

# 1

## ROUTE & SÉCURITÉ ROUTIÈRE



- La route 6
- Sécurité routière 18

## > Réseau routier

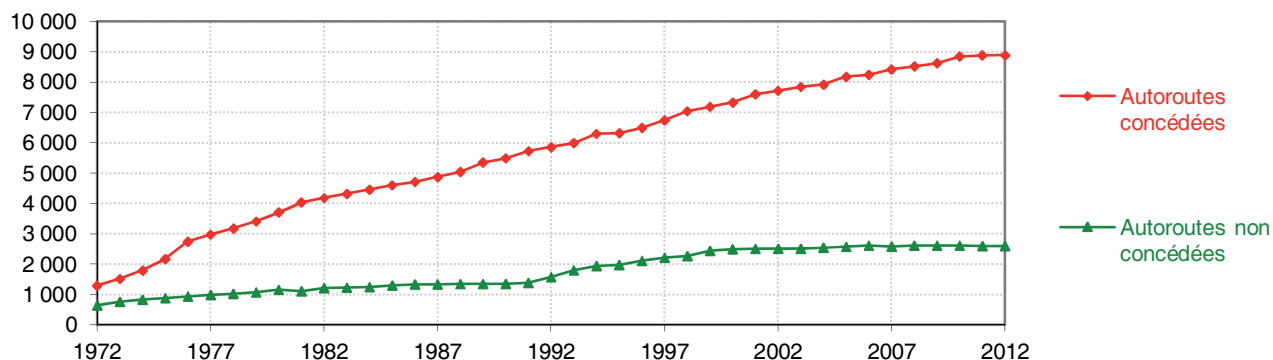
→ Longueur du réseau routier de France métropolitaine (kilomètres au 31 décembre)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Autoroutes total	10 226	10 351	10 462	10 752	10 908	11 004	11 103	11 243	11 466	11 490	11 491
Autoroutes concédées	7 721	7 846	7 919	8 179	8 296	8 427	8 523	8 629	8 847	8 887	8 891
Dont à 2 x 3 voies et plus	1 742	1 830	1 836	1 860	1 882	1 907	1 998	2 043	2 096	2 100	2 149
Autoroutes non concédées	2 505	2 505	2 543	2 573	2 612	2 577	2 580	2 614	2 619	2 603	2 600
Routes nationales	26 120	25 870	25 315	25 182	9 316	9 118	9 015	9 018	8 979	8 890	8 884
Dont à chaussées séparées			5 315	5 422	3 984	3 970	4 042	4 090	4 141	4 126	4 222
<b>Réseau national total</b>	<b>36 346</b>	<b>36 221</b>	<b>35 777</b>	<b>35 934</b>	<b>20 224</b>	<b>20 122</b>	<b>20 118</b>	<b>20 261</b>	<b>20 445</b>	<b>20 380</b>	<b>20 375</b>
<b>Réseau départemental</b>	<b>359 597</b>	<b>359 644</b>	<b>359 955</b>	<b>359 699</b>	<b>377 205</b>	<b>377 377</b>	<b>377 984</b>	<b>377 986</b>	<b>377 769</b>	<b>377 857</b>	<b>377 857</b>
<b>Nouvelle classification du réseau non concédé (y compris voiries urbaines à grande capacité) (rétropolée à partir de 2000)</b>											
Autoroutes interurbaines	1 776	1 810	1 845	1 889	1 877	1 857	1 891	1 898	1 915	1 917	nd
Autoroutes et voies rapides urbaines	1 251	1 250	1 245	1 307	1 306	1 270	1 270	1 274	1 255	1 251	nd
RN interurbaines caract. autoroutières	2 353	2 461	2 539	2 606	2 618	2 618	2 582	2 663	2 765	2 765	nd
Autres routes nationales	6 159	6 080	6 048	6 022	5 998	5 996	6 010	5 932	5 836	5 832	nd

A partir de 2006, environ 16 000 km de routes nationales ont été transférées aux départements

Sources : SETRA, ASFA, DGCL

→ Longueur du réseau d'autoroutes (kilomètres au 31 décembre)



Sources : SETRA, ASFA

En vertu de la loi relative aux libertés et responsabilités locales (loi n° 2004-809 du 13 août 2004 modifiant entre autres le code de la voirie routière et décret n° 2005-1500 du 5 décembre 2005), un transfert aux départements d'environ 16 000 km de routes nationales a eu lieu entre 2006 et fin 2007 (un transfert de plus de 50 000 km avait déjà eu lieu dans les années 70).

En tenant compte de ces transferts, le réseau routier et autoroutier de la France métropolitaine se compose ainsi au 31 décembre 2012 (chiffres arrondis) :

### Autoroutes

- concédées : 8 900 km (dont 2 080 km à 2 x 3 voies et 68 km à 2 x 4 voies et plus)

(auxquels s'ajoutent 68 km d'ouvrages isolés à péages, viaducs et tunnels)

- non concédées : environ 2 600 km

Le rythme de construction des autoroutes concédées nouvelles se ralentit progressivement (une centaine de kilomètres par an en moyenne ces dernières années). De plus,

les sociétés concessionnaires procèdent à l'élargissement à 2 x 3 voies ou 2 x 4 voies des sections les plus fréquentées ainsi qu'à l'agrandissement des aires de stationnement, travaux à l'occasion desquels il est procédé à la modernisation et à la mise aux normes les plus récentes en matière d'environnement et de sécurité.

**Routes nationales** : environ 8 900 km (dont 4 220 km à chaussées séparées)

La plupart des routes nationales à chaussées séparées sont mises progressivement aux normes autoroutières.

Le réseau à grande capacité : autoroutes concédées ou non, voies rapides urbaines, routes à caractéristiques autoroutières et/ou à chaussées séparées, représente plus de 16 000 km.

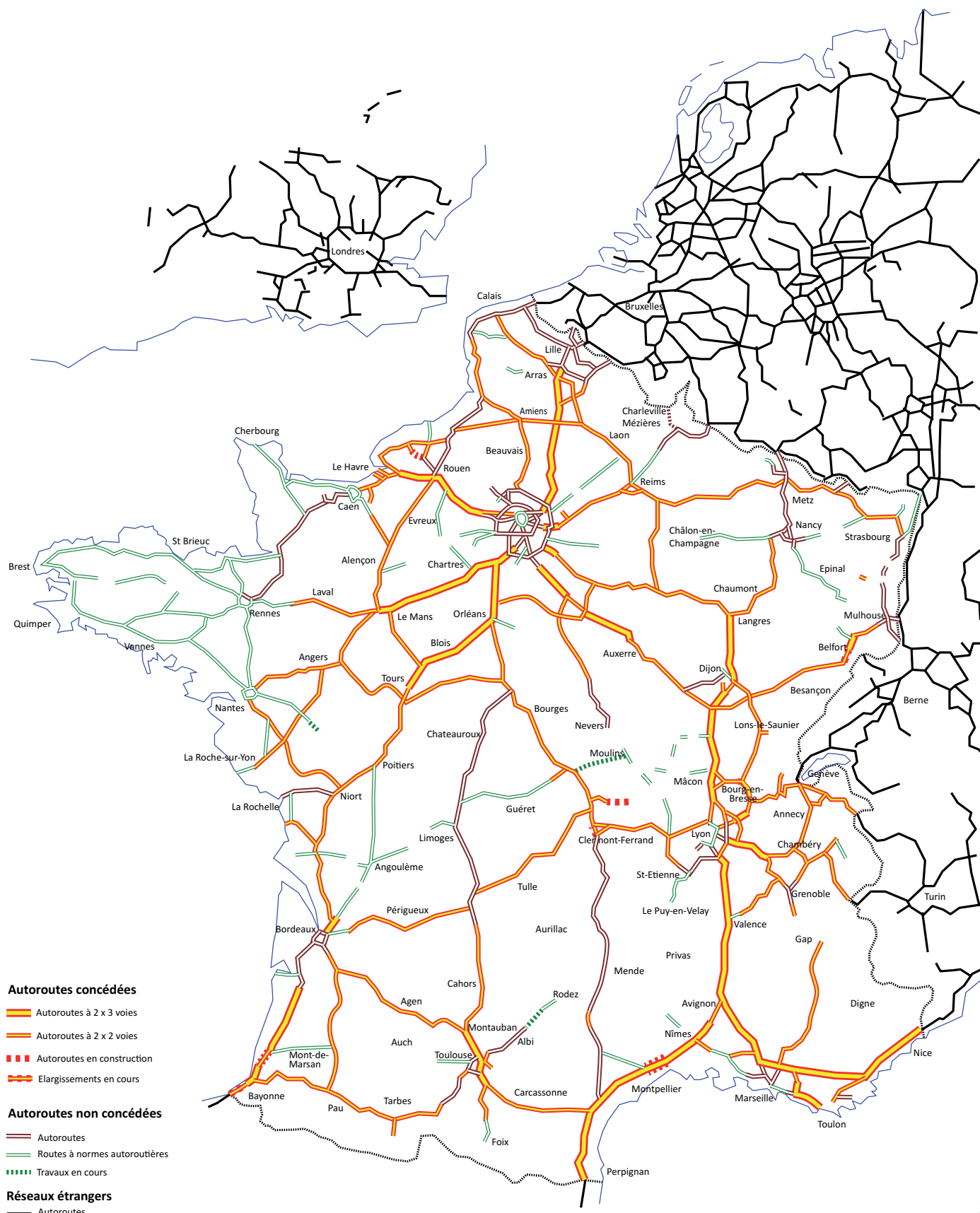
**Routes départementales** : 380 000 km (dont 1 500 km à chaussées séparées)

**Routes communales et rues** : 654 000 km

**Chemins ruraux** : 600 000 km

## > Réseau autoroutier

→ Situation à la fin de 2012



## Réseau autoroutier en Europe

Les autoroutes constituent l'armature des réseaux routiers des États de l'UE : elles reçoivent l'essentiel des trafics à moyennes et longues distances, et une forte proportion des trafics de marchandises.

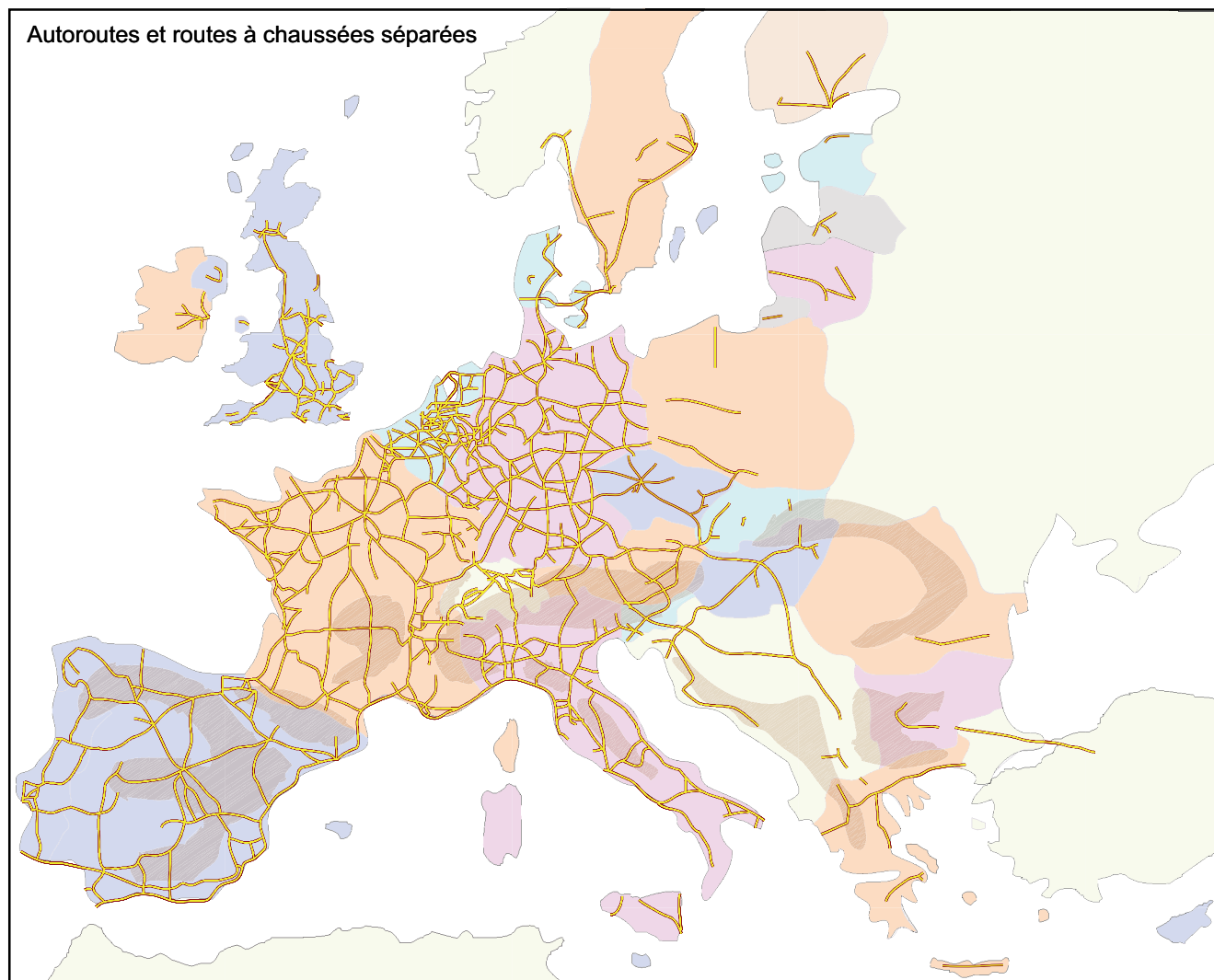
L'UE comporte actuellement environ 70 000 kilomètres d'« autoroutes » répertoriées comme telles par les États. Il subsiste cependant quelques ambiguïtés sur la définition, car certains États déclarent à ce titre les routes à chaussées séparées qui offrent un haut niveau de service sans être exactement conformes aux standards autoroutiers.

Sur la carte schématique ci-dessous ont été représentés **tous les itinéraires comportant une chaussée dans chaque sens**, sans préjudice de leur statut (autoroutes ou routes à chaussées séparées). Pour ne pas surcharger la carte, les réseaux denses au voisinage des grandes agglomérations (rocares et radiales) ont été omis.

Les densités autoroutières de l'UE présentent une grande diversité, due à des raisons géographiques (densités de population, densités et qualités des réseaux routiers traditionnels) ou historiques, certains États ayant entrepris la construction de leur réseau dans la première moitié du vingtième siècle, d'autres beaucoup plus tard.

Si l'on considère que tous les itinéraires reliant les agglomérations de quelque importance (disons cent mille habitants ou plus) ont vocation à devenir autoroutiers, on constate que cette condition est presque remplie pour les États de l'UE 15. Les nouveaux États membres sont encore peu équipés, à l'exception de la Slovaquie.

