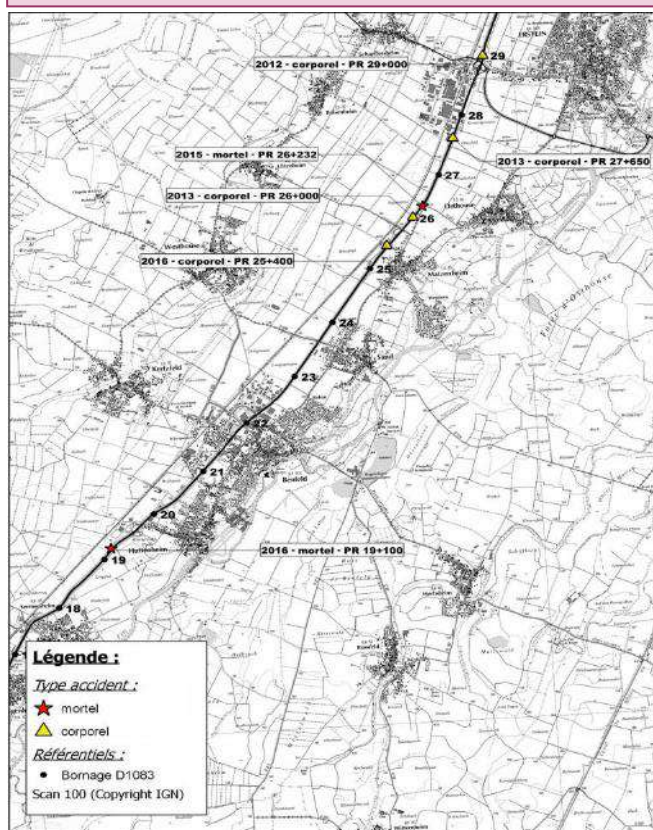


Sécurisation d'un itinéraire par la démarche SURE : CD 67

Equipe	CEREMA Est Pascal MULLER, Philippe MANZANO
Achèvement	Décembre 2019
Méthodologie	Etude de l'accidentologie (adaptation de la démarche SURE) et démarches d'évaluation
Périmètre	Bas Rhin (67)
Mots clés	Infrastructure, diagnostic, sécurité, aménagement, évaluation

Le Conseil départemental du Bas-Rhin gère plus de 3 420 km de routes sur lesquelles se produisent environ 200 accidents corporels par an, dont une vingtaine de mortels. Au regard de cet enjeu, il a souhaité mettre en place une **nouvelle démarche de sécurisation** de son réseau.

Localisation des accidents sur la RD 1083



Source : Cerema,



Source : Cerema

Une adaptation de la démarche SURE aux réseaux locaux

La première étape dans l'application de la démarche a été pour le conseil départemental de procéder au **sectionnement** de son réseau. Celui-ci a été découpé en sections homogènes selon le trafic et le profil en travers. Dans un second temps, les sections et itinéraires ont été classés par potentiel de sécurité décroissant. Cette hiérarchisation a permis de prioriser les sections à diagnostiquer et d'optimiser les moyens à engager.

L'ampleur de la démarche SURE déployée au niveau national et les coûts et délais qu'elle implique, ne permettaient pas au conseil départemental de la décliner sur son réseau de manière exhaustive. Pour autant, la méthode utilisée par le Cerema pour réaliser l'étude d'enjeu reste assez proche de la démarche nationale SURE. C'est la partie relative au diagnostic qui s'en éloigne un peu. Par exemple, l'analyse des mécanismes d'accidents n'a pas donné lieu à la lecture des procès-verbaux d'accidents. Le diagnostic de sécurité de l'infrastructure s'est fondé sur l'analyse des données, les observations sur site et la détermination des pistes d'action. C'est cette dernière étape qui diffère de la démarche SURE.

Diagnostic et pistes d'actions

Le Cerema a donc proposé de réaliser une méthode inspirée de la démarche SURE pour répondre aux objectifs de la collectivité qui étaient d'**identifier les mesures les plus efficaces à prendre sur l'infrastructure**. Bien que moins complète, cette démarche reste néanmoins pertinente pour aboutir à des propositions d'actions performantes.

De manière générale, sur l'ensemble de la section étudiée, il a été constaté que les **accès** n'étaient pas conformes aux préconisations des guides AU70 en traversée d'agglomération ou VSA 90-110 hors agglomération. Les propositions de réaménagement ont donc été établies dans le respect des considérations de sécurité de ces guides.

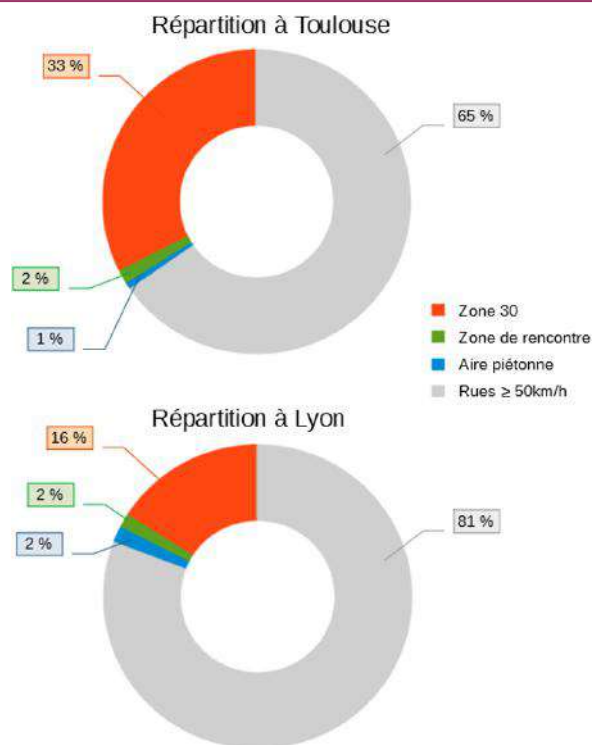
Les écarts relevés pouvant engendrer des modifications de l'infrastructure concernent plus particulièrement des défauts en lien avec la **géométrie**, des déficits de **visibilité** ou une mauvaise **lisibilité** de l'infrastructure. Ces pistes d'actions facilitent ainsi l'établissement et la mise en œuvre d'un **programme d'entretien** et d'un **plan d'investissement pluriannuel** de travaux d'aménagement.

En tout, l'étude d'enjeux initiale aura permis de mettre en évidence le besoin d'un diagnostic sur trois sections différentes, et d'autres sont déjà prévues dans le futur. Des démarches similaires ont été réalisées pour le conseil départemental de la Meurthe-et-Moselle, et le conseil départemental du Haut-Rhin envisage de faire de même d'ici la fin de l'année 2020.

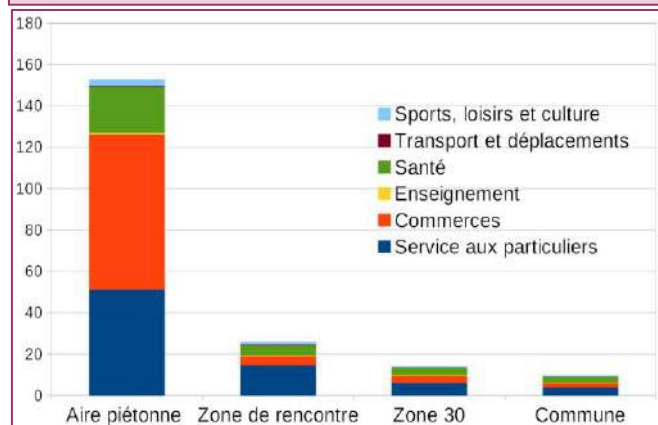
État des lieux des zones de circulation apaisée

Equipe	Cerema Territoire et Villes Damien Maltete – élève ENTPE
Achèvement	2019 (pour la 1 ^{ère} phase)
Méthodologie	8 140 km de zones 30, 850 km de zones de rencontre et 252 km d'aires piétonnes ont été cartographiés, sur 415 communes.
Périmètre	Principalement les grandes et moyennes agglomérations. Le travail de recensement effectué n'est pas exhaustif.
Mots clés	Zone 30, zone de rencontre, aire piétonne, apaisement des vitesses

Répartition des zones de circulation apaisée sur le réseau de voirie



Répartition des activités en fonction du type d'aménagement (densité linéaire en unité/km) - Exemple de Mulhouse



En 1990, un décret créait la zone 30, outil visant à améliorer la sécurité en ville par l'abaissement des vitesses au profit des piétons et des cyclistes. Conformément à la littérature internationale, le Cerema (ex-Certu) recommandait alors un objectif à long terme de 70 % de la voirie en zone 30 en milieu urbain.

En 2008, suite à la démarche « code de la rue », la boîte à outils des zones de circulation apaisée s'est enrichie de la zone de rencontre et a redonné un nouveau souffle à la zone 30 et à l'aire piétonne. L'objectif de 70 % à 80 % du linéaire de voirie en zones de circulation apaisée est de nouveau affirmé. Plusieurs agglomérations s'en sont saisies.

Un point d'étape sur la distribution de ces zones en agglomération en 2018 a été réalisé.

La répartition des zones en ville

Les zones de rencontre et aires piétonnes occupent entre 1 et 2 % de la voirie urbaine chacune. Sur les données de 2018, la zone 30 est mise en place sur 15 à 30 % de la voirie dans la majorité des cas.

Certaines agglomérations sont plus avancées en matière d'apaisement de la circulation, notamment les villes de Grenoble (70 %), Lorient (83 %), Nancy (57 %), Douai (72 %), Tours (48 %).

Le lien entre les activités et le statut

Avec le travail de cartographie des zones de circulation apaisée, la position des différentes zones a été superposée avec les services ou activités présents en rez-de-chaussée (contexte urbain) : commerces, services à la personne, établissements scolaires, établissements de santé, établissements sportifs.

Sur ce premier travail exploratoire, on remarque que :

- la part des commerces en aires piétonnes est plus élevée ;
- la répartition des services est presque la même dans les zones 30 et sur la voirie urbaine générale de la commune ;
- les rez-de-chaussée en aires piétonnes sont « actifs », avec une densité de commerces et services beaucoup plus importante ;
- sur la zone de rencontre, la densité est plus élevée qu'en zone 30 avec une part de services à la personne plus importante.

Ces premiers résultats sont à compléter avec un échantillon plus important de données (surtout pour la zone de rencontre).

En conclusion, les dynamiques d'extension des zones 30 sont enclenchées dans la plupart des villes avec des avancements variables. L'objectif des 70 % à 80 % reste à atteindre pour une grande majorité. À partir des enseignements du terrain et de la littérature, un guide Cerema devrait paraître en 2020 avec des recommandations relatives à la zone 30, la zone de rencontre et l'aire piétonne, des solutions pour un meilleur partage de la voirie entre les usagers.

L'évaluation du dispositif Grenoble Métropole Apaisée

Equipe	Cerema Centre-Est
Partenaires	Métropole de Grenoble, Département Construction Aménagement Projet
Achèvement	Juillet 2020
Méthodologie	Évaluation à long terme (3 ans) de la mise en place du dispositif « villes et villages à 30 km/h » par une analyse multicritère
Mots clés	Zones de Circulation Apaisée, Métropole de Grenoble, Évaluation

Totem d'information à l'entrée d'une commune de l'agglomération grenobloise



Source : Evaluation du dispositif "villes et villages à 30 km/h", Cerema / Métropole de Grenoble, juillet 2020

Les effets concourant à un inconfort du piéton dans certaines rues



Source : Cerema / Métropole de Grenoble, juillet 2020

Évolution des vitesses en plusieurs points d'observation sur le territoire de la Métropole

	Vitesse moyenne				
	Avant 2015/2016	À court terme 2016	À long terme 2018	Évolution à court terme 2016	Évolution à long terme 2018
Ensemble métropole (51 postes - 96 mesures)	39,1	38,0	36,9	-1,1	-2,2
Ensemble Grenoble (17 postes - 29 mesures)	38,0	34,9	33,3	-3,1	-4,7
axes passant de 50 à 30 (13-21)	34,7	33,1	30,5	-1,5	-4,2
axes maintenus à 30 (0-0)	/	/	/	/	/
axes maintenus à 50 (4-8)	42,7	38,1	37,4	-4,6	-5,3
Ensemble Autres communes (34 postes - 67 mesures)	40,3	41,7	40,7	1,4	0,4
axes passant de 50 à 30 (22-43)	38,7	39,7	39,2	1,0	0,5
axes maintenus à 30 (4-8)	41,4	38,6	37	-2,8	-4,4
axes maintenus à 50 (8-16)	42,5	45,7	43,8	3,2	1,3

Source : Cerema / Métropole de Grenoble, juillet 2020

La Métropole grenobloise est porteuse depuis 2014 d'une démarche intitulée « Métropole apaisée ». Elle se caractérise en particulier par un objectif d'apaisement des vitesses dans le but d'améliorer le partage de l'espace et la cohabitation entre les différents usagers des espaces publics. Cette volonté s'est traduite en octobre 2015 par un abaissement généralisé des vitesses. Ainsi, pour 43 des 49 communes de la métropole, le 30 km/h est devenu la règle et le 50 km/h l'exception.

Principe du projet

Les objectifs de cette mesure sont multiples : rendre les espaces publics plus agréables, revitaliser les commerces de proximité, réduire le bruit et la pollution, ou encore encourager le développement des modes actifs et améliorer la sécurité de manière générale. Ce projet a été mis en œuvre de manière progressive, entre début 2016 et début 2017, sur les 43 communes de la métropole y participant. Les mesures d'accompagnement des usagers dans cette évolution se basent en partie sur la communication, assurée par des conférences de presse, la diffusion de flyers, de reportages dans la presse audiovisuelle et d'articles dans les revues locales et celle de la métropole. Également l'installation de radars pédagogiques et de totems de communication ont permis de matérialiser cette nouvelle démarche sur le terrain.

Évaluation de la mesure

L'évaluation du dispositif s'est déclinée selon les différents objectifs de la mesure. Une enquête auprès de piétons et de cyclistes a montré qu'ils sont favorables respectivement à 61 % et 70 % à la mesure. Le principal facteur d'inconfort pour les piétons aux lieux d'enquêtes est une vitesse trop importante des véhicules motorisés. En 2018, 38 % des automobilistes déclaraient la respecter toujours, 31 % parfois, et 31 % ne la respectaient pas. Dans les faits, l'évolution des vitesses a été très positive à Grenoble, avec une diminution moyenne de 4,7 km/h sur les points d'observation. En revanche, dans les autres communes de la métropole, l'évolution des vitesses est non significative. L'étude de l'accidentalité en comparant 2011-2015 à 2016-2017 montre que la mesure est surtout bénéfique aux piétons et aux usagers de 2-roues motorisés, mais qu'elle a peu d'incidence sur les autres modes de déplacements. Ces résultats devront être consolidés par la poursuite des analyses dans le temps. Des comptages sur la période 2016-2018 ont permis de mettre en lumière que les trafics de véhicules légers et de poids lourds ont diminué respectivement de 9 % et 20 % entre les deux dates. Ceci est à mettre en relation avec d'autres mesures prises par la métropole pour réduire son trafic motorisé, dont une révision de son plan de déplacement.

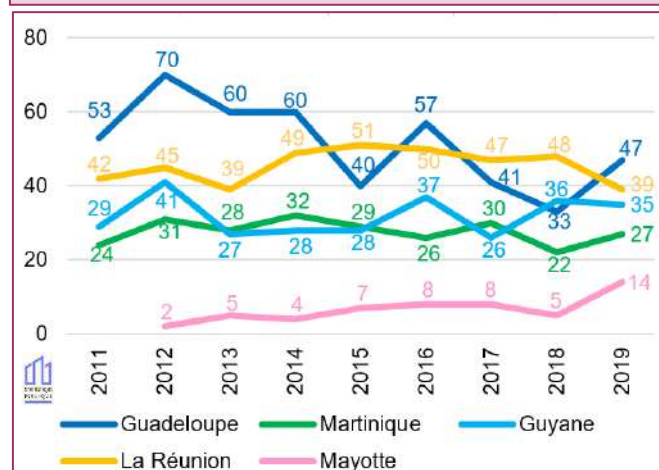
La suite du projet va notamment s'orienter vers une meilleure adéquation entre l'aménagement et les vitesses limites, afin d'accentuer la baisse des vitesses pratiquées sur toutes les communes concernées.

Les Outre-mer

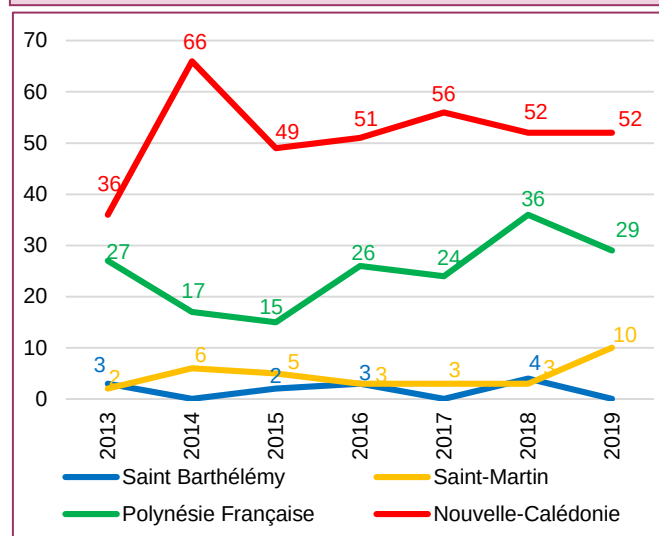
Statistiques d'accidents en Outre-mer en 2019

	Population (milliers d'habitants)	Accidents corporels	Tués	Blessés
Guadeloupe	381	358	47	461
Martinique	363	527	27	725
Guyane	284	387	35	509
La Réunion	858	779	39	972
Mayotte	269	222	14	286
St-Pierre-et-Miquelon	6	4	0	4
St-Barthélemy	10	16	0	22
St-Martin	36	33	10	37
Wallis-et-Futuna	12	10	1	9
Polynésie française	276	125	29	146
Nouvelle-Calédonie	271	363	52	504
Ensemble des Outre-mer	2 766	2 824	254	3 675

Evolution du nombre de tués dans les DOM entre 2011 et 2019



Evolution du nombre de tués dans les COM-NC entre 2013 et 2019



Les Outre-mer habités comprennent :

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

En 2019, le bilan de l'accidentalité en Outre-mer, qui représente 4 % de la population française, est de :

- 2 824 accidents corporels, soit 5 % des accidents corporels en France ;
- 254 personnes tuées, soit 7 % de la mortalité routière pour la France ;
- 3 675 blessés, soit 5 % des blessés en France.

La mortalité dans les Outre-mer augmente de + 5,8 % entre 2018 et 2019.

L'insécurité routière dans les Outre-mer diffère de la métropole car le contexte est spécifique (mobilité, démographie, relief, réseau routier, climat, équilibre jour/nuit, pratiques locales, différences sociales et culturelles), mais on y retrouve les grands enjeux de la métropole à des degrés divers.

Les COM (hors Saint-Pierre-et-Miquelon) et la Nouvelle-Calédonie sont seules compétentes en matière de circulation routière et de transport routier, l'Etat demeurant compétent en matière de libertés publiques, de droit pénal et de procédure pénale.

Accidentalité dans les DOM

Le bilan pour l'année 2019 des cinq DOM, qui regroupent 3 % de la population française, est le suivant :

- 2 273 accidents corporels, soit 4 % des accidents corporels en France ;
- 162 personnes tuées, soit 5 % de la mortalité routière pour la France ;
- 2 953 personnes blessées, soit 4 % des blessés en France.

L'augmentation de + 13 % de l'accidentalité dans les DOM entre 2018 et 2019 masque des disparités entre les départements avec une hausse sensible du nombre d'accidents enregistrés en Martinique et du nombre de tués en Guadeloupe (+ 14 tués) et à Mayotte (+ 9 tués) et une baisse des tués à La Réunion (- 9 tués).

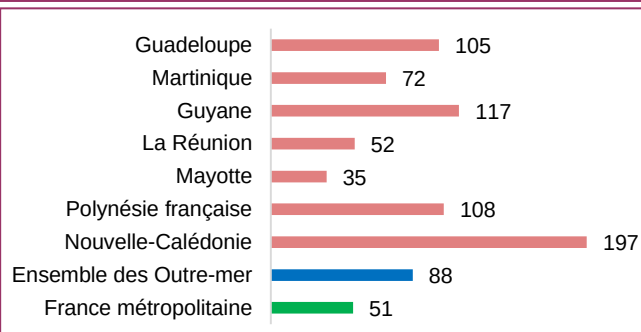
Accidentalité dans les COM et NC

En 2019, le bilan des 5 COM et de la Nouvelle-Calédonie, qui représentent 1 % de la population française, est le suivant :

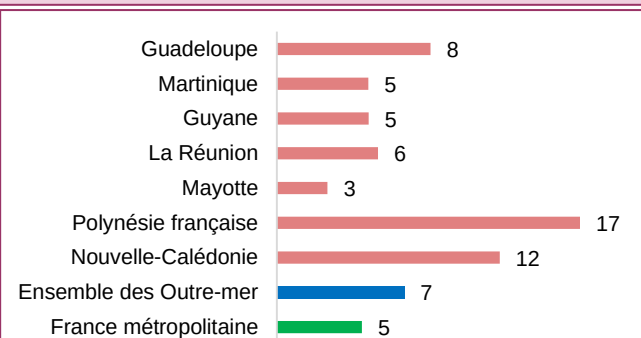
- 551 accidents corporels (dont 363 en Nouvelle-Calédonie et 125 en Polynésie française) ;
- 92 personnes tuées (dont 52 en Nouvelle-Calédonie et 29 en Polynésie française) ;
- 722 personnes blessées (dont 504 en Nouvelle-Calédonie et 146 en Polynésie française).

Entre 2018 et 2019, le nombre d'accident a baissé de - 3 %, la mortalité de - 4 %.

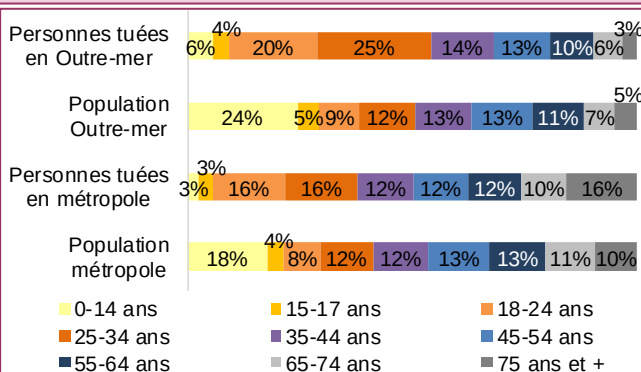
Mortalité annuelle par million d'habitants en Outre-mer (moyenne 2017-2019)



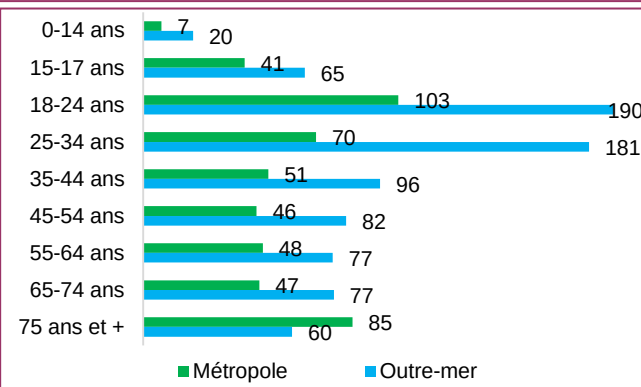
Gravité des accidents en Outre-mer (nombre de personnes tuées pour 100 blessés - moyenne 2017-2019)



Répartition de la population (2019) et des personnes tuées (moyenne 2017-2019) selon l'âge en Outre-mer



Mortalité annuelle par million d'habitants en Outre-mer selon l'âge (moyenne 2017-2019)



Risque et gravité

Le nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants sur 2017-2019 est globalement plus élevé en Outre-mer (88) qu'en métropole (51). Ce taux est de 52 à La Réunion et de 72 en Martinique. Il est de 105 en Guadeloupe, 108 en Polynésie française et 117 en Guyane, soit à un niveau supérieur au taux le plus élevé des pays de l'Union européenne (103 en Roumanie en 2018¹) mais comparable aux Etats-Unis (124 en 2018). La Nouvelle-Calédonie présente un taux (197) supérieur à celui observé en Nouvelle-Zélande (78 en 2018) ou sur le continent australien (56 en 2018). Pour Mayotte, il est aujourd'hui de 35, mais l'enregistrement des statistiques d'accidents n'y est pas encore systématique. Les taux observés à Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin et à Wallis-et-Futuna ne sont pas significatifs.

Avec 7 personnes tuées pour 100 blessés, la gravité en Outre-mer en 2019 est plus élevée que celle de la métropole (5 tués pour 100 blessés). On observe toutefois une gravité particulièrement plus élevée en Polynésie française (17 tués pour 100 blessés) et en Nouvelle-Calédonie (12 tués pour 100 blessés).

Une population jeune

38 % de la population des Outre-mer est âgé de moins de 25 ans contre 29 % en métropole. La moitié de la population des Outre-mer est âgée de moins de 35 ans, alors qu'en métropole, l'âge médian est proche de 40 ans.

Le calcul de la mortalité par million d'habitants pour chaque classe d'âge montre, comme en métropole, une surreprésentation des jeunes de 18 à 24 ans.

Le taux de mortalité par million d'habitants de la classe d'âge des moins de 18 ans (28) est 2 fois plus élevé que celui de métropole (13). Il atteint 57 en Polynésie française et 34 en Guyane.

Le taux de mortalité par million d'habitants des 25-34 ans (181) est 2,6 fois supérieur à celui observé en métropole (70). Ce taux est particulièrement fort en Nouvelle-Calédonie (424) et, dans une moindre mesure, en Guyane (230) et en Martinique (199).

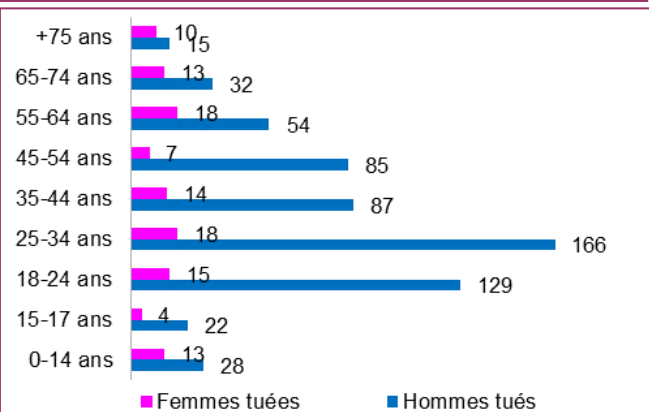
Le taux de mortalité des 25 à 34 ans en Outre-mer est 2,1 fois supérieur à celui de l'ensemble de la population, alors que le rapport n'est que de 1,4 en métropole.

Pour les 35-44 ans, ce taux de mortalité en Outre-mer est également 1,9 fois supérieur à celui de métropole.

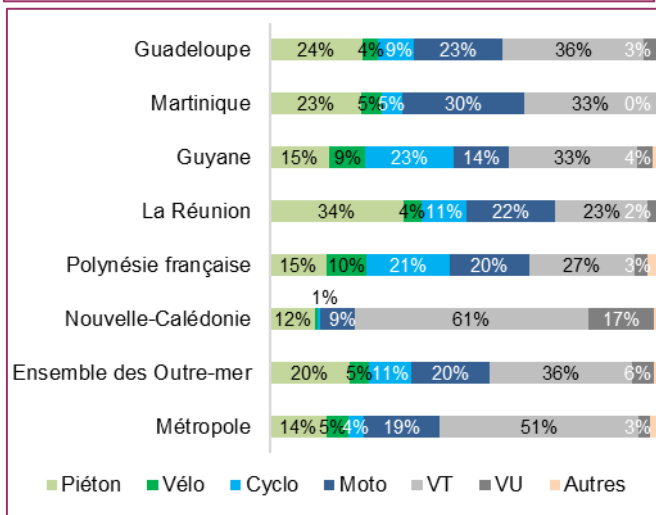
La différence entre les taux observés dans les Outre-mer et en métropole diminue ensuite avec l'âge.

¹ Source : OMS, Global status report on road safety, 2018

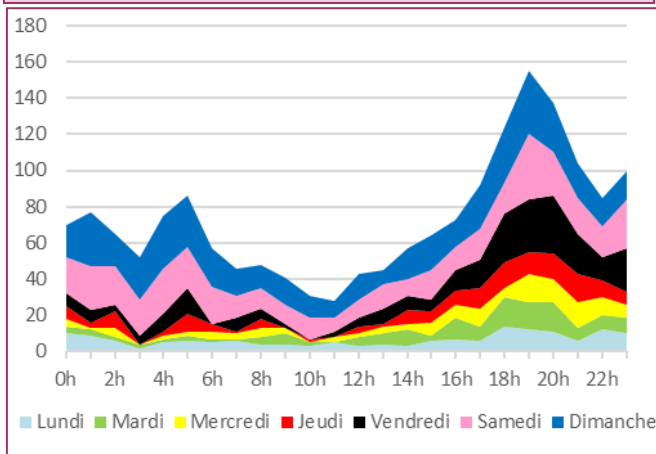
Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon l'âge et le sexe entre 2017 et 2019



Répartition des personnes tuées en Outre-mer selon le mode de déplacement entre 2017 et 2019



Répartition des accidents en Outre-mer impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé selon le jour et l'heure entre 2017 et 2019



Hommes et femmes

Avec 85 % des personnes tuées, les hommes sont particulièrement représentés parmi les victimes en Outre-mer. En métropole entre 2017 et 2019, les hommes représentent 78 % des tués. C'est en Martinique (91 %) et en Guadeloupe (87 %) que l'on observe les plus fortes proportions de personnes tuées de sexe masculin.

Les usagers vulnérables

En Outre-mer, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent 56 % de la mortalité routière sur la période 2017-2019. Cette proportion est plus forte qu'en métropole où elle est de 43 % sur la même période.

Entre 2017 et 2019, on observe notamment :

- une proportion de piétons tués importante à La Réunion (34 %) et à Mayotte (37 %) ;
- une proportion élevée de cyclomotoristes tués en Guyane et en Polynésie française (respectivement 23 % et 21 %) ;
- une proportion importante de motocyclistes tués en Martinique (30 %).

La répartition des personnes tuées en Nouvelle-Calédonie selon le mode de déplacement est plus proche de celle observée en métropole.

Selon le milieu routier

En Outre-mer, les enjeux de sécurité routière se situent principalement en dehors des agglomérations. 36 % des accidents se sont produits hors agglomération (25 % en métropole), mais ils ont causé 66 % des décès (60 % en métropole).

Saisonnalité, jours et heures

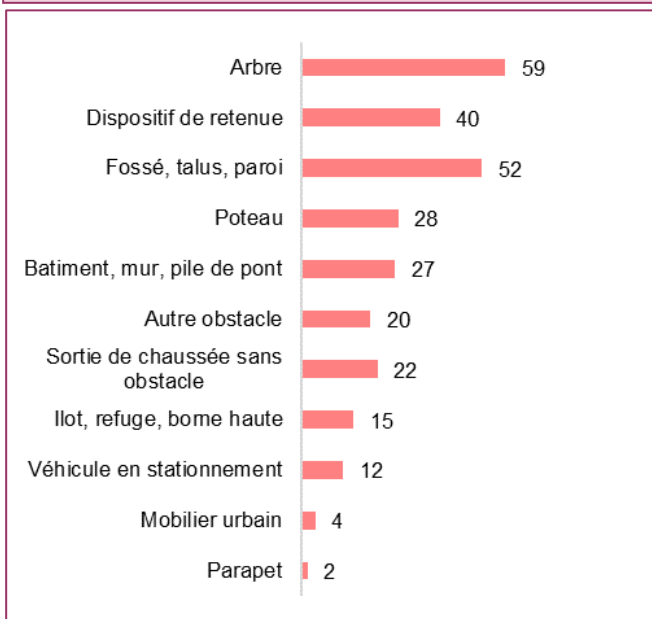
En Outre-mer, les accidents se répartissent de manière relativement uniforme sur les 12 mois de l'année, sauf à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy, où les 4 mois de novembre à février concentrent respectivement 44 % et 41 % des accidents.

Les accidents se répartissent uniformément du lundi au jeudi, et sont plus fréquents du vendredi au dimanche (48 % pour la période 2017-2019, contre 43 % en métropole).

