

ROUTE & SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1

La route.....	8
Sécurité routière.....	20
Permis de conduire.....	35

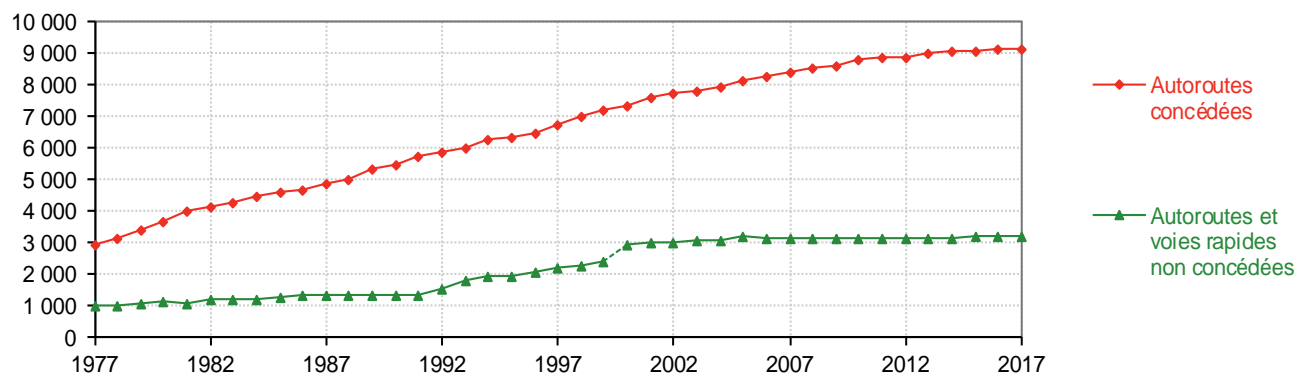
Réseau routier

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Autoroutes concédées	8 427	8 523	8 629	8 847	8 887	8 891	9 048	9 053	9 112	9 137	9 158
<i>Dont à 2 x 3 voies et plus</i>	<i>1 907</i>	<i>1 998</i>	<i>2 043</i>	<i>2 096</i>	<i>2 100</i>	<i>2 149</i>	<i>2 308</i>	<i>2 318</i>	<i>2 318</i>	<i>2 337</i>	<i>2 337</i>
Réseau non concédé	11 741	11 753	11 768	11 771	11 765	11 765	11 787	11 698	11 700	11 438	11 686
Autoroutes et VRU non concédées	3 127	3 161	3 173	3 170	3 168	3 168	3 163	3 134	3 243	3 219	3 221
<i>Autoroutes interurbaines</i>	<i>1 857</i>	<i>1 891</i>	<i>1 898</i>	<i>1 915</i>	<i>1 917</i>	<i>1 917</i>	<i>1 914</i>	<i>1 877</i>	<i>1 977</i>	<i>1 975</i>	<i>1 944</i>
<i>Autoroutes et voies rapides urbaines</i>	<i>1 270</i>	<i>1 270</i>	<i>1 274</i>	<i>1 255</i>	<i>1 251</i>	<i>1 251</i>	<i>1 249</i>	<i>1 257</i>	<i>1 266</i>	<i>1 244</i>	<i>1 277</i>
Autre RN	8 614	8 592	8 595	8 601	8 597	8 597	8 624	8 564	8 457	8 219	8 465
<i>RN interurbaines caract. autoroutières</i>	<i>2 618</i>	<i>2 582</i>	<i>2 663</i>	<i>2 765</i>	<i>2 765</i>	<i>2 765</i>	<i>2 811</i>	<i>2 740</i>	<i>2 803</i>	<i>2 745</i>	<i>2 773</i>
<i>Autres routes nationales</i>	<i>5 996</i>	<i>6 010</i>	<i>5 932</i>	<i>5 836</i>	<i>5 832</i>	<i>5 832</i>	<i>5 813</i>	<i>5 824</i>	<i>5 654</i>	<i>5 474</i>	<i>5 692</i>
Réseau national	20 168	20 276	20 397	20 618	20 652	20 656	20 835	20 751	20 812	20 575	20 844
Réseau départemental	377 377	377 984	377 986	377 769	377 854	377 965	377 323	378 973	377 197	379 725	381 319
Réseau communal	628 987	629 000	642 256	651 202	651 491	666 343	673 290	673 290	679 594	687 789	700 849

Sources : CEREMA, ASFA

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



Sources : CEREMA, ASFA

Nouvelle classification du réseau non concédé en 2000

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 2017 :

Autoroutes

- concédées : 9 158 km (dont 2 253 km à 2 x 3 voies et 84 km à 2 x 4 voies et plus) auxquels s'ajoutent 70 km d'ouvrages isolés à péages, viaducs et tunnels.
- non concédées : 3 221 km

Le rythme de construction des autoroutes concédées nouvelles se ralentit progressivement (moins de cinquante kilomètres par an en moyenne depuis 10 ans). 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 8 470 km (dont 2 773 km à caractéristiques autoroutières)

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 15 150 km.

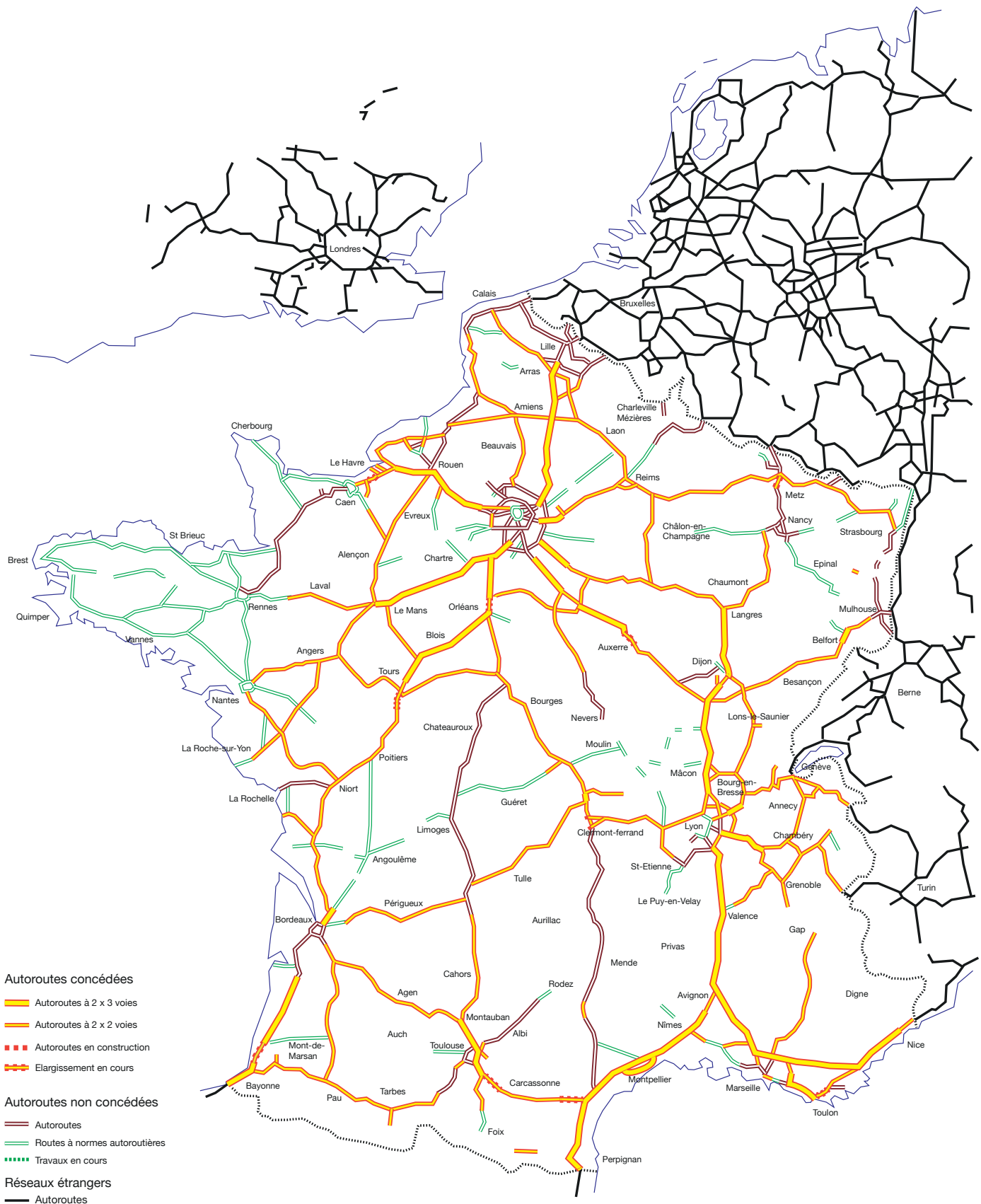
Routes départementales : 381 319 km (dont 1 500 km à chaussées séparées)

Routes communales et rues : 700 849 km

Chemins ruraux : 600 000 km

Réseau autoroutier

► Situation à la fin de 2017



Réseau autoroutier en Europe

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

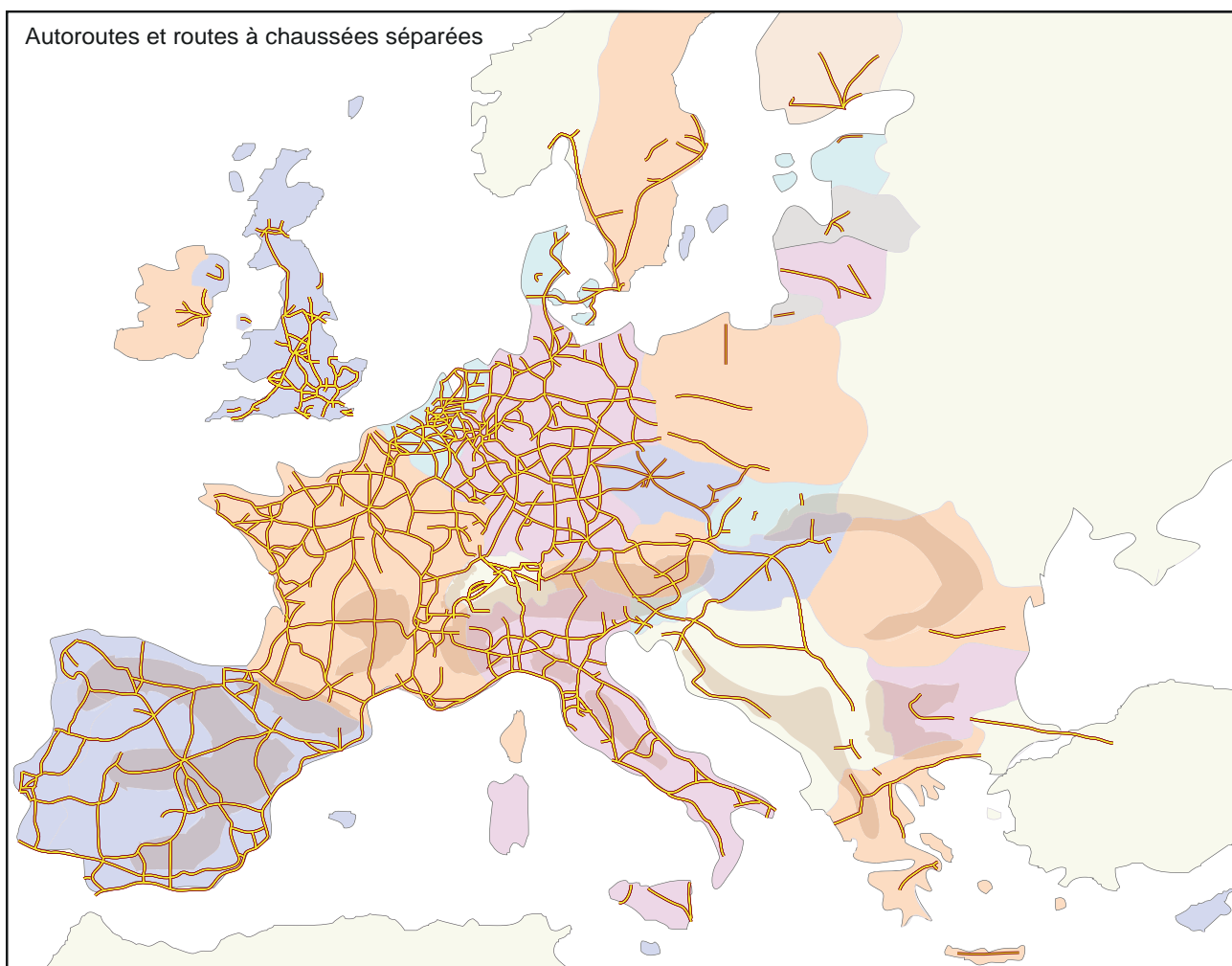
L'UE28 comporte actuellement environ 77 000 kilomètres d'« autoroutes » répertoriées comme telles par les États. Il subsiste cependant quelques ambiguïtés sur la définition, car certains États déclarent à ce titre les routes à chaussées séparées qui offrent un haut niveau de service sans être exactement 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 et de la Croatie.

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.



