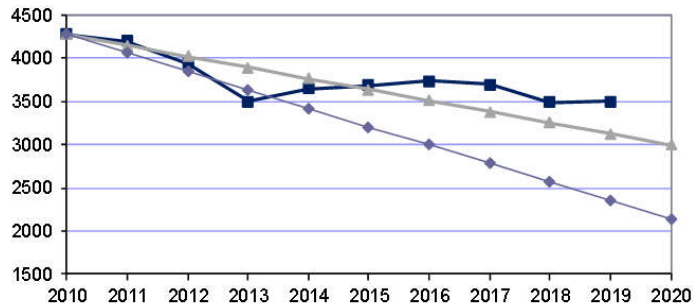
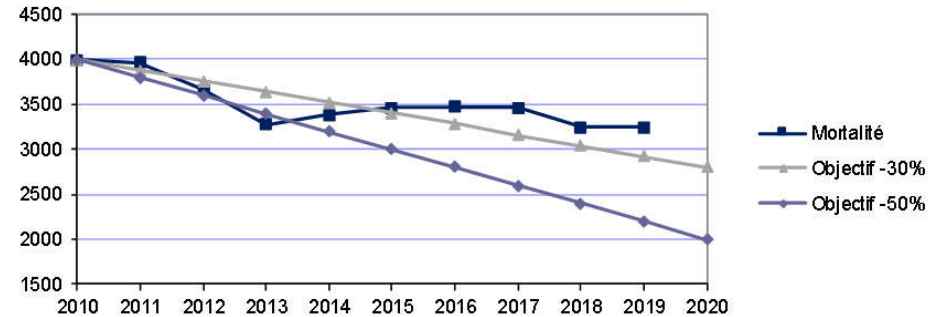


Evolution de la mortalité routière annuelle
en France métropolitaine et outre-mer



Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine



Pourquoi un observatoire des modes de mobilité douces ?

Observatoire national
interministériel de
sécurité routière



**Les principaux indicateurs,
Résultats définitifs 2019 et années
antérieures,
sont labellisés par l'Autorité de la
Statistique Publique**

Le soutien financier de la DSR dans le cadre de l'Appel à Projets d'études et recherches.

Objectif : approfondir la connaissance des mobilités

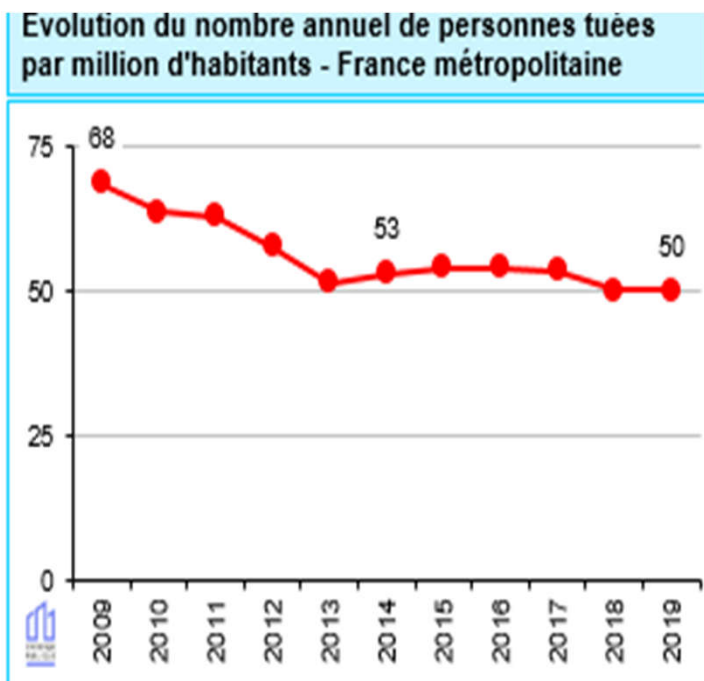
- Définir les indicateurs et une méthodologie pour suivre l'évolution de la mobilité et des flux des modes actifs (marche et vélo) étendus aux engins de déplacements personnels.

- Un outil partagé de mesure de la pratique de ces différents modes actifs de déplacement.

