

# Actualités du Bilan 2021 de la sécurité routière

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2021

## La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité  
de l'année 2021



- Manuelle SALATHE
- Secrétaire générale de  
l'ONISR

Les principaux indicateurs,  
définitifs jusqu'en 2021 sont labellisés  
par l'Autorité de la Statistique Publique

## SOMMAIRE

- I. Une nouvelle structure pour une nouvelle décennie**
- II. Des estimations concernant les blessés**
- III. Focus**
- IV. Les profils des présumés responsables**
- V. Perspectives**
- VI. Quelles sont les données sensibles dans les BAAC**

## Management – Usager – Infrastructure – Véhicule – Secours

### • Version 2020 :

- Analyse générale
  - Résumés, enjeux, coûts
- **Analyses territoriales**
  - Par milieu
  - Par lieu
- Analyses thématiques
  - Par mode
  - Par tranche d'âge
  - Autres éclairages
- **Facteurs comportementaux**
  - Facteurs liés à l'utilisateur
  - Equipements des usagers
  - Infractions et condamnations
- Registres d'intervention
  - **Management**
  - **Véhicule**
  - **Infrastructure**
  - **Secours**
  - **Etudes**



### • Version 2021 :

- Panorama
  - Résumés, enjeux, coûts
  - **Systeme sûr**
  - **Management**
  - **Sécurité des infrastructures**
  - **Sécurité des véhicules**
  - **Sécurité des usagers**
  - **Secours**
- Analyses territoriales
  - **Par gestionnaire**
  - **Par territoire**
- **Usagers**
  - **Exposition et risques**
  - **Par mode de déplacement**
  - **Selon l'âge, le genre, la CSP**
- Facteurs d'accidents
  - **L'accident est multifactoriel - KPIs**
  - **Facteurs liés à l'utilisateur, équipements des usagers, infractions et condamnations**
  - **Facteurs liés à l'infrastructure**
  - **Facteurs liés au véhicule**
- **Les études**

## Des piliers du système sûr de l'ONU...

Accidents

## aux sources de données



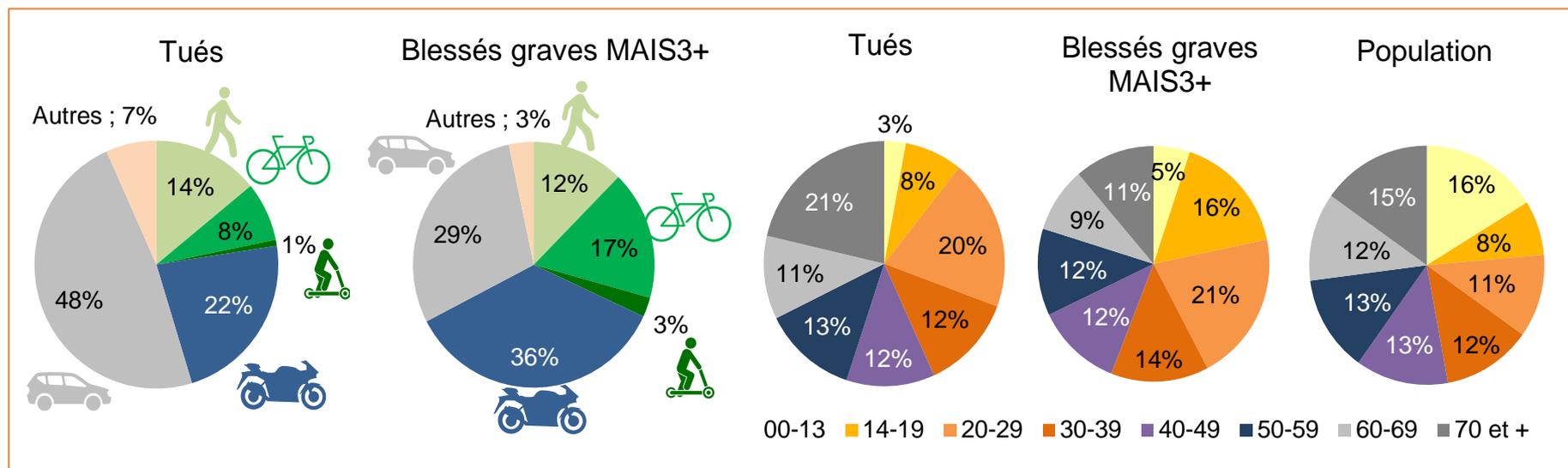
## Bilan de l'accidentalité en France métropolitaine



	Accidents corporels		Blessés (toutes gravités)		Blessés graves (MAIS3+)	Tués à 30 jours
	BAAC	Estimés	BAAC	Estimés	Estimés	
2021	53 540	185 804	67 057	239 986	15 944	2 944
2019	56 016	184 068	70 490	239 045	16 248	3 244
2010	67 288	228 823	84 461	296 806	19 193	3 992
Evolution	- 13 748	- 43 019	- 17 404	- 56 820	- 3 249	- 1 048
2021 / 2010	- 20,4%	- 18,8%	- 20,6%	- 19,1%	- 16,9%	- 26,3%
Evolution	- 2 476	+ 1 736	- 3 433	+ 941	- 303	- 300
2021 / 2019	- 4,4%	+ 0,9%	- 4,9%	+ 0,4%	- 1,9%	- 9,2%

## Les décès vs les blessés graves (estimation M.AIS3+)

**2 944 tués et 240 000 blessés (dont 16 000 blessés graves) – France métropolitaine 2021**



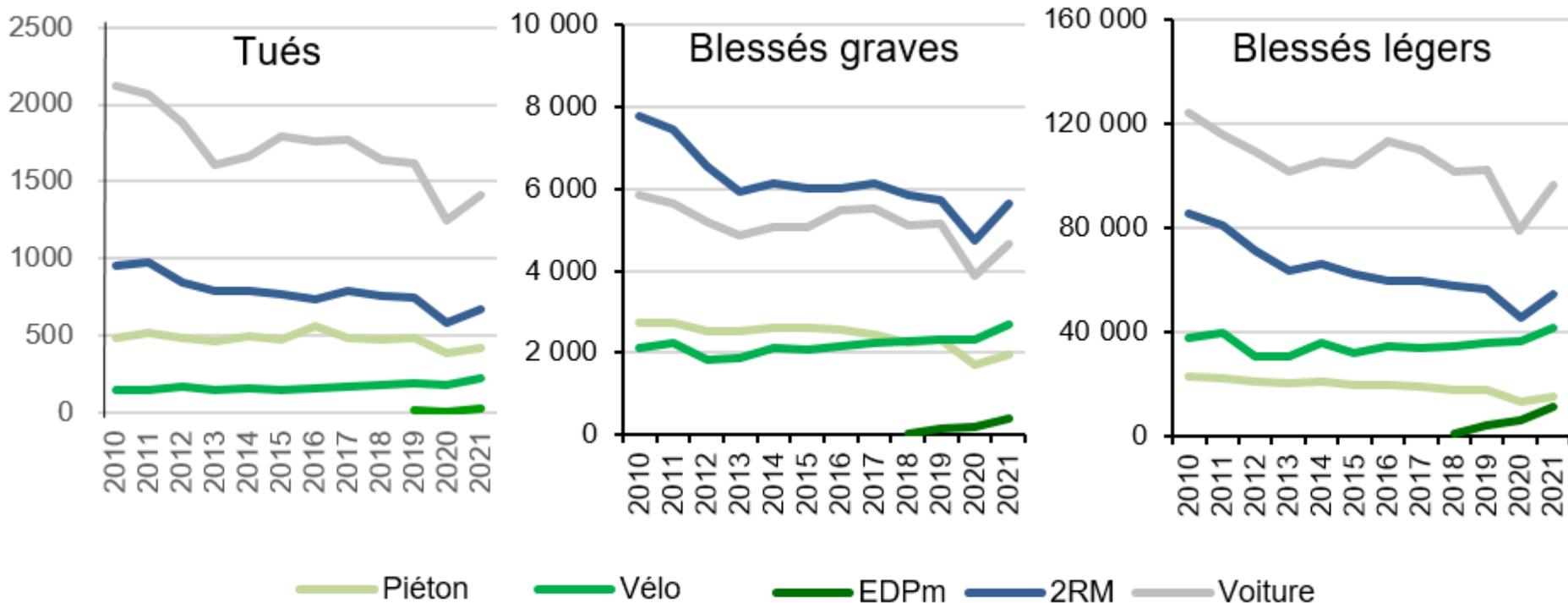
**Priorité VT**

**Priorité usagers  
vulnérables**

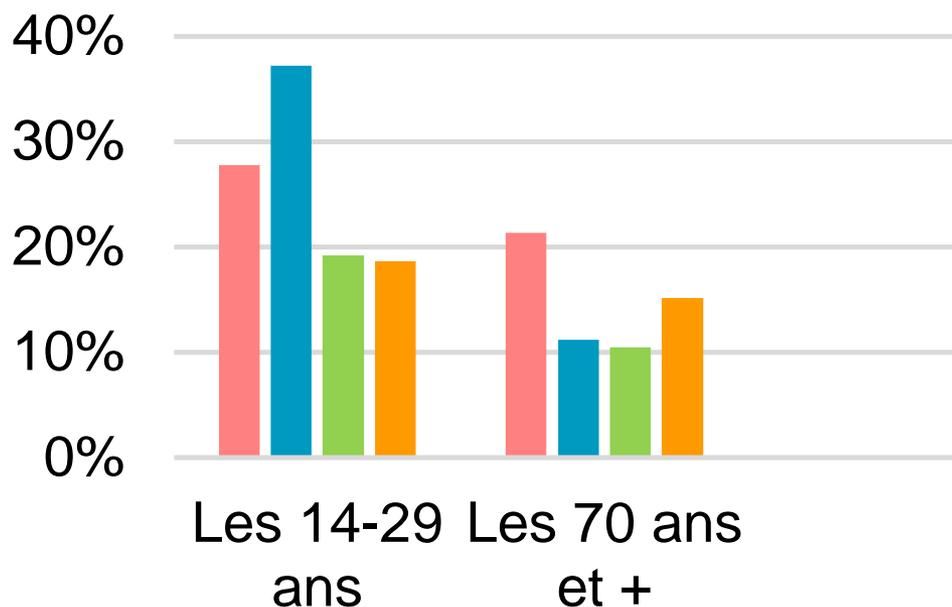
**Priorité  
jeunes adultes  
et seniors**

**Priorité jeunes**

## Evolution comparée des victimes selon leur mode de déplacement (France métropolitaine)



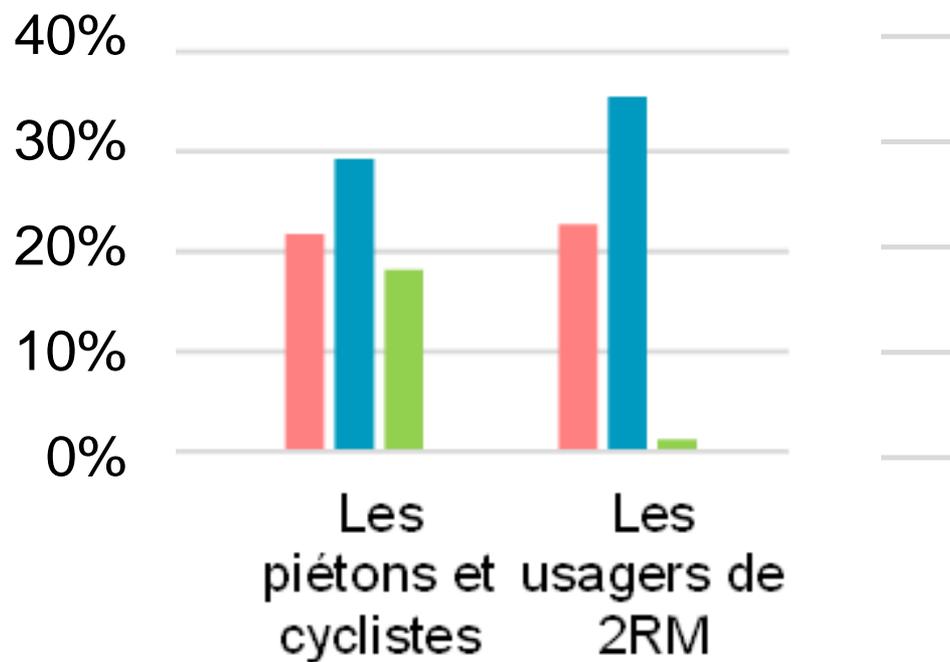
# Des estimations concernant les blessés



