



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

janvier 2013

# L'accidentalité routière en 2012

Bilan sommaire (en estimations provisoires)

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**







# Sommaire

- 1. Les résultats provisoires de 2012**
- 2. Perspectives longues**
- 3. L'image globale de l'année 2012**
- 4. L'année 2012, évolution mensuelle des résultats**
- 5. La mortalité par catégorie d'utilisateur**
- 6. La mortalité par classe d'âge**
- 7. La mortalité selon le sexe**
- 8. La mortalité selon les routes**
- 9. Les facteurs comportementaux**

# 1 - Les résultats provisoires 2012

→ France métropole 2011 vs 2012,  
(données définitives pour 2011 et données provisoires pour 2012)

	A 	T 	B 	H 
Bilan de l'année 2012	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
Année 2012 provisoires	60 556	3 645	75 636	27 337
Année 2011 définitifs	65 024	3 963	81 251	29 679
Différence 2012 / 2011	-4 468	-318	-5 615	-2 342
Evolution 2012 / 2011	-6,9%	-8,0%	-6,9%	-7,9%

↓ ↓ ↓ ↓

Sur l'intégralité de l'année 2012, en estimations provisoires, la mortalité routière tombe à 3 645 personnes tuées.

La baisse est de **-8%** soit **plus de 300 vies préservées** par rapport à 2011.

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

## 2 - Perspectives longues

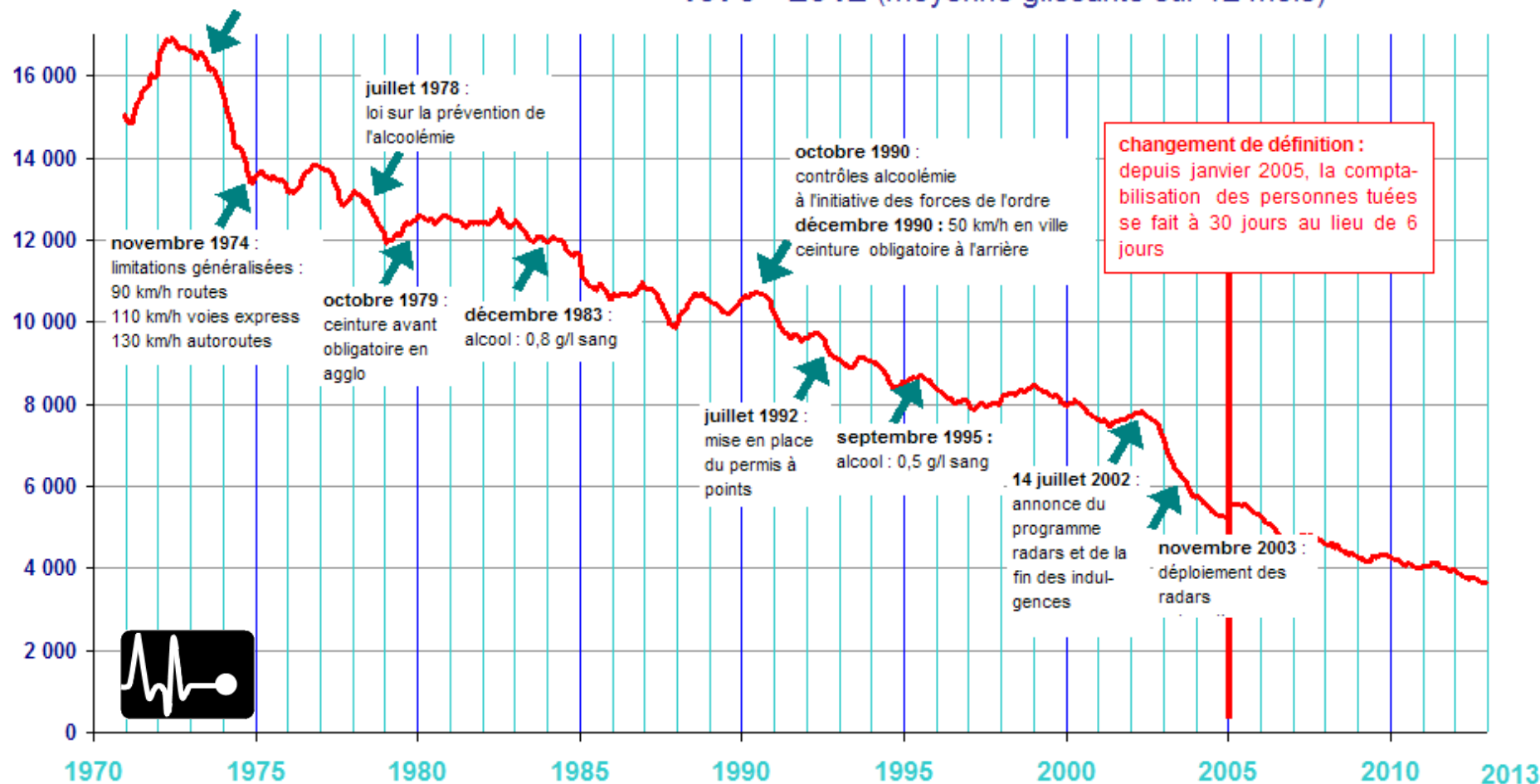
### → Chronologie 1970 à 2012 : Mortalité routière vs Mesures de sécurité routière

juin 1973 :

limitations de vitesse 110 km/h routes à  
grandes circulation et 100 km/h autres routes  
+ ceinture avant obligatoire hors aggro  
+ casque obligatoire

