

ROUTE & SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1

La route.....	6
Sécurité routière.....	18
Permis de conduire.....	33



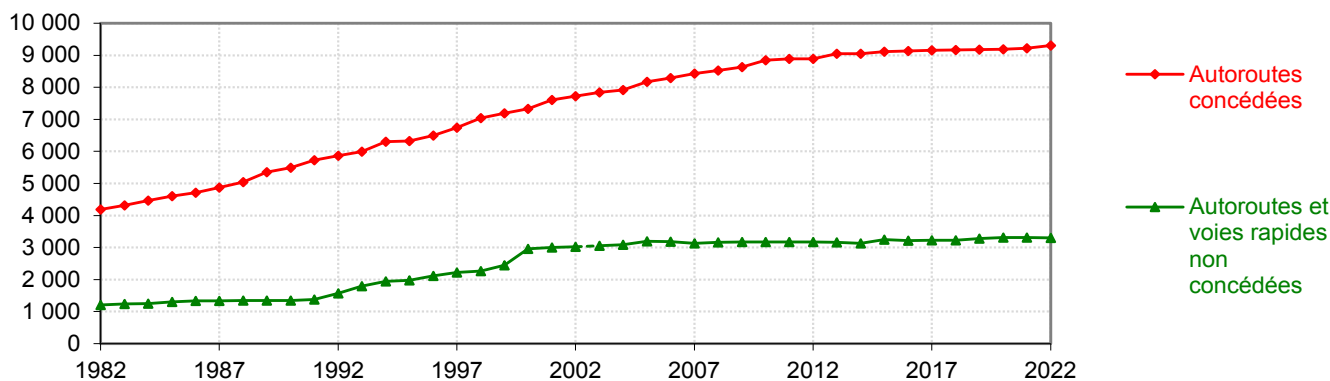
Réseau routier

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Autoroutes concédées	8 891	9 048	9 053	9 112	9 137	9 158	9 174	9 184	9 193	9 221	9 310
<i>Dont à 2 x 3 voies et plus</i>	2 149	2 308	2 318	2 318	2 337	2 337	2 374	2 387	2 422	2 462	2 479
Réseau non concédé	11 765	11 787	11 698	11 700	11 438	11 686	11 681	11 718	11 680	11 689	11 590
Autoroutes et VRU non concédées	3 168	3 163	3 134	3 243	3 219	3 221	3 224	3 278	3 314	3 309	3 297
<i>Autoroutes interurbaines</i>	1 917	1 914	1 877	1 977	1 975	1 944	1 944	1 993	1 923	1 865	1 865
<i>Autoroutes et voies rapides urbaines</i>	1 251	1 249	1 257	1 266	1 244	1 277	1 280	1 285	1 391	1 444	1 432
Autre RN	8 597	8 624	8 564	8 457	8 219	8 465	8 457	8 440	8 366	8 380	8 293
<i>RN interurbaines caract. autoroutières</i>	2 765	2 811	2 740	2 803	2 745	2 773	2 757	2 789	2 803	2 836	2 828
<i>Autres routes nationales</i>	5 832	5 813	5 824	5 654	5 474	5 692	5 700	5 651	5 563	5 544	5 465
Réseau national	20 656	20 835	20 751	20 812	20 575	20 844	20 855	20 902	20 873	20 910	20 900
Réseau départemental	377 857	377 965	379 845	381 501	379 725	381 319	377 890	378 401	378 693	378 834	378 906
Réseau communal	651 491	666 343	681 485	681 485	687 789	699 224	704 999	704 151	704 201	704 999	704 942

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 2022 :

Autoroutes

- concédées : 9 310 km (dont 2 389 km à 2 x 3 voies et 90 km à 2 x 4 voies et plus) auxquels s'ajoutent 80 km d'ouvrages isolés à péages, viaducs et tunnels ;
- non concédées : 3 297 km

Le rythme de construction des autoroutes concédées nouvelles se ralentit progressivement (moins de trente-huit kilomètres par an en moyenne depuis dix 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 8 293 km (dont 2 828 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 15 435 km.

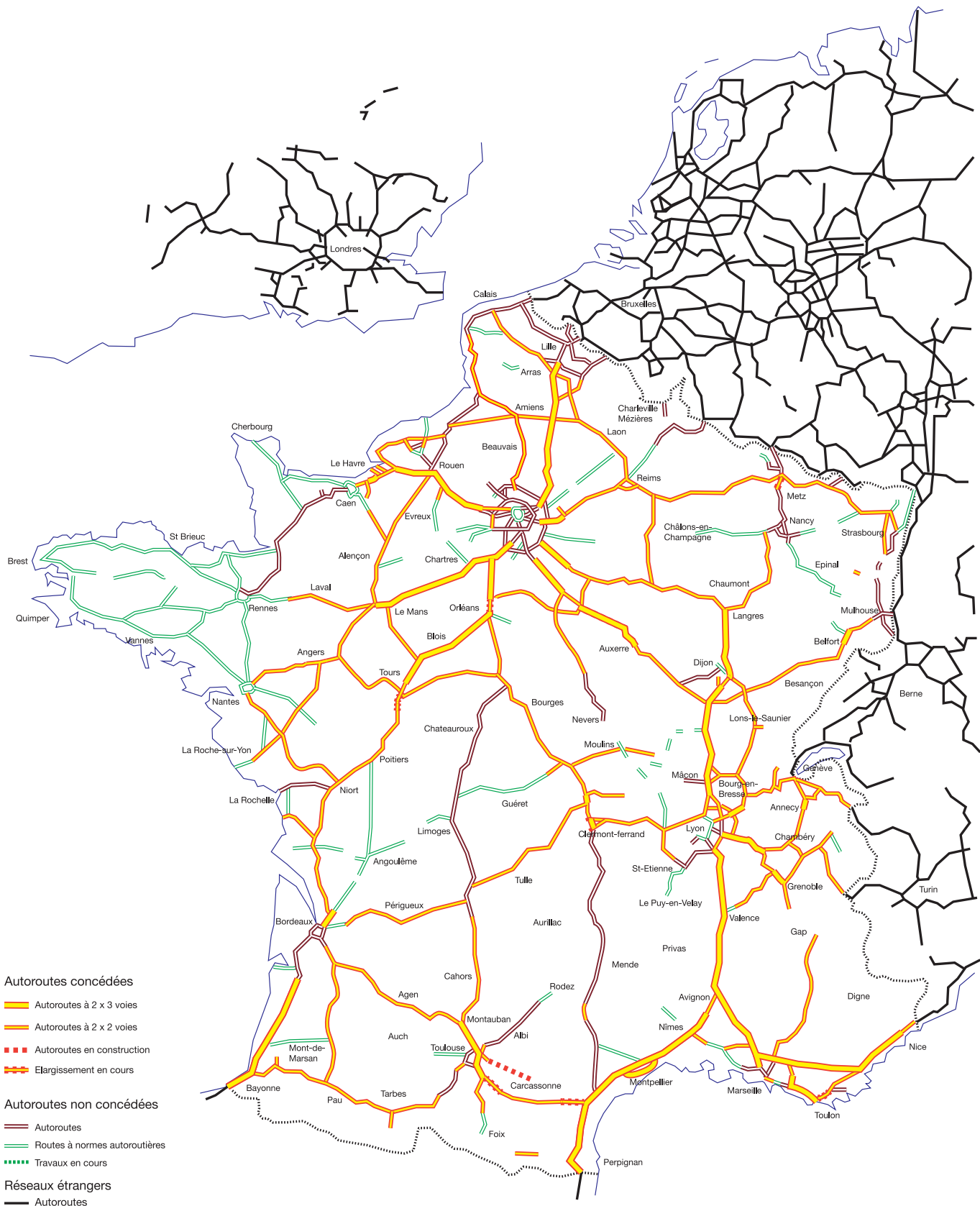
Routes départementales : 378 906 (dont 1 500 km à chaussées séparées)

Routes communales et rues : 704 942 km

Chemins ruraux : 600 000 km

Réseau autoroutier

► Situation à la fin de 2022



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.

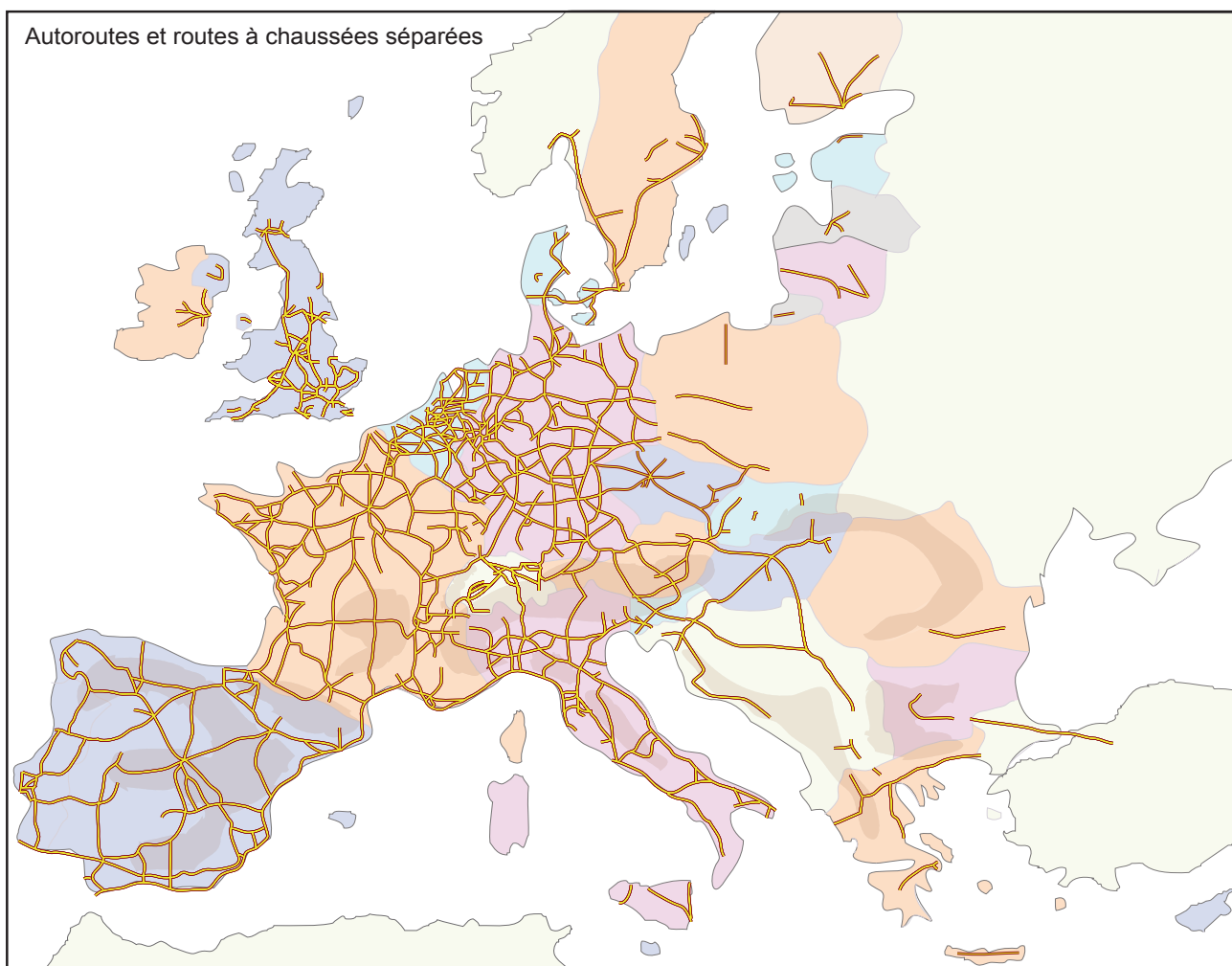
L'UE27, le Royaume-Uni, la Suisse et la Norvège comportent actuellement environ 82 400 kilomètres d'« autoroutes » répertoriées comme telles par les États. Il subsiste cependant quelques ambiguïtés sur la définition, car certains États déclarent à ce titre les routes à chaussées séparées qui offrent 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 14. 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 14.





