

ROUTE & SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1

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

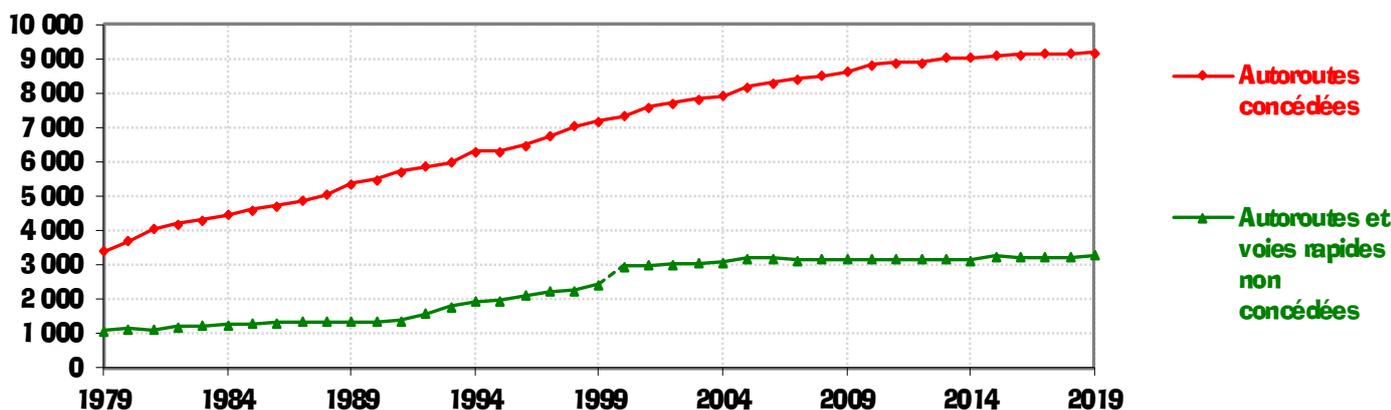
Réseau routier

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Autoroutes concédées	8 629	8 847	8 887	8 891	9 048	9 053	9 112	9 137	9 158	9 174	9 184
<i>Dont à 2 x 3 voies et plus</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>	<i>2 387</i>
Réseau non concédé	11 768	11 771	11 765	11 765	11 787	11 698	11 700	11 438	11 686	11 681	11 718
Autoroutes et VRU non concédées	3 173	3 170	3 168	3 168	3 163	3 134	3 243	3 219	3 221	3 224	3 278
<i>Autoroutes interurbaines</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>1 993</i>
<i>Autoroutes et voies rapides urbaines</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>	<i>1 285</i>
Autre RN	8 595	8 601	8 597	8 597	8 624	8 564	8 457	8 219	8 465	8 457	8 440
<i>RN interurbaines caract. autoroutières</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>2 789</i>
<i>Autres routes nationales</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>	<i>5 651</i>
Réseau national	20 397	20 618	20 652	20 656	20 835	20 751	20 812	20 575	20 844	20 855	20 902
Réseau départemental	377 984	377 986	377 769	377 857	377 965	379 845	381 501	379 725	381 319	377 890	378 401
Réseau communal	629 000	642 256	651 202	651 491	666 343	681 485	681 485	687 789	699 224	704 999	704 151

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 2019 :

Autoroutes

- concédées : 9 184 km (dont 2 303 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 : 3 278 km

Le rythme de construction des autoroutes concédées nouvelles se ralentit progressivement (moins de trente-cinq kilomètres par an en moyenne depuis 10 ans). Par contre, 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 8 440 km (dont 2 789 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 près de 15 250 km.

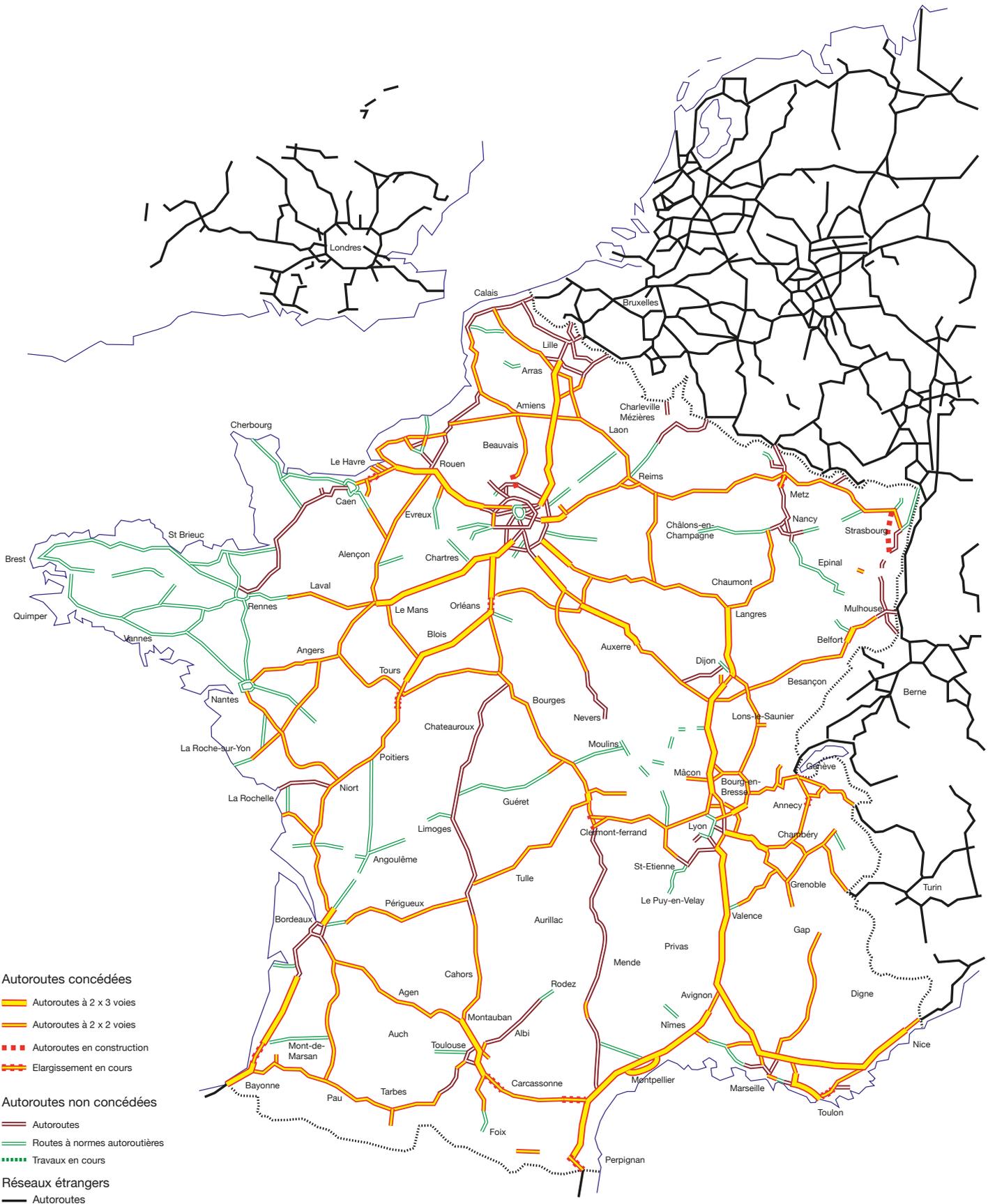
Routes départementales : 378 401 km (dont 1 500 km à chaussées séparées)

Routes communales et rues : 704 151 km

Chemins ruraux : 600 000 km

Réseau autoroutier

► Situation à la fin de 2019



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.

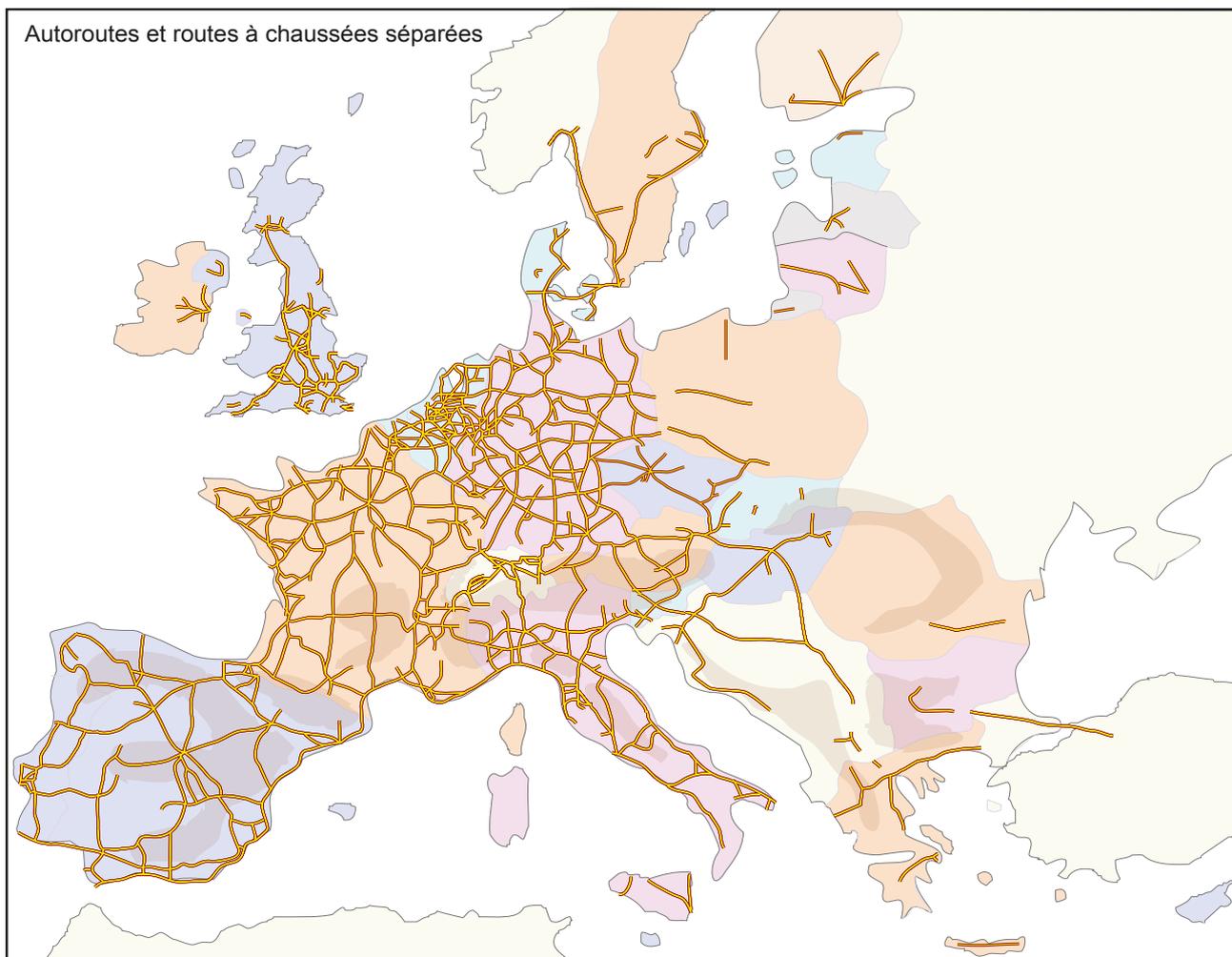
L'UE28 comporte actuellement environ 78 600 kilomètres d'« autoroutes » répertoriées comme telles par les États. Il subsiste cependant quelques ambiguïtés sur la définition, car certains États déclarent à ce titre les routes à chaussées séparées qui offrent un haut niveau de service sans être exactement 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.



