

2012

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière en France



Bilan de l'accidentalité
de l'année 2012

La sécurité routière en France

**Bilan de l'accidentalité
de l'année 2012**

Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Place des Degrés
Tour Pascal B
92055 PARIS La Défense Cedex
Tél : 01 40 81 80 42
Fax : 01 40 81 80 99
Mél : onisr.dscr@interieur.gouv.fr
Site : www.securite-routiere.gouv.fr

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2013

Crédits photos :

Couverture : Francois CEPAS / Sécurité Routière.

Visuels titres chapitres : Francois CEPAS / Sécurité Routière, Patricia Marais / METL-MEDDE), Communication Publicis.

ISBN : 978-2-11-009595-4

" En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. "



Avant-propos

Dresser un bilan, c'est tirer des enseignements et donc se donner les moyens d'agir plus efficacement, de progresser. En matière de sécurité routière, nous devons toujours progresser car jamais aucun seuil de morts ou de blessés ne pourra être jugé satisfaisant. En 2012, 3 653 personnes ont perdu la vie sur les routes, c'est-à-dire une moyenne de 10 personnes tuées par jour. Ce chiffre, à lui seul, montre l'ampleur de l'action que nous devons mener.

2012 correspond à 40 ans de mobilisation en faveur de la sécurité routière. Tout au long de ces années, acteurs de terrain, acteurs publics, responsables politiques, associations, constructeurs, ont multiplié les initiatives pour que diminue l'accidentalité aussi bien des véhicules motorisés, des bicyclettes que des piétons. L'enjeu est là : faire que tous les modes de transports cohabitent harmonieusement dans cet espace public qu'est la route.

L'année 2012 marque également la relance des travaux du Conseil national de la sécurité routière. Lors de son installation, au mois de novembre, j'ai voulu fixer un nouvel objectif : passer en-dessous de la barre des 2 000 personnes tuées sur les routes à l'horizon 2020. Les priorités sont claires : lutter inlassablement contre les premiers facteurs d'accidents que sont la vitesse excessive et la consommation d'alcool ou de stupéfiants et réduire la surmortalité des jeunes au volant et des conducteurs de deux-roues motorisés. Pour cela, il convient d'agir sur trois leviers : la nécessaire sanction, mais aussi la formation et la prévention.

Observer l'accidentalité pour en comprendre les mécanismes et proposer des actions adaptées est impératif. Le bilan réalisé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, dont les statistiques viennent d'être labellisées par l'Autorité de la statistique publique, met à disposition des professionnels de la sécurité routière comme du grand public, un ensemble large d'informations détaillées et de nombreuses analyses.

C'est l'état des lieux de l'accidentalité qui nous permettra, avec l'apport du Conseil national de la sécurité routière, d'orienter notre action. Pour obtenir de vrais résultats, pour sauver des vies.


Manuel Valls
 Ministre de l'Intérieur

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) est placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière. Il a pour principales missions, d'une part, la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales et, d'autre part, le suivi des études sur l'insécurité routière, ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées. Les statistiques des accidents de la route produites par l'ONISR ont été labellisées par Avis n° 2013-02 de l'Autorité de la statistique publique en date du 4 juin 2013 publié au JORF n° 0139 du 18 juin 2013.

Le présent document a été réalisé par l'ONISR sous la direction de Manuelle Salathé, secrétaire générale de l'ONISR.

Coordination rédactionnelle : Manuelle Salathé, Christian Machu, adjoint à la secrétaire générale de l'Observatoire.

Coordination éditoriale : Elisabeth Boucher.

Conception graphique : Eric Rillardon, graphiste à la sous-direction d'appui technique et logistique du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

Equipes de production :

- Laurent Dodet, Eric Evain et Francine Gigon - Centre d'études techniques de l'équipement Normandie-Centre,
- Hervé Leclerc - Centre d'études techniques de l'équipement de Lyon,
- Laurent Cortinas et Rose-Marie Sibel - Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-ouest,
- Zo Rakotonirina - CERTU,
- Laetitia Copeaux - SETRA,
- Elisabeth Boucher, Francis Besnard, Malek Ouhadda, Caroline Pichereau, Christian Roy - ONISR.

Services partenaires

- Direction générale de la gendarmerie nationale (DGPN),
- Direction générale de la police nationale (DGPN) qui recueillent sur le terrain les données sur les accidents présentées dans ce bilan,
- Observatoires départementaux de sécurité routière qui consolident ces données,
- Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-ouest qui centralise les données et assure un contrôle qualité,
- Direction de la modernisation de l'action territoriale, qui rassemble les remontées rapides concernant l'accidentalité,
- Services de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières (DSCR),
- Service de l'Observation des statistiques au commissariat général au développement durable (CGEDD).

Sommaire

Avant-propos	3
Introduction	7
Observer pour comprendre	8
Rappel des définitions	9
Bilan général	11
40 ans de sécurité routière (1972-2012)	12
L'accidentalité en 2012 France entière	14
Panorama France métropolitaine 2012	16
La France dans l'Europe de la sécurité routière	20
Le coût de l'insécurité routière	22
La prise en compte des personnes gravement blessées	23
Bilan thématique	25
Les piétons	26
Les cyclistes	28
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes	30
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes	32
Les usagers de véhicules de tourisme	35
Les accidents impliquant un poids lourd ou un véhicule utilitaire	38
Les jeunes adultes (de 18 à 24 ans)	40
Les seniors de 75 ans et plus	42
Les conducteurs novices	44
Les autoroutes	46
Les routes hors agglomération	48
Les routes et rues en agglomération	50
Les effets de la saisonnalité	52
Les micro thématiques	54

Les facteurs	57
La responsabilité présumée	58
Les vitesses pratiquées	60
L'alcool	62
Les stupéfiants et les médicaments	64
La perte de vigilance et le défaut d'attention	66
Le port de la ceinture et du casque	68
Conclusion	71
Synthèse	72
Aide-mémoire	74
Indicateurs départementaux de sécurité routière	76
Annexes	79
Le fichier national des accidents	81
Données sur les infractions	82
Données sur le permis à points	84
Données sur les condamnations pour délits à la sécurité routière ¹	86
Données sur la démographie et le réseau routier (longueur et trafic)	88
Enquête Ifop, octobre 2012 « Les Français et la sécurité routière »	90
Les mesures de sécurité routière	91
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation	92
Les données brutes des accidents corporels de la circulation, métropole	98
Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents de corporels de la circulation, métropole	100
Les séries longues du BAAC, métropole	102
Glossaire	105
Bibliographie	106



Introduction



Observer pour comprendre
Rappel des définitions

8
9



Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

Observer pour comprendre

Une connaissance détaillée de l'accidentalité est indispensable à la définition d'une politique de sécurité routière, tant à l'échelle nationale que locale.

Nos connaissances sont alimentées en premier lieu par les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC), remplis pour chaque accident par le service de police ou de gendarmerie territorialement compétent. Les BAAC regroupent de nombreuses informations sur le lieu et les circonstances de l'accident, les véhicules impliqués et les victimes. Ces éléments sont ensuite consolidés par les observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) puis rassemblés par l'Observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR) pour constituer le fichier national des accidents de la circulation.

L'analyse statistique des données du fichier national des accidents permet de connaître les principales caractéristiques de l'accidentalité routière et d'identifier, à partir d'une évaluation des enjeux et des risques associés à chaque thématique, des pistes d'actions à entreprendre en priorité. Les analyses du fichier constituent donc un véritable outil d'aide à la décision pour la définition d'une politique de sécurité routière.

La génération et le déroulement d'un accident de la route est un phénomène complexe, qui résulte d'un dysfonctionnement du système homme/véhicule/environnement. Le schéma d'interaction est le suivant : l'individu prend de l'information (surtout visuelle) dans l'environnement, agit sur son véhicule, lequel se déplace sur la chaussée (composante de l'environnement). Ainsi, l'analyse quantitative des données d'accident ne saurait à elle seule apporter l'ensemble des éléments de compréhension nécessaires : elle doit être enrichie par une analyse des procès-verbaux d'accidents se rapportant à chaque thématique, afin d'identifier les facteurs causaux des accidents et de mieux cibler la nature des actions pour y remédier.

C'est pourquoi le bilan annuel de l'accidentalité produit par l'Observatoire national interministériel de la sécurité

routière s'appuie non seulement sur les données statistiques du fichier national des accidents de la circulation, mais aussi sur les éléments de connaissance apportés par les analyses de procès-verbaux conduites dans le cadre de différents travaux de recherche.

La plupart des thématiques présentées dans ce bilan sont celles de la France Métropolitaine. Les spécificités des départements d'Outre-mer conduisent à les analyser séparément.

Ce bilan porte essentiellement sur la mortalité routière, indicateur selon lequel ont été exprimés les objectifs quantifiables. L'objectif fixé par la France est de diviser par deux le nombre de personnes tuées entre 2010 et 2020, donc de passer sous la barre des 2 000 personnes tuées sur les routes en 2020.

L'Union européenne, qui s'est fixée un objectif comparable, envisage également d'établir un objectif de réduction du nombre de personnes blessées gravement. Après avoir harmonisé en 2004 la définition de la personne tuée (personne décédée jusqu'à trente jours après l'accident), l'Union a retenu comme définition de la personne gravement blessée celle présentant au moins une lésion de niveau 3 sur l'échelle de gravité internationale AIS (dite M.AIS 3+¹).

Le bilan de l'année 2012 aborde certaines analyses relatives à la gravité des accidents en utilisant l'indicateur disponible dans le fichier national (les personnes hospitalisées plus de 24 heures) et les données disponibles du registre du Rhône².

¹ AIS (Abbreviated injury scale) : échelle de gravité des lésions des victimes mise au point par l'AAAM (Association for the advancement of automotive medicine).

² Le registre du Rhône assure, sur ce département seul, un suivi longitudinal exhaustif du devenir des victimes de la route, essentiellement sous l'angle santé, à partir de collecte d'information sur les victimes dans les hôpitaux.

Rappel des définitions

Le comité interministériel de la sécurité routière du 9 juillet 2004 (CISR), au titre de la modernisation du fichier national des accidents corporels de la route, a décidé l'adoption des définitions internationales aux fins de favoriser les comparaisons entre pays. Ces définitions résultent de la décision du Conseil de l'Union européenne 93/704/CE du 30 novembre 1993 créant la base statistique européenne en matière d'accidentalité (dénommée « CARE¹ ») et décrivant les obligations des Etats membres en matière de transmission de statistiques d'accidentalité routière.

Par la suite, la loi 2004- 806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique a prévu en son article 28 que les conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière et leurs conséquences médicales sont déterminées par un arrêté signé conjointement par les ministres chargés de la santé et des transports. Cet arrêté a été pris le 27 mars 2007 et fixe les définitions suivantes :

« Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime,
- survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers.

Parmi ceux- ci, on distingue :

- les personnes indemnes : impliquées non décédées et dont l'état ne nécessite aucun soin médical du fait de l'accident,
- les victimes : impliquées non indemnes,*

¹ CARE : Community road accident database.

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident,
 - les personnes blessées : victimes non tuées.
- On distinguera parmi les personnes blessées :*
- les blessés dits « hospitalisés » : victimes hospitalisées plus de 24 heures,
 - les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures ».

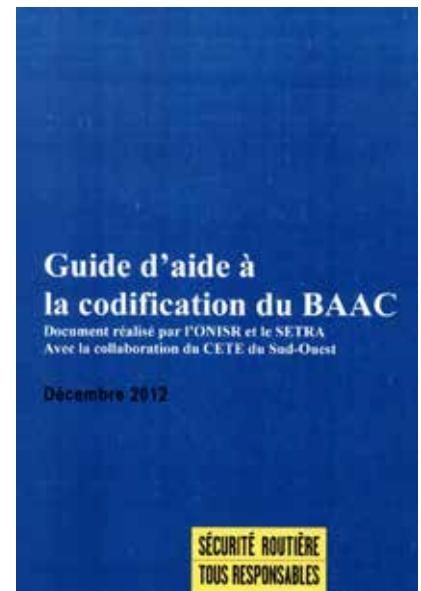
Cet arrêté change les définitions préexistantes. Avant le 1^{er} janvier 2005, le délai de prise en considération du décès était de 6 jours. Les blessés graves étaient ceux hospitalisés plus de 6 jours et les blessés légers moins de 6 jours. Afin d'assurer la continuité des séries chronologiques un coefficient de correction de 1,069 est appliqué dans ce bilan à toutes les données de mortalité antérieures à 2005. Aucun coefficient de correction n'a pu être établi pour ce qui concerne les blessés.

Chaque accident corporel de la circulation constaté par les forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche de renseignement dite fiche BAAC² (bulletin d'analyse des accidents de la circulation) qui fait ensuite l'objet d'un traitement informatique (portail « accident »). Leur codification est définie dans un guide actualisé en 2012³.

² Lire annexe page 80 et 81.

³ ONISR - Guide d'aide à la codification du BAAC - décembre 2012.

The screenshot shows the 'Portail Accident' web application. At the top, there are three main navigation tabs: 'Administration' (highlighted in blue), 'Validation', and 'Publication'. Below these, a sub-menu for 'Administration' includes 'Validation' (with links to 'Journal de bord des validations' and 'Recherche multi-critères'), 'Gestion' (with links to 'Saisir données des remontées rapides', 'Comparer les données', and 'Comparer accidents'), and 'Publication' (with links to 'Publier les données mensuelles' and 'Publier les reliquats'). On the left, there's a sidebar with 'Aide en ligne' and 'Utilisateur'. The main content area shows a form titled 'Publier les données mensuelles' with a search bar and a dropdown menu for 'Département : * AIN'. Below this is a table titled 'BAAC' with columns for 'Mois', 'Publié', 'Présence d'anomalies de niveau 3', and categories A, T, B, H. The data for January shows 'oui' in the 'Publié' column, '26' in category A, '1' in category T, '36' in category B, and '17' in category H.



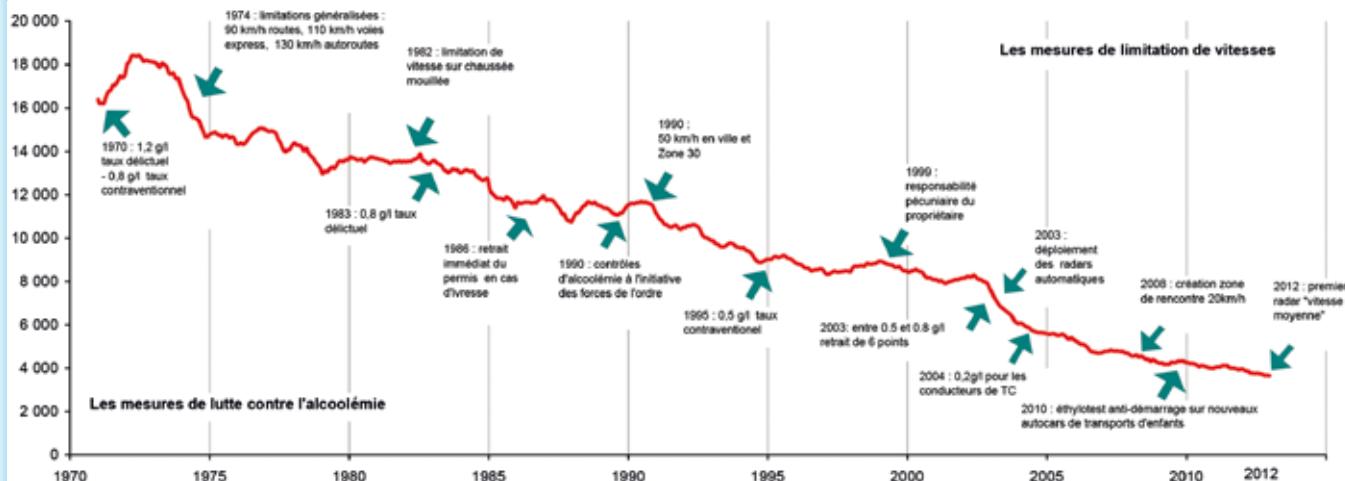


Bilan général

40 ans de sécurité routière (1972-2012)	12
L'accidentalité en 2012 France entière	14
Panorama France métropolitaine 2012	16
La France dans l'Europe de la sécurité routière	20
Le coût de l'insécurité routière	22
La prise en compte des personnes gravement blessées	23

40 ans de sécurité routière (1972-2012)

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de limitation de vitesses et de lutte contre l'alcoolémie - 1970 - 2012 (moyenne glissante sur 12 mois)



Les progrès observés en sécurité routière ont été obtenus en agissant sur les trois facteurs fondamentaux d'un accident qui se combinent et éventuellement interagissent : les facteurs liés à l'infrastructure (conception, entretien et exploitation), les facteurs liés aux véhicules (sécurité passive et active), les facteurs liés aux comportements des usagers (formation, communication, répression), auxquels il convient d'ajouter un quatrième facteur, les progrès des services de secours et de soins. La part attribuable à chacun de ces facteurs est difficilement évaluable du fait de la difficulté à les isoler.



Photo Prévention routière.

De l'après-guerre à 1970

Historiquement, l'accidentalité routière s'est fortement accrue dès le début des années 1950, en rapport direct avec l'expansion du parc automobile, l'inadaptation des réseaux routiers et l'insuffisante formation des conducteurs.

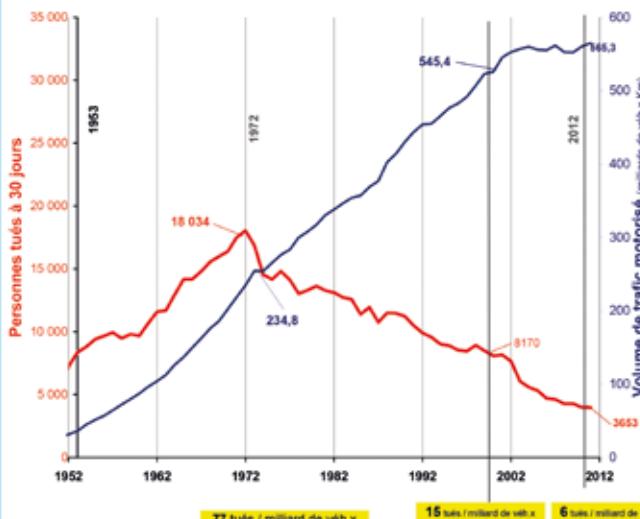
Le premier dénombrement statistique précis date de 1954 avec 7 166 personnes tuées à 3 jours. La sécurité routière n'est alors prise en charge par aucune véritable politique publique.

A compter de 1960 sont cependant lancées les opérations de traitement des points noirs. Entre 1960 et 1970, la mortalité augmente de + 55,7 % et le trafic est multiplié par 2,3. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 111 à 80.

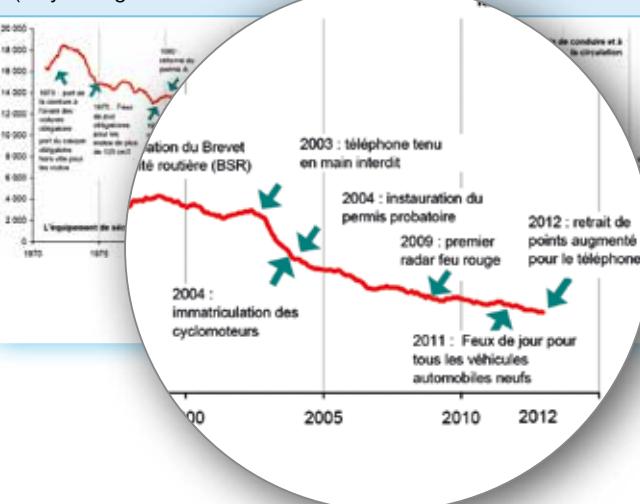
De 1970 à 1980

Au début des années 1970 est créé le comité interministériel de la sécurité routière. Un délégué interministériel est nommé pour la mise en œuvre de la politique de sécurité routière. En 1973, l'opération « Mazamet ville morte », lors de laquelle les 16 000 habitants s'allongent au sol pour représenter la mortalité routière, permet une prise de conscience collective. Le gouvernement instaure les limitations de vitesses, l'obligation du port de la ceinture à l'avant et du casque pour les motocyclistes. La dynamique qui couplait mobilité automobile et accidentalité s'enraie : la mortalité routière culmine en 1972 avec 16 545 morts comptabilisés à 6 jours de l'accident, soit plus de 18 000 morts à 30 jours. En dix ans, la mortalité va chuter de 30 %. Le trafic global est multiplié par 1,6. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus pour l'ensemble des véhicules passe de 80 à 43.

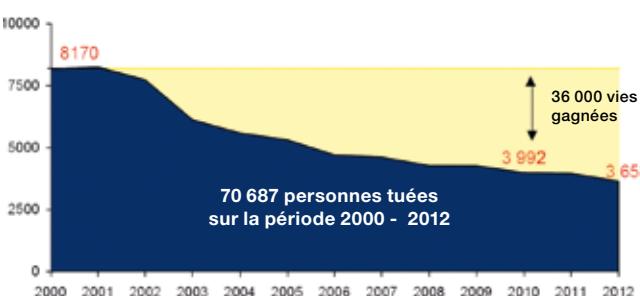
Évolution comparée de la mortalité et de la circulation routière entre 1953 et 2012



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises relatives au permis de conduire et à la circulation et à l'équipement de sécurité routière - 1970 - 2012 (moyenne glissante sur 12 mois)



Vies épargnées par rapport à la mortalité de 2000



De 1980 à 1990

Le début des années 1980 marque une stabilisation de la baisse de la mortalité. L'instauration de plans départementaux de sécurité routière et du programme REAGIR¹ lance la politique locale de sécurité routière, en réaction à l'accident de Beaune qui fit 53 morts dont 44 enfants. Cette politique permet de passer sous la barre symbolique des 10 000 morts par an mais c'est une baisse lente et irrégulière. Le seuil de l'alcoolémie est abaissé de 1,2 à 0,8 g/l d'alcool dans le sang. La plupart des véhicules sont équipés de systèmes anti-blocage des roues. La priorité aux carrefours giratoires fait diminuer notablement le nombre d'accidents mortels dans les carrefours². En dix ans, la mortalité chute de 20 %. Le trafic global est multiplié par 1,4. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus passe de 43 à 26.

De 1990 à 2000

En 1989 est publié le livre blanc de la sécurité routière³ qui trace les orientations majeures des futures politiques de sécurité routière dont l'amélioration du contrôle/sanction qui se concrétisera dix ans plus tard. La vitesse maximale autorisée en agglomération est fixée à 50 km/h en 1990. Le taux d'alcool est abaissé à 0,5 g/l. Le permis à points est instauré la même année. L'essentiel du réseau autoroutier s'achève. La plupart des véhicules sont équipés d'airbags. Le continuum éducatif se met en place. Malgré ces mesures, la mortalité ne baisse que de 20 %. Dans le même temps, le trafic global progresse de 20 %. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit en 2000 à 15.

De 2000 à 2010

En juillet 2002, la sécurité routière devient un des quatre chantiers prioritaires du Président de la République. Les premiers radars fixes de contrôle sanction automatique de la vitesse arrivent en 2003. Le Conseil national de sécurité routière est installé. En 2004 est instauré le permis probatoire. Un dépassement du taux légal d'alcool entraîne un retrait de 6 points. Cette politique permet de passer sous la barre symbolique des 5 000 morts par an en 2006. La mortalité baisse de - 51,1 %. Parmi les facteurs de cette baisse, 75 % peuvent être attribués à la baisse des vitesses moyennes, 11 % à l'amélioration de la sécurité du parc automobile⁴. Dans le même temps, le trafic global progresse de + 7 %. Le nombre de personnes tuées par milliard de km parcourus s'établit en 2010 à 7. Entre 2000 et 2012, 70 687 personnes sont tuées sur la route mais 36 000 vies ont été épargnées.

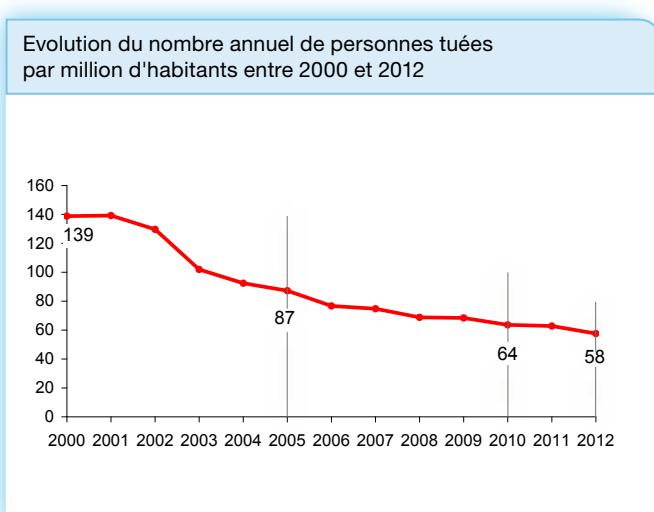
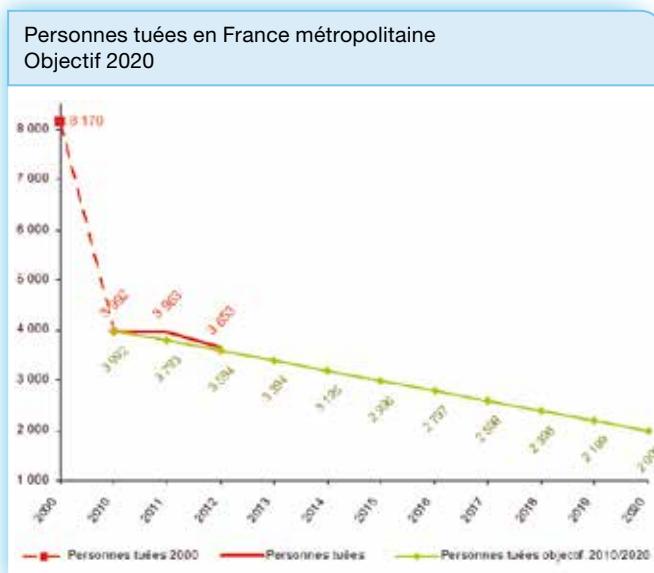
1 REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier.

2 Martine Vertet * et Thierry Brenac - Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière - colloque "La sicurezza stradale" - mars 1998.

3 Pierre Giraudet - La sécurité routière - Livre blanc présenté au Premier ministre - La documentation française - 1989.

4 Yves Page et Co - How a vehicle is safe ? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010 - Conference AAAM - 2011.

L'accidentalité en 2012 France entière



Années	Accidents corporels	Nombre de personnes		
		Tuées à 30 jours	Blessées	Hospitalisées
2000	121 223	8 170	162 117	ND
2010	67 288	3 992	84 461	30 393
Evolution 2010/2000	- 44,5 %	- 51,1 %	- 47,9 %	ND
2011	65 024	3 963	81 251	29 679
2012	60 437	3 653	75 851	27 142
Evolution 2012/2011	- 7,1 %	- 7,8 %	- 6,6 %	- 8,5 %
Evolution 2012/2010	- 10,2 %	- 8,5 %	- 10,2 %	- 10,7 %

Le bilan France entière intègre désormais les cinq départements d'Outre-mer. Le bilan 2012 pour la France entière s'établit ainsi :

- 62 250 accidents corporels dont 3 563 mortels,
- **3 842 personnes tuées à 30 jours** (- 7,9 % par rapport à 2010), soit 59 personnes tuées par million d'habitants,
- 78 209 personnes blessées dont - 28 107 hospitalisées plus de 24h.

Le bilan France entière est marqué par une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2011 : - 7,1 % pour le nombre d'accidents corporels, - 6,6 % pour le nombre de personnes tuées et - 6,8 % pour le nombre de blessés, dont - 8,4 % pour le nombre de blessés hospitalisés.

France métropolitaine

Le bilan 2012 de la France métropolitaine s'établit ainsi :

- 60 437 accidents corporels dont 3 386 accidents mortels ;
- **3 653 personnes tuées à trente jours**, soit 310 personnes tuées en moins par rapport à 2011 ;
- 75 851 personnes blessées dont 27 142 hospitalisées plus de 24 h.