■ Mortalité ■ Blessés graves MAIS3+

■ Tps en circ. ■ Population

# Des estimations concernant les blessés



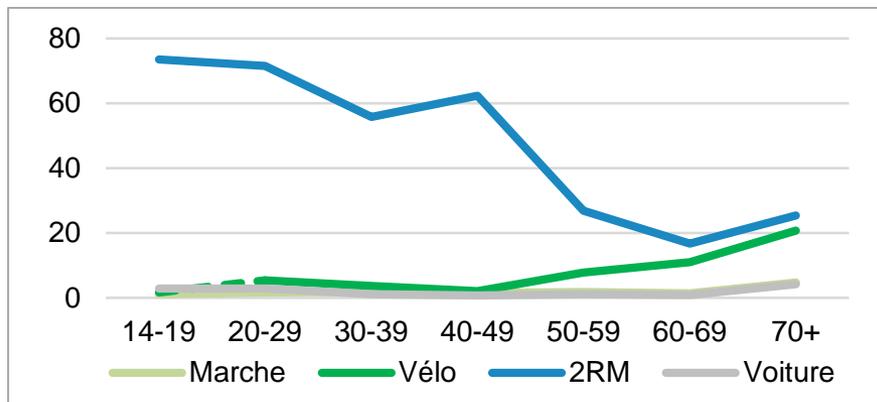
■ Mortalité ■ Blessés graves MAIS3+

■ Population

## Les risques selon l'âge et le mode de déplacement

Risque d'être tué rapporté au temps de déplacement selon le mode de déplacement et la tranche d'âge en 2019 (Tués/Md min)

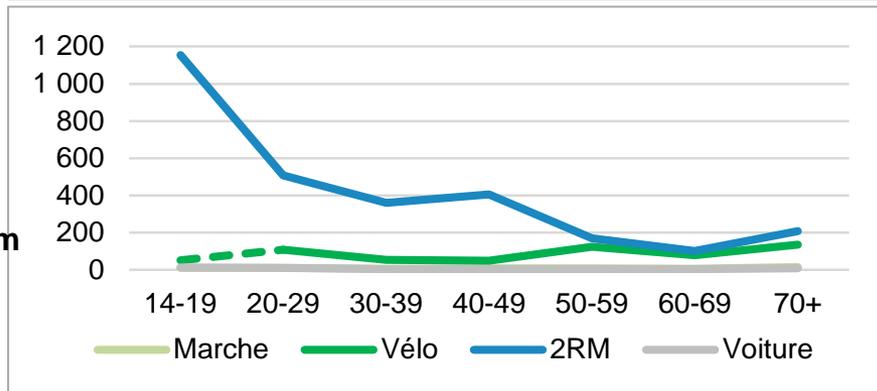
	Marche	Vélo	2RM	Voiture	Ensemble*
14-19 ans	1,1	1,7	73,5	2,9	2,6
20-29 ans	1,7	5,4	71,5	2,9	3,7
30-39 ans	1,8	3,7	55,8	1,2	2,0
40-49 ans	1,5	2,0	62,2	0,7	1,4
50-59 ans	1,7	7,7	26,8	1,1	2,0
60-69 ans	1,3	11,0	16,7	0,9	1,5
70 ans et +	4,7	20,6	25,3	4,1	4,5
<b>Ensemble</b>	<b>2,2</b>	<b>6,5</b>	<b>43,2</b>	<b>1,6</b>	<b>2,4</b>



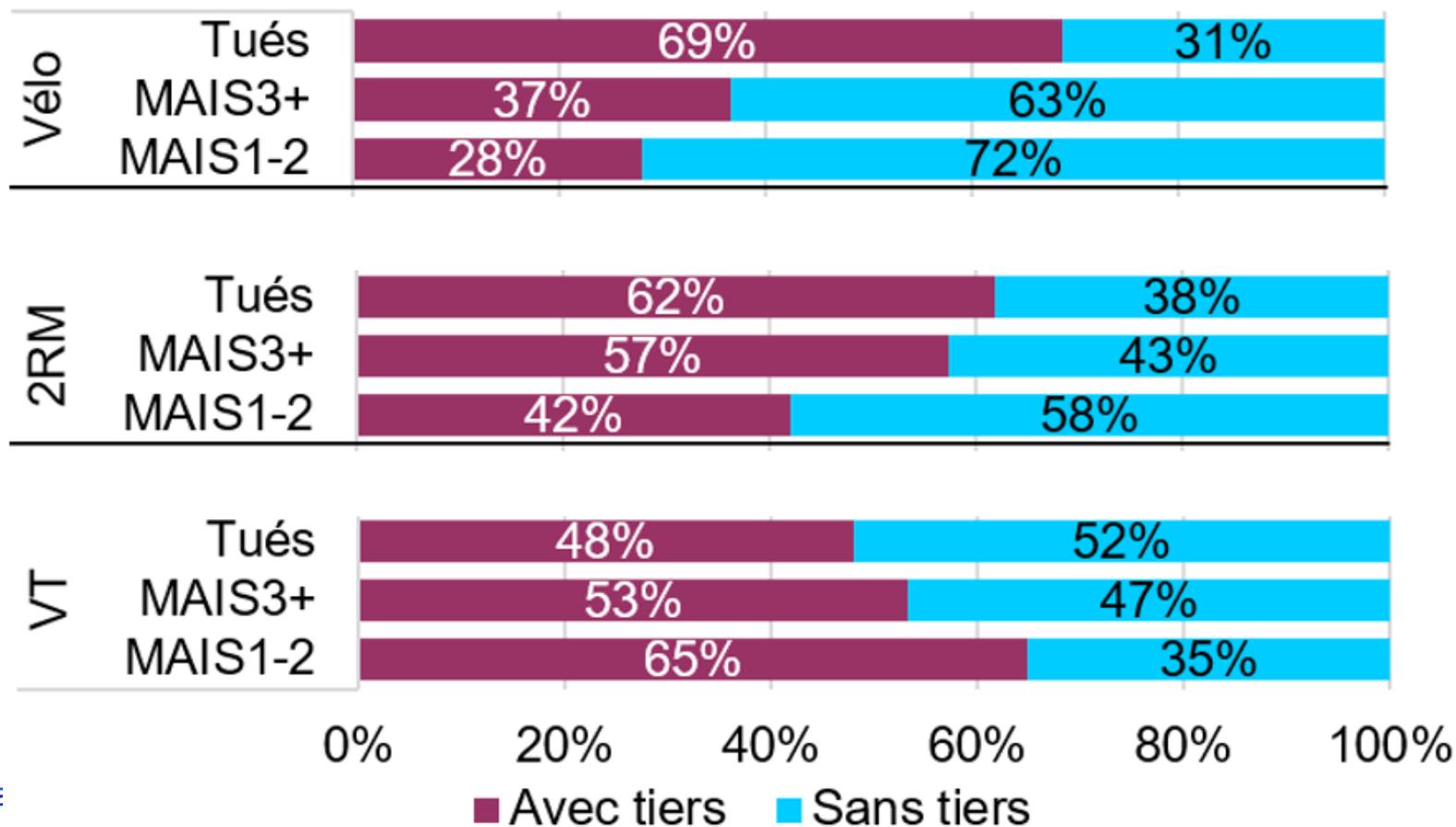
- Données EMP 2019
- Données tués (BAAC) et blessés (estimation à partir du Registre)
- Risque par mode et tranche d'âge
- **Intégration de ces données dans les fiches « Usagers »**

Alors que le risque en voiture est de 2 tués par milliard de km parcouru, à pied ou à vélo ce risque est de 33 tués/milliard de km, et en 2RM il est de 81 tués par milliard de km.

Risque d'être blessé gravement (MAIS3+) rapporté au temps de déplacement selon le mode de déplacement et la tranche d'âge en 2019 (MAIS3+/Md min)

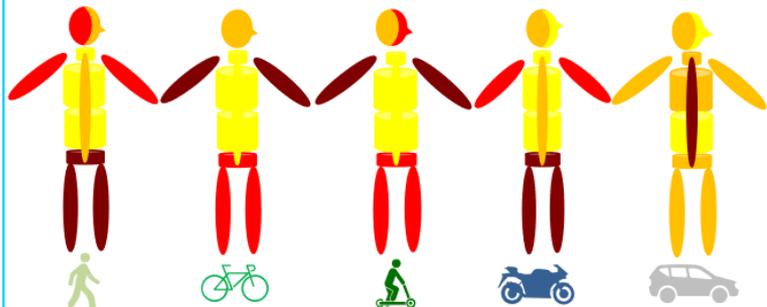


## Répartition des victimes selon la présence d'un tiers dans l'accident et selon le mode de déplacement

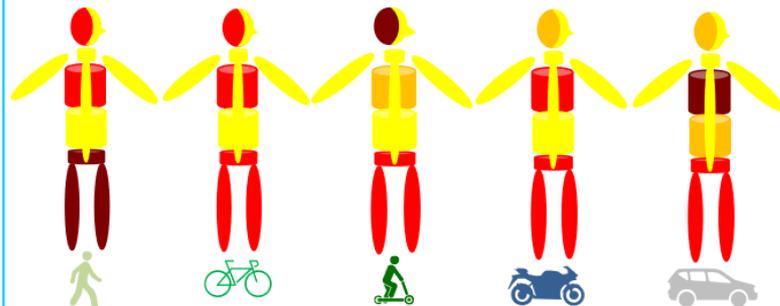


## Localisation des lésions des blessés

### Blessés de gravité mineure et modérée (MAIS1-2)



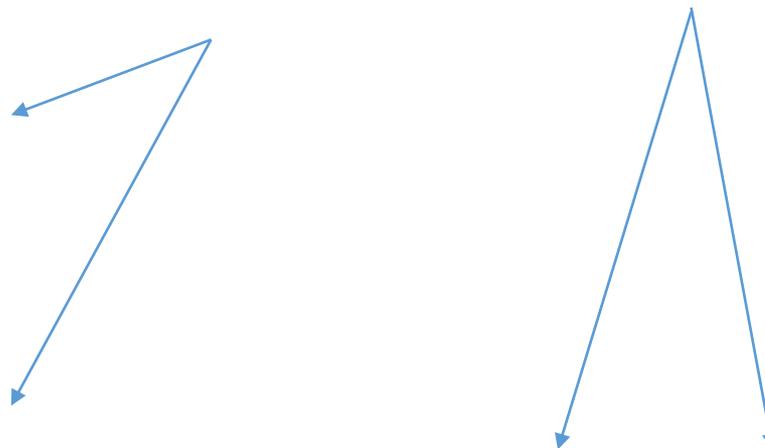
### Blessés graves (MAIS3+)



Fréquence    <10%    <25%    <50%    ≥50%

Source : Registre du Rhône 2016-2020 (45 133 victimes non décédées). Une victime peut être atteinte sur plusieurs zones.

