

DREAL

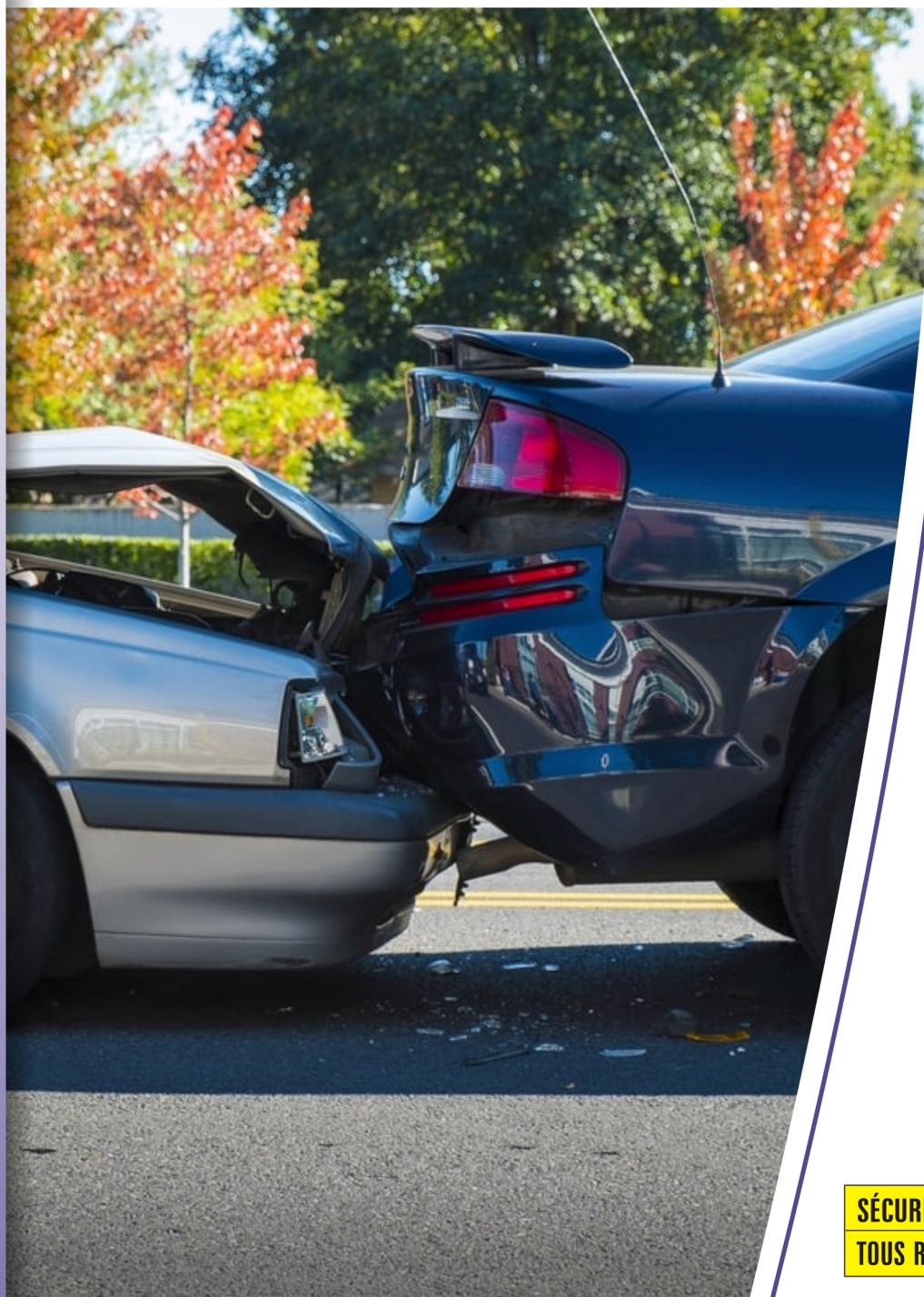
Pays de la Loire

Observatoire régional
de sécurité routière
des Pays de la Loire

BILAN

de l'accidentalité routière
Pays de la Loire
2017

ANALYSES
ET CONNAISSANCE

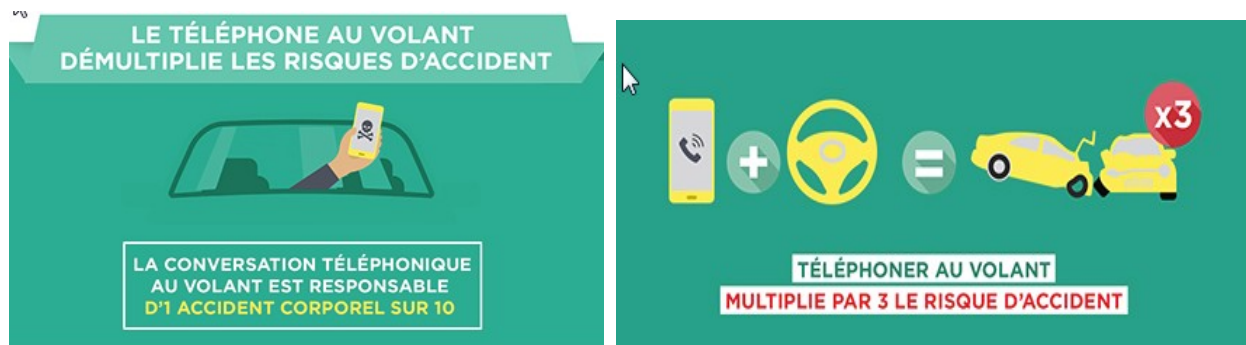


SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement Pays de la Loire



L'essentiel

Baisse des tués mais le nombre reste toujours élevé

Le nombre d'accidents corporels et de blessés a augmenté en 2017 (respectivement de 13,8 % et 11,7 %). Le nombre de tués est en baisse (-10 tués) par rapport à 2016 (-4,4%) mais reste sur une tendance à la hausse (+37 tués depuis 2013).

page 5
Bilan global de l'année 2017

Une tendance nationale stable avec une baisse des tués dans la région mais une gravité des accidents plus importante.

Dans un contexte national de très légère baisse de l'accidentalité routière, les résultats de la région sont, en 2017, meilleurs que ceux de la France métropolitaine pour les tués (-4,4 % en Pays de la Loire contre -0,8 % en France métropolitaine). Les Pays de la Loire représentent 5,8 % de la population métropolitaine mais 6,2 % des tués.

page 6
La région des Pays de la Loire dans le contexte national

Une évolution de l'insécurité routière différente selon les départements

Une évolution très variable d'un département à l'autre par rapport à 2016. On constate une forte baisse des tués en Loire-Atlantique et en Vendée, une stabilité en Mayenne et une hausse en Maine et Loire et plus particulièrement en Sarthe.

pages 7-8
Evolution par département

Lire un message en conduisant multiplie par au moins 23 le risque d'accident

Accidentalité des piétons et des cyclistes en baisse, mortalité des motocyclistes en forte hausse.

Avec 58 % des tués et 44 % des blessés hospitalisés, les usagers de véhicules légers sont les principales victimes, en légère hausse par rapport à 2016.

En 2017, la mortalité des usagers de modes doux (-7 piétons et -8 cyclistes tués) est en baisse, tandis que celle des deux-roues motorisés est la seule à afficher une hausse (+14 tués).

**pages
9-10**

Les accidents selon les catégories de véhicule

Moins de conflits entre véhicules légers, plus d'accidents sans tiers impliqué

Les conflits entre véhicules légers sont en diminution mais ils restent les accidents les plus fréquents (22,6 %). Les accidents sans tiers impliqués augmentent et représentent désormais plus du quart des accidents. L'implication de véhicules légers dans les accidents, en légère baisse, reste malgré tout prépondérante (82,1%).

page 11
Analyse selon le type de conflit

Les hommes majoritairement impliqués et davantage présumés responsables d'accidents

Les hommes restent majoritairement impliqués dans les accidents de la route, et ce d'autant plus que l'accident est grave, avec 71 % des tués, 68 % des blessés hospitalisés. En tant que conducteurs, ils sont également responsables présumés dans 79 % des accidents corporels.

page 12
Les victimes et les conducteurs selon le sexe

Les 15-24 ans moins représentés mais toujours majoritaires parmi les victimes et les responsables présumés

La tranche d'âge 15-24 ans est toujours la plus représentée parmi les victimes (24,2 % des tués pour 8 % de la population) Elle est en hausse de 6 pts par rapport à 2017. La tranche d'âge 25-34 présente également un taux de mortalité supérieur à sa part dans la population.