*La ligne grise du graphique ci-contre représente la moyenne européenne ; au-dessus de cette ligne figurent naturellement les États les plus densément peuplés de l'UE 15.*



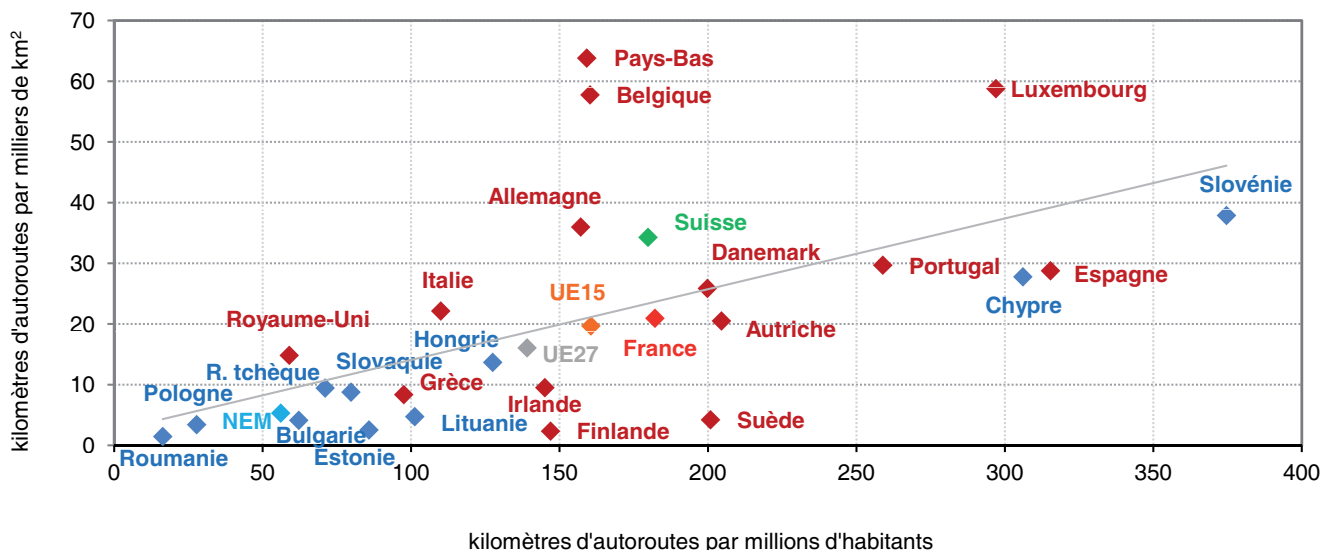
## Densités comparées de réseaux d'autoroutes

→ Union européenne : année 2011

			Autoroutes (km/millions d'habitants)	Autoroutes (km/milliers de km <sup>2</sup> )	Autoroutes (km)	Population (millions d'habitants)	Superficie (milliers de km <sup>2</sup> )	Densité de population (habitants au km <sup>2</sup> )
UE15	BE	Belgique	160	58	1 763	11	31	360
NEM	BG	Bulgarie	62	4	458	7	111	66
NEM	CZ	République tchèque	71	9	745	10	79	133
UE15	DK	Danemark	200	26	1 111	6	43	129
UE15	DE	Allemagne	157	36	12 845	82	357	229
NEM	EE	Estonie	86	3	115	1	45	30
UE15	IE	Irlande	145	9	663	5	70	65
UE15	EL	Grèce	98	8	1 103	11	132	86
UE15	ES	Espagne	315	29	14 555	46	506	91
UE15	FR	France	182	21	11 490	63	549	115
UE15	IT	Italie	110	22	6 668	61	301	201
NEM	CY	Chypre	306	28	257	1	9	91
NEM	LV	Lettonie			0	2	65	32
NEM	LT	Lituanie	101	5	309	3	65	47
UE15	LU	Luxembourg	297	59	152	1	3	198
NEM	HU	Hongrie	127	14	1 273	10	93	107
NEM	MT	Malte			0	0	0	1 316
UE15	NL	Pays-Bas	159	64	2 651	17	42	401
UE15	AT	Autriche	205	20	1 719	8	84	100
NEM	PL	Pologne	28	3	1 070	39	313	123
UE15	PT	Portugal	259	30	2 737	11	92	115
NEM	RO	Roumanie	16	1	350	21	238	90
NEM	SI	Slovénie	375	38	768	2	20	101
NEM	SK	Slovaquie	80	9	430	5	49	110
UE15	FI	Finlande	147	2	790	5	338	16
UE15	SE	Suède	201	4	1 891	9	449	21
UE15	UK	Royaume-Uni	59	15	3 686	63	249	252
	UE 15	Union européenne à 15	161	20	63 824	398	3 245	123
	NEM	Nouveaux Etats membres (12)	56	5	5 775	103	1 088	95
	UE 27	Union européenne à 27	139	16	69 599	500	4 333	116
	NO	Norvège	80	1	393	5	324	15
	CH	Suisse	180	34	1 415	8	41	191

Sources : Eurostat, IRF, traitements URF

→ Union européenne : réseaux d'autoroutes en fonction des populations et des superficies en 2011



Sources : Eurostat, IRF, traitements URF

## > Circulation routière par types de véhicules

→ Circulation routière par types de véhicules (milliards de véhicules x kilomètres)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
VP immatriculées en France	395	399	399	394	393	396	392	395	398	399	400
<i>dont essence</i>	185	177	168	158	146	138	130	122	117	110	102
<i>dont diesel</i>	210	222	231	236	247	258	262	273	281	289	298
VUL immatriculés en France	83	85	86	87	88	88	87	88	91	93	93
<i>dont essence</i>	10	9	9	8	7	7	6	5	5	4	3
<i>dont diesel</i>	74	76	78	79	80	81	81	82	86	89	90
VI immatriculés en France	23	22	23	23	23	24	21	19	19	20	19
Bus et cars immatriculés France	2,5	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,1	3,1	3,2	3,2	3,3
VP & VUL étrangers	24	24	25	26	27	28	26	25	26	26	26
VI étrangers	8	8	9	9	9	10	9	9	9	9	9
Bus et cars étrangers	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Deux-roues et soldes divers	12	12	12	13	13	13	13	14	14	14	14
<b>Total général</b>	<b>548</b>	<b>553</b>	<b>557</b>	<b>554</b>	<b>555</b>	<b>562</b>	<b>553</b>	<b>552</b>	<b>560</b>	<b>565</b>	<b>564</b>

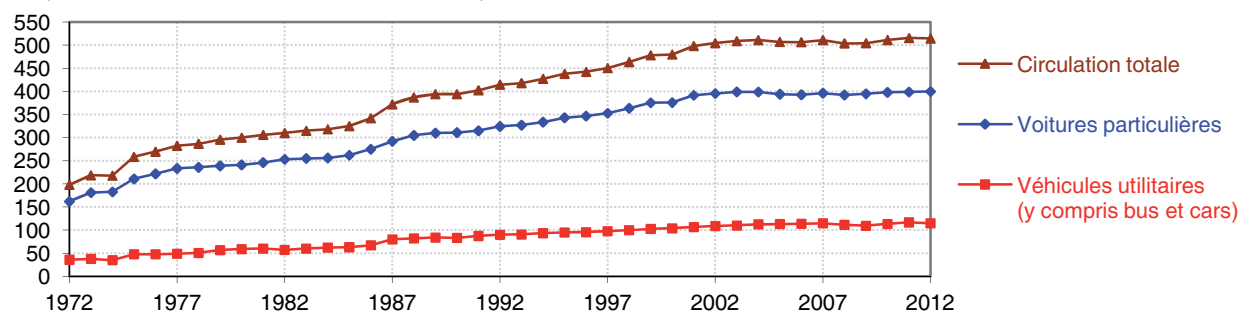
Sources : SOeS, CCFA, CPDP

→ Répartition de la circulation routière par types de véhicules (% de la circulation totale)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
VP immatriculées en France	72,2%	72,2%	71,6%	71,1%	70,8%	70,5%	71,0%	71,5%	71,0%	70,6%	70,9%
VUL immatriculés en France	15,2%	15,4%	15,5%	15,7%	15,8%	15,7%	15,8%	15,9%	16,2%	16,5%	16,5%
VI immatriculés en France	4,2%	4,1%	4,2%	4,2%	4,2%	4,3%	3,8%	3,4%	3,5%	3,6%	3,3%
Bus et cars imm. en France	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
VP & VUL étrangers	4,4%	4,3%	4,4%	4,6%	4,8%	5,0%	4,7%	4,6%	4,6%	4,6%	4,7%
VI étrangers	1,4%	1,4%	1,5%	1,6%	1,7%	1,7%	1,7%	1,5%	1,6%	1,6%	1,5%
Bus et cars étrangers	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Deux-roues et soldes divers	2,1%	2,1%	2,2%	2,3%	2,3%	2,3%	2,4%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sources : SOeS, CCFA, CPDP

→ Circulation des véhicules immatriculés en France (milliards de véhicules x kilomètres)



Sources : SOeS, CCFA, CPDP

La circulation routière est exprimée en kilomètres parcourus annuellement sur le territoire national par l'ensemble des véhicules (véhicules x kilomètres), regroupés par catégories. Des recoupements sont effectués avec les consommations de carburants. Ces données restent approximatives, mais les ordres de grandeur et les tendances sont vraisemblables, notamment la quasi-stabilisation globale observée depuis près d'une décennie.

Le **tableau** est relatif à la **totalité des véhicules** ayant circulé sur le territoire.

Le **graphique** est relatif aux seuls **véhicules immatriculés en France**, qui représentent 91,3% de la circulation totale. Les discontinuités correspondent à des réévaluations.

## > Circulation routière par types de réseaux

→ Circulation routière par types de réseaux (tous véhicules confondus)  
(milliards de véhicules x kilomètres)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Réseau national non concédé</b>	100	101	104	103	105	107	104	105	107	109	107
<i>AR non concédées et assimilées</i>	77	78	80	80	81	83	81	82	84	86	85
<i>Autoroutes interurbaines</i>	19	19	21	21	22	22	22	23	23	24	24
<i>Autoroutes urbaines</i>	34	34	35	35	36	37	35	36	36	36	35
<i>Routes nationales à 2x2 voies</i>	19	20	21	22	23	24	23	23	25	26	26
<i>Autres routes nationales</i>	23	23	23	23	23	24	23	24	23	23	23
<b>Réseau concédé</b>											
Autoroutes concédées	72	74	76	77	79	82	81	82	84	85	84
<b>Réseau national total</b>	<b>172</b>	<b>175</b>	<b>180</b>	<b>181</b>	<b>184</b>	<b>189</b>	<b>185</b>	<b>188</b>	<b>191</b>	<b>195</b>	<b>191</b>
<b>Autres routes</b>	<b>375</b>	<b>378</b>	<b>377</b>	<b>374</b>	<b>371</b>	<b>373</b>	<b>367</b>	<b>364</b>	<b>369</b>	<b>370</b>	<b>372</b>
<b>Réseau total</b>	<b>548</b>	<b>553</b>	<b>557</b>	<b>554</b>	<b>555</b>	<b>562</b>	<b>553</b>	<b>552</b>	<b>560</b>	<b>565</b>	<b>564</b>

Sources : ASFA, SETRA, SOeS

Le "réseau national non concédé" correspond au réseau subsistant après transferts aux départements en 2006 ; la circulation a été réropolée

La circulation sur les "autres routes" (départementales et communales) est calculée par solde

→ Répartition de la circulation routière par types de réseaux (tous véhicules confondus)  
(% de la circulation totale)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Réseau national non concédé</b>	18%	18%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%
<i>AR non concédées et assimilées</i>	14%	14%	14%	14%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
<i>Autoroutes interurbaines</i>	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
<i>Autoroutes urbaines</i>	6%	6%	6%	6%	7%	7%	6%	6%	6%	6%	6%
<i>Routes nationales à 2x2 voies</i>	3%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%
<i>Autres routes nationales</i>	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
<b>Réseau concédé</b>											
Autoroutes concédées	13%	13%	14%	14%	14%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
<b>Réseau national total</b>	<b>31%</b>	<b>32%</b>	<b>32%</b>	<b>33%</b>	<b>33%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>
<b>Autres routes</b>	<b>69%</b>	<b>68%</b>	<b>68%</b>	<b>67%</b>	<b>67%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>
<b>Réseau total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Sources : ASFA, SETRA, SOeS

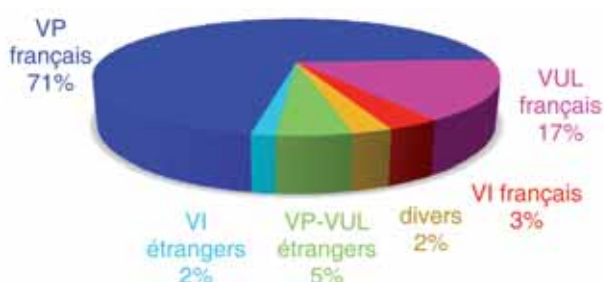
La répartition de la circulation entre les différentes catégories de voiries a été révisée, selon une nouvelle classification des autoroutes et routes à chaussées séparées. Cette répartition a été réropolée à partir de 2001 ; elle varie peu dans le temps. L'essentiel de la croissance de la circulation se manifeste sur

les autoroutes et les routes à grande capacité, qui déchargent progressivement le réseau routier traditionnel.

Les deux graphiques ci-dessous montrent comment est répartie la circulation en 2012, par types de véhicules et par types de réseaux.

→ Répartition de la circulation en 2012  
par types de VÉHICULES

(les qualifications de « français » et « étrangers » se rapportent aux immatriculations et non aux marques)



Sources : SETRA, SOeS

→ Répartition de la circulation en 2012  
par types de RÉSEAUX



Sources : ASFA, SETRA, SOeS

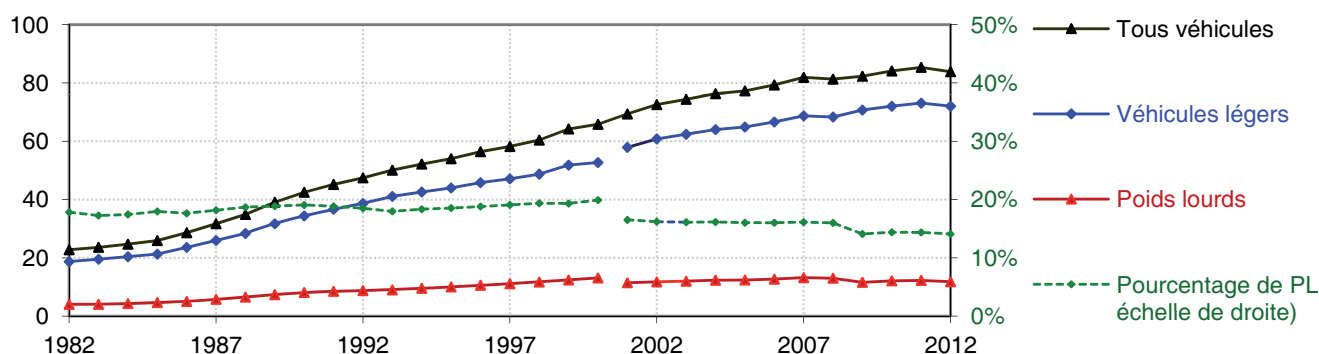
## > Circulation sur autoroutes concédées Circulation sur la totalité du réseau

→ **Autoroutes concédées : circulation totale** (milliards de véhicules x kilomètres).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Véhicules légers	60,8	62,4	64,0	64,9	66,6	68,7	68,3	70,7	72,0	73,1	72,0
Poids lourds	11,8	12,0	12,3	12,4	12,7	13,2	13,0	11,6	12,1	12,3	11,8
<b>Tous véhicules</b>	<b>72,6</b>	<b>74,4</b>	<b>76,3</b>	<b>77,3</b>	<b>79,3</b>	<b>81,9</b>	<b>81,3</b>	<b>82,3</b>	<b>84,1</b>	<b>85,3</b>	<b>83,8</b>
<i>Pourcentage de PL</i>	<i>16,2%</i>	<i>16,1%</i>	<i>16,1%</i>	<i>16,0%</i>	<i>16,0%</i>	<i>16,1%</i>	<i>16,0%</i>	<i>14,1%</i>	<i>14,4%</i>	<i>14,4%</i>	<i>14,1%</i>

Source : ASFA (les trafics comportent aussi ceux de deux tunnels isolés à péage)

→ **Autoroutes concédées : circulation** (milliards de véhicules x kilomètres)



Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

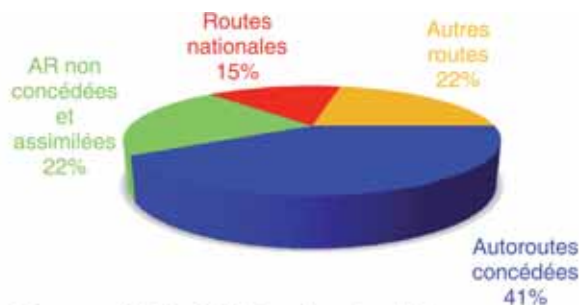
La circulation sur les autoroutes concédées est bien connue grâce aux données du péage. Elle croît régulièrement depuis l'origine des concessions, en raison de l'augmentation générale de la circulation, de l'adhésion croissante des automobilistes et des transporteurs routiers aux autoroutes, de l'extension du réseau et de l'effet de continuité et de maillage. L'année 2008 avait été marquée par une diminution du trafic, due à la crise financière et au ralentissement de l'activité économique. Depuis lors, le trafic de véhicules légers avait repris sa tendance antérieure, mais on observe à nouveau un léger recul en 2012. Le trafic de poids lourds a également baissé, mais son pourcentage dans le trafic est resté quasi stagnant.

