

DREAL

Pays de la Loire

Observatoire régional
de sécurité routière
des Pays de la Loire

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ EN RÉGION PAYS DE LA LOIRE ANNÉE 2016

ANALYSES
ET CONNAISSANCE



PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
PAYS DE LA LOIRE

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

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

1 personne
sur **2**
déclare qu'il lui
arrive d'utiliser
son téléphone
en conduisant



61%
des conducteurs
de moins de 35 ans
leur lisent SMS
en conduisant



Écrire un message
en conduisant
multiplie par **23**
le risque d'accident



Chiffres en lien avec la couverture

L'essentiel

Hausse de tous les indicateurs de l'accidentalité, notamment les tués

Le nombre d'accidents corporels et de blessés graves a augmenté en 2016 (respectivement de 4,4 % et 1,1 %) mais reste inférieur à l'année 2014. Le nombre de tués est en forte augmentation (+24 tués depuis 2015, +47 tués depuis 2013) pour atteindre son plus haut niveau depuis cinq ans.

page 5
Bilan global de
l'année 2016

Une tendance nationale défavorable renforcée dans la région, une gravité des accidents qui s'accroît

Dans un contexte national d'augmentation de l'accidentalité routière, les résultats de la région sont encore moins bons que ceux de la France métropolitaine entre 2015 et 2016, notamment pour le nombre de tués (+11,9 % en pays de la Loire contre +0,5 % en France métropolitaine). Les Pays de la Loire représentent 5,8 % de la population métropolitaine et désormais 6,5 % 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 à l'opposé de 2014-2015 avec une baisse de l'accidentalité en Loire-Atlantique, des résultats stables en Mayenne et une hausse dans les autres départements notamment en Vendée.

page 7
Evolution des
départements

Accidentalité des deux-roues motorisés en baisse, mortalité des piétons et cyclistes en hausse.

Avec 57 % des tués et 45 % des blessés hospitalisés, les usagers de véhicules légers sont les principales victimes, bien que moins présents qu'en 2015.

En revanche, la hausse générale de la mortalité se ressent particulièrement parmi les usagers de modes doux (+13 piétons et +5 cyclistes), tandis que celle des deux-roues motorisés est la seule à afficher une baisse (-10 tués).

page 9
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 (22,3 %). Les accidents sans tiers impliqué augmentent et représentent désormais un quart des accidents. La présence de véhicules légers dans les accidents, en baisse, reste malgré tout prépondérante (83,2 %).

page 11
Analyse selon le type de conflit

Les hommes majoritairement impliqués et davantage 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 72 % des tués, 66 % des blessés hospitalisés et 61 % des blessés non hospitalisés. En tant que conducteurs, ils sont également responsables présumés dans 3/4 des accidents mortels et 2/3 des accidents sans blessé grave.

page 12
Les victimes et les conducteurs selon le sexe

Les 18-24 ans moins représentés mais toujours majoritaires parmi les victimes et les responsables présumés

La tranche d'âge 18-24 ans est toujours la plus représentée parmi les victimes (17 % des tués pour 8 % de la population) et parmi les présumés responsables (22 %), mais moins que les années précédentes, à l'inverse notamment des 25-34 ans. Quant aux plus de 75 ans, ils sont beaucoup plus victimes que responsables (14 % des tués mais 6 % des présumés responsables, pour 10 % de la population).

Pour la catégorie des cyclomoteurs, la tranche d'âge 15-17 ans représente 37 % des victimes. Les moins de 14 ans et plus de 75 ans restent sur-représentés dans les victimes piétons, mais la mortalité augmente fortement chez les 18-34 ans (+6 tués et +14 blessés graves).

page 13
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, 8,6 % avaient un taux d'alcool supérieur au taux légal. Ce pourcentage monte à 11,8 % pour les 18-34 ans et à 24,7 %, soit près d'un accident sur quatre, lorsque l'accident se produit en week-end ou jour férié.

page 15
L'alcoolémie des conducteurs

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

Les accidents sont les moins nombreux les week-ends et jour de fêtes (4,5 accidents par jour contre 6 le reste de la semaine) mais les plus graves (15 tués pour 100 accidents contre 10 le reste de la semaine).

42 % des victimes graves de 15 à 24 ans le sont le week-end contre 32 % pour les autres classes d'âge.

page 17
Répartition selon le jour de la semaine

Baisse du nombre de tués la nuit

La part des tués de nuit en 2016 descend à son plus bas niveau (33,8 % contre 42,4 % en 2014) même si la conduite de nuit est toujours aussi dangereuse, avec un risque d'accidents 3 fois plus élevé qu'en plein jour.

page 18
Répartition
jour- nuit

Un second semestre toujours plus accidentogène

Le second semestre enregistre plus d'accidents et de tués que le premier (+21 % d'accidents et +23 % de tués) avec juillet, août et décembre les plus meurtriers (6 tués par semaine contre 4 les autres mois) et octobre le plus accidentogène (7 accidents par jour).

page 18
Répartition
selon le mois

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

Les accidents en agglomération sont plus fréquents en 2016 (57 % des accidents de la région contre 53 % en 2015) mais restent moins graves (24 % des tués).

Les autoroutes et nationales ne concentrent que 8 % des accidents et 10 % des tués. La moitié des accidents a lieu sur les routes communales, mais les routes départementales concentrent 7 tués sur 10.

page 19
Répartition
selon le type
de routes

Bilan global de l'année 2016

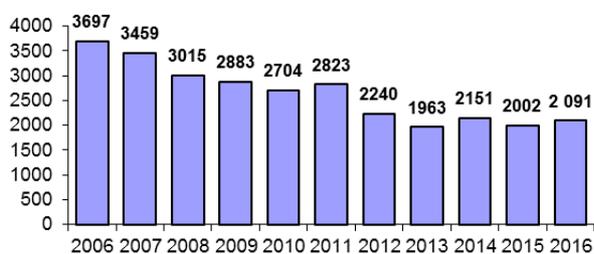
En 2016, le nombre de tués sur les routes de la région Pays de la Loire atteint son plus haut niveau depuis 2012 (225 tués contre 201 en 2015), et dépasse le niveau atteint au cours des 5 dernières années pour la première fois depuis 2001 (209 tués par an en moyenne entre 2011 et 2015).

Le nombre d'accidents de la route augmente également entre 2015 et 2016 (2 091 contre 2 002, soit une hausse de 4,4 %). Il en est de même pour les blessés hospitalisés (1 349 en 2016 contre 1 334 en 2015).

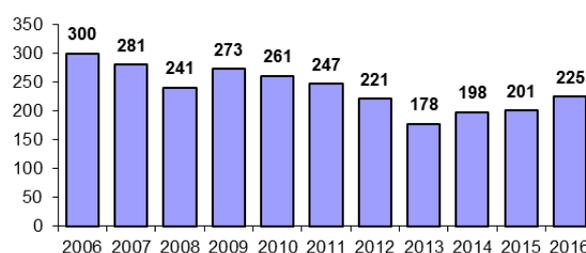
	Accidents corporels		Tués (à 30 jours)		Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	victimes graves pour 100 accidents
	nombre	évolution 2015-2016	nombre	évolution 2015-2016	nombre	nombre	nombre
Pays de la Loire	2 091	4.4%	225	11.9%	1 349	1 300	75.3
France	57 522	1.6%	3 477	0.5%	27 187	45 458	53.3

Loire-Atlantique	692	-7.4%	73	-12.0%	475	396	79.2
Maine-et-Loire	756	14.9%	40	25.0%	313	638	46.7
Mayenne	136	-2.9%	21	10.5%	118	36	102.2
Sarthe	235	8.8%	35	16.7%	216	100	106.8
Vendée	272	12.9%	56	51.4%	227	130	104.0