## Les blessures dans le Registre du Rhône



### Ordre de grandeur du nombre de blessés à la tête

	MAIS1-2 2021	MAIS3+ 2021	Proportion MAIS 1-2 touchés à la tête Rhône 2016-2020	Proportion MAIS 3+ touchés à la tête Rhône 2016-2020	Ordre de grandeur du nombre de blessés à la tête en France
Piétons	15 184	1 967	26%	36%	4 500
Cyclistes	41 439	2 709	18%	26%	8 000
EDPm	10 843	413	23%	51%	2 500
2RM	54 154	5 653	11%	14%	7 000
VL	96 236	4 670	21%	22%	21 000

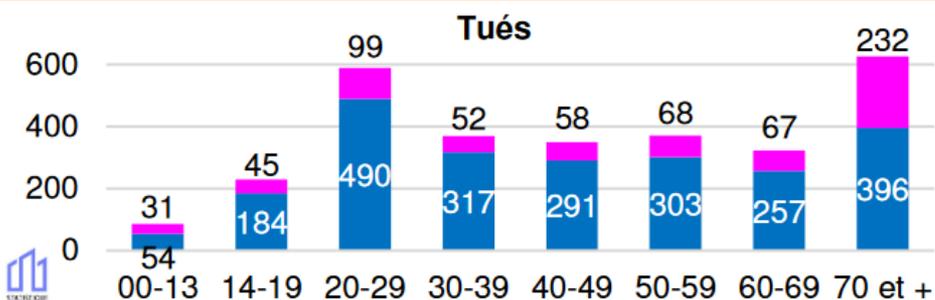
En 2021, on estime à **8 000** le nombre de cyclistes blessés à la tête

<https://www.certimoov.com>

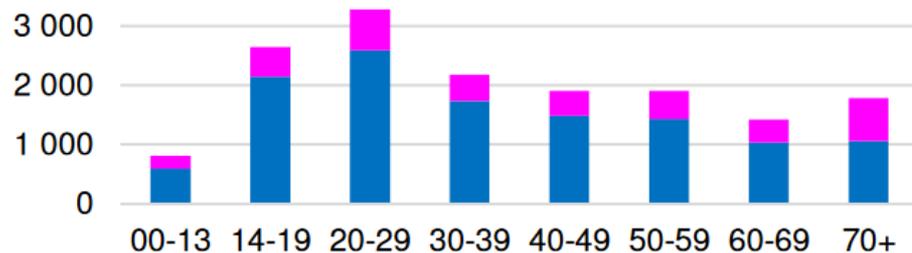


# Des estimations concernant les blessés

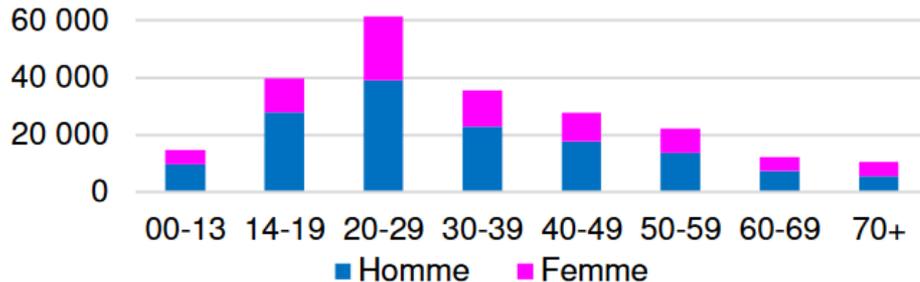
## Personnes tuées et blessés par classe d'âge en 2021



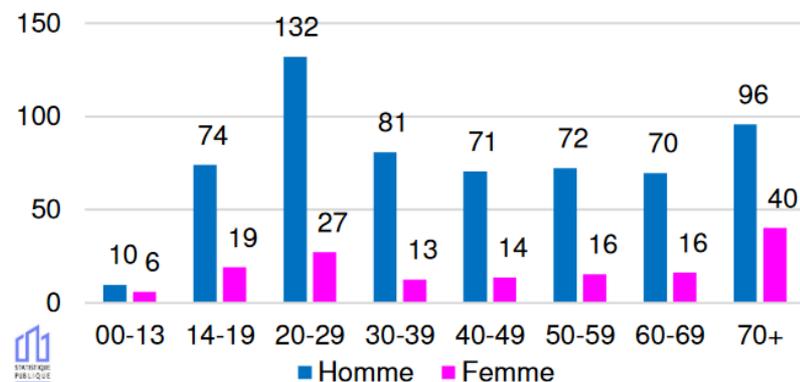
### Blessés graves : MAIS 3+



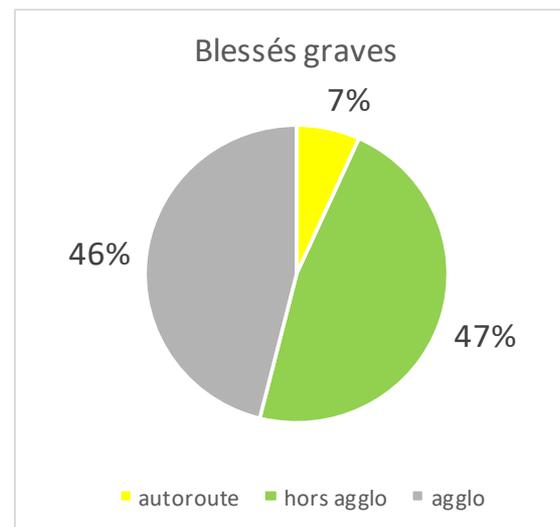
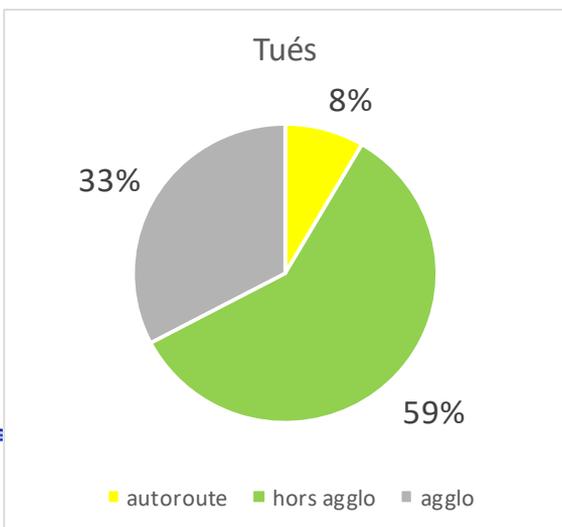
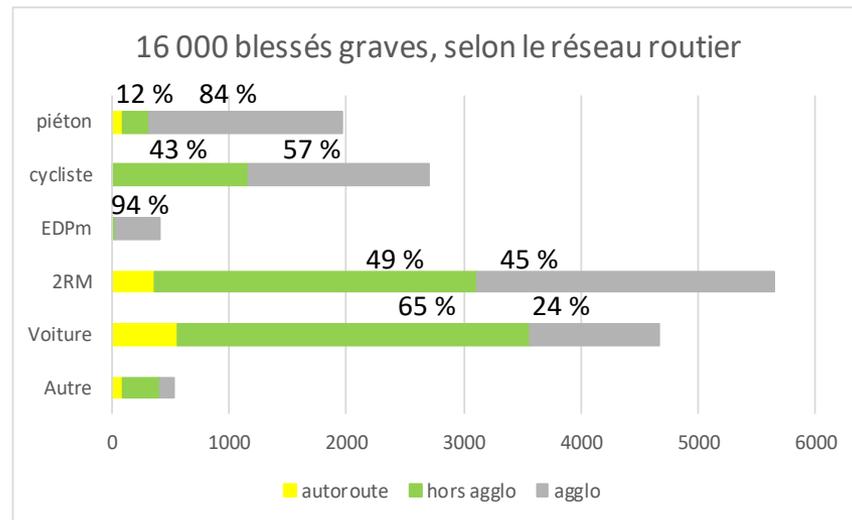
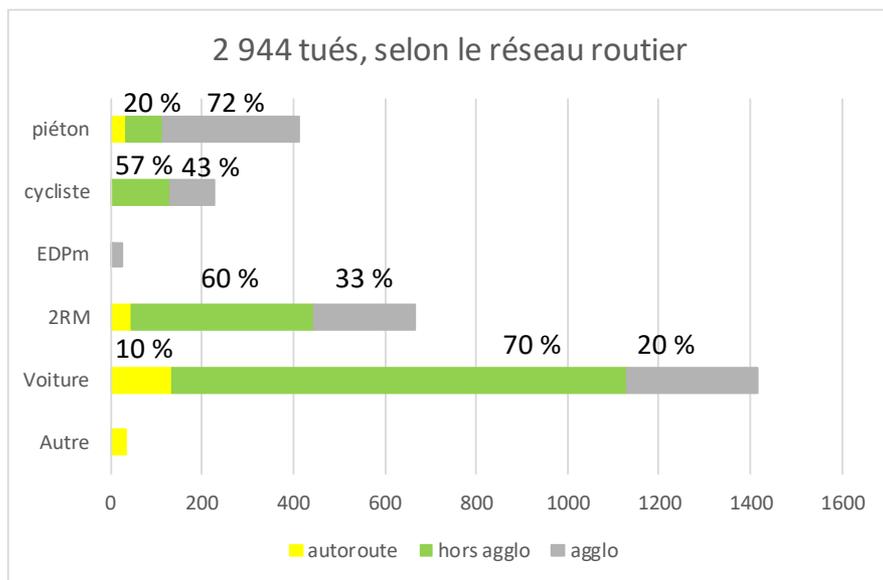
### Blessés légers et modérés : MAIS 1-2



## Mortalité par million de personnes de chaque classe d'âge et du sexe



## Les victimes selon les réseaux routiers : décès vs blessés graves



# Des estimations concernant les blessés

2021		Nombre	Quinet	VALOR
Valeurs tutélaires (k€)	Tué	-	3 575	5 743
	Blessé grave MAIS3+ *	-	447	891
	Blessé hospitalisé non grave	-	447	718
	Blessé léger	-	18	29
	Dégât matériel	-	5	5
Evol. valeurs	2019-2021	-	0,8%	0,8%
	2010-2021	-	19,2%	19,2%
Coût (Md €)	Tué	2 944	10,5	16,9
	Blessé grave MAIS3+ *	15 944	7,1	14,2
	Blessé hospitalisé non grave	31 888	14,3	22,9
	Blessé léger	192 154	3,4	5,5
	Accident corporel	185 804	1,0	1,0
	Accident matériel	1 816 807	10,0	10,0
Coût total (Md €)	2021	-	46,3	70,5
	2019	-	48,6	73,5
	2010	-	48,2	74,5

Les indicateurs de comparaison internationale (nous sommes dans la moyenne européenne) :

- 45 tués par million d'habitants
- 5,2 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules motorisés.

Les classes d'âge en sur-risque sont :

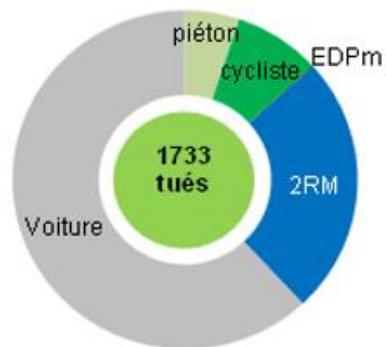
- Les **18-24 ans** (505 tués soit 94 tués par million d'habitants de cette classe d'âge)
- Les **85 ans et plus** (175 tués soit 78 t/Mhab) et les **75-84 ans** (274 tués soit 71 t/Mhab)
- Les **25-34 ans** (398 tués soit 53 t/Mhab).

Les modes de déplacement en sur-risque sont les usagers vulnérables :

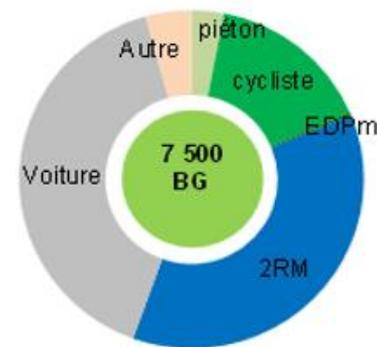
- Les **deux-roues motorisés** (572 tués en moto, 96 en cyclo ; 5 700 blessés graves) représentent 22% des tués et 36% des blessés graves pour moins de 2% du trafic ;
- Les **modes doux** (414 piétons, 227 cyclistes et 24 usagers d'EDPm tués ; 5 100 blessés graves – 2 000 piétons, 2 700 cyclistes, 400 EDPm) ;

# Focus Hors agglomération (hors autoroutes)

Tués hors agglo



Blessés graves hors agglo



- **57% des cyclistes tués** et
- **43% des cyclistes blessés gravement** le sont hors agglomération.

