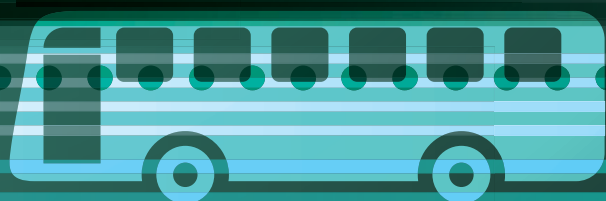


ROUTE & SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La route.....8

Sécurité routière.....20

Permis de conduire.....35



Réseau routier

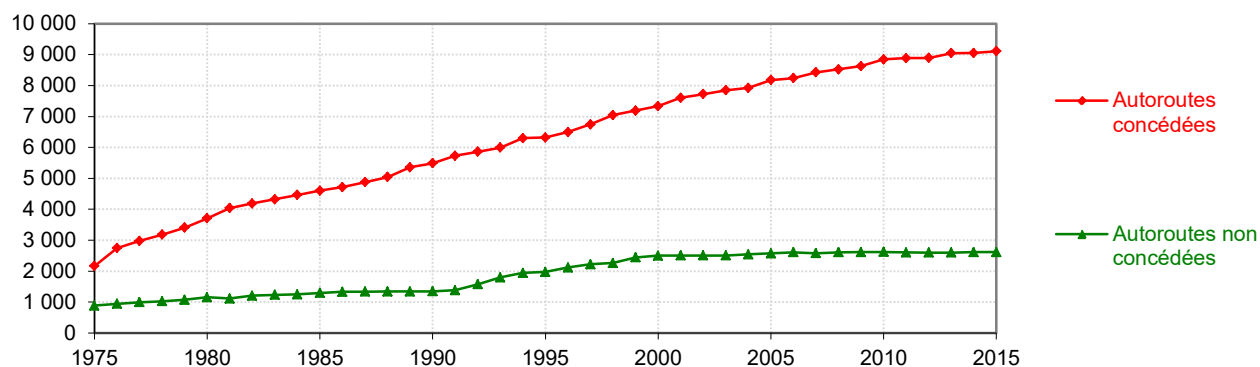
► Longueur du réseau routier de France métropolitaine (kilomètres au 31 décembre)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Autoroutes total	10 752	10 908	11 004	11 103	11 243	11 466	11 490	11 491	11 649	11 667	11 727
Autoroutes concédées	8 179	8 296	8 427	8 523	8 629	8 847	8 887	8 891	9 048	9 053	9 112
<i>Dont à 2 x 3 voies et plus</i>	1 860	1 882	1 907	1 998	2 043	2 096	2 100	2 149	2 308	2 318	2 318
Autoroutes non concédées	2 573	2 612	2 577	2 580	2 614	2 619	2 603	2 600	2 601	2 614	2 615
Routes nationales	25 182	9 316	9 118	9 015	9 018	8 979	8 890	8 884	8 898	9 442	9 765
<i>Dont à chaussées séparées</i>	5 422	3 984	3 970	4 042	4 090	4 141	4 126	4 222	4 282	4 355	4 430
Réseau national total	35 934	20 224	20 122	20 118	20 261	20 445	20 380	20 375	20 547	21 109	21 492
Réseau départemental	359 699	377 205	377 377	377 984	377 986	377 769	377 857	377 965	377 965	377 323	378 973
Nouvelle classification du réseau non concédé (y compris voiries urbaines à grande capacité) (rétropolée à partir de 2000)											
Autoroutes interurbaines	1 889	1 877	1 857	1 891	1 898	1 915	1 917	1 917	1 914	1 877	1 977
Autoroutes et voies rapides urbaines	1 307	1 306	1 270	1 270	1 274	1 255	1 251	1 251	1 249	1 257	1 266
RN interurbaines caract. autoroutières	2 606	2 618	2 618	2 582	2 663	2 765	2 765	2 765	2 811	2 740	2 803
Autres routes nationales	6 022	5 998	5 996	6 010	5 932	5 836	5 832	5 832	5 813	5 824	5 654

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

Sources : CEREMA, ASFA, DGCL

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



Sources : CEREMA, 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 2015 :

Autoroutes

- concédées : plus de 9 100 km (dont 2 236 km à 2 x 3 voies et 82 km à 2 x 4 voies et plus) auxquels s'ajoutent 70 km d'ouvrages isolés à péages, viaducs et tunnels.

- non concédées : plus de 2 600 km

Le rythme de construction des autoroutes concédées nouvelles se ralentit progressivement (une cinquantaine de kilomètres par an en moyenne depuis 2010). 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 9 800 km (dont 4 430 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 : 378 973 km (dont 1 500 km à chaussées séparées)

Routes communales et rues : 673 290 km

Chemins ruraux : 600 000 km

Réseau autoroutier

► Situation à la fin de 2015



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.

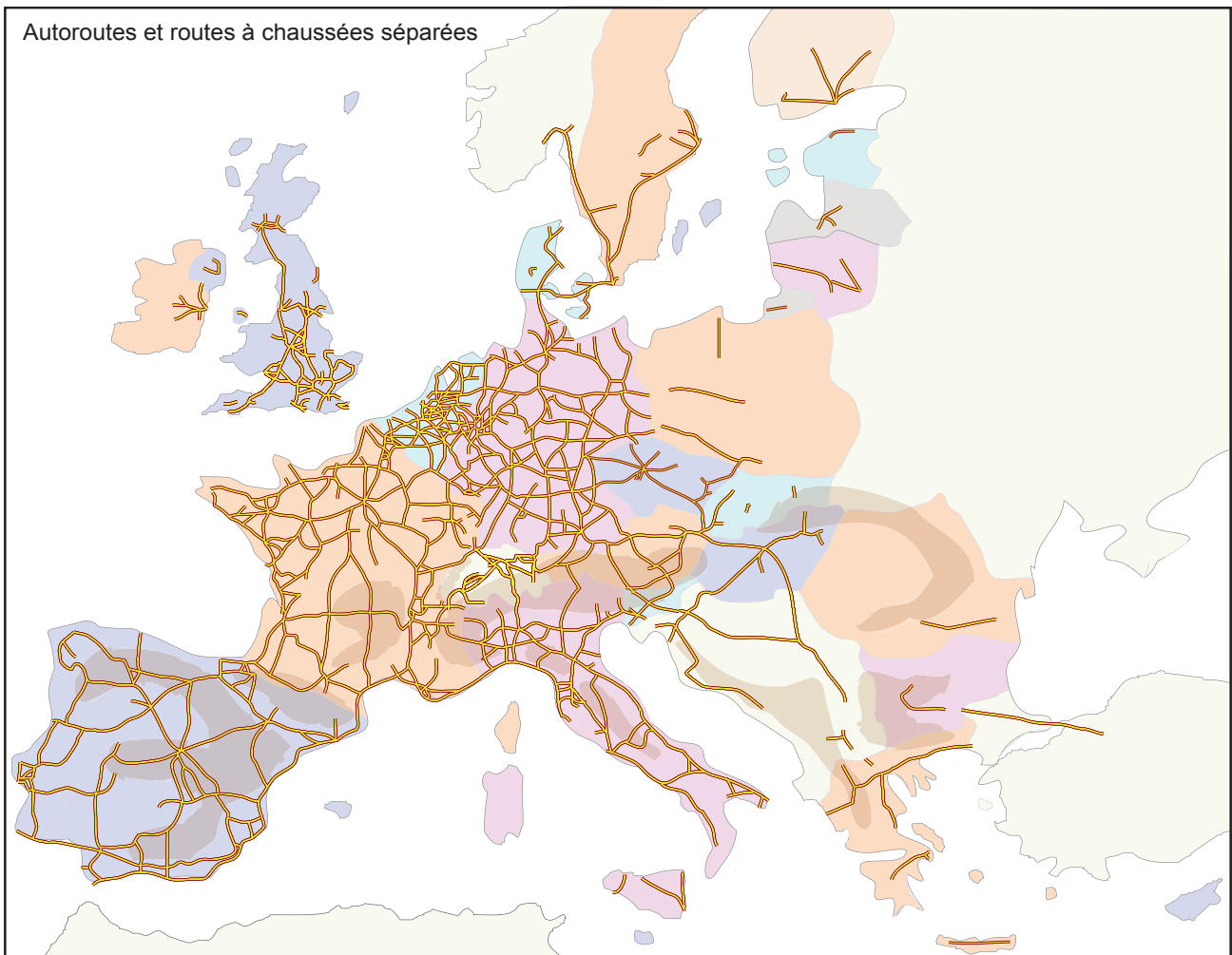
L'UE28 comporte actuellement environ 73 500 kilomètres d'« autoroutes » répertoriées comme telles par les États. Il subsiste cependant quelques ambiguïtés sur la définition, car certains États déclarent à ce titre les routes à chaussées séparées qui offrent un haut niveau de service sans être exactement 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.



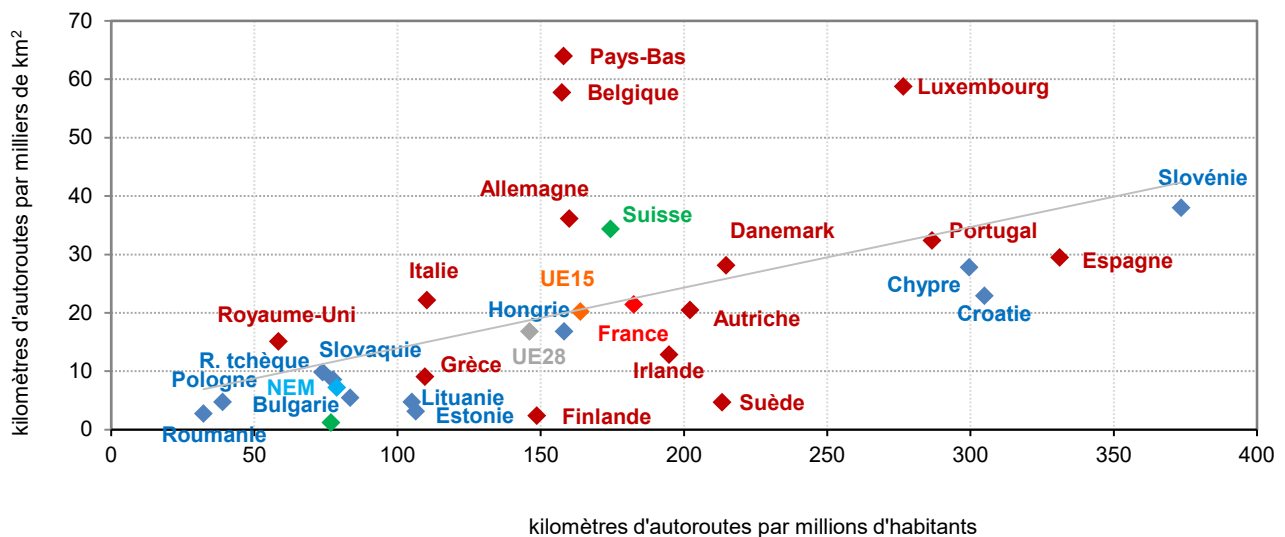
Densités comparées de réseaux d'autoroutes