Circulation routière par type de véhicules

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
VP immatriculés en France	395	398	399	440	439	442	447	453	455	454	453
dont essence	122	117	110	105	101	101	103	107	112	120	129
dont diesel	273	281	289	333	335	338	342	344	339	330	320
VUL immatriculés en France	88	91	93	80	80	81	82	83	84	86	88
dont essence	5	5	4	2	1	1	1	1	1	2	2
dont diesel	82	86	89	79	79	79	80	81	82	84	85
VI immatriculés en France	19	19	20	26	25	25	25	25	25	26	26
Bus et cars immatriculés France	3,1	3,2	3,2	3,0	3,0	3,0	3,0	3,1	3,1	3,2	3,2
VP & VUL étrangers	25	26	26	30	30	30	30	30	32	33	33
VI étrangers	9	9	9	7	7	8	9	9	9	9	9
Bus et cars étrangers	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Deux-roues et soldes divers	14	14	14	11	11	11	11	11	11	11	11
Total général	552	560	565	598	596	600	606	614	620	623	623

Sources : SDES, CCFA, CPDP

Bilan de la circulation modifié en 2020 et rebasé depuis 2012

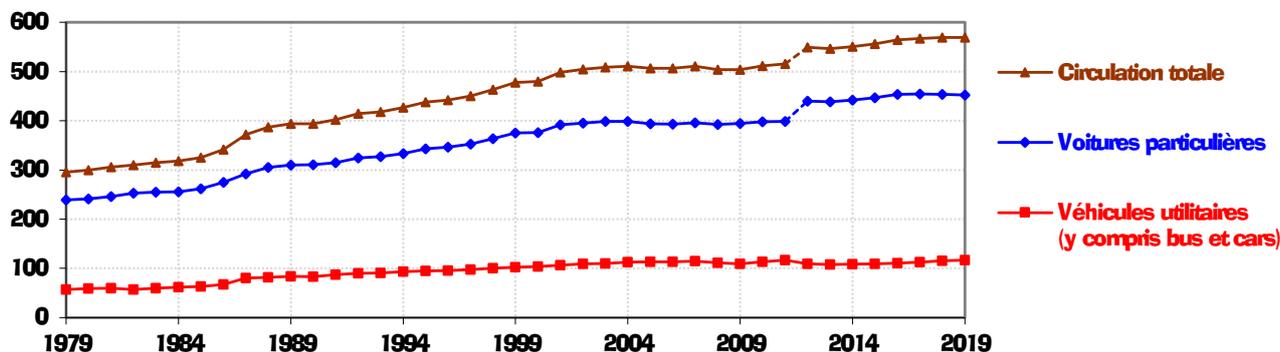
► **Répartition de la circulation routière par type de véhicules** (% de la circulation totale)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
VP immatriculés en France	71,5%	71,0%	70,6%	73,6%	73,7%	73,7%	73,8%	73,9%	73,4%	72,9%	72,6%
VUL immatriculés en France	15,9%	16,2%	16,5%	13,4%	13,5%	13,5%	13,5%	13,5%	13,6%	13,9%	14,1%
VI immatriculés en France	3,4%	3,5%	3,6%	4,3%	4,2%	4,1%	4,1%	4,1%	4,1%	4,2%	4,2%
Bus et cars imm. en France	0,6%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
VP & VUL étrangers	4,6%	4,6%	4,6%	5,1%	5,1%	5,0%	4,9%	4,8%	5,1%	5,3%	5,3%
VI étrangers	1,5%	1,6%	1,6%	1,2%	1,2%	1,3%	1,4%	1,4%	1,5%	1,4%	1,4%
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	2,5%	2,5%	2,5%	1,9%	1,9%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sources : SDES, CCFA, CPDP

Bilan de la circulation modifié en 2020 et rebasé depuis 2012

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



Sources : SDES, CCFA, CPDP

Bilan de la circulation modifié en 2020 et rebasé depuis 2012

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 91% 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)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Réseau national non concédé	105	107	109	107	107	108	111	111	114	113	114
AR non concédées et assimilées	82	84	86	85	84	85	89	89	92	90	92
Autoroutes interurbaines	23	23	24	24	24	24	25	26	26	26	26
Autoroutes urbaines	36	36	36	35	33	35	36	35	37	37	37
Routes nationales à 2x2 voies	23	25	26	26	27	26	28	28	29	28	29
Autres routes nationales	24	23	23	23	23	23	22	22	23	22	22
Réseau concédé											
Autoroutes concédées	82	84	85	84	85	87	90	93	94	95	97
Réseau national total	188	191	195	191	192	195	201	204	209	208	211
Autres routes	364	369	370	407	404	404	405	411	412	415	412
Réseau total	552	560	565	598	596	600	606	614	621	622	623

Sources : ASFA, CEREMA, SDES

Bilan de la circulation modifié en 2020 et rebasé depuis 2012

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Réseau national non concédé	19%	19%	19%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%
AR non concédées et assimilées	15%	15%	15%	14%	14%	14%	15%	14%	15%	15%	15%
Autoroutes interurbaines	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Autoroutes urbaines	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Routes nationales à 2x2 voies	4%	4%	5%	4%	5%	4%	5%	5%	5%	5%	5%
Autres routes nationales	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Réseau concédé											
Autoroutes concédées	15%	15%	15%	14%	14%	15%	15%	15%	15%	15%	16%
Réseau national total	34%	34%	34%	32%	32%	33%	33%	33%	34%	33%	34%
Autres routes	66%	66%	66%	68%	68%	67%	67%	67%	66%	67%	66%
Réseau total	100%										

Sources : ASFA, CEREMA, SDES

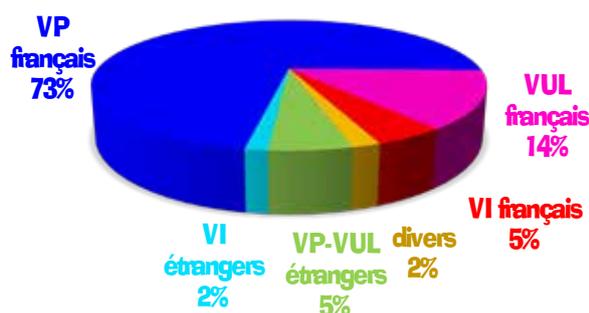
La répartition de la circulation entre les différentes catégories de voiries a été révisée, selon une nouvelle classification des autoroutes et routes à chaussées séparées. Cette répartition a été rétropolée à partir de 2001 ; elle varie peu dans le temps.

En 2019, la circulation totale est restée quasi stable : pour le réseau national et sur les autoroutes concédées, on observe une

hausse de la circulation de près de 2%, sur les « autres routes » (départementales et locales), on observe une légère baisse de la circulation (-0,7%).

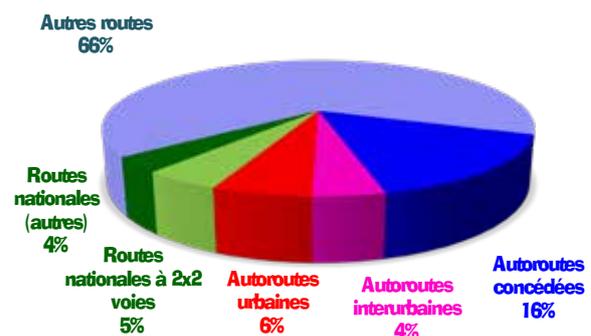
Les deux graphiques ci-dessous montrent comment est répartie la circulation en 2019, par type de véhicules et par type de réseaux.

► Répartition de la circulation en 2019 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 2019 par type de réseaux



Sources : ASFA, CEREMA, SDES

Circulation sur autoroutes concédées

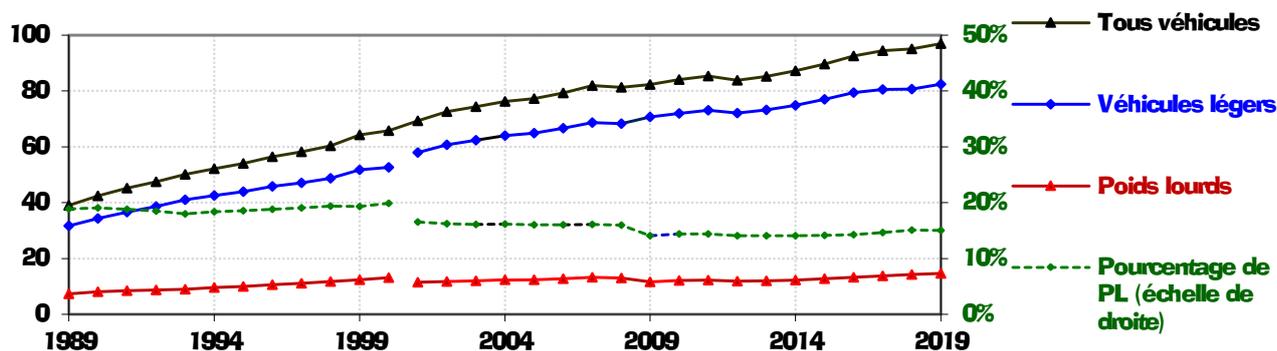
Circulation sur la totalité du réseau

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Véhicules légers	70,7	72,0	73,1	72,0	73,2	74,9	77,0	79,4	80,6	80,7	82,4
Poids lourds	11,6	12,1	12,3	11,8	12,0	12,3	12,7	13,2	13,8	14,3	14,6
Tous véhicules	82,3	84,1	85,3	83,8	85,2	87,2	89,7	92,6	94,4	95,0	97,0
Pourcentage de PL	14,1%	14,4%	14,4%	14,1%	14,1%	14,1%	14,2%	14,3%	14,6%	15,1%	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)

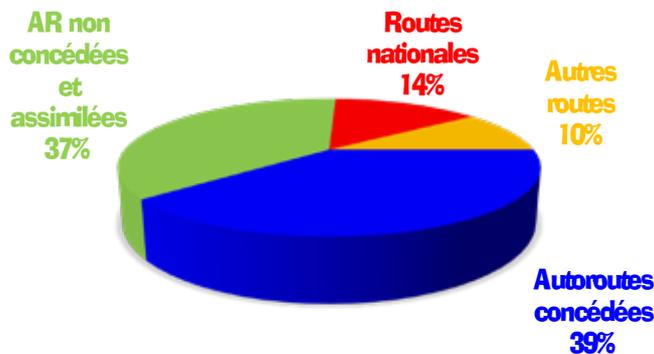
La circulation sur les autoroutes concédées est bien connue grâce aux données du péage. Elle a cru quasiment régulièrement depuis l'origine des concessions jusqu'en 2019, en raison de l'augmentation générale de la circulation, de l'adhésion croissante des automobilistes et des transporteurs routiers 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 2019.

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 2019, environ 76% de la circulation des poids lourds s'effectue sur les autoroutes, dont 39% sur les autoroutes concédées.

Répartition de la circulation des poids lourds en 2019 par type de réseaux



Sources : ASFA, SDES, CEREMA, estimations URF

Circulation sur autoroutes concédées

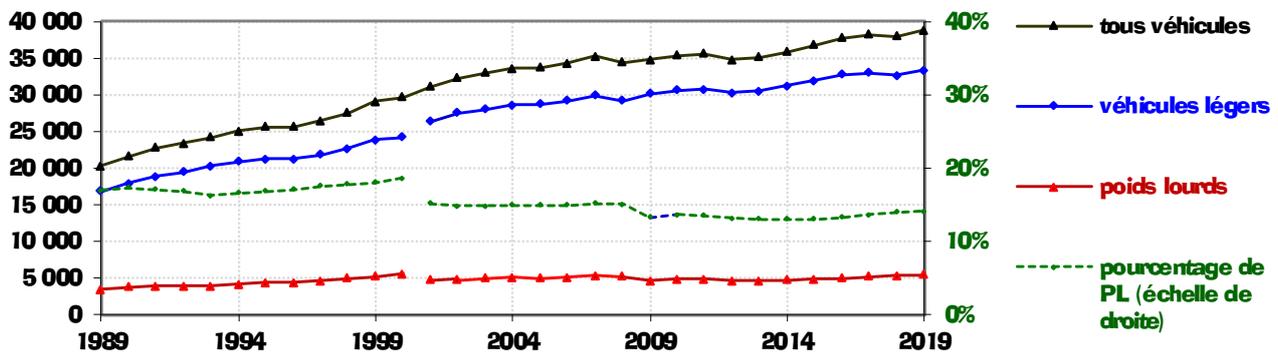
Trafic journalier sur un réseau « constant » d'autoroutes concédées

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Véhicules légers	30,2	30,6	30,8	30,3	30,5	31,2	32,0	32,8	33,0	32,7	33,4
Poids lourds	4,7	4,8	4,8	4,6	4,6	4,7	4,8	5,0	5,2	5,4	5,5
Tous véhicules	34,8	35,5	35,6	34,9	35,2	35,9	36,9	37,8	38,3	38,1	38,8
Pourcentage de PL	13%	14%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	14%	14%	14%

Source : ASFA

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



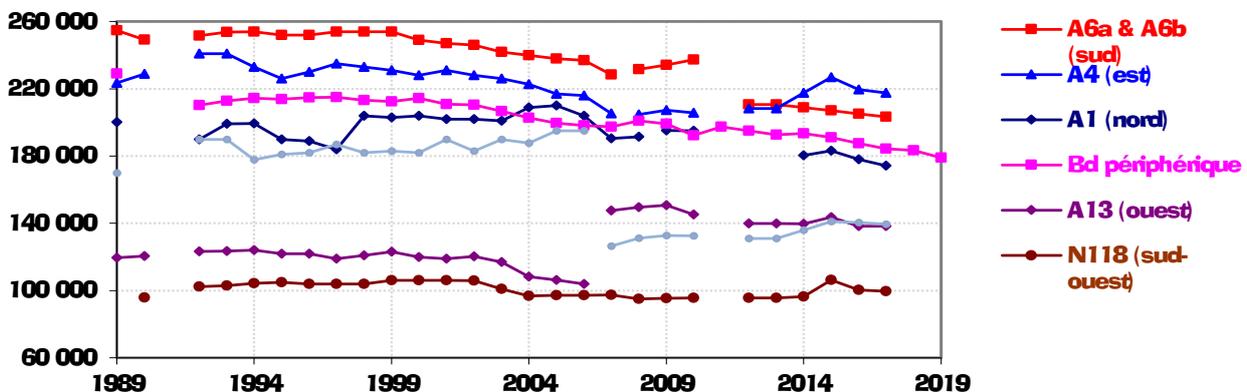
Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