Pour la catégorie des motocyclettes et cyclomoteurs, la tranche d'âge 18-24 ans représente 57 % des victimes (blessés et tués) .

Les moins de 14 ans et plus de 75 ans restent sur-représentés dans les victimes piétons, mais la mortalité a baissé pour cette catégorie (-23%) de tués.

**pages
13-14**
Les victimes et les responsables selon l'âge et le mode de déplacement



Les 18-34 ans particulièrement concernés par l'alcool au volant

Parmi les conducteurs impliqués dans un accident, 8,7 % avaient un taux d'alcool supérieur au taux légal. Ce pourcentage monte à 11,3 % pour les 18-34 ans et descend à 3,9 % pour les plus de 65 ans. L'alcool est présent dans près d'un accident sur quatre, lorsque l'accident se produit en week-end ou jour férié.

**pages
14-15**
**L'alcoolémie
des
conducteurs**

Une gravité d'accidents accrue le week-end et des jeunes conducteurs sur-représentés

Les accidents sont moins nombreux les week-ends et jour fériés mais plus graves (15 tués pour 100 accidents contre 8,4 le reste de la semaine).

31 % des accidents occasionnant des victimes graves de 15 à 24 ans se sont produits le week-end.

page 16
**Répartition
selon le jour
de la semaine**

Hausse du nombre de tués la nuit

La part des tués de nuit en 2017 remonte à son plus haut niveau (42,3 % contre 42,4 % en 2014). La conduite de nuit est toujours aussi dangereuse, avec un risque d'accidents 3 fois plus élevé qu'en plein jour.

page 17
**Répartition
jour- nuit**

Un répartition homogène des accidents entre le 1^{er} et 2^{ème} semestre.

L'accidentalité est similaire entre les 2 semestres mais la gravité est plus importante au second. Le mois le plus accidentogène est juin (6 tués par semaine) suivi d'octobre et juillet. Les mois les moins accidentogènes sont septembre et février (3 tués par semaine).

page 17
**Répartition
selon le mois**

Un nombre croissant d'accidents en agglomération, mais la majorité de tués en rase campagne.

Les accidents en agglomération sont identiques en 2017 par rapport à 2016 (57 % des accidents de la région) mais restent moins graves (45 % des blessés hospitalisés).

Les autoroutes et routes nationales ne concentrent que 5 % des accidents et des tués. La moitié des accidents a lieu sur les routes communales, mais les routes départementales concentrent 7 tués sur 10.

page 18
**Répartition
selon le type
de routes**

Bilan global de l'année 2017

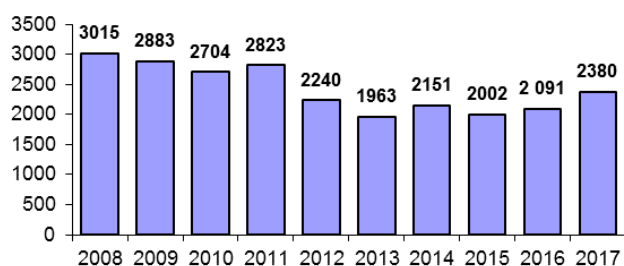
En 2017, le nombre de tués est en baisse de 4,4 % sur les routes de la région Pays de la Loire (215 tués contre 225 en 2016), et en baisse similaire sur la moyenne des 10 dernières années (-4,8%).

Le nombre d'accidents de la route augmente entre 2016 et 2017 (2 380 en 2017 contre 2 091 en 2016, soit une hausse de 13,8%). Il en est de même pour les blessés hospitalisés et non hospitalisés (2 958 en 2017 contre 2 649 en 2016 soit une hausse de 11,7 %).

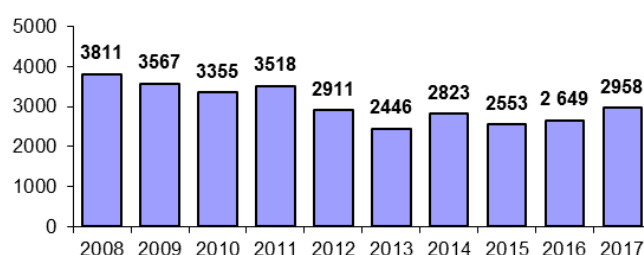
Sur les 10 dernières années (2008-2017), la baisse des accidents corporels est de 21 %, celle des tués de 10,8 % et celle des blessés de 22,4 %

| | Accidents corporels | | Tués (à 30 jours) | | Blessés hospitalisés | Blessés non hospitalisés | victimes graves pour 100 accidents |
|-------------------------|---------------------|---------------------|-------------------|---------------------|----------------------|--------------------------|------------------------------------|
| | nombre | évolution 2016-2017 | nombre | évolution 2016-2017 | nombre | nombre | nombre |
| Pays de la Loire | 2 380 | 13,80 % | 215 | -4,40 % | 1 502 | 1 456 | 72,1 |
| France | 58 613 | 1.9% | 3 448 | -0,80 % | 27 732 | 45 652 | 53.2 |
| Loire-Atlantique | 686 | -0.9% | 59 | -19.2% | 465 | 382 | 76.4 |
| Maine-et-Loire | 812 | 7.4% | 44 | 10.0% | 364 | 641 | 50.2 |
| Mayenne | 140 | 2.9% | 22 | 4.8% | 121 | 43 | 102.1 |
| Sarthe | 386 | 64.3% | 53 | 51.4% | 247 | 237 | 77.7 |
| Vendée | 356 | 30.9% | 37 | -33.9% | 305 | 153 | 96.1 |

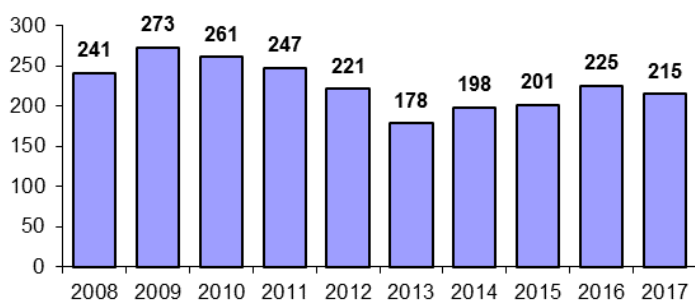
accidents corporels



blessés



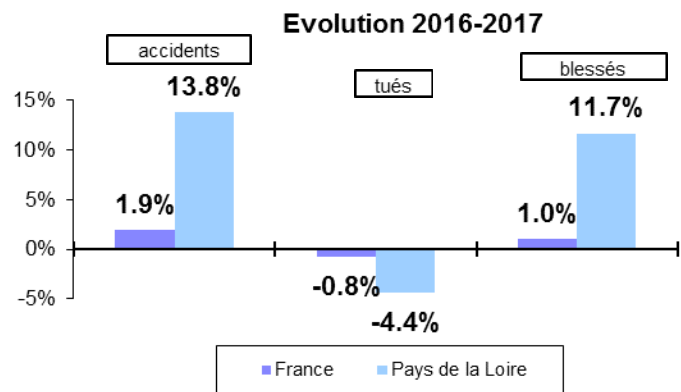
tués



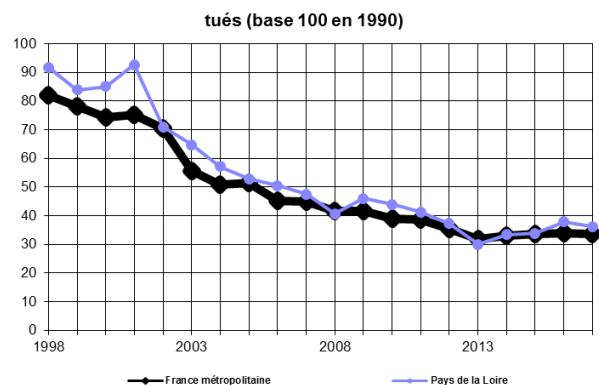
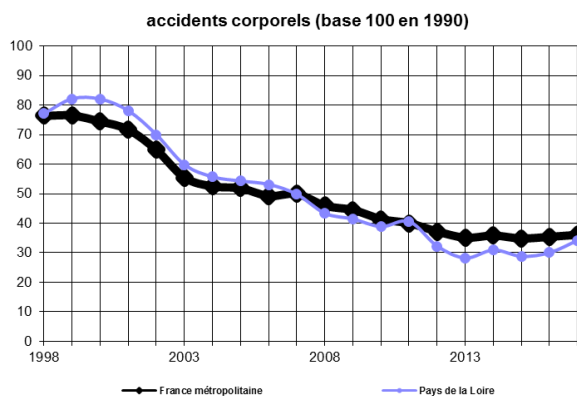
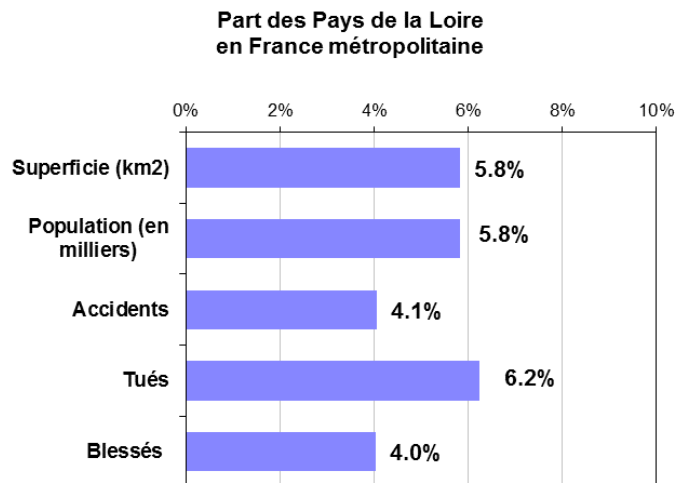
Nota : tués à 30 jours à partir de 2006