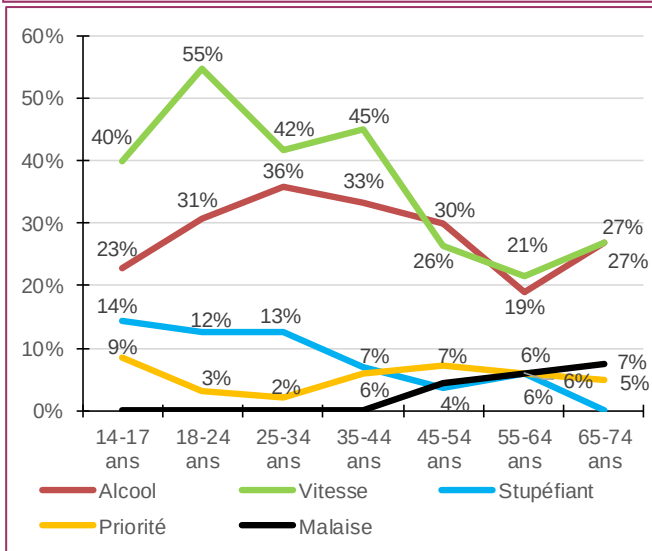
En Outre-mer, 58 % des accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé interviennent entre le vendredi à 18 h et le dimanche à 22 h. Cette proportion est de 48 % en métropole.

Les accidents sont plus fréquents la nuit en Outre-mer qu'en métropole (40 % des accidents se produisent de nuit en Outre-mer contre 33 % en métropole). Ces accidents représentent 56 % des personnes tuées (contre 42 % des décès la nuit en métropole).

Nombre de personnes tuées après un choc contre obstacle fixe en Outre-mer entre 2017 et 2019



Causes d'accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables (APAM) dans Outre-mer (sept. 2014 à déc. 2019)



Les tranches d'âges 0-13 ans et 75 ans et plus n'ont pas été prises en compte car trop petites (respectivement 5 et 13 auteurs présumés d'accidents mortels).

Permis de conduire :

26 % des personnes tuées entre 2017 et 2019 l'ont été alors qu'un des conducteurs impliqués circulait sans permis valide. Ce taux n'est que de 6 % en métropole.

C'est en Martinique (41 %) et en Polynésie française (33 %) que l'on observe la plus grande proportion de tués dans les accidents avec un conducteur sans permis valide.

Les collisions

Un accident sur 5 implique un véhicule seul sans piéton.

Les accidents avec un choc contre un arbre, un fossé, ou un poteau représentent 7 % du total des accidents en Outre-mer entre 2017 et 2019, mais ont occasionné **19 % de l'ensemble des décès**. Les chocs contre dispositifs de retenue (glissières métalliques, en béton ou autres types de glissières) ont été recensés dans 4 % des accidents et pour 5 % de la mortalité. Bien que constituant eux-mêmes des obstacles, les dispositifs de retenue protègent les usagers d'un choc sur des obstacles plus dangereux. Comme en métropole, le principe de « route qui pardonne » reste un enjeu important dans les accidents en Outre-mer.

Vitesse, alcool et stupéfiants

Dans 41 % des cas d'accidents mortels, la **vitesse excessive ou inadaptée** figure parmi les causes d'accidents mortels ; c'est plus qu'en métropole (30 %) ; La moitié des Auteurs Présumés d'Accidents Mortels – APAM – âgés de 18 à 44 ans fait l'objet d'une vitesse excessive ou inadaptée.

La cause alcool est également beaucoup plus présente, et concerne quel que soit l'âge environ 30 % des APAM (36 % chez les 25-34 ans).

Au cours de la période 2015-2019, **67 % des décès interviennent alors qu'un conducteur ou un piéton impliqué dans l'accident était sous l'empire d'un état alcoolisé ou sous influence des stupéfiants** (calcul d'après les BAAC avec alcoolémie connue et inconnue). Ce taux est de 61 % dans les DOM, 77 % dans les COM-NC, et de 44 % en métropole.

Les plus fortes proportions de personnes tuées dans les accidents impliquant un conducteur ou un piéton alcoolisé ou sous l'empire de produits stupéfiants s'observent en Nouvelle-Calédonie (58%), en Polynésie française (57 %) et en Guadeloupe (54 %).

Ceinture et casque

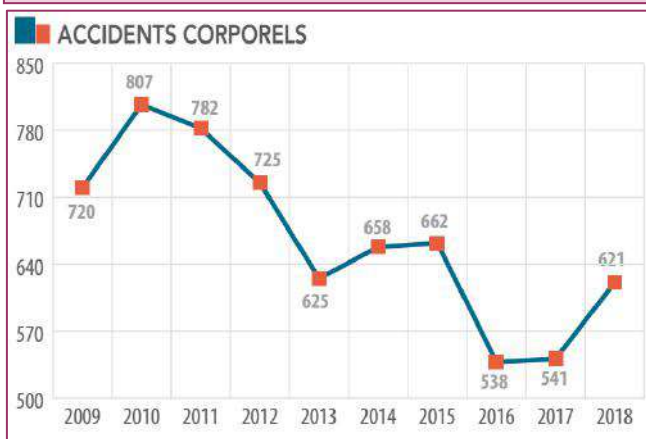
Sur 2017-2019, 62 % des personnes tuées en véhicule carrossé (VT, VU, PL et autocars) en Outre-mer ne portaient pas de ceinture, contre 19 % en métropole. Ce taux atteint 78 % en Nouvelle-Calédonie et 86 % en Martinique.

En Outre-mer, 18 % des usagers de 2RM tués ne portaient pas de casque, contre seulement 2 % en métropole. Cette proportion est de 57 % à Saint-Martin et 30 % en Polynésie française.

Étude Outre-mer : les bilans de sécurité routière à La Réunion

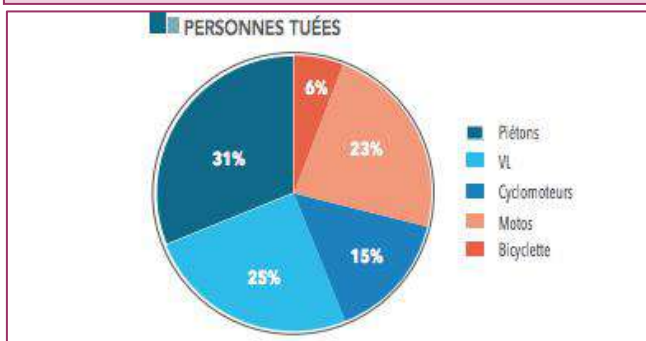
Equipe	Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) de La Réunion
Achèvement	Annuel
Méthodologie	Réalisation d'un bilan local de manière annuelle à partir des données de l'accidentalité
Mots clés	Bilan local, La Réunion, Outre-mer, sécurité routière

Évolution du nombre d'accidents à La Réunion entre 2009 et 2018



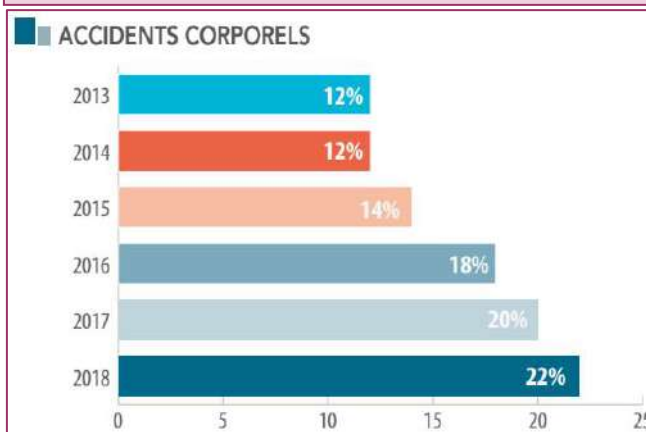
Source : Bilan 2018 de la sécurité routière à La Réunion

Répartition des personnes tuées à La Réunion en 2018 selon leur mode de déplacement



Source : Bilan 2018 de la sécurité routière à La Réunion

Évolution de la présence d'alcool dans les accidents corporels dont l'alcoolémie des conducteurs est connue



Source : Bilan 2018 de la sécurité routière à La Réunion

Comme chaque année, l'observatoire départemental de La Réunion produit un bilan de l'accidentalité routière sur son territoire. Depuis 2009, le nombre d'accidents ainsi que le nombre de blessés baisse globalement, même si l'on observe à partir de 2018 une remontée de l'accidentalité. Les enjeux principaux de sécurité routière se placent souvent différemment entre les Outre-mer et la Métropole, et cela se vérifie également dans le cas de La Réunion.

Les catégories d'usagers

A La Réunion 75% des tués sont des usagers vulnérables contre 42% en Métropole. La catégorie des piétons demeure la plus concernée par les accidents mortels avec 31% des tués, contre 14% en Métropole, malgré une baisse constante depuis 2014. Cette surreprésentativité des piétons se retrouve moins dans les autres départements d'Outre-Mer, à l'exception de Mayotte. Les cyclomotoristes représentent une part dans la mortalité presque 4 fois supérieure au taux national : 15% contre 4% en Métropole. La part globale des 2RM (cyclomoteurs et motocyclistes) dans la mortalité atteint 38% contre 23% en métropole. Ces deux catégories constituent donc une grande partie des enjeux à La Réunion. *A contrario*, les usagers de VL, plus nombreux dans la circulation routière et mieux protégés, représentent 76% des impliqués mais seulement 25% des personnes tuées.

La classe d'âge des 25-44 ans est la plus représentée dans la mortalité routière, pesant pour 36% de la mortalité totale. Leur représentativité dans la population n'est que de 25%. Cependant, c'est la classe des 18-24 ans qui a le plus gros sur-risque. Leur part dans la mortalité (27%) est 4,5 fois plus importante que leur part dans la population (6%).

La surreprésentation des hommes dans l'accidentalité est encore plus importante à La Réunion qu'en métropole. 89% des personnes tuées sont des hommes, contre 77% en métropole en 2019.

Facteurs comportementaux

La conduite sous l'emprise d'alcool est en hausse depuis 2013. Parmi les accidents corporels dont l'alcoolémie des conducteurs est connue, 22 % d'entre eux ont un conducteur dont l'alcoolémie est supérieure à la réglementation en vigueur. Ce pourcentage monte à 42% dans les accidents mortels.

Le suivi des mesures du PDASR

Le bilan annuel de La Réunion permet également de suivre la mise en place des 139 mesures enregistrées au Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR). 43 actions ont bénéficié d'un soutien financier pour un montant total de 193 938 €, grâce au concours cumulés de la Région Réunion, du Conseil départemental et de l'État, et ciblent notamment les enjeux propres au territoire réunionnais.

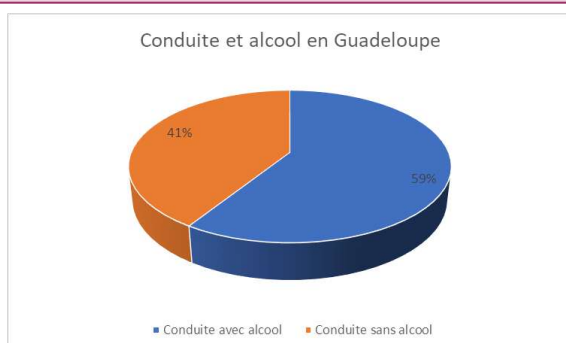
Déterminants de la prise de risque en Guadeloupe

Equipe	Sandrine Peyramaure Fleming (RH Perspectiv Consultants) Jean-Pascal Assailly (Université Gustave Eiffel)
Achèvement	Aout 2019
Méthodologie	Enquête par questionnaires sur 100 conducteurs participant aux stages de sensibilisation à la sécurité rou- tière
Périmètre	Guadeloupe
Mots clés	Guadeloupe, infraction, prise de risque, alcool, cannabis, téléphone



Source : bilan 2018 Sécurité routière DEAL Guadeloupe

Taux de conducteurs infractionnistes à l'alcool



Source : Etude sociologique pour la Préfecture de Guadeloupe, Les déterminants de la prise de risques des conducteurs infractionnistes guadeloupéens, Perspectiv, Univ. Gustave Eiffel 2019

Profils de la population infractionniste :

Les jeunes de 18 à 34 ans sont surreprésentés.

Les conducteurs célibataires, en majorité des hommes, sont également plus représentés.

Le pourcentage de femmes semble être un peu plus important qu'en métropole lors des stages de récupération de points.

La surreprésentation des chefs d'entreprises, gérants et dirigeants est classique dans la population de conducteurs infractionnistes (surcharge de travail, dettes de sommeil, somnolence, stress et utilisation du téléphone au volant).

Une dette de 4 heures de sommeil équivaut à un taux d'alcoolémie de 0,4g/L dans le sang en terme de conséquences sur le temps de réaction, le champ visuel et la maîtrise de soi.

L'analyse des caractéristiques des accidents d'après le fichier BAAC et la lecture des Procès-verbaux d'accidents (« Sécurité des usagers de la route-phase 2 », Cerema 2018) avait relevé des enjeux particuliers concernant les accidents **le week-end**, les accidents avec **conducteurs infractionnistes**, les deux-roues motorisés et les piétons hors agglomération.

La Préfecture de la Guadeloupe a souhaité alors demander à l'Ifsttar (Université Gustave Eiffel désormais) cette étude psychosociologique des comportements des conducteurs guadeloupéens : l'objectif est d'identifier les déterminants de la prise de risque, au travers des motivations de leurs comportements dangereux ou transgressifs, afin d'adopter une stratégie de communication par public cible.

Les comportements dangereux

Les déterminants de la prise de risque évalués dans cette étude sont : la recherche de sensations, l'estime de soi, l'optimisme comparatif, le gain de temps, les dettes de sommeil, la gestion du temps, le rapport à l'alcool, le rapport au cannabis, l'usage du téléphone portable.

Les conducteurs infractionnistes interrogés sous-estiment les effets de l'alcool sur leur conduite. Ils sont majoritairement dans l'excès de confiance sur leurs capacités, du fait du biais d'optimisme et de leur méconnaissance du dosage de l'alcool. Ainsi, 59% sont susceptibles de prendre le volant, malgré la conscience d'avoir dépassé le taux légal d'alcoolémie dans le sang et 40 % font confiance dans les capacités du véhicule quand ils sont alcoolisés.

28 % des conducteurs infractionnistes consomment du cannabis en méconnaissant son temps d'élimination dans le corps. Ils ont tendance à dédramatiser leurs comportements sans prendre en compte le caractère illicite du cannabis.

Convaincus qu'il protège, 87 % des conducteurs interrogés disent respecter le code de la route, **42 % brisent ces velléités pour la poursuite d'intérêts personnels au détriment de l'intérêt collectif. 55 % des conducteurs font usage de la vitesse pour rechercher des sensations plutôt que pour gagner du temps.** La majorité veut se distraire par rapport à des problématiques sociales et s'affranchir des règles pour des raisons personnelles.

On note des conducteurs fatigués qui se sont habitués à conduire avec des dettes de sommeil, en méconnaissant les conséquences sur la route. 44 % des automobilistes infractionnistes peuvent insulter d'autres conducteurs, traduisant une difficulté à gérer ses émotions due au stress ou au manque de sommeil.

62 % des conducteurs non infractionnistes déclarent utiliser leur téléphone à divers desseins (envoi de sms...). La **co-activité de la conduite avec l'usage du téléphone portable** est ainsi banalisée.



Analyses thématiques



Les piétons	62
Les cyclistes	64
Les engins de déplacement personnel motorisés	66
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes	67
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes	68
Les usagers de véhicules de tourisme	71
Les accidents impliquant un véhicule utilitaire	74
Les accidents impliquant un poids lourd	76
Les accidents impliquant un autocar	78
Les accidents impliquant un autobus	79
Les accidents impliquant un train	80
Les accidents impliquant un tramway	81
Les accidents selon les caractéristiques des véhicules	82
Les accidents impliquant un véhicule étranger	84
Les enfants (0-13 ans) et les adolescents (14-17 ans)	86
Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)	88
Les jeunes adultes (18-24 ans)	90
Les seniors (65 ans et plus)	92
Les accidents liés au travail	94
Périodes de forte accidentalité	96
Eclairages spécifiques	98

Les piétons

Quatre piétons tués sur 10 ont 75 ans ou plus. Les piétons tués seniors le sont neuf fois sur 10 en agglomération.

La moitié des piétons tués de 18 à 44 ans le sont de nuit hors agglomération.

Les **engins de déplacement personnel non motorisés** (EDPnM) regroupent les trottinettes non électriques, les rollers, les skateboards... Au sens du code de la route, leurs usagers **sont considérés comme des piétons** et donc intégrés comme tels dans l'ensemble du bilan, et cette fiche en particulier.

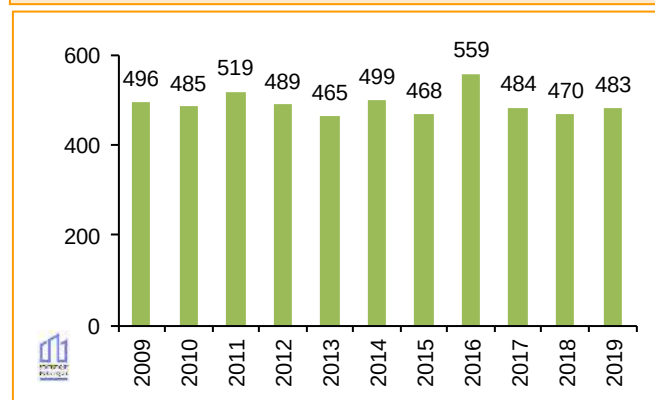
Parmi les 10 037 accidents de piétons de 2019, 138 impliquent un EDPnM. Ils ont provoqué la mort d'un usager d'EDPnM, la blessure de 112 usagers d'EDPnM, 20 piétons (hors EDPnM) et 13 autres usagers. 77% de ces accidents impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire.

Accidents	Tués piétons	Blessés piétons	T/100B*
10 037	483	10 001	5
Evolution annuelle moyenne du nombre de piétons tués entre...**			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
+ 2,8 %	stable	- 5,4 %	

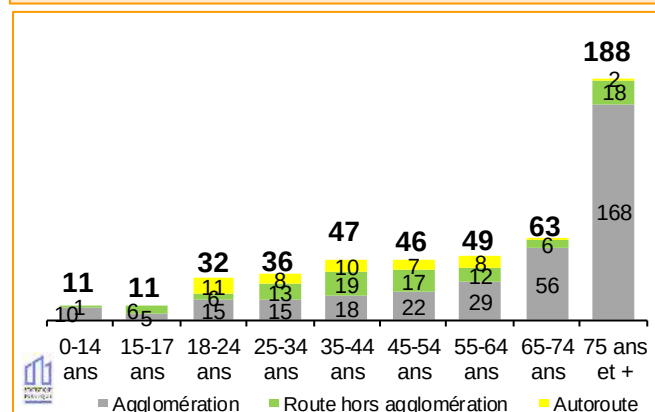
* Nombre de piétons tués pour 100 blessés.

** Lecture : entre 2000 et 2010, le nombre de piétons tués a diminué en moyenne de - 5,4 % par an.

Evolution du nombre de piétons tués



Répartition des piétons tués de chaque classe d'âge selon le milieu



En 2019, 10 037 accidents corporels ont impliqué un piéton, soit **18 % de l'ensemble des accidents**.

Ces accidents ont provoqué la mort de 495 personnes, dont 483 piétons, soit 15 % de la mortalité routière.

Le nombre de piétons tués a baissé depuis 2000 : très nettement de 2000 à 2010 (- 5,4 % par an en moyenne). Depuis 10 ans, le nombre de piétons tués est autour de 490 chaque année avec des variations de plus ou moins 5 % (excepté en 2016). Par rapport aux autres victimes de la route, le nombre de piétons tués a moins baissé, et leur part dans la mortalité a augmenté : elle est passée de 11 % en 2000 à 15 % en 2019.

Selon l'âge et le sexe

Ramenés à leur part dans la population, **les seniors sont surreprésentés dans la mortalité piétonne** : 52 % des piétons tués ont 65 ans ou plus, pour une part dans la population de 20 %. Plus particulièrement, **les 75 ans et plus représentent 39 % de la mortalité piétonne, pour une part dans la population de 10 %**.

En 2019, 60 % des piétons tués sont des hommes contre 80 % pour les autres usagers tués.

Il y autant de femmes que d'hommes parmi les piétons tués de 65 ans ou plus alors que pour les moins de 65 ans, les hommes sont majoritaires (70 % des tués). Pour les autres usagers tués, les hommes sont tués en majorité avec 72 % pour les plus de 65 ans et 83 % pour les moins de 65 ans.

La moitié des usagers d'EDPnM blessés a moins de 18 ans, 8 sur 10 est un garçon alors que tous les blessés entre 18 et 24 ans sont de jeunes hommes. Au-delà de 25 ans, les parts hommes-femmes sont de 60 %-40 %.

Selon le milieu routier

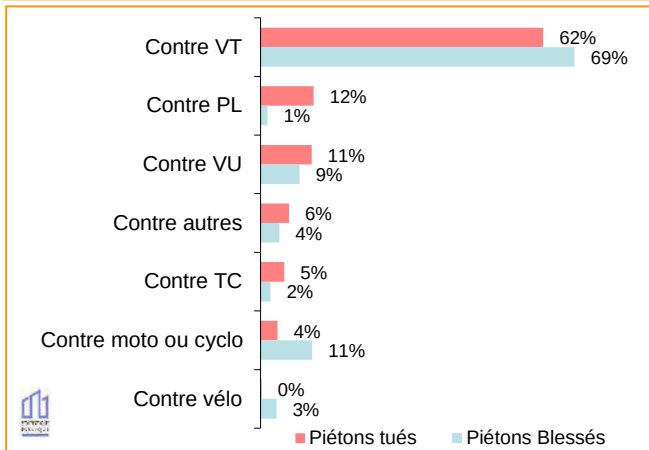
En 2019, **70 % des piétons tués et 96 % des piétons blessés se concentrent en agglomération** (contre respectivement 25 % et 55 % pour les usagers de véhicules).

Concernant le milieu, l'âge, plus que le sexe, est un **facteur discriminant** :

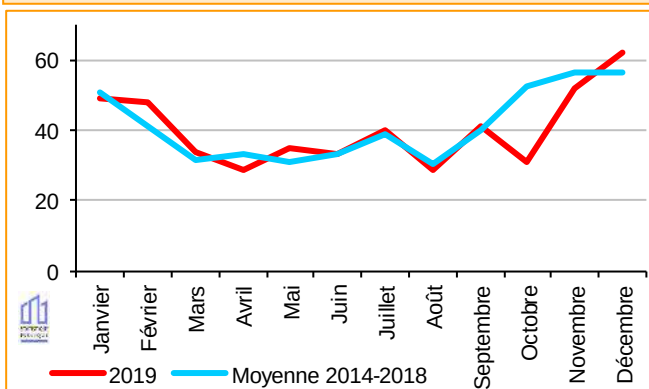
- **de 35 à 64 ans** (142 tués), deux tiers sont des hommes, la part des piétons tués en agglomération augmente en fonction de l'âge, elle est de 38 % pour les 35 à 44 ans, 48 % pour les 45 à 54 ans puis 59 % pour les 55 à 64 ans;
- **pour les 65 ans et plus** (251 tués), il s'agit d'hommes et femmes à parts égales, et les accidents mortels ont lieu à **89 % en agglomération** ;
- pour les 22 enfants et adolescents piétons tués (moins de 18 ans), 15 le sont en agglomération, dont 9 garçons.

Plus particulièrement pour les usagers d'EDPnM, seuls 7 blessés l'ont été hors agglomération, ainsi que l'usager décédé.

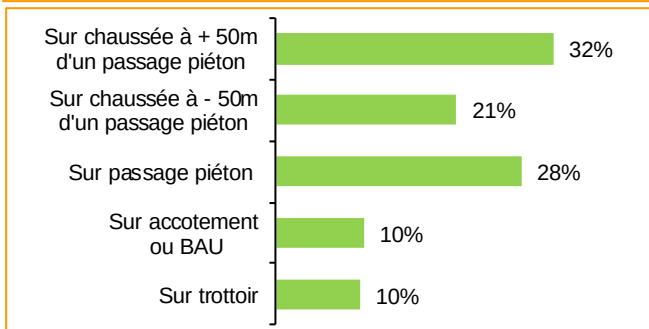
Répartition des piétons tués et blessés selon le véhicule impliqué



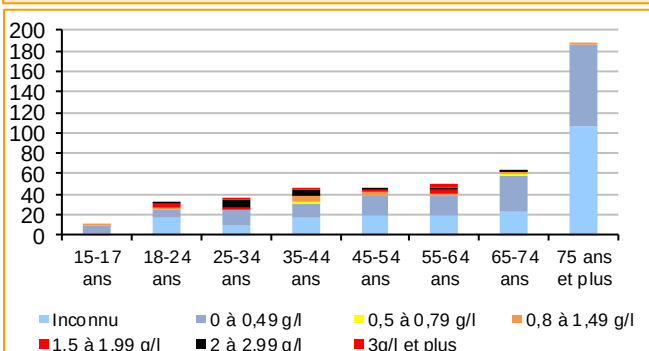
Nombre de piétons tués par mois



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



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



Selon les véhicules impliqués

En 2019, **56 % des piétons tués le sont dans un accident contre un véhicule de tourisme**, 27 % le sont dans un accident avec un véhicule utilitaire ou un véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun).

Les piétons blessés le sont majoritairement dans des accidents avec des véhicules de tourisme (67 %).

Selon le mois, le jour et la nuit

La mortalité piétonne est **la plus forte entre novembre et février** : ces quatre mois concentrent 44 % des piétons tués (et 40 % des blessés piétons). Ceci s'explique notamment par la durée plus longue de la période nocturne, qui inclut les heures de pointe du matin et du soir. En effet, une étude récente¹ a montré qu'en milieu urbain, le nombre d'accidents piétons rapporté aux déplacements piétons par heure est **plus élevé lors de la période nocturne**. **Les conditions de visibilité et de perception des piétons par les autres usagers de nuit en milieu urbain posent donc des problèmes de sécurité.**

Néanmoins, en agglomération, 67 % des piétons sont décédés de jour. Ailleurs, l'enjeu est essentiellement de nuit : 78 % des piétons tués sur les routes hors agglomération le sont de nuit ; sur autoroute, sur un total de 47 piétons tués, 38 l'ont été de nuit.

Deux groupes cibles sont identifiés :

- **les piétons de 75 ans et plus en ville de jour** : parmi les 188 piétons tués de 75 ans et plus, les trois quarts le sont de jour en ville ;
- **les piétons de 18 à 44 ans de nuit sur route hors agglomération et sur autoroute** : parmi les 115 piétons de 18 à 44 ans tués, la moitié l'est de nuit sur route hors agglomération ou sur autoroute.

Selon la localisation du piéton

En 2019, sur les 436 cas pour lesquels l'information est connue, les piétons sont principalement tués **sur la chaussée en dehors d'un passage piéton**. L'exception concerne les 75 ans et plus dont les tués piétons le sont une fois sur deux sur passage piéton.

Parmi les 159 piétons tués âgés de 75 ans et plus pour lesquels l'information est connue, **47 % le sont sur un passage piéton et 22 % à moins de 50 mètres d'un passage piéton**. En proportion, ils sont plus souvent tués sur passage piéton ou à proximité que les moins de 75 ans : le double.

Selon l'alcool

En 2019, l'alcoolémie est connue pour seulement 260 des 483 piétons tués (54 %) et supérieure à 0,5 g/l pour 60 d'entre eux (dont 53 ont entre 18 et 64 ans). **Le taux mesuré est supérieur à 2 g/l pour 24 de ces 60 piétons.**

¹ Borrod R. Les piétons la nuit en milieu urbain Analyse de l'accidentalité Données BAAC 2010-2014, Cerema, Décembre 2018.

Les cyclistes

Les deux tiers des cyclistes tués en 2019 ont 55 ans ou plus. 60 % des cyclistes tués ou blessés le sont sur un trajet de loisir.

Le Vélo à Assistance Electrique (VAE) est un vélo équipé d'un moteur électrique. Le moteur s'arrête lorsque le vélo atteint la vitesse de 25 km/h ou dès que le cycliste cesse de pédaler ou actionne un frein. Il répond à une définition du code de la route (Art. R.311-1).

En 2019, parmi les 4 882 accidents de cyclistes, 248 impliquent un VAE. 15 usagers VAE ont été tués et 223 ont été blessés. 65 % de ces accidents impliquent un véhicule de tourisme ou un véhicule utilitaire et 20 % un VAE seul.

Accidents	Tués cyclistes	Blessés cyclistes	T/100 Blessés*
4 882	187	4 506	4

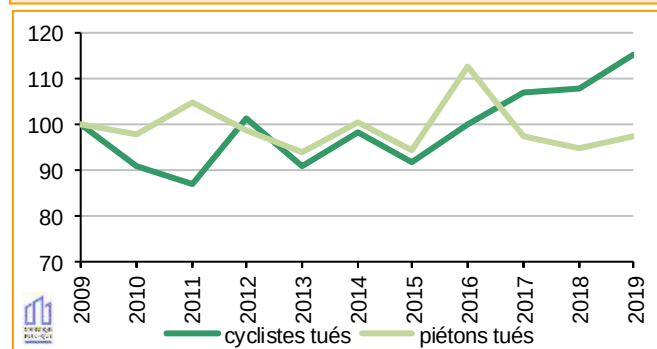
Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclistes tués entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
+ 6,9 %	+ 2,7 %	- 6,0 %

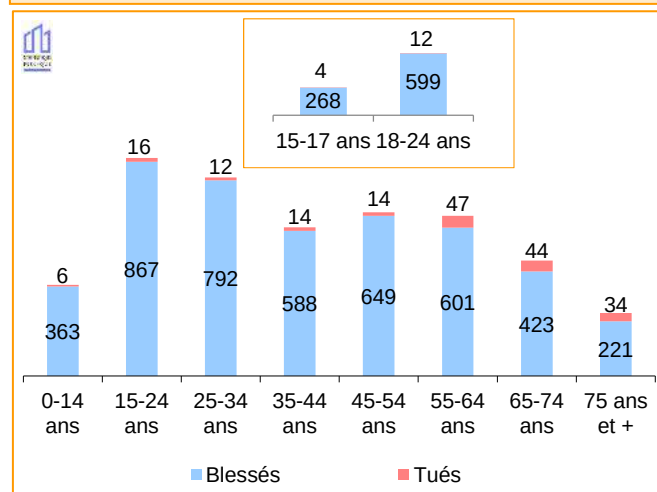
* Nombre de cyclistes tués pour 100 blessés.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de cyclistes tués a augmenté en moyenne de + 2,7 % par an.

Evolution des nombres de cyclistes et de piétons tués en base 100 en 2009



Nombre de cyclistes tués ou blessés par classe d'âge



En 2019, 187 cyclistes ont été tués dans un accident de la route. Ce chiffre est en augmentation par rapport à 2018 (+ 12 tués). Il s'agit aussi du chiffre le plus élevé depuis 15 ans. En 2019, les cyclistes représentent 6 % de la mortalité routière.

Entre 2000 et 2010, le nombre de cyclistes tués a diminué de - 6 % par an en moyenne pour un usage en hausse¹ (augmentation dans les villes, stabilisation hors agglomération et en périphérie).

Depuis 2010, le nombre de cyclistes tués sur la route augmente avec une évolution moyenne annuelle de + 2,7 %, alors que dans le même temps le nombre d'autres usagers de véhicules tués a baissé en moyenne annuelle de - 2,9 % et que le nombre de piétons tués est resté stable.

Tous les accidents avec cycliste blessé ne sont pas connus des forces de l'ordre qui alimentent le fichier BAAC ; elles ne sont pas toujours appelées avant un transfert à l'hôpital, notamment si aucun usager motorisé n'est impliqué. En 2019, le nombre de cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés est probablement surévalué.

Estimation du risque cycliste

Lors de la dernière enquête nationale sur les déplacements, menée en 2007-2008, le vélo représentait 2,7 % du nombre de déplacements pour une part de la mortalité routière de 3,4 %.

Le risque pour un cycliste d'être tué par heure passée dans la circulation est 3 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins que pour un usager deux-roues motorisé². Le risque d'être gravement blessé (M.AIS 3+³) est 16 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 8 fois plus faible que pour un usager de deux-roues motorisé. Les blessures les plus graves touchent la tête.

Selon l'âge

Le **risque** cycliste (en nombre de décès ramené à la population) concerne majoritairement les **personnes les plus âgées**. Sur la période 2015-2019, le nombre de cyclistes tués par million d'habitants et par an augmente régulièrement avec l'âge de 1,2 pour les moins de 44 ans à 3,4 pour la tranche 45-64 ans et jusqu'à 5,4 pour les 65 ans et plus.

