



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

BILAN DE L'ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE EN 2013

**Lundi 20 Janvier 2014
Hôtel de Beauvau**

**Conférence de Presse - Bilan provisoire
de l'accidentalité routière en 2013**

Ministère de l'Intérieur - lundi 20 janvier 2014

Allocution de M. Manuel Valls, ministre de l'intérieur

Seul le prononcé fait foi

Monsieur le président Armand JUNG,

Monsieur le délégué adjoint à la sécurité et à la circulation routières,

Mesdames, messieurs,

La sécurité est l'affaire de tous. Et c'est encore plus vrai pour la sécurité routière. Bien sûr, il est de la responsabilité des pouvoirs publics, des services de police, des unités de gendarmerie, des gestionnaires de voirie, des associations et de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière d'agir. Mais c'est à chacun d'entre nous, conducteurs, passagers, piétons de nous prendre en main pour faire reculer le nombre de morts et de blessés sur nos routes. Nous ne devons jamais relâcher les efforts.

Le bilan de l'année 2013 est encourageant : le nombre de tués sur les routes est en baisse de 11%. Cette baisse est une amplification de celle de l'an dernier qui était de - 7,8%.

En 2013, 3 250 personnes ont perdu la vie dans un accident de la circulation routière. C'est un niveau bas historique. Le plus bas depuis 1948, année des premières statistiques.

Seul le prononcé fait foi

Un point important doit être souligné : contrairement à 2012, la baisse de la mortalité concerne, en 2013, toutes les catégories d'usagers. Après une année 2012 difficile, l'évolution de la mortalité des piétons et des cyclistes reprend une tendance favorable avec une réduction de l'ordre de 7%. C'est un point important car la sécurité routière, c'est la sécurité de tous les usagers de cet espace public partagé qu'est la route.

Les deux catégories les plus préoccupantes dont j'ai fait une priorité lorsque j'ai relancé le Conseil national de la sécurité routière – les motocyclistes et les jeunes de 18 à 24 ans – présentent, comme l'année dernière, une mortalité en baisse, respectivement de - 3% et - 10%.

Si 403 vies ont pu être « épargnées » cette année, ce seul chiffre de « près de 9 morts par jour sur nos routes » montre combien nous devons nous mobiliser.

La baisse du nombre des victimes s'accompagne d'une baisse de 6,6% du nombre d'accidents et d'une baisse de 4,7% du nombre des blessés hospitalisés. 25 876 personnes l'ont été en 2013 à la suite d'un accident de la circulation routière.

Le bilan de l'année est donc encourageant. Il ne peut être satisfaisant. La route connaît encore trop, beaucoup trop de drames, qui brisent des vies, brisent des familles. Les routes, les transports, sont faits pour relier des femmes et des hommes, pour permettre notre vie en collectivité. Faisons en sorte qu'elles ne soient pas des lieux de morts.

Je suis convaincu qu'il n'existe pas de seuil ni de fatalité, et qu'il est encore possible de progresser en agissant sur les principales causes de la mortalité routière. L'objectif, je l'ai posé clairement : moins de 2 000 tués sur les routes d'ici 2020.

*

Les causes d'accidents

La vitesse est toujours la cause principale de 25% des accidents mortels, juste avant l'alcool qui compte pour 20% des cas.

Les conducteurs de 18 à 24 ans ayant consommé de l'alcool sont impliqués dans un accident sur deux entre minuit et 6h du matin, les samedis et dimanches. Cette information terrible, doit impérativement orienter l'activité des services. Mais gardons-nous des images trop simplistes : des conducteurs de tous âges causent des accidents mortels du fait de l'alcool.

Un chiffre parle de lui-même : le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 8,5 pour les conducteurs ayant un taux d'alcool au-dessus du taux légal.

L'usage des stupéfiants est la cause principale de 4% des accidents mortels. Mais la consommation de stupéfiants est très souvent liée avec celle de l'alcool, multipliant alors le risque d'avoir un accident mortel par 14.

Mais à ces causes il faut également ajouter le manque de vigilance, la fatigue, l'agressivité parfois au volant qui sont autant de facteurs d'insécurité routière. Pour soi et pour les autres.

Les résultats obtenus en 2013 sont fragiles. Si l'on veut changer les comportements, sur le long terme, il est indispensable de faire comprendre les risques, d'expliquer la nécessité des règles et de s'assurer qu'elles sont respectées.

Il faut agir sur tous les leviers : la formation, la communication et la prévention, les contrôles et donc, bien évidemment, la sanction.

La formation

Si le contenu de la formation a toute son importance, un déroulé cohérent dans le temps est essentiel.

Aujourd'hui, le délai moyen d'attente entre deux présentations à l'examen pratique du permis de conduire est de 100 jours ; c'est inacceptable. Cette situation place bon nombre de candidats dans une situation difficile, notamment parce que pouvoir conduire, c'est pouvoir obtenir un emploi. Nous sommes arrivés à un tel point que certains n'hésitent plus à braver la loi en prenant le volant sans permis. Il fallait donc prendre des mesures adaptées.

C'est pourquoi j'ai confié à madame Florence GILBERT, présidente de la commission « jeunes et éducation routière » du CNSR, la responsabilité d'animer un groupe de travail. Des premières mesures m'ont été proposées. Je les ai validées. Elles seront mises en œuvre dès cette année et permettront :

- le recrutement d'une promotion de 25 inspecteurs du permis de conduire ;
- l'octroi d'une enveloppe de 60 000 examens supplémentaires ;
- le recours à des délégués et inspecteurs à la retraite pour la surveillance de l'épreuve du code.

Ces mesures sont des mesures d'urgence. J'ai également demandé que des solutions pérennes sur la question des places d'examen me soient proposées d'ici à la fin du premier semestre 2014.

La communication

La communication en matière de sécurité routière, les messages qui sont transmis et relayés, sont également essentiels.

Je veux ici souligner la pertinence de la dernière campagne « *Quand on tient à quelqu'un, on le retient* ». Pour la première fois, la Sécurité routière interrogeait directement les consciences de l'entourage du conducteur et incitait à l'action : face à celui qui a perdu sa faculté de discernement à cause de l'alcool, il n'y a pas d'autre choix que d'agir à sa place.

Cette campagne, largement diffusée à la télévision et accompagnée de spots radio et d'un dispositif sur Internet et les réseaux sociaux doit prendre toute son ampleur.

Notre société est celle de la communication de masse. Un service public moderne doit savoir pleinement s'adapter aux réalités de son époque. Et je crois beaucoup à l'importance des campagnes de sensibilisation qui, grâce à des formats, et parfois même à une audace dans le ton, doivent pouvoir atteindre leur cible et faire passer

des messages. Je crois notamment qu'il y a beaucoup à apprendre de certaines campagnes menées à l'étranger.

Nous devons savoir utiliser tous les médias : les médias traditionnels, mais aussi bien sûr les réseaux sociaux, et les opérations dans l'espace public, au contact des populations, en visant tous les âges, et quel que soit les moyens de transport. Il faut par exemple savoir parler aux jeunes conducteurs, mais aussi aux personnes qui font du vélo en ville, ou bien encore aux personnes âgées, celles qui conduisent encore ou se déplacent à pied.

Les contrôles

Aux actions de formation, de communication et de prévention, doivent s'ajouter celles de contrôle. Dans ce domaine, la politique du contrôle automatisé a donné des résultats très nets et cela très rapidement.

En une décennie, le déploiement des radars a fait baisser la vitesse moyenne de plus de 10%, contribuant ainsi à réduire le nombre de morts sur nos routes. Je rappelle : plus de 8 000 en 2000, moins de 4 000 en 2010, 3 250 aujourd'hui.

En 2013, la mise en service des 79 premiers radars permettant de contrôler les véhicules dans le flot de circulation a incité plus encore les conducteurs à respecter les limitations de vitesse.

Mais il ne s'agit pas de multiplier le nombre des radars à l'infini. On peut même dire qu'avec près de 4 100 équipements installés aujourd'hui et une centaine de plus en 2014, nous sommes arrivés à maturité du déploiement.

Il s'agit désormais, pour continuer d'agir efficacement sur le comportement des usagers, d'engager une phase de diversification et de modernisation des moyens.

Ainsi les équipements les plus anciens seront progressivement remplacés par des modèles de nouvelle génération tels que les dispositifs permettant d'identifier un véhicule en excès de vitesse dans sa voie de circulation, ceux contrôlant la vitesse moyenne, ou encore des radars semi fixes pour les zones de travaux.

Les sanctions

Le contrôle est fait pour vérifier si les règles sont respectées. Dans le cas contraire, des sanctions doivent intervenir. Des sanctions qui permettent d'empêcher les individus dangereux de nuire à la sécurité de tous ; qui permettent une réelle prise de conscience chez ceux qui n'ont pas respecté le code de la route.

La garde des Sceaux a annoncé, il y a quelques jours, sa volonté de réduire le champ des infractions correctionnelles au titre de la modernisation de la justice pénale. Que les choses soient claires : il ne s'agit aucunement, comme j'ai pu l'entendre ici ou là, d'une proposition de « dépénalisation » des infractions routières les plus graves.

Il s'agit au contraire, par la contraventionnalisation de certains délits routiers, de rechercher la certitude, la fermeté et la rapidité de la réponse pénale. C'est cet enchaînement qui rend la sanction efficace.