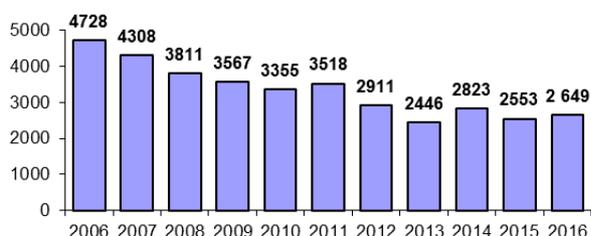
accidents corporels



tués



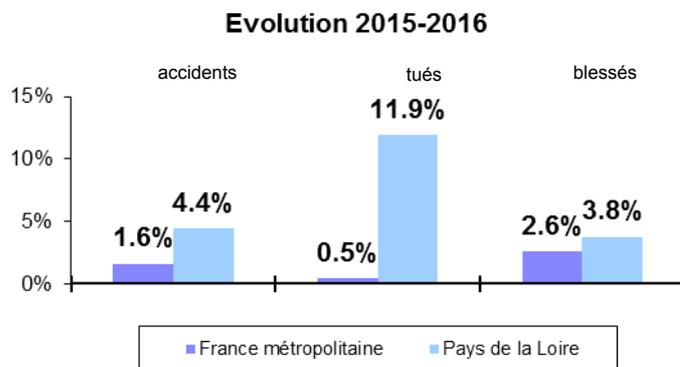
blessés



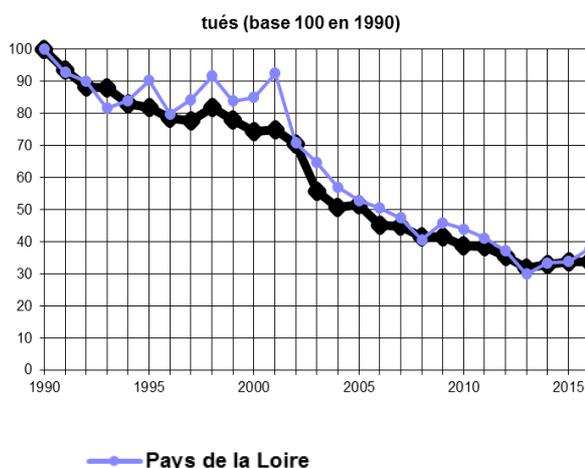
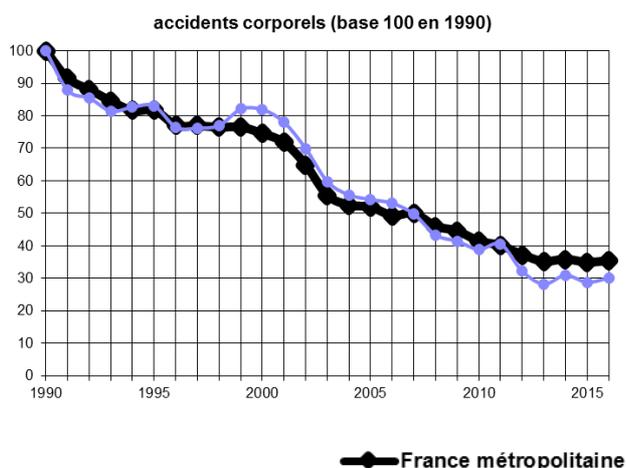
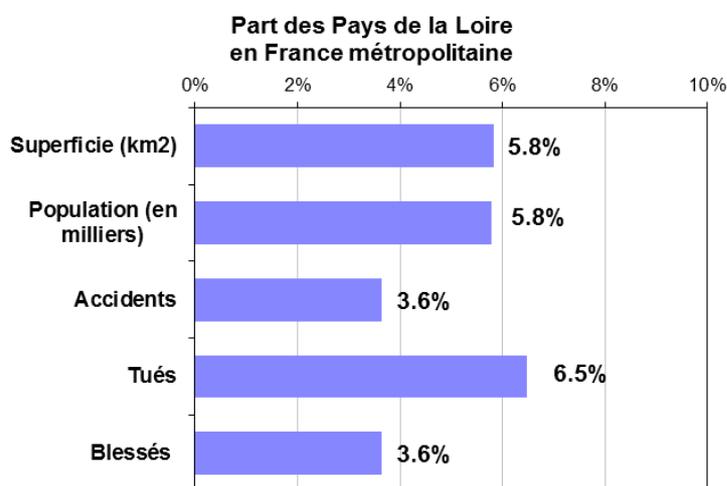
À au moins un présumé responsable a pu être déclaré dans 70 % des 2091 accidents corporels, ce qui représente 1491 personnes dont 22 piétons.

La région des Pays de la Loire dans le contexte national

Si l'accidentalité routière a augmenté au niveau national entre 2015 et 2016, elle est encore moins bonne dans les Pays de la Loire, qu'il s'agisse des accidents corporels (+4,4 % en pays de la Loire contre +1,6 % en France métropolitaine), du nombre de tués (+11,9 % contre +0,5 %) ou du nombre de blessés (+3,8 % contre +2,6 %).



Ainsi, après être restée ces dernières années dans la moyenne nationale comparée à sa population (5,8 %), la part des tués dans la région est en 2016 nettement supérieure (6,5 %), compte tenu de la gravité accrue : 62 % des accidents sont graves et 10 % mortels en Pays de la Loire contre respectivement 44 % et 5 % dans les autres régions de France métropolitaine.



Evolution par départements

En Loire-Atlantique : baisse du nombre des accidents et des tués

Le nombre d'accidents a baissé de 7 % pour atteindre son plus bas niveau (-12 % par rapport aux 5 dernières années).

Le nombre de tués baisse également (-10) par rapport à une mauvaise année 2015, et reste au niveau des 5 dernières années.

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

Le nombre d'accidents a augmenté de 15 % pour retrouver un niveau comparable à la moyenne des 5 dernières années.

Le nombre de tués augmente fortement par rapport à 2015 (+8) à un niveau non atteint depuis 2010.

En Mayenne : augmentation du nombre de tués

Le nombre d'accidents est relativement stable (-3 %) après une hausse continue depuis 2013.

Le nombre de tués remonte légèrement (+2) pour la deuxième année consécutive.

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

Le nombre d'accidents augmente de 9 % pour retrouver le niveau élevé de 2014.

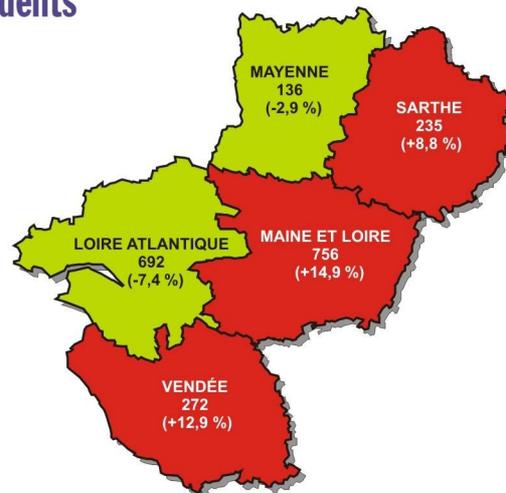
Le nombre de tués augmente également (+5) au niveau de 2014.