La région des Pays de la Loire dans le contexte national

Si le nombre des tués a légèrement baissé au niveau national (- 0,8 % en France métropolitaine) entre 2016 et 2017, la baisse est plus importante dans les Pays de la Loire (-4,4%). Par contre la hausse des accidents corporels et des blessés est supérieure en Pays de la Loire (+13,8 % contre +1,9 % en France métropolitaine pour les accidents corporels et +11,7 % contre +1 % pour les blessés).



Ainsi, après être restée ces dernières années dans la moyenne nationale comparée à sa part dans la population (5,8 %), la part des tués dans la région est en 2017 supérieure (6,2 %), alors que celle des accidents corporels et des blessés est inférieure (-4%). Cela traduit une gravité accrue des accidents: 63 % des accidents sont graves et 9 % mortels en Pays de la Loire contre respectivement 48 % et 6 % dans les autres régions de France métropolitaine.



Evolution par département

En Loire-Atlantique : forte baisse du nombre des tués en 2017 et légère baisse du nombre d'accidents

Le nombre d'accidents a légèrement baissé de 0,9 % pour atteindre son plus bas niveau (-11 % par rapport aux 5 dernières années).

Le nombre des tués baisse fortement (-19 %) par rapport à deux mauvaises années 2015 et 2016, et rejoint le niveau des plus faibles années 2013 et 2014 (61 tués).

En Maine-et-Loire : nouvelle hausse du nombre d'accidents et de tués

Le nombre d'accidents a augmenté de 7 % en 2017 pour retrouver un niveau supérieur à la moyenne des 5 dernières années.

Le nombre de tués augmente par rapport à 2016 (+4) à un niveau non atteint depuis 2010.

En Mayenne : augmentation du nombre de tués

Le nombre d'accidents est en légère hausse en 2017 (+3 %) et retrouve son niveau de 2015.

Le nombre de tués remonte légèrement (+1) pour la troisième année consécutive.

En Sarthe : Très forte hausse du nombre d'accidents et de tués

Le nombre d'accidents augmente de 64 % en 2017 pour retrouver le niveau élevé de 2011.

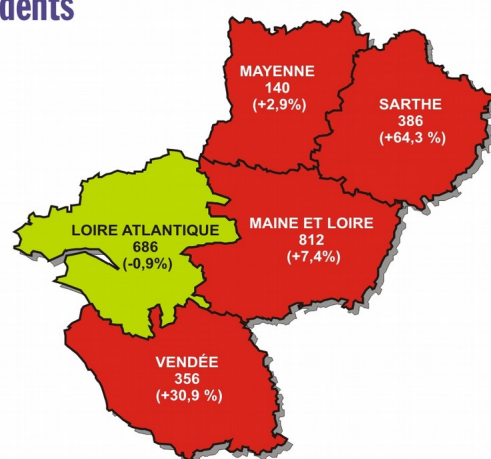
Le nombre de tués augmente également (+18) soit + 51%, le plus haut niveau depuis 2004.

En Vendée : forte baisse du nombre des tués mais forte hausse du nombre d'accidents

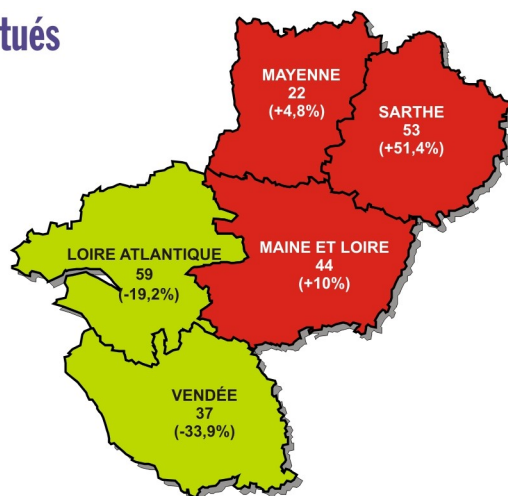
Le nombre d'accidents a augmenté de 31 % en 2017 après avoir atteint son plus bas niveau en 2015.

Le nombre de tués évolue en dents de scie, sa forte baisse par rapport à 2016 (-34 %) et 2014 (-31 %) le ramenant légèrement au-dessus des niveaux atteints en 2013 et similaire à 2015.

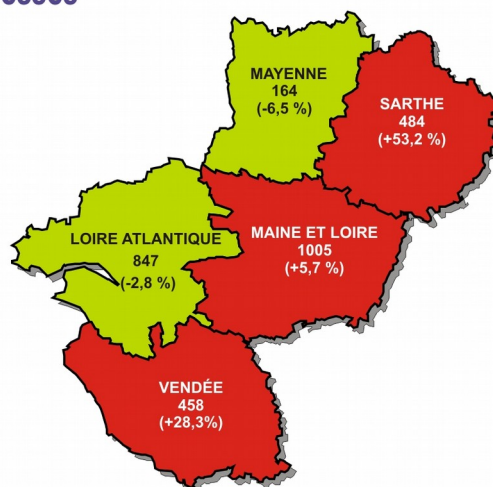
accidents



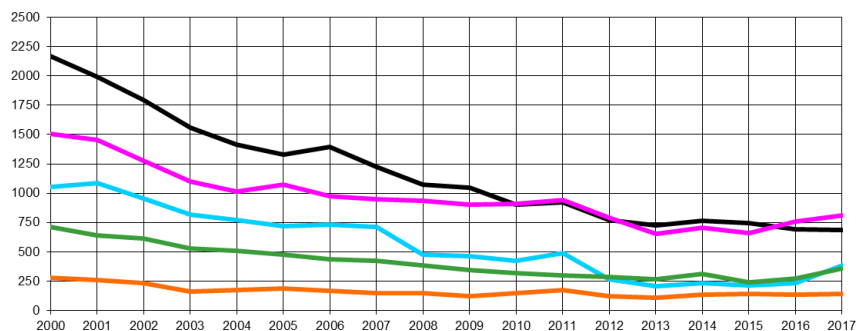
tués



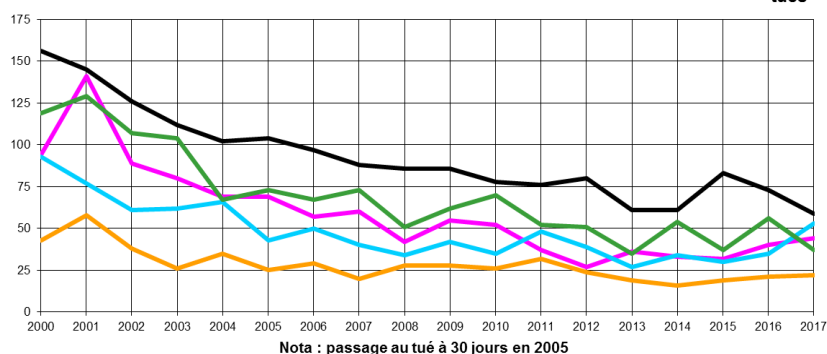
blessés



accidents corporels

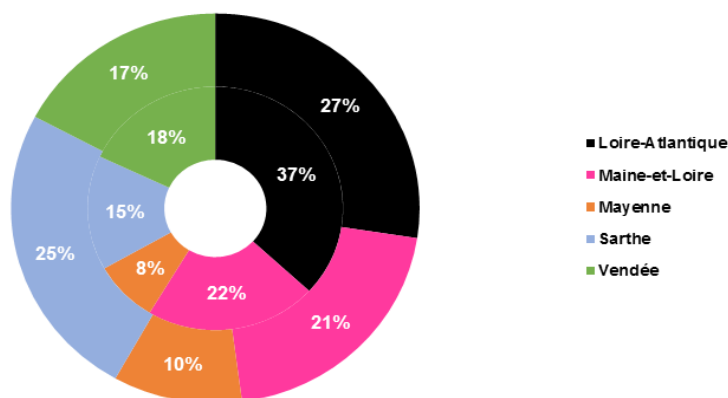


tués



Par rapport à la population de chaque département c'est la Vendée qui présente la mortalité la plus élevée (1 tué pour 10 750 habitants) tandis que la Loire Atlantique devient le département le moins accidentogène (1 tué pour 23 400 habitants). Les autres départements se situent, malgré des variations annuelles fortes pour la Sarthe et le Maine et Loire, au niveau de la moyenne régionale (1 tué pour 17 500 habitants).