*

Contrairement aux pratiques antérieures, je considère que la préparation des mesures de sécurité routière doit s'appuyer sur une véritable réflexion, associant tous les acteurs. C'est pourquoi, je voudrais revenir avec vous sur la concertation et le travail engagés par le Conseil national de la sécurité routière.

Quand j'ai décidé de réinstaller le CNSR en novembre 2012, il n'avait pas été réuni depuis 2008 ! La concertation avait fait défaut et il était donc urgent de la relancer.

Je veux ici remercier le président Armand JUNG et l'ensemble des membres de cette instance pour le travail accompli depuis plus d'un an. Ils ont leur part dans les résultats obtenus.

Le comité des experts a ainsi remis un premier rapport à l'occasion de la séance plénière du 29 novembre dernier. Ses propositions, notamment la réduction des vitesses sur certaines voies, seront examinées par les commissions du CNSR cette année. Il faut se donner le temps de la réflexion. A ce jour rien n'est décidé. Un second rapport sur les différents axes d'amélioration de la sécurité routière sera également remis au CNSR au cours de l'année 2014.

De la même manière, les travaux engagés autour des éthylotests anti-démarrage, des enregistreurs de données routières ou bien encore de la circulation inter-files pour les deux roues motorisés se poursuivront au premier semestre de cette année.

L'ensemble de ces travaux permettra ainsi de préparer un comité interministériel de la sécurité routière avant l'été sur la base d'une expertise scientifique et d'une concertation la plus ouverte et la plus approfondie. C'est le gage de mesures adaptées nous permettant à tous, collectivement, de progresser.

* *

En quarante ans, la mortalité routière a été divisée par quatre.

L'amélioration de la sécurité des véhicules, l'aménagement des routes et surtout l'évolution des comportements au volant ont contribué à cette baisse.

Le bilan de l'accidentalité routière de l'année 2013 s'inscrit dans cette tendance. Bien sûr, elle est multi factorielle. Et la crise que nous connaissons fait que l'on roule moins générant ainsi une moindre exposition au risque. Mais c'est une raison parmi d'autres.

Car il n'en reste pas moins que l'action des pouvoirs publics est déterminante. Tout relâchement se traduit immédiatement par des conséquences négatives. Notre rôle, notre mission, est de tenir un message clair, un message ferme.

Avec un seul objectif pour l'année à venir : celui de réduire encore davantage le nombre de morts et de blessés sur nos routes.

Je suis prêt à présent à répondre à vos questions.

* * *



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

Paris, le 20 janvier 2014

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Manuel VALLS, ministre de l'Intérieur, annonce une baisse de 11% de la mortalité routière en 2013

L'année 2013 enregistre le plus faible nombre de personnes tuées sur les routes de France depuis 1948. Estimée à 3 250 décès, la mortalité routière est en forte baisse par rapport à l'année 2012 : -11%, soit 403 vies sauvées au cours des douze derniers mois.

Ces progrès ont particulièrement bénéficié aux automobilistes et aux cyclomotoristes, avec -14% de mortalité routière pour ces deux catégories d'usagers. Les piétons et les cyclistes connaissent également une situation en nette amélioration, respectivement de -7% et de -8%. La mortalité des motocyclistes, qui avait considérablement baissé en 2012 (-12,6%), diminue toujours en 2013 mais dans une moindre mesure de -3%, tandis que celle des camionneurs est stable.

L'ensemble des autres indicateurs de l'accidentalité routière s'inscrit en 2013 dans cette même tendance favorable : le nombre des personnes blessées diminue de -6,6%, et celui des hospitalisations de -4,7% par rapport à 2012. Le nombre des accidents corporels, en baisse lui aussi de -6,6%, passe pour la première fois sous la barre des 60 000, pour atteindre 56 468.

Le dernier mois de l'année 2013 enregistre une nouvelle baisse de la mortalité routière par rapport au mois de décembre 2012 (-3,7%), qui s'accompagne d'une baisse du nombre des accidents corporels (-2,2%). Le nombre de personnes blessées reste stable (+0,2%) mais la gravité des blessures est plus forte (augmentation de 9,4% du nombre des blessés hospitalisés).

"C'est toujours beaucoup trop", rappelle le ministre de l'Intérieur, Manuel VALLS, qui maintient son objectif de passer sous la barre des 2 000 personnes tuées sur la route " d'ici à 2020 ". Le ministre tient cependant à saluer « ces résultats notables, rendus possibles par la prise de conscience et le sens des responsabilités accrus des conducteurs, mais aussi par l'action déterminée des forces de l'ordre".

Le ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche, Frédéric CUVILLIER, tient à souligner combien ces résultats sont encourageants. Mais il faut persévérer dans cette voie. *« L'amélioration de la sécurité des véhicules et l'aménagement des infrastructures sont des leviers importants et les efforts doivent se poursuivre »* indique ainsi le ministre.

www.securite-routiere.gouv.fr

Contact presse Sécurité routière :

Alexandra THERIZOL : 01 40 81 80 75 / 06 80 75 19 83 90

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Baromètre du mois de décembre 2013

Bilan du mois

307 personnes seraient décédées sur les routes en décembre 2013.

La mortalité routière connaît une légère baisse (-3,7%) par rapport à décembre 2012. Le nombre des accidents corporels est également en faible baisse (-2,2%). Le nombre de blessés est globalement stable (+0,2%), mais la gravité des blessures est plus forte (+9,4% de blessés hospitalisés).

Décembre 2013 a ainsi totalisé 12 personnes tuées de moins que décembre 2012.

Bilan du mois de décembre	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
décembre 2013 provisoire	4 935	307	6 185	2 236
décembre 2012 définitif	5 046	319	6 172	2 044
Différence 2013 / 2012	-111	-12	13	192
Evolution 2013 / 2012	-2.2%	-3.7%	0.2%	9.4%

Bilan de l'année 2013

Sur les 12 mois de l'année 2013, le nombre de personnes tuées est évalué à 3 250, soit 403 personnes tuées de moins qu'en 2012. Ceci représente une baisse de la mortalité estimée de -11%.

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%

Avertissement

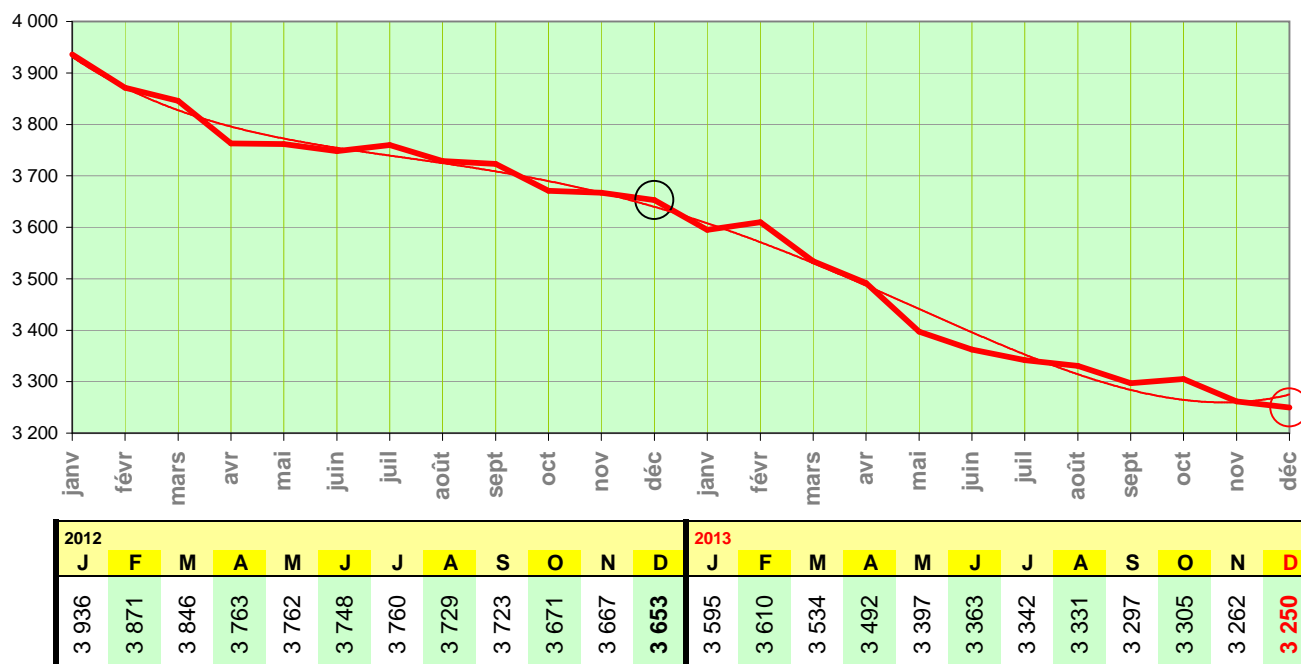
Ce bilan ne concerne que la France métropolitaine.

Pour le mois écoulé et les derniers mois précédents, ils reposent sur un dispositif de remontées rapides assurées en fin de mois par les forces de l'ordre. Il s'agit ici d'estimations provisoires des résultats du mois. Ces estimations initiales sont établies par extrapolation afin de compenser les décès tardifs sous 30 jours et de pallier divers autres écarts « structurels » ou systématiques entre remontées rapides et données définitives du Fichier national des accidents corporels (dit "Fichier BAAC"). L'extrapolation résulte de la confrontation des deux séries sur les douze derniers mois de disponibilité des BAAC validées.

