



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

20 janvier 2014

L'accidentalité routière en 2013

Bilan sommaire (en estimations provisoires)

Manuelle SALATHÉ

Secrétaire générale

de l'Observatoire National
Interministériel de la Sécurité
Routière (ONISR)



Sommaire

- 1. Les résultats provisoires de 2013**
- 2. Perspectives longues**
- 3. Evolution de la mortalité**
- 4. L'année 2013, évolution mensuelle des résultats**
- 5. La mortalité par catégorie d'usagers**
- 6. La mortalité des jeunes de 18-24 ans**
- 7. Panorama des grands invariants**
- 8. La mortalité selon les départements**
- 9. La mortalité dans les Départements d'Outre Mer**
- 10. Les facteurs comportementaux**

1 - Les résultats provisoires 2013

→ France métropole 2012 vs 2013,
(données définitives pour 2012 et données provisoires pour 2013)

A T B H

Bilan de l'année 2013	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
Année 2013 provisoire	56 468	3 250	70 821	25 876
Année 2012 définitive	60 437	3 653	75 851	27 142
Différence 2013 / 2012	-3 969	-403	-5 030	-1 266
Evolution 2013 / 2012	-6.6%	-11.0%	-6.6%	-4.7%



Sur l'intégralité de l'année 2013, en estimations provisoires, la mortalité routière tombe à 3 250 personnes tuées.

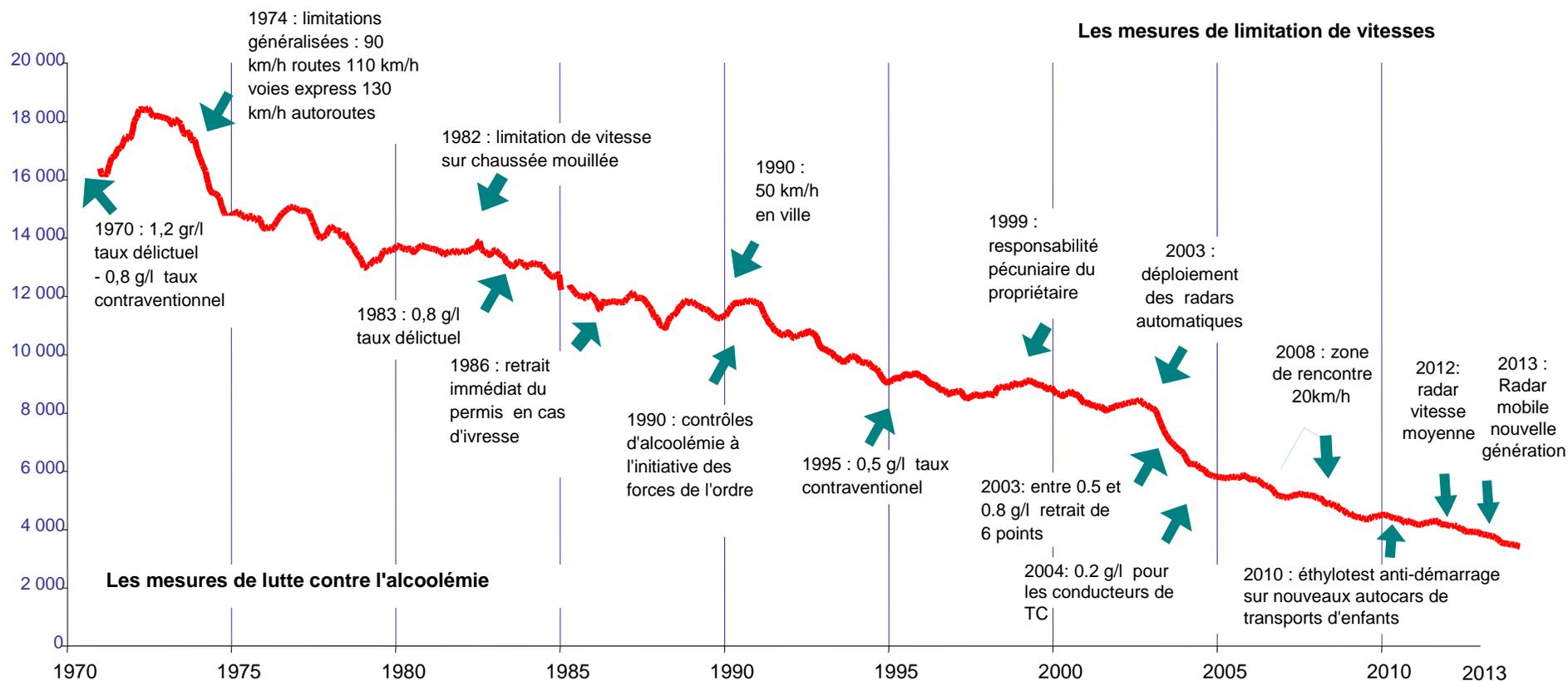
La baisse est de **-11%** soit plus de 400 vies préservées par rapport à 2012.

Le pic de la mortalité routière avait été atteint en 1972 avec 18 000 morts.

