

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

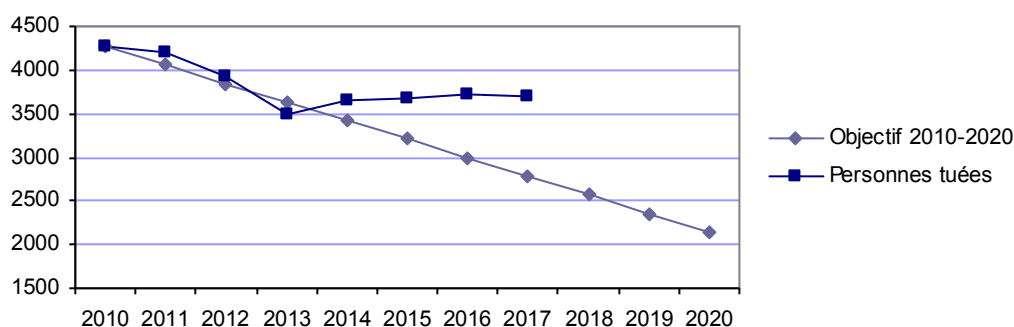
Accidentalité routière 2017 – estimations au 25 janvier 2018

Bilan de l'accidentalité en France (métropole et outre-mer) :

Il est estimé que près de 3 700 personnes seraient décédées en 2017 sur les routes de France, sur les routes de métropole ou d'outre-mer.

Bilan de l'année 2017	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2017 estimations	61 570	3 693	77 476	29 252
Année 2016	59 919	3 738	75 819	28 817
Différence 2017 / 2016	1 651	-45	1 657	435
Evolution 2017 / 2016	2,8%	-1,2%	2,2%	1,5%

Evolution de la mortalité routière annuelle en métropole et outre-mer



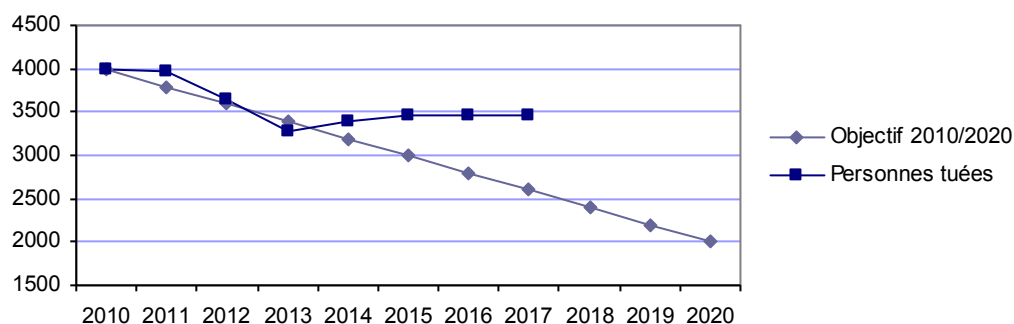
Evolution de l'accidentalité en France métropolitaine :

3 456 personnes seraient décédées sur les routes de France métropolitaine en 2017, soit 21 personnes de moins qu'en 2016. La mortalité routière serait ainsi globalement stable par rapport à l'année 2016, avec une variation de -0,6%. Les blessés hospitalisés, les blessés et les accidents corporels seraient en légère hausse (respectivement +1,8%, +2,0 % et +2,4 %), la modernisation du logiciel de gendarmerie facilitant l'enregistrement des accidents corporels.

Bilan de l'année 2017	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2017 estimations	58 894	3 456	74 066	27 674
Année 2016	57 522	3 477	72 645	27 187
Différence 2017 / 2016	1 372	-21	1 421	487
Evolution 2017 / 2016	2,4%	-0,6%	2,0%	1,8%

L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2017 est estimée en baisse de -13,4 %, soit 536 vies épargnées en 2017 par rapport à 2010.

