

## Accidentalité routière 2017 – résultats définitifs

### Evolution de l'accidentalité en France métropolitaine + outre-mer

3 684 personnes sont décédées sur les routes de France en 2017, soit 54 personnes de moins qu'en 2016. La mortalité routière est ainsi en légère baisse (-1,4 %) par rapport à l'année 2016. Les accidents corporels, les blessés hospitalisés et les blessés sont en légère hausse (respectivement +2,2 %, +2,0 % et +1,3 %).

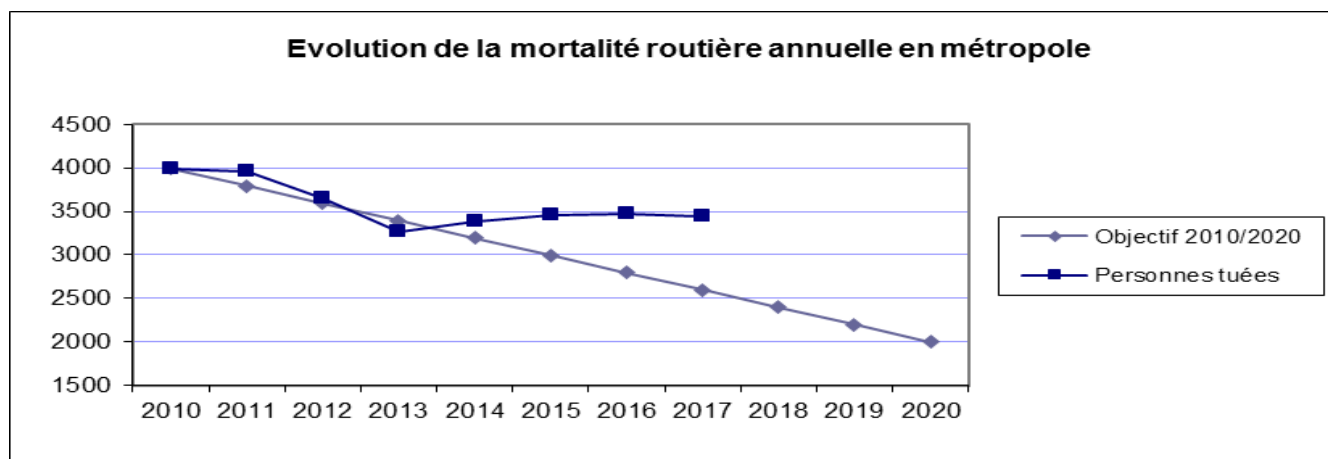
Bilan de l'année 2017 France entière	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
<b>Année 2017</b>	<b>61 224</b>	<b>3 684</b>	<b>76 840</b>	<b>29 413</b>
Année 2016	59 927	3 738	75 830	28 828
Différence 2017 / 2016	1 297	-54	1 010	585
<b>Evolution 2017 / 2016</b>	<b>2.2%</b>	<b>-1.4%</b>	<b>1.3%</b>	<b>2.0%</b>

### Evolution de l'accidentalité en France métropolitaine

3 448 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine en 2017, soit 29 personnes de moins qu'en 2016. La mortalité routière est ainsi quasiment stable (-0,8 %) par rapport à l'année 2016. Les blessés hospitalisés, les accidents corporels et les blessés sont en légère hausse (respectivement +2,0 %, +1,9 % et +1,0 %).

Bilan de l'année 2017 Métropole	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
<b>Année 2017</b>	<b>58 613</b>	<b>3 448</b>	<b>73 384</b>	<b>27 732</b>
Année 2016	57 522	3 477	72 645	27 187
Différence 2017 / 2016	1 091	-29	739	545
<b>Evolution 2017 / 2016</b>	<b>1.9%</b>	<b>-0.8%</b>	<b>1.0%</b>	<b>2.0%</b>

L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2017 est en baisse de -13,6 %, soit 544 vies épargnées en 2017 par rapport à 2010.



Depuis 2010, les nombres des accidents corporels et des blessés ont baissé du même ordre de grandeur que la mortalité (respectivement -12,9 % et -13,1 %), alors que le nombre des blessés a baissé plus faiblement (-8,8 %).

Après deux années de hausse (3,5% en 2014 et 2,3% 2015) et une stabilisation en 2016, l'année 2017 connaît une légère baisse. L'évolution depuis 2010 démontre une difficulté de réduction de la mortalité des usagers vulnérables à l'exception des cyclomotoristes ; et depuis 2013 une reprise sensible de la mortalité automobiliste.

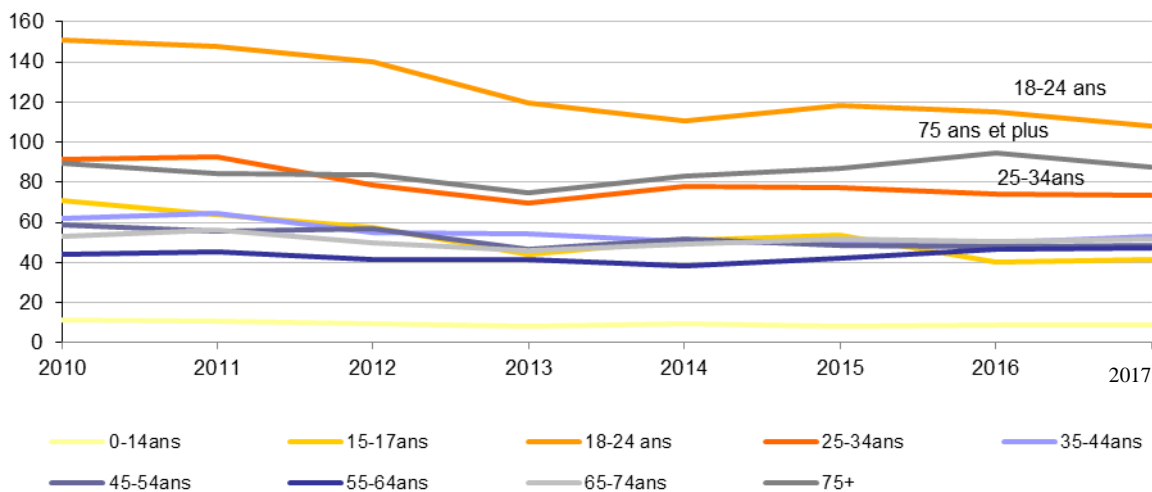
**Tendances 2017 selon l'âge en France métropolitaine :**

