurs de trottinettes électriques personnelles un **mauvais état de la chaussée**, **l'inattention** de l'antagoniste ou le **non-respect des règles de circulation** de la part de l'antagoniste. Pour les usagers de libre-service, les causes les plus citées sont les **intempéries**, le mauvais état de la chaussée et l'inattention de l'antagoniste.

Télétravail : quels impacts sur les modes de vie et la mobilité ?

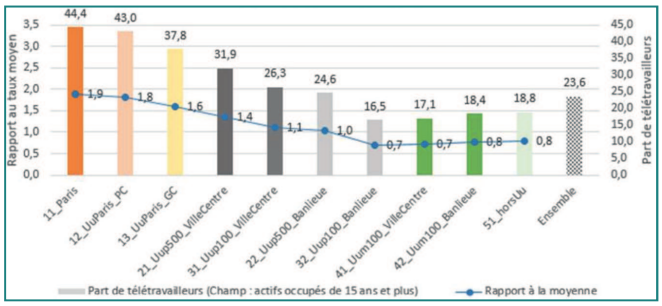
Un déplacement sur deux en France concerne les actifs occupés (ADEME, 2020). Encore rare avant la pandémie de Covid-19, le télétravail a modifié le quotidien des actifs et notamment leur mobilité.

Télétravail en 2017 selon la zone de résidence



Source : Enquête Sumer-Reponse 2017

Télétravail en 2022 selon la zone de résidence



Lecture : 44,4 % des actifs occupés à Paris sont des télétravailleurs soit 2 fois la moyenne nationale.
Source : Enquête BaroMob 2022, Cerema 2023

Nombre de déplacements les jours de travail sur site et les jours télétravaillés, selon l'objet

	Nombre de déplacements par jour travaillé sur site	Nombre de déplacements par jour télétravaillé	Variation
Pendulaire	2,6	0,18	-93%
Accompagnement	0,8	0,47	-41%
Achat	1,1	0,48	-56%
Démarche	0,7	0,37	-47%
Loisirs et sociabilités	0,9	0,35	-61%
Total	**6,10**	**1,85**	**-70%**

Lecture : Un actif occupé effectue en moyenne 2,6 déplacements pendulaires par jour lorsqu'il travaille sur son lieu de travail contre 0,18 lorsqu'ils sont en télétravail.
Source : rapport ADEME, juin 2020.

Les effets induits du télétravail

Effet « chaînes modales »

Le télétravailleur effectue des trajets (amener les enfants à l'école, se rendre à un rendez-vous, etc.) en étoile plutôt qu'en chaîne. Cela implique des reports modaux favorables vers des mobilités actives ou vers les transports en commun qui paraissent plus soutenables avec la réduction des trajets pendulaires.

Effet « Nouvelles mobilités quotidiennes »

De nouvelles possibilités de déplacement apparaissent avec la présence d'un véhicule motorisé non-utilisé pour le trajet domicile-travail ou encore avec la proximité du lieu de vie. Cette dernière suscite des nouveaux déplacements comme le micro-shopping, les activités sportives, etc.

Un usage plus répandu du télétravail...

D'après l'enquête Sumer, 3 % des actifs occupés télétravaillaient régulièrement en 2017 contre 42 % en 2020 durant la crise sanitaire (ADEME, 2020). En 2022, près de 24 % de ces actifs pratiquaient le télétravail occasionnellement ou régulièrement (BaroMob 2022, Cerema 2023). La pratique du télétravail est plus fréquente à Paris ou dans les grandes aires urbaines de plus de 500 000 habitants (40 % des actifs occupés) et tend à se réduire dans les milieux ruraux (20 %) notamment en raison de la structure des emplois. Initialement répandu chez les cadres, le télétravail s'est diffusé à d'autres professions et catégories socio-professionnelles (PCS) depuis la crise sanitaire : 44 % des télétravailleurs appartiennent aux PCS « professions intermédiaires » ou « employés ». La crise sanitaire a favorisé l'installation de nouvelles pratiques de travail telle le « flex-office » (bureau flexible) mais également de nouveaux modes de vie.

… qui modifie les déplacements.

Lors des journées de télétravail, le nombre moyen de déplacements est réduit de 70 %[1]. Selon le BaroMob 2022, 25 % des télétravailleurs ne sortent pas (les immobiles). Les télétravailleurs mobiles (75 %) se déplacent autant que les actifs occupés ne télétravaillant pas. De plus, la pratique du télétravail aide à réduire le temps de transport dit pendulaire (*i.e.* le trajet quotidien et régulier domicile-travail) et permet de recentrer les trajets hors travail à proximité du domicile (+68 %). Les trajets en véhicule de tourisme (VT), toujours prédominants, diminuent chez les télétravailleurs au profit des transports en commun (TC) ou des mobilités douces comme la marche[2]. En moyenne, 31 % des déplacements se font à pied pour les actifs en télétravail contre 18 % pour ceux qui se rendent au bureau. Toutefois, si les kilomètres effectués en voiture par les télétravailleurs diminuent, les répondants ne confient pas une volonté de démotorisation[3]. Par ailleurs, la fréquentation des TC diminue significativement les vendredis et les lundis, les jours les plus télétravaillés[4]. Enfin, les télétravailleurs se rendant à leur bureau parcourent en moyenne 66 km contre 47 km pour les non-télétravailleurs. Cette différence s'explique principalement car les cadres et professions intermédiaires effectuent plus souvent des déplacements[5].

Tendances 2023

La pratique du télétravail est moins intensive en 2023[6] : Parmi les salariés ayant télétravaillé, 38 % ont télétravaillé 1 jour par semaine (+ 7 points par rapport à 2022), 38 % 2 jours (stable), et 24 % 3 jours ou plus (-7 points).

[1] Rapport « *Télétravail (im)mobilité et modes de vie* », ADEME, juin 2020.
[2] *Caractérisation des effets rebond induits par le télétravail*, ADEME, septembre 2020.
[3] *L'adoption du télétravail change-t-elle nos pratiques de mobilité ?*, Université Gustave Eiffel, février 2023.
[4] « *Le mass transit à l'heure du télétravail et de la sobriété énergétique* », L'institut Paris Région, 18/10/2022.
[5] « *Le télétravail, un enjeu pour la mobilité quotidienne ?* », CEREMA, 18/04/2024
[6] « *Une photographie du marché du travail en 2023* », INSEE 2024

Menace du stéréotype et conduite automobile (MESCA)

Equipe	Université Gustave Eiffel (thèse de Céline Dentella encadrée par Marie-Axelle Granié), Université Lyon 2, Aix Marseille Université
Achèvement	2022
Méthodologie	Entretiens semi-directifs, questionnaire, dispositif expérimental en ligne
Périmètre	France
Mots clés	Stéréotypes de sexe, genre

Suite du projet « Permis-HF »

En France, les hommes réussissent davantage que les femmes l'examen pratique du permis de conduire B. Un des facteurs explicatifs potentiels, identifiés par le projet « Permis_HF » (2016-2019), est la **menace du stéréotype**, laquelle se définit comme une **baisse des performances lors de situations d'évaluation, due à la lutte**, consciente ou non, **de l'individu pour éviter de confirmer le stéréotype négatif à son égard**.

Présentation synthétique des 5 études réalisées

Etudes	Objectifs	Population	Méthodologie
1 – Pratiques évaluatives et représentations	Enjeux des pratiques évaluatives et les représentations genrées de la conduite	IPCSR en poste	Entretiens semi-directifs en présentiel et par téléphone
2 – Evaluations au prisme du sexe du candidat	Effet du sexe sur l'évaluation d'une prestation à l'examen pratique	Elèves IPCSR et IPCSR	Dispositif expérimental en ligne
3 – Phénomène de menace du stéréotype	Effet des stéréotypes de sexe sur les menaces du stéréotype perçues, les émotions perçues et la réussite à l'examen	Candidats et candidates à l'examen pratique	Questionnaire à la sortie des examens pratiques
4 –Vécu de l'apprentissage de conduite	Parcours de conduite et expériences socialisatrices	Candidats et candidates ayant effectué l'examen pratique	Entretiens semi-directifs en visioconférence
5 – Effet d'un contre-stéréotype	Effet de la représentation d'un contre-stéréotype	Apprentis conducteurs ayant obtenu l'épreuve théorique	Dispositif expérimental en ligne

Certaines caractéristiques associées aux hommes et aux femmes dans la population française

Féminin négatif	Féminin positif	Masculin négatif	Masculin positif
Bavard	Emotif	Arrogant	Compétitif
Compliqué	Communicant	Autoritaire	Aventurier
Critique	Compatissant	Carriériste	Conduit bien
Débordé	Compréhensif	Crâneur	Fier
Dépensier	Consciencieux	Désordonné	Grand
Exigeant	Empathique	Dominateur	Joueur
Maniaque	Féminin	Dragueur	Leader
Manque de confiance	Fiable	Egoïste	Manuel
Mauvaise orientation	Généreux	Grossier	Paternel
Peureux	Investi tâches domestiques	Imprudent	Protecteur

Constituée de cinq études, le projet MESCA s'interroge sur l'implication sociocognitive des stéréotypes de sexe associés à la conduite automobile au moment de **l'examen pratique du permis B**, sur les candidats mais aussi sur les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR).

Les stéréotypes comme justificatifs des différences de conduite

Il ressort de la 1ère étude que les IPCSR utilisent les **stéréotypes de sexe** connus associés à la conduite pour **expliquer les différences** qu'ils observent, et plus particulièrement la croyance selon laquelle les femmes seraient incompétentes au niveau technique. Néanmoins, la 2e étude montre qu'il n'y a pas de différences significatives ni sur la note totale, ni sur les différentes compétences attribuées aux candidats selon le genre utilisé (masculin, féminin, neutre) pour présenter les scenarii de conduite aux IPCSR.

L'absence de conséquence directe de la menace du stéréotype sur la réussite à l'examen pratique

Lors de la 3e étude, **quel que soit le résultat à l'examen pratique**, il ressort que **les femmes se sont senties plus menacées par les stéréotypes** que les hommes lors de l'épreuve. Les menaces les plus ressenties par les candidates concernent le regard d'autrui et la peur de confirmer que leur groupe de sexe est moins compétent. Les variables sociodémographiques (âge, milieu d'habitation, niveau d'étude, enfants à charge) n'affectent pas la perception de la menace du stéréotype, alors que les plaisanteries des proches sur les compétences de conduite des candidates provoquent une augmentation de la menace perçue. **Le niveau de menace perçue n'affecte toutefois pas directement la réussite ou l'échec à l'examen pratique**.

Dans la 4e étude, les expériences sociales vécues en lien avec la conduite automobile montrent que la **pensée stéréotypée autour des femmes au volant** est considérée comme évidente et s'avère **banalisée**.

L'hypothèse selon laquelle des informations égalitaires ou contre-stéréotypées (c'est-à-dire des messages apportant des informations allant à l'encontre du stéréotype socialement partagé) auraient un effet bénéfique sur les performances des femmes est infirmée par les résultats de la 5e étude.

Une échelle de mesure française

Une étude supplémentaire, dans l'objectif de la construction d'un nouvel **outil de mesure de l'adhésion aux stéréotypes de sexe** adaptée à la **culture française** et aux mutations sociales, a permis d'identifier 14 attributs féminins négatifs, 17 positifs, et 16 attributs masculins négatifs et 14 positifs, présentés ci-contre. La validité de l'échelle proposée doit encore être testée.

ACCI : Accidentalité et comportement des conducteurs infractionnistes

Equipe	Cerema (Gilles Duchamp, Claire Bazerque, Nathalie Mompart, Maëva Rosely, Emma Stéphan)
Achèvement	Décembre 2023
Méthodologie	Exploitation de la base de données des permis de conduire (FNPC)
Périmètre	France, 1993-2020
Mots clés	Infraction, accident corporel, permis de conduire, FNPC

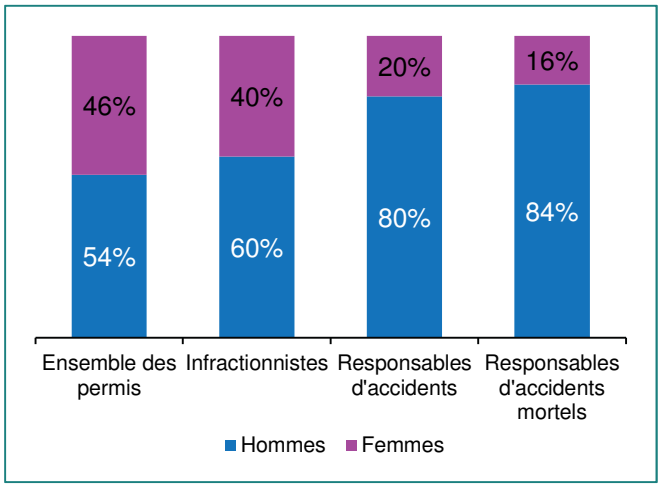
Exploitation du FNPC

Les chercheurs ont utilisé le Fichier national des permis de conduire (**FNPC**), système d'information de la Délégation à la sécurité routière.

Le FNPC comporte des informations sur la « vie » du permis de conduire d'un individu. On y trouve des données sur les **infractions**, les **pertes de points** ou encore les **accidents** des titulaires de permis de conduire. L'équipe de recherche s'est intéressée à 2 types d'usagers du FNPC : ceux titulaires d'un permis de conduire (hors permis AM), et ceux non titulaires d'un permis de conduire mais ayant commis une infraction.

Les « auteurs d'accidents » sont les conducteurs **ayant commis un accident** corporel (avec victime blessée) ou mortel (victime tuée), et ayant été **reconnu coupable** par la **justice**. En comparant avec les effectifs de présumés responsables dans la base BAAC, il ressort qu'une seule partie des accidents corporels font l'objet d'une reconnaissance de responsabilité par la justice.

Profils des infractionnistes selon le genre



Source : Graphique adapté par l'ONISR du rapport final du projet ACCI

Lien entre infractionnisme et accidentalité

Cette étude s'intéresse au profil infractionniste des auteurs d'accidents corporels, mortels ou ayant occasionné des blessés. L'objectif est de déterminer si les auteurs d'accident(s) routier(s), reconnus responsables par la justice, **présentent un profil différent** des autres individus infractionnistes n'ayant pas commis d'accident.

Les chercheurs ont investigué les caractéristiques sociodémographiques des individus infractionnistes, leur historique d'infractions et de pertes de points, ainsi que les mécanismes d'accidents.

Caractéristiques des usagers

79 % des usagers présents dans la base FNPC sont titulaires d'une seule catégorie de permis (uniquement le permis B par exemple), 15 % sont titulaires de 2 catégories de permis et un peu moins de 6 % sont titulaires de 3 catégories ou plus. Plus de 99 % des individus sont au moins titulaires du permis B.