► Union européenne : année 2014

			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	157	58	1 763	11	31	367
NEM	BG	Bulgarie	83	5	605	7	111	65
NEM	CZ	République tchèque	74	10	776	11	79	133
UE15	DK	Danemark	215	28	1 208	6	43	131
UE15	DE	Allemagne	160	36	12 917	81	357	226
NEM	EE	Estonie	106	3	140	1	45	29
UE15	IE	Irlande	195	13	897	5	70	66
UE15	EL	Grèce	110	9	1 197	11	132	83
UE15	ES	Espagne	331	29	14 701	44	499	89
UE15	FR	France	182	21	11 667	64	544	118
NEM	HR	Croatie	305	23	1 295	4	57	75
UE15	IT	Italie	110	22	6 700	61	302	201
NEM	CY	Chypre	300	28	257	1	9	93
NEM	LV	Lettonie	0	0	0	2	65	31
NEM	LT	Lituanie	105	5	309	3	65	45
UE15	LU	Luxembourg	277	59	152	1	3	213
NEM	HU	Hongrie	158	17	1 562	10	93	106
NEM	MT	Malte	0	0	0	0,4	0,3	1 346
UE15	NL	Pays-Bas	158	64	2 658	17	42	405
UE15	AT	Autriche	202	20	1 719	9	84	101
NEM	PL	Pologne	39	5	1 482	38	313	122
UE15	PT	Portugal	287	32	2 988	10	92	113
NEM	RO	Roumanie	32	3	644	20	238	84
NEM	SI	Slovénie	374	38	770	2	20	102
NEM	SK	Slovaquie	78	9	420	5	49	110
UE15	FI	Finlande	149	2	810	5	338	16
UE15	SE	Suède	213	5	2 057	10	439	22
UE15	UK	Royaume-Uni	58	15	3 756	64	249	259
	UE 15	Union européenne à 15	164	20	65 185	398	3 223	123
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	79	7	8 260	105	1 145	92
	UE 28	Union européenne à 28	146	17	73 445	503	4 367	115
	NO	Norvège	77	1	392	5	324	16
	CH	Suisse	174	34	1 419	8	41	197

Sources : Eurostat, IRF, traitements URF

► Union européenne : réseaux d'autoroutes en fonction des populations et des superficies en 2014



Sources : Eurostat, IRF, traitements URF

Circulation routière par type de véhicules

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
VP immatriculés en France	394	393	396	392	395	398	399	400	402	405	415
dont essence	158	146	138	130	122	117	110	102	100	100	102
dont diesel	236	247	258	262	273	281	289	298	302	305	313
VUL immatriculés en France	87	88	88	87	88	91	93	93	95	95	97
dont essence	8	7	7	6	5	5	4	3	3	3	2
dont diesel	79	80	81	81	82	86	89	90	92	93	95
VI immatriculés en France	23	23	24	21	19	19	20	19	18	18	17
Bus et cars immatriculés France	2,7	2,8	2,9	3,1	3,1	3,2	3,2	3,3	3,4	3,4	3,4
VP & VUL étrangers	26	27	28	26	25	26	26	26	27	28	29
VI étrangers	9	9	10	9	9	9	9	9	9	9	10
Bus et cars étrangers	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Deux-roues et soldes divers	13	13	13	13	14	14	14	14	14	14	14
Total général	554	555	562	553	552	560	565	564	568	572	585

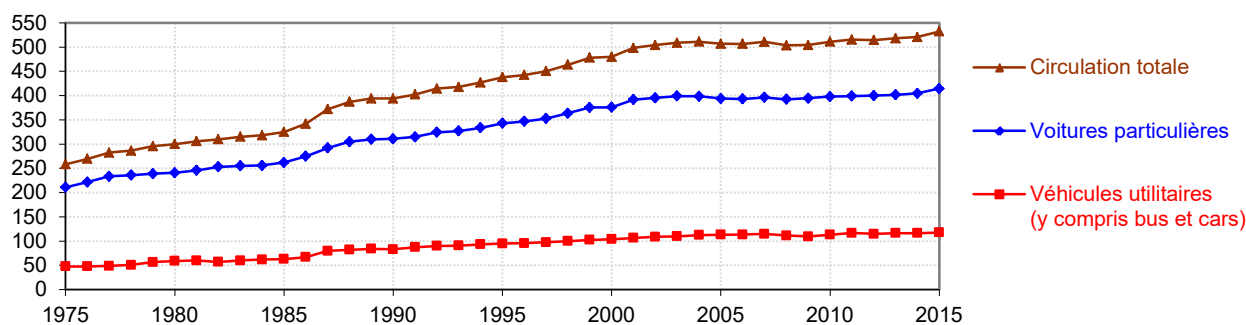
Sources : SOeS, CCFA, CPDP

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
VP immatriculés en France	71,1%	70,8%	70,5%	71,0%	71,5%	71,0%	70,6%	70,9%	70,7%	70,7%	70,9%
VUL immatriculés en France	15,7%	15,8%	15,7%	15,8%	15,9%	16,2%	16,5%	16,5%	16,7%	16,6%	16,7%
VI immatriculés en France	4,2%	4,2%	4,3%	3,8%	3,4%	3,5%	3,6%	3,3%	3,2%	3,1%	2,9%
Bus et cars imm. en France	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
VP & VUL étrangers	4,6%	4,8%	5,0%	4,7%	4,6%	4,6%	4,6%	4,7%	4,7%	4,9%	4,9%
VI étrangers	1,6%	1,7%	1,7%	1,7%	1,5%	1,6%	1,6%	1,5%	1,5%	1,6%	1,6%
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%	2,3%	2,3%	2,4%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,4%	2,4%	2,4%
	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 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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Réseau national non concédé	103	105	107	104	105	107	109	107	107	108	111
AR non concédées et assimilées	80	81	83	81	82	84	86	85	84	85	89
Autoroutes interurbaines	21	22	22	22	23	23	24	24	24	24	25
Autoroutes urbaines	35	36	37	35	36	36	36	35	33	35	36
Routes nationales à 2x2 voies	22	23	24	23	23	25	26	26	27	26	28
Autres routes nationales	23	23	24	23	24	23	23	23	22	23	22
Réseau concédé											
Autoroutes concédées	77	79	82	81	82	84	85	84	85	87	90
Réseau national total	181	184	189	185	188	191	195	191	192	195	201
Autres routes	374	371	373	367	364	369	370	372	376	377	384
Réseau total	554	555	562	553	552	560	565	564	568	572	585

Sources : ASFA, CEREMA, SOeS

Le "réseau national non concédé" correspond au réseau subsistant après transferts aux départements en 2006 ; la circulation a été rétropolée
La circulation sur les "autres routes" (départementales et communales) est calculée par solde

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Réseau national non concédé	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%
AR non concédées et assimilées	14%	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	6%	7%	7%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Routes nationales à 2x2 voies	4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	5%	5%	5%
Autres routes nationales	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Réseau concédé											
Autoroutes concédées	14%	14%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Réseau national total	33%	33%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%	34%
Autres routes	67%	67%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%
Réseau total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

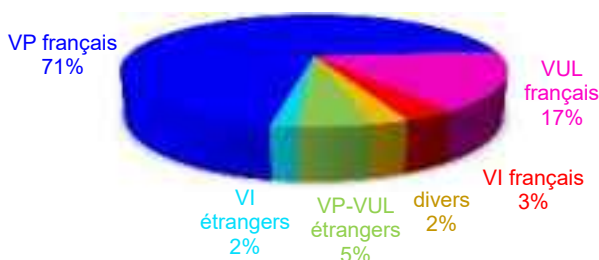
Sources : ASFA, CEREMA, SOeS

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 rétropolée 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.

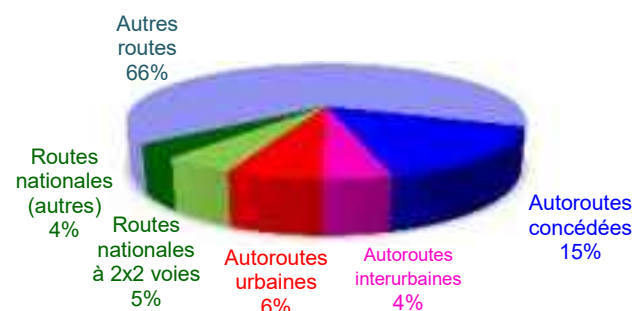
Les deux graphiques ci-dessous montrent comment est répartie la circulation en 2015, par types de véhicules et par types de réseaux.

► Répartition de la circulation en 2015 par type de véhicules



Sources : CEREMA, SOeS

► Répartition de la circulation en 2015 par type de réseaux



Sources : ASFA, CEREMA, SOeS

Circulation sur autoroutes concédées

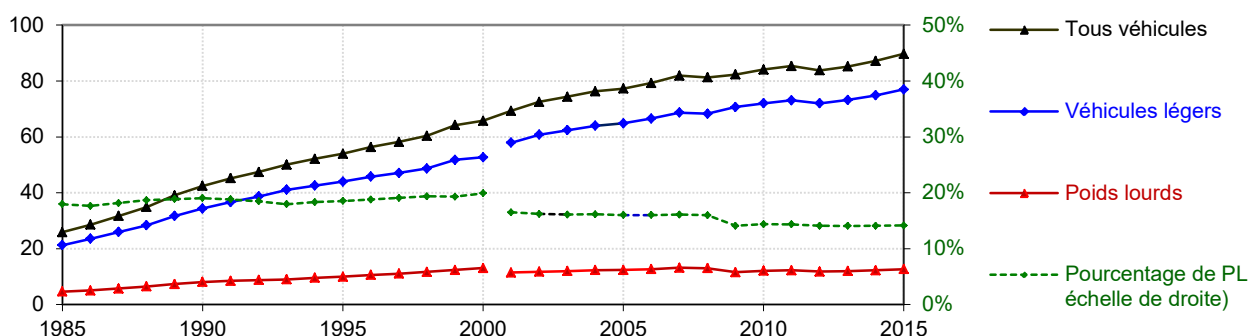
Circulation sur la totalité du réseau

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules légers	64,9	66,6	68,7	68,3	70,7	72,0	73,1	72,0	73,2	74,9	77,0
Poids lourds	12,4	12,7	13,2	13,0	11,6	12,1	12,3	11,8	12,0	12,3	12,7
Tous véhicules	77,3	79,3	81,9	81,3	82,3	84,1	85,3	83,8	85,2	87,2	89,7
Pourcentage de PL	16,0%	16,0%	16,1%	16,0%	14,1%	14,4%	14,4%	14,1%	14,1%	14,1%	14,2%

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)

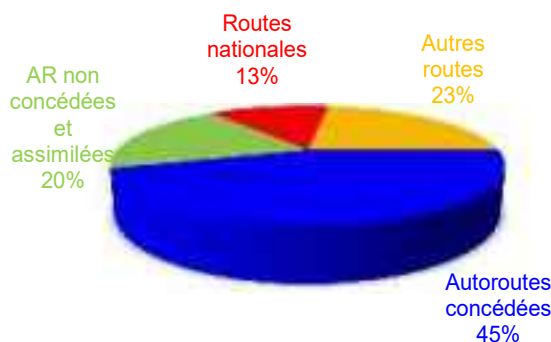
La circulation sur les autoroutes concédées est bien connue grâce aux données du péage. Elle a cru quasiment régulièrement depuis l'origine des concessions jusqu'en 2015, en raison de l'augmentation générale de la circulation, de l'adhésion croissante des automobilistes et des transporteurs routiers 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 2015.

Quant au trafic de poids lourds, il a significativement baissé en 2009, et depuis, il est resté quasi constant.

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 2015, environ 65% de la circulation des poids lourds s'effectue sur les autoroutes, dont 45% sur les autoroutes concédées.