### La définition des « poids lourds ».

La discontinuité visible en 2001 dans les séries résulte d'une modification de la définition des « poids lourds » au sens du péage.

Comme l'indique le graphique ci-dessous, environ 63% de la circulation des poids lourds s'effectue sur les autoroutes, dont 41% sur les autoroutes concédées.

## > Répartition de la circulation des poids lourds en 2012 par types de RÉSEAUX



Sources : ASFA, SETRA, estimations URF



## > Circulation sur autoroutes concédées

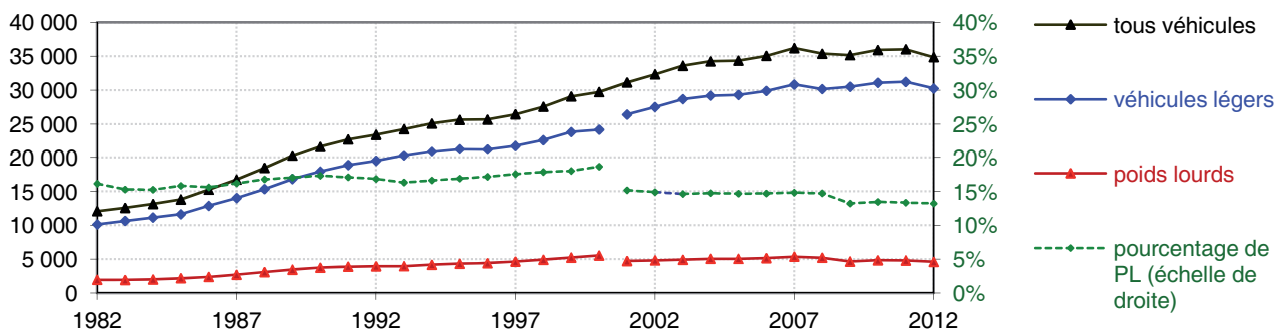
### Trafic journalier sur un réseau "constant" d'autoroutes concédées interurbaines

→ Réseau constant d'autoroutes concédées : trafic moyen journalier annuel et pourcentage de poids lourds (pondérés) (milliers de véhicules par jour moyen de l'année)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Véhicules légers (*)	27,5	28,1	28,6	28,8	29,2	30,0	29,3	30,2	30,6	30,8	30,3
Poids lourds (*)	4,8	4,9	5,1	5,0	5,2	5,4	5,2	4,7	4,8	4,8	4,6
<b>Tous véhicules</b>	<b>32,3</b>	<b>33,0</b>	<b>33,7</b>	<b>33,8</b>	<b>34,4</b>	<b>35,3</b>	<b>34,5</b>	<b>34,8</b>	<b>35,5</b>	<b>35,6</b>	<b>34,9</b>
Pourcentage de PL	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	13%	14%	13%	13%

Source : ASFA

→ Réseau constant d'autoroutes concédées : trafic moyen journalier annuel et pourcentage de poids lourds (pondérés) (véhicules par jour)



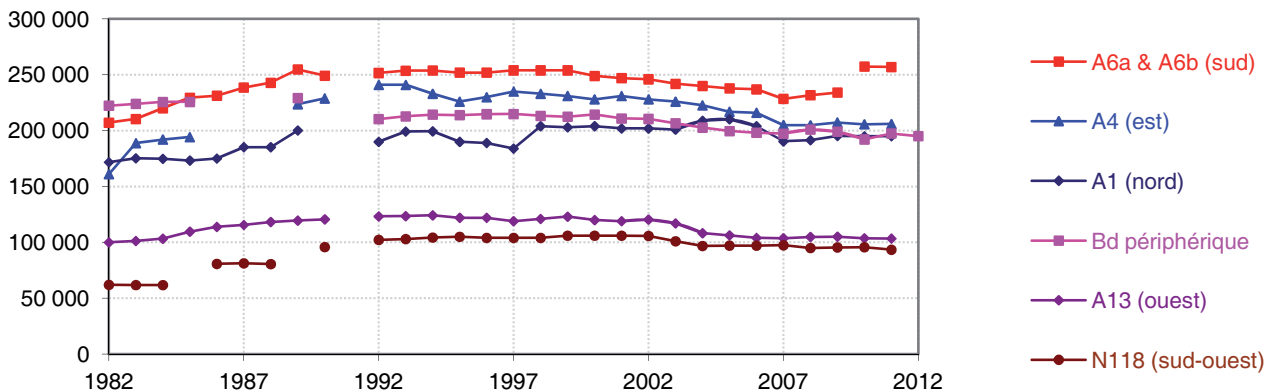
Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

Le tableau et le graphique ci-dessus concernent un réseau d'autoroutes interurbaines concédées d'environ 2 500 kilomètres, réparti sur l'ensemble du territoire (l'axe nord-sud étant traité à part en page 14), et qui sont en service depuis près de trente ans. L'évolution du trafic (exprimée en moyenne journalière annuelle) observée sur cet ensemble peut être considérée

comme représentative de la croissance sur autoroutes interurbaines « à réseau constant », à quelques nuances près (en effet, il se produit inévitablement des interactions avec les nouveaux tronçons mis en service dans l'intervalle). Les tendances des dernières années signalées en page précédente sont bien visibles.

## > Ile-de-France : trafic sur les radiales autoroutières et le boulevard périphérique de Paris

→ Ile-de-France : trafic moyen journalier annuel sur les radiales autoroutières principales et le boulevard périphérique (véhicules par jour moyen de l'année)



Nota : les données de l'année 1991 sont manquantes

Source : DIRIF-DEX (estimations pour A1 et A6 en 2010 et 2011 : perturbations liées aux travaux)

Boulevard périphérique : jours ouvrables (Observatoire des déplacements à Paris, estimations)

Le graphique ci-dessus concerne la partie périurbaine et urbaine du réseau « historique » des pénétrantes de Paris ainsi que le « boulevard périphérique ». Les trafics sur ces auto-

routes ou assimilées sont pratiquement stabilisés et plutôt en légère diminution depuis vingt ans.

## > Circulation sur autoroutes concédées

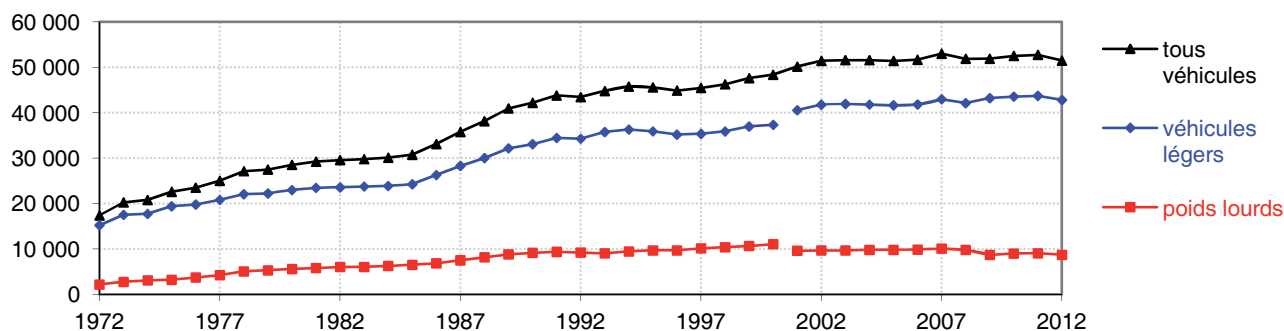
### Trafic journalier sur l'axe autoroutier "mer du Nord-Méditerranée"

→ **Axe Lille-Paris-Lyon-Marseille : trafic moyen pondéré sur les parties concédées de A1, A6 et A7 (milliers de véhicules par jour moyen de l'année)**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Véhicules légers (*)	41,8	42,0	41,8	41,7	41,8	43,0	42,1	43,3	43,5	43,7	42,8
Poids lourds (*)	9,7	9,7	9,8	9,8	9,9	10,1	9,8	8,7	9,0	9,0	8,7
<b>Tous véhicules</b>	<b>51,5</b>	<b>51,6</b>	<b>51,6</b>	<b>51,4</b>	<b>51,7</b>	<b>53,0</b>	<b>51,9</b>	<b>51,9</b>	<b>52,5</b>	<b>52,8</b>	<b>51,5</b>
<i>Pourcentage de PL</i>	<i>18,8%</i>	<i>18,7%</i>	<i>19,0%</i>	<i>19,0%</i>	<i>19,1%</i>	<i>19,0%</i>	<i>18,8%</i>	<i>16,7%</i>	<i>17,1%</i>	<i>17,1%</i>	<i>16,9%</i>

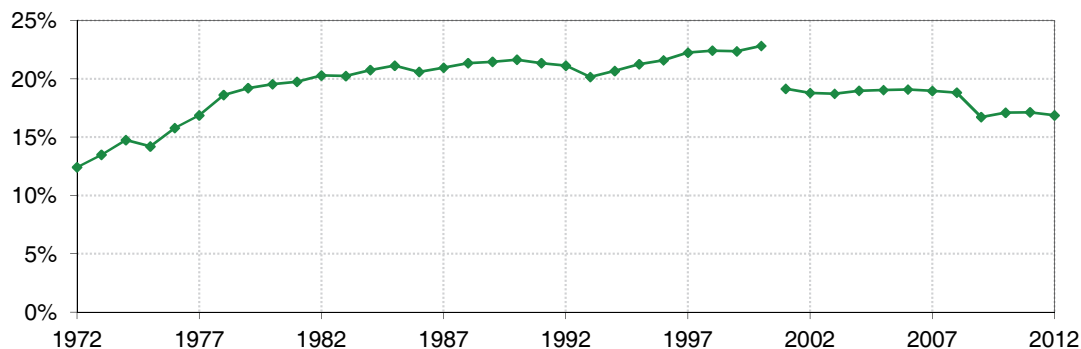
Source : ASFA

→ **Axe Lille-Paris-Lyon-Marseille : trafic moyen journalier annuel (pondéré) (véhicules par jour)**



Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

→ **Axe Lille-Paris-Lyon-Marseille : pourcentage de poids lourds (pondéré)**



Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

Les autoroutes A1, A6 et A7 Lille-Paris-Lyon-Marseille constituent un axe de circulation majeur (850 km d'autoroutes concédées interurbaines), achevé en totalité en 1971 et dont le trafic (ici pondéré par les longueurs respectives des trois grands tronçons) est un indicateur national intéressant.

Cet itinéraire est concurrencé par les autres autoroutes d'orientation nord-sud (Paris-Clermont-Ferrand-Béziers, Lille-Reims-Dijon-Bourg-en-Bresse, Calais-Amiens-Paris), ce qui

explique, en partie, la faible croissance enregistrée depuis une dizaine d'années. Pour la période 2008 à 2012, on peut faire des observations analogues à celles des pages précédentes, mais le trafic de poids lourds, en raison de la forte proportion de trafic international sur cet axe (transit international et échanges bilatéraux), a connu une chute plus marquée que le trafic VP. En 2012, on observe une baisse très nette des trafics, aussi bien de véhicules légers que de poids lourds.

## > Circulation routière Encombres routiers

Les mesures automatiques se sont substituées progressivement aux observations visuelles des services de police et de gendarmerie ; les séries présentées ci-après ne sont donc pas complètement homogènes. De plus, le système de remontée des données dans les centres d'information routière a été modifié en 2010 et 2011. Il y a donc deux récentes ruptures de séries.

Grâce aux mesures automatiques aucun ralentissement n'échappe plus à l'observation (sauf panne des systèmes). Par conséquent, les progrès des techniques d'investigation ont plutôt tendance à majorer l'importance des phénomènes

observés qu'à les minorer. Les grands axes autoroutiers et les très grandes agglomérations possèdent leurs propres systèmes.

La définition de l'encombrement est la suivante : le « bouchon » ou « encombrement » est qualifié lorsque la vitesse descend au-dessous de 30 km/h ; le trafic est réputé revenir à l'état « fluide » lorsque la vitesse repasse durablement au-dessus de 60 km/h.

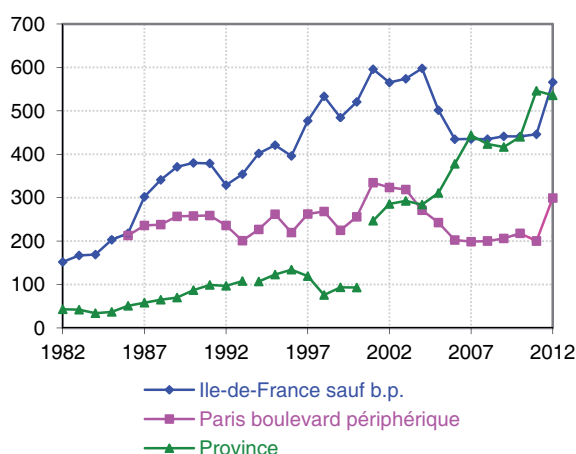
L'unité de mesure est l'heure-kilomètre, ramenée au kilomètre de file de circulation (un ralentissement de 1 km pendant 1 heure sur l'une des deux chaussées d'une autoroute à 2x3 voies représente 3 heures-kilomètres).

### → Encombres routiers (milliers d'heures-kilomètres de file de circulation)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ile-de-France réseau principal	565	574	598	501	435	435	435	441	441	446	566
Paris boulevard périphérique	324	319	271	243	202	199	200	206	218	200	299
<b>Ile-de-France total</b>	<b>909</b>	<b>865</b>	<b>848</b>	<b>740</b>	<b>625</b>	<b>622</b>	<b>635</b>	<b>647</b>	<b>659</b>	<b>715</b>	<b>865</b>
Province réseau principal	286	293	284	311	378	444	424	417	440	546	536
<b>Total</b>	<b>1 174</b>	<b>1 185</b>	<b>1 153</b>	<b>1 055</b>	<b>1 015</b>	<b>1 078</b>	<b>1 058</b>	<b>1 064</b>	<b>1 099</b>	<b>1 192</b>	<b>1 401</b>

Source : CNIR (changements de traitements informatiques en 2010 ; ruptures de séries en 2010 et 2011)

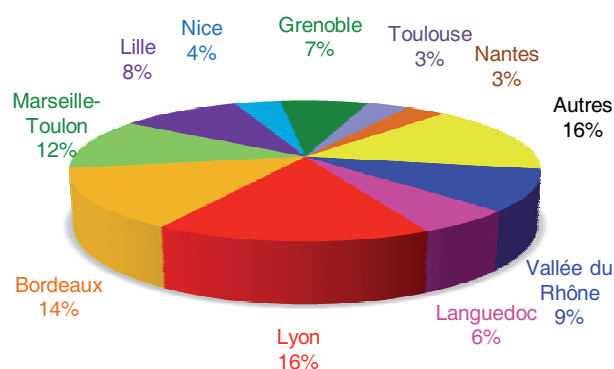
### → Réseau principal : encombrements (milliers d'heures-kilomètres de file par an)



Source : CNIR (ruptures de séries en 2010 et 2011)

Les deux ruptures de séries signalées précédemment rendent délicate l'interprétation du graphique d'évolution. La forte augmentation qu'il fait apparaître entre 2010 et 2012, aussi bien en Ile-de-France qu'en province, pourrait n'être qu'un artefact, car la circulation est restée stable comme on l'a vu précédemment.

### → Répartition des encombrements en régions en 2012 (pourcentages des heures-kilomètres)



Source : CNIR ; traitements URF (les agglomérations s'entendent au sens large)

Le système d'exploitation permet de localiser les encombrements par commune et par axe : la répartition indiquée par le graphique peut donc être considérée comme fiable. Sans surprise, on constate que les encombrements sont concentrés dans les grandes agglomérations, ainsi que sur certains axes du sud de la France où le trafic saisonnier à longue distance se superpose au trafic local et régional.