Ce bilan 2012 est marqué par une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2011 : - 7,1 % pour le nombre d'accidents corporels, - 7,8 % pour le nombre de personnes tuées et - 6,6 % pour le nombre de blessés, dont - 8,5 % pour le nombre de blessés hospitalisés.

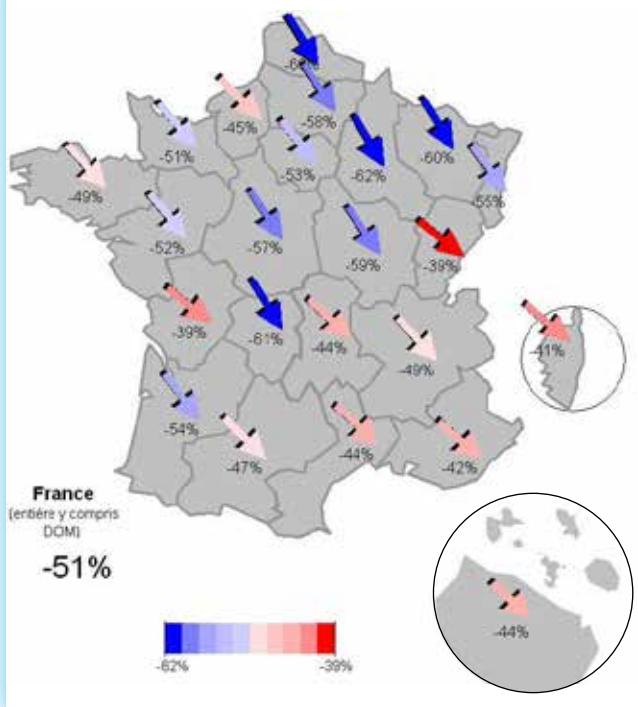
Rapporté à la population, le nombre de personnes tuées par million d'habitants s'établit à 58 (pour 63 409 191 habitants de France métropolitaine¹). Ce taux est de 139 pour les 18-24 ans.

L'année 2012 a connu une baisse significative de la mortalité routière au premier quadrimestre avec deux baisses exceptionnelles en février (- 25 %) et en avril (- 22 %) et n'a comporté que deux mois légèrement en hausse : juillet (+ 3,6 %) et novembre (+ 0,4 %).

Entre 2000 et 2010, la mortalité routière a baissé de - 51,1 %. Entre 2010 et 2012, elle a baissé de - 8,5 %. Par rapport à l'objectif fixé de dénombrer moins de 2 000 personnes tuées sur les routes en 2020, soit une baisse annuelle de - 6,6 %, l'année 2012 permet de compenser partiellement la stagnation de la mortalité observée en 2011.

Depuis le 1^{er} janvier 2005, les blessés hospitalisés plus de 24 heures sont comptabilisés. Entre 2005 et 2010, le nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures a baissé de - 23,7 %. Entre 2010 et 2012, la baisse est de - 10,7 %. Pour dix personnes tuées, 75 personnes sont hospitalisées plus de 24 heures. Ce ratio est stable. La baisse de la mortalité depuis une décennie s'accompagne d'une diminution similaire des hospitalisations.

Evolution de la mortalité routière entre 2000 et 2010



Régions de métropole

Si la baisse de la mortalité de 2011 à 2012 s'établit à - 7,8 % pour la France Métropolitaine, cette évolution est différenciée selon les régions. La baisse la plus forte survient en Auvergne (- 25,9 %), la hausse la plus forte dans le Limousin (+ 17,4 %). Cependant, le nombre de personnes tuées peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre sans signification statistique. Ce constat est encore plus vrai à l'échelle d'un département¹.

Sur une série longue de 2000 à 2010, la baisse de la mortalité selon les régions a été comprise entre - 62 % et - 41 %. Quant au nombre de personnes tuées par million d'habitants, il varie en 2012 selon les régions entre 35 en Ile de France et 117 en Poitou-Charente.

Départements d'Outre-mer

Pour les cinq départements d'Outre-mer, le bilan 2012 est le suivant :

- 1 813 accidents corporels dont 177 accidents mortels ;
- 189 personnes tuées à trente jours ;**
- 2 358 personnes blessées dont 965 hospitalisées plus de 24 h.

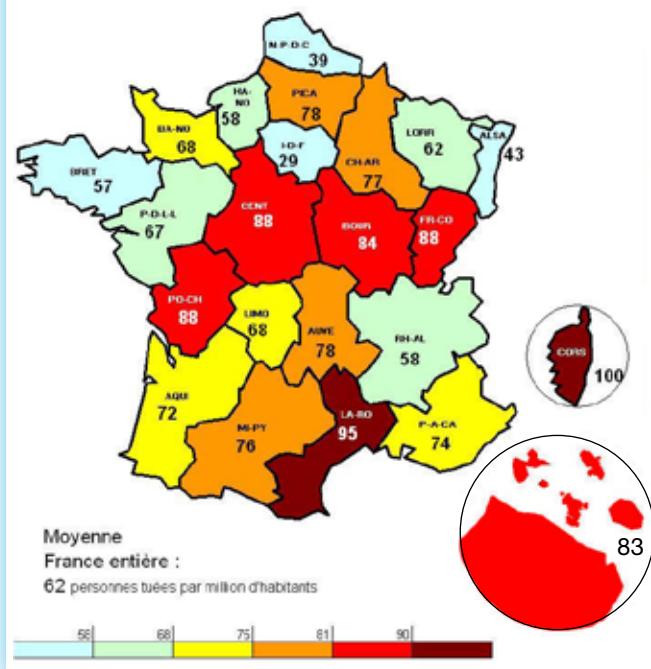
Le bilan de l'accidentalité en 2012 par rapport à 2011 est moins favorable que sur la métropole. La mortalité augmente de + 26,4 %. Le nombre de blessés baisse de - 12,2 %, celui des blessés hospitalisés baisse dans une moindre proportion (- 2,9 %) et le nombre d'accidents baisse de (- 8,8 %). Ce bilan s'analyse différemment de celui de la métropole, les DOM présentant des spécificités propres.

La mortalité baisse entre 2000 et 2010 de - 44 % ; elle augmente entre 2010 et 2012 de + 5 %. Le nombre de personnes tuées en 2012 par million d'habitants est de 97, et de 188 pour les 18-24 ans.

Les personnes tuées	
En métropole	Dans les DOM
Piétons et 2 roues	41 %
Moins de 24 ans	27 %
Plus de 65 ans	12 %

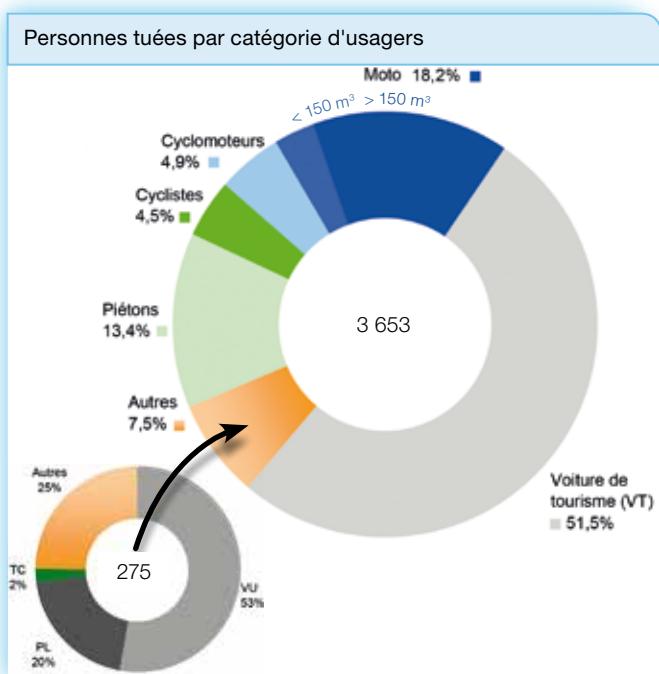
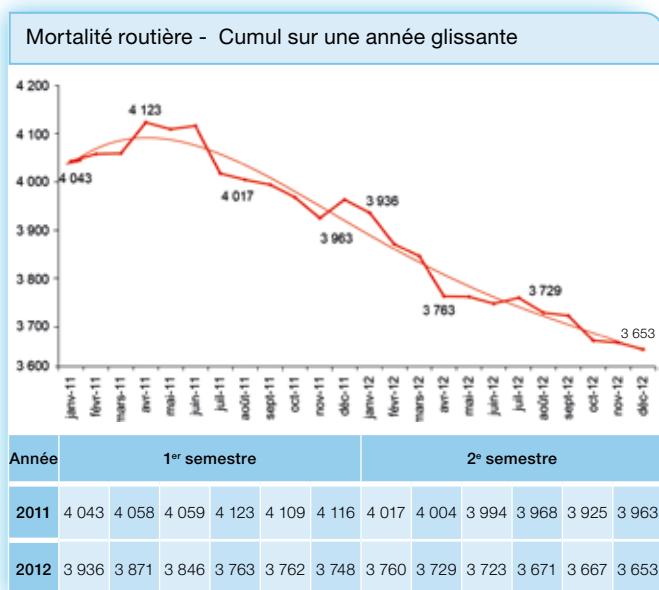
Compte-tenu des spécificités des départements d'Outre-mer, le reste du bilan ne présentera les analyses que sur la France métropolitaine.

Mortalité routière moyenne 2010-2012 par million d'habitants



¹ Les indicateurs locaux de sécurité routière - Publication prochaine de l'ONISR - se reporter au document : La sécurité routière en France - Bilan 2011 (page 573 et 612).

Panorama France métropolitaine 2012



Répartition du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers dans un accident mortel selon la catégorie d'usagers impliqués										
Usager impliqué	Victimes	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL- TC	Autres	Toutes catégories
	Sans tiers	0	25	55	250	916	77	36	35	1 394
	Contre piéton	0	0	0	2	1	0	0	0	3
	Contre vélo	2	5	0	0	0	0	0	0	7
	Contre cyclo	11	1	0	2	0	0	0	1	15
	Contre moto	25	6	3	6	3	0	0	0	43
	Contre VT	308	65	82	255	454	15	3	14	1 196
	Contre VU	46	17	13	38	86	10	0	2	212
	Contre PL-TC	61	27	11	37	219	24	16	9	404
	Contre autre véhicule	9	7	6	18	21	4	0	2	67
Multicol.		27	11	9	56	182	15	7	5	312
Total		489	164	179	664	1 882	145	62	68	3 653

Après un premier semestre 2011 marqué par une hausse, la mortalité routière a connu un renversement de tendance à partir de juillet 2011. Cette tendance à la baisse s'est poursuivie en 2012.

Selon la catégorie d'usagers

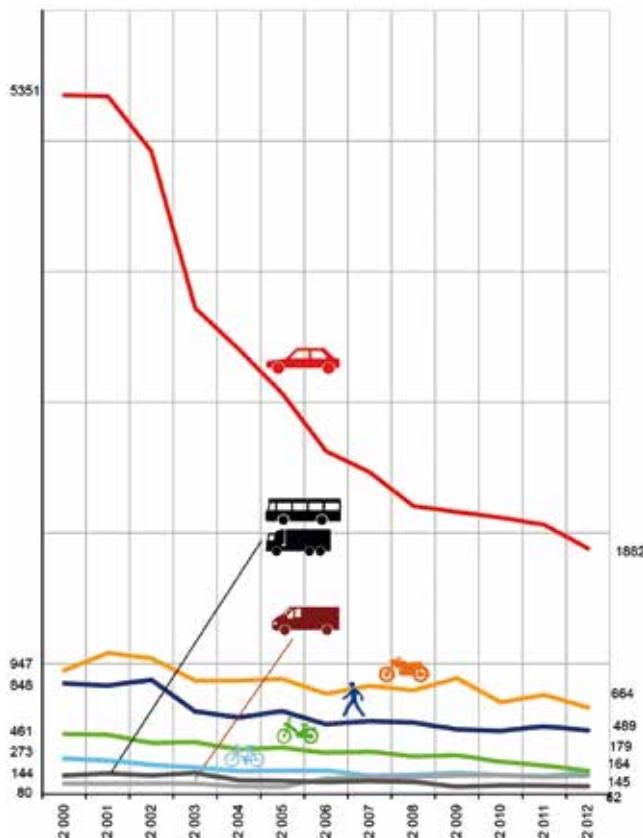
Parmi les 310 vies épargnées en 2012 par rapport à 2011, 180 le sont chez les usagers de véhicules de tourisme (baisse de - 8,8 %), 96 chez les motocyclistes (- 12,6 %), 41 chez les cyclomotoristes (- 18,6 %) et 30 chez les piétons (- 5,8 %). 92 vies sont épargnées du fait de la réduction des accidents impliquant un poids lourd. A l'inverse, on dénombre 23 cyclistes (+ 16,3 %), 11 usagers de véhicules utilitaires (+ 8,2 %) et 6 usagers de transports en commun tués en plus.

Sur le long terme, la catégorie des usagers des véhicules de tourisme (51,5 % des personnes tuées en 2012) bénéficie le mieux des effets de la politique de sécurité routière avec une réduction spectaculaire du nombre de personnes tuées de - 60,4 % entre 2000 et 2010. Entre 2010 et 2012, cette baisse s'est poursuivie (- 11,1 %).

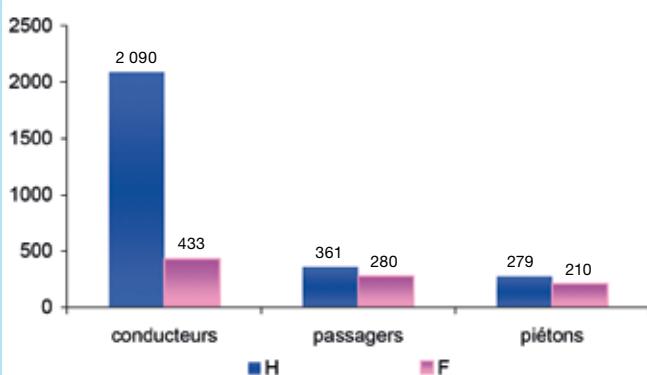
L'évolution de la mortalité des usagers de deux-roues motorisés connaît depuis 2000 un bilan contrasté :

- la mortalité des **cyclomotoristes** (4,9 % de la mortalité routière 2012) baisse de - 46,2 % entre 2000 et 2010, et de - 27,8 % entre 2010 et 2012. Ceci est à mettre en relation avec le déclin de ce mode de déplacement.
- la mortalité des **motocyclistes** (18,2 % de la mortalité routière 2012) baisse peu entre 2000 et 2010 (- 25,7 %). L'année 2012, en réduction de - 12,6 % par rapport à 2011, compense la hausse de + 8 % par rapport à 2010. Le fléchissement entre 2010 et 2012 s'établit donc à - 5,7 %. La catégorie des motocyclistes conduisant une moto de plus de 125 cm³ représente 83 % de la mortalité motocycliste.

Evolution de la mortalité de 2000 à 2010 par catégorie d'usagers



Répartition de la mortalité par sexe



Les modes doux suivent une tendance moins favorable :

- La mortalité des **piétons** (13,4 % de la mortalité routière 2012) baisse de - 42,8 % entre 2000 et 2010. Après une très forte augmentation en 2011 (+ 7 %), la mortalité 2012 est revenue au niveau de 2010 (- 5,8 % entre 2011 et 2012 et + 0,8 % entre 2010 et 2012).
- La mortalité des **cyclistes** (4,5 % de la mortalité routière 2012) baisse de - 46,2 % entre 2000 et 2010. Avec une hausse de + 16,3 % en 2012 (23 cyclistes tués en plus par rapport à 2011), l'écart depuis 2010 est de + 11,6 %.

Les usagers de **poids lourds** (1,5 % des personnes tuées en 2012) enregistrent une baisse de - 16,4 % de leur mortalité par rapport à 2011. Cette baisse est de - 47,6 % entre 2000 et 2010 et de - 13,8 % depuis 2010. En 2012, lors des accidents mortels impliquant un poids lourd pour un chauffeur de poids lourd tué (56), on compte 8 autres personnes tuées (430). La mortalité dans les accidents impliquant un poids lourd baisse de - 15,9 % en 2012.

Les usagers de **véhicules utilitaires** (4 % des personnes tuées en 2012) connaissent une hausse de leur mortalité par rapport à 2011 de + 8,2 %, revenant ainsi au niveau de 2010.

6 usagers de **transport en commun** décèdent en 2012. 60 personnes sont hospitalisées pour dix tuées chez les automobilistes, 83 chez les cyclistes et chez les motocyclistes et 181 chez les cyclomotoristes.

Selon le sexe

La répartition de la mortalité entre hommes et femmes est de 74,7 % / 25,3 %. Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité des conducteurs hommes ou femmes était du même ordre (- 45 %) ; depuis 2010, elle est de - 12,9 % pour les hommes alors que la mortalité des conductrices évolue peu. La mortalité des piétonnes augmente de + 4 % en 2012. Pour dix hommes tués, 67 seront hospitalisés plus de 24 h et pour dix femmes tuées, 97 seront hospitalisées.

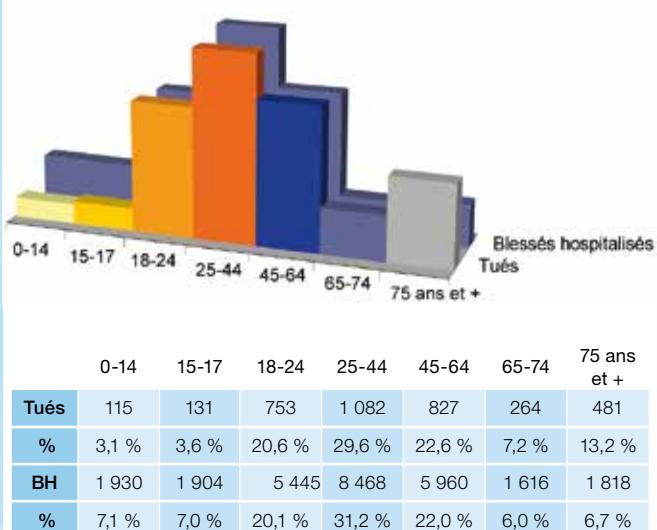
Le risque d'être tué dans un accident de la route, selon le sexe, rapporté à la population, est trois fois supérieur pour les hommes. Rapporté au kilométrage parcouru 12 680 en moyenne par an contre 11 340 km pour les femmes¹, ce risque pour un conducteur de véhicule de tourisme homme est deux fois supérieur à celui d'une conductrice.

Conducteur ou passager

La part des passagers parmi les personnes tuées dans les véhicules (motorisés ou non) est constante (20,2 %). En 2012, 44 % des 641 passagers tués sont des femmes et 83 % des 2523 conducteurs tués sont des hommes. Entre 2000 et 2010, la mortalité des passagers baisse de - 62,1 %, mais de - 4,6 % depuis.

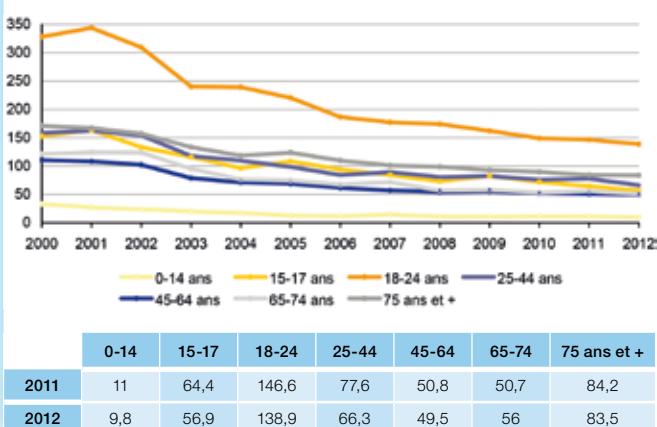
¹ SOFRÉS - Enquête Parc auto 2013.

Répartition des personnes tuées et blessées hospitalisées (BH) par classe d'âge : 3 653 décès pour 27 141 hospitalisations*



*Total 27 142 en comptant une personne d'âge indéterminé non portée dans le tableau

Évolution de la mortalité par classe d'âge par million d'habitants de la même classe d'âge



Selon la classe d'âge

Parmi les 310 vies épargnées en 2012 par rapport à 2011, 60 sont des jeunes de 18-24 ans, soit une baisse de - 7 % par rapport à 2011. Seuls à subir une augmentation de leur mortalité, les seniors de 75 ans et plus déplorent 3 tués en plus par rapport à 2011.

Entre 2000 et 2010, la diminution de la mortalité des **18-24 ans** est de - 52 % alors que pendant la même période, cette population a augmenté de 4,5 %. La diminution est de - 9,4 % depuis 2010. Le risque d'être tué pour un jeune adulte s'est donc notablement réduit, mais il est encore double de celui de l'ensemble de la population.

Les **0-14 ans** voient également leur mortalité en forte réduction, qu'ils soient passagers, piétons ou cyclistes. Entre 2000 et 2010, cette réduction est de - 65 %. Depuis 2010, elle est de - 11,5 %. 13 vies de cette classe d'âge ont été épargnées en 2012 par rapport à 2011. Quant aux **15-17 ans**, la baisse entre 2000 et 2010 est importante (- 54 %) et se poursuit depuis lors (- 19 %) ; suivant en cela la baisse de l'usage du cyclomoteur.

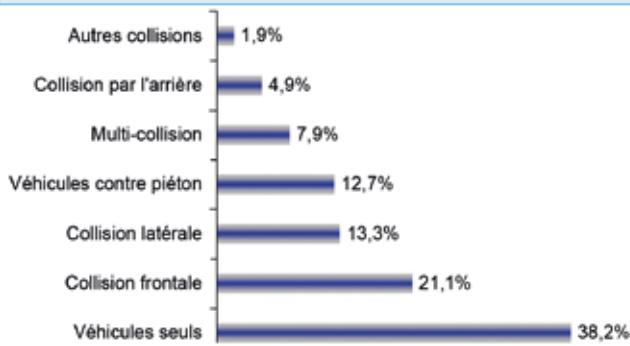
A l'inverse, la mortalité des seniors de **75 ans et plus** n'a baissé entre 2000 et 2010 que de - 31 %, et de - 4 % seulement depuis. Elle s'établit en 2012 à 13,2 % de la mortalité d'ensemble alors qu'elle était de 8,9 % en 2000. Ce résultat est d'abord l'effet de l'évolution démographique de cette population qui a progressé durant la même période de + 36 %. Cependant, le risque d'être tué pour un senior de 75 ans et plus est désormais 1,5 fois supérieur à l'ensemble de la population, contre 1,2 en 2000. Les usagers concernés sont surtout piétons - pratiquement un sur deux est un senior de 75 ans et plus (201 parmi les 489 piétons tués en 2012) - ou conducteur de véhicule de tourisme, 153 parmi les 1 352 conducteurs tués.

Le nombre de personnes hospitalisées rapporté au nombre de personnes tuées décroît avec l'âge : 168 hospitalisés pour dix tués pour les 0-14 ans et 38 hospitalisés pour dix tués pour les 75 ans et plus.

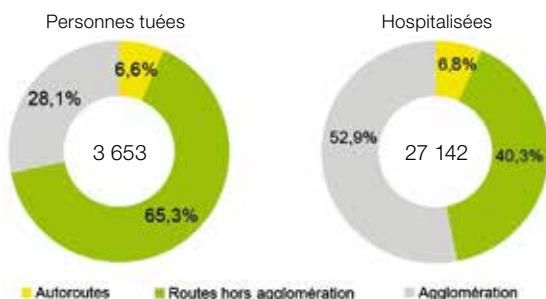
Conducteurs novices : permis de moins de deux ans

868 personnes ont été tuées en 2012 dans un accident impliquant un conducteur novice, ce qui représente 23,8 % de la mortalité. Un motocycliste tué sur cinq et un conducteur de véhicule de tourisme tué sur cinq sont novices. Rapporté au nombre de kilomètres parcourus, le risque d'être tué pour un conducteur de véhicule de tourisme novice est pratiquement quatre fois supérieur à celui pour un conducteur « expérimenté ».

Répartition des personnes tuées selon le type de collision pour l'ensemble des véhicules : 3 653 décès



Répartition des personnes tuées et blessées hospitalisées selon le milieu



Variabilité des facteurs d'accidents dans les accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme en Haute Normandie selon le type de collision



Selon le type de collision

En 2012, 38,2 % des usagers sont tués lors d'un accident à un seul véhicule sans tiers. Il s'agit souvent d'une perte de contrôle du véhicule, qui se termine contre un obstacle rigide situé en bord de chaussée. 49,1 % des usagers sont tués lors d'une collision entre au moins deux véhicules, dont la moitié en collision frontale, généralement au cours d'un dépassement, et un quart en collision par le côté, la plupart en intersection.

Alors que la mortalité entre 2000 et 2012 a diminué de - 55 %, elle n'a baissé que de - 41 % dans les accidents impliquant un piéton, de - 50 % dans les collisions frontales et par l'arrière, de - 52 % dans les accidents de véhicule seul. Les plus gros progrès ont été réalisés sur les multi-collisions (- 66 %) et les collisions par le côté (- 63 %), dont la réduction est liée à la baisse globale des vitesses pratiquées, essentielle à l'approche des carrefours, et la construction massive de giratoires.

Selon le milieu : agglomération, hors agglomération et autoroutes

Deux tiers des usagers sont tués sur les routes hors agglomération (65,3 % en 2012), plus de la moitié des personnes hospitalisées le sont en agglomération (52,9 % en 2012). La baisse de la mortalité a été équivalente sur les routes hors agglomération et en agglomération entre 2000 et 2010 (respectivement - 51 % et - 50 %). Depuis, l'évolution est plus forte pour les routes en agglomération (- 9,4 % contre - 8,4 % hors agglomération). La mortalité sur autoroute a plus fléchi entre 2000 et 2010 (- 56,2 %). Après deux hausses en 2010 et 2011, la baisse en 2012 résulte en une réduction de - 5,5 % de la mortalité entre 2010 et 2012.

Accidents multi-factoriels

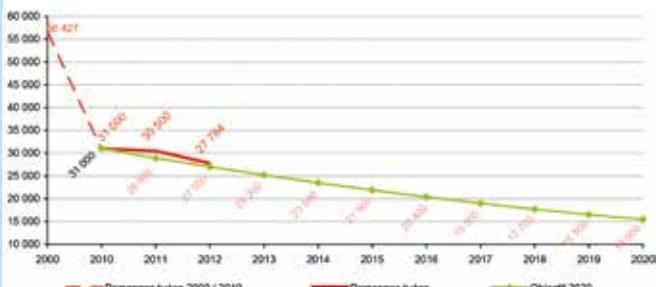
Dans leurs remontées rapides, les forces de l'ordre identifient dans certains cas la cause principale des accidents mortels : c'est la vitesse dans au moins 25 % des cas, l'alcool dans au moins 20 % des cas, un refus de priorité dans au moins 14 % des cas, et l'usage de stupéfiants dans au moins 4 % des cas. Dans 37 % des cas, une cause principale n'a pas été relevée.

L'analyse précise des procès-verbaux¹, voire des études détaillées d'accidents, est nécessaire pour mieux comprendre les divers facteurs en cause. La présence de certains facteurs est renseignée dans les fiches BAAC : 30 % des accidents mortels se produisent en présence d'un conducteur positif à l'alcool, 9 % résultent d'une attention perturbée, 8 % de la fatigue ou d'un malaise. 13 % des personnes tuées n'étaient pas ou mal attachées dans leur véhicule, ou ne portaient pas de casque en deux roues motorisés.

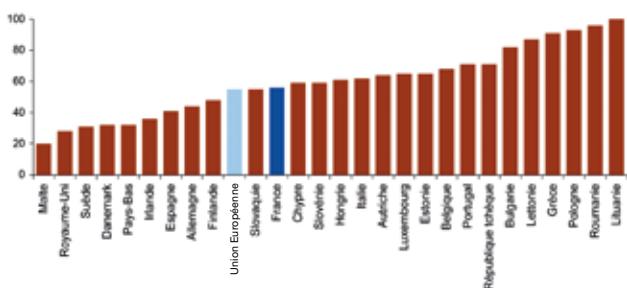
¹ CETE Normandie-Centre - Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010 - juin 2013.