Evolution de la mortalité routière annuelle en métropole



Depuis 2010, la mortalité routière a baissé de -13,4%, plus fortement que le nombre d'accidents corporels, de blessés, ou de blessés hospitalisés (respectivement -12,5%, -12,3%, et -8,9%).

Tendances 2017 selon l'âge en France métropolitaine :

La mortalité **des jeunes de 18-24 ans est en baisse cette année et affiche un résultat de près de 30% inférieur à celui de 2010**. La baisse de l'accidentalité (mortalité mais aussi blessures graves) est particulièrement marquée chez les jeunes cyclomotoristes ; en revanche, la mortalité des jeunes motocyclistes reprend en hausse : sur les 10 premiers mois de l'année on enregistre 30 décès et 100 blessés hospitalisés de plus par rapport aux 10 premiers mois 2016.

La mortalité des **personnes âgées de 65 ans ou plus**, après une forte hausse depuis 2013, termine en baisse de -2% en 2017 par rapport à 2016. Moins de piétons de cette tranche d'âge sont décédés cette année, mais plus de cyclistes et d'automobilistes : le bilan sur les 10 premiers mois fait état de 50 piétons tués de moins, 10 cyclistes et 50 automobilistes tués en plus.

	0-17ans	18-24 ans	25-64ans	65ans et+	Total
2010	291 7%	831 21%	2105 53%	764 19%	3 992 100%
2016	204 6%	597 17%	1790 51%	886 25%	3 477 100%
2017 prov	208 6%	571 17%	1812 52%	865 25%	3 456 100%
Progression 2016-2017	2%	-4%	1%	-2%	-1%
Progression 2013-2017	5%	-10%	4%	26%	6%
Progression 2010-2017	-29%	-31%	-14%	13%	-13%
Progression 2000-2017	-71%	-67%	-57%	-36%	-58%

	0-17ans	18-24 ans	25-64ans	65ans et+	Total
2010	21	151	64	72	64
2016	14	116	54	72	54
2017 prov	15	110	55	67	53
Progression 2016-2017	2%	-5%	2%	-7%	-1%
Progression 2013-2017	4%	-8%	4%	10%	4%
Progression 2010-2017	-30%	-27%	-14%	-7%	-16%
Progression 2000-2017	-73%	-67%	-60%	-53%	-62%

Mortalité par classe d'âge

Mortalité rapportée à la population (million)








Tendances 2017 par catégorie d'usagers en France métropolitaine :

La mortalité **automobiliste** 2017, qui avait marqué le pas en 2016 après une hausse constante depuis 2013, finit légèrement supérieure à celle de 2016. Sur les 10 premiers mois, on relève une forte augmentation de la mortalité des seniors de 65 ans et plus (50 tués de plus) et une baisse de la mortalité des moins de 25 ans (20 tués de moins).