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 remontée 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 de plusieurs années 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

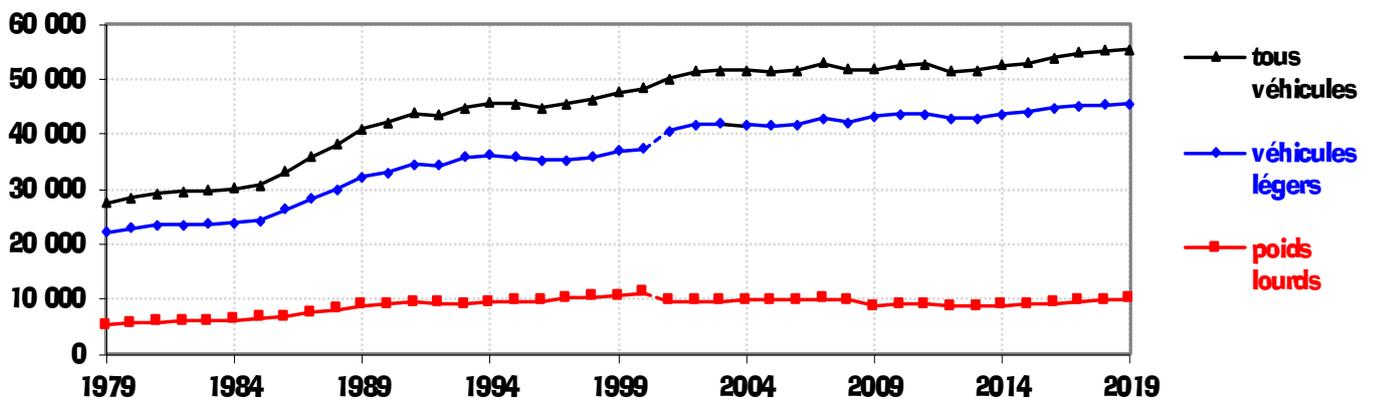
Trafic journalier sur l'axe autoroutier «mer du Nord-Méditerranée»

► **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)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Véhicules légers	43,2	43,5	43,7	42,8	43,0	43,7	44,0	44,7	45,2	45,3	45,5
Poids lourds	8,7	9,0	9,0	8,7	8,7	8,8	9,0	9,2	9,6	9,9	10,0
Tous véhicules	51,9	52,5	52,8	51,5	51,7	52,5	53,0	53,9	54,8	55,2	55,5
Pourcentage de PL	16,7%	17,1%	17,1%	16,9%	16,9%	16,8%	16,9%	17,1%	17,5%	17,9%	18,0%

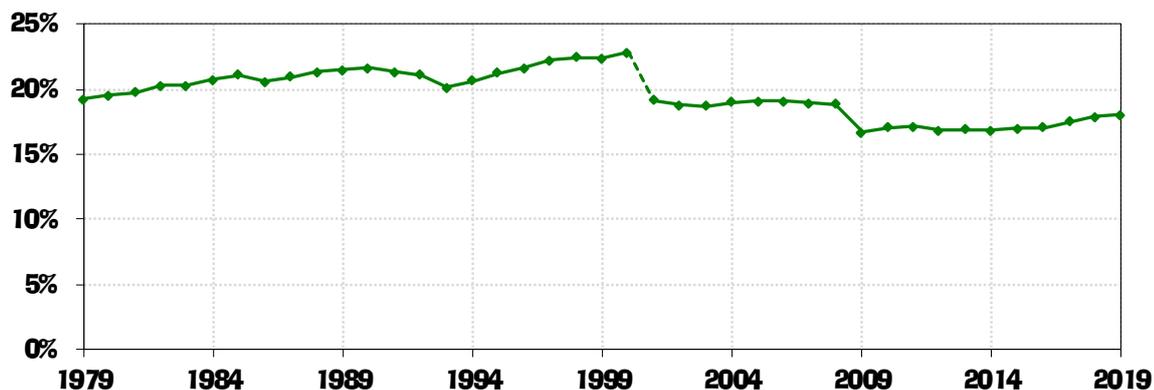
Source : ASFA

► **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 2004 à 2019, on peut faire des observations analogues à celles des pages précédentes, avec un trafic VP en légère croissance (+9% en 15 ans) et un trafic poids lourds quasiment constant (+2% en 15 ans) qui n'est revenu au niveau de 2007 que sur l'A7.

Circulation routière

Encombrements 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.

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

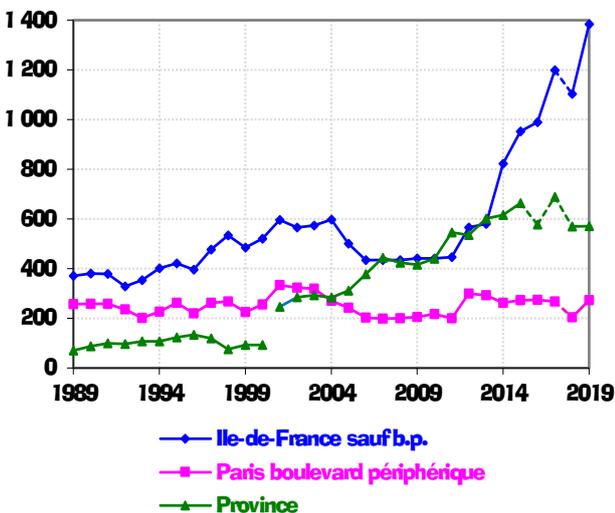
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Île-de-France réseau principal (**)	441	441	446	566	581	823	953	989	1 200	1 104	1 385
Paris boulevard périphérique (**)	206	218	200	299	294	262	273	274	268	204	273
Île-de-France total	647	659	646	865	874	1 086	1 225	1 263	1 467	1 308	1 658
Province réseau principal (*)	417	440	546	536	602	616	663	578	689	570	571
Total	1 064	1 099	1 192	1 401	1 476	1 701	1 889	1 842	2 157	1 878	2 228

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

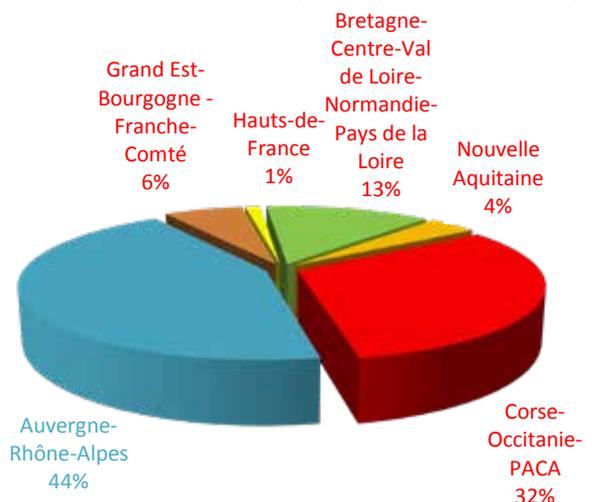
► Réseau principal : encombrements (milliers heures-kilomètres par an)



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 2019 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 2019 que, hors Île-de-France, les encombrements en France sont principalement concentrés dans les zones Auvergne-Rhône-Alpes et Corse-Occitanie-PACA.

Circulation routière

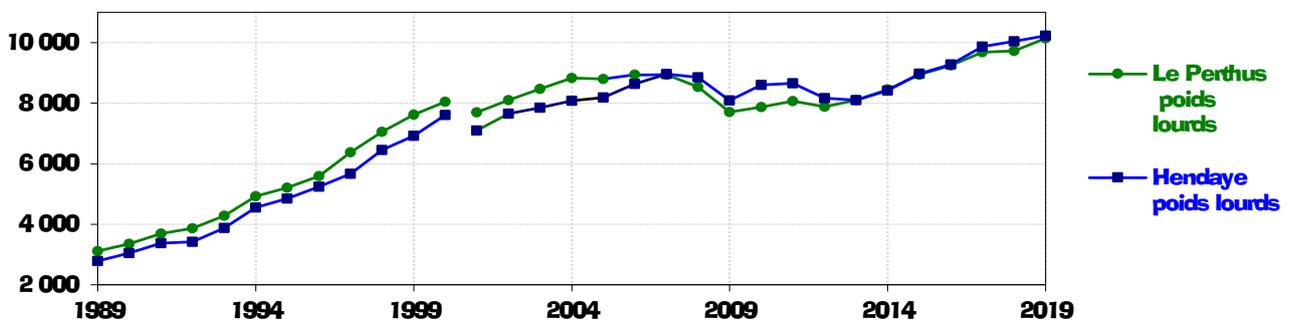
Trafic autoroutier entre la France et l'Espagne

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Hendaye véhicules légers	17,8	17,9	17,8	17,4	17,9	18,3	19,0	18,7	19,5	20,5	21,2
Hendaye poids lourds	8,1	8,6	8,7	8,2	8,1	8,4	9,0	9,3	9,9	10,1	10,2
Hendaye pourcentage de PL	31%	32%	33%	32%	31%	31%	32%	33%	34%	33%	33%
Le Perthus véhicules légers	17,8	18,1	17,8	17,1	17,7	18,5	19,1	19,5	19,8	19,4	20,2
Le Perthus poids lourds	7,7	7,9	8,1	7,9	8,1	8,5	8,9	9,2	9,7	9,7	10,1
Le Perthus pourcentage de PL	30%	30%	31%	32%	31%	31%	32%	32%	33%	33%	33%

Source : ASF

► Frontière espagnole : autoroutes côtières - poids lourds : trafics moyens journaliers annuels (véhicules par jour)

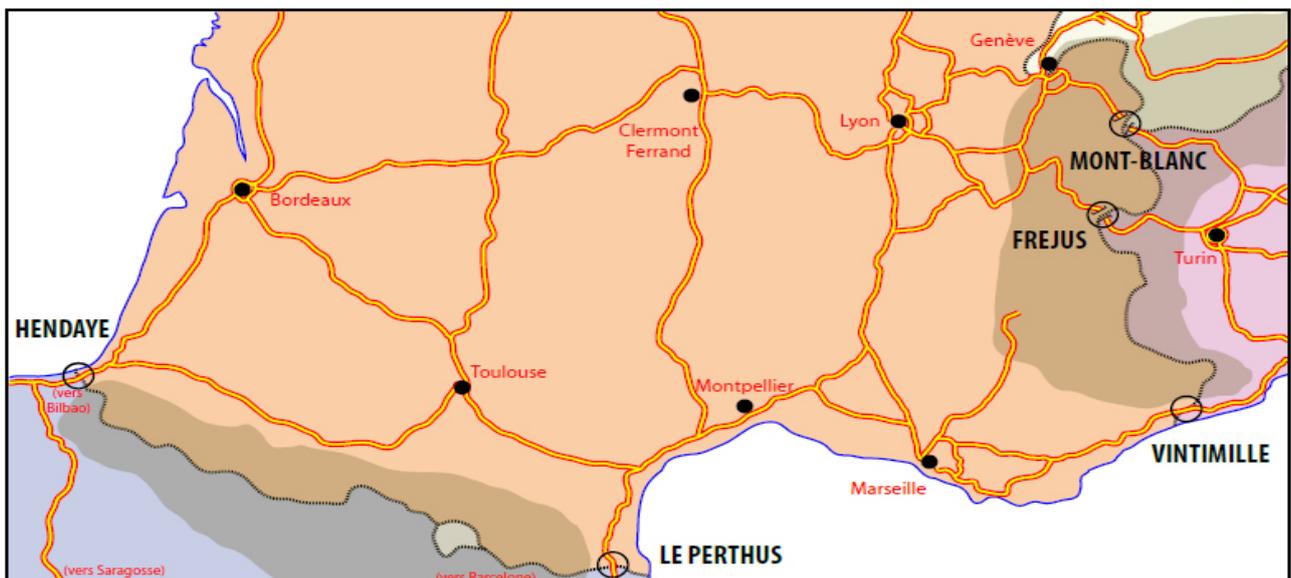


Source : ASF (nouvelle classification à partir de 2001)

Les deux autoroutes côtières (A63 à Hendaye côté Atlantique et A9 au Perthus côté Méditerranée) reçoivent la quasi-totalité du trafic de poids lourds en provenance ou à destination de la péninsule ibérique, pour des raisons évidentes de géographie physique et économique. Le trafic avait augmenté de façon importante depuis l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Union européenne (1986) et jusqu'en 2007 ; la tendance s'était ensuite infléchie

vers une stabilisation. Les 2 chutes de trafic de 2009 et 2012 ont été particulièrement marquées en raison de la diminution des échanges internationaux déjà signalée. Depuis lors, on observe un accroissement du trafic pour tous les véhicules, mais surtout pour les poids lourds ; après une pause en 2018, le trafic total est reparti à la hausse en 2019.