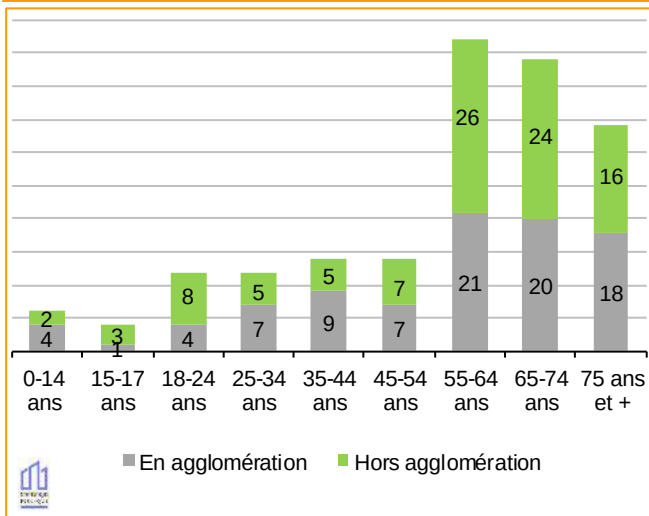
En 2019, deux tiers des cyclistes tués ont plus de 55 ans (46 % de la population) contre deux cinquièmes tous usagers confondus. 88 % des cyclistes tués sont des hommes, contre 77 % tous usagers confondus.

¹ Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain, collection Données, n° 01, Certu, avril 2013.

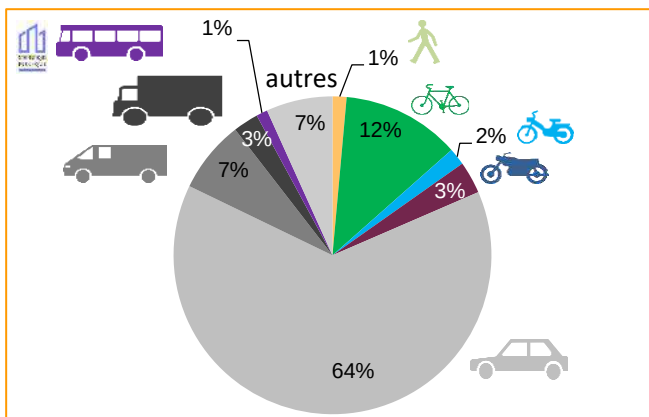
² AMOROS, Emmanuelle et al., *Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers*, Ifsttar, août 2012 – p108 (tués) et p66 (M.AIS3+)

³ Echelle de gravité : voir page 194.

Nombre de cyclistes tués de chaque classe d'âge selon le milieu routier

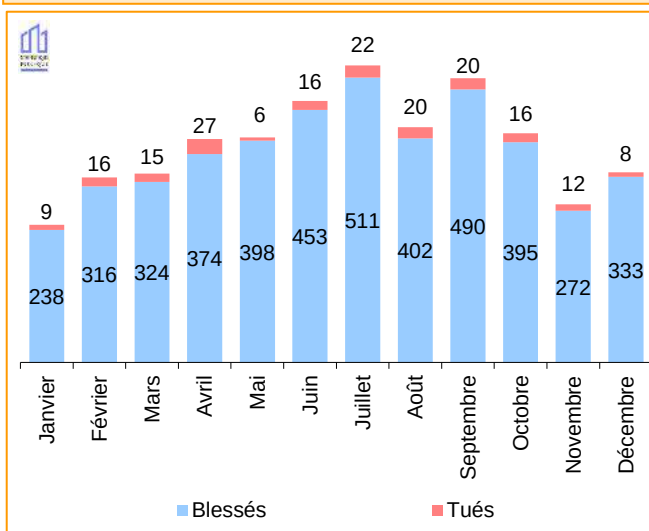


Répartition des cyclistes tués ou blessés selon les tiers antagonistes



Lecture : La part associée à un mode correspond aux accidents entre un vélo et ce mode. La part associée au vélo comprend également les accidents de cyclistes seuls. La catégorie « autres » comprend les autres usagers et les accidents à plus de 2 catégories. Par exemple : 64 % des cyclistes tués ou blessés l'ont été lors d'un accident avec un véhicule de tourisme.

Nombre de cyclistes tués ou blessés selon le mois



Selon le milieu routier

La gravité hors agglomération (14 cyclistes tués pour 100 cyclistes blessés) est six fois plus élevée que celle en agglomération. Les voiries en agglomération concentrent 84 % des accidents impliquant un cycliste mais 49 % de leur mortalité.

65 % des cyclistes tués le sont hors intersection. Cette part est cependant très dépendante du milieu, elle est ainsi de 49 % en agglomération et de 80 % sur les routes hors agglomération.

Selon le type de collision

89 % des personnes tuées ou blessées dans les accidents impliquant un cycliste sont des cyclistes.

Parmi les cyclistes tués ou blessés, deux tiers l'ont été contre un véhicule de tourisme et plus de la moitié résulte d'une collision par le côté.

Selon la temporalité

21 % des cyclistes tués ou blessés le sont de nuit.

La répartition des cyclistes tués ou blessés en fonction des mois de l'année montre un aspect saisonnier de l'accidentalité à rapprocher d'une utilisation saisonnière de certains types de trajets à bicyclette. On dénombre 488 victimes cyclistes en moyenne les mois de juin, juillet et septembre, contre 291 en novembre, décembre et janvier.

Globalement, 60 % des cyclistes tués ou blessés effectuaient un trajet promenade/loisir ; cette proportion est de 45 % en novembre mais atteint 77 % en août.

Les scénarios types

Une étude¹ menée sur les victimes en vélo du registre du Rhône (2009-2011) a permis d'établir 17 typologies d'accidents, dont les deux suivantes :

- sur un trajet utilitaire domicile-travail/étude, le cycliste circule sur un trajet qu'il connaît, éventuellement sur une infrastructure cyclable et à une intersection, et n'est pas vu par l'autre véhicule ;
- en pratique loisir, un scénario courant est celui d'un cycliste occasionnel senior en balade le week-end, souvent sur une voie partagée avec des piétons. Il heurte un obstacle, puis glisse ou dérape sur la route.

Le port du casque permet de diviser par 2 les risques de fractures du crâne en cas de chute sur une portière qui s'ouvre, et par 3 en cas de heurt latéral par un VT à 45 km/h (voir page 116).

En France le port du casque progresse : les observations 2019 dans certaines grandes agglomérations² relèvent que 26 % des cyclistes portaient un casque les jours ouvrés (+9 points par rapport à 2016) et 36 % le week-end (+8 points).

¹ Alice Billot-Grasset, *Typologie des accidents corporels de cyclistes âgés de 10 ans et plus : un outil pour la prévention*, Thèse, mars 2015.

² ONISR, Observatoire des comportements 2019

Les Engins de Déplacement Personnel motorisés

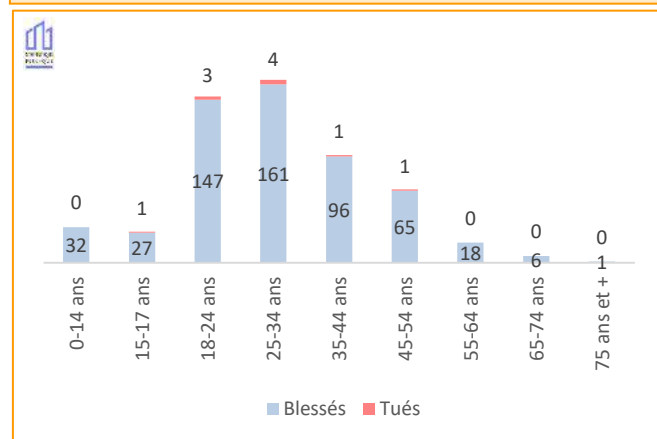
Parmi les 10 usagers d'EDP motorisé tués en 2019, 9 sont des hommes.

7 usagers tués et 57 % des blessés ont entre 18 et 35 ans.

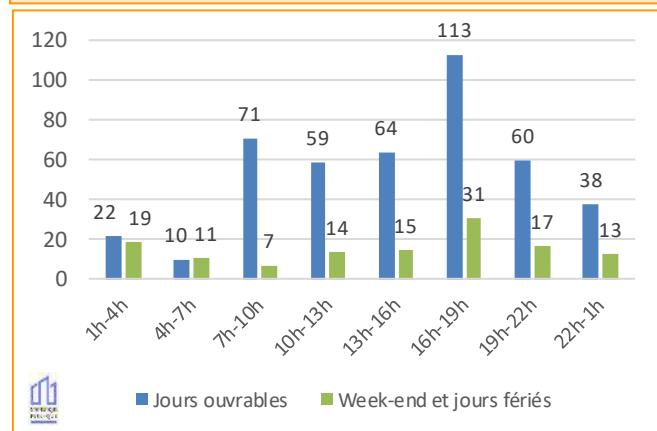
Accidents	Tués usagers d'EDP motorisé	Blessés usagers d'EDP motorisé	T/100 Blessés*
630	10	554	2

* Nombre d'usagers d'EDP motorisé tués pour 100 blessés.

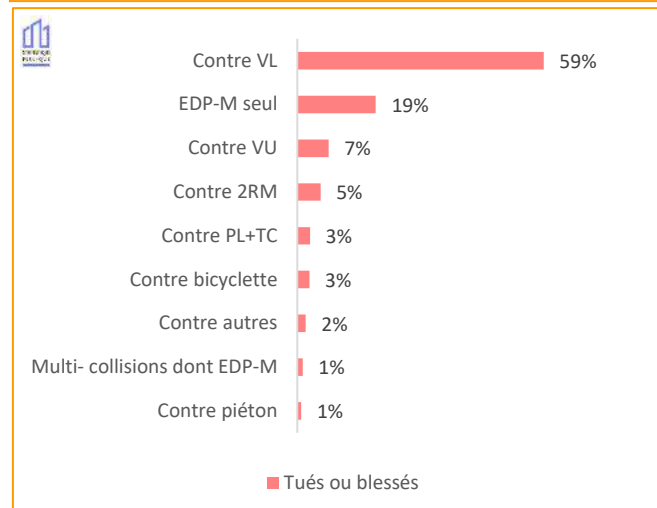
Nombre d'usagers d'EDP motorisés tués et blessés selon l'âge



Nombre d'usagers d'EDP motorisés tués ou blessés selon l'heure et le type de jour



Répartition d'usagers d'EDP motorisés tués ou blessés selon le type de collision



En 2019, 630 accidents corporels ont impliqué un usager d'Engin Personnel de Déplacement motorisé (EDPm). Ces accidents ont provoqué la mort de 10 usagers d'EDPm et fait 554 blessés.

Nous ne disposons pas de données sur les années antérieures du fait du caractère récent de la généralisation des EDPm.

Selon l'âge et le sexe

En 2019, 9 des 10 usagers d'EDP motorisé tués et 70 % des blessés sont des hommes.

La classe d'âge des 18-24 ans représente 3 tués et 27 % des blessés, et celle des 25-34 ans représente 4 tués et 29 % des blessés. A l'inverse, les plus de 55 ans représentent moins de 5 % des blessés et aucun usager tué.

Selon le milieu routier

Avec seulement 1 usager d'EDP motorisé tué, 6 blessés sur route hors agglomération et 1 blessé sur autoroute, **les accidents d'EDP motorisés se concentrent en agglomération**. Les métropoles du Grand Paris et de Lyon regroupent à elles-seules la moitié des usagers d'EDP motorisé tués et 70 % des blessés.

Les usagers d'EDP motorisés sont principalement tués et blessés sur chaussée, avec 7 tués et 85 % des blessés. On dénombre également 2 tués et 3 % des blessés sur trottoirs ainsi que 9 % de blessés sur pistes cyclables.

Selon le jour et la nuit

La temporalité des accidents est singulièrement différente pour les tués et pour les blessés : **la période 20h-7h concentre tous les usagers d'EDP motorisés tués** (dont 6 avec éclairage public allumé) mais seulement 26 % des blessés, dont 75 % ayant entre 18 et 35 ans.

Par ailleurs, 7 usagers tués sur 10 et 82 % des blessés l'ont été dans des conditions atmosphériques normales.

Equipements de sécurité

Parmi les 10 usagers d'EDP motorisés tués, **8 ne portaient pas de casque, comme 71 % des blessés**.

Collisions

3 usagers d'EDP motorisés tués et 59 % des blessés l'ont été contre un véhicule de tourisme. Il y a également 4 usagers tués et 18 % des blessés dans un accident sans autre impliqué.

Dans les accidents impliquant des EDP motorisés on recense également 1 piéton tué, ainsi que 122 blessés non usagers d'EDP motorisé (dont 72 blessés piéton, 25 usagers de 2RM, 18 cyclistes et 6 automobilistes).

Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes

35 % des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l.

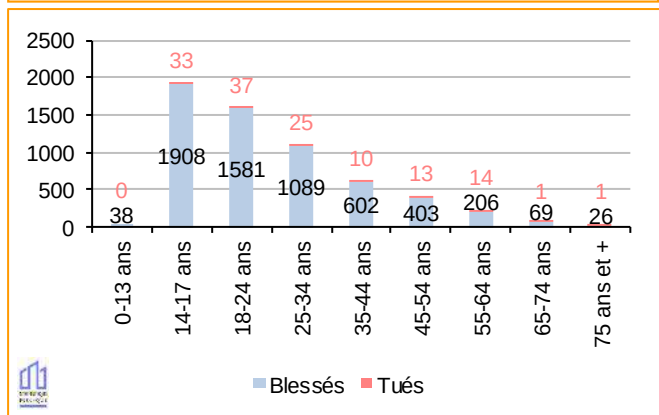
32 % des cyclomotoristes tués ont entre 14 et 17 ans.

Accidents	Tués cyclomotoristes	Blessés cyclomotoristes	T/100 Blessés *
6 047	134	5 927	2
Évolution annuelle moyenne du nombre de cyclomotoristes tués entre... **			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
0,8 %	- 6,6 %	- 6,0 %	

* Nombre de cyclomotoristes tués pour 100 blessés (B)

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

Nombre de cyclomotoristes tués et blessés selon l'âge



En 2019, 134 cyclomotoristes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée inférieure à 50 cm³) ont été tués, soit 4,1 % de la mortalité routière. Ce sont à 93 % des hommes alors que ces derniers représentent 70 % des utilisateurs¹. Sur les 134 cyclomotoristes tués, 126 étaient conducteurs et 8 étaient passagers. Au total, 11 % des accidents corporels impliquent au moins un cyclomoteur.

Entre 2000 et 2010, le nombre de tués cyclomotoristes a baissé de - 6 % par an en moyenne. Entre 2010 et 2019, cette baisse est de - 7 % en moyenne par an. Cette baisse est 3 fois plus forte que pour les autres usagers (- 2,0 % par an en moyenne).

Exposition au risque

Le risque d'être tué ramené aux kilomètres parcourus est estimé 17 fois supérieur pour un conducteur de cyclomoteur que pour un conducteur de voiture².

Selon l'âge

Le nombre de victimes sur cyclomoteur décroît avec l'âge. Les cyclomotoristes de 14 à 17 ans sont les plus touchés : avec 33 tués et 1 908 blessés, ils **représentent 32 % des cyclomotoristes victimes**, pour 31 % des utilisateurs de cyclomoteur¹. Les 18-24 ans représentent 28 % des cyclomotoristes tués (23 % en 2010) ; ceux de 14-17 ans en représentent 25 % (31 % en 2010).

Selon le milieu routier

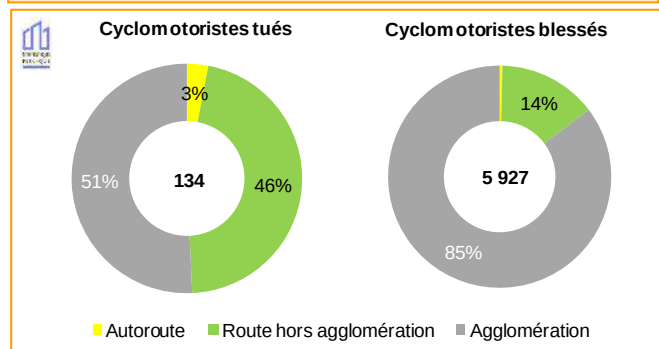
Avec 7,5 décès pour 100 accidents corporels, les accidents de cyclomoteurs sont 6 fois plus souvent mortels hors agglomération qu'en agglomération (1,3). Les voiries en agglomération concentrent la moitié des cyclomotoristes tués. La moitié des accidents de cyclomoteurs en agglomération se produit en intersection contre 32 % hors agglomération.

Alcool

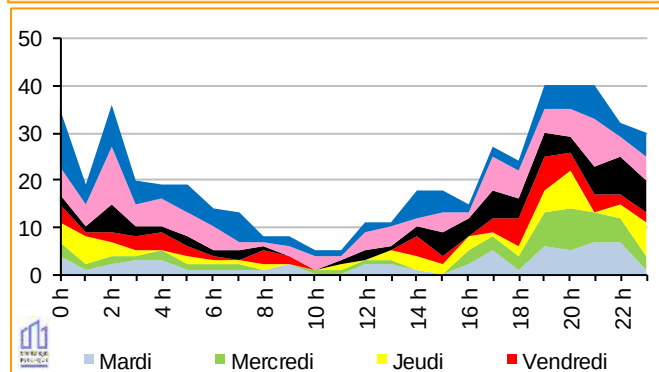
Les cyclomotoristes sont particulièrement concernés par le facteur « alcool » : 35 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans un accident mortel ont un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l, contre 19 % pour les autres conducteurs. Lorsque le conducteur de cyclomoteur est positif à l'alcool dans un accident corporel, le taux est supérieur à 0,8 g/l dans 91 % des cas.

Dans 41 % des cas, les conducteurs cyclomotoristes alcoolisés tués circulent un samedi ou un dimanche, et dans 71 % des cas leur décès est survenu entre 17 h et 4 h. Inversement, très peu de ces décès sont survenus en fin de matinée.

Répartition des personnes tuées et des blessés selon le milieu routier



Nombre de conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident corporel positifs à l'alcool selon l'heure et le jour



¹ Enquête Parc Auto 2019, Volume 2RM, KANTAR, juin 2019.

² Calcul fondé sur les estimations de parcours issues de l'enquête Parc Auto Volume 2RM 2019.

Les deux-roues motorisés : les motocyclistes

73 % des motocyclistes sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués.

39 % des motocyclistes tués le sont sans implication d'un tiers.

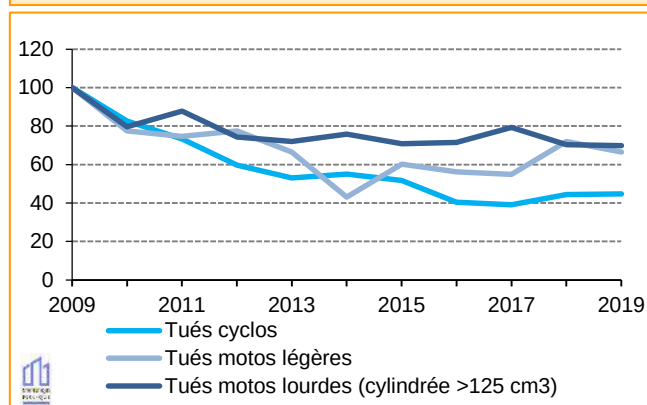
41 % des motocyclistes tués ont entre 18 et 34 ans.

Accidents	Tués motocyclistes	Blessés motocyclistes	T/100 Blessés*
13 213	615	12 952	5
Évolution annuelle moyenne du nombre de motocyclistes tués entre... **			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
- 1,9 %	- 1,5 %	- 2,9 %	

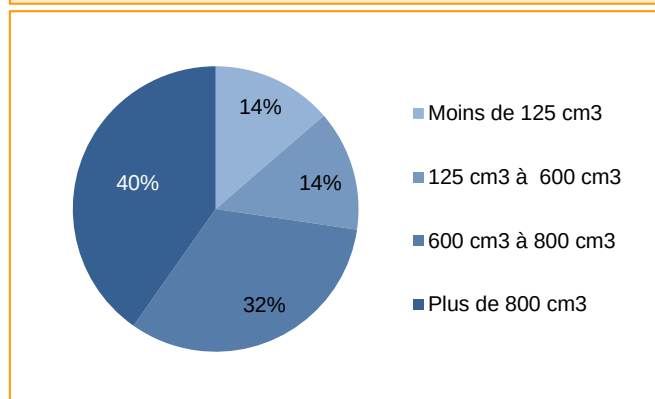
* Nombre de motocyclistes tués pour 100 blessés

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de motocyclistes tués a diminué en moyenne de - 1,5 % par an.

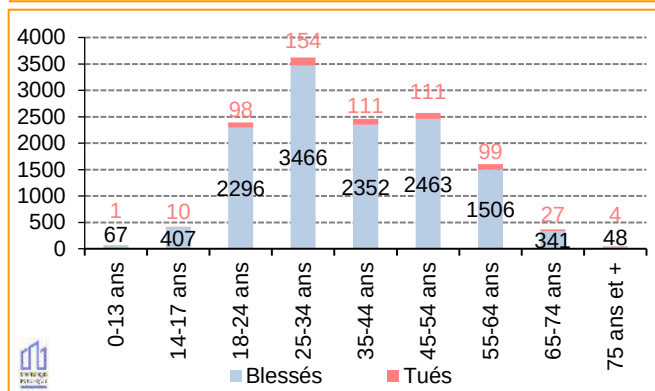
Évolution du nombre d'usagers tués par an selon le type d'engin utilisé (base 100 en 2009).



Personnes tuées en motocyclette selon la cylindrée



Nombre de motocyclistes tués et blessés selon l'âge



Avec 615 personnes tuées en 2019, les motocyclistes (usagers d'un deux-roues motorisé de cylindrée supérieure à 50 cm³) représentent 19 % de la mortalité routière. La mortalité motocycliste a diminué de - 1,9 % (- 12 décès) par rapport à 2018, et reste équivalente à celle observée entre 2015 et 2017. Un accident corporel sur quatre implique au moins une moto.

Entre 2000 et 2010, le nombre de motocyclistes tués a baissé de - 2,9 % par an en moyenne (- 26 % au total). **Entre 2010 et 2019, la baisse est de - 1,5 % par an en moyenne (- 13 % au total) ; elle est moins forte que celle de l'ensemble des usagers (- 19 % au total).**

Estimation du risque¹

En 2019, à distance parcourue équivalente, le risque d'être tué est 22 fois plus important au guidon d'une motocyclette qu'au volant d'une voiture. Ce facteur de sur-risque croît jusqu'à 24 pour un conducteur de moto lourde (>125 cm³).

Les motos constituent 1,6 % du trafic motorisé (soit moins de 10 milliards de km parcourus), mais leurs usagers contribuent pour 19 % de la mortalité routière. Les motos lourdes (>125 cm³) parcourent annuellement plus de km que les motos légères : de l'ordre de 4 600 contre 3 300 en moyenne.

Selon le type de motocyclette

Les usagers de scooters de plus de 50 cm³ représentent 12 % de la mortalité des motocyclistes. Au-delà, **la mortalité augmente avec la cylindrée** : les usagers d'engins de plus de 800 cm³ représentent 40 % des motocyclistes tués² ; on observe le même résultat pour les accidents sans tiers. Les accidents sont plus graves lorsqu'ils concernent les engins lourds (>125 cm³) : 6 décès pour 100 blessés, contre 2 tués pour 100 blessés pour les engins légers).

Entre 2010 et 2019, la mortalité baisse de - 14 % pour les motos de moins de 125 cm³ (- 24 décès pour les motocyclettes et + 8 décès pour les scooters) et de **- 12 % pour les motos de plus de 125 cm³** (- 93 décès pour les motocyclettes et + 10 décès pour les scooters).

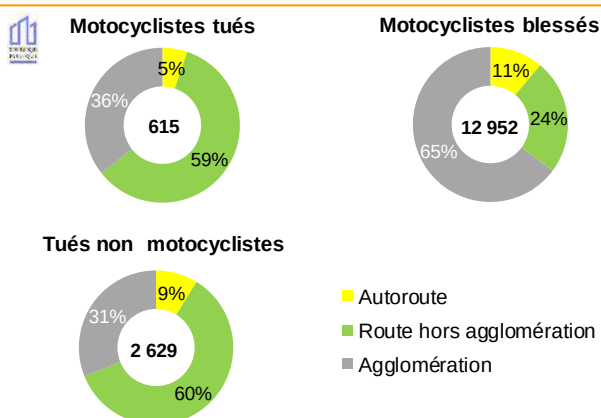
Selon l'âge

La tranche d'âge 18-34 ans est la plus touchée : elle représente 20 % de la population, mais 41 % des motocyclistes tués et 45 % des blessés. Alors que le nombre de victimes total a baissé de - 23 % pour les 18-54 ans entre 2010 et 2019, il a été multiplié par 1,8 pour les 55-64 ans, et jusqu'à 2,7 pour les 65-74 ans sur la même période.

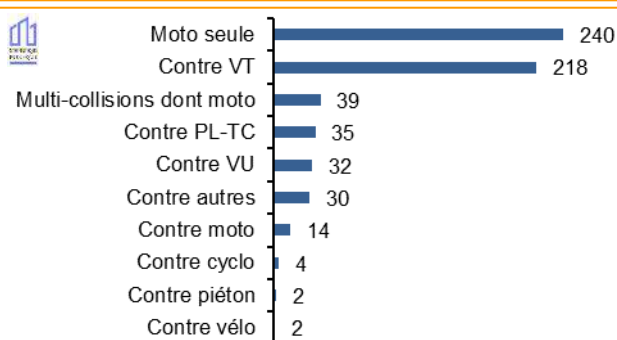
¹ Calculs fondés sur les estimations de parcours issues de l'enquête Parc Auto 2019, Volume Deux-roues motorisés, KANTAR, juin 2019.

² Chiffres fondés sur les 18 % de motocyclistes tués pour lesquels le code CNIT de véhicule est exploitable.

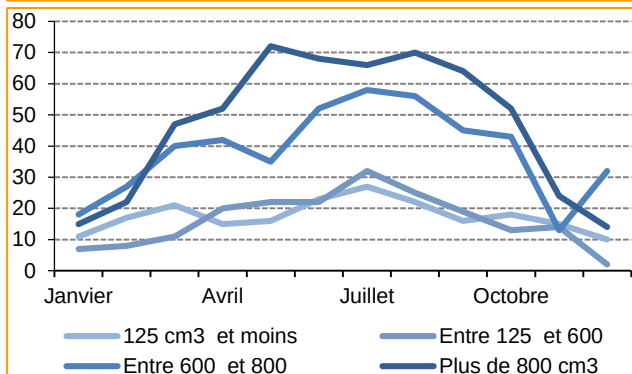
Répartition des motocyclistes tués et blessés selon le milieu



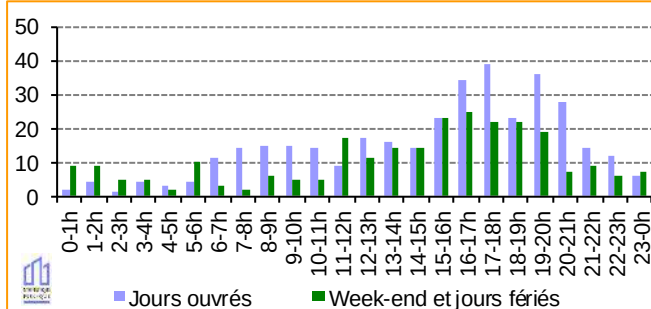
Nombre de motocyclistes tués selon le type de collision



Nombre de motocyclistes tués selon le mois et la cylindrée



Nombre de motocyclistes tués selon l'heure et le type de jour



Selon le milieu routier

Les motocyclistes sont plus souvent tués en agglomération (219 tués, soit 36 %) que les automobilistes (17 %). Cette proportion est plus élevée pour les motos légères (53 %) que pour les motos de plus de 125 cm³ (32 %). En agglomération, les motocyclistes tués le sont dans 32 % des cas en intersection.

Hors agglomération, les motocyclistes décèdent en courbe dans 49 % des cas où l'information relative au tracé est connue. 32 motocyclistes ont été tués sur autoroute, 19 de moins qu'en 2018.

Selon les types de collision

En 2019, les accidents impliquant une motocyclette ont occasionné le décès de 26 personnes non motocyclistes, dont 14 piétons. **39 % des motocyclistes ont été tués dans un accident sans collision avec un tiers** (53 % pour les automobilistes) et 35 % à la suite d'une collision avec un véhicule de tourisme.

53 motocyclistes (9 %) ont été tués alors que leur véhicule a heurté un arbre ou un poteau et 44 (7 %) une glissière.

Les équipements de protection (cf. p117)

L'absence d'équipements de protection (casque, gants, bottes, etc.) est un facteur aggravant, y compris à faible vitesse. Le non-port du casque concerne 23 motocyclistes tués (4 %), dont 1 passager.

Selon le mois, le jour et la nuit

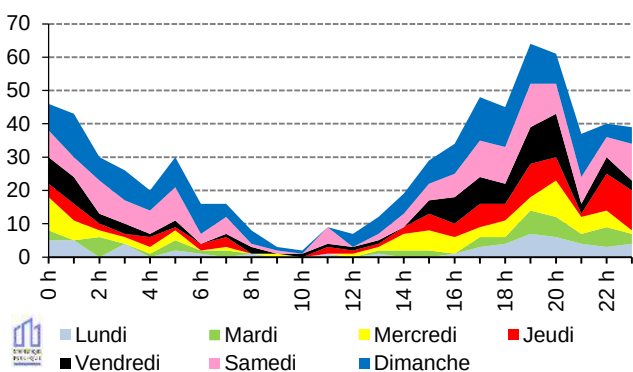
La mortalité motocycliste présente une saisonnalité marquée : elle chute en hiver pour reprendre avec les beaux jours. **Plus la cylindrée est élevée, plus la saisonnalité est marquée**, car l'utilisation des motocyclettes dépend de la météo. En 2019, 402 motocyclistes ont été tués lors des six mois d'avril à septembre, soit 65 % du nombre de tués sur l'année. Ce pourcentage est similaire au pourcentage moyen des années 2014-2018 (68 %). Les motocyclistes représentent 24 % de la mortalité de ces six mois, contre 14 % sur le reste de l'année.

42 % des motocyclistes tués le sont le week-end ou un jour férié, dont les trois-quarts sur un trajet de loisir. On observe un pic de mortalité entre 16h et 21h (très majoritairement en trajet promenade/loisirs les jours non ouvrés). Lorsque le type de trajet est connu, 72 % des conducteurs de moto sont accidentés sur un trajet de loisir et 19 % sur un trajet domicile-travail.

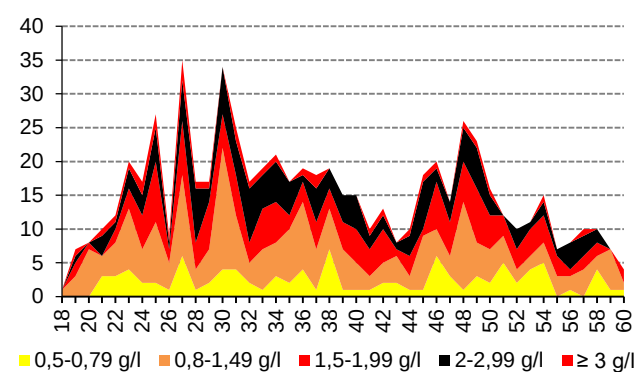
Selon l'ancienneté du permis

En 2019, 18 % des conducteurs de motos tués sont des novices, pour un ratio de 14 % chez les automobilistes. La progressivité de l'accès à la puissance (permis A2 obligatoire pour les moins de 24 ans depuis 2013) réduit fortement la mortalité des 18-24 ans novices. 37 % des motocyclistes novices tués le sont le week-end ou un jour férié sur un trajet de loisir.

