

Actualités ONISR

2022

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière en France

Bilan de l'accidentalité
de l'année 2022



Septembre 2023

Manuelle SALATHE
Secrétaire générale de
l'ONISR



**Les principaux indicateurs
d'accidentalité,
définitifs jusqu'en 2022,
sont labellisés par l'Autorité de la
Statistique Publique**

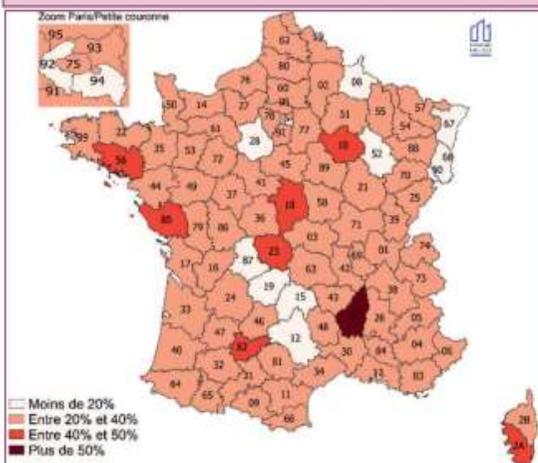
4 décembre 2023
ONISR – club accident en milieu urbain

I. Bilan 2022

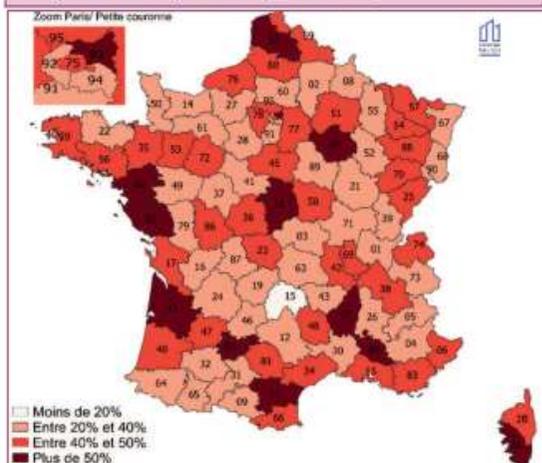
Nouveautés

France métropolitaine 2022 – Cartes départementales d'indicateurs

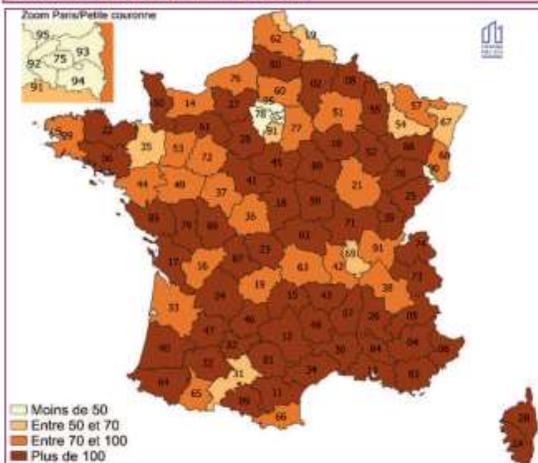
Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé (2018-2022)



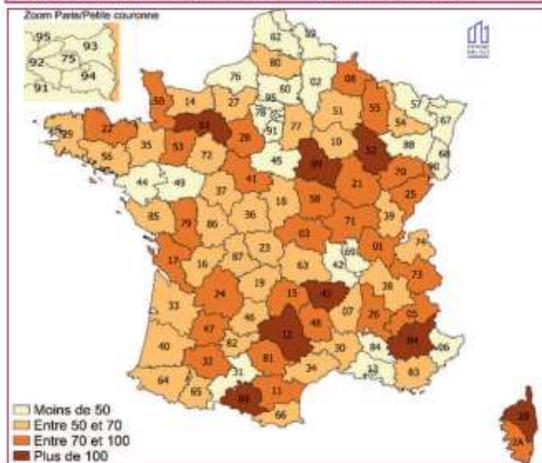
Part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé ou sous l'emprise de stupéfiants (2018-2022)



Nombre de 18-24 ans tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2018-2022)



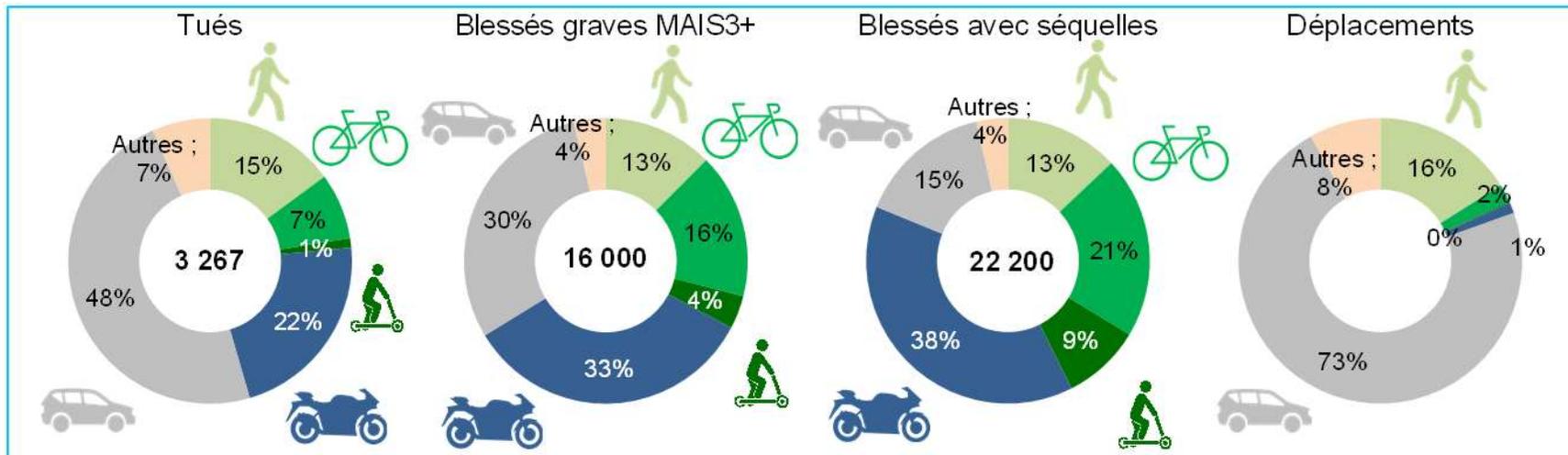
Nombre de 65 ans ou plus tués par million d'habitants de cette classe d'âge (2018-2022)



Les départements de France métropolitaine (p42-43)

4 décembre 2023
ONISR – club accident en milieu urbain

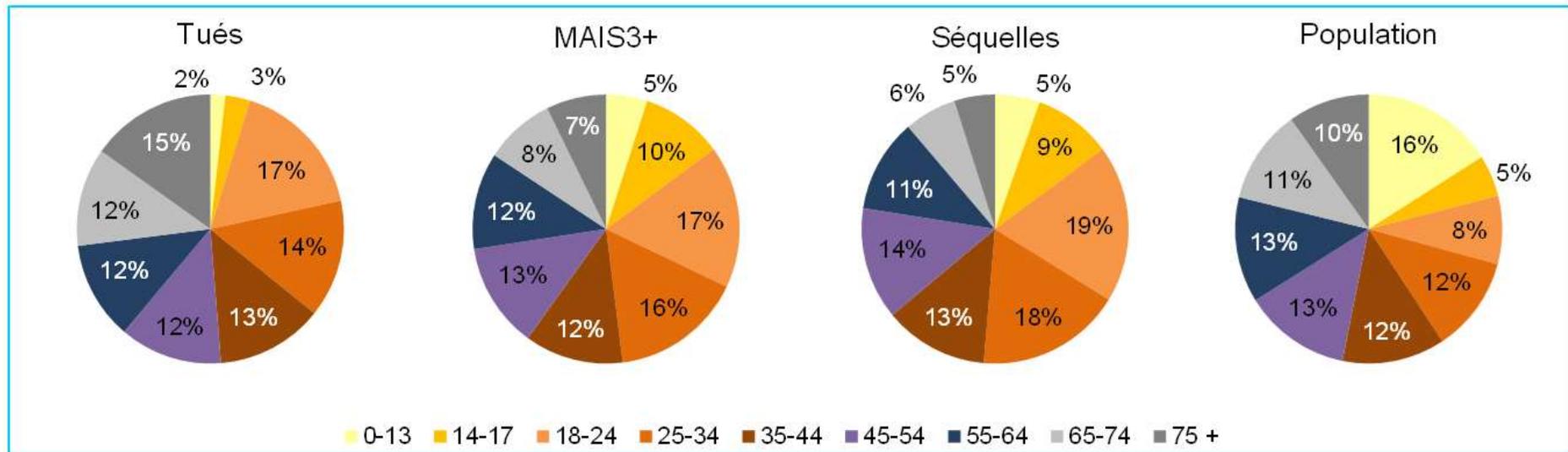
France métropolitaine 2022 – Enjeux



Source : tués : données BAAC, blessés MAIS3+ et séquelles : estimation ONISR, déplacement : données EMP 2019

Aide-mémoire (p12)

France métropolitaine 2022 – Enjeux



Source : tués : données BAAC, blessés MAIS3+ et séquelles : estimation ONISR, population : Insee 2022

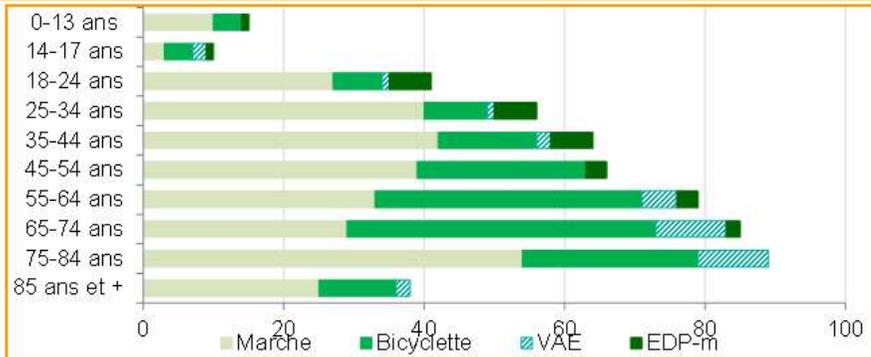
Aide-mémoire (p13)

France métropolitaine 2022 – Evolution au long de la vie - Hommes

Evolution au long de la vie (p76)

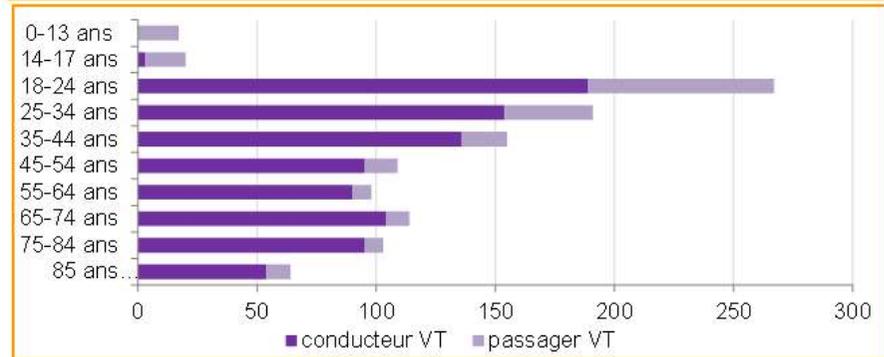
Sur les 543 hommes décédés en modes doux, 56 % le sont à pied, 33 % à bicyclette, 6 % en VAE et 5 % en EDPm.

Hommes décédés en modes doux



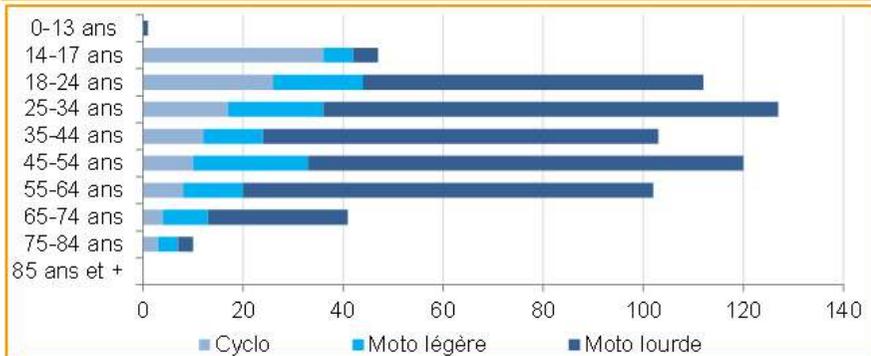
Sur les 1 138 hommes décédés en véhicule de tourisme, 81 % le sont comme conducteurs et 19 % comme passagers.

Hommes décédés en VT



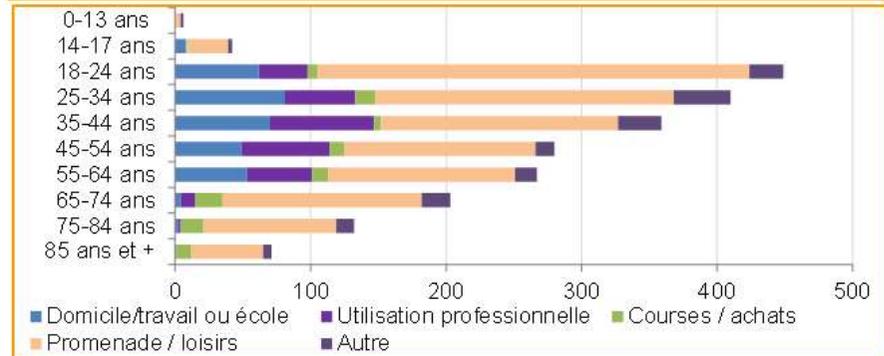
Sur les 663 hommes décédés en 2RM, 67 % le sont en moto lourde, 17 % en moto légère et 16 % en cyclomoteur.

Hommes décédés en 2 RM



28 % des hommes présumés responsables d'accidents mortels étaient sur un trajet lié au travail.