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



Circulation routière

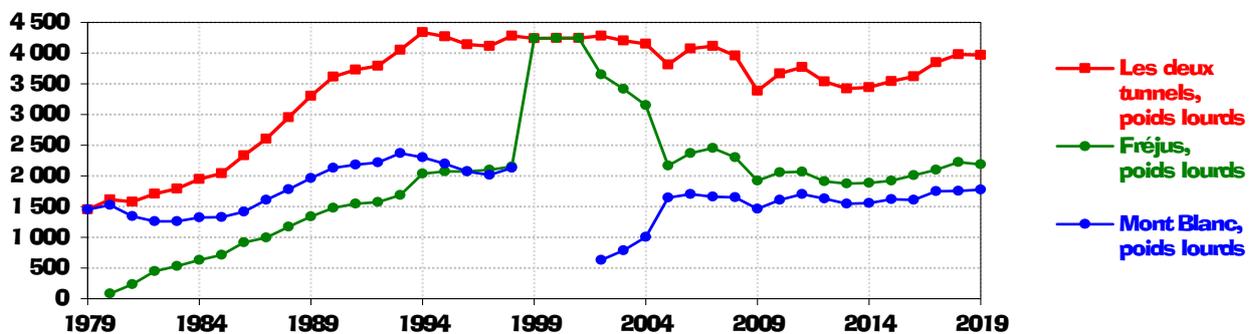
Trafic autoroutier entre la France et l'Italie

► Frontière italienne : tunnels alpins du Mont Blanc et du Fréjus (milliers de véhicules par jour moyen de l'année)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Fréjus véhicules légers	2,3	2,4	2,4	2,3	2,4	2,5	2,8	2,9	2,8	2,8	2,8
Fréjus poids lourds	1,9	2,1	2,1	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,1	2,2	2,2
Mont Blanc véhicules légers	3,3	3,3	3,4	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,6	3,6
Mont Blanc poids lourds	1,5	1,6	1,7	1,6	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8
Tunnels véhicules légers	5,6	5,8	5,8	5,5	5,7	5,8	6,3	6,4	6,5	6,4	6,4
Tunnels poids lourds	3,4	3,7	3,8	3,5	3,4	3,4	3,5	3,6	3,8	4,0	4,0

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

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



Sources : Atmb, Sfrtf

Le trafic total de poids lourds franchissant les Alpes franco-italiennes (cumul des deux tunnels jusqu'en mars 1999, puis tunnel du Fréjus seul entre avril 1999 et mars 2002) a fortement baissé de 2011 à 2013 ; depuis cette date, il remonte régulièrement pour arriver, en 2018 et 2019, 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

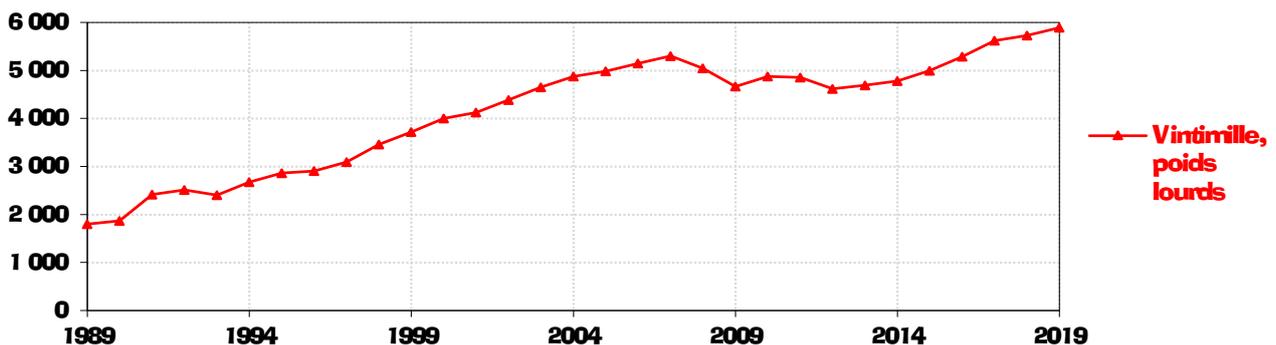
moyen lourd avait ainsi été multiplié sensiblement par deux. Le tunnel du Mont-Blanc a été rouvert à la circulation par étapes en 2002 et début 2003. Le tunnel du Fréjus a été à son tour fermé entre juin et août 2005 à la suite d'un accident ; le trafic s'était alors reporté en majorité sur le tunnel 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 2019, d'environ 55% au Fréjus et 45% au Mont-Blanc.

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Vintimille véhicules légers	18,3	18,3	18,1	17,6	17,8	18,5	18,7	18,8	19,0	18,7	19,0
Vintimille poids lourds	4,7	4,9	4,9	4,6	4,7	4,8	5,0	5,3	5,6	5,7	5,9

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 réfléchissées
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			Responsabilité pécuniaire propriétaire véhicule
			Ceintures dans les camions neufs	
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 la plupart des 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. Depuis le 24 juin 2019, 20 états (CH, LU, BE, NL, DE, ES, RO, PL, AT, IT, HU, SK, CZ, PT, LT, LV, EE, UK, SE, IE) 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	60	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	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	120-130	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	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

(**) 30 miles

(*) 60 miles

(**) 70 miles

() pour conducteurs novices ou professionnels

Source : Commission européenne, IRTAD

Infractions à la circulation routière

► Nombre de cas réprimés (milliers de cas)

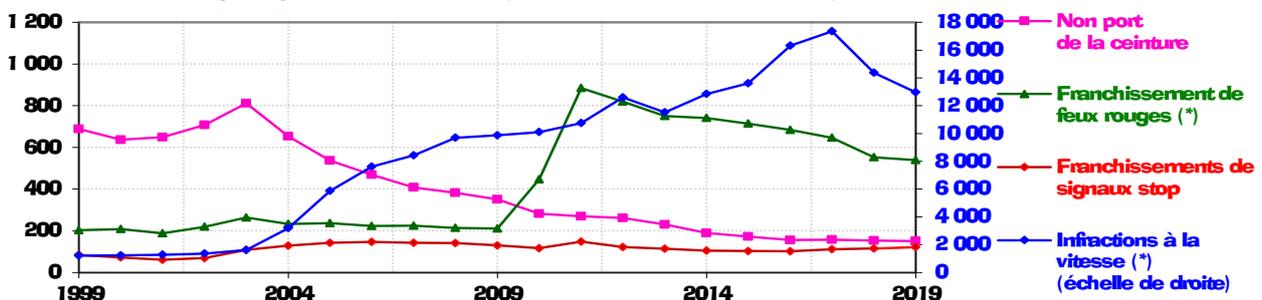
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Permis à points											
Infractions traitées	5 916	6 275	7 253	8 760	8 236	7 867	8 017	8 836	10 768	10 294	8 511
Points retirés	9 274	10 140	12 097	14 337	13 526	12 578	12 471	13 212	15 131	14 866	12 699
Points par infraction	1,6	1,6	1,7	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	1,4	1,4	1,5
Contraventions (hors stationnement)	14 167	14 364	15 486	17 219	15 940	17 106	17 500	20 039	21 317	17 875	16 437
Alcoolémie : dépistages positifs	372	375	387	352	323	318	294	305	335	321	303
Infractions à la vitesse	9 869	10 097	10 742	12 589	11 527	12 836	13 607	16 315	17 351	14 367	12 953
Non port de la ceinture	350	281	269	261	230	189	171	155	156	152	150
Non port du casque	67	59	56	58	50	46	47	37	35	35	36
Franchissement de feux rouges (*)	211	446	884	820	750	741	714	684	646	552	539
Franchissements de signaux stop	130	116	147	122	113	104	103	101	111	115	121
Délits	562	552	573	553	580	588	581	596	594	629	655

Source : ONISR - Ministère de l'intérieur

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

Source : ONISR - Ministère de l'intérieur

► Évolution de quelques infractions (milliers de cas sanctionnés)



Source : ONISR

(*) En 2018 forte baisse due aux dégradations des radars

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

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Radars fixes (*)	1 779	2 260	2 740	3 092	3 265	3 225	3 049	3 311	3 287	3 262	2 799	3 190
Radars mobiles	932	933	933	929	935	889	776	1 087	1 159	1 166	1 152	1 210
Total	2 711	3 193	3 673	4 021	4 200	4 114	3 825	4 398	4 446	4 428	3 951	4 400
Radars pédagogiques			273	1 730	1 636	1 023	889	889	889	882	882	881

Source : projets de loi de finances 2020

(les radars pédagogiques ne donnent pas lieu à sanctions)

(*) dont 450 aux feux tricolores et 1200 radars tourelles, en 2020

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. Dans le rapport fourni par la DSR, 95,4% des contraventions liées à la vitesse relevées par le contrôle automatisé en 2019 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. En fait, la mise en œuvre de la mesure 80 km/h et surtout les mouvements sociaux depuis novembre 2018 ont entraîné une hausse très importante des destructions de radars fixes et une baisse du produit des amendes correspondantes de plus de 26% en 2018. 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 : la prévision de réalisation des recettes en 2019 serait d'un peu moins de 600 millions d'euros, soit en baisse de 40% par rapport à ces chiffres.

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	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (**)	2020
Compte d'affectation spéciale CAS	212	198	192	239	239	239	239	249	270	340	340
FMESPP (*)										26	26
AFITF (voir aussi page 124)	126	181	268	170	203	249	263	425	246	500	193
Collectivités territoriales	130	160	160	170	170	170	170	170	75	75	71
Désendettement de l'Etat									95	95	99
Total	468	539	620	579	612	658	672	844	683	1036	729

Sources : projet de loi de finances 2020 (*) Fonds pour la modernisation des établissements de santé publics et privés

(**) Estimations PLF 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)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Accidents corporels	72,3	67,3	65,0	60,4	56,8	58,2	56,6	57,5	58,6	55,8	56,0
Véhicules impliqués	122,7	114,2	110,5	102,8	95,9	98,9	96,3	98,7	100,0	95,4	95,8
Véhicules/accident corporel	1,70	1,70	1,70	1,70	1,69	1,70	1,70	1,72	1,71	1,71	1,71
Tués (unités)	4 273	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	3 448	3 248	3 244
Gravité (*)	5,9	5,9	6,1	6,0	5,8	5,8	6,1	6,0	5,9	5,8	5,8
Blessés	90,9	84,5	81,3	75,9	70,6	73,0	70,8	72,6	73,4	69,6	70,5
dont blessés hospitalisés	33,3	30,4	29,7	27,1	26,0	26,6	26,6	27,2	27,7	20,9	19,6
dont blessés légers	57,6	54,1	51,6	48,7	44,6	46,4	44,2	45,5	45,7	48,8	50,9
Blessés/accident corporel	1,26	1,26	1,25	1,26	1,24	1,26	1,25	1,26	1,25	1,25	1,26
Blessés hospitalisés/total blessés	0,46	0,45	0,46	0,45	0,46	0,46	0,47	0,47	0,47	0,37	0,35

(*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

Source : ONISR

Changements de définitions.

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

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

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

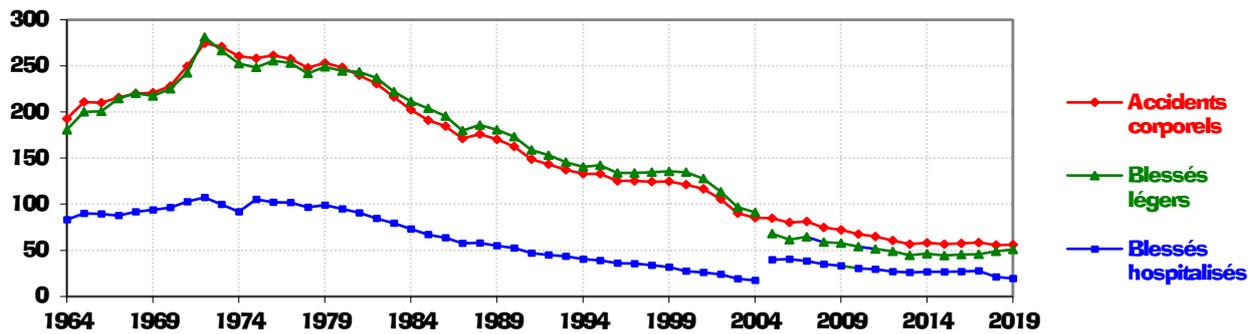
l'ONISR).

