

# ROUTE & SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

1

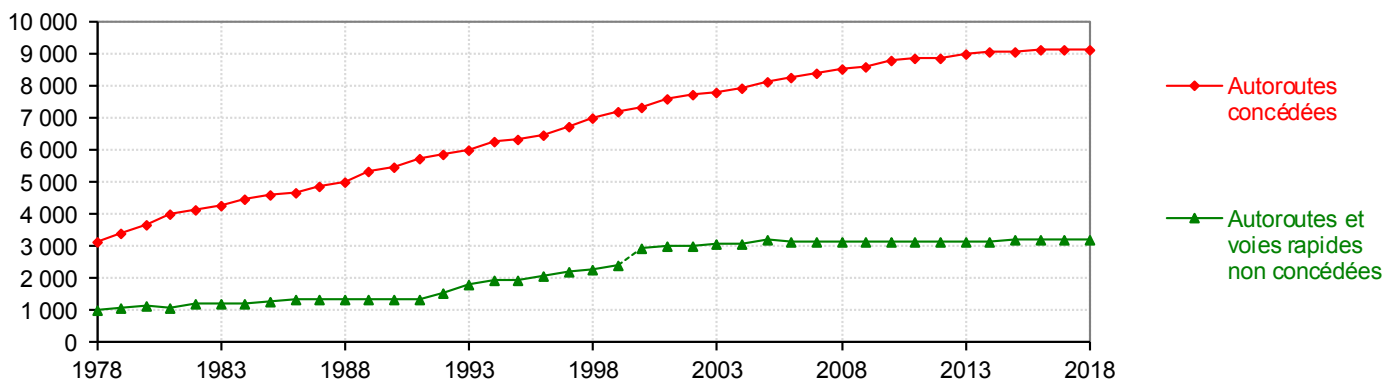
## Réseau routier

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Autoroutes concédées</b>	<b>8 523</b>	<b>8 629</b>	<b>8 847</b>	<b>8 887</b>	<b>8 891</b>	<b>9 048</b>	<b>9 053</b>	<b>9 112</b>	<b>9 137</b>	<b>9 158</b>	<b>9 174</b>
<i>Dont à 2 x 3 voies et plus</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>	<i>2 374</i>
<b>Réseau non concédé</b>	<b>11 753</b>	<b>11 768</b>	<b>11 771</b>	<b>11 765</b>	<b>11 765</b>	<b>11 787</b>	<b>11 698</b>	<b>11 700</b>	<b>11 438</b>	<b>11 686</b>	<b>11 681</b>
<b>Autoroutes et VRU non concédées</b>	<b>3 161</b>	<b>3 173</b>	<b>3 170</b>	<b>3 168</b>	<b>3 168</b>	<b>3 163</b>	<b>3 134</b>	<b>3 243</b>	<b>3 219</b>	<b>3 221</b>	<b>3 224</b>
<i>Autoroutes interurbaines</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>1 944</i>
<i>Autoroutes et voies rapides urbaines</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>	<i>1 280</i>
<b>Autre RN</b>	<b>8 592</b>	<b>8 595</b>	<b>8 601</b>	<b>8 597</b>	<b>8 597</b>	<b>8 624</b>	<b>8 564</b>	<b>8 457</b>	<b>8 219</b>	<b>8 465</b>	<b>8 457</b>
<i>RN interurbaines caract. autoroutières</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>2 757</i>
<i>Autres routes nationales</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>	<i>5 700</i>
<b>Réseau national</b>	<b>20 276</b>	<b>20 397</b>	<b>20 618</b>	<b>20 652</b>	<b>20 656</b>	<b>20 835</b>	<b>20 751</b>	<b>20 812</b>	<b>20 575</b>	<b>20 844</b>	<b>20 855</b>
<b>Réseau départemental</b>	<b>377 377</b>	<b>377 984</b>	<b>377 986</b>	<b>377 769</b>	<b>377 857</b>	<b>377 965</b>	<b>379 845</b>	<b>381 501</b>	<b>379 725</b>	<b>381 319</b>	<b>377 890</b>
<b>Réseau communal</b>	<b>628 987</b>	<b>629 000</b>	<b>642 256</b>	<b>651 202</b>	<b>651 491</b>	<b>666 343</b>	<b>681 485</b>	<b>681 485</b>	<b>687 789</b>	<b>699 224</b>	<b>704 999</b>

Sources : CEREMA, ASFA, SDES

### ► 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 2018 :

#### Autoroutes

- concédées : 9 174 km (dont 2 290 km à 2 x 3 voies et 84 km à 2 x 4 voies et plus) auxquels s'ajoutent 80 km d'ouvrages isolés à péages, viaducs et tunnels.
- non concédées : 3 224 km

Le rythme de construction des autoroutes concédées nouvelles se ralentit progressivement (moins de cinquante -cinq 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 8 460 km (dont 2 757 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.

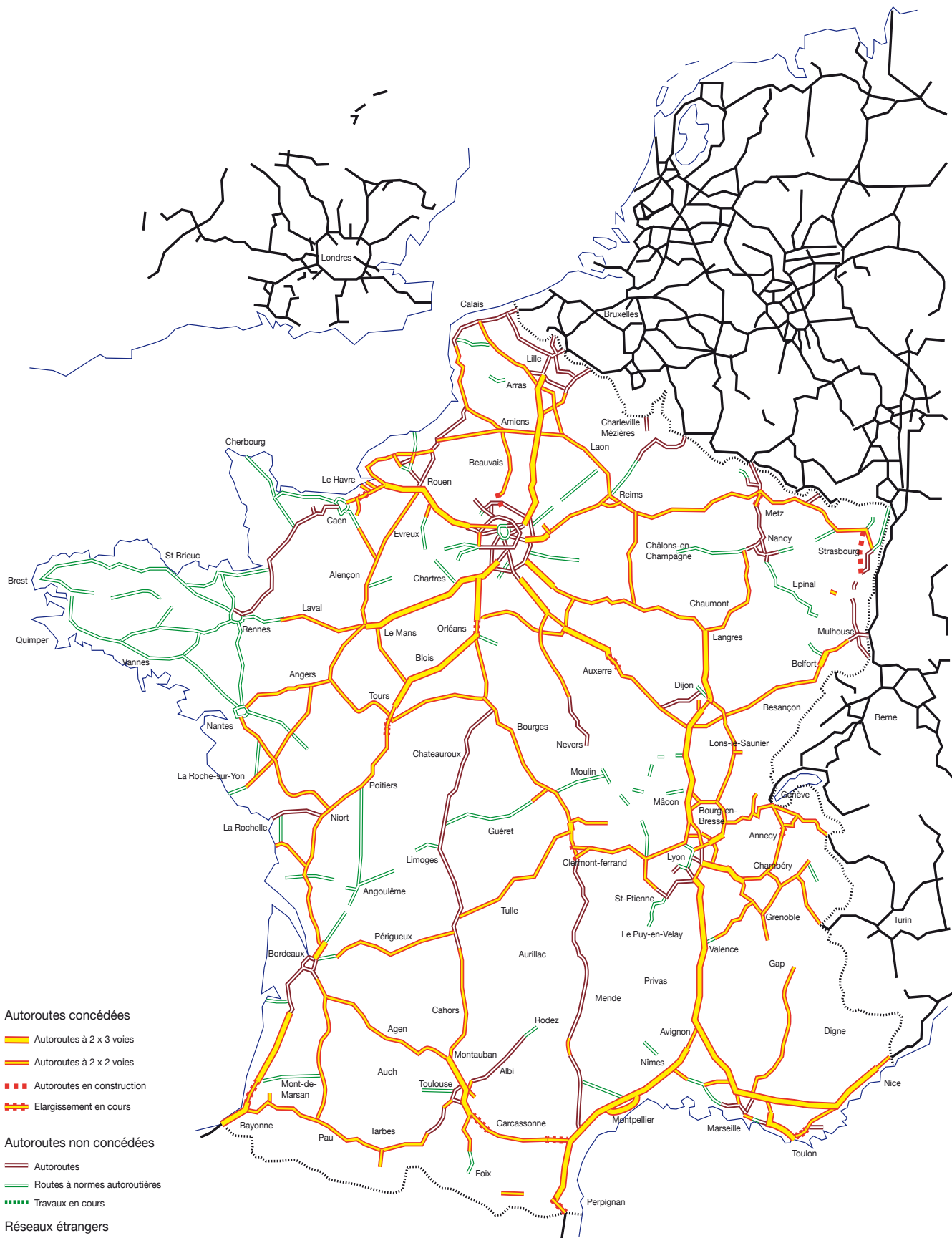
**Routes départementales** : 377 890 km (dont 1 500 km à chaussées séparées)

**Routes communales et rues** : 704 999 km

**Chemins ruraux** : 600 000 km

## Réseau autoroutier

► Situation à la fin de 2018



## 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.

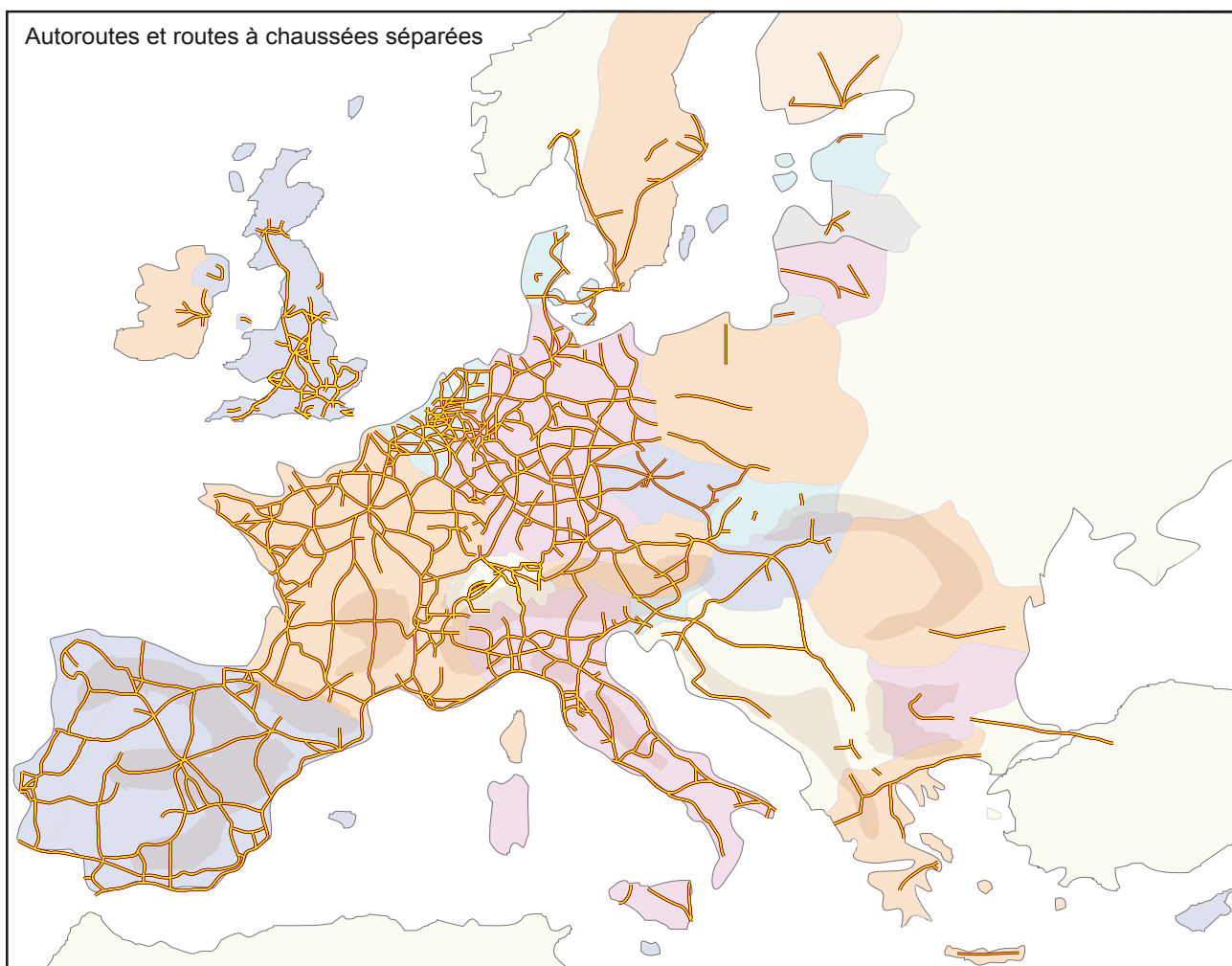
L'UE28 comporte actuellement environ 78 000 kilomètres d'« autoroutes » répertoriées comme telles par les États. Il subsiste cependant quelques ambiguïtés sur la définition, car certains États déclarent à ce titre les routes à chaussées séparées qui offrent un haut niveau de service sans être exactement 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.*





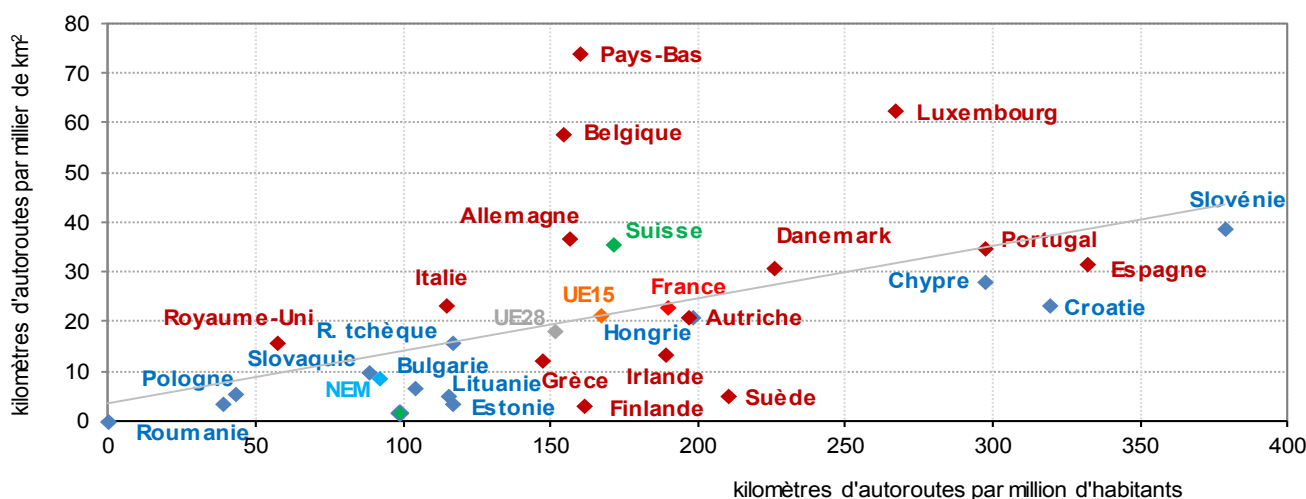
## Densités comparées des réseaux d'autoroutes