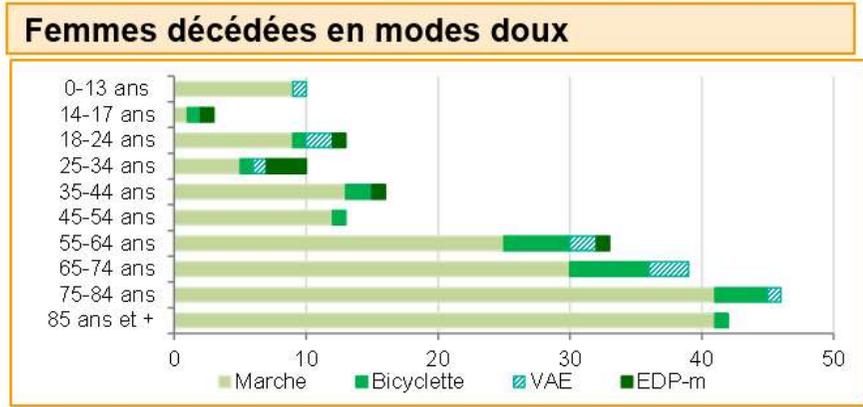
Hommes PR d'accidents mortels



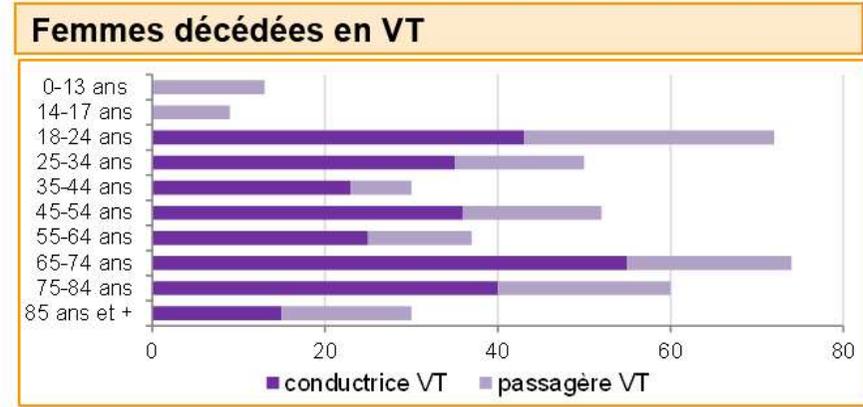
France métropolitaine 2022 – Evolution au long de la vie - Femmes

Evolution au long de la vie (p77)

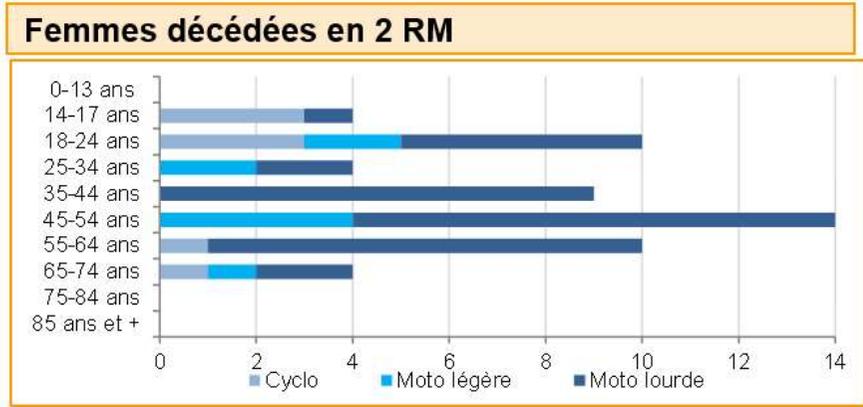
Sur les 225 femmes décédées en modes doux, 83 % le sont à pied, 10 % à bicyclette, 4 % en VAE et 3 % en EDPm.



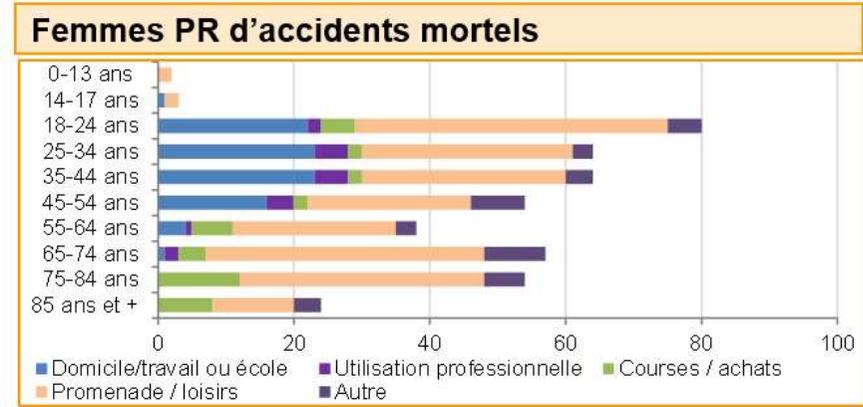
Sur les 423 femmes décédées en véhicule de tourisme, 64 % le sont comme conductrices et 36 % comme passagères.



Sur les 55 femmes décédées en 2RM, 69 % le sont en moto lourde. 53 % sont conductrices, 47 % sont passagères.



25 % des femmes présumées responsables d'accidents mortels étaient sur un trajet lié au travail.



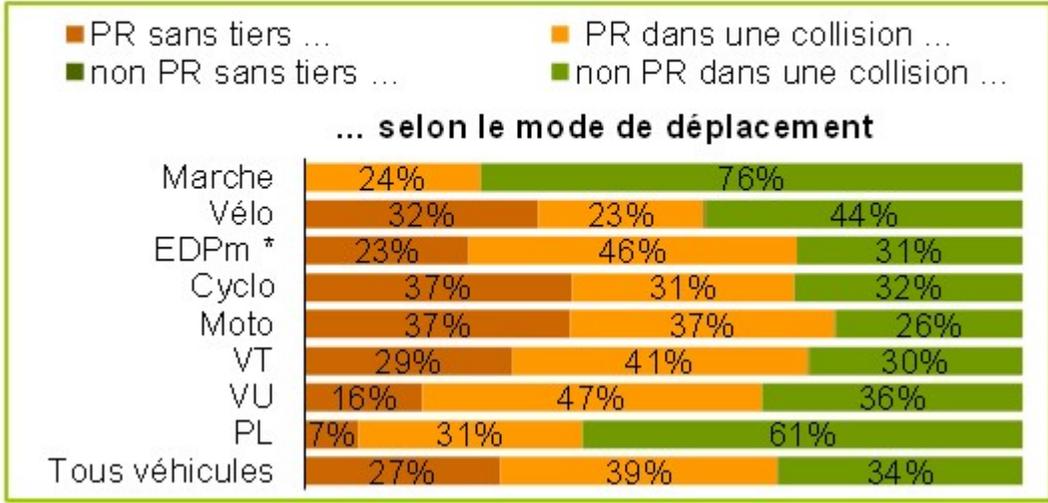
Les présumés responsables d'accidents mortels

Responsabilité présumée (p123-124)

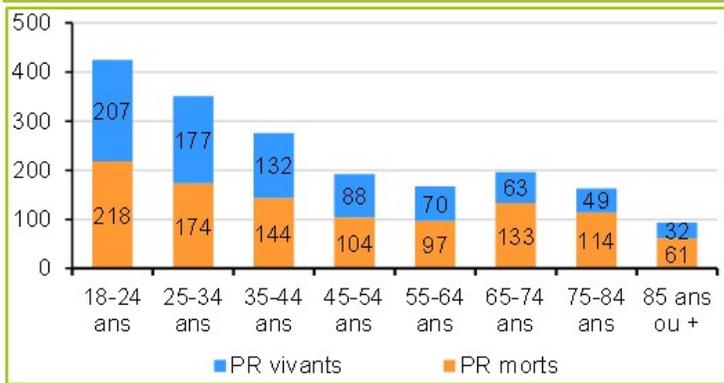
En 2022, parmi les 3 267 personnes décédées sur la route, 2 003 étaient responsables de leur accident.
39 % des personnes tuées, soit 1 264 personnes, l'ont été par la faute d'un autre usager impliqué dans l'accident.

- 84% des 3 211 PR sont des hommes
- Un quart des PR a entre 18 et 30 ans
- Plus de la moitié des PR décèdent, un quart est indemne.
- 72 % des PR habite le département de l'accident

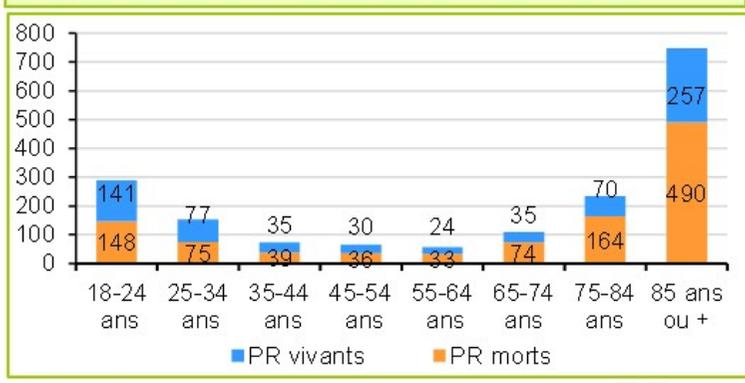
Part des conducteurs et piétons présumés responsables (PR) dans les accidents mortels...



Nombre de présumés responsables conducteurs de VT



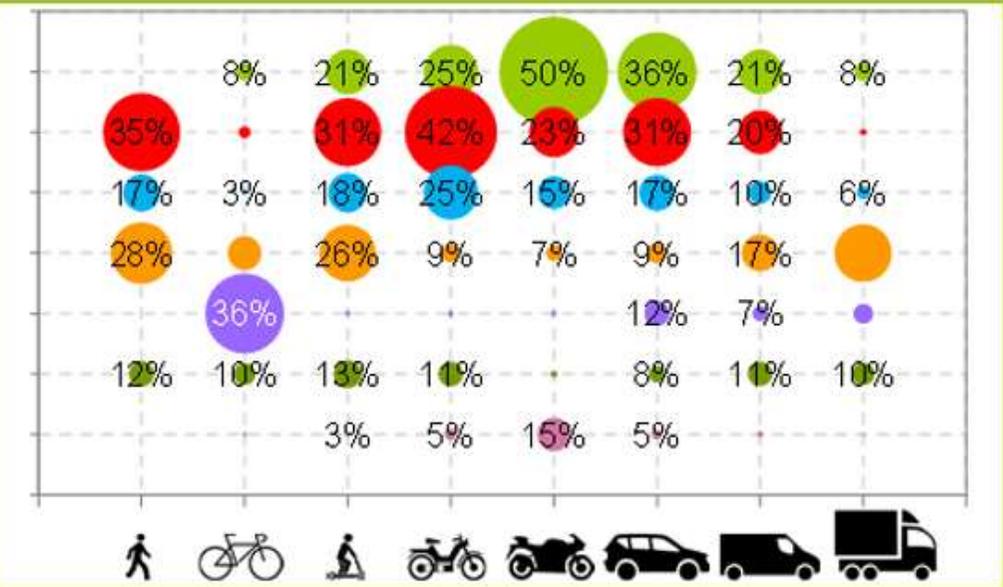
Nombre de présumés responsables conducteurs de VT, par milliards d'heures passées en voiture



84% des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes

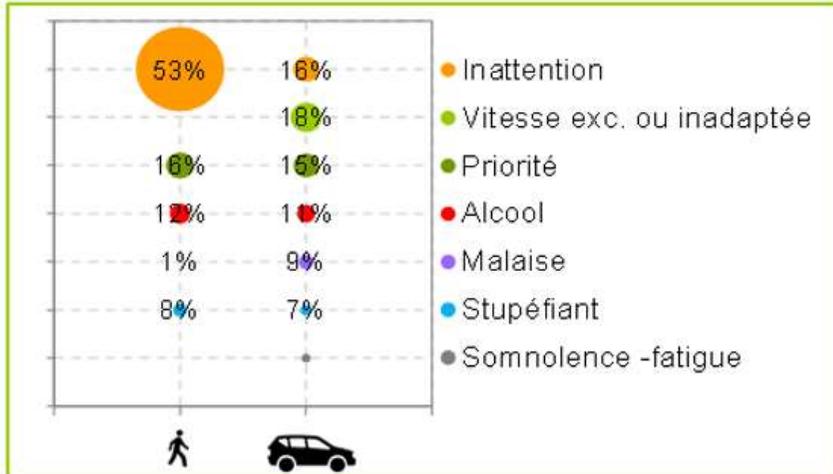
- Vitesse exc. ou inad.
- Alcool
- Stupéfiant
- Inattention
- Malaise
- Priorité
- Dépass. dange.

Principales causes des accidents mortels par mode de déplacement des hommes PR (2020-2022)



PR en EDP-m : faibles effectifs, à utiliser avec précaution

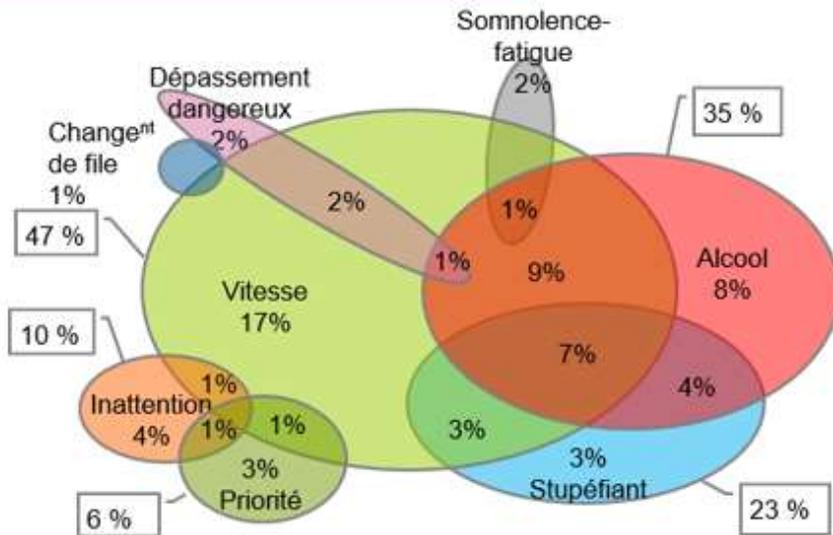
Principales causes des accidents mortels par mode de déplacement des femmes PR (2020-2022)



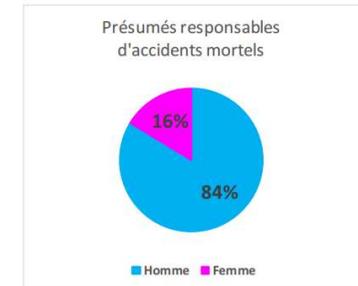
Facteurs des présumés responsables (p125-126)

Les profils des hommes présumés responsables d'accidents mortels (2020-2022)