2 - Perspectives longues

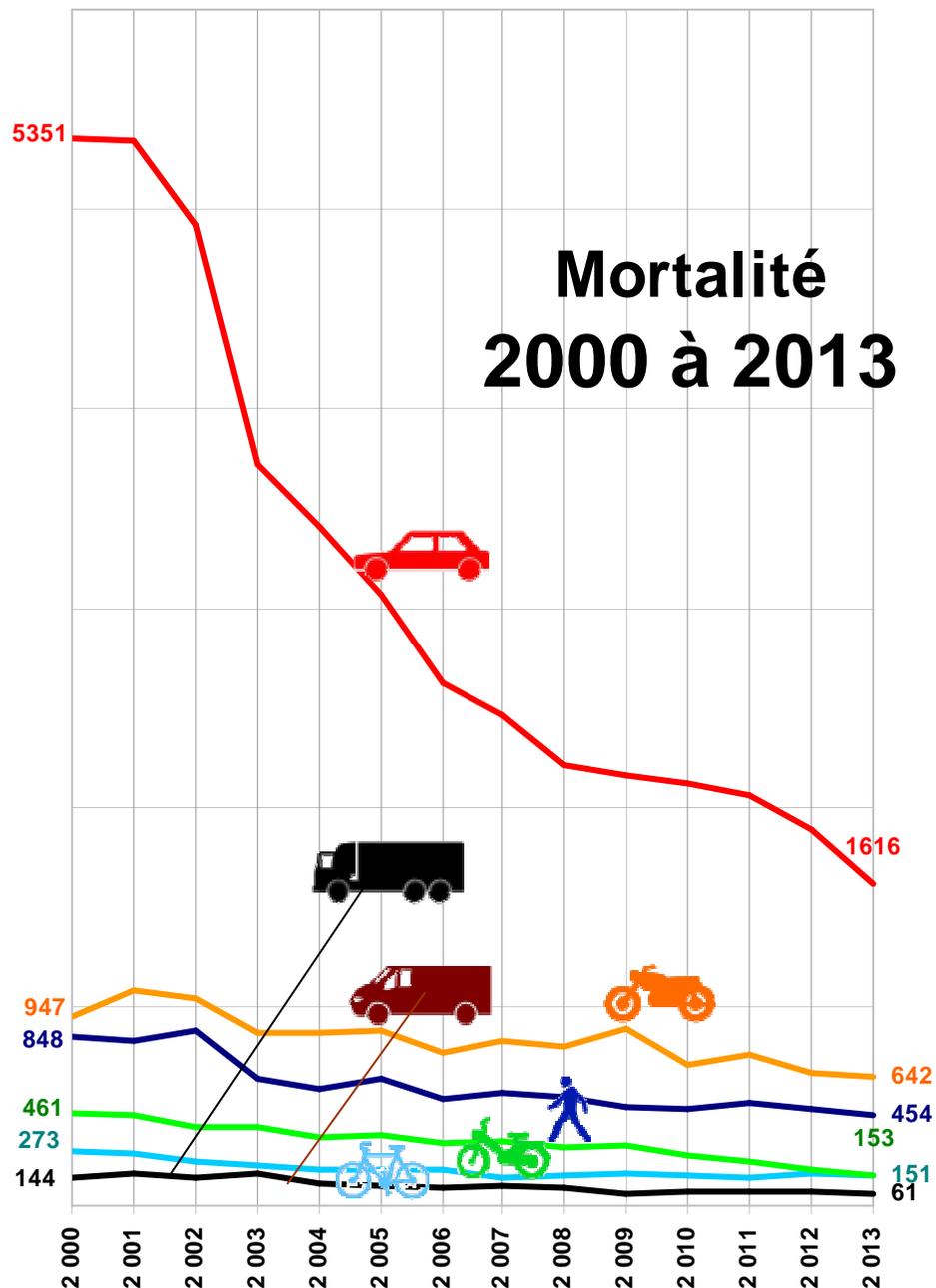
→ Chronologie 1970 à 2013 : Mortalité routière vs Mesures de sécurité routière

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité
1970 - 2013 (moyenne glissante sur 12 mois)



3 – Evolution de la mortalité

2000 → 2013



Entre 2000 et 2010, la mortalité routière a été divisée par deux.

2011, avec 3 963 personnes tuées marque un palier par rapport à 2010.

En 2012, avec 3 653 personnes tuées, un décrochage important est observé.

En 2013, avec 3 250 personnes tuées, l'évolution à la baisse s'accélère.

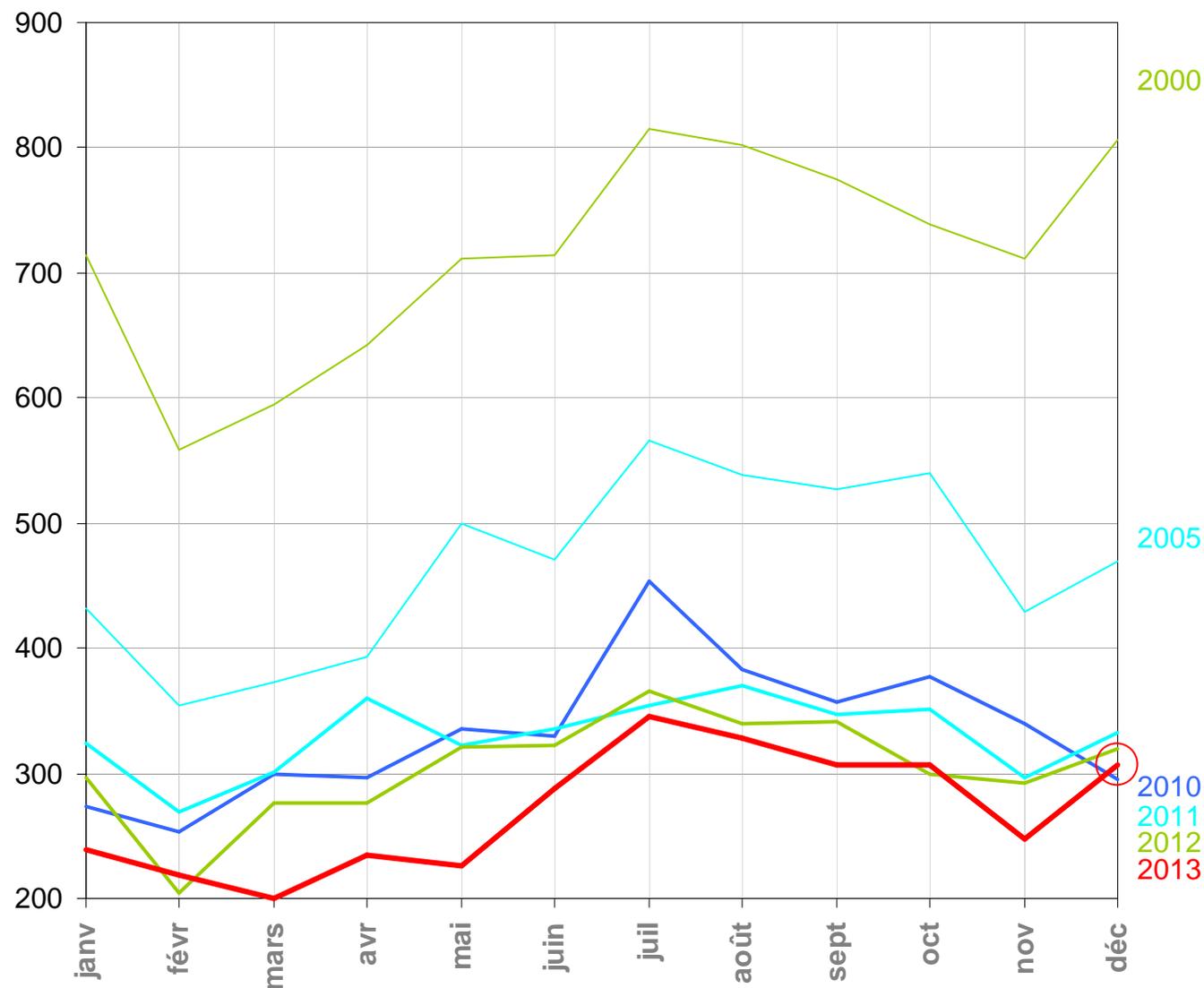
Par rapport à 2010, la nouvelle année de référence, la variation du nombre de personnes tuées est de -18%.