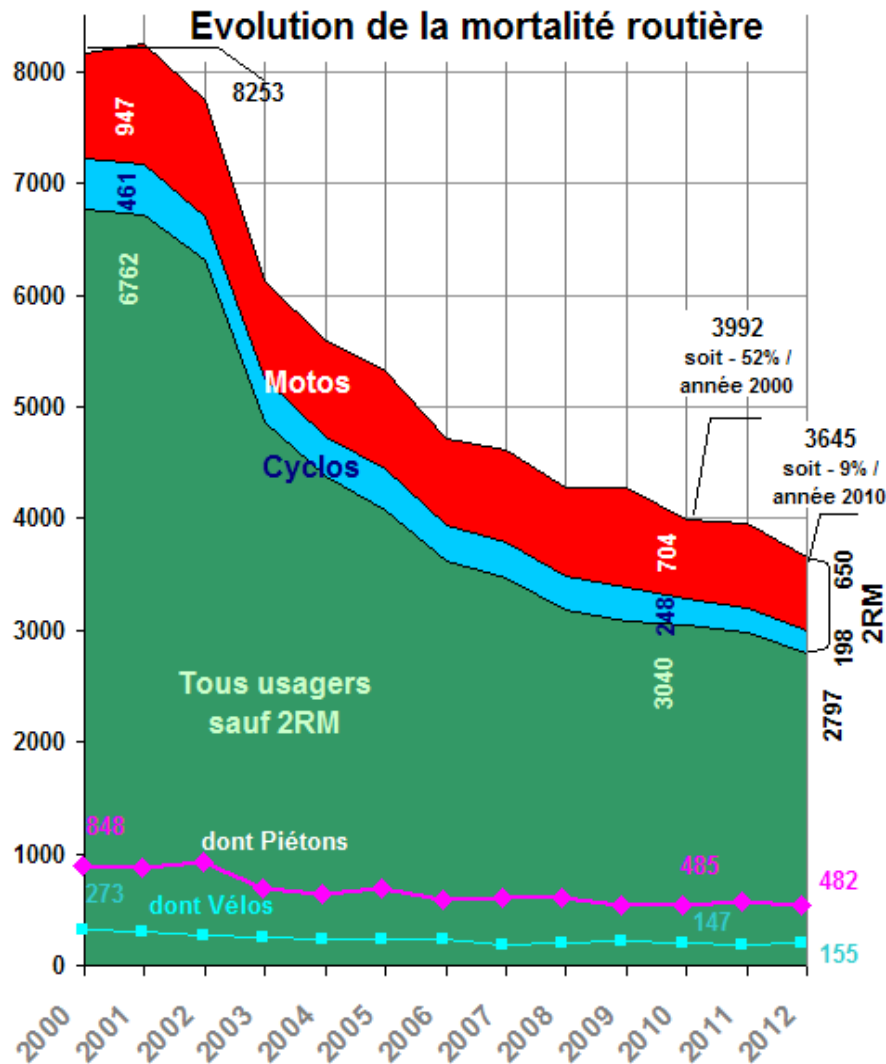
### Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine

1970 - 2012 (moyenne glissante sur 12 mois)



## 3 - L'image globale de

2000 → 2012



NB : Données BAAC définitives jusqu'en 2011 et données provisoires en 2012

Entre 2000 et 2010, la mortalité routière a été divisée par deux alors que dans le même temps le trafic a progressé d'environ 10%.