► Union européenne : année 2017

			Autoroutes (km/millions d'habitants)	Autoroutes (km/milliers de km <sup>2</sup> )	Autoroutes (km)	Population (millions d'habitants)	Superficie (milliers de km <sup>2</sup> )	Densité de population (habitants au km <sup>2</sup> )
UE15	BE	Belgique	154	57	1 763	11	31	372
NEM	BG	Bulgarie	104	7	734	7	111	64
NEM	CZ	République tchèque	117	16	1 240	11	79	135
UE15	DK	Danemark	226	30	1 308	6	43	135
UE15	DE	Allemagne	157	36	13 009	83	358	232
NEM	EE	Estonie	117	3	154	1	45	29
UE15	IE	Irlande	189	13	916	5	70	69
UE15	EL	Grèce	148	12	1 589	11	132	82
UE15	ES	Espagne	333	31	15 523	47	499	94
UE15	FR	France	190	23	12 379	65	549	118
NEM	HR	Croatie	319	23	1 310	4	57	73
UE15	IT	Italie	115	23	6 943	60	302	200
NEM	CY	Chypre	297	28	257	1	9	93
NEM	LV	Lettonie	0	0	0	2	65	30
NEM	LT	Lituanie	115	5	324	3	65	43
UE15	LU	Luxembourg	267	62	161	1	3	232
NEM	HU	Hongrie	198	21	1 937	10	93	105
NEM	MT	Malte	0	0	0	0,5	0,3	1 505
UE15	NL	Pays-Bas	161	74	2 758	17	37	460
UE15	AT	Autriche	198	21	1 743	9	84	105
NEM	PL	Pologne	43	5	1 640	38	312	122
UE15	PT	Portugal	298	34	3 065	10	89	115
NEM	RO	Roumanie	39	3	763	20	238	82
NEM	SI	Slovénie	379	39	783	2	20	102
NEM	SK	Slovaquie	89	10	482	5	49	111
UE15	FI	Finlande	162	3	893	6	338	16
UE15	SE	Suède	211	5	2 132	10	447	23
UE15	UK	Royaume-Uni	57	16	3 803	66	244	271
	UE 15	Union européenne à 15	167	21	67 985	407	3 226	126
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	93	8	9 624	104	1 144	91
	UE 28	Union européenne à 28	152	18	77 609	511	4 370	117
	NO	Norvège	99	2	523	5	323	16
	CH	Suisse	172	35	1 458	8	41	205

Sources : Eurostat, traitements URF

► Union européenne : réseaux d'autoroutes en fonction des populations et des superficies en 2017



Sources : Eurostat, traitements URF

## Circulation routière par type de véhicules

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
VP immatriculés en France	392	395	398	399	400	402	405	415	427	429	<b>429</b>
dont essence	130	122	117	110	102	100	100	102	106	113	<b>118</b>
dont diesel	262	273	281	289	298	302	305	313	321	316	<b>311</b>
VUL immatriculés en France	87	88	91	93	93	95	95	97	99	102	<b>102</b>
dont essence	6	5	5	4	3	3	3	2	2	2	<b>2</b>
dont diesel	81	82	86	89	90	92	93	95	97	100	<b>100</b>
VI immatriculés en France	21	19	19	20	19	18	18	17	17	18	<b>18</b>
Bus et cars immatriculés France	3,1	3,1	3,2	3,2	3,3	3,4	3,4	3,4	3,5	3,5	<b>3,5</b>
VP & VUL étrangers	26	25	26	26	26	27	28	29	29	29	<b>30</b>
VI étrangers	9	9	9	9	9	9	9	10	10	10	<b>10</b>
Bus et cars étrangers	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	<b>0,2</b>
Deux-roues et soldes divers	13	14	14	14	14	14	14	14	14	14	<b>14</b>
<b>Total général</b>	<b>553</b>	<b>552</b>	<b>560</b>	<b>565</b>	<b>564</b>	<b>568</b>	<b>572</b>	<b>585</b>	<b>600</b>	<b>606</b>	<b>606</b>

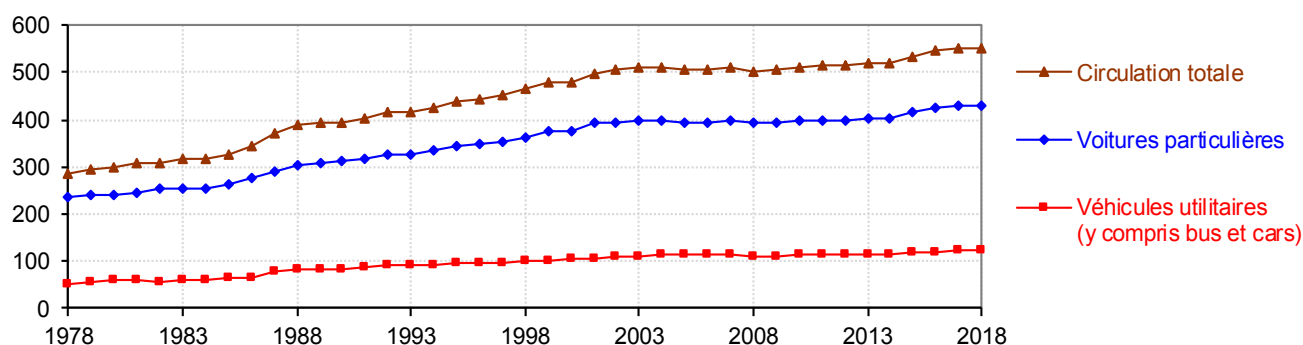
Sources : SDES, CCFA, CPDP

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
VP immatriculés en France	71,0%	71,5%	71,0%	70,6%	70,9%	70,7%	70,7%	70,9%	71,2%	70,8%	<b>70,7%</b>
VUL immatriculés en France	15,8%	15,9%	16,2%	16,5%	16,5%	16,7%	16,6%	16,7%	16,5%	16,9%	<b>16,8%</b>
VI immatriculés en France	3,8%	3,4%	3,5%	3,6%	3,3%	3,2%	3,1%	2,9%	2,9%	2,9%	<b>2,9%</b>
Bus et cars imm. en France	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	<b>0,6%</b>
VP & VUL étrangers	4,7%	4,6%	4,6%	4,6%	4,7%	4,7%	4,9%	4,9%	4,8%	4,8%	<b>4,9%</b>
VI étrangers	1,7%	1,5%	1,6%	1,6%	1,5%	1,5%	1,6%	1,6%	1,6%	1,7%	<b>1,7%</b>
Bus et cars étrangers	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	<b>0,0%</b>
Deux-roues et soldes divers	2,4%	2,5%	2,5%	2,5%	2,5%	2,4%	2,4%	2,4%	2,3%	2,3%	<b>2,3%</b>
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	<b>100%</b>

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)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Réseau national non concédé</b>	104	105	107	109	107	107	108	111	111	114	<b>113</b>
AR non concédées et assimilées	81	82	84	86	85	84	85	89	89	92	<b>90</b>
Autoroutes interurbaines	22	23	23	24	24	24	24	25	26	26	<b>26</b>
Autoroutes urbaines	35	36	36	36	35	33	35	36	35	37	<b>36</b>
Routes nationales à 2x2 voies	23	23	25	26	26	27	26	28	28	29	<b>28</b>
Autres routes nationales	23	24	23	23	23	22	23	22	22	23	<b>22</b>
<b>Réseau concédé</b>											
Autoroutes concédées	81	82	84	85	84	85	87	90	93	94	<b>95</b>
<b>Réseau national total</b>	185	188	191	195	191	192	195	201	204	209	<b>208</b>
Autres routes	367	364	369	370	372	376	377	384	396	397	<b>398</b>
<b>Réseau total</b>	<b>553</b>	<b>552</b>	<b>560</b>	<b>565</b>	<b>564</b>	<b>568</b>	<b>572</b>	<b>585</b>	<b>600</b>	<b>606</b>	<b>606</b>

Sources : ASFA, CEREMA, SDES

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Réseau national non concédé</b>	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	19%	<b>19%</b>
AR non concédées et assimilées	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	<b>15%</b>
Autoroutes interurbaines	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	<b>4%</b>
Autoroutes urbaines	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	<b>6%</b>
Routes nationales à 2x2 voies	4%	4%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	<b>5%</b>
Autres routes nationales	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	<b>4%</b>
<b>Réseau concédé</b>											
Autoroutes concédées	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	16%	<b>16%</b>
<b>Réseau national total</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>
Autres routes	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	66%	<b>66%</b>
<b>Réseau total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Sources : ASFA, CEREMA, SDES

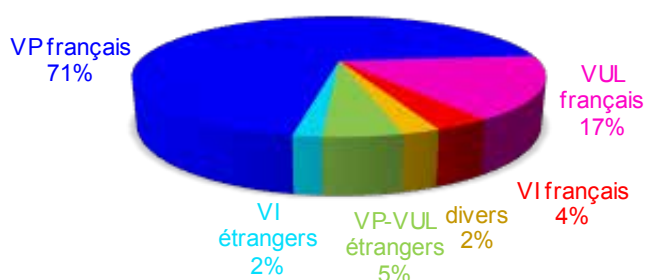
La répartition de la circulation entre les différentes catégories de voiries a été révisée, selon une nouvelle classification des autoroutes et routes à chaussées séparées. Cette répartition a été rétropolée à partir de 2001 ; elle varie peu dans le temps.

En 2018, la circulation totale est restée quasi stable : pour le réseau national, on observe une baisse de la circulation de 1,4%, avec

une croissance de 0,7% sur les autoroutes ; sur les « autres routes » (départementales et locales), on observe une circulation quasi stable.

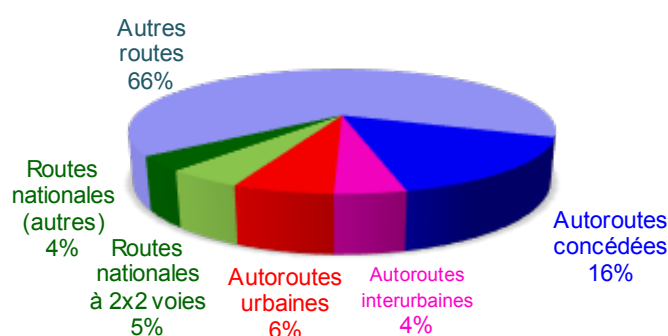
Les deux graphiques ci-dessous montrent comment est répartie la circulation en 2018, par type de véhicules et par type de réseaux.

### ► Répartition de la circulation en 2018 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 2018 par type de réseaux



Sources : ASFA, CEREMA, SDES

## Circulation sur autoroutes concédées

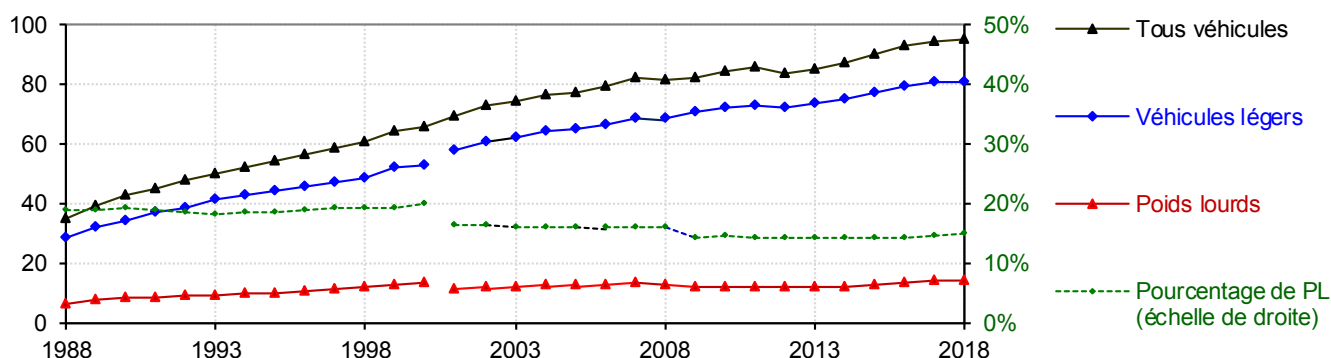
### Circulation sur la totalité du réseau

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Véhicules légers	68,3	70,7	72,0	73,1	72,0	73,2	74,9	77,0	79,4	80,6	80,7
Poids lourds	13,0	11,6	12,1	12,3	11,8	12,0	12,3	12,7	13,2	13,8	14,3
<b>Tous véhicules</b>	<b>81,3</b>	<b>82,3</b>	<b>84,1</b>	<b>85,3</b>	<b>83,8</b>	<b>85,2</b>	<b>87,2</b>	<b>89,7</b>	<b>92,6</b>	<b>94,4</b>	<b>95,0</b>
Pourcentage de PL	16,0%	14,1%	14,4%	14,4%	14,1%	14,1%	14,1%	14,2%	14,3%	14,6%	15,1%

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)

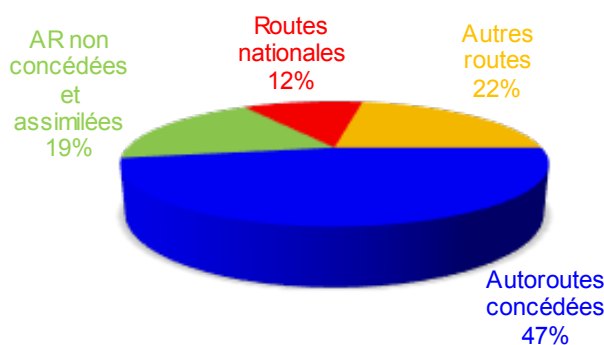
La circulation sur les autoroutes concédées est bien connue grâce aux données du péage. Elle a cru quasiment régulièrement depuis l'origine des concessions jusqu'en 2018, en raison de l'augmentation générale de la circulation, de l'adhésion croissante des automobilistes et des transporteurs routiers 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 2018, avec un léger ralentissement la dernière année.