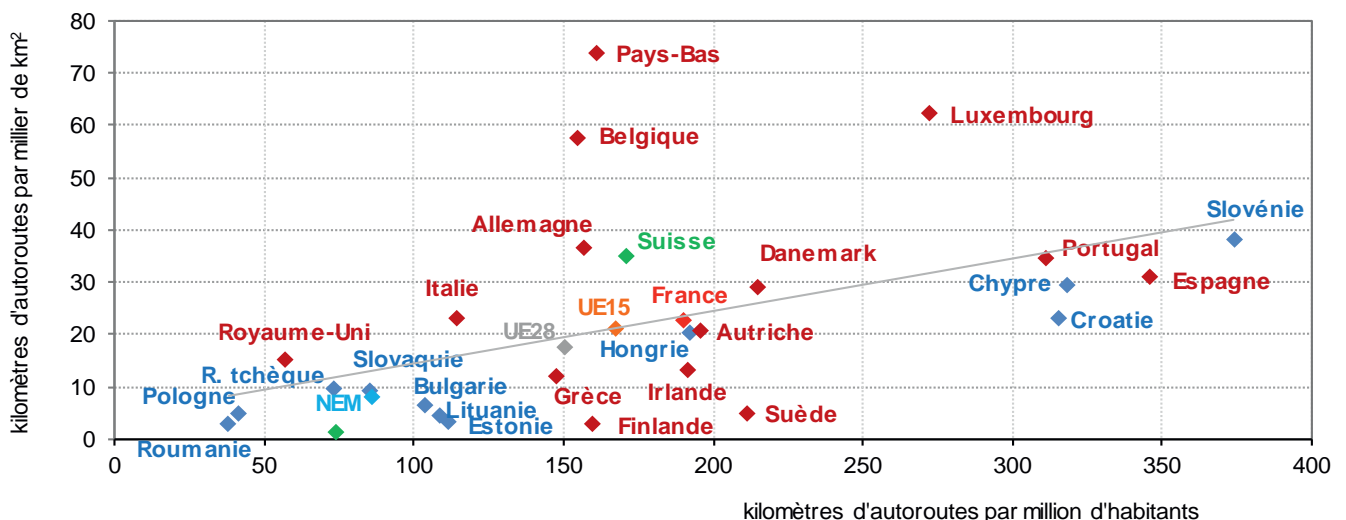
Densités comparées de réseaux d'autoroutes

► **Union européenne : année 2016**

			Autoroutes (km/millions d'habitants)	Autoroutes (km/milliers de km ²)	Autoroutes (km)	Population (millions d'habitants)	Superficie (milliers de km ²)	Densité de population (habitants au km ²)
UE15	BE	Belgique	155	57	1 763	11	31	371
NEM	BG	Bulgarie	103	7	734	7	111	64
NEM	CZ	République tchèque	73	10	776	11	79	134
UE15	DK	Danemark	215	29	1 237	6	43	134
UE15	DE	Allemagne	157	36	12 993	83	358	232
NEM	EE	Estonie	112	3	147	1	45	29
UE15	IE	Irlande	192	13	916	5	70	68
UE15	EL	Grèce	148	12	1 589	11	132	82
UE15	ES	Espagne	346	31	15 336	44	499	89
UE15	FR	France	191	23	12 356	65	549	118
NEM	HR	Croatie	315	23	1 310	4	57	73
UE15	IT	Italie	115	23	6 943	61	302	201
NEM	CY	Chypre	318	29	272	1	9	92
NEM	LV	Lettonie	0	0	0	2	65	30
NEM	LT	Lituanie	109	5	309	3	65	44
UE15	LU	Luxembourg	273	62	161	1	3	228
NEM	HU	Hongrie	192	20	1 884	10	93	105
NEM	MT	Malte	0	0	0	0,4	0,3	1 398
UE15	NL	Pays-Bas	161	74	2 756	17	37	457
UE15	AT	Autriche	196	20	1 719	9	84	105
NEM	PL	Pologne	41	5	1 559	38	312	122
UE15	PT	Portugal	312	34	3 065	10	89	110
NEM	RO	Roumanie	38	3	747	20	238	82
NEM	SI	Slovénie	374	38	773	2	20	102
NEM	SK	Slovaquie	85	9	463	5	49	111
UE15	FI	Finlande	160	3	881	6	338	16
UE15	SE	Suède	212	5	2 119	10	439	23
UE15	UK	Royaume-Uni	57	15	3 769	66	249	265
	UE 15	Union européenne à 15	168	21	67 603	403	3 221	125
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	86	8	8 974	104	1 144	91
	UE 28	Union européenne à 28	151	18	76 577	507	4 365	116
	NO	Norvège	75	1	392	5	323	16
	CH	Suisse	171	35	1 440	8	41	204

Sources : Eurostat, traitements URF

► **Union européenne : réseaux d'autoroutes en fonction des populations et des superficies en 2016**



Sources : Eurostat, traitements URF

Circulation routière par type de véhicules

► **Circulation routière par type de véhicules** (milliards de véhicules x kilomètres)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VP immatriculés en France	396	392	395	398	399	400	402	405	415	427	429
dont essence	138	130	122	117	110	102	100	100	102	106	113
dont diesel	258	262	273	281	289	298	302	305	313	321	316
VUL immatriculés en France	88	87	88	91	93	93	95	95	97	99	102
dont essence	7	6	5	5	4	3	3	3	2	2	2
dont diesel	81	81	82	86	89	90	92	93	95	97	100
VI immatriculés en France	24	21	19	19	20	19	18	18	17	17	18
Bus et cars immatriculés France	2,9	3,1	3,1	3,2	3,2	3,3	3,4	3,4	3,4	3,5	3,5
VP & VUL étrangers	28	26	25	26	26	26	27	28	29	29	29
VI étrangers	10	9	9	9	9	9	9	9	10	10	10
Bus et cars étrangers	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2
Deux-roues et soldes divers	13	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Total général	562	553	552	560	565	564	568	572	585	600	606

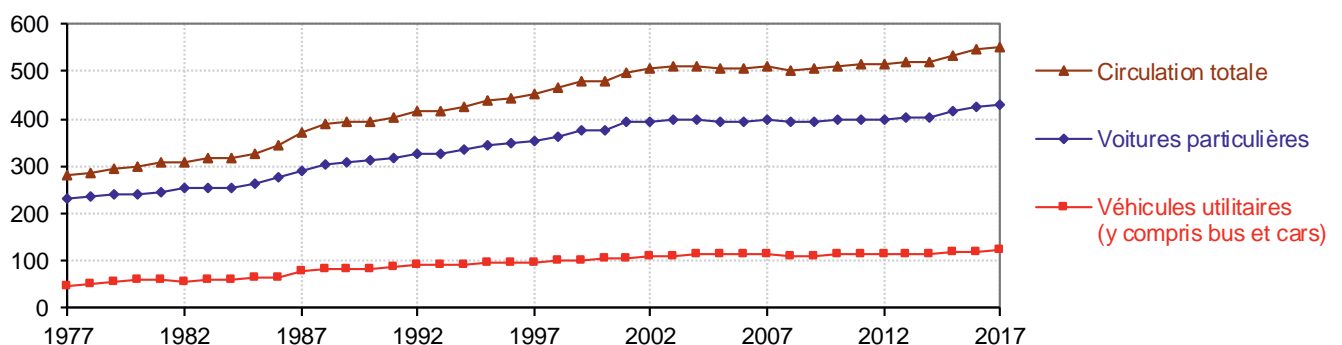
Sources : SDES, CCFA, CPDP

► **Répartition de la circulation routière par type de véhicules** (% de la circulation totale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
VP immatriculés en France	70,5%	71,0%	71,5%	71,0%	70,6%	70,9%	70,7%	70,7%	70,9%	71,2%	70,8%
VUL immatriculés en France	15,7%	15,8%	15,9%	16,2%	16,5%	16,5%	16,7%	16,6%	16,7%	16,5%	16,9%
VI immatriculés en France	4,3%	3,8%	3,4%	3,5%	3,6%	3,3%	3,2%	3,1%	2,9%	2,9%	2,9%
Bus et cars imm. en France	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
VP & VUL étrangers	5,0%	4,7%	4,6%	4,6%	4,6%	4,7%	4,7%	4,9%	4,9%	4,8%	4,8%
VI étrangers	1,7%	1,7%	1,5%	1,6%	1,6%	1,5%	1,5%	1,6%	1,6%	1,6%	1,7%
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	2,3%	2,4%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,4%	2,4%	2,4%	2,3%	2,3%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sources : SDES, CCFA, CPDP

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



Sources : SDES, 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 plus de 93% de la circulation totale. Les discontinuités correspondent à des réévaluations.

Circulation routière par type de réseaux

► Circulation routière par type de réseaux, tous véhicules confondus (milliards de véhicules x kilomètres)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Réseau national non concédé	107	104	105	107	109	107	107	108	111	111	114
AR non concédées et assimilées	83	81	82	84	86	85	84	85	89	89	92
Autoroutes interurbaines	22	22	23	23	24	24	24	24	25	26	26
Autoroutes urbaines	37	35	36	36	36	35	33	35	36	35	37
Routes nationales à 2x2 voies	24	23	23	25	26	26	27	26	28	28	29
Autres routes nationales	24	23	24	23	23	23	22	23	22	22	23
Réseau concédé											
Autoroutes concédées	82	81	82	84	85	84	85	87	90	93	94
Réseau national total	189	185	188	191	195	191	192	195	201	204	209
Autres routes	373	367	364	369	370	372	376	377	384	396	397
Réseau total	562	553	552	560	565	564	568	572	585	600	606

Sources : ASFA, CEREMA, SDES

► Répartition de la circulation routière par type de réseaux, tous véhicules confondus (% de la circulation totale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Réseau national non concédé	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%
AR non concédées et assimilées	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Autoroutes interurbaines	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Autoroutes urbaines	7%	7%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Routes nationales à 2x2 voies	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Autres routes nationales	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Réseau concédé											
Autoroutes concédées	14%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	16%
Réseau national total	33%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%
Autres routes	67%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%
Réseau total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sources : ASFA, CEREMA, SDES

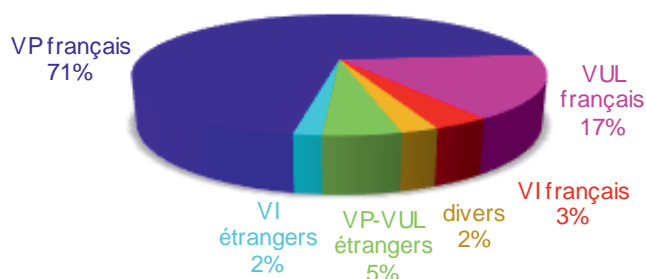
La répartition de la circulation entre les différentes catégories de voiries a été révisée, selon une nouvelle classification des autoroutes et routes à chaussées séparées. Cette répartition a été rétropolée à partir de 2001 ; elle varie peu dans le temps.

En 2017, la circulation totale a augmenté de 1,1% : pour le réseau national, on observe une augmentation de la circulation de 2,5%,

avec une croissance de 2,3% sur les autoroutes ; sur les « autres routes » (départementales et locales), on observe une circulation quasi stable.

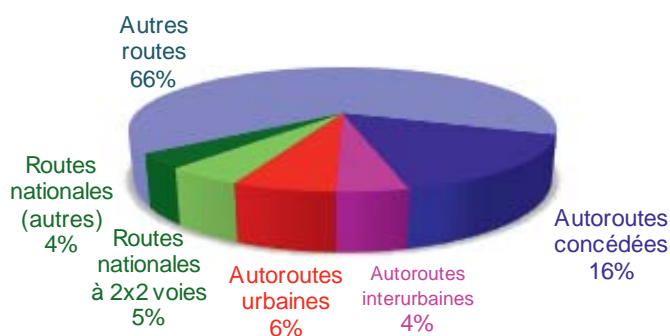
Les deux graphiques ci-dessous montrent comment est répartie la circulation en 2017, par type de véhicules et par type de réseaux.

► Répartition de la circulation en 2017 par type de véhicules (les qualifications de «français» et «étrangers» se rapportent aux immatriculations et non aux marques)



Sources : CEREMA, SDES

► Répartition de la circulation en 2017 par type de réseaux



Sources : ASFA, CEREMA, SDES

Circulation sur autoroutes concédées

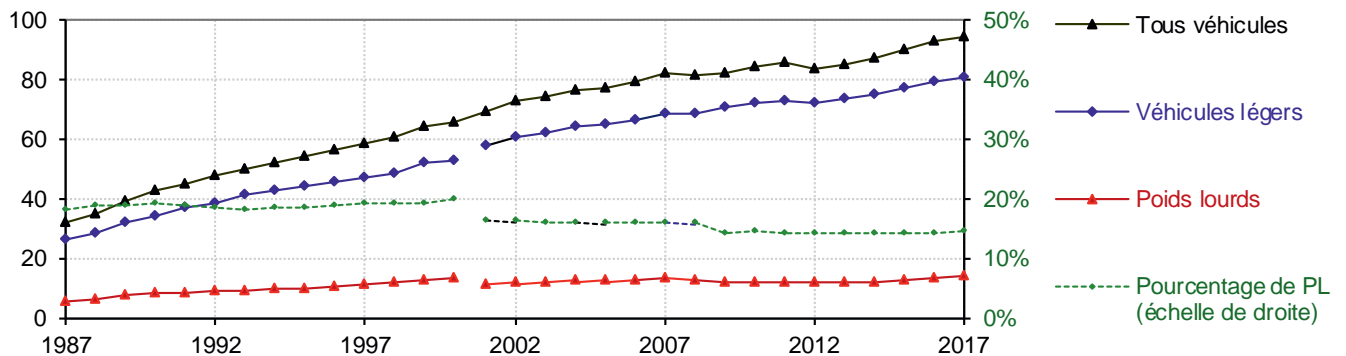
Circulation sur la totalité du réseau

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Véhicules légers	68,7	68,3	70,7	72,0	73,1	72,0	73,2	74,9	77,0	79,4	80,6
Poids lourds	13,2	13,0	11,6	12,1	12,3	11,8	12,0	12,3	12,7	13,2	13,8
Tous véhicules	81,9	81,3	82,3	84,1	85,3	83,8	85,2	87,2	89,7	92,6	94,4
Pourcentage de PL	16,1%	16,0%	14,1%	14,4%	14,4%	14,1%	14,1%	14,1%	14,2%	14,3%	14,6%

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

► **Autoroutes concédées : circulation par type de véhicules** (milliards de véhicules x kilomètres)



Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

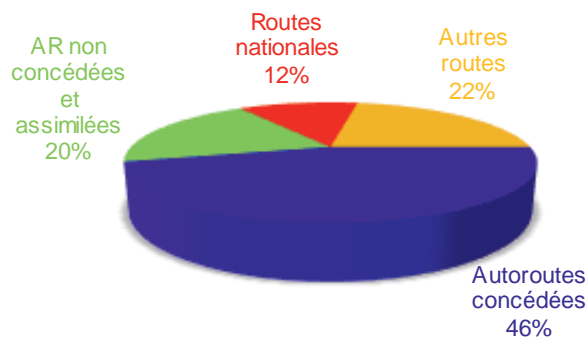
La circulation sur les autoroutes concédées est bien connue grâce aux données du péage. Elle a cru quasiment régulièrement depuis l'origine des concessions jusqu'en 2017, en raison de l'augmentation générale de la circulation, de l'adhésion croissante des automobilistes et des transporteurs routiers aux autoroutes, de l'extension du réseau et de l'effet de continuité et de maillage. Les années 2008 et 2012 ont été marquées par une diminution du trafic total, due à la crise financière et au ralentissement de l'activité économique. Malgré cela, le trafic de véhicules légers a cru de manière relativement régulière jusqu'en 2017.