La France dans l'Europe de la sécurité routière

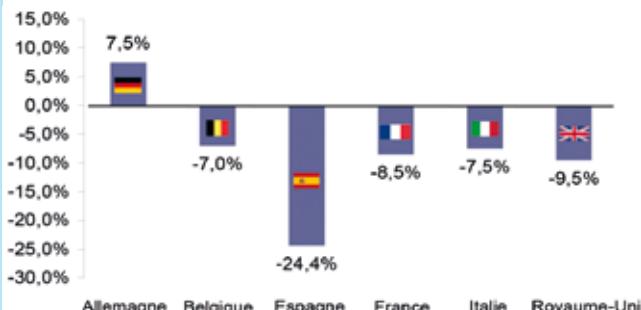
Évolution de la mortalité dans l'Union Européenne
Objectif 2020



Pourcentage de la mortalité routière en million d'habitants dans l'Union Européenne (données provisoires 2012)



Réduction de la mortalité dans cinq pays frontaliers de la France entre 2010 et 2012



Environ 1,3 millions de personnes décèdent chaque année dans le monde sur les routes¹. La part de l'Union européenne est de l'ordre de 2 %. En 2012, 27 784 décès routiers ont été rapportés par les 27 Etats membres (bilan provisoire) soit une baisse de - 9 % de la mortalité par rapport à 2011.

L'Union européenne s'est fixée comme objectif de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020² soit une baisse annuelle de - 7 %. L'année 2012 permet donc de rattraper le retard pris en 2011 (réduction de - 5 % par rapport à 2010).

Mortalité routière en Europe

Tous les pays ont connu en 2012 une baisse de la mortalité à l'exception de la Roumanie (+ 1 %), de l'Autriche (+ 4 %), du Luxembourg (+ 3 %) et de la Lituanie (+ 2 %). Certains pays ont connu des baisses remarquables comme le Danemark (- 18 %) et le Portugal (- 16 %).

La mortalité sur les routes de France constitue 14,2 % de la mortalité routière européenne. La France figure en 2012 au 17^e rang de la meilleure réduction annuelle.

Rapporté à la population, le nombre de personnes tuées par million d'habitants dans l'Union européenne a été réduit de 62 à 55 entre 2010 et 2012. La France, avec un taux de 58, se situe au 11^e rang, 17 points au-dessous de la Belgique, 6 points au-dessous de l'Italie mais 12 points au-dessus de l'Allemagne, 15 au-dessus de l'Espagne et 28 au-dessus du Royaume-Uni.

Comparée aux cinq autres pays européens frontaliers de la France, entre 2001 et 2010, l'Espagne a réduit sa mortalité de 55 % devant la France (51,6 %). Entre 2010 et 2012, l'Espagne poursuit ses progrès. En revanche, l'Allemagne connaît une augmentation de sa mortalité routière consécutive à l'augmentation qu'elle a connu entre 2010 et 2011, augmentation que le Royaume-Uni et la Belgique avaient également connue.

Espace européen de circulation

L'Union européenne a adopté le 4 octobre 2011 une directive pour mettre fin à l'impunité des conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger qui commettent des infractions routières. La France et plusieurs pays voisins ont déjà signé des accords bilatéraux (Belgique, Luxembourg, Suisse, Espagne), afin que les auteurs d'excès de vitesse soient poursuivis et sanctionnés. La directive doit entrer en vigueur pour tous les Etats membres au plus tard le 7 novembre 2013 à l'exception du Royaume-Uni, du Danemark et de l'Irlande qui n'ont pas souhaité s'y associer.

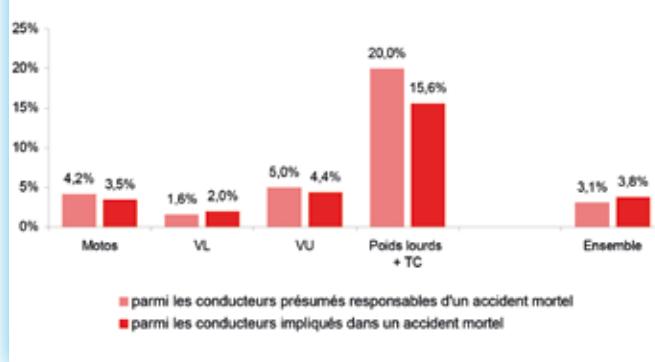
1 OMS - Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde - 2009.

2 Toward a European road safety area - Policy orientations on road safety - 2011-2020 - European Commission - Juillet 2010.

Immatriculation des véhicules impliqués dans accidents corporels

	Immatriculation				
	en France	à l'étranger	Ensemble	Dont à l'étranger en %	non précisée
VL	55 992	940	56 932	1,65	6 309
PL+TC	3 297	503	3 800	13,24	411
Moto	12 621	161	12 782	1,26	1 962
Autres	12 479	150	12 629	1,19	3 616
Total	84 389	1 754	86 143	2,04	12 298

Part des conducteurs conduisant un véhicule immatriculé à l'étranger



Accidentalité en France des véhicules immatriculés à l'étranger

De par sa position géographique et sa forte fréquentation touristique, la France connaît une circulation de véhicules immatriculés à l'étranger non négligeable.

Les véhicules immatriculés à l'étranger représentent une part importante des véhicules en infraction relevés par le contrôle automatisé des vitesses. Elle est de l'ordre de 25 %. En 2012, 169 personnes sont tuées dans un accident impliquant un véhicule immatriculé à l'étranger, soit 4,6 % de la mortalité.

Les véhicules immatriculés à l'étranger constituent 2 % des véhicules motorisés impliqués dans les accidents corporels, et 3,8 % des véhicules motorisés impliqués dans les accidents mortels. Leur proportion dans le trafic n'est pas connue précisément mais peut être estimée à environ 7 %.

Les **véhicules de tourisme** immatriculés à l'étranger constituent 1,7 % des véhicules de tourisme impliqués dans les accidents corporels, et 2 % des véhicules de tourisme impliqués dans les accidents mortels, alors que leur part dans les km parcourus par cette catégorie est de l'ordre de 6,2 % (26,3 milliards de km parcourus¹).

Les **poids lourds et les cars** immatriculés à l'étranger constituent 13,2 % des véhicules de leur catégorie impliqués dans les accidents corporels et 15,6 % de ceux impliqués dans les accidents mortels, ce qui est très inférieur à leur part dans les km parcourus par l'ensemble des poids lourds (estimée à 29,9 % en 2012).

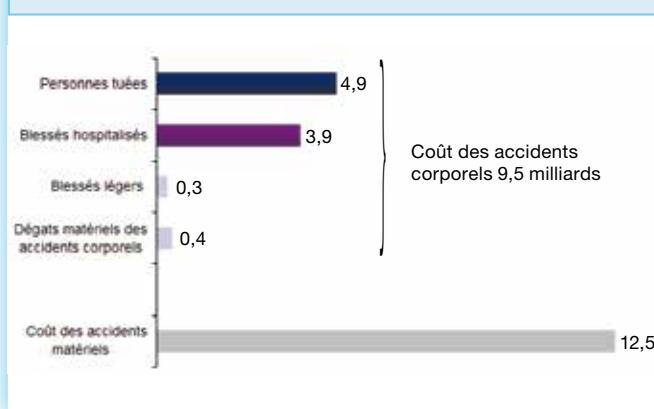
Les **motocyclettes** immatriculées à l'étranger, quant à elles, représentent 1,3 % des motocyclettes impliquées dans les accidents corporels et 3,5 % de celles impliquées dans les accidents mortels. Leur part dans la circulation est inconnue.

Tous types de véhicules motorisés confondus, parmi les conducteurs présumés responsables dans un accident mortel, la part des conducteurs conduisant un véhicule immatriculé à l'étranger est de 3,1 %, alors que ces véhicules représentent 3,8 % des véhicules impliqués dans les accidents mortels. Cette moindre responsabilité concerne essentiellement les conducteurs d'une voiture de tourisme (1,6 % de part de responsabilité pour 2,0 % des véhicules impliqués). Elle est un peu supérieure pour les motocyclistes : 4,2 % et plus nettement supérieure pour les poids lourds et les autocars : 20 %.

¹ Source : Les comptes des transports en 2012, Premiers résultats ; Service de l'Observation et des Statistiques, CGEDD, ministère de l'Ecologie.

Le coût de l'insécurité routière

Répartition des coûts de l'accidentalité routière en milliards d'euros



Evolution du coût de l'insécurité routière entre 2000 et 2012

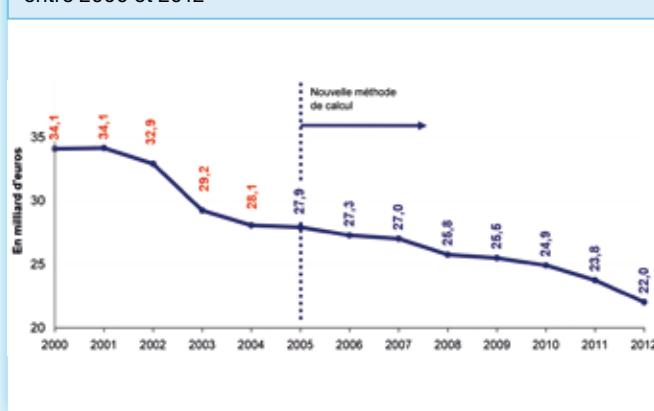


Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

Depuis l'année 2003, l'ONISR emploie la même méthodologie d'évaluation du coût de l'insécurité routière¹ en utilisant les valeurs tutélaires 2012 suivantes:

- 1 342 072 d'euros pour une personne tuée,
- 143 787 euros pour une personne hospitalisée plus de 24 heures,
- 5 752 euros pour une personne blessée légèrement
- 6 778 euros pour les dégâts matériels

Ces valeurs sont révisées sur la base de l'évolution des dépenses de consommation finale des ménages par tête pour les indicateurs de victimes et sur la base du taux d'inflation pour les accidents. Le coût calculé est un coût global estimé pour la Nation.

Le coût des accidents corporels en 2012, calculé sur la base des prix unitaires ci-dessus, s'établit à 9,5 milliards d'euros (Md€), dont 4,9 Md€ au titre de la mortalité, 3,9 Md€ au titre des hospitalisations, 0,3 Md€ pour les victimes légères et 0,4 Md€ pour les dégâts matériels de ces accidents corporels.

Au coût des accidents corporels s'ajoute le coût des accidents uniquement matériels. Le coût des accidents non corporels correspondant aux simples dégâts matériels en responsabilité civile² est estimé pour 2012 à 12,5 Md€. Ainsi, plus de la moitié du coût de l'insécurité routière correspond à cette masse d'autant que cette part de l'accidentalité ne tient pas compte des accidents matériels sans tiers.

Le coût total de l'insécurité routière pour 2012 est de 22,0 Md€ soit 1 % du PIB. Il baisse de - 7,6 % par rapport à 2011. Ce coût décroît presque régulièrement en euros constants depuis 2007. Cette baisse traduit l'amélioration globale du niveau de sécurité.

1 Rapport de M Le Net - Commissariat général du Plan (CGP) - juillet 1992.

2 Source : Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et Groupement des entreprises mutuelles d'assurance (GEMA).

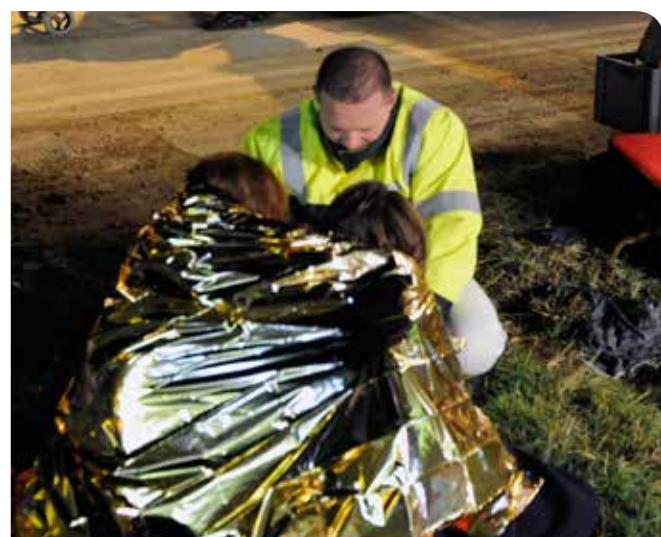
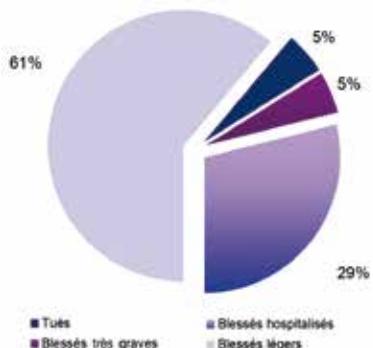


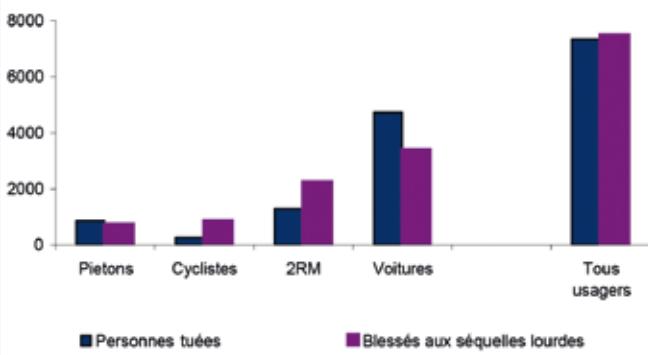
Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

La prise en compte des personnes gravement blessées

Répartition du nombre de victimes de la route



Personnes tuées et blessées aux séquelles lourdes
Moyenne sur 1996 - 2004



Source : Registre du Rhône.



Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

Si les grands objectifs chiffrés de la sécurité routière ont été jusqu'ici exclusivement exprimés en terme de mortalité, l'enjeu humain de la sécurité routière ne concerne pas que la seule mortalité. Parmi les blessés hospitalisés plus de 24 heures (27 142 en 2012) et survivants, 3 % décèdent après 30 jours (environ 800 en 2012) et d'autres connaissent des situations de séquelles durables extrêmement lourdes, profondément pénalisantes pour eux et leur entourage.

L'Union européenne envisage de définir à compter de 2015 un objectif de réduction du nombre de personnes gravement blessées à l'horizon 2020. Elle a donc précisé qu'une personne gravement blessée est celle pour laquelle au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Abbreviated Injury Scale » (dite M.AIS 3+¹).

En France, les catégories de victimes sont définies selon la durée de l'hospitalisation. Les blessés légers sont les victimes hospitalisées moins de 24 heures, les blessés dits « hospitalisés » sont les victimes hospitalisées plus de 24 heures.

Pour estimer le nombre de blessés graves selon la définition adoptée par l'Union européenne, la France devrait dans un premier temps appliquer un coefficient de conversion au nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre. Ce coefficient serait issu d'un travail de comparaison entre les données du registre du Rhône² et celles des fiches BAAC.

Les études conduites dans le cadre du registre du Rhône se sont intéressées aux blessés avec séquelles lourdes. Il en ressort que le nombre de personnes très gravement blessées s'avère du même ordre que celui des personnes tuées³. Cependant le ratio entre nombre de personnes tuées et nombre de personnes très gravement blessées présente de grandes disparités d'une catégorie d'usagers à une autre : pour dix cyclistes tués, 33 autres sont blessés très gravement. Pour dix usagers deux roues motorisés tués, 17 autres sont blessés très gravement. Ces blessures sont essentiellement des lésions de la tête chez les cyclistes et des lésions de la colonne vertébrale et des membres inférieurs chez les usagers de deux-roues motorisés.

On observe également des disparités importantes entre les classes d'âge. Pour dix jeunes tués de 10 à 14 ans, 24 autres sont blessés très gravement. Ce ratio décroît avec l'âge. La prise en compte des personnes très gravement blessées renforce l'enjeu relatif à la réduction de l'accidentalité des jeunes et des usagers de deux-roues motorisés.

1. M.AIS : Maximum Abbreviated Injury Scale.

2. Le registre du Rhône réalise un enregistrement en continu depuis 1995 des victimes en milieu médical.

3. Amoros E, Martin JL, Laumon B, Estimation de la morbidité routière, France, 1996-2004, Bulletin Épidémiologique Hebdomadaire, 2008, pp. 19, 157-160.

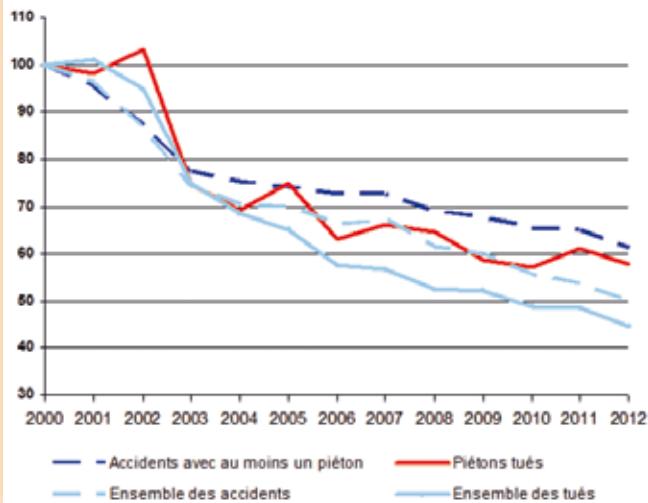


Bilan thématique

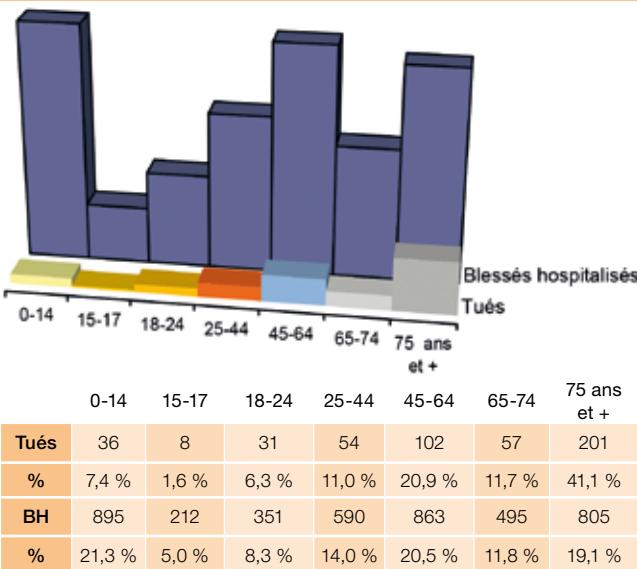
Les piétons	26
Les cyclistes	28
Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes	30
Les deux-roues motorisés : les motocyclistes	32
Les usagers de véhicules de tourisme	35
Les accidents impliquant un poids lourd ou un véhicule utilitaire	38
Les jeunes adultes (de 18 à 24 ans)	40
Les seniors de 75 ans et plus	42
Les conducteurs novices	44
Les autoroutes	46
Les routes hors agglomération	48
Les routes et rues en agglomération	50
Les effets de la saisonnalité	52
Les micro thématiques	54

Les piétons

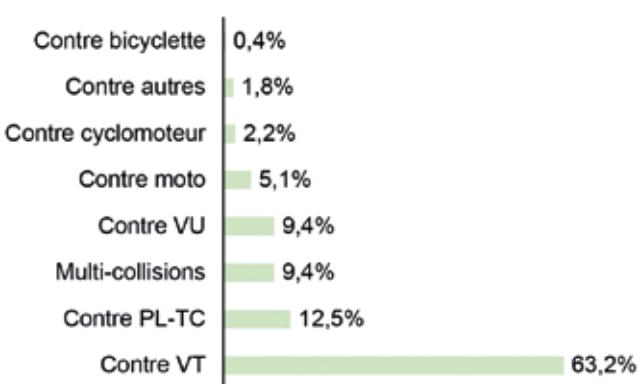
Evolution comparée de l'accidentalité entre les piétons et l'ensemble des catégories d'usagers (base 100 - année 2000)



Répartition des piétons tués et blessés hospitalisés (BH) par classe d'âge : 489 décès pour 4 211 hospitalisations



Piétons tués selon le type de collision



En 2012, 11 293 accidents corporels ont impliqué un piéton soit 18,6 % de l'ensemble des accidents. 489 piétons ont été tués soit 13,4 % de la mortalité routière. L'année 2012 marque une baisse de la mortalité piétonne de - 5,8 %. Cette baisse a contribué à hauteur de 10 % à la baisse de la mortalité en 2012 (30 vies épargnées parmi les 310 dont 22 en moins suite à un heurt avec un poids lourd).

Les piétons sont une catégorie d'usagers qui, entre 2000 et 2010, a bénéficié d'une baisse de - 42,8 % de sa mortalité, une baisse moins forte que l'ensemble des usagers. Après une très forte augmentation en 2011, la mortalité 2012 des piétons est revenue au niveau de celle de 2010 et n'évolue plus favorablement depuis 2009 (+ 0,8 % entre 2010 et 2012). Pour dix piétons tués, 86 blessés seront hospitalisés plus de 24 heures dont 13 garderont des séquelles graves¹.

Estimation du risque piéton

Selon une recherche récente², en ville où la part modale des piétons augmente sensiblement depuis 2008, le risque d'être tué pour un piéton par heure passée de trajet serait moins élevé que l'ensemble des autres modes (1,2 fois moins que pour un usager automobiliste, 4 fois moins que pour un cycliste et 42 fois moins que pour un conducteur de deux-roues motorisés). En revanche, le risque d'être gravement blessé (M.AIS 3+) pour un piéton est 1,6 plus élevé que pour un automobiliste. Il reste 10 fois moins élevé que pour un cycliste et 75 fois moins élevé que pour un conducteur de deux-roues motorisés.

Selon l'âge

La mortalité piétonne affecte principalement les seniors de 75 ans et plus. En 2012, 201 sont tués soit 41,1 % de la mortalité piétonne et 35 personnes tuées pour un million d'habitants de cette classe d'âge. Ce sont 8 personnes tuées de plus qu'en 2011. Entre 2000 et 2010, cette mortalité a peu reculé (- 20 %). Elle augmente pour la deuxième année consécutive, + 4 % par rapport à 2011 et + 11 % par rapport à 2010.

La mortalité piétonne des 0-14 ans augmente aussi en 2012 de 30 à 36 tués (+ 20 %). Ceci représente 31 enfants tués pour un million d'enfants de 0-14 ans. Entre 2000 et 2010, cette mortalité a baissé de - 71 % puis augmenté de + 50 % entre 2010 et 2012.

Ces deux classes d'âge représentent chacune 20 % des blessés hospitalisés.

1. Données registre du Rhône.

2. Emmanuelle Amoros et Co - Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers- IFSTTAR - août 2012.

Répartition des piétons tués selon la position connue de l'accident

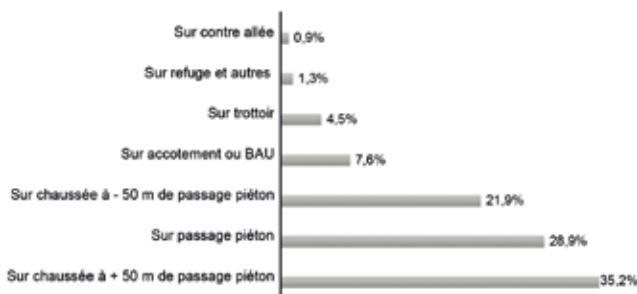
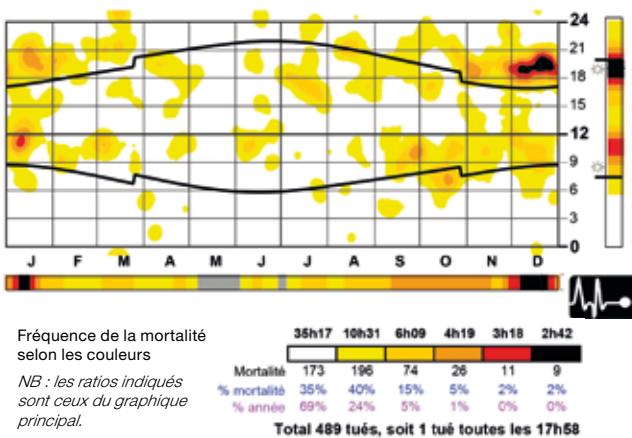


Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

Mortalité piétons selon le mois et l'heure
2012 France métropole



Selon le milieu : agglomération, hors agglomération et autoroute

Mode de déplacement typiquement urbain, plus de deux piétons sur trois sont tués en agglomération (68,3 % en 2012). En ville, 50 % des piétons sont tués sur un passage piéton ou à moins de 50 m d'un passage piéton.

Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité des piétons, plus importante hors agglomération (- 53 %) qu'en agglomération (- 36 %), reste toutefois inférieure au gain enregistré pour d'autres modes. Depuis 2010, la mortalité ne baisse que de - 3,5 % en agglomération et augmente hors agglomération (+ 13 %). 27 piétons sont tués en moyenne chaque année sur les autoroutes depuis 10 ans. Ils sont 25 en 2012 soit 5,1 % de la mortalité piétonne.

Usagers impliqués

En 2012, 63,2 % des piétons sont tués lors d'un choc avec un véhicule de tourisme. Leur nombre augmente de + 15 % entre 2010 et 2012. La baisse de la mortalité piétonne en 2012 provient principalement de la réduction des collisions mortelles avec un poids lourd (22 vies épargnées), qui représentent une part encore importante (12,5 %).

Selon le mois, le jour et la nuit

La part des piétons tués de nuit (45 %) est du même ordre que celle de l'ensemble des usagers tués de nuit (43 %) sur l'ensemble de l'année, mais la mortalité piétonne augmente très fortement d'octobre à janvier, le piéton étant très peu visible la nuit, même en ville. En dehors de quelques rares exceptions liées aux conditions climatiques défavorables à leur déplacement (lors des épisodes de neige et de verglas), le nombre de piétons tués double en décembre comparativement à juin.

Facteurs d'accidents mortels et les scénarios types¹

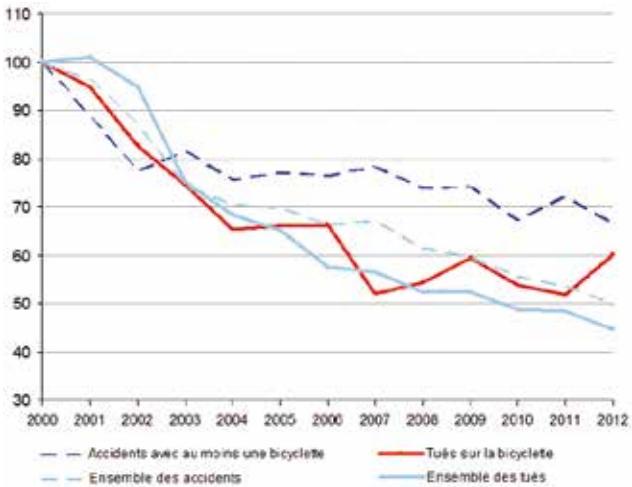
En agglomération les facteurs souvent présents sont la vitesse des véhicules, la faible de perception du piéton par le conducteur, la largeur de la voie à traverser. « *Le piéton, masqué [...] parfois par un véhicule en stationnement, engage sa traversée hors passage piéton. Le conducteur ne le détecte pas ou trop tard* ».

Hors agglomération apparaissent l'alcool chez le piéton, la faible perception du piéton par le conducteur, des abords de chaussée peu adaptés à la marche : « *Un véhicule circule de nuit hors agglomération. Un piéton fortement alcoolisé marche sur la chaussée dos au trafic. Le conducteur ne voit qu'au dernier moment le piéton* ».

¹ Thierry Brenac et Co - Scénarios types d'accidents impliquant des piétons - Les collections de l'INRETS - décembre 2003.