Les **enfants et jeunes adultes âgés de 24 ans ou moins** représentent désormais **un peu moins d'un quart** (22%) de la mortalité routière. La mortalité des **jeunes de 18-24 ans** poursuit en baisse de -6% en 2017 (-35 tués, soit un total de 562 jeunes tués), alors même que l'on enregistre de nouveau une hausse de leur mortalité en motocyclette (130 tués en 2017 contre 105 tués par an en moyenne entre 2014 et 2016). La mortalité des **jeunes de 15-17 ans** se stabilise en 2017 à 101 tués, dont 41 en deux roues motorisés (contre 84 en 2010).

La mortalité des **personnes âgées de plus de 65 ans** représente **un peu plus d'un quart** de la mortalité routière (25,2%). 869 personnes âgées de 65 ans ou plus ont été tuées en 2017 (en baisse de -2 % par rapport à 2016, soit -17 tués). Parmi les 342 tués âgés entre 65 et 74 ans, 193 étaient automobilistes (soit 23 de plus qu'en 2016). Parmi les 527 tués âgés de 75 ans ou plus, 292 étaient automobilistes (soit 11 de plus qu'en 2016) et 172 étaient piétons (soit 49 de moins qu'en 2016).

	0-14ans	15-17ans	18-24ans	25-34ans	35-44ans	45-54ans	55-64ans	65-74ans	75+	Total
<b>Rappel 2000</b>	367	354	1746	1605	1091	920	588	631	727	<b>8 170</b>
	4%	4%	21%	20%	13%	11%	7%	8%	9%	<b>100%</b>
<b>2010</b>	130	161	831	706	544	504	350	264	500	<b>3 992</b>
	3%	4%	21%	18%	14%	13%	9%	7%	13%	<b>100%</b>
<b>2013</b>	97	102	636	547	458	401	339	254	434	<b>3 268</b>
	3%	3%	19%	17%	14%	12%	10%	8%	13%	<b>100%</b>
<b>2016</b>	108	96	597	580	414	417	379	320	566	<b>3 477</b>
	3%	3%	17%	17%	12%	12%	11%	9%	16%	<b>100%</b>
<b>2017</b>	104	101	562	571	437	422	382	342	527	<b>3 448</b>
	3%	3%	16%	17%	13%	12%	11%	10%	15%	<b>100%</b>
<b>Progression 2016-2017</b>	-4%	5%	-6%	-2%	6%	1%	1%	7%	-7%	<b>-1%</b>
<b>Progression 2013-2017</b>	7%	-1%	-12%	4%	-5%	5%	13%	35%	21%	<b>6%</b>
<b>Progression 2010-2017</b>	-20%	-37%	-32%	-19%	-20%	-16%	9%	30%	5%	<b>-14%</b>
<b>Progression 2000-2017</b>	-72%	-71%	-68%	-64%	-60%	-54%	-35%	-46%	-28%	<b>-58%</b>

La mortalité rapportée à la population est la plus élevée pour les **18-24 ans**, même si elle a significativement diminué encore depuis 2010 (151 jeunes tués pour un million de jeunes en 2010, 108 en 2017). Les 15-17 ans, qui auparavant affichaient un sur-risque (71 jeunes tués pour un million de jeunes en 2010), sont désormais à 42 jeunes tués par million de jeunes, soit en-dessous de la moyenne nationale de 53 tués par million d'habitants. En revanche, le taux devient particulièrement élevé pour les personnes âgées de **75 ans et plus** avec 88 seniors tués pour un million d'habitants de cette classe d'âge. Le taux de mortalité des **25-34 ans** reste très élevé avec 74 tués par million d'habitants, alors que la moyenne nationale est de 53.



**Evolution selon la classe d'âge du taux de mortalité par million d'habitants de la même classe d'âge**

77 % des personnes tuées sur la route sont des hommes, en hausse en 2017.

**Mortalité 2017 par catégorie d'usagers en France métropolitaine :**










La mortalité des **piétons** affiche une baisse en 2017 : -13 %, qui profite aux personnes âgées de plus de 75 ans et aux jeunes de 18 à 24 ans. La mortalité des usagers de **véhicules utilitaires** en 2017 est en baisse de -24% soit -31 tués entre 2016 et 2017, qui exprime également une baisse du nombre de tués dans un accident impliquant un véhicule utilitaire (315 tués au total, contre 420 en 2016 et 373 en 2015). La mortalité **cyclomotoriste** est en baisse en 2017 de -3 %, soit -14 tués par rapport à 2016.