Les estimations provisoires initiales des mois antérieurs sont ensuite affinées de loin en loin jusqu'à l'arrêt des chiffres définitifs. Ces estimations intermédiaires sont substituées aux estimations initiales au fur et à mesure de l'affermissement du Fichier BAAC, la marge d'erreur s'amenuisant en conséquence.

Evolution de la mortalité en glissement annuel Toutes catégories d'usagers confondues

NB : On a figuré ci-dessous, pour chaque mois, le total des tués à 30 jours sur les 12 mois écoulés (ce mois inclus). On voit ainsi l'évolution de la mortalité pour une année complète (donc sommairement affranchie des variations saisonnières).



La mortalité routière 2013 en France métropolitaine est estimée inférieure de 11% par rapport à l'année 2012, se situant provisoirement à 3250 personnes décédées.

→ Evolution de la mortalité par catégorie d'usagers

(voir la série de graphiques et tableaux associés [ci-contre](#))



Par rapport au mois dernier, la mortalité de l'ensemble des usagers est en très légère baisse, à l'exception de celle des camionneurs, en forte hausse (+8 tués).

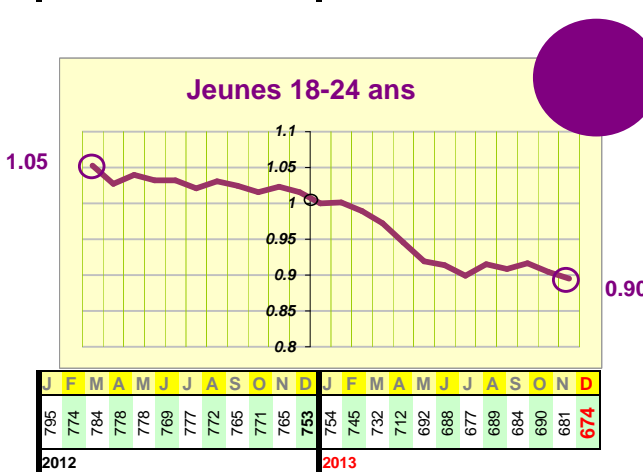
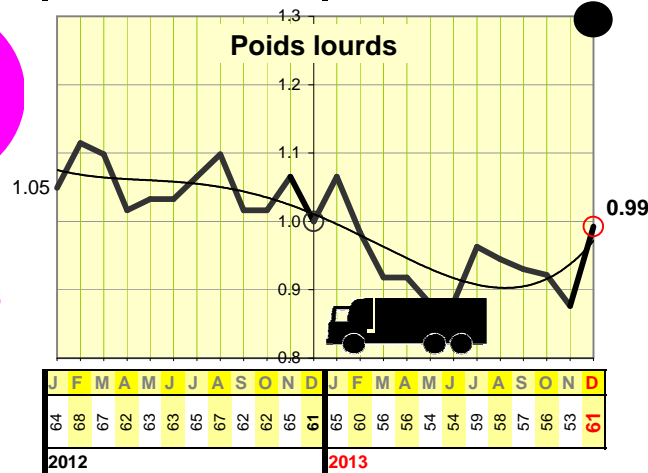
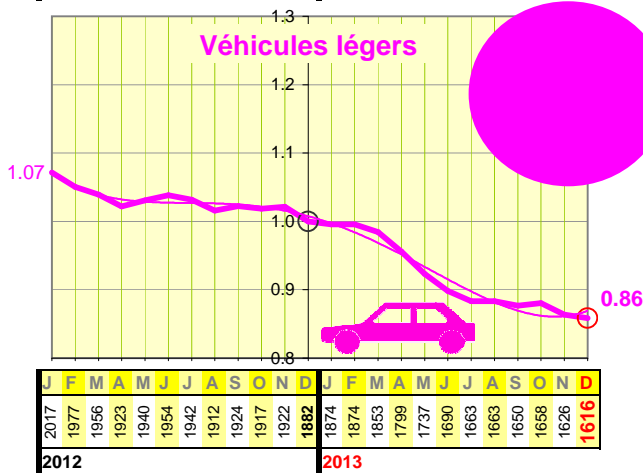
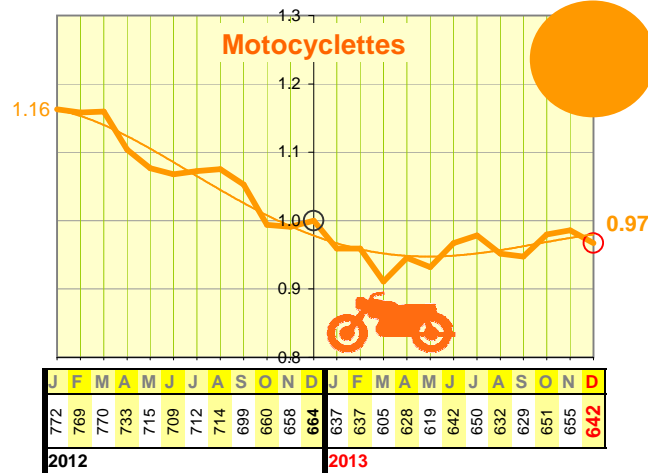
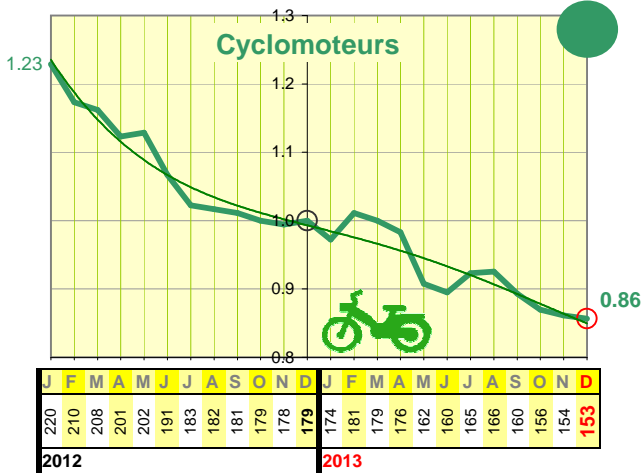
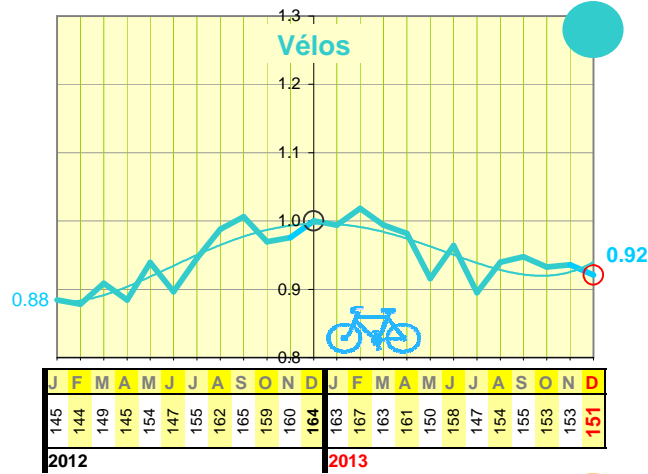
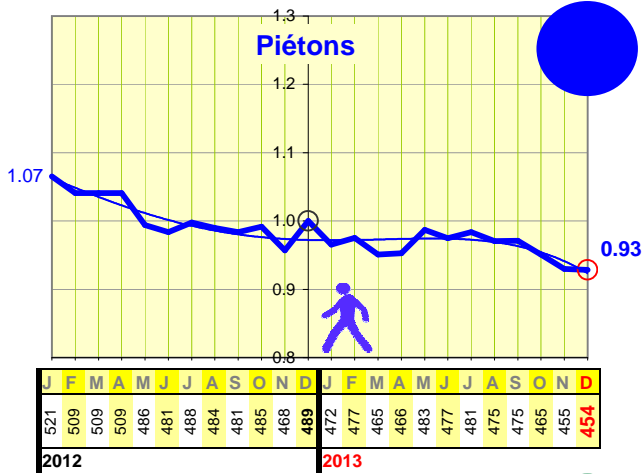
L'évolution de la mortalité routière cumulée sur 12 mois est donc en forte baisse sur l'année 2013. Cette tendance est largement emportée par la baisse de la mortalité des automobilistes.

Les mortalités des automobilistes et des cyclomotoristes sont en forte baisse, -14% chacune. Celles des piétons et des cyclistes sont en baisse sensible : respectivement -7% et -8%. La mortalité des motocyclistes est en très légère baisse (-3%) et celle des camionneurs est stable.

La baisse de 10% de la mortalité des jeunes de 18 à 24 ans reflète la baisse générale constatée de la mortalité routière.

L'évolution globalement très favorable de la mortalité routière en 2013 s'explique en grande partie par un fort mouvement de baisse au premier semestre lié à la communication importante en matière de sécurité routière et au lancement très médiatisé des nouveaux radars mobiles assorti d'une campagne de communication sur les risques liés à la vitesse, 3 séances plénières du Conseil National de Sécurité Routière favorisant les débats autour des grands enjeux de l'accidentalité routière, des conditions météorologiques exécrables jusqu'en juin n'incitant pas à la mobilité de loisirs en particulier pour les motocyclistes, la hausse du prix du pétrole favorisant les pratiques d'éco-conduite, la baisse des vitesses, et impactant également le trafic poids lourd.