- Les **129 cyclistes tués hors agglomération** en 2021 sont :
  - à 92% des **hommes**
  - à 74% âgés de **55 ans ou plus**
  - à 86% sur un **trajet de loisirs**

**20% des piétons tués** et  
**12% des piétons blessés gravement**  
le sont sur routes hors agglomération.

Les **82 piétons tués hors agglomération** en 2021 sont :

- à 72% des **hommes**
- à 46% âgés de **55 ans ou plus**
- à 70% sur un **trajet de loisirs**



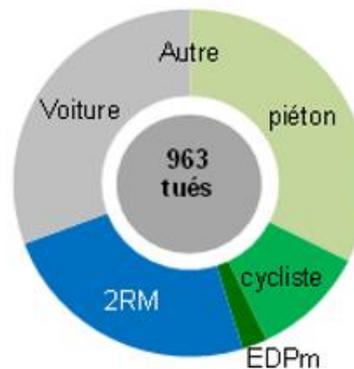
## Focus En agglomération

83 % des blessés graves en agglomération sont des usagers vulnérables.

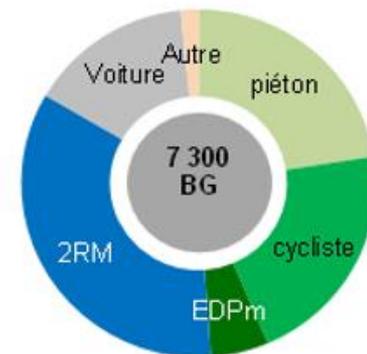
Les deux-roues motorisés (2 500 BG) représentent 35 % des blessés graves, les piétons (1 700 BG) : 23 % les cyclistes (1 500 BG) : 21 %.

- Les 97 cyclistes tués **en agglomération** en 2021 sont :
  - à 80% des **hommes**
  - à 57% âgés de **55 ans ou plus**
  - à 72% sur un **trajet de loisirs**

Tués en agglo



Blessés graves en agglo



Les 301 piétons tués en agglomération en 2021 sont :

- à 55% des **hommes**
- à 73% âgés de **55 ans ou plus**
- à 53% sur un **trajet de loisirs**





Seuls **6 décès sur 963** en agglomération concernent une collision entre un piéton, un cycliste ou un usager d'EDPm.

Dans **un quart des décès piétons contre véhicule motorisé**, ce dernier est un véhicule utilitaire ou un poids lourd.

Dans la **moitié des décès cyclistes contre véhicule motorisé**, ce dernier est un véhicule utilitaire ou un poids lourd.

MATRICE DE COLLISION				Autre véhicule motorisé	Total
ACCIDENT SANS TIERS	0	31	7	308	346

### COLLISION AVEC

	0	0	0	5	5
	3	1	0	1	5
	2	0	0	0	2
Autre véhicule motorisé	295	65	14	231	605
<b>TOTAL</b>	<b>300</b>	<b>97</b>	<b>21</b>	<b>545</b>	<b>963</b>

Dans près d'un quart  
des cas VU ou PL

Dans près de la moitié  
des cas VU ou PL

# Focus

## Accidents mortels impliquant les 18-24 ans

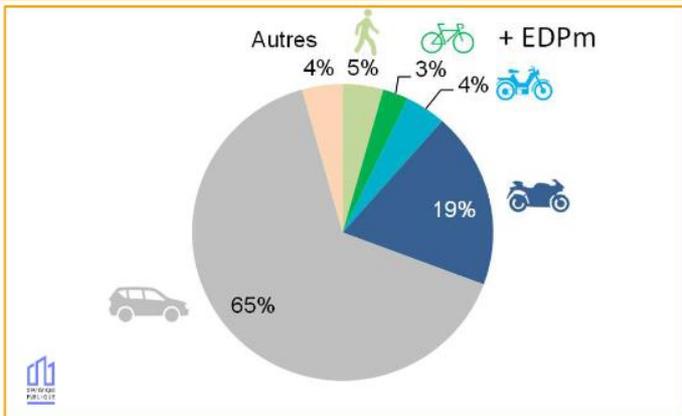
85% des 18-24 ans tués sont des hommes.

62% des 18-24 ans tués décèdent la nuit, contre 35% chez les autres usagers.

23% des conducteurs tués et 30% des passagers tués ne portaient pas la ceinture.

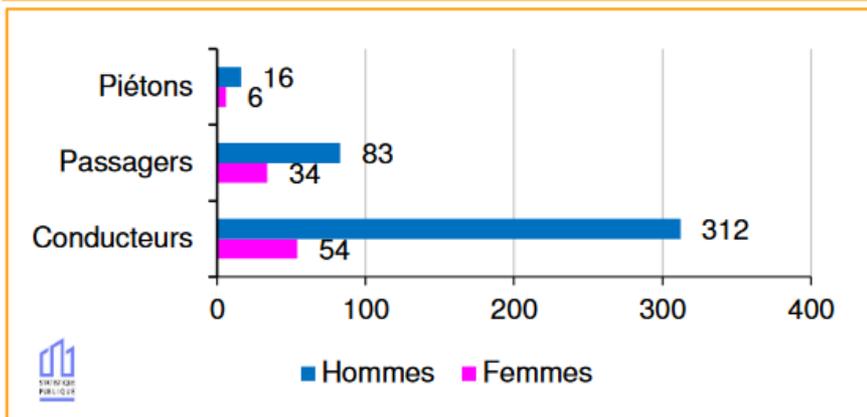
Contre 20% pour l'ensemble des usagers tués en VT.

Répartition des jeunes adultes tués selon le mode de déplacement



	Marche	Vélo + EDPm	Cyclo	Moto	VT	Autres	Total
Tués	22	14	22	97	328	22	505

Nombre de jeunes adultes tués selon le sexe et la place dans le véhicule

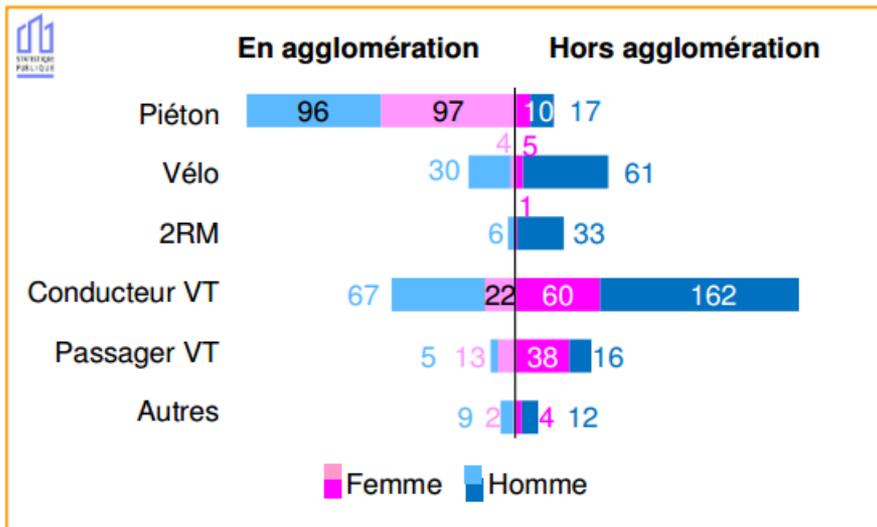


Nombre de conducteurs novices impliqués dans un accident mortel selon l'ancienneté du permis

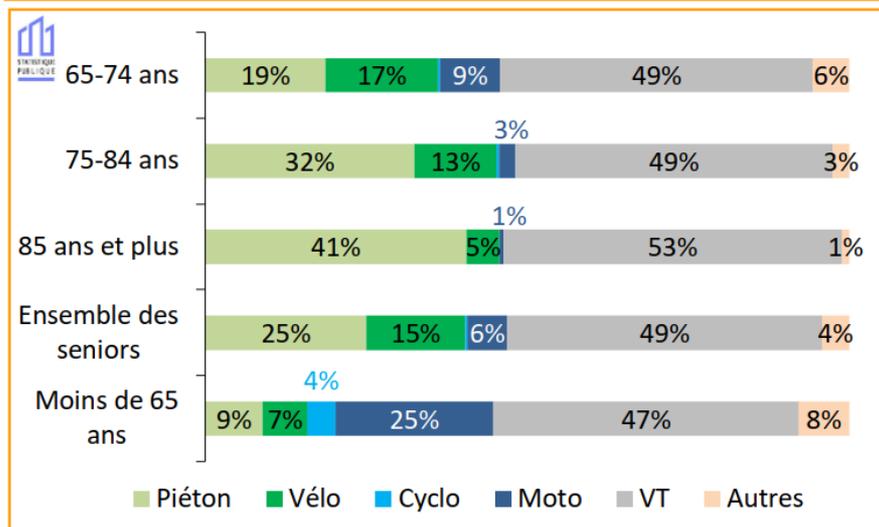
Trimestres de permis	1 <sup>er</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>	7 <sup>e</sup>	8 <sup>e</sup>	Total
Conducteurs novices impliqués	74	94	90	66	69	51	41	66	551

- On observe un pic de conducteurs novices tués à 18-20 ans pour les automobilistes et à 29 ans pour les motocyclistes.

### Répartition des séniors tués selon le sexe et le mode de déplacement



### Répartition des séniors tués selon le mode de déplacement

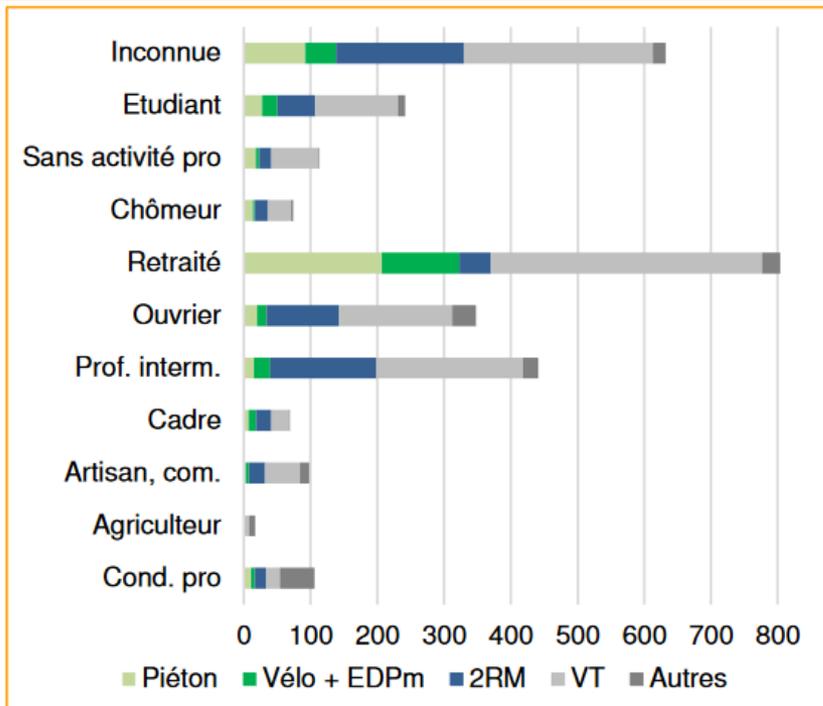


En 2021, une mortalité piétonne 3 fois plus importante chez les seniors, et qui augmente avec l'âge : 25 % de la mortalité routière de l'ensemble des seniors, part qui s'élève à 41 % pour les 85 ans et plus, versus 9 % chez les moins de 65 ans.