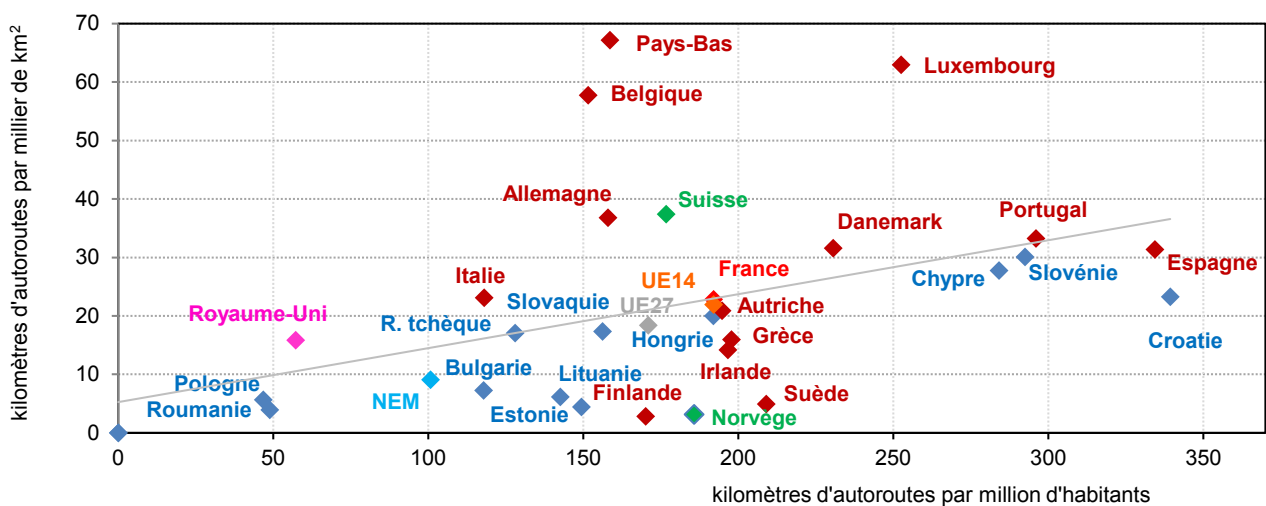
Densités comparées des réseaux d'autoroutes

► Union européenne : année 2021

			Autoroutes (km/millions d'habitants)	Autoroutes (km/milliers de km ²)	Autoroutes (km)	Population (millions d'habitants)	Superficie (milliers de km ²)	Densité de population (habitants au km ²)
UE14	BE	Belgique	152	58	1 763	12	31	381
NEM	BG	Bulgarie	118	7	806	7	111	62
NEM	CZ	République tchèque	128	17	1 346	11	79	133
UE14	DK	Danemark	231	32	1 355	6	43	137
UE14	DE	Allemagne	158	37	13 155	83	358	233
NEM	EE	Estonie	149	4	199	1	45	29
UE14	IE	Irlande	197	14	995	5	70	72
UE14	EL	Grèce	198	16	2 098	11	132	80
UE14	ES	Espagne	334	31	15 860	47	506	94
UE14	FR	France	192	23	12 530	65	549	119
NEM	HR	Croatie	339	23	1 316	4	57	69
UE14	IT	Italie	118	23	6 966	59	302	195
NEM	CY	Chypre	284	28	257	1	9	98
NEM	LV	Lettonie	0	0	0	2	65	29
NEM	LT	Lituanie	143	6	400	3	65	43
UE14	LU	Luxembourg	253	63	163	1	3	249
NEM	HU	Hongrie	192	20	1 860	10	93	104
NEM	MT	Malte	0	0	0	0,5	0,3	1 628
UE14	NL	Pays-Bas	159	67	2 790	18	42	423
UE14	AT	Autriche	195	21	1 749	9	84	107
NEM	PL	Pologne	47	6	1 761	38	313	120
UE14	PT	Portugal	296	33	3 065	10	92	112
NEM	RO	Roumanie	49	4	931	19	238	80
NEM	SI	Slovénie	292	30	616	2	20	103
NEM	SK	Slovaquie	156	17	849	5	49	111
UE14	FI	Finlande	170	3	944	6	338	16
UE14	SE	Suède	209	5	2 185	10	447	23
	UE 14	Union européenne à 14	192	22	65 618	342	2 996	114
	NEM	Nouveaux Etats membres (13)	101	9	10 341	103	1 145	90
	UE 27	Union européenne à 27	171	18	75 959	444	4 141	107
	UK	Royaume-Uni	57	16	3 857	67	244	276
	NO	Norvège	186	3	1 008	5	323	17
	CH	Suisse	177	37	1 544	9	41	212

Sources : Eurostat, traitements URF

► Union européenne : réseaux d'autoroutes en fonction des populations et des superficies en 2021



Sources : Eurostat, traitements URF

Circulation routière par type de véhicules

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
VP immatriculés en France	447	447	452	459	466	469	467	469	382	414	455
dont essence	110	106	106	108	113	119	126	138	121	142	165
dont diesel	337	341	346	350	353	350	340	332	261	272	290
VUL immatriculés en France	82	81	82	83	84	86	87	89	79	86	88
dont essence	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3
dont diesel	80	80	80	81	83	84	86	87	77	84	85
VI immatriculés en France	26	25	25	25	25	25	26	26	24	26	27
Bus et cars immatriculés France	2,8	2,9	2,9	2,9	3,0	3,0	3,0	3,1	2,3	2,7	3,0
VP & VUL étrangers	32	31	31	30	31	33	34	35	25	27	34
VI étrangers	9	9	9	10	10	11	11	11	10	11	11
Bus et cars étrangers	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
Deux-roues et soldes divers	11	11	11	11	11	11	11	11	10	10	11
Total général	609	607	613	620	630	638	640	645	532	577	629

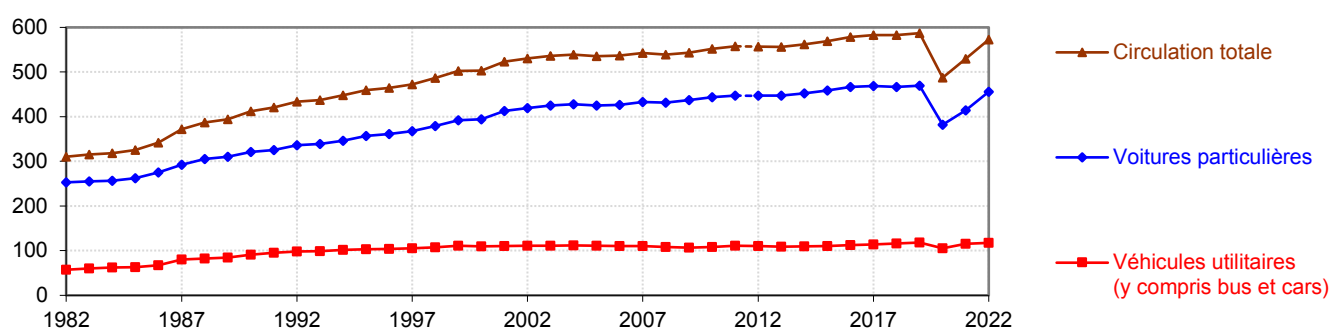
Source : SDES

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
VP immatriculés en France	73,4%	73,6%	73,8%	74,0%	74,0%	73,5%	73,0%	72,7%	71,8%	71,8%	72,3%
VUL immatriculés en France	13,4%	13,4%	13,4%	13,3%	13,3%	13,4%	13,6%	13,7%	14,8%	14,9%	13,9%
VI immatriculés en France	4,2%	4,1%	4,0%	3,9%	4,0%	4,0%	4,0%	4,1%	4,6%	4,5%	4,2%
Bus et cars imm. en France	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%
VP & VUL étrangers	5,2%	5,1%	5,0%	4,9%	4,8%	5,2%	5,4%	5,5%	4,6%	4,6%	5,5%
VI étrangers	1,5%	1,4%	1,5%	1,6%	1,6%	1,7%	1,7%	1,8%	2,0%	1,9%	1,8%
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	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,8%	1,7%	1,8%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : SDES

► **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 progression lente mais régulière de la circulation globale observée depuis près d'une

décennie jusqu'en 2019. En 2020, on retrouve les effets de la crise sanitaire. Depuis 2021, la circulation remonte et en 2022, elle atteint un niveau inférieur de près de 3% à celui de 2019.

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

Le **graphique** est relatif aux **seuls véhicules immatriculés en France**, qui représentent 91% de la circulation totale.

Circulation routière par type de réseaux

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Réseau national non concédé	107	107	108	111	111	114	113	114	94	110	116
AR non concédées et assimilées	85	84	85	89	89	92	90	92	77	91	96
Autoroutes interurbaines	24	24	24	25	26	26	26	26	21	25	25
Autoroutes urbaines	35	33	35	36	35	37	37	37	32	38	41
Routes nationales à 2x2 voies	26	27	26	28	28	29	28	29	24	28	30
Autres routes nationales	23	23	23	22	22	23	22	22	17	20	21
Réseau concédé											
Autoroutes concédées	84	85	87	90	93	94	95	97	76	92	98
Réseau national total	191	192	195	201	204	209	208	211	170	202	215
Autres routes	418	415	418	420	427	430	432	434	362	375	415
Réseau total	609	607	613	620	630	638	640	645	532	577	629

Sources : ASFA, CEREMA, SDES

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Réseau national non concédé	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	19%	18%
AR non concédées et assimilées	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	14%	16%	15%
Autoroutes interurbaines	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Autoroutes urbaines	6%	5%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	7%	6%
Routes nationales à 2x2 voies	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	5%	4%	5%	5%
Autres routes nationales	4%	4%	4%	4%	3%	4%	4%	3%	3%	3%	3%
Réseau concédé											
Autoroutes concédées	14%	14%	14%	14%	15%	15%	15%	15%	14%	16%	16%
Réseau national total	31%	32%	32%	32%	32%	33%	32%	33%	32%	35%	34%
Autres routes	69%	68%	68%	68%	68%	67%	67%	67%	68%	65%	66%
Réseau total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

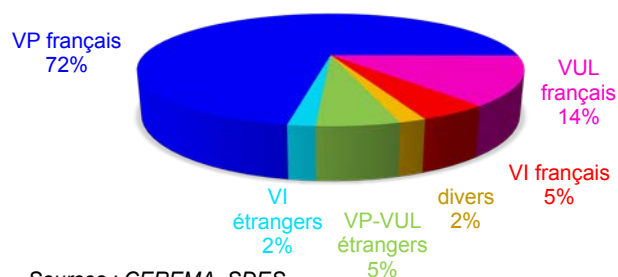
Sources : ASFA, CEREMA, SDES

De 2001 à 2019, la circulation totale augmentait d'environ 1% par an. En 2020, avec la crise sanitaire, on a observé une baisse globale de la circulation de 15%. Après une légère remontée en 2021, on relève en 2022 la circulation la plus importante jamais observée en France, à un niveau cohérent avec les années antérieures à la

crise. On retrouve également cette hausse sur toutes les routes françaises.

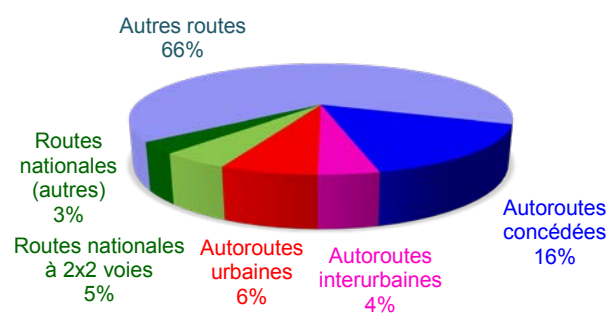
Les deux graphiques ci-dessous montrent comment est répartie la circulation en 2022, par type de véhicules et par type de réseaux.

► Répartition de la circulation en 2022 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 2022 par type de réseaux



Sources : ASFA, CEREMA, SDES

Circulation sur autoroutes concédées

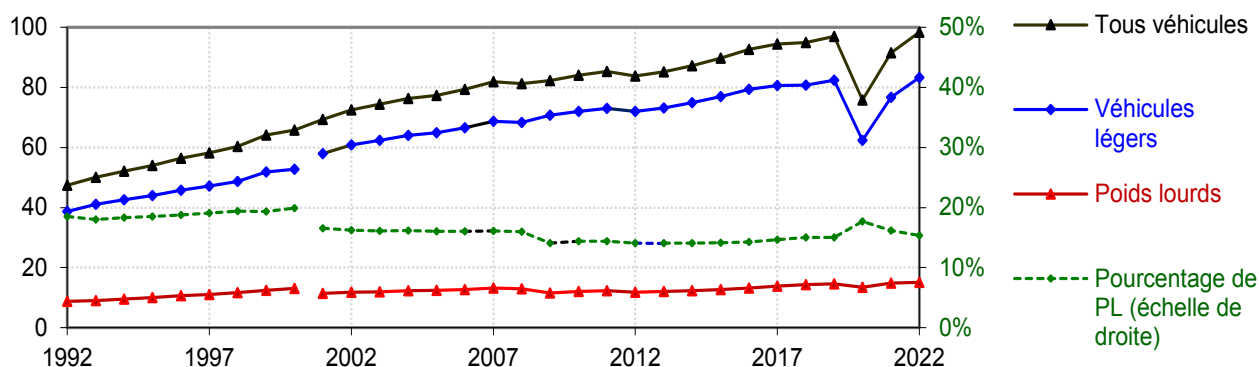
Circulation sur la totalité du réseau

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Véhicules légers	72,0	73,2	74,9	77,0	79,4	80,6	80,7	82,4	62,4	76,7	83,3
Poids lourds	11,8	12,0	12,3	12,7	13,2	13,8	14,3	14,6	13,4	14,8	15,1
Tous véhicules	83,8	85,2	87,2	89,7	92,6	94,4	95,0	97,0	75,8	91,5	98,4
Pourcentage de PL	14,1%	14,1%	14,1%	14,2%	14,3%	14,6%	15,1%	15,1%	17,7%	16,2%	15,3%

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

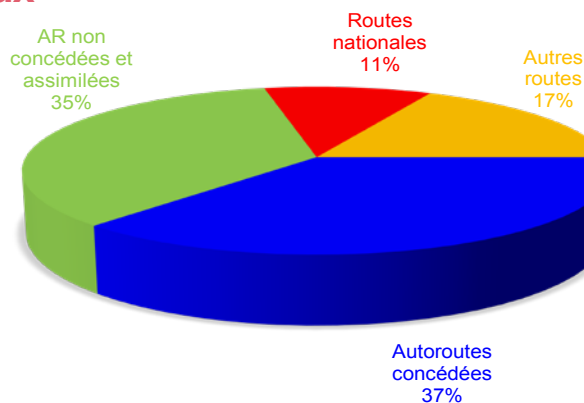
quasi constant, avec une remontée notable depuis 2016.

La crise sanitaire a entraîné une baisse très importante du trafic en 2020 ; depuis, le trafic est remonté pour dépasser légèrement en 2022 celui de 2019, tant pour les véhicules particuliers (+1,1%) que pour les poids lourds (+1,03%) ; à souligner le pourcentage de poids lourds qui est revenu au niveau quasi constant antérieur à 2020.

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 2022, environ 72% de la circulation des poids lourds s'effectue sur les autoroutes, dont 37% sur les autoroutes concédées.