Au deuxième semestre 2013 la baisse est globalement moins rapide par rapport au deuxième semestre 2012 : un carburant moins cher et une saison motocycliste qui dure introduisent un effet défavorable sur la mortalité routière, que compensent en septembre la relance des campagnes de communication, l'homologation du contrôle des deux sens de circulation par les radars nouvelle génération et en novembre des débats médiatiques forts liés à la dernière séance plénière du CNSR.



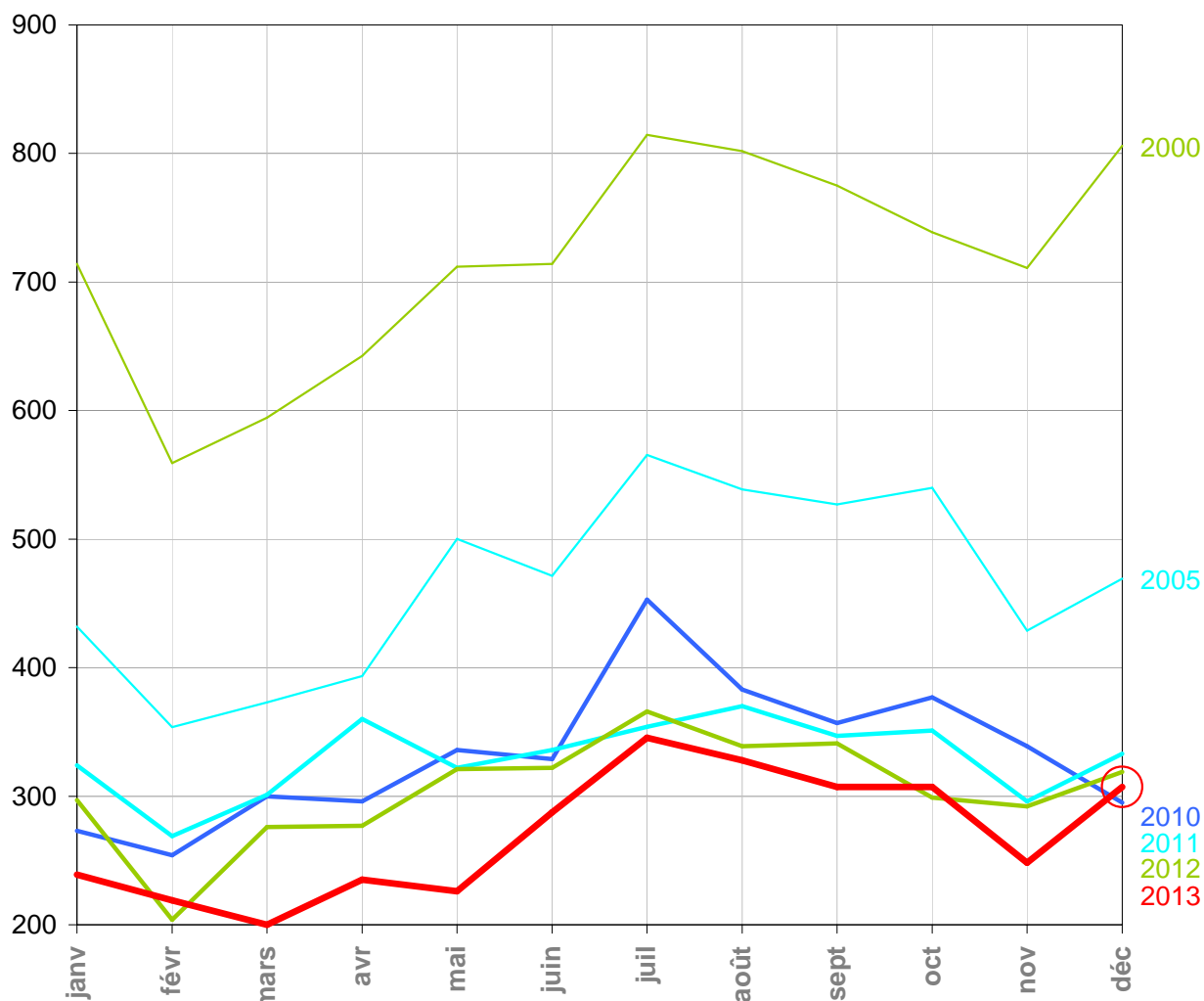
NB : Chacun des tableaux chiffrés de cette page donne, pour une catégorie d'utilisateurs ou une tranche d'âges, les mortalités cumulées sur 12 mois glissants. Il s'agit là d'estimations provisoires de qualité limitée (meilleure pour les effectifs annuels élevés). La pastille en haut à gauche représente le poids de la mortalité de chaque catégorie.

Les graphiques associés sont établis en valeurs indicielles, avec le même indice 1 il y a un an (en décembre 2012) et la même échelle des Y pour tous. Ainsi la valeur d'indice 1 représente 489 tués annuels chez les piétons, mais 1882 tués annuels chez les automobilistes, comme on le lit sur les tableaux correspondants.

La catégorie des "véhicules utilitaires légers" (VUL) n'est pas traitée isolément faute de source statistique, pas plus que les "autres" usagers : voiturettes, engins agricoles, autocars, etc. Les tués de ces catégories sont néanmoins incorporés aux totaux "Tous usagers".



Tués à 30 jours au mois par mois sur 15 ans



	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2000	714	559	594	642	712	714	815	802	775	739	711	806
2005	432	354	373	393	500	471	566	539	527	540	429	469
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319
2013	239	219	200	235	226	287	345	328	307	307	248	307

NB : En rouge dans le tableau, estimations provisoires (remontées rapides extrapolées).

En vert, données dites "quasi-définitives" issues du BAAC (définitives à quelques unités près).

En noir, données BAAC définitives.



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.

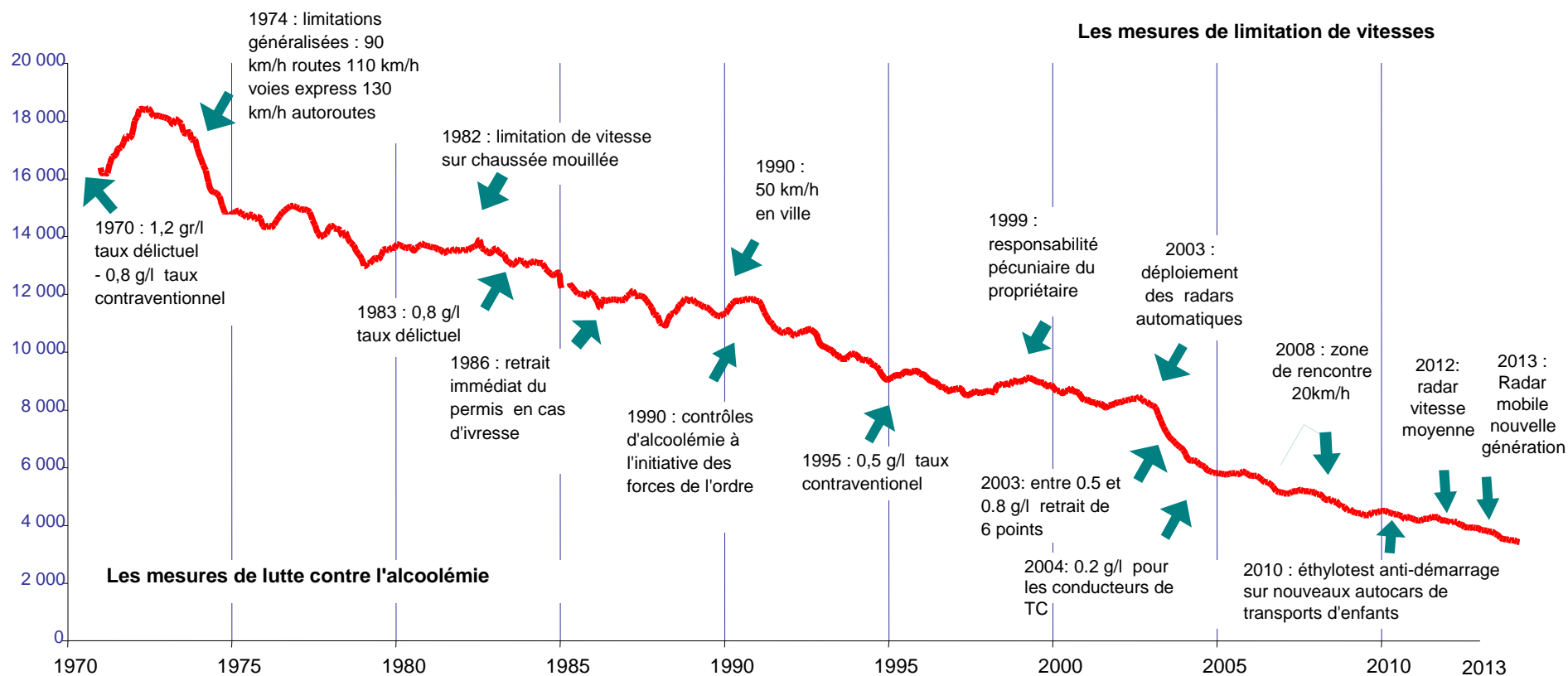
La baisse est de **-11%** soit plus de 400 vies préservées par rapport à 2012.