Les cyclistes

Comparatif de l'évolution de l'accidentalité entre bicyclettes et l'ensemble des catégories d'usagers
(base 100 - année 2000)



Répartition des cyclistes tués et blessés hospitalisés selon le milieu comparée à l'ensemble des blessés hospitalisés (BH)

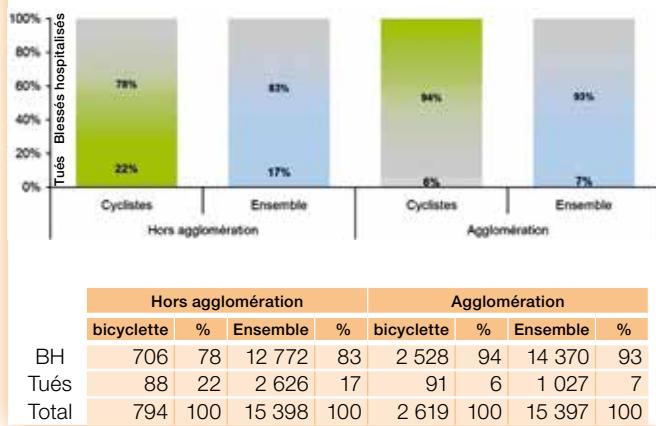


Photo J. ROBIN / Particulier.

En 2012, 4 206 accidents corporels ont impliqué un cycliste soit 7 % de l'ensemble des accidents. 166 personnes sont tuées, dont 164 cyclistes tués, soit 4,5 % de la mortalité routière. L'année 2012 marque une hausse importante de la mortalité cycliste (23 cyclistes tués de plus qu'en 2011) soit une augmentation de + 16,3 %.

La mortalité des cyclistes a baissé de - 46,2 % entre 2000 et 2010, à trafic cycliste à peu près stable (augmentation dans les villes et baisse en périphérie et stabilisation hors agglomération¹). Entre 2010 et 2012, la mortalité cycliste augmente de + 11,6 %.

Le nombre de blessés hospitalisés plus de 24 heures ne baisse que de - 18,4 % entre 2005 et 2010 et de - 0,7 % entre 2010 et 2012. Pour dix cyclistes tués, 82 cyclistes sont hospitalisés plus de 24 heures dont 30 garderont des séquelles graves². Les accidents avec cycliste hospitalisé sont très sous-estimés dans le fichier national des accidents, notamment car les forces de l'ordre ne sont pas toujours appelées lors de ces accidents, en particulier si aucun usager motorisé n'est impliqué.

Estimation du risque cycliste

Selon une recherche³ récente qui tient compte de ce sous-enregistrement, le risque, en ville, pour un cycliste d'être tué par heure passée dans la circulation est 3 fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins élevé que pour un usager de deux-roues motorisés. Le risque d'être gravement blessé (M.AIS 3+) est 16 fois plus élevé que pour un automobiliste et 7 fois moins élevé que pour un usager de 2RM. Les blessures les plus graves concernent les traumatismes de la tête.

Selon le milieu : agglomération ou hors agglomération

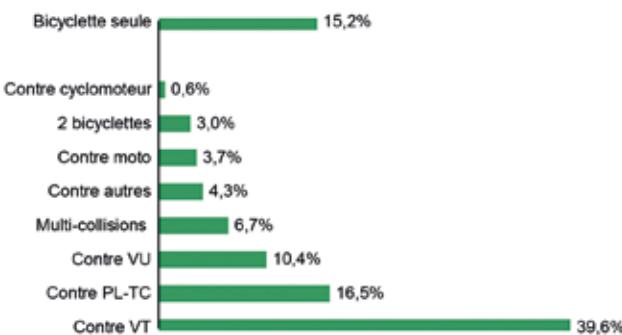
L'augmentation de la mortalité cycliste en 2012 s'est exclusivement produite hors agglomération, avec + 27,7 % par rapport à 2011. Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité des cyclistes en agglomération a été plus importante (- 50 %) que sur les routes hors agglomération (- 42 %). Mais si la mortalité cycliste est plus élevée hors agglomération (64 %), les accidents et les blessés notamment hospitalisés plus de 24 heures se rencontrent majoritairement en agglomération (respectivement 85,5 % et 71 %), la gravité plus faible en agglomération s'expliquant par une vitesse moindre du trafic. Pour un cycliste tué, 15 cyclistes seront gravement blessés en ville.

1 Enquêtes nationales transports.

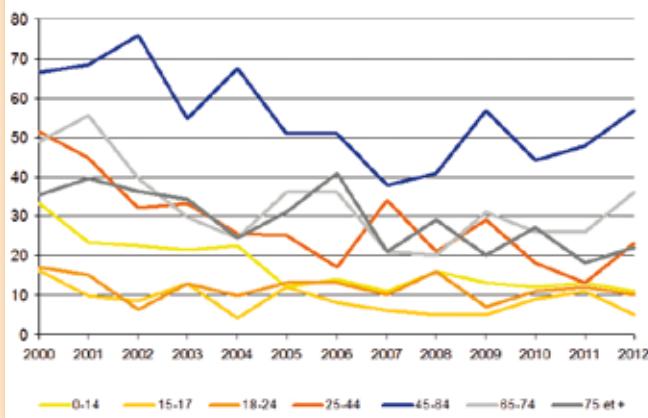
2 Données registre du Rhône.

3 Emmanuelle Amoros et Co - Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers - IFSTTAR - août 2012.

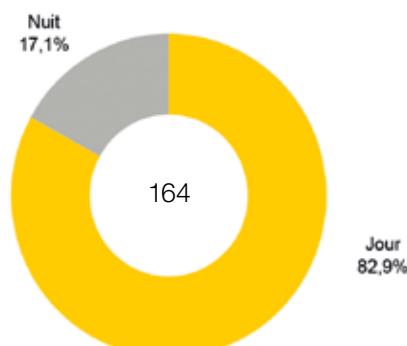
Cyclistes tués selon le sujet impliqué : 164 décès



Évolution du nombre de personnes tuées sur une bicyclette par classe d'âge



Répartition des personnes tuées à bicyclette selon la luminosité



Usagers impliqués

En 2012, 39,9 % des cyclistes tués le sont lors de collisions avec un seul véhicule de tourisme, 26 % lors d'accidents avec un poids lourd ou un véhicule utilitaire, mais aussi 15,3 % décèdent seuls lors d'une chute. La baisse de la mortalité enregistrée entre 2000 et 2010 provient presque exclusivement de la baisse de la mortalité des collisions avec un véhicule de tourisme (- 60,5 %). Cette répartition de collisions mortelles est semblable entre milieu urbain et rase campagne.

Selon l'âge

En 2012, le nombre de passagers tués à bicyclette est de 14 personnes pour une trentaine au début des années 2000.

La mortalité des cyclistes se partage en trois tiers égaux : les plus de 65 ans, les 45-64 ans et les moins de 45 ans. Cette répartition varie entre agglomération et hors agglomération, marquant des usages différents entre générations.

Cependant la part des cyclistes de moins de 45 ans hospitalisés plus de 24 heures s'élève à 47,4 %.

Selon le jour et la nuit

En 2012, 17,1 % de la mortalité cycliste survient la nuit alors qu'ils sont peu nombreux à circuler.

En ville, pour un cycliste tué la nuit, 21 sont hospitalisés plus de 24 heures.

Facteurs d'accidents mortels et les scénarios types¹

En agglomération, les scénarios sont relativement nombreux. Les facteurs relevés sont la faible perception du cycliste par le conducteur mais aussi un défaut de respect d'une règle par le cycliste ou le conducteur : « *Un cycliste circule de jour dans une rue bordée de stationnement. Une portière s'ouvre, et le cycliste, par évitement, chute sur la chaussée (15 % des accidents corporels à Paris)*² ».

Hors agglomération, les facteurs relevés sont souvent la faible perception du cycliste par le conducteur de nuit comme de jour, une mauvaise appréciation d'une manœuvre de dépassement et une vitesse d'approche excessive. « *Le ou les cyclistes roulent sur la chaussée, généralement peu large, un véhicule survient et tente un dépassement sans s'écartier suffisamment et heurte par l'arrière le cycliste* ».

¹ Claude Got - Analyse de 385 accidents mortels de la circulation - mai 2007.

² Préfecture de police de Paris - Statistiques des accidents de la ville de Paris - 2009.

Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes

Les deux-roues motorisés (2RM) comprennent :

- les cyclomoteurs (moins de 50 cm³),
- les motocyclettes de moins de 125 cm³ dites légères,
- les motocyclettes de 125 cm³ et plus dites lourdes,

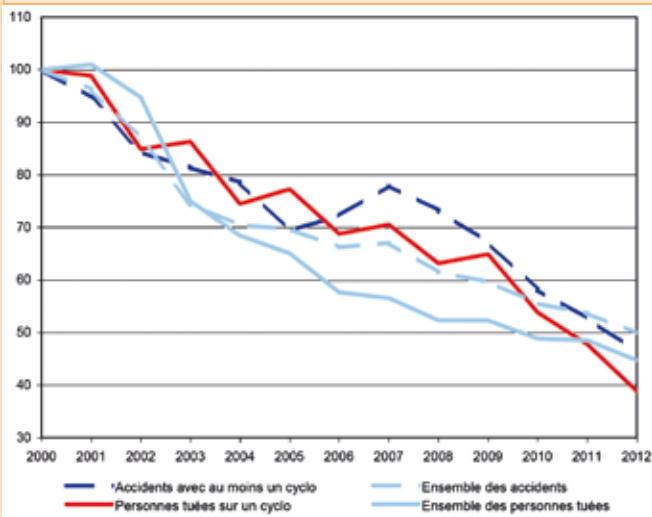
un scooter peut appartenir à une de ces trois catégories.

Avec 843 usagers tués en 2012, la mortalité des 2RM baisse de :

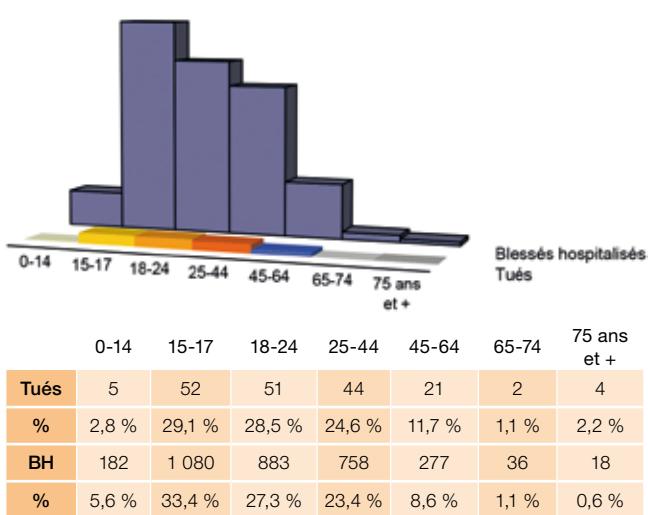
- 14 % par rapport à 2011,
- 11,4 % par rapport à 2010,

Les 2RM représentent 23 % de la mortalité.

Évolution des cyclos comparée à l'ensemble des accidents (base 100 - année 2000)



Répartition des cyclomotoristes tués et blessés hospitalisés (BH) par classe d'âge : 179 décès pour 3 234 hospitalisations



En 2012, 9077 accidents corporels ont impliqué un cyclomoteur soit 2,4 % de l'ensemble des accidents. 194 personnes ont été tuées, dont 179 cyclomotoristes soit 4,9 % de la mortalité routière. 41 vies ont été épargnées par rapport à 2011 soit une baisse de - 18,6 %. Par rapport à 2010, le nombre de cyclomotoristes tués diminue de - 27,8 %.

Entre 2000 et 2010, la mortalité des cyclomoteurs a seulement baissé de - 46,1 % malgré la désaffection que connaît ce mode de déplacement.

La baisse s'est accentuée depuis 2007. Elle s'explique notamment par un transfert de l'usage du cyclomoteur chez les jeunes au profit de celui du vélo ou des transports scolaires plus développés.

Pour dix cyclomotoristes tués, 180 sont hospitalisés plus de 24 heures dont 13 garderont des séquelles graves¹.

Estimation du risque cyclomotoriste²

Une baisse du parc de cyclomoteurs est amorcée depuis 1980. Entre 2000 et 2010, la baisse s'établit à - 25 %. En 2012, la vente des cyclomoteurs baisse de - 13,5 % par rapport à 2011. Le parc circulant est estimé à un million d'unités. Ce parc est à son plus bas niveau enregistré, légèrement sous le million de cyclomoteurs circulant.

Le kilométrage annuel moyen est de 2 718 km. 85 % des utilisateurs ont entre 14 et 24 ans et un trajet sur deux est un trajet domicile/travail ou vers un établissement scolaire.

En 2012, la circulation des cyclomoteurs est estimée à 2,6 milliards de kilomètres parcourus soit 0,5 % de l'ensemble des kilomètres annuels parcourus en France. En conformité avec la chute du parc, les parcours des cyclomoteurs s'effondrent. Le risque d'être tué par milliard de km parcourus pour un conducteur d'un cyclomoteur est de 64. Il est 20 fois plus important que le risque d'être tué pour un conducteur de véhicule de tourisme.

Selon l'âge

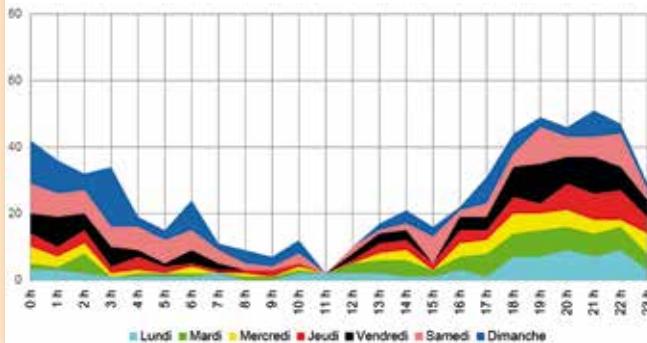
En 2012, 60,4 % des cyclomotoristes décédés et 66,3 % des blessés hospitalisés de plus de 24 heures avaient moins de 25 ans dont la moitié avait entre 15 et 17 ans. Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité des cyclomotoristes a concerné la classe d'âge des 15-17 ans (- 63 %) et très peu celle des 18- 24 ans (- 20,9 %).

Le nombre de passagers tués en cyclomoteur en 2012 est faible : 14 personnes pour une trentaine au début des années 2000.

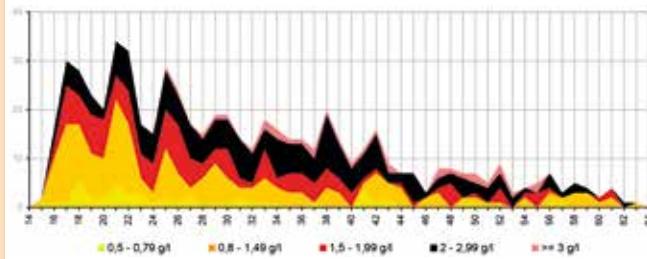
1. Données registre du Rhône.

2. Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012 - Chiffres et statistiques - n° 400 - mars 2013 - Commissariat général au développement durable.

Nombre de cyclomotoristes positifs à l'alcool dans les accidents selon l'heure et le jour



Taux d'alcoolémie des conducteurs de cyclomoteurs dans les accidents selon l'âge



© Communication Publicis.

Selon le milieu : agglomération ou hors agglomération

La pratique plutôt urbaine du cyclomoteur fait que les parts agglomération/routes hors agglomération de la mortalité s'équilibrent à 50/50. La réduction de la mortalité en 2012 est plus nette en agglomération, soit - 25,4 % par rapport à 2011.

Selon le jour et la nuit

La part de la mortalité de nuit est, parmi toutes les catégories de véhicules, la seule supérieure à celle de jour. Près de trois cyclomotoristes sur cinq (59,3 % en 2012) décèdent à la suite d'un accident de nuit. La période de la journée la plus défavorable se situe entre 17 et 23 heures avec un pic vers 19 heures, très corrélée avec l'alcoolisation des cyclomotoristes.

Facteurs d'accidents mortels et les scénarios types

Le facteur « alcool » est fréquent dans les accidents de cyclomotoristes. La part des cyclomotoristes ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal parmi les cyclomotoristes au taux connu est la plus élevée de toutes les catégories de conducteurs : elle est de 9 % pour les accidents corporels et de 36 % pour les accidents mortels. Dans 91 % des cas d'accidents mortels où l'alcoolémie du cyclomotoriste a pu être relevée, elle est supérieure au taux délictuel (0,8 g/l) ; et elle est au-delà de 2 g/l une fois sur deux. Les conducteurs concernés par une alcoolémie positive sont à 45 % âgés entre 25 et 44 ans, à 27 % âgés entre 18 et 24 ans. 30,7 % des cyclomotoristes sont tués sans tiers impliqué.

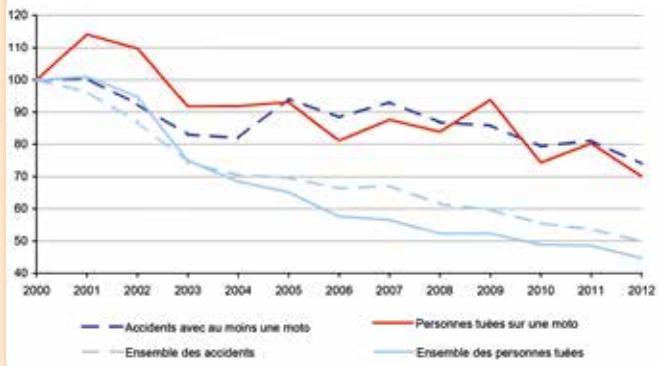
L'absence de casque reste un facteur de gravité. En 2012, 25 cyclomotoristes dont 4 passagers sont décédés alors qu'ils ne portaient pas de casque (14 % de la mortalité des cyclomotoristes). 6 % des passagers et 2,5 % des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident n'étaient pas casqués, des parts en baisse par rapport à 2000 (respectivement 10,8 et 3,8 %).

Parmi les scénarios d'accidents impliquant un cyclomotoriste, le plus courant est celui d'un cyclomotoriste circulant sur un cyclomoteur débridé (une fois sur deux¹) pour un trajet travail/domicile en ville et abordant une intersection.

¹ FFSA - Etudes sur le débridage des cyclomoteurs 2007.

Les deux-roues motorisés : les motocyclistes

Évolution des mots comparée à l'ensemble des accidents
(base 100 - année 2000)



Personnes tuées en motocyclettes selon le type d'engin utilisé

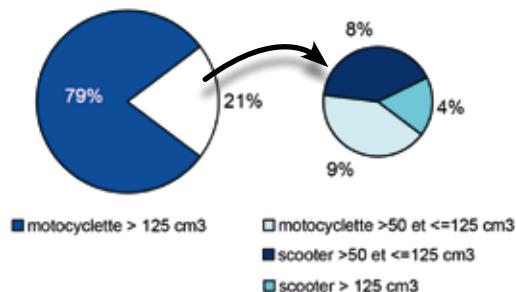


Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

En 2012, 14 366 accidents corporels ont impliqué un motocycliste soit 23,8 % de l'ensemble des accidents. 704 personnes ont été tuées dont 664 motocyclistes, soit respectivement 19,3 % et 18,2 % de la mortalité routière. Dans 93 % des cas, il s'agit du conducteur. La mortalité motocycliste baisse en 2012 par rapport à 2011 de - 12,6 % et représente 30 % de la baisse de la mortalité générale (96 vies épargnées). Par rapport à 2010, le nombre de motocyclistes tués diminue de - 5,7 %. Entre 2000 et 2010, il a deux fois moins baissé que la moyenne (- 25,7 % contre - 51 %). L'accidentalité motocycliste peut varier fortement d'une année sur l'autre, en particulier chez les plus de 125 cm³, car est elle sensible aux variations météorologiques.

Pour dix motocyclistes tués, 83 sont hospitalisés plus de 24 heures dont 12 garderont des séquelles graves¹.

Selon le type de motocyclette

En 2012, 83 % des motocyclistes tués circulaient sur une motocyclette de plus de 125 cm³. La baisse de la mortalité en 2012 concerne essentiellement cette catégorie (100 vies épargnées soit une baisse de - 15,4 %). Par ailleurs, la mortalité des scooters de plus de 50 cm³ est en hausse (20 décès supplémentaires soit une hausse de + 25 %).

Pour dix motocyclistes de moins de 125 cm³ tués, 128 sont hospitalisés plus de 24 heures. Ils sont 74 sur plus de 125 cm³. Pour dix motocyclistes tués, 15 garderont des séquelles graves.

Estimation du risque motocycliste²

Le parc circulant est estimé à 2,7 millions de motocyclettes en circulation : un million d'engins de moins de 125 cm³ et 1,7 millions de plus de 125 cm³.

Le kilométrage annuel moyen est de 3 141 km :

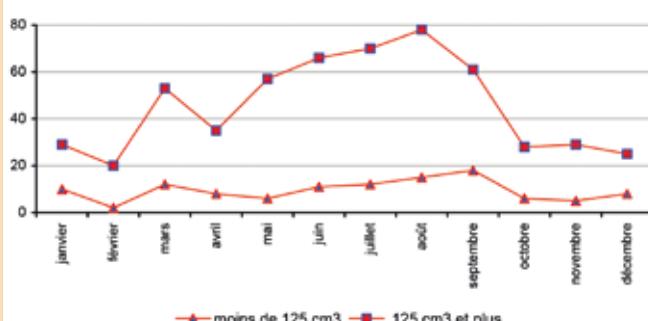
- 2 289 km pour les moins de 125 cm³, à 52 % sur des parcours urbains (30 % des décès surviennent lors d'un trajet domicile/travail),
- 3 672 km pour les plus de 125 cm³, aux deux tiers hors agglomération (68 % des décès surviennent lors d'un trajet de loisir).

En 2012, la circulation des motocyclistes est estimée à 8,4 milliards de kilomètres parcourus soit 1,5 % de l'ensemble des kilomètres annuels parcourus en France. Le risque d'être tué par milliard de km pour un conducteur d'une motocyclette est de 74 (94 pour les plus de 125 cm³ et 49 pour les moins de 125 cm³). Il est donc 23 fois plus élevé que pour un conducteur d'un véhicule de tourisme. Un motocycliste a un risque équivalent à celui d'un automobiliste d'être impliqué dans un accident mortel d'un piéton ou d'un cycliste.

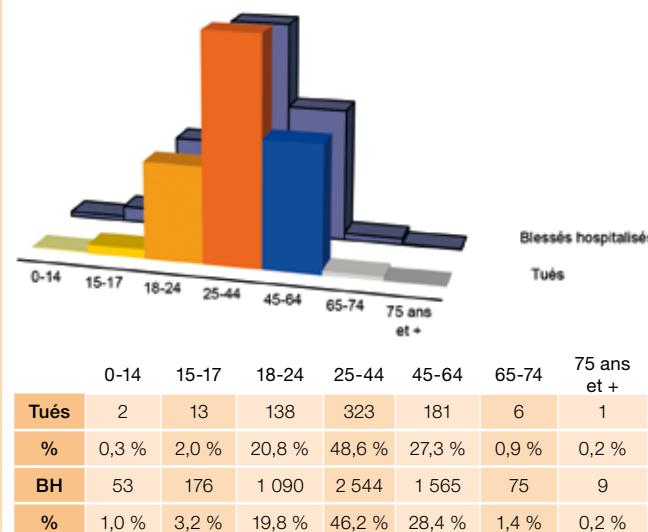
1. Données registre du Rhône.

2. Les deux-roues motorisés : à chaque âge, son usage, ses dangers - Le point sur - n° 400 - mars 2013 - Commissariat général au développement durable.

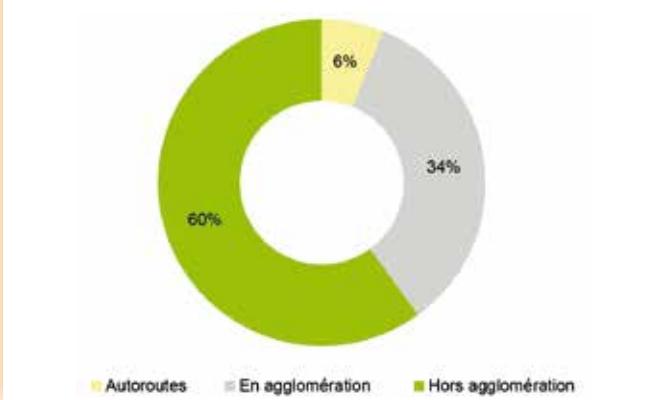
Nombre de motocyclistes tués selon le mois



Répartition des motocyclistes tués et blessés hospitalisés (BH) par classe d'âge : 664 décès pour 5 512 hospitalisations



Répartition des motocyclistes tués selon le milieu



Selon les mois

Le trafic et donc les accidents impliquant les motocyclistes sont très dépendants des conditions météorologiques. La mortalité motocycliste au long de l'année culmine généralement en juillet. En 2012, ce point maximum est observé en août pour les plus de 125 cm³. Cet effet est moins net pour les moins de 125 cm³.

La baisse de la mortalité motocycliste par rapport à 2011 s'est concentrée sur les mois d'avril et mai avec 55 motocyclistes tués de moins, et septembre et octobre avec 54 tués de moins.

Selon l'âge

Un motocycliste sur deux tué ou blessé hospitalisé plus de 24 heures a entre 25 et 44 ans (respectivement 48,6 % et 46,2 % en 2012). C'est la classe d'âge qui a connu la baisse de mortalité la plus importante (- 18 % et 71 vies épargnées) suivie de la classe d'âge des 18-24 ans (- 16,4 % et 27 vies épargnées).

La mortalité des 45-64 ans, après une hausse de 68,9 % entre 2000 et 2010 affiche 181 personnes tuées en 2012, en hausse de + 4 % depuis 2010.

Conducteurs novices : permis de moins de 2 ans

20 % des motocyclistes tués en 2012 sont des conducteurs novices. 118 000 permis A ont été délivrés en 2012, chiffre en progression régulière chaque année. Le surrisque d'être tué pour un motocycliste novice détenteur d'un permis A est 4 fois supérieur à celui d'être tué pour un conducteur plus « expérimenté » de cette catégorie.

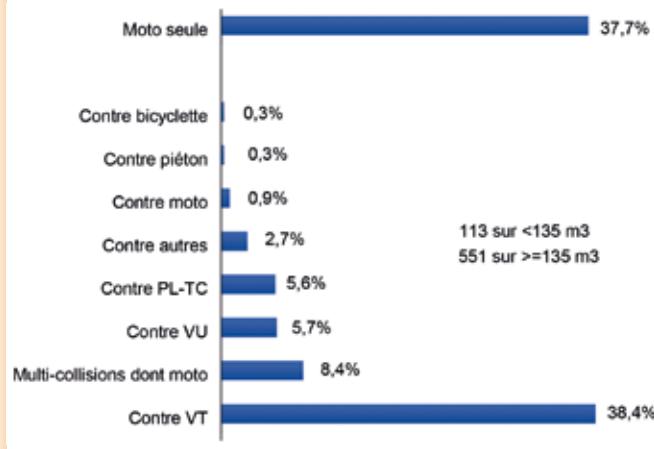
Selon le milieu et le type de trajet

En agglomération, les décès à moto sont plus importants en proportion pour les motocyclistes que pour les automobilistes (respectivement 33,5 % et 13,4 %), constat dû pour beaucoup aux motocyclettes de moins de 125 cm³ : 52 % sont tués en urbain (contre 29,7 % pour les plus de 125 cm³).

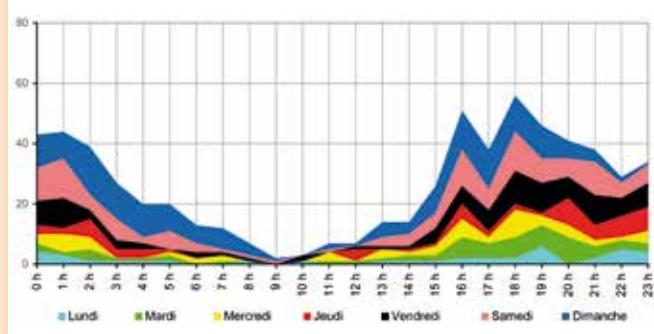
Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité a été plus nette en agglomération (- 34,4 %) que hors agglomération (- 21,1 %) alors que sur autoroute, la mortalité est relativement constante : depuis 2004, 42 motocyclistes sont tués en moyenne par an.