80 % des piétons seniors tués ont été heurtés par un véhicule dont le conducteur a moins de 65 ans.

Les séniors (65 ans et plus) (p110-111)

### Nombre de personnes tuées par CSP selon le mode de déplacement en 2021



La CSP (p114-115)

Parmi les présumés responsables d'accident mortel:

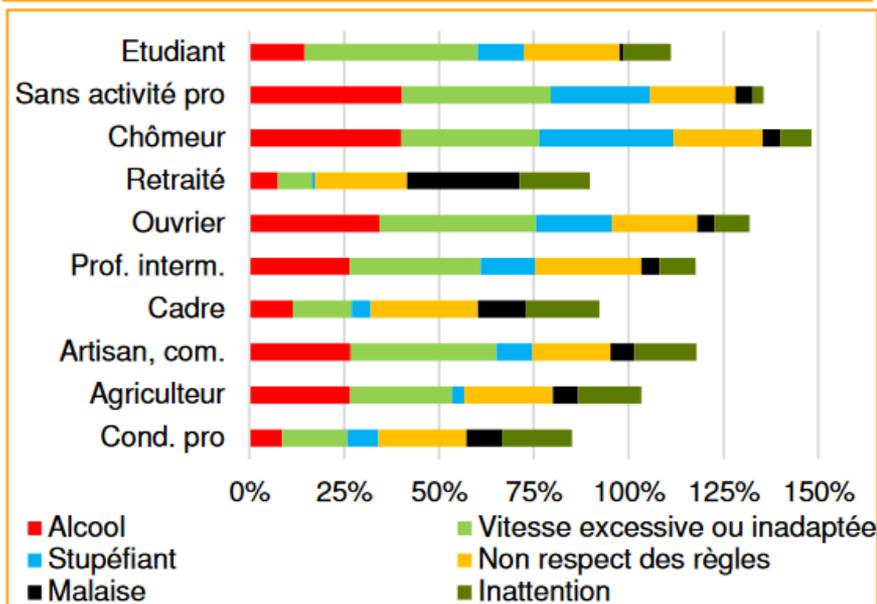
### - alcool +

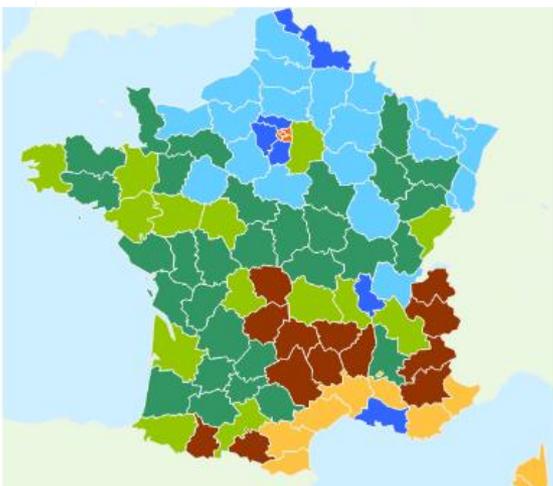
pour 45 % des personnes sans activité professionnelle, 44 % des chômeurs, 38 % des ouvriers, mais 10 % des conducteurs professionnels, 10 % des retraités, 13 % des cadres et 17 % des étudiants.

### - stup +

pour 43 % des chômeurs, 32 % des personnes sans activité professionnelle, 25 % des ouvriers, mais 2 % des retraités et 6 % des cadres.

### Principaux facteurs pour les présumés responsables d'accidents mortels selon la CSP





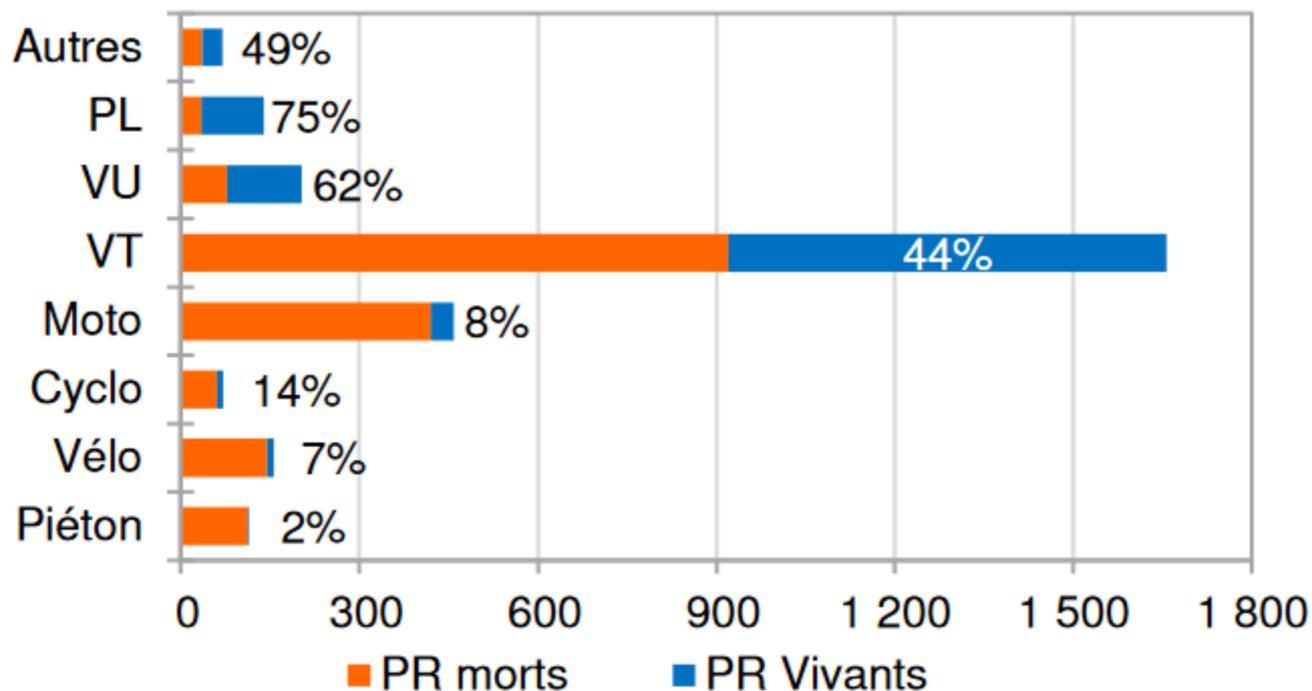
La classification finale obtenue propose 7 classes de départements pour la France métropolitaine.

- - Famille 1 : les départements de montagne (13 départements)
- - Famille 2 : les départements ruraux à faible densité de population (30 départements)
- - Famille 3 : les départements méditerranéens (9 départements)
- - Famille 4 : les départements mono polarisés (14 départements)
- - Famille 5 : les départements multi polarisés (20 départements)
- - Famille 6 : les départements à très forte densité de population (6 départements)
- - Famille 7 : Paris et la petite couronne (4 départements).

Famille de département	Ratio des tués (moy. 2017-2021) par millions d'habitants (pop. 2021)	Ratio des tués de 18-24 ans (moy. 2017-2021) par millions d'habitants de 18-24 (pop. 2021)	Ratio des tués de 65 ans ou plus (moy. 2017-2021) par millions d'habitants (pop. 2021)	Part des tués sur 2017-2021			Part des tués en 2 RM 2017-2021	Part des tués en mode doux 2017-2021
				sur autoroute	hors agglo	en agglo		
1-De montagne	64	131	80	6%	68%	26%	24%	19%
2-Ruraux peu denses	70	172	75	4%	74%	22%	19%	18%
3-Méditerranéens	59	129	61	8%	59%	33%	29%	20%
4-Monopolarisés	44	86	57	8%	63%	29%	22%	20%
5-Multipolarisés	48	93	56	10%	62%	29%	21%	19%
6-A très forte densité	32	65	40	15%	40%	45%	29%	26%
7-Paris et Petite Couronne	17	28	29	14%	3%	83%	40%	47%
<b>France métropolitaine</b>	<b>47</b>	<b>96</b>	<b>58</b>	<b>8%</b>	<b>61%</b>	<b>31%</b>	<b>24%</b>	<b>21%</b>

Les départements (p41) Etude (p162-163)

## Répartition des présumés responsables vivants ou morts en 2021

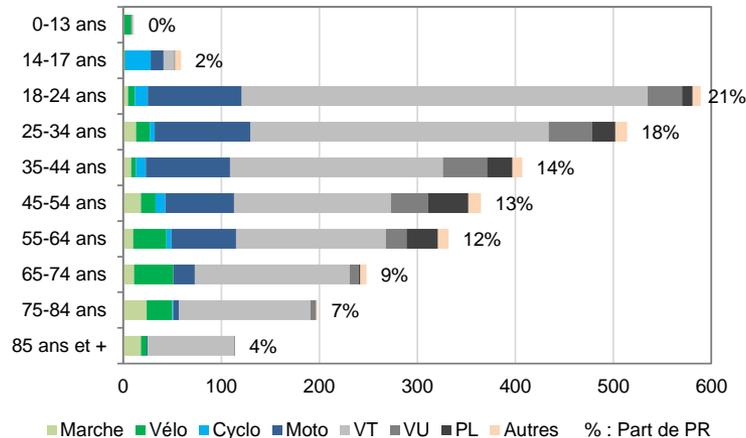


## Cibler les profils :

parmi les 2 944 personnes décédées en 2021,

- 1 807 étaient responsables de leur accident
- 1 137 personnes (39%) sont décédées à cause de quelqu'un d'autre

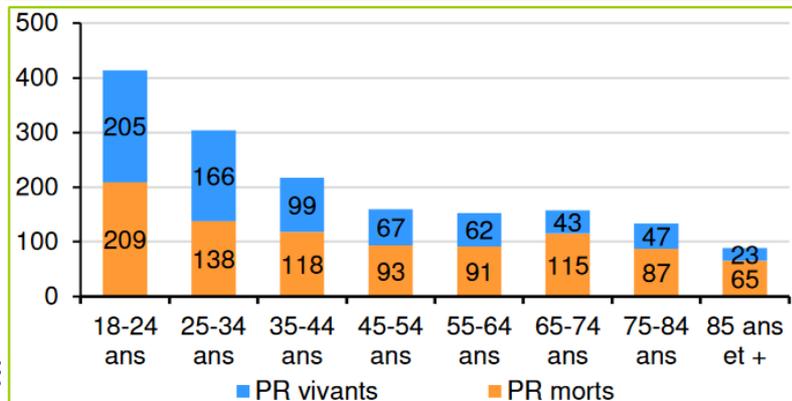
Répartition des présumés responsables d'accidents mortels par âge et selon le mode de déplacement en 2021



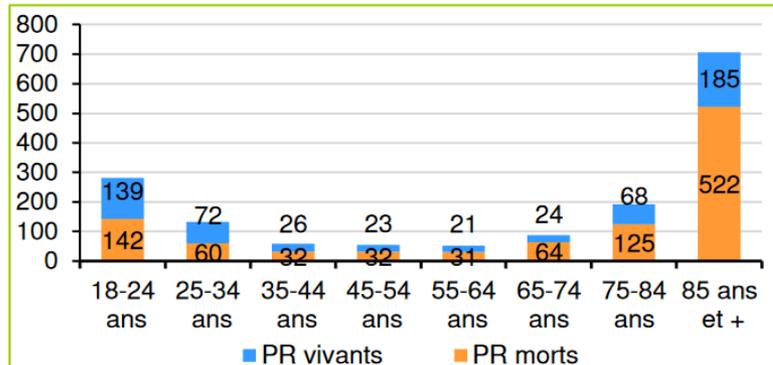
## Nombres

## Risques

Nombre de présumés responsables conducteurs de VT



Nombre de présumés responsables conducteurs de VT, par milliard d'heures passées en voiture