Quant au trafic de poids lourds, il a significativement baissé en 2009 ; depuis, le pourcentage de poids lourds dans le trafic total est resté quasi constant, avec une remontée notable en 2017.

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, en 2017, environ 66% de la circulation des poids lourds s'effectue sur les autoroutes, dont 46% sur les autoroutes concédées.

Répartition de la circulation des poids lourds en 2017 par type de réseaux



Sources : ASFA, SDES, CEREMA, estimations URF

Circulation sur autoroutes concédées

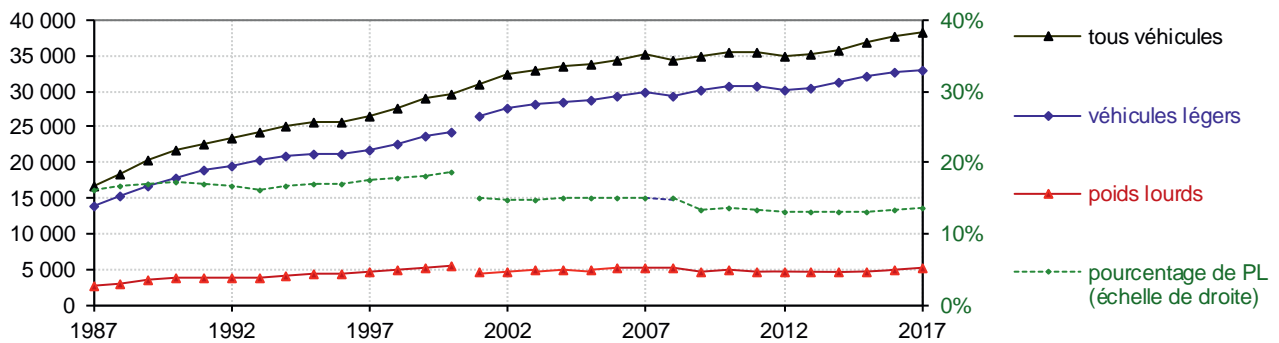
Trafic journalier sur un réseau «constant» d'autoroutes concédées interurbaines

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Véhicules légers	30,0	29,3	30,2	30,6	30,8	30,3	30,5	31,2	32,0	32,8	33,0
Poids lourds	5,4	5,2	4,7	4,8	4,8	4,6	4,6	4,7	4,8	5,0	5,2
Tous véhicules	35,3	34,5	34,8	35,5	35,6	34,9	35,2	35,9	36,9	37,8	38,3
Pourcentage de PL	15%	15%	13%	14%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	14%

Source : ASFA

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



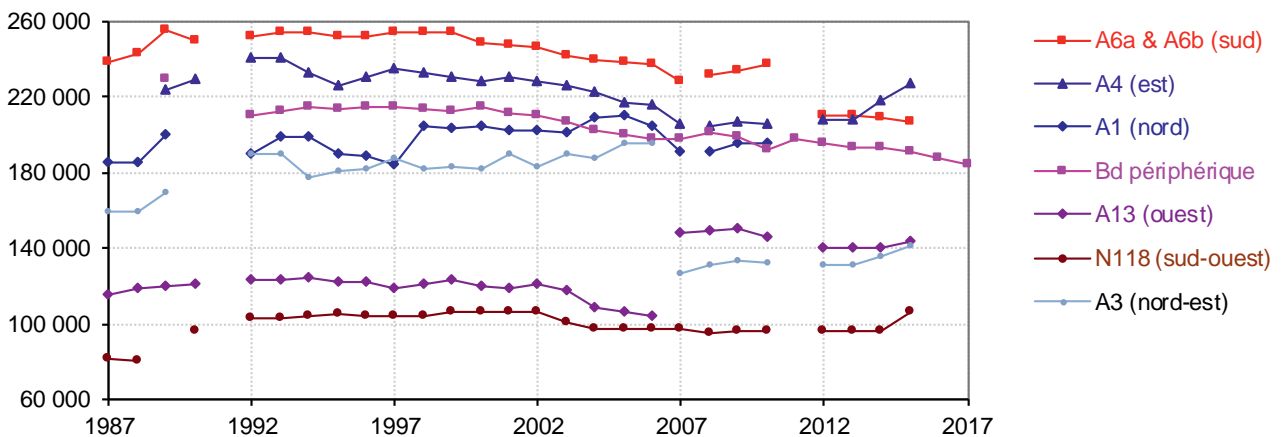
Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

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 16), 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

► Trafic moyen journalier annuel (milliers de véhicules par jour moyen de l'année)



Nota : les données des années 1991 et 2011 sont manquantes ; plus de données disponibles pour les radiales depuis 2015

Source : DIRIF-DEX

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

Le graphique ci-dessus concerne la partie péri-urbaine et urbaine du réseau « historique » des pénétrantes de Paris ainsi que le « boulevard périphérique ». Les trafics sur les radiales autoroutières ne sont plus disponibles depuis 2015.

Quant au trafic sur le boulevard périphérique, il est resté quasi stable jusqu'en 2000 et depuis, il baisse tous les ans : ainsi, en 15 ans, on observe une baisse de 12,5%.

Circulation sur autoroutes concédées

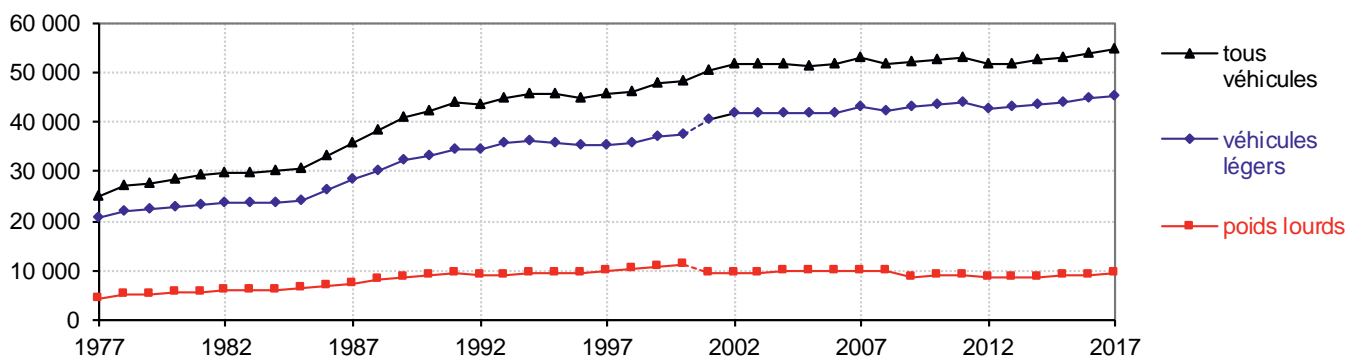
Trafic journalier sur l'axe autoroutier «mer du Nord-Méditerranée»

► **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)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Véhicules légers	43,0	42,1	43,2	43,5	43,7	42,8	43,0	43,7	44,0	44,7	45,2
Poids lourds	10,0	9,8	8,7	9,0	9,0	8,7	8,7	8,8	9,0	9,2	9,6
Tous véhicules	53,0	51,9	51,9	52,5	52,8	51,5	51,7	52,5	53,0	53,9	54,8
Pourcentage de PL	19,0%	18,8%	16,7%	17,1%	17,1%	16,9%	16,9%	16,8%	16,9%	17,1%	17,5%

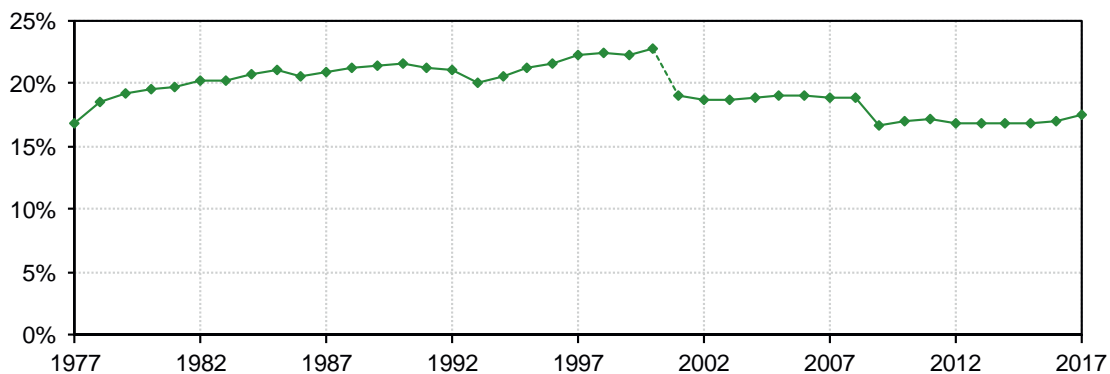
Source : ASFA

► **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 2017, on peut faire des observations analogues à celles des pages précédentes, avec un trafic VP en légère croissance et un trafic poids lourds quasiment constant.

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. De même, le système de remontée des données englobe depuis 2014 des axes (notamment les échangeurs en région parisienne) qui ne faisaient pas l'objet de recueil auparavant. Par contre, en province, suite à la fermeture du centre national et des centres d'information routière (CNIR et CRICR), toutes les données n'ont pas pu être remontées de manière automatique.

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).

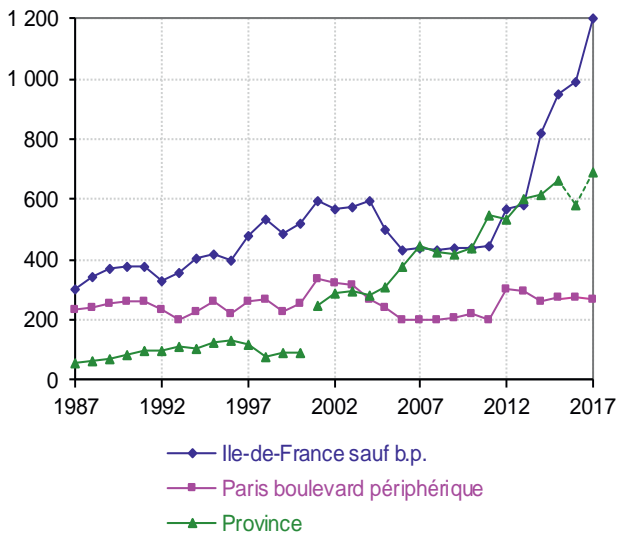
► Encombres routiers (milliers d'heures-kilomètres de file de circulation)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ile-de-France réseau principal	435	435	441	441	446	566	581	823	953	989	1 200
Paris boulevard périphérique	199	200	206	218	200	299	294	262	273	274	268
Ile-de-France total	634	635	647	659	646	865	874	1 086	1 225	1 263	1 467
Province réseau principal *	444	424	417	440	546	536	602	616	663	578	689
Total	1 078	1 058	1 064	1 099	1 192	1 401	1 476	1 701	1 889	1 842	2 157

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

* en 2016 et 2017, absence de données mensuelles dans certaines zones de province, suite à la fermeture du CNIR et des CRICR.

► Réseau principal : encombrements (milliers heures-kilomètres par an)

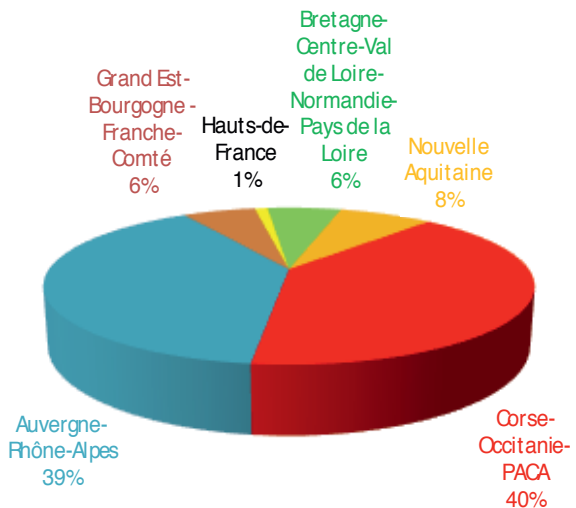


Source : CNIR-DGITM (ruptures de séries en 2010 et 2011)

Ces graphiques mettent clairement en évidence une forte augmentation des encombrements depuis 2011, tant en province qu'en Ile de France. En 2017, malgré les informations incomplètes les encombrements déclarés en province reviennent au niveau de 2015, alors qu'en Ile de France, hors boulevard périphérique, on observe une très forte progression des encombrements de 21% par rapport à 2016.

Le système d'exploitation permet de localiser les encombrements

► Répartition des encombrements en régions en 2017 (% des heures-kilomètres)



Source : DGITM (les zones indiquées correspondent aux zones de défense)

sur le réseau national ainsi que sur certaines routes structurantes gérées par les collectivités territoriales : la répartition indiquée sur le graphique correspond aux données des encombrements par zone de défense (hors Ile de France). On constate en 2017 que, hors Ile de France, les encombrements en France sont principalement concentrés dans les zones Auvergne-Rhône-Alpes et Corse-Occitanie-PACA.