Population (anneau intérieur) et nombre de tués (anneau extérieur)



Analyse par catégories de véhicule

Les accidents selon les catégories de véhicule

La baisse du nombre de tués en 2017 cache de nombreuses disparités, puisque la mortalité pour les deux-roues motorisés augmente fortement. Les accidents mortels de motocyclistes expliquent cette hausse (+52 % de tués). Pour toutes les autres catégories d'usagers, on note une baisse des tués mais une augmentation des blessés graves. Cela est particulièrement vérifié pour les usagers des modes « doux » (piétons et cyclistes).

| catégories d'usagers | Tués | | | Blessés hospitalisés | | |
|----------------------|------------|-----------------|----------------------|----------------------|-----------------|----------------------|
| | 2017 | écart avec 2016 | écart avec 2012-2016 | 2017 | écart avec 2016 | écart avec 2012-2016 |
| piétons | 23 | -7 | 0 | 216 | 28 | 29 |
| cyclistes | 6 | -8 | -4 | 134 | 17 | 38 |
| cyclomotoristes | 11 | 0 | -2 | 211 | 64 | 38 |
| motocyclistes | 41 | 14 | 10 | 258 | 10 | 49 |
| automobilistes | 124 | -3 | 4 | 652 | 41 | 16 |
| autres | 10 | -6 | 2 | 31 | -7 | -7 |
| Total | 215 | -10 | 10 | 1502 | 153 | 163 |



Après une hausse en 2015 (+ 13 tués), les **piétons** tués sont en baisse (-7 tués, soit près de 25 % de baisse). On retrouve le niveau des 5 dernières années.



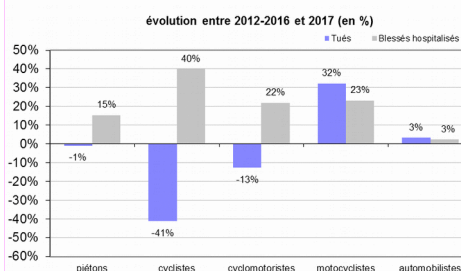
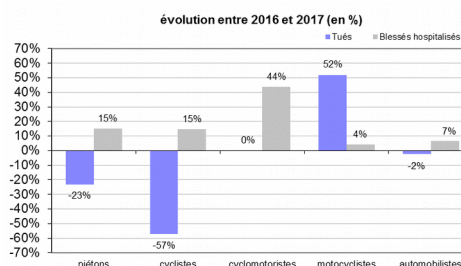
Dans la catégorie des **cyclistes**, le nombre de tués a baissé de plus de 50 % mais le nombre de blessés hospitalisés a augmenté (+ 15%). Par rapport aux 5 dernières années, on note une évolution à la baisse des tués mais à la hausse des blessés graves.



Les catégories des **cyclomotoristes** et **motocyclistes** enregistrent une stabilité du nombre de tués mais avec une très forte disparité entre les deux. (+52% de tués pour les motocyclistes). Les blessés graves sont en augmentation surtout pour les cyclomotoristes (+ 44%). Par rapport aux dernières années, le nombre de tués est en hausse pour les motocyclistes et le nombre de blessés graves en hausse pour les deux catégories.

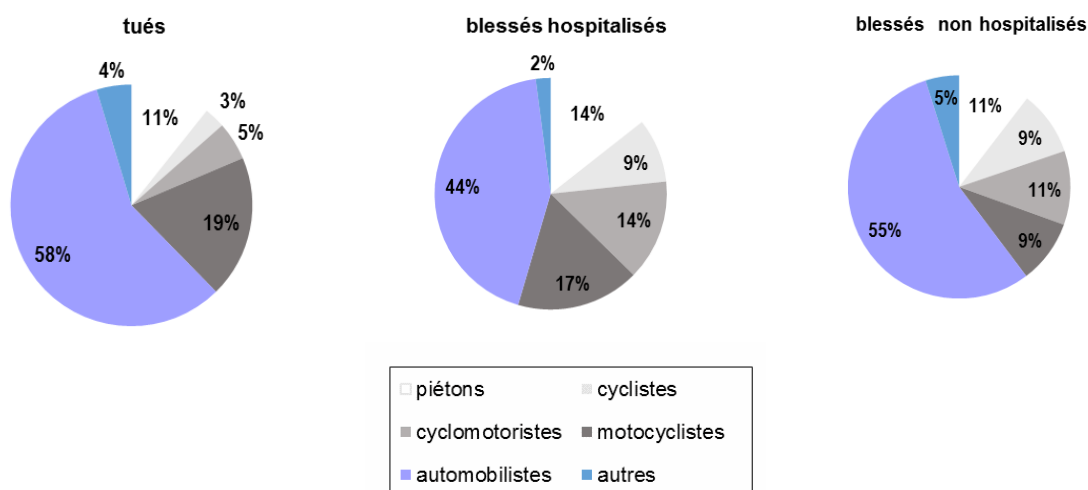


Le nombre d'**automobilistes** tués (conducteurs ou passagers) baisse légèrement (-3 tués) mais il est stable par rapport aux 5 dernières années. Le nombre de blessés hospitalisés augmente également (+ 7%).



En ce qui concerne les tués, la part des deux-roues motorisées (26%) est en forte hausse par rapport à l'année dernière (+9 points) à l'inverse des piétons (-2 points) et des cyclistes (-3 points). La part des automobilistes est stable par rapport à l'année dernière (+1 point) mais reste largement majoritaire.

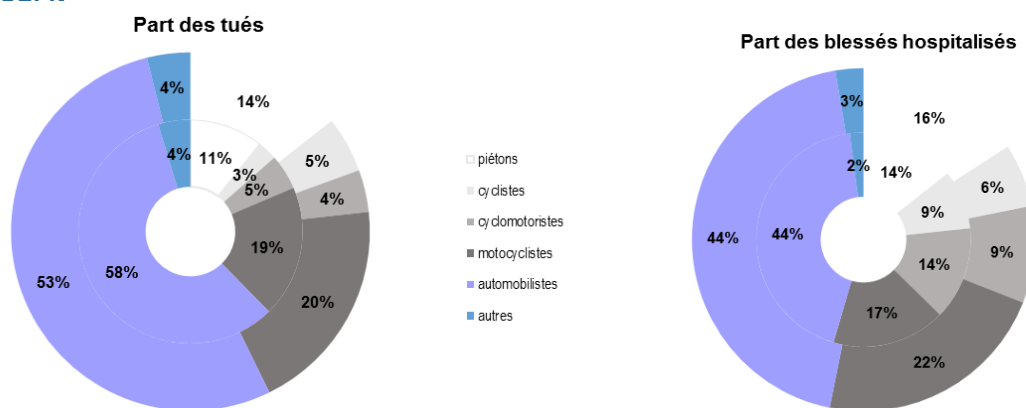
Comme l'année dernière, les véhicules légers sont nettement moins représentés parmi les blessés hospitalisés (44 %, -1 point par rapport à l'année dernière) que parmi les tués (58 %). À l'inverse, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) représentent désormais plus de la moitié des blessés hospitalisés pour 38 % des tués.