Quant au trafic de poids lourds, il a significativement baissé en 2009, le pourcentage de poids lourds dans le trafic total est ensuite resté quasi constant, avec une remontée notable depuis 2016.

#### 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 2018, environ 66% de la circulation des poids lourds s'effectue sur les autoroutes, dont 47% sur les autoroutes concédées.

## Répartition de la circulation des poids lourds en 2018 par type de réseaux



Sources : ASFA, SDES, CEREMA, estimations URF



## Circulation sur autoroutes concédées

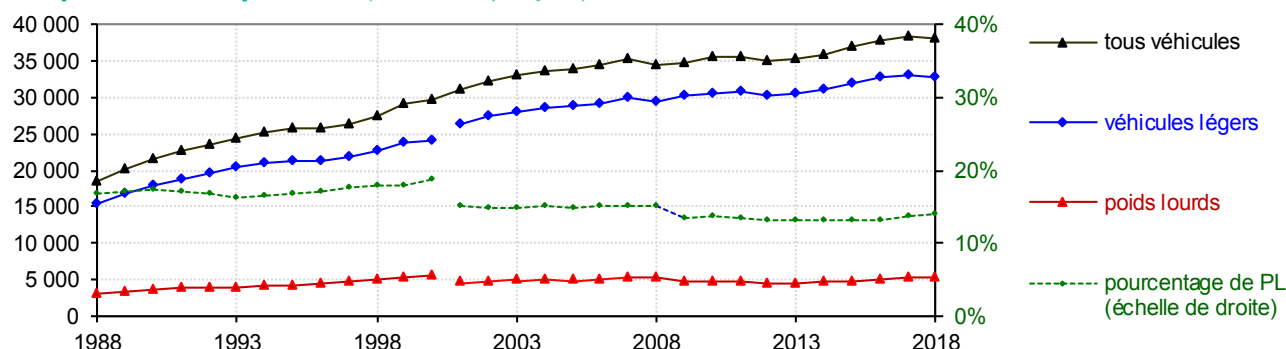
### Trafic journalier sur un réseau «constant» d'autoroutes concédées

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Véhicules légers	29,3	30,2	30,6	30,8	30,3	30,5	31,2	32,0	32,8	33,0	32,7
Poids lourds	5,2	4,7	4,8	4,8	4,6	4,6	4,7	4,8	5,0	5,2	5,4
<b>Tous véhicules</b>	<b>34,5</b>	<b>34,8</b>	<b>35,5</b>	<b>35,6</b>	<b>34,9</b>	<b>35,2</b>	<b>35,9</b>	<b>36,9</b>	<b>37,8</b>	<b>38,3</b>	<b>38,1</b>
Pourcentage de PL	15%	13%	14%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	14%	14%

Source : ASFA

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



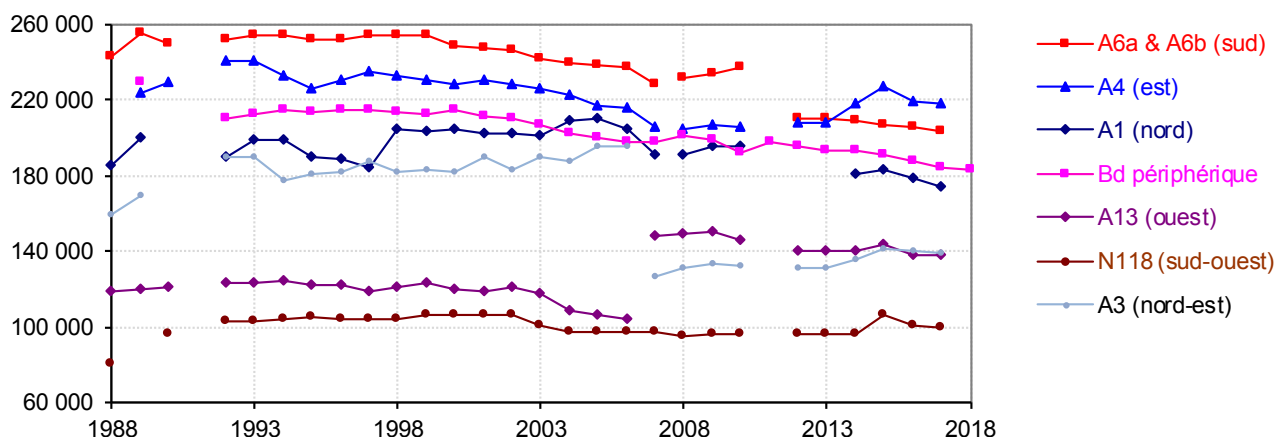
Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

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, avec une décroissance du trafic véhicules légers plus marquée que sur la totalité du réseau.

## Île-de-France : trafic sur les radiales autoroutières principales et le boulevard périphérique de Paris

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



Radiales : les données des années 1991 et 2011 sont manquantes (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 sont relativement stables.

Quant au trafic sur le boulevard périphérique, il est resté quasi stable jusqu'en 2000 et depuis, il baisse tous les ans, d'après l'Observatoire des déplacements à Paris : ainsi, en 15 ans, on observe une baisse de 11,7%.

## Circulation sur autoroutes concédées

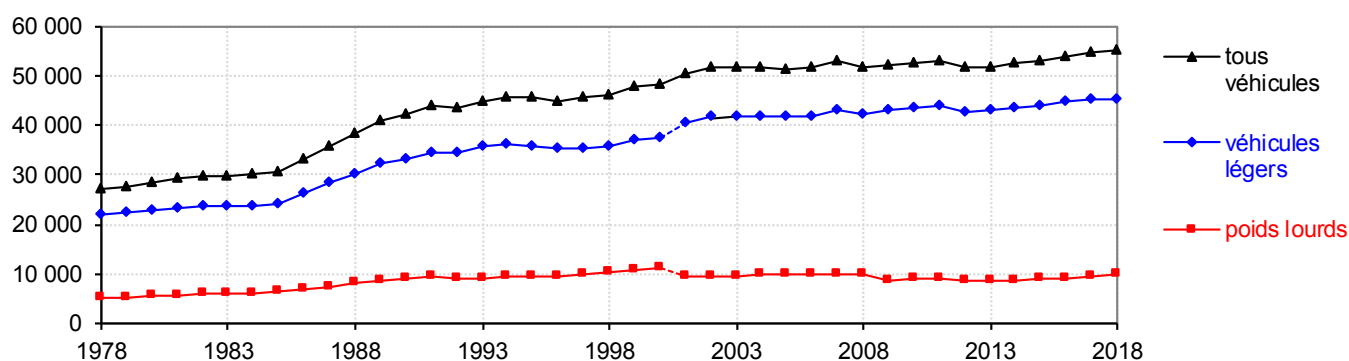
### Trafic journalier sur l'axe autoroutier «mer du Nord-Méditerranée»

► **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)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Véhicules légers	42,1	43,2	43,5	43,7	42,8	43,0	43,7	44,0	44,7	45,2	45,3
Poids lourds	9,8	8,7	9,0	9,0	8,7	8,7	8,8	9,0	9,2	9,6	9,9
<b>Tous véhicules</b>	<b>51,9</b>	<b>51,9</b>	<b>52,5</b>	<b>52,8</b>	<b>51,5</b>	<b>51,7</b>	<b>52,5</b>	<b>53,0</b>	<b>53,9</b>	<b>54,8</b>	<b>55,2</b>
Pourcentage de PL	18,8%	16,7%	17,1%	17,1%	16,9%	16,9%	16,8%	16,9%	17,1%	17,5%	17,9%

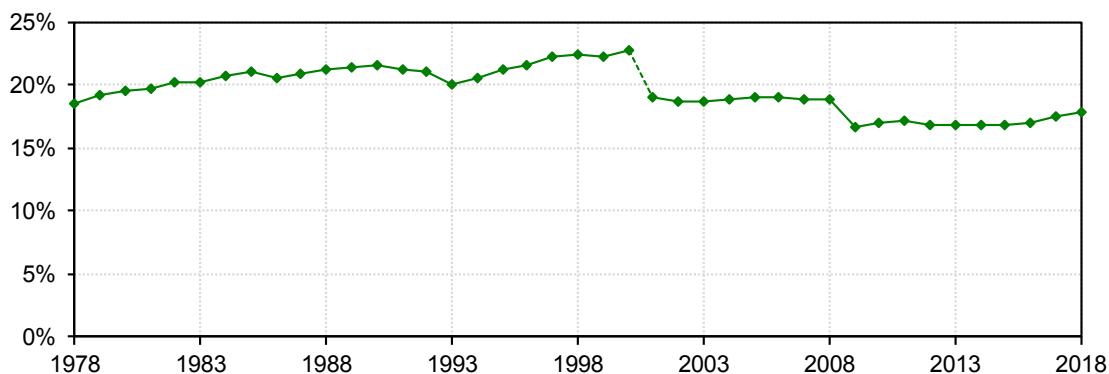
Source : ASFA

► **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 2003 à 2018, on peut faire des observations analogues à celles des pages précédentes, avec un trafic VP en légère croissance (+8% en 15 ans) et un trafic poids lourds quasiment constant (+2% en 15 ans).

## 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.

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).

Les données ci-dessous concernent principalement le réseau national, le boulevard périphérique de Paris et quelques routes structurantes gérées par les collectivités territoriales. Elles portent également sur les encombrements des rocades des grandes agglomérations.

Les grands axes autoroutiers et les très grandes agglomérations possèdent leurs propres systèmes.

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

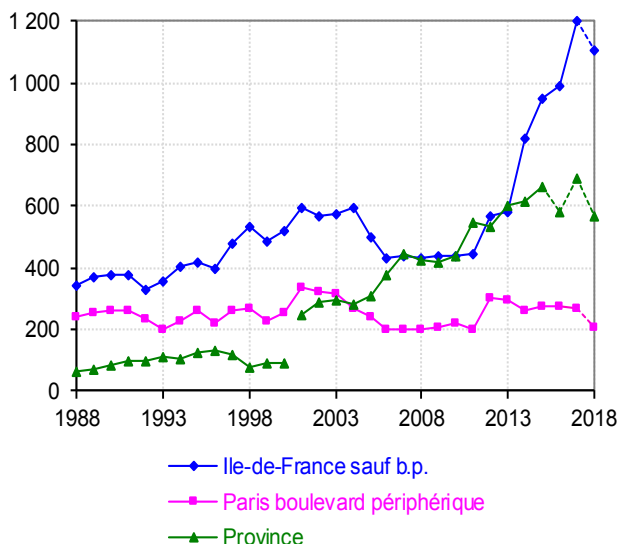
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Île-de-France réseau principal (**)	435	441	441	446	566	581	823	953	989	1 200	1 104
Paris boulevard périphérique (**)	200	206	218	200	299	294	262	273	274	268	204
<b>Île-de-France total</b>	<b>635</b>	<b>647</b>	<b>659</b>	<b>646</b>	<b>865</b>	<b>874</b>	<b>1 086</b>	<b>1 225</b>	<b>1 263</b>	<b>1 467</b>	<b>1 308</b>
Province réseau principal (*)	424	417	440	546	536	602	616	663	578	689	570
<b>Total</b>	<b>1 058</b>	<b>1 064</b>	<b>1 099</b>	<b>1 192</b>	<b>1 401</b>	<b>1 476</b>	<b>1 701</b>	<b>1 889</b>	<b>1 842</b>	<b>2 157</b>	<b>1 878</b>

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.

(\*\*) en 2018, la baisse significative en Île-de-France s'explique par un changement d'outil informatique pour le calcul des hkm

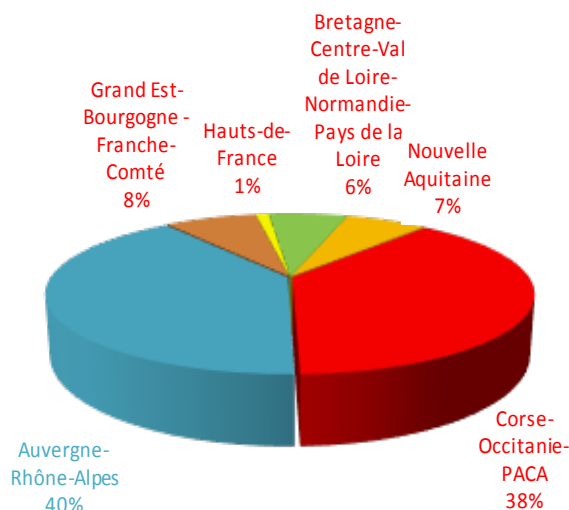
#### ► Réseau principal : encombrements (milliers heures-kilomètres par an)



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 Île-de-France. Depuis 2013, malgré les informations incomplètes les encombrements déclarés en province restent quasiment au même niveau, alors qu'en Île-de-France, hors boulevard périphérique, on observe une très forte progression des encombrements. Le système d'exploitation permet de localiser les encombrements

#### ► Répartition des encombrements en régions en 2018 hors Île-de-France (% 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 Île-de-France). On constate en 2018 que, hors Île-de-France, les encombrements en France sont principalement concentrés dans les zones Auvergne-Rhône-Alpes et Corse-Occitanie-PACA.