Répartition de la circulation des poids lourds en 2015 par type de réseaux



Sources : ASFA, CEREMA, estimations URF

Circulation sur autoroutes concédées

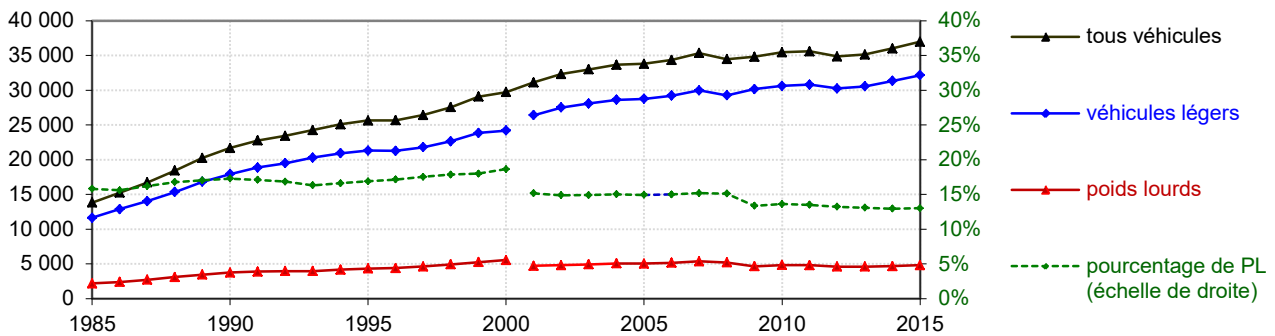
Trafic journalier sur un réseau « constant » d'autoroutes concédées interurbaines

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules légers	28,8	29,2	30,0	29,3	30,2	30,6	30,8	30,3	30,5	31,3	32,2
Poids lourds	5,0	5,2	5,4	5,2	4,7	4,8	4,8	4,6	4,6	4,7	4,8
Tous véhicules	33,8	34,4	35,3	34,5	34,8	35,5	35,6	34,9	35,2	36,0	37,0
Pourcentage de PL	15%	15%	15%	15%	13%	14%	13%	13%	13%	13%	13%

Source : ASFA

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



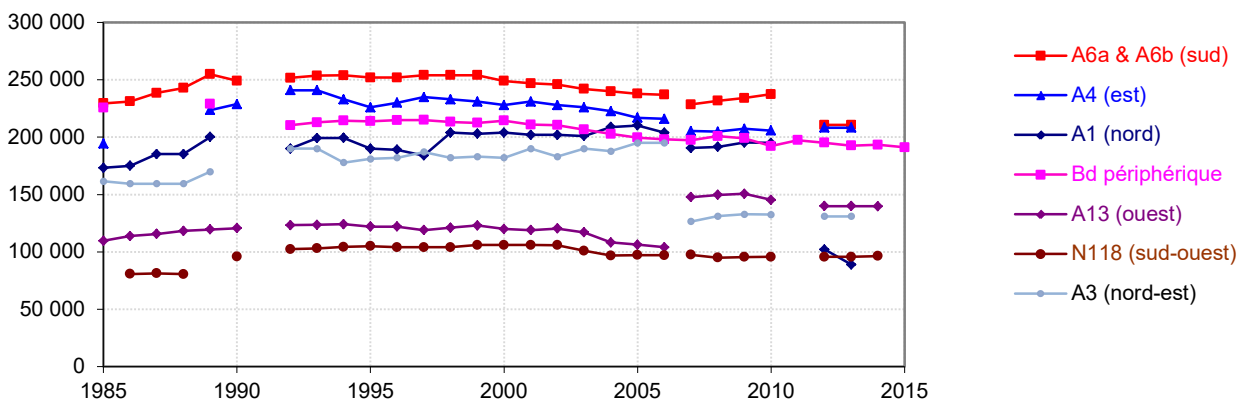
Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

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; nouveaux référentiels en 2007 puis en 2011

Source : DIRIF-DEX

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

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

Circulation sur autoroutes concédées

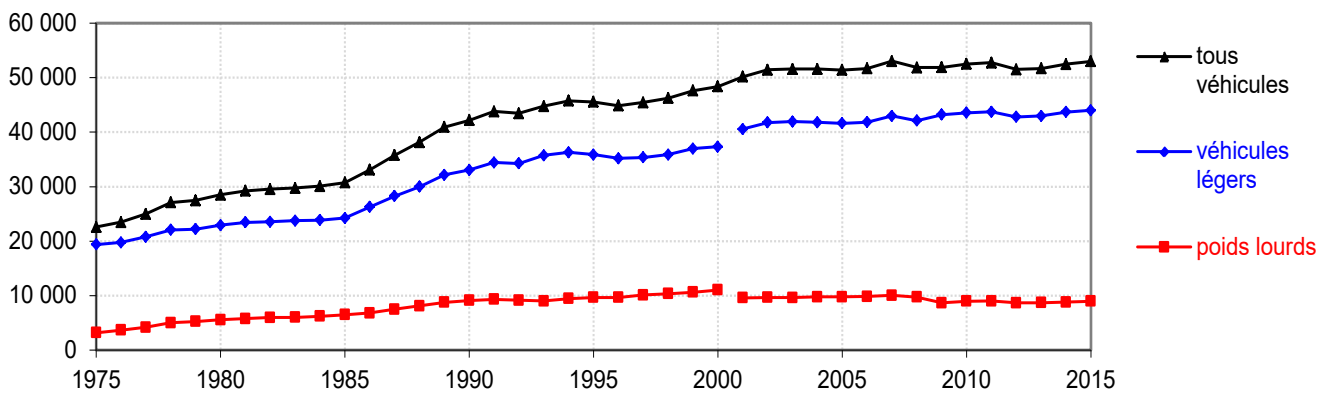
Trafic journalier sur l'axe autoroutier «mer du Nord-Méditerranée»

► **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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules légers	41,6	41,8	43,0	42,1	43,2	43,5	43,7	42,8	43,0	43,7	44,0
Poids lourds	9,8	9,9	10,0	9,8	8,7	9,0	9,0	8,7	8,7	8,8	9,0
Tous véhicules	51,4	51,7	53,0	51,9	51,9	52,5	52,8	51,5	51,7	52,5	53,0
Pourcentage de PL	19,0%	19,1%	19,0%	18,8%	16,7%	17,1%	17,1%	16,9%	16,9%	16,8%	16,9%

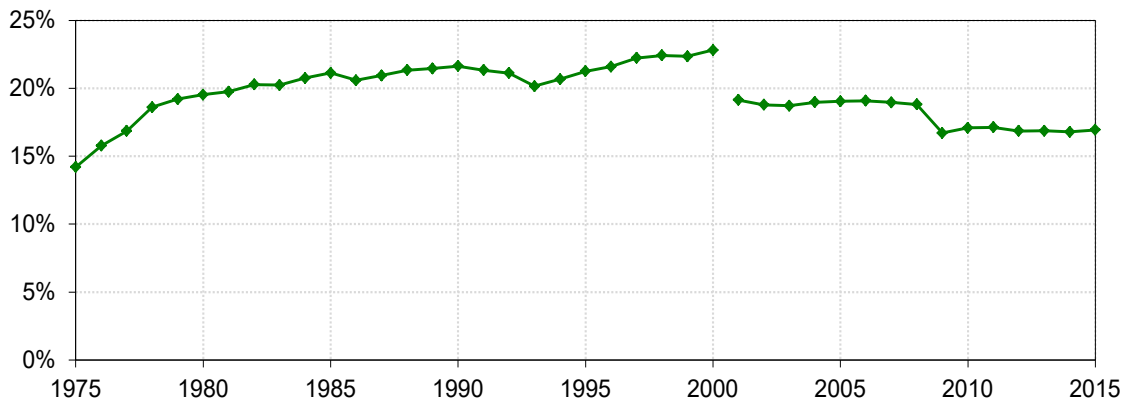
Source : ASFA

► **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 2015, 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.

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.

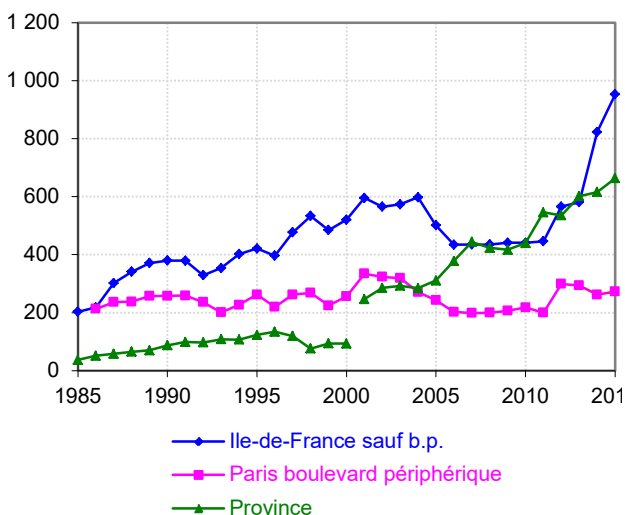
La définition de l'encombrement est la suivante : le « bouchon » ou « encombrement » est qualifié lorsque la vitesse descend au-dessous de 30 km/h ; le trafic est réputé revenir à l'état « fluide » lorsque la vitesse repasse durablement au-dessus de 60 km/h. L'unité de mesure est l'heure-kilomètre, ramenée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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ile-de-France réseau principal	501	435	435	435	441	441	446	566	581	823	953
Paris boulevard périphérique	243	202	199	200	206	218	200	299	294	262	273
Ile-de-France total	744	637	634	635	647	659	646	865	874	1 086	1 225
Province réseau principal	311	378	444	424	417	440	546	536	602	616	663
Total	1 055	1 015	1 078	1 058	1 064	1 099	1 192	1 401	1 476	1 701	1 889

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

► 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 2015, l'augmentation au niveau France est de 11% par rapport à 2014, dont 2,3% en province et 15,7% pour l'Ile de France (hors BP) ; cette forte hausse en Ile de France s'explique, en grande partie, par l'extension du périmètre du réseau surveillé (+20% du réseau depuis septembre 2015).

► Répartition des encombrements en régions en 2015 (% des heures-kilomètres)



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

Le système d'exploitation permet de localiser les encombrements 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 2015 que, hors Ile de France, les encombrements en France sont principalement concentrés dans les zones Auvergne-Rhône-Alpes et Sud-Ouest.

Circulation routière

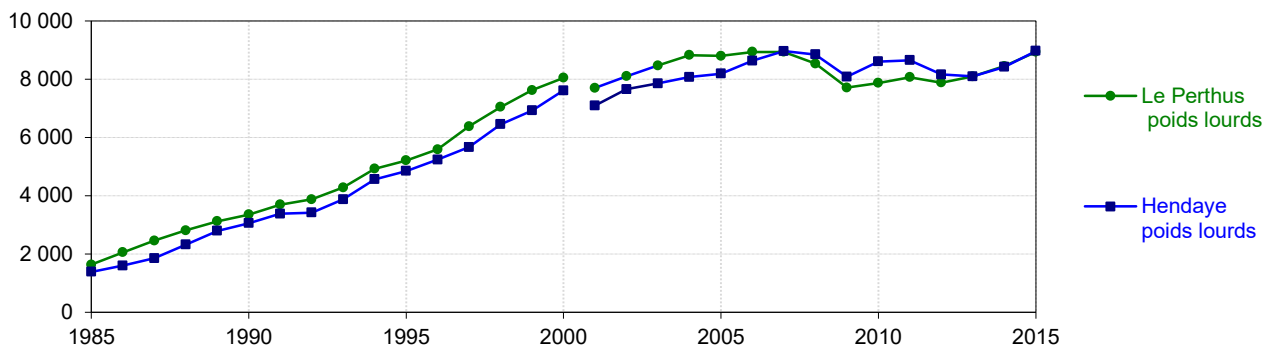
Trafic autoroutier entre la France et l'Espagne

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hendaye véhicules légers	17,6	18,0	18,1	17,6	17,8	17,9	17,8	17,4	17,9	18,3	19,0
Hendaye poids lourds	8,2	8,6	9,0	8,9	8,1	8,6	8,7	8,2	8,1	8,4	9,0
Hendaye pourcentage de PL	32%	32%	33%	33%	31%	32%	33%	32%	31%	31%	32%
Le Perthus véhicules légers	17,9	18,2	18,2	17,7	17,8	18,1	17,8	17,1	17,7	18,5	19,1
Le Perthus poids lourds	8,8	8,9	8,9	8,5	7,7	7,9	8,1	7,9	8,1	8,5	8,9
Le Perthus pourcentage de PL	33%	33%	33%	33%	30%	30%	31%	32%	31%	31%	32%