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

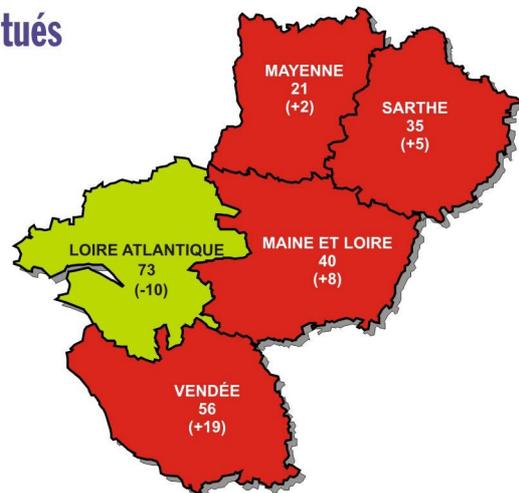
Le nombre d'accidents a augmenté de 13 % après avoir atteint son plus bas niveau en 2015.

Le nombre de tués évolue en dents de scie, sa forte hausse par rapport à 2015 (+51 %) et 2013 (+60 %) le ramenant légèrement au-dessus des niveaux atteints en 2014 et 2012.

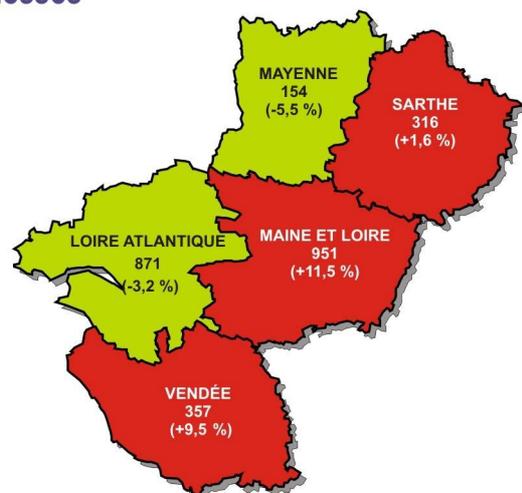
accidents



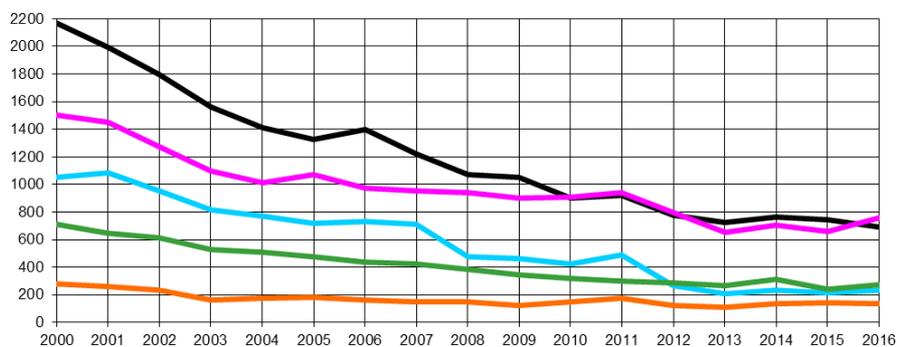
tués



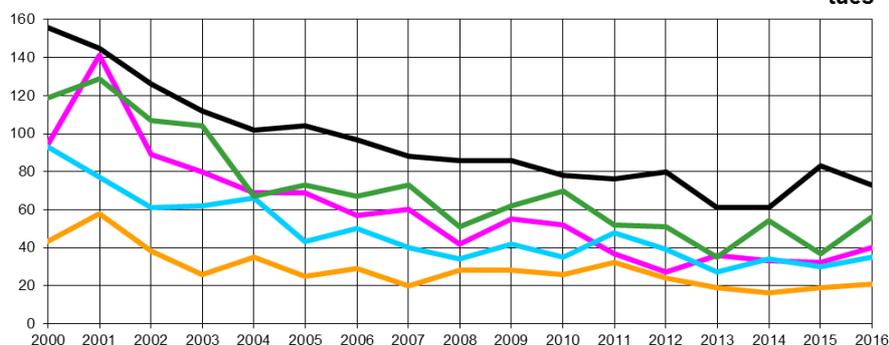
blessés



accidents corporels



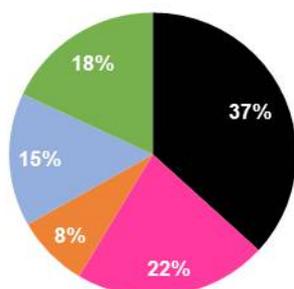
tués



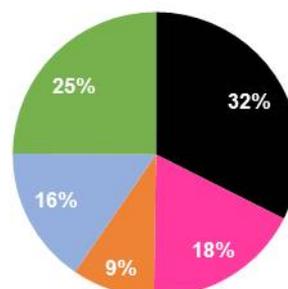
De par son poids démographique, la Loire-Atlantique concentre un tiers des tués, chiffre en forte baisse (32 % contre 41 % en 2015).

Ramené à la population, c'est désormais la Vendée qui enregistre le nombre de tués le plus important (1 tué pour 12 000 habitants), tandis que le Maine-et-Loire, malgré le nombre de tués en hausse, reste le département le moins accidentogène (1 tué pour 20 000 habitants). Les autres départements se situent globalement au niveau de la moyenne régionale (1 tué pour 16 500 habitants).

Population



Nombre de tués



Analyse par catégories de véhicule

Les accidents selon les catégories de véhicule

L'augmentation significative du nombre de tués en 2016 cache de nombreuses disparités, puisque la mortalité pour les deux-roues motorisés diminue fortement. Ce constat doit être nuancé pour les motocyclistes qui enregistrent une hausse de 30 % du nombre de blessés graves. En revanche, après une année 2015 favorable, les usagers des modes « doux » (piétons et cyclistes) portent principalement la hausse de la mortalité routière.

catégories d'usagers	Tués			Blessés hospitalisés		
	2016	écart avec 2015	écart avec 2011-2015	2016	écart avec 2015	écart avec 2011-2015
piétons	30	13	6	188	0	-4
cyclistes	14	5	5	117	25	20
cyclomotoristes	11	-4	-2	147	-27	-49
motocyclistes	27	-6	-8	248	68	33
automobilistes	127	6	6	611	-54	-42
autres	16	10	10	38	3	3
Total	225	24	16	1349	15	-38



Après une forte baisse en 2015 (-7 tués), les **piétons tués** sont en forte hausse (+13 tués, soit près de 50 % d'augmentation) à un niveau élevé par rapport aux 5 dernières années.



Dans la catégorie des **cyclistes**, le nombre de victimes graves a fortement augmenté (+5 tués et +25 BH), à un niveau également très élevé par rapport aux 5 dernières années.



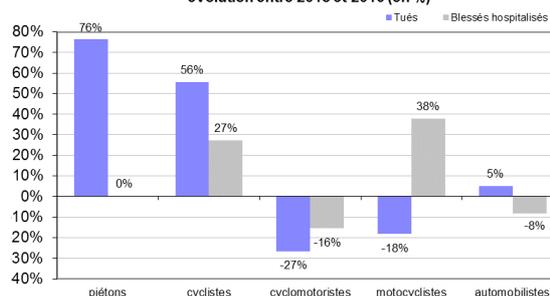
Les catégories des **cyclomotoristes** et **motocyclistes** enregistrent une forte baisse de la mortalité (-10 tués) qui confirme une diminution globale au cours des dernières années. Cependant, le nombre de blessés graves, en net recul chez les motocyclistes depuis plusieurs années, enregistre une forte hausse en 2016.



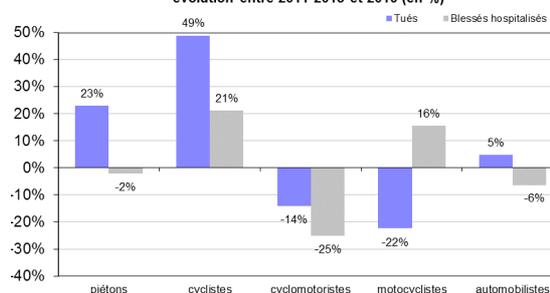
Le nombre d'**automobilistes tués** (conducteurs ou passagers) continue d'augmenter (+6 tués) et atteint un niveau plus élevé que les 5 dernières années. À l'inverse, le nombre de blessés hospitalisés est en forte baisse.