## Circulation routière

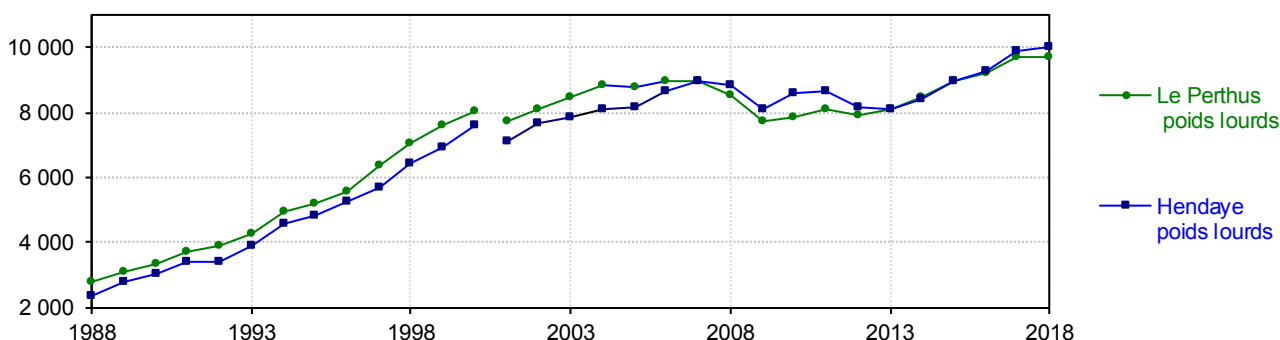
### Trafic autoroutier entre la France et l'Espagne

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Hendaye véhicules légers	17,6	17,8	17,9	17,8	17,4	17,9	18,3	19,0	18,7	19,5	20,5
<b>Hendaye poids lourds</b>	<b>8,9</b>	<b>8,1</b>	<b>8,6</b>	<b>8,7</b>	<b>8,2</b>	<b>8,1</b>	<b>8,4</b>	<b>9,0</b>	<b>9,3</b>	<b>9,9</b>	<b>10,1</b>
Hendaye pourcentage de PL	33%	31%	32%	33%	32%	31%	31%	32%	33%	34%	33%
Le Perthus véhicules légers	17,7	17,8	18,1	17,8	17,1	17,7	18,5	19,1	19,5	19,8	19,4
<b>Le Perthus poids lourds</b>	<b>8,5</b>	<b>7,7</b>	<b>7,9</b>	<b>8,1</b>	<b>7,9</b>	<b>8,1</b>	<b>8,5</b>	<b>8,9</b>	<b>9,2</b>	<b>9,7</b>	<b>9,7</b>
Le Perthus pourcentage de PL	33%	30%	30%	31%	32%	31%	31%	32%	32%	33%	33%

Source : ASFA

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

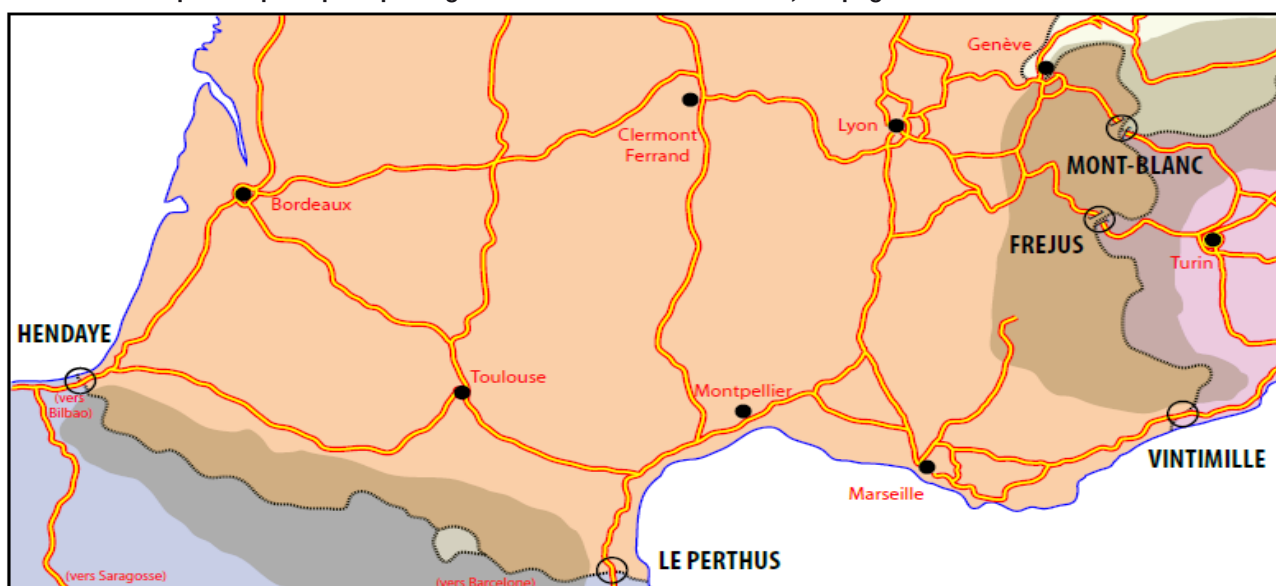


Source : ASF (nouvelle classification à partir de 2001)

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 observait un accroissement du trafic pour tous les véhicules, mais surtout pour les poids lourds ; en 2018, le trafic total est resté quasi stable.

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



## Circulation routière

### Trafic autoroutier entre la France et l'Italie

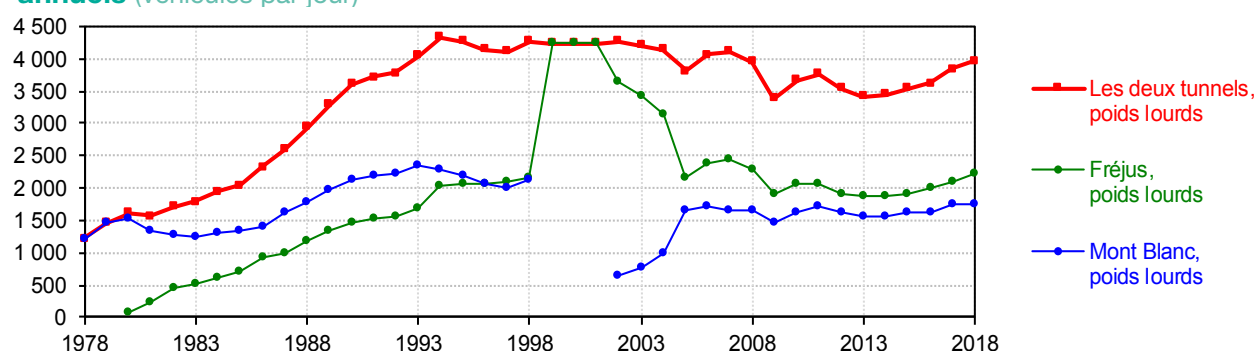
#### ► Frontière italienne : tunnels alpins du Mont Blanc et du Fréjus

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fréjus véhicules légers	2,4	2,3	2,4	2,4	2,3	2,4	2,5	2,8	2,9	2,8	2,8
Fréjus poids lourds	2,3	1,9	2,1	2,1	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,1	2,2
Mont Blanc véhicules légers	3,2	3,3	3,3	3,4	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,6
Mont Blanc poids lourds	1,7	1,5	1,6	1,7	1,6	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7	1,8
Tunnels véhicules légers	5,6	5,6	5,8	5,8	5,5	5,7	5,8	6,3	6,4	6,5	6,4
Tunnels poids lourds	4,0	3,4	3,7	3,8	3,5	3,4	3,4	3,5	3,6	3,8	4,0

Sources : Atmb, Sfrf. (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, Sfrf

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 régulièrement pour arriver, en 2018, au même niveau que celui de 2008. 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 2018, d'environ 56% au Fréjus et 44% au Mont Blanc.

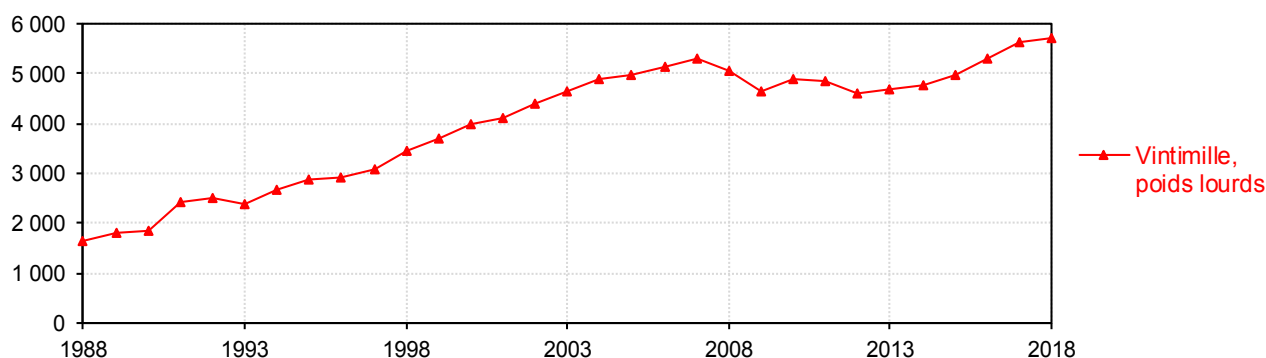
#### ► Frontière italienne : autoroutes côtières : trafic moyen journalier annuel

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Vintimille véhicules légers	17,9	18,3	18,3	18,1	17,6	17,8	18,5	18,7	18,8	19,0	18,7
Vintimille poids lourds	5,0	4,7	4,9	4,9	4,6	4,7	4,8	5,0	5,3	5,6	5,7

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 réflectorisées
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 directive 2015/413/UE du 11 mars 2015 devrait permettre de meilleurs échanges ; cependant, les conditions techniques de ces échanges sont encore loin d'être réunies pour tous les pays. Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, 17 états (CH, LU, BE, NL, DE, ES, RO, PL, AT, IT, HU, SK, CZ, PT, LT, LV, EE) 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 (0,2)	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	0,50	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)	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, IRTAD

## Infractions à la circulation routière

► Nombre de cas réprimés (milliers de cas)

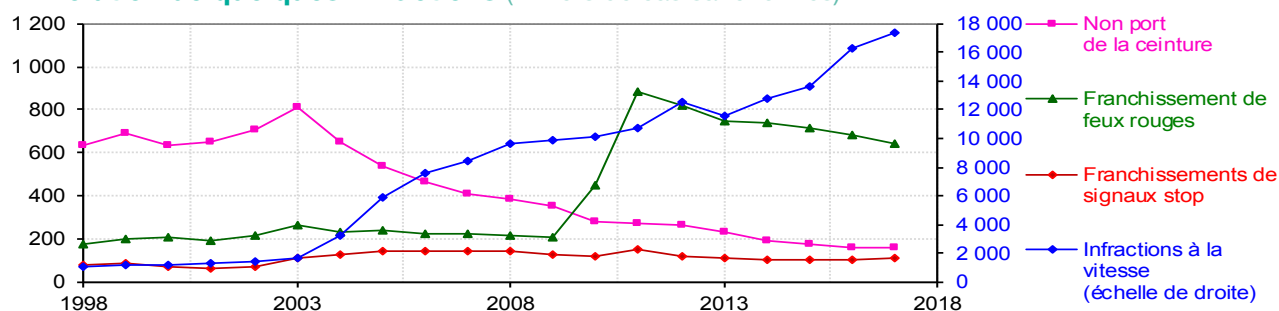
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Permis à points</b>											
Infractions traitées	5 900	5 916	6 275	7 253	8 760	8 236	7 867	8 017	8 836	10 768	nd
Points retirés	9 501	9 274	10 140	12 097	14 337	13 526	12 578	12 471	13 212	15 131	nd
Points par infraction	1,6	1,6	1,6	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	1,4	nd
<b>Contraventions (hors stationnement)</b>	<b>14 103</b>	<b>14 167</b>	<b>14 364</b>	<b>15 486</b>	<b>17 219</b>	<b>15 940</b>	<b>17 106</b>	<b>17 500</b>	<b>20 039</b>	<b>21 317</b>	<b>nd</b>
Alcoolémie : dépistages positifs	382	372	375	387	352	323	318	294	305	335	nd
Infractions à la vitesse	9 690	9 869	10 097	10 742	12 589	11 527	12 836	13 607	16 315	17 351	nd
Non port de la ceinture	382	350	281	269	261	230	189	171	155	156	nd
Non port du casque	71	67	59	56	58	50	46	47	37	35	nd
Franchissement de feux rouges (*)	213	211	446	884	820	750	741	714	684	646	nd
Franchissements de signaux stop	141	130	116	147	122	113	104	103	101	111	nd
<b>Délits</b>	<b>549</b>	<b>562</b>	<b>552</b>	<b>573</b>	<b>553</b>	<b>580</b>	<b>588</b>	<b>581</b>	<b>596</b>	<b>594</b>	<b>nd</b>

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

nd non disponibles à la date de parution

Source : ONISR - Ministère de l'intérieur

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



Source : ONISR

## ► Prévision du nombre de radars en service en fin d'année

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Radars fixes (**)	1 473	1 779	2 260	2 740	3 092	3 265	3 225	3 049	3 311	3 186	3 232	3 199 (*)
Radars mobiles	827	932	933	933	929	935	889	776	1 087	1 276	1 468	1 501
<b>Total</b>	<b>2 300</b>	<b>2 711</b>	<b>3 193</b>	<b>3 673</b>	<b>4 021</b>	<b>4 200</b>	<b>4 114</b>	<b>3 825</b>	<b>4 398</b>	<b>4 462</b>	<b>4 700</b>	<b>4 700</b>
Radars pédagogiques				273	1 730	1 636	1 023	889	889	889	882	882

Source : projets de loi de finances 2019

(les radars pédagogiques ne donnent pas lieu à sanctions)

(\*) dont 870 aux feux tricolores en 2019

(\*\*) chiffres ne tenant pas compte des 1965 radars détériorés en 2018 et 2019

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.