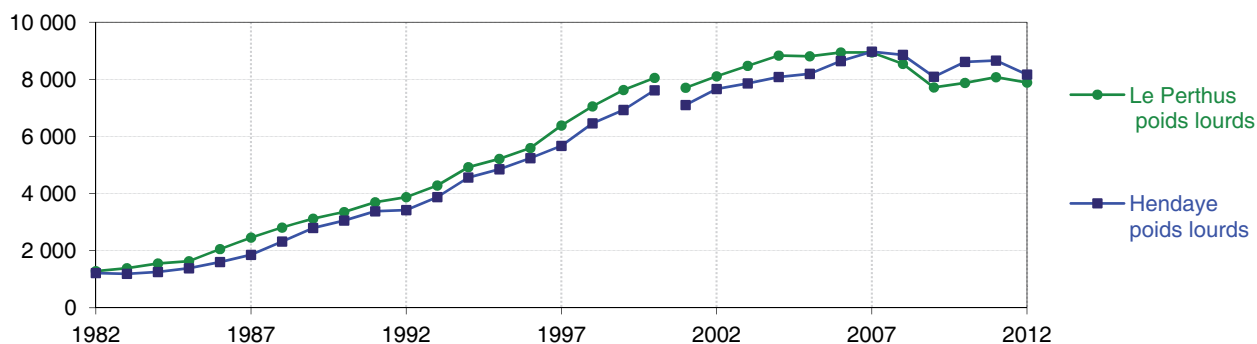
## > Circulation routière Trafic autoroutier entre la France et l'Espagne

→ **Frontière espagnole, autoroutes côtières : trafic moyen journalier annuel**  
(milliers de véhicules par jour moyen de l'année)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Hendaye véhicules légers	14,4	15,4	16,8	17,6	18,0	18,1	17,6	17,8	17,9	17,8	17,4
Hendaye poids lourds	7,7	7,9	8,1	8,2	8,6	9,0	8,9	8,1	8,6	8,7	8,2
Hendaye pourcentage de PL	35%	34%	33%	32%	32%	33%	33%	31%	32%	33%	32%
Le Perthus véhicules légers	16,2	16,4	17,2	17,9	18,2	18,2	17,7	17,8	18,1	17,8	17,1
Le Perthus poids lourds	8,1	8,5	8,8	8,8	8,9	8,9	8,5	7,7	7,9	8,1	7,9
Le Perthus pourcentage de PL	33%	34%	34%	33%	33%	33%	33%	30%	30%	31%	32%

Source : ASF

→ **Frontière espagnole, autoroutes côtières ; poids lourds**

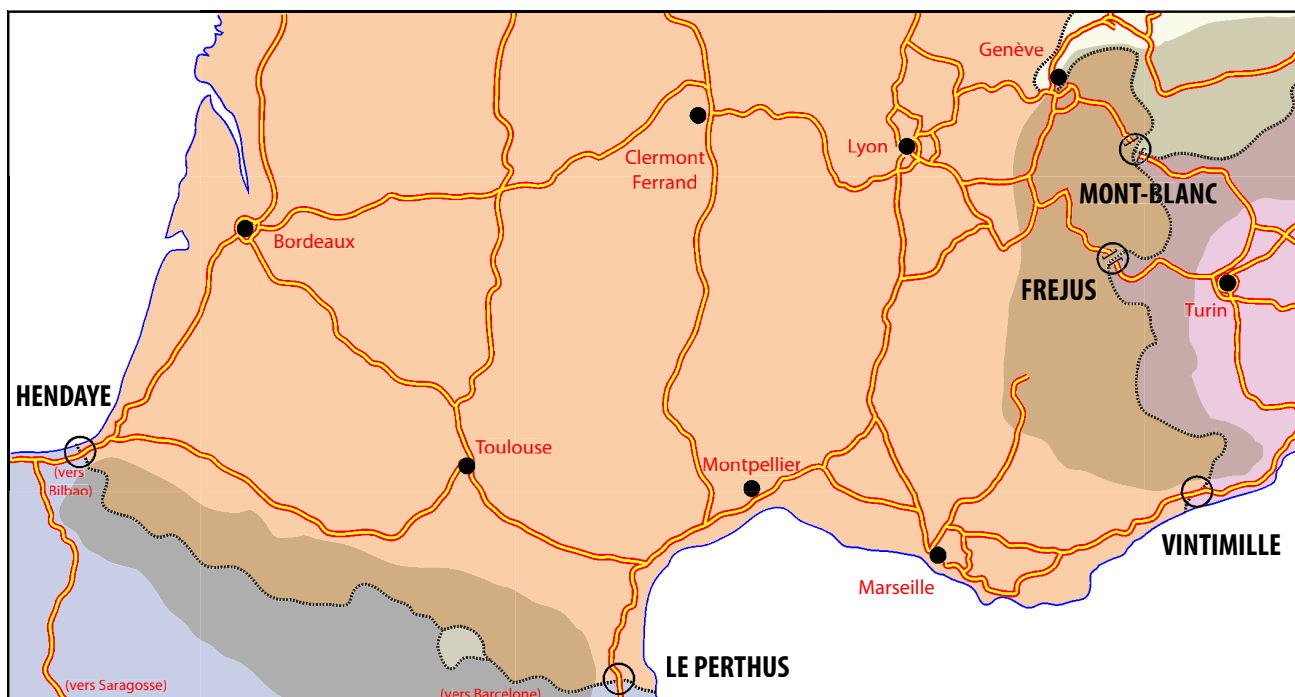


Source : ASF (nouvelle classification à partir de 2001)

Les deux autoroutes côtières (A63 à Hendaye côté Atlantique et A9 au Perthus côté Méditerranée) reçoivent la quasi-totalité du trafic total de poids lourds en provenance ou à destination de la péninsule ibérique, pour des raisons évidentes de géographie physique et économique. Le trafic avait augmenté de façon importante depuis l'entrée de l'Espagne et du

Portugal dans l'Union européenne (1986) et jusqu'en 2000 ; la tendance s'était ensuite infléchi vers une stabilisation. La chute de trafic de 2009 a été particulièrement marquée en raison de la diminution des échanges internationaux déjà signalée. On retrouve, en 2012, une chute du trafic qui ramène l'ensemble des chiffres au niveau de 2009.

Carte schématique des principaux passages autoroutiers entre la France, l'Espagne et l'Italie.



## > Circulation routière

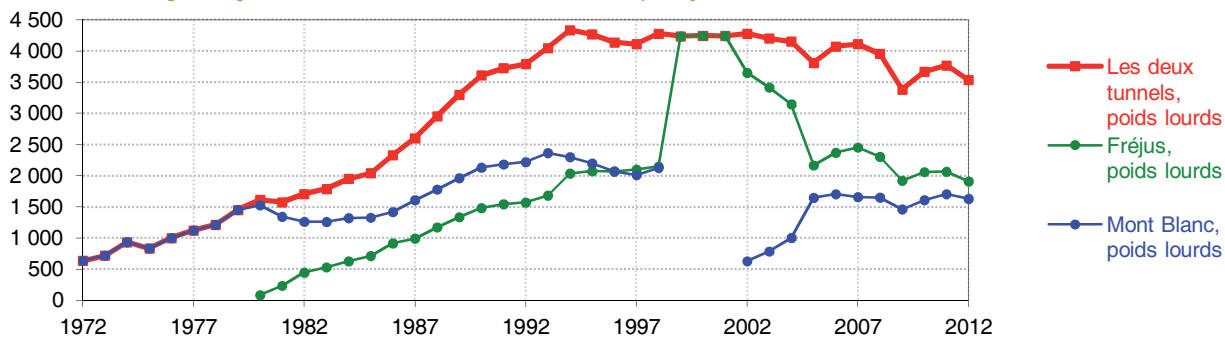
### Trafic autoroutier entre la France et l'Italie : tunnels alpins

→ (milliers de véhicules par jour moyen de l'année)

	2002(*)	2003	2004	2005(**)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Fréjus véhicules légers	2,7	2,3	2,3	1,9	2,3	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4	2,3
Fréjus poids lourds	3,6	3,4	3,1	2,2	2,4	2,5	2,3	1,9	2,1	2,1	1,9
Mont Blanc véhicules légers	2,4	3,1	3,1	3,1	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,2
Mont Blanc poids lourds	0,6	0,8	1,0	1,6	1,7	1,7	1,7	1,5	1,6	1,7	1,6
Tunnels véhicules légers	5,2	5,4	5,4	5,1	5,6	5,6	5,6	5,6	5,8	5,8	5,5
Tunnels poids lourds	4,3	4,2	4,2	3,8	4,1	4,1	4,0	3,4	3,7	3,8	3,5

Sources : Atmb, Sifrf. (les trafics "poids lourds" comprennent aussi les autocars)  
 (\*) pour 2002, la répartition des trafics moyens journaliers entre les deux tunnels est celle enregistrée entre le 1er juillet et le 31 décembre 2002  
 (\*\*) en 2005, année perturbée par la fermeture temporaire du Fréjus

### → Frontière italienne, tunnels alpins du Mont Blanc et du Fréjus : trafics moyens journaliers annuels (véhicules par jour)



Sources : Atmb, Sifrf

Le trafic total de poids lourds franchissant les Alpes franco-italiennes (cumul des deux tunnels jusqu'en mars 1999, puis tunnel du Fréjus seul entre avril 1999 et mars 2002) diminue tendanciellement depuis 1994, à quelques fluctuations près (notamment la baisse importante en 2009). L'accident du 24 mars 1999 ayant entraîné la fermeture temporaire du tunnel du Mont-Blanc, le trafic de poids lourds s'était reporté sur le tunnel du Fréjus dont le trafic journalier moyen lourd avait ainsi

été multiplié sensiblement par deux. Le tunnel du Mont-Blanc a été rouvert à la circulation par étapes en 2002 et début 2003. Le tunnel du Fréjus a été à son tour fermé entre juin et août 2005 à la suite d'un accident ; le trafic s'était alors reporté en majorité sur le tunnel du Mont Blanc, ainsi que sur d'autres itinéraires (cols alpins et Suisse). La répartition du trafic poids lourds entre les deux tunnels est, en 2012, d'environ 54% au Fréjus et 46% au Mont Blanc.

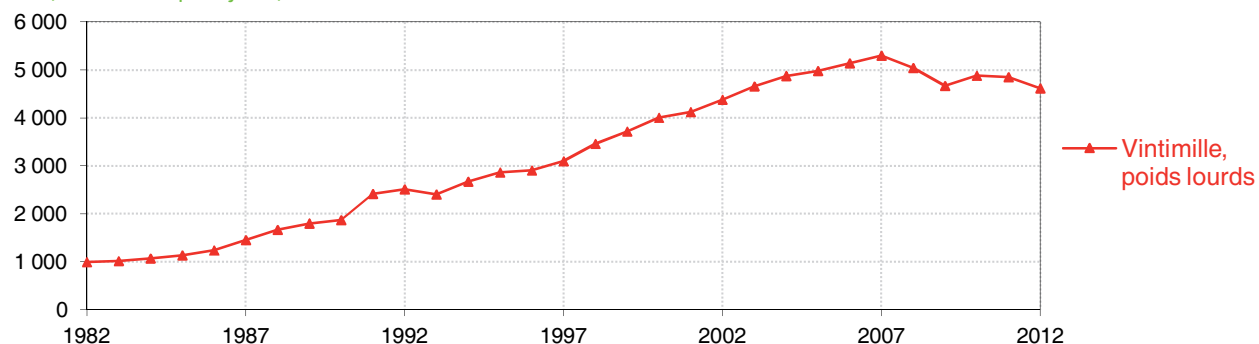
### Trafic autoroutier entre la France et l'Italie : côte méditerranéenne

→ (milliers de véhicules par jour moyen de l'année)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Vintimille véhicules légers	17,0	17,8	18,3	17,8	18,0	18,3	17,9	18,3	18,3	18,1	17,6
Vintimille poids lourds	4,4	4,7	4,9	5,0	5,1	5,3	5,0	4,7	4,9	4,9	4,6

Source : Escota

### → Frontière italienne, autoroute côtière : trafics moyens journaliers annuels (véhicules par jour)



Source : Escota

## > Evolution de la réglementation

→ Dates principales classées par thèmes (les libellés sont volontairement simplifiés) Source : ONISR

	Vitesse	Alcool	Ceinture	Contrôle technique	Casque	Divers
1954	◆ 60 km/h en agglomération (50 km/h PL)					
1955		◆ Recherche alcoolémie en cas d'accident				
1958		◆ Sanction conduite en état d'ivresse				◆ Assurance obligatoire
1959			◆ Premières voitures européennes avec ceinture AV			
1961	◆ 90 km/h sur routes les plus chargées aux week-ends					
1965		◆ Alcootest lors d'accidents hospitalisés				
1969	◆ 90 km/h pour nouveaux conducteurs (pendant 1 an)					
1970		◆ Taux limites 0,8g/l de sang (contravention) et 1,2 g/l (délit)				
1971			◆ Ceintures AV sur voitures neuves			
1972	◆ Création du Comité interministériel de sécurité routière (Délégué interministériel)					
1973	◆ 110 km/h sur routes principales et 100 km/h sur autres routes					
1973			◆ Ceinture de sécurité places avant hors agglomérations			
1973	◆ 120 km/h sur autoroutes et 90 km/h sur route				◆ Casque motos	
1974	◆ 130 km/h sur autoroutes, 110 km/h sur routes à 2x2 voies, 90 km/h sur routes					
1975					◆ Casque cyclomoteurs sous conditions	
1975			◆ Ceinture extension des obligations			◆ Feux de croisement motos de jour
1975	◆ 45 km/h cyclomoteurs par construction					◆ Enfants < 10 ans interdits places avant
1976					◆ Casque cyclomoteurs généralisé hors agglomérations	
1978		◆ Prévention et dépistage				◆ Pare-brise feuilleté
1979			◆ Ceinture places avant généralisée			◆ Feux de détresse
1980					◆ Casque cyclomoteurs généralisé	
1981						◆ Apparition de l'Airbag (salon de Genève)
1982	◆ Chaussée mouillée : 110 km/h sur autoroutes, 100 km/h sur routes à 2x2 voies, 80 km/h sur route					
1983		◆ Taux limite délit 0,8 mg/l				
1985				◆ Contrôle technique en cas de revente si > 5 ans		
1985						◆ Loi sur indemnisation des victimes
1986		◆ Retrait immédiat permis si état alcoolique				
1989			◆ Ceinture places avant utilitaires légers			◆ Loi sur permis à points
1990	◆ 50 km/h en agglomération		◆ Ceinture places arrière			
1991			◆ Premiers camions équipés de ceinture en série			
1992	◆ 50 km/h visibilité < 50 mètres (brouillard)			◆ Contrôle technique obligatoire		◆ Permis à points en vigueur
1993						◆ Phares blancs, plaques réflectorisées
1994		◆ Taux limite contravention 0,7 g/l			◆ Casque conducteur et passager	
1995		◆ Taux limite contravention 0,5 g/l				
1996						◆ Motos 125 cm <sup>3</sup> si permis B depuis 2 ans
1996						◆ Troisième feu stop
1997						◆ Brevet de sécurité routière cyclomoteurs
1998	◆ Grand excès de vitesse (> 50 km/h)					
1999	◆ Délit récidive grand excès de vitesse					◆ Responsabilité pécuniaire propriétaire véhicule
1999			◆ Ceintures dans les camions neufs			
2000						◆ Sécurité grande cause nationale
2001	◆ Création du Conseil national de sécurité routière					
2002	◆ Sécurité routière définie comme une des priorités du quinquennat					
2002	◆ Institution d'un conseil interministériel de sécurité routière					
2003	◆ Contrôle sanction automatisé (radars)					
2003			◆ Ceinture camions > 12 t			
2004						◆ Permis probatoire. Immatriculations cyclomoteurs
2005	◆ Radars : 1000 radars installés fin 2005					
2005	◆ 2 <sup>èmes</sup> états généraux de Sécurité routière					
2007	◆ Nouvelles limitations pour les utilitaires					
2008						◆ Gilet fluo et triangle pré-signalisation
2009						◆ Réforme du permis de conduire
2011	◆ Radars "pédagogiques"					
2013	◆ Radars mobiles nouvelle génération					
						◆ Nouveau permis de conduire européen

## Quelques réglementations en Union européenne

En matière de sécurité routière, l'harmonisation des réglementations est encore loin d'être complète, comme l'indique le tableau ci-dessous.

A signaler :

- La ceinture de sécurité (avant et arrière) est obligatoire partout.
- La circulation se fait à gauche au Royaume-Uni, en Irlande, à Chypre et à Malte
- L'âge minimum de la conduite est en général de 18 ans, mais 17 ans au Royaume-Uni et en Irlande.

La directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011 institue les échanges transfrontaliers d'informations sur les infractions à la circulation routière ; l'application de cette directive devrait être effective au 7 novembre 2013 pour tous les pays de l'UE, à l'exception de l'Irlande, Royaume-Uni et Danemark. D'ores et déjà des accords bilatéraux sont en vigueur entre la France et quelques-uns de ses voisins : Belgique, Espagne, Luxembourg, Allemagne, Suisse, et un accord bilatéral est en cours de discussion avec l'Italie ; ces accords permettent la poursuite des auteurs d'infractions commises à l'étranger.

			Limitations de vitesse			Alcoolémie (g/l)	Permis à points	Téléphone kit main libre (*)	Codes de jour	Gilet et/ou triangle (*)
			Agglomérations	Routes chaussée unique	Autoroutes					
UE15	BE	Belgique	50	90	120	0,5	non (*)	toléré		oui
NEM	BG	Bulgarie	50	90	130	0,5	oui	toléré	(hiver)	oui
NEM	CZ	Rép. tchèque	50	90	130	0	oui	toléré	oui	oui
UE15	DK	Danemark	50	80	130	0,5	oui	toléré	oui	
UE15	DE	Allemagne	50	100	(*)	0,5	oui	toléré		oui
NEM	EE	Estonie	50	90	90	0,2	non		oui	
UE15	IE	Irlande	50	80	120	0,5(*)	oui	toléré		recommandé
UE15	EL	Grèce	50	90	110-130	0,5	oui	toléré		
UE15	ES	Espagne	50	90	120	0,25	oui	toléré		oui
UE15	FR	France	50	90	130	0,5	oui	toléré		oui
UE15	IT	Italie	50	90	130	0,5(**)	oui	toléré	oui (*)	oui
NEM	CY	Chypre	50	90	100	0,5	non			
NEM	LV	Lettonie	50	90	90	0,5(*)	oui	toléré	oui	oui
NEM	LT	Lituanie	60	90	110-130	0,4(*)	non	toléré	oui	oui
UE15	LU	Luxembourg	50	90	130	0,5	oui	toléré		oui
NEM	HU	Hongrie	50	90	130	0	non	toléré	oui	oui
NEM	MT	Malte	50	80	80	0,5	non			
UE15	NL	Pays-Bas	50	80	120	0,5	non (*)	toléré		
UE15	AT	Autriche	50	100	130	0,5	non	toléré		oui
NEM	PL	Pologne	50 (*)	90	140	0,2	oui	toléré	oui	
UE15	PT	Portugal	50	90	120	0,5	non (*)	toléré		oui
NEM	RO	Roumanie	50	90	120	0	non	toléré	oui	oui
NEM	SI	Slovénie	50	90	130	0,5	non	toléré	oui	oui
NEM	SK	Slovaquie	50	90	130	0	non	toléré	oui	oui
UE15	FI	Finlande	50	80	100-120	0,5	non			
UE15	SE	Suède	50	90	90-120	0,2	non (*)	toléré	oui	
UE15	UK	Royaume-Uni	48 (**)	80 (*)	112 (**)	0,8	oui	toléré		
	NO	Norvège	50	80	80-100	0,2	non	toléré	oui	oui
	CH	Suisse	50	80	120	0,5	non			

(\*) 60 la nuit

(\*) 130 conseillé

(\*) prévu

(\*) à main : interdit partout

(\*) sur autoroute

(\*) règles diverses

(\*\*) 30 miles

(\*) 50 miles

(\*\*) 70 miles

(\*) 0,2 pour jeunes

(\*\*) 0 pour jeunes

Sources : Servicepublic.fr, Europe-Consommateurs

## > Infractions à la circulation routière

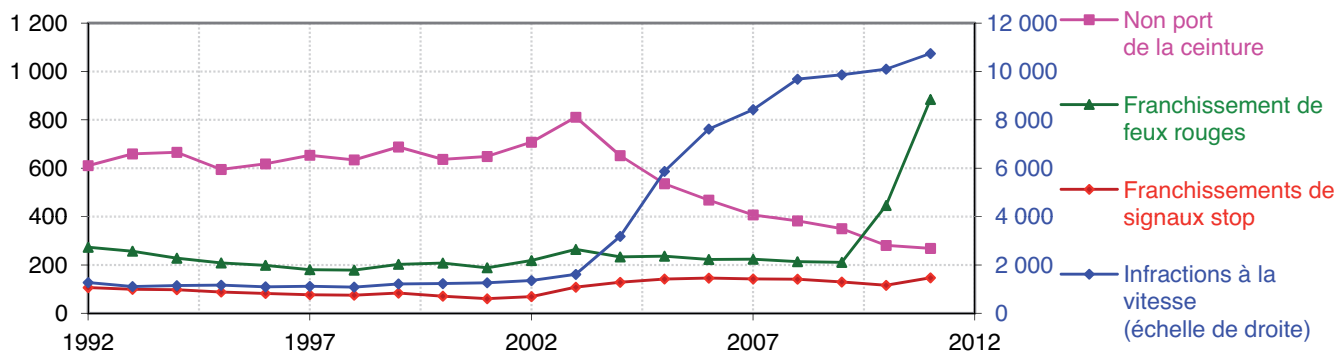
→ Nombres de cas réprimés (milliers de cas)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Permis à points</b>											
Dossiers traités	1 187	1 660	2 528	3 573	4 478	5 867	5 900	5 916	6 275	7 253	nd
Points retirés	3 101	4 458	6 443	7 461	8 105	9 547	9 501	9 274	10 140	12 097	nd
Points par dossier	2,6	2,7	2,5	2,1	1,8	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	nd
<b>Contraventions (hors stationnement)</b>	<b>5 193</b>	<b>5 835</b>	<b>7 575</b>	<b>10 139</b>	<b>11 983</b>	<b>12 771</b>	<b>14 103</b>	<b>14 146</b>	<b>14 364</b>	<b>15 486</b>	<b>nd</b>
Alcoolémie : dépistages positifs	232	243	278	359	366	376	382	372	375	387	nd
Infractions à la vitesse	1 355	1 611	3 182	5 869	7 620	8 424	9 683	9 861	10 097	10 742	nd
Non port de la ceinture	708	811	652	536	468	407	382	350	281	269	nd
Non port du casque	78	80	73	69	77	76	71	67	59	56	nd
Franchissement de feux rouges (*)	218	264	233	236	223	224	213	193	446	884	nd
Franchissements de signaux stop	69	108	128	142	146	142	141	130	116	147	nd
<b>Délits</b>	<b>257</b>	<b>267</b>	<b>399</b>	<b>445</b>	<b>494</b>	<b>527</b>	<b>549</b>	<b>562</b>	<b>552</b>	<b>573</b>	<b>nd</b>

(\*) La forte croissance à partir de 2010 est due à la mise en place des radars et du CSA

Source : ministère de l'intérieur DMAT

→ Evolution de quelques infractions (milliers de cas sanctionnés)



Source : ministère de l'intérieur DMAT

→ Nombre de radars en service en fin d'année

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Radars fixes	66	298	685	822	1 137	1 473	1 779	2 260	2 816	3 098 (*)
Radars mobiles	30	198	313	457	721	827	932	933	933	953
<b>Total</b>	<b>96</b>	<b>496</b>	<b>998</b>	<b>1 279</b>	<b>1 858</b>	<b>2 300</b>	<b>2 711</b>	<b>3 193</b>	<b>3 749</b>	<b>4 051</b>
Radars pédagogiques									1 200	1 830

Sources : projet de loi de finances 2012 - ONISR

(les radars pédagogiques ne donnent pas lieu à sanctions)

(\*) dont 713 aux feux tricolores

Le contrôle-sanction automatisé a été mis en vigueur en 2003 avec l'implantation des premiers radars. Jusqu'en 2008, les contrôles portaient exclusivement sur la vitesse ; en 2009 des contrôles fixes ont été institués aux feux rouges et en tunnels (inter distances) ; en 2011, aux passages à niveau.

Les messages d'infraction (flashes) sont transmis automatiquement au Centre informatisé de constatation des infractions routières (CACIR) qui vérifie les immatriculations ; les services de police valident les infractions et les transmettent au centre national de traitement (CNT) de Rennes qui adresse les avis

aux contrevenants.

Selon la DSCR, environ 1/4 des flashes concernent des véhicules immatriculés à l'étranger et n'aboutissent donc pas. La réglementation en Union européenne a évolué à ce sujet (cf. page 19).

Les amendes forfaitaires ordinaires doivent être payées dans les 45 jours, faute de quoi elles se transforment en amendes forfaitaires majorées.

Le produit des amendes est réparti comme l'indique le tableau ci-dessous

→ Destination du produits des amendes forfaitaires radars (millions d'euros)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Amendes forfaitaires ordinaires</b>						
Compte d'affectation spéciale CAS		140	194	212	212	192
AFITF (voir aussi page 114)		100	123	115	126	272
Collectivités territoriales		122	130	130	130	160
<b>Total</b>		<b>362</b>	<b>447</b>	<b>457</b>	<b>468</b>	<b>624</b>

Sources : Sénat (pour 2012 : prévisions), SOeS



## > Accidents corporels sur l'ensemble du territoire

(France métropolitaine)

→ Données générales de sécurité routière (milliers sauf pour les tués)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Accidents corporels</b>	105,5	87,0	85,4	84,5	80,3	81,3	74,5	72,3	67,3	65,0	60,4
<b>Véhicules impliqués</b>	182,0	155,1	147,3	145,5	137,7	139,6	127,1	122,7	114,2	110,5	102,8
<i>Véhicules/accident corporel</i>	1,73	1,78	1,73	1,72	1,71	1,72	1,71	1,70	1,70	1,70	1,70
<b>Tués (unités) (*)</b>	7 655	6 058	5 593	5 318	4 709	4 620	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653
<i>Gravité (**)</i>	7,3	6,7	6,5	6,3	5,9	5,7	5,7	5,9	5,9	6,1	6,0
<b>Blessés</b>	137,8	115,9	108,4	108,1	102,1	103,2	93,8	90,9	84,5	81,3	75,9
<i>dont blessés hospitalisés (***)</i>	24,1	19,2	17,4	39,8	40,7	38,6	35,0	33,3	30,4	29,7	27,1
<i>dont blessés légers (****)</i>	113,7	96,7	91,3	68,3	61,5	64,6	58,8	57,6	54,1	51,6	48,7
<i>Blessés/accident corporel</i>	1,31	1,33	1,27	1,28	1,27	1,27	1,26	1,26	1,26	1,25	1,26
<i>Blessés hospitalisés/total blessés</i>	0,17	0,17	0,16	0,37	0,40	0,37	0,47	0,46	0,45	0,46	0,45

**ATTENTION : CHANGEMENTS DE DEFINITIONS** (les séries "blessés" n'ont pas été rétropolées)

(\*) dans les trente jours suivant l'accident

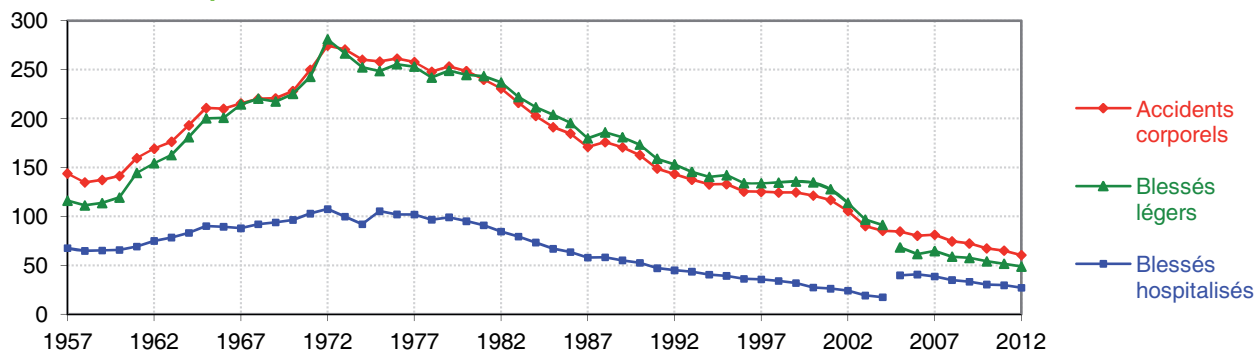
(\*\*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

(\*\*\*) à partir de 2005 : blessés hospitalisés plus de 24 h

(\*\*\*\*) à partir de 2005 : blessés non hospitalisés (ou moins de 24h)

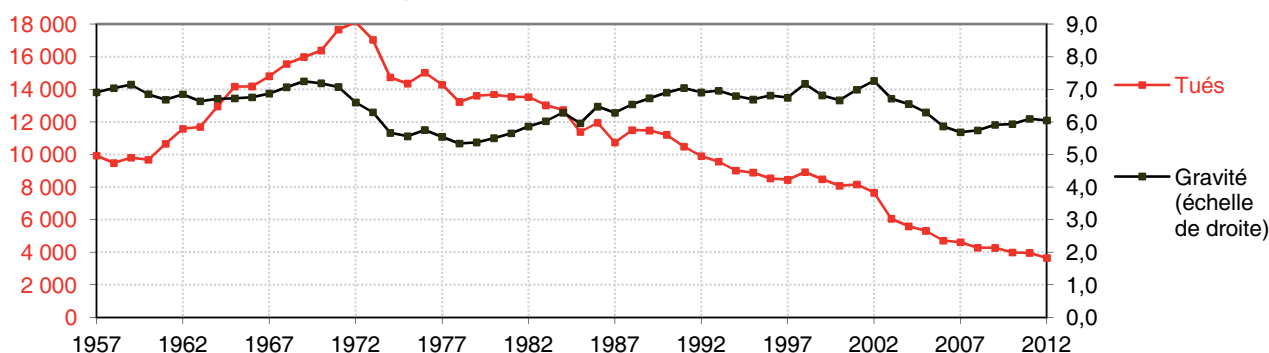
Source : ONISR

→ Accidents corporels et blessés (milliers)



Source : ONISR

→ Tués (nombres) et taux de gravité (tués pour 100 accidents corporels)



Source : ONISR

### Changements de définitions.

À compter de l'année 2005, la France s'est conformée aux conventions de dénombrement adoptées par la plupart des États.

**Accident corporel** : accident ayant provoqué au moins un blessé (définition inchangée).

**Tué** : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident (au lieu de 6 jours dans l'ancienne acception ; les chiffres antérieurs à 2005 ont été corrigés selon les règles adoptées par l'ONISR).

**Blessé hospitalisé** : au moins 24 heures d'hospitalisation (au lieu de 6 jours).

**Blessé léger** : pas d'hospitalisation ou moins de 24 heures d'hospitalisation.

Il y a donc pour les deux catégories de blessés des ruptures de série repérées sur les tableaux et les graphiques.