4 – L'année 2013, évolution mensuelle des résultats

→ Evolution mensuelle du nombre de personnes tuées

Les courbes présentent la mortalité pour chaque mois, mettant en évidence une saisonnalité encore marquée sur la période estivale.

On observe les progrès entre 2012 et 2013 au premier semestre et en novembre



4 – L'année 2013, évolution mensuelle des résultats

→ Évolution de la mortalité en cumul sur 12 mois glissants

Forte baisse jusqu'en juin 2013 :
chez les usagers de véhicules motorisés (VL, PL, 2RM)

Une communication forte

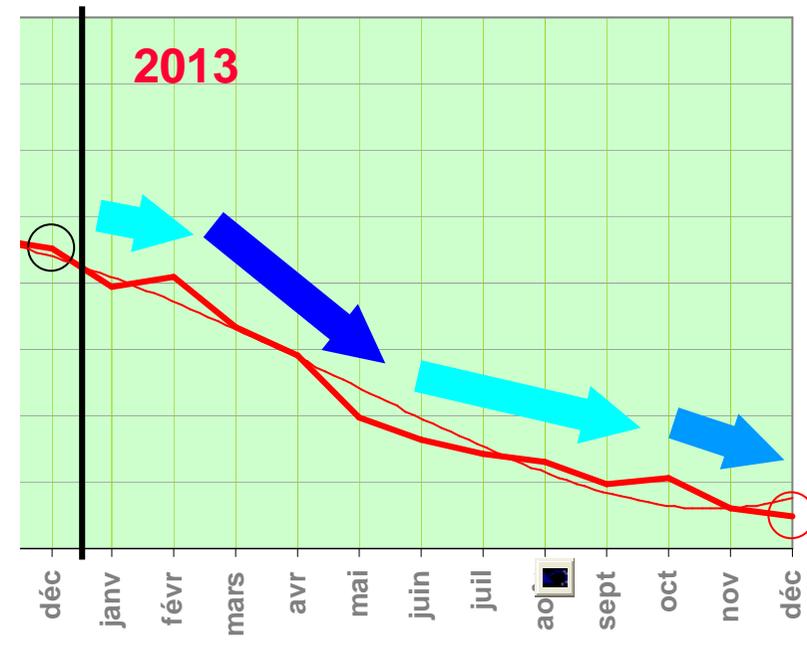
Le déploiement très médiatisé des premiers radars mobiles

Des conditions météo exécrables qui n'incitent pas à la mobilité de loisir, en particulier des 2RM