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

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

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

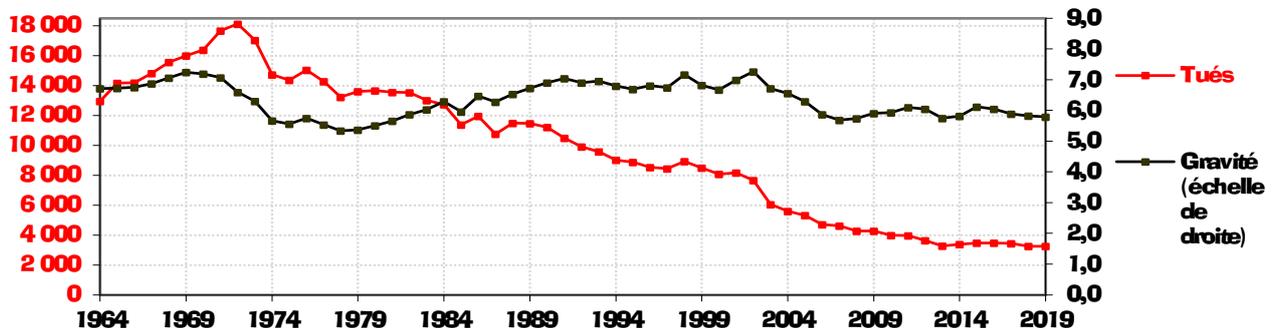
► Accidents corporels et blessés (milliers)



Source : ONISR

à partir de 2005, changement de définition pour les blessés

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



Source : ONISR

Depuis 1972, la sécurité routière a connu des progrès spectaculaires. Les résultats peuvent être appréciés en comparant les chiffres de 2019 aux chiffres de 2009 (la circulation ayant augmenté de 13% dans l'intervalle) :

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

En 2019, on observe une légère baisse du nombre de tués sur les routes de France métropolitaine par rapport à 2018 : la mortalité routière est descendue en 2019 au-dessous de celles de 2013 et de 2018, atteignant ainsi son minimum historique.

Accidents corporels par type de milieu

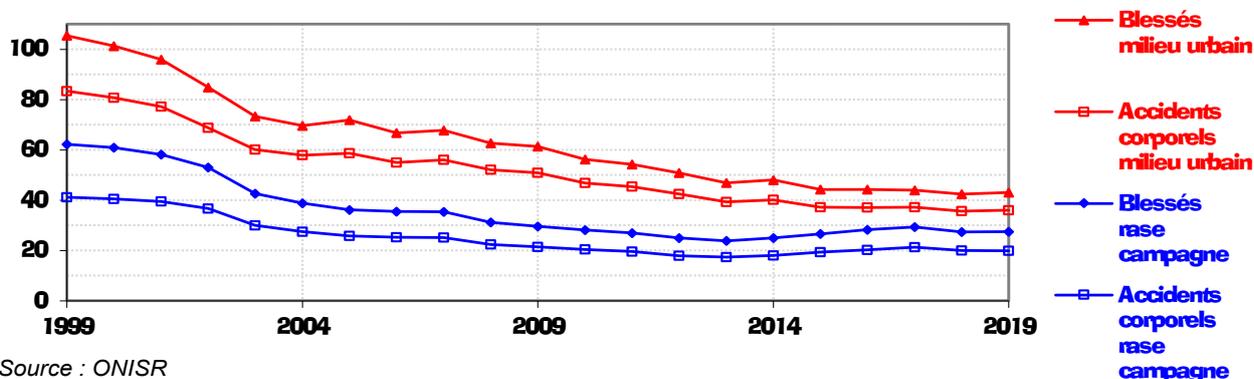
► Nombre d'évènements par type de milieu (milliers sauf pour les tués et pour la gravité)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Accidents corporels											
Milieu urbain	50,9	46,9	45,4	42,5	39,4	40,2	37,2	37,2	37,2	35,7	36,1
Rase campagne	21,4	20,4	19,6	18,0	17,4	18,0	19,4	20,3	21,4	20,0	19,9
Blessés											
Milieu urbain	61,3	56,2	54,2	50,8	46,8	48,0	44,2	44,3	44,0	42,4	43,0
Rase campagne	29,7	28,2	27,0	25,0	23,8	25,0	26,6	28,4	29,4	27,4	27,5
Tués (unités) (*)											
Milieu urbain	1 252	1 133	1 096	1 027	930	992	988	1 019	1 010	963	1 037
Rase campagne	3 021	2 859	2 867	2 626	2 338	2 392	2 473	2 458	2 438	2 285	2 207
Gravité (**)											
Milieu urbain	2,5	2,4	2,4	2,4	2,4	2,5	2,7	2,7	2,7	2,7	2,9
Rase campagne	14,1	14,0	14,6	14,6	13,4	13,3	12,8	12,1	11,4	11,4	11,1

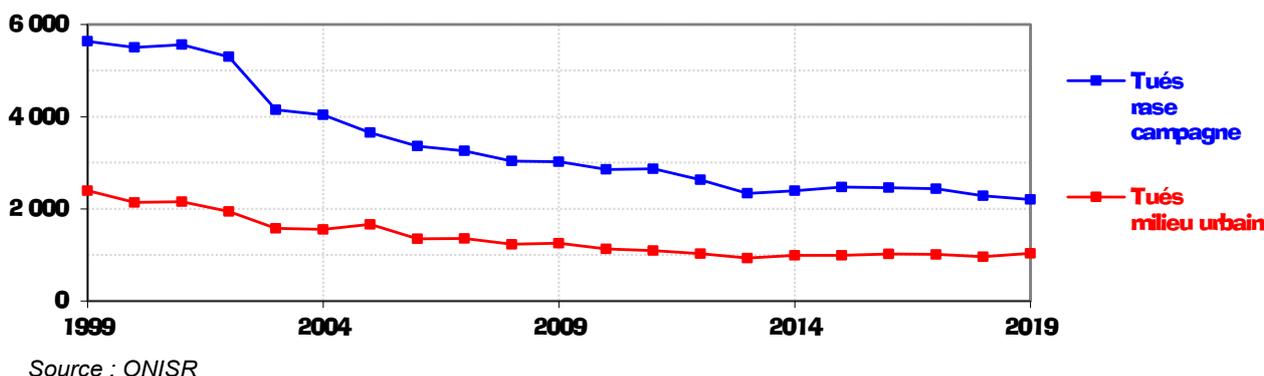
(*) depuis 2004, dans les trente jours suivant l'accident
Source : ONISR

(**) nombre de tués pour 100 accidents corporels

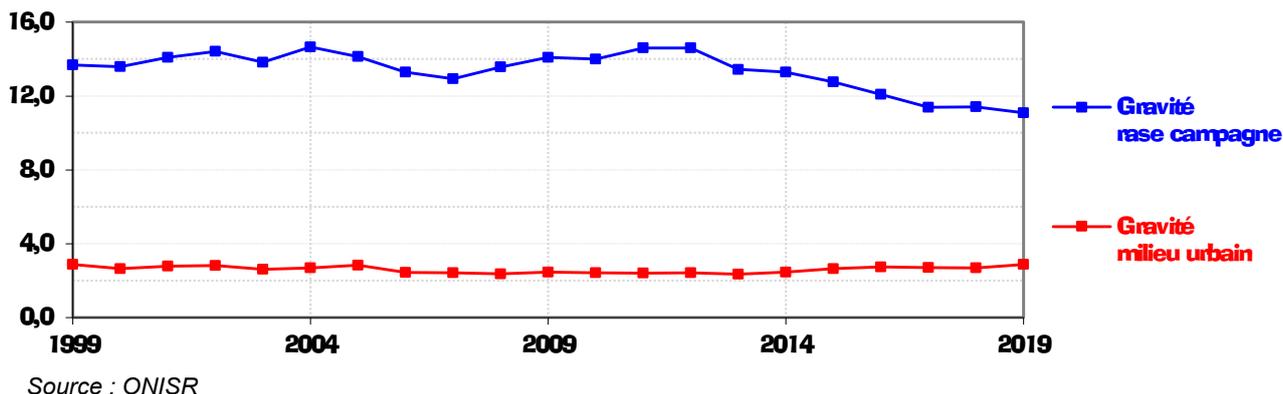
► Accidents corporels et blessés en milieu urbain et rase campagne (en milliers)



► Nombre de tués en milieu urbain et rase campagne



► Gravité en milieu urbain et rase campagne



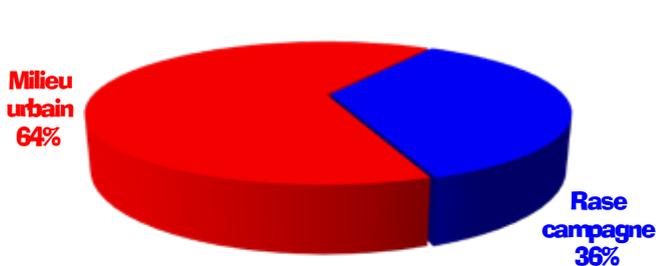
Répartition des accidents corporels par type de milieu

► Répartition des événements par type de milieu (pourcentage)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2017	2018	2019
Accidents corporels											
Milieu urbain	70%	70%	70%	69%	69%	66%	65%	65%	64%	64%	64%
Rase campagne	30%	30%	30%	31%	31%	34%	35%	35%	36%	36%	36%
Blessés											
Milieu urbain	67%	67%	67%	66%	66%	62%	61%	61%	60%	61%	61%
Rase campagne	33%	33%	33%	34%	34%	38%	39%	39%	40%	39%	39%
Tués											
Milieu urbain	28%	28%	28%	28%	29%	29%	29%	29%	29%	30%	32%
Rase campagne	72%	72%	72%	72%	71%	71%	71%	71%	71%	70%	68%

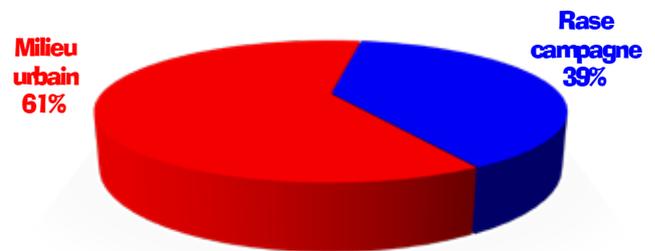
Source : ONISR

► Accidents corporels : répartition en 2019



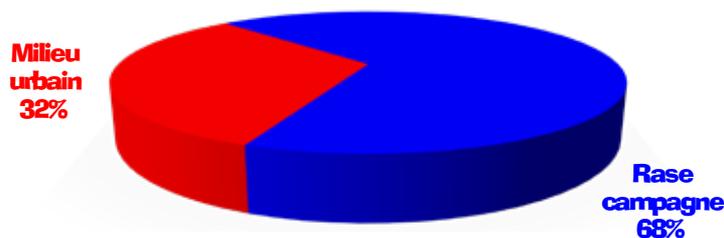
Source : ONISR

► Blessés : répartition en 2019



Source : ONISR

► Tués : répartition en 2019



Source : ONISR

Les voiries dites de «rase campagne» désignent l'ensemble des autoroutes (urbaines et interurbaines), ainsi que les parties de routes nationales, départementales et locales situées en dehors des agglomérations. Les voiries dites «urbaines» désignent les routes de toutes appartenances domaniales situées dans les agglomérations (entre les panneaux d'entrée et de fin des agglomérations quelles que soient leurs tailles).