À noter également, dans les autres catégories, une forte hausse des victimes dans la catégorie des conducteurs de **quads et voiturettes** (10 tués contre 3 en 2015).

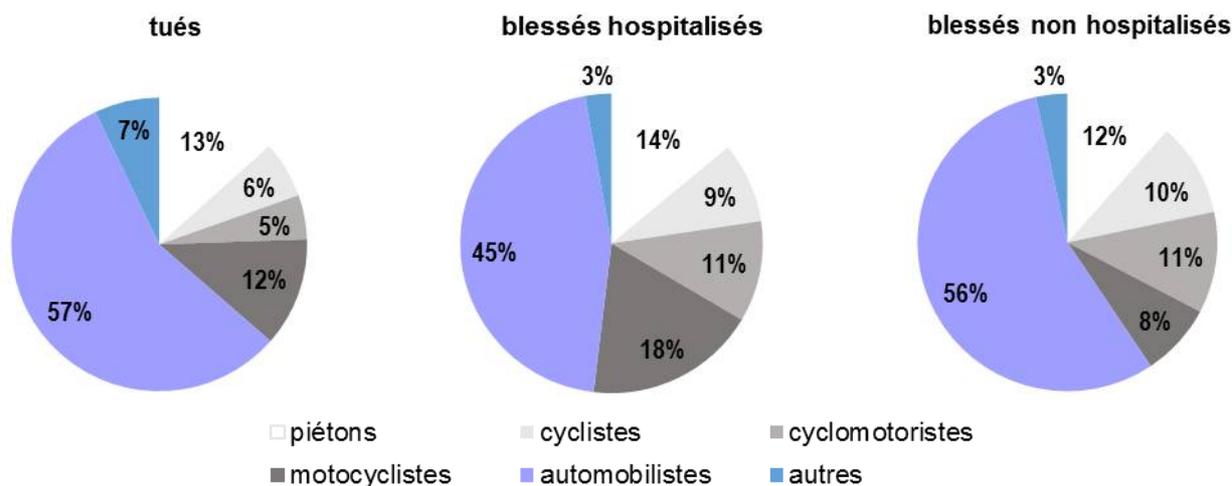
évolution entre 2015 et 2016 (en %)



évolution entre 2011-2015 et 2016 (en %)

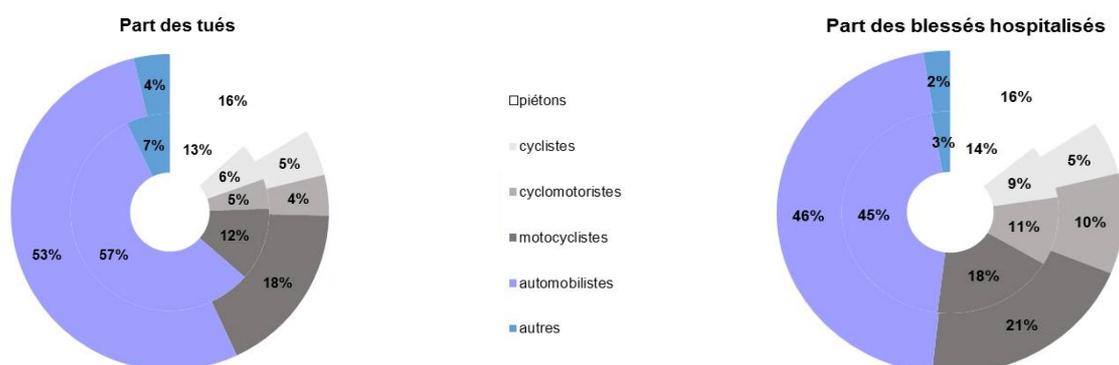


En ce qui concerne les tués, la part des deux-roues motorisés (17 %) est ainsi en forte baisse par rapport à l'année dernière (-7 pts) au détriment des piétons (+5 pts). La part des automobilistes baisse également par rapport à l'année dernière (-3 pts) mais reste largement majoritaire. Comme l'année dernière, les véhicules légers sont nettement moins représentés parmi les blessés hospitalisés (45 %, -5 pts par rapport à l'année dernière) que parmi les tués (57 %). À l'inverse, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) représentent désormais plus de la moitié des blessés hospitalisés pour 36 % des tués.



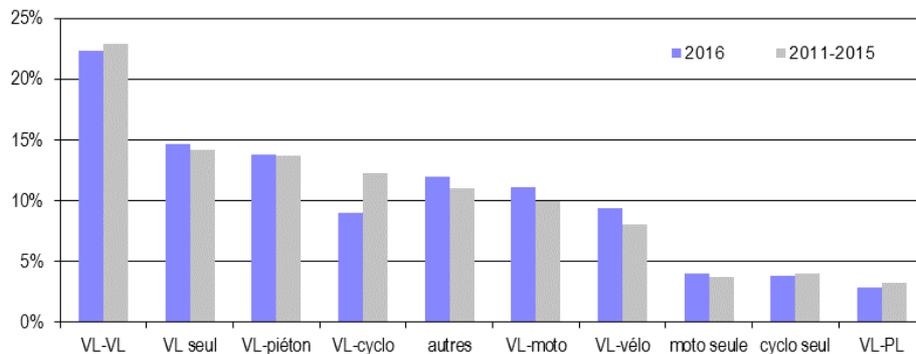
Comparaison avec l'ensemble de la France métropolitaine

La part des automobilistes parmi les tués reste plus importante en Pays de la Loire (57 % des tués contre 53 % pour les autres régions) à l'inverse de celle des motocyclistes (12 % des tués contre 18 %). Les piétons, jusqu'ici peu représentés, se rapprochent de la moyenne nationale.

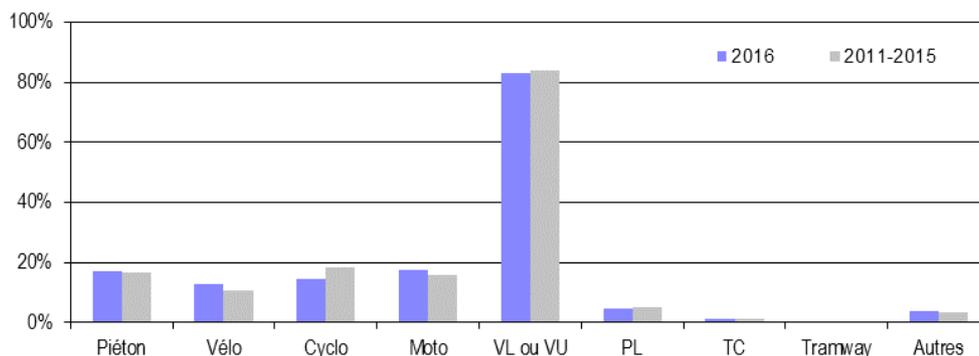


Analyse selon le type de conflit

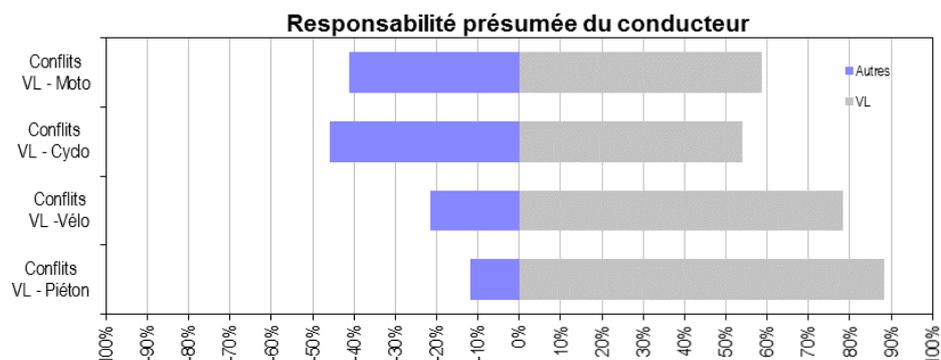
Les conflits entre véhicules légers (ou VL) restent de loin le type d'accidents le plus fréquent (22,3 % en 2016) mais ils sont moins représentés que les années précédentes (-2,3 pts par rapport à 2015, -0,6 pt par rapport à 2011-2015). En revanche, les accidents sans tiers impliqué (perte de contrôle, obstacle fixe heurté...) sont en forte augmentation (24,9 % soit +2,4 pts par rapport à 2015, +1 pt par rapport à 2011-2015).