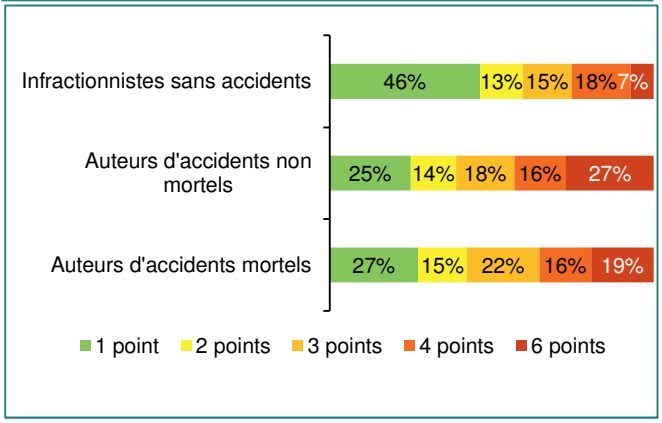
Parmi les 55 millions d'usagers conservés pour l'analyse, 21,6 millions (39 %) n'ont pas commis d'infractions, **33,3 millions** (60 %) sont **infractionnistes mais non responsables** d'accidents corporels, et **252 000** (< 1 %) ont été **reconnus responsables** de leur accident par la justice. 10 % de ces accidents sont des accidents mortels. La quasi-totalité des 252 000 auteurs d'accident n'a été reconnue responsable que d'un seul accident sur la période étudiée (1993-2020).

La répartition par **genre** varie selon la gravité des accidents : la part des femmes dans le FNPC diminue lorsque la gravité augmente. Elles représentent 40 % des usagers ayant commis une infraction, mais seulement 16 % des auteurs d'accidents mortels.

Profil type des auteurs d'accident(s)

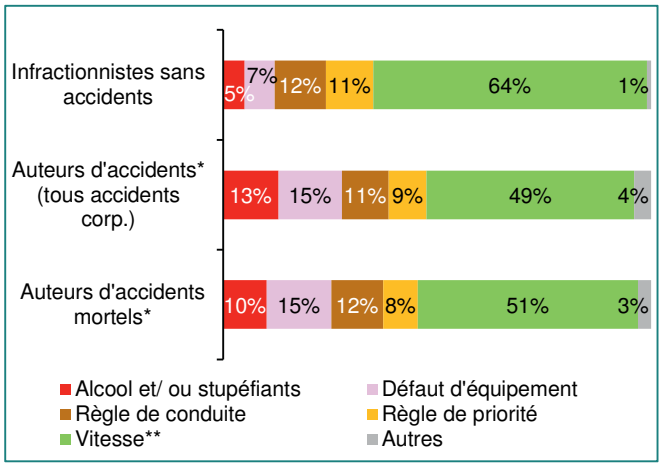
17 % des auteurs d'accidents n'ont jamais commis d'autres infractions, ni avant ni après leur accident. Le profil type des 252 000 individus jugés responsables de leur accident entre 1993 et 2020, est un **homme** (3,4 fois plus de risque de provoquer un accident que les femmes), plutôt **jeune** (un quart des auteurs ont moins de 24 ans lors du 1er accident), ayant déjà commis une infraction à 6 points, et n'ayant pas suivi **l'apprentissage anticipé de la conduite** (AAC), puisque 2,3 usagers pour 1 000 ayant obtenu le permis sans AAC ont commis un accident contre 1,4 pour ceux ayant suivi l'AAC entre 2004 et 2020 (soit un sur-risque de 1,6).

Coût de l'infraction avant accident la plus coûteuse en points, pour les conducteurs ayant un infractionnisme antérieur (période 2005-2020)



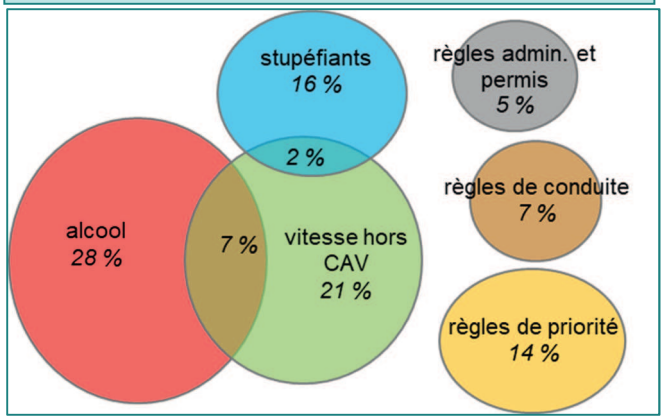
Source : Graphique adapté par l'ONISR du rapport final du projet ACCI

Répartition des infractions les plus commises par les conducteurs



*Seules les infractions jusqu'à l'accident sont prises en compte pour les infractionnistes avec accident corporel ou mortel
**Les infractions liées à la vitesse englobent celles relevés par contrôle automatisé (radar) et celles relevées par les forces de l'ordre
Source : Graphique adapté par l'ONISR du rapport final du projet ACCI

Combinaison de facteurs aggravants pour les accidents mortels causés par les auteurs d'accidents avec au moins un facteur (2013-2017)



Remarque : certains accidents combinent l'alcool et les stupéfiants comme facteurs aggravants mais ne sont pas représentés sur ce graphique pour des questions de lisibilité.
Source : Schéma adapté par l'ONISR du rapport final du projet ACCI

Parcours infractionniste avant l'accident

Les auteurs d'accidents corporels avec infractionnisme antérieur commettent des infractions **plus souvent** et **plus graves** que les infractionnistes n'ayant pas causé d'accident. En effet, ils commettent des infractions 1,7 fois plus souvent et perdent en moyenne 3 fois plus de points que les autres (1 point perdu chaque année contre 1 point tous les 3 ans). En outre, d'autres indicateurs préfigurent un futur accident : un tiers des auteurs d'accident corporel avait déjà connu une **suspension de permis** avant l'accident (contre 1 sur 10 chez les autres), et ceux qui ont déjà commis une **infraction à 6 points** ont 4 fois plus de risque de commettre un accident.

Parcours infractionniste après l'accident

Seul un quart des auteurs d'accident corporel n'ont aucune nouvelle infraction enregistrée après leur accident, bien que les données ne permettent pas de définir combien, parmi eux, n'ont jamais ou presque jamais conduit après leur accident (en cas de retrait de permis par exemple). A l'inverse, les trois quarts des responsables d'accident commettent à nouveau une infraction après l'accident dans leur vie, et à nouveau **plus fréquemment** et **plus gravement** que les autres. Le retour à l'infractionnisme est par ailleurs plus rapide pour les hommes : 5 ans en moyenne entre l'accident et la nouvelle infraction contre 8 ans pour les femmes.

Les facteurs aggravants dans les accidents

Les deux-tiers des accidents recensés dans le FNPC présentent au moins 1 facteur aggravant (seulement la moitié pour les accidents causés par des femmes). Entre 2013 et 2017, les facteurs les plus récurrents dans les **accidents mortels** sont l'**alcool** (28 %), la **vitesse** (21 %), les **stupéfiants** (16 %) et le **non-respect des règles de priorité** (14 %). Dans les **accidents non mortels**, l'alcool est encore plus présent (37 %) alors que la vitesse et les stupéfiants le sont moins (13 % et 4 %). Les autres facteurs restent dans le même ordre de grandeur.

Ces facteurs varient selon **l'âge** et le **genre** de l'auteur de l'accident. Ainsi, le facteur **stupéfiant** est plus important chez les **jeunes** de moins de 24 ans auteurs d'accidents mortels que l'ensemble des auteurs avec facteur aggravant (20 % contre 16 %), mais reste derrière l'alcool et la vitesse (24 % pour les deux). Chez les **personnes âgées**, c'est le **non-respect des règles de priorité** qui prédomine (43 %). Ce même facteur prédomine aussi chez les **femmes** responsables d'accidents mortels (26 %), devant l'alcool et la vitesse (respectivement 23 % et 20 %).

Sécurité et Acceptabilité de la Mobilité autonome (SAM)

Equipe	Consortium de 18 partenaires (PFA, Renault Group, Stellantis, Valeo, SNCF, Twinswheel, EasyMile, Keolis, Transdev, RATP Group, SystemX, Cerema, VEDECOM, Lab, etc.)
Achèvement	2019 - 2023
Méthodologie	11 expérimentations menées par des pilotes différents, évaluation de chaque expérimentation et synthèse des résultats
Périmètre	11 sites en France métropolitaine
Mots clés	Mobilités automatisées, multi sites et multi cas d'usage

36 véhicules et 11 expérimentations

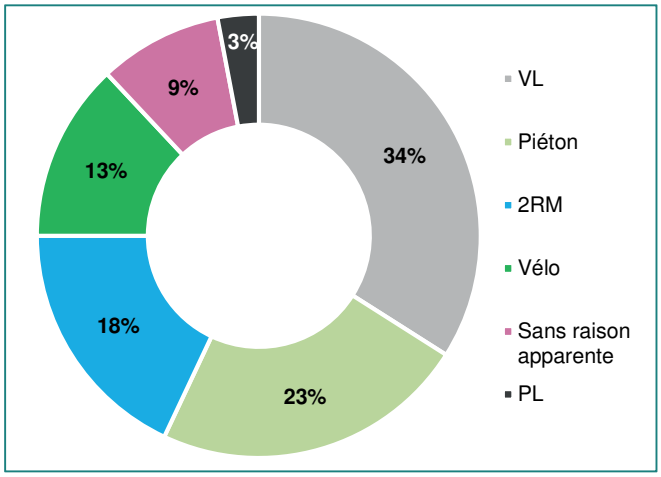
11 expérimentations se sont déroulées sur 11 territoires de France métropolitaine. Caractérisant la diversité du milieu (urbain ou rural), de l'environnements (ouvert ou fermé), des typologies de services (à la personne ou logistiques) et d'usage (individuel ou collectif), une large variété de cas d'usage a été explorée. L'ensemble des composantes du service proposé a été évalué : accidentalité, comportements, acceptabilité, impacts socioéconomiques etc.

Tableau récapitulatif des cas d'usage

	Véhicule particulier		Système de transport			Logistique
	Conduite automatisée	Valet de parking	VTC	Nouv. services	Transp. public	livraison
Chaussées séparées	X		X	X		
Parking		X				
Voies dédiées			X	X	X	X
Rural					X	
Périurbain			X	X	X	X
Urbain			X	X	X	X
Site privé				X		

Source : Tableau adapté du dossier de presse du projet SAM

Répartition des usagers à l'origine des incidents de conduite de la navette



Source : Adaptation d'un poster de valorisation des résultats

Mobiliser les acteurs du domaine

Dans le cadre de l'appel à projets EVRA (Expérimentation du Véhicule Routier Autonome) de l'ADEME, le consortium SAM, rassemblé autour de la Plateforme Automobile (PFA), a engagé un programme d'expérimentations à grande échelle de véhicules automatisés, dont certaines se sont déroulées sur routes ouvertes et sans opérateur à bord.

Ce consortium a réuni 18 partenaires issus de corps professionnels divers : instituts de recherche publics et privés, constructeurs automobiles, exploitants de transports et entreprises innovantes. Ces acteurs ont travaillé en synergie pour produire de la connaissance sur les cas d'usage liés à cette nouvelle forme de mobilité, la diffuser auprès des citoyens et acteurs des territoires, et contribuer à la conception des référentiels de démonstration de la sécurité produits par l'administration en support du cadre réglementaire.

Insertion du véhicule dans le trafic

Les observations réalisées sur six expérimentations ont mis en évidence une plutôt **bonne insertion** du véhicule automatisé dans son environnement, avec des performances dépendant du contexte de conduite. Le véhicule automatisé s'intègre par exemple mieux dans une **zone à mobilité douce** où le différentiel de vitesse avec les autres usagers de la route est faible. L'insertion est également bonne sur **autoroute**, même si certains comportements des véhicules automatisés sont en décalage avec celui d'un conducteur humain. A l'inverse, l'intégration dans le trafic est limitée en environnement **urbain dense** en raison de la complexité et de la diversité des interactions.

Impact du véhicule sur le trafic

Des incidents, tels qu'un **ralentissement** ou un **arrêt du véhicule** automatisé sans raison apparente, ont été relevés. Ces incidents abaissent la **vitesse du flux circulation** et **allongent le temps de parcours**. Ils provoquent également une **latence au démarrage** au feu vert (4 véhicules passent au vert contre 8 à 10 sans véhicule automatisé).

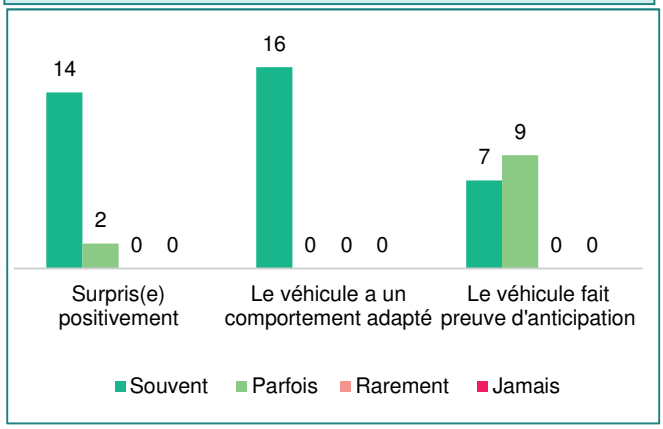
Sur l'ensemble des expérimentations, les incidents ont représenté de 6 % (sur voie fermée) à 30 % (au niveau des carrefours et feux) du temps de roulage. La majorité des incidents a été observée lors d'interactions avec des **voitures légères** (34 %) et des **piétons** (23 %). Néanmoins, lorsque l'on considère le nombre de voitures et de piétons rencontrés par le véhicule automatisé lors de son parcours, seulement 3 % des voitures et 2 % des piétons ont causé un incident. A l'inverse les **2RM**, **vélos** et **poids-lourds** ne représentent respectivement que 18 %, 13 % et 3 % des véhicules à l'origine d'incidents, quand leur taux d'implication est de 17 %, 16 % et 14 %. Enfin, 9 % des incidents sont survenus sans raison apparente.

Causes et conséquences de configurations accidentogènes observés entre véhicules automatisés et usagers de la route

	Chaussées séparées	Urbain/ Péri-urbain	Piétons, cyclistes etc.
Eléments perturbateurs du trafic	Insertions courtes, pression arrière, absence de rabattement	Dépassement de la vitesse autorisée, refus de priorité, parking inadéquat	Traversée hors passage, inattention
Décalage par rapport au comportement humain	Respect scrupuleux du code de la route, communication, coopération	Arrêt pour obstacle évitable, prudence constante de vitesse et d'engagement	Arrêt pour piéton évitable ou ne traversant pas
Réactions autres usagers	Pression des conducteurs plus rapides	Prise de priorité et dépassements, protestations	Occupation de la chaussée, curiosité, test, protestations

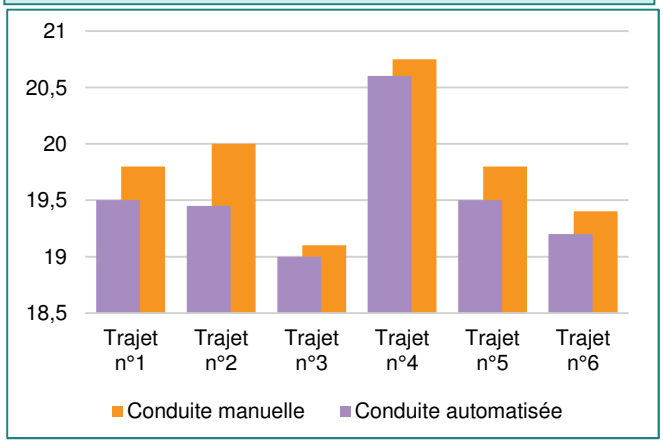
Source : Adaptation d'un poster de valorisation des résultats

Ressenti et commentaires des 16 participants de l'expérimentation n°1 (voiture automatisée sur route ouverte) vis-à-vis de la sécurité



Source : Adaptation d'un poster de valorisation des résultats

Comparaison des consommations électriques (KWh) d'un véhicule automatisé et d'une simulation de véhicule conduit manuellement sur 6 trajets



Source : Adaptation d'un poster de valorisation des résultats

Impact sur l'accidentologie

Les situations susceptibles d'induire un conflit entre véhicules automatisés et usagers de la route ont été analysées, notamment dans les intersections et zones piétonnes. Les véhicules automatisés respectent scrupuleusement les règles de conduite et roulent à faible vitesse, ce qui en théorie améliore la sécurité sur la route. En pratique, ces comportements automatisés, différents d'un comportement humain, induisent de nouveaux comportements à risques et des configurations accidentogènes**.**

Des **incivilités** ont notamment été observées, liées aux **mauvaises habitudes des conducteurs**, et parfois en réaction au comportement du véhicule automatisé (vitesse trop faible, position dans la voie). Les incivilités des **piétons et cyclistes** vis-à-vis du code de la route (refus de priorité) sont parfois accrues par le manque de réactivité du véhicule automatisé. Les incivilités observées sont caractérisées dans certains cas par des **manifestations d'agressivité**.