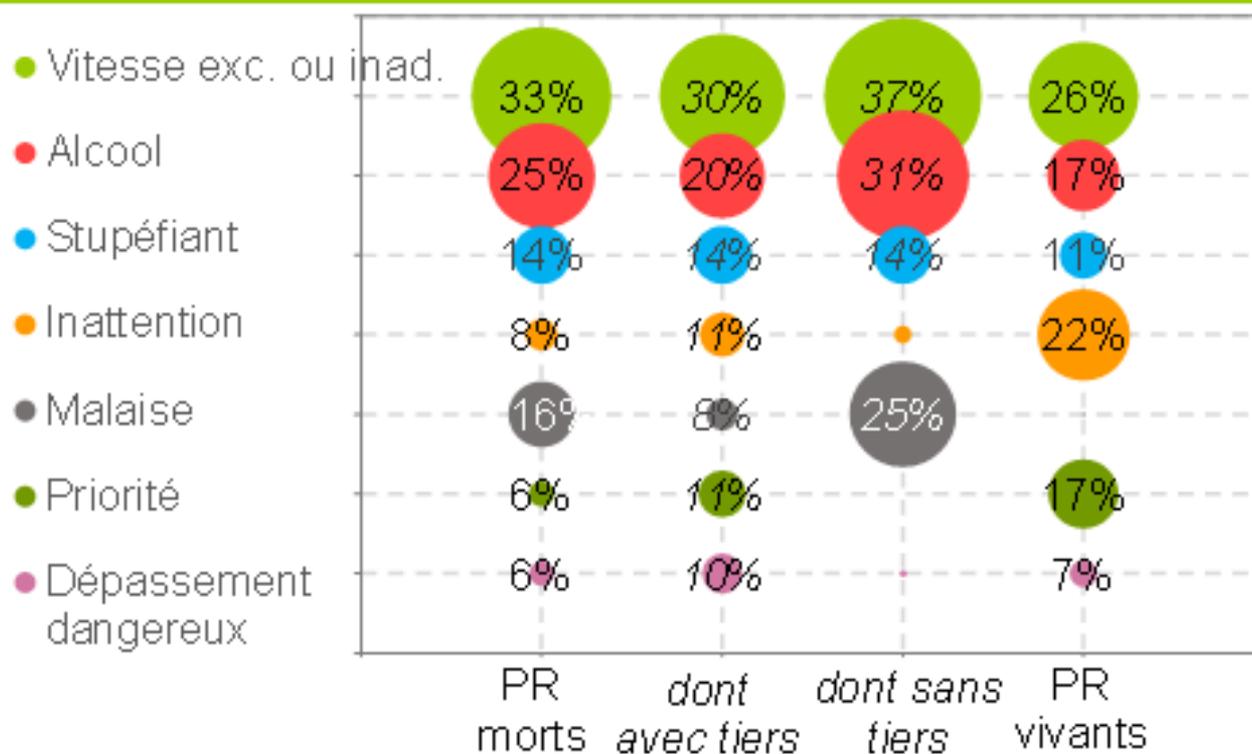


Source : SDES - Enquête Mobilité des Personnes 2019

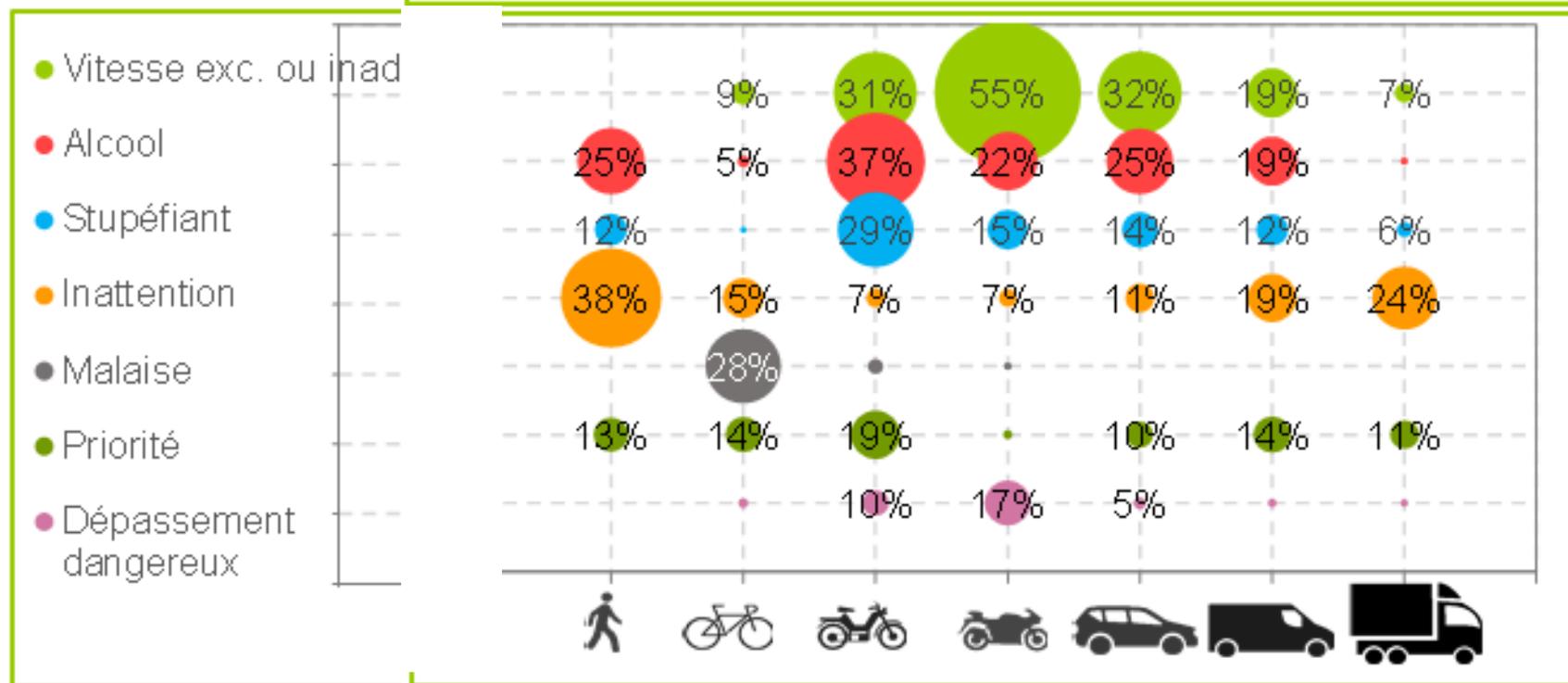
## Facteurs des présumés responsables (PR) d'accidents mortels en 2021

Facteurs	Homme	Femme
Vitesse excessive ou inadaptée	33%	16%
Alcool	25%	9%
Stupéfiant	14%	7%
Inattention	12%	17%
Malaise	10%	10%
Priorité	9%	17%
Dépassement dangereux	7%	4%
Somnolence -fatigue	4%	3%
Changement de file	4%	3%
Contresens	4%	5%
Eblouissement	2%	5%
Non respect des distances de sécurité	2%	1%
Téléphone et distracteurs technologiques	1%	2%
Médicaments	1%	0%
Autre cause	8%	9%
Cause indéterminée	12%	15%
<b>Nombre de PR</b>	<b>2379</b>	<b>464</b>

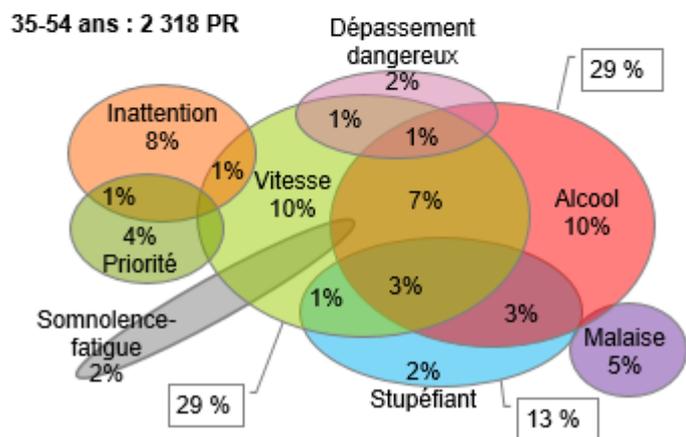
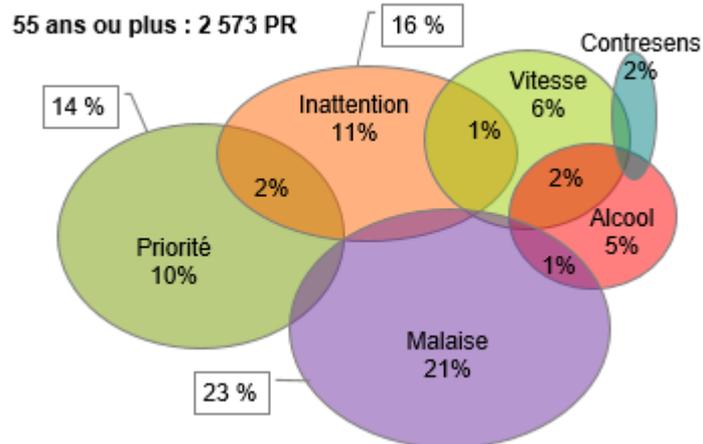
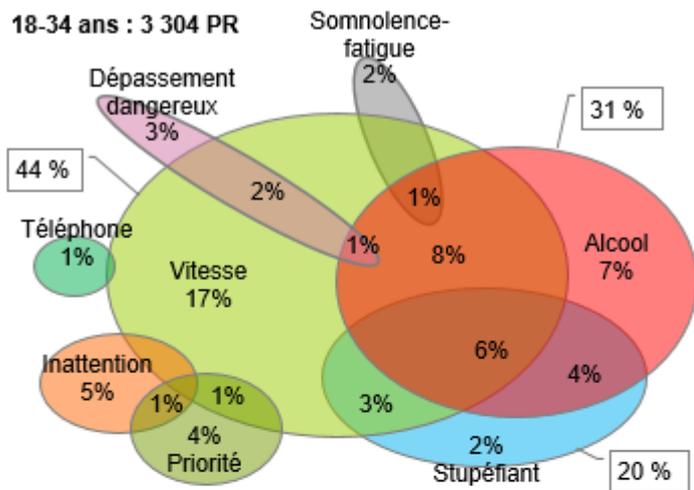
## Principales causes des accidents mortels selon la survie du PR en 2021



## Principales causes des accidents mortels selon le mode de déplacement du PR en 2021



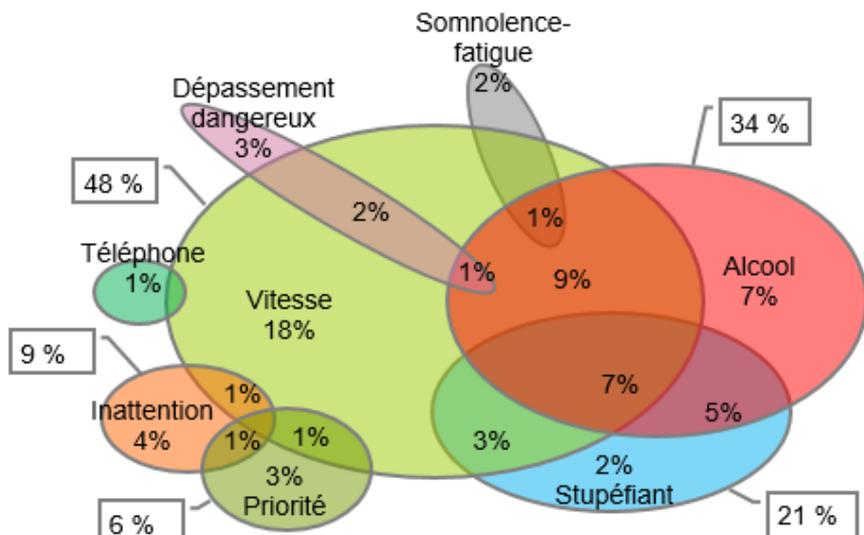
## Combinaison des facteurs humains selon l'âge des présumés responsables d'accidents mortels