La part des accidents impliquant au moins un véhicule léger (83,2 %) est en légère baisse par rapport à 2015 (-1,2 pt) mais l'automobile reste le principal danger des autres usagers, notamment des modes dits « doux » (piétons 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).



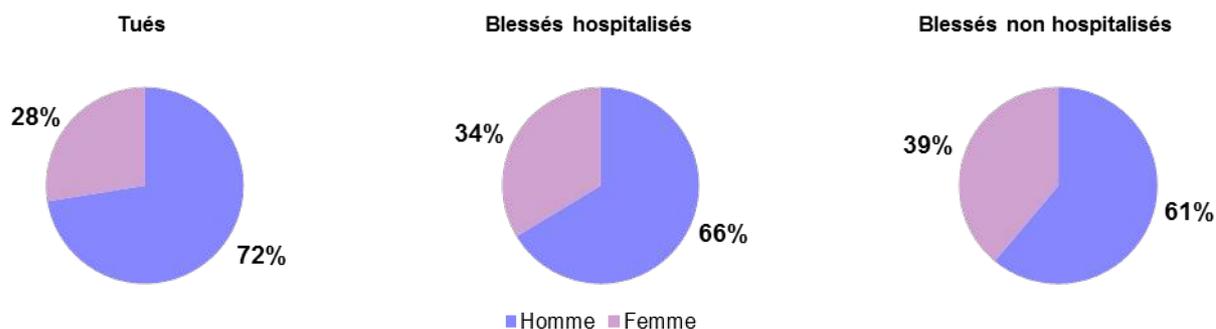
Dans les conflits entre VL et d'autres catégories, le conducteur de VL est le plus souvent présumé responsable (60 %), et ce d'autant plus que l'utilisateur tiers est vulnérable : seuls 22 % des cyclistes et 12 % des piétons sont présumés responsables lors d'un accident impliquant un VL.



Analyse par catégories d'usager

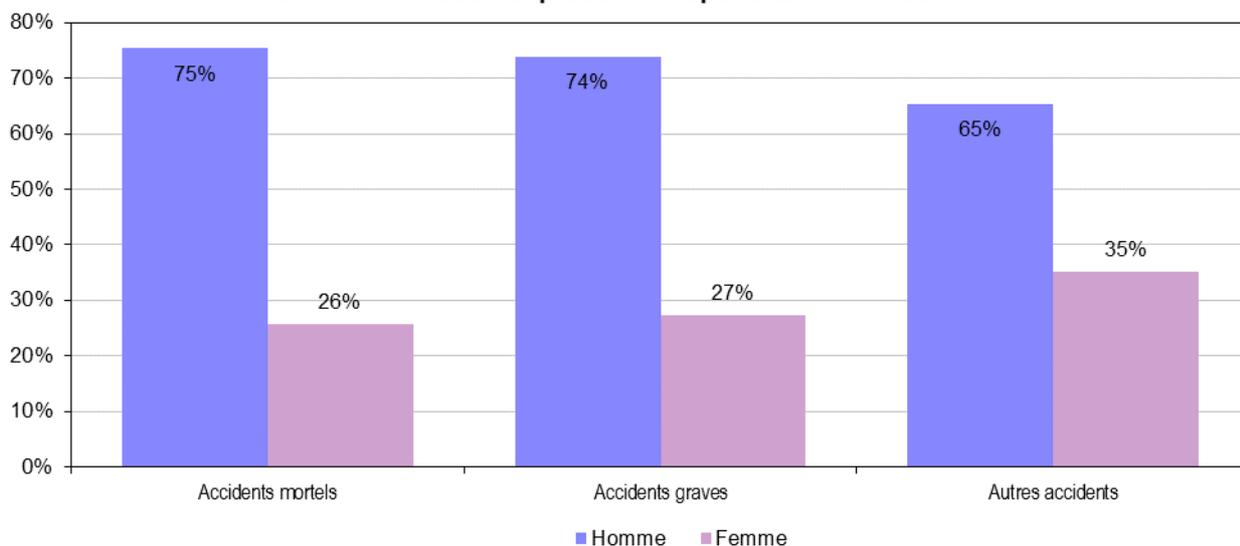
Les victimes et les conducteurs selon le sexe

Avec 72 % des tués, 66 % des blessés hospitalisés et 61 % des blessés non hospitalisés, les hommes sont d'autant plus impliqués que l'accident est grave, même si cette tendance se resserre depuis plusieurs années (respectivement 75 %, 67 % et 60 % en 2015).



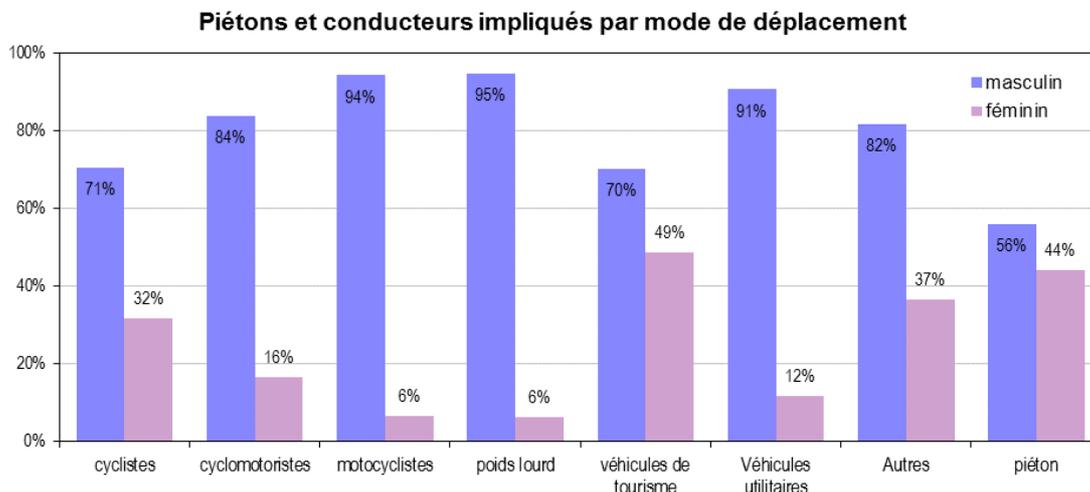
De même, les présumés responsables sont des conducteurs masculins dans 75 % des accidents mortels contre 65 % des accidents corporels sans blessé grave. À l'inverse, la présence de conductrices présumées responsables est d'autant moins importante que l'accident est grave (26 % pour les accidents mortels contre 35 % pour les autres accidents). La gravité des accidents est accrue lorsque le conducteur est masculin : 14 % des accidents corporels où un conducteur masculin est présumé responsable sont mortels contre 11 % pour les conductrices présumées responsables.