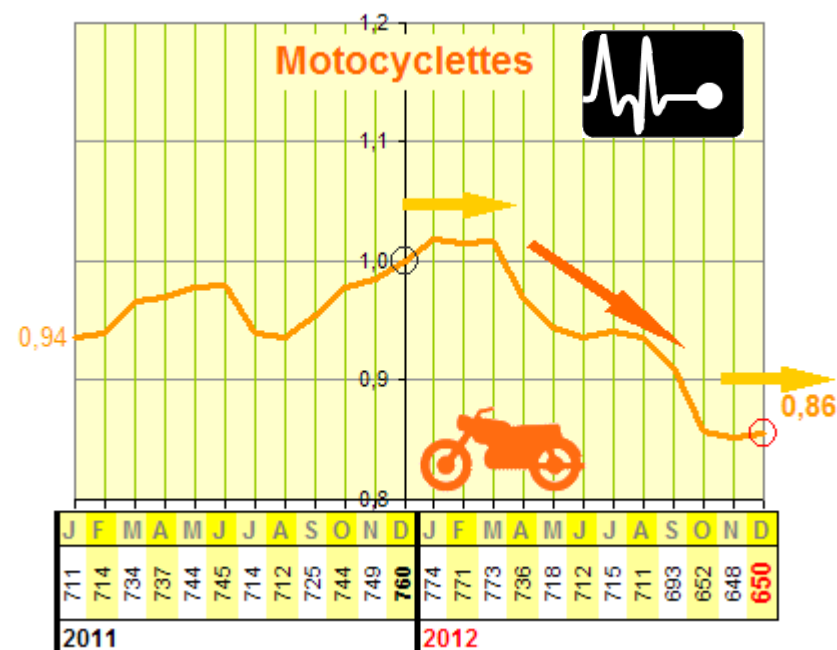
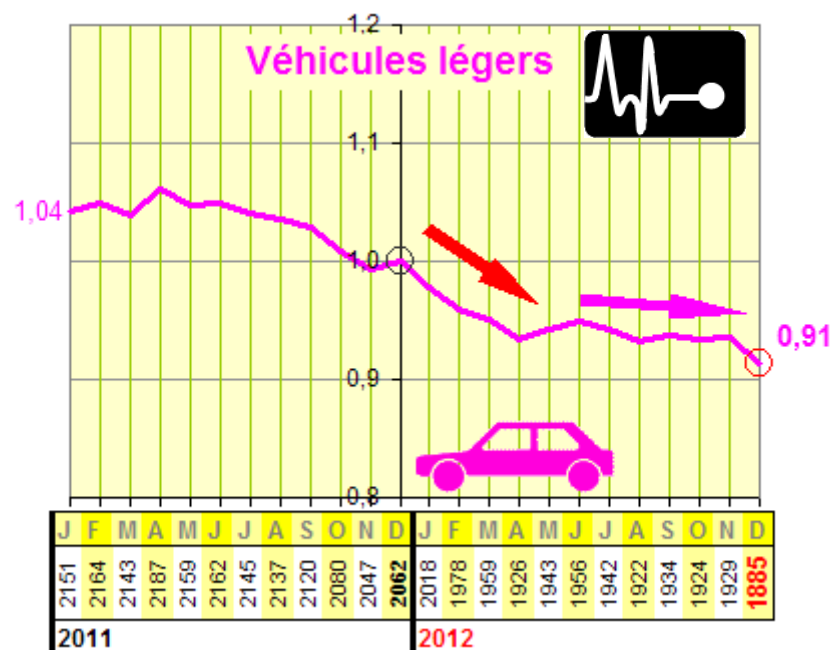
2011, avec 3 963 personnes tuées et un résultat en palier par rapport à 2010, avait confirmé le maintien sous le seuil des 4 000 tués

En 2012, avec 3 645 personnes tuées, à l'identique du phénomène constaté entre 2009 à 2010, un nouveau décrochage important est observé.

Par rapport à 2010, le nouveau repère, la variation du nombre de personnes tuées est de -9%.

## 4 – L'année 2012, évolution mensuelle des résultats

➔ Comparaison 2012 vs 2011 - zoom VL et motocyclettes  
(données BAAC définitives en 2011 et provisoires en 2012)










**Pour les véhicules légers, les gains de mortalité sont concentrés sur les quatre premiers mois (-7%). Seule une nouvelle baisse est présente en décembre 2012, explicable notamment par les épisodes neigeux du début de mois.**

**Pour les motocyclistes, la baisse s'est produite d'avril à octobre (-16% sur la période). Elle est encadrée par deux périodes de stabilité. Cette situation caractérise une baisse de la mortalité des motards lors des déplacements de loisirs effectués préférentiellement aux beaux jours.**



# 5. La mortalité par catégorie d'usagers

→ Comparaison 2012 vs 2011

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 PL	 Autres	Total
Rappel 2000	848 10%	273 3%	461 6%	947 12%	5351 66%	124 2%	166 2%	8 170 100%
2011	519 13%	141 4%	220 6%	760 19%	2062 52%	67 2%	194 5%	3 963 100%
2012 prov	482 13%	155 4%	198 5%	650 18%	1885 52%	57 2%	218 6%	3 645 100%
Progression 2011-2012	-7,1%	9,9%	-10,0%	-14,5%	-8,6%	-14,9%	12,4%	-8,0%

NB : Données BAAC définitives jusqu'en 2011 et données provisoires en 2012

Les autres regroupent pour 70% les VUL, 15% les voiturettes ou tricycles, 5% les quads et 10% les TC ou engins spéciaux.

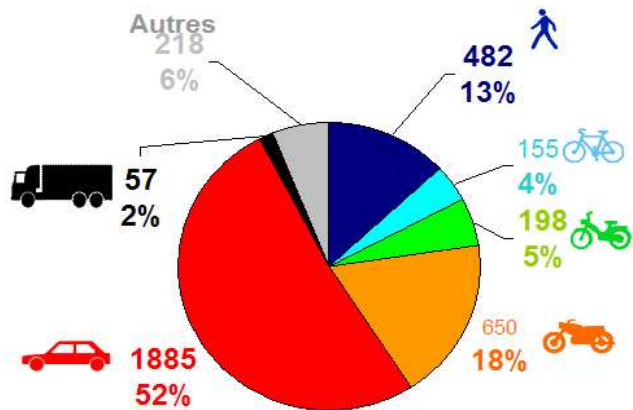
- Les 2RM enregistrent une baisse globale de -14%, soit **-14.5%** pour les **motocyclettes** et **-10%** pour les **cyclomoteurs**
- **La baisse de la mortalité dans les voitures de tourisme est la plus importante en nombre** : (1885 personnes tuées en 2012 et 177 vies préservées soit 55% du gain global)
- **Les cyclistes sont la seule catégorie d'usagers avec une mortalité en hausse : +10% (155 tués en 2012)**
- La plus forte baisse concerne les poids lourds (-15%). La mortalité de 2012 retrouve le niveau atteint en 2009 (55 tués en 2009).