Circulation routière

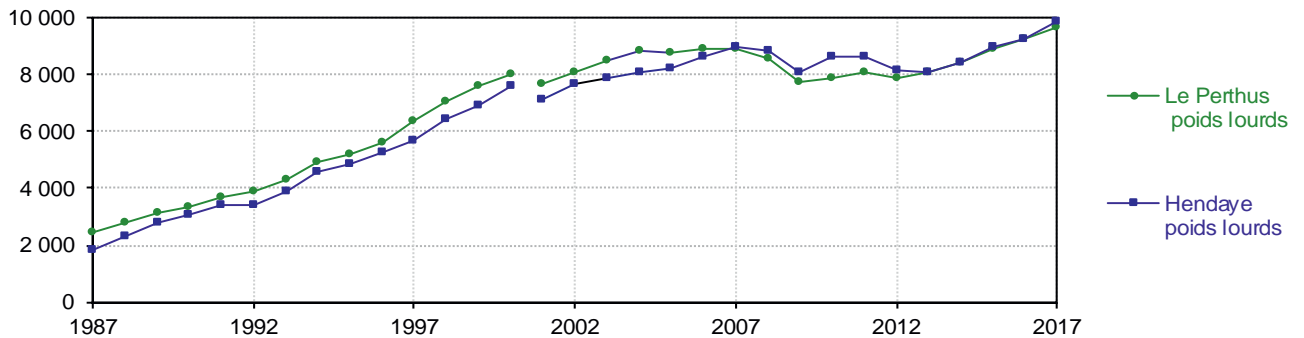
Trafic autoroutier entre la France et l'Espagne

► Frontière espagnole : autoroutes côtières - trafic moyen journalier annuel (milliers de véhicules par jour moyen de l'année)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Hendaye véhicules légers	18,1	17,6	17,8	17,9	17,8	17,4	17,9	18,3	19,0	18,7	19,5
Hendaye poids lourds	9,0	8,9	8,1	8,6	8,7	8,2	8,1	8,4	9,0	9,3	9,9
Hendaye pourcentage de PL	33%	33%	31%	32%	33%	32%	31%	31%	32%	33%	34%
Le Perthus véhicules légers	18,2	17,7	17,8	18,1	17,8	17,1	17,7	18,5	19,1	19,5	19,8
Le Perthus poids lourds	8,9	8,5	7,7	7,9	8,1	7,9	8,1	8,5	8,9	9,2	9,7
Le Perthus pourcentage de PL	33%	33%	30%	30%	31%	32%	31%	31%	32%	32%	33%

Source : ASF

► Frontière espagnole : autoroutes côtières - poids lourds : trafics moyens journaliers annuels (milliers de véhicules par jour moyen de l'année)

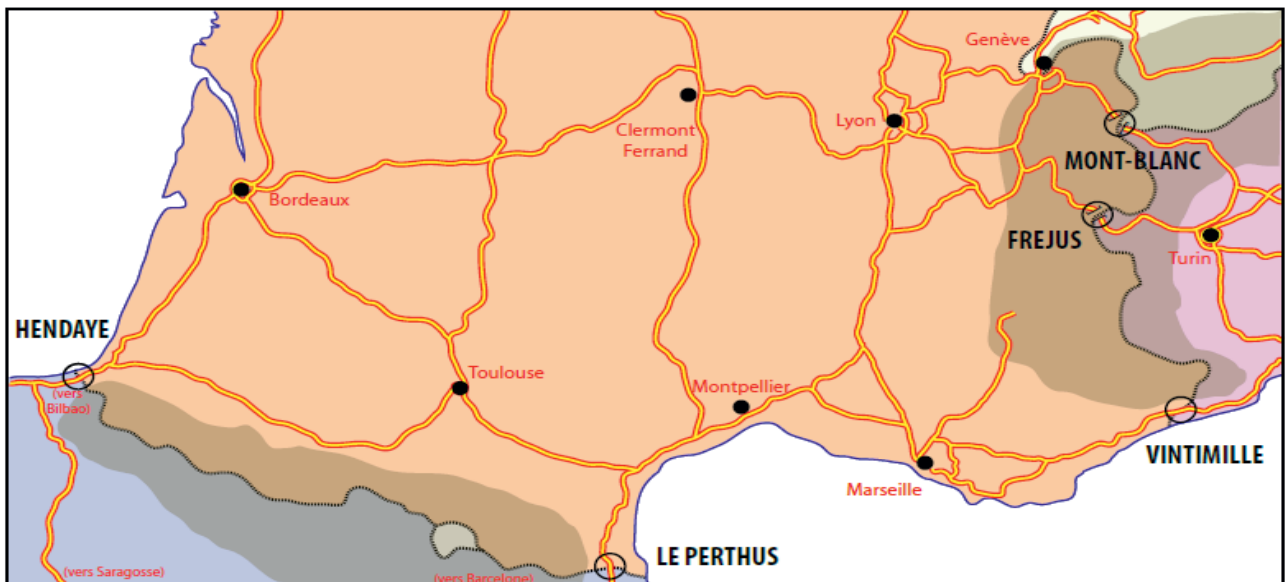


Source : ASF (nouvelle classification à partir de 2001)

Les deux autoroutes côtières (A63 à Hendaye côté Atlantique et A9 au Perthus côté Méditerranée) reçoivent la quasi-totalité du trafic 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 2007 ; la tendance s'était ensuite infléchie vers une stabilisation. Les 2 chutes de trafic de 2009 et 2012 ont été particulièrement marquées en raison de la diminution des échanges internationaux déjà signalée. Depuis lors, on observe un accroissement du trafic pour tous les véhicules, mais surtout pour les poids lourds.

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



Circulation routière

Trafic autoroutier entre la France et l'Italie

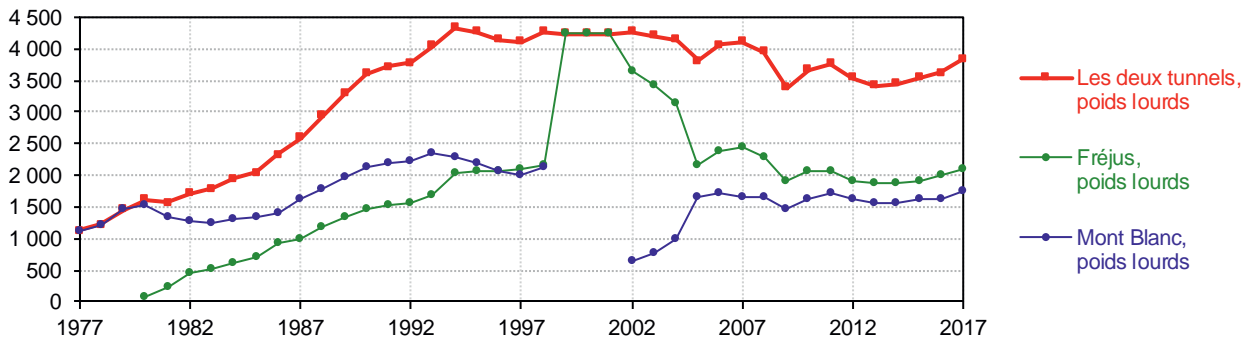
► Frontière italienne : tunnels alpins du Mont Blanc et du Fréjus

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fréjus véhicules légers	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4	2,3	2,4	2,5	2,8	2,9	2,8
Fréjus poids lourds	2,5	2,3	1,9	2,1	2,1	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,1
Mont Blanc véhicules légers	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7
Mont Blanc poids lourds	1,7	1,7	1,5	1,6	1,7	1,6	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7
Tunnels véhicules légers	5,6	5,6	5,6	5,8	5,8	5,5	5,7	5,8	6,3	6,4	6,5
Tunnels poids lourds	4,1	4,0	3,4	3,7	3,8	3,5	3,4	3,4	3,5	3,6	3,8

Sources : Atmb, Sfrtf. (les trafics « poids lourds » comprennent aussi les autocars)

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



Sources : Atmb, Sfrtf

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) a fortement baissé de 2011 à 2013 ; depuis cette date, il remonte pour arriver, en 2017, au même niveau que celui de 2011. 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 2017, d'environ 55% au Fréjus et 45% au Mont Blanc.

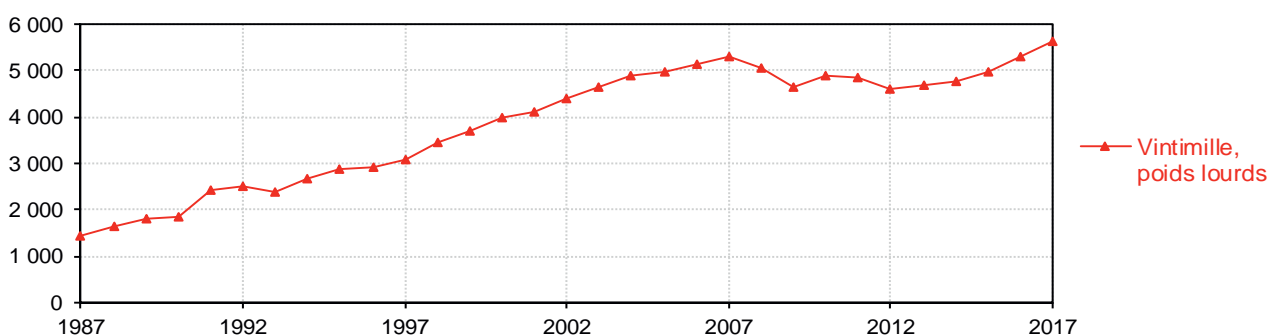
► Frontière italienne : autoroutes côtières : trafic moyen journalier annuel

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Vintimille véhicules légers	18,3	17,9	18,3	18,3	18,1	17,6	17,8	18,5	18,7	18,8	19,0
Vintimille poids lourds	5,3	5,0	4,7	4,9	4,9	4,6	4,7	4,8	5,0	5,3	5,6

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	Autres mesures
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
1973	110 km/h sur routes principales et 100 km/h sur autres routes 120 km/h sur autoroutes et 90 km/h sur routes		Ceinture de sécurité places avant hors agglomérations	Casque motos
1974	130 km/h sur autoroutes, 110 km/h sur routes à 2x2 voies, 90 km/h sur routes			
1975	45 km/h cyclomoteurs par construction		Ceinture extension des obligations	Casque cyclomoteurs sous conditions Feux de croisement motos de jour 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 g/l		
1985				Contrôle technique en cas de revente si > 5 ans 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 réfectorisées
1994		Taux limite contravention 0,7 g/l		Casque conducteur et passager
1995		Taux limite contravention 0,5 g/l		
1996				Troisième feu stop
1998	Grand excès de vitesse (> 50 km/h)			
1999	Délit récidive grand excès de vitesse		Ceintures dans les camions neufs	Responsabilité pécuniaire propriétaire véhicule
2000				Sécurité grande cause nationale
2001				Réécriture du code de la route, distances de sécurité Création du Conseil national de sécurité routière
2002				Modifications du code de la route Institution d'un conseil interministériel de sécurité routière
2003	Contrôle sanction automatisé (radars)		Ceinture camions > 12 t	
2004				Permis probatoire. Immatriculations cyclomoteurs
2005	Radars : 1 000 radars installés fin 2005			2èmes 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
2015		Taux abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs novices		Oreillettes, casques et écouteurs interdits au volant
2016				Gants obligatoires pour conducteur et passager cyclomoteurs
2018	80km/h sur certaines routes secondaires			

Quelques réglementations dans l'Union européenne

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

À signaler :

- La ceinture de sécurité (avant et arrière) est obligatoire partout
- Le téléphone à main est interdit partout, alors que le kit main libre est toléré 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.

Le 6 mai 2015, le Parlement européen a révisé les règles sur les échanges transfrontaliers d'informations, pour faire en sorte que les conducteurs ayant commis certaines infractions routières à l'étranger n'échappent pas aux poursuites. La nouvelle directive 2015/413/UE devrait permettre de meilleurs échanges ; cependant, les conditions techniques de ces échanges sont encore loin d'être réunies. À ce jour, seuls 13 états (BE, LU, NL, CH, DE, ES, RO, PL, AT, IT, HU, DK, CZ) ont conclu des accords d'échanges de données avec la France.

			Limitations de vitesse km/h			Alcoolémie (g/l)	Permis à points	Codes de jour (*)	Gilet et/ou triangle (*)	Pneus hiver (*)
			Agglomérations	Routes chaussée unique	Autoroutes					
UE15	BE	Belgique	50	90	120	0,5	non (*)		oui	
NEM	BG	Bulgarie	50	90	140	0	oui	oui	oui	
NEM	CZ	Rép. tchèque	50	90	130	0	oui	oui		oui
UE15	DK	Danemark	50	80	130	0,5	oui		oui	
UE15	DE	Allemagne	50	100	(*)	0,5 (0)	oui		oui	oui
NEM	EE	Estonie	50	90	90	0,2	non	oui	oui	oui
UE15	IE	Irlande	50	80-100	120	0,5 (0,2)	oui	oui		
UE15	EL	Grèce	50	90	130	0,5 (0,2)	oui		oui	
UE15	ES	Espagne	50	100	120	0,5 (0,3)	oui		oui	
UE15	FR	France	50	80-90	130	0,5 (0,2)	oui		oui	
NEM	HR	Croatie	50	90	130	0,5 (0)	oui	oui	oui	oui
UE15	IT	Italie	50	90	130	0,5 (0)	oui	oui	oui	oui
NEM	CY	Chypre	50	80	100	0,5 (0,2)	oui			
NEM	LV	Lettonie	50	90	90	0,5 (0,2)	oui	oui	oui	oui
NEM	LT	Lituanie	50	90	110-130	0,4 (0)	oui	oui	oui	oui
UE15	LU	Luxembourg	50	90	130	0,5 (0,2)	oui		oui	oui
NEM	HU	Hongrie	50	90	130	0	oui	oui	oui	
NEM	MT	Malte	50	80	80	0,8	oui			
UE15	NL	Pays-Bas	50	80	130	0,5 (0,2)	oui		oui	
UE15	AT	Autriche	50	100	130	0,5 (0,1)	oui		oui	oui
NEM	PL	Pologne	50 (*)	90	140	0,2	oui	oui	oui	
UE15	PT	Portugal	50	90	120	0,5 (0,2)	non (*)		oui	
NEM	RO	Roumanie	50	90-100	130	0	oui	oui	oui	oui
NEM	SI	Slovénie	50	90	130	0,5 (0)	oui	oui	oui	oui
NEM	SK	Slovaquie	50	90	130	0	non	oui	oui	oui
UE15	FI	Finlande	50	80	100-120	0,22	non	oui	oui	oui
UE15	SE	Suède	50	70	110	0,2	non (*)	oui	oui	oui
UE15	UK	Royaume-Uni	48 (**)	96 (*)	112 (**)	0,8	oui			
	NO	Norvège	50	80	100	0,2	oui	oui	oui	oui
	CH	Suisse	50	80	120	0,5 (0,1)	non	oui	oui	