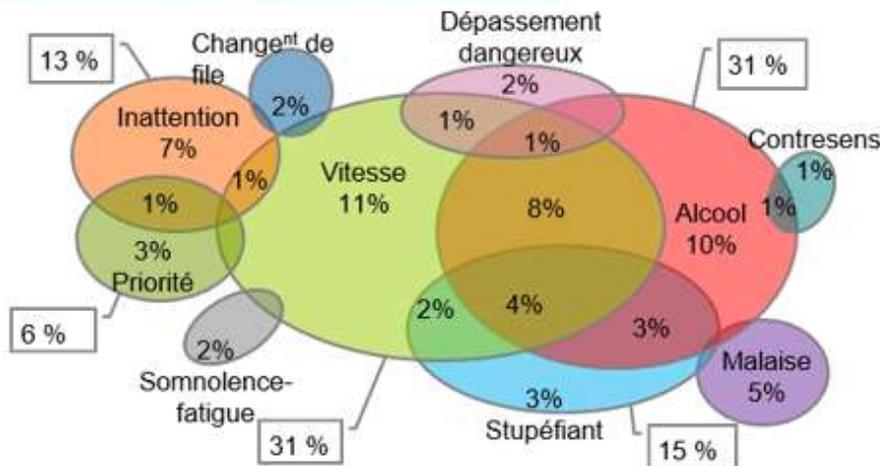
Hommes de 18-34 ans : 2 817 PR



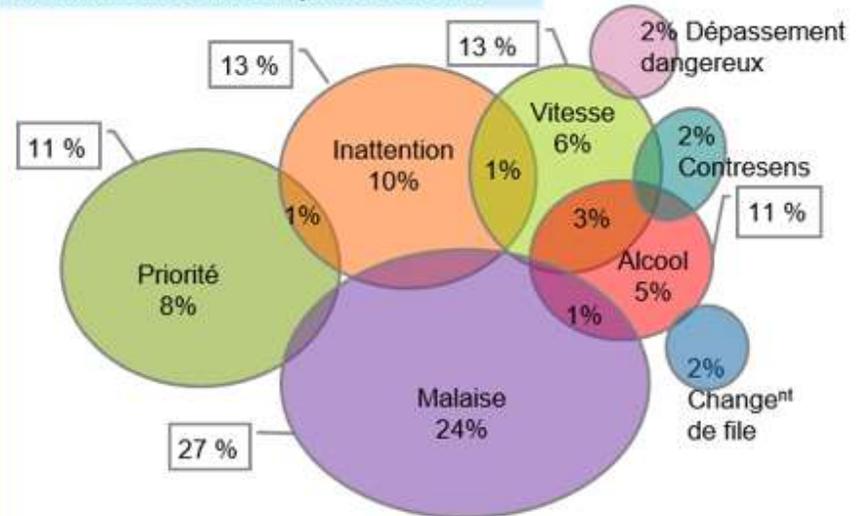
Les responsables d'accidents mortels



Hommes de 35-54 ans : 2 014 PR



Hommes de 55 ans ou plus : 2 082 PR



4 décembre 2023
ONISR – club accident en milieu urbain

France métropolitaine 2022 – Les cyclistes

245 décès en 2022, 213 hommes (87%) et 32 femmes ; **2 700 blessés graves**

109 cyclistes tués en aggro, soit **+20 %** par rapport à 2019

135 cyclistes tués hors aggro, soit **+44 %** par rapport à 2019

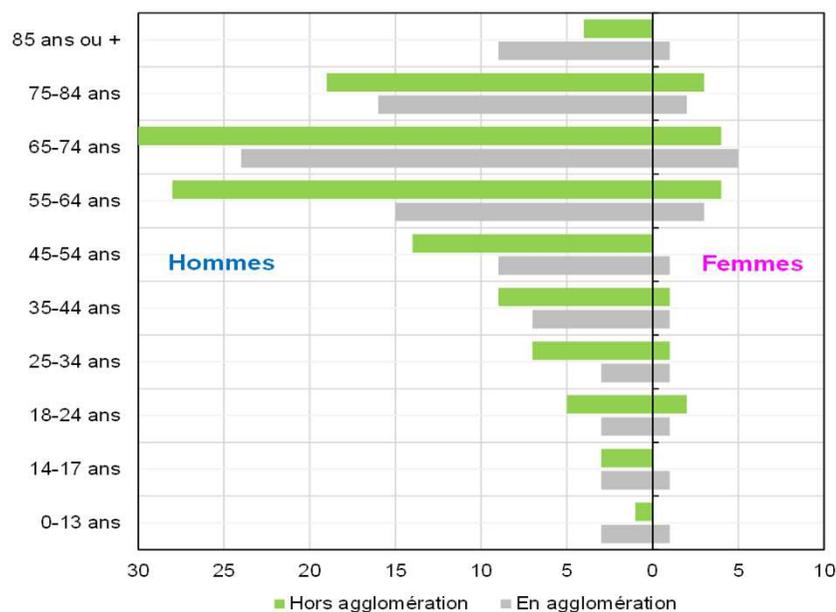
Evolution du nombre de blessés graves : **+9 %** par rapport à 2019

Evolution du nombre de blessés graves : **+20 %** par rapport à 2019

47% des cyclistes tués a 65 ans ou plus



Répartition des tués à vélo selon le milieu routier et par sexe en 2022



Evolution de la pratique vélo en 2022 par rapport à 2019 (Vélo et Territoires) :

+34 % en urbain

+17 % en périurbain

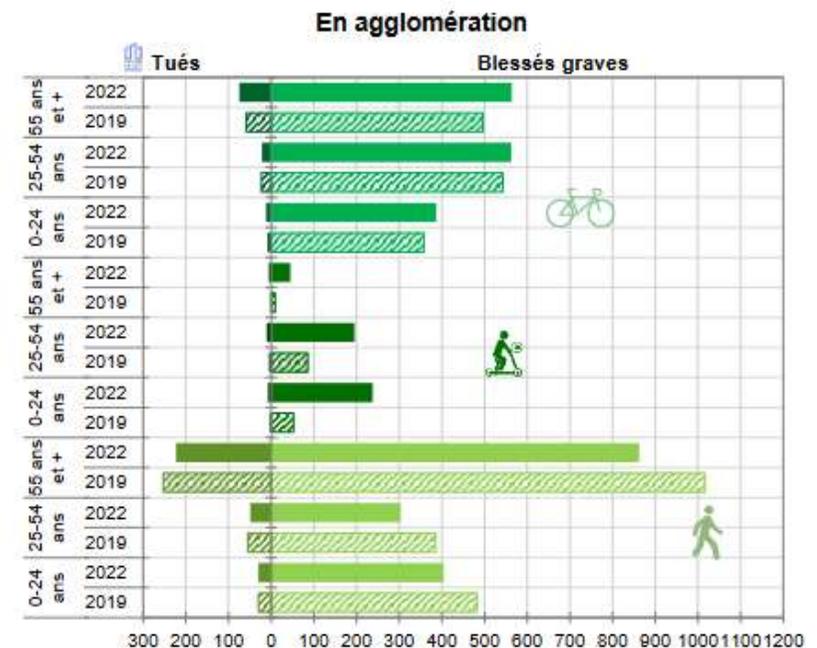
+18 % en rural

Source : Vélo et Territoires – Bulletin Fréquentation vélo en France numéro 7 – janvier 2023

Les victimes en agglomération en 2022 (France métropolitaine)

Matrice des tués....

										Autre	Total
ACCIDENT SANS TIERS		35	6	28	88	227	11	1	1	9	406
COLLISION AVEC											
			1			2	1				4
	3	1			1						5
											0
	5				1						6
	13	1			2	3					19
	183	39	11	14	61	53					
	25	6	2	7	15	9					
	39	19	3	2	8	16					
	11	2	4		1	2					
Autre	17	3		1	2	8					
MULTICOLLISION	6	1		4	13	5					
TOTAL	302	108	26	56	194	324					
Part de la mortalité	29%	10%	3%	5%	19%	31%					



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

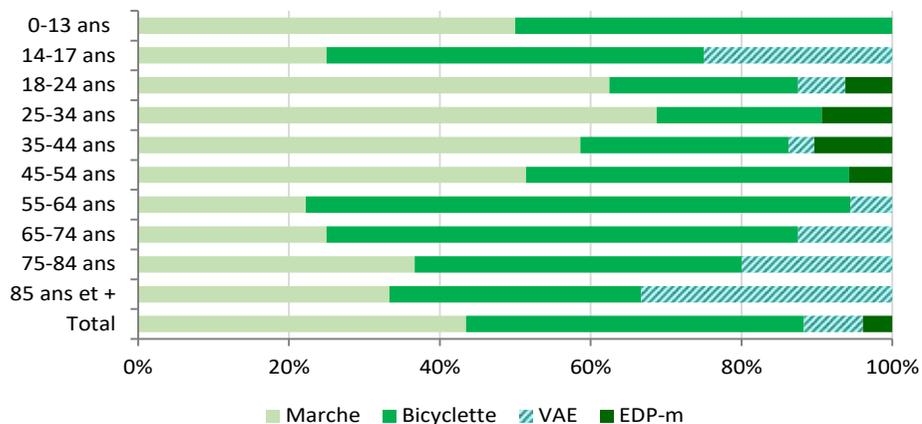
Les deux-roues motorisés représentent 33 % des blessés graves, les piétons 22 %, les cyclistes 21 % et les EDP 7 %.

4 décembre 2023

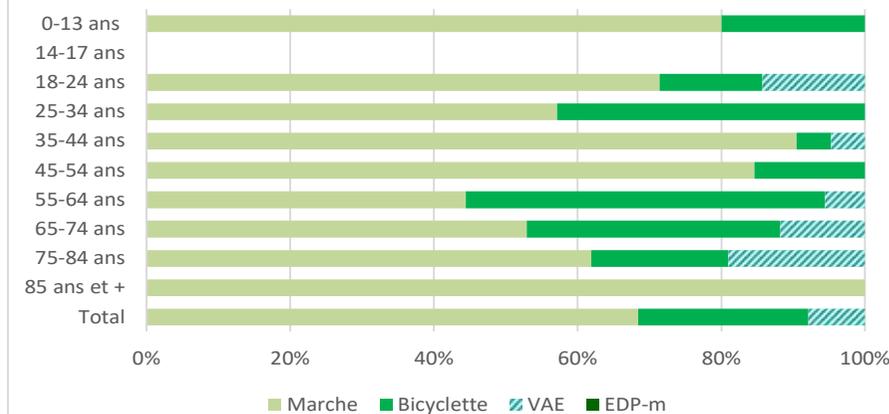
ONISR – club accident en milieu urbain

France métropolitaine 2022 – Les modes doux hors agglo

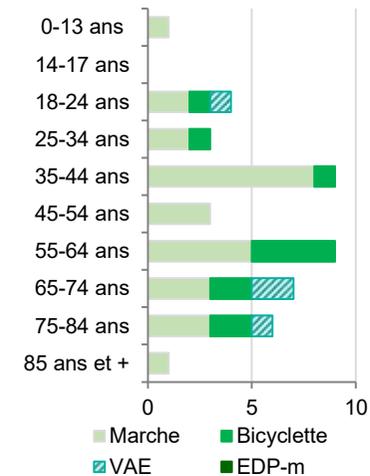
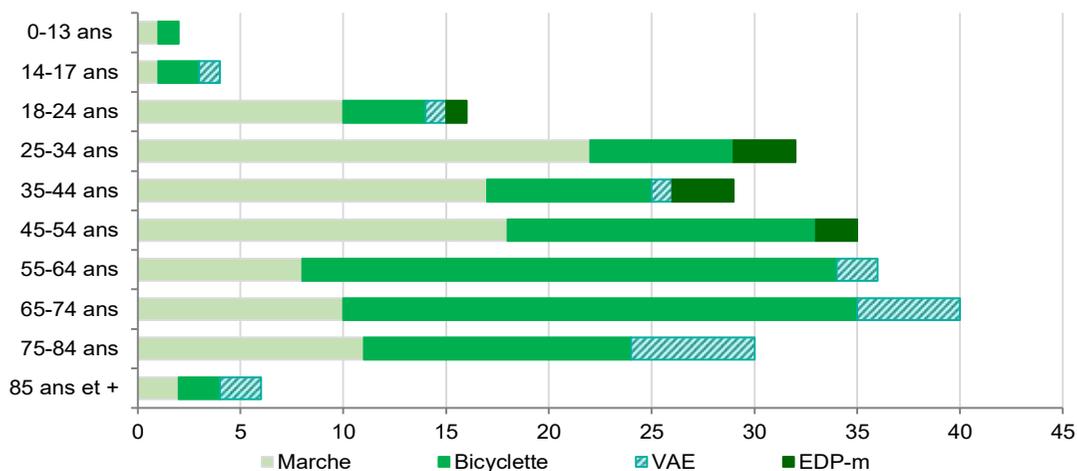
Hommes décédés en modes doux hors agglomération 2022



Femmes décédées en modes doux hors agglomération 2020-2022



Femmes décédées en modes doux hors agglomération 2022



France métropolitaine 2022 – Parc véhicule

1er janvier	1990	2010	2013	2019	2022	2023*	immatN
Véh. de tourisme	23 939	34 679	35 772	38 093	38 683	38 683	
dont thermique	23 939	34 679	35 480	37 320	36 512	35 788	
dont hybride	-	-	88	500	1 466	1 936	470
dont GPL	-	-	187	149	214	261	47
dont élec.et autres én.	-	-	17	125	491	698	207
Véh. utilitaires	4 177	5 407	5 664	6 252	6 356	6 356	
dont thermique	4 177	5 407	5 633	6 193	6 253		
dont hybride	-	-	0	3	18		
dont GPL	-	-	19	17	18		
dont élec.et autres én.	-	-	12	40	66	79	13

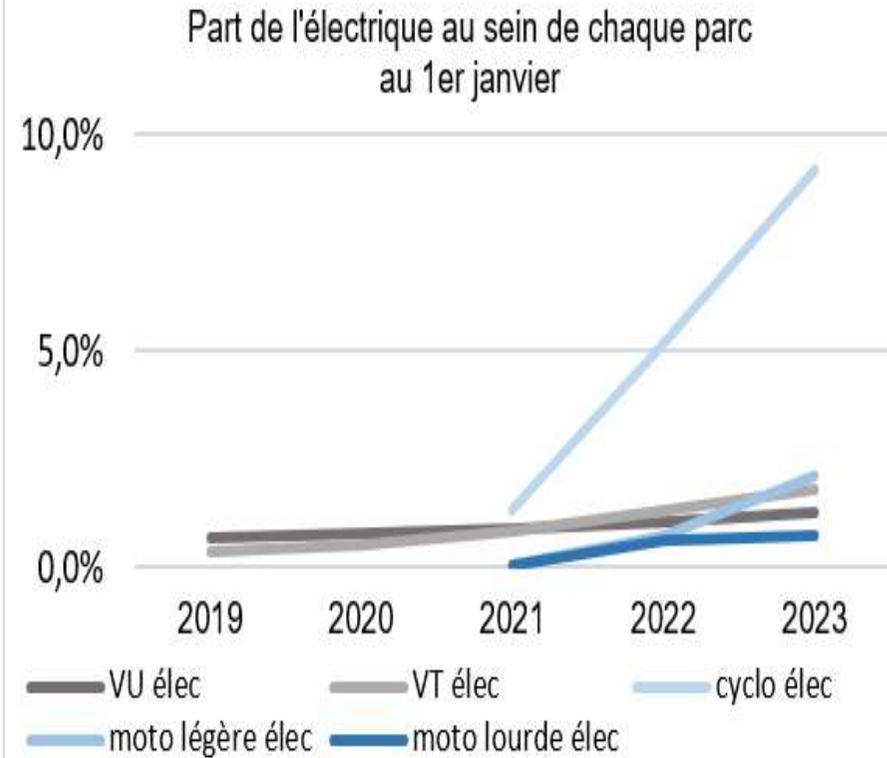
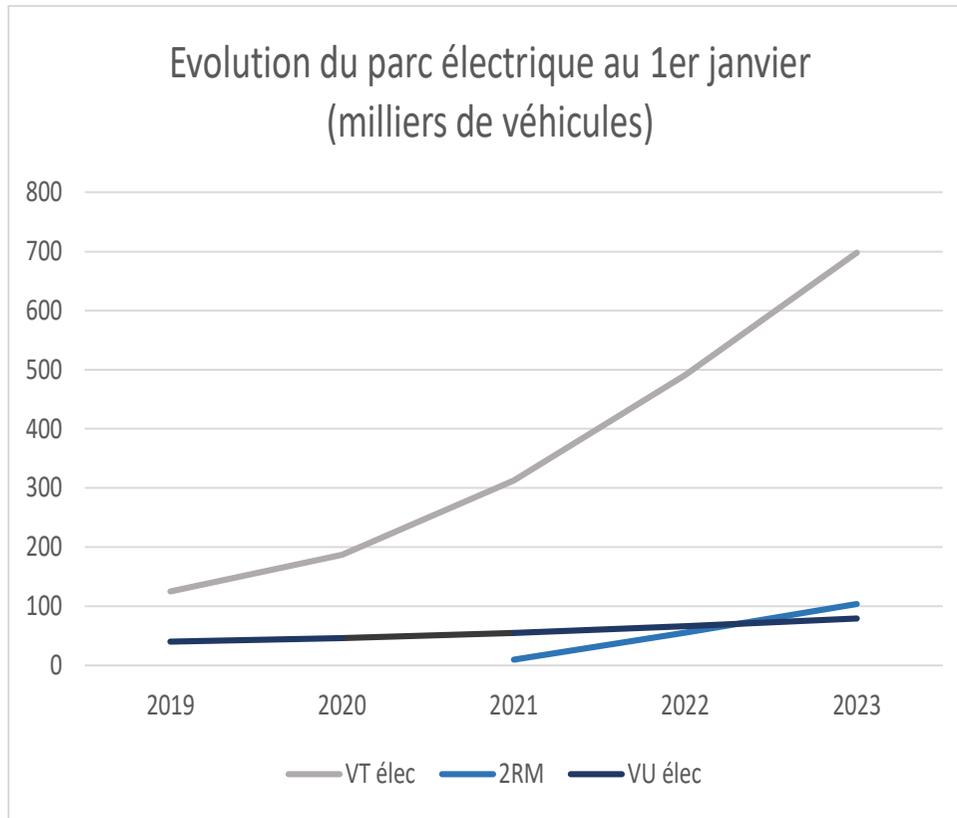
au 1er janvier	2012	2019	2020	2021	2022	2023
Parc 2RM	4 139	3 713	3 746	3 506	3 826	3 780
dont cyclo	1 066	594	712	736	689	756
dont moto légère	1 219	965	937	841	1 071	907
dont moto lourde	1 854	2 154	2 098	1 928	2 104	2 117
part 2RM électrique				0,3%	1,4%	2,7%
dont cyclo				1,3%	5,2%	9,2%
dont moto légère				0,0%	0,7%	2,1%
dont moto lourde				0,0%	0,6%	0,7%

au 1er janvier	2012	2019	2020	2021	2022	2023
Parc roulant 2RM	3 621	2 920	2 946	2 722	2 934	3 010
dont cyclo	988	459	523	584	497	569
dont moto légère	1 077	670	716	609	732	683
dont moto lourde	1 735	1 791	1 707	1 529	1 704	1 758