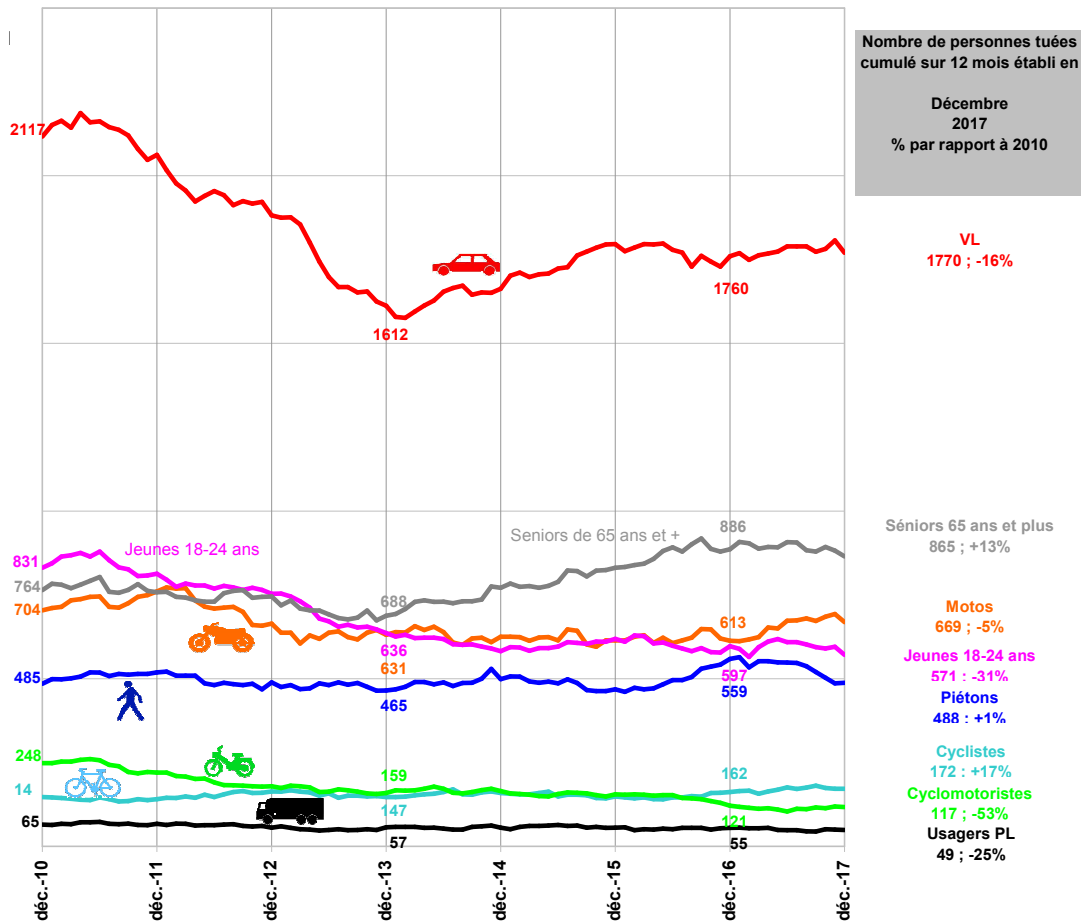
La mortalité **motocycliste** repart en **forte hausse** (+9%), soit **56 motocyclistes tués de plus** en 2017. La courbe mensuelle de la mortalité en 2017 présente des caractéristiques très proches de 2010 : la météo clémente a permis les déplacements sur l'ensemble de la saison. La mortalité **cyclomotoriste** quant à elle se réduit encore (-53% depuis 2010).

La mortalité **cycliste** poursuit en hausse (+6% par rapport à 2016 et +17% par rapport à 2013).

En revanche, la mortalité **piétonne** retrouve un niveau équivalent à 2010 (près de 490 piétons tués) après un très mauvais résultat en 2016 (559 piétons tués).

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 PL	 Autres	Total
2010	485 12%	147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	65 2%	226 6%	3 992 100%
2016	559 16%	162 5%	121 3%	613 18%	1760 51%	55 2%	207 6%	3 477 100%
2017 prov	488 14%	172 5%	117 3%	669 19%	1770 51%	49 1%	191 6%	3 456 100%
Progression 2016-2017	-13%	6%	-3%	9%	1%	-11%	-8%	-1%
Progression 2013-2017	5%	17%	-26%	6%	10%	-14%	-3%	6%
Progression 2010-2017	1%	17%	-53%	-5%	-16%	-25%	-15%	-13%
Progression 2000-2017	-42%	-37%	-75%	-29%	-67%	-60%	-58%	-58%

Evolution 2010-2017 de la mortalité selon les usagers, en France métropolitaine :