Mieux envisager les risques encourus par ces types d'utilisateurs vulnérables et ainsi améliorer leur sécurité

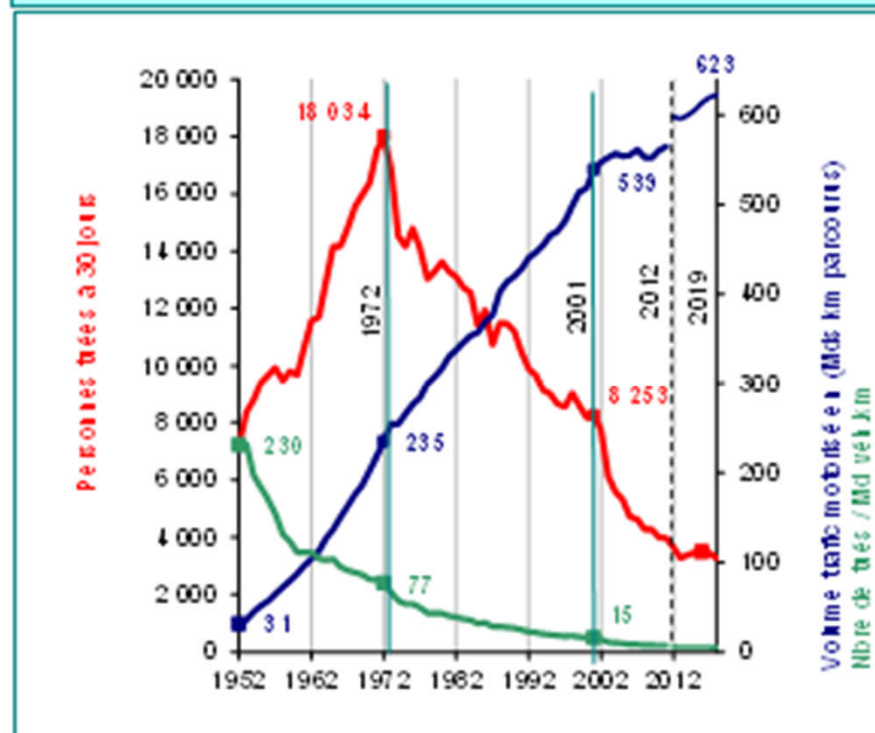
Evolution de la mortalité routière – trafic et population

➤ Evolution du nombre de tués par million d'habitants 2009 – 2019













➤ Mortalité, trafic, et nombre de tués/trafic 1952 – 2019

Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1952 et 2019



Les données de trafic fournies par le SDES ont été rebasées en 2020 pour les années allant de 2012 à 2019

3 244 tués en 2019 sur les routes de France métropolitaine

	 Piétons	 EDP motorisé	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 VU	 PL	 TC	 Autres	Total
2010	485 12%	-	147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	146 4%	65 2%	4 0%	76 2%	3 992 100%
2018	471 15%	-	175 5%	133 4%	627 19%	1637 50%	92 3%	44 1%	3 0%	66 2%	3 248 100%
2019	483 15%	10 0%	187 6%	134 4%	615 19%	1622 50%	98 3%	36 1%	4 0%	55 2%	3 244 100%
Progression 2018 - 2019	+3%	-	+7%	+1%	-2%	-1%	+7%	-18%	+33%	-17%	-0,1%
Progression moy-2019	-2%	-	+18%	-7%	-2%	-6%	-22%	-35%	-76%	-14%	-4,8%
Progression 2010-2019	-0%	-	+27%	-46%	-10%	-23%	-35%	-45%	+0%	-28%	-18,7%
Progression 2000-2019	-14%	-	+32%	-57%	-23%	-34%	ND	-47%	ND	-14%	-27,2%

NB : Données labellisées BAAC 2000-2019
La catégorie "autres" regroupe les voitures ou tricycles, les quads, les tracteurs agricoles et les engins spéciaux.

La mortalité automobiliste 2019 est en baisse avec 15 tués de moins qu'en 2018.

La mortalité motocycliste est en baisse avec 12 motocyclistes tués de moins.

La mortalité cyclomotoriste augmente de +1 tué, mais reste de 46 % en-dessous de 2010.

La mortalité cycliste poursuit en hausse avec 12 tués de plus, soit +27 % par rapport à 2010.