Répartition de la circulation des poids lourds en 2022 par type de réseaux



Sources : ASFA, SDES, CEREMA, estimations URF

Circulation sur autoroutes concédées

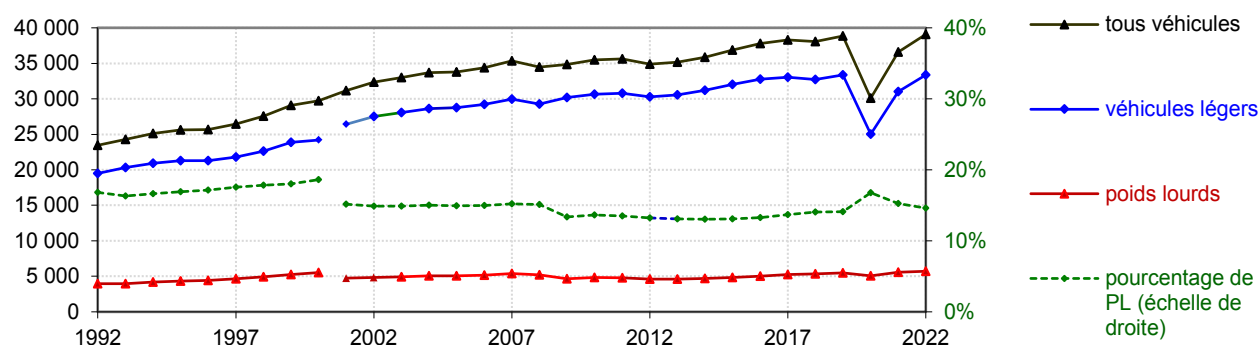
Trafic journalier sur un réseau «constant» d'autoroutes concédées

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Véhicules légers	30,3	30,5	31,2	32,0	32,8	33,0	32,7	33,4	25,0	31,0	33,4
Poids lourds	4,6	4,6	4,7	4,8	5,0	5,2	5,4	5,5	5,0	5,6	5,7
Tous véhicules	34,9	35,2	35,9	36,9	37,8	38,3	38,1	38,8	30,1	36,6	39,1
Pourcentage de PL	13%	13%	13%	13%	13%	14%	14%	14%	17%	15%	15%

Source : ASFA

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



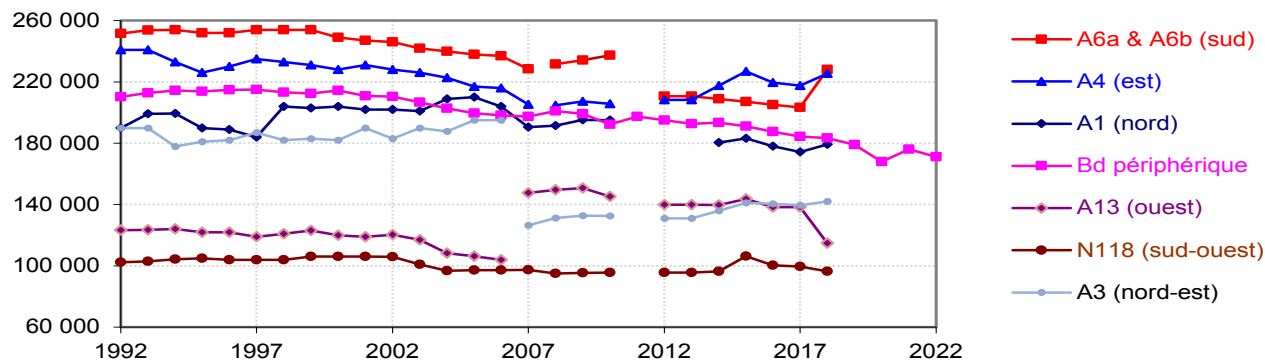
Source : ASFA (nouvelle classification à partir de 2001)

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 14), et qui sont en service depuis près de trente ans. L'évolution du trafic (exprimée en moyenne journalière annuelle) observée sur cet ensemble peut être considérée comme représentative de la croissance sur autoroutes interurbaines « à réseau constant », à quelques nuances près (en effet, il se produit inévitablement des interactions avec les nouveaux tronçons mis en service dans

l'intervalle). Jusqu'en 2019, le trafic VP augmentait régulièrement sur ce réseau, alors que le trafic PL restait quasi constant. La crise sanitaire a entraîné une chute de la circulation VP de 25% et une circulation des PL également en baisse (-8%) : la circulation totale a baissé en 2020 de l'ordre de 23%. En 2022, la circulation totale est remontée à un niveau légèrement supérieur à celui de 2019 : la circulation des VP est quasi égale à celle de 2019, tandis que celle des PL est en hausse de 4%.

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

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



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 jusqu'en 2017 (derniers chiffres disponibles).

Quant au trafic sur le boulevard périphérique, il est resté quasi stable jusqu'en 2000 et depuis, d'après l'Observatoire des déplacements à Paris, il baisse régulièrement tous les ans de 1 à 2%, sauf en 2020 où il a fortement baissé pendant le confinement lié à la crise sanitaire.

Circulation sur autoroutes concédées

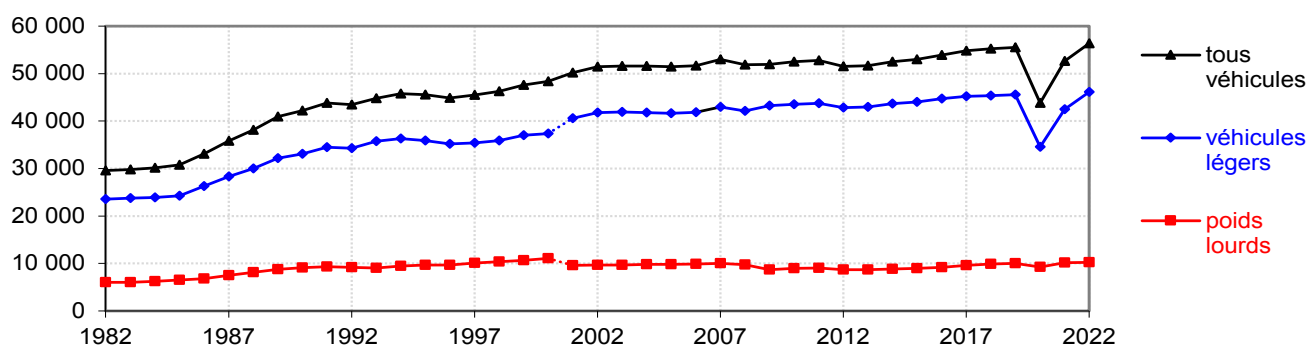
Trafic journalier sur l'axe autoroutier «mer du Nord-Méditerranée»

► **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)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Véhicules légers	42,8	43,0	43,7	44,0	44,7	45,2	45,3	45,5	34,6	42,5	46,1
Poids lourds	8,7	8,7	8,8	9,0	9,2	9,6	9,9	10,0	9,2	10,2	10,3
Tous véhicules	51,5	51,7	52,5	53,0	53,9	54,8	55,2	55,5	43,8	52,6	56,4
Pourcentage de PL	16,9%	16,9%	16,8%	16,9%	17,1%	17,5%	17,9%	18,0%	21,1%	19,3%	18,2%

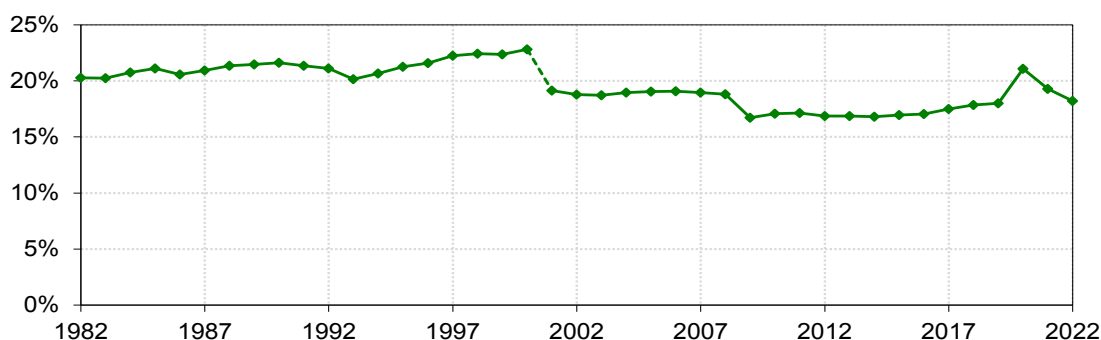
Source : ASFA

► **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). La crise sanitaire de 2020 a entraîné une chute du trafic en 2020 et en 2021 ; en 2022, la circulation totale est remontée à un niveau légèrement supérieur à celui de 2019 (+2%) : le trafic VP est en hausse de 1% par rapport à celui de 2019, et le trafic PL a également dépassé celui de 2019 (+3%).

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)

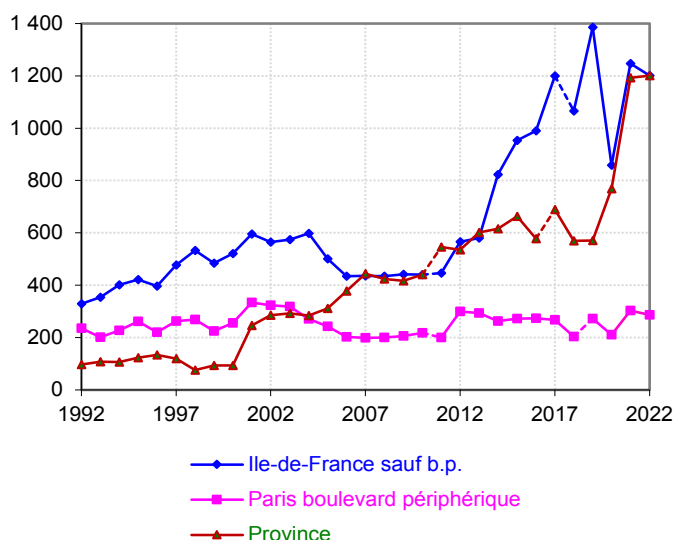
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Île-de-France réseau principal (**)	566	581	823	953	989	1 200	1 066	1 385	858	1 247	1 201
Paris boulevard périphérique (**)	299	294	262	273	274	268	204	273	210	303	287
Île-de-France total	865	874	1 086	1 225	1 263	1 467	1 270	1 658	1 068	1 550	1 488
Province réseau principal (*)	536	602	616	663	578	689	570	571	769	1 192	1 201
Total	1 401	1 476	1 701	1 889	1 842	2 157	1 840	2 229	1 837	2 742	2 689

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 d'heures-kilomètres de file par an)

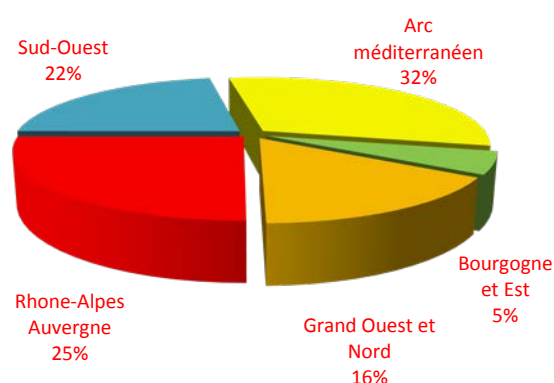


Source : CNIR-DGITM (ruptures de séries en 2010 et 2011)

Ces graphiques mettent clairement en évidence une forte augmentation des encombrements en région parisienne depuis 2011 et en province depuis 2018. En 2021 et en 2022, cette tendance s'est encore accentuée puisque, sur chacune de ces années, on a observé une progression des encombrements en France de +21% par rapport à 2019.

Le système d'exploitation permet de localiser les encombrements

► Répartition des encombrements en régions en 2022 hors Île-de-France (% des heures-kilomètres)



Source : DGITM
(les zones indiquées correspondent aux zones Bison futé)

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 Bison futé 2022. On constate que les encombrements hors Île-de-France sont principalement concentrés en 2022 dans les zones Auvergne-Rhône-Alpes et Arc méditerranéen.

Circulation routière

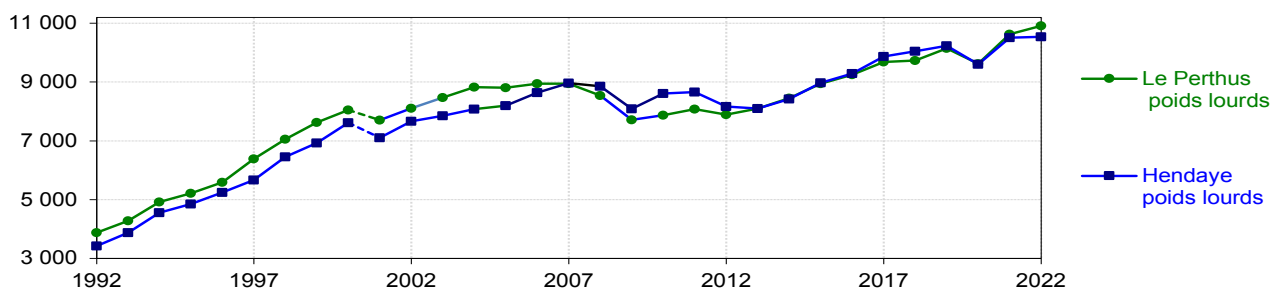
Trafic autoroutier entre la France et l'Espagne

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Hendaye véhicules légers	17,4	17,9	18,3	19,0	18,7	19,5	20,5	21,2	13,4	15,7	22,2
Hendaye poids lourds	8,2	8,1	8,4	9,0	9,3	9,9	10,1	10,2	9,6	10,5	10,5
Hendaye pourcentage de PL	32%	31%	31%	32%	33%	34%	33%	33%	42%	40%	32,2%
Le Perthus véhicules légers	17,1	17,7	18,5	19,1	19,5	19,8	19,4	20,2	10,2	14,0	23,1
Le Perthus poids lourds	7,9	8,1	8,5	8,9	9,2	9,7	9,7	10,1	9,6	10,6	10,9
Le Perthus pourcentage de PL	32%	31%	31%	32%	32%	33%	33%	33%	49%	43%	32,1%