Plus d'un motocycliste sur deux conduisant un engin de plus de 125 cm³ est tué lors d'un trajet de loisir (55,7 % en 2012 contre 51,3 % pour les moins de 125 cm³). Les trajets domicile / travail sont plus présents pour les moins de 125 cm³ (26,5 %) que pour les plus de 125 cm³ (18,1 %).

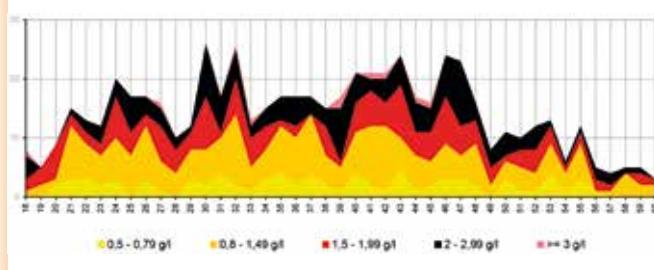
Personnes tuées sur une motocyclette selon le type de collision : 664 décès



Nombre de motocyclistes positifs à l'alcool dans les accidents selon heure et le jour



Taux d'alcoolémie des conducteurs de motocyclettes dans les accidents selon l'âge



Selon les types de collision

Dans les accidents impliquant une motocyclette, 40 personnes autres que le motocycliste sont décédées en 2012, dont 25 piétons.

Un tiers des motocyclistes est tué sans tiers identifié (37,7% en 2012) et un tiers à la suite d'une collision avec un véhicule de tourisme (38,4% en 2012). Plus d'un tiers est tué en courbe, soit 248 tués en 2012. Un motocycliste sur quatre est tué après que la motocyclette ait heurté un obstacle rigide sur le bord de la route (arbre, poteau). 55 sont tués en moyenne entre 2006 et 2012 (59 en 2012) chaque année après que la motocyclette ait heurté une glissière dont 45 une glissière métallique (46 en 2012). 21 motocyclistes sont tués en 2012 en circulant entre deux files ou en dépassant par la droite (12 en moyenne entre 2000 et 2010). Pour dix motocyclistes tués dans ce type d'accident, 200 sont hospitalisés.

Selon le jour et la nuit

Les motocyclistes circulent moins la nuit que les automobilistes. Néanmoins, 30,6 % de leur mortalité est nocturne. La période de la journée la plus meurtrière se concentre en fin d'après-midi, en corrélation avec l'alcoolisation des motocyclistes.

Facteurs d'accidents mortels et scénarios types

La part des motocyclistes ayant une alcoolémie supérieure au taux légal dans les accidents corporels et les accidents mortels est en 2012 de 20 %, de l'ordre de celle des automobilistes. Les motocyclistes alcoolisés impliqués ont entre 20 et 50 ans. Dans plus de 88 % des cas d'accidents mortels en présence d'alcool, le taux d'alcoolémie du motocycliste atteint est supérieur au taux délictuel (0,8 g/l). 113 motocyclistes impliqués dans un accident mortel ont présenté une alcoolémie supérieure au taux légal, dont 68 une alcoolémie supérieure à 1,5 g/l. 20 motocyclistes sont décédés alors qu'ils ne portaient pas de casque, dont trois passagers.

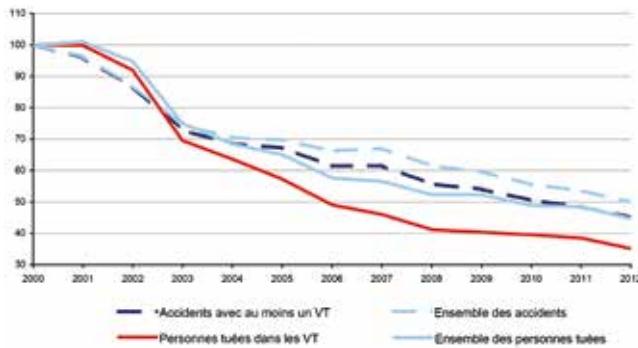
L'analyse de procès-verbaux révèle qu'en cas d'accident corporel¹, les autres usagers impliqués sont à l'origine du conflit pour 70 % d'entre eux. Ce rapport s'inverse lors des accidents mortels². Ceci concorde avec la responsabilité présumée du fichier BAAC (page 58). Certains motocyclistes sont parfois trop confiants dans leurs capacités ou analyse des situations, et n'anticipent pas suffisamment : ils surestiment l'aptitude des autres usagers à les percevoir. C'est le différentiel de vitesse entre les véhicules qui pose souvent problème dans les accidents, et pas seulement la vitesse parfois excessive des 2RM.

¹ Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés - IFSTARR - Pierre Van Elslande et Co - septembre 2011.

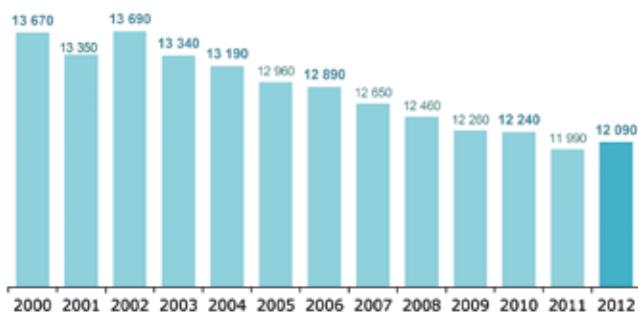
² MAIDS : In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers) - Avril 2009.

Les usagers de véhicules de tourisme

Comparatif de l'évolution de l'accidentalité entre véhicule de tourisme et de l'ensemble des catégories d'usagers (base 100 - année 2000)

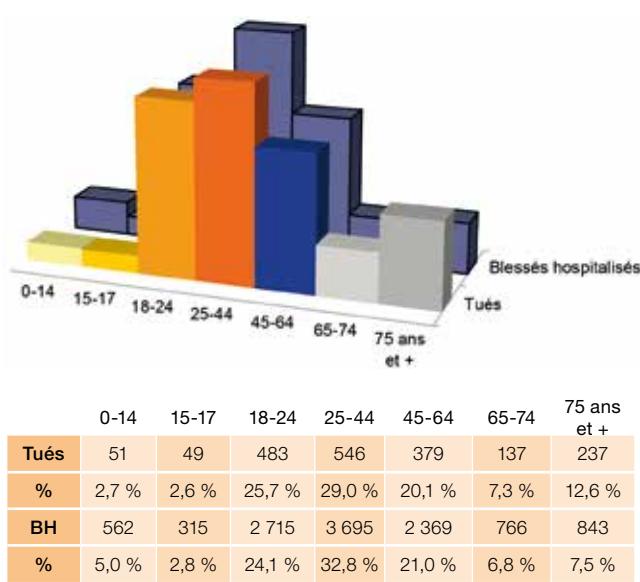


Kilométrage annuel moyen parcouru par une voiture d'un ménage



Source : TNS Sofres Enquête Parc auto – année 2013

Répartition des conducteurs de véhicules de tourisme tués et blessés hospitalisés (BH) par classe d'âge : 1 882 décès pour 11 266 hospitalisations



En 2012, 47 341 accidents corporels ont impliqué un véhicule de tourisme, soit 78,3 % de l'ensemble des accidents. 2 736 personnes ont été tuées, dont 1 882 automobilistes, soit respectivement 74,9 % et 51,5 % de la mortalité routière. La mortalité des automobilistes baisse de - 8,7 % en 2012 par rapport à 2011. Cette baisse représente 58 % de la baisse de la mortalité générale soit 180 vies épargnées.

Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité dans un accident impliquant un véhicule de tourisme a été de - 61 % (- 64,8 % pour les usagers de ces véhicules). Elle est de - 9,1 % depuis 2010 (- 11,1 % pour les usagers de ces véhicules). Pour dix usagers de véhicules de tourisme tués, 61 sont hospitalisés plus de 24 heures dont 8 garderont des séquelles graves¹.

Estimation du risque automobile

Depuis 2000, l'augmentation du parc est de + 13 %. Elle s'est fortement ralentie depuis 2005 avec une progression annuelle inférieure à 1 %, + 0,6 % en 2012. Les véhicules de tourisme représentent 83 % des véhicules motorisés. Entre 2000 et 2010, le parcours total de ces véhicules n'a progressé que de 0,4 %, puis à nouveau de + 0,4 % entre 2010 et 2012.

Le kilométrage annuel moyen² pour un véhicule de tourisme d'un ménage en 2012 est de 12 090 km. Il a augmenté de 0,8 % par rapport à 2011 mais a été réduit de - 12,8 % depuis 2000. En 2012, la circulation des véhicules de tourisme est estimée à 425,7 milliards de kilomètres parcourus, soit 75,3 % de l'ensemble des parcours de véhicules motorisés. Le risque d'être tué dans un accident impliquant un véhicule de tourisme par milliard de km est de 6,5. Le risque d'être tué pour un usager automobiliste est de 4,4 et celui d'un conducteur de 3,2.

Selon l'âge

Plus d'un automobiliste tué sur quatre est âgé de 18 à 24 ans, soit 483 tués en 2012 (90 tués pour un million de jeunes). Cette classe d'âge a connu néanmoins entre 2000 et 2010 une baisse de la mortalité comparable à l'ensemble (- 60,1 %) de même que depuis 2010 (- 9,6 %). La moitié de la baisse de la mortalité enregistrée en 2012 concerne les 25-44 ans : leur mortalité baisse de - 15 % par rapport à 2011.

72 % des automobilistes tués sont conducteurs. Parmi ces 1 352 conducteurs, 25 % ont entre 18 et 24 ans. Entre 2000 et 2010, la mortalité des passagers a davantage baissé que celle des conducteurs (respectivement - 65 % et - 58,5 %). Entre 2010 et 2012, la baisse est devenue plus importante pour les conducteurs (respectivement - 13,2 % et - 5,2 %).

¹ Données registre du Rhône.

² Enquête SOFRES 2012 - Parc auto.



Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

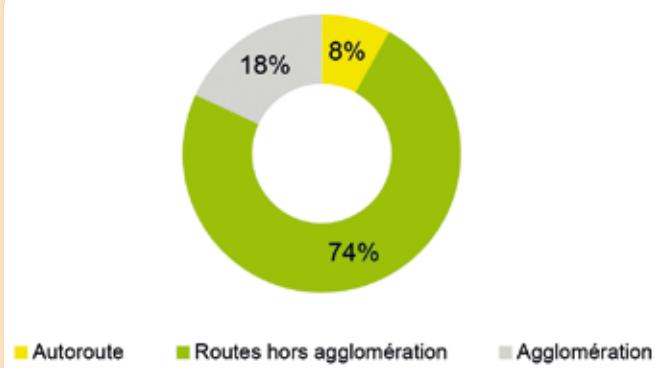
Conducteurs novices : permis de moins de deux ans

Dans les accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme, 18,6 % des conducteurs tués sont des conducteurs novices dont 76 % ont entre 18 et 24 ans. La part du trafic des conducteurs novices étant estimée à 5 %, le surrisque d'être tué dans un accident impliquant un conducteur novice est 4 fois supérieur à celui d'être tué dans un accident impliquant un conducteur plus « expérimenté ».

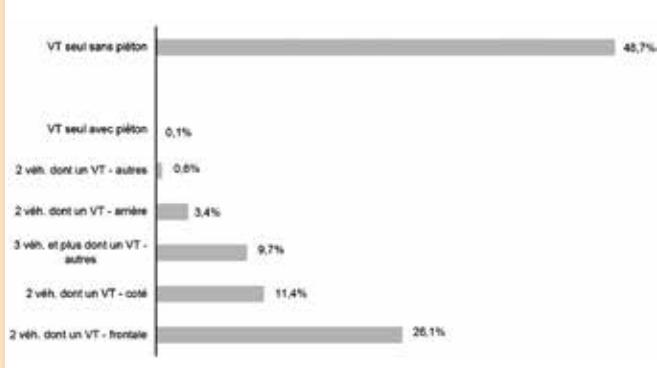
Selon le milieu : agglomération, hors agglomération et autoroute

En 2012, 74 % des automobilistes sont tués hors agglomération. En 2012 60 % de la baisse de la mortalité générale l'a été sur les routes hors agglomération (baisse de - 10,1 %). Alors qu'entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité a été plus forte en agglomération que sur les routes hors agglomération (respectivement - 69,4 % et - 58,4 %), entre 2010 et 2012, l'importance de la baisse s'est inversée au profit des routes hors agglomération (respectivement et - 3,5 % et - 11,5 %). Avec 132 personnes tuées, en 2012 les autoroutes connaissent une baisse significative de la mortalité des automobilistes de - 18 % après deux années consécutives à la hausse. La baisse entre 2010 et 2012 est donc de - 5,5 %.

Répartition des personnes tuées dans un véhicule de tourisme selon le milieu



Répartition des personnes tuées dans une véhicule de tourisme par type de collision : 1 882 décès

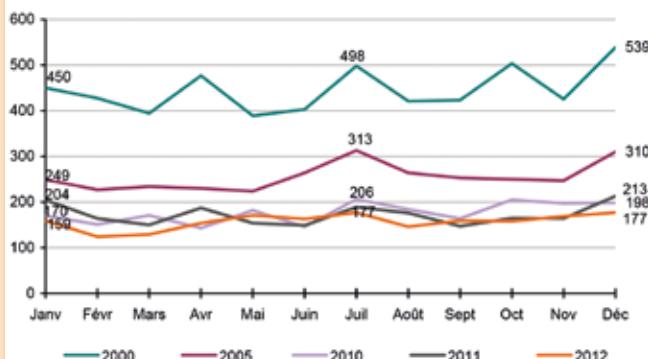


Selon le type de collision et les obstacles heurtés

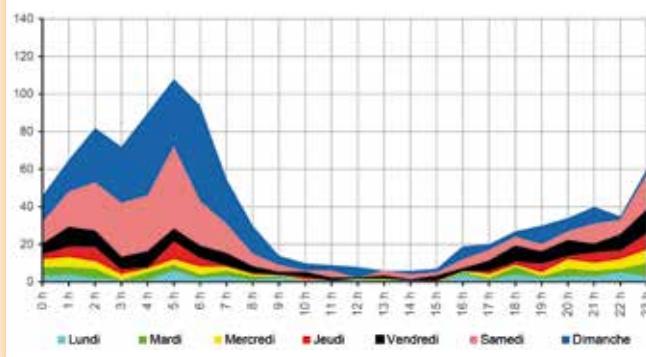
Un automobiliste sur deux décède dans un accident sans tiers (soit 916 personnes en 2012, en baisse de - 6,8 % par rapport à 2011). Plus d'un automobiliste sur trois (764 tués en 2012) est tué en courbe. 817 automobilistes sont tués en 2012 alors que leur véhicule a percuté un obstacle fixe hors glissière au cours de l'accident (dont 331 contre un arbre), ce qui représente 43 % de la mortalité pour cette catégorie.

Un automobiliste sur quatre décède lors d'une collision frontale (soit 492 personnes en 2012 en baisse de - 8,7 % par rapport à 2011). Les progrès les plus marquants concernent les collisions latérales. Entre 2000 et 2010, elles baissent de - 67,9 % et depuis 2010 de - 20 %. La baisse de ce type de collision, qui se produit essentiellement en intersection, est le résultat d'une réduction significative des vitesses d'approche en carrefour.

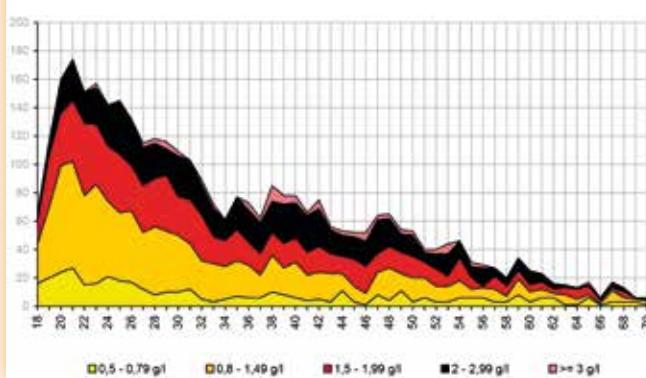
Variation mensuelle du nombre d'usagers tués dans un véhicule de tourisme



Alcool selon heure et le jour : ensemble des conducteurs de véhicule de tourisme



Taux d'alcoolémie des conducteurs de véhicule de tourisme dans les accidents selon l'âge



Selon le jour et la nuit

Il y a parité entre les mortalités de nuit et de jour, alors que le trafic de nuit est significativement inférieur au trafic de jour. 911 automobilistes sont tués de nuit en 2012, dont 123 entre minuit et 4 heures du matin. En tenant compte du trafic extrêmement réduit à ces heures, à peine 5 %, le risque d'être tué est multiplié par 3 par rapport aux autres heures de la journée.

Selon les mois et les jours

Antérieurement à 2005, la proportion des personnes tuées dans les véhicules de tourisme était plus importante dans la seconde partie de l'année avec un pic enregistré généralement en juillet et décembre. La mortalité est bien différente sur ces cinq dernières années. Un rééquilibrage du nombre de personnes tuées s'est opéré sur l'année, les variations mensuelles d'une année sur l'autre supérieures à 10 % provenant essentiellement d'effets calendaires et météorologiques.

La répartition journalière est d'une grande stabilité depuis 2000. Plus de deux automobilistes tués sur trois décèdent le samedi ou le dimanche, quand la présence d'alcool est très fréquente. En 2012, la baisse de la mortalité est surtout sensible le mercredi (- 28,4 %) et le lundi (- 15,1 %).

Facteurs d'accidents mortels et scénarios types

En 2012, dans 21,3 % des accidents mortels, au moins un conducteur d'un véhicule de tourisme présentait un taux illégal d'alcool. Ce ratio était de 18 % entre 2000 et 2007. Dans plus de 89 % des accidents mortels en présence d'alcool, le taux atteint est supérieur au taux délictuel. Tous les âges sont concernés, plus fortement entre 18 et 30 ans, mais de façon encore importante jusqu'à 50 ans.

Dans ces tranches d'âge un automobiliste sur cinq décède alors qu'il ne porte pas la ceinture de sécurité soit 354 personnes en 2012 (baisse de - 15,9 % par rapport à 2011 soit 67 personnes tuées en moins). Parmi les occupants ceinturés victimes d'accidents corporels, seuls 2,1 % sont tués alors que cette part est de 17,3 % parmi ceux n'étant pas ou mal attachés.

Un scénario type est une perte de contrôle survenant sur une route bidirectionnelle d'aspect confortable, à la sortie d'un virage resserré abordé sans ralentir suffisamment, et s'achevant contre un arbre.

Les accidents impliquant un poids lourd ou un véhicule utilitaire

Comparatif de l'évolution des poids lourds comparée à l'ensemble des accidents (base 100 - année 2000)

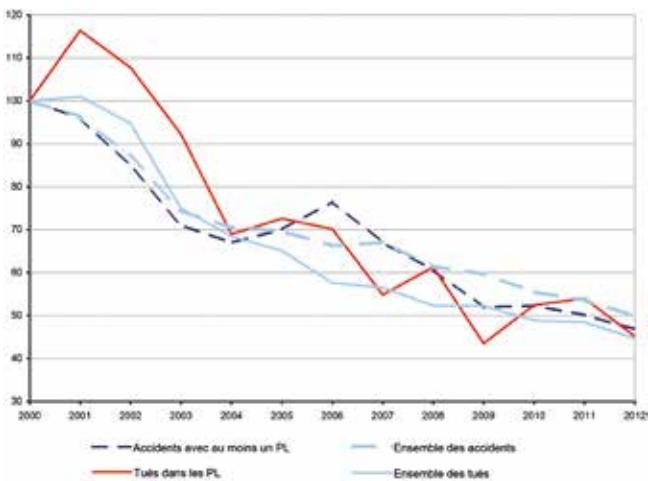
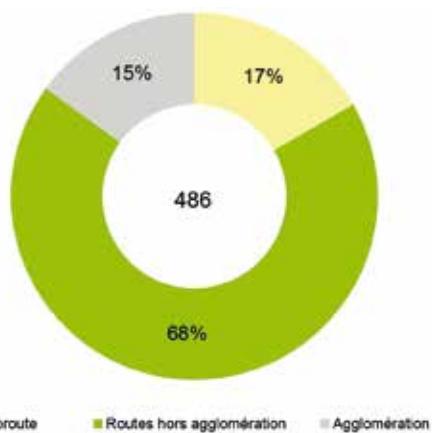


Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

Personnes tuées dans un accident impliquant un poids lourd selon le milieu



En 2012, 2 946 accidents corporels ont impliqué un poids lourd soit 4,9 % de l'ensemble des accidents corporels. 486 personnes ont été tuées, dont seulement 56 usagers de ces véhicules, soit respectivement 13,3 % et 1,5 % de la mortalité routière. Dans un accident mortel impliquant un poids lourd, pour un usager poids lourd tué, 8 autres personnes sont tuées. Pour dix personnes tuées dans un accident impliquant un poids lourd, 30 sont hospitalisées plus de 24 heures.

La mortalité des personnes impliquées dans un accident de poids lourd baisse de - 15,9 % en 2012 par rapport à 2011 et représente 92 vies épargnées. Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité dans une collision impliquant un poids lourd a été de - 47,8 %. Elle est de - 12,7 % depuis 2010.

Estimation du risque poids lourd

Le parc poids lourd, après avoir retrouvé en 2010 le niveau de l'année 2000 (550 000 unités), augmente légèrement depuis (+ 1 % en 2011 et + 0,3 % en 2012). S'il augmente, c'est qu'il se renouvelle, les parcours décroissant selon le ralentissement de l'activité économique.

Les parcours des poids lourds ont atteint 33,5 milliards de km en 2007 puis ont régressé. En 2012, ils sont estimés à 27,3 milliards de km parcourus (soit 4,8 % de l'ensemble du trafic), en baisse de - 6,4 % par rapport à 2011. Le risque d'être tué dans un accident impliquant un poids lourd par milliard de km est de 14,8. Il est plus de cinq fois supérieur à celui d'être tué dans un accident impliquant un véhicule de tourisme.

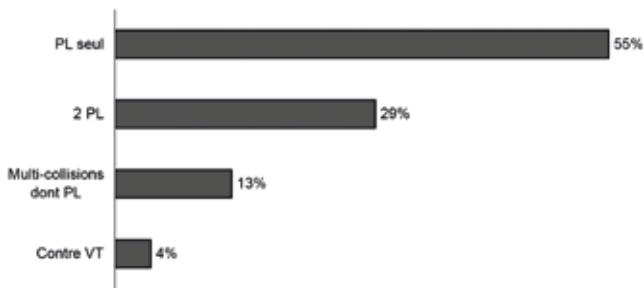
Selon le milieu : agglomération, hors agglomération et autoroute

Les accidents mortels impliquant des poids lourds se concentrent essentiellement sur les réseaux supportant des trafics de transit. En 2012, 67,9 % des personnes tuées dans ces accidents le sont sur une route hors agglomération et 16,7 % sur autoroute. La baisse de cette mortalité entre 2011 et 2012 provient uniquement de la baisse sur autoroute de - 42 %, soit 27 vies épargnées, qui confirme celle enregistrée entre 2000 et 2010 de - 66 %.

Usagers heurtés par un poids lourd

Les poids lourds sont souvent impliqués dans des multi-collisions (12,5 % en 2012). Dans un accident mortel impliquant un poids lourd, près d'un tué sur deux est un automobiliste (205 personnes en 2012) et un sur cinq est un usager vulnérable, piéton ou deux-roues (105 personnes en 2012). Les personnes tuées dans des accidents impliquant un poids lourd le sont plus souvent de jour (70,2 %) que pour l'ensemble des décès routiers (57,1 %).

Personnes tuées dans les poids lourds selon le type de collision : 56 décès



Personnes tuées dans les poids lourds selon la luminosité



Facteurs d'accidents mortels¹ et scénarios types

Dans les accidents mortels, le pourcentage de conducteurs de poids lourds au taux d'alcoolémie positif est très réduit (1,5 % en moyenne de 2000 à 2012). Par ailleurs, la responsabilité présumée des conducteurs de poids lourds dans un accident mortel est engagée deux fois moins souvent que pour les autres conducteurs.

Parmi les accidents de poids lourds seuls en cause, les facteurs principaux sont la vitesse excessive ou inadaptée, les malaises et des défauts de vigilance, souvent associés à d'autres facteurs : chaussée glissante, défaillance du véhicule. Le poids lourd termine sa course le plus souvent en se retournant.

Contre un autre véhicule, le chauffeur de poids lourd est peu souvent responsable (seulement dans 28 % des accidents mortels, contre 57 % pour l'ensemble des conducteurs). L'alcool est très peu présent. Le poids lourd s'avère rarement à l'origine de l'accident mais contribue à agraver l'accident. Il s'agit dans la plupart des cas d'un choc frontal. Quant au choc contre un usager vulnérable, l'angle mort et la position de conduite assez haute du conducteur de poids lourd expliquent la plupart du temps le défaut de perception de l'usager vulnérable.

Victimes usagers poids lourds

Les usagers de poids lourds décédés dans les accidents de la route représentent 1,5 % de la mortalité routière (56 personnes en 2012). Seuls 3 décès sont intervenus en milieu urbain en 2012, contre 15 (27 %) sur autoroute et 38 (68 %) sur route hors agglomération.

44,5 % décèdent la nuit, dont la moitié entre 2 et 5 heures du matin. Plus de la moitié décède dans un accident sans tiers (55 %). La plupart des autres décès interviennent lors d'une collision avec un autre poids lourd (42 %). 24,5 % des chauffeurs de poids lourds tués ont un permis de moins de deux ans.

¹ BEATT - Etude sur les accidents mortels ayant impliqué un poids lourd en 2004 - avril 2007

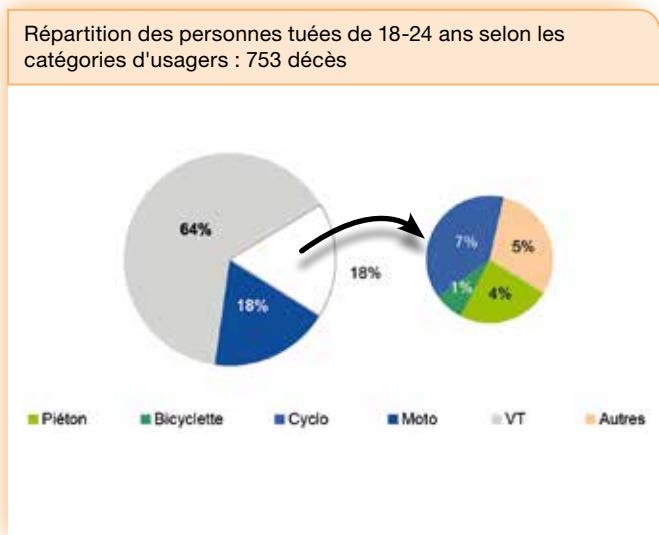
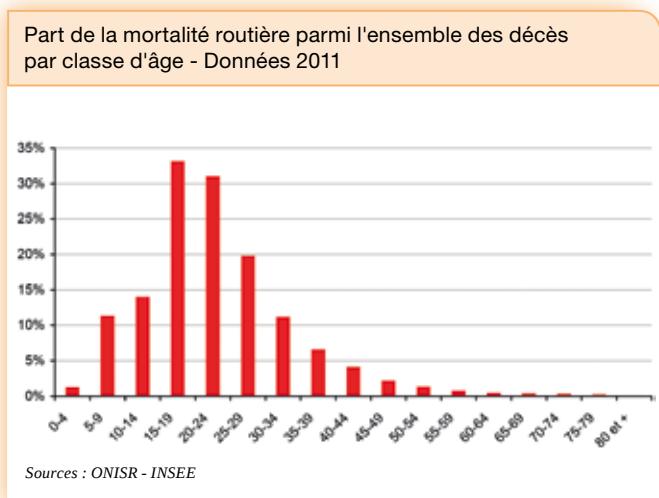
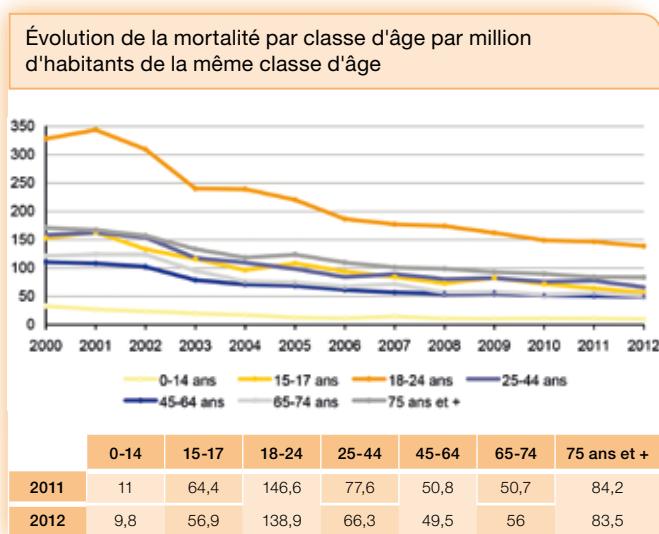
Usagers des véhicules utilitaires (VU)

Les véhicules utilitaires sont le plus souvent des camionnettes, destinées au transport de marchandises comme les poids lourds mais dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes. La présence de ce type de véhicule est en croissance régulière. Le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules utilitaires légers est de 94,8 milliards en 2012, soit 16,7 % de l'ensemble des kilomètres parcourus sur le territoire français.