Comparaison avec l'ensemble de la France métropolitaine

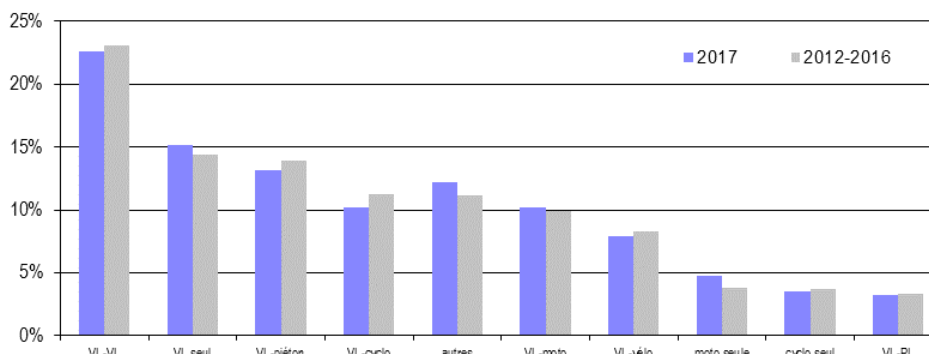
La part des automobilistes parmi les tués reste plus importante en Pays de la Loire (58 % des tués contre 53 % pour les autres régions) à l'inverse de celle des piétons (11 % des tués contre 14 %). Les motocyclistes se rapprochent de la moyenne nationale.

Les victimes en 2017 : comparaison Pays de Loire (intérieur) avec l'ensemble de la France (extérieur).

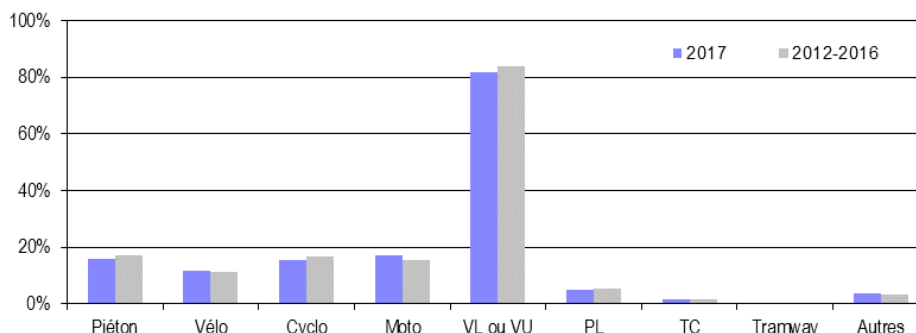


Analyse selon le type de conflit

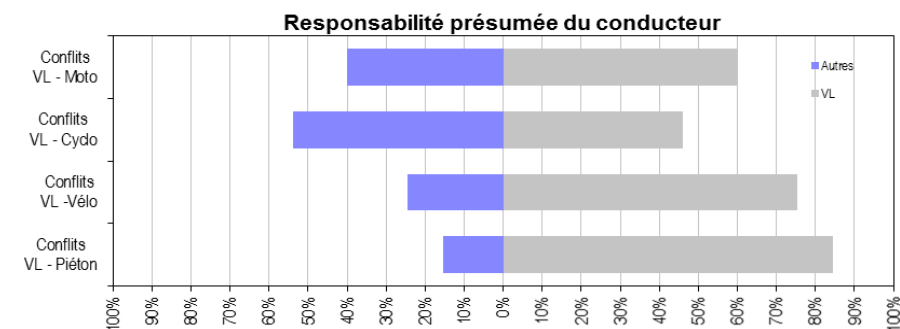
Les conflits entre véhicules légers (ou VL) restent de loin le type d'accidents le plus fréquent (22,6 % en 2017) avec une stabilité par rapport à l'année précédente. En revanche, les accidents sans tiers impliqué (perte de contrôle, obstacle fixe heurté...) sont de nouveau en légère hausse (26,4 % soit +1,5 points) par rapport à 2016, et +0,8 point sur la période 2012-2016.



La part des accidents impliquant au moins un véhicule léger (82,1 %) est en légère baisse par rapport à 2016 (-1,1 point) mais l'automobile reste le principal danger pour les autres usagers, notamment des modes dits « doux » (piéton et vélo) : plus de 4 accidents de piéton sur 5 impliquent un véhicule léger. En revanche, pour les deux-roues motorisés, davantage soumis au risque de perte de contrôle (+40 % d'accidents sans tiers impliqué par rapport à un véhicule léger), la présence d'un véhicule léger dans les conflits est plus rare (moins de 2 accidents sur 3).



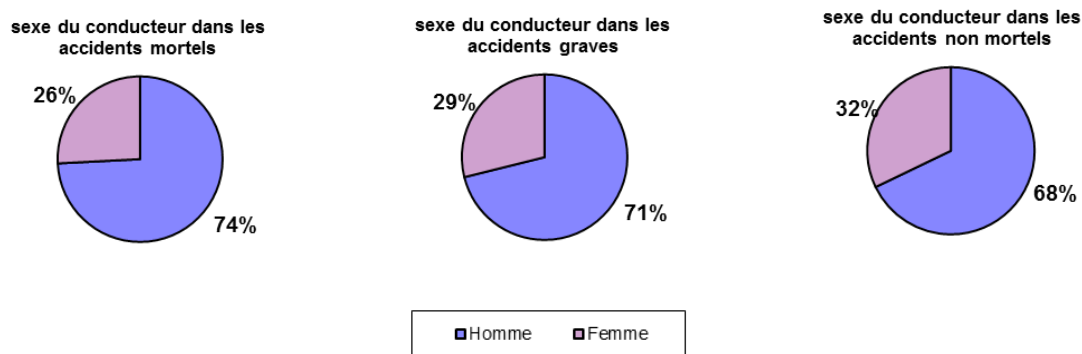
Dans les conflits entre VL et d'autres catégories, le conducteur de VL est le plus souvent présumé responsable (66 %), et ce d'autant plus que l'utilisateur tiers est vulnérable : seuls 25 % des cyclistes et 15 % des piétons sont présumés responsables lors d'un accident impliquant un VL.



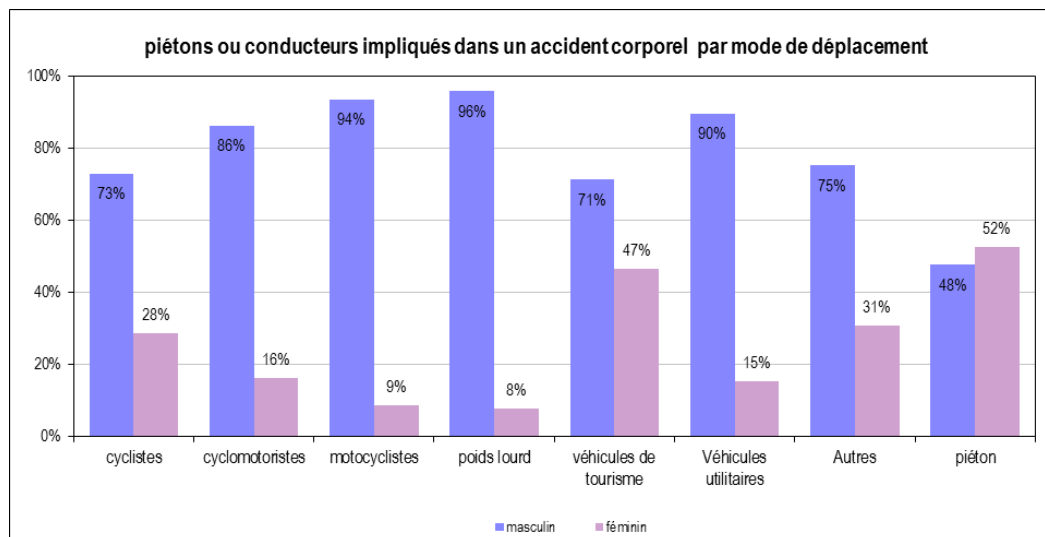
Analyse par catégorie d'usager

Les victimes et les conducteurs selon le sexe

Avec 74 % des tués, 71 % des blessés hospitalisés et 68 % des blessés non hospitalisés, les hommes sont d'autant plus impliqués que l'accident est grave. Malgré quelques variations d'une année à l'autre, cette tendance reste stable.



Si les hommes sont impliqués dans 79 % des accidents corporels, cette part est de 71 % pour les véhicules de tourisme, tandis que celle des femmes baisse à 47 % (-2 pts par rapport à 2016). En revanche, les hommes représentent la grande majorité des conducteurs impliqués dans un accident de deux-roues motorisé (86 % pour les cyclomoteurs, 94 % pour les motocyclettes) et les poids lourds (96 %). En ce qui concerne les piétons, les femmes sont légèrement majoritaires parmi les victimes, à l'inverse de 2016.