Une hausse du prix du carburant qui favorise l'éco conduite

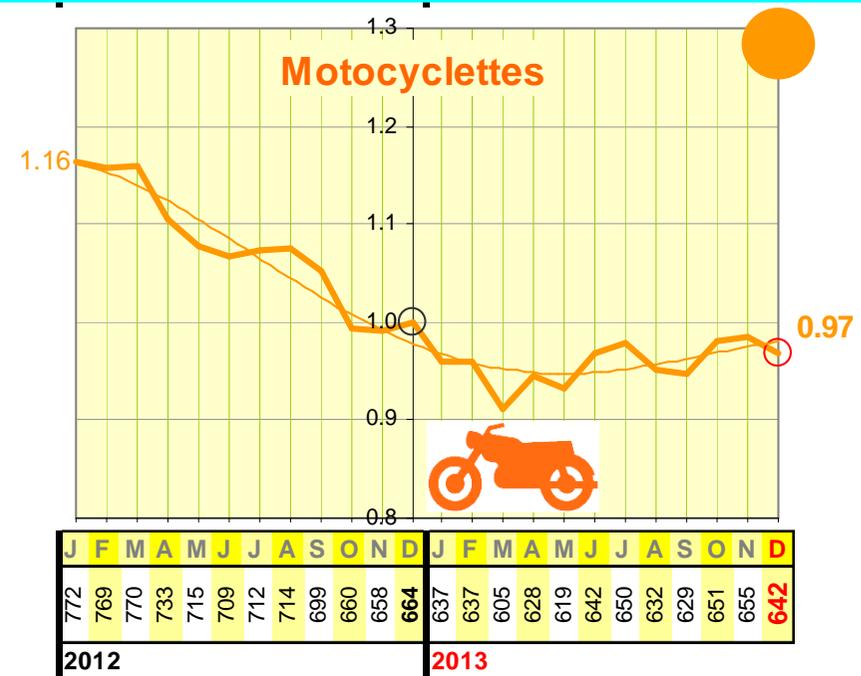
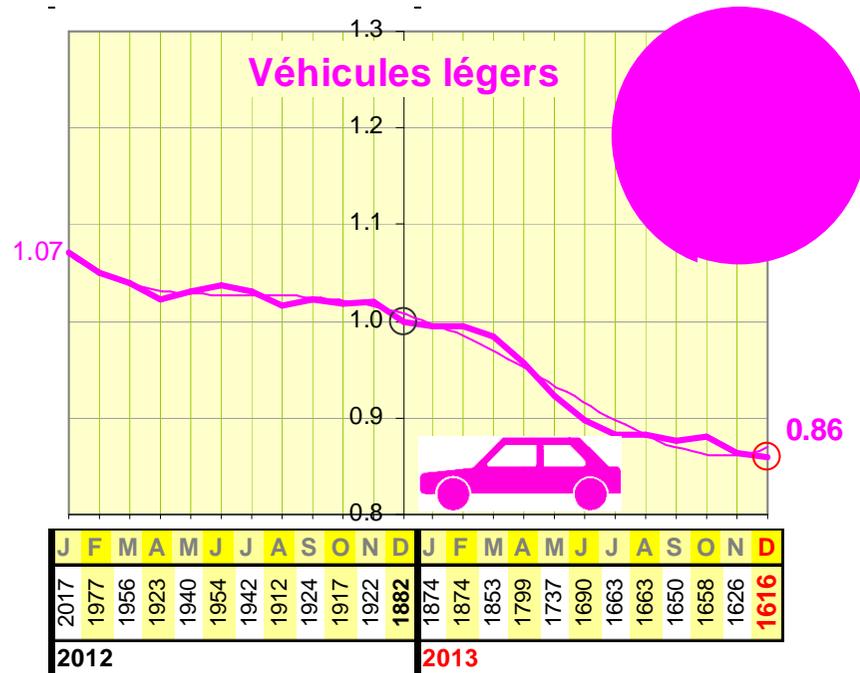
Juin à octobre : baisse VL moins forte, plusieurs mois de hausse pour les motards

Forte baisse en novembre :
homologation des radars mobiles 2 sens, débats CNSR sur les enjeux de sécurité routière



4 – L'année 2013, évolution mensuelle des résultats

➔ Comparaison 2013 vs 2012 - zoom VL et motocyclettes
(données BAAC définitives en 2012 et provisoires en 2013)

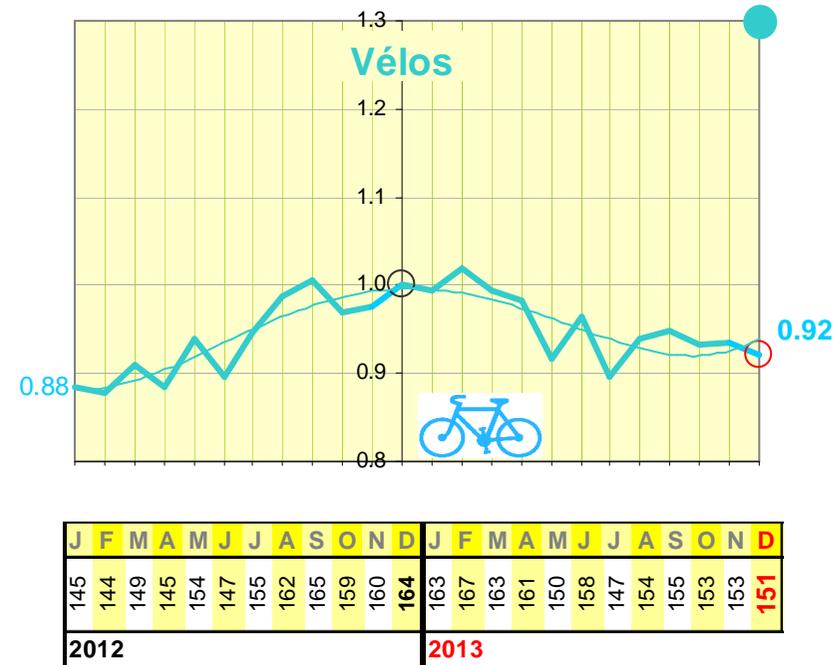
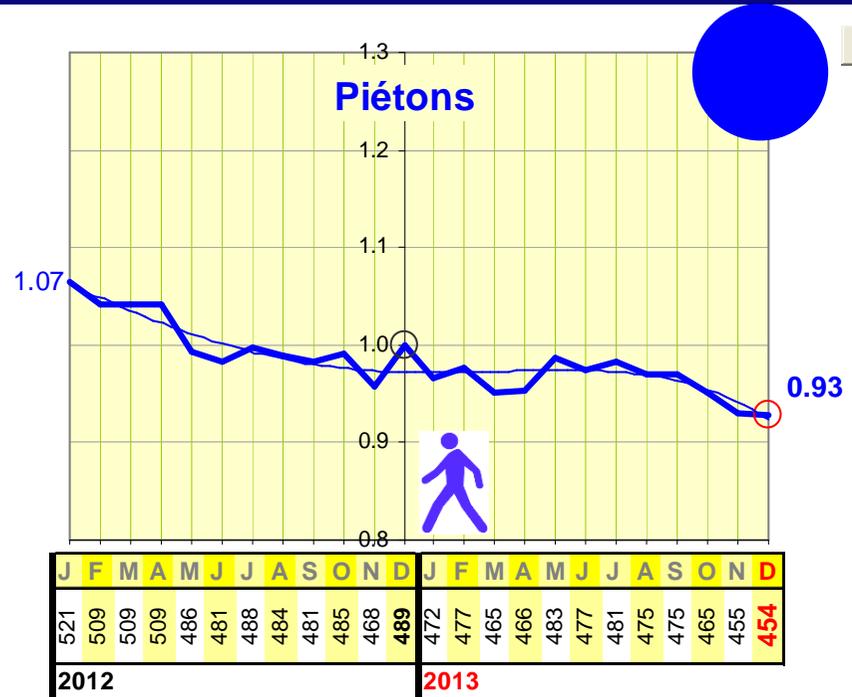