Dans le rapport adressé au Sénat par la DSCR en 2017, 95,6% des infractions à la vitesse relevées par le contrôle automatisé sont des excès de moins de 20 km/h.

Dans les projets de loi de finances pour 2018 et 2019, le Ministère de l'Intérieur prévoyait une augmentation des recettes d'amendes forfaitaires issues du contrôle automatisé de 10% en 2018, puis de 12% en 2019. Le tableau ci-dessous ne prend en compte pour 2019 que les chiffres fournis dans le PLF 2019 et n'intègre pas les baisses liées aux dégradations de radars fixes au second semestre 2018 et en 2019 ; cette baisse du produit des amendes pour 2018 apparaît bien dans le budget révisé de l'AFITF. 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	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (**)
Compte d'affectation spéciale CAS	212	212	198	192	239	239	239	239	249	308	340
FMESPP (*)											26
AFITF (voir aussi page 120)	115	126	181	268	170	203	249	263	425	248	500
Collectivités territoriales	130	130	160	160	170	170	170	170	170	75	75
Désendettement de l'Etat										95	95
<b>Total</b>	<b>457</b>	<b>468</b>	<b>539</b>	<b>620</b>	<b>579</b>	<b>612</b>	<b>658</b>	<b>672</b>	<b>844</b>	<b>726</b>	<b>1036</b>

Sources : projet de loi de finances 2019

(\*) Fonds pour la modernisation des établissements de santé publics et privés

(\*\*) Estimations pour 2019 avant événements fin 2018 et début 2019

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

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Accidents corporels</b>	<b>74,5</b>	<b>72,3</b>	<b>67,3</b>	<b>65,0</b>	<b>60,4</b>	<b>56,8</b>	<b>58,2</b>	<b>56,6</b>	<b>57,5</b>	<b>58,6</b>	<b>55,8</b>
<b>Véhicules impliqués</b>	<b>127,1</b>	<b>122,7</b>	<b>114,2</b>	<b>110,5</b>	<b>102,8</b>	<b>95,9</b>	<b>98,9</b>	<b>96,3</b>	<b>98,7</b>	<b>100,0</b>	<b>95,4</b>
Véhicules/accident corporel	1,71	1,70	1,70	1,70	1,70	1,69	1,70	1,70	1,72	1,71	1,71
<b>Tués (unités)</b>	<b>4 275</b>	<b>4 273</b>	<b>3 992</b>	<b>3 963</b>	<b>3 653</b>	<b>3 268</b>	<b>3 384</b>	<b>3 461</b>	<b>3 477</b>	<b>3 448</b>	<b>3 248</b>
Gravité (*)	5,7	5,9	5,9	6,1	6,0	5,8	5,8	6,1	6,0	5,9	5,8
<b>Blessés</b>	<b>93,8</b>	<b>90,9</b>	<b>84,5</b>	<b>81,3</b>	<b>75,9</b>	<b>70,6</b>	<b>73,0</b>	<b>70,8</b>	<b>72,6</b>	<b>73,4</b>	<b>69,6</b>
dont blessés hospitalisés	35,0	33,3	30,4	29,7	27,1	26,0	26,6	26,6	27,2	27,7	20,9
dont blessés légers	58,8	57,6	54,1	51,6	48,7	44,6	46,4	44,2	45,5	45,7	48,8
Blessés/accident corporel	1,26	1,26	1,26	1,25	1,26	1,24	1,26	1,25	1,26	1,25	1,25
Blessés hospitalisés/total blessés	0,47	0,46	0,45	0,46	0,45	0,46	0,46	0,47	0,47	0,47	0,37

(\*) 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).

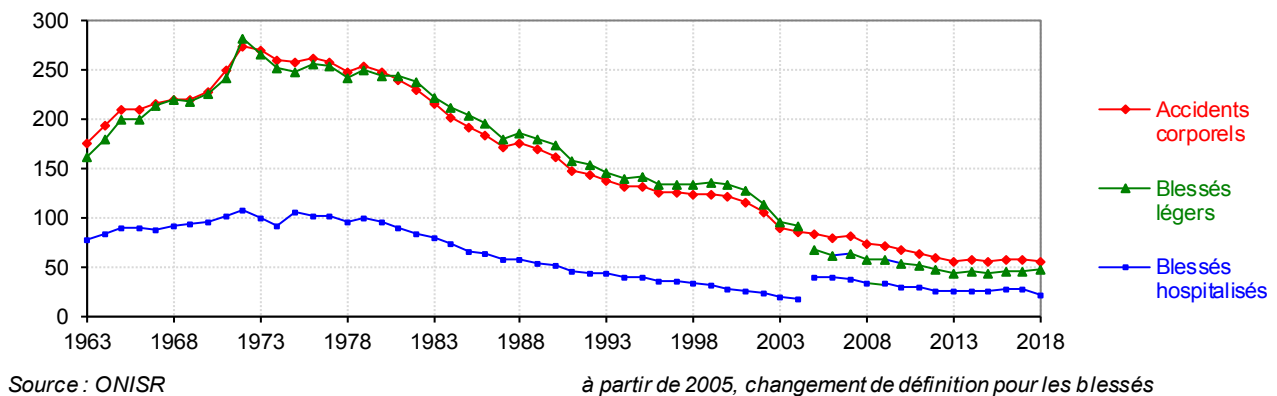
**Tué** : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours suivant l'accident (au lieu de 6 jours dans l'ancienne acception ; les chiffres antérieurs à 2005 ont été corrigés selon les règles adoptées par l'ONISR).

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

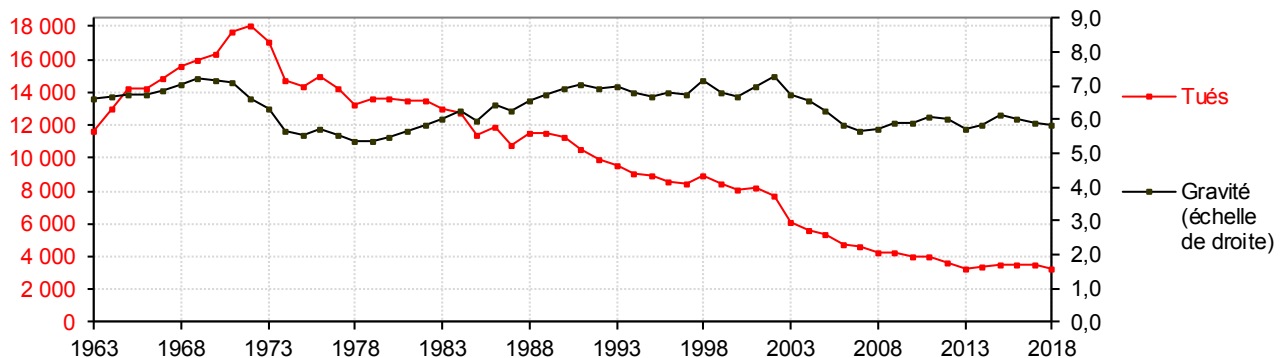
**Blessé léger** : pas d'hospitalisation ou moins de 24 heures d'hospitalisation.

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)



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



Depuis 1972, la sécurité routière a connu des progrès spectaculaires. Les résultats peuvent être appréciés en comparant les chiffres de 2018 aux chiffres de 2008 (la circulation ayant augmenté de 10% dans l'intervalle) :

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

En 2018, on observe une baisse du nombre de tués sur les routes de France métropolitaine par rapport à toutes les années précédentes : la mortalité routière est descendue en 2018 au-dessous de celle de 2013, atteignant ainsi son minimum historique.

## Accidents corporels par type de milieu

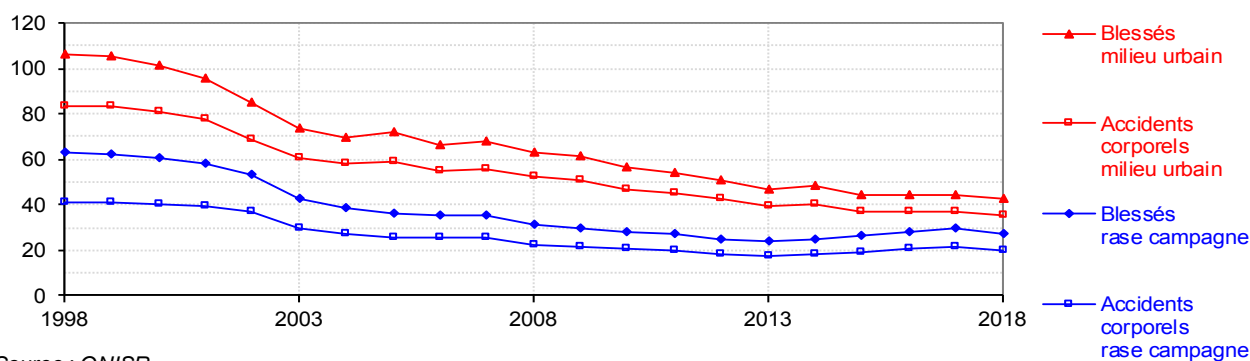
► Nombre d'événements par type de milieu (milliers sauf pour les tués et pour la gravité)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Accidents corporels</b>											
Milieu urbain	52,1	50,9	46,9	45,4	42,5	39,4	40,2	37,2	37,2	37,2	<b>35,7</b>
Rase campagne	22,4	21,4	20,4	19,6	18,0	17,4	18,0	19,4	20,3	21,4	<b>20,0</b>
<b>Blessés</b>											
Milieu urbain	62,6	61,3	56,2	54,2	50,8	46,8	48,0	44,2	44,3	44,0	<b>42,4</b>
Rase campagne	31,2	29,7	28,2	27,0	25,0	23,8	25,0	26,6	28,4	29,4	<b>27,4</b>
<b>Tués (unités) (*)</b>											
Milieu urbain	1 235	1 252	1 133	1 096	1 027	930	992	988	1 019	1 010	<b>963</b>
Rase campagne	3 040	3 021	2 859	2 867	2 626	2 338	2 392	2 473	2 458	2 438	<b>2 285</b>
<b>Gravité (**)</b>											
Milieu urbain	2,4	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,5	2,7	2,7	2,7	<b>2,7</b>
Rase campagne	13,6	14,1	14,0	14,6	14,6	13,4	13,3	12,8	12,1	11,4	<b>11,4</b>

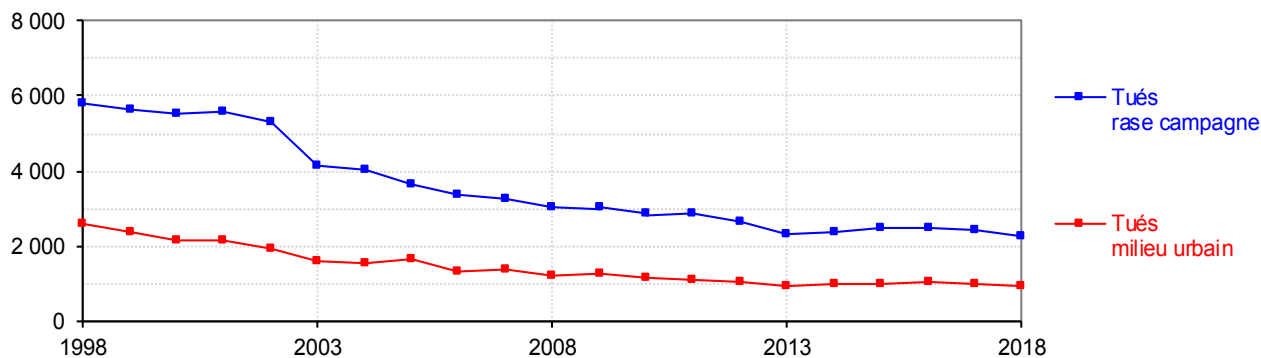
(\*) depuis 2004, dans les trente jours suivant l'accident  
Source : ONISR

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

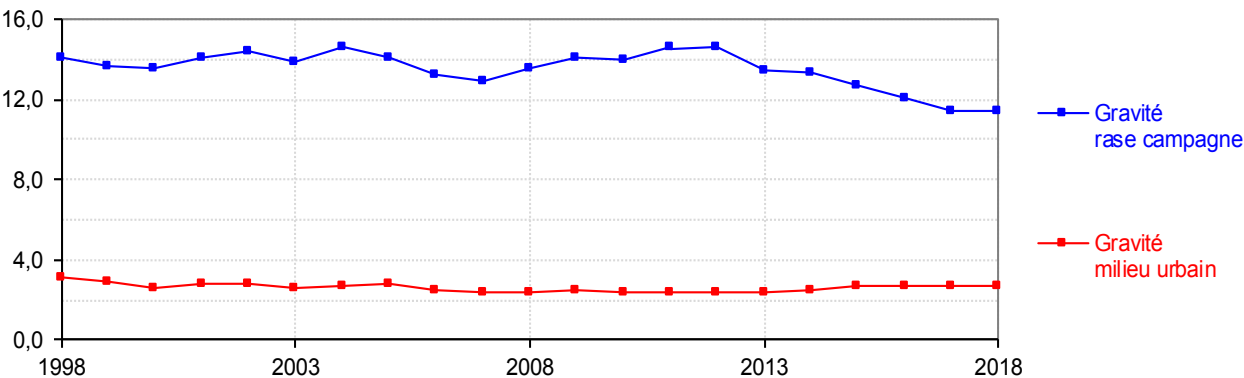
### ► Accidents corporels et blessés en milieu urbain et rase campagne (en milliers)