La répartition des accidents entre «milieu urbain» et «rase campagne» est caractéristique des conditions de circulation. En «rase

campagne» on ne dénombre que 36% des accidents corporels et 39% des blessés, mais 68% des tués. Les accidents y sont donc moins nombreux qu'en agglomérations, mais plus graves : le taux de gravité y est de 11,1 tués pour 100 accidents, contre 2,9 en milieu urbain. À titre de comparaison, le taux de gravité est de l'ordre de 0,65 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

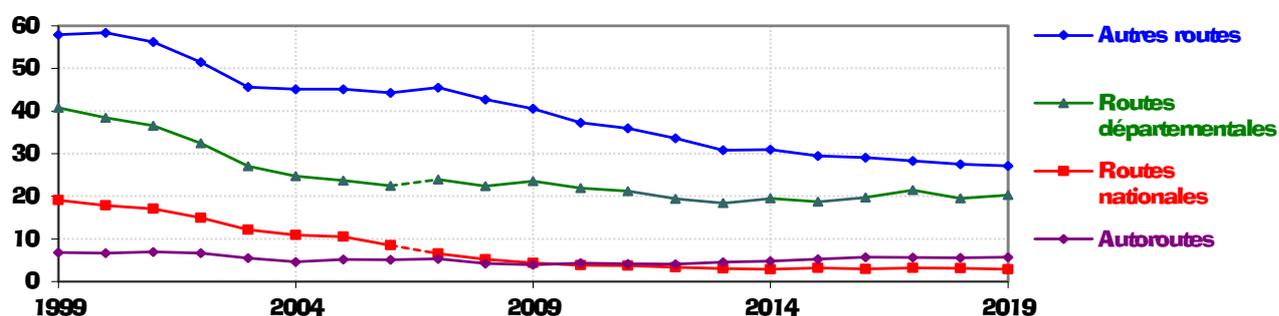
► Nombre d'évènements par type de réseau (milliers sauf pour les tués)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Accidents corporels											
Autoroutes	3,9	4,3	4,1	4,0	4,5	4,8	5,2	5,7	5,7	5,6	5,7
Routes nationales	4,4	3,8	3,8	3,3	3,1	2,9	3,2	3,0	3,2	3,2	2,9
Routes départementales	23,5	21,9	21,2	19,4	18,4	19,5	18,7	19,7	21,4	19,5	20,3
Autres routes	40,5	37,3	35,9	33,6	30,8	30,9	29,4	29,1	28,3	27,5	27,1
Blessés											
Autoroutes	5,5	5,9	5,6	5,6	6,3	6,7	7,2	8,1	7,9	7,9	8,1
Routes nationales	6,0	5,4	5,1	4,6	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6	4,4	4,1
Routes départementales	31,0	28,6	27,8	25,6	23,9	25,7	24,5	26,1	27,8	25,2	26,2
Autres routes	48,4	44,6	42,7	40,0	36,2	36,6	34,7	34,3	33,1	32,5	32,1
Tués											
Autoroutes	225	238	270	223	261	242	298	270	282	269	263
Routes nationales	408	350	321	322	297	250	264	302	232	222	220
Routes départementales	2 760	2 644	2 609	2 408	2 120	2 265	2 248	2 242	2 224	2 103	2 044
Autres routes	880	760	763	700	590	627	651	663	710	654	717
Gravité (*)											
Autoroutes	5,7	5,5	6,5	5,5	5,8	5,0	5,7	4,7	5,0	4,8	4,6
Routes nationales	9,3	9,1	8,5	9,6	9,6	8,5	8,3	10,1	7,2	7,0	7,6
Routes départementales	11,7	12,1	12,3	12,4	11,5	11,6	12,0	11,4	10,4	10,8	10,1
Autres routes	2,2	2,0	2,1	2,1	1,9	2,0	2,2	2,3	2,5	2,4	2,6

(*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

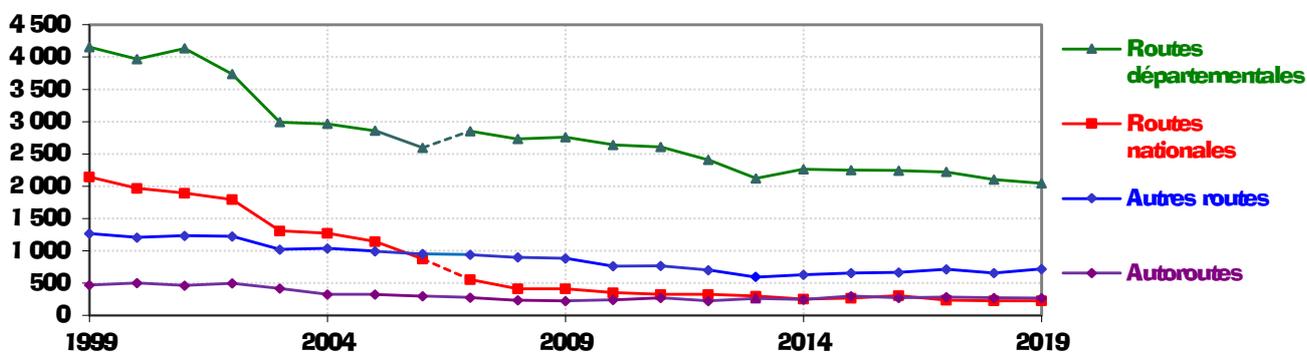
Source : ONISR

► 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 1,6 par milliard de kilomètres parcourus, à comparer avec 6,4 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.

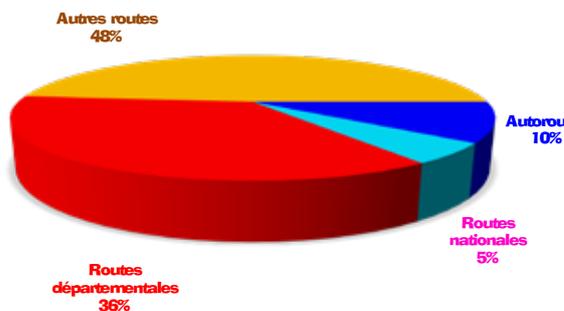
Répartition des accidents corporels par type de réseau

► Répartition des événements par type de réseau (pourcentage)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016	2017	2018	2019
Accidents corporels											
Autoroutes	6%	6%	7%	8%	8%	9%	10%	10%	10%	10%	10%
Routes nationales	6%	6%	6%	5%	5%	6%	5%	5%	6%	6%	5%
Routes départementales	33%	33%	32%	32%	34%	33%	34%	34%	37%	35%	36%
Autres routes	55%	55%	56%	54%	53%	52%	51%	51%	48%	49%	48%
Blessés											
Autoroutes	7%	7%	7%	9%	9%	10%	11%	11%	11%	11%	12%
Routes nationales	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%
Routes départementales	34%	34%	34%	34%	35%	35%	36%	36%	38%	36%	37%
Autres routes	53%	53%	53%	51%	50%	49%	47%	47%	45%	46%	45%
Tués											
Autoroutes	6%	7%	6%	8%	7%	9%	8%	8%	8%	8%	8%
Routes nationales	9%	8%	9%	9%	7%	8%	9%	9%	7%	7%	7%
Routes départementales	66%	66%	66%	65%	67%	65%	64%	64%	65%	65%	63%
Autres routes	19%	19%	19%	18%	19%	19%	19%	19%	21%	20%	22%

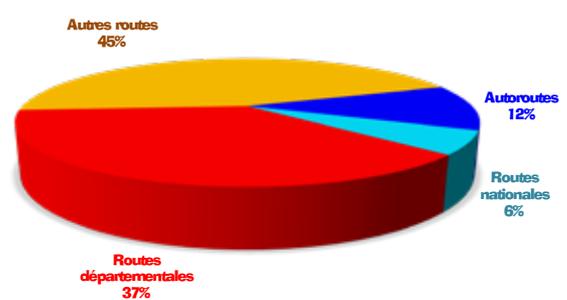
Source : ONISR

► Répartition des accidents corporels en 2019



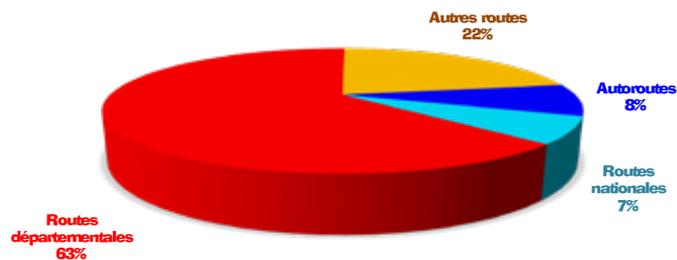
Source : ONISR

► Répartition des blessés en 2019



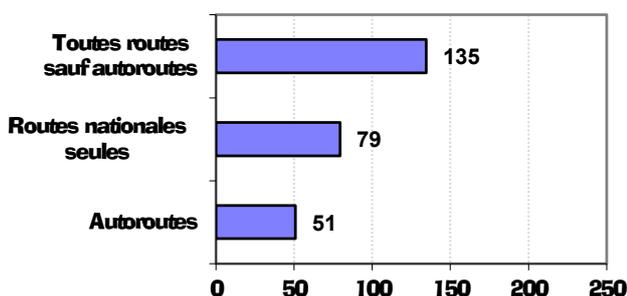
Source : ONISR

► Répartition des tués en 2019



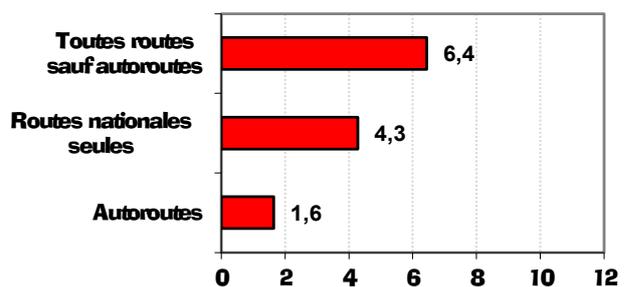
Source : ONISR

► Nombre de blessés par milliard de kilomètres parcourus en 2019



Sources : ONISR et SDES

► Nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus en 2019



Sources : ONISR et SDES

Accidents corporels sur le réseau autoroutier concédé

► Données de circulation et de sécurité routière sur autoroutes concédées

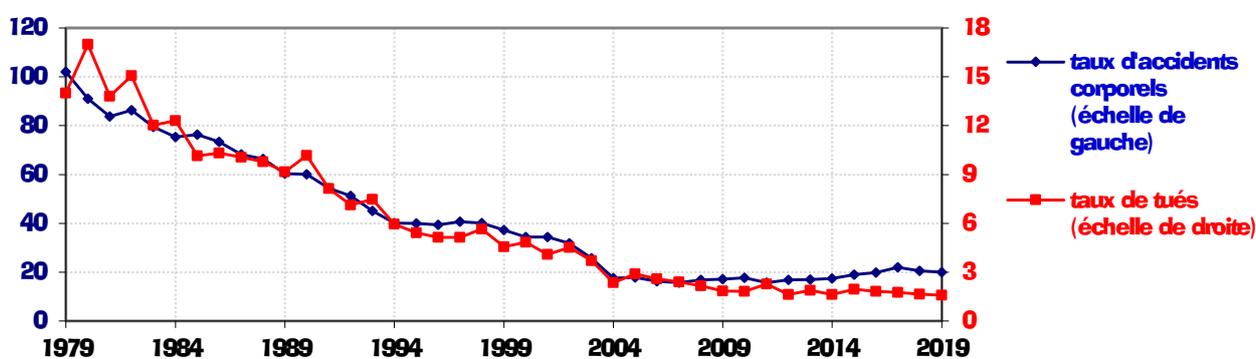
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Circulation (milliards de véhicules x kilomètres)	82,3	84,1	85,4	88,1	89,4	87,3	89,7	92,6	94,4	95,0	97,0
Accidents corporels (nombre)	1 414	1 485	1 346	1 486	1 516	1 523	1 699	1 834	2 073	1 957	1 932
Taux d'accidents corporels (*)	17,2	17,7	15,8	16,9	17,0	17,4	18,9	19,8	22,0	20,6	19,9
Tués (nombre)	151	153	193	143	169	142	174	169	166	157	154
Taux de tués (**)	1,8	1,8	2,3	1,6	1,9	1,6	1,9	1,8	1,8	1,7	1,6
Gravité (**)	10,7	10,3	14,3	9,6	11,1	9,3	10,2	9,2	8,0	8,0	8,0

(*) 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 2019 (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 2019 de 154 tués dans l'année. Depuis 2009, on a enregistré une amélioration importante et statistiquement significative de la sécurité, le nombre de tués étant resté constant, pour une circulation qui a augmenté de 18% 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)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Accidents corporels	72,3	67,3	65,0	60,4	56,8	58,2	56,6	57,5	58,6	55,8	56,0
Véhicules présents	122,7	114,2	110,5	102,8	95,9	98,9	96,3	98,7	100,0	95,4	95,8
<i>Véhicules/accident</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>	<i>1,71</i>
Voitures	74,8	70,3	67,2	63,2	60,5	61,1	60,1	62,8	64,1	58,5	58,0
Utilitaires légers	6,2	6,0	6,0	5,6	5,1	5,5	5,4	5,5	5,0	6,2	6,3
Poids lourds	3,5	3,5	3,4	3,1	2,8	3,0	2,9	3,0	3,1	3,1	3,0
Transports en commun	1,4	1,3	1,1	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8
Motos	17,2	15,8	16,2	14,7	13,5	14,4	13,9	13,9	14,9	14,0	13,6
Cyclomoteurs	13,4	11,6	10,5	9,2	7,7	8,0	7,2	6,8	6,0	6,2	6,2
Bicyclettes	4,8	4,4	4,7	4,3	4,1	4,6	4,6	4,5	4,7	4,8	5,7
Autres	1,4	1,4	1,4	1,4	1,2	1,5	1,3	1,2	1,3	1,9	2,2