(*) 60 la nuit

(*) 130
conseillé

(*) prévu

(*) règles
diverses

(*) règles
diverses

(*) règles
diverses

() pour conducteurs novices

(**) 30 miles

(*) 60 miles

(**) 70 miles

Source : Commission européenne

Infractions à la circulation routière

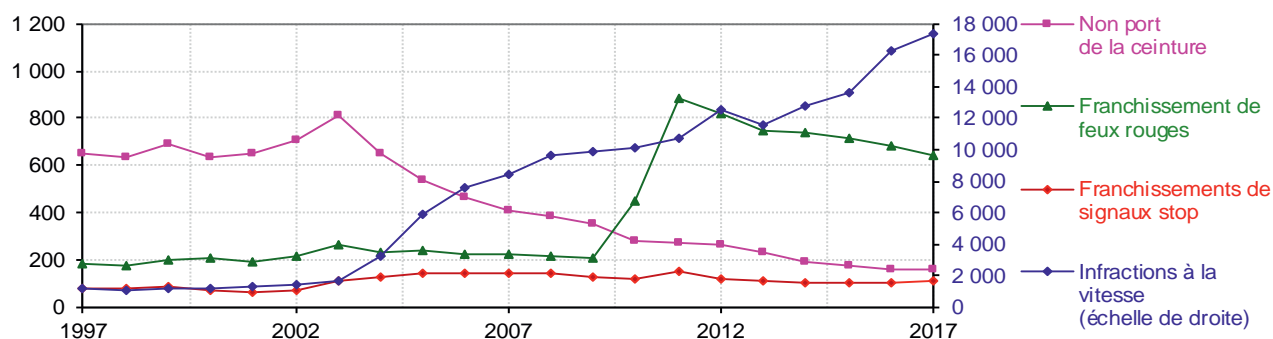
► **Nombre de cas réprimés** (milliers de cas)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Permis à points											
Infractions traitées	5 867	5 900	5 916	6 275	7 253	8 760	8 236	7 867	8 017	8 836	10 768
Points retirés	9 547	9 501	9 274	10 140	12 097	14 337	13 526	12 578	12 471	13 212	15 131
Points par infraction	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	1,4
Contraventions (hors stationnement)	12 771	14 103	14 167	14 364	15 486	17 219	15 940	17 106	17 500	20 039	21 317
Alcoolémie : dépistages positifs	376	382	372	375	387	352	323	318	294	305	335
Infractions à la vitesse	8 424	9 690	9 869	10 097	10 742	12 589	11 527	12 836	13 607	16 315	17 351
Non port de la ceinture	407	382	350	281	269	261	230	189	171	155	156
Non port du casque	76	71	67	59	56	58	50	46	47	37	35
Franchissement de feux rouges (*)	224	213	211	446	884	820	750	741	714	684	646
Franchissements de signaux stop	142	141	130	116	147	122	113	104	103	101	111
Délits	527	549	562	552	573	553	580	588	581	596	594

(*) La forte croissance entre 2009 et 2011 est due à la mise en place des radars et du CSA

Source : ONISR

► **Évolution de quelques infractions** (milliers de cas sanctionnés)



Source : ONISR

► **Nombre de radars en service en fin d'année**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Radars fixes	1 137	1 473	1 779	2 260	2 740	3 092	3 265	3 225	3 049	3 311	3 186	3 232 (*)
Radars mobiles	721	827	932	933	933	929	935	889	776	1 087	1 276	1 468
Total	1 858	2 300	2 711	3 193	3 673	4 021	4 200	4 114	3 825	4 398	4 462	4 700
Radars pédagogiques					273	1 730	1 636	1 023	889	889	889	882

Source : projets de loi de finances 2018

(les radars pédagogiques ne donnent pas lieu à sanctions)

(*) dont 973 aux feux tricolores en 2018

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. Les amendes forfaitaires ordinaires doivent alors être payées dans

les 45 jours, faute de quoi elles se transforment en amendes forfaitaires majorées.

Selon le Ministère de l'Intérieur, les flashes des radars automatiques sont en hausse en 2017 par rapport à 2016 (+6,3%). 95,4% des 17351 infractions à la vitesse sont relevées par le contrôle automatisé ; les excès de vitesse relevés par le CA sont à 95,6% des excès de moins de 20 km/h. Par ailleurs, 3 millions des contraventions du CA (+8,2%) ont été envoyées dans les 13 pays étrangers partenaires.

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

► **Destination du produit des amendes forfaitaires radars** (millions d'euros)

Amendes forfaitaires ordinaires	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Compte d'affectation spéciale CAS	194	212	212	198	192	239	239	239	239	249	308
AFITF (voir aussi page 120)	123	115	126	181	268	170	203	249	263	425	450
Collectivités territoriales	130	130	130	160	160	170	170	170	170	170	75
Désendettement de l'Etat											95
Total	447	457	468	539	620	579	612	658	672	844	928

Sources : projet de loi de finances 2018- SDES

Accidents corporels sur l'ensemble du territoire (France métropolitaine)

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidents corporels	81,3	74,5	72,3	67,3	65,0	60,4	56,8	58,2	56,6	57,5	58,6
Véhicules impliqués	139,6	127,1	122,7	114,2	110,5	102,8	95,9	98,9	96,3	98,7	100,0
Véhicules/accident corporel	1,72	1,71	1,70	1,70	1,70	1,70	1,69	1,70	1,70	1,72	1,71
Tués (unités)	4 620	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	3 448
Gravité (*)	5,7	5,7	5,9	5,9	6,1	6,0	5,8	5,8	6,1	6,0	5,9
Blessés	103,2	93,8	90,9	84,5	81,3	75,9	70,6	73,0	70,8	72,6	73,4
dont blessés hospitalisés	38,6	35,0	33,3	30,4	29,7	27,1	26,0	26,6	26,6	27,2	27,7
dont blessés légers	64,6	58,8	57,6	54,1	51,6	48,7	44,6	46,4	44,2	45,5	45,7
Blessés/accident corporel	1,27	1,26	1,26	1,26	1,25	1,26	1,24	1,26	1,25	1,26	1,25
Blessés hospitalisés/total blessés	0,37	0,47	0,46	0,45	0,46	0,45	0,46	0,46	0,47	0,47	0,47

(*) nombre de 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).

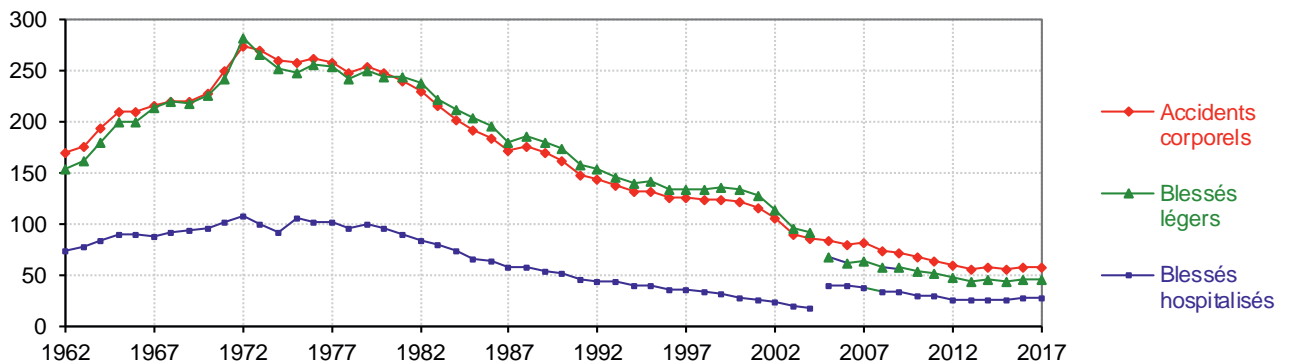
Tué : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident (au lieu de 6 jours dans l'ancienne acception ; les chiffres antérieurs à 2005 ont été corrigés selon les règles adoptées par l'ONISR).

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.

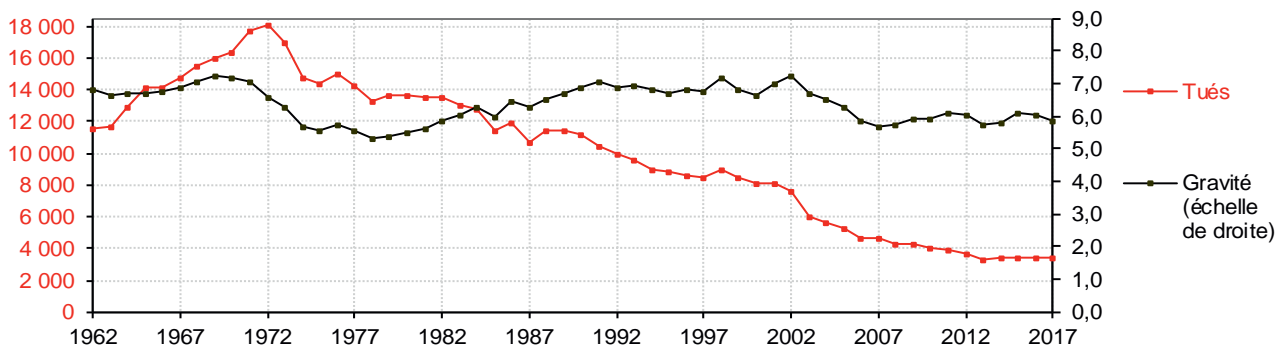
► Accidents corporels et blessés (milliers)



Source : ONISR

à partir de 2005, changement de définition pour les blessés

► Nombre de tués et taux de gravité (tués pour 100 accidents corporels)



Source : ONISR

Depuis 1972, la sécurité routière a connu des progrès spectaculaires. Les résultats peuvent être appréciés en comparant les chiffres de 2017 aux chiffres de 2007 (la circulation ayant augmenté de 8% dans l'intervalle) :

- Accidents corporels : divisés par 1,4
- Blessés : divisés par 1,4
- Tués (acception constante) : divisés par 1,3

Malheureusement, depuis 2014 on observe une recrudescence du nombre de tués sur les routes, avec une augmentation de 5,5% par rapport aux chiffres de 2013.

Accidents corporels par type de milieu

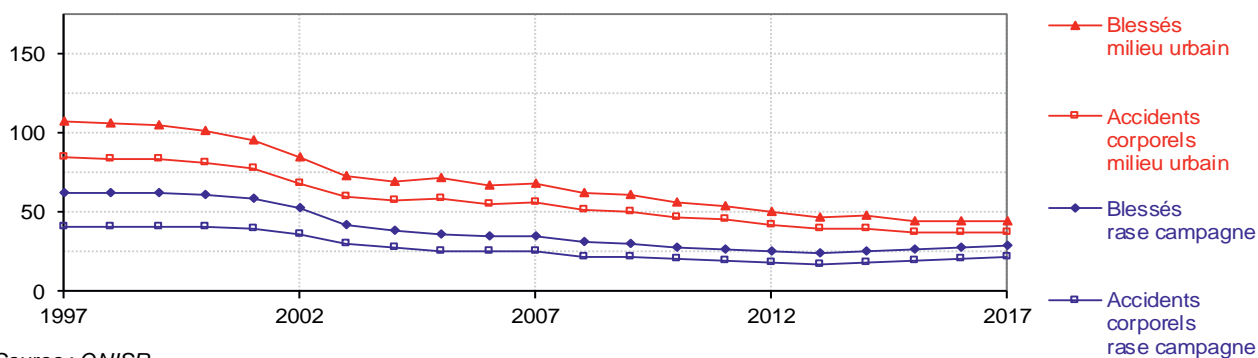
► Nombre d'évènements par type de milieu (milliers sauf pour les tués et pour la gravité)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidents corporels											
Milieu urbain	56,1	52,1	50,9	46,9	45,4	42,5	39,4	40,2	37,2	37,2	37,2
Rase campagne	25,2	22,4	21,4	20,4	19,6	18,0	17,4	18,0	19,4	20,3	21,4
Blessés											
Milieu urbain	67,8	62,6	61,3	56,2	54,2	50,8	46,8	48,0	44,2	44,3	44,0
Rase campagne	35,4	31,2	29,7	28,2	27,0	25,0	23,8	25,0	26,6	28,4	29,4
Tués (unités) (*)											
Milieu urbain	1 359	1 235	1 252	1 133	1 096	1 027	930	992	988	1 019	1 010
Rase campagne	3 261	3 040	3 021	2 859	2 867	2 626	2 338	2 392	2 473	2 458	2 438
Gravité (**)											
Milieu urbain	2,4	2,4	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,5	2,7	2,7	2,7
Rase campagne	12,9	13,6	14,1	14,0	14,6	14,6	13,4	13,3	12,8	12,1	11,4

(*) depuis 2004, dans les trente jours suivant l'accident
Source : ONISR

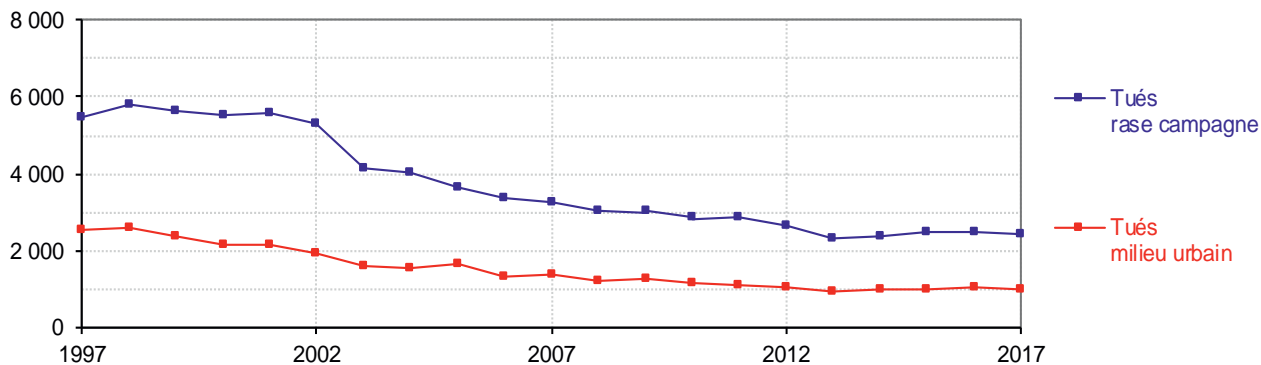
(**) nombre de tués pour 100 accidents corporels

► Accidents corporels et blessés en milieu urbain et rase campagne (en milliers)