Depuis 2002, la sécurité routière, considérée par les pouvoirs publics comme une cause prioritaire a connu des progrès spectaculaires. Les résultats peuvent être appréciés en comparant les chiffres de 2012 aux chiffres de 2002 (la circulation ayant augmenté de 3% dans l'intervalle) :

- Accidents corporels : divisés par 1,8
- Blessés : divisés par 1,8
- Tués (acception constante) : divisés par 2,1

## > Accidents corporels selon les milieux

→ Nombre des événements par type de milieu (milliers sauf pour les tués)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Accidents corporels</b>											
Milieu urbain	68,7	60,2	57,8	58,7	55,0	56,1	52,1	50,9	46,9	45,4	42,5
Rase campagne	36,7	30,0	27,6	25,8	25,3	25,2	22,4	21,4	20,4	19,6	18,0
<b>Blessés</b>											
Milieu urbain	84,8	73,3	69,6	71,9	66,6	67,8	62,6	61,3	56,2	54,2	50,8
Rase campagne	53,0	42,6	39,1	36,2	35,5	35,4	31,2	29,7	28,2	27,0	25,0
<b>Tués (unités) (*)</b>											
Milieu urbain	1 945	1 577	1 551	1 664	1 346	1 359	1 235	1 252	1 133	1 096	1 027
Rase campagne	5 297	4 154	4 042	3 654	3 363	3 261	3 040	3 021	2 859	2 867	2 626
<b>Gravité (**)</b>											
Milieu urbain	2,8	2,6	2,7	2,8	2,4	2,4	2,4	2,5	2,4	2,4	2,4
Rase campagne	14,4	13,8	14,7	14,1	13,3	12,9	13,6	14,1	14,0	14,6	14,6

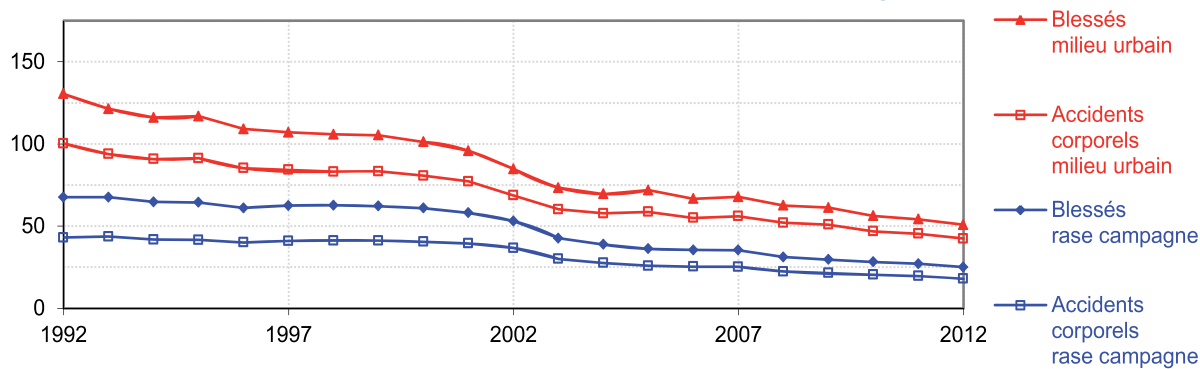
ATTENTION : CHANGEMENTS DE DEFINITIONS (les séries n'ont pas été rétropolées)

(\*) à partir de 2004, dans les trente jours suivant l'accident

(\*\*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

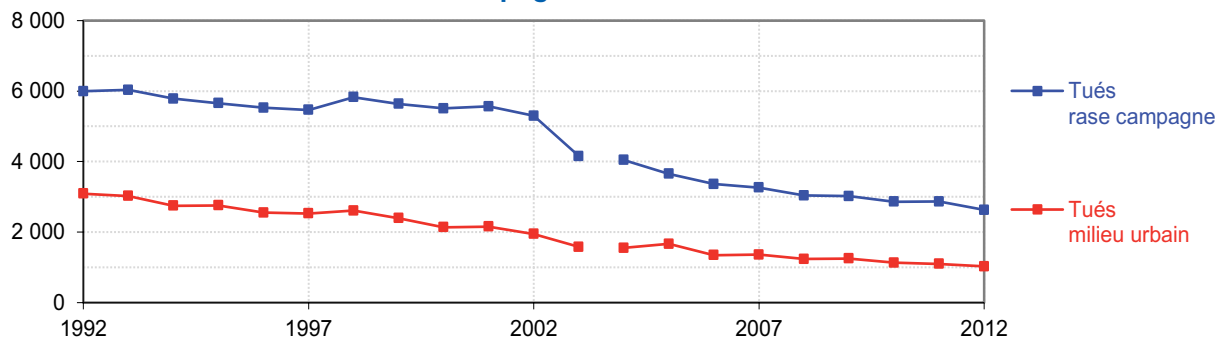
Source : ONISR

→ Accidents corporels et blessés en milieu urbain et rase campagne



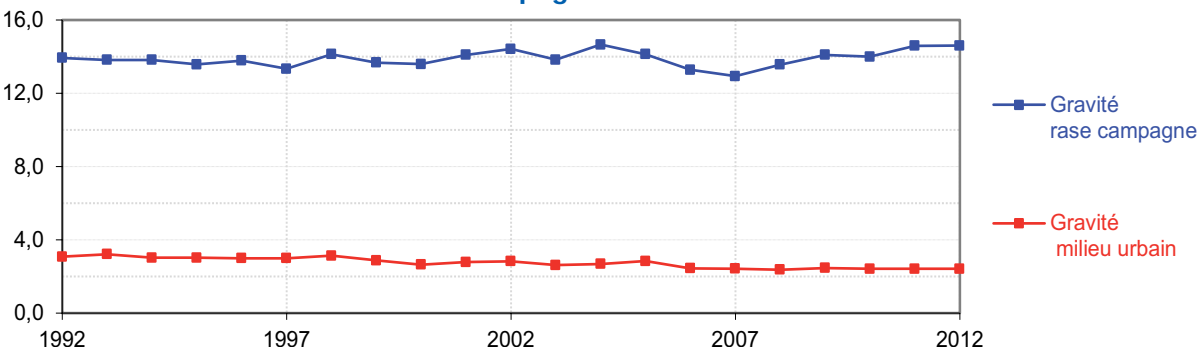
Source : ONISR

→ Tués en milieu urbain et rase campagne



Source : ONISR

→ Gravité en milieu urbain et rase campagne



Source : ONISR

## > Répartition des accidents corporels selon les milieux

→ Répartition des événements par type de milieu (pourcentages)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Accidents corporels</b>											
Milieu urbain	65%	67%	68%	69%	68%	69%	70%	70%	70%	70%	70%
Rase campagne	35%	33%	32%	31%	32%	31%	30%	30%	30%	30%	30%
<b>Blessés</b>											
Milieu urbain	62%	63%	64%	67%	65%	66%	67%	67%	67%	67%	67%
Rase campagne	38%	37%	36%	34%	35%	34%	33%	33%	33%	33%	33%
<b>Tués</b>											
Milieu urbain	27%	28%	28%	31%	29%	29%	29%	29%	28%	28%	28%
Rase campagne	73%	73%	72%	69%	71%	71%	71%	71%	72%	72%	72%

**ATTENTION : CHANGEMENTS DE DEFINITIONS (les séries n'ont pas été rétropolées)**

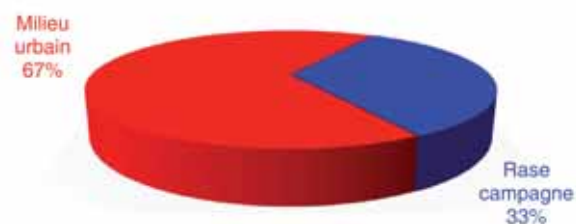
Source : ONISR

→ Accidents corporels : répartition en 2012



Source : ONISR

→ Blessés : répartition en 2012



Source : ONISR

→ Tués : répartition en 2012



Source : ONISR

Les voiries dites de "rase campagne" désignent l'ensemble des autoroutes (urbaines et interurbaines), ainsi que les parties de routes nationales, départementales et locales situées en dehors des agglomérations. Les voiries dites "urbaines" désignent les routes de toutes appartenances domaniales situées dans les agglomérations (entre les panneaux d'entrée et de fin des agglomérations quelles que soient leurs tailles). La répartition des accidents entre "milieu urbain" et "rase campagne" est caractéristique des conditions de circulation. En "rase campagne" on ne dénombre que 30% des accidents corporels et 33% des blessés, mais 72% des tués. Les acci-

dents y sont donc moins nombreux qu'en agglomérations, mais plus graves : le taux de gravité y est de 14,6 tués pour 100 accidents, contre 2,4 en milieu urbain. À titre de comparaison, le taux de gravité est de l'ordre de 0,6 dans Paris intra muros, milieu urbain très dense.

Les taux de gravité varient selon les évolutions respectives des nombres d'accidents et des nombres de tués.

## > Accidents corporels par type de réseaux

→ Nombre des événements par type de réseaux (milliers sauf pour les tués)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Accidents corporels</b>											
Autoroutes	6,7	5,5	4,7	5,2	5,1	5,3	4,2	3,9	4,3	4,1	4,0
Routes nationales	15,0	12,1	11,0	10,5	8,5	6,5	5,2	4,4	3,8	3,8	3,3
Routes départementales	32,4	27,1	24,7	23,7	22,5	23,9	22,4	23,5	21,9	21,2	19,4
Autres routes	51,4	45,6	45,1	45,1	44,2	45,5	42,7	40,5	37,3	35,9	33,6
<b>Blessés</b>											
Autoroutes	9,5	7,7	6,6	7,2	7,2	7,4	6,0	5,5	5,9	5,6	5,6
Routes nationales	21,4	17,0	15,3	14,9	11,8	9,0	7,0	6,0	5,4	5,1	4,6
Routes départementales	44,4	36,4	32,8	31,5	30,1	32,0	29,8	31,0	28,6	27,8	25,6
Autres routes	62,4	54,8	53,7	54,5	53,1	54,7	51,0	48,4	44,6	42,7	40,0
<b>Tués (*)</b>											
Autoroutes	493	415	321	324	296	273	234	225	238	270	223
Routes nationales	1 790	1 306	1 268	1 142	870	552	411	408	350	321	322
Routes départementales	3 738	2 991	2 966	2 861	2 591	2 855	2 733	2 760	2 644	2 609	2 408
Autres routes	1 221	1 019	1 037	991	952	940	897	880	760	763	700
<b>Gravité (**)</b>											
Autoroutes	7,4	7,6	6,9	6,3	5,8	5,1	5,5	5,7	5,5	6,5	5,5
Routes nationales	11,9	10,8	11,6	10,8	10,2	8,4	7,9	9,3	9,1	8,5	9,6
Routes départementales	11,5	11,1	12,0	12,1	11,5	12,0	12,2	11,7	12,1	12,3	12,4
Autres routes	2,4	2,2	2,3	2,2	2,2	2,1	2,1	2,2	2,0	2,1	2,1

ATTENTION : CHANGEMENTS DE DEFINITIONS (les séries n'ont pas été rétropolées)

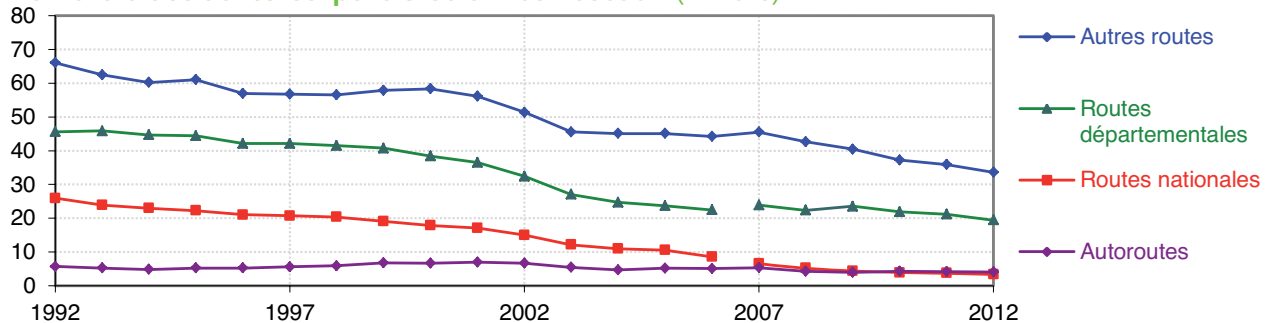
TRANSFERTS DE ROUTES NATIONALES AUX DEPARTEMENTS EN 2007

(\*) à partir de 2004, dans les trente jours suivant l'accident

(\*\*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

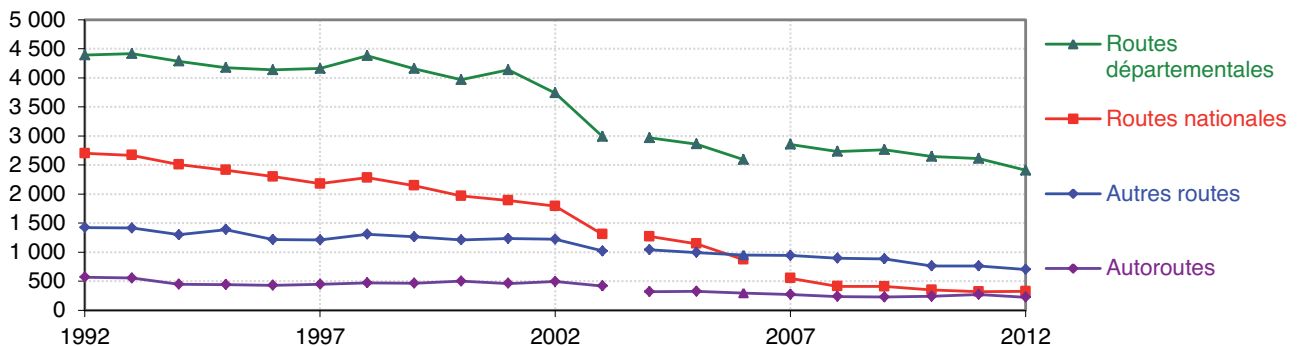
Source : ONISR

→ Nombre d'accidents corporels selon les réseaux (milliers)



Source : ONISR

→ Nombre de tués selon les réseaux



Source : ONISR

La répartition des accidents selon les réseaux n'est pas directement comparable à celle de la circulation (voir page 11), car la définition des réseaux est différente, notamment du fait de la présence des agglomérations sur les réseaux routiers. En outre, la série des routes nationales comporte une rupture du fait des transferts aux départements.

De cet ensemble, on peut toutefois isoler les autoroutes, qui constituent, en fait de sécurité, des infrastructures à haute performance : elles reçoivent 25% de la circulation en nombre de

kilomètres parcourus, mais ne comptent que 7% des accidents corporels, 7% des blessés et 6% des tués ; le taux de tués y est d'environ 1,7 par milliard de kilomètres parcourus, à comparer avec 8 tués par milliard de kilomètres parcourus pour le reste du réseau routier (national et local, urbain et rase campagne confondus).

Le diagramme de la page ci-contre introduit en outre une distinction entre les routes nationales (réseau avant transferts aux départements) et l'ensemble des autres routes.