Source : ASF

► Frontière espagnole : autoroutes côtières - poids lourds : trafic moyen journalier annuel (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 2006 ; 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 léger redressement du trafic tant véhicules légers que 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

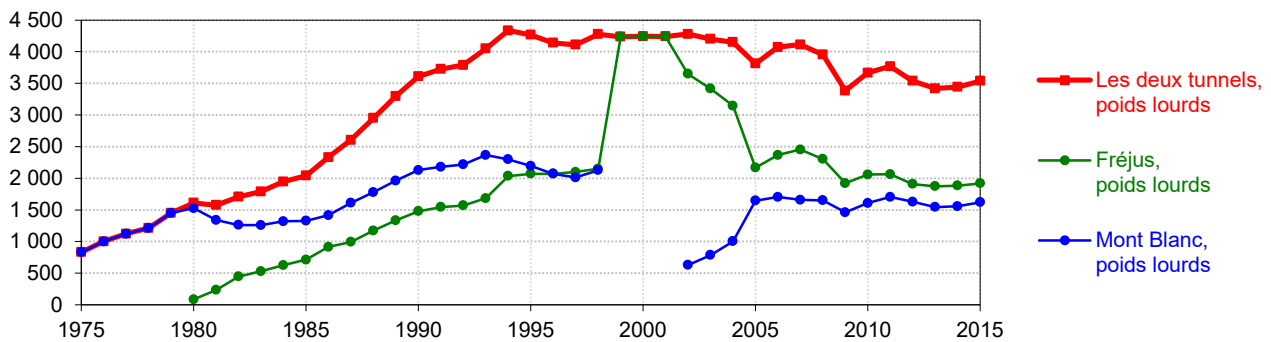
► Frontière italienne : tunnels alpins du Mont Blanc et du Fréjus

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

	2005(*)	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Fréjus véhicules légers	1,9	2,3	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4	2,3	2,4	2,5	2,8
Fréjus poids lourds	2,2	2,4	2,5	2,3	1,9	2,1	2,1	1,9	1,9	1,9	1,9
Mont Blanc véhicules légers	3,1	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,2	3,3	3,4	3,5
Mont Blanc poids lourds	1,6	1,7	1,7	1,7	1,5	1,6	1,7	1,6	1,5	1,6	1,6
Tunnels véhicules légers	5,1	5,6	5,6	5,6	5,6	5,8	5,8	5,5	5,7	5,8	6,3
Tunnels poids lourds	3,8	4,1	4,1	4,0	3,4	3,7	3,8	3,5	3,4	3,4	3,5

Sources : Atmb, Sfrtf. (les trafics « poids lourds » comprennent aussi les autocars)
(*) en 2005, année perturbée par la fermeture temporaire du Fréjus

► Frontière italienne : tunnels alpins du Mont Blanc et du Fréjus - poids lourds : 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) reste quasiment constant depuis 2009 malgré une légère augmentation en 2010-2011. 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 2015, d'environ 54% au Fréjus et 46% au Mont Blanc.

► Frontière italienne : autoroute côtière : trafic moyen journalier annuel

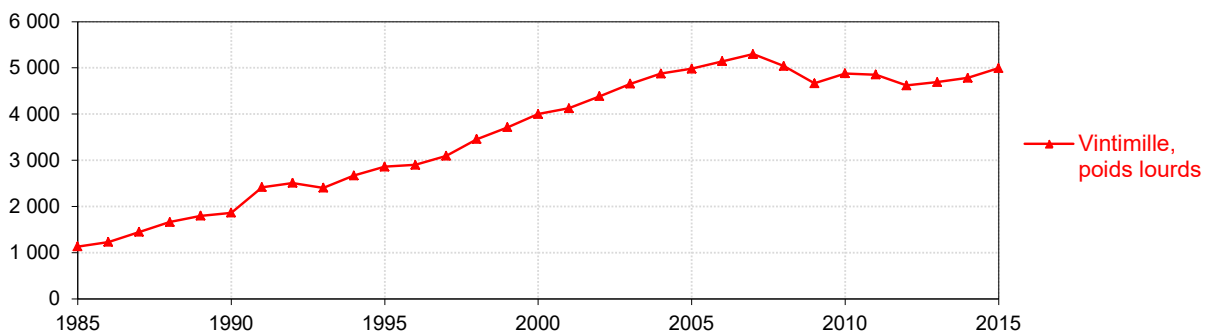
(milliers de véhicules par jour moyen de l'année)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Vintimille véhicules légers	17,8	18,0	18,3	17,9	18,3	18,3	18,1	17,6	17,8	18,5	18,7
Vintimille poids lourds	5,0	5,1	5,3	5,0	4,7	4,9	4,9	4,6	4,7	4,8	5,0

Source : Escota

► Frontière italienne : autoroute côtière - poids lourds : trafics moyens journaliers annuels

(véhicules par jour moyen de l'année)



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 réflectorisées
1994		Taux limite contravention 0,7 g/l		Casque conducteur et passager
1995		Taux limite contravention 0,5 g/l		
1996				Motos 125 cm3 si permis B depuis 2 ans Troisième feu stop
1998	Grand excès de vitesse (> 50 km/h)			
1999	Délit récidive grand excès de vitesse			Responsabilité pécuniaire propriétaire véhicule
2000			Ceintures dans les camions neufs	
2001				Sécurité grande cause nationale 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

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 8 états (BE, LU, NL, CH, DE, ES, RO, PL) ont conclu des accords d'échanges de données avec la France.

			Limitations de vitesse			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	90	130	0,5 (0,2)	oui		oui	
NEM	HR	Croatie	50	90	130	0,5 (0)	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	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 : Servicepublic.fr

Infractions à la circulation routière

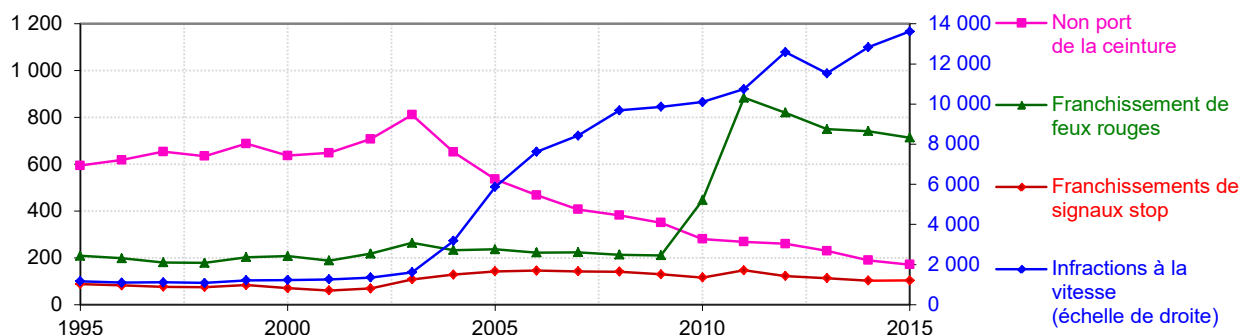
► **Nombre de cas réprimés** (milliers de cas)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Permis à points											
Dossiers traités	3 573	4 478	5 867	5 900	5 916	6 275	7 253	8 760	8 236	7 867	8 017
Points retirés	7 461	8 105	9 547	9 501	9 274	10 140	12 097	14 337	13 526	12 578	12 471
Points par dossier	2,1	1,8	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6
Contraventions (hors stationnement)	10 139	11 983	12 771	14 103	14 146	14 364	15 486	17 219	15 940	17 072	17 462
Alcoolémie : dépistages positifs	359	366	376	382	372	375	387	352	323	319	294
Infractions à la vitesse	5 869	7 620	8 424	9 683	9 861	10 097	10 742	12 589	11 527	12 836	13 620
Non port de la ceinture	536	468	407	382	350	281	269	260	230	189	172
Non port du casque	69	77	76	71	67	59	56	58	50	46	48
Franchissement de feux rouges (*)	236	223	224	213	193	446	884	820	750	741	714
Franchissements de signaux stop	142	146	142	141	130	116	147	122	113	103	104
Délits	445	494	527	549	562	552	573	552	580	682	722

(*) La forte croissance à partir de 2010 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**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Radars fixes	685	822	1 137	1 473	1 779	2 260	2 740	3 092	3 265	3 333	3 300 (*)
Radars mobiles	313	457	721	827	932	933	933	929	935	867	900
Total	998	1 279	1 858	2 300	2 711	3 193	3 673	4 021	4 200	4 200	4 200
Radars pédagogiques							273	1 730	1 239	1 092	890

Sources : projet de loi de finances 2015 - ONISR

(les radars pédagogiques ne donnent pas lieu à sanctions)

(*) dont 712 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. Les amendes forfaitaires ordinaires doivent alors être payées dans

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

Selon la DSCR, les véhicules immatriculés à l'étranger représentent, en 2015, 19% des contraventions de contrôles automatisés. Le taux de paiement pour l'ensemble des pays européens partenaires est de 70,6% (72% pour les 8 états signataires d'accords d'échanges de données avec la France [cf. page 21] et 46% pour les véhicules ressortissant d'un autre état) contre 79% pour les contrevenants français.

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	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Compte d'affectation spéciale CAS	140	194	212	212	198	192	239	239	239
AFITF (voir aussi page 120)	100	123	115	126	181	268	170	203	233
Collectivités territoriales	122	130	130	130	160	160	170	170	170
Total	362	447	457	468	539	620	579	612	642

Sources : Sénat, SOeS

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

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidents corporels	84,5	80,3	81,3	74,5	72,3	67,3	65,0	60,4	56,8	58,2	56,6
Véhicules impliqués	145,5	137,7	139,6	127,1	122,7	114,2	110,5	102,8	95,9	98,9	96,3
Véhicules/accident corporel	1,72	1,71	1,72	1,71	1,70	1,70	1,70	1,70	1,69	1,70	1,70
Tués (unités) (*)	5 318	4 709	4 620	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461
Gravité (**)	6,3	5,9	5,7	5,7	5,9	5,9	6,1	6,0	5,8	5,8	6,1
Blessés	108,1	102,1	103,2	93,8	90,9	84,5	81,3	75,9	70,6	73,0	70,8
- dont blessés hospitalisés (***)	39,8	40,7	38,6	35,0	33,3	30,4	29,7	27,1	26,0	26,6	26,6
- dont blessés légers (****)	68,3	61,5	64,6	58,8	57,6	54,1	51,6	48,7	44,6	46,4	44,2
Blessés/accident corporel	1,28	1,27	1,27	1,26	1,26	1,26	1,25	1,26	1,24	1,26	1,25
Blessés hospitalisés/total blessés	0,37	0,40	0,37	0,47	0,46	0,45	0,46	0,45	0,46	0,46	0,47

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

(*) dans les trente jours suivant l'accident

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

Source : ONISR

(**) nombre de tués pour 100 accidents corporels

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

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).

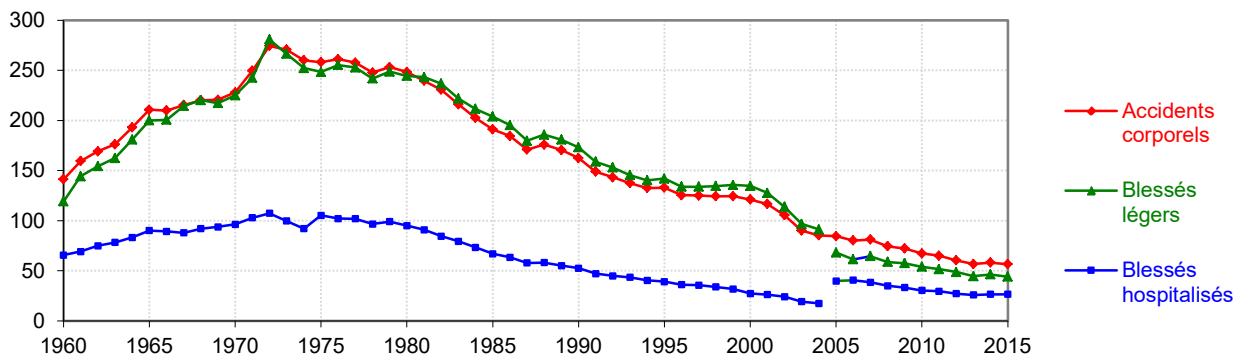
Tué : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident (au lieu de 6 jours dans l'ancienne acception ; les chiffres antérieurs à 2005 ont été corrigés selon les règles adoptées par l'ONISR).