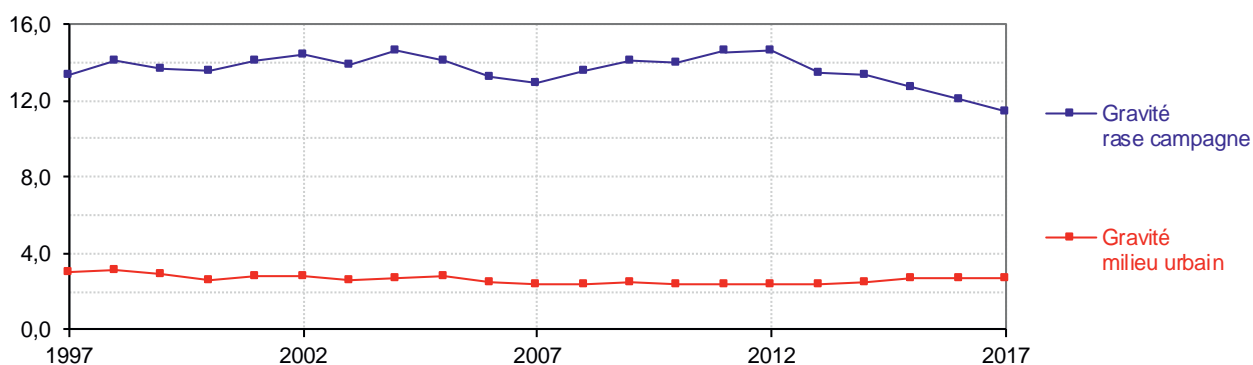
Source : ONISR

► Nombre de tués en milieu urbain et rase campagne



Source : ONISR

► Gravité en milieu urbain et rase campagne



Source : ONISR

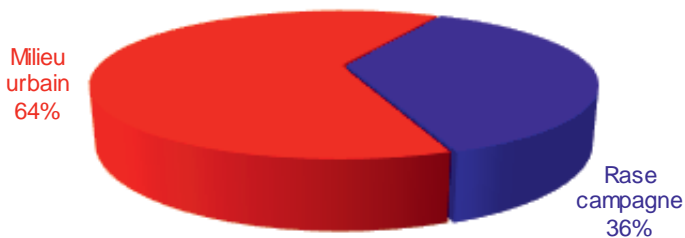
Répartition des accidents corporels par type de milieu

► Répartition des événements par type de milieu (pourcentage)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2017
Accidents corporels											
Milieu urbain	70%	70%	70%	70%	70%	69%	69%	66%	65%	65%	64%
Rase campagne	30%	30%	30%	30%	30%	31%	31%	34%	35%	35%	36%
Blessés											
Milieu urbain	67%	67%	67%	67%	67%	66%	66%	62%	61%	61%	60%
Rase campagne	33%	33%	33%	33%	33%	34%	34%	38%	39%	39%	40%
Tués											
Milieu urbain	29%	29%	28%	28%	28%	28%	29%	29%	29%	29%	29%
Rase campagne	71%	71%	72%	72%	72%	72%	71%	71%	71%	71%	71%

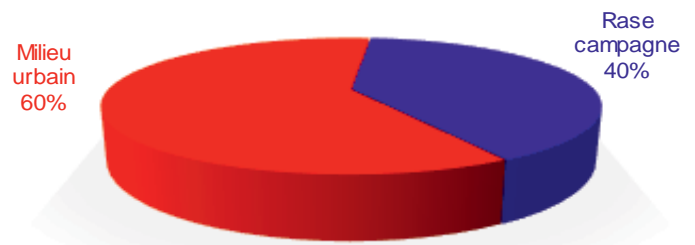
Source : ONISR

► Accidents corporels : répartition en 2017



Source : ONISR

► Blessés : répartition en 2017



Source : ONISR

► Tués : répartition en 2017



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 36% des accidents corporels et 40% des blessés, mais 71% des tués. Les accidents y sont donc moins nombreux qu'en agglomérations, mais plus graves : le taux de gravité y est de 11,4 tués pour 100 accidents, contre 2,7 en milieu urbain. À titre de comparaison, le taux de gravité est de l'ordre de 0,52 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 réseau

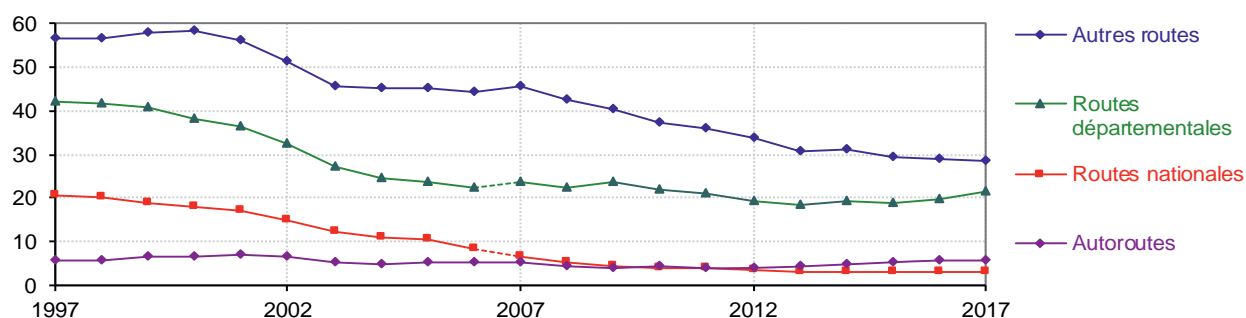
► Nombre d'évènements par type de réseau (milliers sauf pour les tués)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidents corporels											
Autoroutes	5,3	4,2	3,9	4,3	4,1	4,0	4,5	4,8	5,2	5,7	5,7
Routes nationales	6,5	5,2	4,4	3,8	3,8	3,3	3,1	2,9	3,2	3,0	3,2
Routes départementales	23,9	22,4	23,5	21,9	21,2	19,4	18,4	19,5	18,7	19,7	21,4
Autres routes	45,5	42,7	40,5	37,3	35,9	33,6	30,8	30,9	29,4	29,1	28,3
Blessés											
Autoroutes	7,4	6,0	5,5	5,9	5,6	5,6	6,3	6,7	7,2	8,1	7,9
Routes nationales	9,0	7,0	6,0	5,4	5,1	4,6	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6
Routes départementales	32,0	29,8	31,0	28,6	27,8	25,6	23,9	25,7	24,5	26,1	27,8
Autres routes	54,7	51,0	48,4	44,6	42,7	40,0	36,2	36,6	34,7	34,3	33,1
Tués											
Autoroutes	273	234	225	238	270	223	261	242	298	270	282
Routes nationales	552	411	408	350	321	322	297	250	264	302	232
Routes départementales	2 855	2 733	2 760	2 644	2 609	2 408	2 120	2 265	2 248	2 242	2 224
Autres routes	940	897	880	760	763	700	590	627	651	663	710
Gravité (*)											
Autoroutes	5,1	5,5	5,7	5,5	6,5	5,5	5,8	5,0	5,7	4,7	5,0
Routes nationales	8,4	7,9	9,3	9,1	8,5	9,6	9,6	8,5	8,3	10,1	7,2
Routes départementales	12,0	12,2	11,7	12,1	12,3	12,4	11,5	11,6	12,0	11,4	10,4
Autres routes	2,1	2,1	2,2	2,0	2,1	2,1	1,9	2,0	2,2	2,3	2,5

(*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

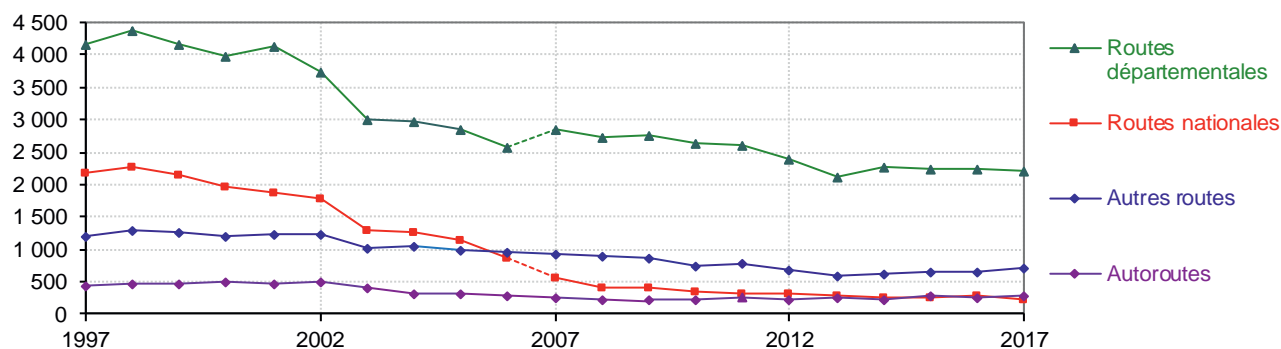
Source : ONISR

► Nombre d'accidents corporels par type de réseau (milliers)



Source : ONISR

► Nombre de tués selon les réseaux (milliers)



Source : ONISR

La répartition des accidents selon les réseaux n'est pas directement comparable à celle de la circulation (voir page 13), 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 26% de la circulation en nombre de kilomètres parcourus, mais ne comptent que 10% des accidents corporels, 11% des blessés et 8% des tués ; le taux de tués y est d'environ 1,8 par milliard de kilomètres parcourus, à comparer avec 7,1 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 et l'ensemble des autres routes.

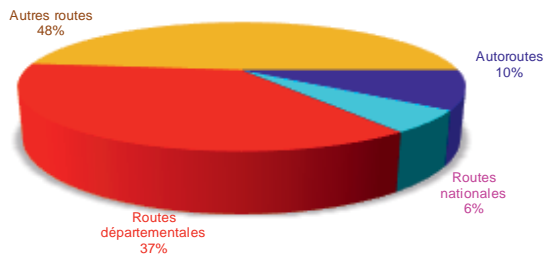
Répartition des accidents corporels par type de réseau

► Répartition des événements par type de réseau (pourcentage)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2017
Accidents corporels											
Autoroutes	6%	5%	6%	6%	7%	8%	8%	9%	10%	10%	10%
Routes nationales	7%	6%	6%	6%	6%	5%	5%	6%	5%	5%	6%
Routes départementales	30%	33%	33%	33%	32%	32%	34%	33%	34%	34%	37%
Autres routes	57%	56%	55%	55%	56%	54%	53%	52%	51%	51%	48%
Blessés											
Autoroutes	6%	6%	7%	7%	7%	9%	9%	10%	11%	11%	11%
Routes nationales	7%	7%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Routes départementales	32%	34%	34%	34%	34%	34%	35%	35%	36%	36%	38%
Autres routes	54%	53%	53%	53%	53%	51%	50%	49%	47%	47%	45%
Tués											
Autoroutes	5%	5%	6%	7%	6%	8%	7%	9%	8%	8%	8%
Routes nationales	10%	10%	9%	8%	9%	9%	7%	8%	9%	9%	7%
Routes départementales	64%	65%	66%	66%	66%	65%	67%	65%	64%	64%	65%
Autres routes	21%	21%	19%	19%	19%	18%	19%	19%	19%	19%	21%

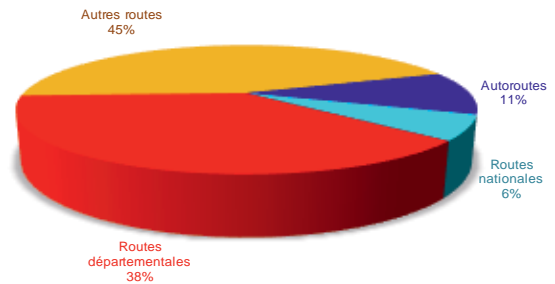
Source : ONISR

► Répartition des accidents corporels en 2017



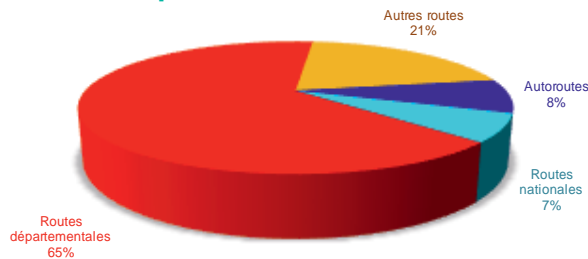
Source : ONISR

► Répartition des blessés en 2017



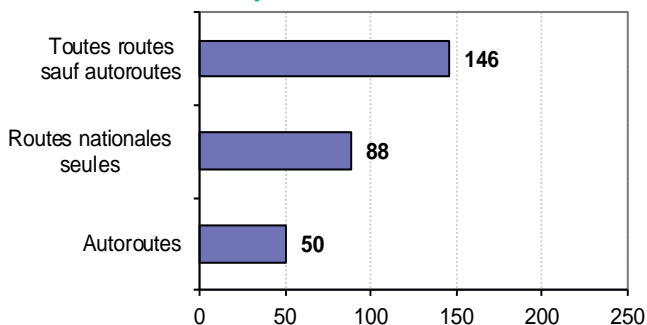
Source : ONISR

► Répartition des tués en 2017



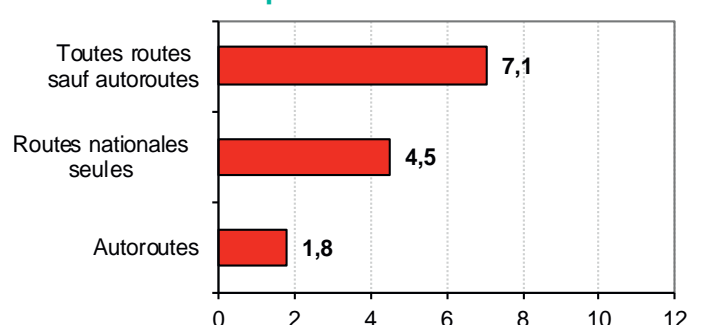
Source : ONISR

► Nombre de blessés par milliard de kilomètres parcourus en 2017



Sources : ONISR et SDES

► Nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus en 2017



Sources : ONISR et SDES

Accidents corporels sur le réseau autoroutier concédé

► Données de circulation et de sécurité routière sur autoroutes concédées

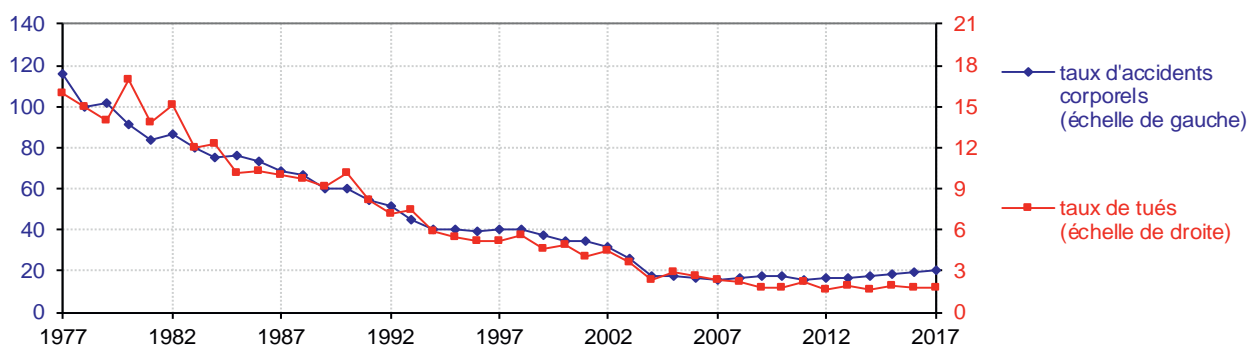
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Circulation (milliards de véhicules x kilomètres)	81,9	81,3	82,3	84,1	85,4	88,1	89,4	87,3	89,7	92,6	94,4
Accidents corporels (nombre)	1 285	1 369	1 414	1 485	1 346	1 486	1 516	1 523	1 623	1 834	1 941
Taux d'accidents corporels (*)	15,7	16,8	17,2	17,7	15,8	16,9	17,0	17,4	18,1	19,8	20,6
Tués (nombre)	197	176	151	153	193	143	169	142	174	169	166
Taux de tués (**)	2,4	2,2	1,8	1,8	2,3	1,6	1,9	1,6	1,9	1,8	1,8
Gravité (**)	15,3	12,9	10,7	10,3	14,3	9,6	11,1	9,3	10,7	9,2	8,6