La baisse de la mortalité des occupants de PL doit être mise en regard des gains globaux. En effet, la simple implication d'un poids lourds dans un accident a toujours des effets très marqués en accidentalité : 8 tués hors PL pour 1 tué dans le PL. En 2012, la baisse de la mortalité dans les poids lourds aurait parallèlement fait baisser de 80 le nombre de tués parmi les autres catégories d'usagers.







# 5. La mortalité par catégorie d'usagers

→ Fractions de la mortalité motorisée (2012) vs parts de trafic (2011)



**Mortalité des usagers 2012**

**Part de trafic des usagers motorisés (\*) 2011**

	5%	0,6%
	18%	1,9%
	52%	74%
	2%	5%

La mortalité des deux roues motorisés a connu une baisse importante en 2012 (-14%). Malgré ces résultats, cette catégorie d'usagers demeure largement sur-exposée en termes de risque de décéder sur la route.

\* : 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 par classes d'âge

→ Comparaison 2012 vs 2011

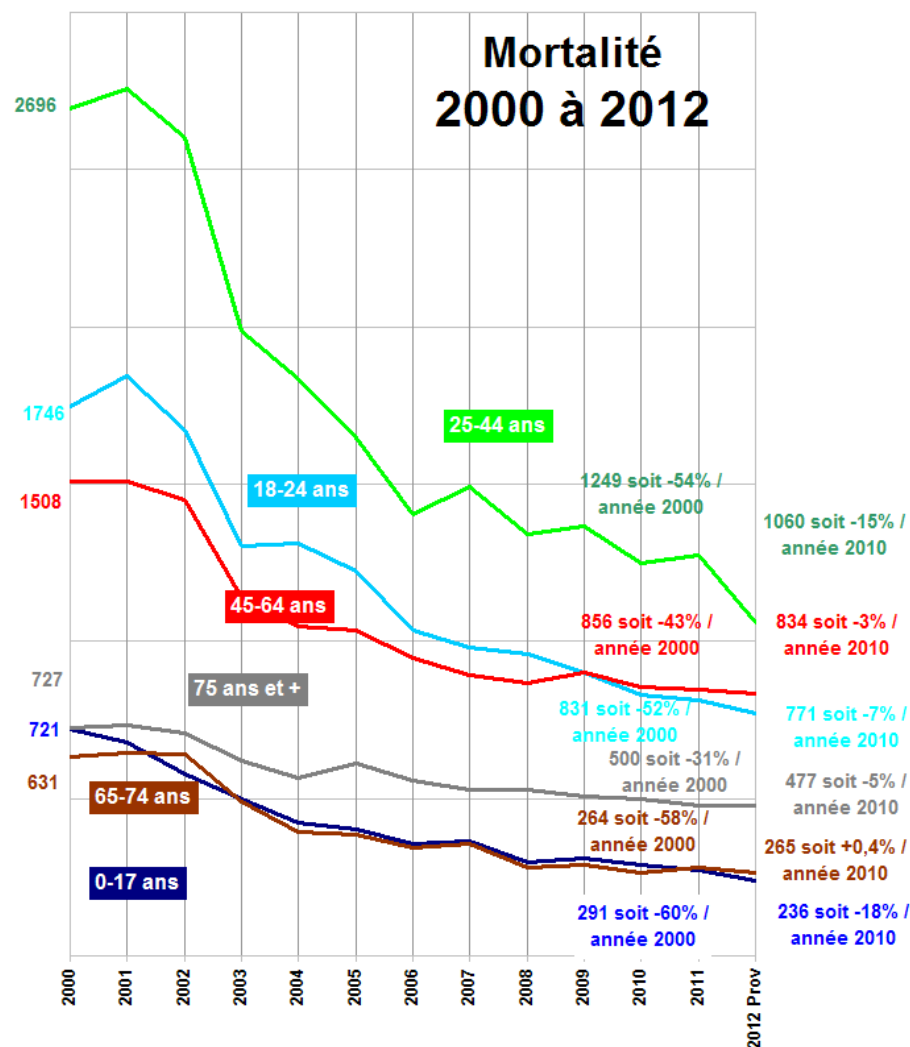
→ Évolution 2000 à 2012



	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 - 74 ans	75 ans et plus	Ind	Total
<b>Rappel 2000</b>	721 9%	1746 21%	2696 33%	1508 18%	631 8%	727 9%	142 2%	8 170 100%
<b>2011</b>	272 7%	813 21%	1272 32%	847 21%	280 7%	478 12%	1 0%	3 963 100%
<b>2012 prov</b>	238 7%	771 21%	1060 29%	834 23%	265 7%	477 13%	0 0%	3 645 100%
<b>Progression 2011-2012</b>	<b>-12,5%</b>	<b>-5,2%</b>	<b>-16,7%</b>	<b>-1,5%</b>	<b>-5,4%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>NS</b>	<b>-8,0%</b>