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

2 - Perspectives longues

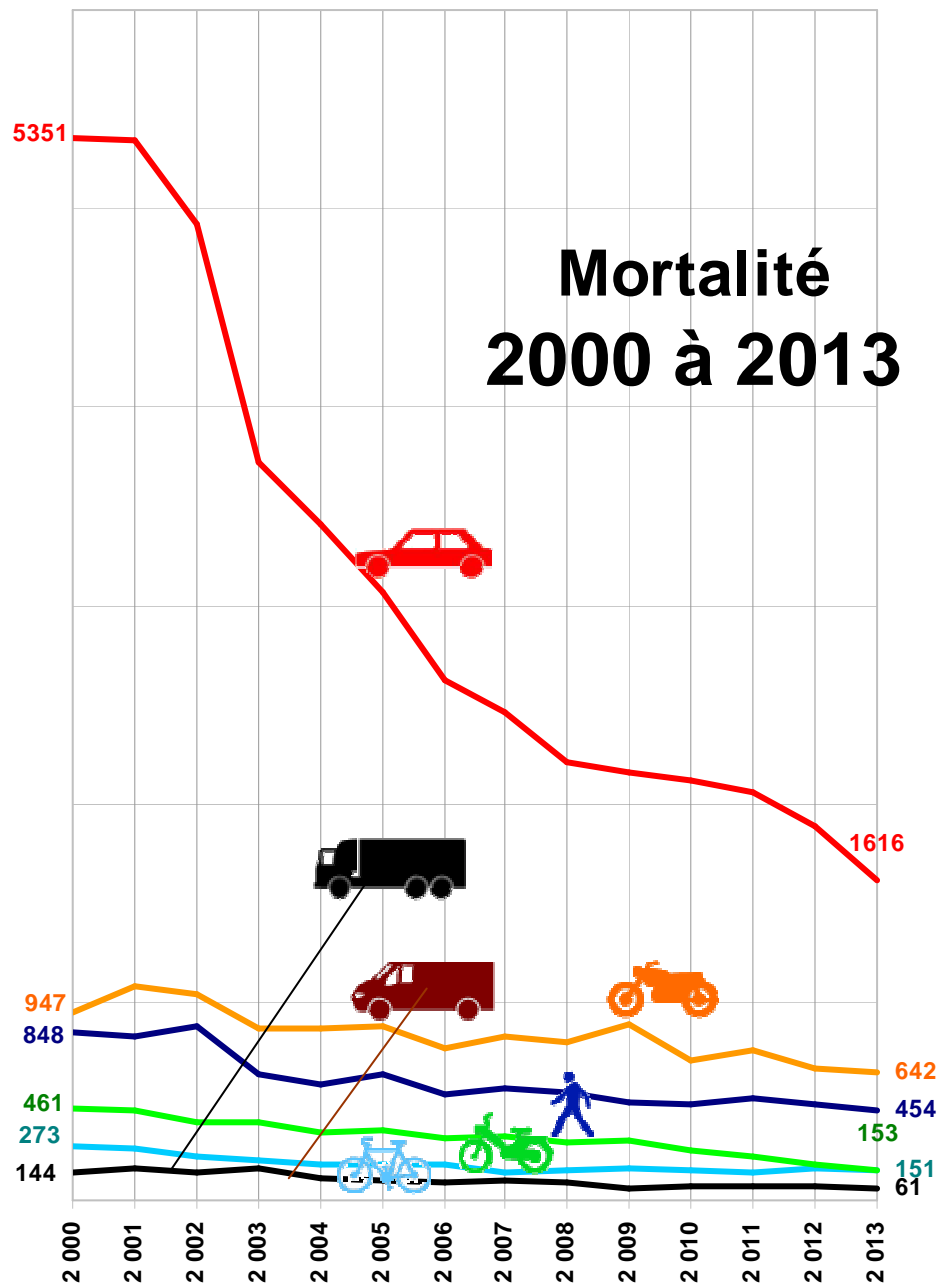
→ Chronologie 1970 à 2013 : Mortalité routière vs Mesures de sécurité routière

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.

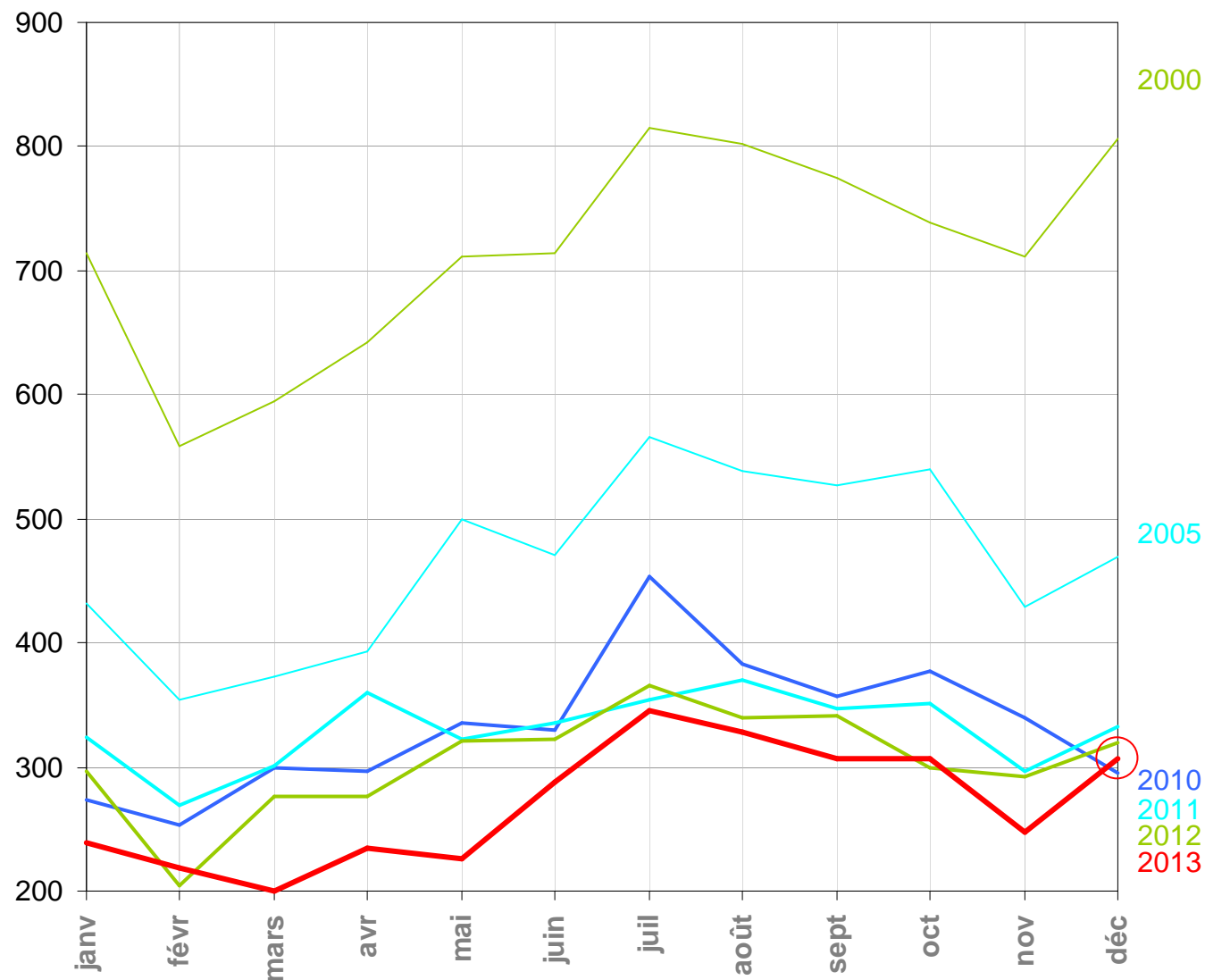
Par rapport à 2010, la nouvelle année de référence, la variation du nombre de personnes tuées est de -18%.

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

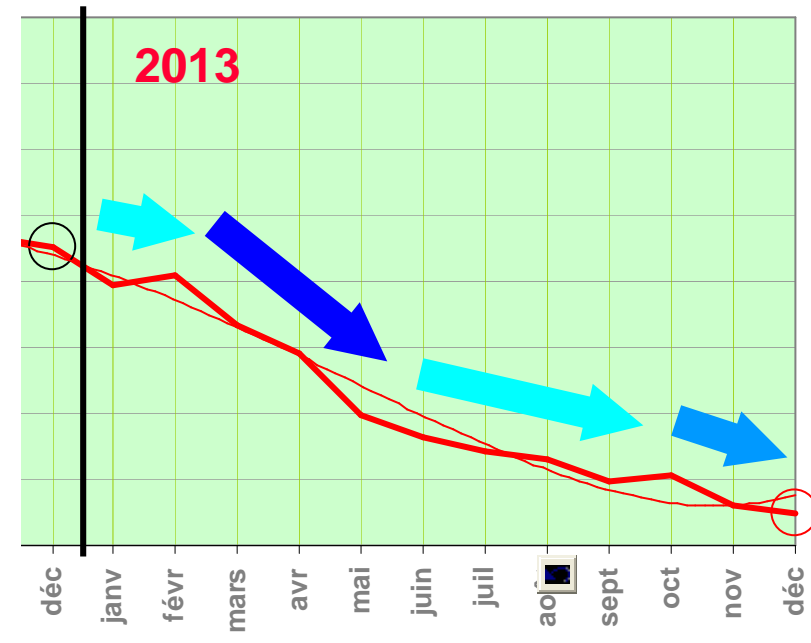
Le déploiement très médiatisé des premiers radars mobiles