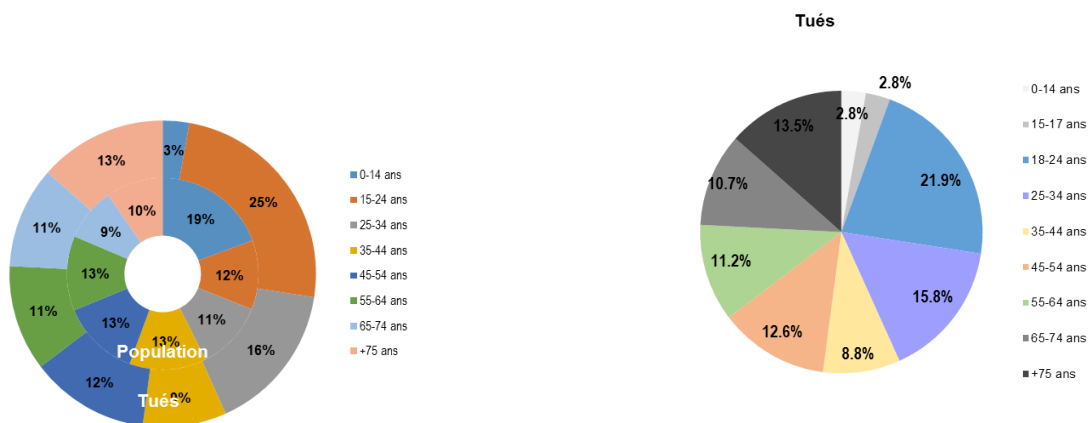


Nota : la somme des conflits par sexe pour une même catégorie est supérieure à 100 %, un même conflit pouvant impliquer des conducteurs de sexe différent.

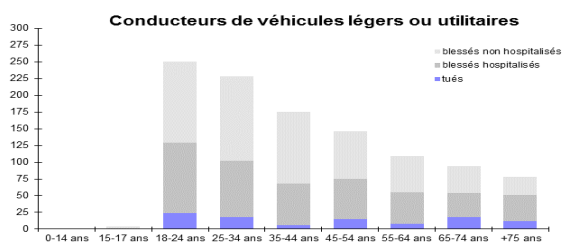
Les victimes et les responsables selon l'âge et le mode de déplacement

La tranche d'âge 15-24 ans est toujours la plus représentée avec près de 30 % des victimes corporelles et 24,2 % des tués (en forte hausse par rapport à 2016, +5 pts). Ensuite, vient la tranche des 25-34 ans avec respectivement 16,3 % des victimes corporelles et 15,8 % des tués.

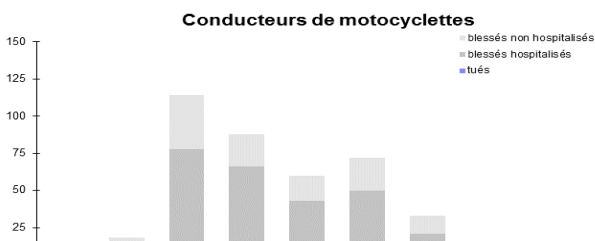
Au regard du poids démographique, les 15-24 ans restent malgré tout les principales victimes des accidents: on dénombre 12 tués pour 100 000 habitants contre 5 pour 100 000 dans les autres tranches d'âge.



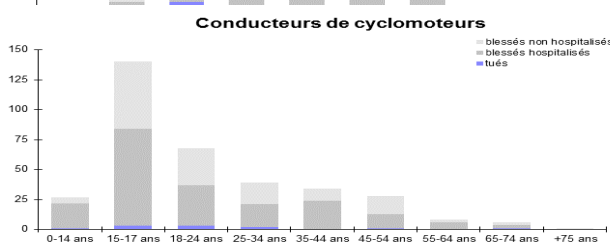
C'est au sein des conducteurs de **véhicules de tourisme et utilitaires** qu'on retrouve principalement les 18-24 ans (23,8 % des tués et 23 % des blessés). Le % des tués est en hausse de 3 pts par rapport à 2016.



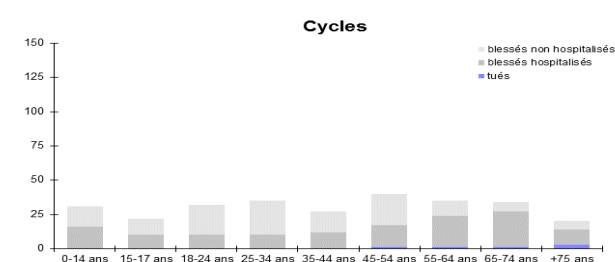
Parmi les conducteurs de **motocyclettes et cyclomoteurs** accidentés, les 18-24 ans sont la catégorie d'âge la plus touchée avec respectivement 33 % des tués et 24 % des blessés.



Pour la catégorie des **cyclomoteurs**, la tranche d'âge 15-17 ans est toujours sur-représentée avec 27% des victimes, mais sur les 11 tués en 2017, 3 avaient entre 18 et 24 ans. En tout, 54 % des victimes ont entre 15 et 24 ans (contre 60 % en 2016).

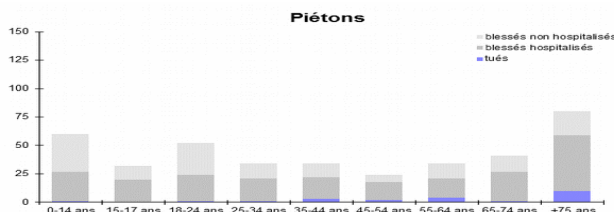


Si toutes les classes d'âge sont touchées dans la catégorie des **bicyclettes**, les plus de 55 ans restent les plus gravement touchés avec 5 tués (83% du total) et 84 blessés soit 31 % des blessés dans cette catégorie.





Le nombre de piétons tués est en baisse de 23 % mais comme l'année précédente, les moins de 14 ans et plus de 75 ans sont sur-représentés dans les victimes piétons. C'est dans cette dernière classe d'âge que l'on retrouve principalement les accidents les plus graves (43 % des tués et 23 % des blessés graves avaient plus de 75 ans).

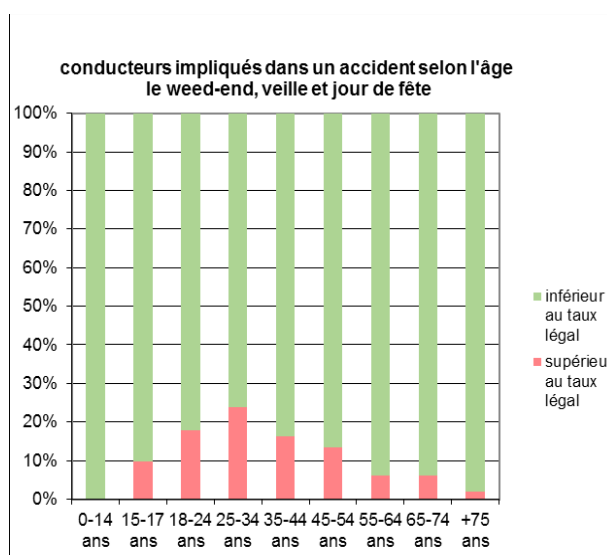
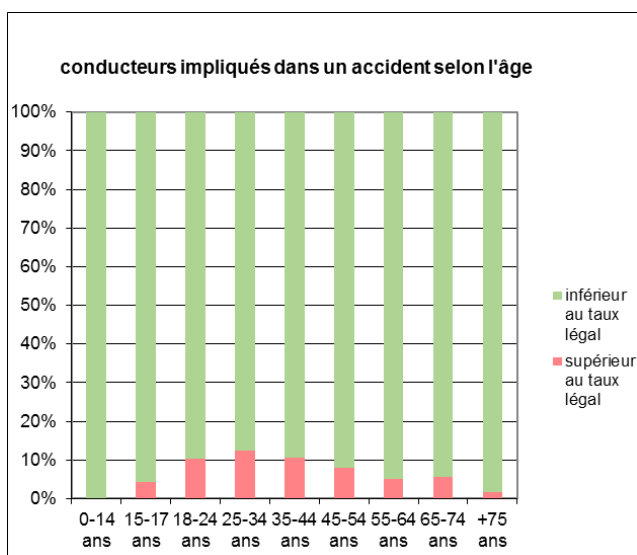