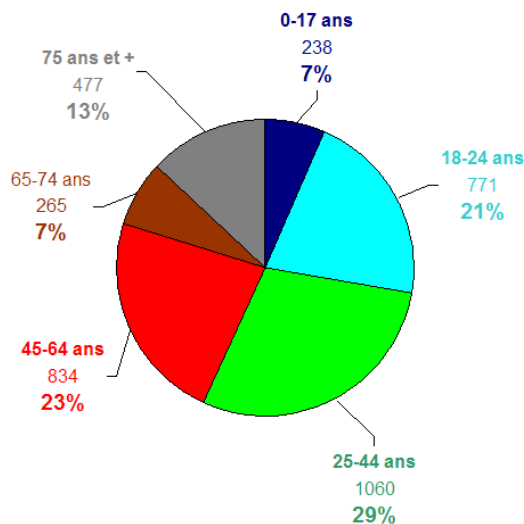
NB : Données BAAC définitives jusqu'en 2011 et données provisoires en 2012

- **Les 45-64 ans et les 75 ans et plus verraient leur mortalité routière se stabiliser confirmant ainsi une tendance continue observée depuis 2008.**
- **Les jeunes (0-17 ans) enregistrent la plus forte baisse à l'identique de ce qui est observé depuis 2000.**
- **Bien que la baisse de 2012 comparée à 2011 soit en léger retrait par rapport à la baisse d'ensemble, sur le long terme la mortalité des 18-24 ans suit strictement la baisse générale.**



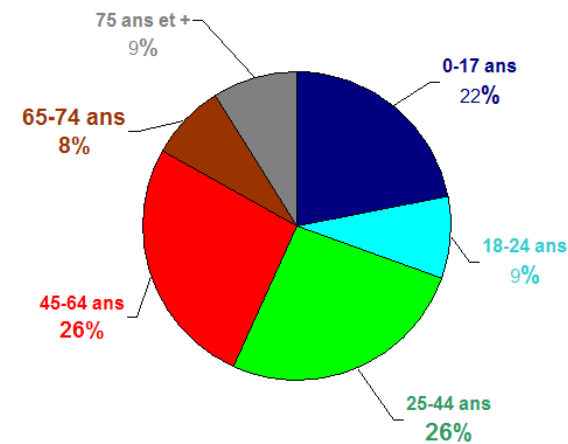
# 6. La mortalité par classe d'âge

→ Fractions de la mortalité (2012) vs parts de population (2011)



**Mortalité 2012** | **Population 2011**

0-17 ans	7%	22%
18-24 ans	21%	9%
25-44 ans	29%	26%
45-64 ans	23%	26%
65-74 ans	7%	8%
75 ans et plus	13%	9%






La mortalité des 18-24 ans baisse selon un rythme équivalent à la mortalité d'ensemble. Cependant, c'est la classe d'âge la plus exposée en termes de risque de décéder sur la route.

Avec les évolutions de population attendues sur les prochaines années, la mortalité routière des personnes de 75 ans et plus est à surveiller.

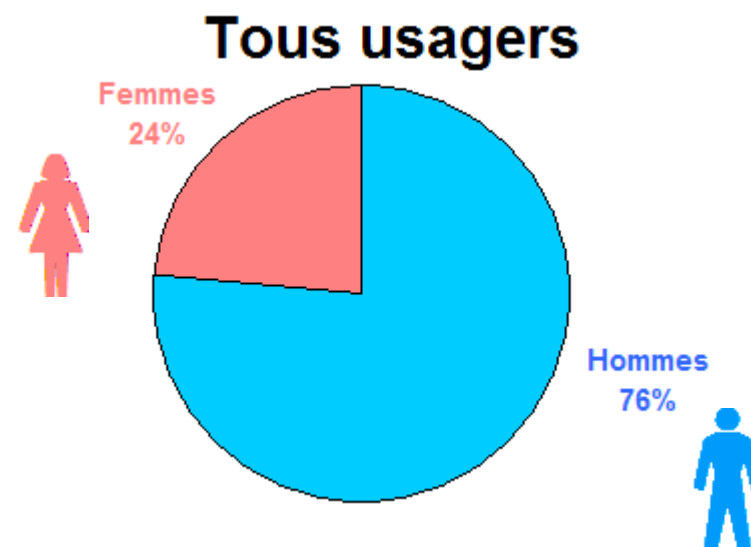
NB : La mobilité d'une tranche d'âge n'est pas directement proportionnelle à son poids démographique. La mobilité des tranches d'âge actives (et donc leur exposition au risque routier) est par exemple très supérieure à celle des retraités. Cette comparaison mortalité vs population est donc à considérer avec prudence.