La mortalité **motocycliste** est en hausse de +9 % avec 669 tués en 2017, soit +56 tués par rapport à 2016. Cette augmentation de la mortalité des motocyclistes concerne surtout les jeunes de 18-24 ans (130 tués soit +32 tués) et les 35-44 ans (135 tués soit +32 tués), mais la première classe d'âge en mortalité reste les 25-34 ans avec 161 tués.

La mortalité **automobiliste** est plutôt stable en 2017 avec 1 767 automobilistes tués (7 de plus qu'en 2016), mais ceci cache une baisse de la mortalité chez les jeunes de 18-24 ans (356 tués soit -26 tués), compensée par une augmentation de la mortalité de classes d'âge déjà très touchées comme les 25-34 ans (318 tués soit +20 tués), les 65-74 ans (193 tués soit +26 tués), et les 75 ans et plus (292 tués soit +11 tués). La mortalité automobiliste reste néanmoins de -17 % sous celle de 2010, soit une meilleure progression que la moyenne.

La mortalité **cycliste** 2017 est en hausse de +7 %, soit 11 tués de plus qu'en 2016. La hausse concerne les 25-44 ans (+5 tués) et les 75 ans et plus (+8 tués).

La mortalité des usagers de **poids lourds** est en diminution de -7 % en 2017 (-4 tués). Le nombre d'usagers de **transports collectifs** tués, qui s'élève à moins d'une dizaine par an habituellement, atteint 14 passagers tués en 2017.

										Total
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL	TC	Autres	
<b>2010</b>	485 12%	147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	146 4%	65 2%	4 0%	76 2%	<b>3 992</b> 100%
<b>2013</b>	465 14%	147 4%	159 5%	631 19%	1612 49%	133 4%	57 2%	7 0%	57 2%	<b>3 268</b> 100%
<b>2016</b>	559 16%	162 5%	121 3%	613 18%	1760 51%	130 4%	55 2%	12 0%	65 2%	<b>3 477</b> 100%
<b>2017</b>	484 14%	173 5%	117 3%	669 19%	1767 51%	99 3%	51 1%	14 0%	74 2%	<b>3 448</b> 100%
<b>Progression 2016-2017</b>	<b>-13%</b>	<b>7%</b>	<b>-3%</b>	<b>9%</b>	<b>0%</b>	<b>-24%</b>	<b>-7%</b>	<b>17%</b>	<b>14%</b>	<b>-1%</b>
<b>Progression 2013-2017</b>	<b>4%</b>	<b>18%</b>	<b>-26%</b>	<b>6%</b>	<b>10%</b>	<b>-26%</b>	<b>-11%</b>	<b>100%</b>	<b>30%</b>	<b>6%</b>
<b>Progression 2010-2017</b>	<b>0%</b>	<b>18%</b>	<b>-53%</b>	<b>-5%</b>	<b>-17%</b>	<b>-32%</b>	<b>-22%</b>	<b>250%</b>	<b>-3%</b>	<b>-14%</b>
<b>Progression 2000-2017</b>	<b>-43%</b>	<b>-37%</b>	<b>-75%</b>	<b>-29%</b>	<b>-67%</b>	<b>ND</b>	<b>-59%</b>	<b>-30%</b>	<b>11%</b>	<b>-58%</b>

La catégorie "autres" regroupe notamment pour moitié les voiturettes ou tricycles, puis les quads, engins spéciaux...

**Résultats selon les réseaux routiers :**

La mortalité sur **autoroute** connaît à nouveau une augmentation en 2017 (+12 tués soit +4 %), tout en restant plus élevée qu'en 2010 (+10 %).

Les mortalités sur les réseaux routiers **en et hors agglomération** sont en légère baisse (-1 %), mais encore sensiblement plus élevées qu'en 2013. La part de la mortalité hors agglomération, de 63 %, reste parmi les plus élevées en Europe.

	Autoroutes	Hors agglomération	Agglomération	Total
<b>2010</b>	256 6%	2603 65%	1133 28%	<b>3 992</b> 100%
<b>2016</b>	270 8%	2188 63%	1019 29%	<b>3 477</b> 100%
<b>2017</b>	282 8%	2156 63%	1010 29%	<b>3 448</b> 100%
<b>Progression 2016-2017</b>	<b>4%</b>	<b>-1%</b>	<b>-1%</b>	<b>-1%</b>
<b>Progression 2013-2017</b>	<b>8%</b>	<b>4%</b>	<b>9%</b>	<b>6%</b>
<b>Progression 2010-2017</b>	<b>10%</b>	<b>-17%</b>	<b>-11%</b>	<b>-14%</b>