Pour les véhicules légers, les gains de mortalité sont particulièrement forts sur le premier semestre.

Pour les motocyclistes, la baisse forte jusqu'en mai compense une reprise de la saison motocycliste particulièrement accidentogène.

4 – L'année 2013, évolution mensuelle des résultats

➔ Comparaison 2013 vs 2012 - zoom piétons et vélos
(données BAAC définitives en 2012 et provisoires en 2013)

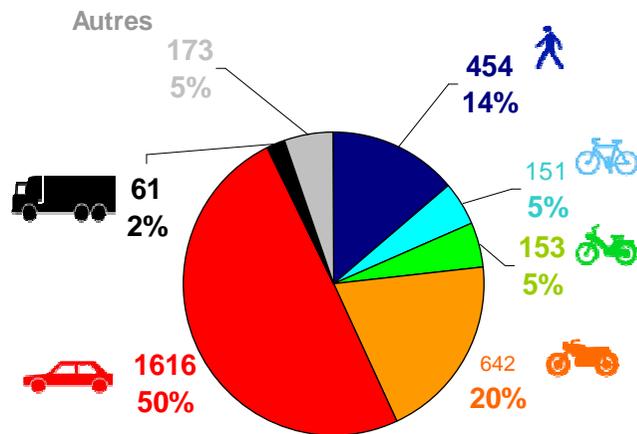


Pour les piétons, les gains de mortalité se sont produits aux premier et dernier trimestres.

Pour les cyclistes, la baisse permet de retrouver un niveau proche de celui d'il y a 18 mois.

5. La mortalité par catégorie d'usagers

→ Fractions de la mortalité (2013) vs parts de trafic (2012)



Mortalité des usagers 2013

Part de trafic des usagers motorisés (*) 2012

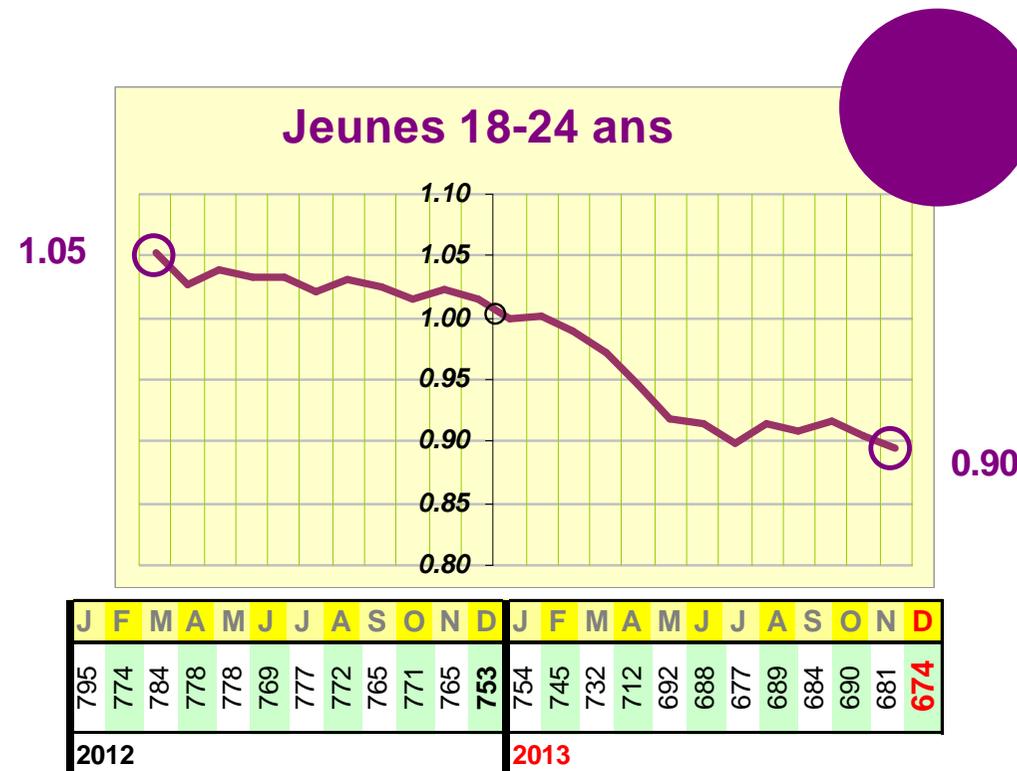
	5%	0,6%
	20%	1,3%
	50%	76%
	2%	5%

La mortalité des deux roues motorisés baisse plus lentement que les autres catégories, ce qui renforce sa part dans la mortalité totale, qui atteint désormais 25%, pour une part dans le trafic de 1,9%.

* : Sont exclus de cette comparaison les piétons, les cyclistes (pour lesquels le trafic est trop mal connu) et les véhicules utilitaires (pour lesquels le détail de mortalité n'est pas connu en données provisoires).