## 7. La mortalité selon le sexe

→ Evolution 2000 à 2012



	Tous	
	H	F
2000	76%	24%
2001	75%	25%
2002	76%	24%
2003	76%	24%
2004	76%	24%
2005	75%	25%
2006	75%	25%
2007	76%	24%
2008	76%	24%
2009	76%	24%
2010	76%	24%
2011	76%	24%
2012 Prov	76%	24%



NB : Données BAAC définitives jusqu'en 2011 et données provisoires en 2012

**La proportion hommes / femmes dans la mortalité routière est un grand invariant. 2012 est strictement conforme aux observations sur les douze dernières années.**

# 8. La mortalité selon les routes

→ Comparaison 2012 vs 2011

→ Évolution 2000 à 2012

NB : Sur le long terme, les linéaires par réseaux varient très significativement en raison du développement des réseaux et du fait des transferts entre autorités gestionnaires.

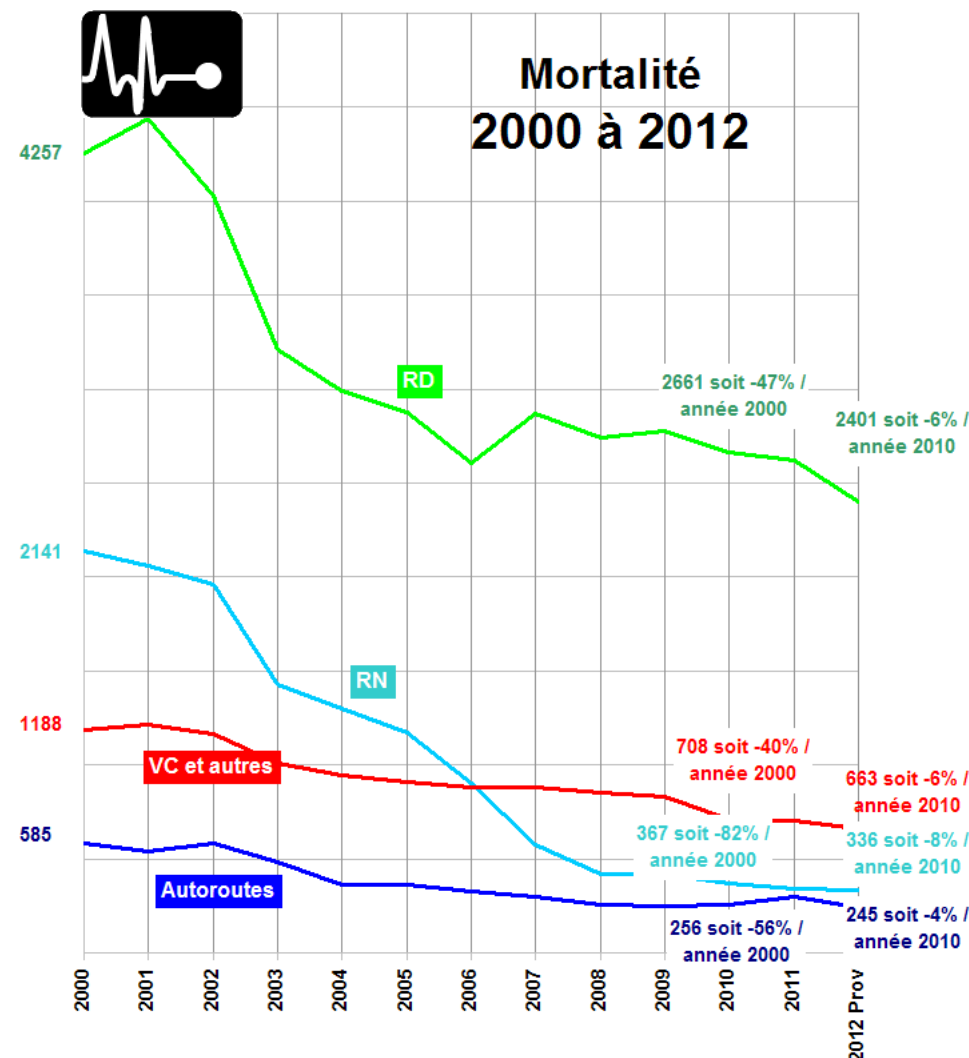
	Autoroutes	RN	RD	Voiries communales + autres	Total
Rappel 2000	585 7%	2141 26%	4257 52%	1188 15%	8 170 100%
2011	295 7%	341 9%	2621 66%	706 18%	3 963 100%
2012 prov	245 7%	336 9%	2401 66%	663 18%	3 645 100%
Progression 2011-2012	-16,9%	-1,5%	-8,4%	-6,1%	-8,0%

NB : Données BAAC définitives jusqu'en 2011 et données provisoires en 2012

**En 2012, les autoroutes connaissent la plus forte baisse, la mortalité sur ce réseau routier retrouve le niveau atteint en 2009.**

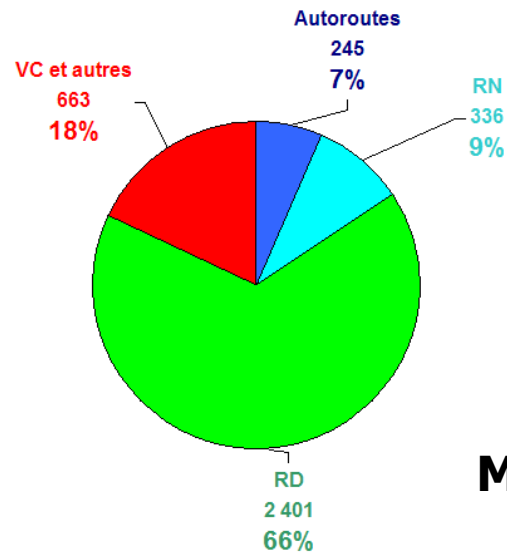
**La mortalité sur RN se stabilise autour de 330 tués.**