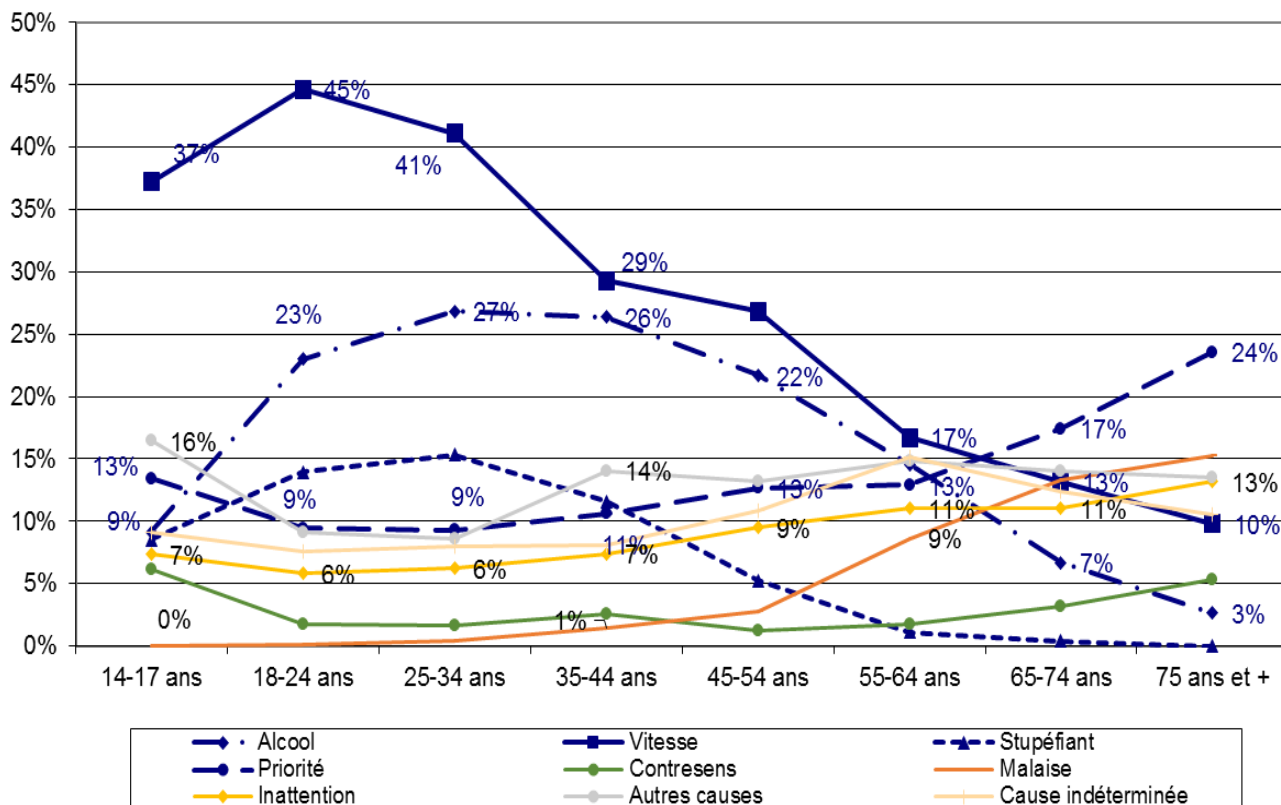
Les tendances ci-dessus suivent les évolutions observées sur les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules de tourisme (hausse depuis 2012 de +4 à 5 km/h sur les autoroutes limitées à 130km/h, depuis 2014 de +1 à 2 km/h sur les routes limitées à 110km/h et les routes limitées à 90km/h et poursuite d'une légère baisse amorcée en 2015 sur les routes limitées à 50km/h).

# Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

## Facteurs comportementaux :

L'analyse en multi-causes des facteurs comportementaux relevés dans le fichier des Auteurs Présumés d'accidents mortels (APAM sur la période septembre 2014 à décembre 2017), confirme le rôle de la vitesse excessive ou inadaptée comme première cause des accidents mortels, l'alcool étant encore très présent.

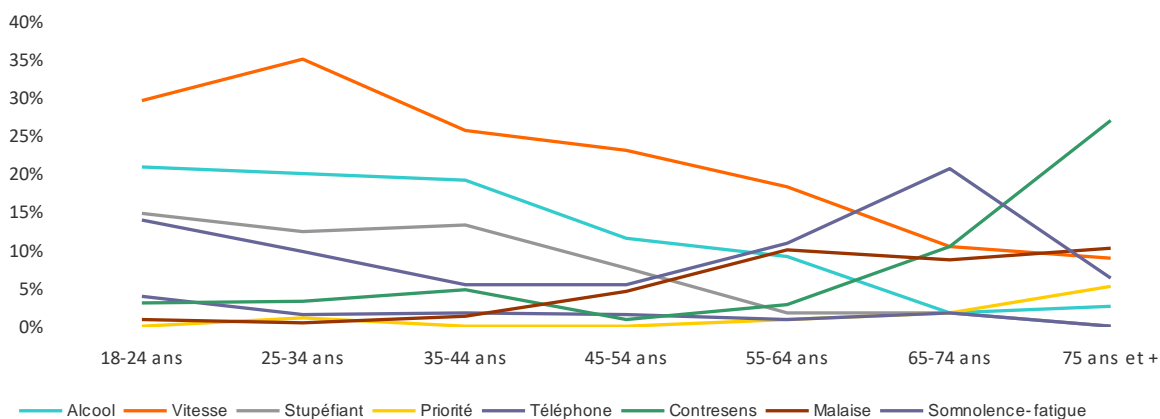
L'analyse par classes d'âge des APAM met en évidence que si le facteur vitesse est maximal chez les jeunes APAM (45% des 18-24 ans mais aussi 41% des 25-34 ans), les facteurs alcool et stupéfiants semblent atteindre leur maximum un peu plus tard en âge (respectivement 27% et 15% des 25-34 ans). L'inattention et les difficultés pour respecter les priorités sont plus marquées pour les APAM les plus âgés (resp. 13% et 24% des 75 ans et plus).



## Focus sur le réseau autoroutier

Les causes principales des accidents mortels (en multi-cause) sont jusqu'à 54 ans la vitesse excessive ou inappropriée, l'alcool et les stupéfiants. Le facteur somnolence-fatigue est présent chez les jeunes conducteurs de 18 à 34 ans et devient même première ou deuxième cause chez les conducteurs âgés entre 55 ans et 74 ans. Le téléphone apparaît comme un facteur d'accident sur autoroute chez les 18-24 ans. La conduite en contresens touche encore les 65 ans et plus. Enfin le facteur malaise touche les 55 ans et plus.

