

## Les routes hors agglomération

**63 % des personnes tuées en France le sont sur routes hors agglomération. Quatre tués sur dix le sont dans des accidents sans tiers.**

Accidents	Tués	BH	T/100BH*
14 601	2 188	11 560	19

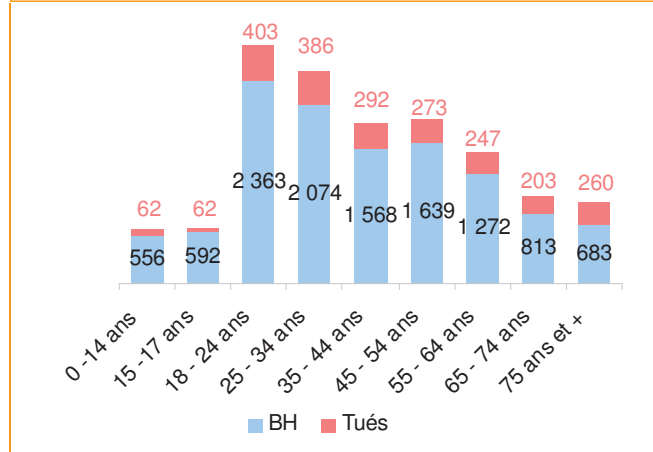
Évolution annuelle moyenne du nombre de tués sur routes hors agglomération entre...\*\*

2015 et 2016	2010 et 2016	2000 et 2010
+ 0,6 %	- 2,9 %	- 6,9 %

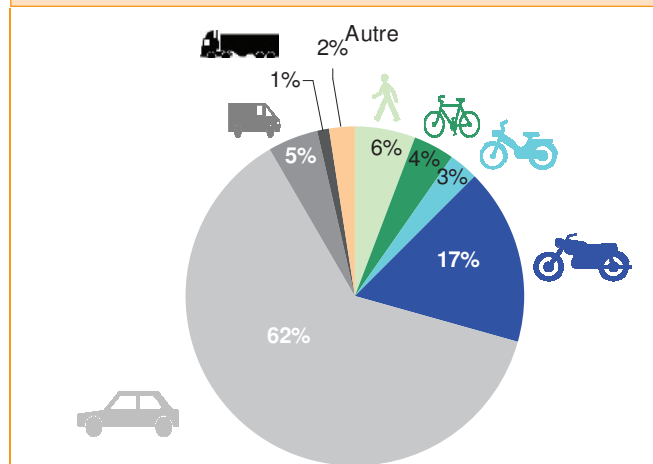
\* Nombre de tués pour 100 blessés hospitalisés (BH) sur les routes hors agglomération

\*\* Lecture : entre 2010 et 2016, le nombre de tués a diminué en moyenne de - 2,9 % par an.

### Nombre d'usagers tués ou blessés hospitalisés (BH) sur routes hors agglomération selon la classe d'âge



### Répartition des usagers tués sur routes hors agglomération selon le mode de déplacement



	Piéton	Bicyclette	Cyclo	Moto	VT	VU	PL	Autres
Tués	126	85	61	372	1362	102	28	52
BH	381	452	626	2225	7029	497	141	209

**Remarque préliminaire : les routes hors agglomération n'incluent pas les autoroutes.**

En 2016, 2 188 personnes ont été tuées sur routes hors agglomération soit 63 % de la mortalité routière. Ceci représente une augmentation de + 0,6 % par rapport à 2015 ; entre 2010 et 2016, la mortalité hors agglomération a baissé de - 16 % (- 2,9 % par an contre - 1,2 % par an sur les autres réseaux).

Entre 2000 et 2010, cette mortalité avait baissé de - 51 %, de manière équivalente aux autres réseaux.

### Selon le type de route

Les routes bidirectionnelles, généralement limitées à 90 km/h, concentrent 87 % de la mortalité sur routes hors agglomération (1 911 personnes), soit 55 % de l'ensemble de la mortalité routière.

Sur les 2 188 personnes tuées, 1 771 l'ont été sur routes départementales, 258 sur routes nationales, 159 sur voies communales ou autres.

### Selon l'âge des usagers

Sur routes hors agglomération, depuis 2010, quatre personnes tuées sur dix ont entre 18 et 34 ans (36 % en 2016).

Entre 2015 et 2016, alors que la mortalité routière sur routes hors agglomération a évolué légèrement à la hausse, on constate :

- une baisse nette (- 22 %) du nombre de personnes tuées entre 15 et 17 ans, soit 17 vies épargnées,
- une baisse (- 8 %) du nombre de personnes de 75 ans et plus, soit 22 vies épargnées,
- une hausse (+ 9 %) du nombre de personnes tuées entre 35 et 64 ans, soit 68 décès de plus qu'en 2015.

Entre 2010 et 2016, la mortalité des 65-74 ans sur routes hors agglomération a augmenté de + 27 % (+ 43 tués) contre + 13 % sur les autres réseaux. Ce constat est encore plus marqué pour les blessés hospitalisés : + 33 % (+ 202 BH) hors agglomération contre + 16 % sur les autres réseaux.

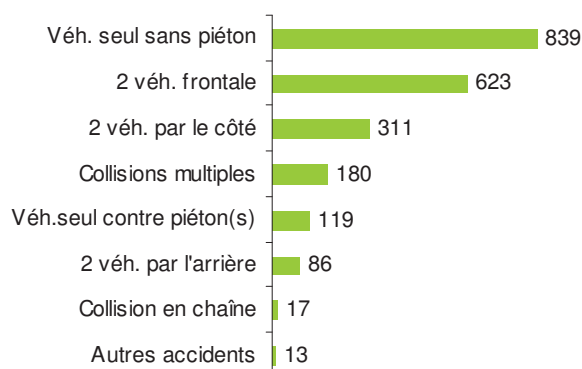
### Selon le mode de déplacement

1 362 automobilistes et 372 motocyclistes ont été tués sur les routes hors agglomération en 2016. Ils représentent 79 % de la mortalité sur ces routes.