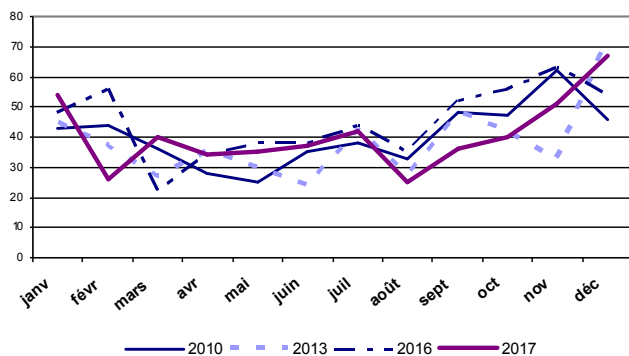


Saisonnalité des mortalités piétonnes et motocyclistes en France métropolitaine :

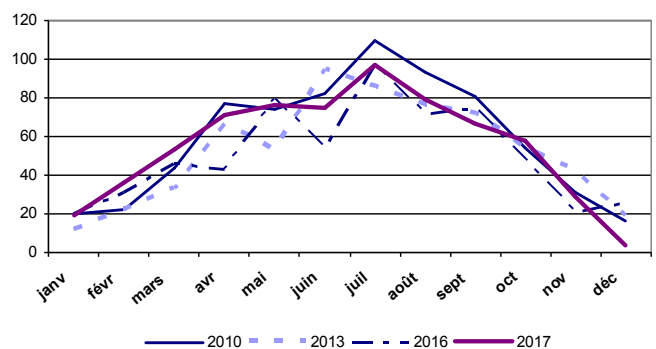
La mortalité **piétonne** a été très forte cette année en janvier et décembre, et comparativement plus basse que d'habitude à l'automne et plus élevée au printemps.

La saisonnalité de la mortalité **motocycliste** générée par l'usage loisir des motos les plus puissantes est extrêmement marquée cette année et reflète ainsi l'augmentation notable de l'accidentalité générée par un usage plus fort de ces motos, et une météo clémente au long de l'année 2017.

Evolution de la mortalité piétonne mois par mois



Evolution de la mortalité motocycliste mois par mois



Facteurs comportementaux (à partir de 12 mois glissants de données APAM et en multi causes des accidents mortels) en France métropolitaine :

La **vitesse** excessive ou inadaptée reste la première cause principale des accidents mortels, en léger retrait globalement en 2017 par rapport à 2016, mais cela cache une disparité selon les réseaux routiers. Ainsi hors agglomération, la vitesse est présente comme cause dans un peu plus d'un tiers des accidents mortels alors qu'elle représente 18% des causes des accidents mortels sur autoroute.

L'**alcool** est présent dans un peu moins de 20% des causes des accidents mortels en 2017 en légère hausse par rapport à 2016. Les stupéfiants restent autant présents qu'en 2016.

Le non respect des règles de **priorité**, troisième cause d'accidents mortels, est en légère baisse cette année par rapport à 2016. Toutefois, ce troisième facteur est sur-représenté en agglomération avec 1 accident mortel sur 6.

Le facteur **inattention** est plutôt présent dans les causes des accidents mortels en agglomération et sur les voies communales.

La circulation à **contresens** représente 6% des causes des accidents mortels sur autoroute.

Le facteur **malaise** est en augmentation en 2017 par rapport à l'année précédente et notamment en agglomération.

Evolution de la mortalité routière dans les régions de France métropolitaine :

Par rapport à 2016, la mortalité 2017 paraît nettement en baisse sur 5 régions : Auvergne-Rhône Alpes, l'Occitanie, les Hauts de France, les Pays de la Loire et la Corse.

On pourrait compter entre 20 et 30 personnes tuées supplémentaires en 2017 dans les régions Ile de France et Centre Val de Loire, et plus de 30 en région Bourgogne Franche Comté. Le Centre Val de Loire et la Bourgogne Franche-Comté comptaient déjà en moyenne sur 5 ans 73 tués par million d'habitants alors que la moyenne nationale était de 53.