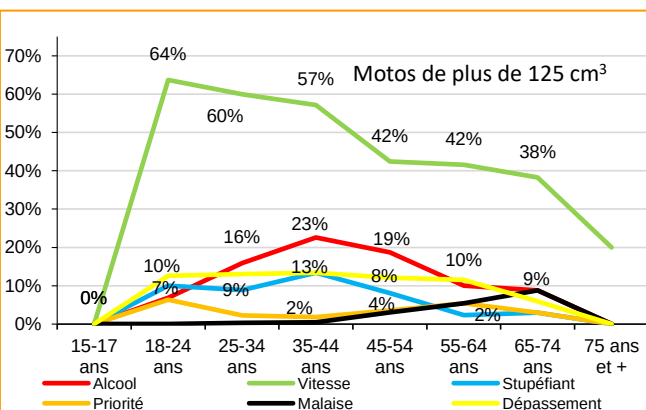
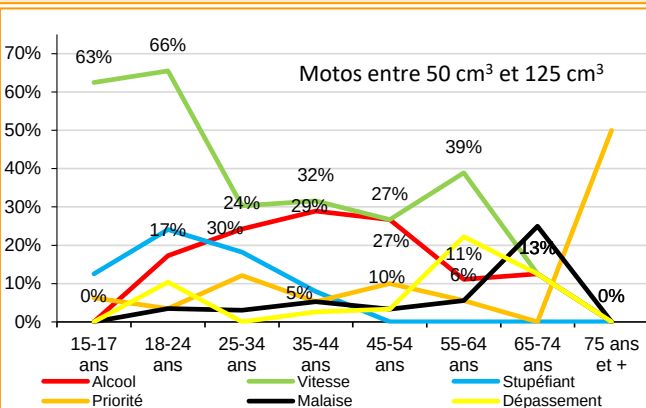
Nombre de conducteurs de motocyclettes positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



Nombre de conducteurs de motocyclettes positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon leur âge et leur taux d'alcool



Causes multiples dans les accidents mortels selon l'âge des auteurs présumés responsables en moto (APAM) sur les 3 ans 2017-2019



Selon l'alcoolémie

En 2019, **25 % des conducteurs de moto impliqués dans un accident mortel** et dont le taux d'alcool est connu **présentent une alcoolémie supérieure au taux légal**, soit 121 conducteurs (28 de plus qu'en 2018). Cette part est similaire à celle des automobilistes (22 %). Parmi ces 121 motocyclistes alcoolisés, 110 dépassent le taux délictuel (0,8 g/l).

Pour les **accidents corporels**, la proportion des conducteurs de moto ayant une alcoolémie supérieure au taux légal (parmi ceux au taux connu) est de 7 %. Les conducteurs de moto positifs à l'alcool impliqués dans ces accidents corporels le sont à 47 % le week-end et à 66 % entre 17 h et 3 h.

La vitesse

La **cause vitesse excessive ou inadaptée** est très souvent recensée chez les motocyclistes auteurs présumés d'accidents mortels (APAM) : surtout chez les 15-24 ans pour les engins entre 50 cm³ et 125 cm³ (63 % à 66 % des cas) et avec une inflexion moins marquée avec l'âge pour les engins de plus de 125 cm³ (de 64 % à 38 % des cas). C'est plus que chez les APAM conducteurs de véhicules de tourisme¹. Les dépassements constituent un facteur important pour les engins de plus de 125 cm³.

Selon le département du contrôle automatisé, les motards des catégories les plus puissantes commettent des excès de vitesse nettement supérieurs à ceux constatés pour les automobilistes.

Responsabilité présumée

En 2019, **73 % des motocyclistes sont présumés responsables des accidents mortels dans lesquels ils sont impliqués**. Quand l'autre usager est à l'origine du conflit, l'analyse des procès-verbaux d'accidents corporels² révèle que dans 63 % des cas, ce dernier ne détecte pas la moto. **39 % des motocyclistes (soit 240) se sont tués à moto sans collision avec un tiers** (+ 29 tués par rapport à 2018).

Le différentiel de vitesse entre les véhicules est souvent à l'origine des accidents. En cas de freinage d'urgence, une moto parcourt 3 m de plus qu'un véhicule de tourisme à 50 km/h et 7,5 m à 90 km/h³.

Les motocyclistes s'attendent souvent à une **« absence de manœuvre de la part d'autrui »**, c'est leur principale erreur. Dans de nombreux cas, ces conducteurs font preuve d'une trop grande confiance dans leur comportement, et ne se méfient pas suffisamment des situations qu'ils rencontrent : ils ne tiennent pas compte de leur vulnérabilité et du fait qu'ils sont moins visibles que les autres véhicules.

¹ Dubos N. et Varin B., *Analyse de l'accidentalité des conducteurs de 2RM (VOIESUR)*, Cerema, mars 2015.

² Van Elslande P. et al., *Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés*, IFSTTAR, sept. 2011.

³ *Freinage d'urgence motos vs voitures particulières - Essais sur piste*, Cerema, 2016.

Les usagers de véhicule de tourisme

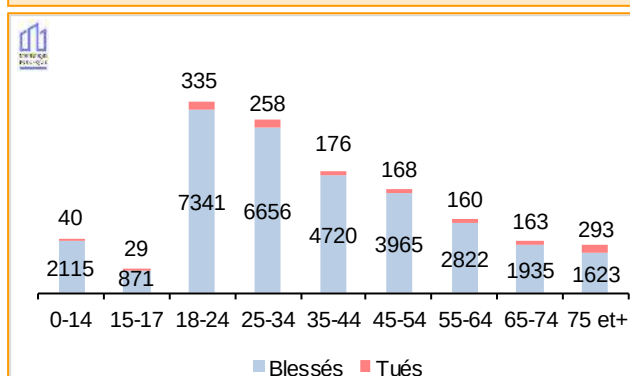
Les 1 622 automobilistes tués en métropole en 2019 l'ont été trois fois sur quatre hors agglomération. Dans la moitié des cas c'était dans un accident sans tiers et pour 22% des conducteurs impliqués le taux d'alcool était supérieur au seuil autorisé.

Accidents	Tués automobilistes	Blessés automobilistes	T/100 Blessés *
42 756	1 622	32 075	5
Évolution annuelle moyenne du nombre d'automobilistes tués entre... **			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
- 0,9 %	- 2,9 %	- 8,9 %	

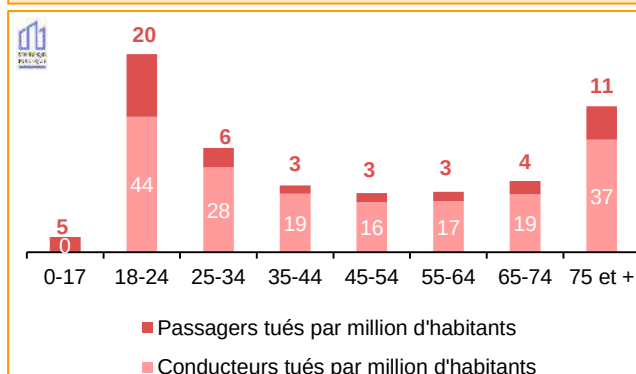
* Nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés (B)

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'automobilistes tués a baissé en moyenne de -2,9 % par an.

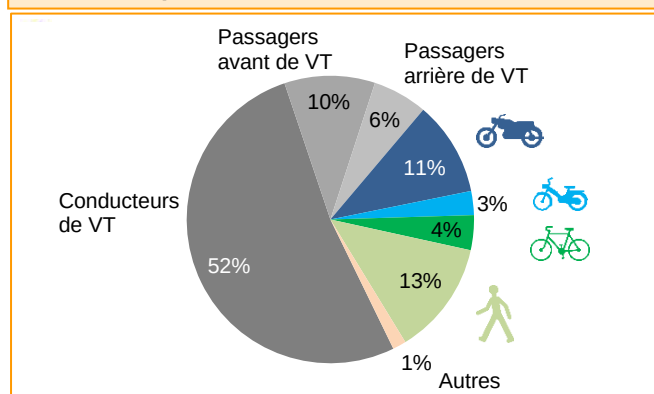
Nombre d'automobilistes (conducteurs et passagers) tués et blessés selon la classe d'âge



Conducteurs et passagers de véhicule de tourisme tués par million d'habitants selon la classe d'âge



Répartition des usagers tués dans un accident impliquant un véhicule de tourisme (VT) selon le mode de déplacement



En 2019, le nombre d'automobilistes (conducteurs et passagers) tués dans un accident de la circulation a diminué de - 0,9 % par rapport à 2018, pour atteindre 1 622 personnes tuées, soit la moitié de la mortalité routière. Avec 5 automobilistes tués pour 100 blessés, le ratio est le même que pour l'ensemble des usagers.

Entre 2010 et 2019, le nombre d'automobilistes tués sur la route a régressé de - 23,4 % (- 2,9 % par an en moyenne). Entre 2000 et 2010, le nombre d'automobilistes tués avait diminué de - 60 % (- 8,9 % par an en moyenne).

Exposition au risque

En 2019, la circulation des véhicules de tourisme a baissé de - 0,2 % et le parc immatriculé en France est resté stable. La progression du parc est de + 5,9 % depuis 2012¹. Sur l'année 2019, un véhicule de tourisme immatriculé en France a parcouru en moyenne 12 223 km. La circulation totale des véhicules de tourisme est estimée à 485,7 milliards de km parcourus, soit 78 % du trafic motorisé.

En 2019, les véhicules de tourisme représentent 60 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels.

Selon l'âge

En 2019, 21 % des automobilistes tués ont entre 18 et 24 ans alors qu'ils ne représentent que 8 % de la population. On dénombre 335 jeunes tués sur l'année, nombre en hausse de 7 % entre 2018 et 2019 et en baisse de - 37 % depuis 2010, soit mieux que l'ensemble des automobilistes avec - 23 % de baisse depuis 2010. Les conducteurs et passagers de 18-24 ans sont surreprésentés avec 64 tués par million d'habitants.

En 2019, les personnes âgées de 65 ans et plus constituent 28 % des automobilistes tués alors qu'ils ne représentent que 20 % de la population. Ainsi, on dénombre 456 seniors tués (nombre en baisse de - 0,4 % entre 2018 et 2019 et en hausse de + 14 % depuis 2010).

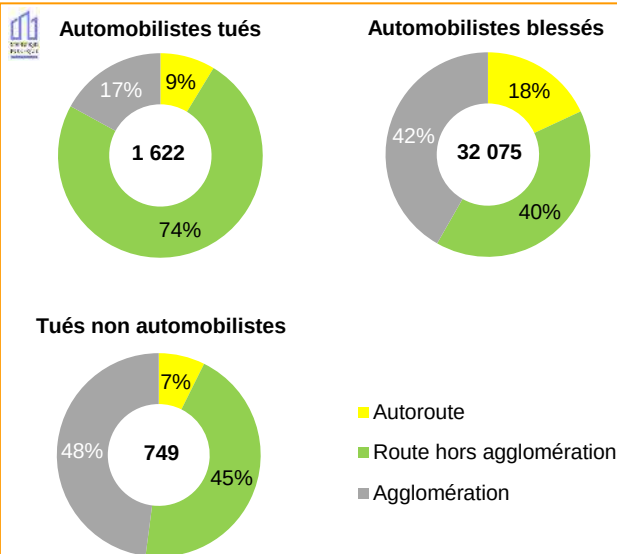
Usagers impliqués

Trois quarts des 1 622 automobilistes tués sont des conducteurs (1 234) et un quart sont des passagers (388). Parmi ces passagers, 16 % a moins de 18 ans et 27 % a entre 18 et 24 ans. Entre 2010 et 2019, la mortalité des passagers a davantage diminué que celle des conducteurs avec respectivement - 31 % et - 21 %.

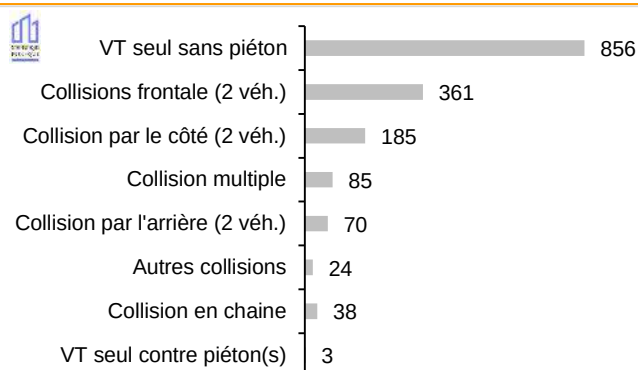
Dans les accidents impliquant un VT, aux 1 622 automobilistes tués s'ajoutent **749 usagers tués non automobilistes** (soit 32 % de la mortalité dans ces accidents et 23 % de la mortalité routière totale). Parmi ces usagers, **41 % sont des piétons**, tués majoritairement en agglomération, et **34 % sont des motocyclistes**, tués majoritairement hors agglomération.

¹ Les comptes des transports en 2019, CGDD/SDES, 2020.

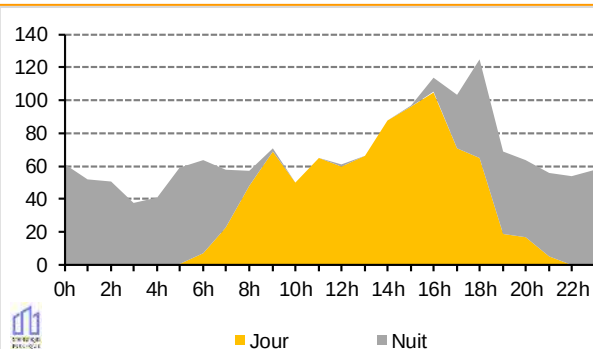
Répartition des personnes tuées et blessées selon le milieu routier dans les accidents avec VT



Nombre d'automobilistes tués selon le type de collision



Répartition des automobilistes tués selon l'heure et la luminosité



Selon le milieu routier

Sur les autoroutes, la mortalité des automobilistes connaît des évolutions importantes et contradictoires d'une année sur l'autre : - 15 % en 2016, + 15 % en 2017, - 20 % en 2018 et + 7 % en 2019 pour s'établir à 141 automobilistes tués.

En agglomération, 276 automobilistes ont été tués en 2019. C'est le même chiffre qu'en 2018, conduisant à une baisse de - 4 % entre 2010 et 2019.

Avec 1 205 automobilistes tués sur les routes **hors agglomération, soit 3 automobilistes tués sur 4**, la mortalité des automobilistes sur ce type de réseau a diminué de - 2 % par rapport à 2018 et de - 28 % depuis 2010. Ce chiffre consolide le bon résultat 2018 en partie lié à la baisse des vitesses pratiquées à partir du 1^{er} juillet 2018 résultant de la nouvelle VMA de 80 km/h sur routes bidirectionnelles (à double sens sans séparation centrale).

Le nombre d'automobilistes blessés entre 2018 et 2019 est en hausse de + 7,8 % sur les autoroutes pour atteindre 5 794 blessés, en baisse de - 1,7 % dans les agglomérations pour atteindre 13 389 blessés et stable à - 0,2 % sur les routes hors agglomération pour atteindre 12 892 blessés.

Selon le type de collision et les obstacles heurtés

La moitié des automobilistes tués (856) décède dans un accident sans tiers, avec une gravité de 11 automobilistes tués pour 100 blessés.

Un cinquième des automobilistes tués (361) décède lors d'une collision frontale, avec une gravité de 7 automobilistes tués pour 100 blessés.

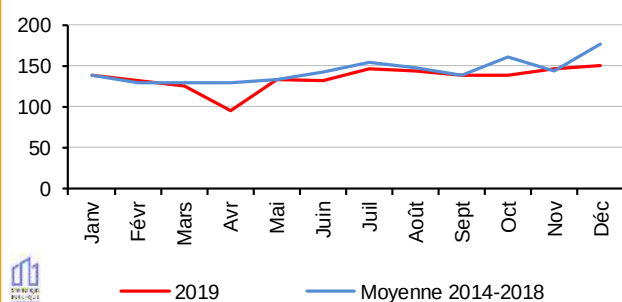
Parmi les 1 622 automobilistes décédés en 2019, 766 ont été tués alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe, hors glissière, au cours de l'accident (soit une gravité de 11 automobilistes tués pour 100 blessés), dont 276 (36 %) contre un arbre, et 144 (19 %) dans un fossé ou contre un talus.

Selon le jour et la nuit

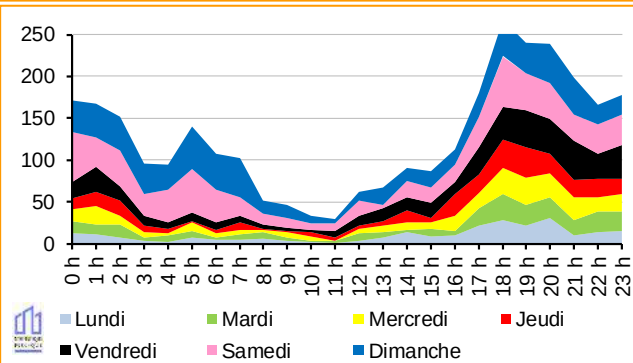
Dans 47 % des cas, la mortalité des automobilistes intervient de nuit, alors que le trafic nocturne est très inférieur au trafic de jour. Ainsi, 765 automobilistes ont été tués de nuit en 2019, dont 243 entre minuit et 5 heures du matin (soit 32 % des automobilistes tués de nuit).

Comme pour l'ensemble des usagers, les accidents sont légèrement plus graves la nuit que le jour pour les automobilistes : le nombre d'automobilistes tués pour 100 blessés est de 6 de nuit et de 4,5 de jour ; il y a moins de trafic et les vitesses pratiquées sont plus élevées. Le non-port de la ceinture par les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents est plus fréquent la nuit (6,4 %) que le jour (4,1 %).

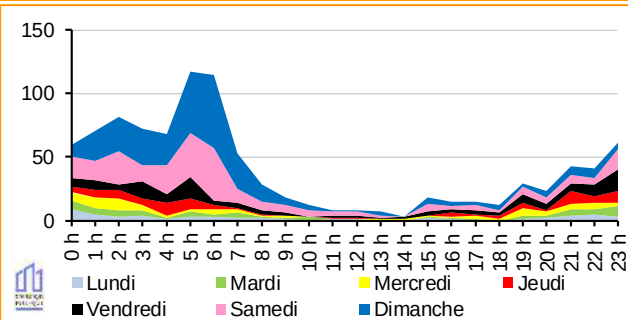
Nombre d'automobilistes tués selon le mois



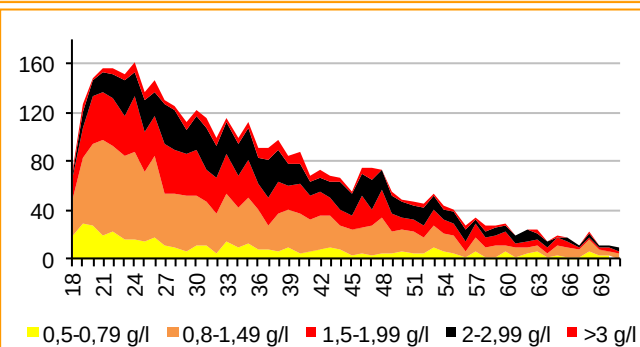
Nombre de conducteurs de VT de 25 ans et plus positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



Nombre de conducteurs de VT de 18 à 24 ans positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'heure et le jour



Nombre de conducteurs de VT positifs à l'alcool dans les accidents corporels selon l'âge et le taux



Selon les mois et les jours

En 2019, les mois de plus forte mortalité pour les usagers de véhicule de tourisme sont juillet, novembre et décembre, alors que sur la période 2014-2018, ce sont juillet, octobre et décembre.

Les trois jours de fin de semaine (du vendredi au dimanche) regroupent la moitié des automobilistes tués.

Conducteurs novices

En 2019, les conducteurs novices¹ représentent 13 % des conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans un accident corporel. 381 personnes ont été tuées dans les accidents de VT impliquant un conducteur novice, soit 16 % du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un VT.

En 2019, 173 conducteurs de véhicule de tourisme tués ont moins de deux ans de permis, soit 15 % des conducteurs tués. Parmi ces 173 conducteurs novices tués, 65 % ont entre 18 et 24 ans et 56 % ont moins d'un an de permis.

Alcool

En 2019, pour l'ensemble des conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans un accident corporel et dont le taux d'alcool est connu, 9 % d'entre eux ont un taux supérieur ou égal à 0,5 g/l de sang.

Pour les accidents mortels, cette part monte à 22 %. Ces proportions sont stables depuis 2010. **Parmi les conducteurs de VT alcoolisés, 9 sur 10 ont une alcoolémie supérieure à 0,8 g/l de sang (délit).** 38 % de ces conducteurs au taux délictuel ont entre 18 et 29 ans et 26 % entre 30 et 39 ans.

Les conducteurs alcoolisés de plus de 25 ans sont très impliqués entre 17 h et 1 h du lundi au samedi (44 %) et entre 1h et 7h le week-end (18 %), alors que ceux de 18 à 24 ans sont majoritairement impliqués dans des accidents intervenant entre 23 h et 9 h (74 %), plus particulièrement les week-ends.

Ceinture de sécurité

En 2019, 313 automobilistes tués ne portaient pas leur ceinture, soit 22 % des automobilistes tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC. Cette proportion est plus élevée pour les passagers arrière (42 %) que pour les passagers avant (21 %) et les conducteurs (21 %).

Parmi les occupants ceinturés impliqués dans un accident corporel, seuls 2 % sont tués alors que cette part est de 7 % parmi ceux dont la ceinture n'est pas attachée.

Le non-port de la ceinture par les conducteurs de véhicule de tourisme impliqués dans les accidents est plus fréquent lorsque ceux-ci sont alcoolisés (14 % contre 4 %).

¹ Les conducteurs novices désignent ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est inférieure à 2 ans.

Les accidents impliquant un véhicule utilitaire

Le nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire augmente de + 14,5 % en 2019 par rapport à 2018. Trois tués sur dix sont des occupants du véhicule utilitaire et 4 sur 10 sont des usagers vulnérables (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé).

Les véhicules utilitaires (VU) sont les véhicules destinés au transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est compris entre 1,5 tonne et 3,5 tonnes.

Accidents	Tués dans le VU	Tués dans acc. avec VU	Blessés dans le VU	Blessés dans acc. avec VU	T/100 Blessés*
5 687	98	300	2 332	7 393	4,1

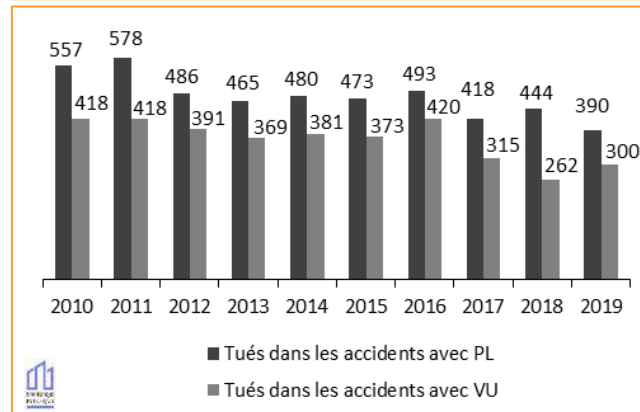
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019
+ 14,5 %	- 28,2 %

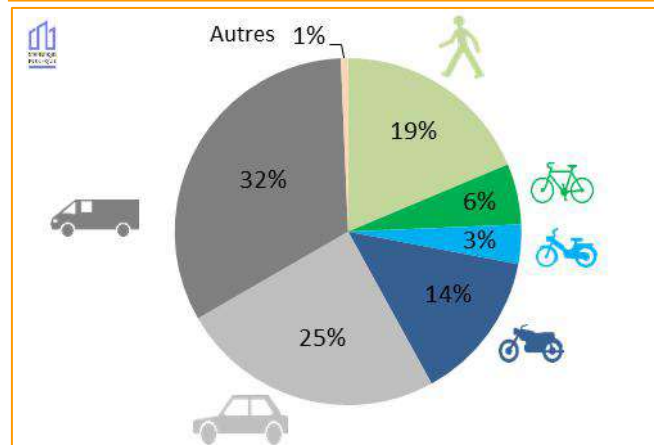
* Dans les accidents de VU : nombre de personnes tuées pour 100 blessés.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans les accidents de VU a diminué en moyenne de - 28,2 % par an.

Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule utilitaire ou un poids lourd



Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	Autres	Total
Tués	56	17	11	42	74	98	2	300
Blessés	880	389	399	1 103	2 113	2 332	177	7 393

En 2019, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (VU) est de **300 tués (dont 202 hors du VU)**, soit 9 % de la mortalité routière. La mortalité dans les accidents impliquant un VU est en hausse de + 14,5 % par rapport à 2018 alors que le nombre d'accidents de VU augmente de + 2,4 %.

Depuis 2010, le nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un VU a diminué de - 28,2 % (- 18,7 % pour la mortalité générale).

Le nombre de blessés dans les accidents impliquant un VU est de 7 393, soit un ratio de 4,1 personnes tuées pour 100 blessés (ce ratio étant de 4,6 pour l'ensemble des accidents).

Exposition au risque

Le parc et les parcours des véhicules utilitaires sont en augmentation¹ : entre 2012 et 2019, le parc a augmenté de + 10,1 % (avec notamment le doublement du parc roulant à l'hydrogène ou à l'électrique) et le nombre de kilomètres parcourus de + 9 %.

En 2019, 6,6 % des véhicules impliqués dans un accident corporel sont des VU, alors que ces véhicules effectuent 14 % des parcours en France.

Usagers impliqués

67 % des personnes tuées dans les accidents impliquant un VU sont en-dehors du VU. Parmi ces 202 personnes tuées, **62 % sont des usagers vulnérables** (piéton, cycliste, usager de deux-roues motorisé) et 37 % des automobilistes. 60 % des conducteurs de VU impliqués dans des accidents mortels sont présumés responsables. Cette part est de 37 % pour les conducteurs de PL et de 68 % pour les automobilistes. 56 % des conducteurs de VU sont présumés responsables dans des accidents corporels avec piéton.

Parmi les 98 usagers de VU tués, 76 sont conducteurs et 22 sont passagers.

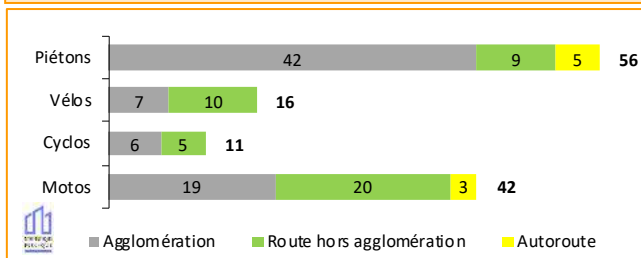
Selon le type de collision et les obstacles heurtés

La moitié des 98 usagers de véhicule utilitaire décède dans un accident sans tiers. L'autre moitié est tuée dans un choc contre un autre véhicule, principalement un poids lourd (20 usagers de VU tués), un véhicule de tourisme (9) ou un autre VU (8).

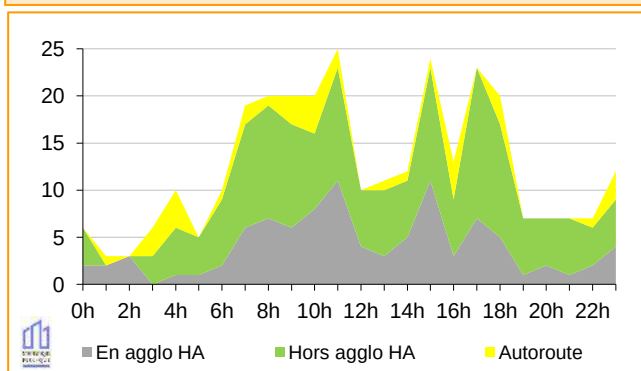
Parmi les 51 accidents mortels où seul un VU est impliqué, 20 surviennent avec un choc contre un arbre, 8 contre un fossé, un talus ou une paroi rocheuse, 7 contre une glissière béton ou métal et 5 contre un poteau.

¹ Les comptes des transports en 2019, CGDD/SDES, 2020

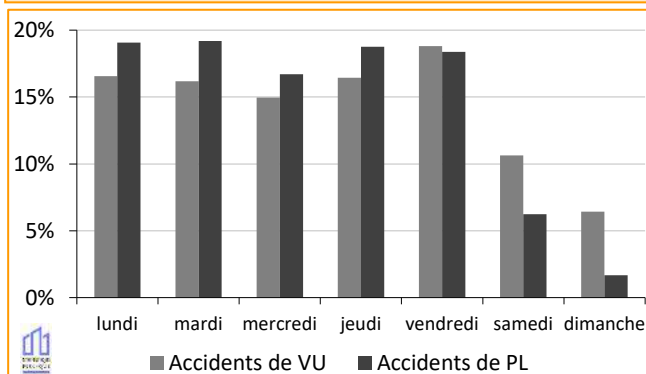
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de véhicules utilitaires selon le milieu



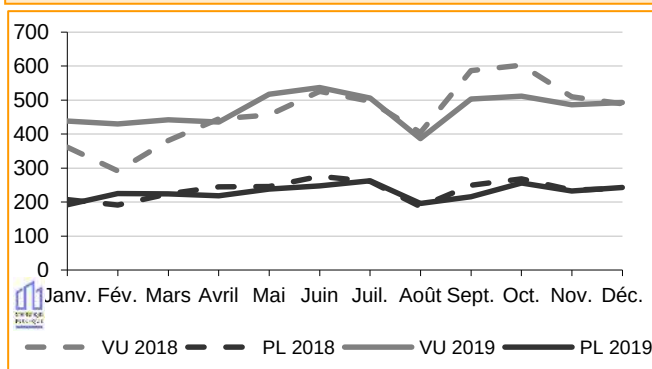
Nombre de personnes tuées dans les accidents de véhicules utilitaires selon l'heure et le milieu



Répartition des accidents de véhicules utilitaires et de poids lourds selon le jour



Nombre d'accidents de véhicules utilitaires et de poids lourds selon le mois



Selon le milieu routier

Les accidents mortels impliquant des VU se concentrent sur les réseaux hors agglomération : 56 % des personnes tuées le sont sur route hors agglomération. La part sur autoroute (12 %) est plus élevée que pour les accidents sans VU (8%).

Parmi les 98 usagers de VU tués, 69 le sont sur les routes hors agglomération, 11 en agglomération et 18 sur autoroute.

75% des piétons tués dans un accident impliquant un VU le sont en agglomération. Concernant les cyclistes, leur mortalité est plus équilibrée en agglomération et hors agglomération (respectivement 7 et 10 tués). La mortalité **des usagers de deux-roues motorisés est égale** sur les routes **hors agglomération** et sur les routes **en agglomération** (25 cas sur 53).

Heure, jour et mois

64 % des accidents mortels impliquant un VU sur routes hors agglomération le sont le jour ; ils sont 70 % en agglomération et 58 % sur autoroute.

83 % des accidents avec VU ont lieu du lundi au vendredi, contre 92 % pour les accidents avec poids lourd et 74 % pour les accidents avec véhicule de tourisme. 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 poids lourd ou un véhicule de tourisme. Cette accidentalité est la plus élevée durant les mois de mai, juin, juillet, septembre et octobre ; elle est plus faible en août.

Usagers de véhicule utilitaire

Un quart des conducteurs de VU tués est dans la classe d'âge 18-24 ans alors que seuls 15 % des conducteurs de VU impliqués dans les accidents sont dans cette même classe d'âge.

Lorsque le motif du trajet est connu, 55 % des usagers de VU tués ou blessés dans un accident effectuent un trajet professionnel et 34 % effectuent un trajet de promenade / loisirs.

Conducteurs de véhicule utilitaire

Parmi les conducteurs de véhicule utilitaire impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le taux d'alcool est connu, 13 % présentent une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, contre 19 % en moyenne pour l'ensemble des conducteurs.

Parmi les conducteurs de véhicule utilitaire impliqués dans un accident mortel et pour lesquels le résultat d'un test de dépistage de produits stupéfiants est renseigné, 13 % sont testés positifs ; pourcentage identique à celui de l'ensemble des conducteurs.

Les accidents impliquant un poids lourd

91 % 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 autres accidents.