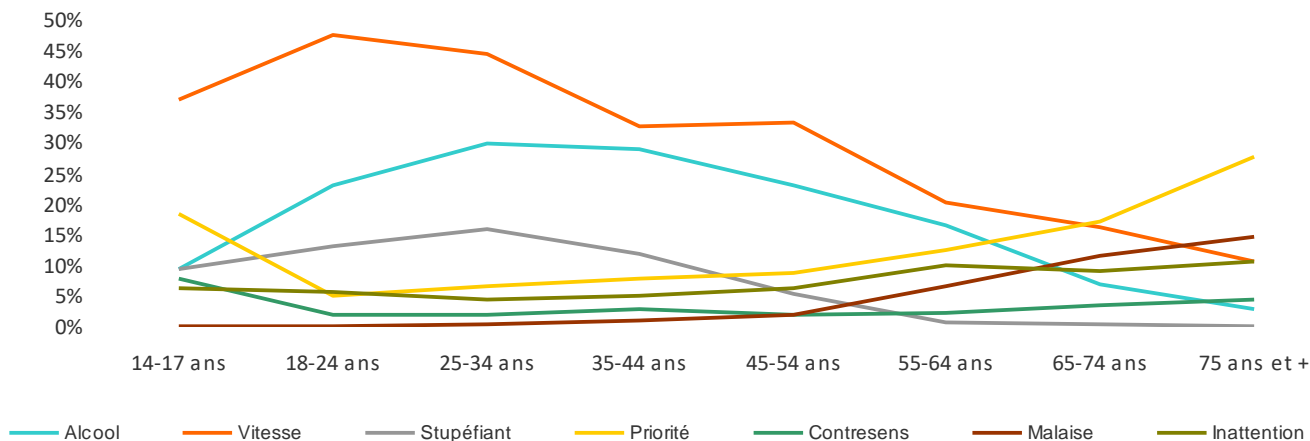
## Facteurs multiples dans les accidents mortels sur autoroute



## Focus sur les routes bidirectionnelles hors agglomération

La vitesse excessive ou inappropriée et l'alcool sont causes principales (resp. première et deuxième causes) entre 18 et 65 ans. La cause vitesse est particulièrement présente dès 14 ans, alors que l'alcool est le plus enregistré entre 25 et 44 ans, et les stupéfiants entre 25 et 34 ans. La cause vitesse est trouvée pour 47% des jeunes APAM de 18-24ans et 45% des APAM de 25-34 ans. Le défaut de priorité concerne les moins de 17 ans, en raison de leur absence ou incomplète formation à la circulation routière, ainsi que les 55 ans et plus, sans doute lié à une difficulté d'appréciation des conditions d'insertion dans le flot de circulation. On constate un pic de ce facteur chez les plus de 75 ans. Enfin les facteurs malaise et inattention touchent les 55 ans et plus.

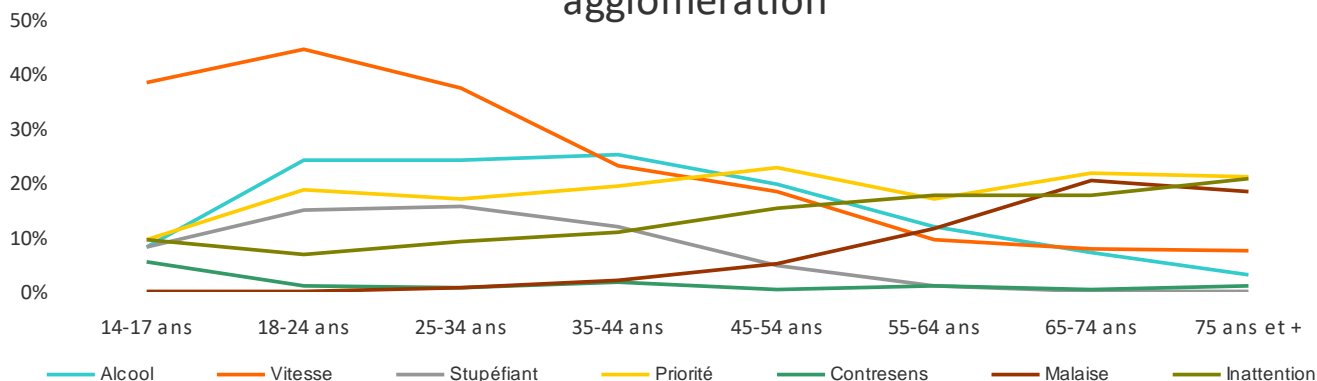
Facteurs multiples dans les accidents mortels sur routes bidirectionnelles



## Focus en agglomération

Les accidents mortels ayant parmi leurs causes principales l'alcool concernent surtout les 18 à 44 ans. La vitesse excessive ou inappropriée, qui est la cause la plus rencontrée avant 34 ans, est la deuxième cause, derrière l'alcool, entre 35 et 44 ans. Le défaut de priorité concerne près d'un APAM sur 5, quel que soit l'âge et devient la première cause à partir de 45 ans. Les stupéfiants sont présents plus particulièrement entre 18 et 34 ans. Enfin les facteurs malaise et inattention touchent les 55 ans et plus.