**Pour les autres voies, la baisse est proche de la baisse globale.**



# 8. La mortalité selon les routes

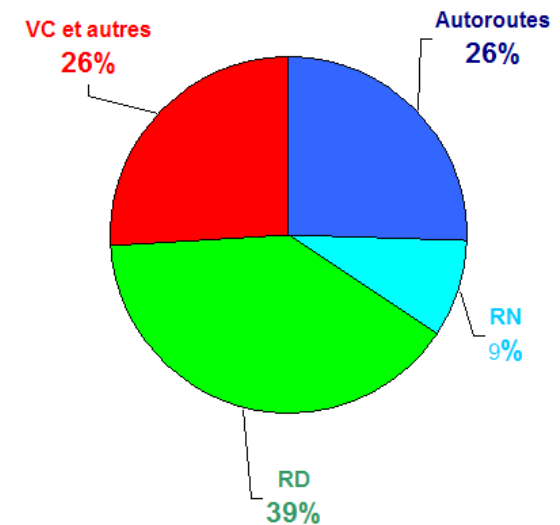
→ Fractions de la mortalité (2012) vs parts de trafic (2011)



**Mortalité  
2012**

**Trafic  
2011**    **Risque**

Autoroute	7%	26%	0.3
RN	9%	9%	1.1
RD	66%	39%	1.7
VC et autres	18%	26%	0.7



La baisse de mortalité des RD se calque sur la mortalité d'ensemble. Si on rapporte, la mortalité au volume de circulation, c'est le réseau routier le moins sûr.

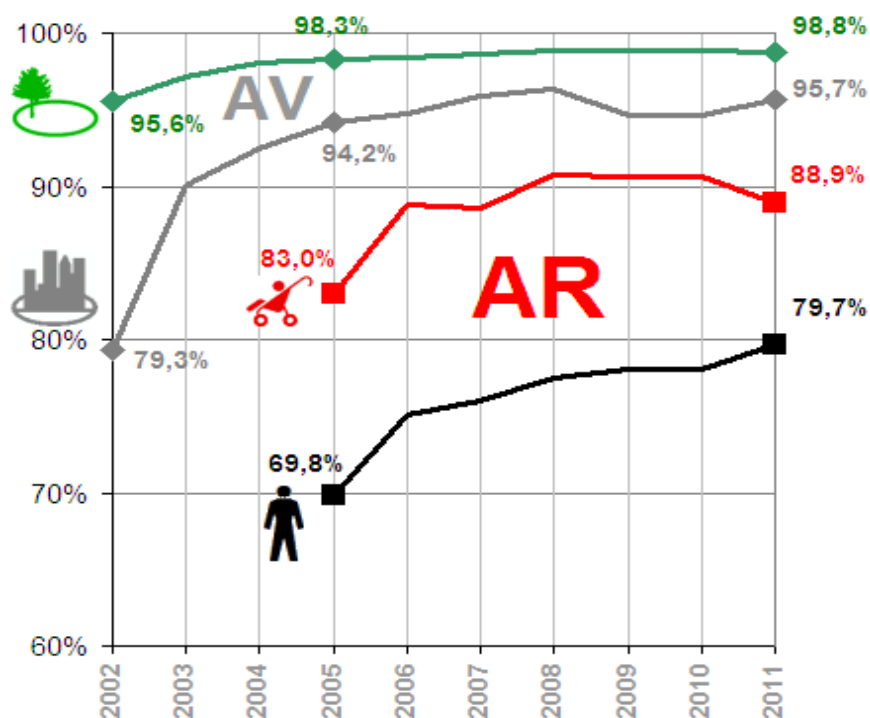
A l'opposé l'autoroute apparaît comme le réseau le plus sûr avec un risque 3 fois plus faible à celui sur l'ensemble des routes.

## 9. Les facteurs comportementaux

### → Le port de la ceinture : évolution 2002 à 2011

Les différents facteurs décrits dans ce document sont des facteurs qui participent à l'occurrence des accidents ou des facteurs qui influent sur la gravité des accidents. Ces facteurs sont très souvent en interaction les uns avec les autres et il est souvent difficile d'identifier quel est le facteur prépondérant, usuellement dénommé « cause » de l'accident.

#### OBSERVATIONS EN CIRCULATION



**Ceinture avant, Rase Campagne**

**Ceinture avant, Urbain**

**Ceinture arrière, Enfants**

**Ceinture arrière, Adulte**

En circulation, le taux de port de la ceinture progresse globalement.

Le port de la ceinture est très inférieur aux places arrières, notamment chez les adultes.