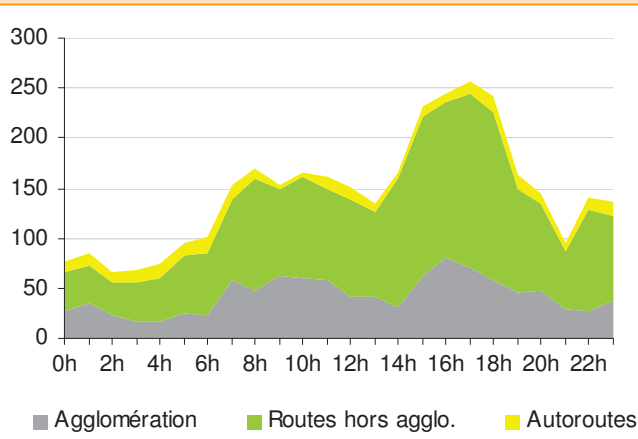
Entre 2015 et 2016, la mortalité routière présente des évolutions contrastées suivant les catégories d'usagers ; on observe notamment une hausse de + 15 % chez les piétons (+ 16 tués) et une baisse de - 21 % chez les cyclomotoristes (- 16 tués).

Depuis 2010, la mortalité des automobilistes a baissé de - 18 % et celle des motocyclistes de - 6 %, mais c'est la catégorie des cyclomotoristes qui est la plus en progrès avec une baisse de - 51 %.

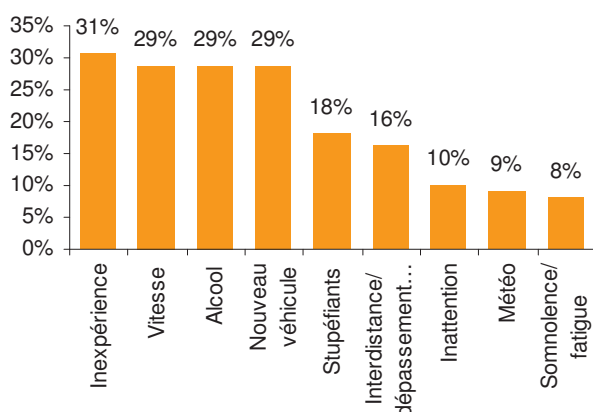
### Nombre de personnes tuées sur les routes hors agglomération selon le type de collision



### Nombre de personnes tuées selon le milieu et selon l'heure



### Facteurs à l'origine des accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme (111 cas étudiés sur routes hors agglomération)



Exemple de lecture : dans 29 % des accidents mortels étudiés, le caractère nouveau du véhicule a été un facteur à l'origine de l'accident. Source : étude Cerema en Haute-Normandie entre 2009 et 2010<sup>1</sup>.

## Selon les conflits

En 2016, sur les routes hors agglomération, prédominent les accidents sans tiers (38 % des personnes tuées, un taux bien supérieur à la moyenne européenne) et les chocs entre deux véhicules (28 % pour chocs frontaux et 14 % pour chocs par le côté). 5 % de la mortalité se produit dans un accident de véhicule seul contre un piéton. La moitié des piétons tués hors aggro n'a pas 45 ans.

Entre 2015 et 2016, la mortalité des accidents sans tiers a baissé de - 5 % (- 43 tués), mais celle des accidents avec chocs multiples a augmenté de + 22 % (+ 33 tués).

## Selon la temporalité

Les quatre mois de juillet à octobre sont les plus mortels avec 39 % de la mortalité totale en 2016.

La moitié des personnes tuées le sont un vendredi, samedi ou dimanche. Au niveau de la répartition horaire, la tranche 14h-20h (25 % de la journée) concentre 40 % de la mortalité.

La mortalité en 2016 intervient à 61 % de jour et à 39 % de nuit. Par rapport à 2010, la mortalité a baissé plus fortement de nuit (- 25 % soit 282 vies épargnées) que de jour (- 9 % soit 133 vies épargnées).

## L'alcool

La présence d'alcool à un taux illégal est plus fréquemment constatée dans les accidents sur routes hors agglomération que sur les autres réseaux. Sur la période 2010-2016, la présence d'alcool est relevée dans 32 % des accidents mortels sur routes hors agglomération contre 25 % sur les autres réseaux. Ces proportions sont respectivement de 18 % et 8 % pour les accidents corporels.

## Facteurs d'accidents mortels<sup>1</sup>

Sur les routes hors agglomération, 3 à 4 facteurs d'accidents mortels impliquant des véhicules de tourisme peuvent être présents concomitamment :

- la vitesse, souvent comme facteur déclencheur et pratiquement toujours comme facteur aggravant ;
- l'alcool, souvent associé, sur les routes secondaires, à d'autres facteurs ou circonstances aggravantes comme le non-port de la ceinture de sécurité sur des déplacements courts ;
- l'inexpérience de la conduite sur ce type de route, notamment dans les courbes ;
- la détention récente du véhicule (moins de 6 mois) qui peut se traduire par un défaut de maîtrise des organes de conduite (frein et direction).

Le choc contre un obstacle présent au bord des routes (arbre, poteau, tête de buse, etc.) est un facteur aggravant dans 36 % des cas.

<sup>1</sup> Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010, Cerema, juin 2013.