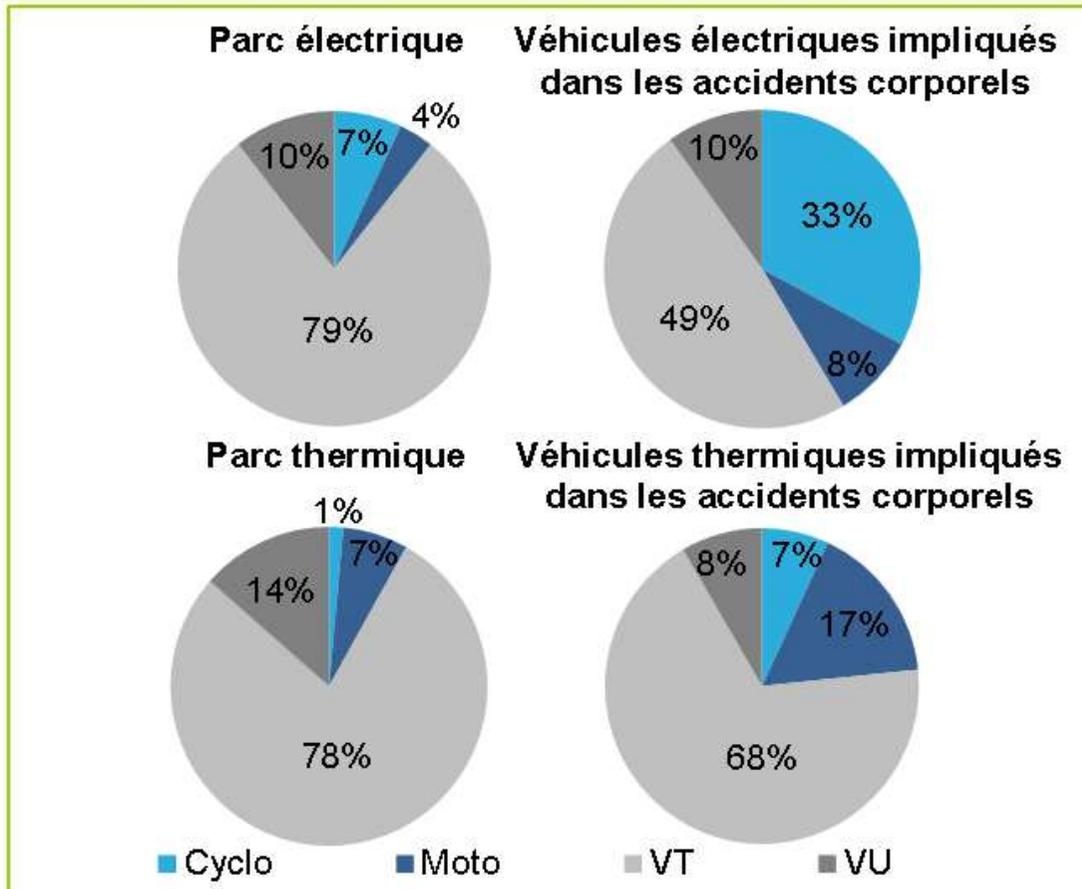
La circulation routière
(p192)

4 décembre 2023
ONISR – club accident en m

France métropolitaine 2022 – Motorisation



Répartition des véhicules électriques et thermiques impliqués dans les accidents corporels*, ainsi que dans le parc de véhicules en circulation en 2022

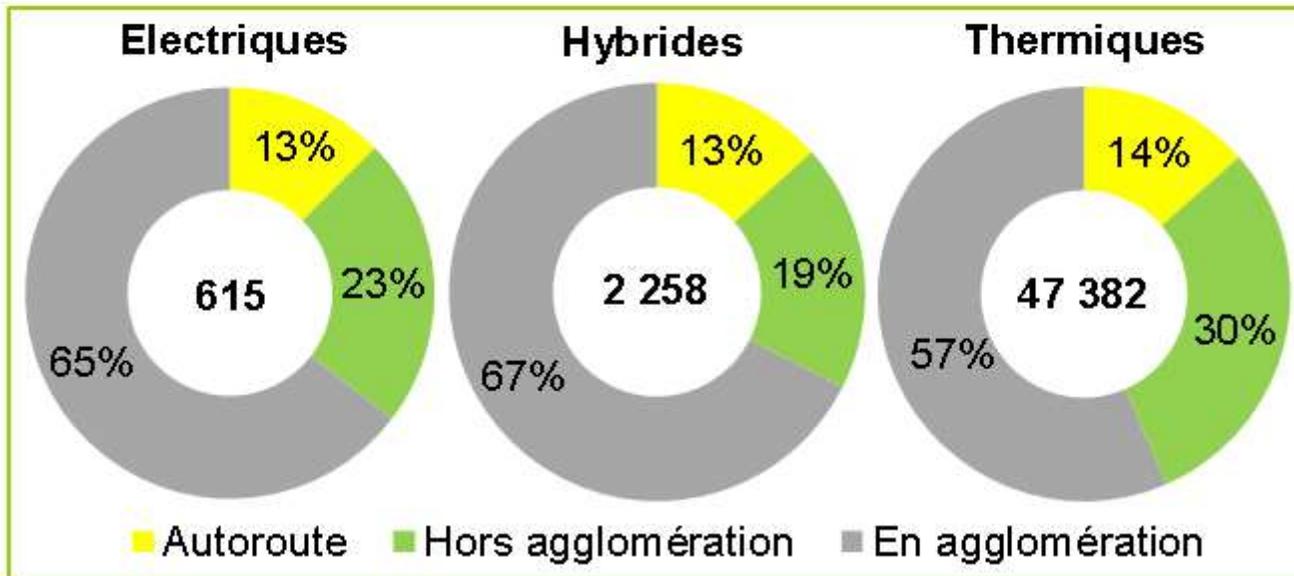


Les accidents selon la motorisation (p151)

*hors TC, tramway, train, véhicules inconnus ou indéterminables

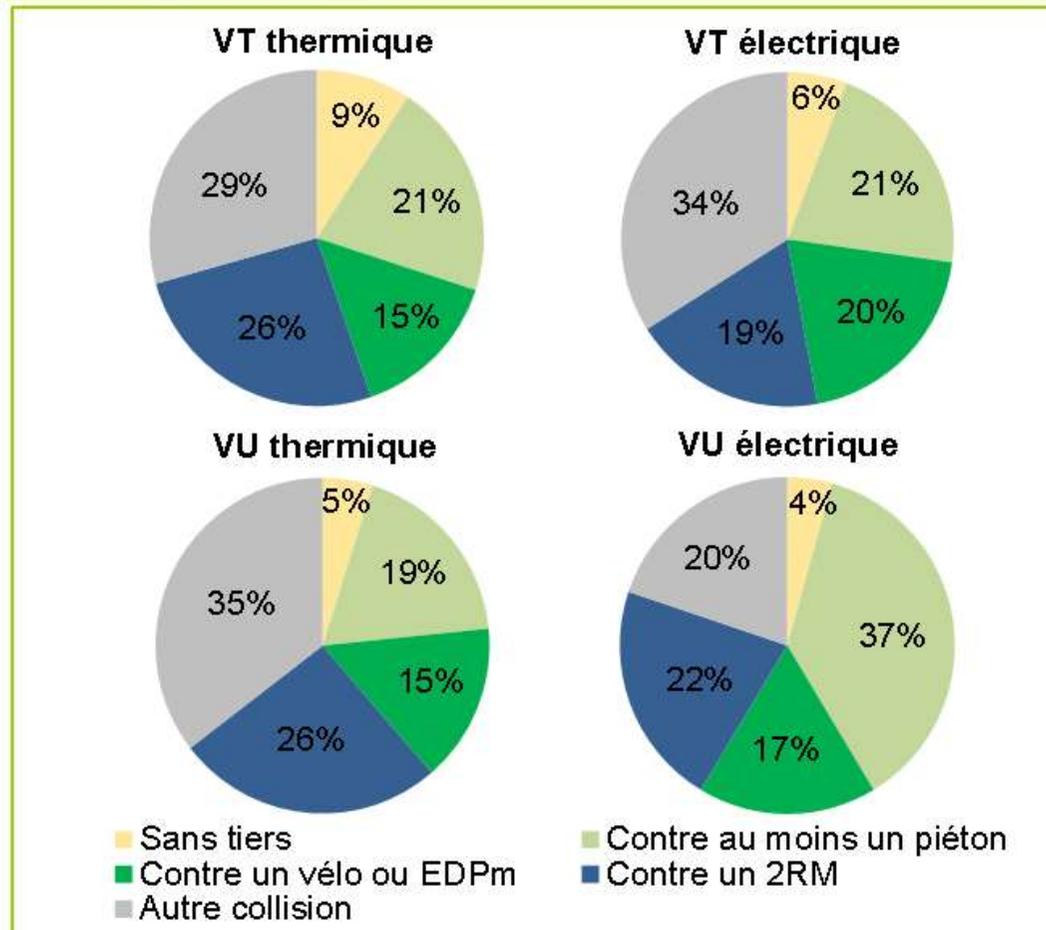
France métropolitaine 2022 – Motorisation

Nombre de VT impliqués dans les accidents corporels selon le milieu et la motorisation en 2022



Les accidents selon
la motorisation
(p151)

Répartition du nombre d'accidents corporels en agglomération avec un VT ou un VU, thermique ou électrique, par type de collision en 2022



Les accidents selon
la motorisation
(p151)

France métropolitaine 2022 – Sans permis, sans assurance

Permis, assurance et
délit de fuite (p146)

2022

DONT

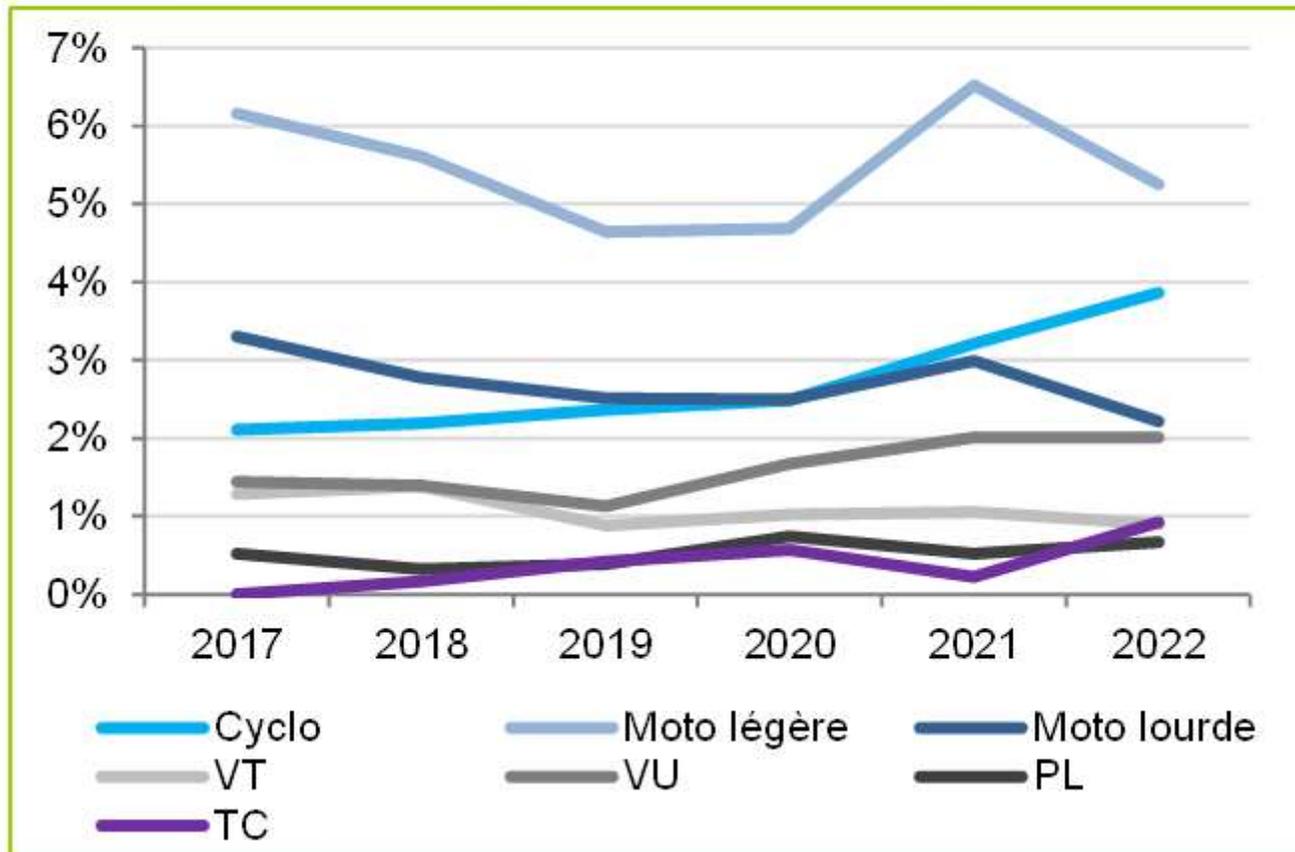
	Sans assurance		Sans assurance
		Sans Permis	Sans Permis
EDP-m	56,7%	0,0%	0,0%
Cyclo	6,9%	3,9%	0,9%
Moto légère	4,5%	5,3%	1,9%
Moto lourde	2,3%	2,2%	0,7%
VT	1,4%	0,9%	0,1%
VU	0,8%	2,0%	0,0%
PL	0,1%	0,7%	0,0%
TC	0,2%	0,9%	0,0%
Autres	3,2%	2,8%	0,5%
Somme sans EDPm	1,9%	1,5%	0,3%

Nombre de véhicules en circulation	Estimation sans assurance	Estimation sans permis	dont Estimation sans assurance et sans permis
2 740 500	1 553 804	0	0
533 116	36 709	20 609	4 659
707 244	31 969	37 146	13 393
1 731 430	40 122	38 399	12 646
38 682 572	522 868	349 599	53 704
6 355 557	52 162	127 928	2 832
618 588	474	4 145	0
94 175	232	870	0
48 722 681	684 536	578 696	87 233