Acceptabilité et sécurité perçue

L'**acceptabilité** de ces nouvelles mobilités dépend de plusieurs facteurs, notamment de la sécurité perçue des passagers du véhicule et des autres usagers de la route. Les résultats sur 2 expérimentations montrent que **l'usage** d'un véhicule automatisé **renforce la sécurité perçue**. Tous les individus ayant expérimenté une voiture automatisée déclarent être **positivement surpris** et estiment que le véhicule adopte un **comportement adapté**.

De manière générale, les passagers du véhicule automatisé comme les autres usagers de la route ont une **perception très positive** du véhicule sur **autoroute**. Sa conduite est jugée sécuritaire, fluide et naturelle. En **milieu urbain**, la conduite est perçue comme **calme** et **respectueuse du code de la route**, même si les faibles vitesses peuvent susciter des incivilités de la part des autres usagers.

Impacts environnementaux

L'évaluation environnementale des expérimentations tient notamment compte de la **consommation d'énergie** et des **émissions** de gaz à effet de serre et de particules fines.

L'impact de l'automatisation des véhicules sur la **consommation d'énergie** est limité compte-tenu des faibles vitesses de circulation et du faible nombre d'interactions observées. La **surconsommation** en conduite manuelle est de l'ordre de 1 à 3 %. Le **poids des véhicules** représente également un enjeu pour les émissions moyennes. En effet, des surcharges de 300 kg et 600 kg peuvent respectivement mener à des **surémissions** de 20 % et 42 %. Les avantages liés à la conduite automatisée sont attendus à plus **grande vitesse** et dans un **trafic plus dense** que durant les expérimentations.

Accidentalité comparée des Sport Utility Vehicle (SUV) et des autres types de véhicules de tourisme (VT)

Equipe	Cerema (François. Menaut, Claire Bazerque, Nathalie Mompart, Ayman Zoubir)
Achèvement	Septembre 2024
Méthodologie	Base de données des accidents corporels (BAAC), enrichie avec les caractéristiques des VT (UTAC), leur catégorie (KANTAR et Cerema), le parc immatriculé (SIV) et le parc roulant agrégé (SDES).
Périmètre	France, 2015-2022
Mots clés	VT, SUV, accident corporel, BAAC, code CNIT, parc roulant.

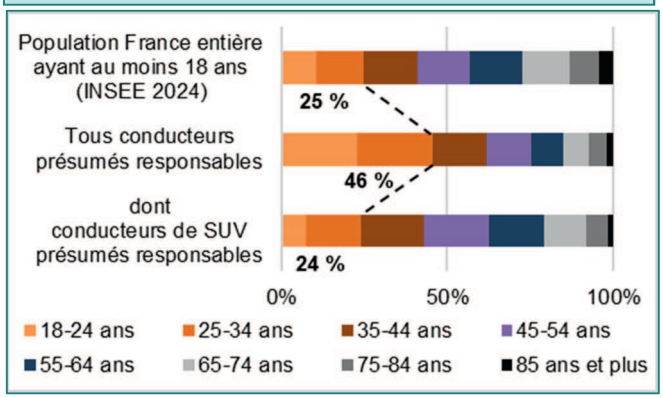
Extrait de l'étude CraVAT consacrée aux caractéristiques des VT et des motos et tricycles à moteur accidentés

Il n'existe pas de **définition** normalisée des **SUV (Sport Utility Vehicle)** mais des dénominations commerciales sont utilisées, notamment pour l'étude Parc automobile des ménages (page 104) réalisée par Kantar. Ici, la catégorie SUV regroupe les SUV de toute taille, ainsi que des 4x4 et des grands monospaces plus anciens.

Répartition du parc de référence VT selon le segment de marché et la notion de SUV en fonction de l'année d'immatriculation

Source : Graphique adapté du rapport final du projet CraVAT

Comparaison des répartitions selon l'âge



Source : Graphique adapté du rapport final du projet CraVAT

De plus en plus de SUV en circulation

D'après l'enquête Parc Auto des ménages, **les SUV représentent 21 % du parc** en 2023. Sur la période d'étude (2015-2022), ils représentaient 15 % des VT du parc roulant de référence. Les Compactes, les Familiales et les Routières sont progressivement remplacées par des SUV (jusqu'à 40 % de SUV parmi les VT immatriculés en 2022). La moitié des VT du parc de référence appartient au segment de marché Moyen qui connaît une augmentation régulière de sa part de SUV depuis 2010. Plus des deux tiers des VT de ce segment immatriculés en 2022 sont des SUV.

Une moindre présence des SUV parmi les VT accidentés

10 % des VT accidentés sont des SUV. L'écart avec le parc (15 % vs 10 %) est en partie expliqué par les différences entre le profil des conducteurs actuels de SUV et celui des présumés responsables les plus nombreux. 46% des présumés responsables sont âgés de 18 à 34 ans alors que cette tranche d'âge ne représente que 24% des conducteurs présumés responsables au volant d'un SUV.

Les parts d'accidents survenus en semaine plutôt que le week-end, ou la journée plutôt que la nuit, sont plus importantes pour les SUV.

Selon la classification ILSR définie en page 46, les SUV sont plus présents dans les départements de montagne ou méditerranéens. Toutefois, la part de SUV parmi les VT impliqués dans des accidents corporels à Paris a augmenté régulièrement, passant de 6 % en 2015 à 19 % en 2022.

En cas d'accident corporel, des conséquences différentes

Les résultats qui suivent sont calculés uniquement sur les VT accidentés immatriculés à partir de 2013 pour comparer les SUV aux autres VT commercialisés à la même période et donc équivalents en termes d'équipements disponibles et de conception.

Un occupant de VT[1], portant la ceinture de sécurité, impliqué dans un accident, hors agglomération ou sur autoroute**, meurt dans 0,82 fois moins de cas** s'il est **dans un SUV** plutôt qu'un autre type de VT.

En revanche, les accidents impliquant un SUV sont statistiquement plus souvent mortels pour les usagers vulnérables qu'ils percutent. Un **piéton heurté par un VT** en agglomération meurt dans **1,48 fois plus de cas** si le VT est un **SUV**. Un **usager 2 RM** portant un casque, heurté par un VT, hors agglomération ou sur autoroute, meurt dans **1,31 fois plus** de cas s'il s'agit d'un SUV.

1 NB : Quel que soit le type de VT occupé, un usager impliqué dans un accident corporel et ne portant pas la ceinture de sécurité décède dans 3,21 fois plus de cas qu'un usager avec ceinture.

Réduire les décès des seniors sur les routes européennes[1]

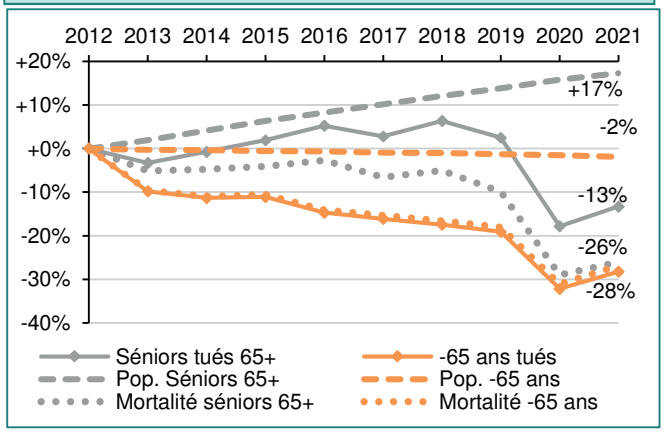
Equipe	Jenny Carson, Graziella Jost, Maria Meinero (ETSC)
Achèvement	Novembre 2023
Méthodologie	Benchmark européen et analyses statistiques
Périmètre	Union européenne
Mots clés	Accidentalité seniors, Europe, aptitude à la conduite

L'European Transport Safety Council

Fondée en 1993 à Bruxelles, l'ETSC est une organisation internationale à but non lucratif qui se consacre à la réduction du nombre de morts et de blessés dans les transports.

Elle publie tous les ans 2 rapports thématiques et un rapport annuel sur la base de données transmises par la Commission européenne et par un panel d'experts de pays de l'Union européenne.

Évolution entre 2012 et 2021 de la population, du nombre de tués et de la mortalité par Mhab. pour les plus et pour les moins de 65 ans dans l'UE



Données UE 25, les informations pour Malte et la Slovaquie n'étant pas disponibles

Séniors de 65 ans ou plus tués selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident (EU27, 2021)

Tués \ Dans une collision avec	Piétons	Cyclistes	Cyclo	2RM	VT	VU et PL	TC	Autres	Sans tiers	Total
Piétons 65+	2	25	14	66	1070	380	44	77	0	1678
Cyclistes 65+	3	33	6	15	398	172	15	27	239	908
Cyclo 65+	0	0	1	1	45	19	1	3	25	95
Moto 65+	0	1	1	6	102	35	1	9	83	238
VT 65+	3	1	0	9	795	463	37	74	778	2160
VU et PL 65+	1	1	0	0	31	43	1	9	63	149
TC 65+	2	0	0	0	3	1	2	0	8	16
Autres 65+	0	2	1	2	52	20	1	4	90	172
Total	11	63	23	99	2496	1133	102	203	1286	5416

Lecture : 1 070 piétons âgés de 65 ans ou plus ont été tués sur les routes de l'UE en 2021 dans un accident où l'antagoniste principal (véhicule le plus lourd de l'accident) était un VT.

Depuis 10 ans, la population des seniors de 65 ans ou plus a augmenté de 17 % dans l'Union européenne (UE) jusqu'à atteindre 93 millions de personnes en 2021. En comparaison, le nombre de personnes âgées de moins de 65 ans a baissé de 2 % sur la même période. Le nombre de seniors tués sur la route était globalement en augmentation entre 2012 et 2019 (presque 6 500 personnes tuées par an) alors que les moins de 65 ans ont connu une forte baisse, passant de 20 000 à 16 000 décès. En 2020 et 2021, années impactées par la pandémie de COVID, la forte baisse du nombre de décès sur la route concerne les deux catégories de population.

Le profil des seniors décédés et les scénarios d'accidents

Les seniors tués sur les routes de l'UE sont à 55 % des usagers vulnérables contre 45 % en moyenne tous âges confondus (33 % sont des piétons, 16 % des cyclistes et 7 % des usagers de 2RM), 29 % sont des conducteurs de voitures et 10 % en sont des passagers. Ces proportions sont variables selon le sexe des individus : les femmes décédées sont dans 50 % des cas des piétonnes et dans 22 % des cas des passagères de voiture.

Les collisions ayant occasionné le plus de victimes de 65 ans ou plus sont celles impliquant un véhicule de tourisme (VT) : 2 496 séniors ont été tués dans ce type de collision en 2021 dans l'UE. Parmi ceux-ci, 1 070 étaient des piétons et 795 des usagers de VT. Les collisions les plus fréquentes sont ensuite celles sans autres véhicules impliqués avec 1 286 tués, et concernent principalement les usagers de VT (778 séniors décédés) et les cyclistes (239 décès).

Aptitude médicale à la conduite

Parmi les 29 pays européens couverts par l'étude, 23 déclarent avoir mis en place des mesures de contrôle médical de l'aptitude à la conduite des possesseurs de permis de conduire, dont 14 sont directement liés à l'âge des conducteurs. Pour autant, les bénéfices de ce type de mesures sont discutés[2,3]. La Suède a mené une étude qui recommande que les contrôles d'aptitude à la conduite soient liés aux pathologies plutôt qu'à l'âge[4], position adoptée par la France. A contrario, une évaluation menée en 2019 aux Pays-Bas conclut à la proposition d'abroger les contrôles médicaux liés à l'âge dans le pays[5].