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.

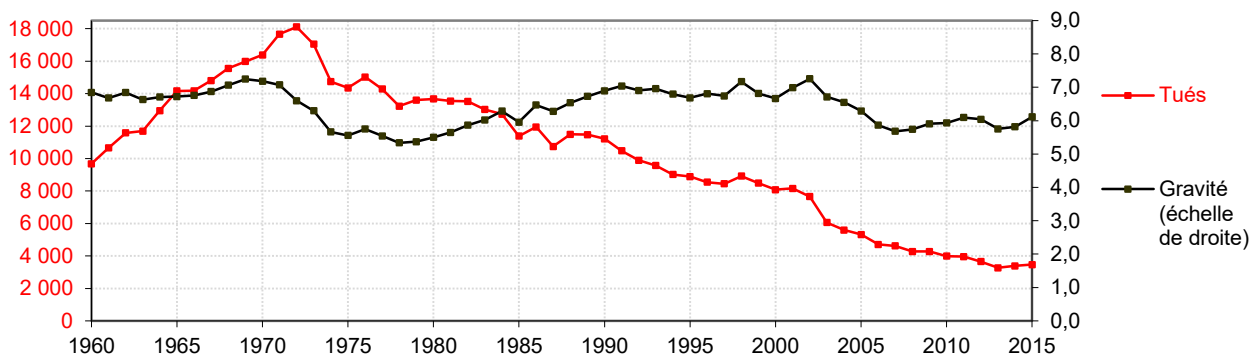
Il y a donc pour les deux catégories de blessés des ruptures de série repérées sur les tableaux et les graphiques.

► Accidents corporels et blessés (milliers)



Source : ONISR

► 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 2015 aux chiffres de 2005 (la circulation ayant augmenté de 6% dans l'intervalle) :

- Accidents corporels : divisés par 1,5
- Blessés : divisés par 1,5
- Tués (acception constante) : divisés par 1,5

Malheureusement, les années 2014 et 2015 ont vu une recrudescence du nombre de tués sur les routes, avec une augmentation depuis 2013 de 6%.

Accidents corporels par type de milieu

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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidents corporels											
Milieu urbain	58,7	55,0	56,1	52,1	50,9	46,9	45,4	42,5	39,4	40,2	37,2
Rase campagne	25,8	25,3	25,2	22,4	21,4	20,4	19,6	18,0	17,4	18,0	19,4
Blessés											
Milieu urbain	71,9	66,6	67,8	62,6	61,3	56,2	54,2	50,8	46,8	48,0	44,2
Rase campagne	36,2	35,5	35,4	31,2	29,7	28,2	27,0	25,0	23,8	25,0	26,6
Tués (unités) (*)											
Milieu urbain	1 664	1 346	1 359	1 235	1 252	1 133	1 096	1 027	930	992	988
Rase campagne	3 654	3 363	3 261	3 040	3 021	2 859	2 867	2 626	2 338	2 392	2 473
Gravité (**)											
Milieu urbain	2,8	2,4	2,4	2,4	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,5	2,7
Rase campagne	14,1	13,3	12,9	13,6	14,1	14,0	14,6	14,6	13,4	13,3	12,8

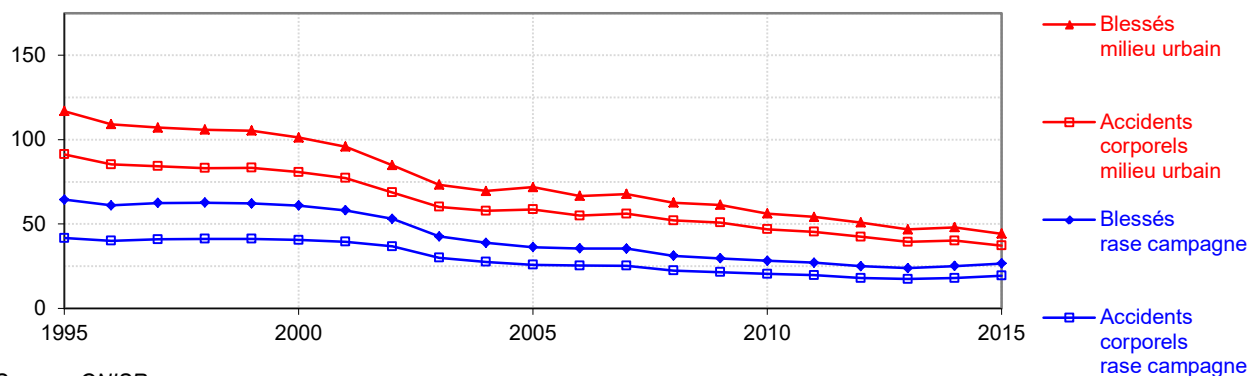
ATTENTION : CHANGEMENTS DE DEFINITIONS (les séries n'ont pas été rétropolées)

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

(**) nombre de tués pour 100 accidents corporels

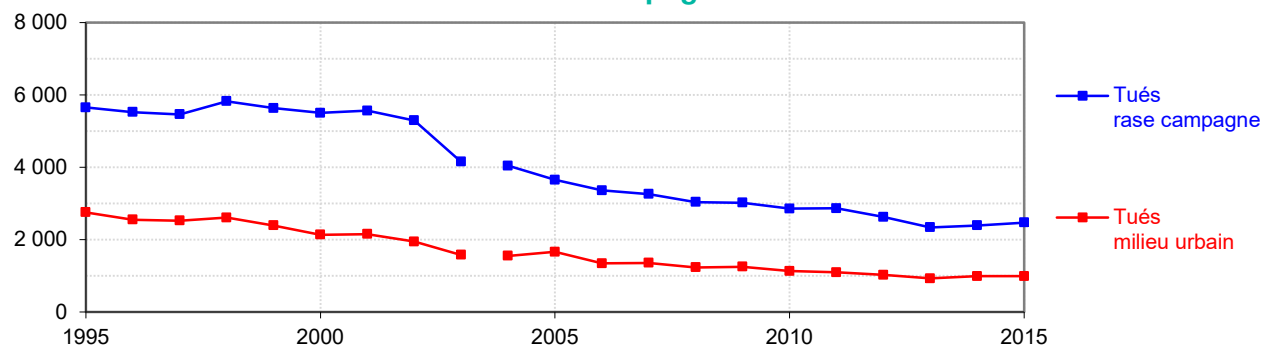
Source : ONISR

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



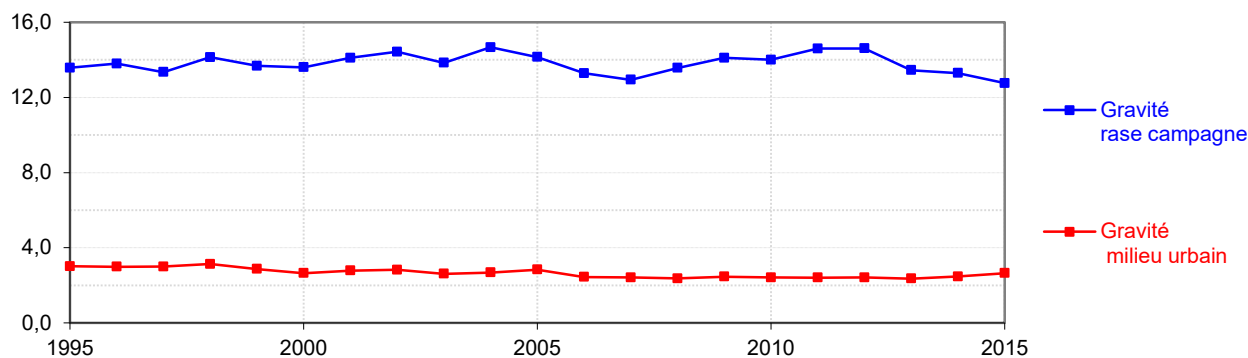
Source : ONISR

► 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

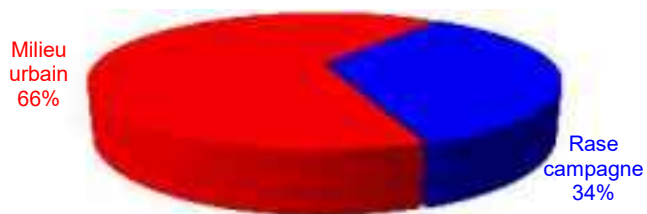
► Répartition des événements par type de milieu (pourcentage)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidents corporels											
Milieu urbain	69%	68%	69%	70%	70%	70%	70%	70%	69%	69%	66%
Rase campagne	31%	32%	31%	30%	30%	30%	30%	30%	31%	31%	34%
Blessés											
Milieu urbain	67%	65%	66%	67%	67%	67%	67%	67%	66%	66%	62%
Rase campagne	34%	35%	34%	33%	33%	33%	33%	33%	34%	34%	38%
Tués											
Milieu urbain	31%	29%	29%	29%	29%	28%	28%	28%	28%	29%	29%
Rase campagne	69%	71%	71%	71%	71%	72%	72%	72%	72%	71%	71%

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

Source : ONISR

► Accidents corporels : répartition en 2015



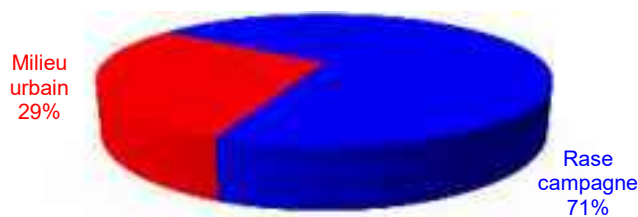
Source : ONISR

► Blessés : répartition en 2015



Source : ONISR

► Tués : répartition en 2015



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 34% des accidents corporels et 38% 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 12,8 tués pour 100 accidents, contre 2,7 en milieu urbain. À titre de comparaison, le taux de gravité est de l'ordre de 0,75 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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidents corporels											
Autoroutes	5,2	5,1	5,3	4,2	3,9	4,3	4,1	4,0	4,5	4,8	5,2
Routes nationales	10,5	8,5	6,5	5,2	4,4	3,8	3,8	3,3	3,1	2,9	3,2
Routes départementales	23,7	22,5	23,9	22,4	23,5	21,9	21,2	19,4	18,4	19,5	18,7
Autres routes	45,1	44,2	45,5	42,7	40,5	37,3	35,9	33,6	30,8	30,9	29,4
Blessés											
Autoroutes	7,2	7,2	7,4	6,0	5,5	5,9	5,6	5,6	6,3	6,7	7,2
Routes nationales	14,9	11,8	9,0	7,0	6,0	5,4	5,1	4,6	4,2	4,2	4,4
Routes départementales	31,5	30,1	32,0	29,8	31,0	28,6	27,8	25,6	23,9	25,7	24,5
Autres routes	54,5	53,1	54,7	51,0	48,4	44,6	42,7	40,0	36,2	36,6	34,7
Tués (*)											
Autoroutes	324	296	273	234	225	238	270	223	261	242	298
Routes nationales	1 142	870	552	411	408	350	321	322	297	250	264
Routes départementales	2 861	2 591	2 855	2 733	2 760	2 644	2 609	2 408	2 120	2 265	2 248
Autres routes	991	952	940	897	880	760	763	700	590	627	651
Gravité (**)											
Autoroutes	6,3	5,8	5,1	5,5	5,7	5,5	6,5	5,5	5,8	5,0	5,7
Routes nationales	10,8	10,2	8,4	7,9	9,3	9,1	8,5	9,6	9,6	8,5	8,3
Routes départementales	12,1	11,5	12,0	12,2	11,7	12,1	12,3	12,4	11,5	11,6	12,0
Autres routes	2,2	2,2	2,1	2,1	2,2	2,0	2,1	2,1	1,9	2,0	2,2