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

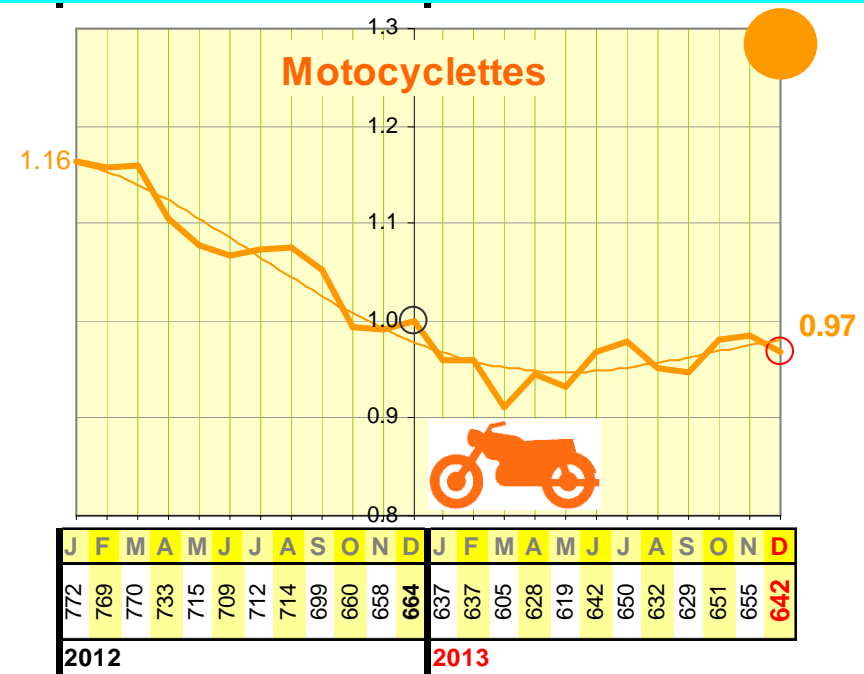
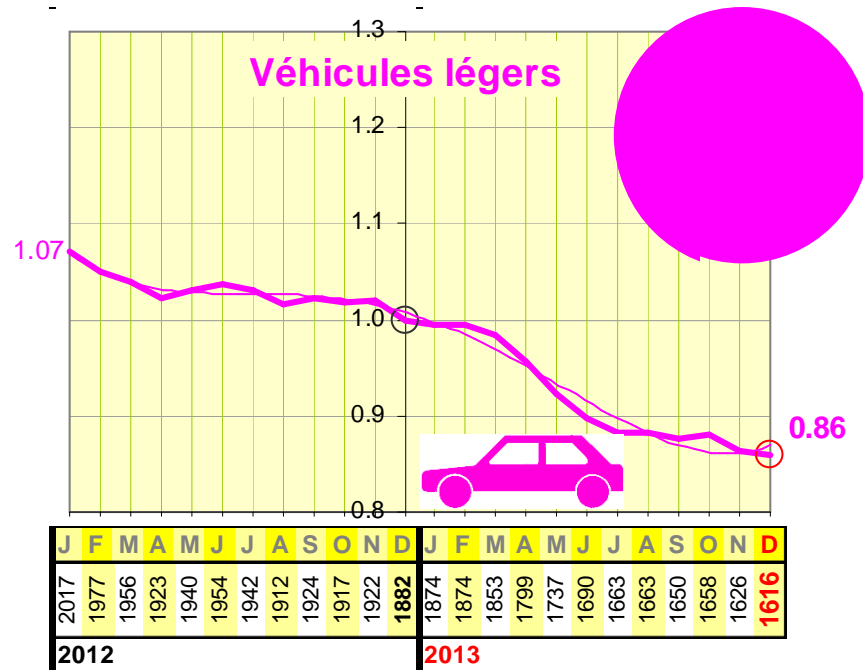
Juin à octobre : baisse VL moins forte, plusieurs mois de hausse pour les motards

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)

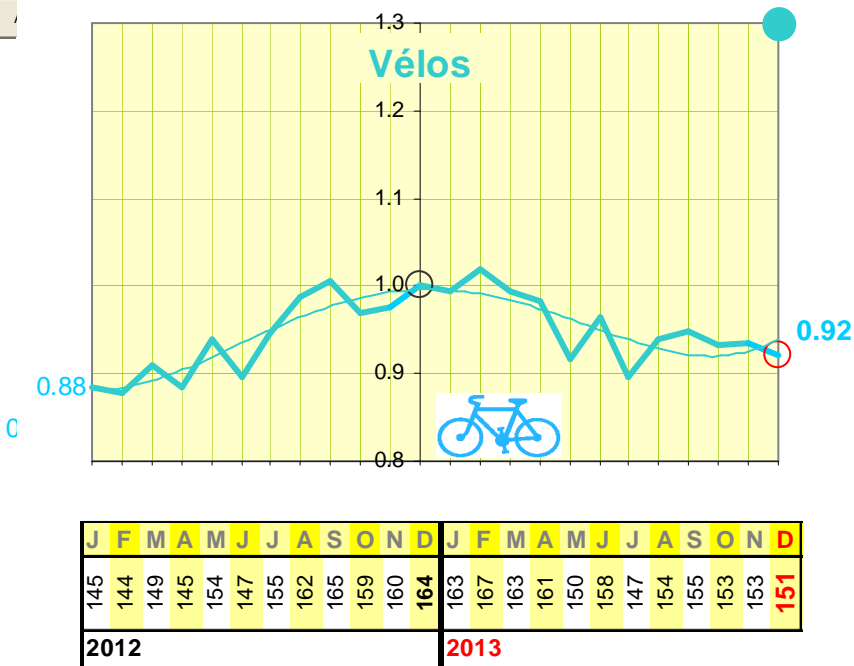
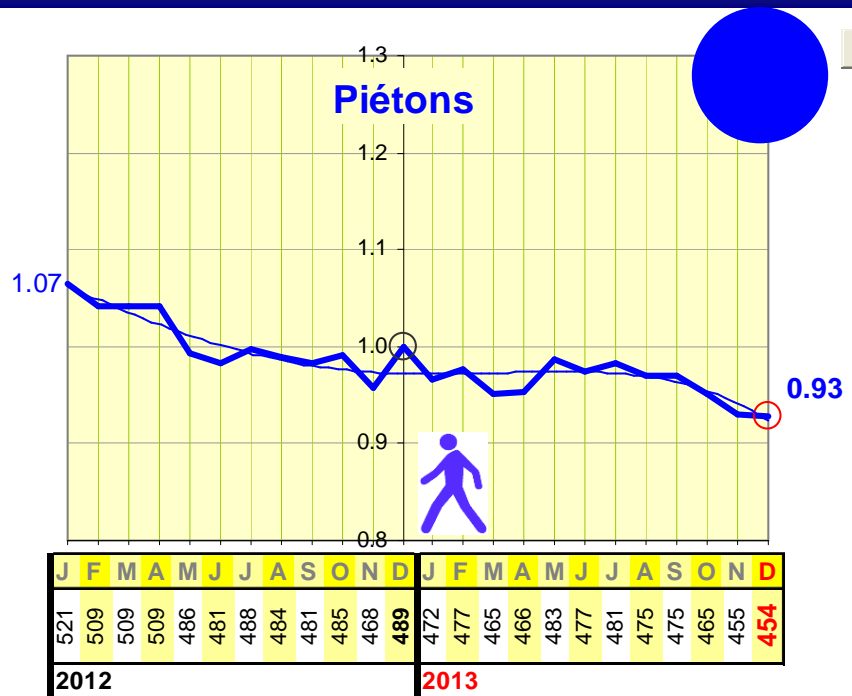


Pour les véhicules légers, les gains de mortalité sont particulièrement forts sur le premier semestre.

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

4 – L'année 2012, évolution mensuelle des résultats

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

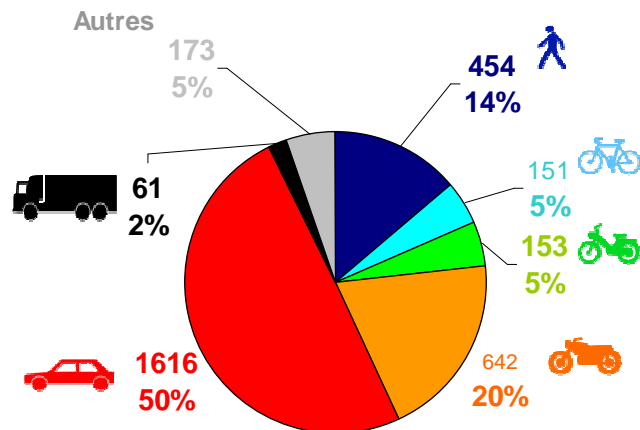


Pour les piétons, les gains de mortalité se sont produits aux premier et dernier trimestres.

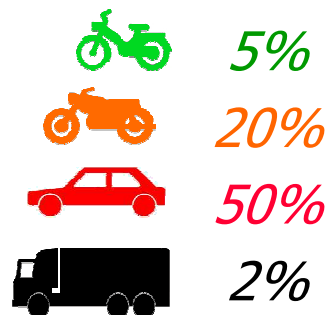
Pour les cyclistes, la baisse permet de retrouver un niveau proche de celui d'il y a 18 mois.