Par rapport à 2010, la mortalité routière devrait se situer en baisse en 2017 dans toutes les régions, une baisse de l'ordre de -3% dans les Hauts de France ou en Bretagne, et jusqu'à -20% en Occitanie et Nouvelle Aquitaine. Ces deux régions témoignent toutefois encore d'une mortalité rapportée à la population bien supérieure à la moyenne nationale, et encore plus forte chez les jeunes (au-delà de 130 jeunes tués par million de jeunes habitant la région).

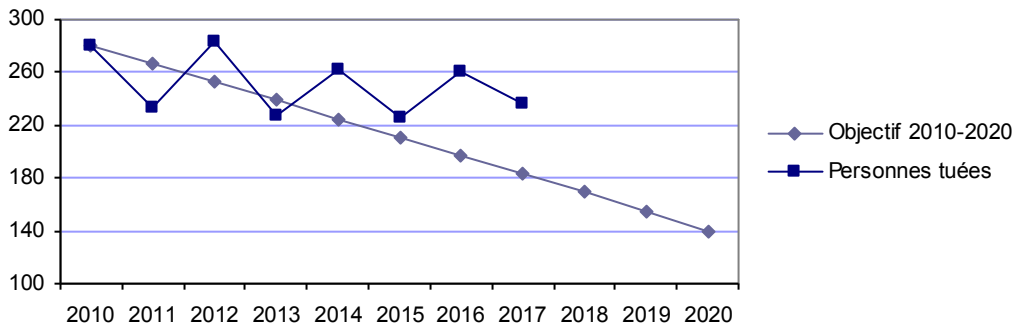
Au-delà de l'évolution annuelle ou depuis 2010 année référence, les régions les plus meurtrières (soit très au-dessus de la moyenne nationale) pour les **jeunes de 18-24 ans** (mortalité rapportée au nombre de jeunes de la région par million d'habitants) sont en moyenne sur 5 ans : la Bourgogne Franche Comté, le Centre Val de Loire et l'Ile de France, avec plus de 180 jeunes tués par million de jeunes vivant dans ces régions.

La part de mortalité en **deux-roues motorisés** s'élève à 35% en Provence Alpes Côte d'Azur, 33% en Corse et 31% en Ile de France, alors qu'elle est de 22% au niveau national.

Accidentalité routière outre-mer :

237 personnes seraient décédées sur les routes des outre-mers en 2017, dont 152 dans les départements d'outremer et 85 dans les collectivités d'outremer ou en Nouvelle Calédonie. C'est une baisse de -9% par rapport à 2016, et -16% par rapport à 2010.

Evolution de la mortalité routière annuelle outre-mer



Avec 44 décès estimés en 2017, la mortalité des **jeunes de 18-24 ans** continue de diminuer. 78 décès avaient été enregistrés en 2010. C'est un progrès de -44%. En revanche, la mortalité des **25-34 ans** fluctue entre 40 et 80 décès depuis 2010 et est estimée autour de 60 en 2017. La mortalité des seniors de **65 ans et plus** est encore modérée (26 décès), mais elle est plus forte qu'en 2010 (16 décès).