### ► Nombre de tués en milieu urbain et rase campagne



### ► Gravité en milieu urbain et rase campagne





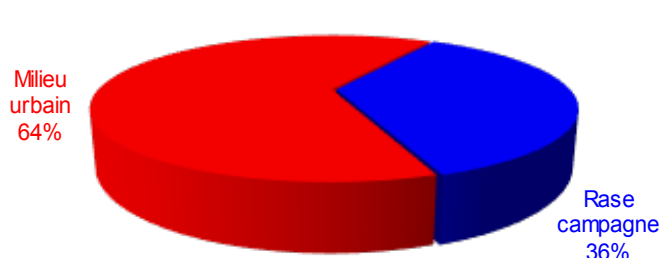
## Répartition des accidents corporels par type de milieu

### ► Répartition des événements par type de milieu (pourcentage)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2017	2018
<b>Accidents corporels</b>											
Milieu urbain	70%	70%	70%	70%	69%	69%	66%	65%	65%	64%	<b>64%</b>
Rase campagne	30%	30%	30%	30%	31%	31%	34%	35%	35%	36%	<b>36%</b>
<b>Blessés</b>											
Milieu urbain	67%	67%	67%	67%	66%	66%	62%	61%	61%	60%	<b>61%</b>
Rase campagne	33%	33%	33%	33%	34%	34%	38%	39%	39%	40%	<b>39%</b>
<b>Tués</b>											
Milieu urbain	29%	28%	28%	28%	28%	29%	29%	29%	29%	29%	<b>30%</b>
Rase campagne	71%	72%	72%	72%	72%	71%	71%	71%	71%	71%	<b>70%</b>

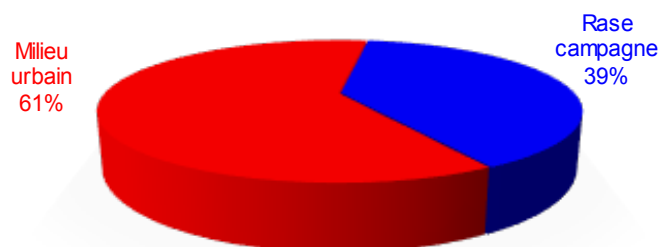
Source : ONISR

### ► Accidents corporels : répartition en 2018



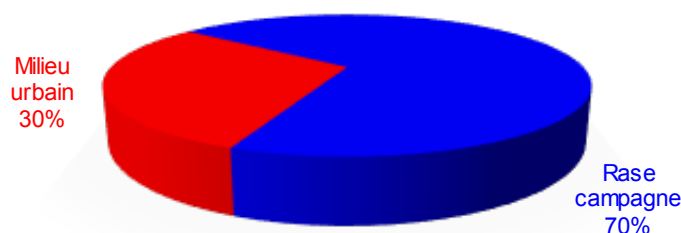
Source : ONISR

### ► Blessés : répartition en 2018



Source : ONISR

### ► Tués : répartition en 2018



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 39% des blessés, mais 70% 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 0,68 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

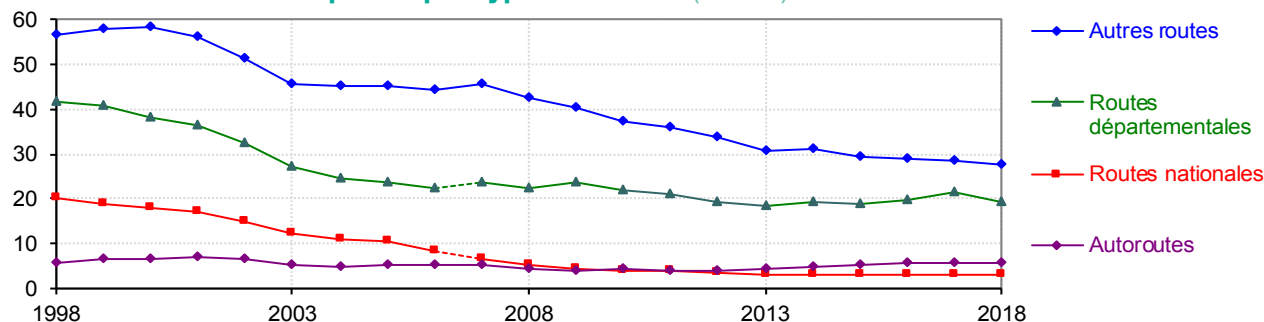
► Nombre d'évènements par type de réseau (milliers sauf pour les tués)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Accidents corporels</b>											
Autoroutes	4,2	3,9	4,3	4,1	4,0	4,5	4,8	5,2	5,7	5,7	5,6
Routes nationales	5,2	4,4	3,8	3,8	3,3	3,1	2,9	3,2	3,0	3,2	3,2
Routes départementales	22,4	23,5	21,9	21,2	19,4	18,4	19,5	18,7	19,7	21,4	19,5
Autres routes	42,7	40,5	37,3	35,9	33,6	30,8	30,9	29,4	29,1	28,3	27,5
<b>Blessés</b>											
Autoroutes	6,0	5,5	5,9	5,6	5,6	6,3	6,7	7,2	8,1	7,9	7,9
Routes nationales	7,0	6,0	5,4	5,1	4,6	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6	4,4
Routes départementales	29,8	31,0	28,6	27,8	25,6	23,9	25,7	24,5	26,1	27,8	25,2
Autres routes	51,0	48,4	44,6	42,7	40,0	36,2	36,6	34,7	34,3	33,1	32,5
<b>Tués</b>											
Autoroutes	234	225	238	270	223	261	242	298	270	282	269
Routes nationales	411	408	350	321	322	297	250	264	302	232	222
Routes départementales	2 733	2 760	2 644	2 609	2 408	2 120	2 265	2 248	2 242	2 224	2 103
Autres routes	897	880	760	763	700	590	627	651	663	710	654
<b>Gravité (*)</b>											
Autoroutes	5,5	5,7	5,5	6,5	5,5	5,8	5,0	5,7	4,7	5,0	4,8
Routes nationales	7,9	9,3	9,1	8,5	9,6	9,6	8,5	8,3	10,1	7,2	7,0
Routes départementales	12,2	11,7	12,1	12,3	12,4	11,5	11,6	12,0	11,4	10,4	10,8
Autres routes	2,1	2,2	2,0	2,1	2,1	1,9	2,0	2,2	2,3	2,5	2,4

(\*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

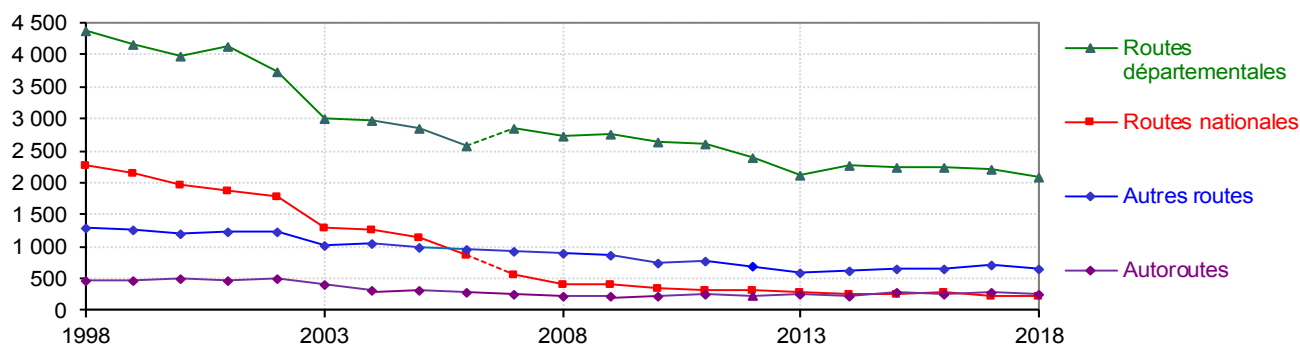
Source : ONISR

### ► 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 1,7 par milliard de kilomètres parcourus, à comparer avec 6,6 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.

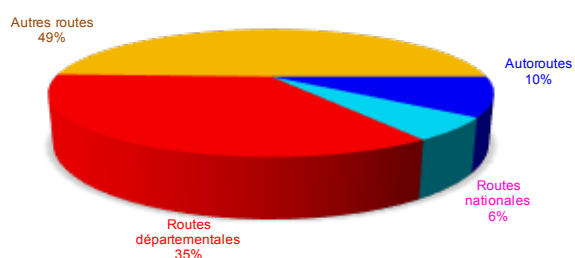
## Répartition des accidents corporels par type de réseau

### ► Répartition des événements par type de réseau (pourcentage)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2017	2018
<b>Accidents corporels</b>											
Autoroutes	5%	6%	6%	7%	8%	8%	9%	10%	10%	10%	<b>10%</b>
Routes nationales	6%	6%	6%	6%	5%	5%	6%	5%	5%	6%	<b>6%</b>
Routes départementales	33%	33%	33%	32%	32%	34%	33%	34%	34%	37%	<b>35%</b>
Autres routes	56%	55%	55%	56%	54%	53%	52%	51%	51%	48%	<b>49%</b>
<b>Blessés</b>											
Autoroutes	6%	7%	7%	7%	9%	9%	10%	11%	11%	11%	<b>11%</b>
Routes nationales	7%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	<b>6%</b>
Routes départementales	34%	34%	34%	34%	34%	35%	35%	36%	36%	38%	<b>36%</b>
Autres routes	53%	53%	53%	53%	51%	50%	49%	47%	47%	45%	<b>46%</b>
<b>Tués</b>											
Autoroutes	5%	6%	7%	6%	8%	7%	9%	8%	8%	8%	<b>8%</b>
Routes nationales	10%	9%	8%	9%	9%	7%	8%	9%	9%	7%	<b>7%</b>
Routes départementales	65%	66%	66%	66%	65%	67%	65%	64%	64%	65%	<b>65%</b>
Autres routes	21%	19%	19%	19%	18%	19%	19%	19%	19%	21%	<b>20%</b>

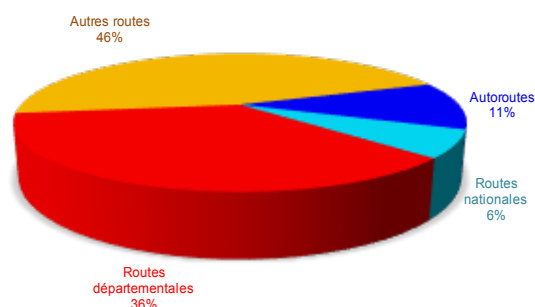
Source : ONISR

### ► Répartition des accidents corporels en 2018



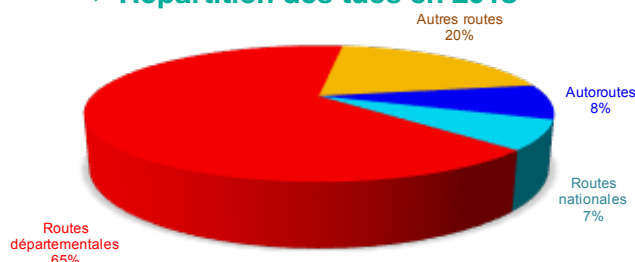
Source : ONISR

### ► Répartition des blessés en 2018



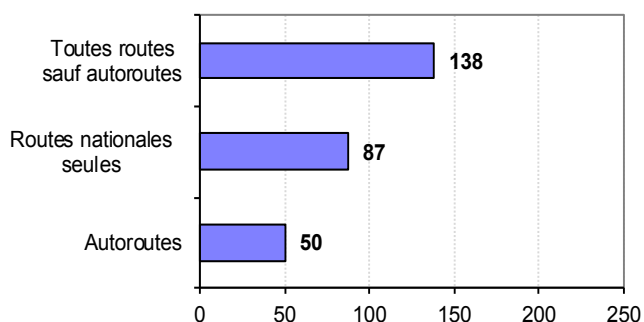
Source : ONISR

### ► Répartition des tués en 2018



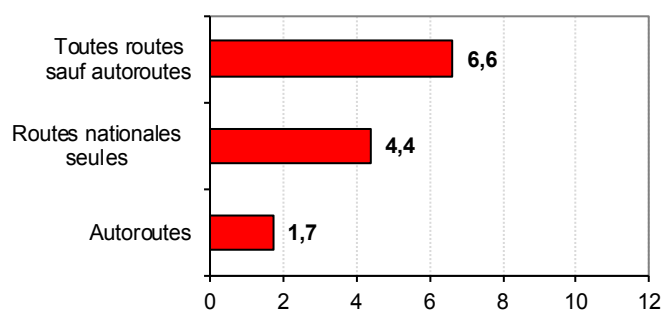
Source : ONISR

### ► Nombre de blessés par milliard de kilomètres parcourus en 2018



Sources : ONISR et SDES

### ► Nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus en 2018



Sources : ONISR et SDES

## Accidents corporels sur le réseau autoroutier concédé

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

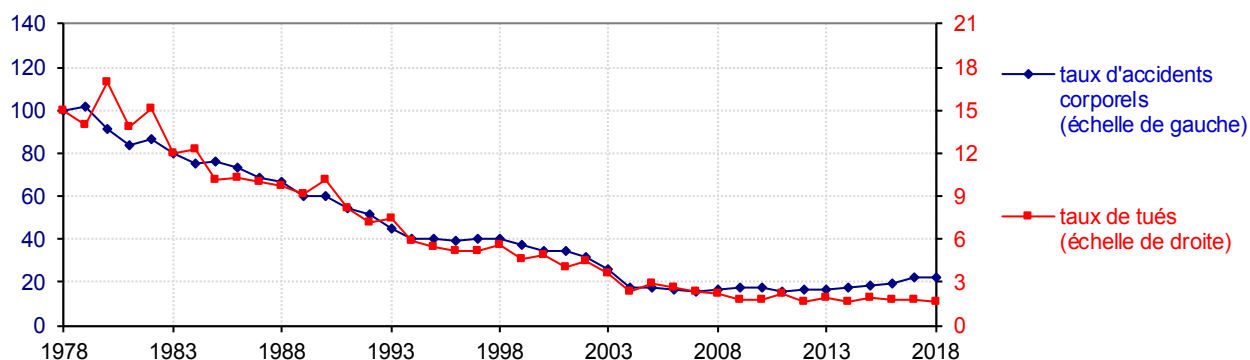
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Circulation (milliards de véhicules x kilomètres)	81,3	82,3	84,1	85,4	88,1	89,4	87,3	89,7	92,6	94,4	95,0
Accidents corporels (nombre)	1 369	1 414	1 485	1 346	1 486	1 516	1 523	1 699	1 834	2 073	2 148
Taux d'accidents corporels (*)	16,8	17,2	17,7	15,8	16,9	17,0	17,4	18,9	19,8	22,0	22,6
Tués (nombre)	176	151	153	193	143	169	142	174	169	166	157
Taux de tués (**)	2,2	1,8	1,8	2,3	1,6	1,9	1,6	1,9	1,8	1,8	1,7
Gravité (**)	12,9	10,7	10,3	14,3	9,6	11,1	9,3	10,2	9,2	8,0	7,3