Source : ASF

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

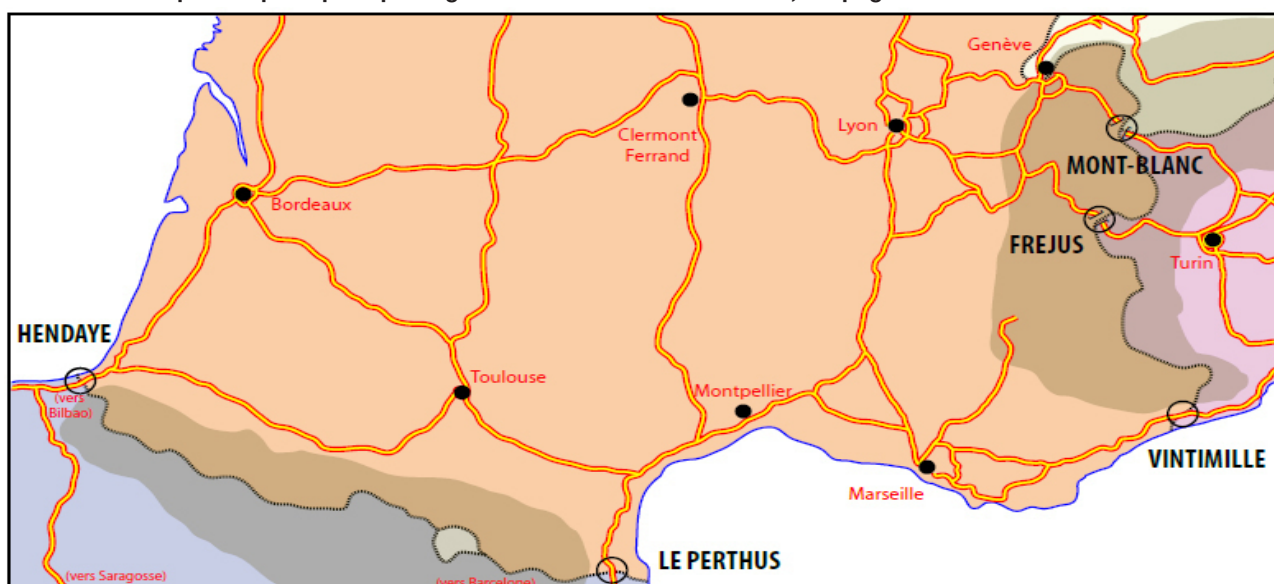


Source : ASF (nouvelle classification à partir de 2001)

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 infléchi 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. Avec la crise sanitaire de 2020, le trafic PL a baissé de 6% ; il n'en est cependant pas de même pour les VP dont le trafic a baissé de plus de 43% par rapport à 2019. En 2022, le trafic PL dépasse celui de 2019 de plus de 5% et le trafic VP dépasse celui de 2019 de plus de 9%.

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



Circulation routière

Trafic autoroutier entre la France et l'Italie

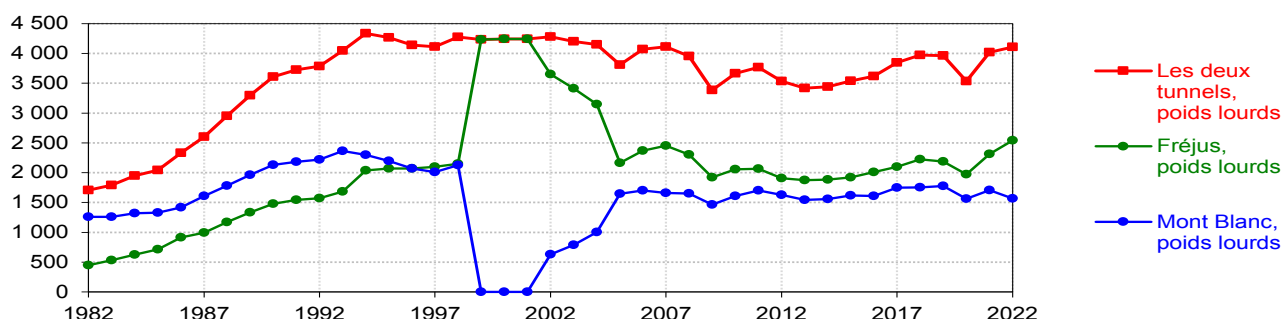
► Frontière italienne : tunnels alpins du Mont Blanc et du Fréjus

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Fréjus véhicules légers	2,3	2,4	2,5	2,8	2,9	2,8	2,8	2,8	1,5	2,0	3,0
Fréjus poids lourds	1,9	1,9	1,9	1,9	2,0	2,1	2,2	2,2	2,0	2,3	2,5
Mont Blanc véhicules légers	3,2	3,3	3,4	3,5	3,6	3,7	3,6	3,6	2,0	2,3	3,2
Mont Blanc poids lourds	1,6	1,5	1,6	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,6	1,7	1,6
Tunnels véhicules légers	5,5	5,7	5,8	6,3	6,4	6,5	6,4	6,4	3,5	4,3	6,2
Tunnels poids lourds	3,5	3,4	3,4	3,5	3,6	3,8	4,0	4,0	3,5	4,0	4,1

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 du fait de la fermeture temporaire du tunnel du Mont-Blanc liée à l'accident du 24 mars 1999) a fortement baissé jusqu'en 2013 ; depuis cette date, il remontait régulièrement pour arriver, en 2018 et 2019, au même niveau que celui de 2008. Avec la crise du covid, la circulation des véhicules dans ces tunnels a fortement baissé en 2020 ; depuis, la circulation est repartie à la hausse dans le tunnel du Fréjus dont le trafic 2022 par rapport à 2019 a

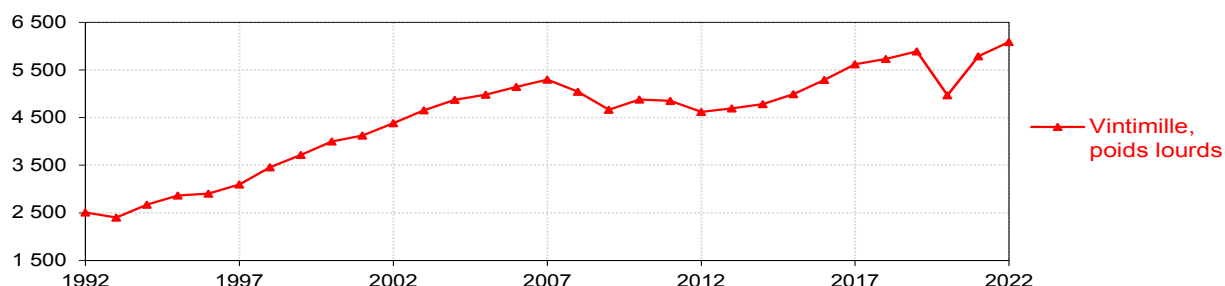
augmenté de 8% pour les véhicules particuliers et de 16% pour les poids lourds ; par contre, dans le tunnel du Mont Blanc, en 2022 par rapport à 2019, la circulation a baissé de 12% tant pour les véhicules particuliers que pour les poids lourds, du fait de sa fermeture pendant 21 jours. Au global, en 2022 par rapport à 2019, la circulation dans les deux tunnels a diminué de plus de 3% pour les véhicules particuliers et a augmenté de près de 4% pour les poids lourds. En 2022, la répartition du trafic poids lourds entre les deux tunnels croît en faveur du Fréjus avec 62% au Fréjus et 38% au Mont Blanc.

► Frontière italienne, autoroute côtière : trafics moyens journaliers annuels (milliers de véhicules par jour moyen de l'année)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Vintimille véhicules légers	17,6	17,8	18,5	18,7	18,8	19,0	18,7	19,0	11,7	13,5	18,5
Vintimille poids lourds	4,6	4,7	4,8	5,0	5,3	5,6	5,7	5,9	5,0	5,8	6,1

Source : Escota

► Frontière italienne, autoroute côtière : trafics PL moyens journaliers annuels (véhicules par jour)



Source : Escota

Evolution de la réglementation

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

	Vitesse	Alcool	Ceinture	Contrôle technique	Casque / Gants	Divers
1954	60 km/h en agglomération (50 km/h PL)					
1955		Recherche alcoolémie en cas d'accident				
1958		Sanction conduite en état d'ivresse				Assurance obligatoire
1959			Premières voitures européennes avec ceinture AV			
1961	90 km/h sur routes les plus chargées aux week-ends					
1965		Alcootest lors d'accidents hospitalisés				
1969	90 km/h pour nouveaux conducteurs (pendant 1 an)					
1970		Taux limites 0,8g/l de sang (contravention) et 1,2 g/l (délit)				
1971			Ceintures AV sur voitures neuves			
1972						Création du Comité interministériel de sécurité routière
1973	110 km/h sur routes principales et 100 km/h sur autres routes					
1973			Ceinture de sécurité places avant hors agglomérations			
1973	120 km/h sur autoroutes et 90 km/h sur routes				Casque motos	
1974	130 km/h sur autoroutes, 110 km/h sur routes à 2x2 voies, 90 km/h sur routes					
1975					Casque cyclomoteurs sous conditions	
1975			Ceinture extension des obligations			Feux de croisement motos de jour
1975	45 km/h cyclomoteurs par construction					Enfants < 10 ans interdits places avant
1976						Casque cyclomoteurs généralisé hors agglomérations
1978		Prévention et dépistage				Pare-brise feuilleté
1979			Ceinture places avant généralisée			Feux de détresse
1980					Casque cyclomoteurs généralisé	
1981						Apparition de l'Airbag (salon de Genève)
1982	Chaussée mouillée : 110 km/h sur autoroutes, 100 km/h sur routes à 2x2 voies, 80 km/h sur route					
1983		Taux limite délit 0,8 g/l w				
1985				Contrôle technique en cas de revente si > 5 ans		
1985						Loi sur indemnisation des victimes
1986		Retrait immédiat permis si état alcoolique				
1989			Ceinture places avant utilitaires légers			Loi sur permis à points
1990	50 km/h en agglomération		Ceinture places arrière			
1991			Premiers camions équipés de ceinture en série			
1992	50 km/h visibilité < 50 mètres (brouillard)			Contrôle technique obligatoire		Permis à points en vigueur
1993						Phares blancs, plaques réflectorisées
1994		Taux limite contravention 0,7 g/l			Casque conducteur et passager	
1995		Taux limite contravention 0,5 g/l				
1996						Troisième feu stop
1998	Grand excès de vitesse (> 50 km/h)					
1999	Délit récidive grand excès de vitesse					Responsabilité pécuniaire propriétaire véhicule
1999			Ceintures dans les camions neufs			
2001						Sécurité grande cause nationale
2001						Réécriture du code de la route, distances de sécurité
2001						Création du Conseil national de sécurité routière
2002						Modifications du code de la route
2002						Institution d'un conseil interministériel de sécurité routière
2003	Contrôle sanction automatisé (radars)					
2003			Ceinture camions > 12 t			
2004						Permis probatoire. Immatriculations cyclomoteurs
2005	Radars : 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					
2020						Nouvelles régies pour les utilisateurs de trottinettes et d'engins de déplacement personnels motorisés



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, sauf en Lituanie.
- 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, en Irlande et en Finlande.

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 4 novembre 2020, 21 états (CH, LU, BE, NL, DE, ES, RO, PL, AT, IT, HU, SK, CZ, PT, LT, LV, EE, UK, SE, IE, DK) 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					
UE14	BE	Belgique	30-50	70-90	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
UE14	DK	Danemark	50	70-80	110-130	0,5	oui		oui	
UE14	DE	Allemagne	50	100	(*)	0,5 (0)	oui		oui	oui
NEM	EE	Estonie	50	90	90	0,2	non	oui	oui	oui
UE14	IE	Irlande	30-60	80-100	120	0,5 (0,2)	oui	oui		
UE14	EL	Grèce	50	90	130	0,5 (0,2)	oui		oui	
UE14	ES	Espagne	20-50	50-90	120	0,5 (0,3)	oui		oui	
UE14	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
UE14	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
UE14	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			
UE14	NL	Pays-Bas	30-50	60-80	100-130	0,5 (0,2)	oui		oui	
UE14	AT	Autriche	50	100	130	0,5 (0)	oui		oui	oui
NEM	PL	Pologne	50	90-100	140	0,2	oui	oui	oui	
UE14	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
UE14	FI	Finlande	30-60	80-100	100-120	0,50	non	oui	oui	oui
UE14	SE	Suède	30-50	60-100	100-120	0,2	non (*)	oui	oui	oui
	UK	Royaume-Uni	48 (**)	96 (*)	113 (**)	0,8 (0,5)	oui			
	NO	Norvège	30-50	80	90-110	0,2	oui	oui	oui	oui
	CH	Suisse	50	80	120	0,5 (0)	non	oui	oui	

(*) 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

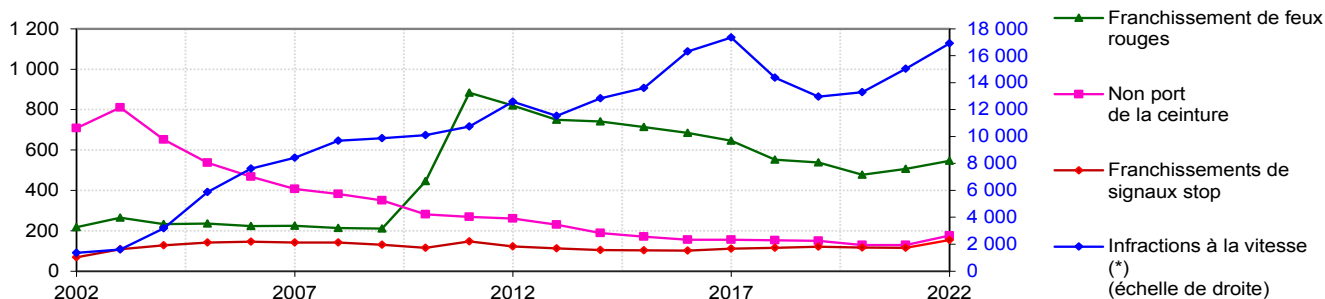
► Nombre de cas réprimés (milliers de cas)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Permis à points											
Infractions traitées	8 760	8 236	7 867	8 017	8 836	10 768	10 294	8 511	7 781	10 243	11 615
Points retirés	14 337	13 526	12 578	12 471	13 212	15 131	14 866	12 699	11 441	14 638	16 286
Points par infraction	1,6	1,6	1,6	1,6	1,5	1,4	1,4	1,5	1,5	1,4	1,4
Contraventions (hors stationnement)	17 219	15 940	17 106	17 500	20 039	21 317	17 875	16 437	17 500	19 524	21 744
Alcoolémie : dépistages positifs	352	323	318	294	305	335	321	303	223	224	269
Infractions à la vitesse	12 589	11 527	12 836	13 607	16 315	17 351	14 367	12 953	13 304	15 042	16 924
Non port de la ceinture	261	230	189	171	155	156	152	150	130	129	176
Non port du casque	58	50	46	47	37	35	35	36	37	32	43
Franchissement de feux rouges (*)	820	750	741	714	684	646	552	539	478	506	546
Franchissements de signaux stop	122	113	104	103	101	111	115	121	117	116	154
Délits	553	580	588	581	596	594	629	655	585	679	876

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

► Évolution de quelques infractions (milliers de cas sanctionnés)



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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Radars fixes	3 092	3 230	3 225	3 049	3 310	3 287	3 262	2 895	2 983	3 070	3 200	3 100 (*)
Radars mobiles	929	867	889	776	1 087	1 159	1 166	1 199	1 063	1 150	1 300	1 500
Total	4 021	4 097	4 114	3 825	4 397	4 446	4 428	4 094	4 046	4 220	4 500	4 600
dont radars pédagogiques fixes	1 730	1 636	1 023	889	889	889	882	882	881	880	880	880

Source : projet de loi de finances 2023

(les radars pédagogiques ne donnent pas lieu à sanctions)

(*) dont 400 aux feux tricolores, 1000 radars tourelles et 200 radars urbains actifs, ainsi que 1000 cabines leurres en 2023

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 l'ONISR, 95% des contraventions liées à la vitesse relevées par le contrôle automatisé en 2022 sont des excès de moins de 20 km/h.