En 2012, 4 % des personnes tuées occupent un véhicule utilitaire (145 tués soit une augmentation de + 8,2 %).

Dans un accident mortel impliquant un VU, pour un tué usager VU, en moyenne deux autres usagers sont tués : 342 en 2012 soit 76 de moins qu'en 2011 (418). Le risque d'être tué dans un accident impliquant un véhicule utilitaire par milliard de km est de 3,6.

Les jeunes adultes (de 18 à 24 ans)



En 2012, 753 jeunes adultes de 18 à 24 ans sont décédés sur les routes. C'est - 7,4 % de moins qu'en 2011 (60 vies épargnées).

Entre 2000 et 2010, la mortalité des jeunes adultes a baissé de - 52 %. Dans la même période, cette population a augmenté de + 4,2 %. Entre 2010 et 2012, la baisse est de - 9,4 %.

Malgré ce résultat encourageant, cette classe d'âge connaît encore un risque relatif élevé : 20,6 % de la mortalité en 2012 pour 8,8 % de la population soit un facteur constant depuis 2000 de 2,3. La mortalité routière est la première cause de la mortalité chez les jeunes adultes avec un peu plus d'un décédé sur trois en moyenne.

Pour dix jeunes adultes tués, 72 blessés sont hospitalisés, dont 18 garderont des séquelles graves¹.

Estimation du risque encouru

Les jeunes conducteurs sont généralement considérés plus à risque d'avoir des accidents du fait de leur inexpérience dans la conduite et d'une plus grande propension à prendre des risques. Environ quatre millions de 18-24 ans sont conducteurs de véhicules de tourisme. Ils parcourent en moyenne 11 630 km par an soit un peu moins que la moyenne de l'ensemble des conducteurs (12 120 km/an)². Rapporté au nombre de kilomètres parcourus (estimé à 6,7 % des parcours de l'ensemble des véhicules de tourisme), le risque d'être tué pour un automobiliste novice peut être estimé quatre fois supérieur à celui de l'ensemble des conducteurs.

Selon leurs modes de déplacements

La répartition de la mortalité chez les 18-24 ans traduit des spécificités dans les modes de déplacement couramment utilisés. En 2012, les jeunes de 18-24 ans décédés sont pour 64,1 % des automobilistes, dont 26,7 % des femmes (contre 51,3 % et 31,3 % de femmes tous âges confondus), et pour 18,3 % des motocyclistes, soit une part comparable à la mortalité d'ensemble. 10,1 % des jeunes motocyclistes décédés sont des femmes.

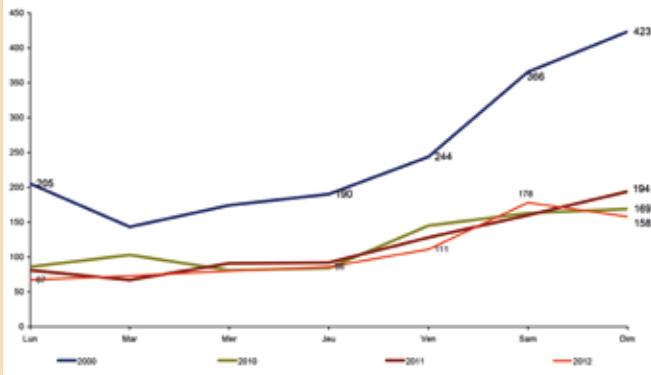
Selon le milieu : agglomération, hors agglomération et autoroute

En 2012, la mortalité des 18-24 ans survient à 68,4 % sur les routes hors agglomération, comme pour l'ensemble des usagers. La mortalité régresse au même rythme sur l'ensemble des milieux depuis 2000.

¹ Données registre du Rhône.

² Enquête Parc Auto 2012 - km parcourus pour conducteurs de moins de 25 ans.

Personnes tuées de 18-24 ans selon le jour

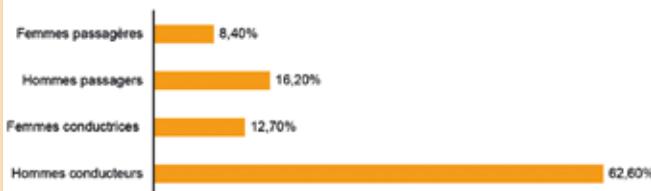


Selon les jours et les heures.

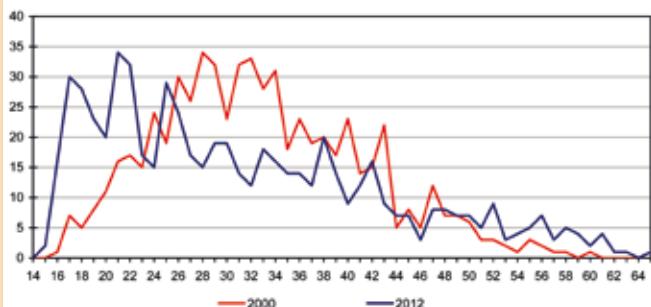
Selon les jours, la distribution de la mortalité des 18-24 ans est marquée par une nette évolution haussière les week-ends et plus spécialement le dimanche. Les 18-24 ans décèdent 1,9 fois plus le dimanche que sur la moyenne des jours ouvrables (lundi à vendredi) ; ce ratio n'est que de 1,3 pour la mortalité d'ensemble.

En 2012, le nombre de jeunes adultes tués est en hausse le samedi (plus 18 tués) mais en baisse notable le dimanche (moins 36 tués). La mortalité routière des 18-24 ans intervient à 58,4 % la nuit, contre 38,8 % pour les autres classes d'âge.

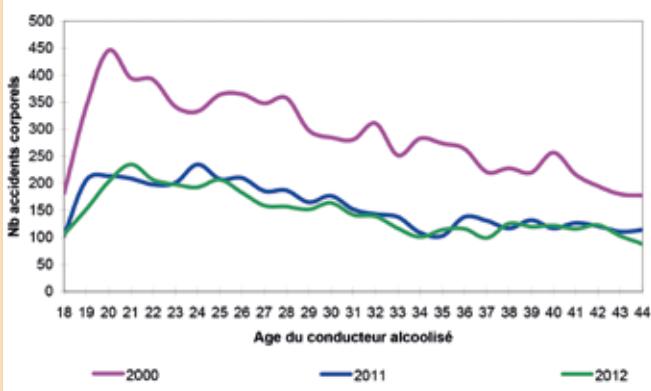
La place des personnes tuées de 18-24 ans dans les véhicules



Nombre de conducteurs de cyclomoteurs avec alcool positif selon l'âge



Nombre d'accidents corporels avec un conducteur alcoolisé selon l'âge du conducteur



Selon la position dans le véhicule

La mortalité des jeunes adultes est dominée par une mortalité essentiellement masculine dans un rapport 80/20 à peu près constant et plus marqué que les autres classes d'âge (rapport 70/30). 2012 connaît une hausse de la mortalité féminine (+ 18,2 % soit 19 conductrices et 6 passagères tuées en plus en 2012) et une baisse de la mortalité masculine (- 12,6 % soit 85 hommes tués en moins). Un passager tué sur trois est une femme.

Entre 2000 et 2010, la mortalité des passagers a baissé de 63,9 % et celles des conducteurs de 49,5 % sans grande différence entre hommes et femmes. Entre 2010 et 2012, la mortalité des conducteurs hommes baisse de 12,1 % alors que celle des femmes est équivalente. La mortalité des passagères augmente de + 17,3 % alors que celles des passagers baisse de - 8,6 %.

Facteurs d'accidents mortels

Le niveau de responsabilité présumée des 18-24 ans impliqués dans les accidents mortels est supérieur à celui de l'ensemble des classes d'âge (respectivement 68 % contre 57 % en 2012). Il s'explique en grande partie par la présence d'alcool. Parmi les conducteurs impliqués dans un accident mortel, 23,8 % présentait en 2012 un taux supérieur au taux légal.

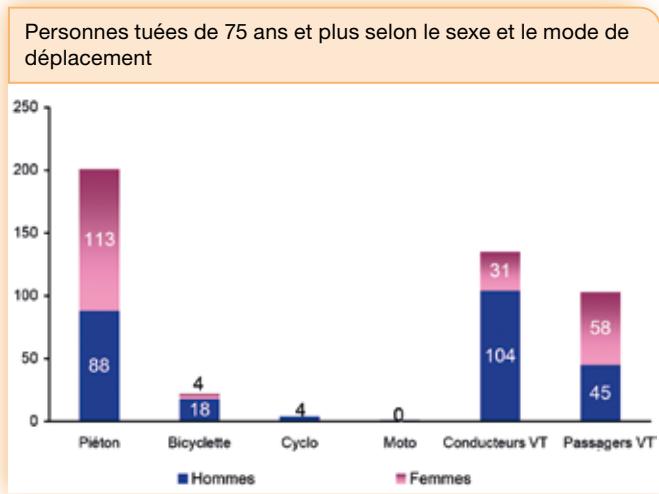
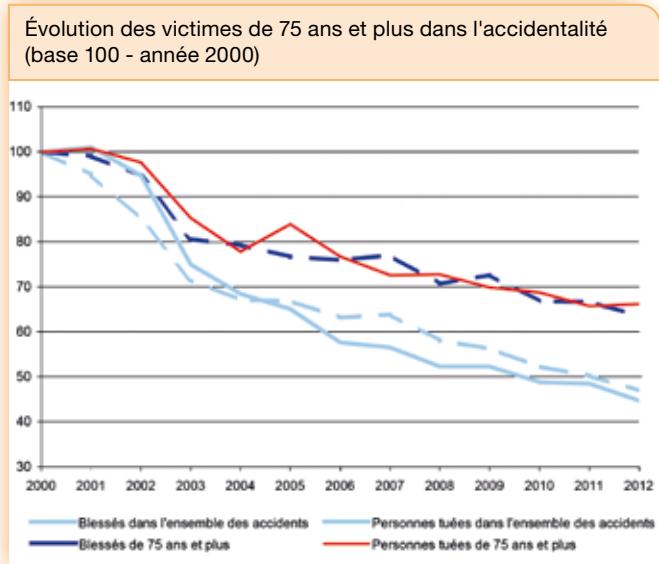
Entre 2000 et 2012, le nombre de jeunes alcoolisés impliqués dans des accidents mortels a fortement diminué, le pic entre 19 et 21 ans s'est estompé. Il s'est en revanche développé chez les cyclomotoristes mais en bien moindre effectif.

Outre l'alcool, les autres facteurs fréquents sont les stupéfiants, la sur-occupation des véhicules, la vitesse et le non-port de la ceinture.

Les jeunes adultes cumulent un surrisque lié à l'inexpérience de conduite associée à une propension à la prise de risque, en particulier les jeunes hommes¹.

¹ Études IFSTTAR.

Les seniors de 75 ans et plus



En 2012, 5 895 seniors de 75 ans et plus sont impliqués dans un accident corporel soit 4,4% de l'ensemble des impliqués. 481 seniors de 75 ans et plus sont tués, soit 13,2 % de la mortalité routière. L'année 2012 enregistre 3 personnes tuées en plus, soit + 0,6 %.

Entre 2000 et 2010, leur mortalité n'a baissé que de - 31 %, puis de - 3,8% entre 2010 et 2012. Il faut signaler la progression démographique de cette classe d'âge (+ 36 % entre 2000 et 2012). Il résulte toutefois une légère augmentation du risque relatif : ils représentaient 8,9 % de la mortalité en 2000 pour 7,2 % de la population, soit un facteur de 1,2. Ce facteur croît en 2010 à 1,4 pour être en 2012 à 1,5.

Pour dix seniors de 75 ans et plus tués, 38 blessés seront hospitalisés dont 5 garderont des séquelles graves¹.

Classe d'âge très spécifique

Les seniors de 75 ans se distinguent des seniors plus jeunes.

- Leur mortalité routière, rapportée à la population totale de la classe d'âge, est de 84 personnes tuées par million d'habitants, alors que cette valeur est de 51 pour la classe d'âge 65-74 ans (58 pour l'ensemble de la population). Les 75 ans et plus sont ainsi la classe proportionnellement la plus touchée après les 18-24 ans.
- Les personnes tuées de 75 ans et plus sont pour 41 % des piétons, alors que ce taux chez les 65-74 ans est de 22 % (13 % pour l'ensemble de la population).
- Enfin, la proportion de conducteurs présumés responsables s'accroît avec l'âge au-delà de 65 ans : les conducteurs de véhicules de tourisme présumés responsables représentent 73 % des conducteurs de 75 ans et plus impliqués dans les accidents mortels, et 64 % de ceux impliqués dans les accidents corporels, contre respectivement 56 % et 49 % pour la classe d'âge 65-74 ans (et respectivement 62 % et 47 % pour l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme).

Selon leurs modes de déplacements

La répartition de leur mortalité reflète des modes de déplacement bien particuliers à cette classe d'âge. Ces seniors représentent 41,8 % des piétons décédés en 2012, soit 201 personnes, dont 113 femmes, alors que les femmes ne constituent que 33,6 % de la mortalité piétonne des autres classes d'âge. La mortalité piétonne des seniors de 75 ans et plus progresse de 11 % depuis 2010 après avoir baissé seulement de - 20 % entre 2000 et 2010.

237 seniors de 75 ans et plus sont décédés en véhicule de tourisme, soit + 0,4 % de plus qu'en 2011. Entre 2000 et 2010, la mortalité avait baissé de - 40 %, et la baisse entre 2010 et 2012 revient à - 7,8 %.

¹ Données registre du Rhône.



Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

Personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur de 75 ans et +

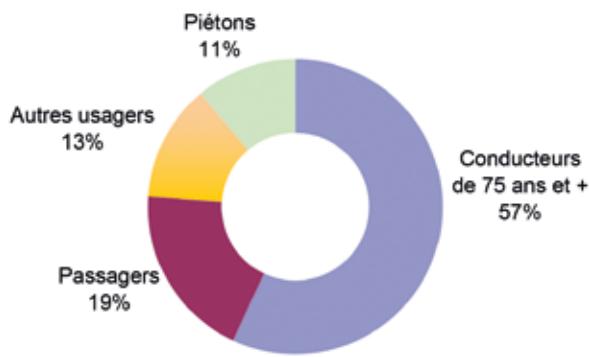


Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

Estimation du risque encouru

Souvent transportés, les seniors de 75 ans et plus sont de plus en plus représentés dans la mortalité des passagers, passant de 9,8 % en 2000 à 15,9 % en 2012 avec 84 personnes tuées. La part des conducteurs décédés de cette classe d'âge dans la mortalité d'ensemble des conducteurs augmente de 7,7 % en 2000 à 12,8 % en 2008 et s'élève à 11 % en 2012. Avec 153 conducteurs décédés, l'année 2012 est en baisse de - 8,4 % par rapport à 2011.

Rapporté au kilométrage parcouru, le risque d'être tué pour un conducteur senior est deux fois supérieur à celui d'être tué pour l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme, notamment du fait de leur plus grande fragilité.

Selon le milieu : agglomération, hors agglomération, autoroutes

La mortalité routière des seniors de 75 ans et plus se produit hors agglomération pour 57 %. La part importante de la mortalité urbaine provient de la mortalité piétonne. La mortalité sur autoroute est très faible, ces seniors empruntant rarement ce réseau.

Selon le jour et la nuit

La mortalité routière des seniors de 75 ans et plus intervient essentiellement de jour (82 % en 2012), ces personnes évitant, à pied comme en voiture, les trajets nocturnes¹.

Facteurs d'accidents mortels et scénarios types

En 2012, 337 personnes sont tuées dans un accident impliquant un conducteur de 75 ans ou plus. Ces conducteurs seniors ne sont pas les seules victimes de ces accidents : 43 % d'entre elles sont d'autres conducteurs, des passagers ou des piétons. L'alcool est très peu présent chez ces conducteurs : 0,9 % des conducteurs impliqués ont une alcoolémie supérieure au taux légal. Dans les accidents mortels, la responsabilité présumée des seniors de 75 ans et plus est de 73,4 %.

Un accident mortel type est un conducteur senior en attente en intersection (en général à un stop) sur une voie secondaire hors agglomération² et qui s'engage sur la route principale en appréciant mal la vitesse d'approche des véhicules. Le piéton senior est souvent renversé sur un passage piéton en fin de traversée³.

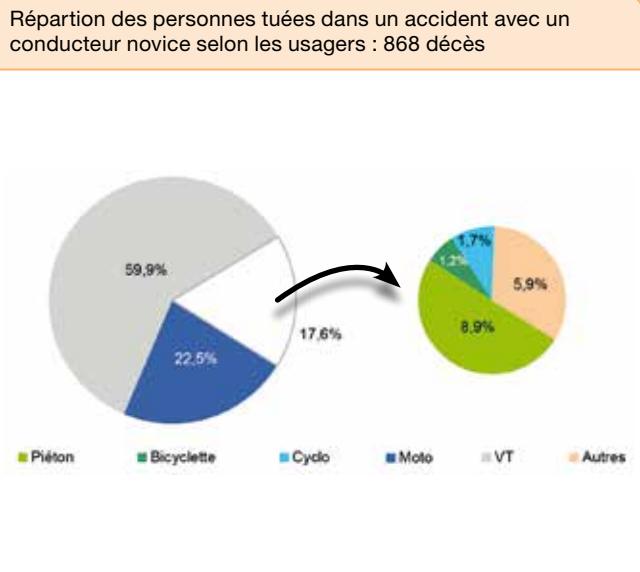
¹ Le suivi des conducteurs âgés - INRETS - décembre 2003.

² Vieillissement de la population et sécurité routière - INRETS - novembre 2004.

³ La traversée de rue chez les personnes âgées : facteurs de risques et méthode de récupération - INRETS - février 2005.

Les conducteurs novices

Répartition des personnes tuées dans un accident avec un conducteur novice selon les usagers : 868 décès



Les conducteurs novices sont ici les conducteurs dont l'ancienneté du permis de conduire est de moins de deux ans¹.

En 2012, 15 101 accidents corporels ont impliqué un conducteur novice soit 25 % de l'ensemble des accidents. 868 personnes ont été tuées, dont 406 conducteurs novices soit respectivement 23,8 % et 11,1 % de la mortalité routière. La baisse de la mortalité dans ces accidents entre 2011 et 2012 représente 33 % de la baisse de la mortalité générale, soit 102 vies épargnées.

L'évolution à la baisse de la mortalité des conducteurs novices (- 8,1 % entre 2011 et 2012) suit la baisse d'ensemble de la mortalité. Entre 2000 et 2010, cette baisse a été de - 51,7 %, équivalente à celle de l'ensemble des conducteurs. Elle est de - 10,8 % depuis 2010 (- 8,5 % pour l'ensemble des conducteurs). Pour dix tués dans un accident impliquant un conducteur novice, 78 blessés sont hospitalisés plus de 24 heures.

Estimation du risque encouru

Les conducteurs novices sont généralement considérés plus à risque d'avoir des accidents du fait de leur manque d'expérience de la conduite et de leur jeunesse, le plus souvent. Pour les conducteurs de véhicule de tourisme, ils sont environ deux millions détenteurs d'un permis de moins de deux ans et parcourant en moyenne 11 000 km par an². Le risque d'être tué pour un automobiliste novice, rapporté au nombre de kilomètres parcourus, peut être estimé quatre fois supérieur à celui pour un conducteur automobiliste « expérimenté ».

Conducteurs novices tués

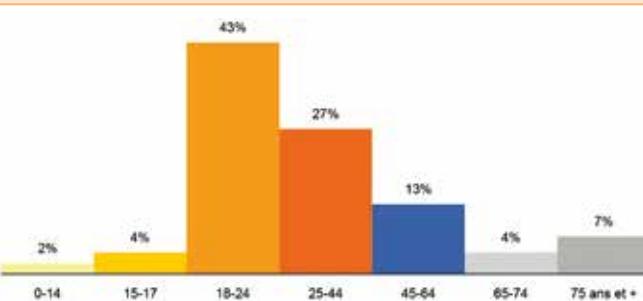
Parmi les conducteurs novices de véhicule de tourisme tués, 76 % ont entre 18 et 24 ans. Pour les motocyclistes, les parts des 18-24 ans et 25-44 ans sont équivalentes (environ 45 % chacune).

	Conducteurs tués ayant un permis de moins de deux ans							Ensemble des conducteurs tués	% conducteurs tués de moins de 2 ans /ensemble
	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total		
Motocyclettes	5	57	60	10	0	0	132	626	21,1 %
Véhicules de tourisme	0	191	47	10	1	2	251	1 352	18,6 %
Véhicules utilitaires	0	6	3	2	0	0	11	111	9,9 %
Poids lourds	0	2	5	5	0	0	12	49	24,5 %
Total	5	256	115	27	1	2	406	2 138	19 %

¹ Les catégories d'usagers considérées sont les motocyclettes, les véhicules de tourisme, les véhicules utilitaires, les camions et les véhicules de transport en commun car ces véhicules nécessitant obligatoirement l'obtention d'un permis pour les utiliser sur une voie ouverte à la circulation publique.

² Enquête Parc Auto 2012 - km parcourus pour conducteurs de moins de 25 ans.

Personnes tuées dans un accident avec un conducteur novice par classe d'âge : 868 décès



Usagers impliqués

Les personnes tuées dans les accidents avec un conducteur novice sont concentrées sur deux catégories d'usagers (plus de 80 % des personnes tuées) : 59,9 % sont des conducteurs ou passagers de véhicules de tourisme et 22,5 % des motocyclistes. Viennent ensuite les piétons avec 8,9 % des personnes tuées.

En 2012, 29,4 % des motocyclistes tués le sont dans un accident impliquant un conducteur novice. Pour les automobilistes, cette part est de 27,6 %.

Lorsqu'un automobiliste novice est présent dans l'accident, les personnes tuées sont à 54,6 % des 18-24 ans et 20,7 % des 25-44 ans. Lorsqu'un motocycliste novice est présent, 32,8 % des personnes tuées ont entre 18 et 24 ans et 48,7 % entre 25 et 44 ans.

Selon le jour et la nuit

La part des personnes tuées dans un accident impliquant un conducteur novice la nuit est plus importante que celle impliquant des conducteurs plus expérimentés : 49,1 % contre 34,6 %.

Responsabilité présumée dans les accidents mortels

L'inexpérience de conduite se traduit ici par une responsabilité présumée de dix points supérieure pour les conducteurs novices comparés aux autres conducteurs. Les conducteurs novices professionnels (véhicules utilitaires ou poids lourds) présentent un écart cependant moindre.

La part de conducteurs novices impliqués avec une alcoolémie positive s'établit à 22 % de l'ensemble des conducteurs novices impliqués au taux d'alcool connu, légèrement plus élevée que pour l'ensemble des conducteurs. Parmi les motocyclistes, les conducteurs novices impliqués sont moins souvent identifiés avec une alcoolémie positive.

Pendant la formation au permis de conduire

Chaque année, 775 000 jeunes obtiennent leur permis B (véhicule de tourisme) via la formation traditionnelle et 181 000 via la formation avec conduite accompagnée. 124 000 obtiennent le permis A ou A1 (motocycliste).

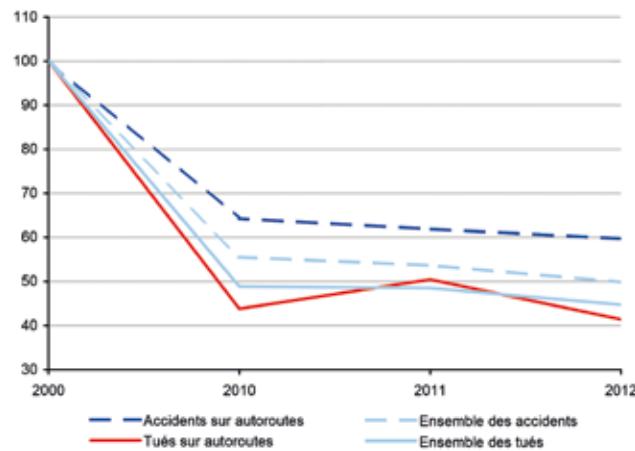
En moyenne sur ces cinq dernières années surviennent par an 8 accidents mortels impliquant un conducteur en formation, dont 5 en conduite accompagnée.

	Accidents mortels					
	Conducteurs novices			Ensemble des conducteurs		
	Responsable	non responsable	%	Responsable	non responsable	%
Motocyclettes	94	55	63,1	433	263	62,2
Voitures de tourisme	398	142	73,7	1 996	1 220	62,1
Véhicules utilitaires	31	24	56,4	205	171	54,5
Poids lourds	30	52	36,6	135	341	28,4
Autres	11	10	52,4	251	307	45,0
Total	564	283	66,6	3 020	2 302	56,8

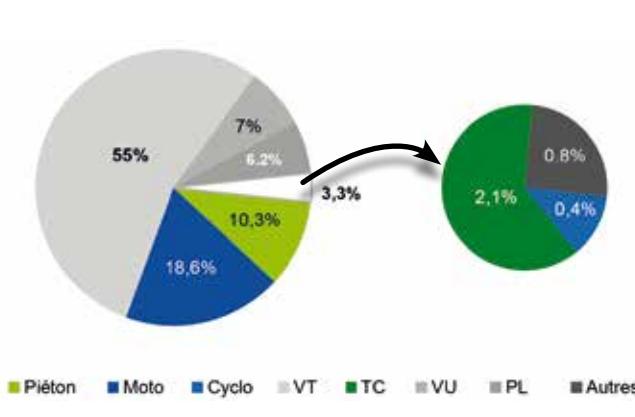
	Ancienneté permis	Impliqués dans un accident mortel			%
		taux d'alcoolémie positif	taux d'alcoolémie connu	%	
Motocyclettes	< 2 ans	16	119	13	
	Ensemble	113	551	21	
Véhicules de tourisme	< 2 ans	141	485	29	
	Ensemble	606	2 844	21	
Véhicules utilitaires	< 2 ans	7	50	14	
	Ensemble	48	346	14	
Poids lourds	< 2 ans	2	77	3	
	Ensemble	7	454	2	
Transport en commun	< 2 ans	0	9	0	
	Ensemble	0	56	0	
Ensemble des conducteurs	< 2 ans	166	740	22	
	Ensemble	774	4 251	18	

Les autoroutes

Évolution des autoroutes comparée à l'ensemble des accidents (base 100 - année 2000)



Répartition des personnes tuées sur autoroute selon les usagers : 242 décès



POUR LUI, LE DANGER C'EST VOUS !