6. La mortalité des jeunes de 18-24 ans

→ Comparaison 2013 vs 2012

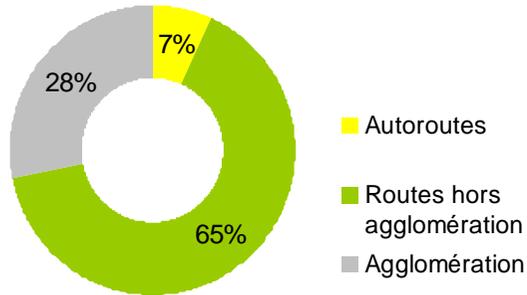


- La mortalité des 18-24 ans suit la tendance générale, en baisse de 10% en 2013 par rapport à 2012. Les 18-24 ans représentent 21% de la mortalité routière mais seulement 9% de la population.

7. Panorama des grands invariants

→ Données BAAC 2012

Personnes tuées

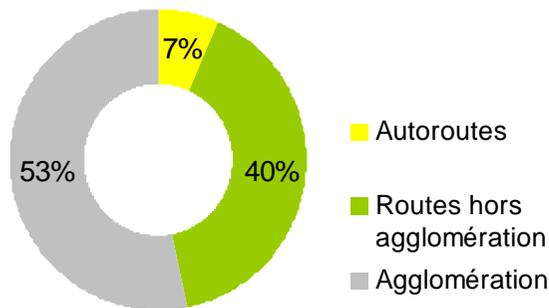


un tiers de la mortalité piétonne est hors agglomération

un tiers de la mortalité cycliste est en agglomération



Blessés hospitalisés

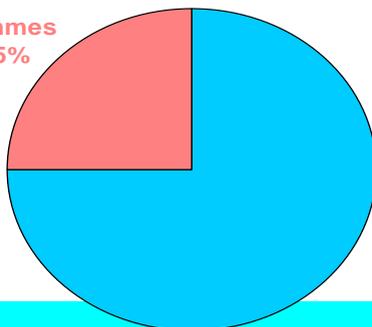


4 motocyclistes tués sur 5 roulent en +125cm3

Mortalité



Femmes
25%



Hommes
75%



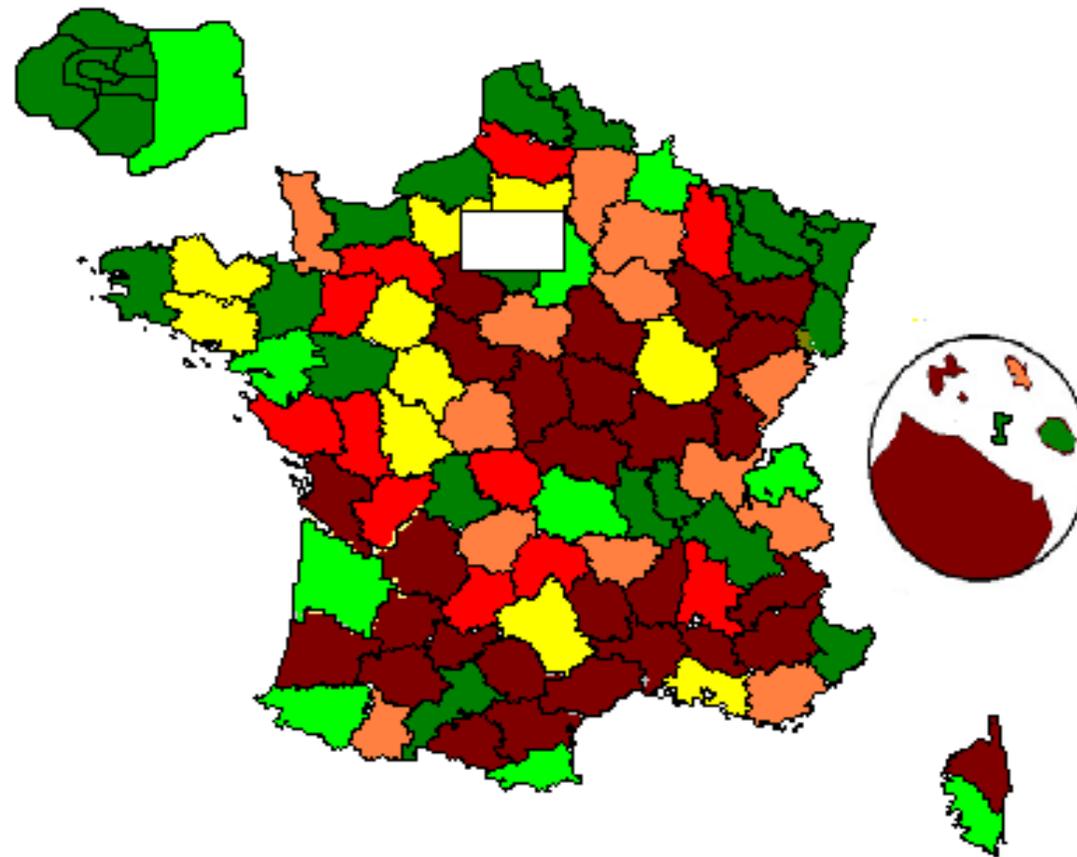
Les conducteurs au permis de moins de 2 ans impliqués dans un quart des accidents