L'alcoolémie des conducteurs

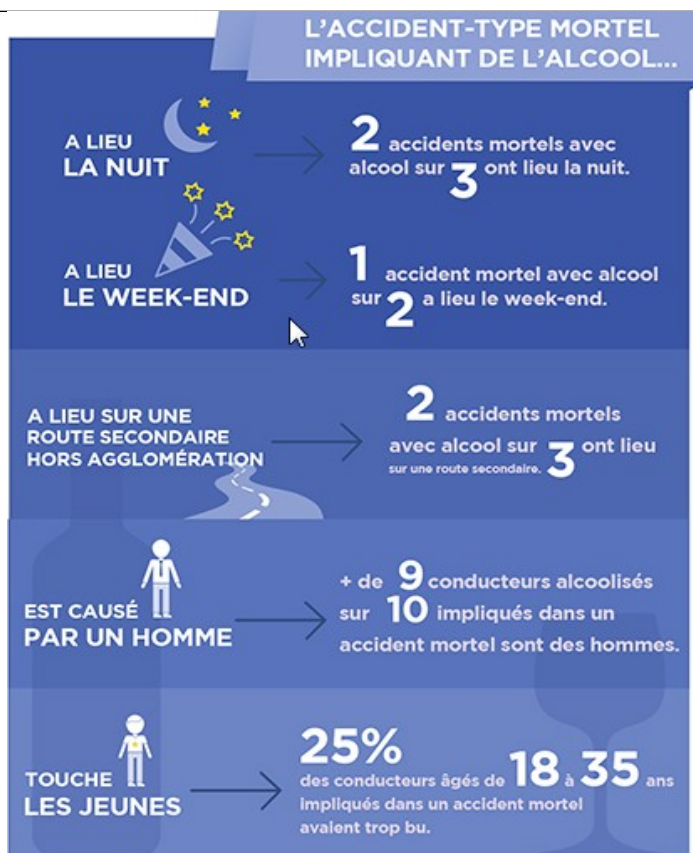
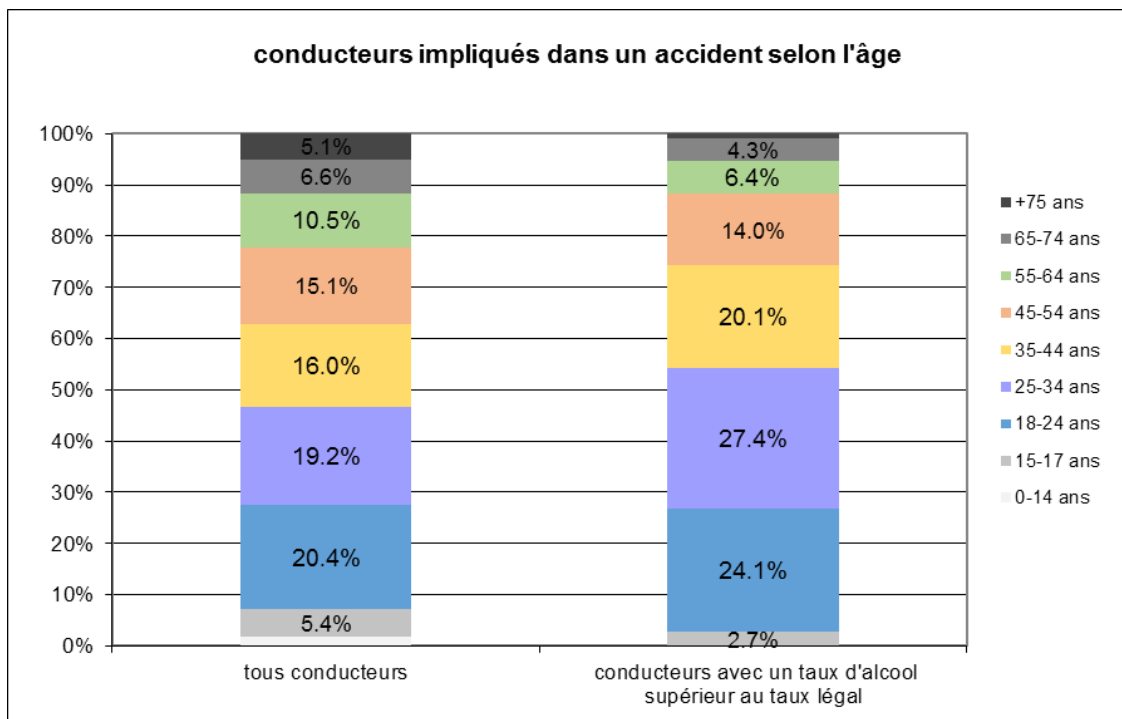
Parmi les conducteurs impliqués dans un accident, 8,7 % avaient un taux d'alcool supérieur au taux légal (contre 8,6 % en 2016). Ce pourcentage monte à 11,3 % pour les 18-34 ans et descend à 3,9 % pour les plus de 65 ans.

En fin de semaine, veille et jour de fête, le pourcentage de conducteurs alcoolisés passe de 8,7 % à 15 % (contre 16,5 % en 2016). Ce pourcentage monte à 20,8 % pour les 18-34 ans (en baisse de 4 pts par rapport à 2016) et descend à 4,3 % pour les plus de 65 ans.

Ainsi, par rapport à l'année 2016, si la présence de l'alcool est globalement aussi importante, il est constaté une consommation en légère baisse dans les situations les plus fréquentes (18-34 ans, week-ends et jours de fête) au détriment d'une consommation plus importante en semaine et parmi les tranches d'âge intermédiaires (35-64 ans).



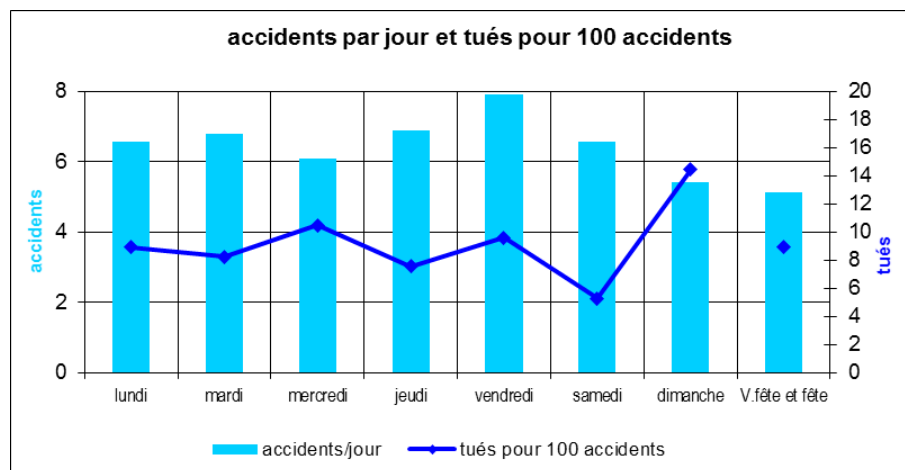
En effet, si les conducteurs entre 18 et 34 ans sont impliqués dans 39,6 % des accidents, ce pourcentage monte à 51,5 % lorsque l'on se restreint aux conducteurs alcoolisés, soit une légère hausse par rapport à 2016 et 7 pts de moins qu'en 2015. À l'inverse, si les conducteurs de plus de 65 ans sont impliqués dans 11,7 % des accidents, ce pourcentage descend à 5,3 % lorsque l'on se restreint aux conducteurs alcoolisés, soit en légère baisse par rapport à 2016.



Analyse temporelle

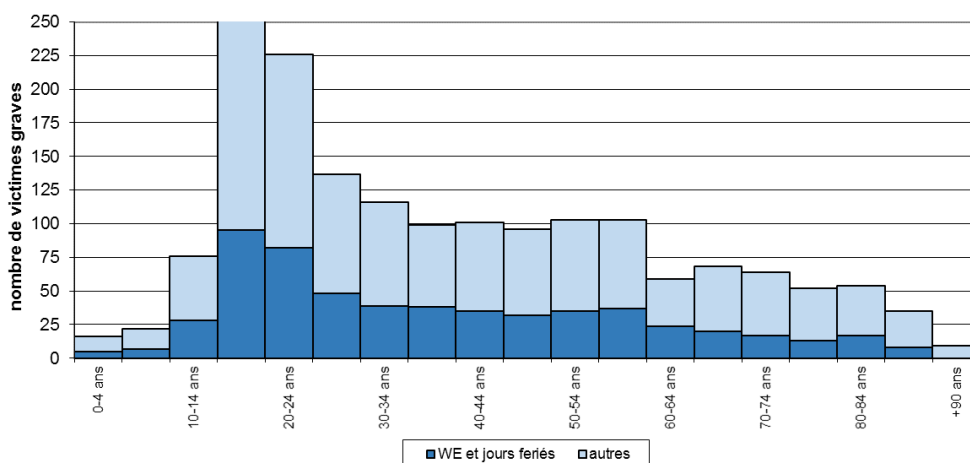
Répartition selon le jour de la semaine

Les accidents sont répartis de manière assez homogène dans la semaine, exception faite des vendredis qui se caractérisent par une accidentalité plus forte. La répartition des accidents sur les autres jours de la semaine est plus homogène qu'en 2016. Les accidents sont plus graves le dimanche (15 tués pour 100 accidents contre une moyenne de 8,4 pour le reste de la semaine). Contrairement à 2016, la gravité des accidents est plus faible le samedi qu'en milieu de semaine.