Accidents	Tués dans le PL	Tués dans acc. avec PL	Blessés dans le PL	Blessés dans acc. avec PL	T/100 Blessés *
2 753	36	390	541	3 358	12

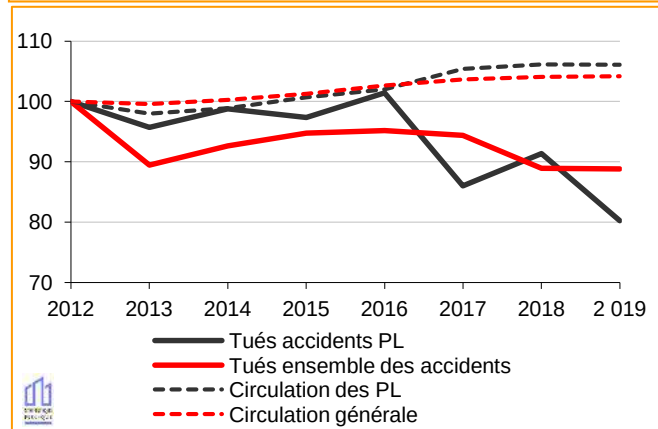
Évolution annuelle moyenne du nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un poids lourd entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
- 12,2 %	- 3,9 %	- 6,3 %

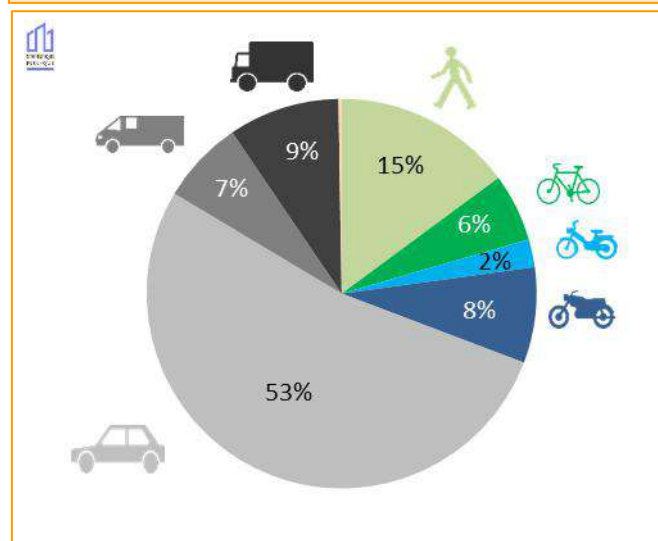
* Dans les accidents de PL : nombre de personnes tuées pour 100 blessés.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées dans les accidents de PL a diminué en moyenne de - 3,88 % par an.

Évolution du nombre de personnes tuées dans les accidents avec poids lourds, comparaison avec le trafic – base 100 en 2012.



Répartition des personnes tuées dans les accidents de poids lourds selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Autres	Total
Tués	58	22	9	31	206	27	36	0	1	390
Blessés	166	110	83	218	1 916	246	541	50	28	3 358

En 2019, 390 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un poids lourd (12 % de la mortalité routière) parmi lesquelles 354 personnes qui n'étaient pas usagers de PL. La mortalité dans les accidents impliquant un PL a diminué de - 12,2 % entre 2018 et 2019.

Entre 2000 et 2010, le nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un PL a été divisé par deux. Depuis 2010, on constate une baisse plus faible (- 3,9 % par an), légèrement supérieure à celle des accidents sans PL (- 2,2 % par an).

La gravité

Les accidents impliquant un PL sont **particulièrement graves** : ils sont mortels dans 13 % des cas contre 5 % pour les accidents sans PL.

Exposition au risque

Les PL représentent 3% des véhicules impliqués dans les accidents corporels, et 5,6 % des kilomètres parcourus en France¹.

Les PL étrangers sont sous-impliqués dans les accidents mortels : en 2019, ils réalisent 25,8 % des parcours PL en France, mais ils ne constituent que 18 % des PL impliqués dans les accidents mortels. Ceci s'explique notamment par le fait que les PL étrangers circulent proportionnellement plus sur le réseau autoroutier que les PL français. Les PL étrangers impliqués dans un accident mortel le sont pour 50 % sur autoroute (17 % pour les PL français) et 41 % sur les routes hors agglomération (60% pour les PL français).

Usagers impliqués

354 personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ne sont pas des usagers de PL. Parmi celles-ci :

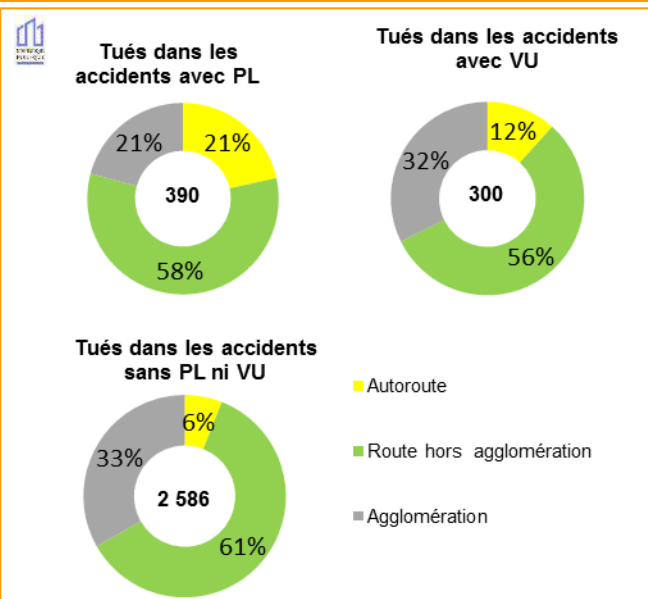
- la part d'automobilistes tués (58 %) est plus élevée que dans les accidents sans PL (50 %) ;
- les parts de piétons (16 %) et de cyclistes (6 %) sont similaires dans les accidents avec ou sans PL ;
- la part de motards (9 %) pour les accidents avec PL est plus faible (20 % des accidents sans PL).

Parmi les conducteurs ou passagers de PL tués ou blessés, 85 % ont entre 25 et 64 ans. Cette part est de 67 % chez les usagers de véhicules utilitaires et de 56 % chez les automobilistes. Ces chiffres peuvent s'expliquer par un passage du permis E plus tardif que celui du permis B utilisé pour la conduite des VT et des VU.

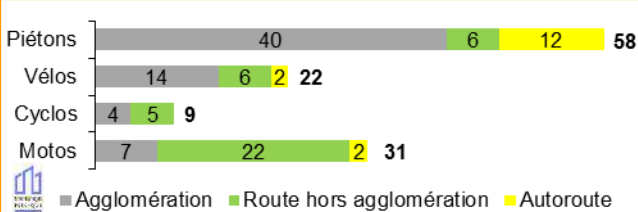
37 % des conducteurs de PL sont présumés responsables dans les accidents mortels les impliquant, soit beaucoup moins souvent que les autres conducteurs dans ces accidents (68 % pour les automobilistes, 73 % pour les motocyclistes et 60 % pour les conducteurs de VU).

¹ Les comptes des transports en 2019, CGDD/SDES, 2020.

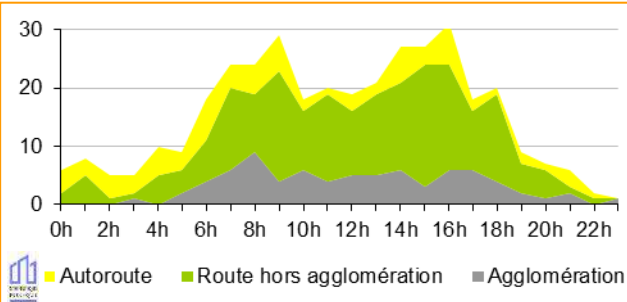
Répartition des personnes tuées dans les accidents impliquant un PL ou un VU selon le milieu routier



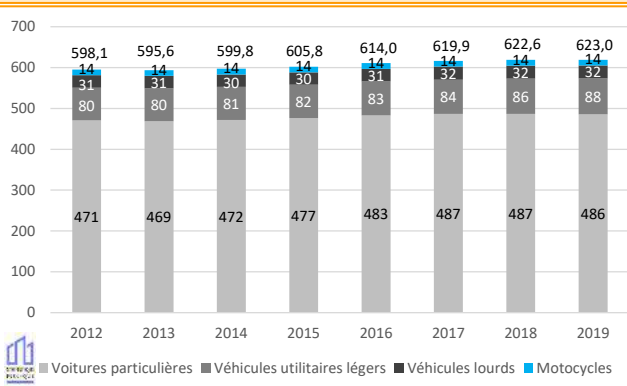
Nombre d'usagers vulnérables tués dans les accidents de poids lourds selon le milieu routier



Nombre d'accidents mortels impliquant un PL selon l'heure et le milieu



Evolution de la circulation routière par type de véhicule (milliards de veh.km)



Source : SDDES, 2020.

Selon le milieu routier

Les accidents mortels impliquant un PL ou un VU interviennent le plus souvent sur **une route hors agglomération** (respectivement 58 % et 56 % des tués), comme les accidents sans PL ni VU. La part sur autoroutes est égale à celle en agglomération pour les accidents avec PL alors qu'elle est beaucoup plus faible pour les accidents avec VU et sans PL ni VU.

Les **piétons et cyclistes** tués dans un accident impliquant un PL le sont majoritairement **en agglomération** (respectivement 40 sur 58 et 14 sur 22). A contrario, la mortalité des **motocyclistes** a lieu majoritairement **hors agglomération** (22 cas sur 31).

Selon la catégorie de PL

Parmi les différents types de PL impliqués dans les accidents mortels, trois sont majoritaires :

- les poids lourds avec remorque (occasionnant 159 décès) ;
- les tracteurs routiers avec semi-remorque (139) ;
- les poids lourds de plus de 7,5 tonnes sans remorque (96).

Victimes usagers de poids lourds

Sur les 36 usagers de PL tués en 2019 :

- tous sont des hommes ;
- 33 sont conducteurs et 3 passagers ;
- 24 le sont dans des accidents sans tiers ;
- 18 le sont sur autoroute, 14 sur route hors agglomération et 4 en agglomération.

En 2019, parmi les 29 usagers de PL tués dont le port de la ceinture est renseigné dans le fichier BAAC, 20 portaient la ceinture, soit 69 %, contre 78 % pour les automobilistes tués.

Alcool et stupéfiants

Les chauffeurs de PL impliqués dans un accident mortel **sont moins souvent alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants** que les automobilistes :

- 1 % des conducteurs de PL dont l'alcoolémie est connue ont un taux supérieur à 0,5 g/l (contre 22 % pour les conducteurs de VT) ;
- 4 % des conducteurs de PL dont le résultat du test de dépistage des stupéfiants est connu sont positifs (contre 13 % pour les conducteurs de VT).

Scénarios types¹

Hors agglomération, un véhicule léger perd le contrôle et vient heurter de face un poids lourd sur la voie opposée. Le conducteur du poids lourd ne tente pas de manœuvre d'évitement. Les occupants du véhicule léger sont tués par le choc. En agglomération, le poids lourd heurte un usager vulnérable, le conducteur ne l'a souvent pas perçu, ou trop tard du fait de l'angle mort et de sa position de conduite haute.

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

Les accidents impliquant un autocar

La moitié des personnes tuées ou blessées sont des occupants de l'autocar.

Accidents impliquant un autocar	Tués dans les accidents impliquant un autocar	Blessés dans les accidents impliquant un autocar	T/100 Blessés*
155	23	287	8

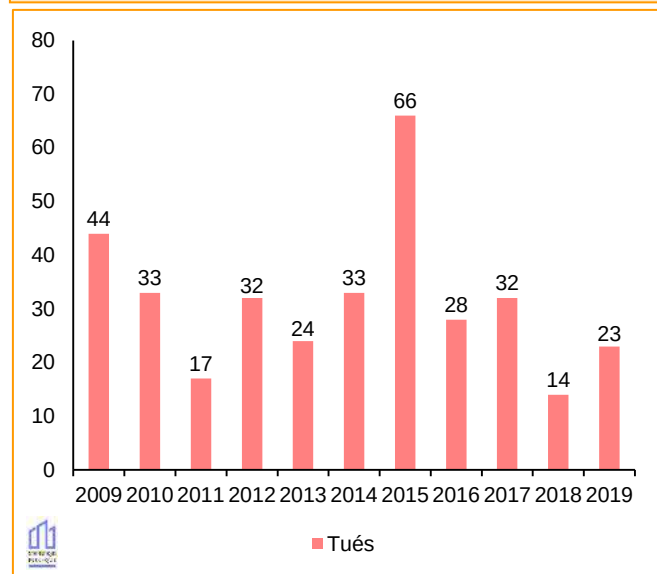
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués impliquant un autocar entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019
64,3 %	- 3,9 %

* Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un autocar pour 100 blessés.

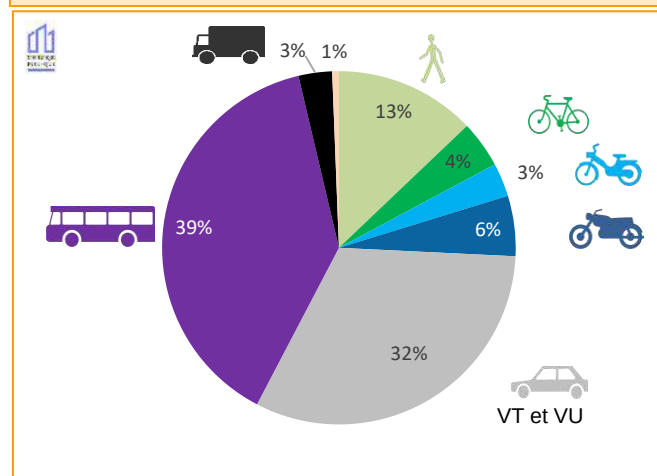
** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un autocar a diminué en moyenne de - 3,9 % par an.

Evolution du nombre de personnes tuées dans les accidents d'autocar



Sources : Fichier BAAC

Répartition des personnes tuées dans un accident d'autocar selon le mode de déplacement de 2015 à 2019



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	Autocar	PL	Autres	Total
Tués	21	7	5	9	52	63	5	1	163

En 2019, 155 accidents corporels ont impliqué un autocar¹, soit 0,3 % des accidents corporels. 23 personnes ont été tuées (+9 par rapport à 2018) : 6 automobilistes, 15 usagers vulnérables et 2 occupants d'autocars.

287 personnes ont été blessées : 148 occupants d'autocars (- 26 blessés par rapport à 2018), 51 usagers vulnérables, 74 automobilistes et 14 occupants d'un autre type de véhicule.

Par rapport à 2010, le nombre d'accidents corporels est en baisse de - 28 %. Le nombre de tués a diminué de - 30,3% (soit - 3,9 % par an sur la période 2010-2019).

Selon le milieu, le mois, le jour de la semaine

51 % des accidents corporels d'autocar ont eu lieu en agglomération, ils ont provoqué 48 % des tués. Parmi les 22 accidents mortels de 2019, 10 ont eu lieu en agglomération, 10 hors agglomération et 2 sur autoroute.

La répartition mensuelle est fluctuante autour d'une moyenne de 13 accidents par mois, avec un pic de 17 accidents en mars et octobre et un creux de 8 accidents en février. 83 % des accidents d'autocar se sont produits du lundi au vendredi, contre 74 % pour l'ensemble des accidents.

Selon le type de collision

Parmi les 155 accidents d'autocar :

- **117 accidents (75 %)**, dont 13 mortels, **impliquent au moins un autre véhicule** (sans piéton) ; dans 47 % des cas, le véhicule tiers est un véhicule de tourisme ou utilitaire, dans 15 % des cas un deux-roues motorisé et dans 8 % un vélo ;
- 29 accidents (19 %) impliquent au moins un piéton ; parmi eux, 26 ont eu lieu en agglomération ;
- 9 accidents (6 %) impliquent un autocar sans tiers ni piéton.

Les usagers impliqués

61 % des personnes tuées sur la période 2015-2019, lors d'un accident impliquant un autocar, sont extérieures à ce véhicule. Parmi ces 100 tués :

- 51 sont des usagers de véhicules de tourisme ;
- 14 sont des usagers de deux-roues motorisés ;
- 21 sont des piétons ;
- 7 sont des cyclistes.

L'autocar est un mode de transport très sûr. Les autocars doivent être équipés de ceintures de sécurité homologuées (depuis le 01/01/2015), 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

Parmi les personnes tuées ou blessées dans les accidents impliquant un autobus, 2 sur 10 sont des piétons et 4 sur 10 sont conducteurs ou passagers du bus.

Accidents impliquant un autobus	Tués dans un accident impliquant un autobus	Blessés dans un accident impliquant un autobus	T/100 Blessés*
674	35	958	4

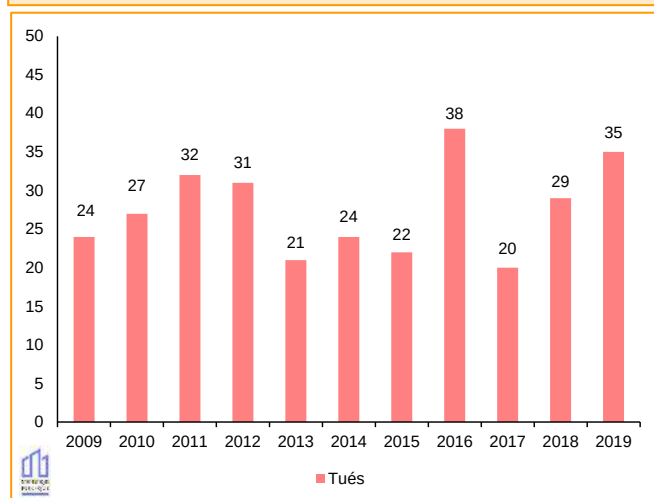
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués dans un accident impliquant un autobus entre...**

2018 et 2019	2010 et 2019
- 20,7 %	2,9 %

*Nombre de tués dans les accidents impliquant un autobus pour 100 blessés.

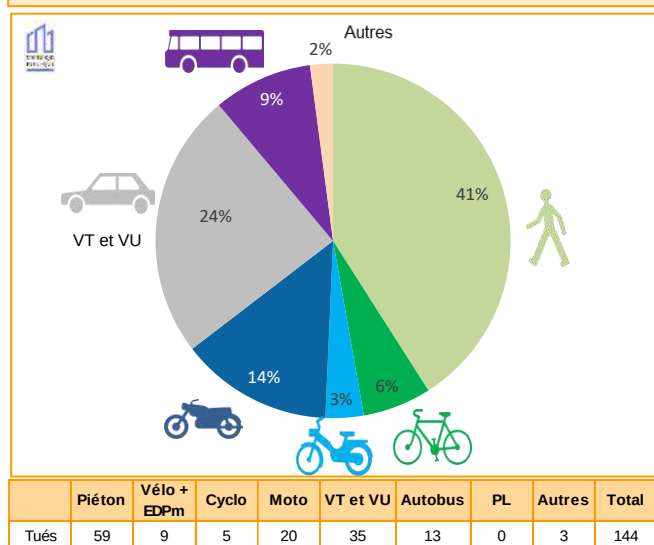
**Lecture : entre 2010 et 2018, le nombre d'usagers tués dans un accident impliquant un autobus a augmenté en moyenne de 2,9 % par an.

Evolution du nombre de tués dans les accidents d'autobus



Sources : fichier BAAC

Répartition des tués dans les accidents d'autobus selon le mode de déplacement entre 2015 et 2019



En 2019, 674 accidents corporels ont impliqué un autobus¹, soit 1 % des accidents corporels. Parmi les 35 personnes tuées, 6 étaient des automobilistes, 25 des usagers vulnérables et 2 des occupants d'autobus.

En 2019, le nombre de victimes (personnes tuées et blessées) a connu une augmentation de 21 % par rapport à 2018. Depuis 2010, le nombre de tués a augmenté de 30 % avec une moyenne de 2,9 % par an.

Selon le milieu, le mois, l'heure

Les accidents corporels impliquant les autobus se produisent à 93 % en agglomération (99 % pour les accidents impliquant un bus et un piéton) et à 77 % de jour, ce qui est cohérent avec l'offre de desserte de ce mode de transport.

Juillet concentre le plus grand nombre d'accidents (79), février en présente le moins (33).

Les heures de pointe du trafic concentrent le plus d'accidents de bus.

Selon le type de collision

En 2019, parmi les 993 personnes victimes dans les accidents d'autobus, 39 % sont usagers de l'autobus, 22 % sont piétons, 20 % automobilistes ou occupants de véhicules utilitaires, 12 % usagers de deux-roues motorisés et 6 % cyclistes.

En agglomération, les piétons sont particulièrement représentés : dans les accidents impliquant un autobus, 72 % des victimes tuées hors du bus sont des piétons alors que les piétons ne représentent que 15 % des victimes pour l'ensemble des accidents en agglomération. Les motocyclistes sont, quant à eux, 8 % alors qu'ils représentent 19 % des victimes tuées d'accidents en agglomération.

La parité homme-femme est observée pour les piétons victimes dans un accident avec un autobus en agglomération (55 % d'hommes et 45 % de femmes), comme pour les piétons victimes dans l'ensemble des accidents en agglomération (50 % contre 50 %).

Les piétons victimes dans un accident avec un autobus sont heurtés sur le trottoir en agglomération dans 13 % des cas alors qu'ils se déplacent dans le même sens que l'autobus dans 10 % des cas. Ces pourcentages sont respectivement de 7 % et 5 % pour l'ensemble des accidents en agglomération.

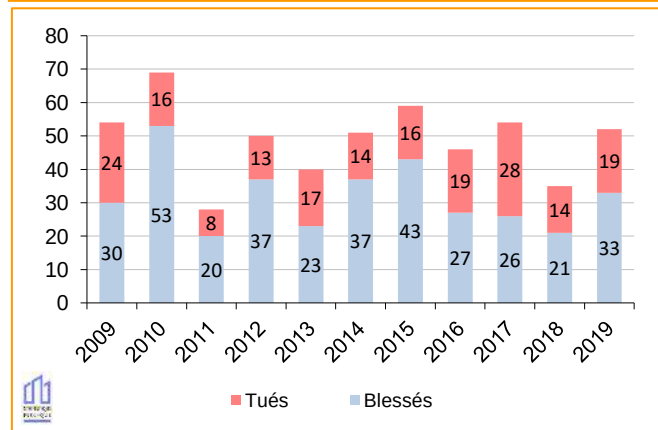
¹ Véhicules de transport en commun, urbains ou interurbains, conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération. Ils ont des sièges et des places destinées à des voyageurs debout.

Les accidents impliquant un train

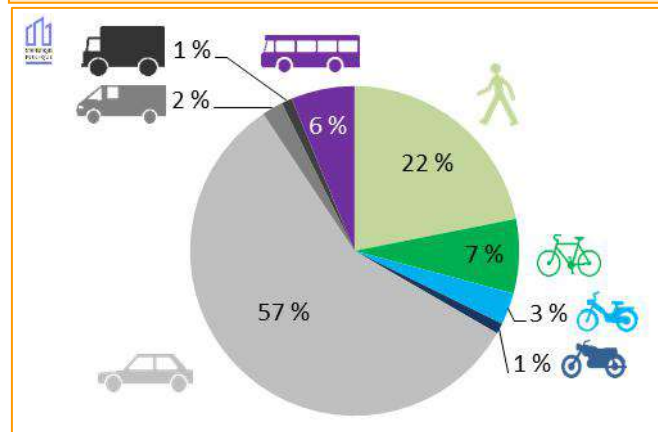
La moitié des accidents impliquant un train sont mortels.

Accidents impliquant un train	Tués dans un accident avec un train	Blessés dans un accident avec un train
32	19	33

Evolution du nombre de personnes tuées et blessées dans un accident avec un train

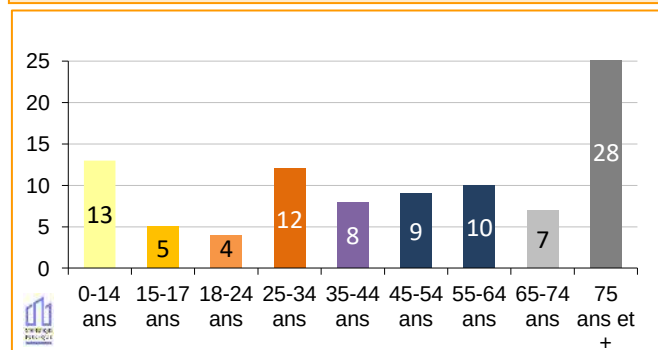


Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2015 et 2019 selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo+EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	TC	Total
Tués	21	7	3	1	55	2	1	6	96
Blessé	1	6	6	1	47	5	6	15	87

Nombre de personnes tuées dans un accident avec un train entre 2015 et 2019 selon l'âge



Accident du 15 juillet à Avenay Val d'Or (51) :
Un train de voyageur entre en collision avec un VT : les occupants (1 adulte, 3 enfants) sont tués.

En 2019, 32 accidents impliquant un train ont été recensés dans le fichier BAAC. Ils sont particulièrement graves puisque parmi eux, 15 ont été mortels (soit la moitié, contre 5 % pour l'ensemble des accidents). Dans les accidents impliquant un train, 19 personnes ont été tuées et 33 ont été blessées.

Les automobilistes, les piétons et les usagers du train sont les victimes les plus fréquentes :

- 11 automobilistes tués (7 conducteurs et 4 passagers) et 10 blessés (8 conducteurs, 2 passagers) ;
- 7 piétons tués ;
- 17 usagers du train sont blessés (soit la moitié des blessés).

Les autres modes sont minoritaires :

- 1 cycliste tué et 3 blessés ;
- 1 conducteur de poids lourd blessé ;
- 1 cyclomotoriste blessé ;
- 1 chauffeur PL blessé.

Entre 2015 et 2019, 96 personnes ont été tuées dans les accidents impliquant un train : plus de la moitié sont automobilistes et un tiers sont des usagers vulnérables (21 piétons, 7 cyclistes et 4 usagers de deux-roues motorisés). 6 enfants âgés entre 11 et 13 ans sont décédés en transport scolaire (Millas, 2017).

Les 75 ans et plus sont fortement représentés :

- parmi les 96 personnes tuées de 2015 à 2019, 28 avaient 75 ans ou plus (soit 29 %, contre 16 % pour l'ensemble des tués).
- parmi les 42 automobilistes conducteurs tués, 16 avaient 75 ans ou plus (soit 38 %, contre 16 % pour l'ensemble des conducteurs automobilistes tués).

Les accidents sur passage à niveau n'impliquant pas de train

En 2019, parmi les 47 accidents qui se sont produits sur un passage à niveau (PN), 14 accidents n'impliquaient ni train ni tramway soit 2 fois plus en 2019 qu'en 2018.

Les passages à niveau en France¹

Parmi les 15 405 passages à niveau en France (voie ferrée et voie routière se croisent à niveau), 60 % sont équipés de dispositifs automatiques (feux ou barrières). 1 % sont sur RN, 31 % sur RD et 68 % sur voies communales. Au 21 novembre 2019, 153 PN étaient encore inscrits au programme national de sécurisation (contre 437 en 1997) et sont en cours d'études pour prioriser les travaux. Selon un rapport parlementaire, sur 2016-2018, 11 % des accidents se sont produits sur l'un de ces PN.

Les accidents propres au ferroviaire ne sont pas recensés dans le fichier BAAC (suicides, victimes en gare) : voir <https://securite-ferroviaire.fr/>

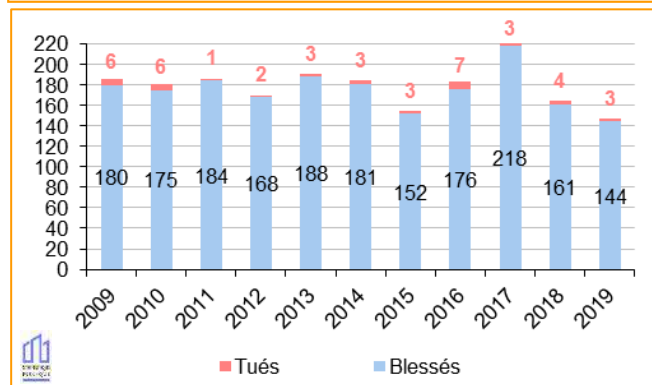
¹ www.securite-passageaniveau.fr
www.ecologique-solidaire.gouv.fr/passages-niveau

Les accidents impliquant un tramway

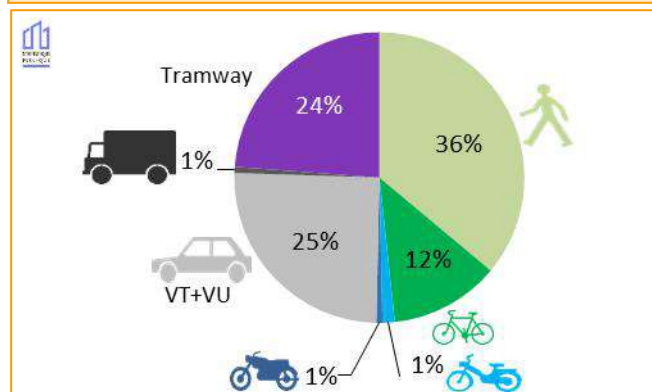
63% des victimes (tuées ou blessées hors tramway) sont des piétons ou des cyclistes.

Accidents impliquant un tramway	Tués dans un accident avec un tramway	Blessés dans un accident avec un tramway
115	3	144

Evolution du nombre de personnes tuées et blessées dans un accident avec un tramway

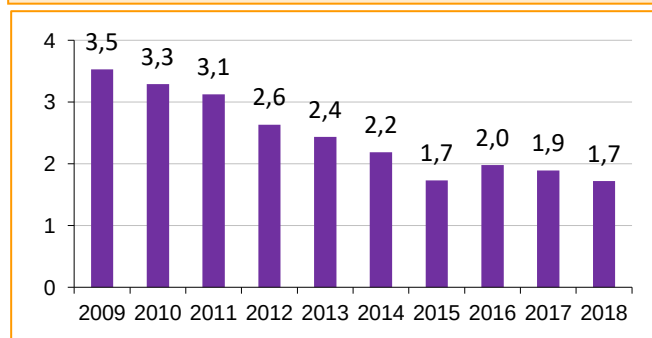


Nombre de victimes (tuées et blessées) dans un accident de tramway selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT et VU	Tram	PL
Tués	3	0	0	0	0	0	0
Blessés	50	18	2	1	37	35	1

Évolution du nombre d'accidents impliquant un tramway par million de kilomètres parcourus



Source : données STRMTG et BAAC

2019, une année riche en mises en service :

Réseaux d'Avignon et Caen, partie du T2 en tunnel à Nice, ligne D à Bordeaux, T6 à Lyon, 5 extensions de lignes (T4 Clichy-Montfermeil, 17 Genève-Annemasse, T3 Saint Etienne, T1 Asnières, A Grenoble).

En 2019, 115 accidents impliquant un tramway sont recensés dans le fichier BAAC. **Les 3 personnes tuées dans un accident avec un tramway sont des piétons** (1 homme âgé de 22 ans, 1 femme âgée de 87 ans et 1 homme âgé de 92 ans).

Le nombre de blessés, après un pic élevé en 2017, est similaire à celui des années précédentes. Compte tenu du développement du réseau de tramway depuis plus de 10 ans, **le nombre d'accidents impliquant un tramway rapporté aux kilomètres parcourus a baissé** de - 51 % entre 2009 et 2018. On compte 83 lignes de tramway en 2019 (44 en 2009) dans 31 agglomérations (19 en 2009)¹. En 2019, les 115 accidents de tramway se répartissent sur 25 départements, dont 16 avec 1 à 3 accidents sur l'année.

Selon le mode déplacement

Parmi les 147 victimes des accidents de tramway, 53 sont piétons (dont 3 piétons décédés), 36 automobilistes, un usager d'EDP motorisé et 17 cyclistes.

Parmi les **50 piétons blessés** dans les accidents impliquant un tramway, 30 ont entre 18 et 64 ans, 12 ont moins de 18 ans et 8 ont 65 ans ou plus.

10 des 18 cyclistes et EDPm blessés sont âgés de 18 à 34 ans.

29 des 35 blessés dans les tramways ont entre 18 et 64 ans.

L'influence des aménagements de tramway sur la sécurité

Le principal scénario² d'accident de piéton en conflit direct avec un tramway **concerne des piétons traversant l'ensemble de la rue, heurtés sur la première voie de tramway rencontrée.**

En conflit indirect, 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.

Le guide technique du STRMTG « Conception des bouts avant des tramways » recommande des critères géométriques pour le design du matériel roulant afin de permettre dans une collision de dévier un piéton et limiter les conséquences du choc.

Les chiffres du fichier BAAC diffèrent de ceux de la base gérée par le STRMTG, renseignée à partir des déclarations des exploitants et qui contient tous les événements liés au tramway : collisions avec tiers, accidents de voyageurs dont chutes lors de freinage d'urgence, etc.

<http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/>

¹ Rapport annuel sur le parc, le trafic et les événements d'exploitation des tramways, année 2018, Rapport d'activités 2019, STRMTG

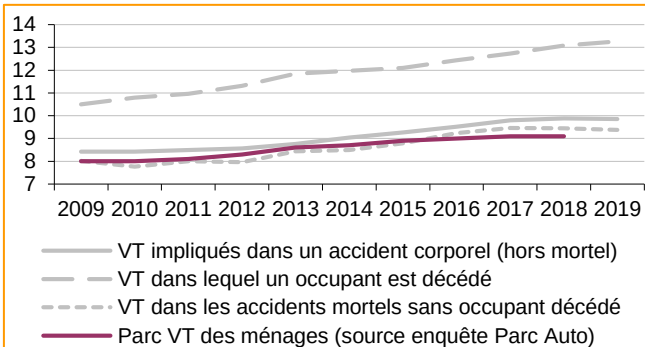
² Étude des accidents piétons sur des rues avec aménagement de sites de transports collectifs (phase 2), Cerema, 2016.