5. La mortalité par catégorie d'usagers

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



Mortalité des usagers 2012



Part de trafic des usagers motorisés (*) 2012

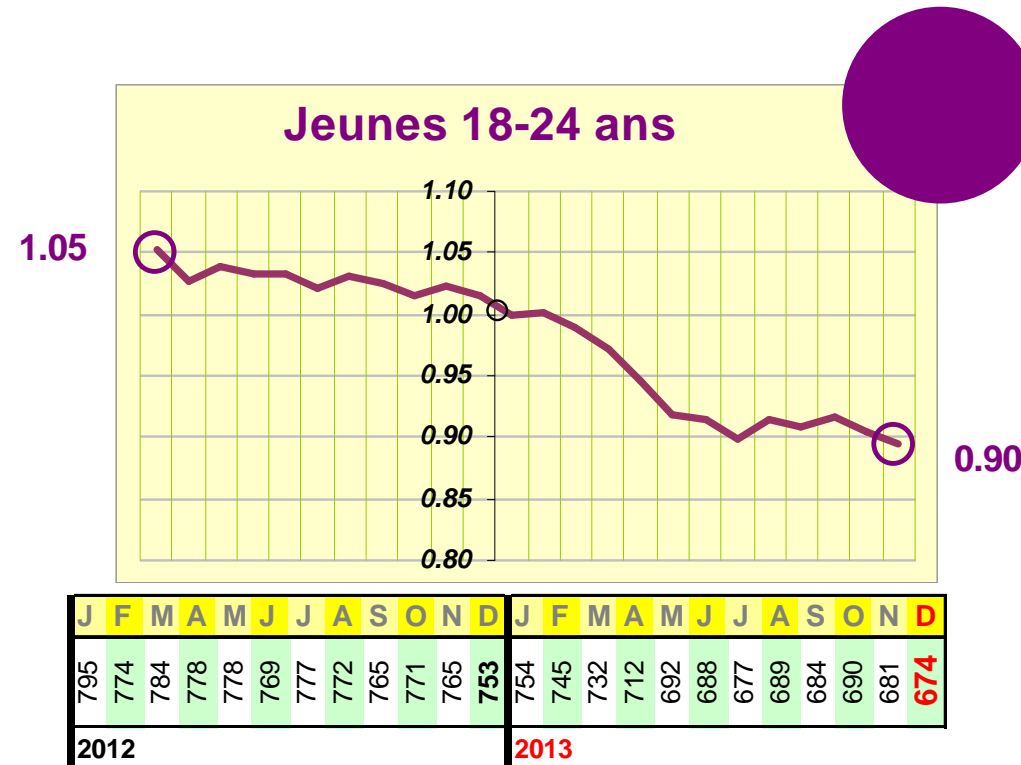


La mortalité des deux roues motorisés baisse plus lentement que les autres catégories, ce qui renforce sa part dans la mortalité totale, qui atteint désormais 25%, pour une part dans le trafic de 1,9%.

* : 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

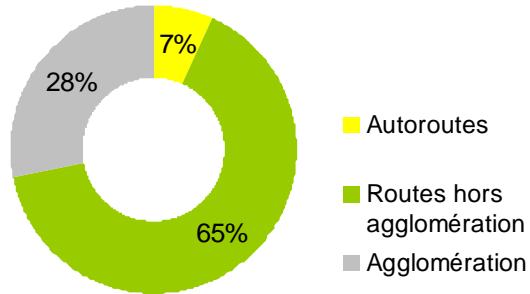


- La mortalité des 18-24 ans suit la tendance générale, en baisse de 10% en 2013 par rapport à 2012. Les 18-24 ans représentent 21% de la mortalité routière mais seulement 9% de la population.

7. Panorama des grands invariants

→ Données BAAC 2012

Personnes tuées

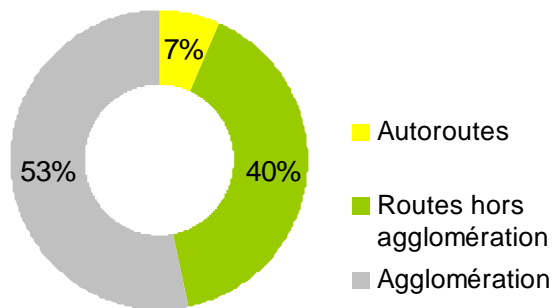


un tiers de la mortalité piétonne est hors agglomération

un tiers de la mortalité cycliste est en agglomération



Blessés hospitalisés

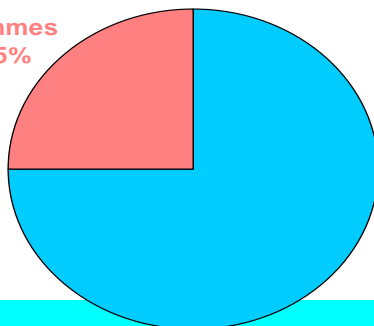


4 motocyclistes tués sur 5 roulent en +125cm3

Mortalité



Femmes
25%



Hommes
75%



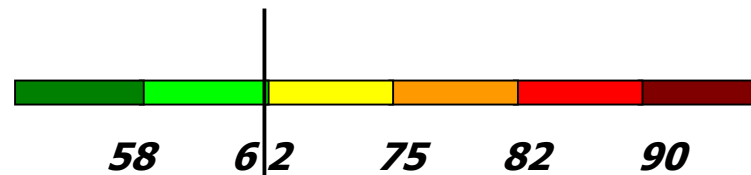
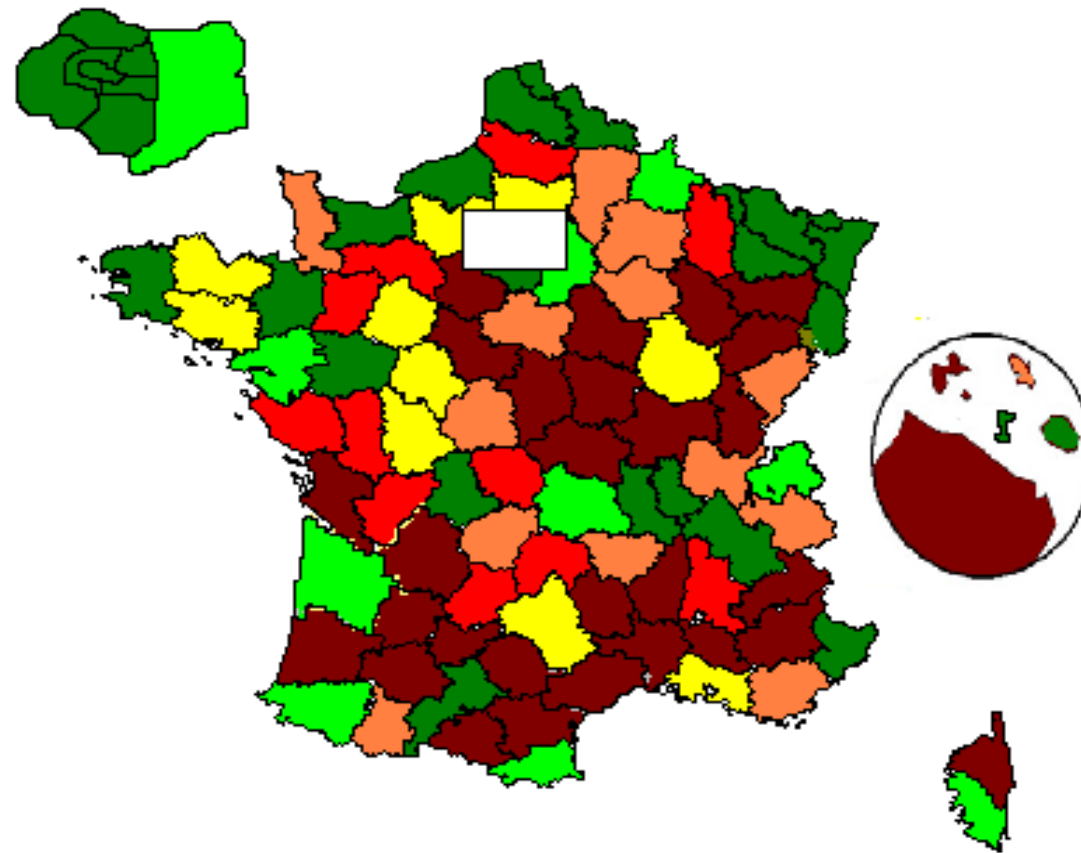
Les conducteurs au permis de moins de 2 ans impliqués dans un quart des accidents