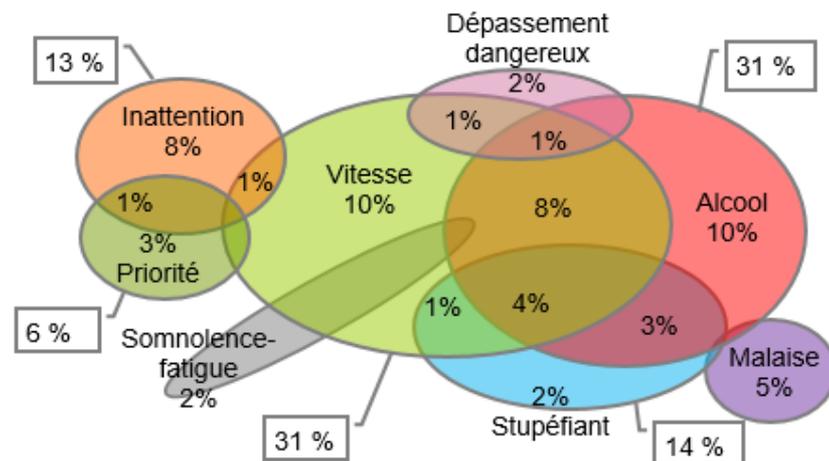
# Les profils des présumés responsables

## Combinaison des facteurs humains selon l'âge des présumés responsables d'accidents mortels

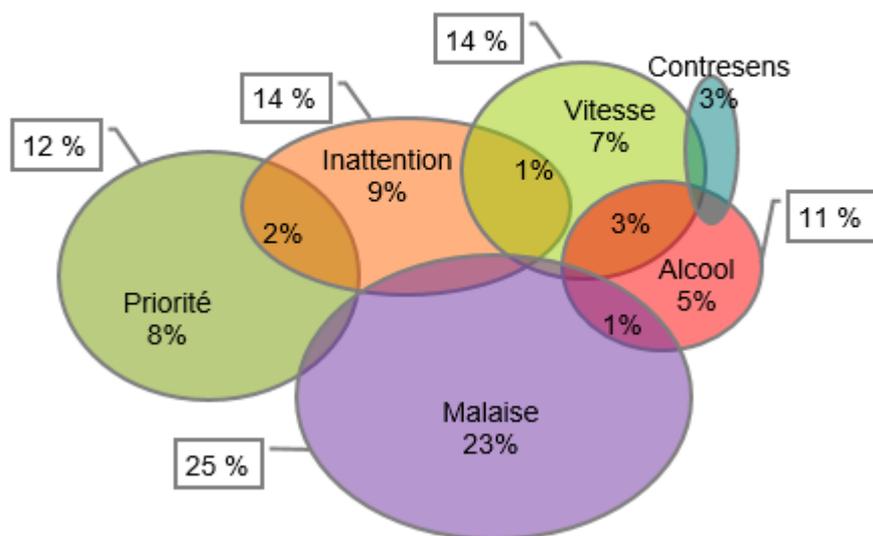
**Hommes de 18-34 ans : 2 818 PR**



**Hommes de 35-54 ans : 1 974 PR**



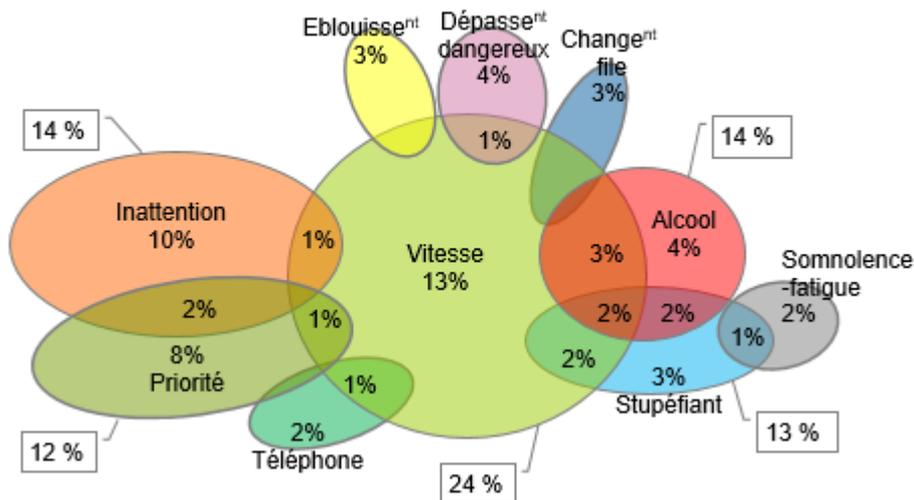
**Hommes de 55 ans ou plus : 2 050 PR**



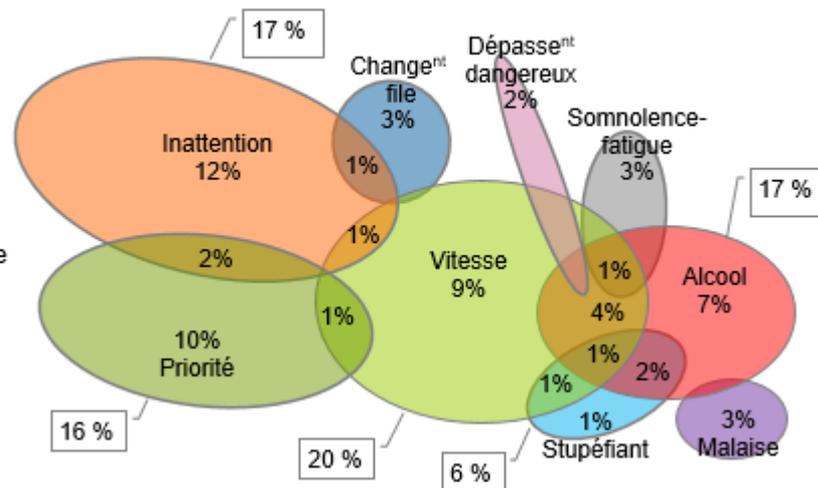
# Les profils des présumés responsables

## Combinaison des facteurs humains selon l'âge des présumés responsables d'accidents mortels

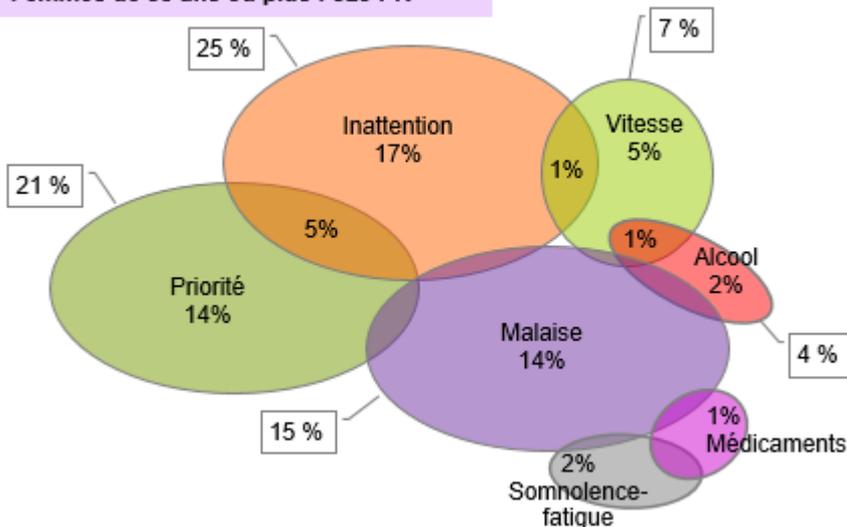
Femmes de 18-34 ans : 486 PR



Femmes de 35-54 ans : 344 PR

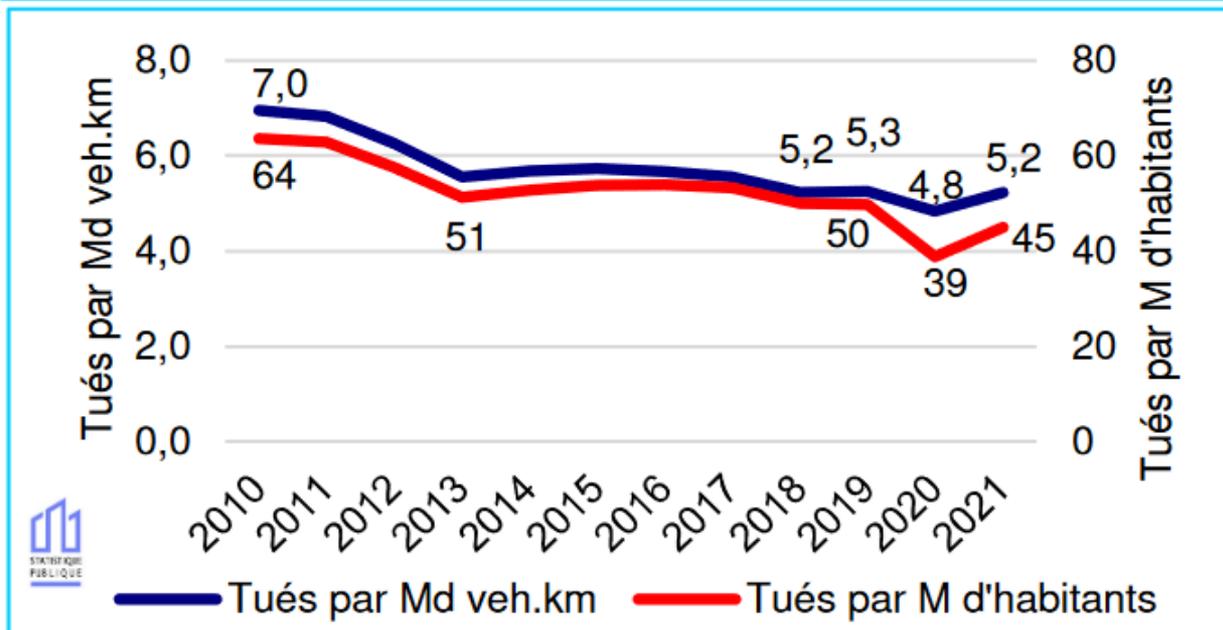


Femmes de 55 ans ou plus : 523 PR



Les indicateurs de performance : la mortalité rapportée au trafic motorisé et à la population