---

[1] https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/
[2] OECD (2001), Ageing and Transport, Mobility needs and safety issues, and Siren and Haustein (2015)
[3] Martensen, H. (2017), Age-based screening of elderly drivers, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from
[4] Swedish Transport Agency (2018) Relationships between diseases and the involvement of older drivers in traffic accidents (in Swedish, English summary available), https://tinyurl.com/3vnk9bse
[5] Royal Haskoning DHV (2022) Options for improving the medical fitness to drive system (en nl: Beoordeling voorstel voor optimalisatie stelsel medische rijgeschiktheid) https://tinyurl.com/mr4dy629

SAPEURS
POMPIERS

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 et sitographie 202

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION 2017

IDENTIFIANT

CODE UNITE (3–9) | NUMERO DE PV (10–14) | N° FEUIL (15) | ETABLI PAR (17)

ETABLI PAR : 1 - Gendarmerie nationale, 2 - Préfecture de police de Paris, 3 - C.R.S, 4 - P.A.F, 5 - Sécurité Publique

1 – CARACTERISTIQUES

LUMIERE
Plein jour - 1
Crépuscule ou aube - 2
Nuit sans éclairage public - 3
Nuit avec éclairage public : non allumé - 4, allumé - 5

LOCALISATION
Hors agglomération - 1
En agglomération - 2

INTERSECTION
1 - Hors intersection
En intersection ou à proximité immédiate
2 - En X
3 - En T
4 - En Y
5 - A plus de 4 branches
6 - Giratoire
7 - Place
8 - Passage à niveau
9 - Autre

CONDITION ATMOSPHERIQUE
Normale - 1
Pluie légère - 2
Pluie forte - 3
Neige - grêle - 4
Brouillard - Fumée - 5
Vent fort - tempête - 6
Temps éblouissant - 7
Temps couvert - 8
Autre - 9

TYPE DE COLLISION
Accident impliquant :
-DEUX VEHICULES
1 - Frontale
2 - Par l'arrière
3 - Par le côté
-TROIS VEHICULES ET +
4 - En chaîne
5 - Collisions multiples
6 - Autre collision
7 - Sans collision

veille de fête 1
jour de fête 2

CODAGE GPS
Indicateur de provenance | Latitude | Longitude (64, 65, 66 … 79)

DATE : jour | mois | an (18, 20, 22)
HEURE : heure | minute (25, 27, 29)

CODE INSEE LIEU ACCIDENT : Département | Commune (30, 33, 36, 37)

Adresse postale - Indiquer le numéro, la nature et le nom de la voie (38, 39, 40 … 63)

2 – LIEUX

CATEGORIE (CODE ROUTE)
1 - Autoroute
2 - Route nationale (ou territoriale)
3 - Route départementale (ou provinciale)
4 - Voie communale
5 - Hors réseau public
6 - Parc de stationnement ouvert à la circulation publique
7 - Route de métropole urbaine
9 - Autre

REGIME DE CIRCULATION
ROUTE : A sens unique - 1
Bidirectionnelle - 2
A chaussées séparées - 3
Avec voies d'affectation variable - 4

VOIE : Numéro ou Finato
Lettre indice : sans objet - 0 A ; Bis - 2 B ; Ter - 3 C ; etc. …

Nombre de voies de circulation tous usagers tous sens (hors BAU)

(18, 19, 20, 25, 26, 27, 28)

REGIME DE PRIORITE
1 - Feu
2 - Priorité à droite
3 - Stop
4 - Cédez-le-passage
5 - Route prioritaire ou priorité ponctuelle
6 - Giratoire
7 - Autre
(30)

VOIE SPECIALE
1 - Piste cyclable
2 - Bande cyclable
3 - Voie réservée
(31)

PROFIL EN LONG
1 - Plat
2 - Pente
3 - Sommet de Côte
4 - Bas de côte
(32)

TRACE EN PLAN (sens du 1er véhicule décrit)
Partie rectiligne - 1
En courbe à gauche - 2
En courbe à droite - 3
En S - 4

POINT KILOMETRIQUE OU REPERE (se repérer par rapport à la borne amont)
N° de borne | Mètres (33, 41)

ETAT SURFACE
1 - Normale
2 - Mouillée
3 - Flaques
4 - Inondée
5 - Enneigée
6 - Boue
7 - Verglacée
8 - Corps gras - Huile
9 - Autre
(49)

AMENAGEMENT - INFRASTRUC
1 - Souterrain - tunnel
2 - Pont - Autopont
3 - Bretelle d'échangeur ou de raccordement
4 - Voie ferrée
5 - Carrefour aménagé
6 - Zone piétonne
7 - Zone de péage
8 - Chantier
9 - Autres
(50)

SITUATION DE L'ACCIDENT
1 - Sur chaussée
2 - Sur BAU classique
3 - Sur accotement
4 - Sur trottoir
5 - Sur piste ou bande cyclable
6 - sur autre voie speciale
8 - autres
(51)

VITESSE MAXIMALE AUTORISEE (52)

FACTEUR LIE AUX LIEUX
S - Aucun facteur identifié
T - Chaussée dégradée
U - Marquages au sol effacés
V - Configuration de la route
W - Ralentisseurs / Chicanes
X - Signalisation verticale
Y - Gêne à la visibilité
Z - chaussée récement refaite
(55)

3 - VEHICULES

CATEGORIE ADMINISTRATIVE
01 - Bicyclette
02 - Cyclomoteur <=50 cm3
03 - Voiturette
07 - V.T. seul
10 - VU seul (1,5T < PTAC<= 3,5T)
13 - P.L. seul (3,5T <PTAC<= 7,5T)
14 - P.L. seul (PTAC>7,5T)
15 - P.L. (PTAC>3,5T) + remorque
16 - Tracteur routier seul
17 - Tracteur routier + semi remorque
20 - Engin spécial
21 - Tracteur agricole
30 - Scooter <=50 cm3
31 -Moto ou sidecar >50 <=125 cm3
32 - Scooter >50 <=125 cm3
33 - Moto ou sidecar >125 cm3
34 - Scooter >125 cm3
35 - Quad léger <=50cm3
36 - Quad lourd >50cm3
37 - Autobus
38 - Autocar
39 - Train
40 - Tramway
41 - 3RM <=50 cm3
42 - 3RM >50 <=125cm3
43 - 3RM >125 cm3
50 - EDP à moteur
60 - EDP sans moteur
99 - Autre 00 - Indéterminable

LETTRE CONVENTIONNELLE

CODE ROUTE
1 - Véhi. en fuite non retrouvé
2 - Cond. en fuite non retrouvé
3 - Véhi. en fuite retrouvé
4 - Cond. en fuite retrouvé

SENS DE CIRCULATION
1 - P.K. ou adresses croissants
2 - P.K. ou adresses décroissants
3 - absence de repère
(18, 19, 20, 21, 22, 23)

IMMATRICULATION Départe-ment ou pays (24)

DATE de 1ère mise en circulation Mois | Année (27, 29)

APPARTENANT A
1 - Conducteur
2 - Véhicule volé
3 - Propriétaire consentant
4 - Administration
5 - Entreprise
6 - location de courte durée
7 - location en libre service
9 - autre
(43)

VEHICULE SPECIAL
1 - Taxi
2 - Ambulance
3 - Pompier
4 - Police - Gendarmerie
5 - Transport scolaire
6 - Matières dangereuses
7 - Aménagé au handicap
8 - Véhi. avec système de conduite autonome
A - forces armées
B - Véhi du gestionnaire
9 - Autre
(44)

FACTEUR LIE AU VEHICULE
1 - Défectuosité mécanique
2 - Éclairage - signalisation
3 - Pneumatique usé
4 - Éclatement de pneumatique
5 - Chargement
6 - Déplacement du véhicule
7 - Incendie du véhicule
8 - Véhi. peu familier au cond.
A - Aide à la cond. défaillante
B - Visibilité restreinte
9 - Autre
(45)

TYPE DE MOTORISATION
1 - hydrocarbures
2 - hybride électrique
3 - électrique
4 - hydrogène
5 - humaine
6 - autre
(46)

ASSURANCE
1 - Oui
2 - Non
3 - Non présentation
4 - Assurance non nécessaire
(47)

OBSACLE FIXE HEURTE
01 - Véhicule en stationnement
02 - Arbre sur accotement
03 - Glissière métallique
04 - Glissière béton
05 - Autre glissière
06 - Bâtiment, mur, pile de pont
07 - Support signalisation verticale ou Poste d'appel d'urgence
08 - Poteau
09 - Mobilier urbain
10 - Parapet
11 - Îlot, refuge, borne haute
12 - Bordure de trottoir
13 - Fossé, talus, paroi rocheuse
14 - Autre obs. fixe sur chaussée
15 - Autre obs. fixe sur trottoir ou accotement
16 - Sortie chaussée sans obstacle
17 - buse - tête d'aqueduc
(48)

OBSTACLE MOBILE HEURTE
1 - Piéton
2 - Véhicule
4 - Véhicule sur rail
5 - Animal domest.
6 - Animal sauvage
9 - Autre
(50)

POINT DE CHOC INITIAL
1 - Avant
2 - Avant droit
3 - Avant gauche
4 - Arrière
5 - Arrière droit
6 - Arrière gauche
7 - Coté droit
8 - Coté gauche
9 - Chocs multiples (tonneaux)
(51)

MANŒUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT
CIRCULANT
01 - Sans changement de direction
02 - Même sens, même file
03 - Entre 2 files
04 - En marche arrière
05 - A contresens
06 - En franchissant le terre-plein central
07 - Dans le couloir de bus - dans le même sens
08 - Dans le couloir de bus - dans le sens inverse
09 - En insertion
10 - En faisant 1/2-tour
CHANGEANT DE FILE : 11 - A gauche, 12 - A droite
DEPORTE : 13 - A gauche, 14 - A droite
TOURNANT : 15 - A gauche, 16 - A droite
DEPASSANT : 17 - A gauche, 18 - A droite
DIVERS
19 - Traversant la chaussée
20 - Manœuvre de stationnement
21 - Manœuvre d'évitement
22 - Ouverture de portière
23 - Arrêté (hors stationnement)
24 - En stationnement (avec occupants)
25 - circulant sur trottoir
26 - Autres manœuvres
(52)

Code CNIT : recopier le "type" inscrit sur la carte grise du véhicule (61 … 75)

NB D'OCCUPANTS DANS LE T.C. (54, 56)

4 - USAGERS

LETTRE CONVENTIONNELLE

PLACE DANS LE VEHICULE
2 - roues : (2) (1) (3)
4 - roues :

4	7	1
5	8	6
3	9	2

0 - Non responsable
1 - Responsable présumé
(18, 19, 20)

CATEGORIE
1 - Conducteur
2 - Passager
3 - Piéton
(21)

GRAVITE
1 - Indemne
2 - Tué (30j)
3 - Blessé hosp. plus de 24 h
4 - Blessé léger
(22)

NATIONALITE (23, 26)

CATEGORIE SOCIO - PROFESSIONNELLE
1 - conducteur professionnel
2 - agriculteur exploitant
3 - artisan, commerçant, chef d'entreprise
4 - cadre et professions intellectuelles supérieures
5 - professions intermédiaires et employé
6 - ouvrier
7 - retraité
8 - chômeur
9 - autre sans activité
A - Étudiant, scolaire
B - inconnue
(29)

SEXE
1 - Masculin
2 - Féminin
(30)

NUMERO USAGER (31, 33)

RESIDENCE DEPARTEMENT OU PAYS (34)

NAISSANCE Mois | Année (37, 39)

ALCOOLEMIE
1 - Impossible
2 - Refusé
3 - Positif par prise de sang
4 - Positif à l'éthylomètre
6 - Négatif
(44)

TAUX D'ALCO-OLEMIE (45)

PERMIS DE CONDUIRE
1 - Valide et non probatoire
2 - Périmé
3 - Suspendu, retenu
4 - Conduite en auto-école
5 - Catégorie non valable
6 - Défaut de permis
7 - Conduite accompagnée ou supervisée
8 - Inconnu
9 - Perm. annulé, invalidé
A - Perm. probatoire 2 ans
B - Perm. probatoire 3 ans
(48)

DATE D'OBTENTION DU PERMIS Mois | Année (49, 51)

TRAJET
1 - Domicile - travail
2 - Domicile - école
3 - Courses - achats
4 - Utilisation prof.
5 - Promenade - loisir
9 - Autre
(53)

EQUIPEMENT DE SECURITE (UTILISATION)
Ceinture - 1
Casque - 2
Dispositif enfant - 3
Non déterminable - 8

UTILISATION (suite)
0 - Aucun équipement
4 - Gilet réflechissant
5 - Airbag (2/3RM)
6 - Gants (2/3RM)
7 - Gants + Airbag (2/3 RM)
9 - Autre
(64, 65)

INFRACTION NATINF
1ère infraction | 2ème infraction (54, 59)

MANŒUVRE DU PIETON

LOCALISATION DU PIETON
SUR CHAUSSEE
1 - A + 50 m. du passage piéton
2 - A - 50 m. du passage piéton
SUR PASSAGE PIETON
3 - Sans signalisation lumineuse
4 - Avec signalisation lumineuse
DIVERS
5 - Sur trottoir
6 - Sur accotement ou BAU
7 - Sur refuge
8 - Sur contre allée
9 - Inconnue
(66)

ACTION
Se déplaçant
1 - Sens véhi. heurtant
2 - Sens inverse véhi.
Divers
3 - Traversant
4 - Masqué
5 - Jouant, courant
6 - Avec animal
7 - Quitte l'arret TC
8 - Accède à l'arrêt TC
9 - Autre
A - monte/descend du véh.
B - Inconnue
(67)

1 - Seul
2 - Accompagné
3 - En groupe
(68)

FACTEUR LIE A L'USAGER
A - Alcool
B - Vitesse excessive ou inadaptée
C - Stupéfiants
D - Priorité
E - Téléphone et distracteurs
F - Malaise
G - Somnlence fatigue
H - Inattention
I - Contresens
J - Dépassement dangeureux
K - changt de file
L - non respect des dist. de sécurité
M - Médicaments
N - Infirmité
O - Suicide
P - Eblouissement
Q - Autre
R - Indéterminé
(75)

Stupéfiants
1 - Non fait
2 - Impossible
3 - Refusé
4 - Positif
5 - Négatif
(73)

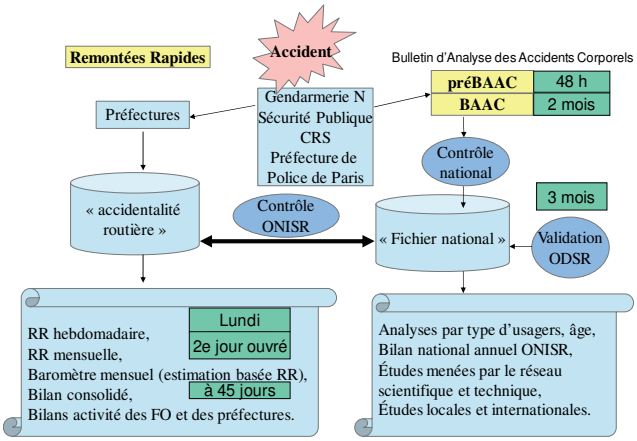
Produit identifié
B - cannabis seul
C - autre prod. seul
D - cannabis + autre
E - plusieurs prod. hors cannabis
(78)

Le fichier national des accidents de la route

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. Les données labellisées sont repérées par ce logo .

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.

Organisation de la collecte et de l'exploitation des données de l'accidentalité en 2024



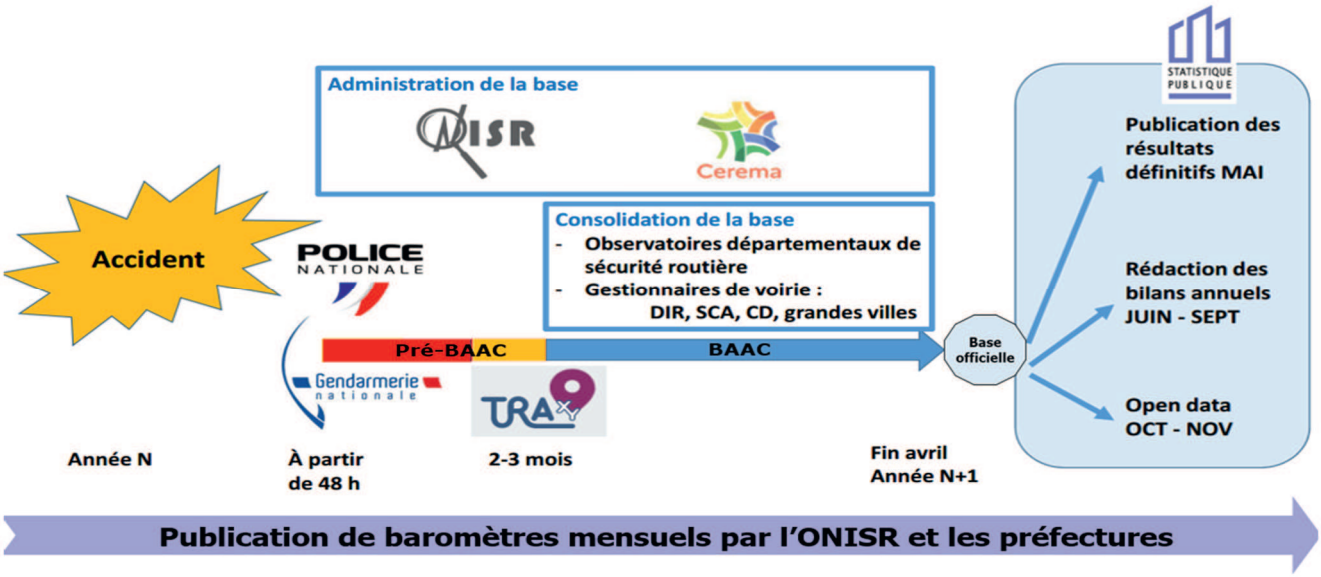
Les **remontées rapides** des préfectures sont des données agrégées transmises chaque semaine et en début de mois à l'ONISR. Elles permettent de vérifier la complétude de l'alimentation au fil de l'eau de TRAxy en pré-BAAC, et de vérifier qu'une personne décédée ultérieurement est bien inscrite comme telle dans le BAAC (jusqu'à 30 jours).