Facteurs multiples dans les accidents mortels en agglomération

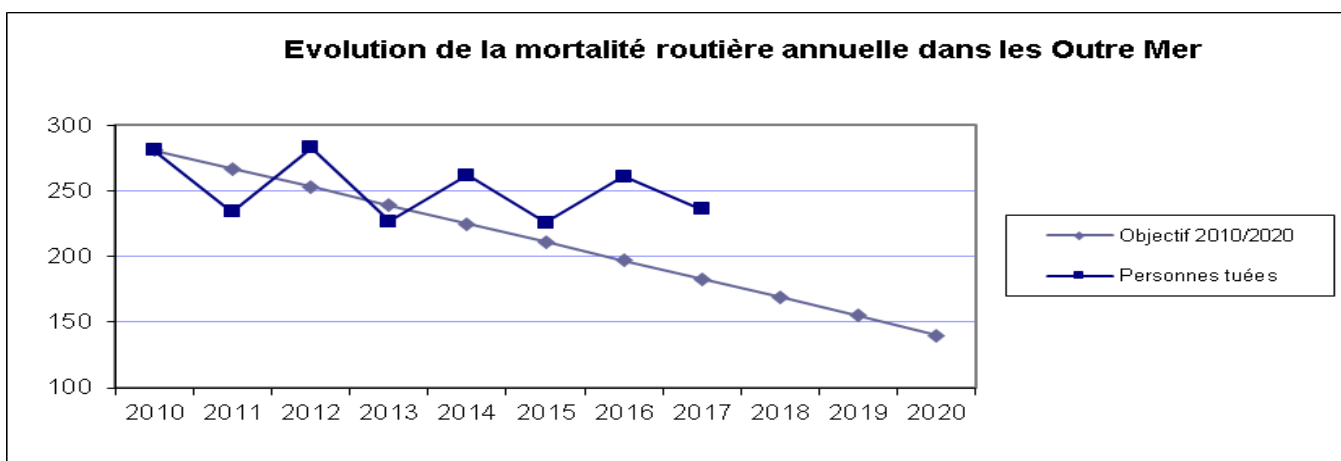


## Evolution de l'accidentalité en Outre-mer

236 personnes sont décédées sur les routes des outre-mers en 2017, dont 152 dans les départements d'outre-mer et 84 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle-Calédonie. C'est une baisse de -9,6 % par rapport à 2016. Le nombre des accidents corporels enregistrés augmente ; dans certains outre-mer, ceci dénote un meilleur enregistrement des accidents corporels plutôt qu'une aggravation de la situation de l'accidentalité.

Bilan de l'année 2017 Outre-mer	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
<b>Année 2017</b>	<b>2 611</b>	<b>236</b>	<b>3 457</b>	<b>1 682</b>
Année 2016	2 397	261	3 174	1 630
Différence 2017 / 2016	214	-25	283	52
<b>Evolution 2017 / 2016</b>	<b>8,9%</b>	<b>-9,6%</b>	<b>8,9%</b>	<b>3,2%</b>

L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2017 est en baisse de -16 %, soit 45 vies épargnées en 2017 par rapport à 2010. Le nombre de tués par million d'habitants en outre-mer s'établit à 86 en 2017, pour 53 en France métropolitaine. Mais chaque territoire a ses spécificités. Le taux moyen sur ces cinq dernières années est de 55 à La Réunion, de 131 en Guadeloupe, et de 192 en Nouvelle Calédonie.

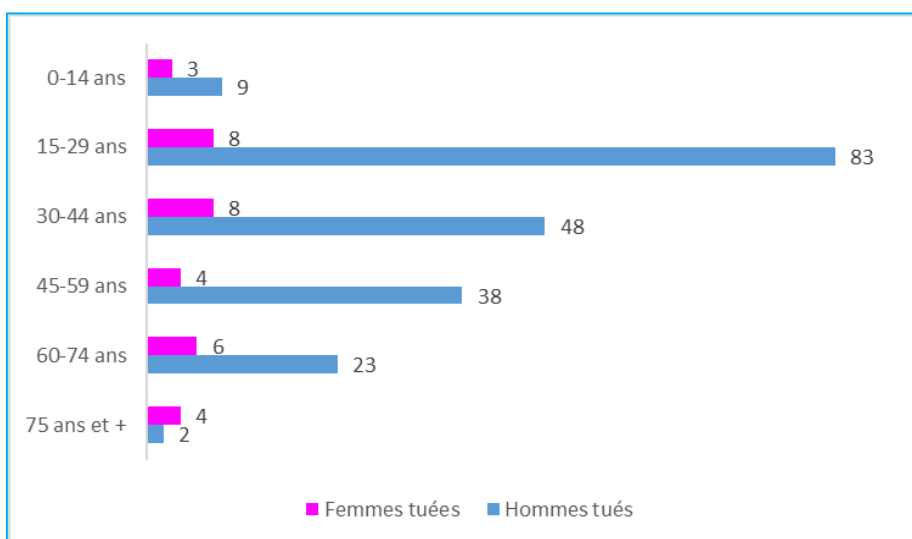


Avec 44 décès en 2017, la mortalité des **jeunes de 18-24 ans** continue de diminuer. 78 décès avaient été enregistrés en 2010. C'est un progrès de -44%. En revanche, la mortalité des **25-34 ans** fluctue entre 40 et 80 décès depuis 2010 et est de 59 en 2017. La mortalité des seniors de **65 ans et plus** est encore modérée (27 décès), mais elle est plus forte qu'en 2010 (16 décès).

La part des hommes dans la mortalité routière est encore plus élevée qu'en métropole, 86 % contre 77 % en métropole.

La population est plus jeune qu'en métropole donc la surreprésentation masculine, qui est souvent plus élevée chez les jeunes adultes, marque davantage la moyenne.