**En 2012, on estime qu'encore 20 % des personnes tuées dans les véhicules de tourisme ne portaient pas leur ceinture. Soit une plus forte représentation du non port de la ceinture au sein des accidents mortels que parmi les véhicules en circulation normale.**

## 9. Les facteurs comportementaux

→ L'alcool : Evolution 2000 à 2012

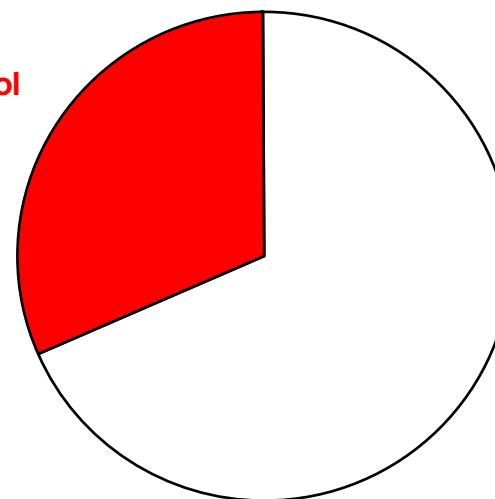
Les différents facteurs décrits dans ce document sont des facteurs qui participent à l'occurrence des accidents ou des facteurs qui influent sur la gravité des accidents. Ces facteurs sont très souvent en interaction les uns avec les autres et il est souvent difficile d'identifier quel est le facteur prépondérant, usuellement dénommé « cause » de l'accident.

	Taux de contrôle à l'alcool	Taux d'implication alcool
2000	64%	30,8%
2001	62%	32,5%
2002	59%	30,4%
2003	58%	31,8%
2004	56%	31,5%
2005	88%	28,8%
2006	75%	29,4%
2007	76%	29,4%
2008	77%	28,3%
2009	79%	30,1%
2010	78%	30,8%
2011	79%	30,8%
2012 Prov	80%	31,6%



Tués avec  
facteur alcool  
31,6%

2012



Tués sans  
facteur alcool  
68,4%

NB : Données BAAC définitives jusqu'en 2011 et données provisoires en 2012

**En 2012, plus de 1 000 personnes seraient décédées dans des accidents impliquant au moins un conducteur ayant une alcoolémie positive.**



## 9. Les facteurs comportementaux

### → Implication des stupéfiants : évolution 2008 à 2012

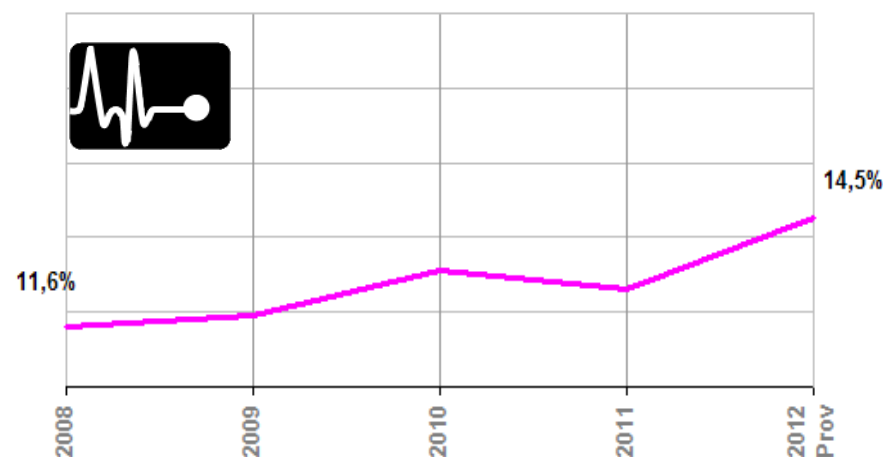
Les différents facteurs décrits dans ce document sont des facteurs qui participent à l'occurrence des accidents ou des facteurs qui influent sur la gravité des accidents. Ces facteurs sont très souvent en interaction les uns avec les autres et il est souvent difficile d'identifier quel est le facteur prépondérant, usuellement dénommé « cause » de l'accident.



	Résultats examens stupéfiants (dépistage et prise de sang)			
	Résultats positifs	Résultats négatifs	Indéterminés	Ensemble
2008	11,6%	34,5%	53,8%	100,0%
2009	11,9%	37,3%	50,8%	100,0%
2010	13,1%	37,6%	49,3%	100,0%
2011	12,6%	44,2%	43,2%	100,0%
2012 Prov	14,5%	46,5%	38,9%	99,9%

NB : Données BAAC définitives jusqu'en 2011 et données provisoires en 2012

### Proportion de tués dans les accidents avec facteur drogue



**La part des tués dans les accidents avec présence de stupéfiant est en pente ascendante quasi continue depuis 2008.**

**En 2012, près de 500 personnes seraient décédées dans des accidents impliquant au moins un conducteur ayant fait usage de stupéfiants.**

## **9. Les facteurs comportementaux**

→ Facteurs vitesses excessives :

**La vitesse des véhicules dans le flux de la circulation est un facteur de risque d'accident transversal dans la mesure où elle contribue au mécanisme de la plupart des accidents et surtout détermine lourdement leur gravité.**

**En 2012, les évaluations réalisées à chaud sur les lieux de l'accident par les forces de l'ordre font ressortir qu'environ 26% des accidents mortels ont pour cause identifiée la vitesse.**

**La vitesse est par ailleurs un facteur aggravant des autres facteurs comportementaux.**



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR



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

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**