L'instruction ministérielle du 18 avril 2017 rappelle que tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche BAAC. Un pré-BAAC (début d'enregistrement du BAAC) doit être rédigé dans 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. Les forces de l'ordre assurent l'enregistrement des informations dans leurs propres systèmes d'information, PROCEA Web pour les services de police, et PULSAR BAAC pour la gendarmerie nationale. Une synchronisation des systèmes d'information permet l'envoi quotidien des pré-BAAC et BAAC dans **TRAxy** (Trafic Route Accident, coordonnées xy), le système d'information de l'ONISR. 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 mais l'accident étant localisé précisément, une attention particulière est portée au respect du **Règlement Général de Protection des Données.**

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 1er 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 2e 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 qui sont 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 abdominale	Entorse cervicale	Contusion	Contusion	Dermabrasions
2	Modérée	Traumatisme crânien avec perte de connaissance	Fracture maxillaire	Fracture os hyoïde	Fracture sternum	Plaie rate	Fractures vertèbres lombaires	Fracture clavicule	Fracture péroné	Brûlures 2e degré
3	Sérieuse	Hémorragie méningée Fracture base crâne	Fracture de type Lefort III	Plaie mineure artère carotide	Fractures de 3 côtes et plus	Fracture rate	Fractures corps vertébraux lombaires	Fracture radius complexe	Fracture fémur	Brûlures 2e-3e 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	Brûlures 3e degré
5	Critique	Œdème cérébral Lésions axonales		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 dimensions[2] : 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.

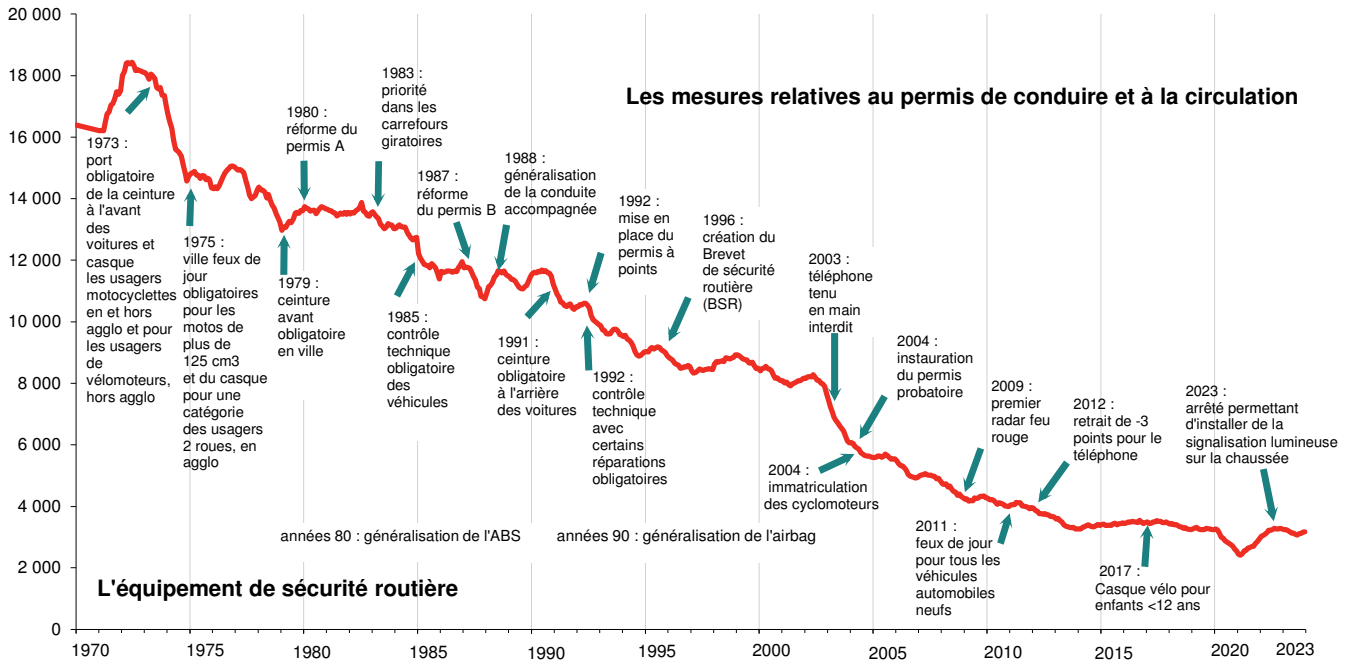
FCI	Déficit fonctionnel	Tête	Face	Cou	Abdomen	Colonne	Membres supérieurs	Membres inférieurs / bassin
1	Sévère	Pneumo-encéphalie			Amputation pénis	Tétraplegie	Amputation bras	Section nerf sciatique
2	Grave	Œdème cérébral	Lésion de l'oreille interne	Plaie artère vertébrale avec déficit neurologique	Rupture colon / rupture urètre	Arrachement racine nerveuse	Rupture plusieurs tendons de la main	Fracture articulaire plateau tibial
3	Modéré	Contusions cérébrales multiples	Lésions de l'oreille (sans autre précision)	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 malléole externe

Source : Registre du Rhône

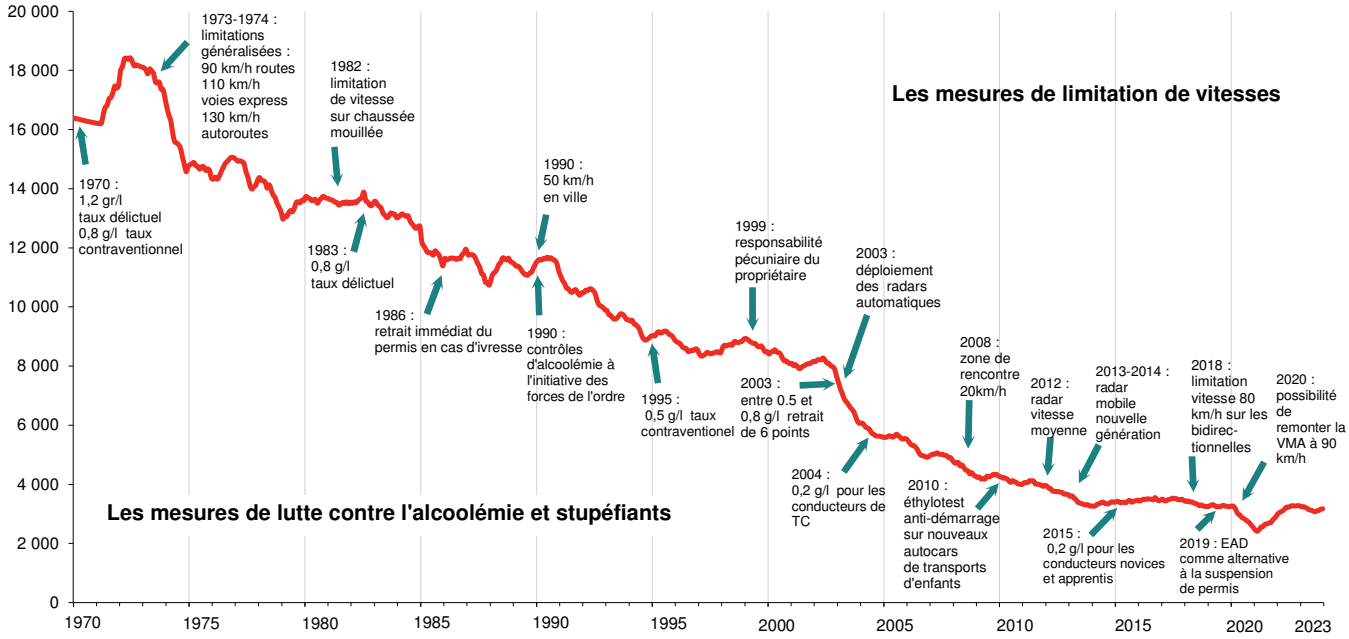
[1] Concernant la version 2005 de l'AIS : un certain nombre de lésions qui étaient d'AIS3 dans la version 1990 sont passées AIS2, conduisant à une diminution de la proportion de blessés MAIS3+ selon cette nouvelle définition.
[2] L'échelle des séquelles adossée à l'AIS version 1990, l'Injury Impairment 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 - 2023 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité 1970 - 2023 (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. Convention internationale de **Genève** 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 : Convention internationale de Vienne 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 1er 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 ;
• 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 agglo et conduct. de vélomoteurs hors agglo.
• Arrêté portant obligation du port de la ceinture de sécurité hors agglo dans les véhicules automobiles récents (>1970).
• 1er décembre : VMA à 120 km/h sur les autoroutes, et abaissement à 90 km/h sur l'ensemble des routes hors agglo.

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 agglo.
• Port de la ceinture de sécurité obligatoire à l'avant des véhicules sur voies rapides urbaines, et en agglo de 22h à 6h.
• VMA 45 km/h imposée aux constructeurs de cyclomoteur.

1976 Obligation du port du casque hors agglo 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 > 1er oct. 1983 :
– 100 km/h pour les véh. équipés d'antiblocage 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 : 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 1er juillet 1992.

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
• 1er 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 cm^3 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 : Réunion du CISR le 18 février
• Décret du 30 avril : le conducteur de quadricycle léger à moteur doit avoir au moins 16 ans et le brevet de sécurité routière.

2003 : Réunion du CISR du 9 juillet
• 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.
• 27 octobre : Inauguration du premier radar automatique.
• 31 octobre : Mise en place du contrôle automatisé.

2004 : Réunions du CISR les 13 janvier et 7 juillet
• 1er 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 agglo.

2005 : Réunions du CISR les 24 janvier et 1er juillet

• 30 mars : Décret d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance (loi Perben II du 9 mars 2004).

2006 : Réunion du CISR le **9 novembre**

• 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 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 : Réunion du CISR le 13 février. Décret du 30 juillet :
- Zones de circulations particulières en agglo (zones 30...) ;
- Prudence accrue du conducteur vers les plus vulnérables ;
- VMA pour les véhicules de transport de personnes ;
- L'obligation pour les cyclistes hors agglo de revêtir un gilet rétro-réfléchissant de nuit et en cas de visibilité insuffisante.

2009 : Réunion du CISR le 13 janvier.

• Déploiement des premiers radars feux rouges.
• Arrêté instaurant l'apprentissage supervisé de la conduite.

2010 : Réunion du CISR le 18 février.

• 25 novembre : transfert au ministre de l'Intérieur de la politique de sécurité et d'éducation routières.

2011 : Réunion du CISR le 11 mai

• Loi du 14 mars d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure (**LOPPSI 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 21ans 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 : Réunion du CISR le 2 octobre

• 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.
• 17 août : loi 2015-992 transposant la directive européenne 2015/413 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.
• Expérimentation 2 ans de la VMA à 80km/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.
• 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 : Réunion du CISR le 9 janvier

• 1er 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 : 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 : Rétention 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.
• 1er 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.

2023 : Réunion du CISR le 17 juillet

• 10 février : stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée – actions 2023-2025.
• 11 avril : arrêté autorisant l'installation de dispositifs de signalisation lumineuse au sol pour améliorer la conspicuité des passages piétons ou des lignes d'effet des feux tricolores.
• 1er septembre : décret relevant l'âge minimal pour conduire un EDPm de 12 ans à 14 ans et durcissant les sanctions pour transport de passager, circulation sur une voie interdite.

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)	80 km/h (sections à 60, 70 ou 90km/h)	110 ou 130 km/h
Espagne	20 (rues à chaussée unique avec trottoir), 30 km/h (rues avec 1 voie dans chaque direction) ou 50 km/h (rue à 2 voies ou plus dans chaque direction)	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	50 par défaut, 30 (dans certaines zones urbaines / rues), 70 (exceptionnellement sous certains conditions)	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	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
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)
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)	60-110 km/h (60 sur réseau secondaire)	110 km/h (95 pour les bus, 80 pour le transport de marchandises sur routes et aurotourtes sous jurisdiction fédérale)
Moldavie	50 km/h (30 km/h près des écoles, hopitaux, parcs et centre historique, 5 km/h en zone piétonne)	90 km/h	pas d'autoroutes
Norvège	50 km/h (30 km/h rues résidentielles)	80 km/h (70 sur routes à haut risque et 90 sur routes avec un très faible traffic)	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) 20mph au Pays de Galles	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	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)

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2023.

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	0,0 g/l	n.a.
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	0,3 g/l	n.a.
Costa Rica	0,5 g/l	0,2 g/l pour les conducteurs novices
Danemark	0,5 g/l	n.a.
Espagne	0,5 g/l	0,3 g/l pour conducteurs novices et conducteurs professionnels, 0,0 g/l pour les conducteurs < 18 ans
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 aprentis conducteurs,conducteurs professionnels ou novices
Islande	0,5 g/l	n.a.
Israël	0,5 g/l	0,1 g/l pour les jeunes <24 ans, conducteurs professionnels ou novices
Italie	0,5 g/l	0,0 g/l pour les jeunes <21 ans, les conducteurs professionnels ou novices
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 motocyles
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

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2023.