Source : ONISR

► Pourcentage par rapport aux véhicules présents

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Voitures	61,0%	61,6%	60,8%	61,5%	63,1%	61,8%	62,4%	63,7%	64,1%	61,3%	60,6%
Utilitaires légers	5,0%	5,2%	5,4%	5,5%	5,4%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%	6,5%	6,6%
Poids lourds	2,8%	3,1%	3,1%	3,1%	2,9%	3,0%	3,0%	3,1%	3,1%	3,2%	3,1%
Transports en commun	1,0%	0,9%	1,0%	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%
Motos	14,0%	13,8%	14,7%	14,3%	14,1%	14,5%	14,4%	14,1%	14,9%	14,7%	14,2%
Cyclomoteurs	10,9%	10,2%	9,5%	9,0%	8,0%	8,0%	7,5%	6,9%	6,0%	6,5%	6,4%
Bicyclettes	3,9%	3,8%	4,3%	4,2%	4,3%	4,6%	4,7%	4,6%	4,7%	5,0%	5,9%
Autres	1,2%	1,2%	1,3%	1,4%	1,2%	1,6%	1,4%	1,2%	1,3%	2,0%	2,3%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : ONISR

► Taux de présence par milliard de véhicules x kilomètres parcourus

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Véhicules légers (*)	159	148	141	125	120	120	117	121	121	113	112
Poids lourds	128	123	116	96	87	92	88	90	88	88	85
<i>Taux présence PL / VL</i>	<i>0,80</i>	<i>0,83</i>	<i>0,83</i>	<i>0,77</i>	<i>0,72</i>	<i>0,76</i>	<i>0,75</i>	<i>0,75</i>	<i>0,73</i>	<i>0,78</i>	<i>0,75</i>

(*) voitures et utilitaires légers

Bilan de la circulation modifié en 2020 et rebasé depuis 2012

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 9% en 1999 à 14,2% en 2019, pour une présence dans la circulation générale qui est inférieure à 1,9% 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

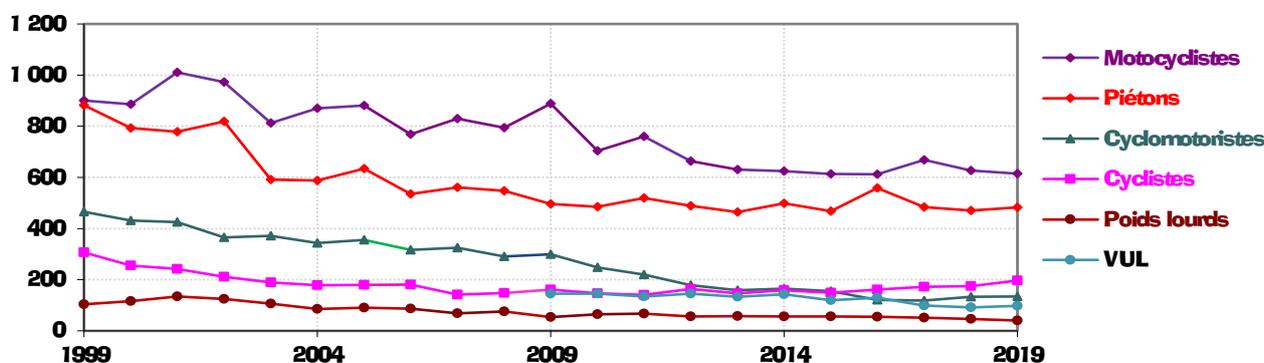
► Nombre de tués selon les types de véhicules utilisés

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Piétons	496	485	519	489	465	499	468	559	484	471	483
Cyclistes et EDPm*	162	147	141	164	147	159	149	162	173	175	197
Cyclomotoristes	299	248	220	179	159	165	155	121	119	133	134
Motocyclistes	888	704	760	664	631	625	614	613	669	627	615
Voitures	2 160	2 117	2 062	1 882	1 612	1 663	1 796	1 760	1 767	1 637	1 622
VUL	145	146	134	145	133	143	120	130	99	92	98
Poids lourds	54	65	67	56	57	56	56	55	51	47	40
Autres	69	80	60	74	64	74	103	77	86	66	55
Total	4 273	3 992	3 963	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	3 448	3 248	3 244

Source : ONISR

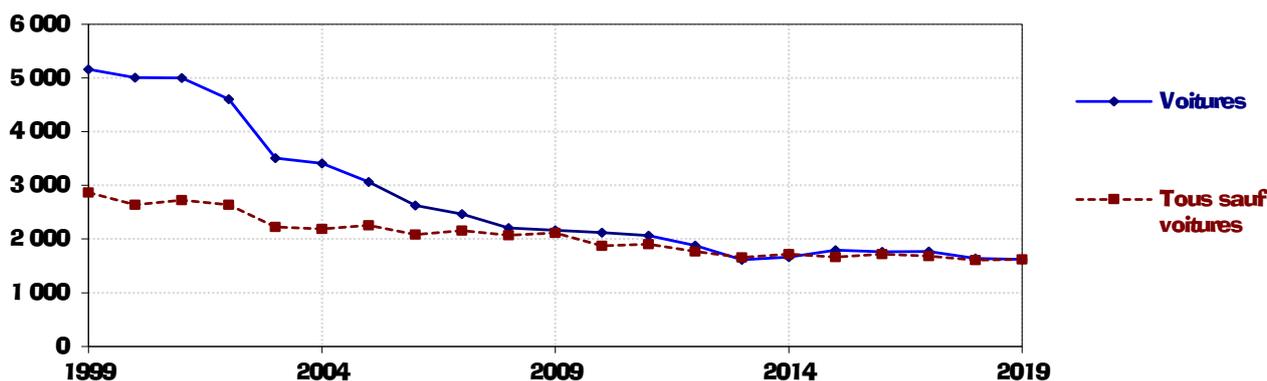
(*) EDPm: usager d'engins de déplacement motorisé

► 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 2018, on observe une baisse du nombre de victimes pour quasiment toutes les catégories d'usagers sauf pour les cyclistes, les cyclomotoristes et les VU chez lesquels le nombre de victimes est en hausse respectivement de 7%, 1% et 7%.

Par contre, même si le nombre de victimes chez les motocyclistes diminue de 2% par rapport à 2018, 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 1,9%).

À signaler, pour la première fois, 10 tués sur des engins de déplacement personnels motorisés.

Quant aux piétons, le nombre de victimes est en hausse de 3%.

Accidents corporels avec présence de poids lourds

► Nombres

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Acc. corporels avec PL	3 270	3 289	3 155	2 946	2 791	2 762	2 721	2 797	2 850	2 830	2 753
Poids lourds présents	3 492	3 500	3 399	3 148	2 791	2 983	2 901	3 030	3 061	3 070	2 951
Tués	507	557	578	486	465	480	473	493	418	444	390
Gravité (*)	15,5	16,9	18,3	16,5	16,7	17,4	17,4	17,6	14,7	15,7	14,2
Blessés	3 951	3 978	3 720	3 668	3 289	3 377	3 362	3 404	3 522	3 442	3 358
dont blessés hospitalisés	1 741	1 735	1 584	1 530	1 458	1 487	1 444	1 421	1 405	1 122	1 038
dont blessés légers	2 210	2 243	2 136	2 138	1 831	1 890	1 918	1 983	2 117	2 320	2 320

(*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

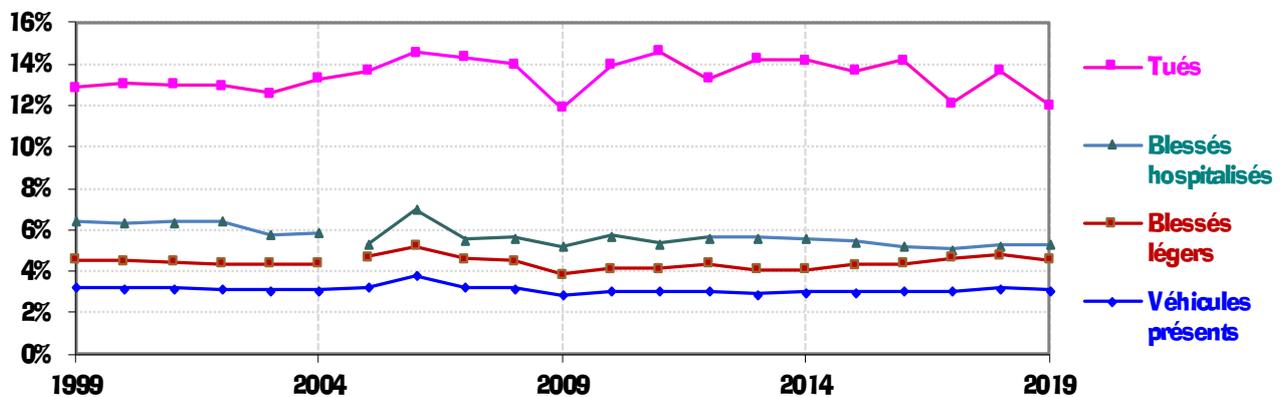
Source : ONISR

► Proportions par rapport au total des événements

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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	12%	14%	15%	13%	14%	14%	14%	14%	12%	14%	12%
Blessés	4%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
- Blessés hospitalisés	5%	6%	5%	6%	6%	6%	5%	5%	5%	5%	5%
- Blessés légers	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	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 : 3,1% des véhicules présents (ce qui est nettement inférieur

à leur présence dans la circulation générale, qui est d'environ 5,6% - voir page 12), 4,8% des blessés et 12% 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.

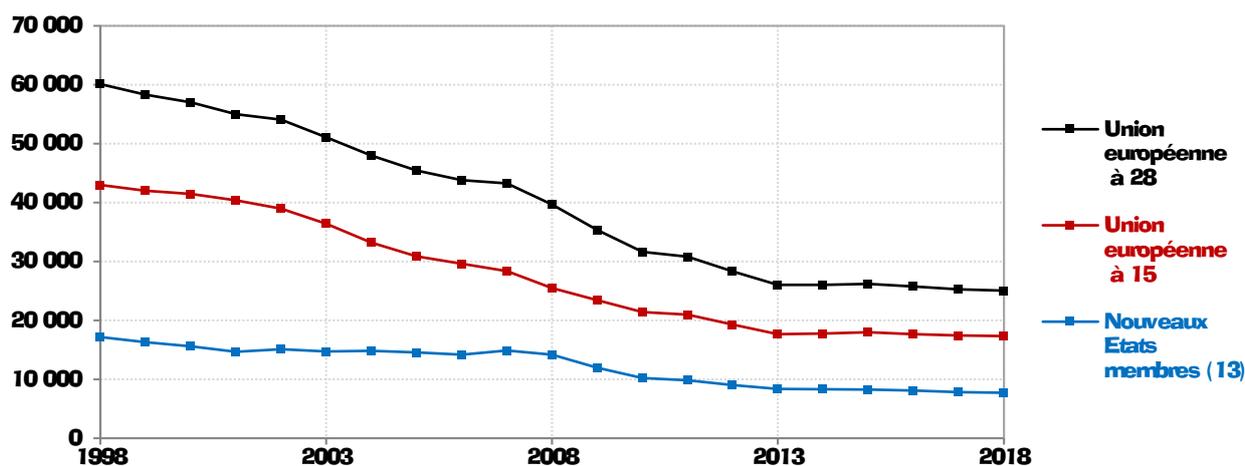
Nombre de tués

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 1,9 alors que le parc était multiplié par 1,2.