14% des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un poids lourd



8. La mortalité selon les départements

→ Moyenne 2010-2012 par million d'habitants

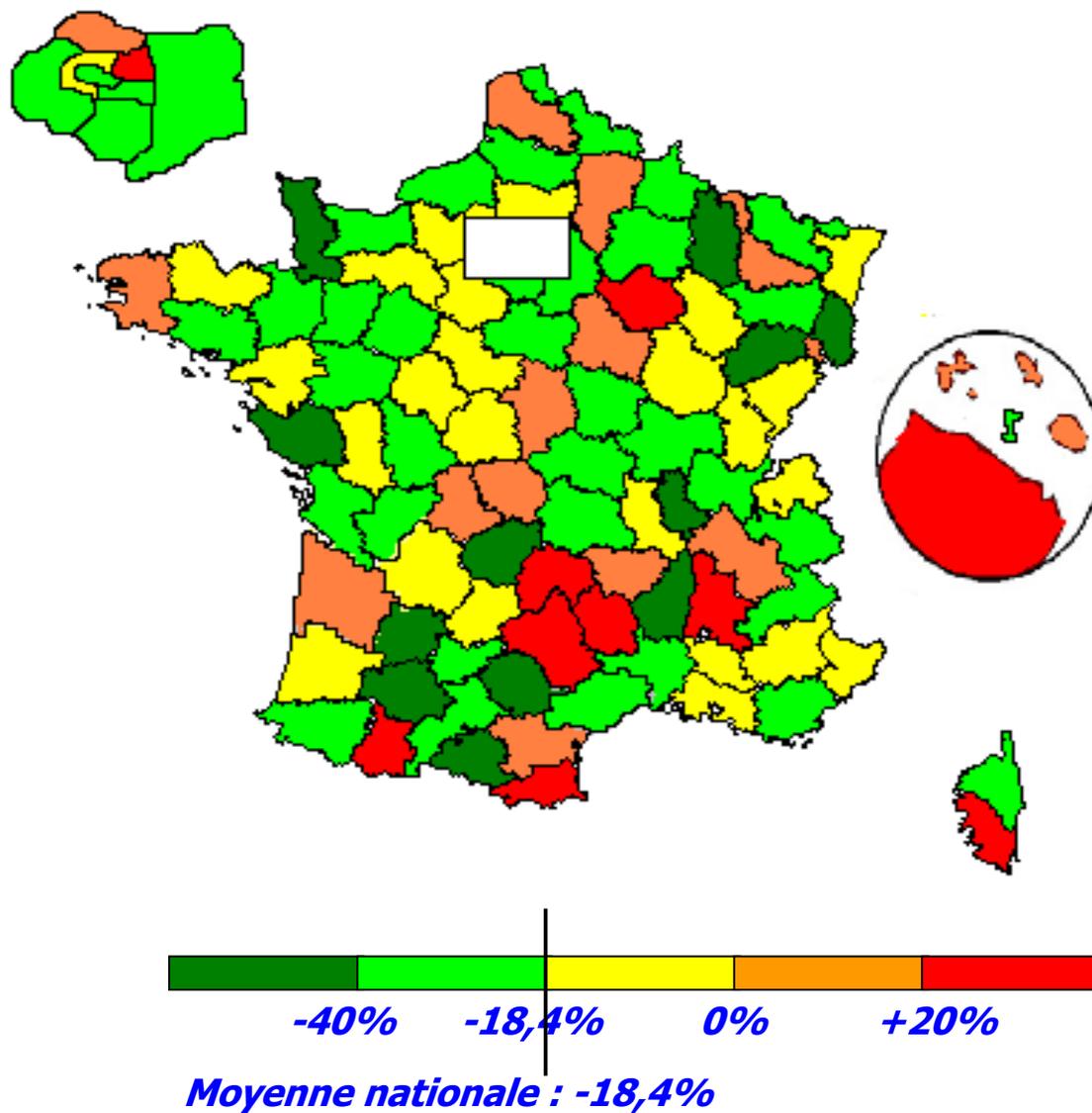


Moyenne nationale : 62 personnes tuées par million d'habitants

Document réalisé par l'ONISR – janvier 2014

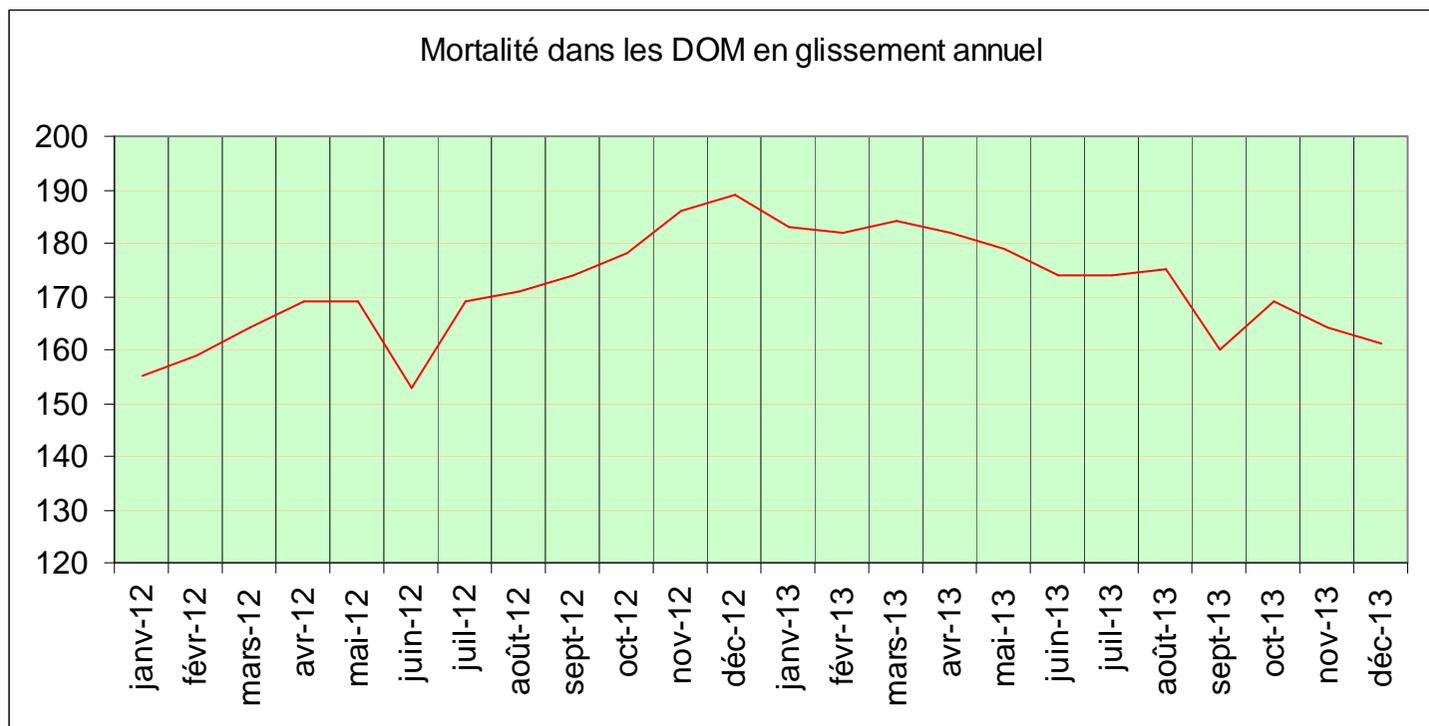
8. La mortalité selon les départements

→ Evolution 2010-2013



9. La mortalité dans les DOM

→ Evolution 2010-2013

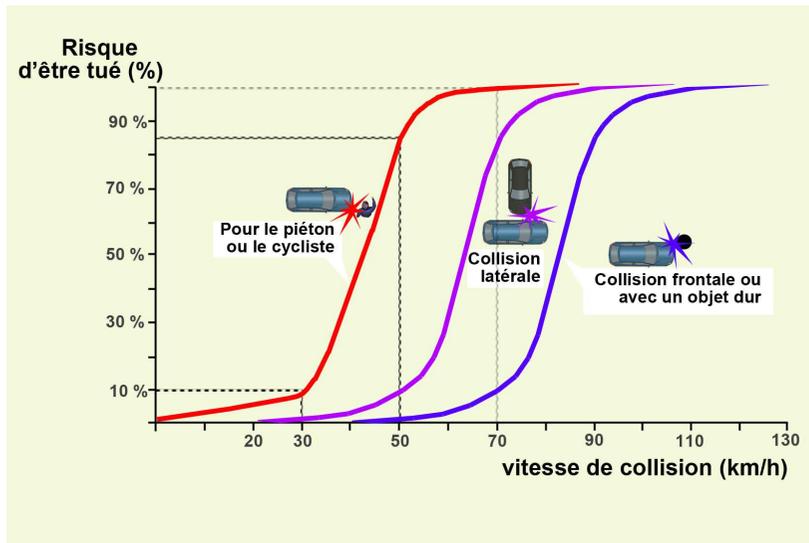


Avec une mortalité estimée à 161 personnes en 2013, les cinq départements d'Outre Mer affichent une baisse de -15% par rapport à 2012, soit -12% par rapport à l'année référence de 2010

10. Les facteurs comportementaux

→ Causes principales des accidents mortels

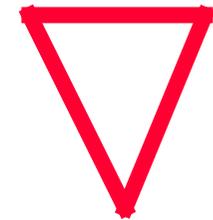
Les remontées rapides des forces de l'ordre confortent en 2013 la part de certaines causes principales d'accident mortel :



L'alcool à 20%



Les refus de priorité à 14%