Port de la ceinture de sécurité

Pays	Sièges avant		Sièges arrière	
	Date d'application	Taux de port en circulation (2022)	Date d'application	Taux de port en circulation (2022)
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	99% (conducteur), 98% (passagers)	1984	95%
Argentine	1995	57% (conducteur, en ville)	1995	20% (en ville)
Australie	Années 1970	97% (données 2018)	Années 1970	96% (données 2019)
Autriche	1984	98% (conducteur), 99% (passagers)	1990	93%
Belgique	1975	94% (conducteur), 92% (passagers)	1991	79%
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	---
Corée du Sud	1990	96% (conducteur), 86% (passagers)	2008 sur autoroutes, tous réseaux depuis 09/2018	32%
Costa Rica	2020	71% (conducteur), 63% (passagers) (données 2020, routes nationales)	2020	36% (données 2020)
Danemark	Années 1970	98%	Années 1980	93%
Espagne	1974 hors agglomération 1992 en agglomération	96% (conducteurs), 95,9% (passagers) (données 2021)	1992	92,8 (données 2021)
Etats-Unis	Oui sauf 1 Etat (*primary law* dans 34 Etats, *sec. law* dans 15 Etats)	92%	Varie selon les Etats	76% (25-69 ans)
Finlande	1975	97%	1987	90%
France*	1973 hors agglomération 1975 en agglo de nuit 1979 tout le temps	98,6% (hors agglo) 99,1% (traversées petites agglos) 99,1% (grandes agglos)	1991	Sur autoroute : 87% (adultes) 95% (enfants) Grandes agglos: 84% (adultes) 96% (enfants)
Grèce	1979	72% (passagers)	1993	56%
Hongrie	1976	88% (conducteur), 87%(passagers)	1993 hors agglo, 2001 agglo	57%
Irlande	1979	99% (conducteur), 98% (passagers) (données 2021)	1992	93% (données 2021)
Islande	---	97% (conducteurs)	---	93%
Israël	1975	93% conducteurs, 91% (passagers (données 2019)	1995	71% (données 2019)
Italie	1988	87% (conducteur), 84% (passagers)	1994	34,5%
Japon	1985	99% (conducteur), 97% (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	57% (passagers)	2005 hors agglo	36% (données 2018)
Mexique	2022 (nouvelle loi)	79% (conducteurs), 65% (passagers) (données 2017)	2022 (nouvelle loi)	46% (données 2017)
Moldavie	2009	90% (estimation)	2009	---
Nigéria	1997 (appliqué depuis 2002)	85% (données 2017)	1997 (appliqué depuis 2016)	3% (données 2017)
Norvège	1975	98% (conducteur), 97% (passagers)	1985	96% (données 2014)
Nouvelle-Zélande	1972	97% (conducteur), 96% (passagers) (données 2016)	1979	92% (données 2014)
Pays-Bas	1975	95%	1992	
Pologne	1983	96%	1991	90%
Portugal	1978	96% (cond. pass., données 2017)	1994	77% (données 2017)
République tchèque	1966	95% (données 2023)	1975	88% (données 2023)
Royaume-Uni	1983	97% (conducteur), 97% (passagers) (données 2021 Grande Bretagne)	1989 (enfants); 1991 (adultes)	92% (données 2021 Grande Bretagne)
Serbie	1982	86% (conducteurs), 81% (passagers)	2009	19%
Slovénie	1977	95% (conducteur), 96% (passagers) (données 2018)	1998	78% adultes (données 2018)
Suède	1975	96% (données 2021)	1986, 1988 dispositifs enfants	94% (données 2017)
Suisse	1981	95%	1994	88%

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2023. / *ONISR, Observatoire des comportements de l'année 2023 (France métropolitaine), 2024

Port d'un casque de protection

Pays	Deux-roues motorisés		Cyclistes	
	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2022)	Législation sur le port du casque	Taux de port en circulation (2022)
Allemagne	Oui	98,5% (conducteurs), 98,9% (passagers) en agglo	Non	40,3% (en agglo y/c cyclistes sportifs, 34% en les excluant
Argentine	Oui	58% (conducteur),34% (premier passager), 18% (passagers supplémentaires) (en agglo)	Oui	8% (données 2018)
Australie	Oui	99% conducteurs (données 2018)	Oui	---
Autriche	Oui	100%	Oui pour les enfants jusqu'à 12 ans	40% ; 87% (enfants)
Belgique	Oui	99.7% (données 2022)	Non	24,8%
Bosnie Herzégovine	Oui	---	Oui	---
Cambodge	Oui pour les 2RM > 49cm³, motos tractant une remorque et tricycles motorisés	Bas (pas de données précises	Non	---
Canada	Oui	---	Dans certaines juridictions	---
Chili	Oui	95% (conducteurs), 87% (passagers) (données 2021)	Oui en agglomération	67,3% (données 2019)
Colombie	Oui	79,2% (conducteurs), 527% (passagers) (en agglomération)	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	22,4% (en agglomération)
Corée du Sud	Oui	93% (données 2021)	Non	---
Costa Rica	Oui	97% (conducteurs), 90% (passagers) (données 2020)	Non	---
Danemark	Oui	96,6% (cyclos en agglomération) 100% (motos)	Non	50% en agglomération
Espagne	Oui	99,4% (conducteurs), 96,2% (passagers), 99,3 % en agglomération, 100% en zone rurale)	Oui, hors agglomération pour tous. Obligatoire pour les enfants < 6 ans en agglomération	33% en agglomération, 89,8% hors agglomération
Etats Unis	Pas de loi nationale. Oui tous 2RM pour 19 Etats, Oui certains 2RM pour 28, Non pour 3	65%	Oui pour certains âges dans 21 Etats et le District of Columbia	---
Finlande	Oui	99,7% (données 2019)	Non	54%
France*	Oui (motos 1961 hors agglo et 1973 en agglo, cyclos 1976 hors agglo 1980 en agglo)	99,2% hors agglo 96,5% en agglo	Oui, pour les enfants < 12 ans depuis le 22/03/2017	Grandes agglos: 34% jours ouvrés, 40% le WE
Grèce	Oui depuis 1977	80,3% conducteurs 65,5% passagers	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	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans, et pour tous hors agglomération	21% (données 2015)
Italie	Oui depuis 2000 pour tous (1986 pour motocyclistes et cyclo de moins de 18 ans)	96,5%	Non	---
Japon	Oui	100% (données 2021)	Oui, depuis 2023	13,5%
Lituanie	Oui	n.a.	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	---
Luxembourg	Oui, depuis 1976	Estimé à 100% (données 2021)	Non	---
Malaisie	Oui, depuis 1973	Environ 77% (données 2015)	Non	---
Maroc	Oui, depuis 1976	57% conducteurs, 31% passagers	Non	---
Mexique	Oui	89% conducteur, 82% passager (données 2021))	Oui sur route fédérale depuis 2012	11% (données 2017)
Moldavie	Oui	---	Oui sur les routes limitées à plus de 50km/h	---
Norvège	Oui	Près de 100% (données 2021)	Non	67,1% (tous âges), 66,7% (>12 ans), 74,5% (<12 ans)
Nouvelle-Zélande	Oui (1956 à vitesse>30mph, 1973 sinon)	Près de 100% (données 2021)	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 : 99%	Non	3% vélos conventionnels, 8% VAE
Pologne	Oui, depuis 1997	Près de 100%	Non	25%
Portugal	Oui	Cyclomotoristes: 94-92% (2013) Motocyclistes : 97,6-100% (conducteurs-passagers)	Non	---
République tchèque	Oui	Près de 100% (données 2023)	Oui, pour les enfants jusqu'à 18 ans	87,8% (données 2023)
Royaume-Uni	Oui, motocyclistes depuis 1973, cyclomotoristes depuis 1977	---	Non	---
Serbie	Oui	Cyclo : 69-71%, Moto : 88-80% (conducteurs-passagers)	Non	3,7%
Slovénie	Oui	n.a	Oui pour les enfants jusqu'à 18 ans	21%, 67% (enfants), 27% (jeunes)
Suède	Oui	98% (cyclos) (données 2021)	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), 95% cyclomotoristes	Non pour les vélos « ordinaires » Oui pour les vélos électriques > 25 km/h	56% (cyclistes), 68% (vélos élec.<25 km/h), 91% (>25 km/h)

Source: IRTAD, *Road Safety Annual Report*, 2023. / *ONISR, Observatoire des comportements de l'année 2023 (France métropolitaine), 2024

Les séries longues du BAAC[1]

Personnes tuées en France métropolitaine (1954-2023, 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	
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	-	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
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	
2005	405	345	396	370	450	480	608	478	441	472	413	460	5 318	+1,6	Personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident
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	
2023	229	218	196	223	241	286	306	285	296	309	288	290	3 167	-3,1	

[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 (1967-2023, 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	
2023		49	116	497	830	788	370	338	179	3 167	
Var 2023/2022		**-16,9%**	**+18,4%**	**-9,5%**	**-6,3%**	**-0,6%**	**-4,1%**	**+7,0%**	**-0,6%**	**-3,1%**	

Personnes tuées selon le mode de déplacement, France métropolitaine (1954-2023, 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	
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	Personnes décédées sur le coup ou dans les 6 jours après l'accident
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	
2023	439	221	44	95	611	1 512	125	45	5	70	3 167	
Var 2023/2022	**-10,0%**	**-9,8%**	**+25,7%**	**-23,4%**	**+2,9%**	**-3,4%**	**+20,2%**	**-6,3%**	**-**	**+11,1%**	**-3,1%**	

** Depuis l'année 2019, le fichier BAAC distingue les Engins de Déplacement Personnel motorisés*

Accidentalité dans les départements et régions d'Outre-mer

Personnes tuées selon le mode de déplacement, 2010-2023

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
2023	29	11	1	13	30	46	2	2	0	1	135
Var 2023/2022	**-9,4%**	**0,0%**	**-**	**-23,5%**	**-42,3%**	**-13,2%**	**NS**	**NS**	**-**	**NS**	**-21,5%**

Personnes tuées par classe d'âge, 2010-2023

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
2023	6	3	9	59	34	10	12	2	135	-21,5
Var 2023/2022	**NS**	**NS**	**-75,7%**	**-4,8%**	**-15,0%**	**-9,1%**	**+20,0%**	**NS**	**-21,5%**	

Accidentalité dans les Outre-mer hors DROM*

Personnes tuées* selon le mode de déplacement, 2010-2023

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
2023	10	4	0	9	20	38	11	0	3	1	96
Var 2023/2022	**-41,2%**	**NS**	**NS**	**-18,2%**	**5,3%**	**-20,8%**	**-8,3%**	**-**	**-**	**NS**	**-13,5%**

Personnes tuées* par classe d'âge, 2010-2023

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
2023	2	3	25	29	23	8	5	1	96	-13,5
Var 2023/2022	**NS**	**NS**	**+19,0%**	**-45,3%**	**+27,8%**	**NS**	**NS**	**-**	**-13,5%**	

* 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 présentées 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. Les données annuelles pour les **blessés graves** (**MAIS3+**) et **blessés légers ou modérés** (**MAIS1-2**) sont estimées par l'ONISR pour l'année 2017 et les années suivantes, d'après une méthodologie simplifiée basée sur des coefficients de redressement calculés à partir de la modélisation 2012-2016 de l'Université Gustave Eiffel. Plus d'informations sur la méthodologie utilisée sont disponibles sur le site internet de l'ONISR[1] et le détail de l'échelle AIS (Abbreviated Injury Scale) des lésions est accessible en page 180. 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*		*59 757*	*110 151*	*6 218*	***228 672***	*2 446*	*2 259*		*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***
2023p	*15 064*	*38 569*	*16 837*	*49 327*	*92 687*	*6 418*	***218 900***	*2 006*	*2 543*	*671*	*5 367*	*4 791*	*558*	***15 936***

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*
2023p	*13 414*	*21 324*	*50 699*	*43 201*	*29 789*	*25 549*	*18 162*	*9 690*	*7 073*	*742*	*1 591*	*2 787*	*2 458*	*1 930*	*2 004*	*1 807*	*1 385*	*1 232*

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*			*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*
2023p	*91*	*751*	*14 221*	*7 434*	*31 134*	*648*	*16 189*	*4 049*	*14 571*	*30 707*	*15 046*	*44 343*	*33 297*	*1 042*	*2 879*	*2 497*	*20 228*	*70 627*	*128 045*

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*			*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*
2023p	*94*	*259*	*1 653*	*1 055*	*1 488*	*109*	*562*	*334*	*2 684*	*2 349*	*558*	*3 161*	*1 072*	*95*	*354*	*108*	*1 081*	*7 622*	*7 233*

A : Autoroute ; HAHA : Routes hors agglomération (hors autoroute) ; EAHA : voies en agglomération (hors autoroute)

[1] https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etudes-recherches/victimes/blessures/methode-de-redressement-du-nombre-de-blesses-de-la-route

Les blessés selon la présence d'une personne impliquée extérieure (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*			*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*
2023p	*15 064*	*10 858*	*27 710*	*4 864*	*11 973*	*20 526*	*28 801*	*59 514*	*33 172*	*3 711*	*2 707*	*114 537*	*104 363*

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*			*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*
2023p	*2 006*	*934*	*1 609*	*259*	*412*	*3 055*	*2 312*	*2 540*	*2 251*	*239*	*318*	*9 034*	*6 902*

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*
2023p	*4 656*	*8 758*	*5 452*	*15 872*	*18 377*	*32 322*	*15 333*	*27 867*	*10 804*	*18 985*	*9 486*	*16 062*	*7 072*	*11 089*	*4 142*	*5 548*	*3 489*	*3 584*	*78 812*	*140 088*

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*
2023p	*207*	*535*	*261*	*1 330*	*624*	*2 164*	*508*	*1 949*	*419*	*1 511*	*467*	*1 537*	*469*	*1 339*	*465*	*920*	*531*	*701*	*3 950*	*11 986*

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 2023.

Les résultats bruts du BAAC

Accidentalité par département ou territoire (fichier BAAC)

France métropolitaine et Outre-mer

		Accidents corporels				Tués			
		GN	SP	CRS	PPP	GN	SP	CRS	PPP
1	Ain	325	50	7	0	40	1	0	0
2	Aisne	191	62	0	0	27	3	0	0
3	Allier	173	62	0	0	17	3	0	0
4	Alpes-de-Haute-Provence	122	71	0	0	13	1	0	0
5	Hautes-Alpes	111	90	0	0	11	2	0	0
6	Alpes-Maritimes	351	484	0	0	24	30	0	0
7	Ardèche	186	90	0	0	23	3	0	0
8	Ardennes	84	22	0	0	18	1	0	0
9	Ariège	68	59	0	0	7	1	0	0
10	Aube	117	266	0	0	31	5	0	0
11	Aude	183	178	0	0	27	3	0	0
12	Aveyron	142	49	0	0	17	1	0	0
13	Bouches-du-Rhône	381	1 221	455	0	49	37	3	0
14	Calvados	295	187	0	0	30	3	0	0
15	Cantal	79	89	0	0	6	0	0	0
16	Charente	96	32	0	0	20	4	0	0
17	Charente-Maritime	221	193	0	0	40	7	0	0
18	Cher	105	72	0	0	33	8	0	0
19	Corrèze	106	97	0	0	12	3	0	0
2A	Corse-du-Sud	125	161	0	0	8	2	0	0
2B	Haute-Corse	201	145	0	0	20	2	0	0
21	Côte-d'Or	207	35	0	0	18	5	0	0
22	Côtes-d'Armor	324	187	0	0	36	15	0	0
23	Creuse	34	10	0	0	10	2	0	0
24	Dordogne	163	33	0	0	28	3	0	0
25	Doubs	168	208	0	0	23	3	0	0
26	Drôme	214	79	0	0	22	5	0	0
27	Eure	227	223	0	0	33	0	0	0
28	Eure-et-Loir	152	128	0	0	25	1	0	0
29	Finistère	370	341	0	0	39	5	0	0
30	Gard	307	122	0	0	45	11	0	0
31	Haute-Garonne	239	296	0	0	37	13	0	0
32	Gers	92	34	0	0	12	1	0	0
33	Gironde	342	545	302	0	54	13	3	0
34	Hérault	369	290	0	0	47	24	0	0
35	Ille-et-Vilaine	270	461	0	0	32	10	0	0
36	Indre	93	22	0	0	21	2	0	0
37	Indre-et-Loire	182	403	0	0	32	7	0	0
38	Isère	418	227	7	0	43	6	3	0
39	Jura	146	11	0	0	29	2	0	0
40	Landes	148	22	0	0	26	3	0	0
41	Loir-et-Cher	134	76	0	0	14	3	0	0
42	Loire	210	150	19	0	21	8	2	0
43	Haute-Loire	119	94	0	0	17	1	0	0
44	Loire-Atlantique	292	396	0	0	38	18	0	0
45	Loiret	158	285	0	0	19	8	0	0
46	Lot	102	23	0	0	11	2	0	0
47	Lot-et-Garonne	142	113	0	0	31	1	0	0
48	Lozère	59	11	0	0	11	0	0	0
49	Maine-et-Loire	228	484	0	0	29	7	0	0
50	Manche	253	171	0	0	28	2	0	0
51	Marne	208	350	0	0	37	3	0	0
52	Haute-Marne	81	30	0	0	15	3	0	0
53	Mayenne	115	15	0	0	18	1	0	0
54	Meurthe-et-Moselle	133	452	17	0	22	9	2	0
55	Meuse	90	21	0	0	10	1	0	0
56	Morbihan	267	266	0	0	38	6	0	0
57	Moselle	160	169	22	0	23	9	5	0