© DIRF

En 2012, 4 417 accidents corporels se sont produits sur autoroutes, dont 220 accidents mortels. 242 personnes ont été tuées soit 53 de moins par rapport à 2011, soit une baisse de - 18 %. Entre 2000 et 2010, la mortalité a diminué de - 56,2 %, puis de - 5,5 % entre 2010 et 2012.

Par rapport à l'ensemble, la mortalité sur autoroute est de 6,6 %. De plus, pour 10 personnes tuées, 80 autres sont hospitalisées.

Estimation du risque d'être tué sur autoroute

Le linéaire d'autoroutes s'établit en 2012 à 11 957 km, dont 73,5 % sont concédés. Ce linéaire et le volume de circulation qu'il supporte ont tous deux augmenté de + 17 % entre 2000 et 2010. Le trafic a continué d'augmenté en 2010 (+ 1,8 %) et en 2011 (+ 1,2 %), hausses compensées en 2012 par une baisse de - 2,2 % sur réseau concédé et de - 1,6 % sur le réseau autoroutier urbain. Près d'un quart du volume de trafic en France circule sur le réseau autoroutier.

La mortalité par milliard de kilomètres parcourus connaît une évolution plus favorable que sur les autres réseaux. En 2012, 2,3 personnes sont tuées par milliard de km parcourus. Les autoroutes sont cinq fois plus sûres que les routes hors agglomération à chaussée unique. Cette différence peut en grande partie être expliquée par les caractéristiques de conception de ces infrastructures qui empêchent au maximum les accidents frontaux ou en cisaillement.

Selon les usagers accidentés

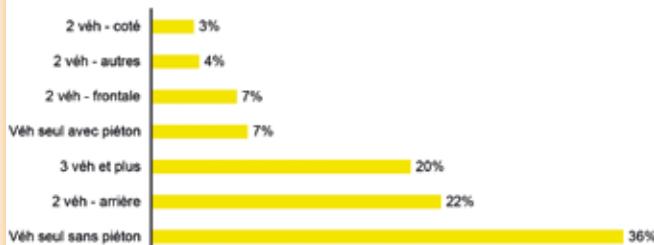
L'usage des autoroutes étant interdit aux véhicules lents et modes doux, l'accidentalité diffère des routes hors agglomération.

Une première spécificité est liée aux poids-lourds. Plus du quart des usagers poids-lourds (15 parmi les 56) est tué sur autoroute alors que pour l'ensemble des usagers cette proportion est de 6,6 %. Cette mortalité est néanmoins en très forte baisse en 2012 (15 chauffeurs tués en 2012 contre 26 en 2011) avec en corollaire une forte baisse de la mortalité dans les accidents impliquant un poids lourd (81 tués en 2012 contre 108 tués en 2011), ce qui représente 27 des 53 vies épargnées sur autoroutes.

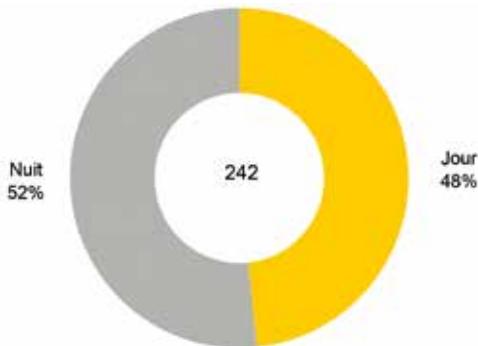
La seconde spécificité est la forte mortalité piétonne (25 piétons tués en 2012 soit 10,3 % de la mortalité) alors que les piétons sont interdits. Cette mortalité résulte essentiellement des accidents d'usagers en panne sur les bords de voie ou d'agents d'exploitation en intervention. Elle est stable d'une année sur l'autre.

L'essentiel de la baisse de la mortalité concerne les automobilistes (- 60 % entre 2000 et 2010 et - 20 % entre 2010 et 2012). La mortalité des motocyclistes est stable depuis 2004 (45 motocyclistes tués en 2012).

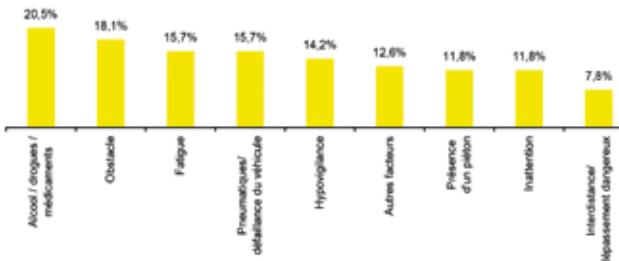
Proportion de personnes tuées sur les autoroutes selon le type de collision : 242 décès



Personnes tuées sur autoroutes selon la luminosité



Part de facteurs à l'origine des accidents mortels en 2012 sur les autoroutes concédées



Source : ASFA - Analyse des accidents mortels 2012

Selon le type d'accidents mortels

Un tué sur trois sur autoroute l'est dans un accident sans tiers (36 % en 2012). La part de la mortalité résultant d'un accident mortel en présence d'un piéton est en moyenne de 8 % chaque année, de même que celle des accidents frontaux alors que ce type de choc est rendu théoriquement impossible (16 personnes tuées). Il s'agit soit de franchissements de terre- plein central impliquant un poids-lourd, soit de véhicules à contre sens. 11,2 % (33 personnes tuées) des accidents mortels surviennent contre des obstacles du type arbres, poteaux ou îlots.

Selon le jour et la nuit

Sur ce réseau plus circulé la nuit que d'autres réseaux, la mortalité nocturne y est légèrement majoritaire (51,7 % en 2012 contre 41,6 % sur routes hors agglomération). Il s'avère que les longues distances parcourues sur autoroute sont plus propices à la somnolence. Néanmoins, la moitié des accidents dus à la somnolence surviennent sur des trajets de moins de deux heures. Ils se produisent dans plus de la moitié des cas, de jour essentiellement entre 14 h et 16 h¹.

La baisse de la mortalité en 2012 provient pour l'essentiel de la baisse de la mortalité de nuit (49 personnes tuées en moins par rapport à 2011 sur les 53), à l'inverse de l'augmentation vécue en 2011 de + 46 personnes tuées la nuit.

Facteurs d'accidents mortels

Les facteurs dominants d'accident mortel sur autoroute sont la vitesse, la perte de vigilance, et l'alcool/drogues/ médicaments². L'alcool est moins présent dans les accidents sur autoroute que sur les autres réseaux. Dans un accident mortel sur cinq en moyenne, au moins un conducteur présente un taux d'alcool supérieur au taux légal (21,7 % en 2012).

Plusieurs situations sont particulières aux accidents mortels impliquant un poids-lourd³. Un échauffement excessif des freins ou un problème de charges instables en virage entraîne une perte de contrôle dans le cadre de descentes. Certains poids lourds circulent en débordant sur la bande d'arrêt d'urgence, et causent des accidents avec des véhicules arrêtés. Dans les collisions entre véhicule de tourisme et poids-lourd, ce dernier apparaît plus souvent heurté par le véhicule de tourisme. Ceci s'explique en partie par le différentiel de vitesse pouvant exister entre les 2 véhicules.

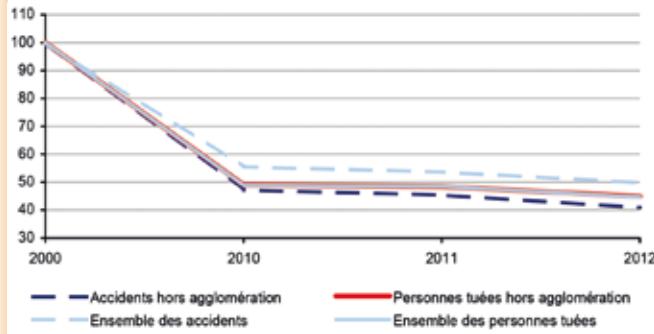
¹ Le dossier de l'autoroute – La sécurité – avril 2013 - ASFA.

² Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées – ASFA 2011.

³ Accidentalité des poids lourds sur autoroute- Synthèse bibliographique – SETRA – novembre 2012.

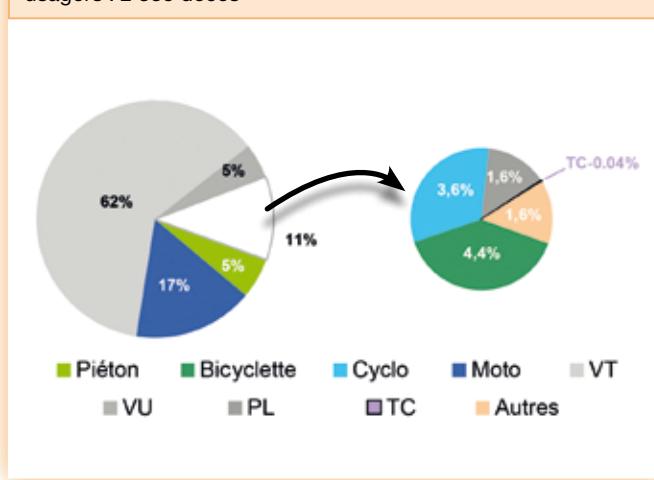
Les routes hors agglomération

Évolution des accidents hors agglomération comparée à l'ensemble des accidents (base 100 - année 2000)



© Communication Publicis.

Répartition des personnes tuées hors agglomération selon les usagers : 2 385 décès



En 2012, 13 581 accidents corporels se sont produits sur les routes hors agglomération¹ dont 2 188 accidents mortels. 2 385 personnes y ont été tuées soit 188 personnes tuées en moins par rapport à 2011. La baisse de la mortalité est de - 7,3 %. Entre 2010 et 2012, elle est de - 8,4 % et entre 2000 et 2010 de - 51 %.

Les accidents sur routes hors agglomération sont plus graves que la moyenne. Alors que moins du quart des accidents corporels s'y produisent (22,5 % en 2012), ce réseau totalise 65,3 % des personnes tuées et 40,1 % des blessés hospitalisés. Pour dix personnes tuées, 50 personnes sont hospitalisées plus de 24 h.

Estimation du risque d'être tué sur une route hors agglomération

Parmi les routes hors agglomération, les routes d'importance secondaire écoulant un trafic essentiellement local présentent des enjeux et des risques se distinguant des routes principales écoulant un trafic relativement important (généralement supérieur à 1 500 véhicules par jour)². Deux tiers des personnes tuées se produisent sur les routes principales (1 600 en 2012). Le risque d'être tué sur ces routes est de l'ordre de 7 personnes tuées par milliard de km parcourus. Le risque d'être tué sur les routes secondaires est de l'ordre 16 personnes tuées soit un risque plus de deux fois supérieur à celui sur une route principale et 7 fois supérieur à celui sur autoroute.

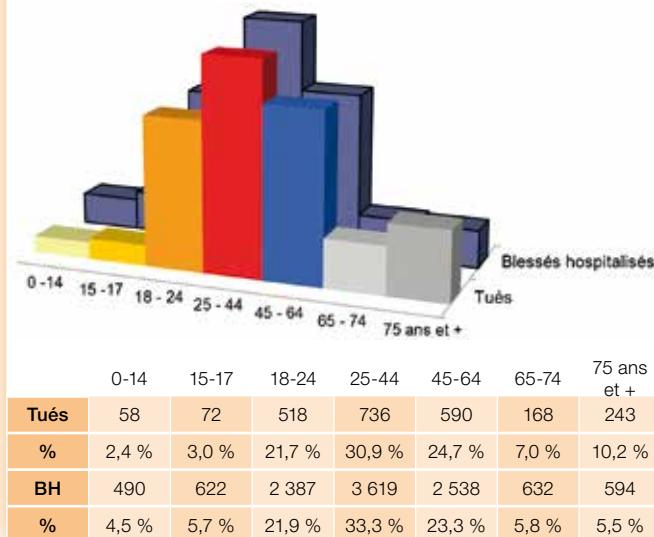
Selon les usagers accidentés

Plus de trois tués sur quatre sur les routes hors agglomération sont des usagers de véhicule de tourisme ou de motocyclette (78,3 % en 2012). La baisse de la mortalité enregistrée en 2012 concerne ces deux catégories (respectivement 136 vies épargnées et 63). Cependant cette évolution ne se fait pas au même rythme sur le long terme (réduction de la mortalité des voitures de tourisme entre 2000 et 2010 de - 58,4 % et des motocyclistes de - 18 % et entre 2010 et 2012 (de - 11,5 % et de 0 %). La mortalité des cyclistes augmente de 27,7 % (23 cyclistes tués en plus).

¹ Routes situées hors agglomération où la vitesse maximale autorisée est généralement de 90 km/h.

² Sécurité des routes et des rues - SETRA-CETUR - septembre 1992.

Répartition des personnes tuées hors agglomération par classe d'âge : 2 385 décès pour 10 882 hospitalisations



Proportion de personnes tuées hors agglomération selon le type de collision

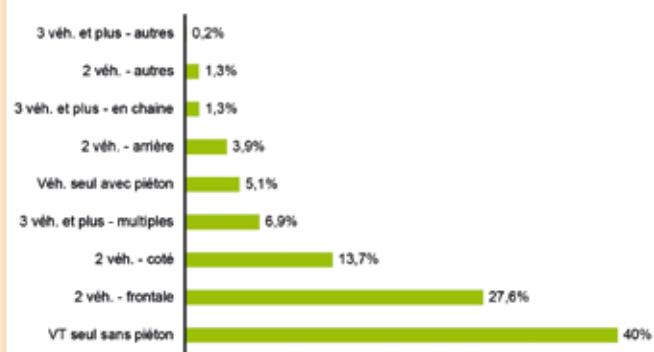


Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

Selon les classes d'âge

61,7 % de la baisse de la mortalité enregistrée en 2012 sur les routes hors agglomération concerne la classe d'âge des 25/44 ans, classe qui représente 31 % de cette mortalité. Les progrès les plus importants entre 2000 et 2010 ont été accomplis par la classe d'âge des 65/74 ans (- 61 %). A l'inverse, les progrès les plus faibles concernent la classe d'âge des personnes très âgées (- 33 %).

Selon le type d'accidents mortels

Les deux types d'accidents mortels prédominants sont les accidents sans tiers (40 % en 2012) et les chocs frontaux (28 %). En 2012, le nombre de vies épargnées dans ces accidents est de 108 (57 % de la baisse enregistrée en rase campagne). Malgré ce bilan, la mortalité de ces accidents baisse nettement moins vite sur le long terme que celle résultant des chocs latéraux (- 55 % entre 2000 et 2010 et - 20 % entre 2010 et 2012).

La part de la mortalité résultant d'un accident mortel en présence d'un piéton est en moyenne de 5 % chaque année. Une part non négligeable des accidents mortels surviennent contre des obstacles du type arbre, poteau, îlot (33 % en 2012 dont 347 contre des arbres).

Selon le jour et la nuit

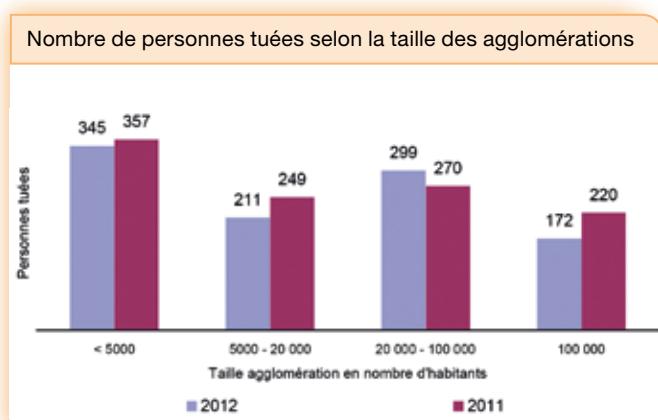
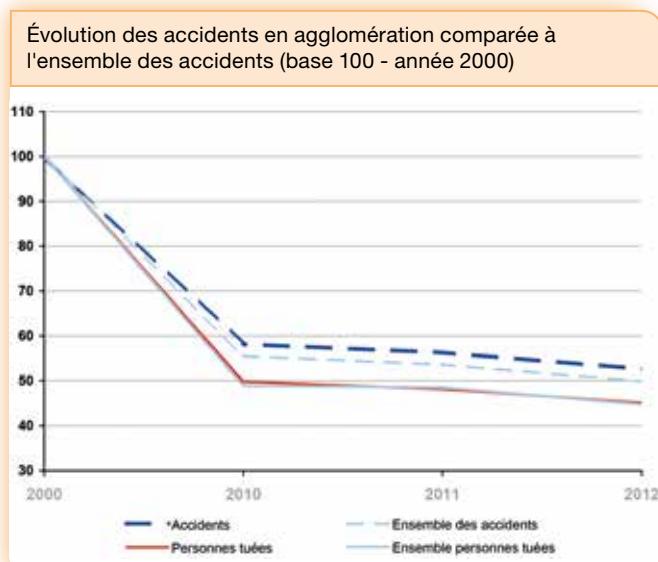
Sur ce réseau moins circulé la nuit, la mortalité de jour ressort majoritairement (58,4 % en 2012). Deux tiers de la baisse de la mortalité enregistrée en 2012 sur les routes hors agglomération proviennent d'une réduction de la mortalité de jour compensant la hausse enregistrée en 2010 et 2011. Toutefois sur la période 2010-2012, la mortalité de nuit baisse plus vite que celle de jour.

Facteurs d'accidents mortels sur route hors agglomération

L'alcool est présent dans 32,2 % des accidents mortels. Sur les routes secondaires, ce facteur est très présent, associé à d'autres infractions comme le non-port de la ceinture de sécurité dans le cadre d'un déplacement de courte de distance. Il en résulte souvent une perte de contrôle survenant généralement en courbe, qui s'achève soit en collision frontale, soit en sortie de chaussée¹.

¹ Plusieurs études dont Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute Normandie entre 2009 et 2010 – CETE Normandie Centre – juin 2013.

Les routes et rues en agglomération



Estimation du risque d'être hospitalisé

Catégorie d'usagers	Usagers (pour un million)	Trajets (pour un million)	Distances parcourues (pour un million de km)	Temps passés (pour un million d'heure)
Automobilistes	1,05	0,31	0,04	1,08
Piétons	0,48	0,11	0,24	0,94
Cyclistes	2,32	0,89	0,34	2,99
2RM	52,1	17,56	1,35	60,04

Source : AVER - Emanuelle Amoros

En 2012, 42 439 accidents corporels se sont produits en agglomération¹ dont 978 accidents mortels. 1 026 personnes ont été tuées soit 69 en moins par rapport à 2011. La baisse de la mortalité entre 2012 et 2011 s'établit à - 6,3 %. Entre 2010 et 2012, elle était de - 9,4 % et entre 2000 et 2010 de - 50,2 %.

Un peu moins d'une personne sur trois est tuée en agglomération (28,1 % en 2012) alors qu'environ deux accidents corporels sur trois s'y produisent (70,2 % en 2012). Si les accidents sont moins mortels qu'hors agglomération du fait de vitesses moins élevées, la présence plus forte d'usagers vulnérables² explique le nombre important de blessés hospitalisés. Parmi les blessés graves, plus d'un sur deux l'est en agglomération (52,9 % en 2012). Pour dix personnes tuées, 140 personnes sont hospitalisées plus de 24 h.

Ce bilan est contrasté selon la taille des agglomérations. Un tiers des personnes tuées en agglomération l'est dans les villes de moins de 5 000 habitants (33,6 %). Les villes de plus de 100 000 habitants connaissent la baisse de la mortalité la plus forte en 2012 : - 21,8 % soit 48 vies épargnées. Le nombre de personnes hospitalisées pour un tué est croissant avec la taille de l'agglomération, de 8 dans les villes de moins de 5 000 habitants à 20 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Estimation du risque d'être accidenté

Les enquêtes dites « ménages » réalisées dans les grandes agglomérations permettent d'approcher l'exposition au risque et de comparer les modes de déplacement. En temps de trajet, comparé à un automobiliste, un deux roues motorisé a 60 fois plus de risque d'être hospitalisé, un cycliste 3 fois plus, alors qu'un piéton a un risque légèrement inférieur.

Selon les usagers accidentés

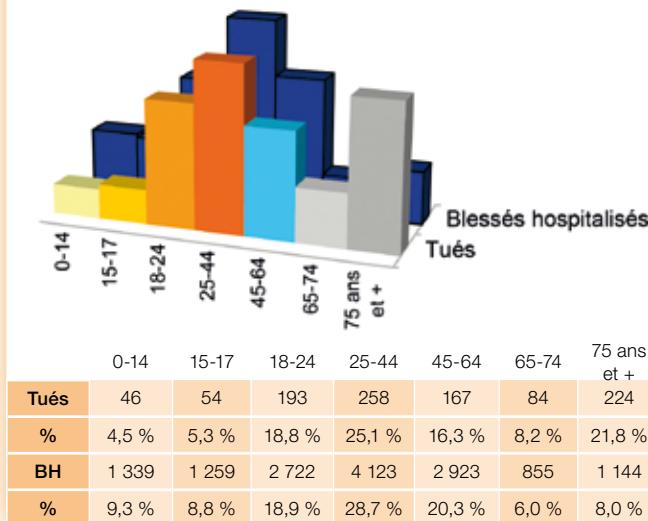
73,4 % des blessés hospitalisés sont des usagers vulnérables. Le nombre de blessés hospitalisés baisse pour tous les usagers, à l'exception des cyclistes et des cylomotoristes.

68,8 % des personnes tuées sont des usagers vulnérables (706 en 2012). Ils représentent une part importante de la baisse de la mortalité enregistrée en ville en 2012, avec une baisse de - 10,4 % soit 82 vies épargnées dont 16 piétons, 31 cyclomoteurs et 35 motocyclettes). Pour la deuxième année consécutive, la mortalité des cyclistes ne régresse pas, avec 58 décès. Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité des usagers vulnérables a été limitée à - 38,3 % ; elle est de - 11,8 % depuis. A l'opposé, le nombre d'automobilistes tués en ville a diminué de - 69,2 % entre 2000 et 2010. Entre 2010 et 2012, cette baisse n'est que de - 3,5 %.

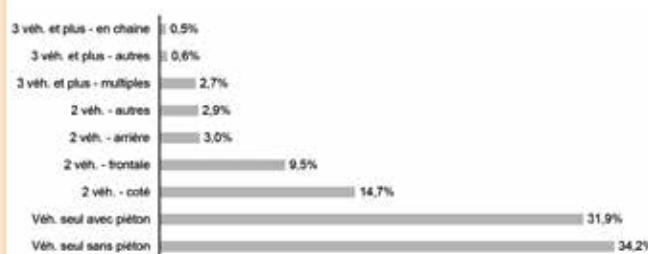
¹ Routes et rues en agglomération où la limitation générale des vitesses est de 50 km/h.

² Usagers vulnérables : usagers sans carrosserie.

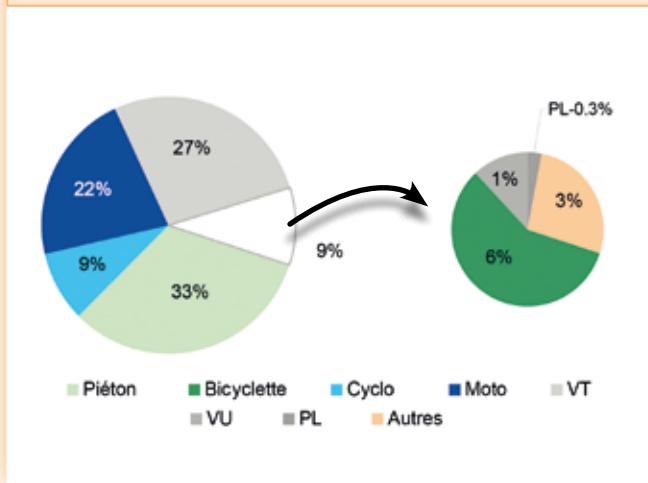
Répartition des personnes tuées et blessées hospitalisées (BH) en agglomération par classe d'âge : 1 026 décès pour 14 365 hospitalisations



Proportion de personnes tuées en agglomération selon le type de collision



Répartition des personnes tuées en agglomération selon les usagers : 1 026 décès



Selon les classes d'âge des victimes

Les seniors de 75 ans et plus sont particulièrement touchés avec 224 personnes tuées, soit 21,8% de la mortalité urbaine, 17 personnes tuées de plus (+ 8,2 %) qu'en 2011.

Le nombre de piétons tués dans les classes d'âges vulnérables à pied (moins de 18 ans et plus de 65 ans) augmente de 30 par rapport à 2011 alors que celui dans les classes d'âge entre 18 et 64 ans diminue de 99.

Pour une personne tuée, le nombre de blessés hospitalisés diminue avec l'âge (29 pour la classe d'âge 0-14 ans et 5 pour les 75 ans et plus).

Selon les types de collision

Un tué en agglomération sur cinq l'est en intersection (22,8 % en 2012). Deux types de collision concentrent les deux tiers de la mortalité urbaine : les accidents à un seul véhicule sans piéton (34,2 % en 2012) et les accidents à un seul véhicule avec piéton (31,9 %).

34 % des personnes tuées en milieu urbain le sont lors d'un accident avec un choc contre un obstacle fixe. Les murs et piles de pont sont les obstacles les plus percutés en milieu urbain (22 %), puis les arbres (17 %).

Selon le jour et la nuit

En 2012, 43,9 % des personnes tuées en milieu urbain le sont la nuit, une part du même ordre que sur les routes hors agglomération (42 %).

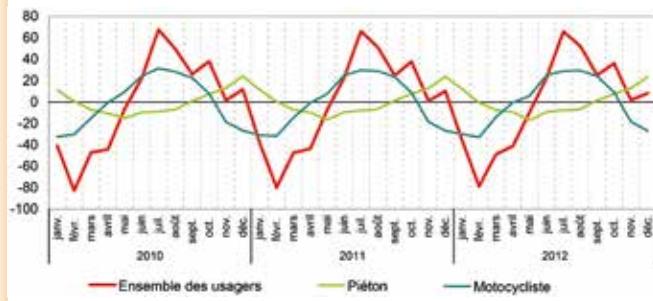
Facteurs d'accidents mortels

En agglomération, l'alcool est présent dans 28,5 % des accidents mortels. La part des accidents mortels en intersection croît de 14,5 % dans les villes de moins de 5 000 habitants à plus de 42 % dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants. Le non-respect des règles de priorité (franchissement de feu tricolore ou absence d'arrêt à un stop) est un facteur majoritaire. Il peut-être associé à des situations de non perception dues à une obstruction de la visibilité, des manœuvres de dépassement ou de remontée de files de véhicules. Ces situations se retrouvent aussi à hauteur d'accès privés ou liées à des manœuvres de stationnement¹.

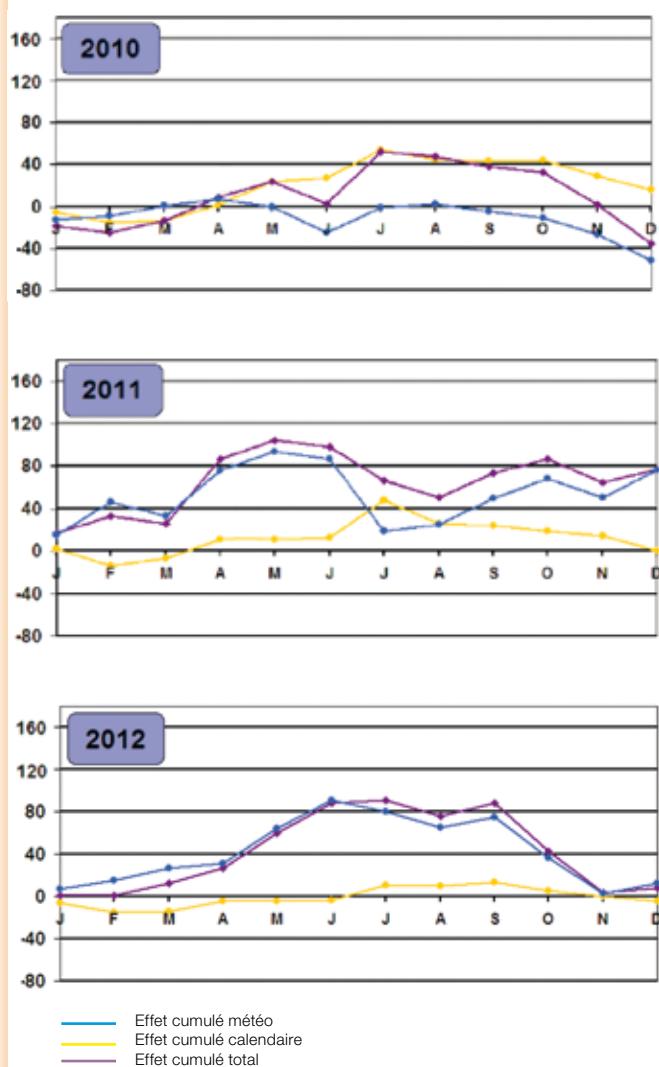
¹ "Scénarios types d'accidents urbains n'impliquant pas des piétons et perspectives pour leur prévention" de Thierry Brenac, les collections de l'INRETS rapport n° 274 - 2010.