France métropolitaine 2022 – Sans permis

Permis, assurance et
délit de fuite (p146)

Évolution de la part des conducteurs sans permis (hors EDP-m), présumés non responsables

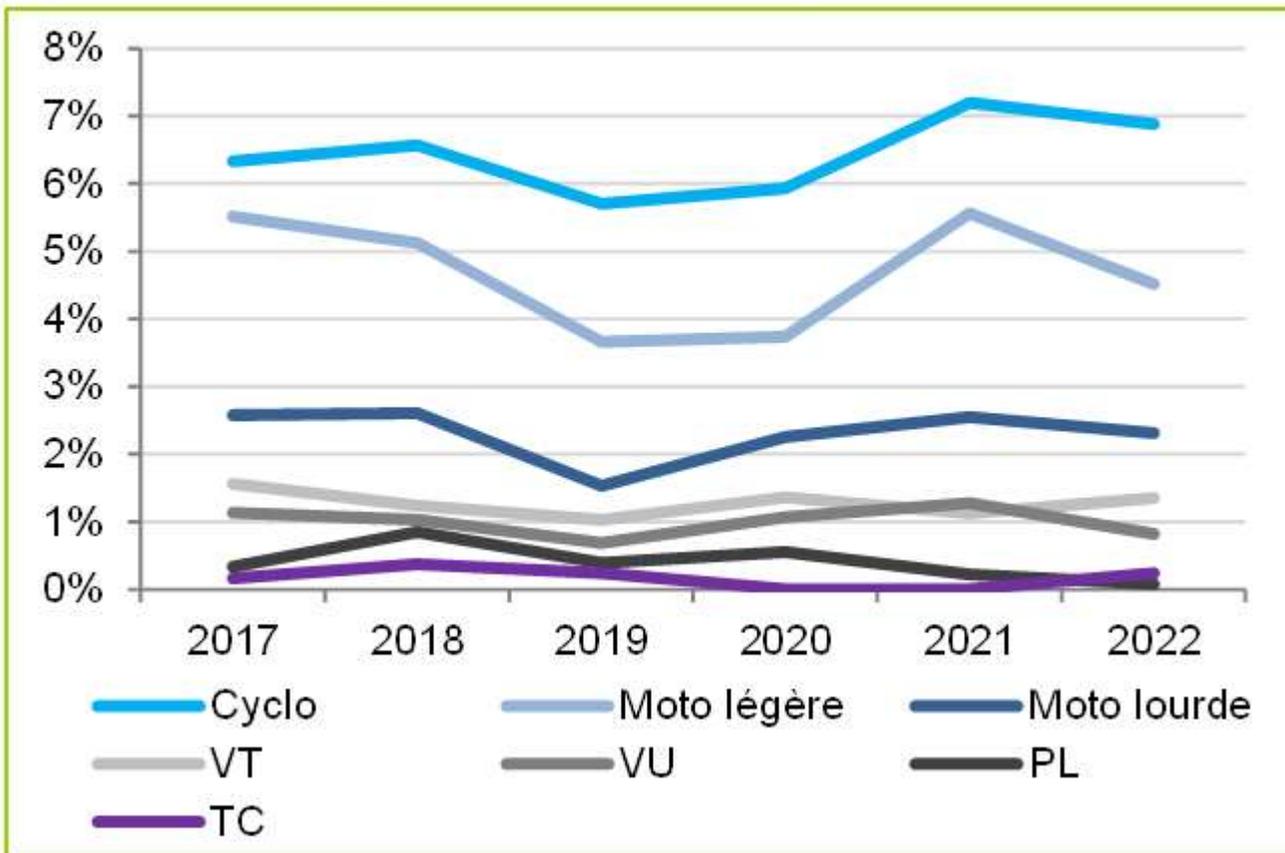


4 décembre 2023
ONISR – club accident en milieu urbain

France métropolitaine 2022 – Sans assurance

Permis, assurance et
délit de fuite (p146)

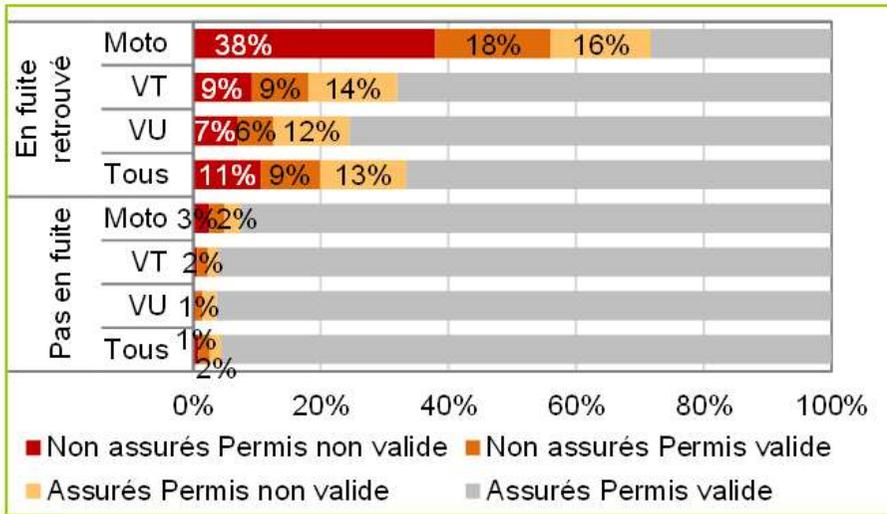
Évolution de la part des conducteurs sans assurance (hors EDP-m), présumés non responsables



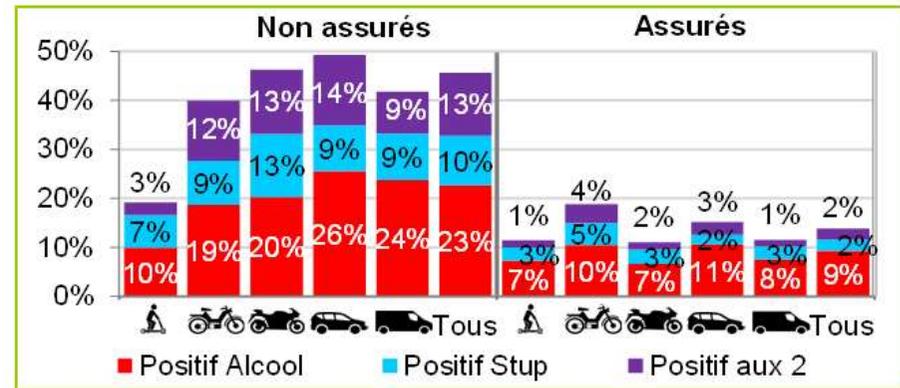
France métropolitaine 2022 – Sans assurance

Permis, assurance et
délit de fuite (p146)

Répartition assurés, selon la validité du permis**, le statut fuite du véhicule et le mode en 2018-2022



Taux de conducteurs pas en fuite, positifs à l'alcool et/ou aux stupéfiants, en 2018-2022

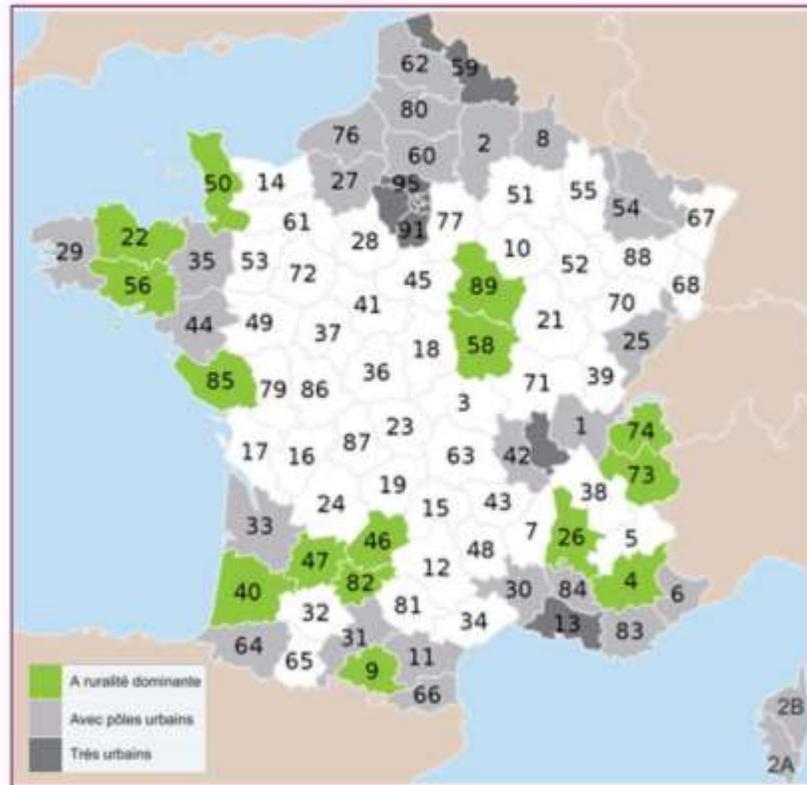


France métropolitaine 2022 – Relèvement à 90km/h

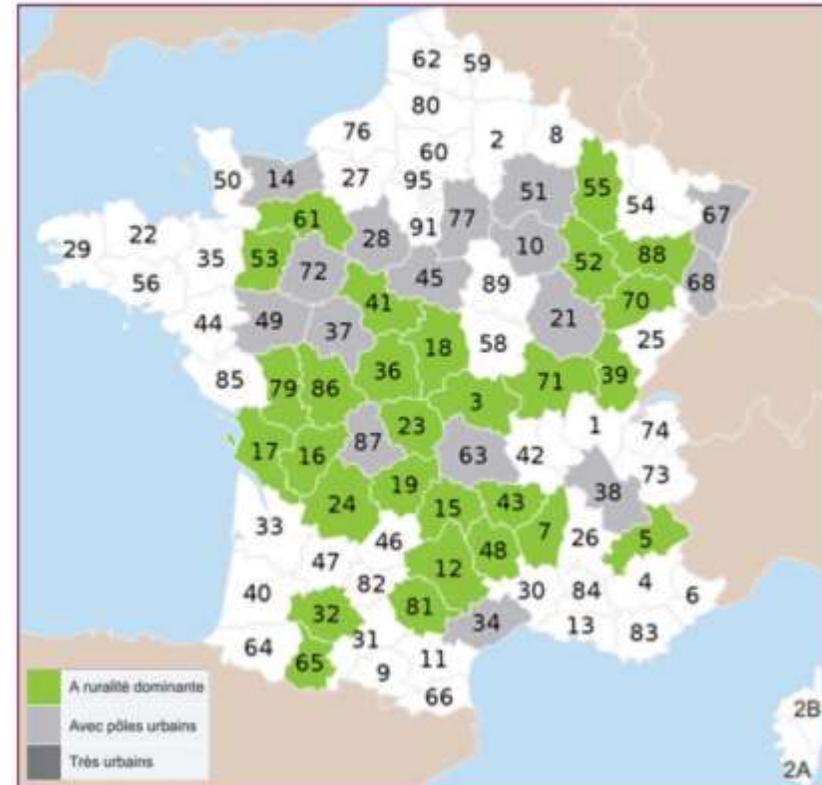
- les départements à ruralité dominante (départements montagneux et ruraux peu denses) ;
- les départements à pôles urbains (départements monopolarisés, multipolarisés et méditerranéens) ;
- les départements très urbains (départements à très forte densité de population, Paris et petite couronne).

Relèvement à
90km/h (p60-61)

Carte des départements à la VMA 80 km/h au 31/12/2022



Carte des départements avec des VMA 90 km/h au 31/12/2022



4 décembre 2023
ONISR – club accident en milieu urbain

France métropolitaine 2022 – Relèvement à 90km/h

Relèvement à
90km/h (p60-61)

Bilan de la mortalité VT sur les routes HA HA, 2019 et 2022

	2019	2022	2022-2019		Estim selon évol dépts à 80	
			Écart	Évolution	2022	écart
Départements à 80 km/h						
A ruralité dominante	217	166	-51	-24%		
Avec pôles urbains	429	359	-70	-16%		
Très urbains	76	93	+17	+22%		
Ensemble	722	618	-104	-14%		
Départements à 90 km/h						
A ruralité dominante	262	257	-5	-2%	200	-57
Avec pôles urbains	221	199	-22	-10%	185	-14
Très urbains						
Ensemble	483	456	-27	-6%	385	-71

Bilan de la mortalité des modes doux (piétons, cyclistes, EDPm) sur les routes HA HA, 2019 et 2022

	2019	2022	2022-2019		Estim selon évol dépts à 80	
			Écart	Évolution	2022	écart
Départements à 80 km/h						
A ruralité dominante	41	44	+3	+7%		
Avec pôles urbains	66	104	+38	+58%		
Très urbains	20	28	+8	+40%		
Ensemble	127	176	+49	+39%		
Départements à 90 km/h						
A ruralité dominante	31	56	+25	+81%	33	-23
Avec pôles urbains	35	40	+5	+14%	55	+15
Très urbains						
Ensemble	66	96	+30	+45%	88	-8

Scenario INSEE de répartition de la population en France métropolitaine par classe 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%

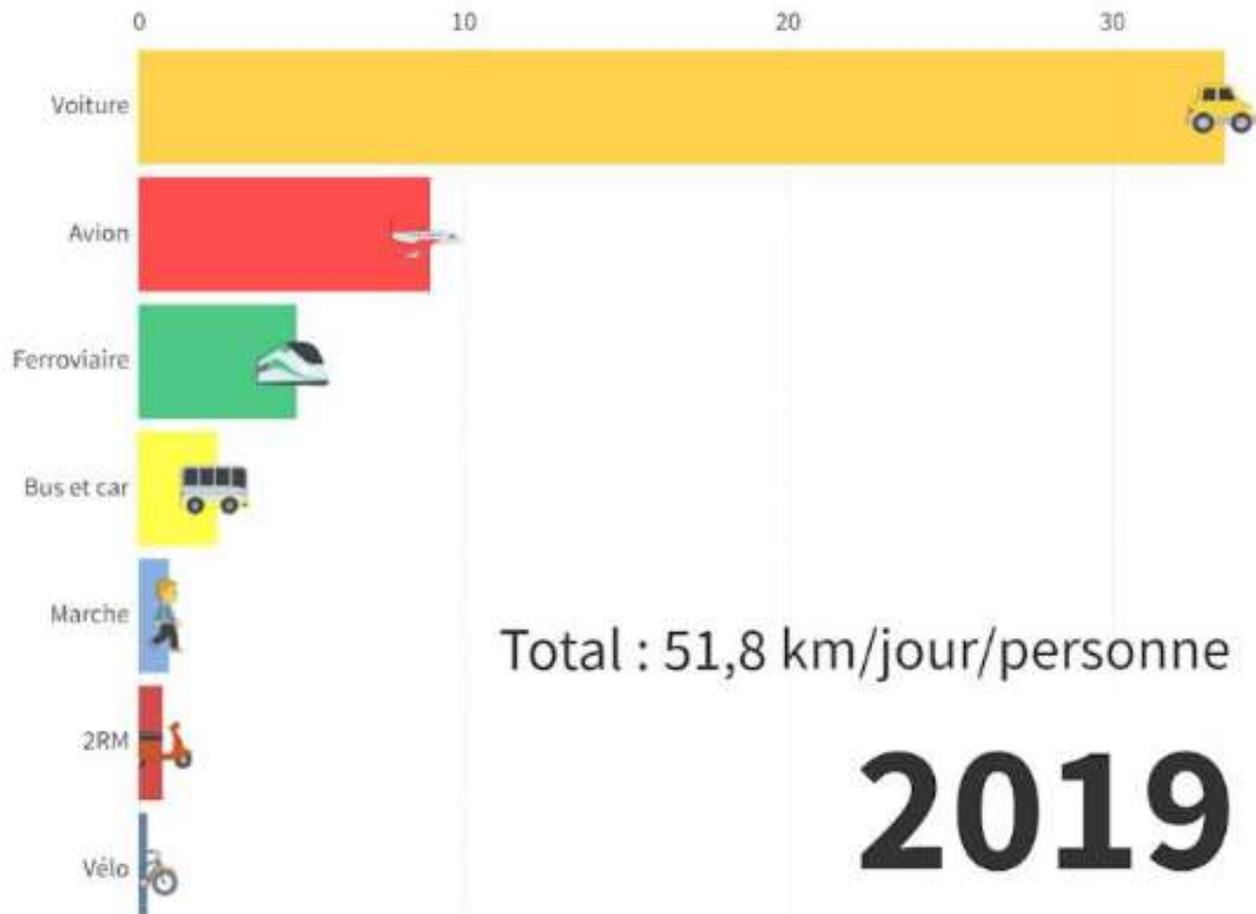
Source : INSEE scénario central 2060

Structure de la mortalité routière en France métropolitaine en 2010 et 2022, et projection 2030

Année	2010	2022	2030
Mortalité	3 992	3 267	projection
Part des			
0-13 ans	2,8%	1,8%	0,8%
14-17 ans	4,5%	3,0%	0,9%
18-24 ans	20,8%	16,8%	14,1%
25-34 ans	17,6%	14,2%	12,2%
35-44 ans	13,7%	12,9%	10,8%
45-54 ans	12,7%	12,4%	8,3%
55-64 ans	8,8%	11,8%	22,5%
65-74 ans	6,6%	11,8%	7,5%
75 ans et +	12,5%	15,2%	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 des tués rapportés à la population.