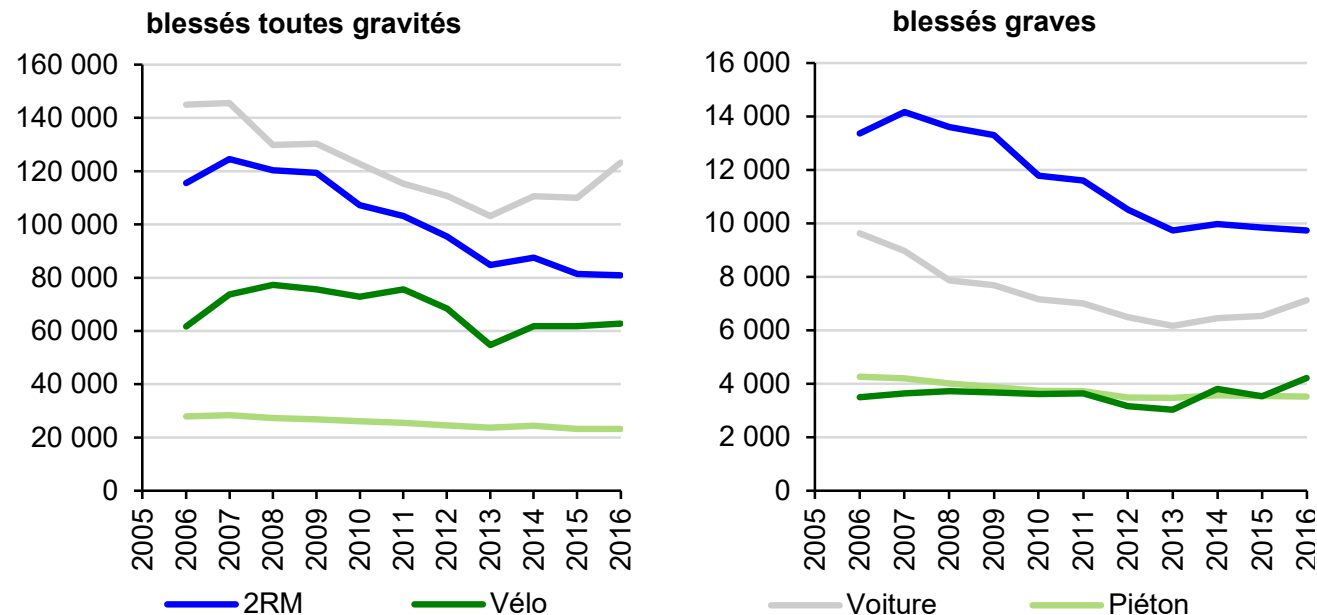
10 tués sur les Engins de Déplacement Personnel (EDP) motorisés sont comptabilisés en 2019.

La mortalité piétonne (qui inclut 1 usager d'EDP non motorisé) augmente de +12 tués.

Accidentalité des cyclistes 2005-2016 – Registre du Rhône

Tous les accidents avec cycliste blessé ne sont pas connus des forces de l'ordre qui alimentent le fichier BAAC. Ces dernières ne sont pas toujours appelées avant un transfert à l'hôpital, notamment si aucun usager motorisé n'est impliqué.

Selon l'estimation nationale réalisée à partir du BAAC et du Registre du Rhône (en comparant les écarts entre BAAC et Registre sur le département du Rhône, puis en appliquant des coefficients d'extrapolation adaptés au BAAC sur les autres départements de France métropolitaine), on obtient en nombre de blessés :



Évolution du nombre de blessés selon le mode de déplacement, Registre du Rhône

La mortalité 2019 :

- 483 tués piétons (dont un EDP sans moteur)
- 187 tués cyclistes
- 10 tués en Engin de déplacement motorisé (trottinettes électriques...)