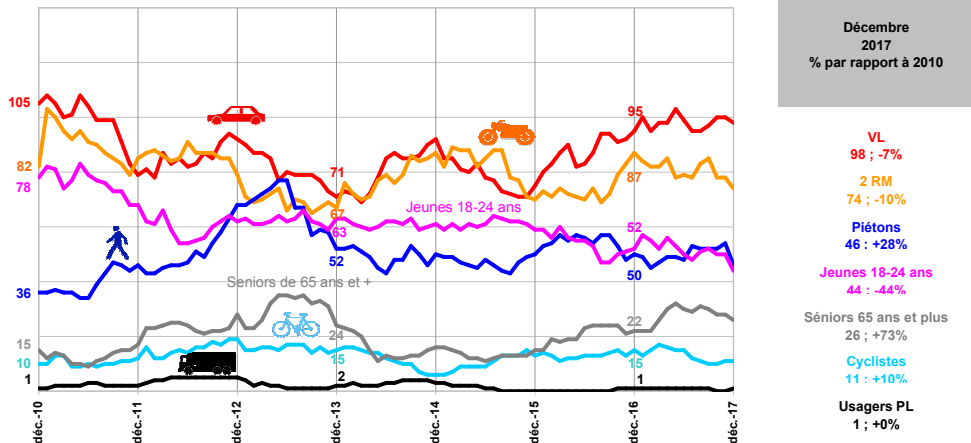
La mortalité **automobiliste** représente un peu moins de la moitié de la mortalité routière outremer. Avec 98 décès estimés, elle est presque au même niveau qu'en 2010 (105 décès) alors que 2013 avait affiché un niveau plus bas (71 décès). La **ceinture de sécurité** est un enjeu majeur dans les outre-mers, où dans plusieurs territoires la moitié voire les trois quarts des personnes décédées ne l'avaient pas bouclée.

La mortalité en **deux-roues motorisés** reste significative avec 74 usagers tués en 2017, soit un tiers de la mortalité routière outremer. Depuis 2010, la mortalité cyclomotoriste a baissé mais la mortalité motocycliste est équivalente. Le non-port du **casque** concerne la moitié des décès en deux-roues motorisés.

La mortalité **piétonne** est stable avec 46 décès estimés en 2017, mais supérieure à 2010 (37 décès enregistrés).

La **vitesse** et l'**alcool** restent les deux premières causes des accidents mortels mais sont plus systématiquement présents outre-mer par rapport à la métropole. Le non respect des **priorités** est moins souvent mentionné outre-mer, sauf sur les routes communales en agglomération où elle est dans la tendance métropolitaine.

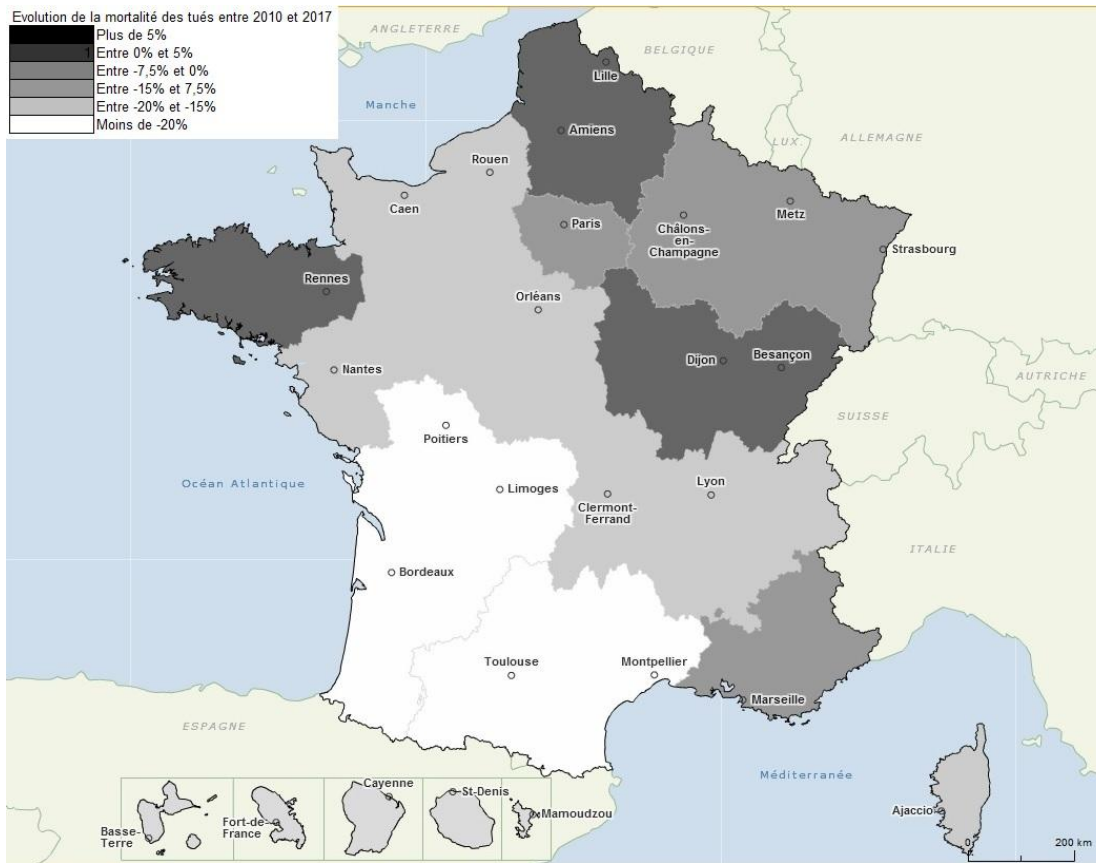
Évolution de la mortalité routière cumulée sur 12 mois selon les usagers