Les accidents selon les caractéristiques des véhicules

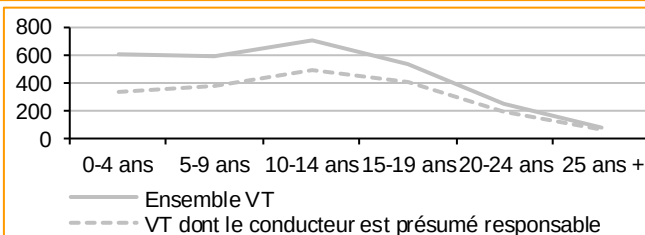
L'ancienneté moyenne des VT dans lesquels un occupant est décédé est plus élevée que l'ancienneté moyenne du parc des VT. Les jeunes ont des VT plus anciens et moins puissants.

Les motos accidentées ont une cylindrée moyenne nettement supérieure lorsqu'un usager de la moto a été tué. Dans les accidents mortels, les jeunes ont des motocyclettes plus récentes.

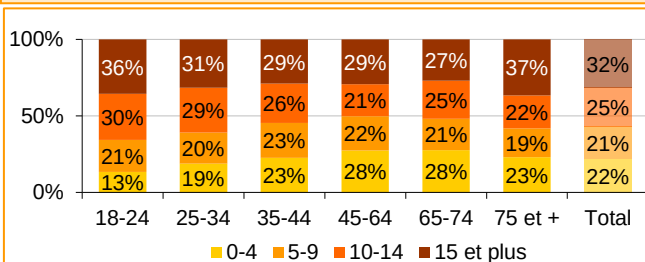
Evolution de l'ancienneté moyenne des véhicules de tourisme (VT) depuis 2009



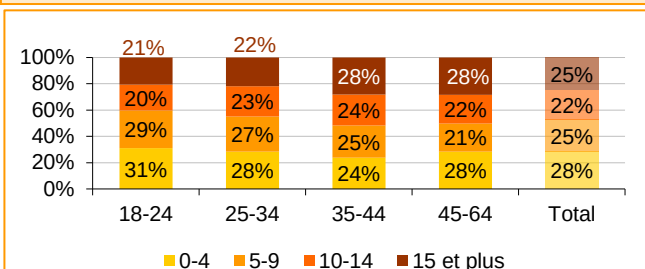
Nombre de VT impliqués dans un accident mortel en 2019 en fonction de leur ancienneté



Répartition des VT impliqués dans un accident mortel en 2019 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Répartition des motocyclettes impliquées dans un accident mortel entre 2015 et 2019 selon leur ancienneté et l'âge du conducteur



Parc automobile et 2RM des ménages¹

L'ancienneté moyenne du parc automobile des ménages en France métropolitaine se stabilise à 9,1 ans en 2018. Les véhicules de tourisme (VT) de 8 ans et plus constituent 50 % du parc, ceux de 10 ans et plus 39 %, et ceux de 14 ans et plus 21 %.

L'ancienneté moyenne du parc 2RM des ménages, stable par rapport à 2017, atteint 12,9 ans en 2018.

Ancienneté des VT impliqués dans un accident mortel en 2019²

Les VT impliqués dans les accidents mortels sont en moyenne plus anciens que le parc de VT (11,5 ans pour les VT accidentés contre 9,1 ans dans le parc). L'âge moyen est encore plus élevé (13,3 ans) si on ne prend que les VT dont un conducteur ou passager est tué dans l'accident. Alors que les VT de 14 ans et plus représentent 21 % du parc, ils sont la moitié des VT dont un usager est tué.

L'ancienneté moyenne des VT avec un conducteur présumé responsable est plus élevée que l'ensemble des VT dans les accidents mortels (12,3 ans).

La répartition selon l'âge du conducteur montre que les jeunes conducteurs et les seniors sont le plus souvent impliqués dans des accidents mortels dans des voitures d'ancienneté avancée : plus d'un tiers l'est au volant d'un VT de 15 ans ou plus. Et 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 35-64 ans.

Les véhicules les plus anciens sont plus souvent conduits par des seniors : 21 % des VT des accidents mortels sont conduits par un sénior, mais cette part monte à 37 % pour les VT de 15 ans et plus.

Pour les VT de moins 10 ans, 60 % ont leur conducteur présumé responsable. Cette part augmente pour atteindre 81 % pour les VT de plus de 20 ans.

Ancienneté des 2RM dans les accidents mortels (2015-2019)²

L'ancienneté moyenne des 2RM accidentés est moins élevée que celle des VT. Effectivement, pour les accidents mortels, elle est de 6,6 ans pour les cyclomoteurs, et 10,4 ans pour les motos (contre 11,5 ans pour les VT).

Contrairement aux observations sur les VT, les motocyclettes impliquées dans un accident mortel et conduites par des 18-24 ans sont plus récentes : 31 % ont moins de 5 ans. 37 % des motocyclettes de 15 ans ou plus ont un conducteur âgé de 45-64 ans.

¹ Enquête Parc auto, KANTAR, 2019.

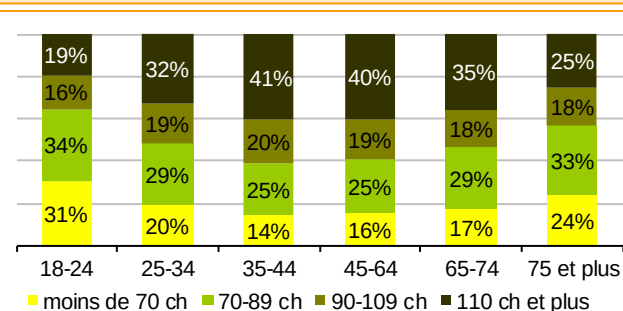
² Suite à un changement du logiciel de la police nationale, les données 2015 à 2018 ont été redressées pour être exploitables.

Code National d'Identification du Type

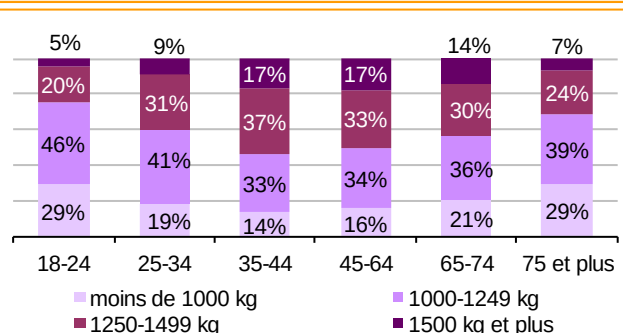
Le fichier national des accidents corporels de la circulation comprend un champ sur le CNIT du véhicule. Ce champ n'est pas toujours renseigné.

Le CNIT permet de connaître un certain nombre d'informations sur les véhicules (marque, modèle, puissance, masse, cylindrée...). Seules les informations de série sont disponibles. Le CNIT est indiqué sur la carte grise du véhicule.

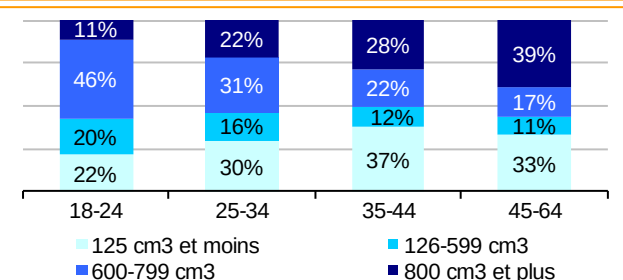
Puissance des VT accidentés (2015-2019)



Masse des VT accidentés (2015-2019)



Cylindrée des motocyclettes accidentées (2015-2019)



Caractéristiques des VT accidentés entre 2015 et 2019¹

300 000 VT ont été impliqués dans un accident corporel entre 2015 et 2019, 57 % ont un CNIT renseigné (53 % des VT impliquant un usager tué).

La puissance moyenne des VT impliqués dans un accident de la route est de l'ordre de 100 chevaux – et ce pour l'ensemble des VT impliqués, pour ceux où un usager est tué ou encore pour ceux où le conducteur est présumé responsable. La puissance moyenne des VT accidentés est un peu supérieure à celle du parc national (84 ch).

Dans les accidents corporels, les 18-24 ans conduisent des VT moins puissants : 92 ch en moyenne, contre 109 ch pour la puissance moyenne des VT conduits par les 35-44 ans. 65 % des jeunes de 18-24 ans conduisent un véhicule de moins de 90 ch contre 39 % des 35-44 ans. Seul un jeune sur cinq conduit des véhicules de plus de 110 ch dans les accidents, le double pour les 35-64 ans.

La masse moyenne des VT accidentés est de 1 200 kg, identique à celle des VT dans lequel une personne est décédée et un peu supérieure à celle des VT dans le parc national (1 060 kg).

Dans les accidents corporels, les jeunes et les seniors de 75 ans et plus conduisent des véhicules plus légers (respectivement 1 125 kg et 1 147 kg en moyenne) par rapport aux 45-64 ans conduisant de plus gros modèles (1 266 kg en moyenne). 75 % des jeunes de 18 à 24 ans et 69 % des personnes de 75 ans et plus conduisent des VT de moins de 1 250 kg, contre 46 % des 35-44 ans.

Caractéristiques des motocyclettes entre 2015 et 2019

Sur 5 ans, 45 % des 70 000 motocyclettes impliquées dans un accident corporel ont un CNIT renseigné dans le BAAC (46 % des motocyclettes sur lesquelles une personne est décédée).

La cylindrée moyenne des motocyclettes accidentées est de 582 cm³, ce qui est nettement supérieur à la cylindrée moyenne du parc national¹ (400 cm³). Elle augmente légèrement lorsque le conducteur est présumé responsable de l'accident (605 cm³) et nettement plus pour les motocyclettes sur lesquelles un usager est décédé (737 cm³).

Dans les accidents corporels, les jeunes de 18-24 ans ont fréquemment une motocyclette de cylindrée intermédiaire (67 % entre 126 et 799 cm³) alors que les motocyclettes des 45-64 ans présentent une répartition plus contrastée, avec à la fois une forte proportion de faibles et de grosses cylindrées (33 % de 125 cm³ et moins, et 39 % de 800 cm³ et plus), la catégorie intermédiaire étant nettement moins représentée.

¹ Les données sur le parc national viennent du Système d'immatriculation des véhicules, géré par l'Agence nationale des titres sécurisés au 19 juin 2020.

Les accidents impliquant un véhicule étranger

Un tiers des véhicules étrangers impliqués dans un accident mortel sont des poids lourds.

Accidents avec un véh étranger	Tués dans un acc avec véh étranger	Tués dans le véh étranger	Blessés dans un acc avec un véh étranger	T/100 Blessés*
1756	169	70	2475	7
Evolution d'impliqués tués dans les accidents avec un véhicule étranger entre...				
2018 et 2019			2012-2016 et 2019	
+ 46 %			+ 1 %	

* Nombre d'impliqués tués dans les accidents avec un véhicule étranger pour 100 blessés.

Immatriculations des véhicules étrangers impliqués dans un accident corporel

	2019						2012-2016 (par an)
	VT	PL+ TC	VU	Moto	Autres	Total	
Espagne	94	127	13	8	5	247	216
Allemagne	120	20	14	46	10	210	217
Belgique	136	22	8	28	8	202	220
Pologne	37	73	43	7	4	164	115
Suisse	92	1	4	36	8	141	98
Royaume-Uni	87	4	6	27	12	136	116
Italie	58	23	5	27	4	117	124
Portugal	25	58	6	4	2	95	124
Pays-Bas	60	18	4	2	10	94	95
Roumanie	26	47	18	0	1	92	32
Lituanie	5	55	3	0	2	65	25
Bulgarie	16	35	7	0	0	58	47
Luxembourg	42	10	5	0	1	58	82
Monaco	18	5	1	8	2	34	28
Slovénie	15	2	0	1	1	19	ND
Rép. Tchèque	5	10	1	1	0	17	11
Maroc	4	6	2	0	0	12	ND
Autres pays*	51	38	12	14	3	118	136
Total	891	554**	152	209	73***	1879	1686

* Autres pays comprend 32 pays différents

** Répartition : 536 PL et 18 TC

*** Dont 13 cyclomoteurs

Le pays d'immatriculation n'est pas systématiquement renseigné dans le fichier BAAC : en 2018, il est connu pour 94 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, soit 90 397 véhicules.

169 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger¹, soit 5 % de la mortalité. Les véhicules étrangers représentent 9 % du transport de personnes en véhicules légers en France². Le transport de marchandises est réalisé à 39 % par des véhicules étrangers. Parmi les 169 décès, 70 personnes (41 %) étaient des occupants du véhicule étranger.

Le nombre de personnes tuées dans les accidents avec un véhicule étranger est globalement stable depuis 2012, mais on observe une hausse sensible entre 2018 et 2019 (+ 53 tués).

Les accidents impliquant un véhicule étranger sont plus souvent mortels (9 % des cas) que l'ensemble (5 % des cas). Cela s'explique par la part élevée de poids lourds dans ces accidents.

Selon le pays d'origine

En 2019, la moitié des véhicules étrangers impliqués dans les accidents sont immatriculés dans cinq pays :

- **l'Espagne**, avec une forte proportion de poids lourds ; un **poids lourd étranger sur cinq**, impliqués dans un accident y est immatriculé ;
- **la Pologne** : 28 % des **véhicules utilitaires** étrangers impliqués dans un accident y sont immatriculés ;
- **l'Allemagne, la Belgique et la Suisse** qui sont les pays d'immatriculation les plus présents pour les véhicules de tourisme et les motos.

Parmi les véhicules impliqués immatriculés en Italie, en Suisse, ou en Allemagne, un quart sont des motos.

Les véhicules immatriculés au Portugal et au Luxembourg sont nettement moins impliqués en 2019 que la moyenne annuelle sur la période 2012-2016 (respectivement - 23 % et - 30 %). A l'opposé, le nombre de véhicules immatriculés en Roumanie ou en Lituanie impliqués dans les accidents a presque triplé.

Selon le type de véhicules

La part de poids lourds parmi les 1 879 véhicules étrangers impliqués est de 29 %. Elle est nettement plus élevée que parmi les véhicules français (3 %). En revanche, la part de véhicules de tourisme étrangers impliqués est plus faible : 47 % contre 60 % pour les véhicules français.

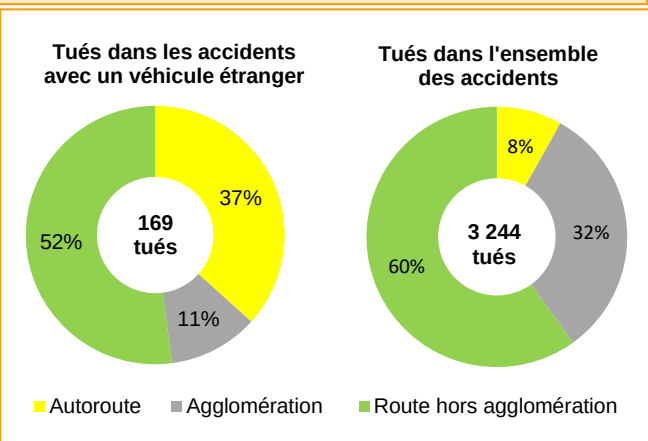
Selon le département de l'accident

Les 22 départements frontaliers ont totalisé 32 % des accidents impliquant un véhicule étranger et 41 % de la mortalité correspondante (70 personnes tuées). 21% des accidents impliquant un véhicule étranger se sont produits en Île-de-France ; ces accidents sont peu souvent mortels (9 tués).

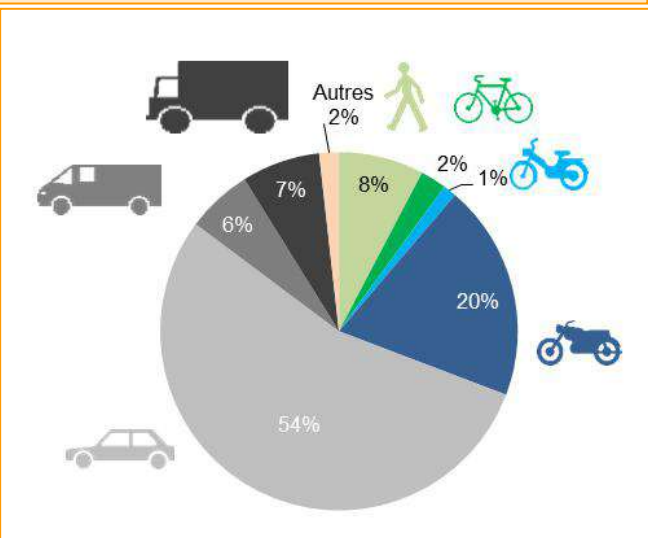
¹ Dans la suite du texte, le terme « véhicule étranger » désigne un véhicule immatriculé à l'étranger, et « véhicule français » un véhicule immatriculé en France.

² Les comptes des transports en 2018, CGDD/SDES, 2019.

Répartition des tués selon le milieu routier dans les accidents impliquant un véhicule étranger et dans l'ensemble des accidents

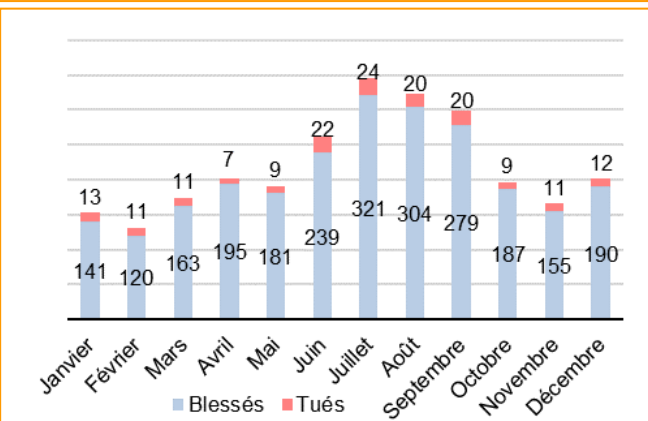


Répartition des personnes tuées dans un accident avec un véhicule étranger selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autre	Total
Tués	13	4	2	33	92	10	12	3	169
Blessés	90	62	69	419	1541	126	115	53	2475

Nombre de personnes tuées et blessées dans les accidents avec un véhicule étranger selon le mois



Selon le milieu routier

Les accidents avec un véhicule **étranger** ont **plus souvent lieu sur autoroute** (36 %) que l'ensemble des accidents (10 %).

En contrepartie, la part d'accidents en agglomération est deux fois plus faible pour les accidents avec un véhicule étranger (32 %) que pour l'ensemble des accidents (64 %).

Selon le mode de déplacement

Comme dans le cas de l'ensemble des véhicules, la moitié des personnes tuées dans les accidents impliquant un véhicule étranger sont des automobilistes. Alors que les conducteurs et passagers de poids lourds représentent 1 % des tués de l'ensemble des accidents, ils représentent 7 % des tués dans les accidents avec un véhicule étranger. Cela est lié à la part élevée de poids lourds parmi les véhicules étrangers impliqués (29 % contre 3 % pour les véhicules français).

Les 70 usagers (conducteurs ou passagers) tués de véhicules étrangers sont :

- 32 automobilistes ;
- 23 motocyclistes ;
- 9 conducteurs ou passagers de poids lourd ;
- 3 conducteurs de véhicule utilitaire.

Parmi les 938 usagers de véhicules étrangers blessés :

- 60 % sont des conducteurs ou passagers de véhicules de tourisme ;
- 20 % sont des conducteurs ou passagers de motocyclettes.

Selon le mois

Le mois de juillet connaît une **accidentalité élevée** concernant les véhicules étrangers : 13 % des blessés de ces accidents le sont en juillet, contre 10 % pour l'ensemble des accidents. On constate une implication des véhicules de tourisme étrangers plus importante en août (14 %, 7 % pour l'ensemble des VT impliqués en métropole). Pour les motocyclettes étrangères, 81 % d'entre elles ont été impliquées dans un accident au cours des mois de mai à septembre (50 % pour l'ensemble des motocyclettes en France métropolitaine.)

Les infractions

En 2019, parmi les 12,5 millions d'avis de contraventions envoyés pour des infractions relevées par le contrôle automatisé, 2,5 millions (soit 20 %) ont été envoyés à l'étranger, une baisse de - 13,8 % par rapport à 2018, en partie due à la dégradation du parc de radars en 2019, et malgré un nombre croissant de partenariats (voir page 161). Parmi ces 2,5 millions, 1,8 millions le sont dans un des sept pays suivants : Royaume-Uni, Belgique, Espagne, Allemagne, Pays-Bas, Italie et Suisse.

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

La moitié des enfants âgés de 0 à 13 ans victimes d'un accident corporel le sont à pied ou à vélo.

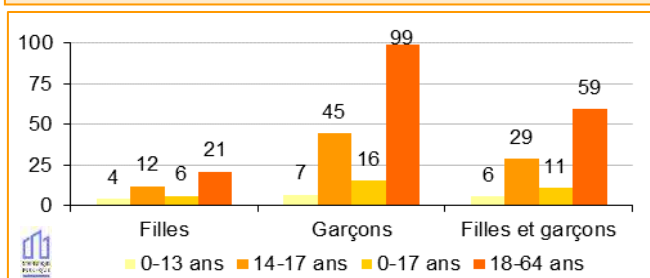
La moitié des adolescents (14-17 ans) victimes le sont en deux-roues motorisé.

Accidents	Tués 0-17 ans	Blessés 0-17 ans	T/100 blessés*
9 171	153	8 957	2
Evolution annuelle moyenne du nombre de 0-17 ans tués entre ...**			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
- 20,3 %	- 6,9 %	- 8,7 %	

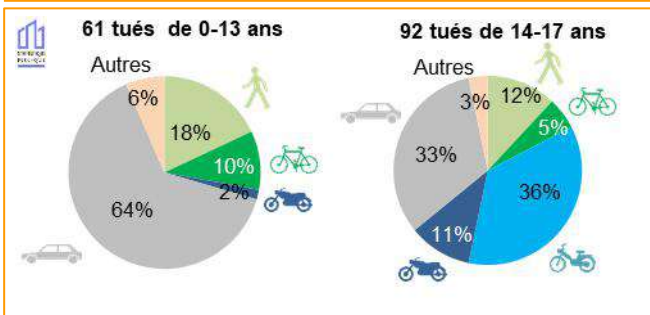
* Nombre de 0-17 ans tués pour 100 blessés

** 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 selon l'âge et le sexe

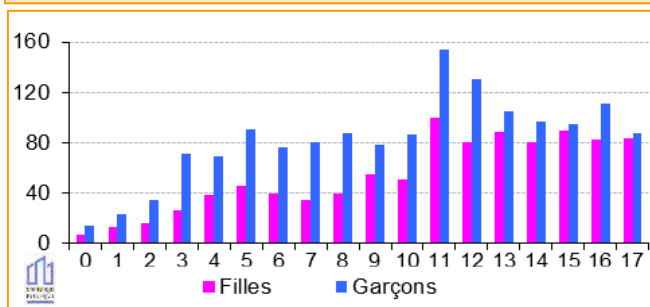


Répartition des enfants et des adolescents tués selon le mode de déplacement



	Piéton	Vélo+EDPM	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
0-13 ans tués	11	6	0	1	39	4	61
0-13 ans blessés	1724	318	38	67	1963	230	4 340
14-17 ans tués	11	5	33	10	30	3	92
14-17 ans blessés	711	372	1908	407	1023	196	4 617

Nombre de piétons tués et blessés selon l'âge et le sexe



En 2019, 16 % des accidents corporels ont impliqué un enfant (0-13 ans) ou un adolescent (14-17 ans), soit 9 171 accidents. 153 jeunes âgés de 0 à 17 ans ont perdu la vie, soit **5 % de la mortalité routière**. Ce ratio est très inférieur aux 21 % qu'ils représentent dans la population française. Parmi les jeunes décédés, 92 avaient entre 14 et 17 ans et 61, moins de 14 ans.

Par rapport à 2018, on dénombre 15 décès en moins chez les enfants et 24 décès en moins chez les adolescents. Depuis 2010, le nombre de 0-17 ans tués a baissé de 6,9 % par an en moyenne, une baisse 3 fois plus forte que celle des adultes (-2,4 %).

Risque et gravité

On recense **11 décès pour un million d'habitants pour les 0-17 ans** (6 pour les enfants et 29 pour les adolescents) **contre 61 pour les adultes**. Le nombre de tués pour 100 victimes (personnes blessées ou tuées) est deux fois moins élevé que pour les adultes.

Le nombre de victimes **augmente fortement à partir de 15 ans** (14 ans étant l'âge légal pour conduire un cyclomoteur).

La part de **garçons** de 0-17 ans victimes est la même que pour les 18-64 ans (67 %) mais cette représentation est plus forte chez les adolescents (73 %) que chez les enfants (60 %).

Selon le mode de déplacement

Sur les 153 enfants ou adolescents tués, 22 étaient piétons, 56, conducteurs et 75, passagers. Parmi les 61 **enfants** tués, les deux tiers étaient **passagers de véhicules de tourisme**, 11 étaient piétons et 6 cyclistes. Pour les 92 **adolescents** tués, le nombre de piétons, cyclistes et automobilistes est proche. **Mais il y a, en plus, 43 tués en deux-roues motorisés.**

Le nombre de décès chez les 0-17 ans dans la catégorie « vélo+EDPM » baisse de 9 unités par rapport à l'année 2018 et de 16 unités pour les piétons.

Un tiers des victimes âgées de moins de 18 ans sont des **automobilistes (45 % pour les décès)**. Un pic est observé à 17 ans avec 405 passagers et 45 conducteurs (parmi lesquels 32 roulant sans permis, 9 en conduite accompagnée et 2 en auto-école).

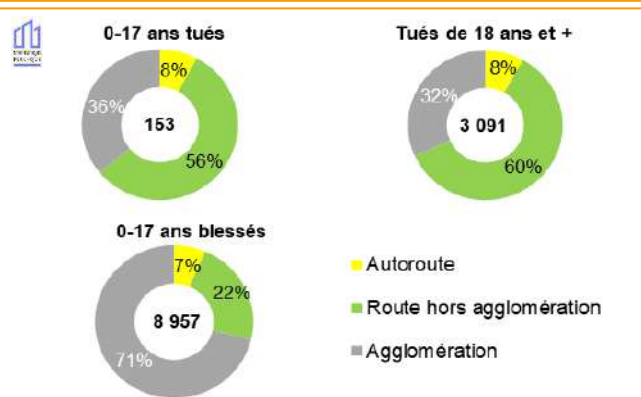
Parmi les enfants, quatre victimes sur dix sont des piétons, contre 15 % pour les adolescents. Un pic est présent chez les 11-12 ans pour les garçons.

Parmi les adolescents, quatre victimes sur dix sont cyclomotoristes dont 86 % de garçons.

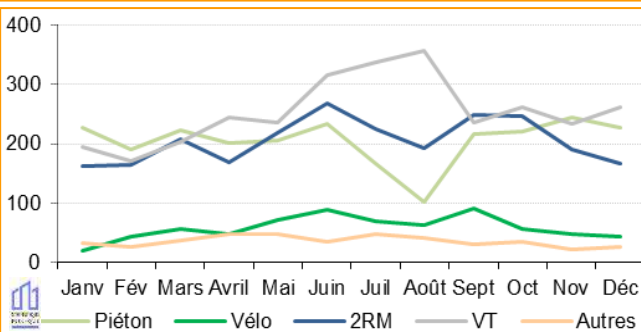
Défaut de ceinture ou de casque

20 des 69 enfants et adolescents tués à bord d'une voiture de tourisme n'avaient pas leur ceinture attachée (parmi eux, 8 avaient 17 ans) et pour 10 autres, l'information est indéterminée. Tous les cyclomotoristes tués portaient leur casque. Trois des onze motards tués n'avaient pas de casque.

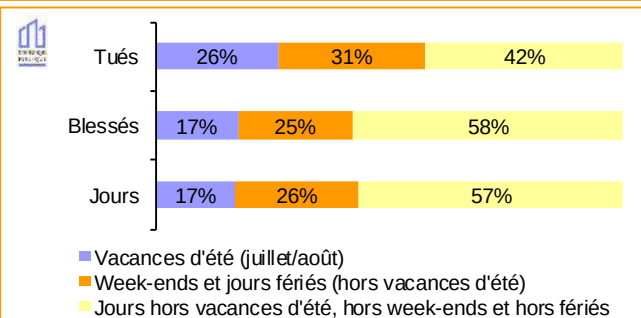
Répartition du nombre d'enfants et d'adolescents tués et blessés selon le milieu routier



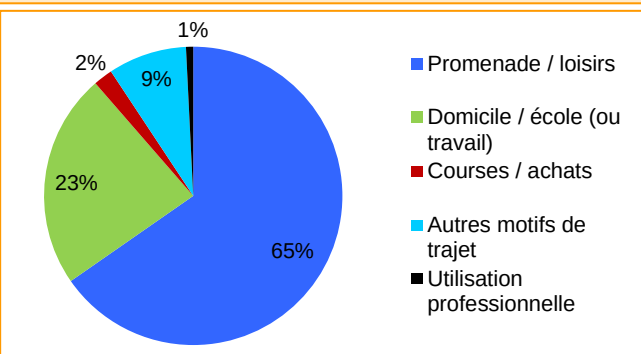
Nombre de 0-17 ans tués ou blessés en 2019 selon le mois et le mode de déplacement



Répartition des 0-17 ans tués ou blessés selon les périodes de l'année



Répartition des 0-17 ans tués ou blessés selon le type de trajet effectué



Selon le milieu routier

Chez les 0-17ans, la répartition des tués, en agglomération pour un tiers, hors aggro et sur autoroute pour les deux tiers, est la même que pour les adultes. Pour les victimes en revanche, il y a un écart : 71% des victimes chez les enfants et adolescents le sont en agglomération contre 58 % pour les adultes.

Selon le mois et la période scolaire

Juin est le mois qui a connu le plus de victimes corporelles chez les jeunes de 0-17 ans (**942 victimes**). Des pics apparaissent en juin et septembre pour les vélos, piétons et deux-roues motorisés alors que le mois d'**août** rassemble le plus grand nombre de victimes en **véhicule de tourisme (357)**.

En 2019, 1 605 victimes corporelles de 0 à 17 ans sont recensées pendant les « grandes vacances » (juillet et août) et 2 324 lors des week-ends et jours fériés. Ces périodes de repos représentent 43 % des jours de l'année mais 58 % des décès.

Type de trajet effectué

Deux tiers des victimes de 0-17 ans le sont lors d'un trajet promenade-loisirs ; un quart lors d'un trajet domicile-école ou domicile-travail.

Parmi les 14-17 ans, 8 % des victimes le sont lors de déplacements domicile-travail. Selon une étude sur la **santé des apprentis** en Nouvelle-Aquitaine¹ (adolescents et jeunes adultes), les accidents de la route lors d'un trajet vers l'entreprise sont 2,7 fois plus nombreux que lors du déplacement vers le centre de formation (enquête effectuée en 2018).

Les piétons²

Les accidents chez les **piétons de 10-15 ans** se produisent principalement sur le trajet domicile-école, surtout 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). 31 % des situations mettent en jeu la présence d'un obstacle à la visibilité (véhicule stationné ou arrêté) et dans 17 % des cas, l'enfant traverse en confiance sur un passage piéton mais 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, joue un rôle, direct ou indirect, dans la survenue d'accidents.

¹ La santé des apprentis de Nouvelle-Aquitaine – Ressentis, attitudes Observatoire régional de la santé de Nouvelle-Aquitaine, mars 2019.

² Projet PAAM, Piétons et adolescents : accidentologie et mobilité, Ifsttar, 2015.

Les conducteurs novices (permis de moins de deux ans)

En 2019, 57 % des conducteurs novices tués ont entre 18 et 24 ans.

79 % des conducteurs novices tués en véhicule de tourisme étaient présumés responsables.