Cependant, la surreprésentation reste particulièrement élevée même après 45 ans, ce qui démontre sans doute une moindre pénétration des bonnes pratiques de conduite au sein de la société.

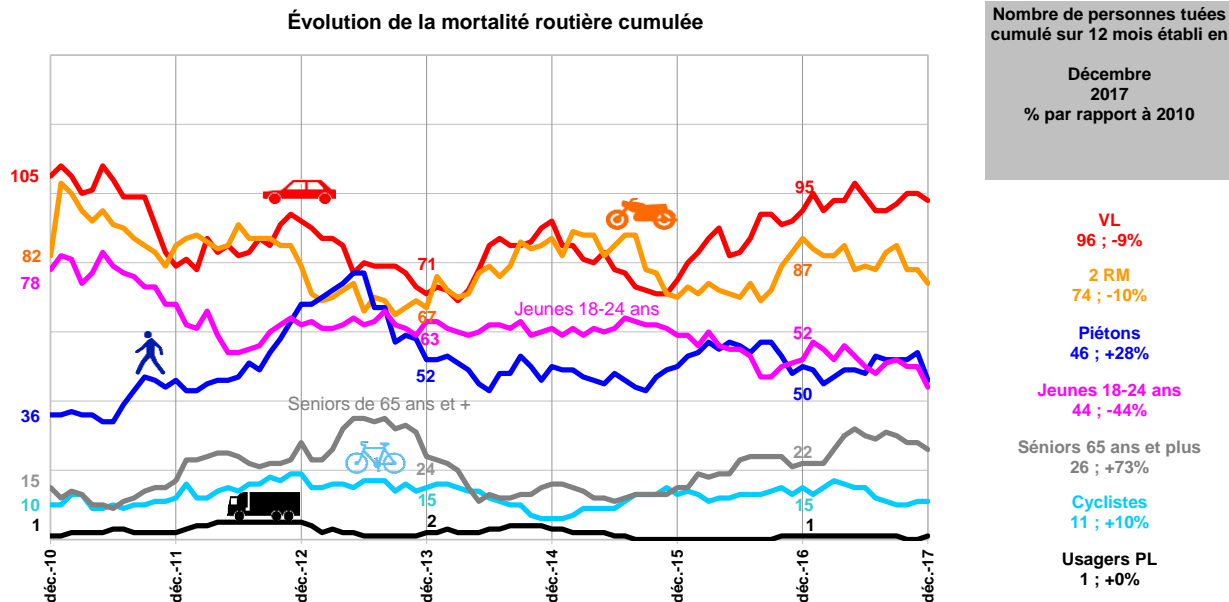


# Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

La mortalité **automobiliste** représente un peu moins de la moitié de la mortalité routière outre-mer. Avec 96 décès en 2017, 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 outre-mer. 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 en 2017, mais supérieure à 2010 (37 décès enregistrés).



De même qu'en métropole, la **vitesse** et l'**alcool** sont les deux premières causes des accidents mortels mais elles sont plus systématiquement mentionnées outre-mer.

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. Les dépassements dangereux et les facteurs liés au véhicule ressortent plus souvent comme causes d'accidents mortels qu'en métropole.

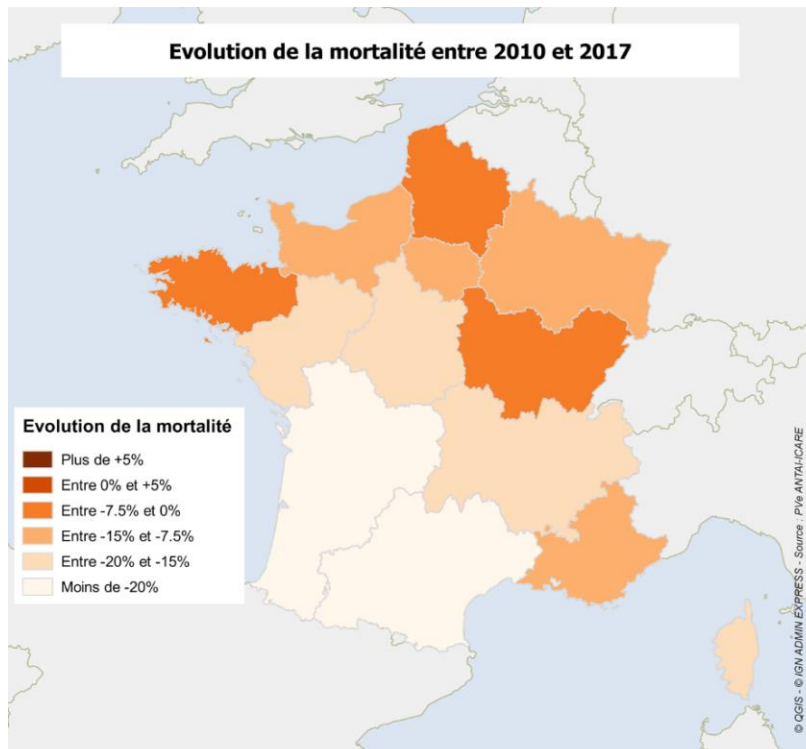
# Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

## Annexe : Mortalité routière dans les régions

### Evolution de la mortalité entre 2010 et 2017

Par rapport à 2016, la mortalité 2017 baisse nettement sur 3 régions : Auvergne Rhône Alpes, Hauts de France, Occitanie, et dans une moindre mesure en Corse, Nouvelle Aquitaine, Pays de la Loire. On enregistre au moins 30 personnes tuées supplémentaires en 2017 dans les régions Bourgogne Franche Comté et Ile de France.