L'estimation des blessés en 2016 par l'Université Gustave Eiffel :

- 23 000 blessés piétons (dont 3 500 graves)
- 63 000 blessés cyclistes (dont 4 200 graves, les $\frac{3}{4}$ en chute seul)

Risque relatif d'être blessé un résultat de 2012 par l'Université Gustave Eiffel

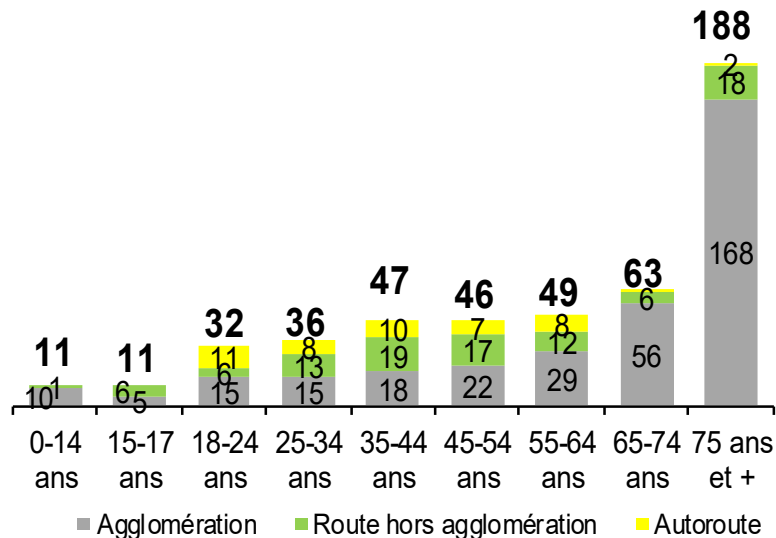
Registre (Rhône)	Pour 1 million de...			
	Usagers	Trajets	Km	Heures
Automobilistes (réf)	1.0	1.0	1.0	1.0
Piétons	0.2	0.2	2.7	0.4
Cyclistes	6.2	8.0	23.5	7.7
Usagers 2RM	37.6	42.5	31.0	42.2

Accidentalité des cyclistes 2019 – Données BAAC

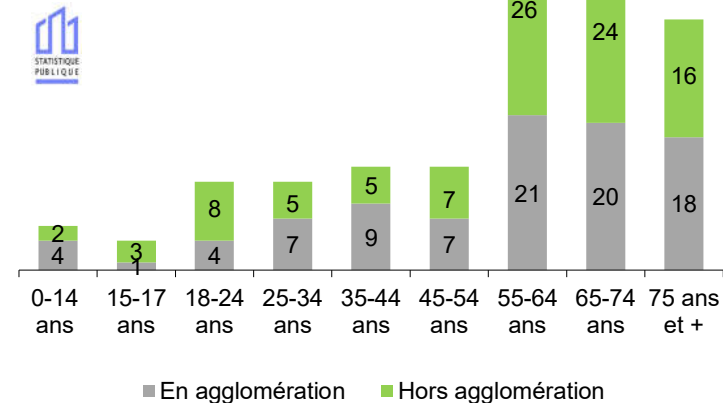
52% des cyclistes tués ont 65 ans ou plus. 70 % des piétons tués l'est en agglomération.

66% des cyclistes tués ont 55 ans ou plus. De plus, parmi les 15 usagers de vélos à assistance électrique (VAE) tués, 13 ont également plus de 55 ans.

49% des cyclistes tués (91) l'ont été dans un accident en agglomération : l'enjeu de sécurité ne se joue donc pas seulement en zone urbaine. **88% des tués sont des hommes (164),** contre **12% de femmes (23)**



Nombre de tués piétons selon l'âge et le milieu



Nombre de cyclistes tués selon l'âge et le milieu

Accidentalité des cyclistes 2020 – Données BAAC Résultats provisoires

Depuis le début de l'année 2020 : **137** cyclistes tués (dont 37 en septembre) : 76 hors agglomération, 61 en agglomération. Soit **56%** hors agglomération /**44%** en agglomération.

En 2019 sur les 9 premiers mois on en avait **151** (dont 20 en septembre) : 82 hors aggro et 69 en agglomération. Soit **54%/46%**.

Sur la période juin-septembre, le nombre de cyclistes blessés augmente en 2020 de l'ordre de 15% en **et** hors agglomération par rapport à 2019.

Sur la période juin-septembre, la mortalité cycliste augmente en 2020 de 45% hors agglomération, mais est stable en agglomération par rapport à 2019. 6 cyclistes tués sur 10 ont 60 ans ou plus.

A noter : sur les 137 cyclistes tués depuis le début de l'année on dénombre 16 femmes. Sur les 94 cyclistes tués depuis juin : 9 femmes. Sur les 27 cyclistes tués au mois de juillet 2020 (contre 26 les pires années précédentes : 2018 et 2009) : tous des hommes.