Les stupéfiants à 4%



la vitesse à 25%

A ce stade des enquêtes, encore 37% des causes ne sont pas déterminées.

10. Les facteurs comportementaux

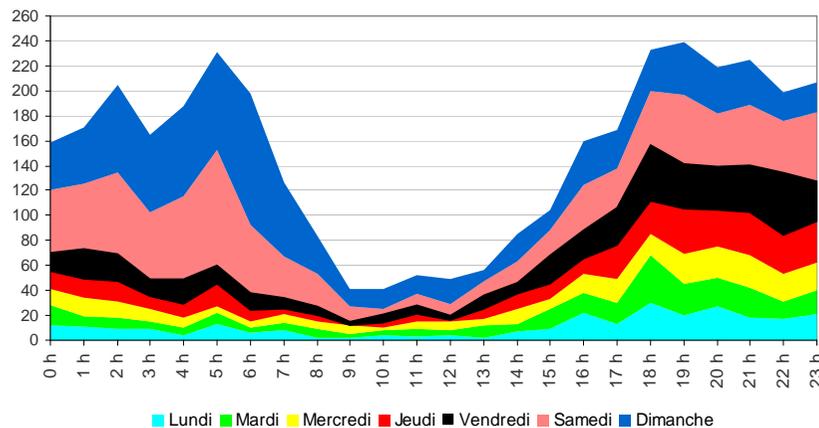
→ L'accident, multifactoriel

L'analyse annuelle de la base des accidents (BAAC 2012) identifie **la présence** de certains facteurs dans les accidents mortels :

L'alcool à 31%



Nombre d'automobilistes contrôlés positifs à l'alcool dans les accidents selon l'heure et le jour



Pics d'alcoolisation des conducteurs impliqués dans les accidents corporels :

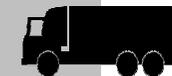
- chaque jour en fin de journée – VL et 2RM tous âges
- samedi et dimanche entre minuit et 6h – VL, 1/2 de 18-24 ans

Malaise-fatigue à 16% Zzzzz...



Les stupéfiants à 23%

21% des tués en VL-PL ne portaient pas la ceinture



6% des tués en 2RM ne portaient pas le casque





Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

Site Web : mot clé « ONISR » sur les moteurs de recherche