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	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Compte d'affectation spéciale CAS	239	239	239	239	249	270	340	340	335	341	340
FMESPP (*)							26	26	26	26	26
AFITF (voir aussi page 126)	170	203	249	352	409	248	228	167	278	177	219
Collectivités territoriales	170	170	170	170	170	75	75	71	71	71	71
Désendettement de l'Etat						95	95	99	99	99	99
Total	579	612	658	761	828	688	764	703	809	714	755

Source : projet de loi de finances 2023

(*) Fonds pour la modernisation et l'investissement en santé (ex FMESPP)

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

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents corporels	60,4	56,8	58,2	56,6	57,5	58,6	55,8	56,0	45,1	53,5	52,4
Véhicules impliqués	102,8	95,9	98,9	96,3	98,7	100,0	95,4	95,8	76,4	91,6	88,9
Véhicules/accident corporel	1,70	1,69	1,70	1,70	1,72	1,71	1,71	1,71	1,69	1,71	1,70
Tués (unités)	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	3 448	3 248	3 244	2 541	2 944	3 267
Gravité (*)	6,0	5,8	5,8	6,1	6,0	5,9	5,8	5,8	5,6	5,5	6,2
Blessés	75,9	70,6	73,0	70,8	72,6	73,4	69,6	70,5	55,8	67,1	65,4
dont blessés hospitalisés	27,1	26,0	26,6	26,6	27,2	27,7	20,9	19,6	15,6	17,9	18,0
dont blessés légers	48,7	44,6	46,4	44,2	45,5	45,7	48,8	50,9	40,2	49,3	47,4
Blessés/accident corporel	1,26	1,24	1,26	1,25	1,26	1,25	1,25	1,26	1,24	1,25	1,25
Blessés hospitalisés/total blessés	0,45	0,46	0,46	0,47	0,47	0,47	0,37	0,35	0,35	0,33	0,34

(*) 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

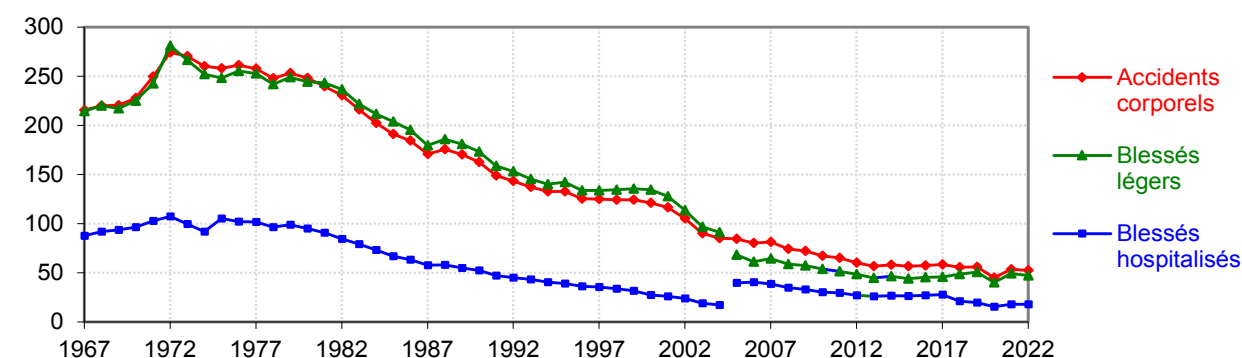
l'ONISR).

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.

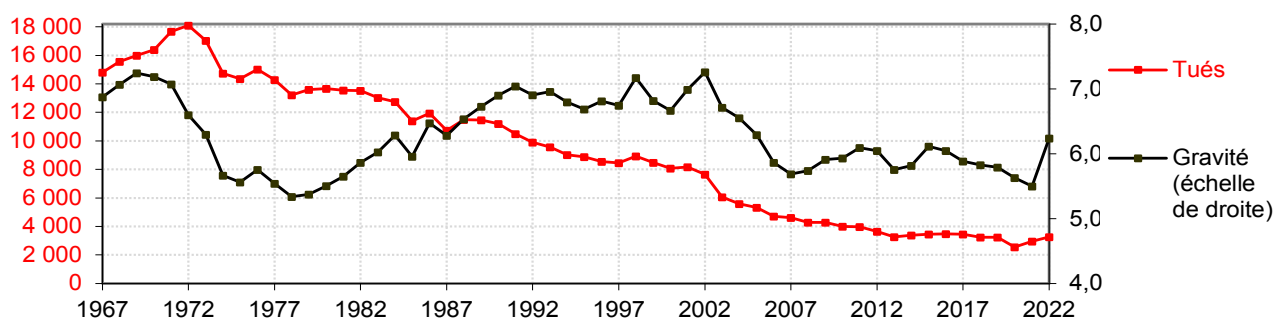
► Accidents corporels et blessés (milliers)



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 2022 aux chiffres de 2012 (la circulation ayant augmenté de 3,4% dans l'intervalle) :

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

En 2021, la mortalité routière en France métropolitaine était descendue au-dessous de celles de 2013 et de 2019, atteignant ainsi son minimum historique, abstraction faite de 2020 où, du fait de la pandémie, l'accidentologie est atypique et le nombre de tués n'est pas significatif. En 2022, on observe une aggravation de la mortalité routière avec un retour du nombre de tués au niveau de 2013 et un niveau de gravité que l'on n'avait pas observé depuis 2005.

Accidents corporels par type de milieu

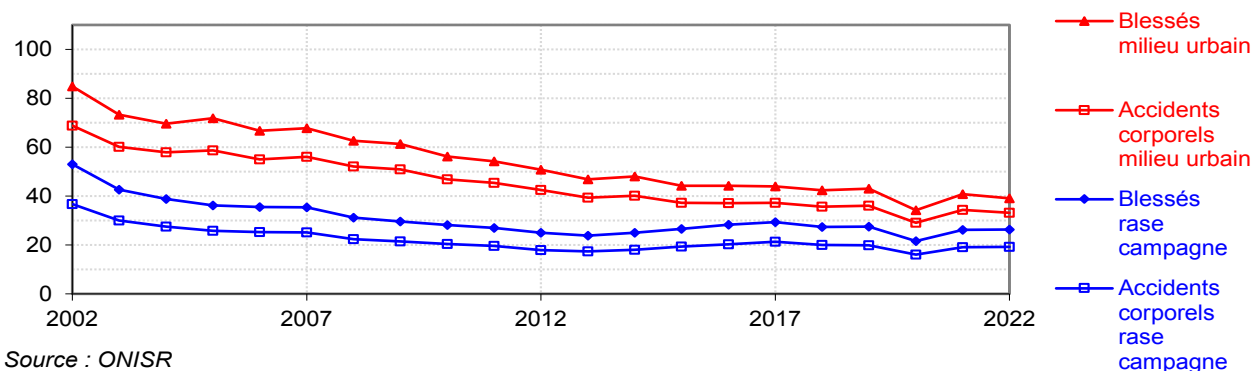
► Nombre d'événements par type de milieu (milliers sauf pour les tués et pour la gravité)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents corporels											
Milieu urbain	42,5	39,4	40,2	37,2	37,2	37,2	35,7	36,1	29,1	34,4	33,2
Rase campagne	18,0	17,4	18,0	19,4	20,3	21,4	20,0	19,9	16,0	19,2	19,2
Blessés											
Milieu urbain	50,8	46,8	48,0	44,2	44,3	44,0	42,4	43,0	34,3	40,8	39,1
Rase campagne	25,0	23,8	25,0	26,6	28,4	29,4	27,4	27,5	21,6	26,2	26,4
Tués (unités) (*)											
Milieu urbain	1 027	930	992	988	1 019	1 010	963	1 037	843	963	1 039
Rase campagne	2 626	2 338	2 392	2 473	2 458	2 438	2 285	2 207	1 698	1 981	2 228
Gravité (**)											
Milieu urbain	2,4	2,4	2,5	2,7	2,7	2,7	2,7	2,9	2,9	2,8	3,1
Rase campagne	14,6	13,4	13,3	12,8	12,1	11,4	11,4	11,1	10,6	10,3	11,6

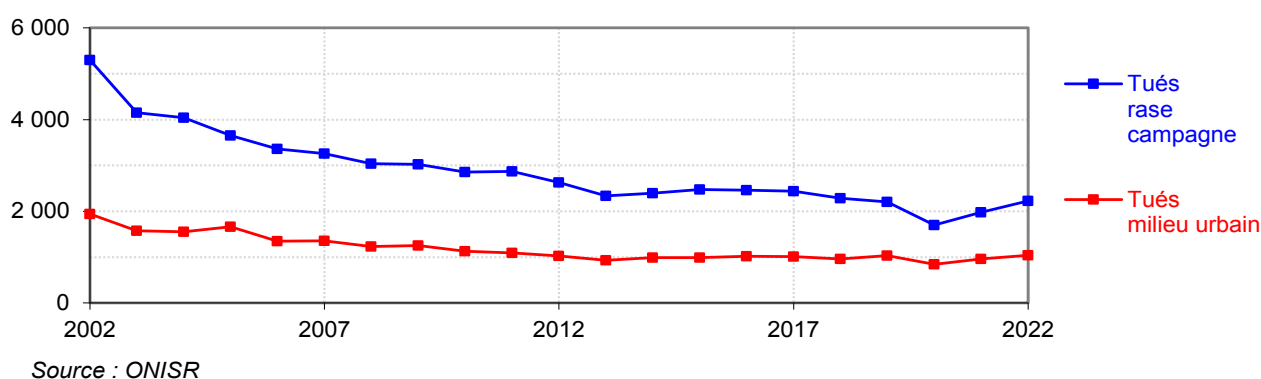
(*) depuis 2004, dans les trente jours suivant l'accident
Source : ONISR

(**) nombre de tués pour 100 accidents corporels

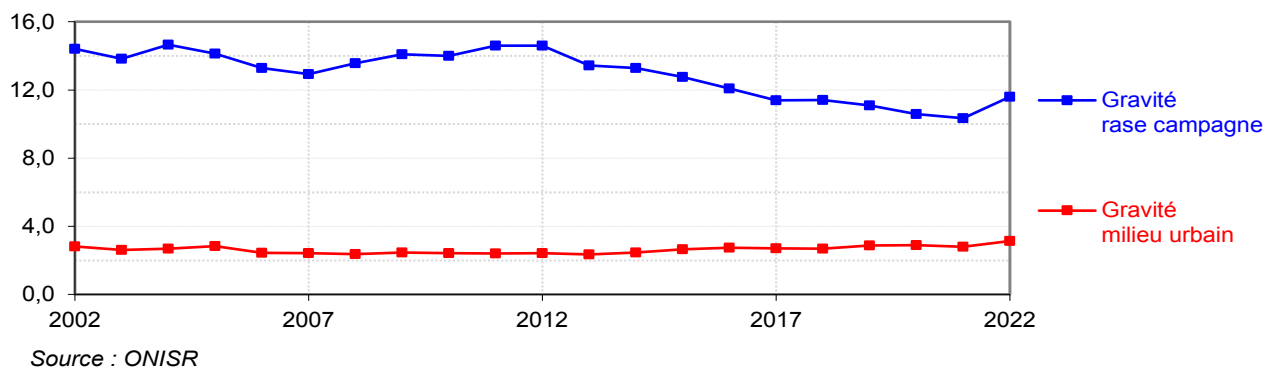
► Accidents corporels et blessés en milieu urbain et rase campagne (en milliers)



► Nombre de tués en milieu urbain et rase campagne



► Gravité en milieu urbain et rase campagne



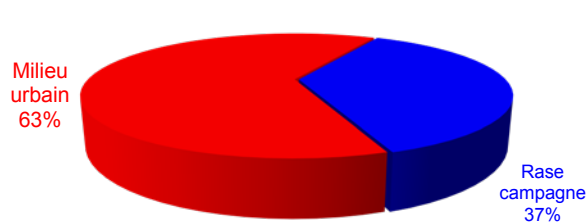
Répartition des accidents corporels par type de milieu

► Répartition des événements par type de milieu (pourcentages)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents corporels											
Milieu urbain	70%	69,4%	69,1%	65,8%	64,6%	63,5%	64,1%	64,5%	64,5%	64,2%	63,3%
Rase campagne	30%	30,6%	30,9%	34,2%	35,4%	36,5%	35,9%	35,5%	35,5%	35,8%	36,7%
Blessés											
Milieu urbain	67%	66,3%	65,7%	62,5%	60,9%	59,9%	60,7%	61,0%	61,4%	60,9%	59,7%
Rase campagne	33%	33,7%	34,3%	37,5%	39,1%	40,1%	39,3%	39,0%	38,6%	39,1%	40,3%
Tués											
Milieu urbain	28%	28,5%	29,3%	28,5%	29,3%	29,3%	29,6%	32,0%	33,2%	32,7%	31,8%
Rase campagne	72%	71,5%	70,7%	71,5%	70,7%	70,7%	70,4%	68,0%	66,8%	67,3%	68,2%

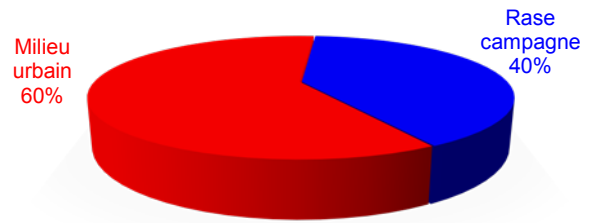
Source : ONISR

► Accidents corporels : répartition en 2022



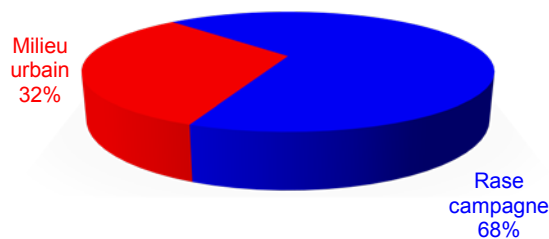
Source : ONISR

► Blessés : répartition en 2022



Source : ONISR

► Tués : répartition en 2022



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 37% des accidents corporels et 40% 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 11,5 tués pour 100 accidents, contre 3,1 en milieu urbain. À titre de comparaison, le taux de gravité est de l'ordre de 0,75 dans Paris intra-muros, milieu urbain très dense.