(\*) 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 2018 (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 2018 de 157 tués dans l'année. Depuis 2008, on a enregistré une amélioration importante et statistiquement significative de la sécurité, le nombre de tués ayant diminué de 11%, pour une circulation qui a augmenté de 17% 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)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Accidents corporels</b>	<b>74,5</b>	<b>72,3</b>	<b>67,3</b>	<b>65,0</b>	<b>60,4</b>	<b>56,8</b>	<b>58,2</b>	<b>56,6</b>	<b>57,5</b>	<b>58,6</b>	<b>55,8</b>
<b>Véhicules présents</b>	<b>127,1</b>	<b>122,7</b>	<b>114,2</b>	<b>110,5</b>	<b>102,8</b>	<b>95,9</b>	<b>98,9</b>	<b>96,3</b>	<b>98,7</b>	<b>100,0</b>	<b>95,4</b>
<i>Véhicules/accident</i>	<i>1,71</i>	<i>1,70</i>	<i>1,70</i>	<i>1,70</i>	<i>1,70</i>	<i>1,69</i>	<i>1,70</i>	<i>1,70</i>	<i>1,72</i>	<i>1,71</i>	<i>1,71</i>
Voitures	77,1	74,8	70,3	67,2	63,2	60,5	61,1	60,1	62,8	64,1	58,5
Utilitaires légers	6,3	6,2	6,0	6,0	5,6	5,1	5,5	5,4	5,5	5,0	6,2
Poids lourds	4,0	3,5	3,5	3,4	3,1	2,8	3,0	2,9	3,0	3,1	3,1
Transports en commun	1,4	1,4	1,3	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8
Motos	17,3	17,2	15,8	16,2	14,7	13,5	14,4	13,9	13,9	14,9	14,0
Cyclomoteurs	14,7	13,4	11,6	10,5	9,2	7,7	8,0	7,2	6,8	6,0	6,2
Bicyclettes	4,9	4,8	4,4	4,7	4,3	4,1	4,6	4,6	4,5	4,7	4,8
Autres	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,2	1,5	1,3	1,2	1,3	1,9

Source : ONISR

### ► Pourcentage par rapport aux véhicules présents

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Voitures	60,7%	61,0%	61,6%	60,8%	61,5%	63,1%	61,8%	62,4%	63,7%	64,1%	61,3%
Utilitaires légers	5,0%	5,0%	5,2%	5,4%	5,5%	5,4%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%	6,5%
Poids lourds	3,2%	2,8%	3,1%	3,1%	3,1%	2,9%	3,0%	3,0%	3,1%	3,1%	3,2%
Transports en commun	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	0,9%	0,9%	0,9%
Motos	13,6%	14,0%	13,8%	14,7%	14,3%	14,1%	14,5%	14,4%	14,1%	14,9%	14,7%
Cyclomoteurs	11,5%	10,9%	10,2%	9,5%	9,0%	8,0%	8,0%	7,5%	6,9%	6,0%	6,5%
Bicyclettes	3,8%	3,9%	3,8%	4,3%	4,2%	4,3%	4,6%	4,7%	4,6%	4,7%	5,0%
Autres	1,1%	1,2%	1,2%	1,3%	1,4%	1,2%	1,6%	1,4%	1,2%	1,3%	2,0%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : ONISR

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

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Véhicules légers (*)	165	159	148	141	133	125	126	121	123	123	115
Poids lourds	133	128	123	116	116	103	112	110	111	109	108
<i>Taux présence PL / VL</i>	<i>0,81</i>	<i>0,80</i>	<i>0,83</i>	<i>0,83</i>	<i>0,88</i>	<i>0,82</i>	<i>0,89</i>	<i>0,90</i>	<i>0,90</i>	<i>0,88</i>	<i>0,94</i>

(\*) voitures et utilitaires légers

Source : ONISR

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

Les tableaux ci-dessus indiquent les parts respectives des différents types de véhicules dans les accidents corporels. En moyenne, chaque accident met actuellement en présence environ 1,71 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 8,5% en 1998 à 14,7% en 2018, 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).



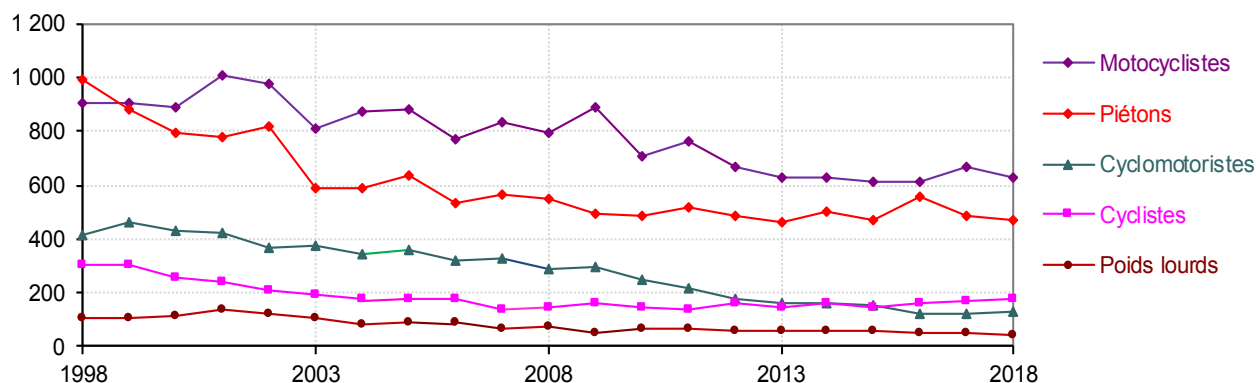
## Nombre de tués par catégorie d'usagers

### ► Nombre de tués selon les types de véhicules utilisés

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Piétons	548	496	485	519	489	465	499	468	559	484	470
Cyclistes	148	162	147	141	164	147	159	149	162	173	175
Cyclomotoristes	291	299	248	220	179	159	165	155	121	119	133
Motocyclistes	795	888	704	760	664	631	625	614	613	669	627
Voitures	2 205	2 160	2 117	2 062	1 882	1 612	1 663	1 796	1 760	1 767	1 637
Poids lourds	76	54	65	67	56	57	56	56	55	51	47
Autres	212	214	226	194	219	197	217	223	207	185	159
<b>Total</b>	<b>4 275</b>	<b>4 273</b>	<b>3 992</b>	<b>3 963</b>	<b>3 653</b>	<b>3 268</b>	<b>3 384</b>	<b>3 461</b>	<b>3 477</b>	<b>3 448</b>	<b>3 248</b>

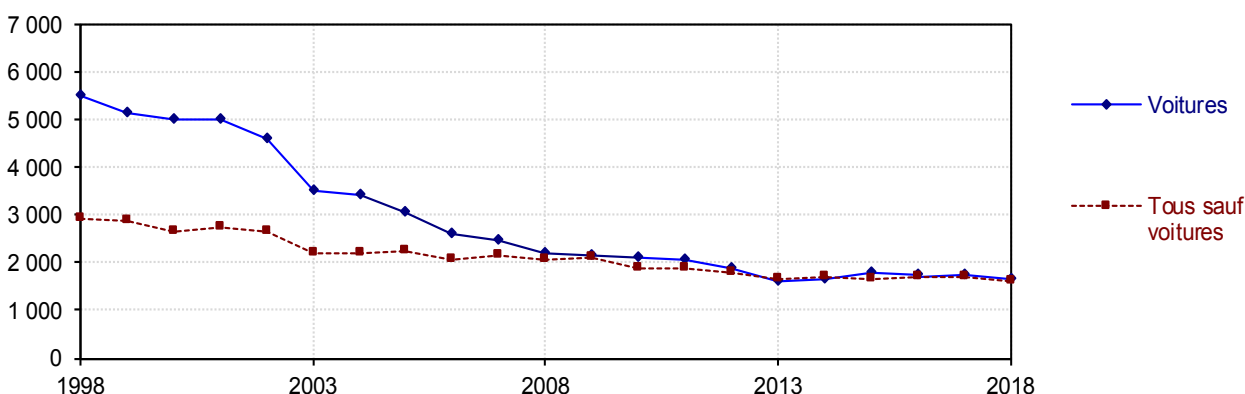
Source : ONISR

### ► 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

Par rapport à 2017, on observe une baisse du nombre de victimes pour quasiment toutes les catégories d'usagers sauf pour les cyclomotoristes chez lesquels le nombre de victimes est en forte hausse (+12%).

Par contre, même si le nombre de victimes chez les motocyclistes diminue de 7% par rapport à 2017, ils constituent cependant toujours 19% 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%).

De même, pour les cyclistes, on observe une augmentation du nombre de victimes de 19% par rapport à 2013.

Quant aux piétons, le nombre de victimes baisse légèrement, malgré une hausse en agglomération.

## Accidents corporels avec présence de poids lourds

### ► Nombres

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Acc. corporels avec PL	3 812	3 270	3 289	3 155	2 946	2 791	2 762	2 721	2 797	2 850	2 830
Poids lourds présents	4 036	3 492	3 500	3 399	3 148	2 791	2 983	2 901	3 030	3 061	3 070
Tués	599	507	557	578	486	465	480	473	493	418	444
Gravité (*)	15,7	15,5	16,9	18,3	16,5	16,7	17,4	17,4	17,6	14,7	15,7
Blessés	4 619	3 951	3 978	3 720	3 668	3 289	3 377	3 362	3 404	3 522	3 442
dont blessés hospitalisés	1 974	1 741	1 735	1 584	1 530	1 458	1 487	1 444	1 421	1 405	1 122
dont blessés légers	2 645	2 210	2 243	2 136	2 138	1 831	1 890	1 918	1 983	2 117	2 320

(\*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

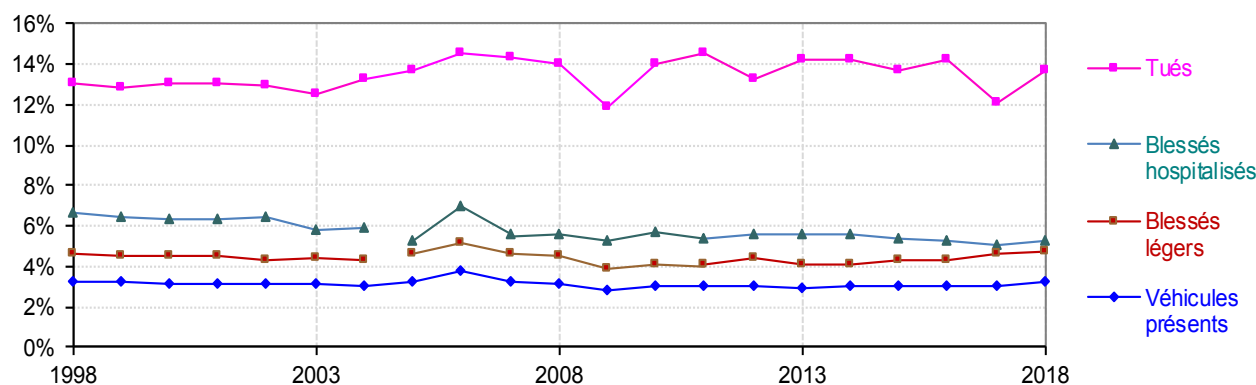
Source : ONISR

### ► Proportions par rapport au total des événements

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Accidents corporels	5%	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%	12%	14%	15%	13%	14%	14%	14%	14%	12%	14%
Blessés	5%	4%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
- Blessés hospitalisés	6%	5%	6%	5%	6%	6%	6%	5%	5%	5%	5%
- Blessés légers	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	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 : 3,2% des véhicules présents (ce qui est nettement inférieur

à leur présence dans la circulation générale, qui est d'environ 4,7% - voir page 12), 4,9% des blessés et 13,7% 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.

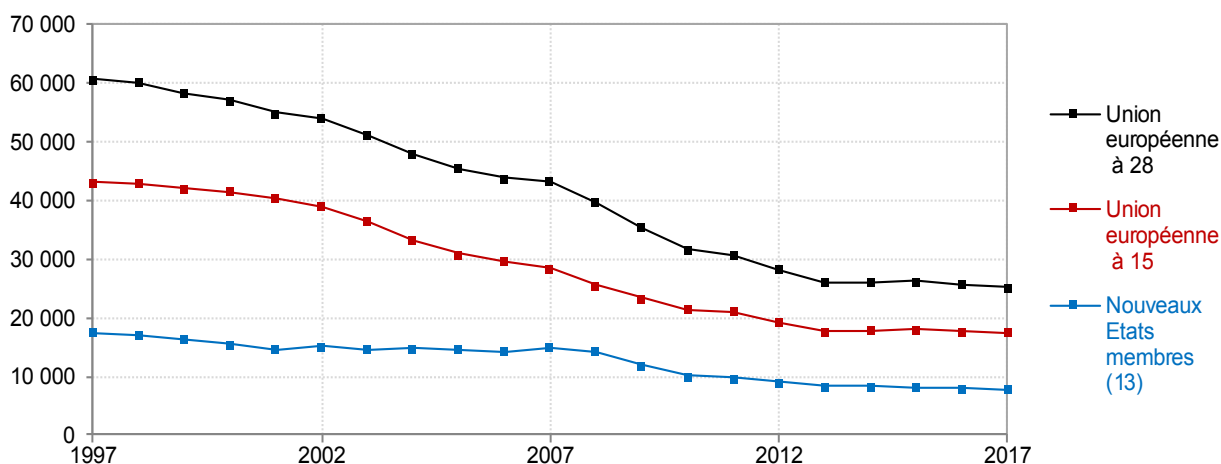
## Nombre de tués

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 1,2.