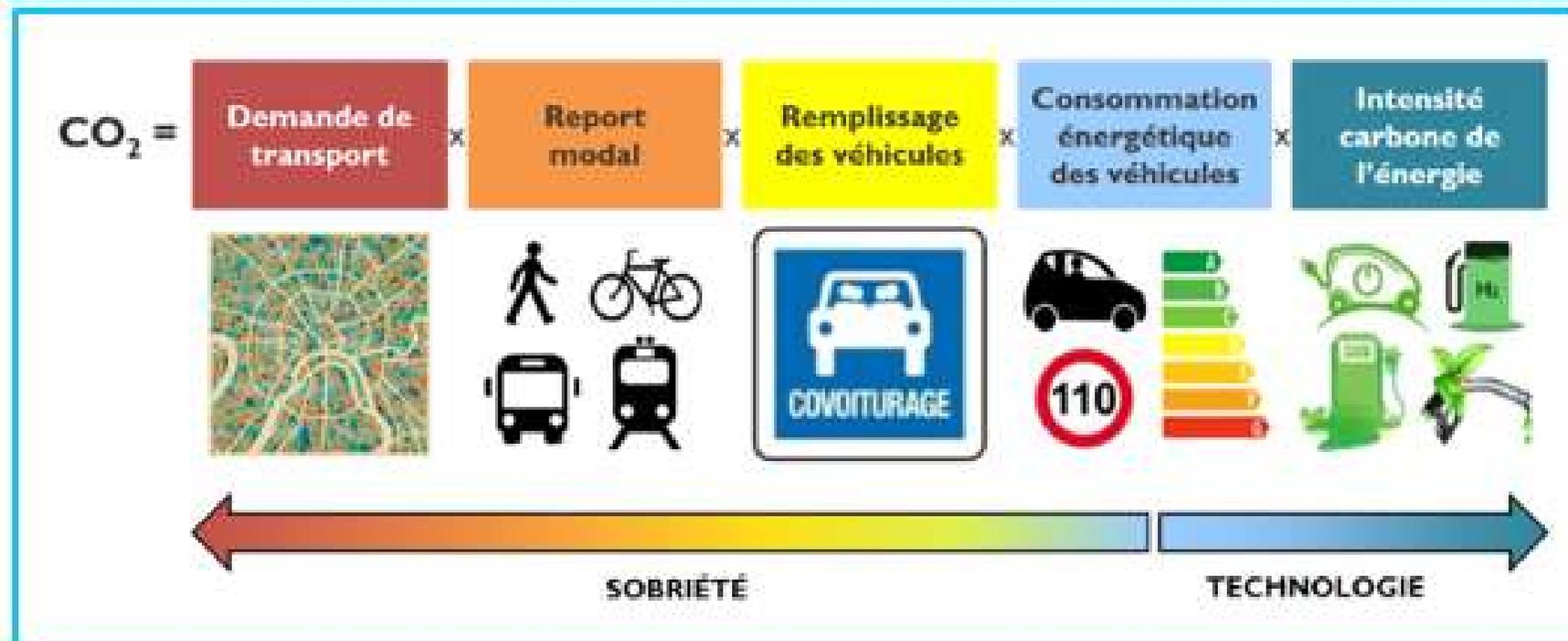
Répartition des modes de déplacement, en distance parcourue (2019)



Source : Thèse d'Aurélien Bigo Montage : @Jtrace_a_stras

Les leviers de la décarbonation dans les transports

Réduire les émissions de CO₂ des transports



Source : Thèse d'Aurélien Bigo <http://www.chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/01/These-Aurelien-Bigo.pdf>

Vers des mobilités sobres en ressources

**100 kWh de batteries,
ça correspond à**

1 pickup



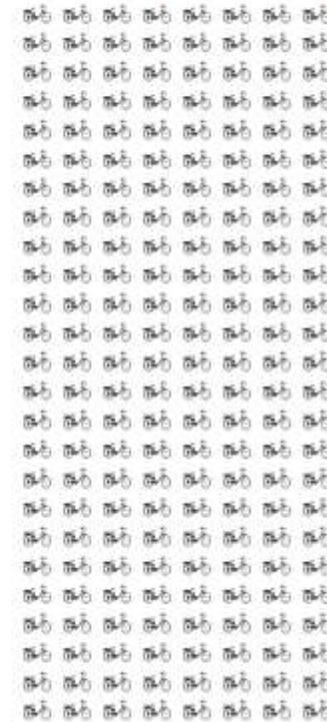
2 citadines



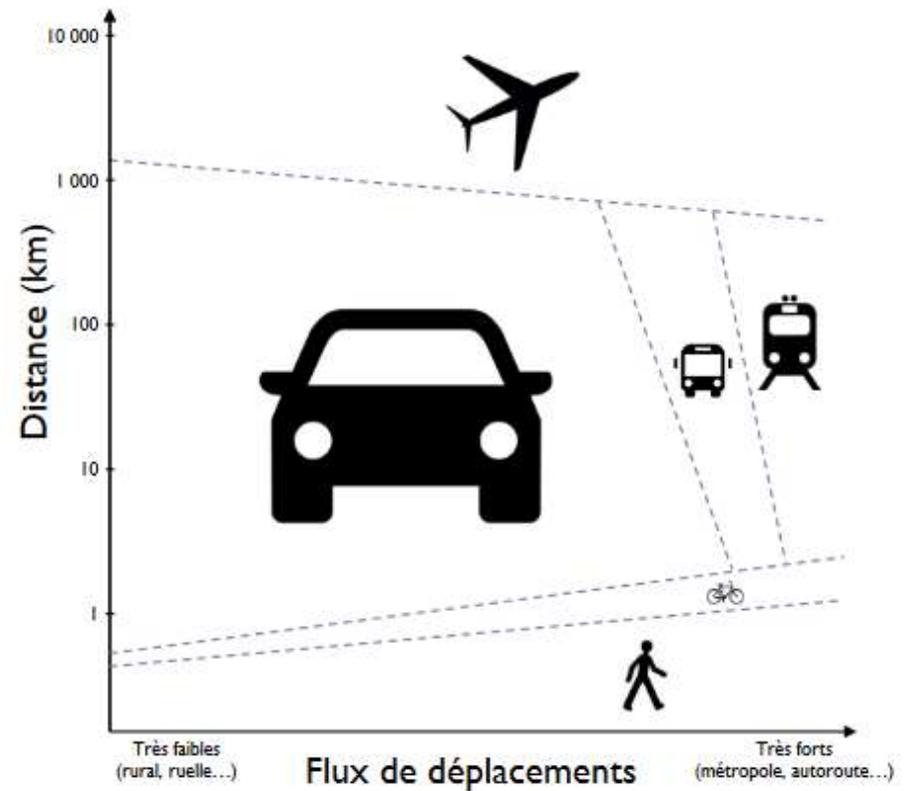
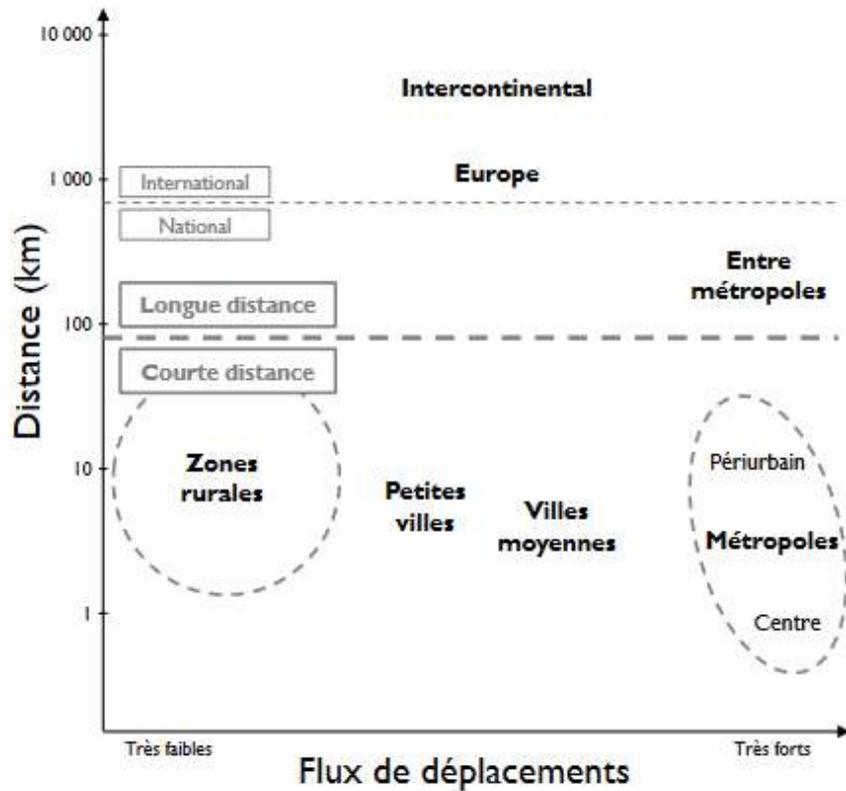
**16 quadricycles /
mini-voitures**



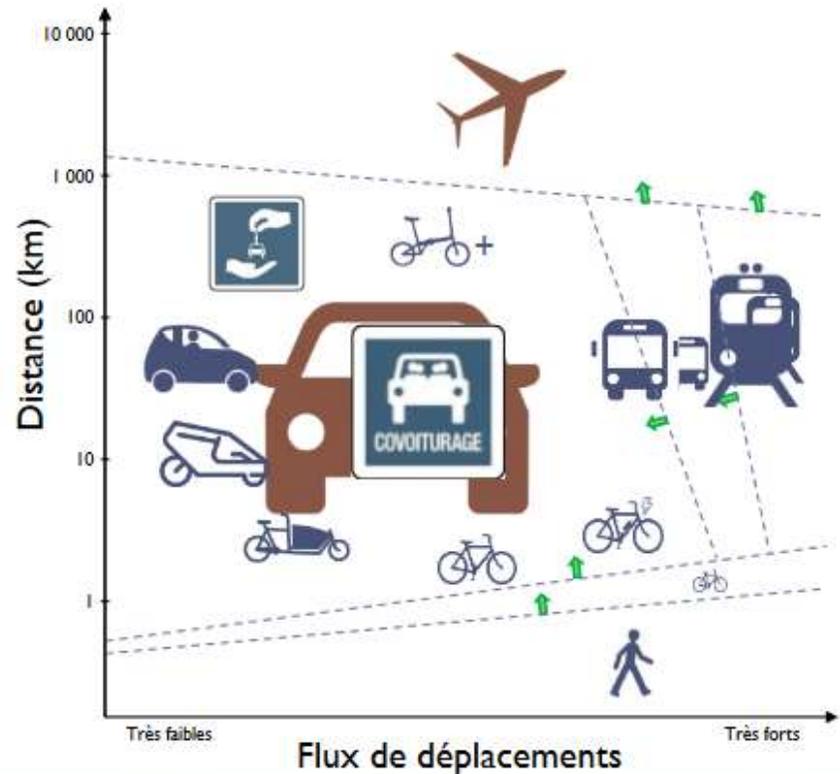
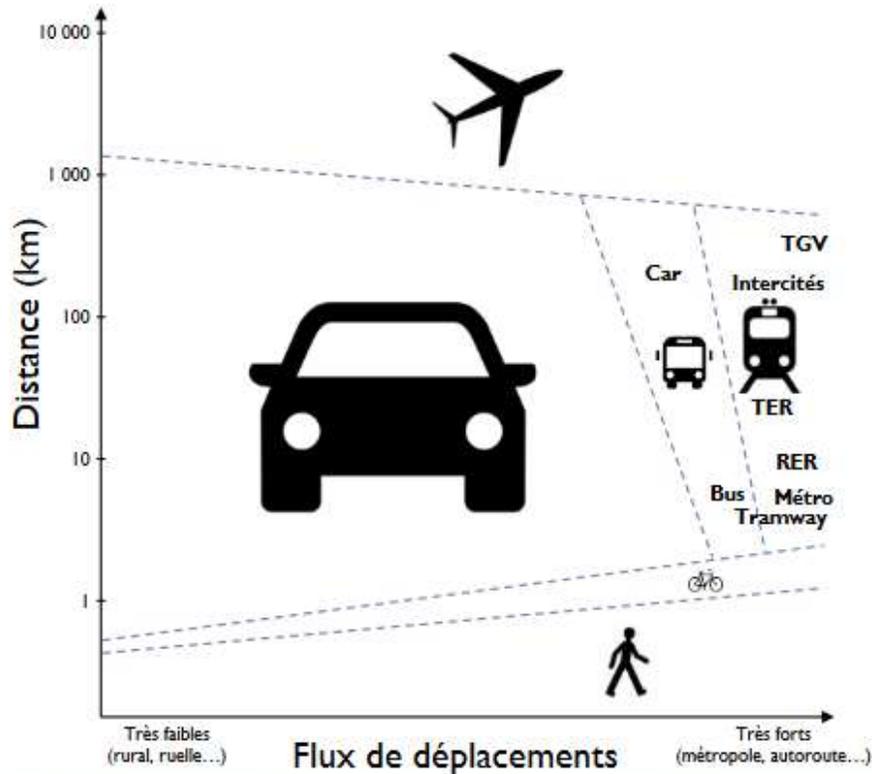
**200 vélos à assistance
électrique (VAE)**



Quelles solutions selon les territoires ?



Quelles solutions selon les territoires ?