(*) nombre par milliard de kilomètres parcourus

(**) nombre de tués pour 100 accidents corporels

Source : ASFA

► Autoroutes concédées : taux de tués et d'accidents corporels (par milliard de km parcourus)



Source : ASFA

Les chiffres absolus d'accidents et de victimes sur le réseau concédé sont relatifs à un réseau et à une circulation qui ont été en augmentation continue jusqu'en 2017 (voir page 14). 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 en 2017 de 166 tués dans l'année. Depuis 2007, on a enregistré une amélioration importante et statistiquement significative de la sécurité, le nombre de tués ayant diminué de 16%, pour une circulation qui a augmenté de 15% 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 catégorie de véhicules

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidents corporels	81,3	74,5	72,3	67,3	65,0	60,4	56,8	58,2	56,6	57,5	58,6
Véhicules présents	139,6	127,1	122,7	114,2	110,5	102,8	95,9	98,9	96,3	98,7	100,0
<i>Véhicules/accident</i>	1,72	1,71	1,70	1,70	1,70	1,70	1,69	1,70	1,70	1,72	1,71
Voitures	86,1	77,1	74,8	70,3	67,2	63,2	60,5	61,1	60,1	62,8	64,1
Utilitaires légers	6,8	6,3	6,2	6,0	6,0	5,6	5,1	5,5	5,4	5,5	5,0
Poids lourds	4,5	4,0	3,5	3,5	3,4	3,1	2,8	3,0	2,9	3,0	3,1
Transports en commun	1,4	1,4	1,4	1,3	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9
Motos	18,5	17,3	17,2	15,8	16,2	14,7	13,5	14,4	13,9	13,9	14,9
Cyclomoteurs	15,6	14,7	13,4	11,6	10,5	9,2	7,7	8,0	7,2	6,8	6,0
Bicyclettes	5,1	4,9	4,8	4,4	4,7	4,3	4,1	4,6	4,6	4,5	4,7
Autres	1,6	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,2	1,5	1,3	1,2	1,3

Source : ONISR

► Pourcentage par rapport aux véhicules présents

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Voitures	61,7%	60,7%	61,0%	61,6%	60,8%	61,5%	63,1%	61,8%	62,4%	63,7%	64,1%
Utilitaires légers	4,9%	5,0%	5,0%	5,2%	5,4%	5,5%	5,4%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%
Poids lourds	3,2%	3,2%	2,8%	3,1%	3,1%	3,1%	2,9%	3,0%	3,0%	3,1%	3,1%
Transports en commun	0,9%	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	0,9%	0,9%
Motos	13,3%	13,6%	14,0%	13,8%	14,7%	14,3%	14,1%	14,5%	14,4%	14,1%	14,9%
Cyclomoteurs	11,2%	11,5%	10,9%	10,2%	9,5%	9,0%	8,0%	8,0%	7,5%	6,9%	6,0%
Bicyclettes	3,7%	3,8%	3,9%	3,8%	4,3%	4,2%	4,3%	4,6%	4,7%	4,6%	4,7%
Autres	1,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,3%	1,4%	1,2%	1,6%	1,4%	1,2%	1,3%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : ONISR

► Taux de présence par milliard de véhicules x kilomètres parcourus

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Véhicules légers (*)	181	165	159	148	141	133	125	126	121	123	123
Poids lourds	135	133	128	123	116	116	103	112	110	111	109
<i>Taux présence PL / VL</i>	0,74	0,81	0,80	0,83	0,83	0,88	0,82	0,89	0,90	0,90	0,88

(*) 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 1,71 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 8,4% en 1997 à 14,9% en 2017, pour une présence dans la circulation générale qui est inférieure à 2,3% 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 31).

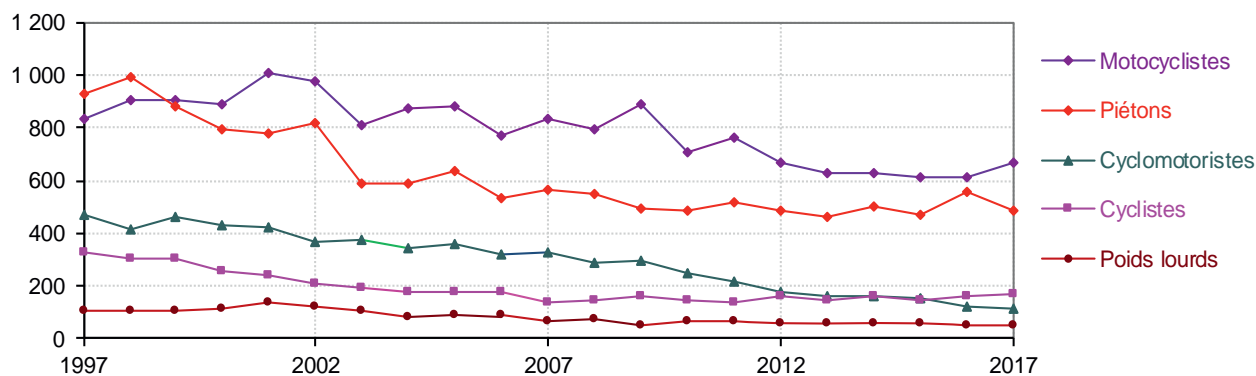
Nombre de tués par catégorie d'usagers

► Nombre de tués selon les types de véhicules utilisés

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Piétons	561	548	496	485	519	489	465	499	468	559	484
Cyclistes	142	148	162	147	141	164	147	159	149	162	173
Cyclomotoristes	325	291	299	248	220	179	159	165	155	121	117
Motocyclistes	830	795	888	704	760	664	631	625	614	613	669
Voitures	2 464	2 205	2 160	2 117	2 062	1 882	1 612	1 663	1 796	1 760	1 767
Poids lourds	68	76	54	65	67	56	57	56	56	55	51
Autres	230	212	214	226	194	219	197	217	223	207	187
Total	4 620	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	3 448

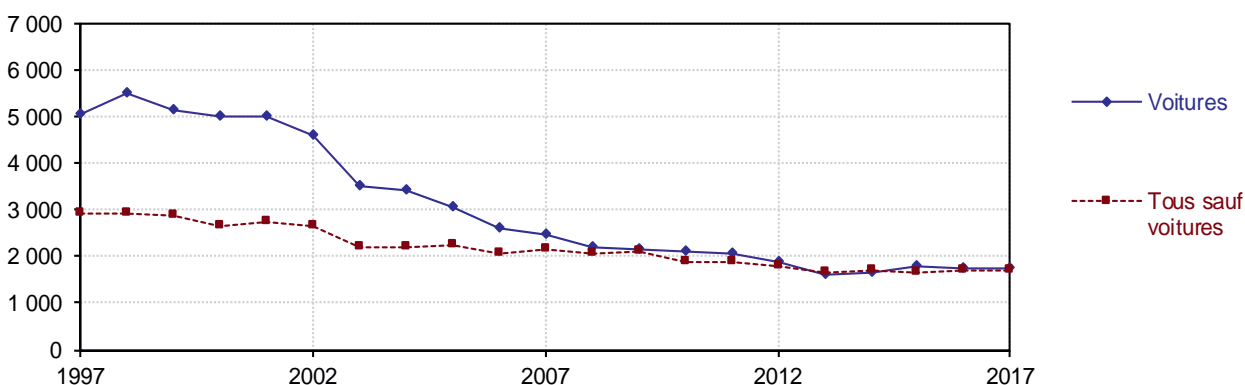
Source : ONISR

► Nombre de tués par catégorie d'usagers (autres que les occupants de voitures)



Source : ONISR

► Nombre de tués parmi les occupants des voitures



Source : ONISR

On observe chez les motocyclistes un nombre de victimes en forte hausse (+9%) : 19,4% des tués et 24% 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 2,3%).

En 2017, on observe également la poursuite de la hausse du nombre de cyclistes tués avec 173 victimes (+7% par rapport à 2016 et +18% par rapport à 2010). Par contre, après les mauvais résultats de 2016, la mortalité piétonne diminue de 13%.

Accidents corporels avec présence de poids lourds

► Nombres

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Acc. corporels avec PL	4 216	3 812	3 270	3 289	3 155	2 946	2 791	2 762	2 721	2 797	2 850
Poids lourds présents	4 515	4 036	3 492	3 500	3 399	3 148	2 791	2 983	2 901	3 030	3 061
Tués	662	599	507	557	578	486	465	480	473	493	418
Gravité (*)	15,7	15,7	15,5	16,9	18,3	16,5	16,7	17,4	17,4	17,6	14,7
Blessés	5 113	4 619	3 951	3 978	3 720	3 668	3 289	3 377	3 362	3 404	3 522
dont blessés hospitalisés	2 143	1 974	1 741	1 735	1 584	1 530	1 458	1 487	1 444	1 421	1 405
dont blessés légers	2 970	2 645	2 210	2 243	2 136	2 138	1 831	1 890	1 918	1 983	2 117

(*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

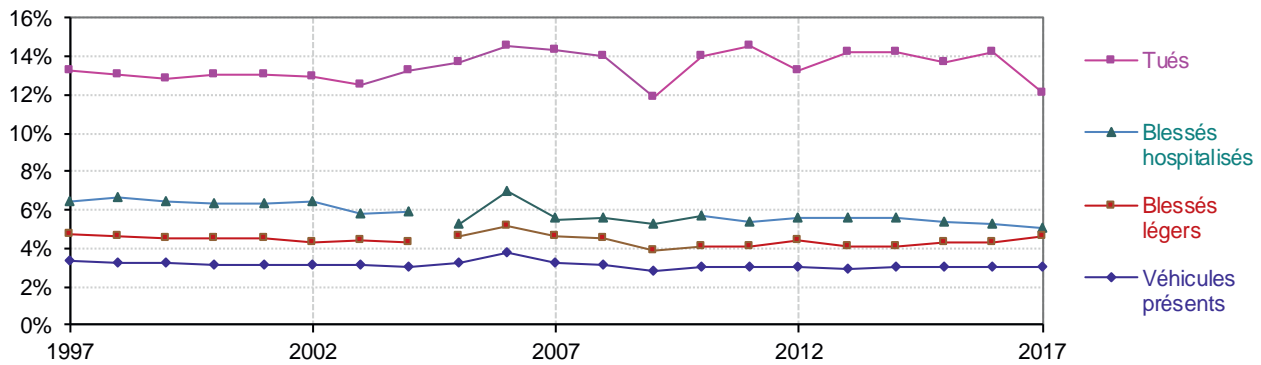
Source : ONISR

► Proportions par rapport au total des événements

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidents corporels	6%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Véhicules présents	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Tués	14%	14%	12%	14%	15%	13%	14%	14%	14%	14%	12%
Blessés	5%	5%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
- Blessés hospitalisés	6%	6%	5%	6%	5%	6%	6%	6%	5%	5%	5%
- Blessés légers	5%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%

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 29) 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'évènement : 3,1% des véhicules présents (ce qui est nettement inférieur

à leur présence dans la circulation générale, qui est d'environ 4,6% - voir page 12), 4,8% des blessés et 12,1% 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.

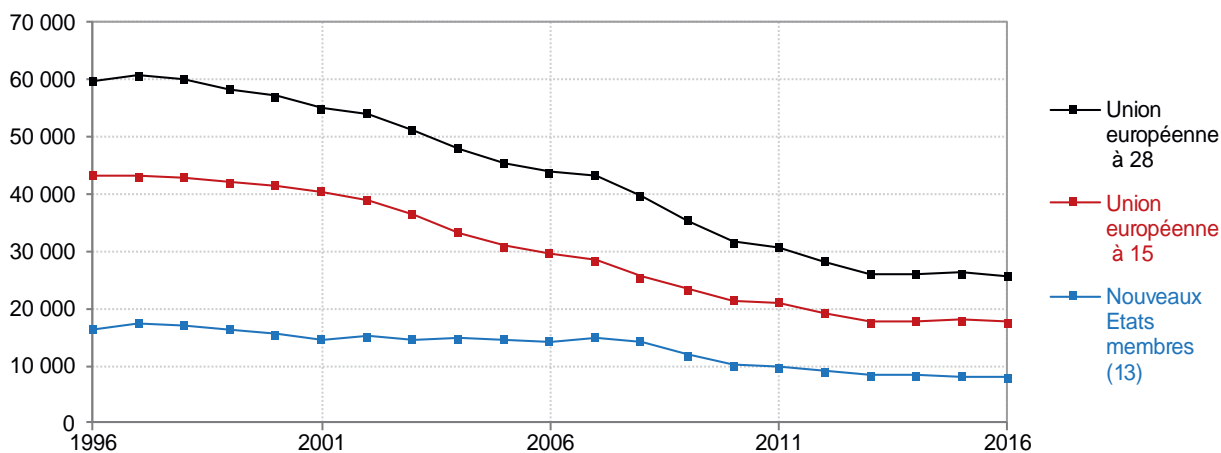
Union européenne **Nombre de tués**

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 États de l'UE, ceci malgré l'augmentation du parc de véhicules. En quinze ans, le nombre de tués a été divisé par 2,1 alors que le parc était multiplié par 1,3.