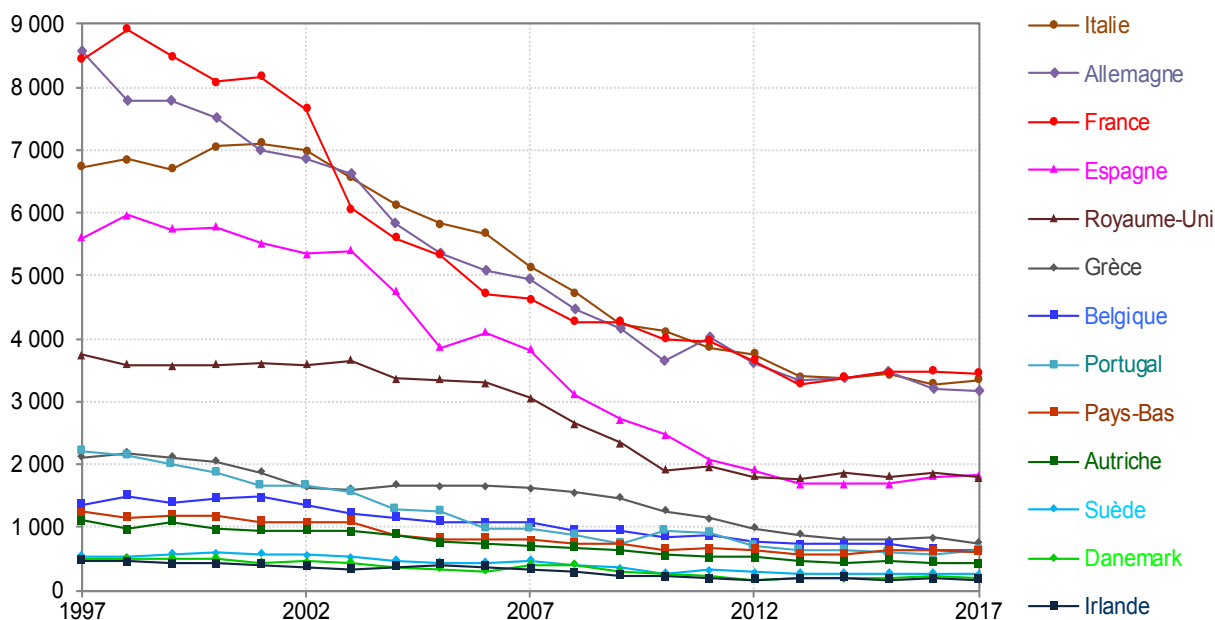
Le tableau et le graphique ci-contre montrent qu'il existe encore de fortes disparités entre les États. En général, les États dont la motorisation est la plus forte (l'UE 15 pour l'essentiel) et la plus ancienne bénéficient d'une meilleure sécurité routière, due à l'expérience, mais aussi à la densité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

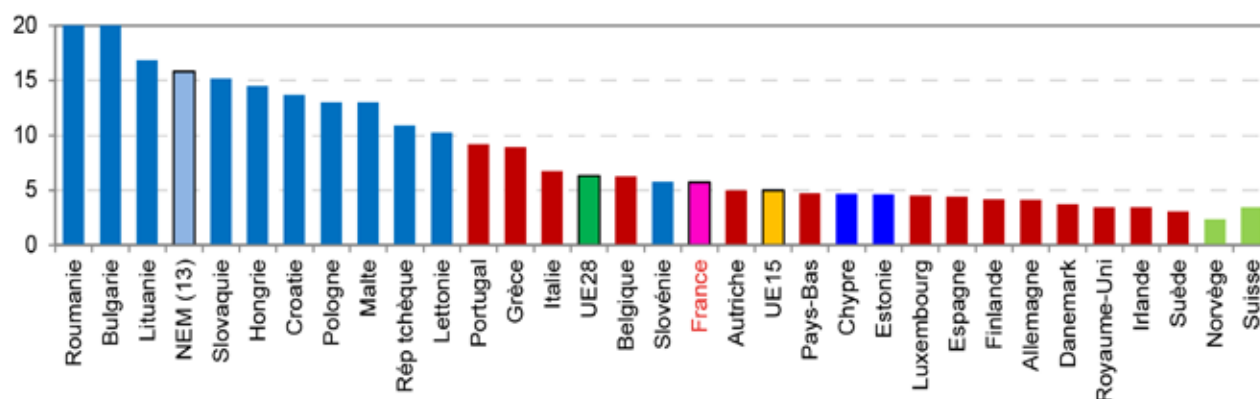
Par conséquent, les chiffres figurant dans le tableau et le graphique ci-dessous sont des arrondis, issus de diverses sources, y compris des estimations basées sur les parcs ou les consommations de carburants.

### ► Union européenne : nombre de tués et circulation routière en 2017

			Population (millions d'habitants)	Circulation (milliards de véhicules-km)	Tués (unités)	Tués par milliard de véhicules-km
UE15	BE	Belgique	11	99	620	6
NEM	BG	Bulgarie	7	24	682	28
NEM	CZ	République tchèque	11	53	577	11
UE15	DK	Danemark	6	49	183	4
UE15	DE	Allemagne	83	768	3 177	4
NEM	EE	Estonie	1	10	48	5
UE15	IE	Irlande	5	46	157	3
UE15	EL	Grèce	11	83	739	9
UE15	ES	Espagne	47	415	1 827	4
UE15	FR	France	65	606	3 448	6
NEM	HR	Croatie	4	24	331	14
UE15	IT	Italie	60	495	3 340	7
NEM	CY	Chypre	1	11	53	5
NEM	LV	Lettonie	2	13	136	10
NEM	LT	Lituanie	3	11	192	17
UE15	LU	Luxembourg	1	6	25	5
NEM	HU	Hongrie	10	43	624	15
NEM	MT	Malte	0	1	19	13
UE15	NL	Pays-Bas	17	129	613	5
UE15	AT	Autriche	9	83	413	5
NEM	PL	Pologne	38	217	2 831	13
UE15	PT	Portugal	10	68	624	9
NEM	RO	Roumanie	20	50	1 951	39
NEM	SI	Slovénie	2	18	104	6
NEM	SK	Slovaquie	5	18	276	15
UE15	FI	Finlande	6	53	223	4
UE15	SE	Suède	10	83	253	3
UE15	UK	Royaume-Uni	66	518	1 783	3
		Union européenne à 15	407	3 500	17 425	5
		Nouveaux Etats membres (13)	104	496	7 824	16
		Union européenne à 28	511	3 996	25 249	6
	NO	Norvège	5	45	106	2
	CH	Suisse	8	67	230	3

Sources : IRTAD, ONISR, Eurostat, ETSC, estimations et traitements URF

### ► Union européenne : nombre de tués par milliard de véhicules-km en 2017



Sources : IRTAD, ONISR, Eurostat, ETSC, estimations et traitements URF

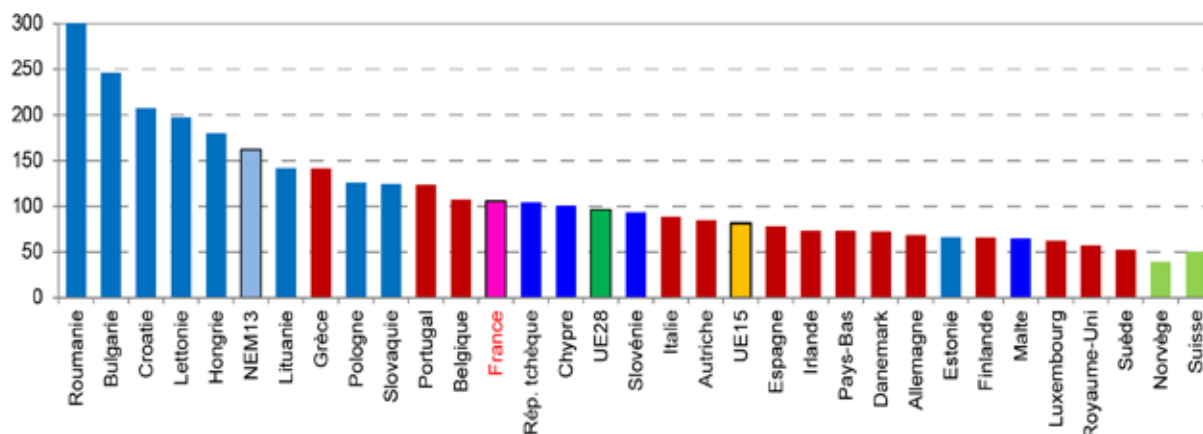
## **Nombre de tués en fonction du parc de voitures**

► Union européenne : nombre de tués et voitures particulières en 2017

			Population (millions d'habitants)	Voitures particulières (millions)	Tués (unités)	Tués par millions de voitures
UE15	BE	Belgique	11	6	620	107
NEM	BG	Bulgarie	7	3	682	246
NEM	CZ	République tchèque	11	6	577	104
UE15	DK	Danemark	6	3	183	72
UE15	DE	Allemagne	83	46	3 177	68
NEM	EE	Estonie	1	1	48	66
UE15	IE	Irlande	5	2	157	73
UE15	EL	Grèce	11	5	739	141
UE15	ES	Espagne	47	24	1 827	78
UE15	FR	France	65	33	3 448	105
NEM	HR	Croatie	4	2	331	207
UE15	IT	Italie	60	38	3 340	88
NEM	CY	Chypre	1	1	53	101
NEM	LV	Lettonie	2	1	136	197
NEM	LT	Lituanie	3	1	192	141
UE15	LU	Luxembourg	1	0	25	62
NEM	HU	Hongrie	10	3	624	180
NEM	MT	Malte	0	0	19	65
UE15	NL	Pays-Bas	17	8	613	73
UE15	AT	Autriche	9	5	413	84
NEM	PL	Pologne	38	23	2 831	126
UE15	PT	Portugal	10	5	624	123
NEM	RO	Roumanie	20	5	1 951	357
NEM	SI	Slovénie	2	1	104	93
NEM	SK	Slovaquie	5	2	276	124
UE15	FI	Finlande	6	3	223	66
UE15	SE	Suède	10	5	253	52
UE15	UK	Royaume-Uni	66	31	1 783	57
		UE15	407	214	17 425	81
		NEM13	104	48	7 824	163
		UE28	511	262	25 249	96
	NO	Norvège	5	3	106	39
	CH	Suisse	8	5	230	50

Sources : Eurostat, ETSC, traitements URF

► Union européenne : tués par million de voitures en 2017



Sources : Eurostat, ETSC, 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)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Permis B (*)</b>	<b>660</b>	<b>663</b>	<b>665</b>	<b>680</b>	<b>709</b>	<b>718</b>	<b>721</b>	<b>742</b>	<b>775</b>	<b>762</b>	<b>821</b>	<b>818</b>	<b>830</b>	<b>861</b>	<b>836</b>
- dont hommes	340	345	346	355	371	379	380	384	400	394	421	421	423	439	426
- dont femmes	321	318	319	325	338	339	340	358	375	368	401	398	407	422	410
<b>Permis A (**)</b>	<b>97</b>	<b>96</b>	<b>96</b>	<b>100</b>	<b>107</b>	<b>110</b>	<b>108</b>	<b>115</b>	<b>119</b>	<b>110</b>	<b>102</b>	<b>103</b>	<b>113</b>	<b>108</b>	<b>103</b>
- dont hommes	86	85	85	89	95	97	94	100	104	94	88	88	96	91	87
- dont femmes	12	11	11	12	12	13	14	15	15	16	14	15	18	17	16
<b>Permis C + EC (***)</b>	<b>56</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>61</b>	<b>64</b>	<b>55</b>	<b>41</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>39</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>38</b>

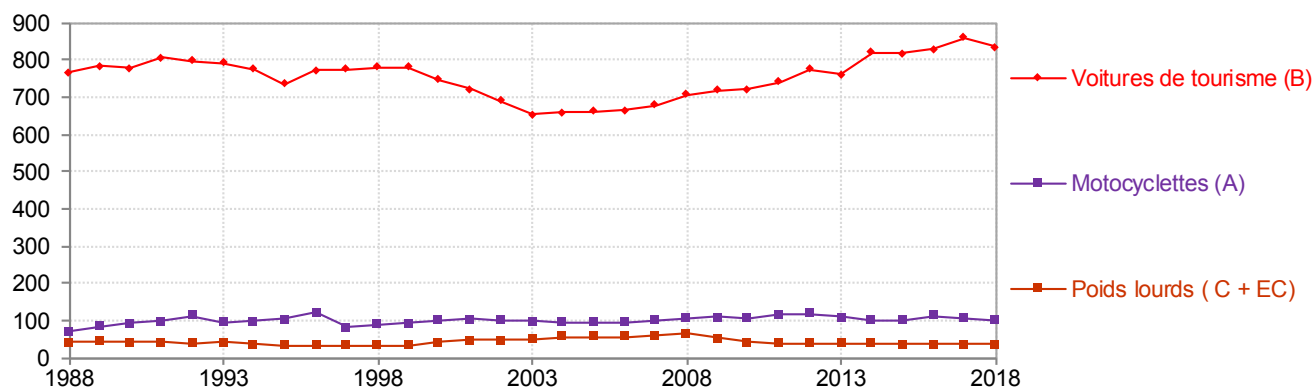
(\*) voitures de tourisme et véhicules utilitaires de 3,5 t de PTAC maximum (le permis B représente environ 83% du total des permis délivrés)

(\*\*) motos de plus de 125 cm<sup>3</sup> 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.