		Accidents corporels				Tués			
		GN	SP	CRS	PPP	GN	SP	CRS	PPP
58	Nièvre	133	60	0	0	15	1	0	0
59	Nord	261	631	112	0	34	51	9	0
60	Oise	405	112	0	0	35	4	0	0
61	Orne	150	86	0	0	19	2	0	0
62	Pas-de-Calais	241	352	21	0	36	37	1	0
63	Puy-de-Dôme	255	274	0	0	34	11	0	0
64	Pyrénées-Atlantiques	176	703	0	0	28	14	0	0
65	Hautes-Pyrénées	156	62	0	0	11	1	0	0
66	Pyrénées-Orientales	203	175	0	0	30	4	0	0
67	Bas-Rhin	224	343	41	0	28	7	0	0
68	Haut-Rhin	316	51	0	0	29	7	0	0
69	Rhône	294	1 464	163	0	25	20	12	0
70	Haute-Saône	85	23	0	0	19	2	0	0
71	Saône-et-Loire	310	220	0	0	42	15	0	0
72	Sarthe	161	302	0	0	20	9	0	0
73	Savoie	209	81	0	0	29	7	0	0
74	Haute-Savoie	314	211	0	0	29	9	0	0
75	Paris	0	0	40	4 723	0	0	0	33
76	Seine-Maritime	239	551	0	0	27	14	0	0
77	Seine-et-Marne	234	446	212	0	30	28	5	0
78	Yvelines	100	257	289	0	21	26	5	0
79	Deux-Sèvres	134	42	0	0	24	0	0	0
80	Somme	178	96	0	0	28	2	0	0
81	Tarn	123	83	0	0	22	2	0	0
82	Tarn-et-Garonne	107	40	0	0	20	4	0	0
83	Var	347	334	123	0	33	23	3	0
84	Vaucluse	188	148	0	0	21	8	0	0
85	Vendée	318	69	0	0	49	8	0	0
86	Vienne	140	84	0	0	20	3	0	0
87	Haute-Vienne	100	322	0	0	14	7	0	0
88	Vosges	137	40	0	0	18	2	0	0
89	Yonne	133	35	0	0	34	1	0	0
90	Territoire de Belfort	23	14	0	0	7	1	0	0
91	Essonne	118	635	566	0	12	14	5	0
92	Hauts-de-Seine	0	0	439	2 124	0	0	2	15
93	Seine-Saint-Denis	0	0	624	2 026	0	0	8	15
94	Val-de-Marne	0	0	527	1 677	0	0	3	14
95	Val-d'Oise	151	337	418	0	5	17	10	0
	France métropolitaine	**17 541**	**19 146**	**4 404**	**10 550**	**2 315**	**694**	**81**	**77**
971	Guadeloupe	184	374	0	0	30	10	0	0
972	Martinique	109	437	0	0	18	6	0	0
973	Guyane	143	457	0	0	30	4	0	0
974	La Réunion	215	667	0	0	17	13	0	0
976	Mayotte	45	109	0	0	7	0	0	0
	Total DROM	**696**	**2 044**	**0**	**0**	**102**	**33**	**0**	**0**
975	Saint-Pierre-et-Miquelon*	*2*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
977	Saint-Barthélemy*	*7*	*0*	*0*	*0*	*1*	*0*	*0*	*0*
978	Saint-Martin*	*30*	*0*	*0*	*0*	*7*	*0*	*0*	*0*
986	Wallis-et-Futuna*	*10*	*0*	*0*	*0*	*3*	*0*	*0*	*0*
987	Polynésie française*	*158*	*12*	*0*	*0*	*32*	*2*	*0*	*0*
988	Nouvelle-Calédonie*	*141*	*81*	*0*	*0*	*48*	*3*	*0*	*0*
	Total COM - NC*	***348***	***93***	***0***	***0***	***91***	***5***	***0***	***0***
	Total Outre-mer*	***1 044***	***2 137***	***0***	***0***	***193***	***38***	***0***	***0***
	Total France entière*	***18 585***	***21 283***	***4 404***	***10 550***	***2 508***	***732***	***81***	***77***

* 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 2023.

Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Victimes selon le mode de déplacement :

		France métropolitaine		DROM		COM-NC *	
		Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
Marche	Marche à pied	435	8 269	29	408	*10*	*67*
	EDP sans moteur	4	231	0	10	*0*	*0*
	Ensemble	**439**	**8 500**	**29**	**418**	***10***	***67***
EDP motorisés	Conducteurs	42	1 977	1	66	*0*	*4*
	Passagers	2	104	0	6	*0*	*0*
	Ensemble	**44**	**2 081**	**1**	**72**	***0***	***4***
Bicyclettes	Conducteurs	191	4 338	11	128	*3*	*16*
	Passagers	1	36	0	6	*0*	*0*
	Ensemble	**192**	**4 374**	**11**	**134**	***3***	***16***
VAE	Conducteurs	29	639	0	19	*1*	*2*
	Passagers	0	12	0	3	*0*	*0*
	Ensemble	**29**	**651**	**0**	**22**	***1***	***2***
Cyclos y compris scooters <=50 cm3	Conducteurs	91	4 342	12	482	*9*	*70*
	Passagers	4	470	1	130	*0*	*13*
	Ensemble	**95**	**4 812**	**13**	**612**	***9***	***83***
Motos y compris scooters >50 cm3	Conducteurs	575	10 368	29	611	*19*	*70*
	Passagers	36	1 005	1	73	*1*	*7*
	Ensemble	**611**	**11 373**	**30**	**684**	***20***	***77***
Véhicules de tourisme	Conducteurs	1 149	19 225	33	949	*19*	*111*
	Passagers	363	9 695	13	561	*19*	*106*
	Ensemble	**1 512**	**28 920**	**46**	**1 510**	***38***	***217***
Véhicules utilitaires	Conducteurs	105	1 650	2	52	*8*	*31*
	Passagers	20	569	0	13	*3*	*32*
	Ensemble	**125**	**2 219**	**2**	**65**	***11***	***63***
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	28	288	1	7	*0*	*0*
	Passagers	2	39	1	8	*0*	*0*
	Ensemble	**30**	**327**	**2**	**15**	***0***	***0***
Tracteurs routiers avec semi-remorque	Conducteurs	12	91	0	1	*0*	*0*
	Passagers	3	4	0	0	*0*	*0*
	Ensemble	**15**	**95**	**0**	**1**	***0***	***0***
Autobus	Conducteurs	2	82	0	5	*0*	*1*
	Passagers	3	310	0	34	*0*	*6*
	Ensemble	**5**	**392**	**0**	**39**	***0***	***7***
Autocars	Conducteurs	0	21	0	0	*1*	*1*
	Passagers	0	61	0	0	*2*	*27*
	Ensemble	**0**	**82**	**0**	**0**	***3***	***28***
Tracteurs agricoles	Conducteurs	16	49	0	0	*0*	*0*
	Passagers	2	9	0	0	*0*	*0*
	Ensemble	**18**	**58**	**0**	**0**	***0***	***0***
Voiturettes	Conducteurs	21	216	0	5	*0*	*2*
	Passagers	2	79	0	0	*0*	*1*
	Ensemble	**23**	**295**	**0**	**5**	***0***	***3***
Quads (lourds ou légers)	Conducteurs	21	136	1	7	1	*2*
	Passagers	1	52	0	1	0	*1*
	Ensemble	**22**	**188**	**1**	**8**	**1**	**3**
Autres (engins spéciaux, tramway...)	Conducteurs	3	205	0	30	*0*	*2*
	Passagers	4	102	0	12	*0*	*1*
	Ensemble	**7**	**307**	**0**	**42**	***0***	***3***
Total	**Piétons**	**439**	**8 500**	**29**	**418**	***10***	***67***
	Conducteurs	**2 285**	**43 627**	**90**	**2 362**	***61***	***312***
	Passagers	**443**	**12 547**	**16**	**847**	***25***	***194***
	Ensemble	**3 167**	**64 674**	**135**	**3 627**	***96***	***573***

** Données non labellisées.*
Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2023.*

Victimes selon l'âge et le sexe :

	France métropolitaine				DROM				COM-NC *			
	Hommes		Femmes		Hommes		Femmes		Hommes		Femmes	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	10	540	5	368	2	48	2	20	*1*	*4*	*0*	*6*
5-9 ans	7	767	9	498	0	56	1	48	*1*	*5*	*0*	*5*
10-14 ans	25	1 393	11	905	1	87	0	50	*0*	*12*	*0*	*6*
15-17 ans	74	2 703	24	1 135	3	169	0	56	*2*	*19*	*1*	*18*
18-19 ans	103	2 589	30	1 229	0	122	0	70	*3*	*31*	*1*	*20*
20-24 ans	307	6 265	57	3 076	8	326	1	185	*16*	*64*	*5*	*23*
25-29 ans	196	4 623	37	2 228	11	269	3	137	*5*	*50*	*2*	*14*
30-34 ans	197	3 912	35	1 783	18	275	1	108	*5*	*41*	*3*	*9*
35-39 ans	156	3 379	24	1 545	15	226	1	118	*5*	*32*	*2*	*23*
40-44 ans	155	2 895	30	1 461	10	178	0	94	*5*	*30*	*2*	*17*
45-49 ans	138	2 624	32	1 353	11	152	0	85	*6*	*21*	*1*	*17*
50-54 ans	178	2 735	45	1 434	5	139	3	61	*1*	*13*	*2*	*12*
55-59 ans	159	2 327	43	1 326	5	106	2	67	*7*	*17*	*0*	*11*
60-64 ans	145	1 646	48	976	8	92	0	53	*4*	*17*	*2*	*2*
65-69 ans	135	1 125	36	874	4	50	2	32	*7*	*9*	*0*	*3*
70-74 ans	148	966	51	802	4	49	0	26	*0*	*4*	*1*	*4*
75-79 ans	116	769	68	680	7	29	0	8	*3*	*4*	*1*	*3*
80-84 ans	95	451	59	418	2	10	3	10	*0*	*3*	*1*	*4*
85-89 ans	76	270	39	323	2	7	0	3	*0*	*0*	*0*	*0*
90-94 ans	30	117	21	125	0	1	0	4	*1*	*0*	*0*	*0*
95 ans et +	7	20	6	18	0	1	0	0	*0*	*0*	*0*	*0*
Âge indét.	0	1	0	0	0	0	0	0	*0*	*0*	*0*	*0*
Total	**2 457**	**42 117**	**710**	**22 557**	**116**	**2 392**	**19**	**1 235**	***72***	***376***	***24***	***197***

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		DROM		France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	15	908	4	68	5	313	3	21	0	3	0	0
5-9 ans	16	1 265	1	104	5	469	0	39	0	19	0	0
10-14 ans	36	2 298	1	137	2	728	1	44	1	63	0	2
15-17 ans	98	3 838	3	225	4	437	1	24	1	23	0	3
18-19 ans	133	3 818	0	192	8	251	0	9	0	10	0	0
20-24 ans	364	9 341	9	511	22	545	1	18	1	29	0	2
25-29 ans	233	6 851	14	406	19	454	0	22	0	21	0	0
30-34 ans	232	5 695	19	383	20	388	4	21	0	12	0	0
35-39 ans	180	4 924	16	344	15	405	2	19	0	14	0	1
40-44 ans	185	4 356	10	272	19	386	0	20	0	10	0	0
45-49 ans	170	3 977	11	237	22	415	0	30	0	7	0	0
50-54 ans	223	4 169	8	200	32	454	2	23	0	7	0	1
55-59 ans	202	3 653	7	173	15	477	1	25	0	6	0	0
60-64 ans	193	2 622	8	145	21	440	3	23	1	0	0	0
65-69 ans	171	1 999	6	82	21	426	4	21	0	4	0	1
70-74 ans	199	1 768	4	75	39	501	2	22	0	1	0	0
75-79 ans	184	1 449	7	37	54	447	1	11	0	2	0	0
80-84 ans	154	869	5	20	56	325	3	8	0	0	0	0
85-89 ans	115	593	2	10	27	263	1	6	0	0	0	0
90-94 ans	51	242	0	5	24	128	0	2	0	0	0	0
95 ans et +	13	38	0	1	5	17	0	0	0	0	0	0
Âge indét.	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	**3 167**	**64 674**	**135**	**3 627**	**435**	**8 269**	**29**	**408**	**4**	**231**	**0**	**10**

** Données non labellisées.*

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2023.