## > Répartition des accidents corporels selon les réseaux

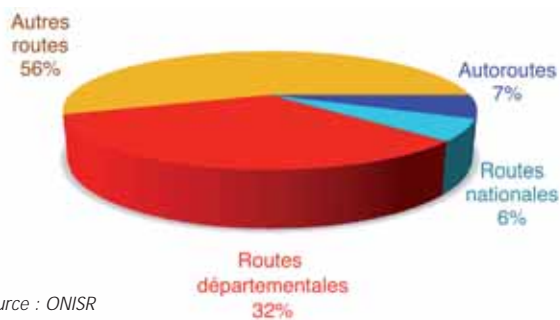
→ Répartition des événements par type de réseaux (pourcentages)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Accidents corporels</b>											
Autoroutes	6%	6%	5%	6%	6%	7%	6%	5%	6%	6%	7%
Routes nationales	14%	13%	13%	12%	11%	8%	7%	6%	6%	6%	6%
Routes départementales	31%	30%	29%	28%	28%	29%	30%	33%	33%	33%	32%
Autres routes	49%	51%	53%	53%	55%	56%	57%	56%	55%	55%	56%
<b>Blessés</b>											
Autoroutes	7%	7%	6%	7%	7%	7%	6%	6%	7%	7%	7%
Routes nationales	16%	15%	14%	14%	12%	9%	7%	7%	6%	6%	6%
Routes départementales	32%	31%	30%	29%	30%	31%	32%	34%	34%	34%	34%
Autres routes	45%	47%	49%	50%	52%	53%	54%	53%	53%	53%	53%
<b>Tués</b>											
Autoroutes	7%	7%	6%	6%	6%	6%	5%	5%	6%	7%	6%
Routes nationales	25%	23%	23%	21%	18%	12%	10%	10%	9%	8%	9%
Routes départementales	52%	52%	53%	54%	55%	62%	64%	65%	66%	66%	66%
Autres routes	17%	18%	19%	19%	20%	20%	21%	21%	19%	19%	19%

TRANSFERTS DE ROUTES NATIONALES AUX DEPARTEMENTS EN 2007

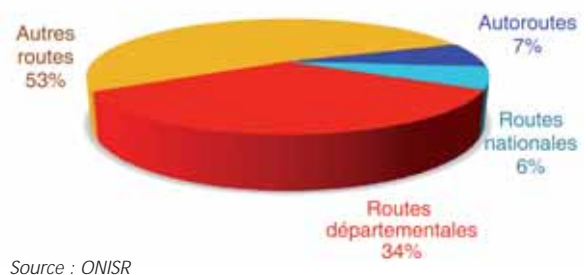
Source : ONISR

→ Répartition des accidents corporels en 2012



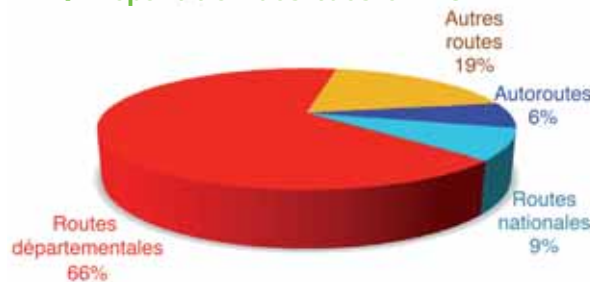
Source : ONISR

→ Répartition des blessés en 2012



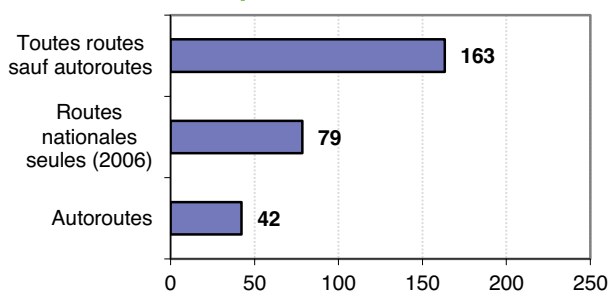
Source : ONISR

→ Répartition des tués en 2012



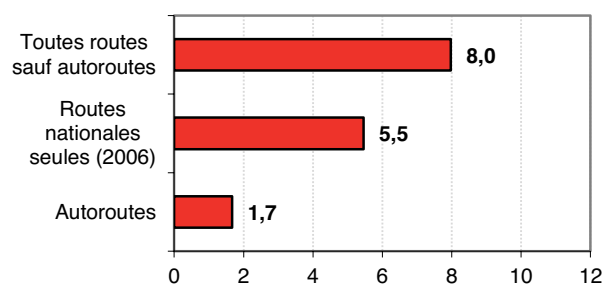
Source : ONISR

→ Nombres de blessés par milliards de kilomètres parcourus en 2012



Sources : ONISR et SOeS

→ Nombres de tués par milliards de kilomètres parcourus en 2012



Sources : ONISR et SOeS

## > Accidents corporels sur le réseau autoroutier concédé

### → Données de circulation et de sécurité routière sur autoroutes concédées

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Circulation (milliards de véhicules x kilomètres)	72,6	74,4	76,3	77,3	79,3	81,9	81,3	82,3	84,1	85,4	83,8
Accidents corporels (nombre)	2 315	1 917	1 341	1 381	1 287	1 285	1 369	1 414	1 485	1 346	1 301
Taux d'accidents corporels (*)	31,9	25,8	17,6	17,9	16,2	15,7	16,8	17,2	17,7	15,8	15,5
Tués (**) (nombre)	328	275	180	224	206	197	176	151	153	193	143
Taux de tués (*)	4,5	3,7	2,4	2,9	2,6	2,4	2,2	1,8	1,8	2,2	1,7
Gravité (***)	14,2	14,3	13,4	16,2	16,0	15,3	12,9	10,7	10,3	14,3	11,0

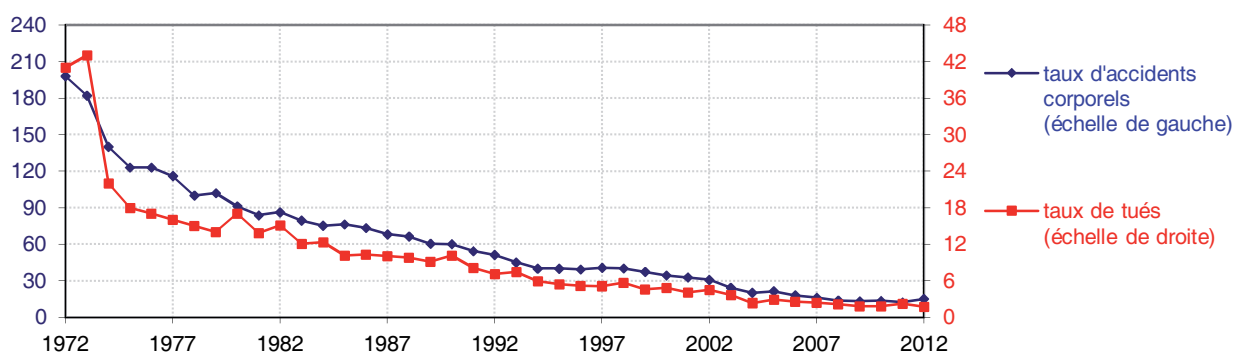
(\*) nombre par milliard de kilomètres parcourus

(\*\*) à partir de 2004, dans les trente jours suivant l'accident

(\*\*\*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

Source : ASFA

### → Autoroutes concédées : taux de tués et d'accidents corporels



Source : ASFA

Les chiffres absolus d'accidents et de victimes sur le réseau concédé sont relatifs à un réseau et à une circulation qui sont en augmentation continue (voir page 12). Le faible nombre de tués rend les chiffres absolus sensibles à des événements graves et isolés (par exemple un carambolage ou un accident d'autocar), et les variations d'une année à l'autre ne sont donc pas toujours statistiquement significatives. À titre d'ordre de grandeur, pendant une vingtaine d'années, le nombre de tués avait oscillé entre 280 et 350 par an, alors que la longueur du réseau avait été multipliée par 2,5 et les kilomètres parcourus

par 3,5. Il est actuellement inférieur à 150 tués par an. Depuis 2002, on a enregistré une amélioration importante et statistiquement significative de la sécurité, le nombre d'accidents corporels ayant diminué de près de 44% et le nombre de tués ayant diminué de plus de 55%, pour une circulation qui a augmenté de 15,6% dans l'intervalle.

Les « taux » rapportés à la circulation exprimée en kilomètres parcourus par les véhicules sont des indicateurs plus significatifs ; ils ont été figurés sur le graphique ci-dessus.

## > Accidents corporels par catégories de véhicules

### → Présence des différentes catégories de véhicules dans les accidents corporels (milliers)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Accidents corporels</b>	<b>105,5</b>	<b>87,0</b>	<b>85,4</b>	<b>84,5</b>	<b>80,3</b>	<b>81,3</b>	<b>74,5</b>	<b>72,3</b>	<b>67,3</b>	<b>65,0</b>	<b>60,4</b>
<b>Véhicules présents</b>	<b>182,0</b>	<b>155,1</b>	<b>147,3</b>	<b>145,5</b>	<b>137,7</b>	<b>139,6</b>	<b>127,1</b>	<b>122,7</b>	<b>114,2</b>	<b>110,5</b>	<b>102,8</b>
<i>Véhicules/accident</i>	<i>1,73</i>	<i>1,78</i>	<i>1,73</i>	<i>1,72</i>	<i>1,71</i>	<i>1,72</i>	<i>1,71</i>	<i>1,70</i>	<i>1,70</i>	<i>1,70</i>	<i>1,70</i>
Voitures	127,7	104,8	98,7	96,3	86,3	86,1	77,1	74,8	70,3	67,2	63,2
Utilitaires légers	4,9	4,5	4,2	3,7	6,3	6,8	6,3	6,2	6,0	6,0	5,6
Poids lourds	5,7	4,8	4,5	4,7	5,2	4,5	4,0	3,5	3,5	3,4	3,1
Transports en commun	1,6	1,4	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3	1,1	1,1
Motos	18,4	16,5	16,3	18,8	17,6	18,5	17,3	17,2	15,8	16,2	14,7
Cyclomoteurs	16,9	16,3	15,7	13,9	14,5	15,6	14,7	13,4	11,6	10,5	9,2
Bicyclettes	5,0	5,3	4,9	5,0	5,0	5,1	4,9	4,8	4,4	4,7	4,3
Autres	1,8	1,6	1,4	1,6	1,5	1,6	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4

Source : ONISR

### → Pourcentages par rapport aux véhicules présents

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Voitures	67,6%	67,0%	66,2%	62,7%	61,7%	61,7%	60,7%	61,0%	61,6%	60,8%	61,5%
Utilitaires légers	2,9%	2,9%	2,5%	4,5%	4,9%	4,9%	5,0%	5,0%	5,2%	5,4%	5,5%
Poids lourds	3,1%	3,1%	3,3%	3,8%	3,2%	3,2%	3,2%	2,8%	3,1%	3,1%	3,1%
Transports en commun	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	1,0%
Motos	10,6%	11,1%	12,9%	12,8%	13,3%	13,3%	13,6%	14,0%	13,8%	14,7%	14,3%
Cyclomoteurs	10,5%	10,7%	9,5%	10,5%	11,2%	11,2%	11,5%	10,9%	10,2%	9,5%	9,0%
Bicyclettes	2,8%	3,4%	3,3%	3,5%	3,6%	3,7%	3,8%	3,9%	3,8%	4,3%	4,2%
Autres	1,0%	1,0%	1,0%	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,3%	1,4%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : ONISR

### → Taux de présence par milliard de véhicules x kilomètres parcourus

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Véhicules légers (*)	261	213	200	197	182	181	165	159	148	141	133
Poids lourds	169	144	128	147	161	135	133	128	123	116	116
<i>Taux présence PL / VL</i>	<i>0,65</i>	<i>0,68</i>	<i>0,64</i>	<i>0,75</i>	<i>0,88</i>	<i>0,74</i>	<i>0,81</i>	<i>0,80</i>	<i>0,83</i>	<i>0,83</i>	<i>0,88</i>

(\*) voitures et utilitaires légers

Source : ONISR

Le fait pour une catégorie de véhicule d'être "impliquée" dans un accident ne préjuge évidemment pas de sa responsabilité dans l'accident ; il est donc préférable de parler de "présence" dans les accidents.

Les tableaux ci-dessus indiquent les parts respectives des différents types de véhicules dans les accidents corporels. En moyenne, chaque accident met actuellement en présence environ 1,7 véhicule. Pour exprimer la part de chaque type de

véhicule dans les accidents, il convient donc de se rapporter au nombre total de véhicules présents.

La part des motos dans les véhicules présents est passée de 7,5% en 1995 à près de 15% en 2012, pour une présence dans la circulation générale qui est inférieure à 3% en kilomètres parcourus.

Le taux de présence des poids lourds (nombre d'accidents par milliard de kilomètres parcourus) est proportionnellement inférieur à celui des voitures (voir aussi page 29).

## > Tués par catégories d'usagers

→ Nombres de tués (\*) selon les types de véhicules utilisés

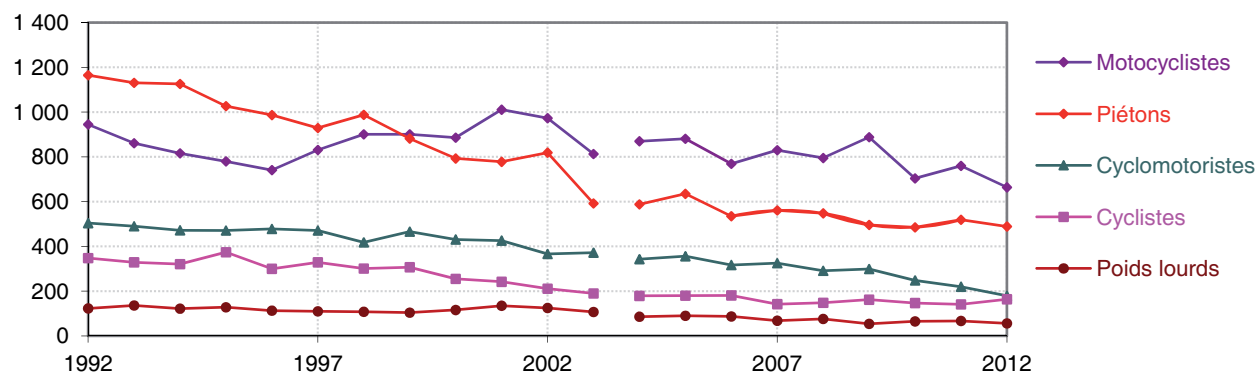
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Piétons	819	592	588	635	535	561	548	496	485	519	489
Cyclistes	211	190	179	180	181	142	148	162	147	141	164
Cyclomotoristes	366	372	343	356	317	325	291	299	248	220	179
Motocyclistes	973	813	870	881	769	830	795	888	704	760	664
Voitures	4 602	3 509	3 406	3 065	2 626	2 464	2 205	2 160	2 117	2 062	1 882
Poids lourds	125	107	86	90	87	68	76	54	65	67	56
Autres	146	148	121	111	194	230	212	214	226	194	219
<b>Total</b>	<b>7 242</b>	<b>5 731</b>	<b>5 593</b>	<b>5 318</b>	<b>4 709</b>	<b>4 620</b>	<b>4 275</b>	<b>4 273</b>	<b>3 992</b>	<b>3 963</b>	<b>3 653</b>

**ATTENTION : CHANGEMENTS DE DEFINITIONS (les séries n'ont pas été rétropolées)**

(\*) à partir de 2004, dans les trente jours suivant l'accident

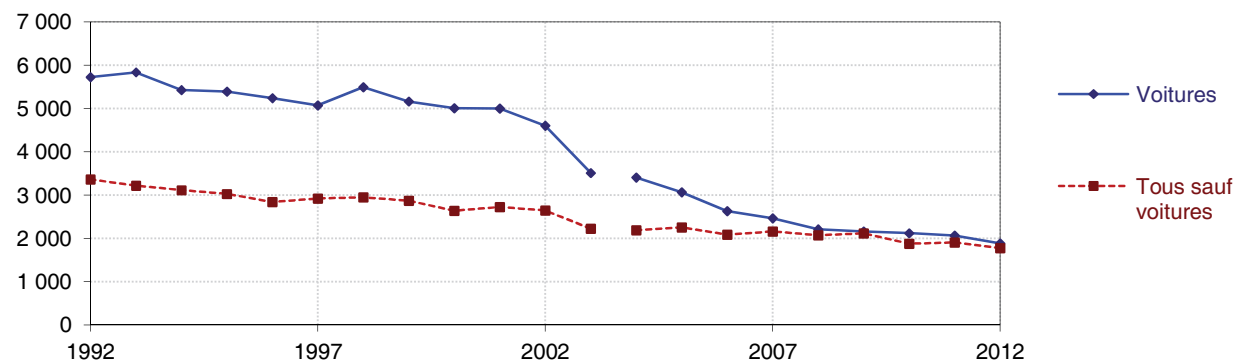
Source : ONISR

→ Nombre de tués par catégories d'usagers (autres que les occupants des voitures)



Source : ONISR

→ Nombre de tués parmi les occupants des voitures



Source : ONISR

Les motocyclistes comptent 18,2% des victimes (et 22,1% des victimes motorisées, piétons et cyclistes exclus), proportion

très supérieure à leur présence dans le parc total de véhicules à moteur et dans la circulation (moins de 3%).