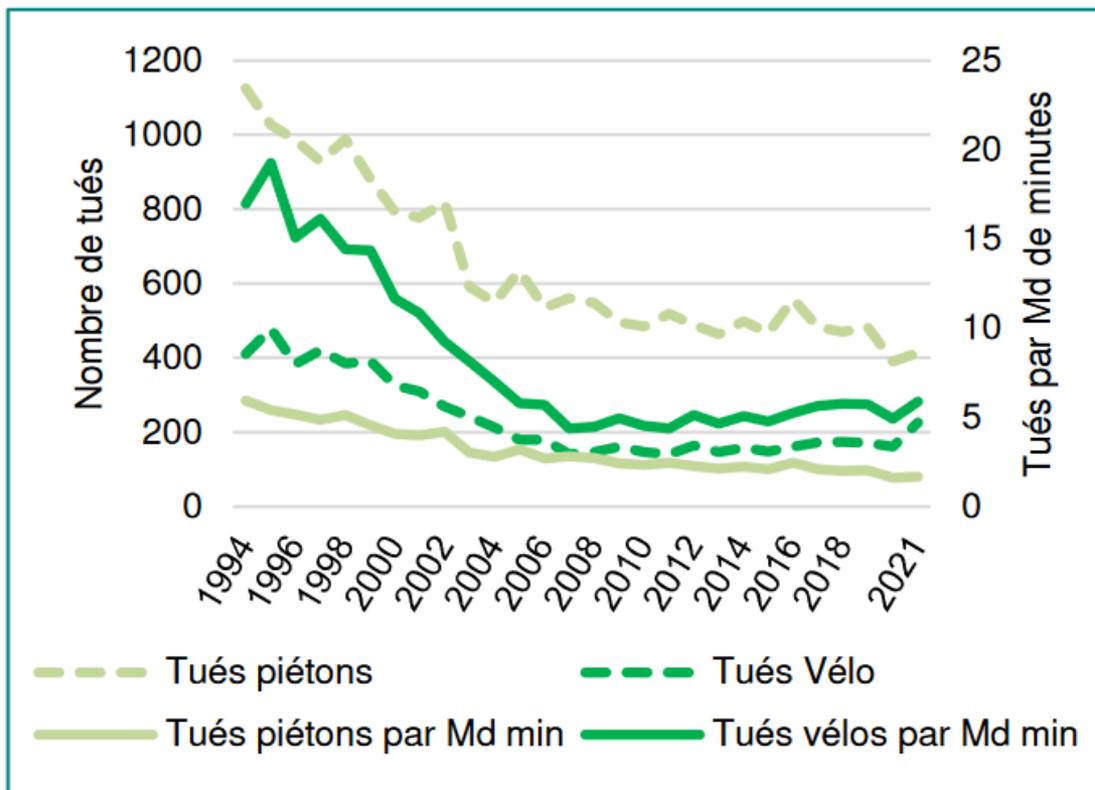
## Évolution du nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants et par milliard de véhicules kilomètres - France métropolitaine



Sources : ONISR, Insee – population estimée, SDES – circulation estimée, provisoire pour 2021

## Les indicateurs de performance des piétons et cyclistes

### Évolution de la mortalité et du risque routier pour les piétons et les cyclistes depuis 1994



Sources : données BAAC et données enquêtes déplacements 1994, 2008 et 2019

Les enquêtes de mobilité étant réalisées avec plus de 10 ans d'intervalle entre elles, une hypothèse d'évolution à pourcentage constant a été adoptée pour compléter les années manquantes.

## Projections de population

### Répartition de la population par tranche d'âge en 2030

0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +
16,7%	4,9%	8,7%	12,3%	12,7%	12,2%	12,7%	11,6%	12,9%

## et des conséquences sur la répartition de la mortalité pour 2030

### Évolution de la répartition par tranche d'âge de la mortalité routière de France métropolitaine de 2010 à 2030

Année	2010	2021	2030
<b>Mortalité</b>	3 992	2 944	projection
<b>Part des</b>			
<b>0-13 ans</b>	2,8%	2,9%	0,8%
<b>14-17 ans</b>	4,5%	3,4%	0,9%
<b>18-24 ans</b>	20,8%	17,2%	14,1%
<b>25-34 ans</b>	17,6%	13,5%	12,2%
<b>35-44 ans</b>	13,7%	12,4%	10,8%
<b>45-54 ans</b>	12,7%	12,0%	8,3%
<b>55-64 ans</b>	8,8%	12,4%	22,5%
<b>65-74 ans</b>	6,6%	10,9%	7,5%
<b>75 ans et +</b>	12,5%	15,3%	22,8%

La projection en 2030 est obtenue à partir de la projection démographique de l'Insee (scénario central), en prolongeant pour chaque classe d'âge l'évolution 2015-2019 de la mortalité rapportée à la population.

# Quelles sont les données sensibles dans les BAAC ?

Parmi les données à caractère personnel, certaines données sont appelées des « **données sensibles** » au sens du RGPD.

Liste limitative : origine raciale ou ethnique, opinions politiques, syndicales, philosophiques ou religieuses, santé, sexualité, génétique, biométrie pour identifier les personnes.

Dans les **BAAC**, il y a donc des « données sensibles » :

- **Santé** : gravité des blessures, alcoolémie, stupéfiants, malaise, médicaments, infirmité, suicide.

En dehors des « données sensibles » définies par le RGPD, d'autres données contenues dans les BAAC peuvent aussi être **considérées comme sensibles** :

- Date, heure et coordonnées géographiques de l'accident,
- Présence de l'assurance, véhicule ou conducteur en fuite (retrouvé ou non),
- Sexe, nationalité, catégorie socioprofessionnelle, date de naissance, infraction constatée à la suite de l'accident et responsabilité présumée.

## Quelles sont les données sensibles dans les BAAC ?

Lors de la réalisation de fichiers statistiques ou d'analyses sur les données BAAC, en particulier celles sensibles, il est important de **se demander s'il y a un risque d'identification des personnes.**

Par exemple pour l'alcool : lorsqu'il y a moins de 5 accidents sur un territoire donné, il devient possible d'identifier les personnes impliquées notamment en rapprochant les articles de presse. Et si tous les usagers ont un résultat positif à l'alcool, on en déduira que les personnes identifiées étaient alcoolisées.

Il faut donc veiller à ce que le détail des cartes d'accidents ne permettent pas de reconnaître les personnes impliquées.

## Quelles sont les données sensibles dans les BAAC ?

Ayez le réflexe RGPD !

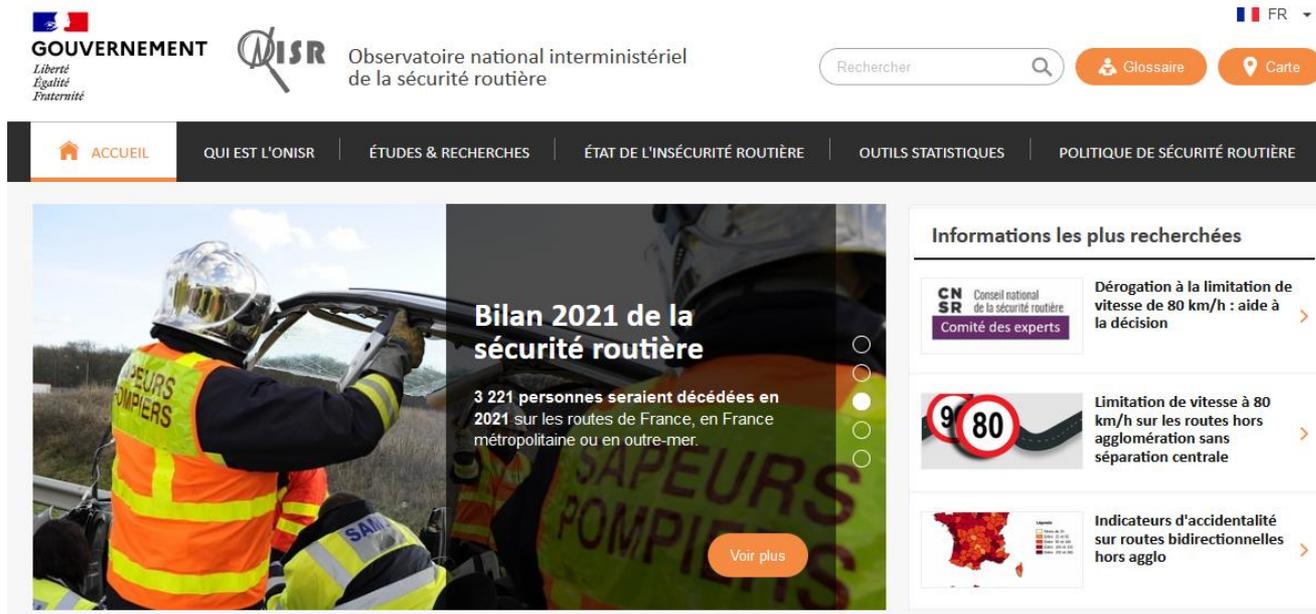
Attention aux petits chiffres qui pourraient permettre de reconnaître les personnes et leurs responsabilités

La cartographie : un élément d'identification

De l'information accessible à tous, sans mot de passe :  
la transparence sur les connaissances en sécurité  
routière permet d'asseoir la politique publique comme  
une « evidence-based policy »

# Site internet ONISR

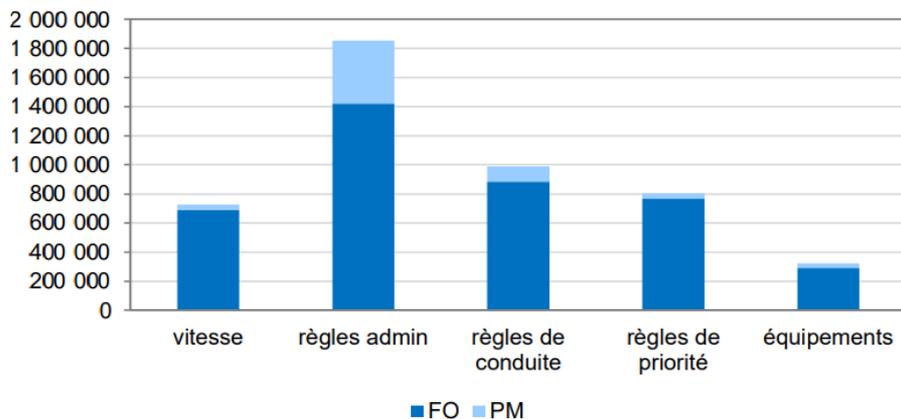
<https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>



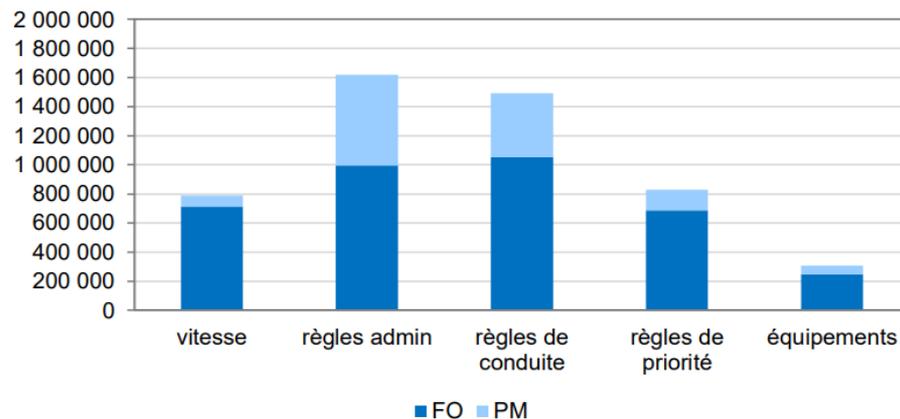
The screenshot shows the ONISR website interface. At the top left is the French Government logo with the motto 'Liberté, Égalité, Fraternité'. Next to it is the ONISR logo and the text 'Observatoire national interministériel de la sécurité routière'. On the right, there is a search bar, a 'Glossaire' button, and a 'Carte' button. Below the header is a navigation menu with items: ACCUEIL, QUI EST L'ONISR, ÉTUDES & RECHERCHES, ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE, OUTILS STATISTIQUES, and POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE. The main content area features a large banner for 'Bilan 2021 de la sécurité routière' with a photo of firefighters. The text on the banner states: '3 221 personnes seraient décédées en 2021 sur les routes de France, en France métropolitaine ou en outre-mer.' To the right of the banner is a 'Voir plus' button. On the far right, there is a section titled 'Informations les plus recherchées' containing three items: 'CN SR Conseil national de la sécurité routière Comité des experts' with a link to 'Dérogation à la limitation de vitesse de 80 km/h : aide à la décision'; 'Limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes hors agglomération sans séparation centrale' with a speed limit sign icon; and 'Indicateurs d'accidentalité sur routes bidirectionnelles hors aggro' with a map of France.

## Le contrôle par les polices municipales est en augmentation sur les infractions hors stationnement

Répartition des infractions FO/PM en 2017



Répartition des infractions FO/PM en 2021



Source : DSR, FO et ANTAI (au 08/04/2022)