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

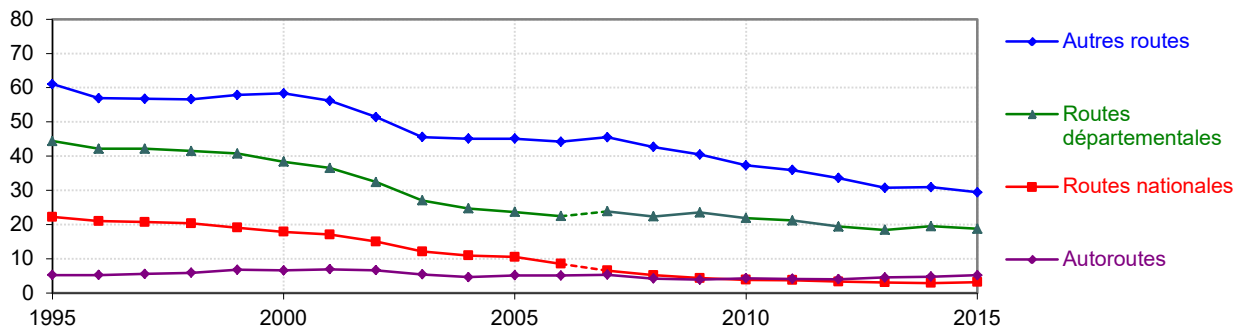
TRANSFERTS DE ROUTES NATIONALES AUX DEPARTEMENTS EN 2007

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

(**) nombre de tués pour 100 accidents corporels

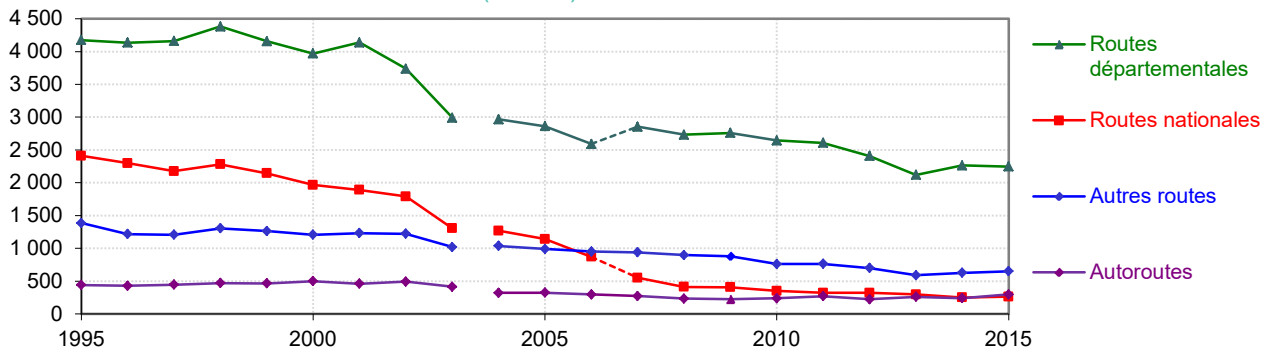
Source : ONISR

► Nombre d'accidents corporels 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 25% de la circulation en nombre de kilomètres parcourus, mais ne comptent que 9,2% des accidents corporels, 10,2% des blessés et 8,6% des tués ; le taux de tués y est d'environ 2 par milliard de kilomètres parcourus, à comparer avec 7,3 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

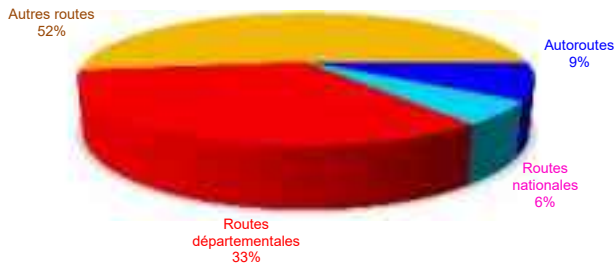
► Répartition des événements par type de réseau (pourcentage)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidents corporels											
Autoroutes	6%	6%	7%	6%	5%	6%	6%	7%	8%	8%	9%
Routes nationales	12%	11%	8%	7%	6%	6%	6%	6%	5%	5%	6%
Routes départementales	28%	28%	29%	30%	33%	33%	33%	32%	32%	34%	33%
Autres routes	53%	55%	56%	57%	56%	55%	55%	56%	54%	53%	52%
Blessés											
Autoroutes	7%	7%	7%	6%	6%	7%	7%	7%	9%	9%	10%
Routes nationales	14%	12%	9%	7%	7%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Routes départementales	29%	30%	31%	32%	34%	34%	34%	34%	34%	35%	35%
Autres routes	50%	52%	53%	54%	53%	53%	53%	53%	51%	50%	49%
Tués											
Autoroutes	6%	6%	6%	5%	5%	6%	7%	6%	8%	7%	9%
Routes nationales	21%	18%	12%	10%	10%	9%	8%	9%	9%	7%	8%
Routes départementales	54%	55%	62%	64%	65%	66%	66%	66%	65%	67%	65%
Autres routes	19%	20%	20%	21%	21%	19%	19%	19%	18%	19%	19%

TRANSFERTS DE ROUTES NATIONALES AUX DEPARTEMENTS EN 2007

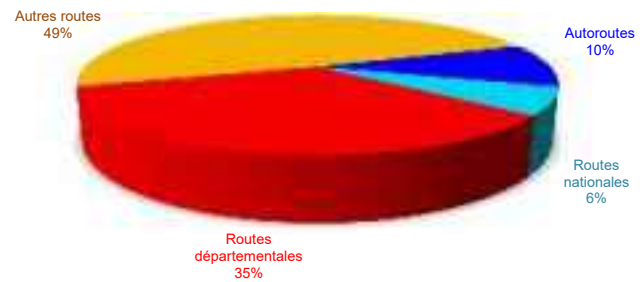
Source : ONISR

► Répartition des accidents corporels en 2015



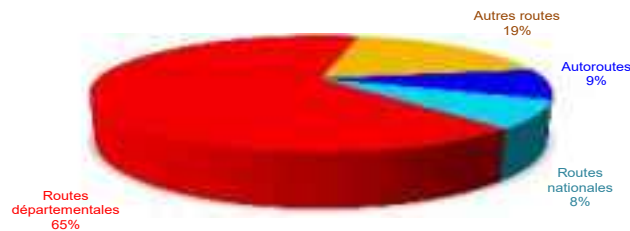
Source : ONISR

► Répartition des blessés en 2015



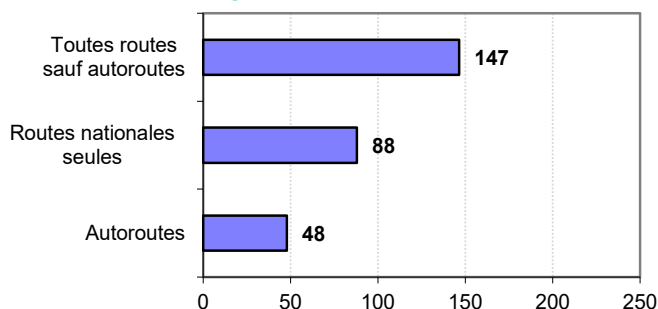
Source : ONISR

► Répartition des tués en 2015



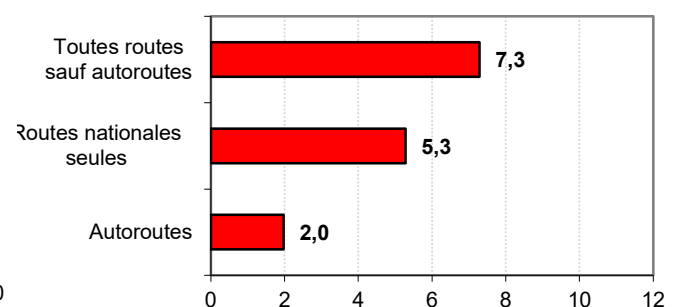
Source : ONISR

► Nombre de blessés par milliard de kilomètres parcourus en 2015



Sources : ONISR et SOeS

► Nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus en 2015



Sources : ONISR et SOeS

Accidents corporels sur le réseau autoroutier concédé

► Données de circulation et de sécurité routière sur autoroutes concédées

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Circulation (milliards de véhicules x kilomètres)	77,3	79,3	81,9	81,3	82,3	84,1	85,4	88,1	89,4	87,3	89,7
Accidents corporels (nombre)	1 381	1 287	1 285	1 369	1 414	1 485	1 346	1 486	1 516	1 523	1 623
Taux d'accidents corporels (*)	17,9	16,2	15,7	16,8	17,2	17,7	15,8	16,9	17,0	17,4	18,1
Tués (**) (nombre)	224	206	197	176	151	153	193	143	169	142	174
Taux de tués (*)	2,9	2,6	2,4	2,2	1,8	1,8	2,3	1,6	1,9	1,6	1,9
Gravité (***)	16,2	16,0	15,3	12,9	10,7	10,3	14,3	9,6	11,1	9,3	10,7

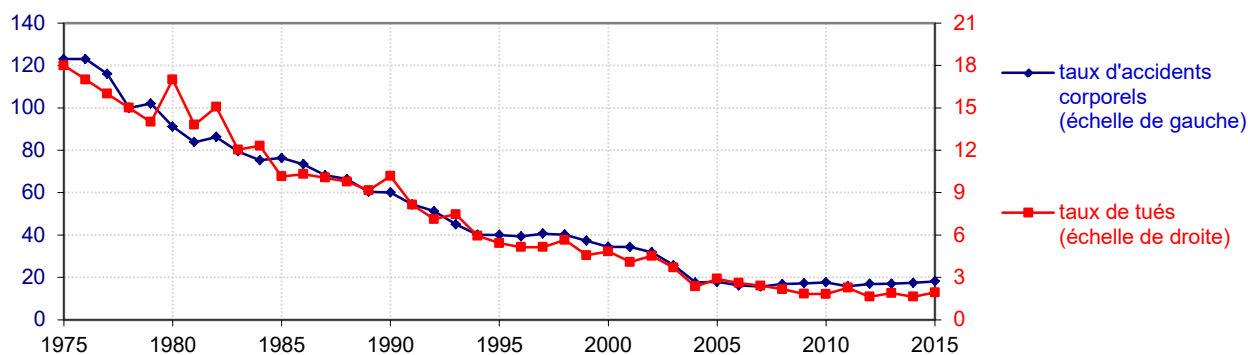
(*) nombre par milliard de kilomètres parcourus