Victimes en bicyclette, VAE ou en EDPm (hors COM-NC*)

	Bicyclette				VAE				EDP motorisé			
	France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	0	24	0	2	0	3	0	0	0	8	0	0
5-9 ans	1	68	0	3	0	4	0	0	0	14	0	1
10-14 ans	5	191	0	12	0	10	0	1	3	168	0	9
15-17 ans	5	210	1	26	0	14	0	3	2	217	0	14
18-19 ans	2	138	0	8	0	23	0	2	4	174	0	6
20-24 ans	4	404	1	9	2	78	0	4	7	431	0	11
25-29 ans	5	447	1	3	1	58	0	1	3	254	0	5
30-34 ans	7	391	1	9	1	71	0	3	4	220	0	10
35-39 ans	7	332	0	12	1	47	0	1	5	166	0	7
40-44 ans	4	291	1	8	1	46	0	2	5	129	0	2
45-49 ans	7	332	2	8	2	48	0	2	3	103	0	3
50-54 ans	11	328	0	9	0	62	0	0	2	97	0	3
55-59 ans	17	327	0	5	5	60	0	1	1	54	1	0
60-64 ans	16	293	1	9	3	36	0	0	2	23	0	0
65-69 ans	24	217	0	6	1	29	0	0	2	12	0	1
70-74 ans	36	166	0	2	0	29	0	1	0	6	0	0
75-79 ans	20	125	2	3	5	24	0	1	0	1	0	0
80-84 ans	12	61	1	0	2	8	0	0	0	1	0	0
85-89 ans	7	26	0	0	4	1	0	0	0	3	0	0
90-94 ans	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
95 ans et +	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Âge indét.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	**192**	**4 374**	**11**	**134**	**29**	**651**	**0**	**22**	**44**	**2 081**	**1**	**72**

Victimes en deux-roues motorisé ou véhicule de tourisme (hors COM-NC*)

	Cyclomoteur				Motocyclette				Véhicule de tourisme			
	France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM		France métropolitaine		DROM	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés	Tués	Blessés
0-4 ans	0	2	0	3	0	1	0	0	10	520	1	40
5-9 ans	1	6	0	18	1	13	0	3	8	628	1	37
10-14 ans	6	286	0	12	4	65	0	10	13	698	0	47
15-17 ans	31	1 658	1	80	12	324	0	29	39	776	0	40
18-19 ans	9	516	0	46	17	408	0	31	88	2 139	0	83
20-24 ans	5	608	2	99	79	1 794	2	85	229	4 954	3	263
25-29 ans	6	445	1	74	75	1 609	7	107	115	3 105	5	176
30-34 ans	6	343	1	58	66	1 306	4	100	100	2 561	8	156
35-39 ans	5	268	1	63	58	1 070	6	99	75	2 248	5	125
40-44 ans	9	187	1	37	59	941	5	63	74	2 007	3	118
45-49 ans	4	157	2	38	36	900	3	55	70	1 681	4	91
50-54 ans	4	135	0	36	54	1 049	2	40	93	1 721	3	78
55-59 ans	4	74	1	16	64	856	1	34	73	1 501	3	76
60-64 ans	0	51	2	13	43	540	0	18	84	1 076	1	76
65-69 ans	2	42	0	3	25	306	0	2	82	873	2	45
70-74 ans	2	21	0	8	10	122	0	5	97	856	2	35
75-79 ans	1	7	1	6	5	53	0	2	89	737	3	11
80-84 ans	0	2	0	1	2	11	0	1	69	437	1	9
85-89 ans	0	3	0	1	1	5	0	0	74	273	1	1
90-94 ans	0	1	0	0	0	0	0	0	24	107	0	3
95 ans et +	0	0	0	0	0	0	0	0	6	21	0	0
Âge indét.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Total	**95**	**4 812**	**13**	**612**	**611**	**11 373**	**30**	**684**	**1 512**	**28 920**	**46**	**1 510**

** Données non labellisées.*

Source : ONISR, fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2023.

Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole

Conducteurs présumés responsables en 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 de tués
			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	0
14-17 ans	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	5
18-24 ans	408	202	26	7	1	9	39	0	0	1	9	9	4	19	131	2	0	3	462
25-34 ans	313	156	28	6	6	4	16	1	0	0	14	9	8	13	78	3	3	3	348
35-44 ans	221	107	14	6	1	9	4	0	0	0	14	9	3	14	53	1	0	2	237
45-54 ans	199	120	21	3	0	6	5	1	0	0	8	3	2	9	38	1	0	0	217
55-64 ans	175	112	12	4	0	4	2	0	0	0	3	4	0	15	26	1	0	0	183
65-74 ans	183	134	16	0	0	2	4	0	0	0	4	1	0	14	18	1	0	0	194
75 ans et +	268	190	28	3	0	3	3	0	0	0	4	6	0	11	32	0	0	0	280
Indéterminé(1)	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	3	5	0	0	0	13

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 de blessés
			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	5	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	10
14-17 ans	93	46	14	3	1	6	53	0	0	0	0	0	0	3	39	0	0	0	165
18-24 ans	6 904	3 157	679	293	229	499	1936	66	5	45	57	50	53	257	2788	89	13	66	10282
25-34 ans	6 141	2 472	726	428	257	571	1384	56	2	58	41	45	52	276	2047	98	14	18	8545
35-44 ans	4 994	1 710	687	446	232	532	1103	33	2	39	42	66	50	239	1456	65	9	15	6726
45-54 ans	3 927	1 223	670	459	197	448	637	26	2	34	39	48	33	185	931	50	12	10	5004
55-64 ans	2 968	926	578	345	151	280	374	18	0	30	27	46	36	159	667	39	8	22	3706
65-74 ans	2 183	673	469	205	96	171	252	20	1	14	30	47	30	91	542	25	9	8	2683
75 ans et +	2 344	788	582	223	78	144	237	13	2	7	36	76	18	109	452	12	5	5	2787
Indéterminé(1)	1 448	0	0	0	0	0	0	0	0	0	313	248	133	246	711	21	1	42	1715

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	*10*	*19*	*53%*	*463*	747	*62%*
15-19 ans	*190*	253	*75%*	*4 431*	6 543	*68%*
20-24 ans	*418*	562	*74%*	*7 853*	12 192	*64%*
25-29 ans	*286*	431	*66%*	*5 741*	9 832	*58%*
30-34 ans	*258*	393	*66%*	*4 854*	8 872	*55%*
35-39 ans	*218*	374	*58%*	*4 353*	8 034	*54%*
40-44 ans	*217*	355	*61%*	*3 903*	7 427	*53%*
45-49 ans	*173*	320	*54%*	*3 310*	6 646	*50%*
50-54 ans	*205*	380	*54%*	*3 408*	6 688	*51%*
55-59 ans	*186*	323	*58%*	*2 915*	5 678	*51%*
60-64 ans	*176*	257	*68%*	*2 104*	3 961	*53%*
65-69 ans	*135*	216	*63%*	*1 515*	2 784	*54%*
70-74 ans	*147*	194	*76%*	*1 393*	2 275	*61%*
75-79 ans	*125*	173	*72%*	*1 181*	1 776	*66%*
80-84 ans	*90*	110	*82%*	*757*	1 014	*75%*
85-89 ans	*84*	94	*89%*	*526*	665	*79%*
90-94 ans	*24*	30	*80%*	*155*	196	*79%*
95 ans et +	*4*	*4*	*100%*	*23*	28	*82%*
Âge indét.(1)	*22*	23	*96%*	*2 264*	2 432	*93%*
Ensemble	***2 968***	***4 511***	**66%**	***51 149***	**87 790**	***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 2023

Nombre de piétons et de véhicules impliqués, par milieu et type d'accident

	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	6	0	8 160	221	0	0	456	49	0	63	40	6	0	8 679	310	8 995
EDP sans moteur	40	0	197	2	0	0	7	1	0	0	0	40	0	204	3	247
Tous piétons	46	0	8 357	223	0	0	463	50	0	63	40	46	0	8 883	313	9 242
EDP MOTORISÉS																
EDP motorisés	0	289	220	1 725	0	10	1	65	0	0	1	0	299	221	1 791	2 311
VÉLOS																
Bicyclettes	0	355	287	3 455	0	161	3	684	0	0	6	0	516	290	4 145	4 951
VAE	0	77	64	511	0	21	0	66	0	0	0	0	98	64	577	739
CYCLOS																
Cyclos sauf scooters	0	352	75	1 688	0	238	2	536	2	0	8	0	592	77	2 232	2 901
Scooters ≤ 50 cm³	0	370	153	1 323	0	25	1	102	0	0	7	0	395	154	1 432	1 981
3 roues ≤ 50 cm³	0	2	4	9	0	1	0	1	0	0	0	0	3	4	10	17
MOTOS LÉGÈRES																
Motos ≤ 125 cm³ sauf scooters	0	166	50	855	0	144	3	241	28	0	117	0	338	53	1 213	1 604
Scooters > 50 et ≤ 125 cm³	0	154	138	1 066	0	54	1	103	27	0	110	0	235	139	1 279	1 653
3 roues > 50 et ≤ 125 cm³	0	2	3	17	0	3	0	4	2	0	6	0	7	3	27	37
MOTOS LOURDES																
Motos > 125 cm³ sauf scooters	0	534	179	2 908	0	976	11	1 706	174	0	791	0	1 684	190	5 405	7 279
Scooters > 125 cm³	0	72	77	500	0	15	1	89	13	1	60	0	100	79	649	828
3 roues > 125 cm³	0	38	40	355	0	39	2	49	17	0	68	0	94	42	472	608
VÉHICULES DE TOURISME																
Véhicules de tourisme	0	2 118	5 169	22 027	0	3 270	309	11 850	857	34	5 873	0	6 245	5 512	39 750	51 507
VÉHICULES UTILITAIRES																
Véhicules utilitaires	0	140	766	2 677	0	218	40	1 491	61	8	1 039	0	419	814	5 207	6 440
POIDS LOURDS																
PL 3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t	0	4	24	150	0	10	2	104	3	0	52	0	17	26	306	349
PL > 7,5 t	0	9	58	237	0	26	7	199	9	0	148	0	44	65	584	693
PL avec remorques	0	3	28	145	0	37	7	348	29	3	329	0	69	38	822	929
Tracteurs routiers	0	0	1	13	0	3	0	15	0	0	11	0	3	1	39	43
Tracteurs avec semi-remorque	0	3	16	54	0	22	2	173	20	7	242	0	45	25	469	539
TRANSPORTS EN COMMUN																
Autobus	0	24	168	386	0	5	4	40	0	0	11	0	29	172	437	638
Autocars	0	3	23	49	0	7	2	55	1	0	12	0	11	25	116	152
AUTRES																
Tracteurs agricoles	0	10	10	38	0	35	5	152	1	0	0	0	46	15	190	251
Voiturettes	0	42	73	227	0	22	3	96	2	0	2	0	66	76	325	467
Quads ≤ 50 cm³	0	10	4	10	0	2	0	5	0	0	0	0	12	4	15	31
Quads > 50 cm³	0	41	5	24	0	66	0	31	1	0	4	0	108	5	59	172
Engins spéciaux	0	1	1	13	0	3	1	15	0	0	4	0	4	2	32	38
Trains	0	0	10	13	0	0	4	12	0	0	0	0	0	14	25	39
Tramways	0	1	43	66	0	0	0	0	0	0	0	0	1	43	66	110
Autres ou indéterminés	0	25	87	307	0	11	13	84	4	3	53	0	40	103	444	587
Tous véhicules	0	4 845	7 776	40 848	0	5 424	424	18 316	1 251	56	8 954	0	11 520	8 256	68 118	87 894

Alcool dans les accidents mortels selon le mode de déplacement et l'âge

Conducteurs avec alcool impliqués dans les accidents mortels	Vélo		Cyclo		Moto		Véhicule de tourisme		Poids lourds		Autre véhicule	Ensemble des conducteurs		Piétons avec alcool	
	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	5	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	7	0%	11	0%
14-17 ans	9	0%	40	18%	12	0%	4	0%	0	0%	12	77	10%	12	0%
18-24 ans	11	13%	15	20%	103	15%	526	26%	13	0%	82	750	22%	37	46%
25-34 ans	16	13%	12	75%	152	25%	460	32%	58	2%	126	824	26%	44	50%
35-44 ans	13	40%	14	70%	127	28%	353	23%	99	1%	123	729	20%	42	43%
45-54 ans	24	15%	8	63%	96	33%	342	21%	112	1%	118	700	17%	59	37%
55-64 ans	44	15%	4	0%	106	27%	275	15%	75	1%	76	580	15%	39	20%
65-74 ans	62	3%	4	33%	36	0%	251	6%	11	0%	46	410	6%	68	16%
75 ans et plus	54	0%	1	0%	8	13%	323	3%	0	0%	25	411	3%	169	5%
N/C (en fuite)	0	0%	1	0%	0	0%	12	0%	2	0%	8	23	0%	0	0%
Total	**238**	**8%**	**99**	**38%**	**640**	**23%**	**2 546**	**20%**	**370**	**1%**	**618**	**4 511**	**18%**	**481**	**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.

Source : ONISR, *fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2023.*

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 MAIS1-2 :** blessé dont toutes les lésions corporelles sont qualifiées comme inférieures à 3 selon l'échelle AIS (dit blessé MAIS1-2, voir page 180) ;
- **Blessé grave MAIS3+ :** blessé dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle AIS (dit MAIS 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'usager 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 cm^3 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 cm^3, 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 cm^3 au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h. Elle se conduit avec une permis AM, comme un cyclomoteur, dès 14 ans.

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) : 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 (autobus ou autocar).

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
ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage
BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation
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 : Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière
DITTT : Direction des Infrastructures, de la Topographie et des Transports Terrestres, Nouvelle Calédonie
DROM : Départements et régions 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 intégré la nouvelle **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
MAIS : 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
PIARC : Permanent International Association of Road Congresses - Association mondiale de la route
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)
SIV : Système d'Immatriculation des Véhicules
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 2023
AFSA	Baromètre sécurité du personnel en intervention - Bilan 2023, 2024.
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	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, 2024
MTECT	Bilan annuel des transports en 2022, novembre 2023
CNAMTS	Rapport annuel 2022 de l'Assurance maladie Risques professionnels.
Commission européenne	EU Road Safety Policy Framework 2021-2030
Commission européenne	Statistical pocketbook, Transports européens en chiffres, 2023.
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.
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
ITF (OCDE)	Road safety annual report, 2022 - Speed and Crash risk, 2018
Léger D., Ement P.	Somnolence et risque accidentel, La presse médicale, 2015
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.
MILDECA	Les conduites addictives de la population active, mars 2021
OFDT	Drogues et addictions, Chiffres clés 2022, mai 2022
OFDT	Les drogues à 17 ans, analyse de l'enquête ESCAPAD 2022, mars 2023
OMS	WHO Global status report on road safety, 2018 et 2022
OMS	Rapport européen sur la santé 2021
ONISR	*Fichier des infractions au code de la route - Bilan statistique de l'année 2023*, 2024.
ONISR	*Observatoire des comportements - Résultats de l'année 2023*, 2024.
ONISR	*Observatoire des vitesses - Résultats de l'année 2023, 2024.*
ONISR	*Fichier national des accidents corporels de la circulation enregistrés par les forces de l'ordre, BAAC 2023.*

Page Y. et al.	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.
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 2021 des réseaux de transport guidé urbains, 2022.
Equipe TraumaBase	Comparison of Injuries Associated With Electric Scooters, Motorbikes and Bicycles in France, 2019-2022, 2023
KANTAR	Enquête Parc Auto 2022, volume Deux-roues motorisés, avril 2023.
KANTAR	Enquête Parc Auto (volume général et volume 2RM), 2023.
UTAC/OTC	Contrôle technique périodique des véhicules légers - Rapport d'activité 2023, 01/2024.
Vélo et territoires	Bulletin de fréquentation N°8 du 12 janvier 2024
VIAS Institute	E-survey of road user's attitude (ESRA2), 2019
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://publications.cerema.fr/webdcdc/espaces-publics/
https://www.cerema.fr/fr/actualites/trottinettes-electriques-velo-jeunes
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://securite-ferroviaire.fr/
https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/transports
https://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/rapports-annuels-sur-le-parc-le-trafic-et-les-a556.html
https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/
https://ts2.univ-gustave-eiffel.fr/ts2
https://www.velo-territoires.org/schemas-itineraires/schema-national/
https://www.who.int/health-topics/road-safety#tab=tab_1

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL
DE LA SECURITE ROUTIERE

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 large public, spécialistes compris.

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. Les évolutions observées en 2023 sont comparées à celles de 2022 et 2019 année de référence pour la décennie 2020-2030.

La présente édition, les méthodologies mises en œuvre par l'observatoire, certains rapports d'études et recherches mentionnées, ainsi que les 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/

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

ISBN : 978 211 077597-9