Sexe du conducteur présumé responsable dans les accidents



Nota : la somme des conflits par sexe peut être supérieure à 100 %, un même conflit pouvant entraîner des responsabilités partagées.

Si les hommes sont impliqués dans 83 % des accidents corporels, cette part descend à 70 % pour les véhicules de tourisme, tandis que celle des femmes remonte à 49 % (+2 pts par rapport à 2015). En revanche, les hommes représentent la grande majorité des conducteurs impliqués dans un accident de deux-roues motorisé (84 % pour les cyclomoteurs, 94 % pour les motocyclettes) et les poids lourds (95 %). En ce qui concerne les piétons, les hommes sont majoritaires parmi les victimes pour la première fois depuis 2011.



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.

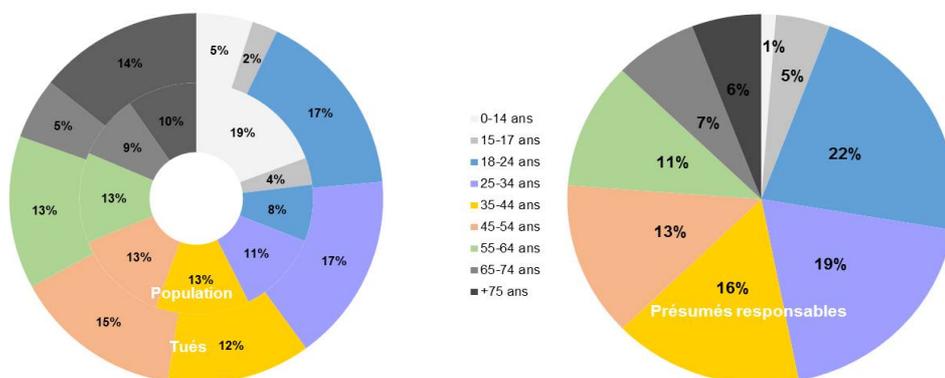
Les victimes et les responsables selon l'âge et le mode de déplacement

La tranche d'âge 18-24 ans est toujours la plus représentée avec 20 % des victimes corporelles et 17 % des tués, mais elle enregistre une baisse significative par rapport à 2015 au détriment notamment des 25-34 ans.

Au regard du poids démographique, les 18-24 ans restent malgré tout les principales victimes : on dénombre 13 tués chaque année pour 100 000 habitants contre 6 pour les autres tranches d'âge.

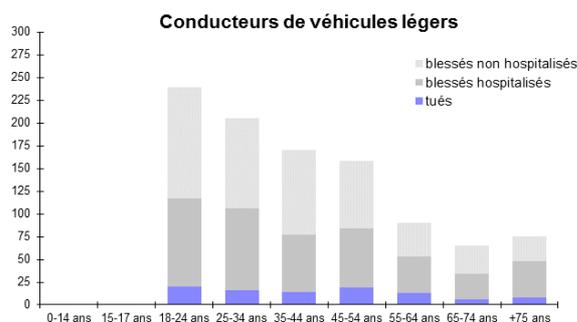
En termes de gravité des accidents en revanche, les plus de 75 ans sont les plus touchés : 1 victime corporelle d'accident de la route sur 4 est un tué lorsque la personne a plus de 75 ans, contre 1 sur 9 pour les autres tranches d'âge.

Enfin, en termes de présumés responsables, les 18-44 ans sont sur-représentés (57 %), tandis que les plus de 75 ans sont beaucoup plus victimes que responsables (14 % des tués mais 6 % des présumés responsables).

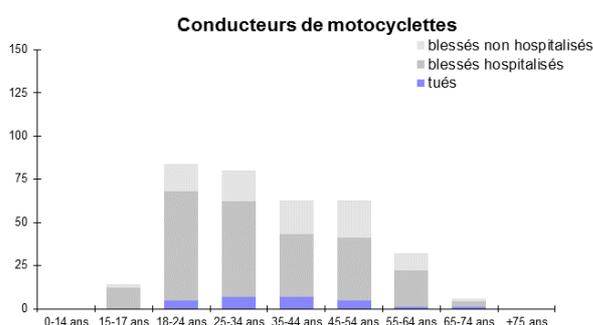




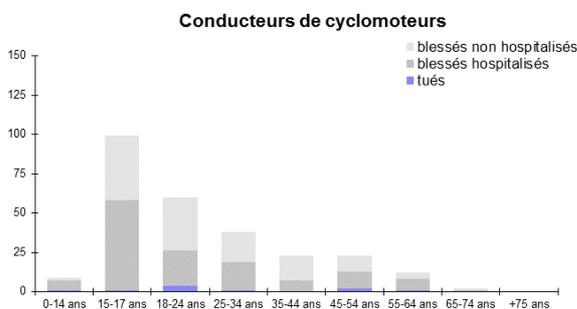
C'est au sein des conducteurs de **véhicules de tourisme et utilitaires** qu'on retrouve principalement les 18-24 ans (20,8 % des tués et 23,9 % des victimes), même si leur nombre a baissé, au détriment des 45-64 ans qui enregistrent une forte hausse (+14 tués).



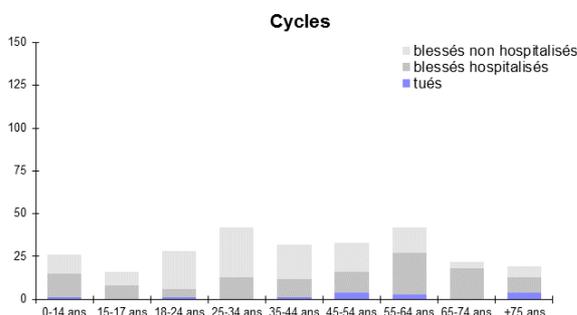
Parmi les conducteurs de **motocyclettes** accidentés, la part des 25-34 ans, principale touchée en 2014 (25,7 %) continue de baisser (23,4 % en 2016) au détriment des 18-24 ans (+3,6 pts entre 2014 et 2016) qui redeviennent les victimes majoritaires.



Pour la catégorie des **cyclomoteurs**, la tranche d'âge 15-17 ans est toujours sur-représentée avec 37 % des victimes, mais sur les 10 tués, 4 avaient entre 18 et 24 ans. En tout, 60 % des victimes ont entre 15 et 24 ans (contre 63 % en 2015).

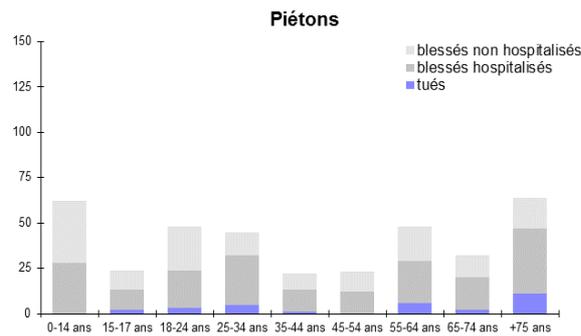


Si toutes les classes d'âge sont touchées dans la catégorie des **bicyclettes**, les plus de 55 ans restent les plus gravement touchés avec 7 tués sur 14 et 45 % des blessés graves.





Comme l'année précédente, les moins de 14 ans et plus de 75 ans sont sur-représentés dans les victimes **piétons**, mais c'est dans cette dernière classe d'âge que l'on retrouve principalement les accidents les plus graves (37 % des tués et 19 % des blessés graves avaient plus de 75 ans). L'accidentologie des piétons de 18-34 ans est également en forte hausse (+6 tués et +14 blessés graves).