II. Priorités de la correction

Le BAAC, Bulletin d'Analyse d'un Accident Corporel



Publication de baromètres mensuels par l'ONISR et les préfetures

L'appui Cerema, pour la formation et les études



Fiche contact Point d'Appui Accidentologie

Cerema Normandie-Centre
 Laurent DODET 02 35 68 82 74 - 06 99 84 44 90
 Tatiana FRANÇOIS 06 64 00 65 54
par-accidentologie-nc@cerema.fr
 Michel GRAFF 02 54 55 49 95
par-accidentologie-nc-b@cerema.fr



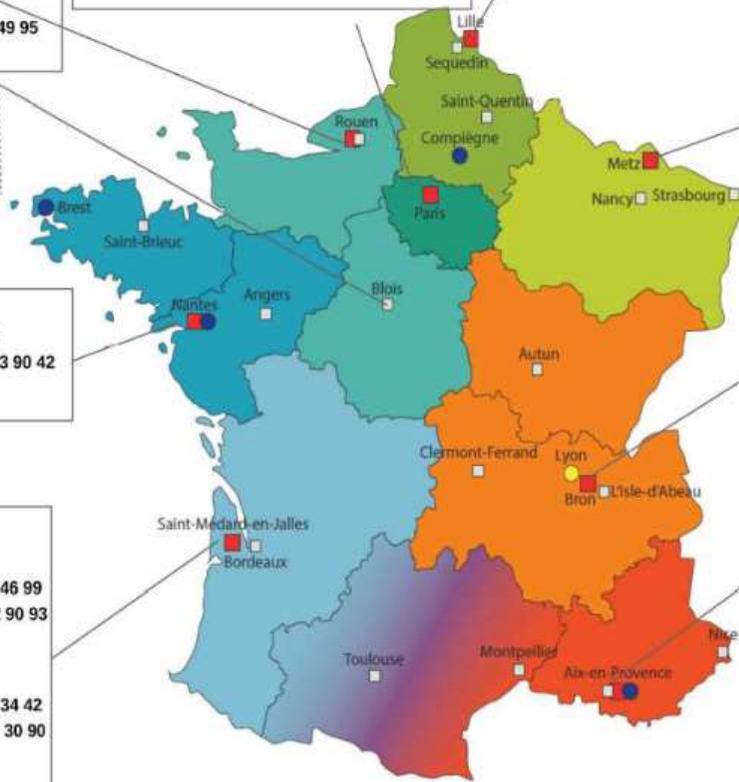
Cerema Ile-de-France
 Sonia TOUADI 01 48 38 81 54
par-accidentologie.dteridf@cerema.fr

Cerema Nord-Picardie
 Laurent MONFRONT 03 20 49 62 24
par-accidentologie.dternp@cerema.fr

ONISR
onisr-dscr@interieur.gouv.fr

Cerema Ouest
 Catherine CHAUVINEAU 07 63 41 34 84
 Jessica BOUCHER 02 40 12 85 06 - 07 60 63 90 42
par-accidentologie.dterouest@cerema.fr

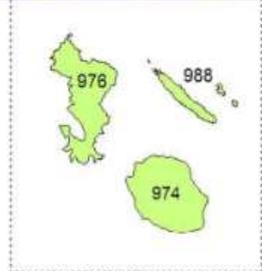
Cerema Sud-Ouest
Point d'Appui National
 Laurence PELLEGRINA-KLOCEK 06 99 52 46 99
 François MENAUT 05 56 70 64 55 - 06 99 52 90 93
pan-accidentologie@cerema.fr
Administration Accidents
 Evelyne LEVASSEUR 06 69 69 34 42
 Adrien RENOTON 05 56 70 65 08 - 06 79 46 30 90
pan-accidentologie@cerema.fr
Point d'Appui Régional
 Bastien GRASSIAS 06 15 83 18 81
par-accidentologie-dterso@cerema.fr



Cerema Est
 Pascal MULLER 06 28 13 27 49
 Stéphane SADOWSKI 07 64 42 87 61
par-accidentologie.dterest@cerema.fr

Cerema Centre-Est
 Anne-Sarah BERNAGAUD 04 72 14 31 32
 Éric VILLIÉ 04 72 14 31 29
par-accidentologie.dterce@cerema.fr

Cerema Méditerranée
 Fabien GÉMY 04 42 24 77 55
par-accidentologie.dtermed@cerema.fr



Fiche_contact_PAR - 06/09/2023

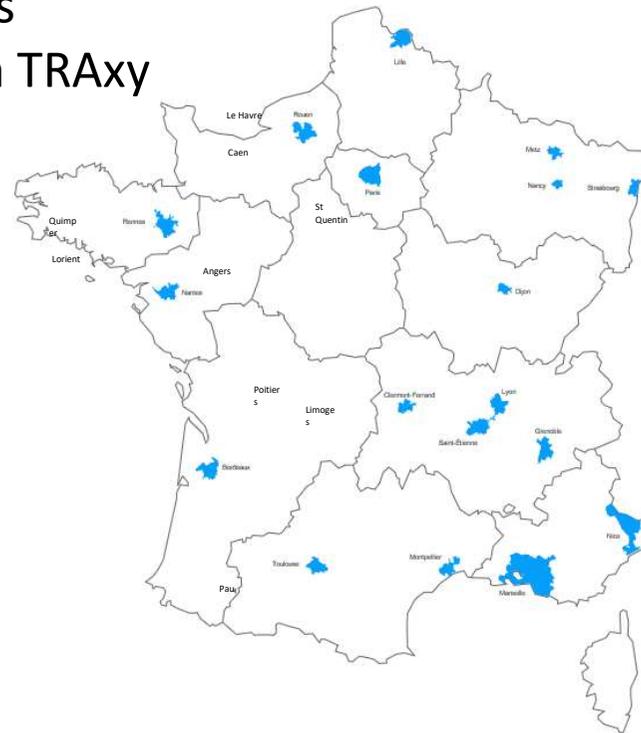
4 décembre 2023
 ONISR – club accident en milieu urbain

- Au plan local : ODSR, gestionnaires de voirie
- Animation : ORSR et les PAR du Cerema
- Au plan national : Cerema Bordeaux et ONISR

- Des référentiels administratifs (communes) et routiers (BD Topo IGN) intégrés à TRAxY
- Des processus de redressement automatiques dans TRAxY pour compléter, à l'intégration, à la clôture

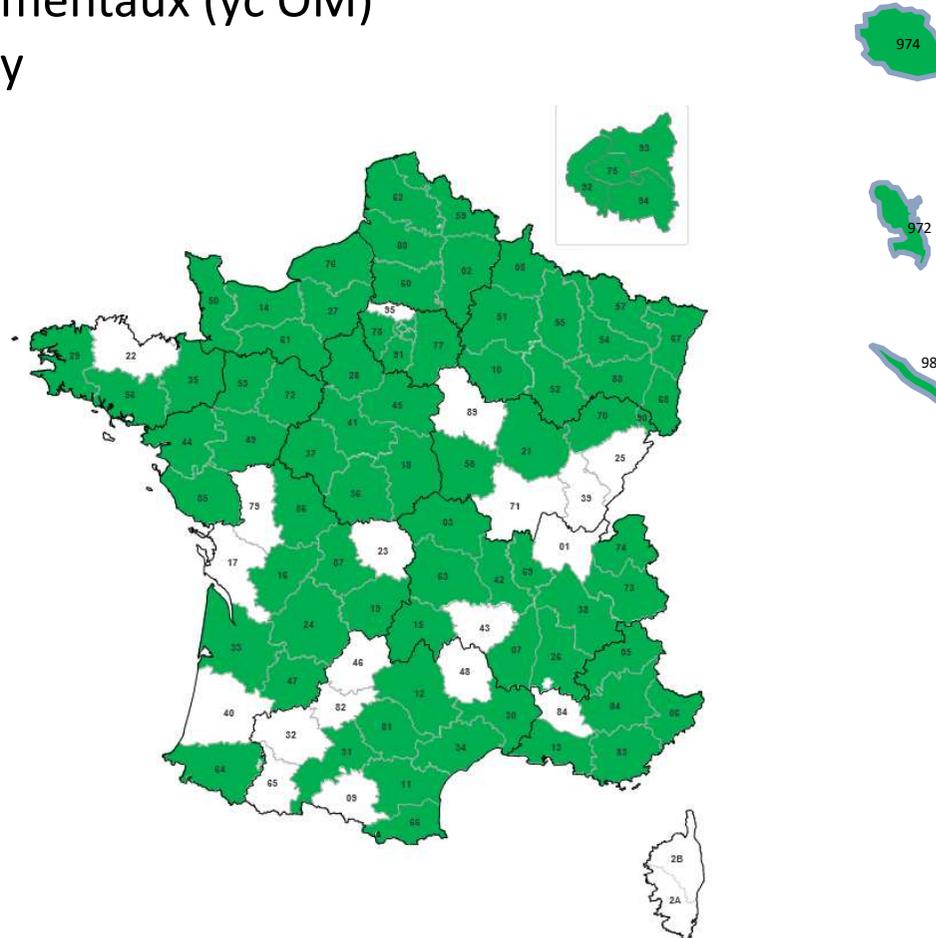
Les conventions en cours avec les EPCI

26 métropoles ou communautés
d'agglomérations ont un accès à TRAx



Les conventions en cours avec les CD

77 Conseils Départementaux (yc OM)
ont un accès à TRAx



Des priorités pour la consolidation

- Intégration des accidents - surveillance
- Localisation XY
- Description des parties prenantes :
mode de déplacement, âge, sexe, **trajet, CSP, motorisation, location**
- Les facteurs comportementaux :
permis de conduire, alcool, stup et autres facteurs, **assurance**
- Des contrôles de cohérence globaux
- Des corrections avec ou sans le PV (logique, infos externes)

Forces et faiblesses de la base BAAC

- Exhaustivité sur les mortels
- Environ 1 accident corporel sur 4
- Variabilité selon les FO (GN, SP, CRS, PPP)

- Un niveau de qualité initial variable
- Les FO ne sont pas spécialistes de routes
- Pas de référentiel routier national fiable
- 2 logiciels de saisie :
Pulsar BAAC (GN), Procea Web (SP, PPP, CRS)

Les réseaux routiers et leurs gestionnaires en France

Le réseau routier national (RRN): (transferts 2005... et Loi 3DS)

- Les directions interdépartementales des routes (A et RN)
- Les sociétés concessionnaires d'autoroute (A)

Le réseau routier des conseils départementaux :

- Les RD du département
- Cas particulier des départements 67-68 (A et RD)
- Cas particulier des départements 78-92
- Parfois des RN qui n'ont pas changé de nom (N20 dans le 91)

Le réseau routier des métropoles urbaines : (transferts loi MAPTAM)

- **21 métropoles** (Bordeaux, Brest, Clermont-Ferrand, Dijon, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Rennes, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse et Tours)
- Souvent les RD ont été transférées sans changer de nom (on considère que c'est le réseau principal des métropoles, donc RM)
- Les VC des communes qui font partie de la métropole (restent VC).

Le réseau routier des communes :

- Les VC de la commune

Les RD traversant les communes (hors métropoles urbaines) ont pour autorité de police le maire **mais le gestionnaire de voirie reste le Conseil départemental**

Noms de lieux : routes et rues

- Saisie par les FO : catégorie de route + n° (RN + 10 = N10)
Dans TRAxY : nom de route (qq soit le gestionnaire)
Ex : nom de route « N20 » mais la catégorie doit être « RD » et le gestionnaire « CD91 »
- En urbain on peut avoir :
Nom de route : « D968 » (et non VC)
Gestionnaire de voirie : « CD93 »
Libellé adresse : « bd Jean Jaurès »
- Les PK/PR : Géoportail et API IGN. Les cartes fournies par les gestionnaires de voirie ?
- Les XY : selon les FO, les XY sont plus fiables que les informations « lieux », ou le contraire

- **Cartographies (openlayer et galigeo)**
basées sur le XY – à replacer sur le fil de la route
- **Des filtres de recherche par route ou libellé**
adresse, voire entre PR
- **Les PR sont aussi utilisés pour les limites de**
compétence entre certains gestionnaires
- **Référentiel routier local à télécharger : des infos**
sur la hiérarchisation des routes, tronçons,
trafics, longueurs

L'utilisation des XY par la commission européenne



4 décembre 2023
ONISR – club accident en milieu urbain

Transfert de réseau routier national (base de données 2023)

- **Des transferts aux départements et métropoles urbaines :**

16 départements concernés :

Aveyron, Bouches du Rhône, Côte d'or, Haute-Garonne, Gers, Isère, Lot, Maine-et-Loire, Mayenne, Haute-Marne, Moselle, Pyrénées-Orientales, Rhône, Haute-Saône, Seine-et-Marne, Vaucluse

3 métropoles : Lyon, Dijon et Mulhouse.

- **Des mises à disposition des régions :**

Auvergne-Rhône-Alpes, Grand Est, Occitanie

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046949953>



Retrouvez les informations

Site internet ONISR

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

GOVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

ONISR Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Rechercher

Glossaire Carte

FR

ACCUEIL QUI EST L'ONISR ÉTUDES & RECHERCHES ÉTAT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE OUTILS STATISTIQUES POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Observatoire des comportements

L'observation des comportements en circulation en 2021 relève une stabilité du port de la ceinture à l'avant comme à l'arrière des voitures et d'une augmentation du port du casque chez les cyclistes, une étude publiée par l'ONISR

Voir plus

Informations les plus recherchées

- CN SR** Conseil national de la sécurité routière. Comité des experts. **Dérogation à la limitation de vitesse de 80 km/h : aide à la décision**
- 90 80** **Limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes hors agglomération sans séparation centrale**
- Indicateurs d'accidentalité sur routes bidirectionnelles hors aggro**

4 décembre 2023
ONISR – club accident en milieu urbain

Etat de l'insécurité routière

Accueil > État de l'insécurité routière

État de l'insécurité routière

L'insécurité routière est suivie au fil de l'eau grâce aux remontées rapides transmises par les forces de l'ordre aux Préfectures concernant le nombre des accidents corporels, des personnes tuées ou blessées.

En recherche, les analyses doivent s'appuyer sur des fichiers individualisés des accidents corporels, dits Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAAC), consolidés chaque année par les observatoires départementaux de sécurité routière avec l'appui du Cerema. L'ONISR publie tout au long de l'année des baromètres de suivi de l'accidentalité, et produit annuellement avec l'appui du Cerema des analyses globales, territoriales ou thématiques sous forme d'un recueil, le ' Bilan annuel de la sécurité routière'.



Trier par Date plus ancienne - Formes▼

Années: [dropdown] Sources: [dropdown] - Tout - [dropdown]
Types d'article: [input] [button]

<p>Indicateurs</p> <p>Carte des territoires par indicateur</p> <p>Carte des Indicateurs des accidents en métropole et dans les Outre-Mer</p>	<p>Indicateurs</p> <p>Les indicateurs de mon département ou de ma région</p> <p>Comment comparer des territoires différents structurellement ? L'analyse de l'évolution de la...</p>	<p>Diagnostique et politiques locales de sécurité routière</p> <p>Le Gouvernement, dans la continuité des actions déclenchées lors du comité interministériel de la...</p>	<p>Bilans annuels de la Sécurité Routière</p> <p>La collection des bilans date de 1954. L'Observatoire national interministériel de la sécurité...</p>
<p>Baromètres</p> <p>Suivi mensuels et Analyses trimestrielles</p> <p>Des remontées rapides transmises par les services du Ministère de l'Intérieur, limitées aux...</p> <p>Baromètre mensuel en métropole et outre-mer</p>	<p>Infractions routières</p> <p>Bilans annuels infractions et permis à points</p> <p>Depuis 2001, paraît un bilan annuel des infractions relevées par les forces de police et de...</p>		

Cartes d'indicateurs régionaux ou dép.