(**) 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 ont été en augmentation continue jusqu'en 2015 (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 2015 de 174 tués dans l'année. Depuis 2005, on a enregistré une amélioration importante et statistiquement significative de la sécurité, le nombre de tués ayant diminué de 22%, pour une circulation qui a augmenté de 16% 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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidents corporels	84,5	80,3	81,3	74,5	72,3	67,3	65,0	60,4	56,8	58,2	56,6
Véhicules présents	145,5	137,7	139,6	127,1	122,7	114,2	110,5	102,8	95,9	98,9	96,3
<i>Véhicules/accident</i>	1,72	1,71	1,72	1,71	1,70	1,70	1,70	1,70	1,69	1,70	1,70
Voitures	96,3	86,3	86,1	77,1	74,8	70,3	67,2	63,2	60,5	61,1	60,1
Utilitaires légers	3,7	6,3	6,8	6,3	6,2	6,0	6,0	5,6	5,1	5,5	5,4
Poids lourds	4,7	5,2	4,5	4,0	3,5	3,5	3,4	3,1	2,8	3,0	2,9
Transports en commun	1,5	1,4	1,4	1,4	1,4	1,3	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0
Motos	18,8	17,6	18,5	17,3	17,2	15,8	16,2	14,7	13,5	14,4	13,9
Cyclomoteurs	13,9	14,5	15,6	14,7	13,4	11,6	10,5	9,2	7,7	8,0	7,2
Bicyclettes	5,0	5,0	5,1	4,9	4,8	4,4	4,7	4,3	4,1	4,6	4,6
Autres	1,6	1,5	1,6	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,2	1,5	1,3

Source : ONISR

► Pourcentage par rapport aux véhicules présents

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Voitures	62,7%	61,7%	61,7%	60,7%	61,0%	61,6%	60,8%	61,5%	63,1%	61,8%	62,4%
Utilitaires légers	4,5%	4,9%	4,9%	5,0%	5,0%	5,2%	5,4%	5,5%	5,4%	5,5%	5,6%
Poids lourds	3,8%	3,2%	3,2%	3,2%	2,8%	3,1%	3,1%	3,1%	2,9%	3,0%	3,0%
Transports en commun	0,9%	0,9%	0,9%	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%
Motos	12,8%	13,3%	13,3%	13,6%	14,0%	13,8%	14,7%	14,3%	14,1%	14,5%	14,4%
Cyclomoteurs	10,5%	11,2%	11,2%	11,5%	10,9%	10,2%	9,5%	9,0%	8,0%	8,0%	7,5%
Bicyclettes	3,5%	3,6%	3,7%	3,8%	3,9%	3,8%	4,3%	4,2%	4,3%	4,6%	4,7%
Autres	1,1%	1,1%	1,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,3%	1,4%	1,2%	1,6%	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

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Véhicules légers (*)	197	182	181	165	159	148	141	133	125	126	121
Poids lourds	147	161	135	133	128	123	116	116	103	112	110
<i>Taux présence PL / VL</i>	0,75	0,88	0,74	0,81	0,80	0,83	0,83	0,88	0,82	0,89	0,90

(*) 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 14,4% en 2015, pour une présence dans la circulation générale qui est inférieure à 2,4% 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

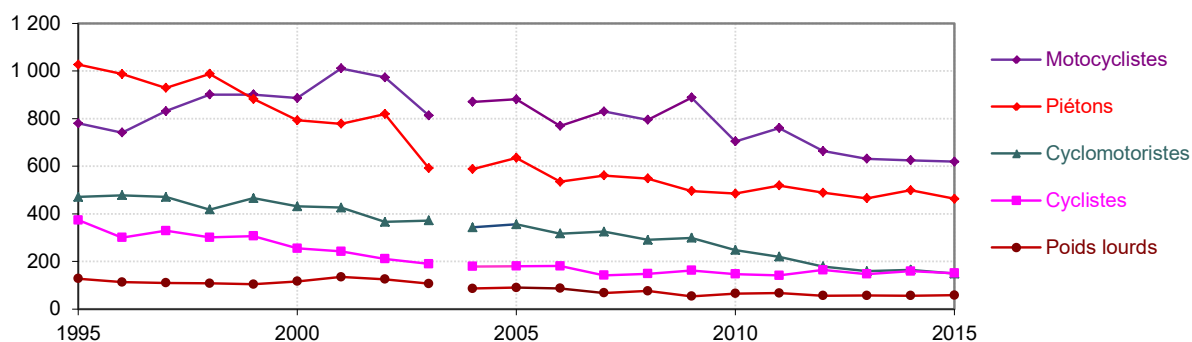
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Piétons	635	535	561	548	496	485	519	489	465	499	468
Cyclistes	180	181	142	148	162	147	141	164	147	159	149
Cyclomotoristes	356	317	325	291	299	248	220	179	159	165	155
Motocyclistes	881	769	830	795	888	704	760	664	631	625	614
Voitures	3 065	2 626	2 464	2 205	2 160	2 117	2 062	1 882	1 612	1 663	1 796
Poids lourds	90	87	68	76	54	65	67	56	57	56	56
Autres	111	194	230	212	214	226	194	219	197	217	223
Total	5 318	4 709	4 620	4 275	4 273	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461

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

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

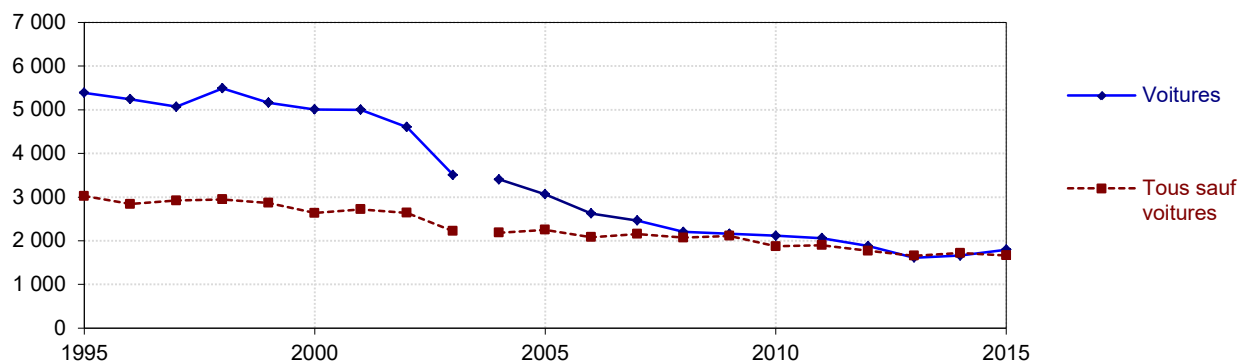
Source : ONISR

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



Source : ONISR

► Nombre de tués parmi les occupants des voitures



Source : ONISR

Les motocyclistes comptent 17,7% des victimes (et 22% 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 2,4%).

Accidents corporels avec présence de poids lourds

► Nombres

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Acc. corporels avec PL	4 410	4 813	4 216	3 812	3 270	3 289	3 155	2 946	2 791	2 762	2 721
Poids lourds présents	4 730	5 234	4 515	4 036	3 492	3 500	3 399	3 148	2 791	2 983	2 901
Tués (*)	727	685	662	599	507	557	578	486	465	480	473
Gravité (**)	16,5	14,2	15,7	15,7	15,5	16,9	18,3	16,5	16,7	17,4	17,4
Blessés (***)	5 312	6 044	5 113	4 619	3 951	3 978	3 720	3 668	3 289	3 377	3 362
dont blessés hospitalisés	2 115	2 846	2 143	1 974	1 741	1 735	1 584	1 530	1 458	1 487	1 444
dont blessés légers	3 197	3 198	2 970	2 645	2 210	2 243	2 136	2 138	1 831	1 890	1 918

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 et blessés légers, blessés non hospitalisés (ou moins de 24h)

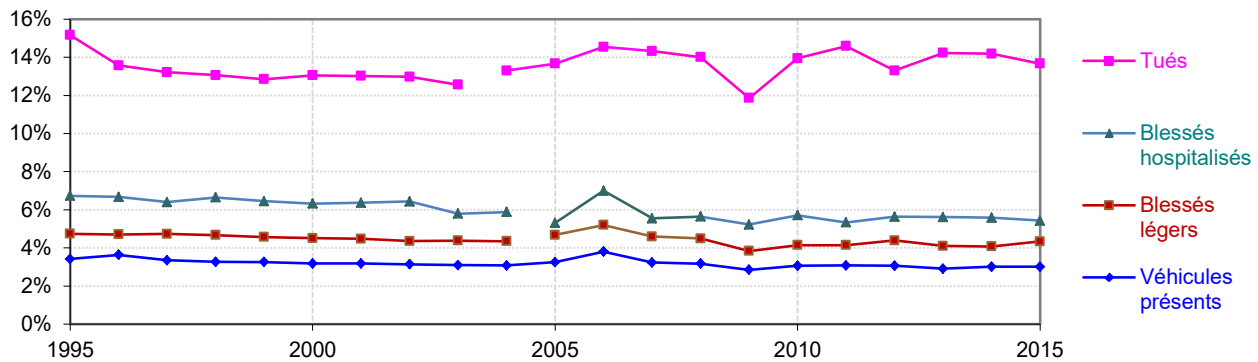
Source : ONISR

► Proportions par rapport au total des événements

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Accidents corporels	5%	6%	6%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Véhicules présents	3%	4%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
Tués	14%	15%	14%	14%	12%	14%	15%	13%	14%	14%	14%
Blessés	5%	6%	5%	5%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
- Blessés hospitalisés	5%	7%	6%	6%	5%	6%	5%	6%	6%	6%	5%
- Blessés légers	5%	5%	5%	4%	4%	4%	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 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% des véhicules présents (ce qui est nettement inférieur à

leur présence dans la circulation générale, qui est d'environ 4,5% - voir page 12), 5% des blessés et 14% 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.

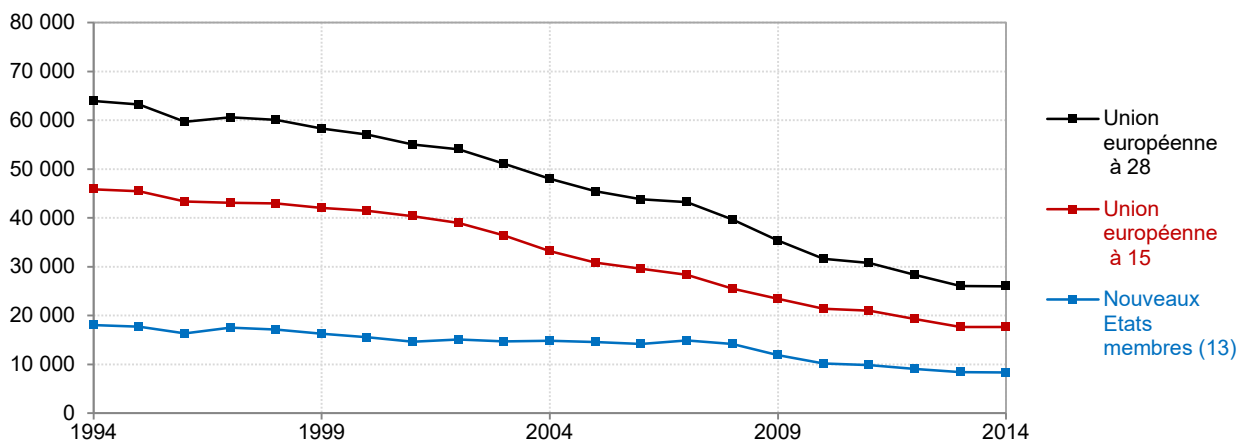
Nombre de tués

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

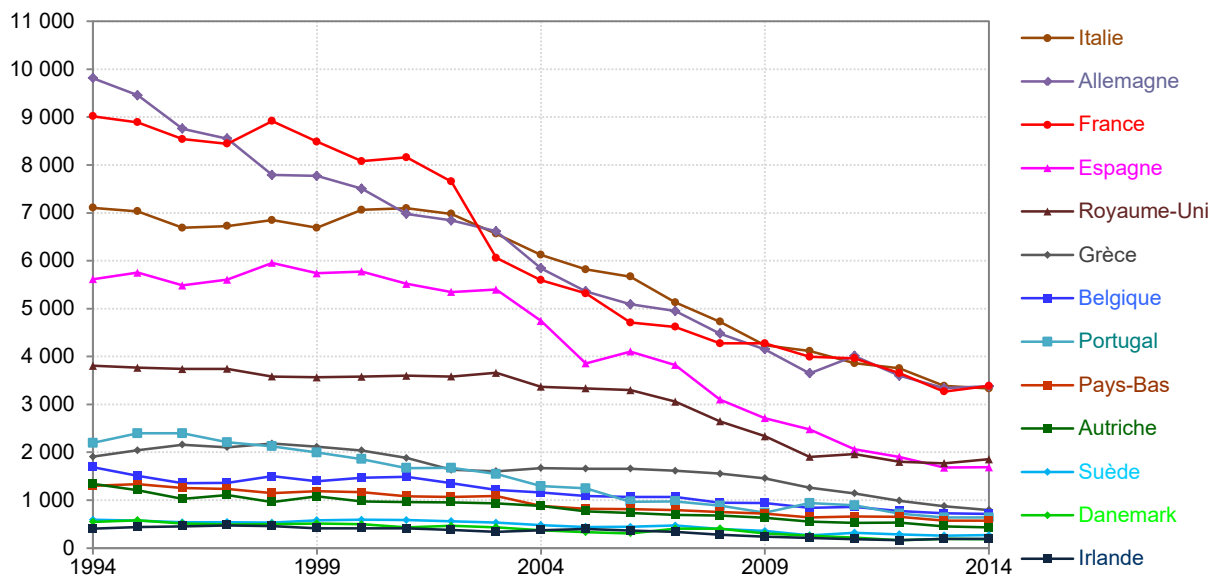
Le tableau et le graphique ci-contre montrent qu'il existe encore de fortes disparités entre les États. En général, les États dont la motorisation est la plus forte (l'UE 15 pour l'essentiel) et la plus ancienne bénéficient d'une meilleure sécurité routière, due à l'expérience, mais aussi à la densité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