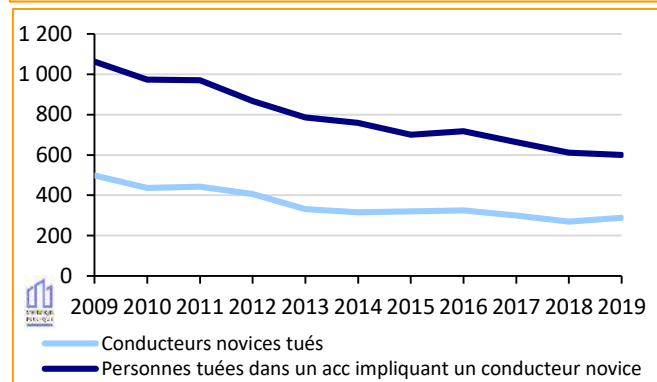
Accidents impliquant un conducteur novice	Tués dans ces accidents	Blessés dans ces accidents	T/100 Blessés dans ces accidents
10 306	600	14 259	4

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice entre...*

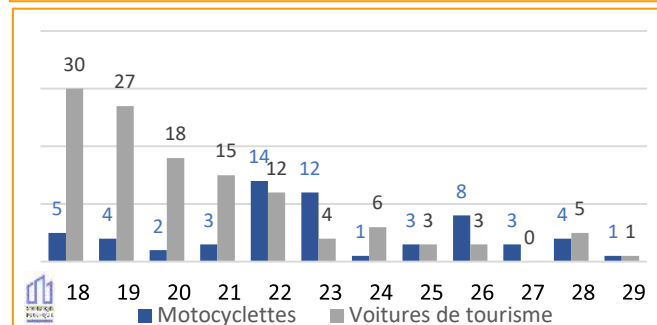
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010
- 1,8 %	- 5,2 %	- 7,0 %

* Lecture : entre 2000 et 2010, le nombre de conducteurs novices tués a diminué en moyenne de - 7,0 % par an.

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



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



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

Trimestres de permis	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	Total
Conducteurs novices	81	84	87	68	74	64	74	49	581

Nombre de conducteurs tués selon le mode et l'âge, pour les novices et les expérimentés (de 18 à 34 ans)

	Conducteurs novices tués			Conducteurs expérimentés tués		
	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans	18-24 ans	25-29 ans	30-34 ans
Motocyclistes	41 (25 %)	19 (59 %)	5 (25 %)	24 (17 %)	53 (32 %)	58 (43 %)
Véhicules de tourisme	112 (68 %)	12 (37 %)	12 (60 %)	102 (76 %)	105 (64 %)	71 (52 %)
Véhicules utilitaires	10 (6 %)	0 (0 %)	2 (10 %)	8 (5 %)	3 (1 %)	3 (2 %)
Poids lourds + TC	0 (0 %)	1 (3 %)	1 (5 %)	0 (0 %)	1 (0 %)	2 (1 %)
Total	163 (100 %)	32 (100 %)	20 (100 %)	134 (100 %)	162 (100 %)	134 (100 %)

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

En 2019, 10 306 accidents impliquent un conducteur novice, soit 18 % de l'ensemble des accidents.

600 personnes ont été tuées dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 18 % de la mortalité routière. Parmi ces 600 personnes tuées, 288 sont des conducteurs novices et 312 d'autres usagers.

Entre 2000 et 2010, le nombre de personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice baisse très nettement de - 52 % (- 7 % par an en moyenne). Entre 2010 et 2019, cette baisse est de - 38,3 % (- 5,2 % par an) et entre 2018 et 2019 de - 1,8 %. Entre 2010 et 2019, **la baisse du nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant un conducteur novice est quatre fois plus forte que celle des autres usagers**, qui, pour leur part, enregistrent une baisse de - 1,5 % par an.

La gravité des accidents impliquant un conducteur novice (4 tués pour 100 blessés) est proche de celle des autres accidents (5 tués pour 100 blessés).

Expérience

Le nombre de conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels est **d'autant plus élevé que la durée de détention du permis est faible**.

Age et mode de déplacement

Parmi les 288 conducteurs novices tués, 57 % ont entre 18 et 24 ans et 11 % entre 25 et 29 ans. **Les automobilistes sont plus jeunes que les motocyclistes**. En effet, pour ce qui concerne les automobilistes, ces pourcentages sont respectivement de 66 % et 7 % contre 43 % et 20 % pour les motocyclistes.

Même au sein des conducteurs novices tués âgés de 18 à 24 ans, le pic chez les automobilistes est plus tôt (18-19 ans) que celui constaté chez les motocyclistes (22-23 ans).

Les motocyclistes constituent la moitié des conducteurs novices tués de 25 à 34 ans, pour 38 % des conducteurs expérimentés tués âgés de 25 à 34 ans et le quart de ceux âgés de 18 à 24 ans.

¹ Les catégories considérées sont les motocyclistes, les VT, VU, PL, TC, 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 alcoolémie dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon l'alcoolémie			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positive	connue	Part positive	Part positive
Motocyclettes	15	84	18%	34%
Véhicules de tourisme	80	296	27%	30%
Véhicules utilitaires	5	21	24%	15%
Poids lourds + TC	2	90	2%	0%
TOTAL	102	491	21%	28%

Nombre de conducteurs novices selon la présence de stupéfiants dans les accidents mortels

	Conducteurs novices selon contrôle stupéfiant			Conducteurs expérimentés 20-34 ans
	positif	connu	Part positif	Part positif
Motocyclettes	6	78	8%	33%
Véhicules de tourisme	53	270	20%	21%
Véhicules utilitaires	2	18	11%	25%
Poids lourds + TC	3	86	3%	2%
TOTAL	64	452	14%	22%

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	70	37	65%	40%
Véhicules de tourisme	272	74	79%	69%
Véhicules utilitaires	19	9	68%	64%
Poids lourds + TC	40	59	40%	32%
TOTAL	401	179	69%	64%

Selon l'alcool et les stupéfiants

L'alcool et la drogue sont souvent présents chez les conducteurs novices impliqués dans les accidents mortels (21 % des cas pour l'alcool et 14 % pour les stupéfiants), mais **de manière moindre que chez les conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans** (7 points de moins pour l'alcool et 8 points de moins pour les stupéfiants).

On constate un écart fort entre automobilistes et motocyclistes :

- pour les **automobilistes, l'alcool et la drogue sont très présents** chez les conducteurs novices (à hauteur des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans) ;
- pour les motocyclistes, les conducteurs novices sont nettement moins souvent alcoolisés ou sous l'emprise de stupéfiants que les automobilistes, mais aussi moins souvent que les motards expérimentés âgés de 20 à 34 ans.

La part de conducteurs novices contrôlés **positifs aux stupéfiants** impliqués dans un accident mortel **décroit avec l'âge** : 21 % chez les 20-24 ans, 12 % chez les 25-29 ans et 10 % chez les 30-34 ans.

Selon la responsabilité présumée

L'inexpérience de la conduite se traduit par une responsabilité présumée des automobilistes novices dans les accidents mortels plus élevée que dans le cas des automobilistes expérimentés âgés de 20-34 ans (79 % contre 69 %). Pour les motocyclistes, la différence est plus marquée : 65 % contre 40 %.

Selon la catégorie socio-professionnelle (CSP)

A parts égales (entre 20 % et 23 %), quatre CSP constituent 85 % des CSP des conducteurs novices impliqués dans un accident mortel :

- les ouvriers (contre 34 % parmi les conducteurs expérimentés 20-34 ans),
- les étudiants (contre 4 % parmi la référence),
- les professions intermédiaires et employés (contre 33 % parmi la référence),
- les conducteurs professionnels (contre 11 % parmi la référence).

64 % de ces étudiants sont sur un trajet promenade-loisirs alors que ce n'est le cas que pour la moitié des ouvriers, la moitié de l'ensemble des conducteurs novices ou encore la moitié de l'ensemble des conducteurs expérimentés âgés de 20 à 34 ans.

Selon le jour et la nuit

48 % des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice le sont de nuit ; le week-end, ce ratio est de 59 %. Ces proportions sont proches de celles relevées pour les accidents impliquant un conducteur expérimenté âgé de 20 à 34 ans (respectivement 50 % et 61 %).

Les jeunes adultes (18-24 ans)

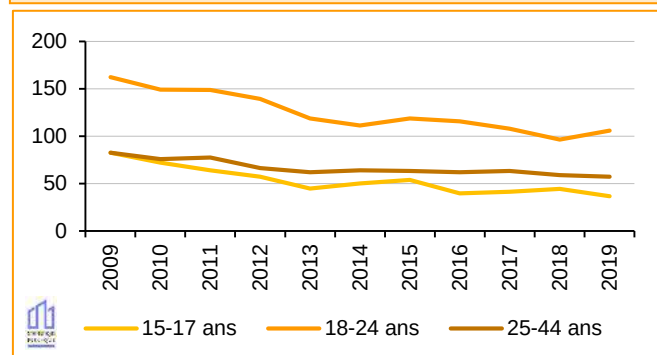
En 2019, le nombre de jeunes adultes tués est reparti à la hausse. Ces accidents mortels sont dans la moitié des cas des accidents sans tiers, avec des jeunes adultes conducteurs plus souvent présumés responsables que leurs aînés.

Accidents avec un jeune adulte impliqué	Jeunes adultes Tués	Tués dans acc. avec jeune adulte conducteur	Jeunes adultes Blessés	Blessés dans acc. avec jeune adulte conducteur	T/100 Blessés*
17 602	549	780	13 796	21 218	4
Évolution annuelle moyenne du nombre de jeunes adultes tués entre...**					
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010			
9,1 %	- 4,5 %	- 7,2 %			

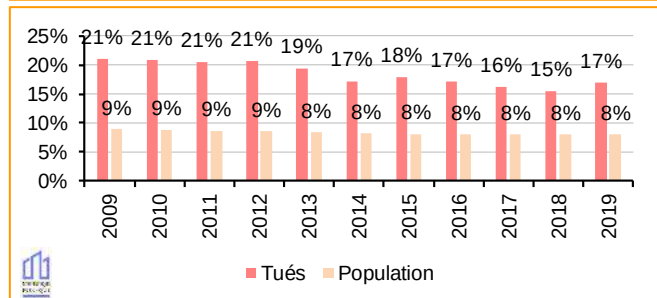
* Nombre de jeunes adultes tués pour 100 jeunes adultes blessés (B).

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

Evolution du nombre de personnes tuées par million d'habitants

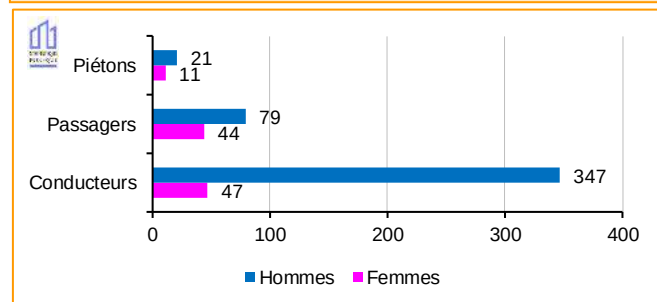


Part des jeunes adultes parmi les personnes tuées et parmi la population



Exemple de lecture : en 2010, les jeunes adultes représentent 21 % des personnes tuées et 9 % de la population

Nombre des jeunes adultes tués selon le sexe et la place dans le véhicule



En 2019, 549 jeunes adultes (âgés de 18 à 24 ans) ont été tués dans les accidents de la route soit 17 % de l'ensemble des personnes tuées.

Entre 2018 et 2019, le nombre de jeunes adultes tués a augmenté de 9,1 %. Mais entre 2010 et 2019 il a diminué plus fortement (- 34 %) que la mortalité générale (- 19 %). En 2019, un jeune adulte est impliqué dans un accidents sur trois.

La gravité

En 2019, on dénombre 13 796 jeunes adultes blessés. Le ratio de 4 jeunes adultes tués pour 100 blessés est proche de celui des autres classes d'âge (5).

Estimation du risque

Le nombre de jeunes adultes tués par million d'habitants a **augmenté** en 2019 : il est **2 fois plus élevé que le nombre de personnes tuées des autres classes d'âge par million d'habitants** (106 contre 45). Ainsi, les jeunes adultes constituent 17 % des personnes tuées, soit 2 fois leur part dans la population (8 %). Cet écart se réduit un peu au fil des années (en 2010, ces proportions étaient de 21 % et 9 %). La mortalité routière est la première cause de mortalité chez les jeunes adultes, loin devant les autres mortalités accidentelles¹.

Selon le milieu routier

La répartition des jeunes adultes tués entre les différents milieux est similaire à celle des personnes tuées de 25 à 64 ans : **62 % hors agglomération**, 30 % en agglomération et 8 % sur autoroute.

Les conflits

513 accidents ont occasionné la mort des 549 jeunes adultes. **La moitié** de ces accidents mortels sont des **accidents sans tiers** (un seul véhicule impliqué sans piéton). Pour l'ensemble des accidents mortels, cette proportion est de 40 %.

La catégorie d'usager

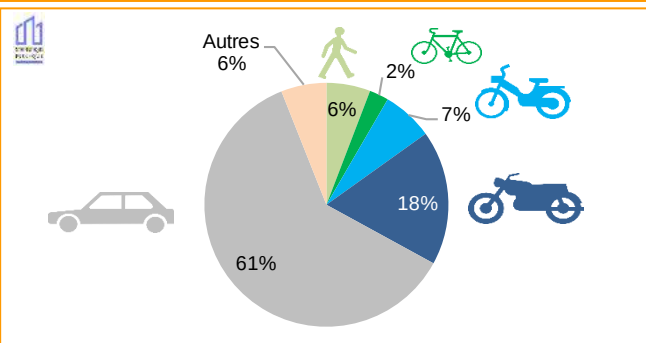
Parmi les jeunes adultes tués, les hommes représentent 88 % des conducteurs tués, 64 % des passagers tués et 66 % des piétons tués. Parmi les jeunes adultes tués, 19 % sont des femmes ; une part proche de celle des femmes tuées parmi les 25-64 ans (23 %).

Les passagers représentent 22 % des jeunes adultes tués usagers de véhicules, proportion deux fois plus élevée que chez les 25 ans et plus (10 %).

Dans les accidents mortels, la part d'accidents avec plus d'une personne tuée est deux fois plus élevée dans le cas où le véhicule est conduit par un 18-24 ans que par une personne de plus de 24 ans (7 % contre 4 %).

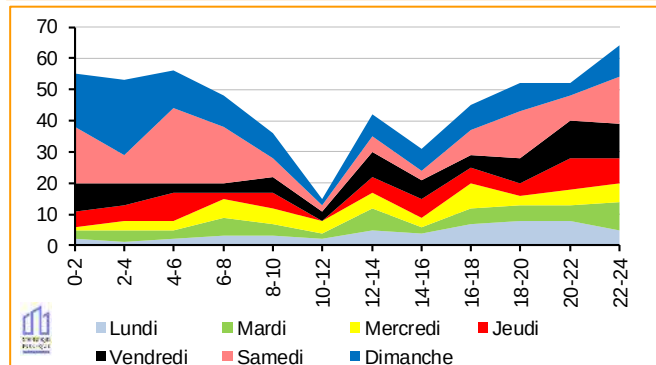
¹ Principales causes de décès des jeunes et des enfants en 2014, Inserm-CépiDc.

Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement

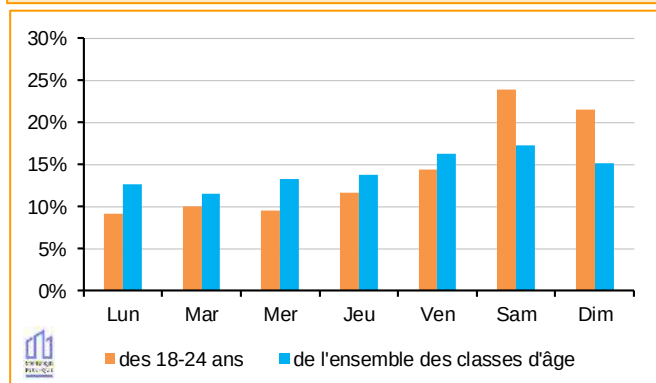


	Piéton	Vélo + EDPM	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	32	15	37	98	335	32	549
Blessés	1 048	746	1 581	2 296	7 341	784	13 796

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



Répartition journalière de la mortalité hebdomadaire



Selon le mode de déplacement

Deux tiers des jeunes adultes décèdent en VT, cette proportion est seulement de 45 % pour les 25-64 ans. Les jeunes adultes constituent ainsi 21 % de la mortalité en véhicule de tourisme. Parmi eux, 229 sont des conducteurs et 106 sont des passagers.

Chez les jeunes adultes, la part des piétons tués est de 6 %, c'est moins que celle des 25-64 ans (11 %) et c'est la moitié de la part observée dans la mortalité générale (15 %).

En 2019, 18 % de jeunes adultes tués le sont en motocyclette. Contrairement aux VT, cette part est inférieure à celle observée chez les 25-64 ans (28 %). Parmi les 98 jeunes adultes tués en motocyclette, 90 étaient conducteurs et 8 passagers.

L'accidentalité en cyclo est supérieure à la mortalité piétonne, avec notamment 50 % de blessés en plus.

Temporalité

La mortalité des jeunes adultes est particulièrement marquée en fin de semaine : le nombre de personnes tuées par jour est 2 fois plus élevé du vendredi au dimanche que du lundi au jeudi (1,3 pour la mortalité des 25-64 ans). Par rapport à 2018, il y a 37 jeunes adultes tués en plus le week-end mais 14 de moins le vendredi.

La mortalité routière des jeunes adultes survient pour 61 % la nuit, contre 39 % pour les 25 ans et plus. Ainsi, 337 jeunes adultes sont décédés la nuit ; ils représentent 24 % de la mortalité de nuit, mais seulement 11 % de la mortalité de jour.

Les jeunes adultes conducteurs

Les jeunes adultes sont impliqués dans 28 % des accidents et constituent 18 % des conducteurs impliqués dans un accident. Ces accidents ont occasionné 780 tués (24 % de la mortalité routière) et 21 218 blessés (30 % de l'ensemble des blessés).

Pour ce qui concerne les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents mortels, les jeunes adultes sont plus fréquemment **présumés responsables** que les conducteurs de 25 ans et plus : la proportion de conducteurs présumés responsables est de 76 % chez les jeunes adultes contre 66 % chez les 25 ans et plus.

Toujours pour les véhicules de tourisme, les jeunes adultes conducteurs sont beaucoup plus susceptibles d'avoir un **accident sans tiers** que leurs aînés. Ils constituent en effet 31 % des conducteurs de VT impliqués dans un accident sans tiers, mais 17 % de ceux impliqués dans un accident avec tiers (piéton ou autre véhicule).

La proportion de conducteurs avec une alcoolémie positive (supérieure ou égale à 0,5 g/l de sang) impliqués dans les accidents est de 9,5 % chez les jeunes adultes, contre 10,6 % pour les 25-34 ans, 9,3 % pour les 35-44 ans, et 6,8 % pour les 45-64 ans.

Les seniors (65 ans et plus)

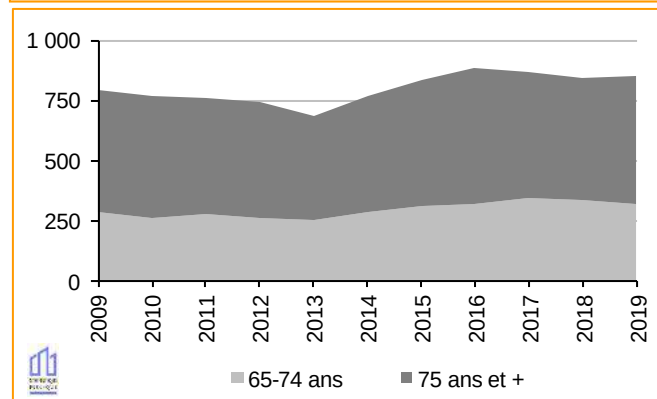
Les seniors sont particulièrement touchés par les accidents de la route et particulièrement les 75 ans et plus avec un risque et une gravité importants. Ces derniers, lorsqu'ils sont piétons, constituent un enjeu spécifique en ville.

Accidents	Tués seniors	Blessés seniors	T/100B*
11 260	849	7 463	11
Évolution annuelle moyenne du nombre de seniors tués entre... **			
2018 et 2019	2010 et 2019	2000 et 2010	
+ 0,8 %	+ 1,2 %	- 5,6 %	

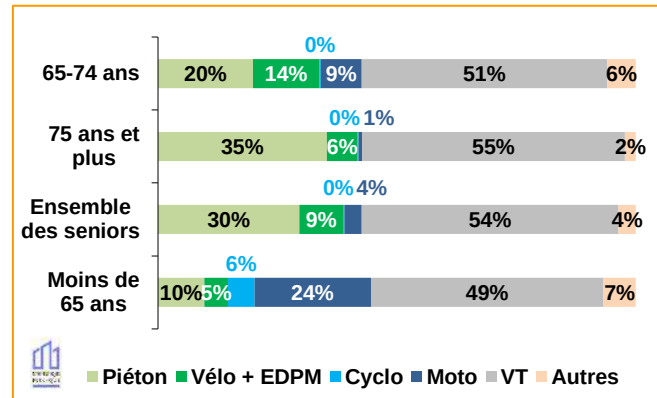
* Nombre de seniors tués pour 100 blessés (B)

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

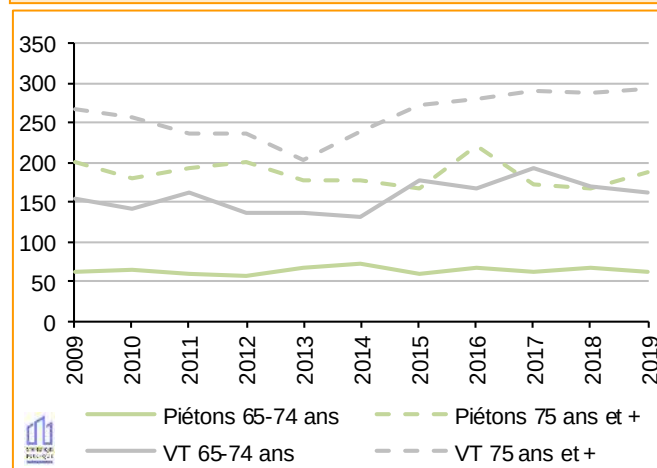
Evolution du nombre de seniors tués



Répartition des seniors tués selon le mode de déplacement



Evolution du nombre de seniors tués selon qu'ils étaient piétons ou automobilistes



En 2019, on compte 849 seniors tués dans un accident de la route, dont 317 âgés de 65 à 74 ans et 532 de 75 ans ou plus. Les seniors représentent 26 % des personnes tuées, alors qu'ils constituent 20 % de la population et 11 % de l'ensemble des victimes des accidents.

Alors que le nombre de seniors tués était en baisse depuis 2 années consécutives, on constate une stagnation 2018 et 2019 (léger rebond qui fait passer de 842 à 849 tués). Sur 10 ans, le nombre de seniors tués a augmenté de + 1,2 % en moyenne annuelle.

La gravité

Une **gravité élevée** marque les accidents des seniors : on compte 4 tués pour 100 blessés pour les personnes de moins de 65 ans, le double pour les 65-74 ans (8) et **le quadruple pour les 75 ans et plus (16)**. Cette sur-gravité est constatée autant en et hors agglomération, et quel que soit le mode de déplacement, excepté pour les 2RM.

Le risque

Le nombre de personnes tuées ramené à la population montre **un sur-risque pour les seniors de 75 ans et plus** : 86 personnes de 75 ans et plus tuées par million d'habitants de cette classe d'âge, contre 46 pour les moins de 65 ans. **Les seniors de 65 à 74 ans ne présentent pas de sur-risque** par rapport aux moins de 65 ans (45 personnes tuées par million d'habitant).

Selon le mode de déplacement

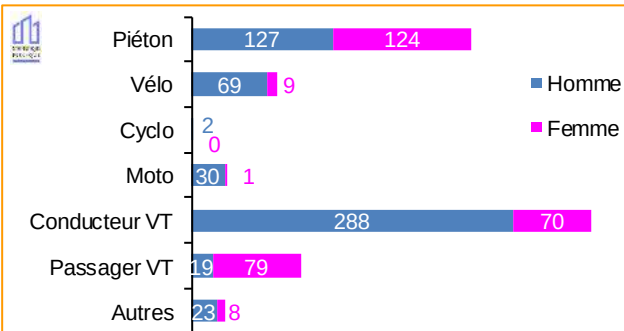
La part des usagers de véhicules de tourisme dans la mortalité des seniors (54 %) est proche de celle des moins de 65 ans (49 %). Cependant, **la part de la mortalité piétonne est nettement plus élevée chez les seniors (30 %)** que parmi les moins de 65 ans tués (10 %). Elle **est encore plus élevée pour les seniors de 75 ans et plus (35 %)** que pour les 65-74 ans (20 %). Parmi les seniors tués, la part des **cyclistes (9 %)** est plus élevée que parmi les moins de 65 ans tués (5 %). A l'inverse des piétons, la part est plus élevée dans la mortalité des 65-74 ans (14 %) que chez les 75 ans et plus (6 %).

Les trois quarts des piétons seniors tués ont été heurtés par un véhicule dont le conducteur a moins de 65 ans.

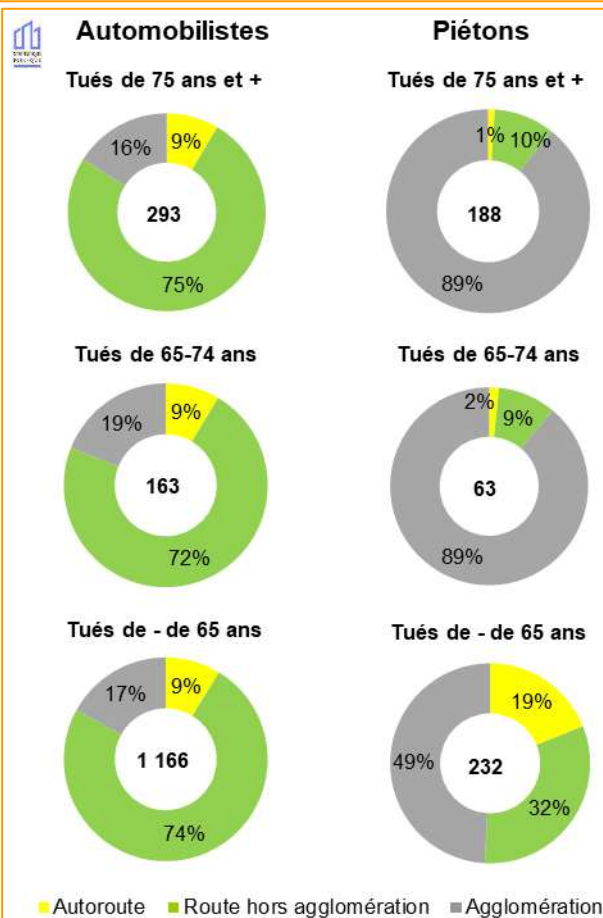
Le nombre de piétons seniors tués augmente entre 2018 et 2019 (+ 15 tués) passant de 236 à 251 tués, alors qu'il est stable pour les moins de 65 ans.

Le nombre de seniors tués en VT est stable entre 2018 et 2019 (- 7 tués de 65-74 ans et + 5 tués de 75 ans ou plus).

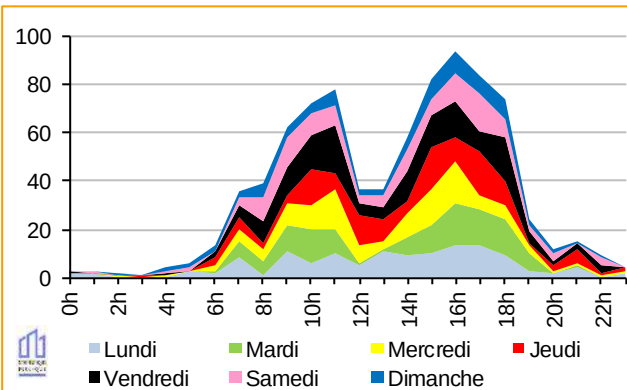
Répartition des seniors tués selon le sexe et le mode de déplacement



Répartition des personnes tuées selon le milieu routier



Répartition des seniors tués selon le jour et l'heure



Hommes et femmes

Bien que les hommes restent majoritaires dans la mortalité des seniors, la proportion de femmes y est plus élevée (34 %) que parmi les moins de 65 ans (19 %). Ceci s'explique en partie par la part plus importante de femmes dans la population senior (57 % de femmes contre 50 % parmi les moins de 65 ans).

La moitié des piétons seniors tués sont des femmes contre un tiers pour les moins de 65 ans (41 % pour les 65-74 ans et 52 % pour les 75 ans et plus).

Parmi les **passagers de véhicules de tourisme** seniors tués, **8 sur 10 sont des femmes** (84 % pour les 65-74 ans et 79 % pour les 75 ans et plus), contre 38 % pour les moins de 65 ans.

Selon le milieu routier

42 % des personnes tuées de 65 ans et plus le sont en agglomération (37 % pour les 65-74 ans et 45 % pour les 75 ans et plus), contre 28 % pour les moins de 65 ans. Cet écart est avant tout lié au mode piéton, surreprésenté (30 %) dans la mortalité des seniors.

Les écarts observés entre classes d'âges varient selon les modes de déplacement :

- les automobilistes seniors tués le sont dans 83 % des cas hors agglomération (autoroutes comprises), valeur identique à celle des moins de 65 ans;
- a contrario, **les piétons seniors tués le sont neuf fois sur dix en ville (pour les 65-74 ans comme pour les 75 ans et plus)**, contre une fois sur deux pour les moins de 65 ans ;
- quelle que soit la classe d'âge (senior ou moins de 65 ans), la moitié des cyclistes tués le sont sur les routes hors agglomération.

Selon le jour et l'heure

Le dimanche est le jour comptant le moins de seniors tués (9 %), tandis que les jours qui comptent le plus de personnes de moins de 65 ans tuées sont les vendredis (16 %), les samedis (19 %) et les dimanches (17 %).

Le nombre de seniors tués selon l'heure présente des **pics marqués de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h**. Ces pics sont observés aussi bien pour les seniors piétons que pour les seniors automobilistes. Pour les moins de 65 ans, les pics sont moins marqués et sur des périodes différentes : de 6 h à 8 h et de 15 h à 21 h.

La proportion de personnes tuées de nuit est plus faible pour les seniors (21 %) que pour les moins de 65 ans (50 %). 93 % des seniors tués le sont entre 7 h et 21 h, contre 63 % pour les moins de 65 ans. Pour les piétons, ces proportions sont similaires (respectivement de 91 % et 54 %).

Les accidents liés au travail

En 2019, 21 165 accidents, soit 38 % des accidents, ont impliqué un usager en trajet domicile-travail ou trajet professionnel. L'alcool est moins présent dans ces accidents que dans les autres. 87 motocyclistes et 23 cyclomotoristes ont été tués dans ce type de trajet.

Accidents lors d'un trajet domicile-travail

Accidents de trajets domicile-travail	Tués lors d'un trajet domicile-travail	Blessés lors d'un trajet domicile-travail	T/100 Blessés *
13 302	295	9 890	3

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées lors d'un trajet domicile travail entre... **

2018 et 2019	2010 et 2019
- 11,9 %	- 5,2 %

* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés lors d'un trajet domicile-travail.

** Lecture : entre 2010 et 2019, le nombre de personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail a baissé en moyenne de - 5,2 % par an.

Accidents lors d'un trajet professionnel

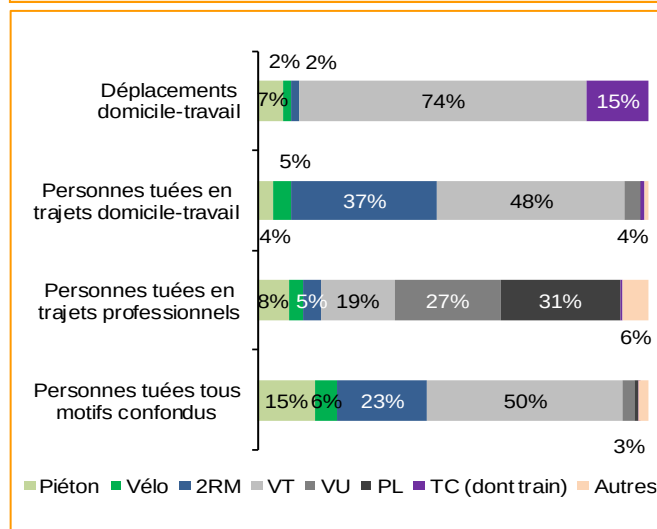
Accidents de trajets professionnels	Tués lors d'un trajet professionnel	Blessés lors d'un trajet professionnel	T/100 Blessés *
9 690	111	4 112	3

Évolution annuelle moyenne du nombre de personnes tuées lors d'un trajet professionnel entre...