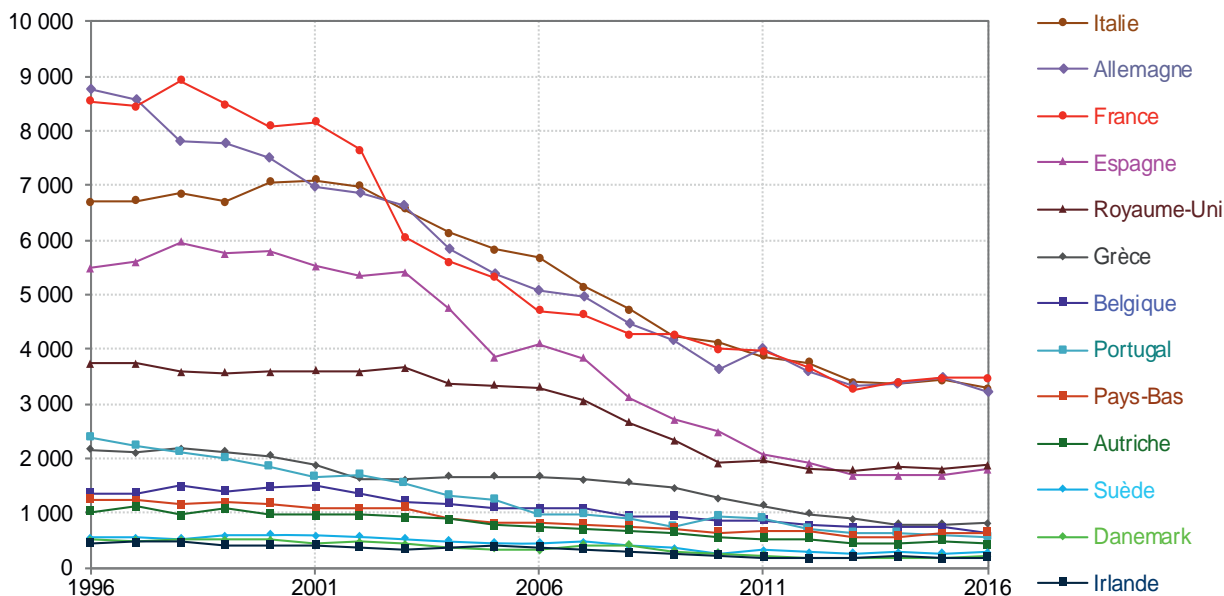
Le tableau et le graphique ci-contre montrent qu'il existe encore de fortes disparités entre les États. En général, les États dont la motorisation est la plus forte (l'UE 15 pour l'essentiel) et la plus ancienne bénéficient d'une meilleure sécurité routière, due à l'expérience, mais aussi à la densité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

► Union européenne : nombre de tués (unités)



Source : OCDE, IRTAD, Eurostat, ETSC, traitements URF

► Union européenne à 15 : nombre de tués (unités)



Source : OCDE, IRTAD, Eurostat, ETSC, 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.

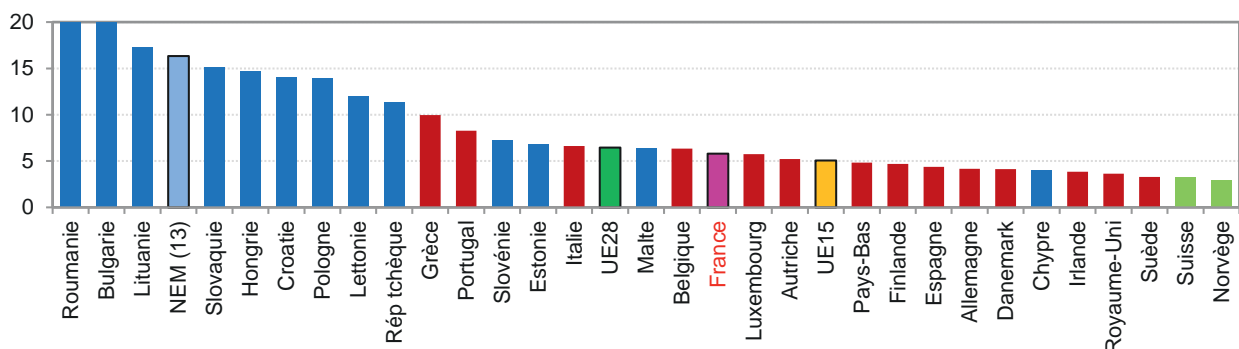
Par conséquent, les chiffres figurant dans le tableau et le graphique ci-dessous sont des arrondis, issus de diverses sources, y compris des estimations basées sur les parcs ou les consommations de carburants.

► Union européenne : nombre de tués et circulation routière en 2016

			Population (millions d'habitants)	Circulation (milliards de véhicules-km)	Tués (unités)	Tués par milliard de véhicules-km
UE15	BE	Belgique	11	100	637	6
NEM	BG	Bulgarie	7	24	708	29
NEM	CZ	République tchèque	11	54	611	11
UE15	DK	Danemark	6	51	211	4
UE15	DE	Allemagne	83	768	3 206	4
NEM	EE	Estonie	1	10	71	7
UE15	IE	Irlande	5	49	186	4
UE15	EL	Grèce	11	83	824	10
UE15	ES	Espagne	44	415	1 810	4
UE15	FR	France	65	600	3 477	6
NEM	HR	Croatie	4	22	307	14
UE15	IT	Italie	61	495	3 283	7
NEM	CY	Chypre	1	11	46	4
NEM	LV	Lettonie	2	13	158	12
NEM	LT	Lituanie	3	11	192	17
UE15	LU	Luxembourg	1	6	32	6
NEM	HU	Hongrie	10	40	597	15
NEM	MT	Malte	0	3	22	6
UE15	NL	Pays-Bas	17	131	629	5
UE15	AT	Autriche	9	83	432	5
NEM	PL	Pologne	38	217	3 026	14
UE15	PT	Portugal	10	68	563	8
NEM	RO	Roumanie	20	50	1 913	38
NEM	SI	Slovénie	2	18	130	7
NEM	SK	Slovaquie	5	18	275	15
UE15	FI	Finlande	6	53	250	5
UE15	SE	Suède	10	82	270	3
UE15	UK	Royaume-Uni	66	510	1 860	4
		Union européenne à 15	403	3 493	17 670	5
		Nouveaux Etats membres (13)	104	493	8 056	16
		Union européenne à 28	507	3 986	25 726	6
	NO	Norvège	5	47	135	3
	CH	Suisse	8	67	216	3

Sources : IRTAD, ONISR, Eurostat, ETSC, ministères nationaux des transports, estimations et traitements URF

► Union européenne : nombre de tués par milliard de véhicules-km en 2016



Sources : IRTAD, ONISR, Eurostat, ETSC, ministères nationaux des transports, estimations et traitements URF

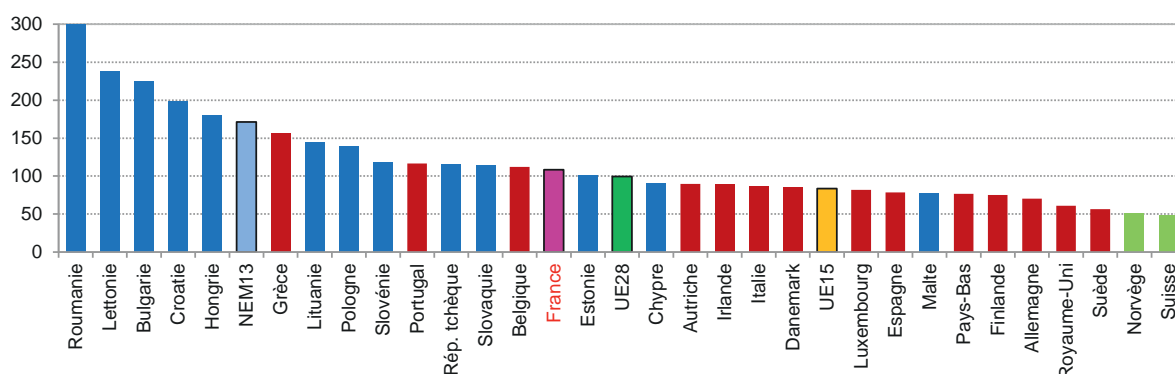
Nombre de tués en fonction du parc de voitures

► Union européenne : nombre de tués et voitures particulières en 2016

			Population (millions d'habitants)	Voitures particulières (millions)	Tués (unités)	Tués par millions de voitures
UE15	BE	Belgique	11	6	640	112
NEM	BG	Bulgarie	7	3	708	225
NEM	CZ	République tchèque	11	5	611	115
UE15	DK	Danemark	6	2	211	86
UE15	DE	Allemagne	83	46	3 214	70
NEM	EE	Estonie	1	1	71	101
UE15	IE	Irlande	5	2	188	89
UE15	EL	Grèce	11	5	807	156
UE15	ES	Espagne	44	23	1 797	79
UE15	FR	France	65	32	3 477	108
NEM	HR	Croatie	4	2	307	198
UE15	IT	Italie	61	38	3 270	86
NEM	CY	Chypre	1	1	46	91
NEM	LV	Lettonie	2	1	158	238
NEM	LT	Lituanie	3	1	188	145
UE15	LU	Luxembourg	1	0	32	82
NEM	HU	Hongrie	10	3	597	180
NEM	MT	Malte	0	0	22	78
UE15	NL	Pays-Bas	17	8	629	76
UE15	AT	Autriche	9	5	432	90
NEM	PL	Pologne	38	22	3 026	140
UE15	PT	Portugal	10	5	565	116
NEM	RO	Roumanie	20	5	1 913	371
NEM	SI	Slovénie	2	1	130	119
NEM	SK	Slovaquie	5	2	242	114
UE15	FI	Finlande	6	3	250	75
UE15	SE	Suède	10	5	270	57
UE15	UK	Royaume-Uni	66	31	1 878	61
	UE15	Union européenne à 15	403	211	17 660	84
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	104	47	8 019	171
	UE28	Union européenne à 28	507	258	25 679	99
	NO	Norvège	5	3	135	51
	CH	Suisse	8	5	216	48

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

► Union européenne : tués par million de voitures en 2016



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

Permis de conduire : détention et délivrance

(France métropolitaine)

► Détention du permis de conduire selon le sexe (France métropolitaine) (pourcentage de la population âgée de 18 ans et plus)

	1967	1974	1982	1994	2008
Femmes	21%	30%	47%	64%	76%
Hommes	65%	70%	80%	88%	90%
Ensemble	42%	50%	63%	75%	83%

Sources : ENTD (INSEE, SDES)

► Permis de conduire délivrés en France métropolitaine (milliers)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Permis B (*)	655	660	663	665	680	709	718	721	742	775	762	821	818	830	861
- dont hommes	333	340	345	346	355	371	379	380	384	400	394	421	421	423	439
- dont femmes	322	321	318	319	325	338	339	340	358	375	368	401	398	407	422
Permis A (**)	99	97	96	96	100	107	110	108	115	119	110	102	103	113	108
- dont hommes	87	86	85	85	89	95	97	94	100	104	94	88	88	96	91
- dont femmes	12	12	11	11	12	12	13	14	15	15	16	14	15	18	17
Permis C + EC (***)	52	56	55	56	61	64	55	41	40	40	39	40	37	36	37

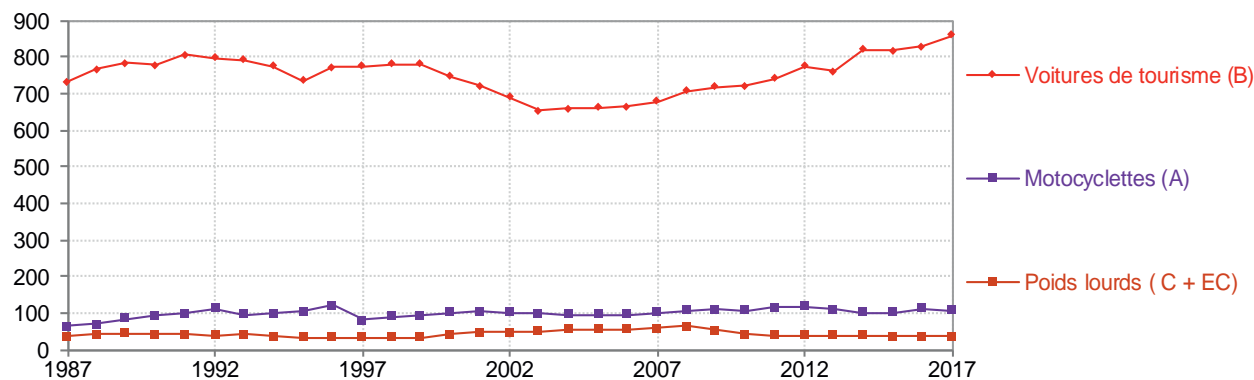
(*) voitures de tourisme et véhicules utilitaires de 3,5 t de PTAC maximum (le permis B représente environ 83% du total des permis délivrés)

(**) motos de plus de 125 cm³ de cylindrée

(***) poids lourds (hommes à 94%)

Source : DSR

► Permis de conduire délivrés en France métropolitaine (milliers)



Source : DSR

L'évolution de la détention du permis de conduire dénote l'effet des générations, combiné à l'histoire de l'automobile, à la croissance du parc, à la motorisation double ou multiple et à l'évolution des mœurs : composition des ménages, place des femmes dans

la vie familiale et dans la vie active, etc. Les femmes rattrapent progressivement leur retard sur les hommes.

Environ 43 millions de personnes possèdent un permis de conduire.