► Union européenne : nombre de tués (unités)



Source : OCDE, IRTAD, Eurostat, traitements URF

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



Source : OCDE, IRTAD, Eurostat, 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.

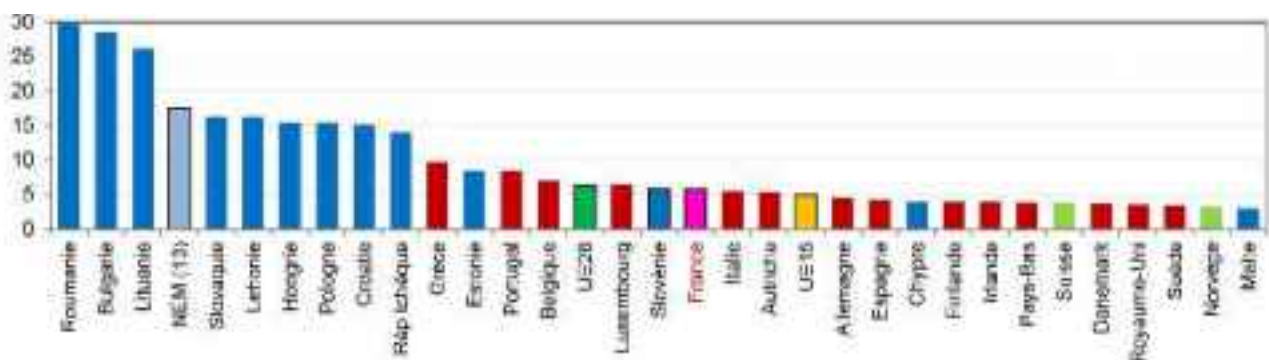
Par conséquent, les chiffres figurant dans le tableau et le graphique ci-dessous sont des arrondis, issus de diverses sources, y compris des estimations basées sur les parcs ou les consommations de carburants.

► Union européenne : nombre de tués et circulation routière en 2014

			Population (millions d'habitants)	Circulation (milliards de véhicules-km)	Tués (unités)	Tués par milliard de véhicules-km
UE15	BE	Belgique	11	102	715	7
NEM	BG	Bulgarie	7	23	660	29
NEM	CZ	République tchèque	11	48	688	14
UE15	DK	Danemark	6	49	183	4
UE15	DE	Allemagne	81	726	3 377	5
NEM	EE	Estonie	1	9	78	9
UE15	IE	Irlande	5	48	194	4
UE15	EL	Grèce	11	82	793	10
UE15	ES	Espagne	44	403	1 688	4
UE15	FR	France	64	572	3 384	6
NEM	HR	Croatie	4	20	308	15
UE15	IT	Italie	61	600	3 330	6
NEM	CY	Chypre	1	11	45	4
NEM	LV	Lettonie	2	13	212	16
NEM	LT	Lituanie	3	10	267	26
UE15	LU	Luxembourg	1	5	35	6
NEM	HU	Hongrie	10	40	626	16
NEM	MT	Malte	0	3	10	3
UE15	NL	Pays-Bas	17	146	570	4
UE15	AT	Autriche	9	78	430	6
NEM	PL	Pologne	38	208	3 202	15
UE15	PT	Portugal	10	75	638	9
NEM	RO	Roumanie	20	50	1 818	36
NEM	SI	Slovénie	2	18	108	6
NEM	SK	Slovaquie	5	18	295	16
UE15	FI	Finlande	5	55	224	4
UE15	SE	Suède	10	78	270	3
UE15	UK	Royaume-Uni	64	509	1 854	4
		Union européenne à 15	398	3 529	17 685	5
		Nouveaux Etats membres (13)	105	473	8 317	18
		Union européenne à 28	503	4 001	26 002	6
	NO	Norvège	5	44	147	3
	CH	Suisse	8	63	243	4

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

► Union européenne : nombre de tués par milliard de véhicules-km en 2014



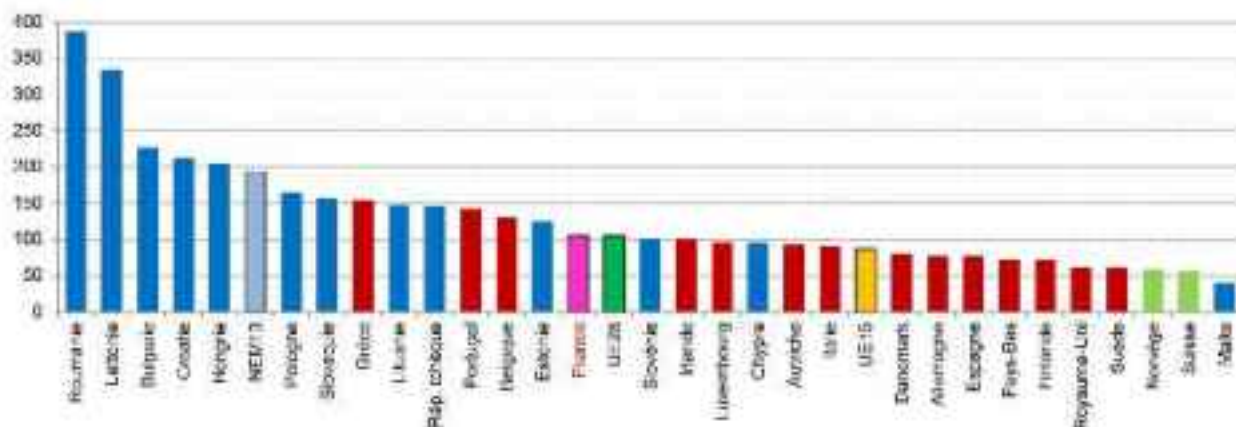
Sources : IRTAD, FIT, ONISR, ministères nationaux des transports, estimations et traitements URF

Nombre de tués en fonction du parc de voitures ► Union européenne : nombre de tués et voitures particulières en 2014

			Population (millions d'habitants)	Voitures particulières (millions)	Tués (unités)	Tués par millions de voitures
UE15	BE	Belgique	11	6	715	130
NEM	BG	Bulgarie	7	3	660	227
NEM	CZ	République tchèque	11	5	688	145
UE15	DK	Danemark	6	2	183	80
UE15	DE	Allemagne	81	44	3 377	77
NEM	EE	Estonie	1	1	78	124
UE15	IE	Irlande	5	2	194	100
UE15	EL	Grèce	11	5	793	155
UE15	ES	Espagne	44	22	1 688	77
UE15	FR	France	64	32	3 384	105
NEM	HR	Croatie	4	1	308	213
UE15	IT	Italie	61	37	3 330	90
NEM	CY	Chypre	1	0	45	95
NEM	LV	Lettonie	2	1	212	334
NEM	LT	Lituanie	3	2	267	148
UE15	LU	Luxembourg	1	0	35	96
NEM	HU	Hongrie	10	3	626	206
NEM	MT	Malte	0	0	10	39
UE15	NL	Pays-Bas	17	8	570	72
UE15	AT	Autriche	9	5	430	93
NEM	PL	Pologne	38	19	3 202	165
UE15	PT	Portugal	10	4	638	142
NEM	RO	Roumanie	20	5	1 818	387
NEM	SI	Slovénie	2	1	108	102
NEM	SK	Slovaquie	5	2	295	157
UE15	FI	Finlande	5	3	224	72
UE15	SE	Suède	10	4	270	60
UE15	UK	Royaume-Uni	64	30	1 854	62
	UE15	Union européenne à 15	398	205	17 685	86
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	105	43	8 317	194
	UE28	Union européenne à 28	503	248	26 002	105
	NO	Norvège	5	3	147	59
	CH	Suisse	8	4	243	56

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

► Union européenne : tués par million de voitures en 2014



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 (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, SOeS)

► Permis de conduire délivrés en France métropolitaine (milliers)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Permis B (*)	722	691	655	660	663	665	680	709	718	721	742	775	762	821	818
- dont hommes	370	351	333	340	345	346	355	371	379	380	384	400	394	421	421
- dont femmes	352	340	322	321	318	319	325	338	339	340	358	375	368	401	398
Permis A (**)	105	101	99	97	96	96	100	107	110	108	115	119	110	102	103
- dont hommes	93	89	87	86	85	85	89	95	97	94	100	104	94	88	88
- dont femmes	12	12	12	12	11	11	12	12	13	14	15	15	16	14	15
Permis C + EC (***)	47	48	52	56	55	56	61	64	55	41	40	40	39	40	37

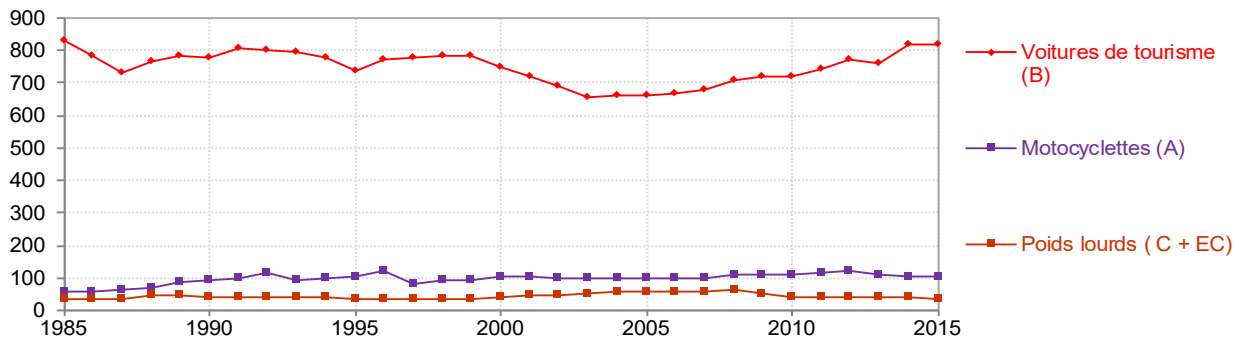
(*) voitures de tourisme et véhicules utilitaires de 3,5 t de PTAC maximum (le permis B représente environ 80% du total des permis délivrés)

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

(***) poids lourds (hommes à 95%)

Source : DSCR (service éducation routière)

► Permis de conduire délivrés en France métropolitaine (milliers)



Source : DSCR (service éducation routière)

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.