Baromètres

Documents généraux d'orientation (DGO)

Bilans annuels ONISR

Bilans des infractions

4 décembre 2023
ONISR – club accident en m



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SÉCURITÉ
ROUTIÈRE **VIVRE,
ENSEMBLE**

Principales mesures du CISR du 17 juillet 2023

AXE 1 Éduquer pour mieux partager la route

MESURES

- 1 Inclure un module vélo dans le continuum éducatif au collège
- 2 Créer un Précode de la route
- 3 Un permis de qualité, fluidifié et moins cher
- 4 Créer un parcours d'e-formation à la mobilité tout au long de la vie
- 5 Élargir l'accès à la conduite des véhicules du groupe lourd aux personnes en situation de handicap

MESURE 1

Inclure un module vélo dans le continuum éducatif au collège

OBJECTIF

Renforcer les compétences des élèves rouleurs et pérenniser l'usage du vélo dans les déplacements du quotidien

→ **Mettre en place un module de formation au collège pendant le temps scolaire** afin d'accompagner de façon sécurisée l'essor de cette pratique dans ces classes d'âge

Créer un Précode de la route

MESURE 2

OBJECTIF

Mieux sensibiliser les jeunes usagers au respect des règles de circulation et de partage des espaces routiers pour faire baisser leur accidentalité

- **Renforcer les actions d'éducation routière en milieu scolaire qui préparent au passage de l'ASSR 2** pour donner des solides connaissances de base des règles de circulation
- **Relever le seuil d'admission à l'ASSR 2 en passant de 10 à 14 le nombre de bonnes réponses à obtenir**, afin d'en faire un Précode de la route

AXE 2

Mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite

MESURES

- 6 Mieux détecter l'ensemble des comportements à risque
- 7 Améliorer le dispositif du contrôle médical d'aptitude à la conduite

MESURE 7 Améliorer le dispositif du contrôle médical d'aptitude à la conduite

OBJECTIFS

- Réformer et compléter le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite pour mieux accompagner les usagers les plus à risque dans l'évaluation de leur faculté à conduire
- Accentuer la politique de prévention routière sur les risques d'insécurité routière liés à la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants

→ **Renforcer la formation initiale et continue des médecins agréés en sécurité routière** en termes de contenu médical de leur contrôle (dépistage des pathologies, des addictions et des inaptitudes liées à l'âge)

MESURE 7

Améliorer le dispositif du contrôle médical d'aptitude à la conduite

- Dans les départements en tension en termes de besoins de médecins agréés en sécurité routière, **prolonger l'âge d'exercice des médecins agréés par dérogation individuelle prise par le préfet au vu du dossier de l'intéressé**
- **Permettre aux préfets pour les conducteurs ayant été signalés comme consommateurs réguliers de stupéfiants de les orienter vers les commissions médicales**
- **Imposer par voie réglementaire au médecin agréé de transmettre son avis à la préfecture**
- **Permettre au médecin agréé de consulter le fichier des permis de conduire pour mieux connaître les antécédents du patient**

MESURE 7 Améliorer le dispositif du contrôle médical d'aptitude à la conduite

**FOCUS
SUR...**

Renforcer les plateaux techniques médicalisés permettant de mieux évaluer l'aptitude médicale à la conduite des patients atteints de troubles cognitifs et neuromoteurs

OBJECTIF

Améliorer la sécurité des usagers atteints de pathologies incompatibles avec la conduite

AXE 3

Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes

MESURES

- 8 Mettre en place un dispositif d'accompagnement des victimes dans les départements
- 9 Contribuer à l'amélioration de la prise en charge des blessés de la route par une amélioration du maillage national des grands équipements
- 10 Créer une qualification d'homicide routier
- 11 Informer les usagers et les élus sur les nouvelles mobilités
- 12 Expérimenter le tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)
- 13 Organiser une concertation autour des règles de circulation des vélos-cargos
- 14 Rendre obligatoire le 30 km/h en ville dans les rues sans trottoir
- 15 Étudier la faisabilité d'un dispositif de contrôle des règles du « corridor de sécurité » pour mieux protéger les intervenants de la route

MESURE 11 Informer les usagers et les élus sur les nouvelles mobilités

OBJECTIF

Faire baisser l'accidentalité corporelle et mortelle des utilisateurs de ces nouvelles mobilités et réduire les tensions entre usagers

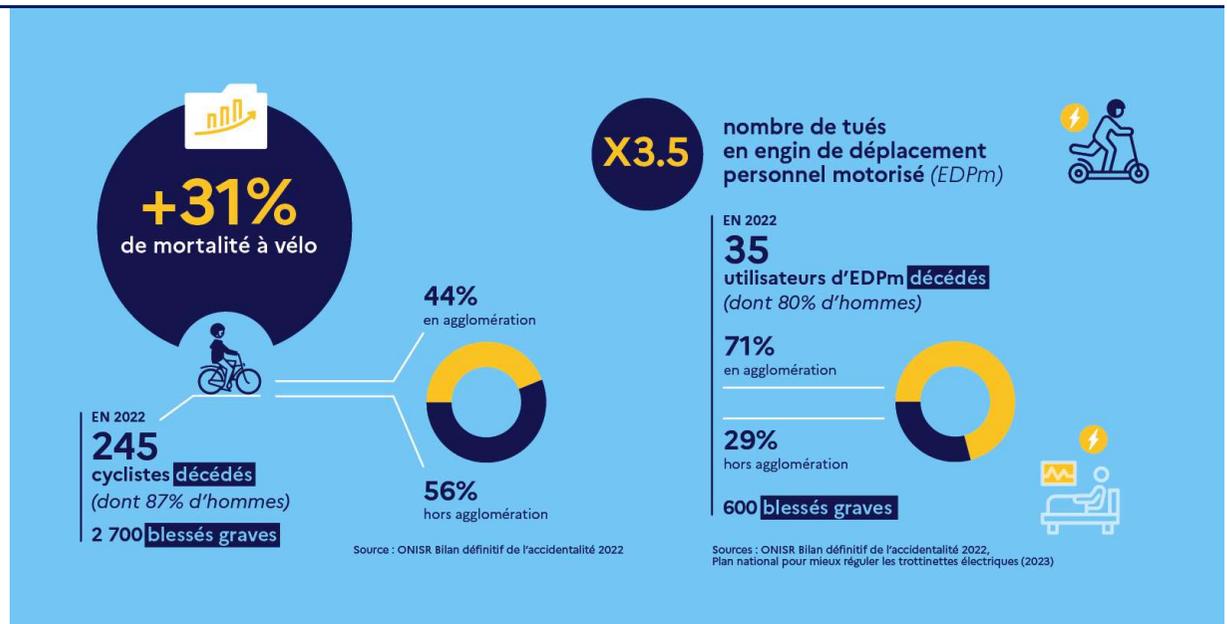
- **Conduire des campagnes de communication pour mieux faire connaître aux usagers de ces nouvelles mobilités les règles et conseils pour sécuriser leurs déplacements et garantir un meilleur partage de la route**
- **Communiquer et informer usagers comme distributeurs sur la définition des différents engins et les règles d'homologation et de circulation qui y sont associées**

MESURE 11 Informer les usagers et les élus sur les nouvelles mobilités

→ Partager des éléments d'information aux élus, dirigeants d'autorités organisatrices des mobilités, aménageurs, communes et départements, afin qu'ils soient informés, connaissent les bonnes pratiques d'aménagement de voirie et se fassent le relais de cette sensibilisation sur les mobilités douces

MESURE 11 Informer les usagers et les élus sur les nouvelles mobilités

Hausse de l'accidentalité entre 2019 et 2022



MESURE 12

Expérimenter le tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)

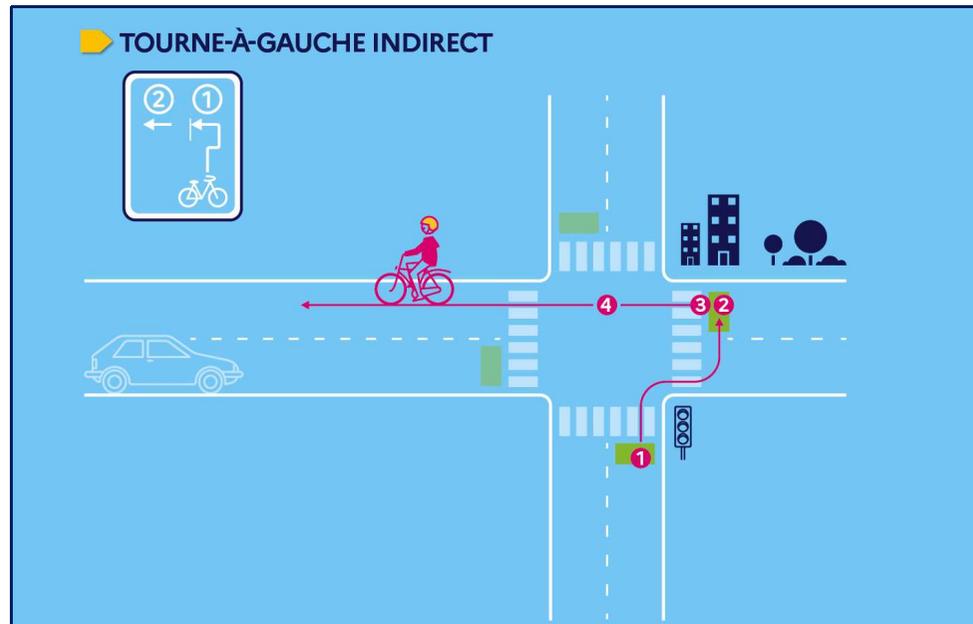
OBJECTIF

Diminuer l'exposition aux risques des cyclistes et utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) dans les configurations les plus accidentogènes

- Expérimenter avec des collectivités locales volontaires la méthode du tourne-à-gauche indirect pratiquée au Danemark
- Communiquer sur la méthode du tourne-à-gauche indirect

MESURE 12

Expérimenter le tourne-à-gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)



MESURE 13

Organiser une concertation autour des règles de circulation des vélos-cargos

OBJECTIF

Mieux protéger les usagers de ces nouveaux vélos, et tout particulièrement leurs jeunes passagers

- **Engager une concertation avec les acteurs du vélo-cargo et des représentants des usagers et de collectivités locales** dans le but d'élaborer un cadre adapté à la circulation de ces engins et à la protection de leurs usagers
- **Introduire des règles spécifiques de circulation et de stationnement au code de la route** en fonction des résultats de cette concertation

MESURE 14 **Rendre obligatoire le 30 km/h en ville dans les rues sans trottoir**

OBJECTIF

Améliorer la sécurité des piétons dans les rues sans trottoir ou ne répondant pas aux exigences réglementaires

→ Rendre obligatoire une vitesse maximale autorisée de 30km/h dans les rues ne disposant pas de trottoirs ou disposant de trottoirs ne répondant pas aux exigences réglementaires

AXE 4

S'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes

MESURES

- 16 Implanter des dispositifs d'alerte sonore sur les routes hors agglomération
- 17 Préciser le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée
- 18 Créer une réserve opérationnelle de sécurité routière
- 19 Partager des connaissances avec les élus sur l'accidentalité des réseaux
- 20 Renforcer le soutien aux associations pour les mobiliser au plus près des territoires
- 21 Associer les branches professionnelles, les entreprises et les employeurs publics au risque routier professionnel

MESURE 16

Planter des dispositifs d'alerte sonore sur les routes hors agglomération



MESURE 17

Préciser le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée

OBJECTIF

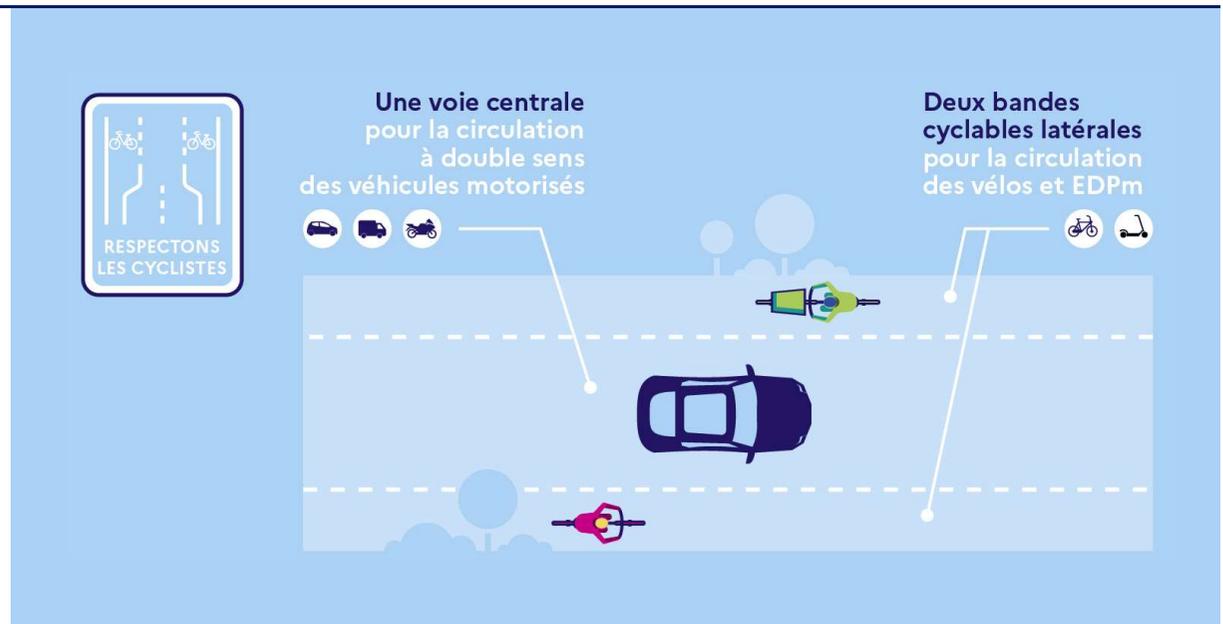
Permettre une cohabitation plus facile et des risques moindres entre les cyclistes et les véhicules motorisés sur ces aménagements

- **Préciser le contexte d'emploi de cet aménagement** afin d'y rendre la circulation compatible avec les manœuvres à réaliser
- **Préciser les conditions d'implantation de ces CVCB** afin qu'elles soient réservées à des routes adaptées

MESURE 17

Préciser le contexte d'emploi des chaussées à voie centrale banalisée

Comprendre la chaussée à voie centrale banalisée



AXE 5

Lutter contre les comportements les plus dangereux

MESURES

- 22 Renforcer la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants et prévenir sa récurrence
- 23 Renforcer le régime juridique applicable au dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral » et améliorer l'articulation entre mesures administratives et judiciaires restrictives du droit de conduire
- 24 Délictualiser la contravention de grand excès de vitesse
- 25 Assouplir les sanctions administratives des petits excès de vitesse
- 26 Créer un délit de désignation frauduleuse du conducteur du véhicule ayant commis une infraction
- 27 Imposer la consignation lors de la désignation d'un titulaire de permis de conduire étranger
- 28 Mieux sanctionner la récurrence de conduite sans permis
- 29 Porter à douze mois la durée de remise du permis de conduire entre les mains du procureur de la République en cas d'orientation en une composition pénale

AXE 6 Simplifier la vie des usagers de la route

MESURES

- 30** Simplifier l'immatriculation avec Simplimmat
- 31** Mieux connaître son solde de points
- 32** Dématérialiser le permis de conduire
- 33** Supprimer la vignette et la carte verte de l'assurance automobile
- 34** Simplifier les procédures en cas de mise en fourrière d'un véhicule

AXE 7

Agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer

MESURES

- 35** Améliorer la connaissance des comportements et adapter la communication
- 36** Animer de nouveaux partenariats locaux destinés à créer de l'engagement en faveur de la sécurité routière
- 37** Accompagner le renforcement des actions de répression des comportements infractionnistes sur la route
- 38** Mieux prendre en charge les blessés de la route