Par rapport à 2010, la mortalité routière en 2017 est en baisse dans toutes les régions mais avec une baisse très faible seulement en Bretagne, en Corse et en Franche Comté et en Hauts de France. A l'inverse les régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine sont en baisse très au-delà de la moyenne nationale avec une baisse supérieure à -20%.

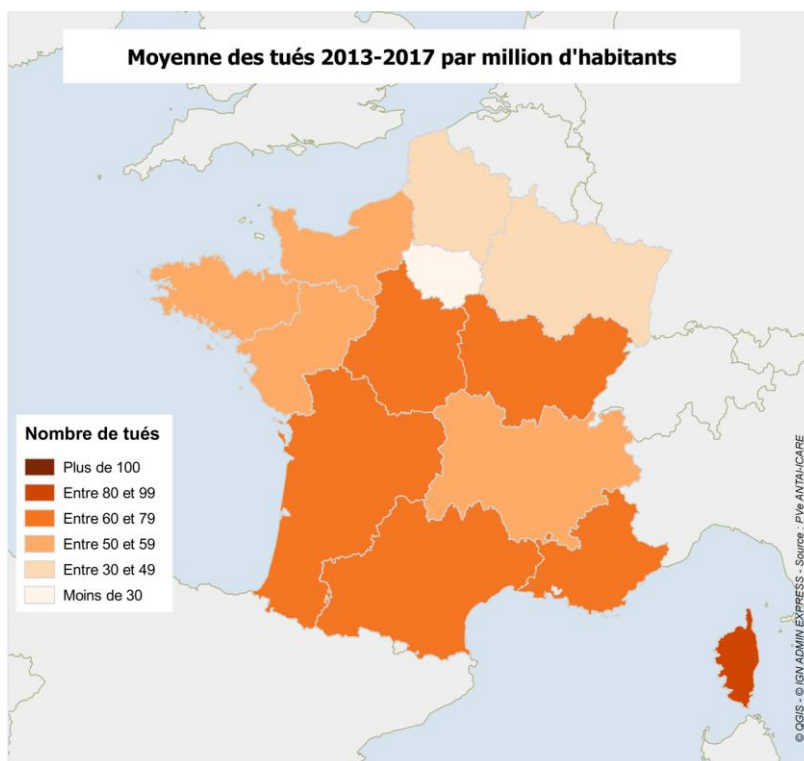


### Mortalité moyenne 2013-2017 par million d'habitants de la région

La mortalité moyenne en France métropolitaine en 2017 est de 53 tués par million d'habitants, ce qui place la France dans la moyenne européenne.

Les pays ayant les meilleurs résultats présentent un taux en-dessous de 30. Seules les régions Nord-Est approchent ces résultats, car elles sont très peuplées.

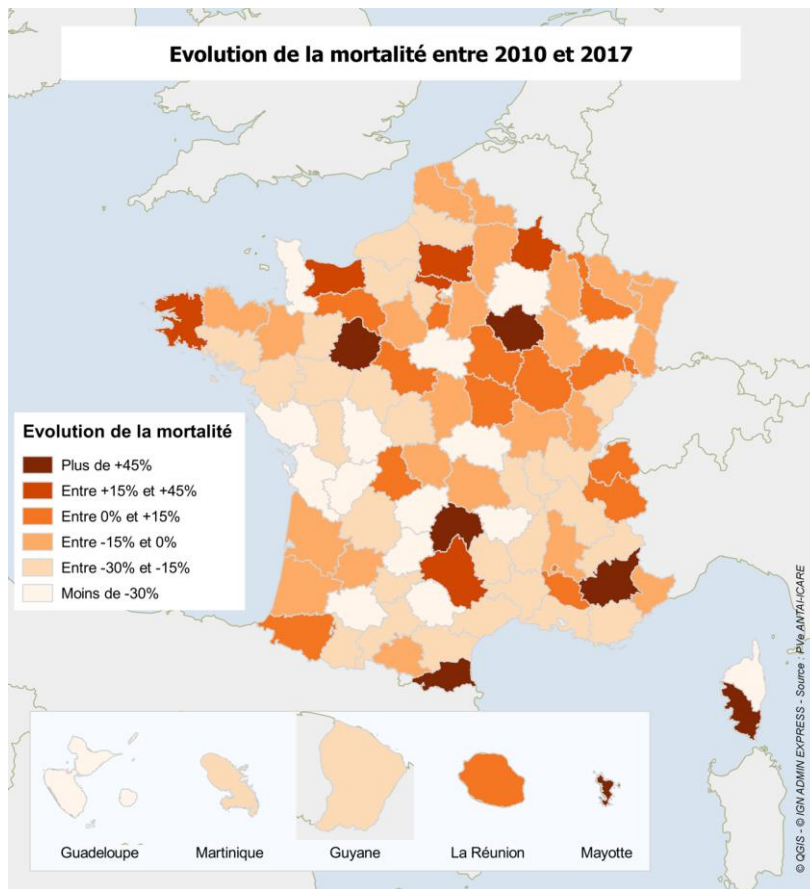
Les régions présentant une mortalité des jeunes de 18-24 ans rapportée à leur population supérieure au taux moyen français sont : la Corse, la Bourgogne-Franche Comté, le Centre-Val de Loire, PACA, les Pays de la Loire et la Normandie.





## Annexe : Mortalité dans les départements

### Evolution de la mortalité entre 2010 et 2017



### Mortalité moyenne 2013-2017 par million d'habitants du département