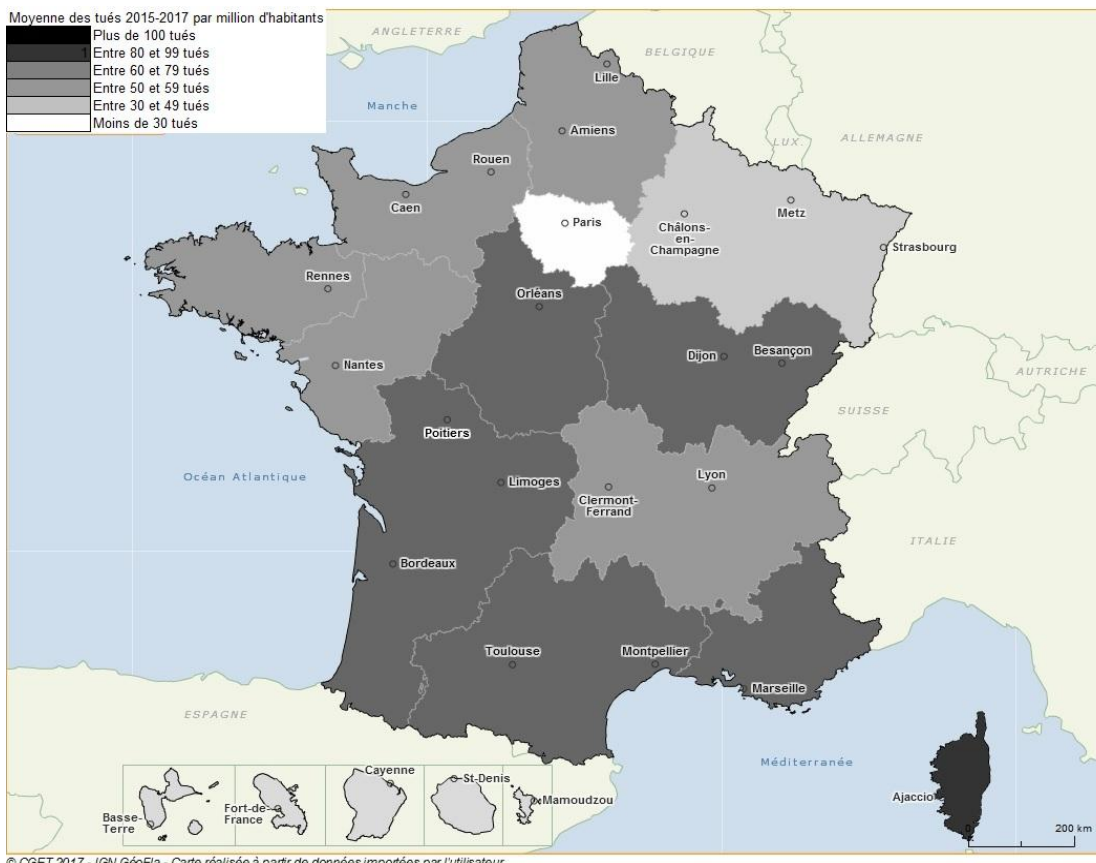
Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