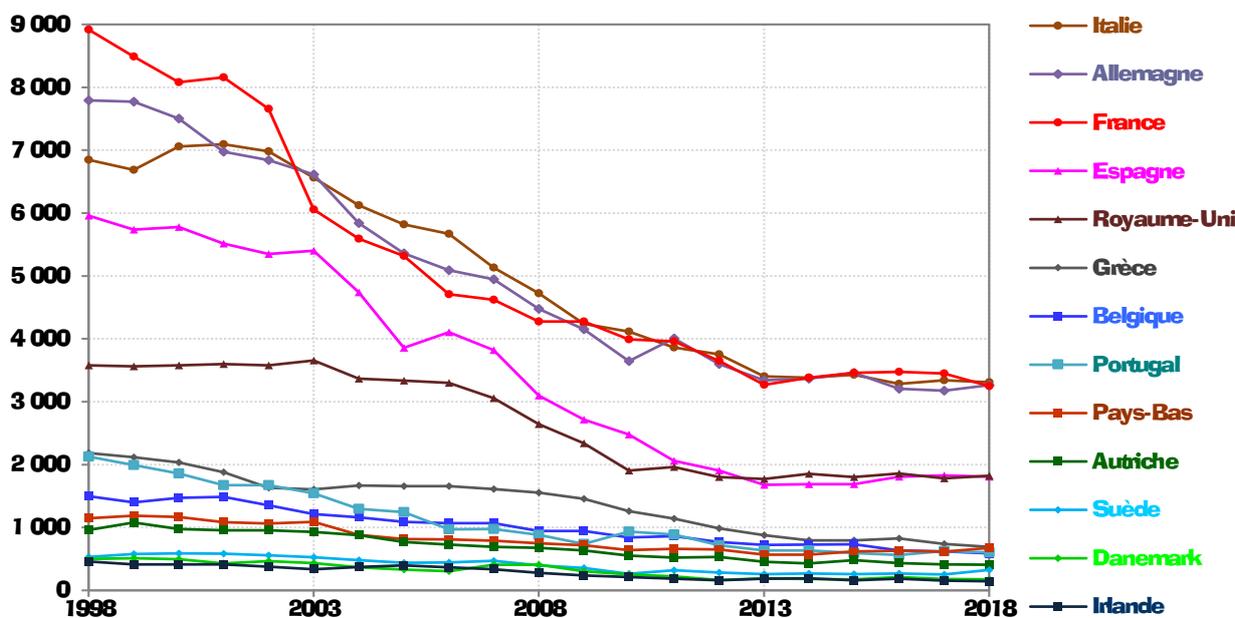
Le tableau et le graphique ci-contre montrent qu'il existe encore de fortes disparités entre les États. En général, les États dont la motorisation est la plus forte (l'UE 15 pour l'essentiel) et la plus ancienne bénéficient d'une meilleure sécurité routière, due à l'expérience, mais aussi à la densité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

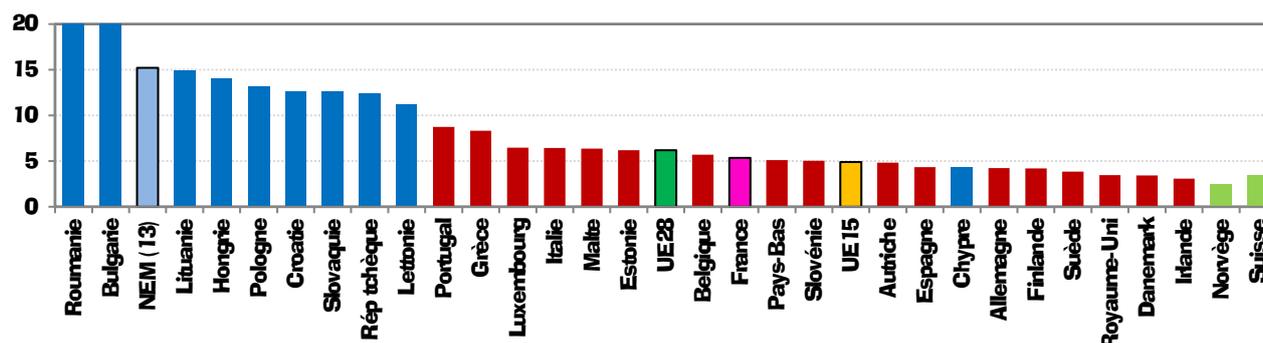
Par conséquent, les chiffres figurant dans le tableau et le graphique ci-dessous sont des arrondis, issus de diverses sources, y compris des estimations basées sur les parcs ou les consommations de carburants.

► Union européenne : nombre de tués et circulation routière en 2018

			Population (millions d'habitants)	Circulation (milliards de véhicules-km)	Tués (unités)	Tués par milliard de véhicules-km
UE15	BE	Belgique	11	103	590	6
NEM	BG	Bulgarie	7	24	611	25
NEM	CZ	République tchèque	11	53	656	12
UE15	DK	Danemark	6	51	175	3
UE15	DE	Allemagne	83	768	3 265	4
NEM	EE	Estonie	1	11	67	6
UE15	IE	Irlande	5	48	146	3
UE15	EL	Grèce	11	83	690	8
UE15	ES	Espagne	47	415	1 806	4
UE15	FR	France	65	606	3 248	5
NEM	HR	Croatie	4	25	317	13
UE15	IT	Italie	60	515	3 310	6
NEM	CY	Chypre	1	11	49	4
NEM	LV	Lettonie	2	13	148	11
NEM	LT	Lituanie	3	11	170	15
UE15	LU	Luxembourg	1	6	36	6
NEM	HU	Hongrie	10	45	629	14
NEM	MT	Malte	0	3	18	6
UE15	NL	Pays-Bas	17	132	678	5
UE15	AT	Autriche	9	85	409	5
NEM	PL	Pologne	38	217	2 862	13
UE15	PT	Portugal	10	69	606	9
NEM	RO	Roumanie	19	57	1 867	33
NEM	SI	Slovénie	2	18	91	5
NEM	SK	Slovaquie	5	18	229	13
UE15	FI	Finlande	6	53	225	4
UE15	SE	Suède	10	84	324	4
UE15	UK	Royaume-Uni	67	525	1 825	3
		Union européenne à 15	407	3 543	17 333	5
		Nouveaux Etats membres (13)	104	507	7 714	15
		Union européenne à 28	511	4 050	25 047	6
	NO	Norvège	5	44	108	2
	CH	Suisse	9	68	233	3

Sources : Eurostat, ETSC, estimations et traitements URF

► Union européenne : nombre de tués par milliard de véhicules-km en 2018



Sources : Eurostat, ETSC, estimations et traitements URF

Roumanie et Bulgarie hors échelle

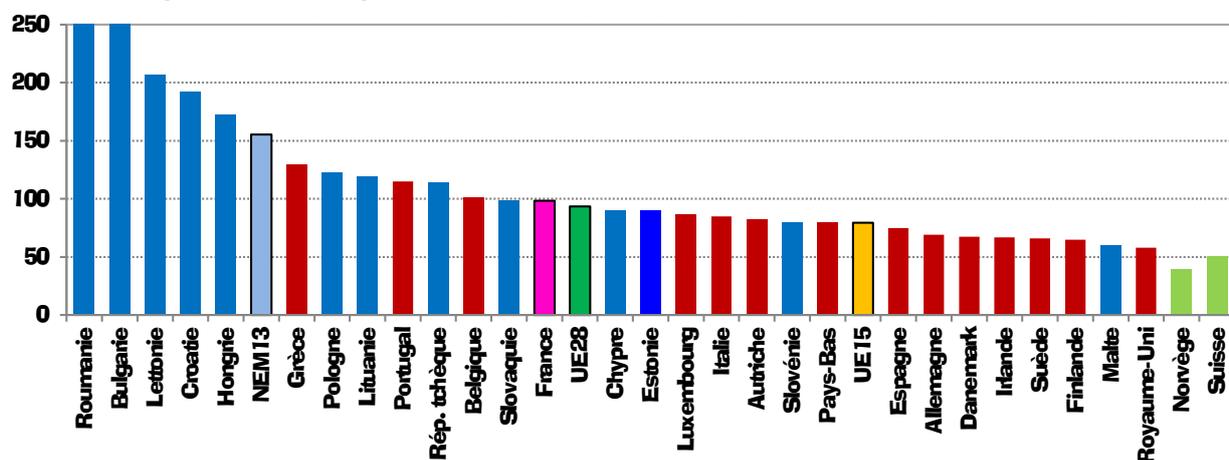
Nombre de tués en fonction du parc de voitures

► Union européenne : nombre de tués et voitures particulières en 2018

			Population (millions d'habitants)	Voitures particulières (millions)	Tués (unités)	Tués par million de voitures
UE15	BE	Belgique	11	6	590	101
NEM	BG	Bulgarie	7	2	611	260
NEM	CZ	République tchèque	11	6	656	114
UE15	DK	Danemark	6	3	175	67
UE15	DE	Allemagne	83	47	3 265	69
NEM	EE	Estonie	1	1	67	89
UE15	IE	Irlande	5	2	146	67
UE15	EL	Grèce	11	5	690	130
UE15	ES	Espagne	47	24	1 806	75
UE15	FR	France	65	33	3 248	98
NEM	HR	Croatie	4	2	317	192
UE15	IT	Italie	60	39	3 310	85
NEM	CY	Chypre	1	1	49	90
NEM	LV	Lettonie	2	1	148	207
NEM	LT	Lituanie	3	1	170	119
UE15	LU	Luxembourg	1	0	36	87
NEM	HU	Hongrie	10	4	629	172
NEM	MT	Malte	0	0	18	60
UE15	NL	Pays-Bas	17	9	678	79
UE15	AT	Autriche	9	5	409	82
NEM	PL	Pologne	38	23	2 862	122
UE15	PT	Portugal	10	5	606	115
NEM	RO	Roumanie	19	6	1 867	334
NEM	SI	Slovénie	2	1	91	80
NEM	SK	Slovaquie	5	2	229	98
UE15	FI	Finlande	6	3	225	65
UE15	SE	Suède	10	5	324	66
UE15	UK	Royaume-Uni	67	32	1 825	58
		UE15	407	218	17 333	79
		NEM13	104	50	7 714	155
		UE28	511	268	25 047	93
	NO	Norvège	5	3	108	39
	CH	Suisse	9	5	233	50

Sources : Eurostat, OICA, ETSC, traitements URF

► Union européenne : tués par million de voitures en 2018



Sources : Eurostat, OICA, ETSC, traitements URF

Roumanie et Bulgarie hors échelle

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)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Permis B (*)	663	665	680	709	718	721	742	775	762	821	818	830	861	836	802
dont hommes	345	346	355	371	379	380	384	400	394	421	421	423	439	426	416
dont femmes	318	319	325	338	339	340	358	375	368	401	398	407	422	410	386
Permis A2 (**)	96	96	100	107	110	108	115	119	110	102	103	113	108	103	114
dont hommes	85	85	89	95	97	94	100	104	94	88	88	96	91	87	97
dont femmes	11	11	12	12	13	14	15	15	16	14	15	18	17	16	18
Vélocitistes (A1)	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	6	7	7	6
dont hommes	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	6	6	6	6
dont femmes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
Permis C + EC (***)	55	56	61	64	55	41	40	40	39	40	37	36	37	38	41
dont hommes	52	52	56	60	51	40	38	38	37	38	35	34	35	36	38
dont femmes	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Permis D (****)	7	6	7	6	6	6	5	5	5	6	5	6	5	4	4
dont hommes	6	5	6	5	5	5	5	4	4	5	4	5	4	3	3
dont femmes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Total tous permis	826	828	852	890	892	901	930	968	934	988	986	1 009	1 037	1 006	988

(*) voitures de tourisme et véhicules utilitaires de 3,5 t de PTAC maximum (le permis B représente environ 81% du total des permis délivrés)

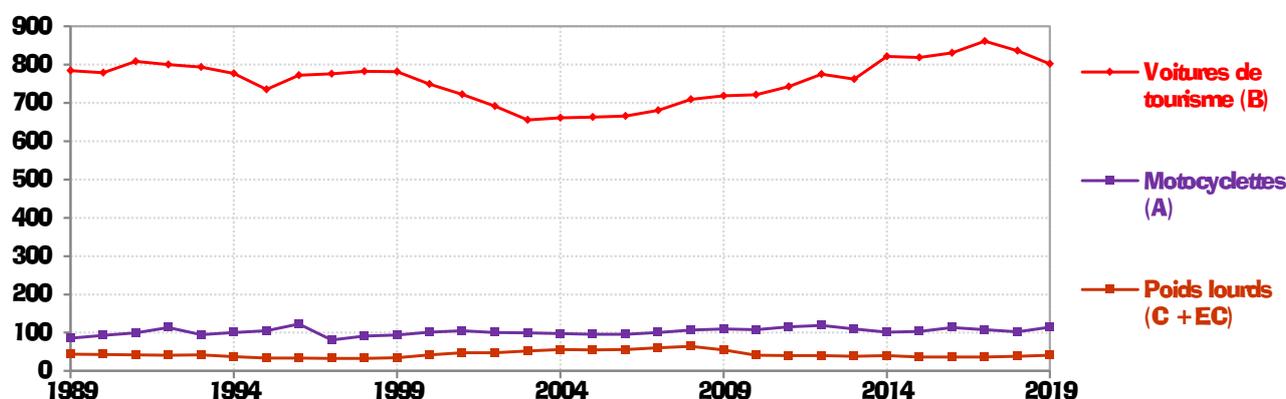
(**) motos de plus de 125 cm³ de cylindrée

(***) poids lourds

(****) transport en commun

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.