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

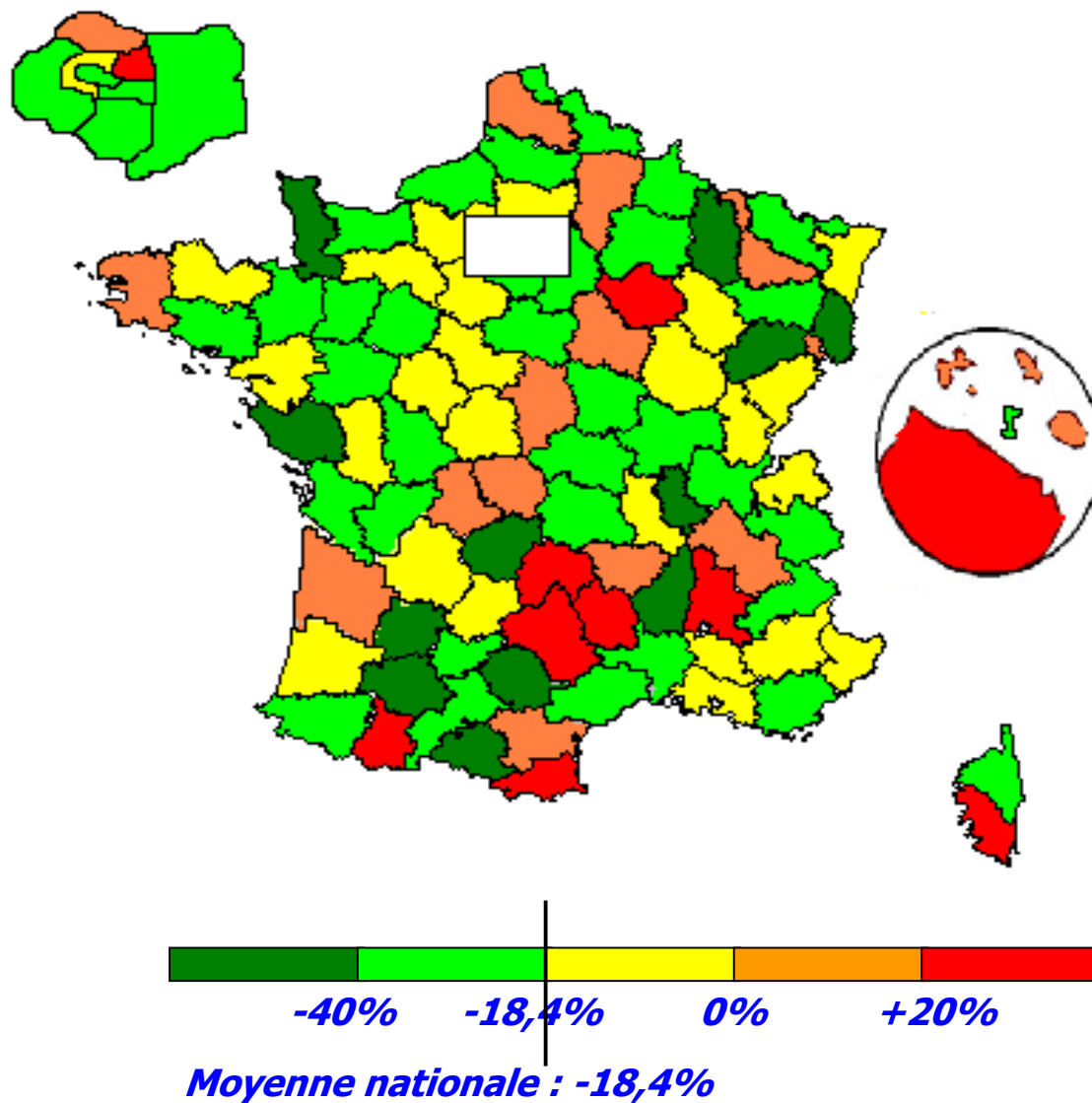


Moyenne nationale : 62 personnes tuées par million d'habitants

Document réalisé par l'ONISR – janvier 2014

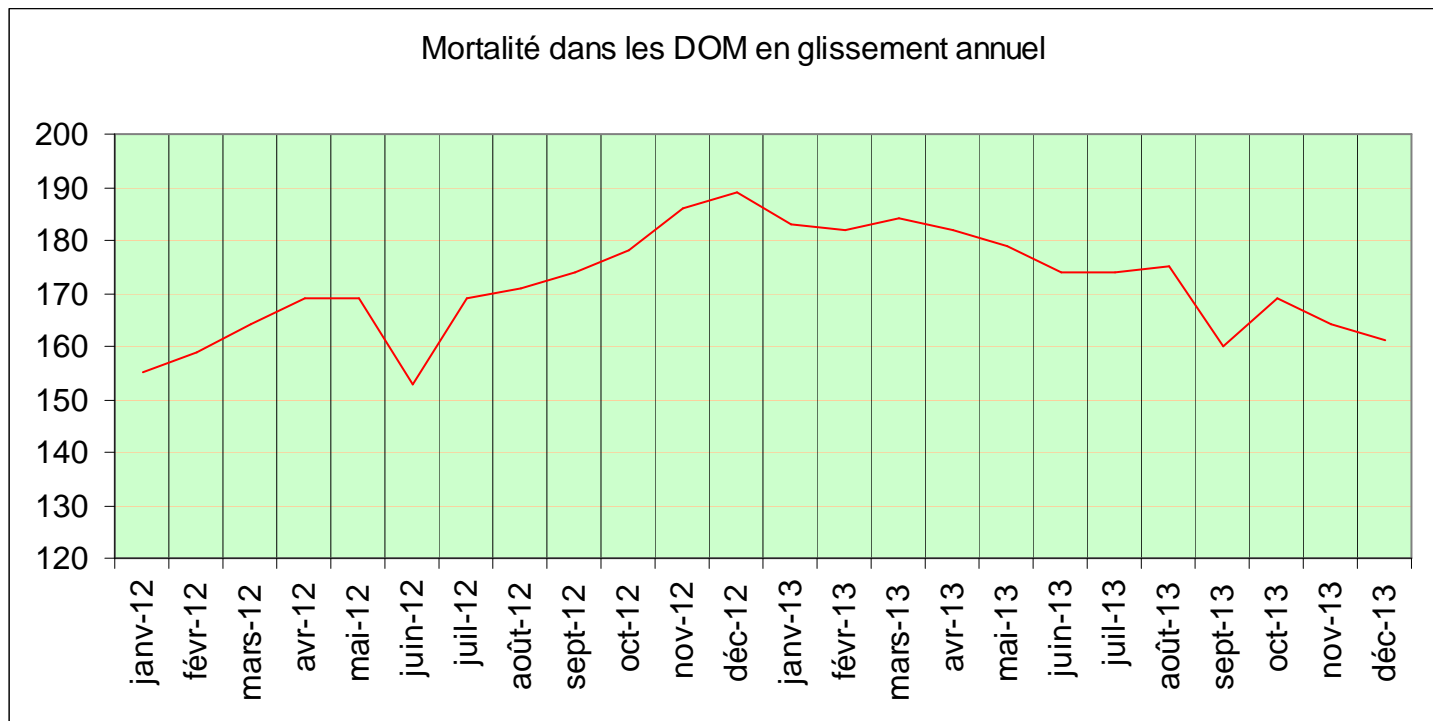
8. La mortalité selon les départements

→ Evolution 2010-2013



9. La mortalité dans les DOM

→ Evolution 2010-2013

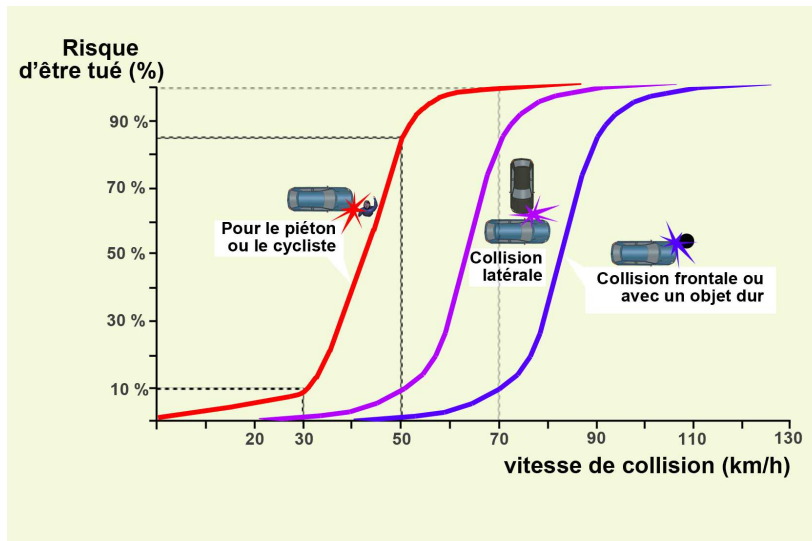


Avec une mortalité estimée à 161 personnes en 2013, les cinq départements d'Outre Mer affichent une baisse de -15% par rapport à 2012, soit -12% par rapport à l'année référence de 2010

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

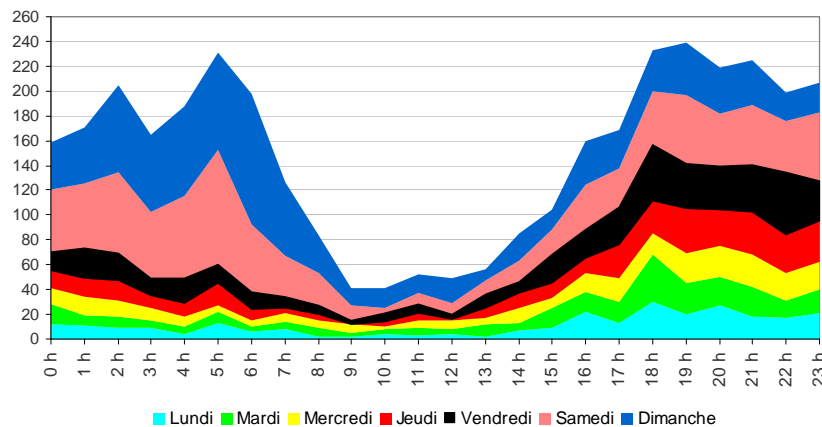
→ L'accident, multifactoriel

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

L'alcool à 31%



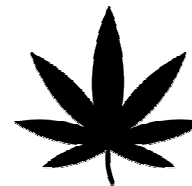
Nombre d'automobilistes contrôlés positifs à l'alcool dans les accidents selon l'heure et le jour



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