Annexe : Mortalité routière en région

Evolution de la mortalité entre 2010 et 2017



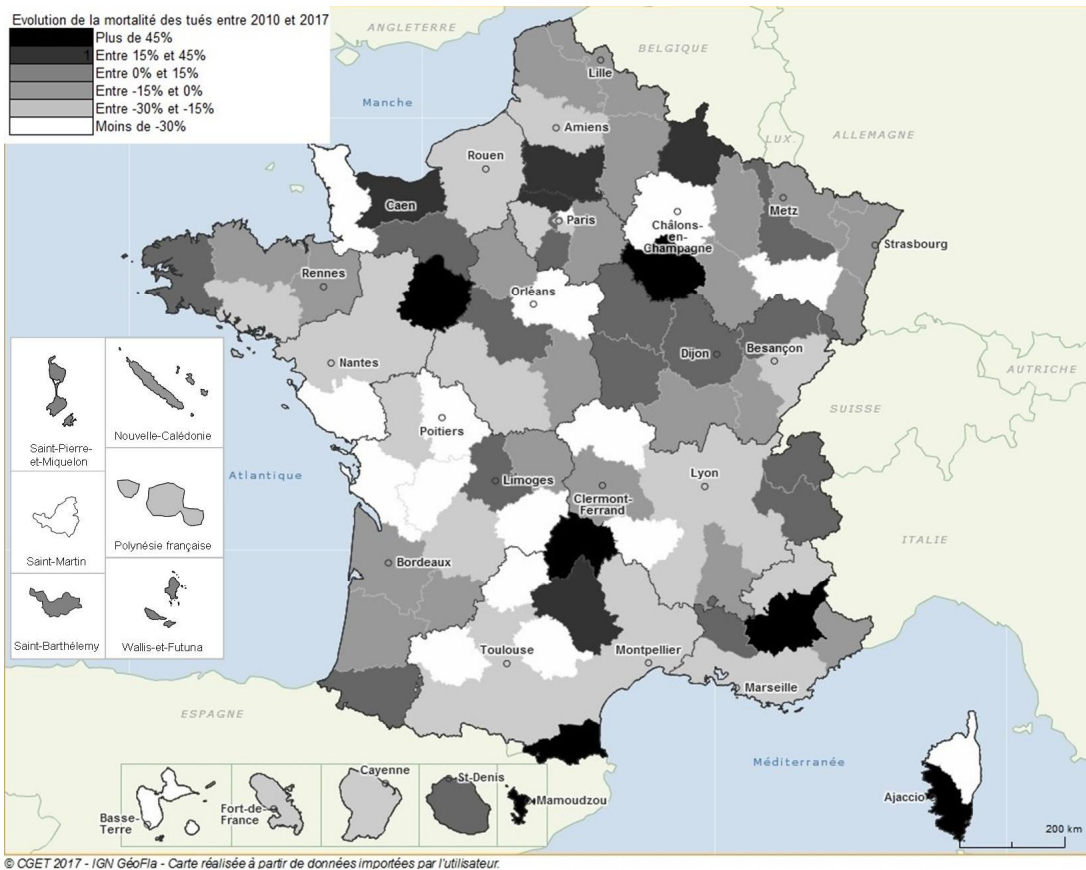
Mortalité moyenne 2015-2017 par million d'habitants de la région



Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

Annexe : Mortalité dans les départements et territoires

Evolution de la mortalité entre 2010 et 2017



Mortalité moyenne 2015-2017 par million d'habitants du département ou territoire