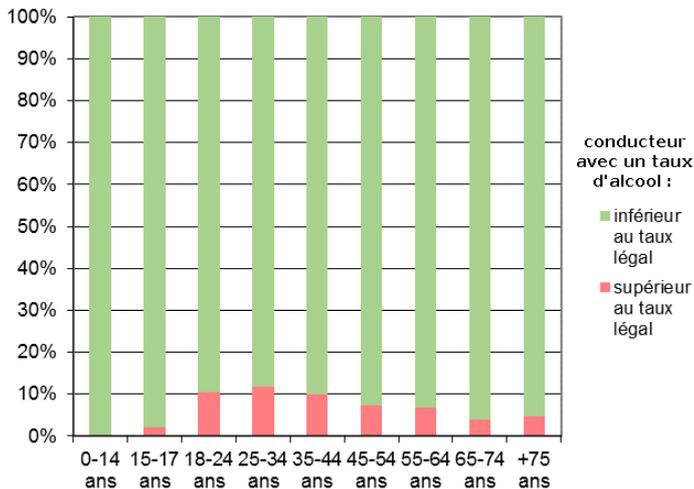
L'alcoolémie des conducteurs

Parmi les conducteurs impliqués dans un accident, 8,6 % avaient un taux d'alcool supérieur au taux légal (contre 8,5 % en 2015). Ce pourcentage monte à 11,8 % pour les 18-34 ans et descend à 4,3 % pour les plus de 65 ans.

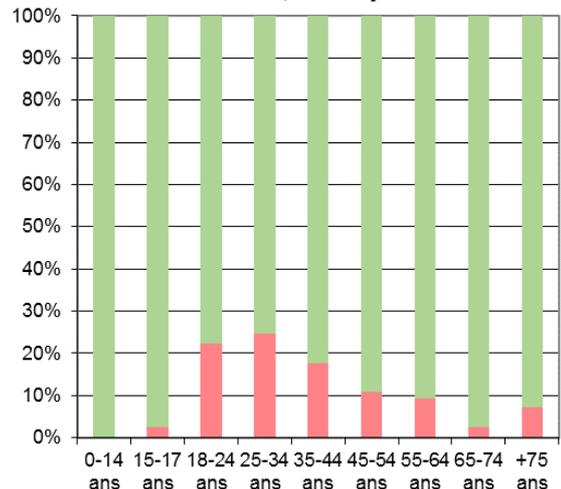
En fin de semaine, veille et jour de fête, le pourcentage de conducteurs alcoolisés passe de 8,6 % à 16,5 % (contre 17 % en 2015). Ce pourcentage monte à 24,7 % pour les 18-34 ans et descend à 4,9 % pour les plus de 65 ans.

Ainsi, par rapport à l'année 2015, si la présence de l'alcool est globalement aussi importante, les pratiques se lissent davantage, avec 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 personnes les plus âgées.

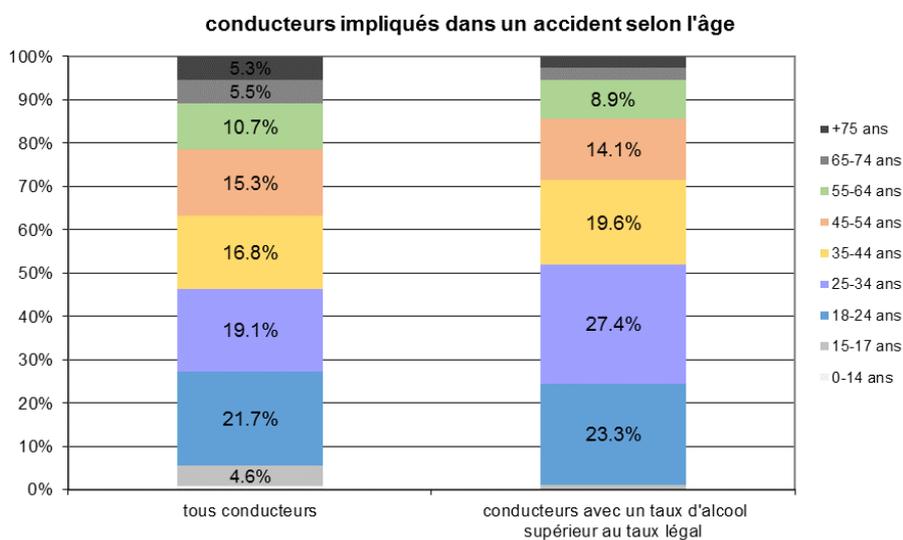
conducteurs impliqués dans un accident selon l'âge



conducteurs impliqués dans un accident selon l'âge le week-end, veille et jour de fête



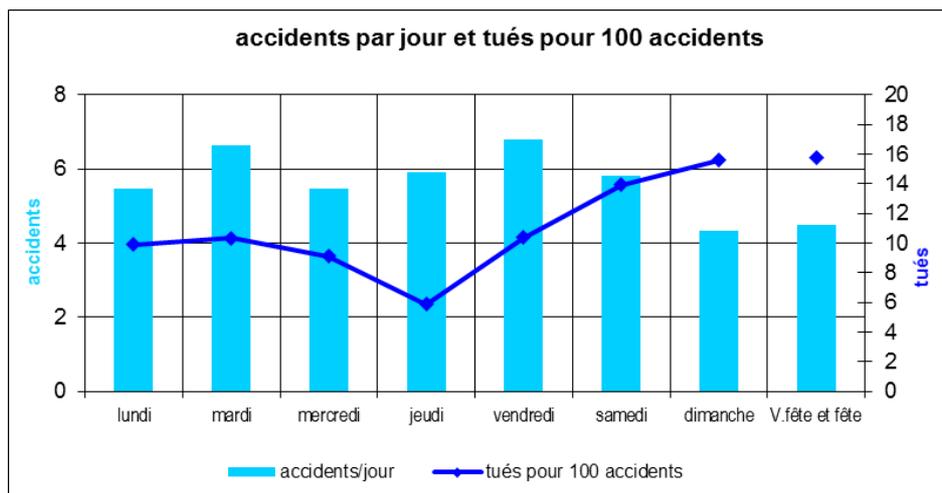
En effet, si les conducteurs entre 18 et 34 ans sont impliqués dans 40,8 % des accidents, ce pourcentage monte à 50,7 % lorsque l'on se restreint aux conducteurs alcoolisés, soit 7 pts de moins qu'en 2015. À l'inverse, si les conducteurs de plus de 65 ans sont impliqués dans 10,8 % des accidents, ce pourcentage descend à 5,6 % lorsque l'on se restreint aux conducteurs alcoolisés, soit presque cinq fois plus qu'en 2015.



Analyse temporelle

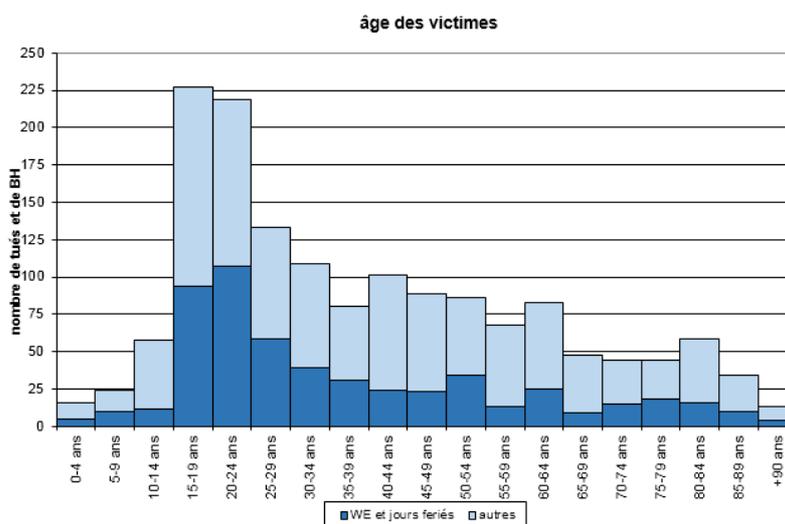
Répartition selon le jour de la semaine

Les accidents sont répartis de manière assez homogène dans la semaine, exception faite des dimanches, veilles et jours de fête, qui sont caractérisés par des accidents moins fréquents (4,5 accidents par jour contre 6 le reste de la semaine) mais plus graves (15 tués pour 100 accidents contre 10 le reste de la semaine). À l'inverse, comme l'année dernière, la gravité des accidents est faible en milieu de semaine, particulièrement le jeudi (5 tués pour 100 accidents).