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

Accidents corporels par type de réseau

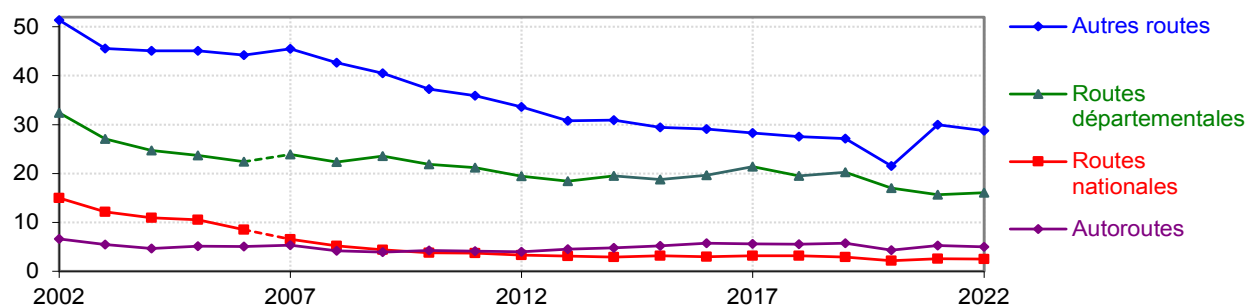
► Nombre d'évènements par type de réseau (milliers sauf pour les tués)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents corporels											
Autoroutes	4,0	4,5	4,8	5,2	5,7	5,7	5,6	5,7	4,3	5,3	5,0
Routes nationales	3,3	3,1	2,9	3,2	3,0	3,2	3,2	2,9	2,2	2,6	2,5
Routes départementales	19,4	18,4	19,5	18,7	19,7	21,4	19,5	20,3	17,0	15,7	16,1
Autres routes	33,6	30,8	30,9	29,4	29,1	28,3	27,5	27,1	21,6	30,0	28,7
Blessés											
Autoroutes	5,6	6,3	6,7	7,2	8,1	7,9	7,9	8,1	6,0	7,5	7,1
Routes nationales	4,6	4,2	4,2	4,4	4,2	4,6	4,4	4,1	3,0	3,7	3,6
Routes départementales	25,6	23,9	25,7	24,5	26,1	27,8	25,2	26,2	27,2	20,3	20,9
Autres routes	40,0	36,2	36,6	34,7	34,3	33,1	32,5	32,1	19,7	35,6	33,7
Tués											
Autoroutes	223	261	242	298	270	282	269	263	201	248	294
Routes nationales	322	297	250	264	302	232	222	220	181	194	252
Routes départementales	2 408	2 120	2 265	2 248	2 242	2 224	2 103	2 044	1 558	1 702	1 849
Autres routes	700	590	627	651	663	710	654	717	601	800	872
Gravité (*)											
Autoroutes	5,5	5,8	5,0	5,7	4,7	5,0	4,8	4,6	4,6	4,7	5,9
Routes nationales	9,6	9,6	8,5	8,3	10,1	7,2	7,0	7,6	8,2	7,5	9,9
Routes départementales	12,4	11,5	11,6	12,0	11,4	10,4	10,8	10,1	9,2	10,9	11,5
Autres routes	2,1	1,9	2,0	2,2	2,3	2,5	2,4	2,6	2,8	2,7	3,0

(*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

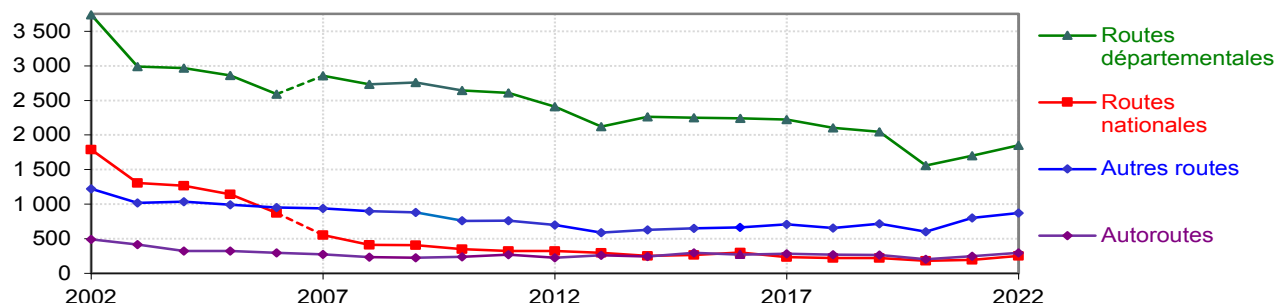
Source : ONISR

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



Source : ONISR

► Nombre de tués par type de réseau (milliers)



Source : ONISR

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

De cet ensemble, on peut toutefois isoler les autoroutes, qui constituent, en fait de sécurité, des infrastructures à haute performance

; en 2022, elles ont reçu 31% de la circulation en nombre de kilomètres parcourus, mais n'ont compté que 10% des accidents corporels, 11% des blessés et 9% des tués ; le taux de tués y est d'environ 1,5 par milliard de kilomètres parcourus, à comparer avec 6,8 tués par milliard de kilomètres parcourus pour le reste du réseau routier (national et local, urbain et rase campagne confondus). Le diagramme de la page ci-contre introduit en outre une distinction entre les routes nationales et l'ensemble des autres routes.

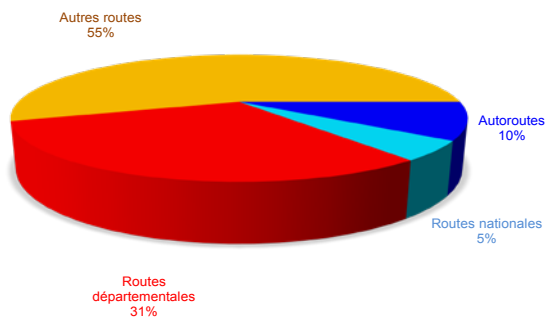
Accidents corporels par type de réseau

► Répartition des événements par type de réseau (pourcentages)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents corporels											
Autoroutes	7%	8%	8%	9%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
Routes nationales	6%	5%	5%	6%	5%	6%	6%	5%	5%	5%	5%
Routes départementales	32%	32%	34%	33%	34%	37%	35%	36%	38%	29%	31%
Autres routes	56%	54%	53%	52%	51%	48%	49%	48%	48%	56%	55%
Blessés											
Autoroutes	7%	9%	9%	10%	11%	11%	11%	12%	11%	11%	11%
Routes nationales	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	6%	5%	5%	6%
Routes départementales	34%	34%	35%	35%	36%	38%	36%	37%	49%	30%	32%
Autres routes	53%	51%	50%	49%	47%	45%	46%	45%	35%	53%	52%
Tués											
Autoroutes	6%	8%	7%	9%	8%	8%	8%	8%	8%	8%	9%
Routes nationales	9%	9%	7%	8%	9%	7%	7%	7%	7%	7%	8%
Routes départementales	66%	65%	67%	65%	64%	65%	65%	63%	61%	58%	57%
Autres routes	19%	18%	19%	19%	19%	21%	20%	22%	24%	27%	27%

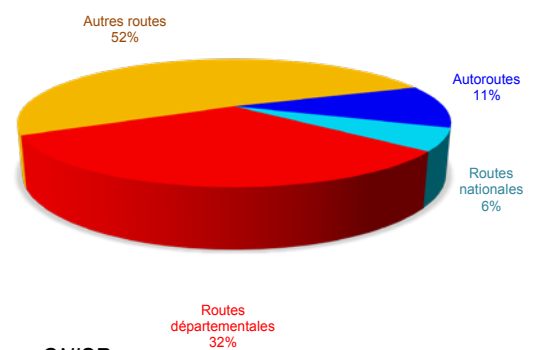
Source : ONISR

► Répartition des accidents corporels en 2022



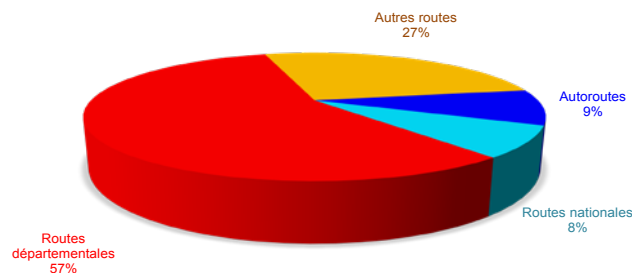
Source : ONISR

► Répartition des blessés en 2022



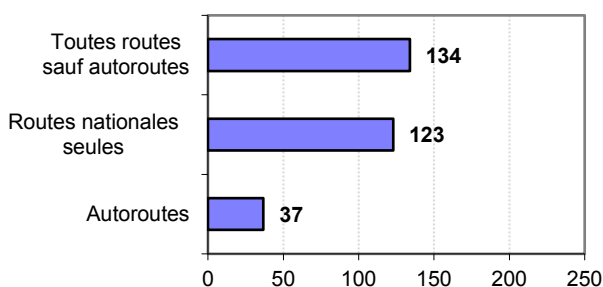
Source : ONISR

► Répartition des tués en 2022



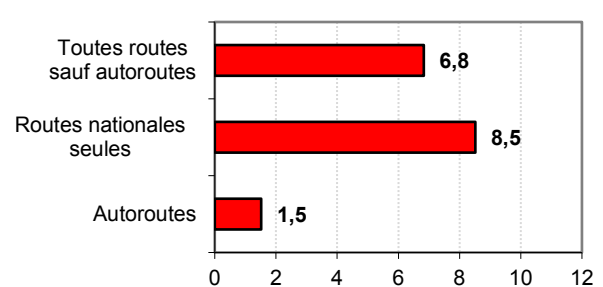
Source : ONISR

► Nombre de blessés par milliard de kilomètres parcourus en 2022



Sources : ONISR et SDES

► Nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus en 2022



Sources : ONISR et SDES

Accidents corporels sur le réseau autoroutier concédé

► Données de circulation et de sécurité routière sur autoroutes concédées

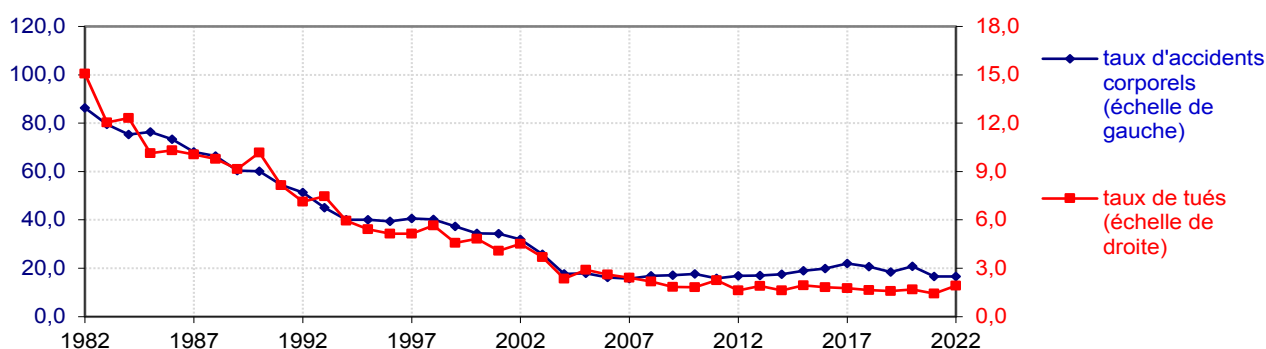
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Circulation (milliards de véhicules x kilomètres)	88,1	89,4	87,3	89,7	92,6	94,4	95,0	97,0	75,8	91,5	98,4
Accidents corporels (nombre)	1 486	1 516	1 523	1 699	1 834	2 073	1 957	1 783	1 572	1 514	1 627
Taux d'accidents corporels (*)	16,9	17,0	17,4	18,9	19,8	22,0	20,6	18,4	20,7	16,5	16,5
Tués (nombre)	143	169	142	174	169	166	157	154	127	131	188
Taux de tués (**)	1,6	1,9	1,6	1,9	1,8	1,8	1,7	1,6	1,7	1,4	1,9
Gravité (**)	9,6	11,1	9,3	10,2	9,2	8,0	8,0	8,6	8,1	8,7	11,6

(*) nombre par milliard de kilomètres parcourus

(**) nombre de tués pour 100 accidents corporels

Source : ASFA

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



Source : ASFA

Les chiffres absolus d'accidents et de victimes sur le réseau concédé sont relatifs à un réseau et à une circulation qui ont été en augmentation continue hormis en 2019 (voir page 12). Le faible nombre de tués rend les chiffres absolus sensibles à des événements graves et isolés (par exemple un carambolage ou un accident d'autocar), et les variations d'une année à l'autre ne sont donc pas toujours statistiquement significatives. À titre d'ordre de grandeur, pendant une vingtaine d'années, le nombre de tués avait oscillé entre 280 et 350 par an, alors que la longueur du réseau avait été multipliée par 2,5 et les kilomètres parcourus par 3,5. Entre 2009 et 2019, on a enregistré une amélioration importante et statistiquement significative de la sécurité, le nombre de tués

étant resté quasi constant, pour une circulation qui a augmenté de 18% dans l'intervalle. En 2020, on a observé une pause dans cette amélioration car le nombre de morts n'a baissé que de 17%, alors que la circulation diminuait de plus de 22% avec la crise sanitaire. En 2022, la situation s'est dégradée, avec 188 tués, le chiffre le plus élevé depuis 2011 mais avec une circulation en hausse de 15% par rapport à cette date.