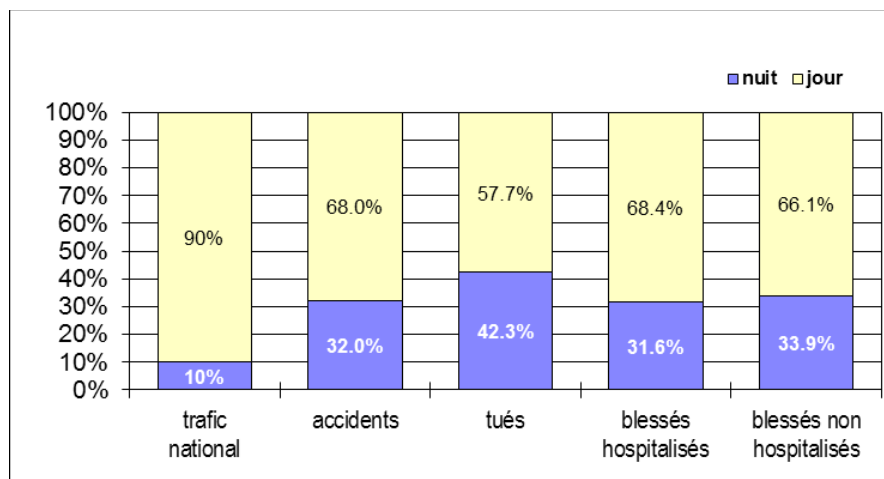
Les jeunes de 15 à 24 ans constituent la majorité des victimes graves le week-end (du vendredi 21 h au lundi 6h) et les veilles et jours de fête (30,5 %). Contrairement à 2016, ce taux est proche de celui des autres jours de la semaine (29 %).

âge des victimes



Répartition jour-nuit

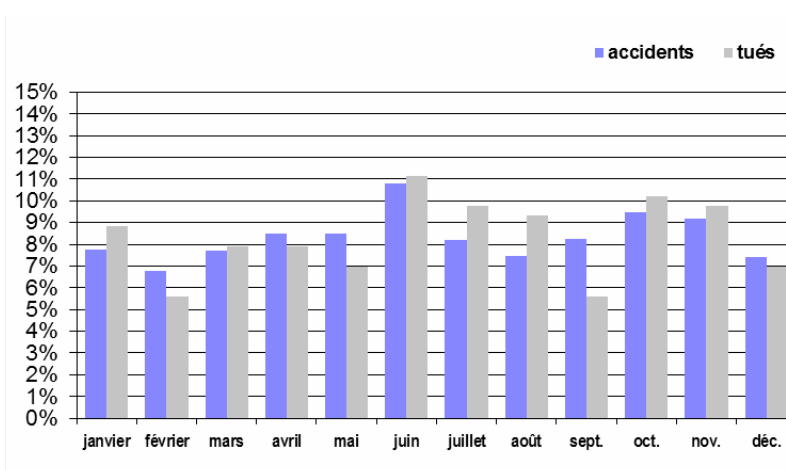
En 2017, on observe une hausse de la proportion des accidents de nuit et une forte hausse de la proportion des tués la nuit (42,3 % soit 8 pts de plus) retrouvant les chiffres de 2014. La conduite de nuit est toujours aussi dangereuse, avec un risque d'accidents 3 fois plus élevé et une différence de gravité toujours importante (64 % des accidents de nuit sont mortels ou graves contre 60 % de jour).



La part du trafic de nuit est estimée à moins de 10% sur le réseau routier national (chiffre France métropolitaine).

Répartition selon le mois

En 2017, le nombre d'accidents est similaire entre le 1^{er} et le 2^{ème} semestre même si l'accidentalité est plus grave au second semestre (51,3 % d'accidents avec au moins un tué ou un blessé grave). Les mois les plus accidentogènes sont ceux de juin (6 tués par semaine en moyenne), suivi d'octobre et juillet (5 tués par semaine). En 2017, les mois de septembre et février ont l'accidentalité la plus faible (3 tués par semaine).



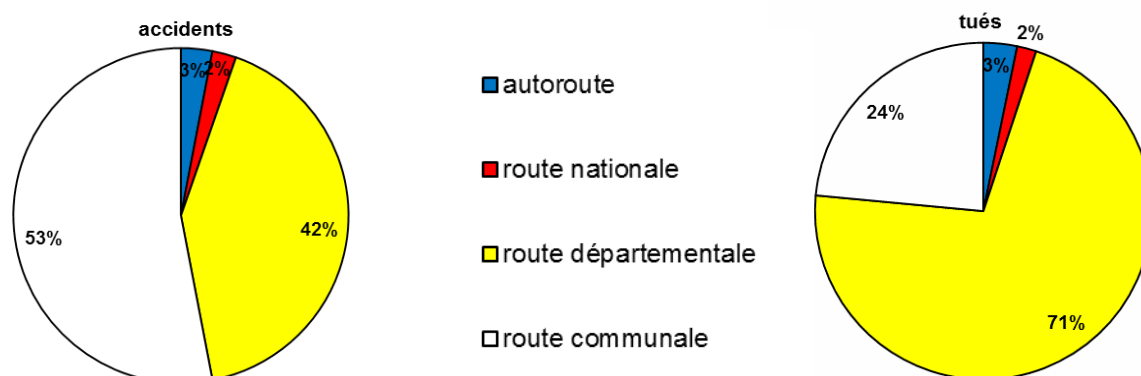
Répartition selon le type de routes

La baisse de la mortalité routière en 2017 se retrouve principalement en petites agglomérations (-18 % des tués) malgré une hausse des accidents (29%) et des blessés (20%).

La gravité des accidents hors agglomération reste malgré tout particulièrement élevée, puisque 77 % des tués et 55 % des blessés hospitalisés sont concernés par ces accidents qui représentent 43 % de l'ensemble des accidents.



Les autoroutes et nationales ne concentrent que 5 % des accidents et 5 % des tués, en baisse par rapport à 2016. C'est sur les routes communales que les accidents sont les plus nombreux (plus d'un accident sur 2) et sur les routes départementales qu'ils sont les plus graves (4 accidents sur 10 provoquent plus de 7 tués sur 10). La gravité des accidents sur routes communales est en effet faible (1 accident mortel sur 25) contrairement aux accidents sur routes départementales et nationales (1 accident mortel sur 7). Cela s'explique notamment par la limitation de vitesse sur ce réseau.



**2 PERSONNES TUÉES SUR 3
LE SONT SUR LES ROUTES
HORS AGGLOMÉRATION**



À compter du 1er juillet 2018 la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central sera limitée à 80 km/h.

DES DISTANCES DE FREINAGE MOINS ÉLEVÉES

En réduisant la vitesse de 10 km/h, la distance d'arrêt diminue de **13 mètres**.



Distance d'arrêt = Distance parcourue pendant le temps de réaction + Distance de freinage

PEU DE DIFFÉRENCE DANS LE TEMPS DE TRAJET

En roulant à **90** plutôt qu'à **80** vous ne gagnez que ...



**ROULER MOINS VITE
C'EST SAUVER PLUS DE VIES**

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



Définitions et source

milieu urbain ou agglomération : ensemble du réseau routier situé entre les panneaux d'entrée et de fin d'agglomération au sens du code de la route

rase campagne ou hors agglomération : reste du réseau situé hors agglomération

accident corporel : accident ayant occasionné au moins une victime, survenu sur une voie ouverte à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule

victime : personne tuée ou blessée

personne tuée : victime décédée sur le coup ou dans une période de 30 jours après l'accident (avant le 1er janvier 2005, le délai de prise en considération du décès était de 6 jours)

blessé hospitalisé : victime admise dans un hôpital plus de 24 h, non décédée dans les 30 jours

blessé non hospitalisé : victime ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 h

taux légal d'alcoolémie : inférieur à 0,2 g d'alcool par litre de sang pour les conducteurs de véhicules de transport en commun, et pour les permis probatoires depuis le 1er juillet 2015. Inférieur à 0,5 g/L sinon.

automobiliste : usager de véhicule léger (véhicule de tourisme ou véhicule utilitaire)

véhicule de tourisme : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins 4 roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de 8 places assises

véhicules utilitaire : voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises et de PTAC inférieur à 3,5 t

bicyclette : vélo y compris vélo électrique

cyclomoteur : deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h

motocyclette : deux-roues motorisé de plus de 50 cm³

Source des données : fichier national des accidents corporels de la circulation routières. Il est constitué des informations recueillies dans les bulletins d'analyse d'accident corporel de la circulation (dit "BAAC") par les forces de l'ordre. Il est géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).