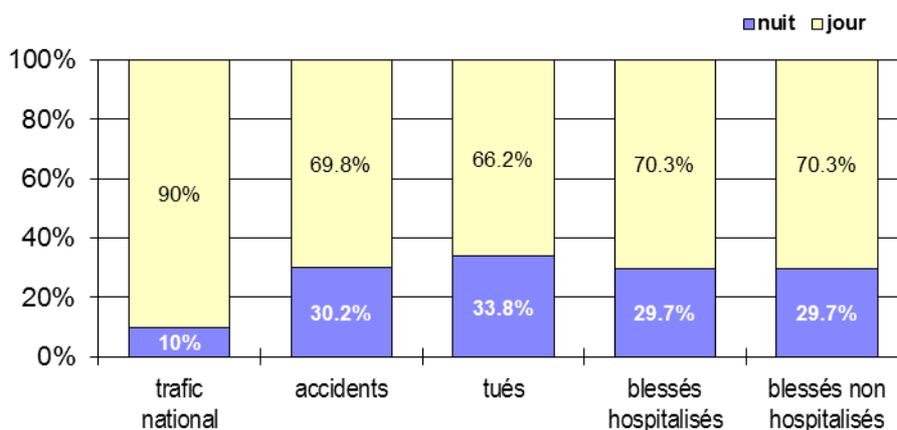
Les jeunes de 15 à 24 ans constituent la majorité des victimes graves le week-end, veille et jour de fête (32 % contre 23 % en semaine).

42 % des victimes graves de 15 à 24 ans le sont le week-end contre 32 % pour les autres classes d'âge.



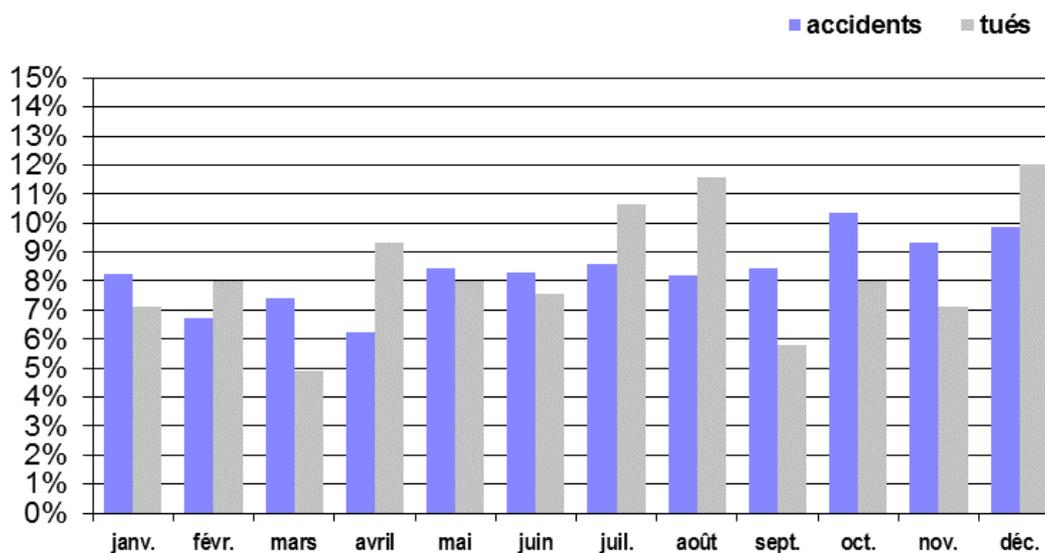
Répartition jour-nuit

Comme l'année dernière, ce sont les accidents de jour qui absorbent la hausse de l'accidentalité routière en 2016 : l'augmentation du nombre de tués en plein jour est de 21 % entre 2015 et 2016. À l'inverse, la part des tués de nuit en 2016 n'a jamais été aussi faible (33,8 % contre 38,8 % en 2015 et 42,4 % en 2014). Il n'en demeure pas moins que la conduite de nuit est toujours aussi dangereuse, avec un risque d'accidents 3 fois plus élevé et une différence de gravité toujours importante (11 % des accidents de nuit sont mortels contre 9 % de jour).



Répartition selon le mois

Le second semestre reste le plus accidentogène (+21 % d'accidents et +23 % de tués) avec des mois de juillet-août ainsi que décembre particulièrement meurtriers (6 tués par semaine contre 4 les autres mois). Si le mois d'octobre n'a pas été le plus meurtrier contrairement aux années précédentes, c'est le mois qui aura enregistré le plus d'accidents (7 par jour).



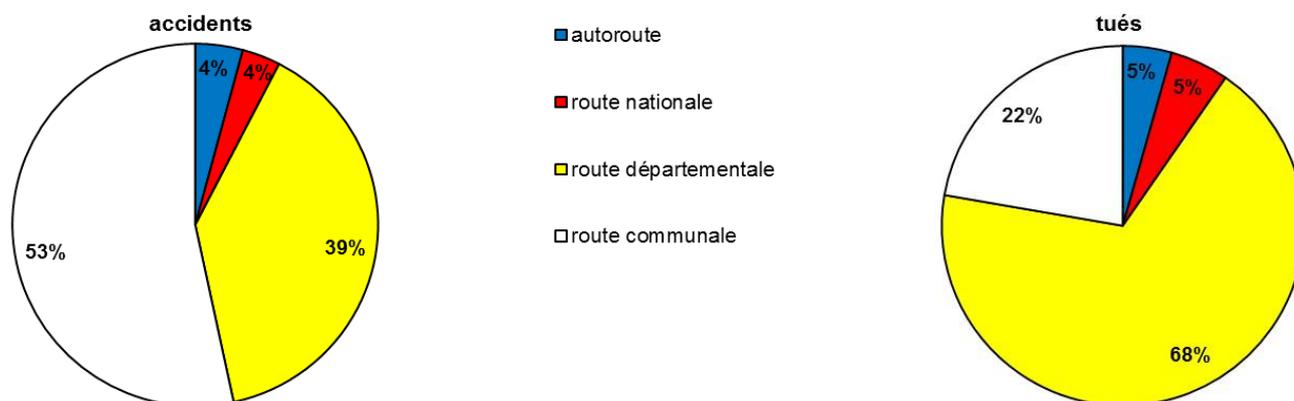
Répartition selon le type de routes

La hausse de l'accidentalité routière en 2016 se retrouve intégralement en agglomération : 57 % des accidents ont lieu en agglomération (contre 53 % en 2015) et sont responsables de 24 % des tués (contre 20 % en 2015).

La gravité des accidents hors agglomération reste malgré tout particulièrement élevée, puisque 81 % des accidents hors agglomération sont graves contre 47 % en ville.



Les autoroutes et nationales ne concentrent que 8 % des accidents et 10 % des tués. 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 près de 7 tués sur 10). La gravité des accidents sur route communale est en effet faible (1 accident mortel sur 23) contrairement aux accidents sur routes départementale et nationale (1 accident mortel sur 6).



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

victimes : 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).