Les « taux » rapportés à la circulation exprimée en kilomètres parcourus par les véhicules sont les indicateurs les plus significatifs ; ils ont été figurés sur le graphique ci-dessus : ainsi, en 2022, on a observé le taux le plus haut depuis 2011.

Accidents corporels par catégorie de véhicules

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents corporels	60,4	56,8	58,2	56,6	57,5	58,6	55,8	56,0	45,1	53,5	52,4
Véhicules présents	102,8	95,9	98,9	96,3	98,7	100,0	95,4	95,8	76,4	76,6	74,8
<i>Véhicules/accident</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>	<i>1,69</i>	<i>1,43</i>	<i>1,43</i>
Voitures	63,2	60,5	61,1	60,1	62,8	64,1	58,5	58,0	45,0	40,5	39,5
Utilitaires légers	5,6	5,1	5,5	5,4	5,5	5,0	6,2	6,3	5,2	6,0	6,0
Poids lourds	3,1	2,8	3,0	2,9	3,0	3,1	3,1	3,0	2,3	2,5	2,5
Transports en commun	1,1	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8	0,6	0,7	0,8
Motos	14,7	13,5	14,4	13,9	13,9	14,9	14,0	13,6	10,4	11,8	11,5
Cyclomoteurs	9,2	7,7	8,0	7,2	6,8	6,0	6,2	6,2	5,3	6,4	5,3
Bicyclettes	4,3	4,1	4,6	4,6	4,5	4,7	4,8	5,7	6,0	5,7	5,6
EDPm *										1,5	2,0
Autres	1,4	1,2	1,5	1,3	1,2	1,3	1,9	2,2	1,6	1,6	1,5

Source : ONISR

(*) EDPm : engins de déplacement personnels motorisés inclus dans «autres» jusqu'en 2020

► Pourcentage par rapport aux véhicules présents

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Voitures	61,5%	63,1%	61,8%	62,4%	63,7%	64,1%	61,3%	60,6%	58,9%	52,8%	52,9%
Utilitaires légers	5,5%	5,4%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%	6,5%	6,6%	6,8%	7,9%	8,0%
Poids lourds	3,1%	2,9%	3,0%	3,0%	3,1%	3,1%	3,2%	3,1%	2,9%	3,3%	3,3%
Transports en commun	1,0%	1,0%	0,9%	1,0%	0,9%	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	0,9%	1,0%
Motos	14,3%	14,1%	14,5%	14,4%	14,1%	14,9%	14,7%	14,2%	13,7%	15,4%	15,4%
Cyclomoteurs	9,0%	8,0%	8,0%	7,5%	6,9%	6,0%	6,5%	6,4%	7,0%	8,3%	7,1%
Bicyclettes	4,2%	4,3%	4,6%	4,7%	4,6%	4,7%	5,0%	5,9%	7,9%	7,4%	7,5%
EDPm *										0,0	2,7%
Autres	1,4%	1,2%	1,6%	1,4%	1,2%	1,3%	2,0%	2,3%	2,2%	2,1%	2,0%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Source : ONISR

(*) EDPm : engins de déplacement personnels motorisés inclus dans «autres» jusqu'en 2020

► Taux de présence par milliard de véhicules x kilomètres parcourus

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Véhicules légers (*)	123	117	118	115	118	118	110	108	103	88	79
Poids lourds	91	83	88	84	86	84	83	79	65	68	65
Taux présence PL / VL	0,74	0,71	0,74	0,74	0,73	0,71	0,76	0,73	0,63	0,77	0,83

(*) 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 1,43 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 9,4% en 2000 à 15,4% en 2022, pour une présence dans la circulation générale qui de 1,8% en kilomètres parcourus.

Le taux de présence des poids lourds (nombre d'accidents par milliard de kilomètres parcourus) est inférieur à celui des voitures (voir aussi page 29), mais il croît en 2022.

Nombre de tués par catégorie d'utilisateurs

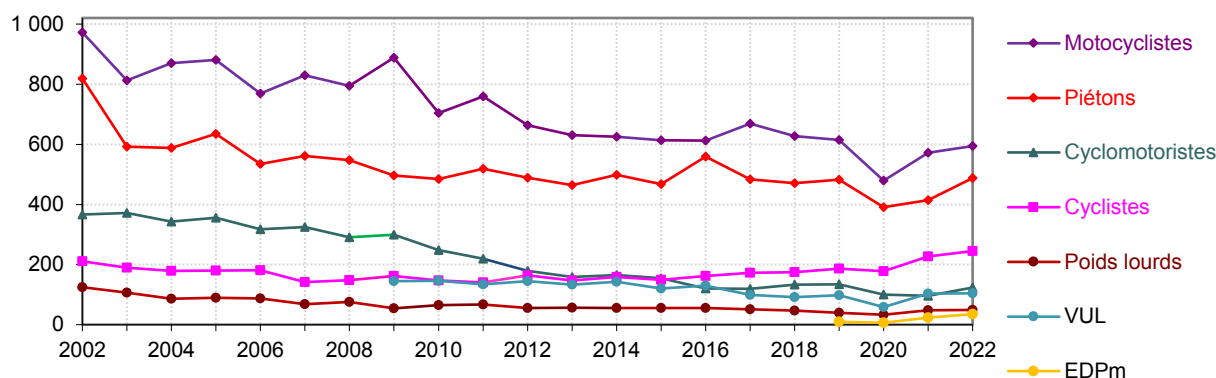
► Nombre de tués selon les types de véhicules utilisés

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Piétons	489	465	499	468	559	484	471	483	391	414	488
EDPm *								10	7	24	35
Cyclistes	164	147	159	149	162	173	175	187	178	227	245
Cyclomotoristes	179	159	165	155	121	119	133	134	100	96	124
Motocyclistes	664	631	625	614	613	669	627	615	479	572	594
Voitures	1 882	1 612	1 663	1 796	1 760	1 767	1 637	1 622	1 243	1 414	1 565
VUL	145	133	143	120	130	99	92	98	59	103	104
Poids lourds	56	57	56	56	55	51	47	40	33	48	49
Autres	74	64	74	103	77	86	66	55	51	46	63
Total	3 653	3 268	3 384	3 461	3 477	3 448	3 248	3 244	2 541	2 944	3 267

Source : ONISR

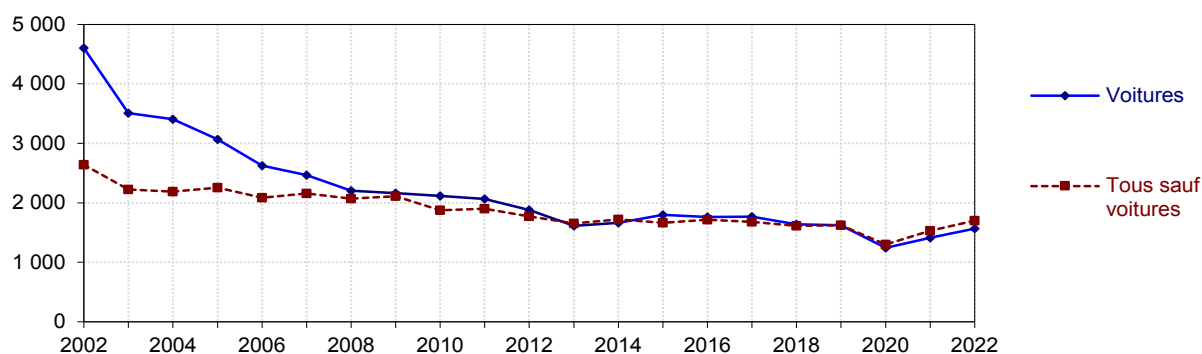
(*) EDPm : engins de déplacement personnels motorisés inclus dans «autres» jusqu'en 2020

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



Source : ONISR

► Nombre de tués parmi les occupants des voitures



Source : ONISR

En 2022, on observe, par rapport à 2019, une hausse du nombre de victimes pour quasiment toutes les catégories d'utilisateurs sauf pour ceux des deux-roues motorisés et ceux des voitures.

A signaler la forte hausse des accidentés en vélo et en EDPm qui représentent 8% des tués et 20% des blessés graves.

De plus, même si le nombre de victimes chez les motocyclistes

diminue par rapport à 2019, ils constituent cependant toujours 18,2% des tués et 23% 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%).

Accidents corporels avec présence de poids lourds

► Nombres

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Acc. corporels avec PL	2 946	2 791	2 762	2 721	2 797	2 850	2 830	2 753	2 105	2 545	2 475
Poids lourds présents	3 148	2 791	2 983	2 901	3 030	3 061	3 070	2 951	2 250	2 545	2 476
Tués	486	465	480	473	493	418	444	390	304	392	408
Gravité (*)	16,5	16,7	17,4	17,4	17,6	14,7	15,7	14,2	14,4	15,4	16,5
Blessés	3 668	3 289	3 377	3 362	3 404	3 522	3 442	3 358	2 503	3 059	2 955
dont blessés hospitalisés	1 530	1 458	1 487	1 444	1 421	1 405	1 122	1 038	764	909	903
dont blessés légers	2 138	1 831	1 890	1 918	1 983	2 117	2 320	2 320	1 739	2 150	2 052

(*) nombre de tués pour 100 accidents corporels

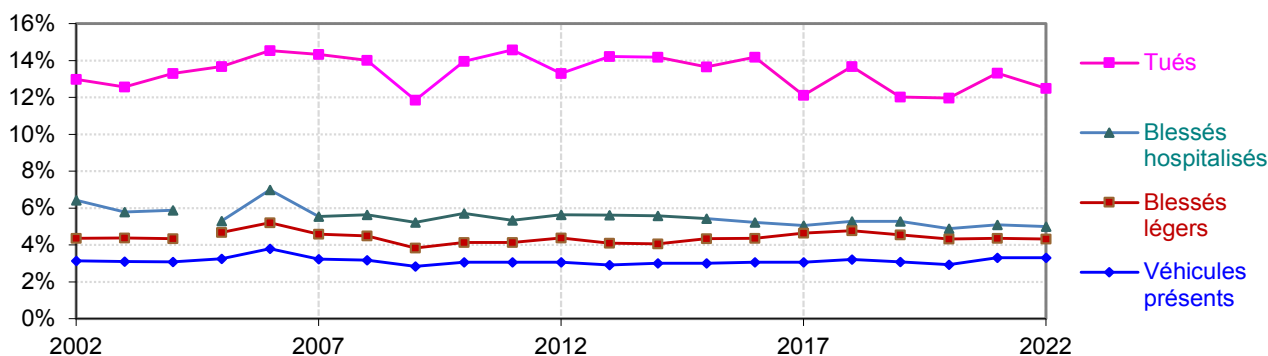
Source : ONISR

► Proportions par rapport au total des événements

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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	13%	14%	14%	14%	14%	12%	14%	12%	12%	13%	12%
Blessés	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	4%	5%	5%
- Blessés hospitalisés	6%	6%	6%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
- Blessés légers	4%	4%	4%	4%	4%	5%	5%	5%	4%	4%	4%

Source : ONISR

► Pourcentages de présence des poids lourds dans les accidents corporels



Source : ONISR

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

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

leur présence dans la circulation générale, qui est d'environ 6,5% - voir page 10), 4,5% des blessés et 12,5% 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.

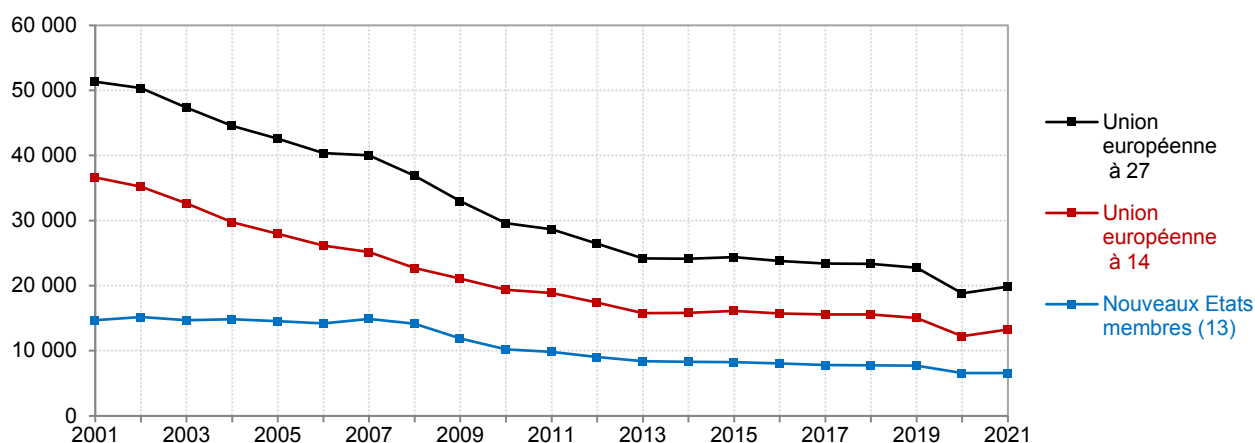
Nombre de tués

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 alors que le parc était multiplié par 1,25.