2018 et 2019	2010 et 2019
- 24,5 %	- 4,0 %

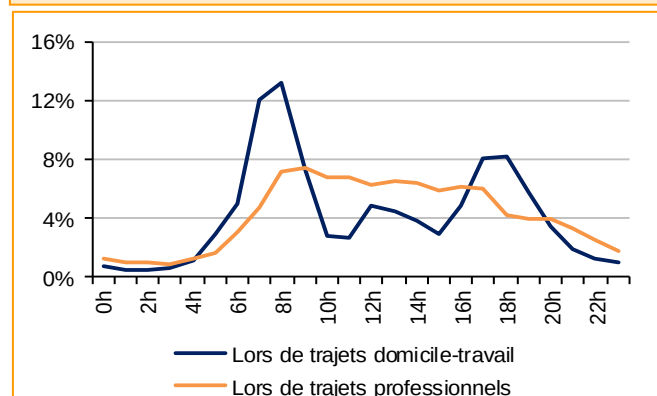
* Nombre de personnes tuées pour 100 blessés lors d'un trajet professionnel.

Déplacements domicile-travail et des personnes tuées par type de trajet, selon le mode



Source : fichier BAAC et Insee²

Répartition des victimes tuées et blessées dans les accidents liés au travail selon l'heure



La sécurité routière en France - bilan 2019 - ONISR

En 2019, 406 personnes ont été tuées lors d'un déplacement lié au travail, soit 12,5 % de la mortalité routière (plus précisément 16 % de la mortalité où le motif de déplacement est renseigné) :

- Les trois quarts (295) lors d'un trajet domicile-travail (trajet entre le lieu de résidence ou de repas et le lieu de travail), soit 11,5 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné ;
- Un quart (111) lors d'un trajet professionnel (trajet réalisé dans l'exercice d'une mission professionnelle), soit 4,3 % de la mortalité routière dont le motif de déplacement est renseigné.

Concernant les salariés couverts par la CNAMTS¹, en 2018, 283 ont été tués pendant un trajet domicile-travail et 66 ont été tués lors d'un trajet professionnel, soit 26 % des décès professionnels avec un risque identifié.

Le mode de déplacement

Les personnes tuées en domicile-travail le sont principalement :

- en VT ou VU dans 52 % des cas (153 personnes tuées) ;
- en 2RM dans 37 % des cas (87 motocyclistes et 23 cyclomotoristes tués) alors que ce mode n'est utilisé que dans 2 % des trajets domicile-travail². Les modes piéton et vélo sont peu touchés (respectivement 4 % et 5 % des personnes tuées).

Bien que les transports en commun (dont le train) représentent 15 % des trajets domicile-travail, 2 usagers ont été tués en 2019 lors de ces trajets.

La moitié des personnes tuées lors d'un trajet professionnel l'a été en poids lourd (34 personnes) ou en véhicule utilitaire (30 personnes).

Selon le jour et l'heure

Les accidents liés au travail interviennent plus souvent en jours ouvrés (89 % pour les trajets domicile-travail, 84 % pour les trajets professionnels) que les autres accidents (61 %).

Les accidents lors d'un trajet domicile-travail se concentrent sur les heures de pointe du matin et du soir. La pointe relative en milieu de journée correspond au retour au domicile lors de la pause méridienne, notamment en ville moyenne³. Les accidents lors d'une utilisation professionnelle ont lieu tout le long de la journée.

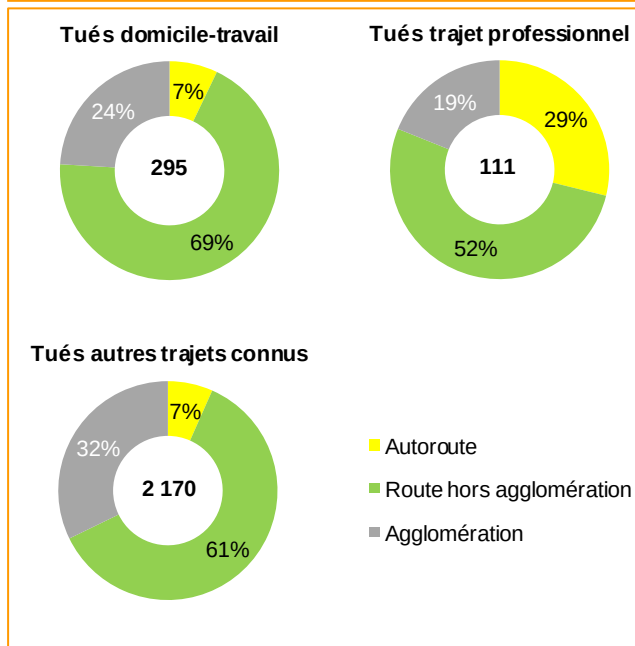
¹ Rapport annuel 2017 de l'Assurance maladie Risques professionnels, CNAMTS.

La CNAMTS gère notamment la branche accidents du travail du régime général de la sécurité sociale. Elle couvre les salariés de l'industrie, du commerce et des services.

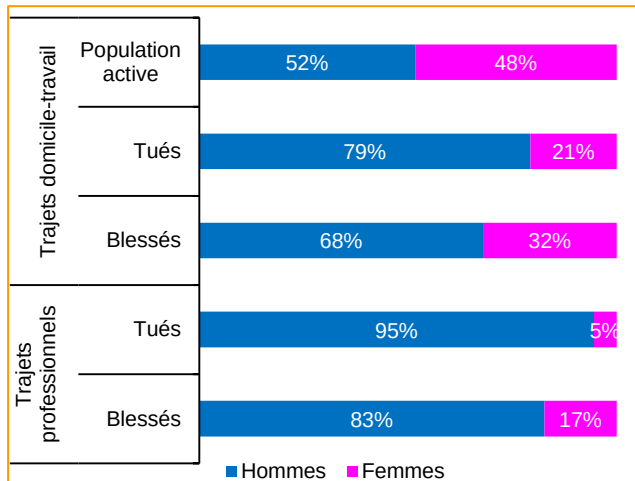
² Partir de bon matin, à bicyclette..., Insee Première n° 1629, Insee, janvier 2017.

³ Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire, Collection Le point sur, numéro 14 - CERTU, Mobilités et transports, 2010.

Répartition des décès lors d'un trajet lié au travail et pour les autres motifs de trajet, selon le milieu



Répartition des personnes tuées et blessées lors d'un trajet lié au travail selon le sexe



Sources : fichier BAAC et Insee, population active au sens du BIT.

L'essentiel du risque routier professionnel



Source : extrait de « L'essentiel du risque routier professionnel » Ministère du travail, Ministère de l'intérieur, Caisse nationale d'assurance maladie, Mutualité sociale agricole, Santé publique France, Umrestte, <https://travail-emploi.gouv.fr/actualites/l-actualite-du-ministere/article/risque-routier-professionnel-des-chiffres-cles-pour-sensibiliser-a-la-premiere>

Selon le milieu routier

La part des décès en agglomération est plus faible 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** (29 %) que lors des autres types de trajets (7 %). Parmi les 32 personnes tuées sur autoroute lors d'un trajet professionnel, 17 circulaient en poids lourd.

Selon l'âge et le sexe

Lors des trajets domicile-travail, les **15-24 ans représentent 21 % des tués** et 23 % des blessés alors que leur part dans la population active est de 10 %. Lors des trajets professionnels, la moitié des personnes tuées (55 sur 111) ont plus de 44 ans alors que cette classe d'âge représente 43 % de la population active.

Les victimes (tuées ou blessées) sont majoritairement des hommes. Ils forment 95 % des tués lors d'un trajet professionnel et 79 % des tués lors d'un trajet domicile-travail, alors qu'ils ne représentent que trois quarts des emplois des secteurs transports et entreposage (qui intègrent de nombreux conducteurs professionnels) et 52 % de la population active.

Le facteur alcool

L'alcool semble **moins présent** dans les accidents liés au travail que dans l'ensemble des accidents. La part des conducteurs avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,5 g/l parmi ceux dont le taux est connu est de 3 % pour les trajets domicile-travail et de 1 % pour les trajets professionnels, alors qu'elle est de 8 % pour l'ensemble des conducteurs. Il est toutefois possible que le trajet retour du travail, s'il n'est pas direct, ne soit plus enregistré comme un trajet domicile-travail, sous-estimant alors le facteur alcool.

La mobilité liée au travail¹

Le rôle structurant des déplacements liés au travail est parfois remis en cause du fait de l'évolution des modes de vie et rythmes de travail. Pourtant, l'activité « travail » continue de jouer un rôle primordial dans la mobilité quotidienne. Un jour moyen de semaine, 20 % à 25 % des déplacements ont pour destination le travail. L'analyse des enquêtes ménages indique :

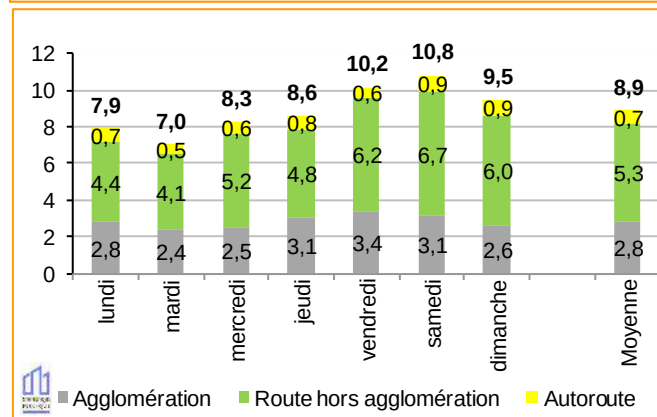
- 45 % des déplacements en voiture le matin ont pour motif le travail ;
- les déplacements domicile-travail sont plus longs que les autres ;
- depuis 1987, les distances parcourues pour les déplacements domicile-travail augmentent plus que les distances parcourues pour d'autres motifs ;
- la part modale de la voiture est plus élevée pour les déplacements réalisés pour le travail que pour les autres motifs ;
- l'accompagnement d'un enfant/conjoint avant d'aller au travail concerne 1 déplacement sur 10 le matin.

¹ Les déplacements vers le travail : neuf vérités bonnes à dire, Collection Le point sur, numéro 14 - CERTU, Mobilités et transports, 2010.

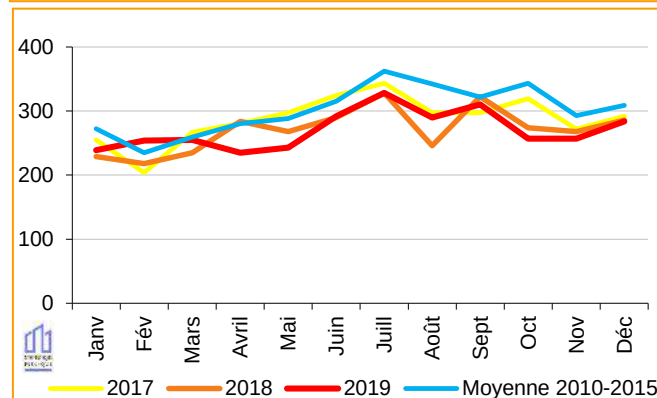
Périodes de forte accidentalité

La moitié (53 %) des personnes tuées le sont les vendredis, samedis, dimanches, jours de fête et veilles de fête.

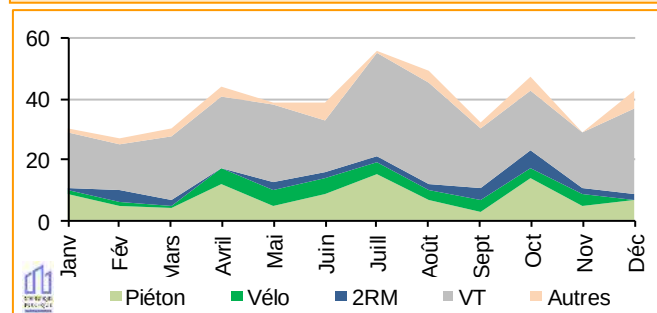
Nombre moyen de personnes tuées selon le jour de la semaine et le milieu routier



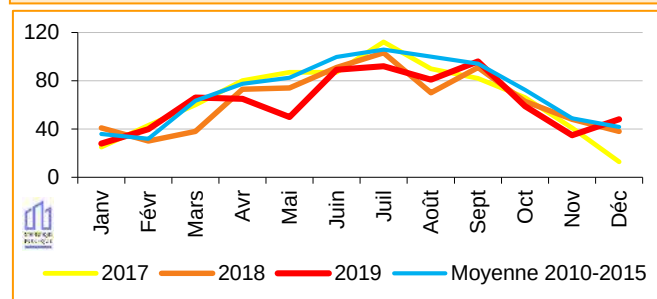
Nombre de personnes tuées selon le mois



Mortalité des enfants de 0-14 ans sur 2015-2019 selon le mois : 465 enfants tués en 5 ans



Nombre d'usagers de deux-roues motorisés tués selon le mois



Mortalité au jour le jour

En moyenne, **8,9 personnes ont été tuées chaque jour en 2019**. Ce bilan varie selon le jour de la semaine avec une moyenne plus basse du lundi au jeudi (8 personnes tuées) que du vendredi au dimanche (10,1 personnes tuées) où la circulation présente des types de trajets différents avec des trajets plus centrés vers les loisirs. En agglomération, comme chaque année, le dimanche enregistre une mortalité assez faible (2,6 tués par jour en moyenne) surtout en comparaison des vendredi et samedi (plus de 3 tués par jour).

En moyenne, chaque semaine, 62 personnes sont tuées. La variabilité hebdomadaire est cependant forte : de 46 décès (semaine du 18 au 24 février 2019) à 87 décès (semaine du 24 au 30 juin 2019).

La mortalité mensuelle moyenne est de 270 décès. Elle a varié en 2019 de 235 personnes tuées en avril à 328 en juillet. L'allure de la courbe du nombre de décès selon le mois est assez proche de celles des années précédentes avec **un pic en juillet**, des mois « forts » en juin, septembre, décembre et avril, et des **mois « faibles » de janvier à mai**. Depuis 2018, le mois d'octobre semble subir une nette baisse du nombre de tués car on observait 337 tués en moyenne sur la période 2010-2017 or sur 2018-2019, on en dénombre 266. Cette baisse résulte essentiellement des automobilistes puisque on comptait en moyenne 171 tués en véhicule de tourisme en octobre sur la période 2010-2017 contre 132 sur 2018-2019.

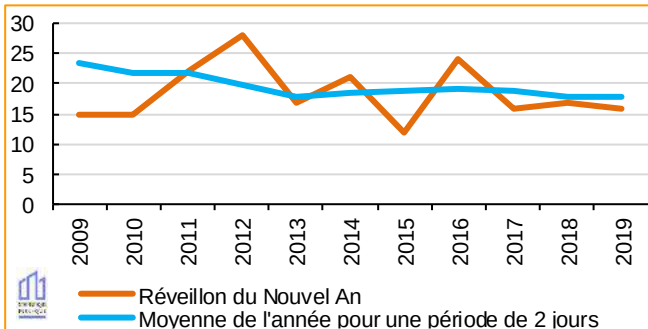
Les grandes migrations

La mortalité lors des grandes migrations, départs et retours coïncidant avec les vacances scolaires, a fortement diminué ces dernières années car ces trajets s'effectuent majoritairement sur le réseau autoroutier, aux caractéristiques géométriques plus sûres. La gravité des accidents est réduite par les interdictions de circulation des poids lourds et transports d'enfants et par le port plus fréquent de la ceinture de sécurité.

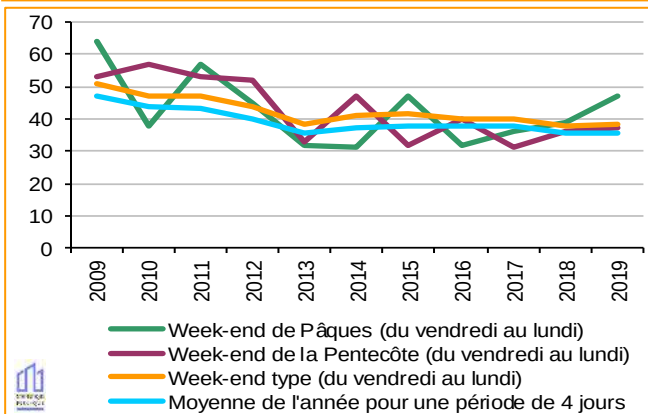
Juillet et août rassemblent presque un quart de la mortalité des enfants de 0-14 ans sur les cinq dernières années (105 enfants tués sur 465, dont 22 piétons et 67 passagers de VT) et, en 2019, un cinquième de la mortalité annuelle (618 personnes tuées sur 3 244). Néanmoins, la mortalité de ces deux mois est en baisse de - 26 % par rapport à 2010.

Sur les mois de juillet et août, la mortalité des deux-roues motorisés est stable en 2019 par rapport à 2018. Néanmoins, on constate que cette mortalité est fortement sujette aux conditions météorologiques. On dénombre, en 2019 par rapport à 2018, 38 tués de plus sur les mois de février à mars alors qu'il y a 32 vies épargnées sur les mois avril-mai.

Nombre de personnes tuées lors du réveillon du Nouvel An (31 décembre et 1^{er} janvier)



Nombre de personnes tuées le week-end de Pâques et le week-end de Pentecôte



Publié le 12/08/2019 à 10h46 par Le Progrès

[... Dans la nuit de samedi à dimanche, un accident dramatique s'est produit à Vénissieux, dans l'Est lyonnais, au niveau du numéro 197 de l'avenue Francis-de-Pressensé. Le bilan, encore provisoire, est très lourd: quatre personnes sont mortes et une cinquième est dans un état dit d'urgence absolue.

Selon les premiers éléments de l'enquête, aux alentours de 3h55, au feu vert, le véhicule, un Renault Scénic, a accéléré pour doubler par la gauche une voiture qui le précédait. En se rabattant, il a heurté le terre-plein central, s'est retourné, avant de finir sa course dans le mur d'une société. Le conducteur, originaire de Vénissieux, et trois passagères sont morts sur le coup. La Brigade des accidents et délits routiers a ouvert une enquête pour déterminer les causes exactes de l'accident. Des autopsies seront également pratiquées aux fins d'analyses toxicologiques sur les victimes. Si le conducteur a été identifié, ce n'est pas le cas des passagères.

Les secours sont intervenus vers 4 heures du matin. Un important dispositif de secours a été déployé: 13 équipes de pompiers, avec 5 ambulances et le Samu. Le périmètre était encore bouclé ce dimanche matin. Cette portion de l'avenue a été rouverte vers 10 heures du matin. ...]

La 5^e victime est décédée quelques heures après l'accident.

Les longs week-ends

Les vendredis, samedis, dimanches, jours de fête et veilles de fête (47 % de l'année en nombre de jours) représentent 53 % de la mortalité routière.

Lors du réveillon du Nouvel An 2019, 16 personnes sont décédées sur les routes les 31 décembre 2018 et 1^{er} janvier 2019. Sur les dernières années, la moyenne du nombre de tués pour ces deux jours est très proche d'une période quelconque de deux jours : en moyenne, il n'y a pas de surmortalité pour le passage au nouvel an ces dernières années grâce aux mesures fortes facilitant des retours de fête plus sûrs.

Par le passé, les longs week-ends de Pâques, de Pentecôte, de l'Ascension et de la Toussaint se sont souvent révélés les plus mortels. Désormais, les déplacements s'effectuent de façon plus étalée (notamment lorsque les jours fériés sont compris dans une période de vacances scolaires), et en fonction des prévisions météorologiques. Néanmoins, les week-ends de la Pentecôte et de Pâques ont connu jusqu'en 2012 une mortalité généralement au-dessus de la moyenne des week-ends types de 4 jours (du vendredi au lundi inclus). En 2019, le week-end de la Pentecôte a une mortalité équivalente à la moyenne de l'année pour un week-end type (respectivement 37 et 38 tués). En revanche, avec 47 tués, le week-end de Pâques a été plus meurtrier qu'un week-end type.

Les jours concentrant la plus forte mortalité en 2019

Trois jours concentrent chacun **20 décès ou plus** :

- le vendredi 20 septembre : 24 personnes tuées ;
- le samedi 16 février : 22 personnes tuées ;
- le samedi 20 avril : 20 personnes tuées.

A l'inverse, les 4 juin, 1^{er} octobre, 17 novembre et 29 décembre ont un bilan à zéro ou une personne tuée.

Les samedis-dimanches les plus mortels sont :

- les 16-17 février : 36 personnes tuées ;
- les 6-7 juillet : 32 personnes tuées ;
- les 1^{er}-2 juin : 31 personnes tuées.

Les vendredis-samedis-dimanches les plus mortels sont :

- les 15-16-17 février : 48 personnes tuées ;
- les 13-14-15 septembre : 47 personnes tuées ;
- les 22-23-24 novembre : 45 personnes tuées.

Accidents les plus graves en 2019

Sur les 3 050 accidents mortels survenus en 2019 :

- 1 compte 5 personnes tuées (voir article de presse en encadré, le 5^e tué est la personne en urgence vitale décédée peu après) ;
- 3 (0,1 %) comptent 4 personnes tuées ;
- 16 (0,5 %) comptent 3 personnes tuées ;
- 149 (5 %) comptent 2 personnes tuées ;
- 2 881 (94 %) comptent 1 personne tuée.

Éclairages spécifiques

Répartition des accidents, tués et blessés constatés selon les forces de l'ordre

	Accidents corporels	Tués	Blessés
Métropole			
Gendarmerie	17 569	2 330	23 066
Police*	38 447	914	47 424
- dont PP	12 075	95	13 881
- dont CRS	4 981	106	6 739
- dont SP	21 391	713	26 804
Total	56 016	3 244	70 490
DOM			
Gendarmerie	752	117	942
Police	1 521	45	2 011
Total	2 273	162	2 953
Autres OM**			
Gendarmerie	324	87	440
Police	227	5	282
Total	551	92	722

* La police nationale est composée de :

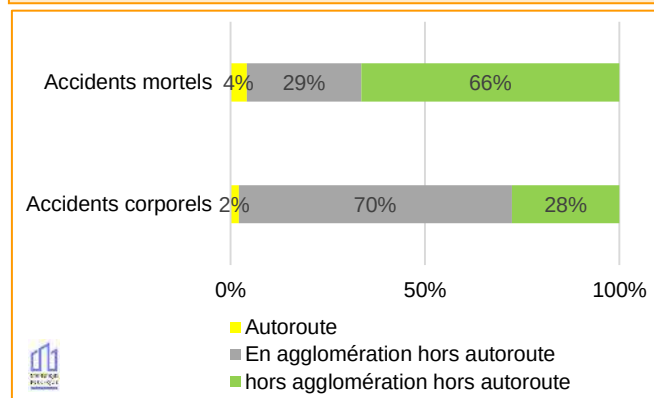
PP : Préfecture de police de Paris (départements 75, 92, 93, 94). Depuis le 01/01/18, la PP est également compétente sur les aéroports de Roissy/le Bourget et Orly, auparavant de compétence PAF.

CRS : Compagnies républicaines de sécurité (voies rapides urbaines).

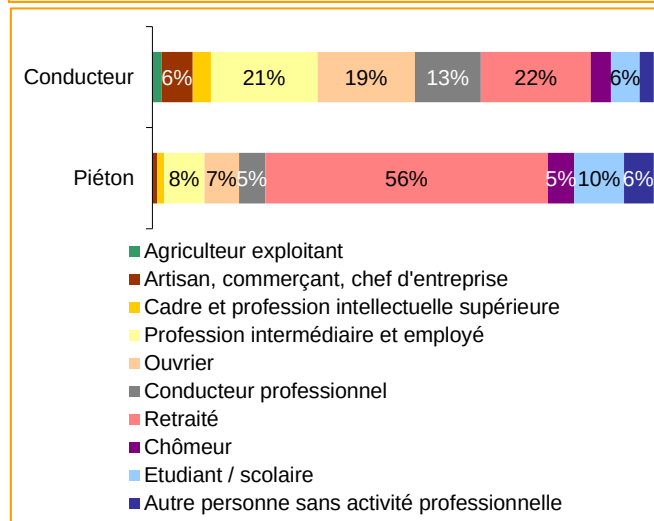
SP : Sécurité publique (grandes agglomérations).

** Données non labellisées.

Répartition des accidents impliquant une voiturette selon le milieu



Répartition des piétons et conducteurs impliqués dans les accidents mortels selon la CSP



Les forces de l'ordre

En 2019, la gendarmerie a enregistré 17 569 accidents corporels en métropole dont 2 182 mortels, la police 38 447 accidents corporels dont 868 mortels. Si 69 % des accidents ont lieu en zone police, la majorité des personnes tuées (72 %) le sont en zone gendarmerie.

Accidents avec un animal

23 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident impliquant un animal (28 en 2018). Dans 21 cas, il s'agit d'un animal sauvage.

Conditions météorologiques

En 2019, 82 % des accidents se sont produits par temps sec, 14 % par temps de pluie et 4 % dans des conditions plus particulières (neige, grêle, brouillard, etc.). La gravité des accidents par temps de brouillard ou par temps de neige/grêle est, avec une part de 10 % des accidents mortels, deux fois plus élevée que celle par temps sec ou par temps de pluie (5 %).

Les voiturettes

Entre 2014 et 2018¹, 2 024 accidents ont impliqué une voiturette. 151 personnes sont décédées (dont 132 usagers de voiturettes) et 2 526 ont été blessées.

64 % des accidents mortels impliquant une voiturette sont des accidents impliquant deux véhicules. Si 70 % des accidents corporels impliquant une voiturette ont lieu en agglomération, les deux tiers des personnes tuées (68 %) le sont hors agglomération.

Dans les accidents corporels, 12 % des conducteurs de voiturette sont alcoolisés contre 7 % pour les conducteurs de véhicule de tourisme. Les conducteurs de voiturette de 65 ans et plus sont deux fois plus impliqués dans les accidents mortels (38 %) que dans les accidents corporels (16 %).

Catégories socioprofessionnelles²

La moitié des piétons tués sont des retraités. La répartition par CSP des conducteurs impliqués dans les accidents mortels est plus équilibrée avec 3 catégories autour de 20 % : les retraités, les professions intermédiaires et employés et les ouvriers.

Quelle que soit la CSP, la grande majorité (de 65 % à 95 %) des piétons et des conducteurs impliqués dans les accidents mortels **sont des hommes**, excepté pour les piétons retraités, cadres supérieurs et étudiants (autour de 50 % de femmes).

Dans les accidents mortels, parmi les conducteurs dont la CSP et l'alcoolémie sont connues, **46 % des personnes sans activité professionnelle et 43 % des chômeurs sont alcoolisés** (18 % pour l'ensemble des conducteurs).

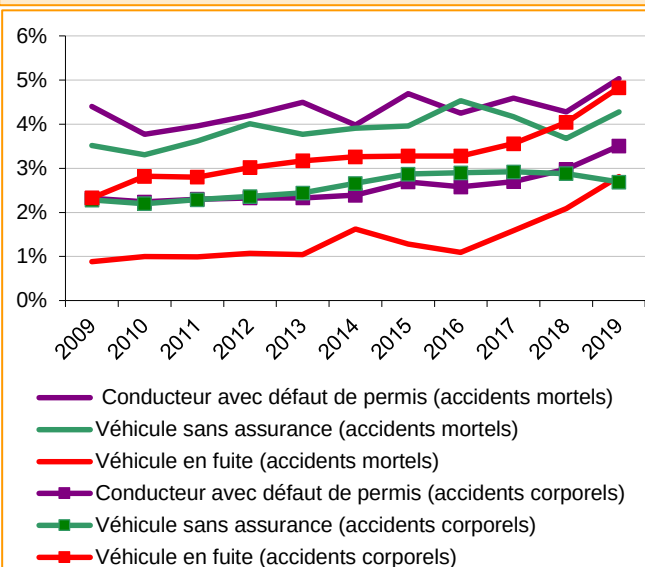
¹ En raison du changement d'outil (mise en place de TRAXy), les données 2019 sur les voiturettes ne sont pas exploitables.

² La CSP est connue pour 81 % des conducteurs d'accidents mortels et 79 % des piétons tués.

Statut du permis pour les conducteurs impliqués dans les accidents corporels

	Permis valide	Permis invalide ou suspendu	Défaut de permis	Total
Motocyclette	12 122	146	709	12 977
Voiture de tourisme	51 915	592	954	53 461
Véhicule utilitaire	5 516	78	102	5 696
Poids lourd	2 656	15	29	2 700
Transport en commun	797	2	11	810
Autre véhicule	422	5	26	453
Total	73 428	838	1 831	76 097

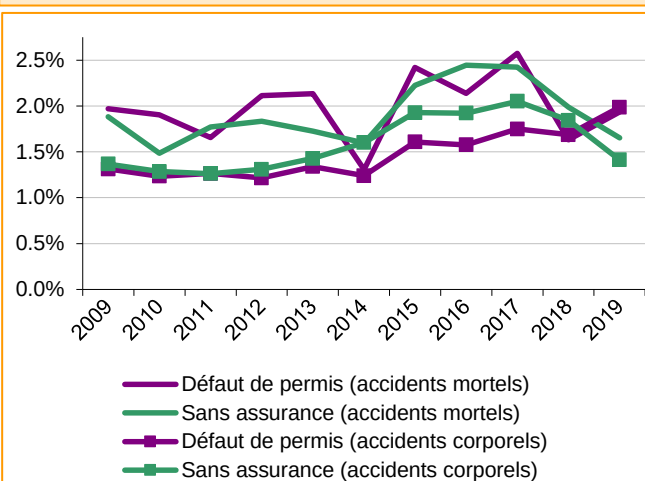
Défaut de permis, véhicule sans assurance, véhicule en fuite : évolution des infractions relevées lors des accidents corporels et mortels



Exemple de lecture pour l'année 2019 :

- Dans les accidents mortels, 5 % des conducteurs ont un défaut de permis. Cette proportion est de 3,5 % dans l'ensemble des accidents.
- Dans les accidents mortels, 4,3 % des véhicules sont sans assurance. Cette part est de 2,7 % dans l'ensemble des accidents.
- Dans les accidents mortels, 2,8 % des véhicules sont en fuite. Cette part est de 4,8 % dans l'ensemble des accidents.

Évolution de la part des conducteurs sans permis ou sans assurance, présumés non responsables



Conduite sans permis

En 2019, 5 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel et 4 % de ceux impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis valide. Ces proportions ont augmenté respectivement de 0,6 point et 1,2 point depuis 2009. **260 personnes ont été tuées** dans un accident avec un conducteur sans permis valide, soit 8 % de l'ensemble des personnes tuées.

La part de conducteurs sans permis parmi les conducteurs impliqués dans les accidents mortels est **plus élevée pour les jeunes** : elle est de 9 % pour les 18-24 ans, de 8 % pour les 25-34 ans, de 6 % pour les 35-44 ans, et entre 1 % et 2 % au-delà de 44 ans.

58 % des conducteurs sans permis valide impliqués dans un accident mortel conduisent un véhicule de tourisme et 32 % une motocyclette.

Parmi les conducteurs présumés non responsables des accidents corporels, la part de ceux sans permis valide est de 2 %. L'hypothèse que cette part est représentative de l'ensemble des conducteurs conduit à estimer que 770 000 personnes conduiraient sans permis en France (pour un nombre de permis valides de l'ordre de 38 millions).

Véhicules sans assurance

Dans 6 % des accidents mortels et 5 % des accidents corporels, un des véhicules n'est pas assuré. **202 personnes ont été tuées** dans ces accidents.

Les trois quarts de ces usagers tués se trouvaient dans le véhicule sans assurance (87 % des tués en 2 roues motorisées et 59 % des tués dans les véhicules de tourisme).

La proportion de véhicules sans assurance parmi l'ensemble des véhicules motorisés impliqués dans les accidents s'élève à 3 %. Ce ratio est de **7 % pour les cyclomoteurs**, 5 % pour les motocyclettes et de 2 % pour les véhicules de tourisme.

Parmi les conducteurs présumés non responsables impliqués dans les accidents corporels, la part de ceux conduisant un véhicule sans assurance est de 1,4 %. Un principe de calcul analogue au défaut de permis conduit à estimer le nombre de conducteurs avec un véhicule sans assurance à près de 545 000.

Délit de fuite

Un conducteur ou un véhicule est en fuite dans 4 % des accidents mortels et 8 % des accidents corporels. Par rapport à 2009, cette proportion a triplé pour les accidents mortels et doublé pour les corporels.

137 personnes ont été tuées en 2019 dans un accident avec délit de fuite, 101 en 2018.

La part des accidents avec délit de fuite est presque deux fois plus élevée la nuit (11 %) que le jour (6 %).