## > Accidents corporels avec présence de poids lourds

→ (unités)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Acc. corporels avec PL	5 333	4 472	4 212	4 410	4 813	4 216	3 812	3 270	3 289	3 155	2 946
Poids lourds présents	5 719	4 805	4 539	4 730	5 234	4 515	4 036	3 492	3 500	3 399	3 148
Tués (*)	940	720	696	727	685	662	599	507	557	578	486
Gravité (**)	17,6	16,1	16,5	16,5	14,2	15,7	15,7	15,5	16,9	18,3	16,5
<b>Blessés</b>	<b>6 505</b>	<b>5 357</b>	<b>4 997</b>	<b>5 312</b>	<b>6 044</b>	<b>5 113</b>	<b>4 619</b>	<b>3 951</b>	<b>3 978</b>	<b>3 720</b>	<b>3 668</b>
dont blessés hospitalisés	1 550	1 114	1 026	2 115	2 846	2 143	1 974	1 741	1 735	1 584	1 530
dont blessés légers	4 955	4 243	3 971	3 197	3 198	2 970	2 645	2 210	2 243	2 136	2 138

ATTENTION : CHANGEMENTS DE DEFINITIONS (les séries n'ont pas été rétropolées)

(\*) à partir de 2004, dans les trente jours suivant l'accident

(\*\*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

(\*\*\*) à partir de 2005 : blessés hospitalisés plus de 24 h

(\*\*\*\*) à partir de 2005 : blessés non hospitalisés (ou moins de 24h)

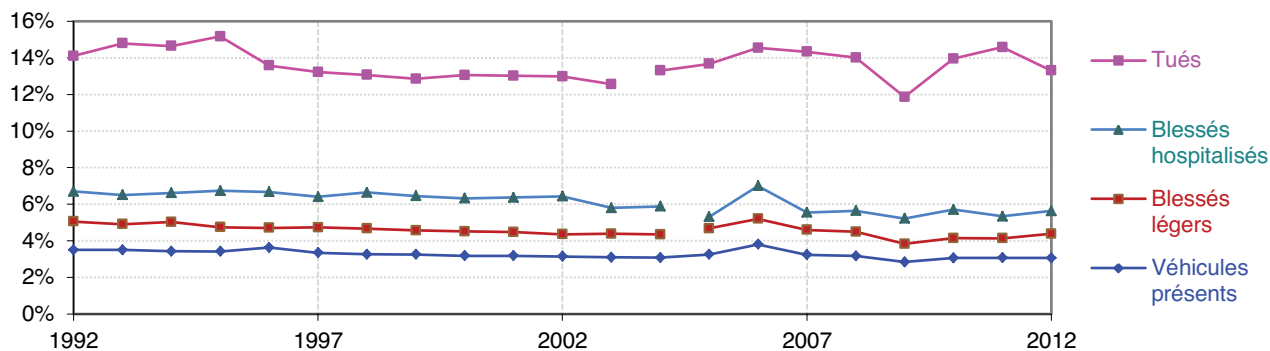
Source : ONISR

### → Proportions par rapport au total des événements

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Accidents corporels	5%	5%	5%	5%	6%	6%	5%	5%	5%	5%	5%
Véhicules présents	3%	3%	3%	3%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Tués	13%	13%	13%	14%	15%	14%	14%	12%	14%	15%	13%
<b>Blessés</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>	<b>6%</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>	<b>5%</b>
Blessés hospitalisés	6%	6%	6%	5%	7%	6%	6%	5%	6%	5%	6%
Blessés légers	4%	4%	4%	5%	5%	5%	4%	4%	4%	4%	4%

Source : ONISR

### → Pourcentages de présence des poids lourds dans les accidents corporels



Source : ONISR

Les tableaux et graphiques ci-dessus concernent la présence (voir définition page 27) des poids lourds dans les événements accidentels recensés sur l'ensemble des réseaux (nombre de véhicules concernés, accidents et victimes).

Ces proportions augmentent avec l'échelle de gravité de l'événement : 3% des véhicules présents (ce qui est nettement

inférieur à leur présence dans la circulation générale, qui est d'environ 5% - voir page 10), 5% des blessés et 13% des tués. En résumé, les poids lourds sont proportionnellement moins présents dans les accidents que ne le supposerait leur participation à la circulation générale, mais les accidents en question sont plus graves.

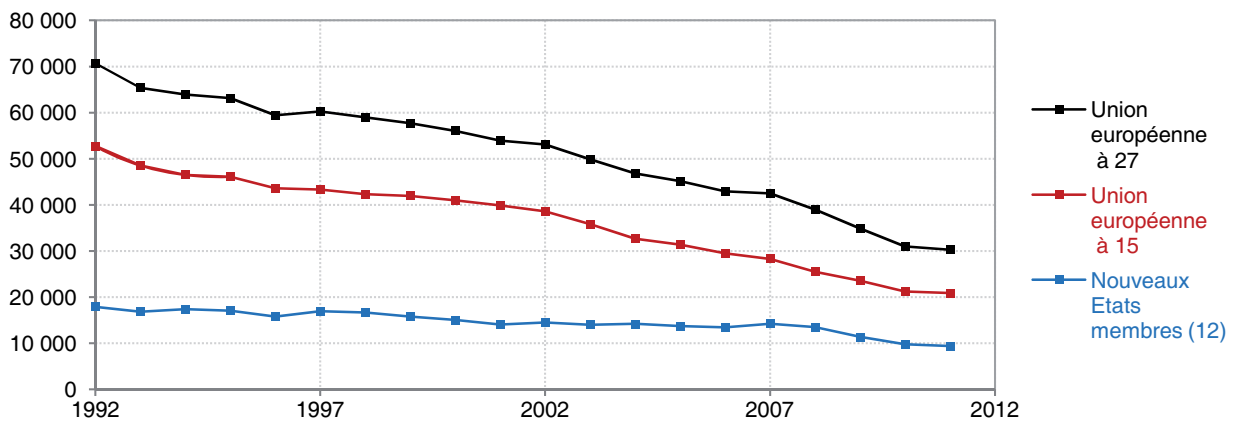
## **Nombre de tués**

L'indicateur de sécurité routière le mieux codifié et le moins discuté est le nombre de tués dans les accidents de la route. Le dénombrement à peu près universellement adopté consiste à répertorier les personnes qui sont décédées **dans les 30 jours** suivant l'accident.

La tendance à la réduction du nombre de tués est la règle dans tous les Etats de l'UE, ceci malgré l'augmentation du parc de véhicules. En quinze ans, le nombre de tués a été divisé par 2 alors que le parc était multiplié par 1,5.

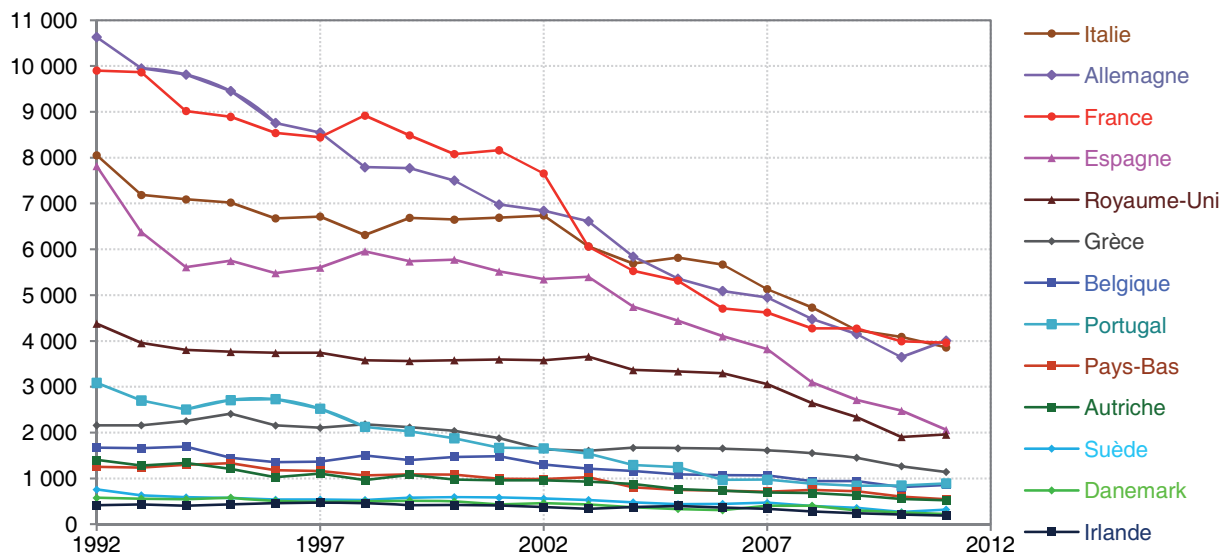
Le tableau et le graphique ci-contre montrent qu'il existe encore de fortes disparités entre les Etats. En général, les Etats dont la motorisation est la plus forte (l'UE 15 pour l'essentiel) et la plus ancienne bénéficient d'une meilleure sécurité routière, due à l'expérience, mais aussi à la densité et à la qualité de leurs réseaux routiers et surtout autoroutiers.

### → Union européenne : nombre de tués (unités)



Source : IRTAD, traitements URF

### → Union européenne à 15 : nombre de tués (unités)



Source : IRTAD, traitements URF

## Nombre de tués en fonction de la circulation routière

**Avertissement :** la circulation routière globale, exprimée en nombre de kilomètres parcourus dans l'année par l'ensemble des véhicules, n'est pas fournie de façon systématique par les États membres, alors qu'il s'agit d'une donnée fondamentale en matière de transport et de circulation. Cette donnée permet notamment de juger de l'adéquation entre demande de transports et infrastructures, des relations entre circulation et consommation de

carburants, circulation et sécurité routière, etc.

En outre, il n'est pas toujours précisé si les chiffres fournis par les États comportent la circulation des deux-roues ou non.

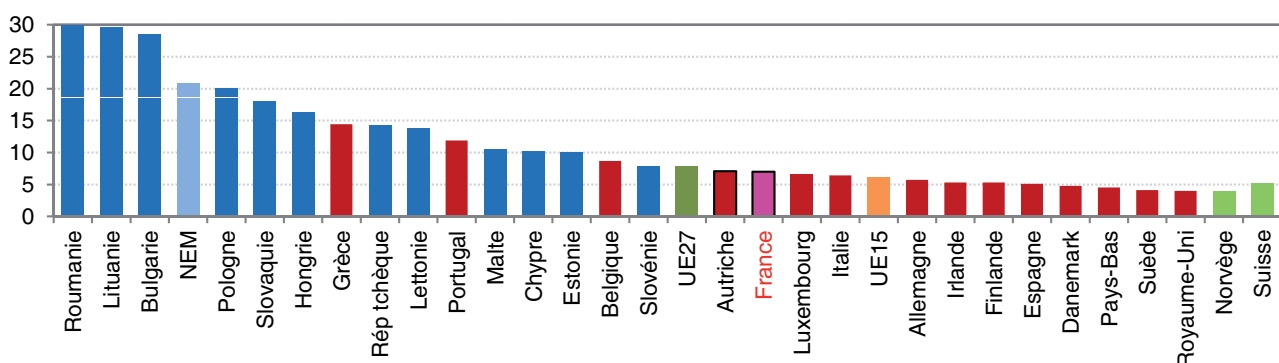
Par conséquent, les chiffres figurant dans le tableau et le graphique ci-dessous sont des arrondis, issus de diverses sources, y compris des estimations basées sur les parcs ou les consommations de carburants.

### → Union européenne : nombre de tués et circulation routière en 2011

			Population (millions d'habitants)	Circulation (milliards de véhicules-km)	Tués (unités)	Tués par milliard de véhicules-km
UE15	BE	Belgique	11	99	858	9
NEM	BG	Bulgarie	7	23	657	29
NEM	CZ	République tchèque	10	54	772	14
UE15	DK	Danemark	6	46	220	5
UE15	DE	Allemagne	82	700	4 009	6
NEM	EE	Estonie	1	10	101	10
UE15	IE	Irlande	5	35	186	5
UE15	EL	Grèce	11	79	1 141	14
UE15	ES	Espagne	46	403	2 060	5
UE15	FR	France	63	565	3 963	7
UE15	IT	Italie	61	600	3 860	6
NEM	CY	Chypre	1	7	71	10
NEM	LV	Lettonie	2	13	179	14
NEM	LT	Lituanie	3	10	296	30
UE15	LU	Luxembourg	1	5	33	7
NEM	HU	Hongrie	10	39	638	16
NEM	MT	Malte	0	2	21	11
UE15	NL	Pays-Bas	17	120	546	5
UE15	AT	Autriche	8	74	523	7
NEM	PL	Pologne	39	208	4 189	20
UE15	PT	Portugal	11	75	891	12
NEM	RO	Roumanie	21	50	2 018	40
NEM	SI	Slovénie	2	18	141	8
NEM	SK	Slovaquie	5	18	324	18
UE15	FI	Finlande	5	55	292	5
UE15	SE	Suède	9	77	319	4
UE15	UK	Royaume-Uni	63	490	1 960	4
		Union européenne à 15	398	3 423	20 861	6
		Nouveaux Etats membres (12)	103	452	9 407	21
		Union européenne à 27	500	3 875	30 268	8
	NO	Norvège	5	42	168	4
	CH	Suisse	8	62	320	5

Sources : IRTAD, IRF, FIT, ONISR (France), ministères nationaux des transports, estimations et traitements URF

### → Union européenne : nombre de tués par milliard de véhicules-km en 2011



Sources : IRTAD, IRF, FIT, ONISR (France), ministères nationaux des transports, estimations et traitements URF

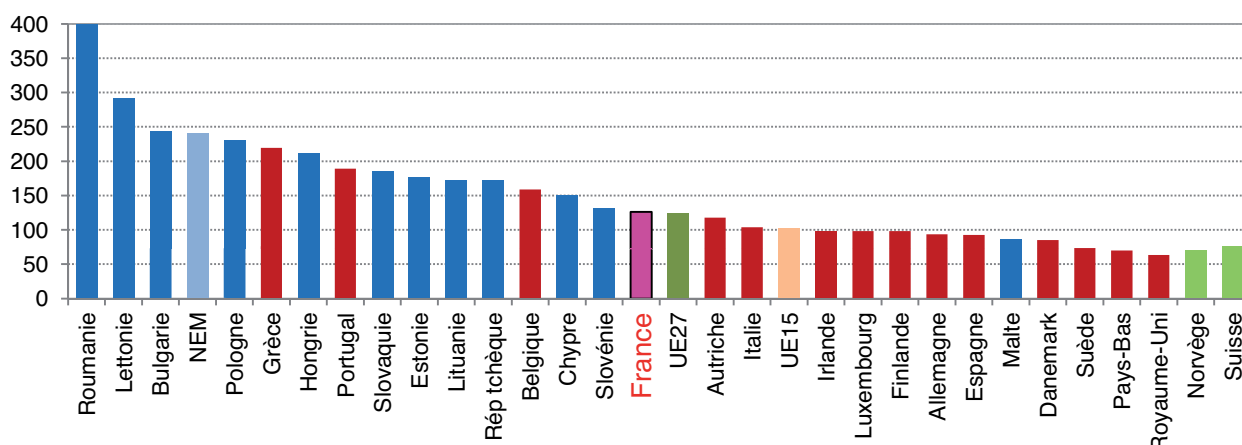
## Nombre de tués en fonction du parc de voitures

→ Union européenne : nombre de tués et voitures particulières en 2011

			Population (millions d'habitants)	Voitures particulières (millions)	Tués (unités)	Tués par millions de voitures
UE15	BE	Belgique	11	5	858	159
NEM	BG	Bulgarie	7	3	657	244
NEM	CZ	République tchèque	10	4	772	172
UE15	DK	Danemark	6	3	220	85
UE15	DE	Allemagne	82	43	4 009	93
NEM	EE	Estonie	1	1	101	176
UE15	IE	Irlande	5	2	186	99
UE15	EL	Grèce	11	5	1 141	219
UE15	ES	Espagne	46	22	2 060	92
UE15	FR	France	63	31	3 963	126
UE15	IT	Italie	61	37	3 860	104
NEM	CY	Chypre	1	0	71	151
NEM	LV	Lettonie	2	1	179	292
NEM	LT	Lituanie	3	2	296	173
UE15	LU	Luxembourg	1	0	33	98
NEM	HU	Hongrie	10	3	638	212
NEM	MT	Malte	0	0	21	87
UE15	NL	Pays-Bas	17	8	546	69
UE15	AT	Autriche	8	4	523	118
NEM	PL	Pologne	39	18	4 189	231
UE15	PT	Portugal	11	5	891	189
NEM	RO	Roumanie	21	4	2 018	467
NEM	SI	Slovénie	2	1	141	132
NEM	SK	Slovaquie	5	2	324	185
UE15	FI	Finlande	5	3	292	98
UE15	SE	Suède	9	4	319	74
UE15	UK	Royaume-Uni	63	31	1 960	63
		Union européenne à 15	398	205	20 861	102
		Nouveaux Etats membres (12)	103	39	9 407	241
		Union européenne à 27	500	244	30 268	124
	NO	Norvège	5	2	168	71
	CH	Suisse	8	4	320	77

Sources : Eurostat, IRTAD, ministères nationaux des transports, traitements URF

→ Union européenne : tués par millions de voitures en 2011



Sources : Eurostat, IRTAD, ministères nationaux des transports, traitements URF