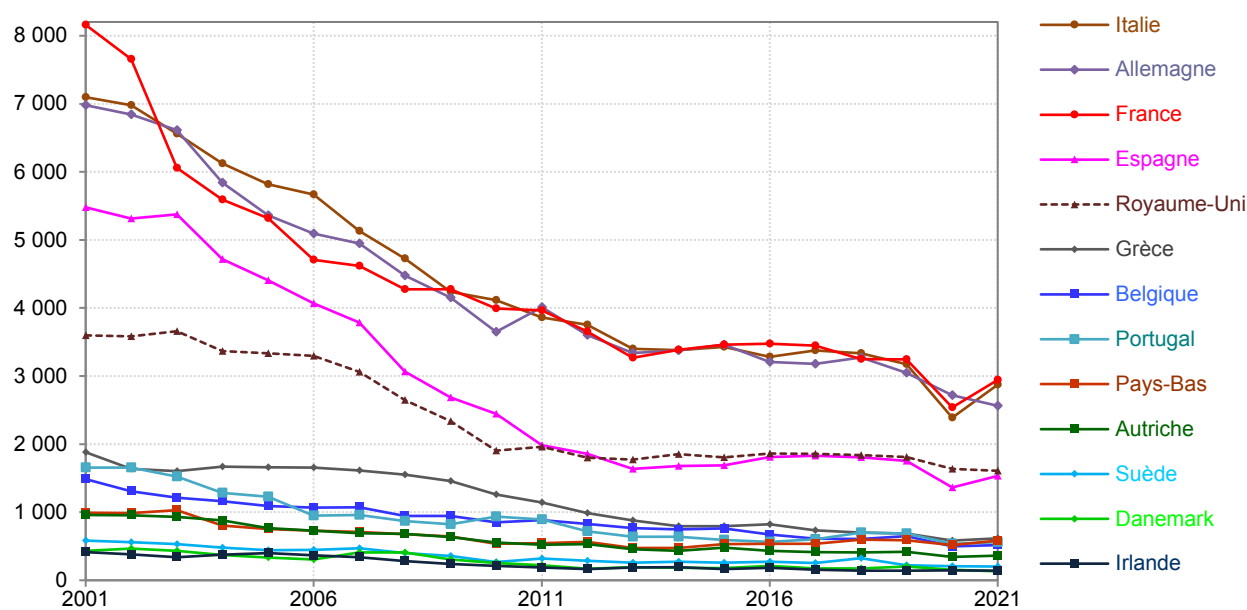
Le tableau et le graphique ci-contre montrent qu'il existe encore de fortes disparités entre les États. En général, les États dont la motorisation est la plus forte (l'UE 14 et le Royaume-Uni pour l'essentiel) et la plus ancienne bénéficient d'une meilleure sécurité routière, due à l'expérience, mais aussi à la densité et à la qualité de leurs réseaux routiers et surtout autoroutiers.

► Union européenne : nombre de tués (unités)



Sources : OCDE, ETSC, traitements URF

► Union européenne à 14 et Royaume-Uni (unités)



Sources : OCDE, 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.

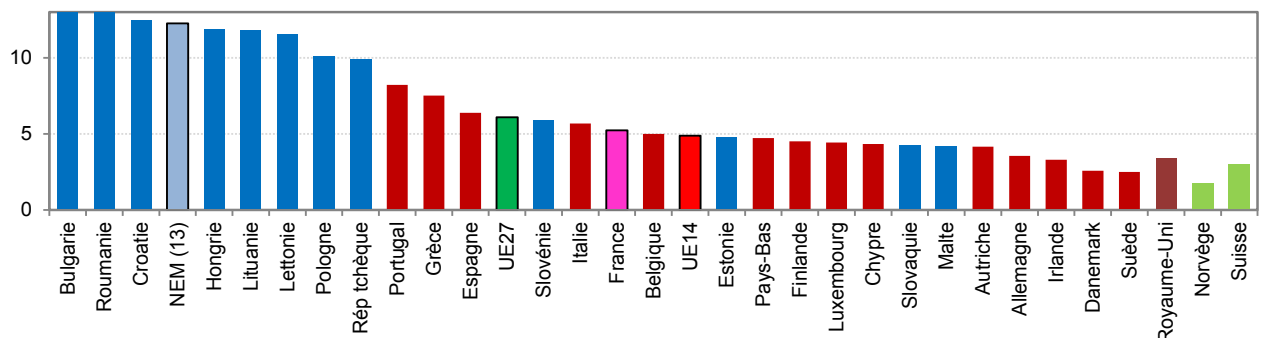
Par conséquent, les chiffres figurant dans le tableau et le graphique ci-dessous sont des arrondis, issus de diverses sources.

► Union européenne : nombre de tués et circulation routière en 2021

			Population (millions d'habitants)	Circulation (milliards de véhicules-km)	Tués (unités)	Tués par milliard de véhicules-km
UE14	BE	Belgique	12	103	516	5
NEM	BG	Bulgarie	7	1	561	398
NEM	CZ	République tchèque	11	54	531	10
UE14	DK	Danemark	6	50	130	3
UE14	DE	Allemagne	83	720	2 562	4
NEM	EE	Estonie	1	12	55	5
UE14	IE	Irlande	5	42	138	3
UE14	EL	Grèce	11	82	613	8
UE14	ES	Espagne	47	240	1 533	6
UE14	FR	France	65	562	2 944	5
NEM	HR	Croatie	4	23	292	12
UE14	IT	Italie	59	506	2 875	6
NEM	CY	Chypre	1	11	48	4
NEM	LV	Lettonie	2	13	146	12
NEM	LT	Lituanie	3	13	148	12
UE14	LU	Luxembourg	1	5	24	4
NEM	HU	Hongrie	10	46	544	12
NEM	MT	Malte	1	3	12	4
UE14	NL	Pays-Bas	18	123	582	5
UE14	AT	Autriche	9	87	362	4
NEM	PL	Pologne	38	222	2 245	10
UE14	PT	Portugal	10	68	561	8
NEM	RO	Roumanie	19	62	1 646	26
NEM	SI	Slovénie	2	19	114	6
NEM	SK	Slovaquie	5	58	247	4
UE14	FI	Finlande	6	49	223	5
UE14	SE	Suède	10	80	201	3
		Union européenne à 14	342	2 718	13 264	5
		Nouveaux Etats membres (13)	103	537	6 589	12
		Union européenne à 27	444	3 256	19 853	6
	UK	Royaume-Uni	67	479	1 608	3
	NO	Norvège	5	47	80	2
	CH	Suisse	9	67	200	3

Sources : Eurostat, ETSC, estimations et traitements URF

► Union européenne : nombre de tués par milliard de véhicules-km en 2021



Sources : Eurostat, ETSC, estimations et traitements URF

Roumanie et Bulgarie hors échelle

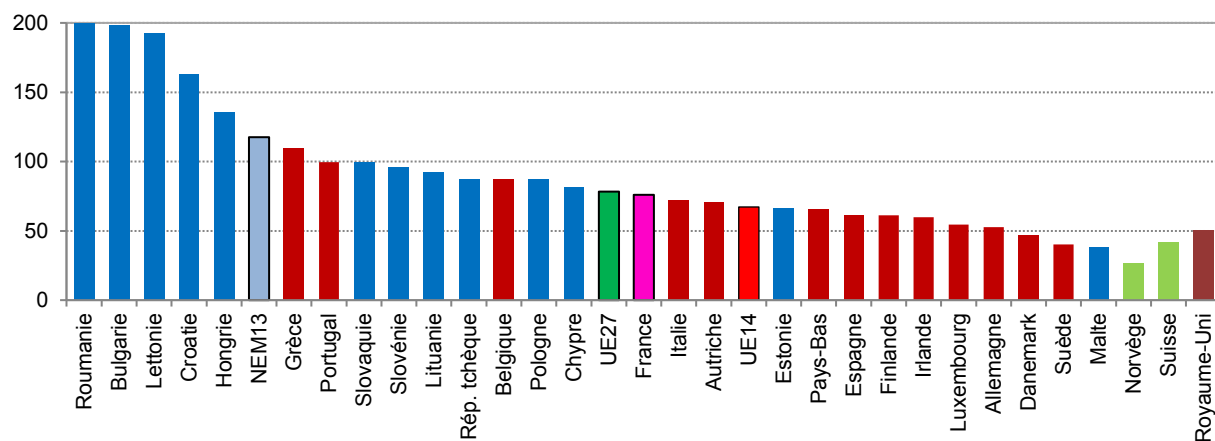
Nombre de tués en fonction du parc de voitures

► Union européenne : nombre de tués et voitures particulières en 2021

			Population (millions d'habitants)	Voitures particulières (millions)	Tués (unités)	Tués par million de voitures
UE14	BE	Belgique	11,6	5,9	516	87
NEM	BG	Bulgarie	6,8	2,8	561	198
NEM	CZ	Rép. tchèque	10,5	6,1	531	87
UE14	DK	Danemark	5,9	2,8	130	47
UE14	DE	Allemagne	83,2	48,5	2 562	53
NEM	EE	Estonie	1,3	0,8	55	67
UE14	IE	Irlande	5,1	2,3	138	60
UE14	EL	Grèce	10,6	5,6	613	109
UE14	ES	Espagne	47,4	24,9	1 533	62
UE14	FR	France	65,2	38,7	2 944	76
NEM	HR	Croatie	3,9	1,8	292	163
UE14	IT	Italie	59,0	39,8	2 875	72
NEM	CY	Chypre	0,9	0,6	48	81
NEM	LV	Lettonie	1,9	0,8	146	192
NEM	LT	Lituanie	2,8	1,6	148	92
UE14	LU	Luxembourg	0,6	0,4	24	55
NEM	HU	Hongrie	9,7	4,0	544	135
NEM	MT	Malte	0,5	0,3	12	38
UE14	NL	Pays-Bas	17,6	8,8	582	66
UE14	AT	Autriche	9,0	5,1	362	71
NEM	PL	Pologne	37,7	25,9	2 245	87
UE14	PT	Portugal	10,4	5,6	561	100
NEM	RO	Roumanie	19,0	7,6	1 646	216
NEM	SI	Slovénie	2,1	1,2	114	96
NEM	SK	Slovaquie	5,4	2,5	247	99
UE14	FI	Finlande	5,5	3,6	223	61
UE14	SE	Suède	10,5	5,0	201	40
		UE14	341,6	197,3	13 264	67
		NEM13	102,6	56,0	6 589	118
		UE27	444,2	253,3	19 853	78
	NO	Norvège	5,4	3,0	80	27
	CH	Suisse	8,7	4,8	200	42
	UK	Royaume-Uni	67,4	31,9	1 608	50

Sources : Eurostat, ETSC, traitements URF

► Union européenne : tués par million de voitures en 2021



Sources : Eurostat, ETSC, traitements URF

Roumanie 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 : ENT D (INSEE, SDES)

► Permis de conduire délivrés en France métropolitaine (milliers)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Permis B (*)	742	775	762	821	818	830	861	836	829	651	905	897
dont hommes	384	400	394	421	421	423	439	426	429	348	477	475
dont femmes	358	375	368	401	398	407	422	410	400	303	428	422
Permis A2 (**)	115	119	110	102	103	113	108	103	117	101	109	103
dont hommes	100	104	94	88	88	96	91	87	99	85	91	86
dont femmes	15	15	16	14	15	18	17	16	18	16	18	16
Vélocitoteurs (A1)	5	5	5	5	5	6	7	7	7	6	7	8
dont hommes	5	5	5	5	5	6	6	6	6	5	7	7
dont femmes	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1
Permis C + EC (***)	40	40	39	40	37	36	37	38	42	37	54	56
dont hommes	38	38	37	38	35	34	35	36	40	35	51	52
dont femmes	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	4	4
Permis D (****)	5	5	5	6	5	6	5	4	4	3	4	4
dont hommes	5	4	4	5	4	5	4	3	3	3	3	4
dont femmes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Total tous permis	930	968	934	988	986	1 009	1 037	1 006	1 019	813	1 101	1 089

(*) voitures de tourisme et véhicules utilitaires de 3,5 t de PTAC maximum (le permis B représente environ 82% du total des permis délivrés)

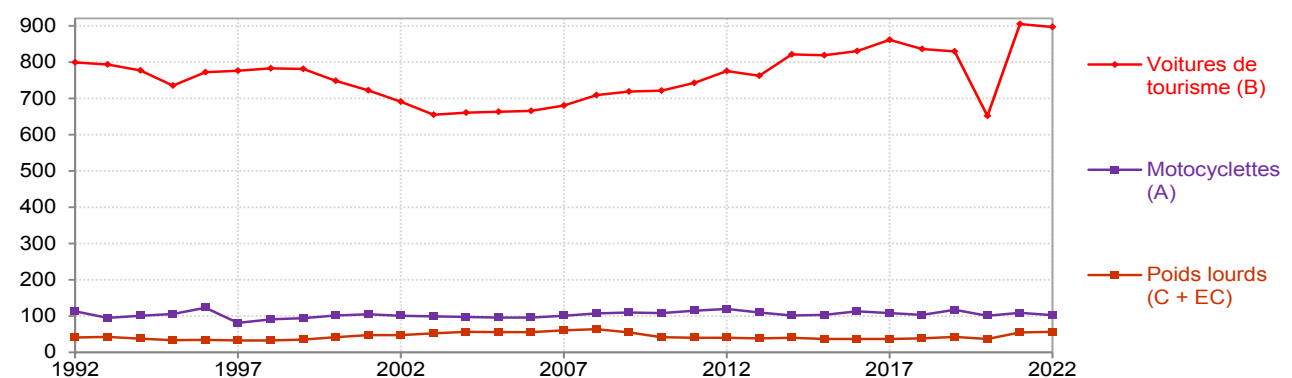
(**) motos de plus de 125 cm³ de cylindrée

(***) 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.

Plus de 43 millions de personnes possèdent un permis de conduire.