Les effets de la saisonnalité

Effets de la saisonnalité régulière sur la mortalité routière



Effets de la saisonnalité irrégulière sur la mortalité routière



Comprendre l'évolution de l'accidentalité routière sur une base annuelle ou mensuelle nécessite de tenir compte de certains effets transitoires, réducteurs ou amplificateurs des fluctuations, pour dégager la tendance de fond.

Composantes de la saisonnalité

La **saisonnalité régulière** correspond aux variations de la mortalité routière qui se reproduisent à l'identique d'une année à l'autre. La mortalité d'ensemble connaît un pic en été et un creux en hiver (courbe rouge) qui correspondent essentiellement aux variations de la mobilité des différentes catégories d'usagers. Ainsi, les motocyclistes circulent davantage en été qu'en hiver, ce qui impacte directement leur mortalité (courbe cyan). Les piétons présentent un profil saisonnier de mortalité accrue pendant les mois d'hiver (courbe verte), en parallèle avec la moindre luminosité qui les expose plus longtemps à être peu visibles des autres usagers.

La **saisonnalité irrégulière** regroupe les effets météorologiques atypiques et les effets du calendrier.

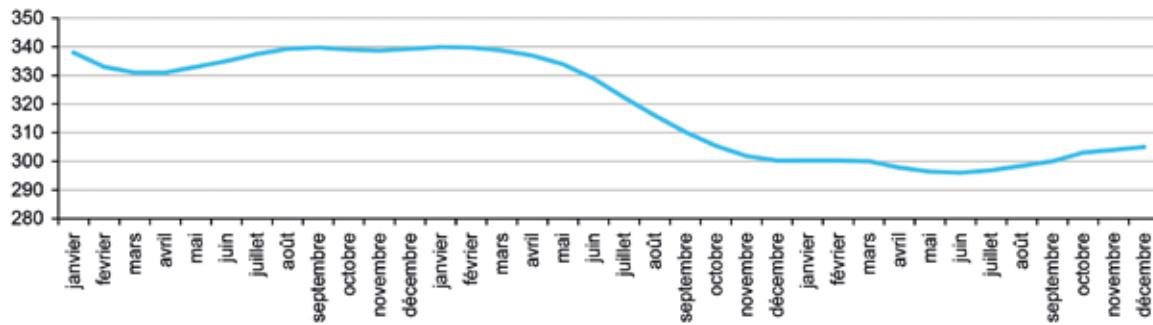
- La configuration calendaire, ou l'agencement particulier des périodes de vacances scolaires, des jours fériés, et la position de ces derniers au sein de la semaine, est également spécifique chaque année.
- Les conditions météorologiques ont un effet à la fois sur le trafic et sur la nature des accidents. Elles impactent spécialement les motocyclistes et les automobilistes, qui représentent 70 % de la mortalité. L'accidentalité des motocyclistes peut donc augmenter avec un été précoce ou un automne indien. L'accidentalité des véhicules de tourisme peut croître lors de périodes anormalement pluvieuses ou décroître pendant des périodes fortement neigeuses. Les contrastes climatiques ont donc un impact sur les variations annuelles de l'accidentalité.

Tendances 2010-2012

En 2010 (baisse de la mortalité de - 6,6 % par rapport à 2009), des conditions météorologiques atypiques (année la plus fraîche depuis 1997) ont eu un effet bénéfique, contribuant à faire baisser la mortalité (38 vies épargnées) malgré un mois de juillet plus chaud qu'à l'ordinaire (hausse de la mortalité de + 14,1 % par rapport à juillet 2009). En 2011, d'autres conditions météorologiques atypiques (année sèche et la plus chaude depuis 2003), ont induit 72 décès supplémentaires pénalisant la baisse de la mortalité qui fut limitée à - 0,7 %. La saisonnalité 2012, proche de la normale pour les températures, ensoleillement ou précipitations, a eu un effet global estimé à 15 décès supplémentaires pénalisant la baisse de la mortalité.

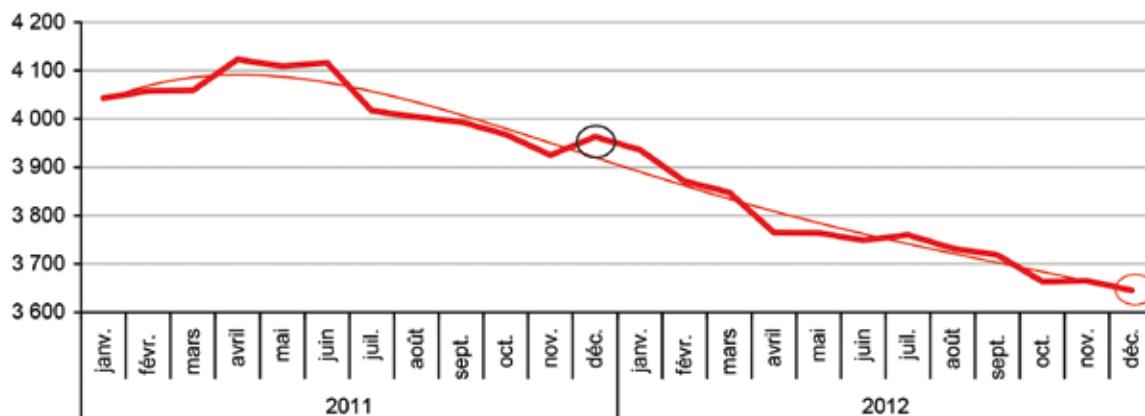
Ainsi d'une année sur l'autre, les variations saisonnières peuvent influer de plus ou moins 2 % la variation de la mortalité d'une année sur l'autre. Au total, entre 2010 et 2012, elle a pénalisé de 1,2 % la baisse de la mortalité.

Ensemble des personnes tuées - Variation mensuelle corrigée 2010 - 2012



L'indicateur de la mortalité routière mensuelle corrigé des variations saisonnières a connu un changement de palier entre 2010 et 2012. Cet indicateur est d'environ 330 début 2010. Une baisse significative à partir de mars 2011 jusqu'à novembre 2011 pour s'établir autour de 305 et se maintenir ensuite toute l'année 2012 à ce nouveau niveau.

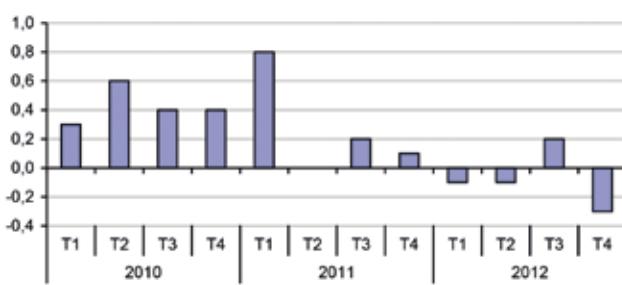
Évolution de la mortalité - Glissement annuel 2011 - 2012



Impact de l'activité économique

L'activité économique impacte le volume des déplacements. Ainsi, le nombre de poids-lourds impliqués dans les accidents varie pour la plupart des mois dans le même sens que l'indice de la production industrielle. En 2012, parmi les 7,8 % de baisse de la mortalité, 2,3 % sont attribuables à la baisse de la mortalité dans les accidents impliquant un poids-lourd. Cette baisse est à mettre en relation avec la forte baisse du trafic poids-lourds (- 6,5 %). Le même constat est apparu en 2009. Sur les 6,6 % de baisse de la mortalité cette année là, 2,1 points sont attribuables à la baisse de la mortalité dans les accidents impliquant un poids-lourd. Ceci est à mettre en relation avec la forte baisse du trafic poids-lourds (- 10,2 %). Des recherches sont en cours pour mettre en évidence une corrélation entre l'évolution du volume de l'activité économique et celle de l'accidentalité.

Évolution en % du Produit Intérieur Brut (PIB)



Source : INSEE conjoncture - Comptes nationaux trimestriels 2012

Les micro thématiques

Mortalité au jour le jour

Onze personnes en moyenne sont tuées chaque jour sur les routes. Ce bilan varie sensiblement selon le jour de la semaine. Les jours de début de semaine ont une moyenne plus basse (9 à 10 personnes tuées) que les jours de fin de semaine (14 à 15 personnes tuées), qui correspondent notamment à des circulations moins urbaines, et donc plus à risque.

Période estivale : juillet-août

Elle se caractérise chaque année par une augmentation sensible du volume du trafic et de l'accidentalité routière. En moyenne, on déplore 120 personnes tuées en plus pendant cette période, dont 70 pour les motocyclistes, 15 pour les cyclomotoristes, 15 pour les cyclistes et 40 pour les automobilistes ; en revanche 20 piétons de moins décèdent. La mortalité pendant la période estivale représente environ un quart de la mortalité annuelle soit en 2012, 705 personnes (19,3 %). L'augmentation de la mortalité estivale résulte principalement de l'augmentation de la mortalité des deux-roues, dont la mobilité est très dépendante des conditions météorologiques.

Le mois de juillet est plus meurtrier que le mois d'août, souvent équivalent au mois de septembre mais pour des mobilités de typologie différente.

Le début d'automne: septembre-octobre

Après l'été, les mois les plus meurtriers sont septembre et octobre (+ 10 % par rapport aux autres mois), en alternance selon les conditions météorologiques. En 2012, alors que septembre était équivalent aux autres années, octobre a été beaucoup moins meurtrier : moitié moins de motocyclistes sont décédés.

Week-ends à relever

Les jours les plus meurtriers ne correspondent plus toujours aux pics de très grande circulation liés aux chassés-croisés des ponts ou vacances. La congestion des réseaux routiers est peu propice aux excès de vitesse et les forces de l'ordre mobilisées de façon exceptionnelle veillent au bon respect du code de la route. Les 35 heures favorisent un étalement des départs voire des sorties hors week-ends habituels grâce aux prévisions météorologiques à plusieurs jours. Le week-end de la Pentecôte reste un week-end sensible.

En 2012, les jours les plus meurtriers ont été :

- dimanche 1^{er} avril situé le week-end avant Pâques : 25 personnes tuées,
- dimanche 16 septembre : 24 personnes tuées,
- samedi 26 mai (de Pentecôte) : 23 personnes tuées.

Les fins de semaine (samedi/dimanche) les plus meurtrières ont été :

- les 15 et 16 septembre : 40 personnes tuées,
- les 31 mars et 1^{er} avril : 39 personnes tuées,
- les 14 et 15 janvier : 36 personnes tuées.

Les fins de semaine élargies au vendredi les plus meurtrières ont été :

- les 14/15/16 septembre : 56 personnes tuées,
- les 30/31 mars et 1^{er} avril : 54 personnes tuées,
- les 15/16/17 juin : 47 personnes tuées.

Par ailleurs, les lundi 23, mardi 24 et mercredi 25 juillet ont enregistré 51 personnes tuées.

Les statistiques de consultations du site Bison Futé pour l'année 2012



Les consultations 2012 du site Bison Futé par les usagers avant leurs départs témoigne des grandes migrations. Certaines concordent encore avec des pics d'accidentalité.

Accidents les plus graves en 2012

- 1 comptait 5 personnes tuées, soit 0,1 %,
- 8 comptaient 4 personnes tuées, soit 0,9 %,
- 30 comptaient 3 personnes tuées, soit 2,5 %,
- 179 comptaient 2 personnes tuées, soit 9,8 %,
- 3168 comptaient 1 personne tuée, soit 86,7 % des 3 386 accidents mortels dénombrés.

En moyenne, on dénombre 108 personnes tuées pour 100 accidents mortels. Le rapport était de 120 personnes tuées pour 100 accidents mortels en 2000. Il a diminué pour se stabiliser depuis 2007.

Accidents avec un animal

Près d'une vingtaine de personnes sont tuées chaque année à la suite d'un heurt avec un animal (12 en 2012). Dans plus d'un cas sur trois, il s'agit d'un animal domestique (33 % en 2012). Pour un tué, 13 personnes sont gravement blessées.

Accidents en passage à niveau

30 accidents corporels se sont produits au droit d'un passage à niveau (soit 39 de moins qu'en 2011) avec un bilan de 10 personnes tuées (un cycliste, deux cyclomotoristes, sept automobilistes), soit 2 personnes tuées de moins par rapport à 2011 (13 personnes tuées par an sur les trois dernières années).

Accidents avec prise à contre-sens

En moyenne annuelle sur les trois dernières années, 23 personnes ont été tuées dans un accident avec un véhicule à contresens sur une chaussée séparée, 28 en 2012.

Accidents d'autocars ou d'autobus

En 2012, 32 personnes ont été tuées dans des accidents impliquant un autocar, dont 4 usagers d'autocar, 5 piétons, 3 cyclistes et 5 motocyclistes. 31 personnes ont été tuées dans des accidents impliquant un autobus, dont 2 usagers d'autobus, 16 piétons, 2 cyclomotoristes et 1 motocycliste. En moyenne sur 5 ans, 1 personne est tuée dans un autocar/autobus pour 7 usagers tués hors de l'autocar/autobus.

Voiturettes et tricycles

28 personnes sont tuées en 2012 en voiturette ou tricycle, dont 5 passagers. Entre 2010 et 2012, la moyenne se situe à 24 personnes tuées par an. Elle est en augmentation de + 7,5 % par rapport aux années 2007 à 2009.

Trajets

Dans 77,4 % des cas, les personnes tuées effectuent un déplacement à caractère privé (loisir ou course). Pour 17,3 %, c'est un déplacement domicile – travail ou vers un établissement d'enseignement, et 5,4 % dans le cadre d'une activité professionnelle. Au total, le décès de 560 personnes relève selon le BAAC de l'accident du travail ; 30 % d'entre elles sont des usagers de deux roues motorisés.

Selon les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAMTS), près de deux accidents mortels du travail sur trois sont des accidents de la route¹.

80 % des accidents mortels surviennent dans le département où réside la personne présumée responsable de l'accident².

Etat du permis

Dans un accident mortel sur deux, le conducteur présumé responsable de l'accident a 12 points à son permis et 10 % ont moins de 6 points. 5 % sont en permis probatoire et 4,5 % sont sans permis. Dans ce dernier cas, trois conducteurs sur quatre n'ont jamais passé leur permis. Ces données sont relativement stables³ d'une année sur l'autre.

Etat du véhicule

Le mauvais état du véhicule peut être à l'origine d'accidents. Les forces de l'ordre ne peuvent identifier que les défauts techniques visibles du véhicule, principalement celles relatives à l'état des pneus. En 2012, au moins 1 139 accidents corporels dont 134 accidents mortels ont été ainsi recensés, générant 146 décès et 765 blessés graves.



© Communication Publicis.

¹ Le rapport de gestion de la Direction des risques professionnels de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS).

² Le comportement des usagers de la route - DMAT - 2013.

³ Le permis à points - DMAT - 2013.



Téléphoner au volant, c'est être ailleurs que sur la route.

C'EST À VOUS
DE LUI RETIRER
LE PERMIS DE RENTRER..

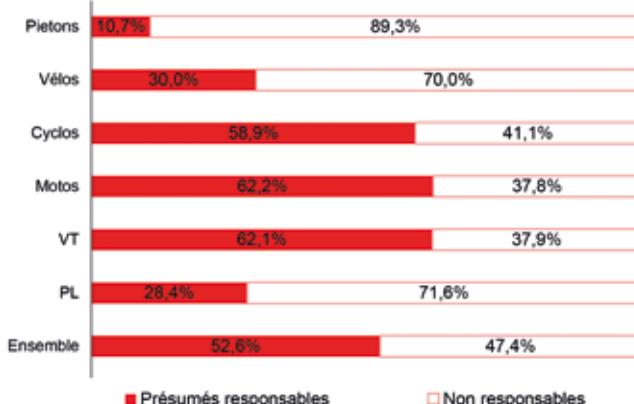
Les facteurs

La responsabilité présumée	58
Les vitesses pratiquées	60
L'alcool	62
Les stupéfiants et les médicaments	64
La perte de vigilance et le défaut d'attention	66
Le port de la ceinture et du casque	68

La responsabilité présumée

Part de la responsabilité présumée des usagers

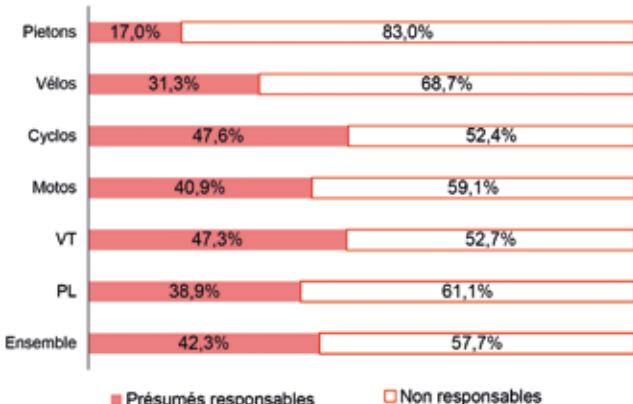
Dans les accidents mortels les impliquant



■ Présumés responsables

□ Non responsables

Dans les accidents corporels les impliquant

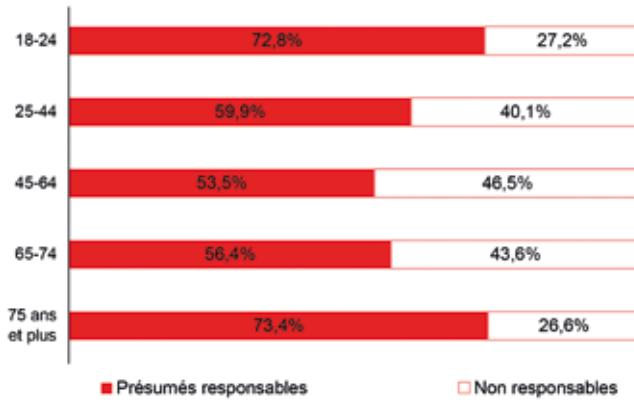


■ Présumés responsables

□ Non responsables

Les usagers de modes doux sont le moins souvent présumés responsables dans leurs accidents : les piétons dans 10,7 % de leurs accidents mortels, et les cyclistes dans 30 %.

Part de la responsabilité présumée des conducteurs de véhicules de tourisme dans leurs accidents mortels



■ Présumés responsables

□ Non responsables

Pour chaque accident corporel, la responsabilité présumée des personnes impliquées est estimée lors des constats effectués par les forces de l'ordre et inscrite dans les fiches BAAC. Cette responsabilité est rattachée à une ou plusieurs infractions affectées à un ou plusieurs des usagers impliqués. Elle permet d'approcher les profils des auteurs d'un accident en relation avec leur comportement sur la route bien que dans 20 à 30 % des accidents aucune responsabilité immédiate n'ait pu être déterminée.

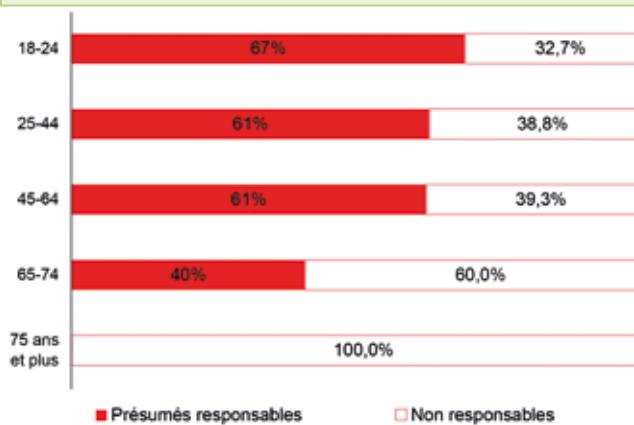
Conducteurs de véhicules de tourisme

Les jeunes conducteurs (18-24 ans) et les conducteurs de 75 ans et plus sont plus souvent présumés responsables des accidents corporels ou mortels (à plus de 70 % pour les accidents mortels). Les conducteurs de 45-64 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée.

Conducteurs de motocyclette

Parmi les différentes classes d'âge, les conducteurs de 18-24 ans sont estimés responsables dans 46 % dans un accident corporel et 67 % dans un accident mortel. Cette imputation est peu supérieure aux deux autres classes d'âge des 25-44 et 45-64 ans.

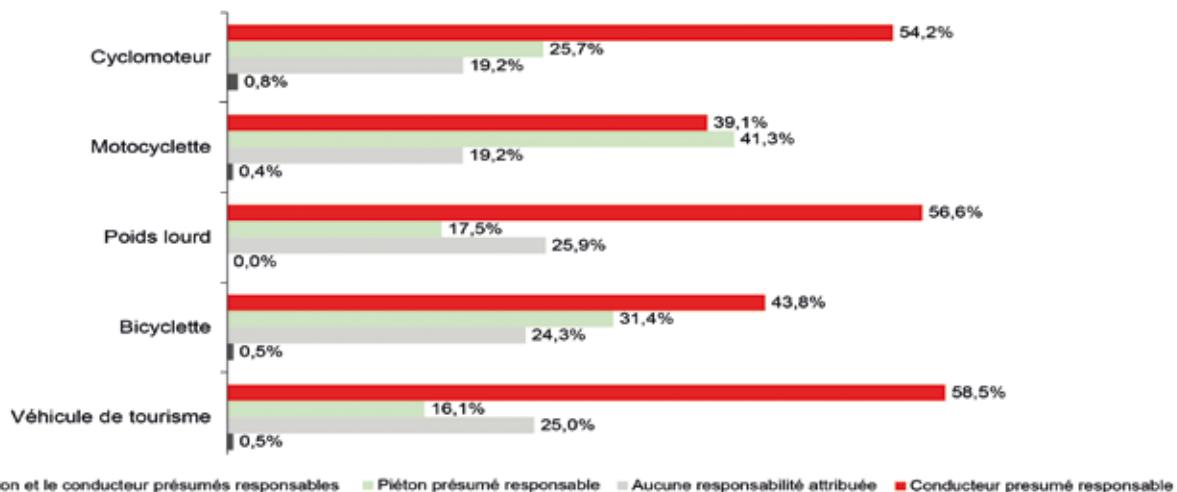
Part de la responsabilité présumée des motocyclistes dans leurs accidents mortels



■ Présumés responsables

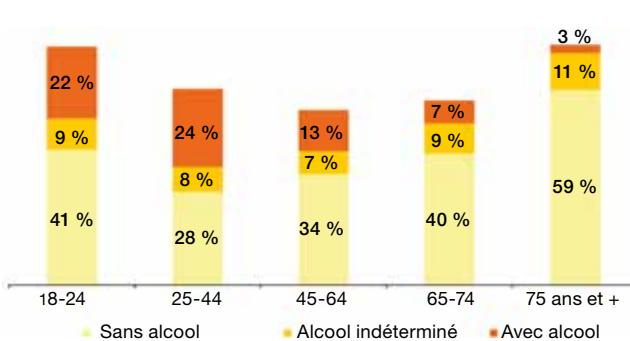
□ Non responsables

Répartition des responsabilités présumées dans un accident impliquant un véhicule et un piéton



Dans les accidents corporels impliquant un piéton, la responsabilité présumée est plus souvent attribuée aux conducteurs pour les véhicules légers, lourds et les cyclomoteurs, mais plus partagée avec les cyclistes, motocyclistes.

Part de la responsabilité présumée des conducteurs de véhicules de tourisme dans leurs accidents mortels selon la classe d'âge : facteur alcool



Selon l'âge et le sexe : part facteur alcool

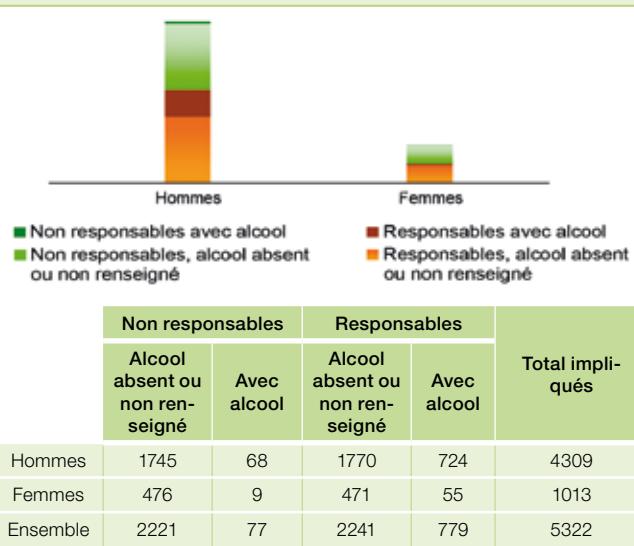
Parmi les conducteurs présumés responsables dans les accidents mortels, 82 % sont des hommes.

La responsabilité présumée des hommes dans les accidents mortels est supérieure à celle des femmes (57,9 % contre 51,9 %).

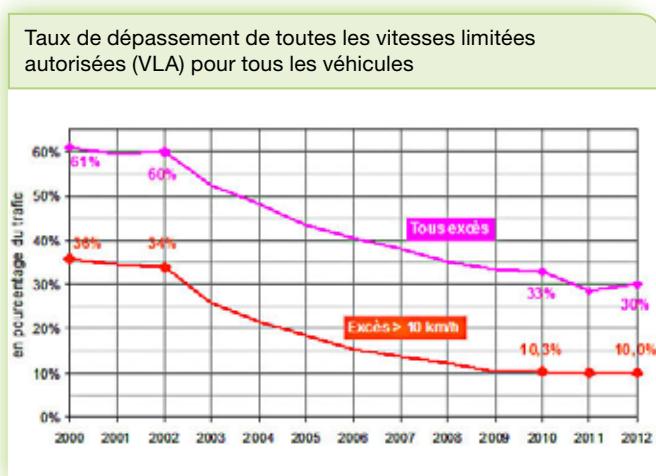
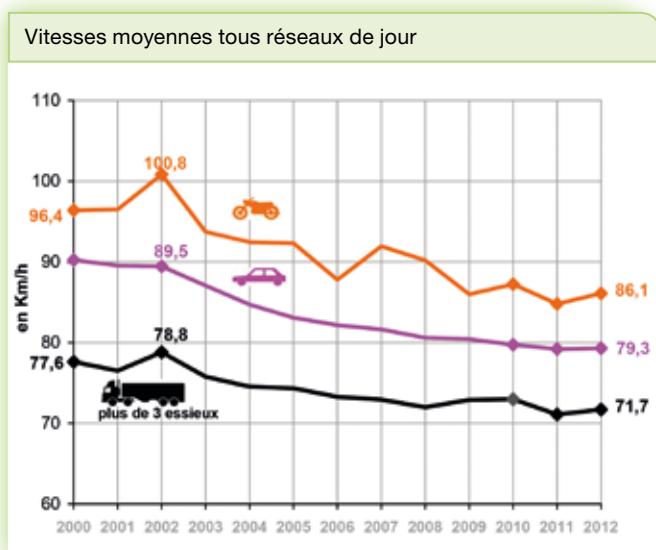
L'alcool prend une part importante dans l'estimation des responsabilités présumées. Cette part peut être arrondie de la façon suivante :

- pour les hommes, elle est de 30 % et de 10 % pour les femmes.
- pour les conducteurs de véhicules de tourisme, elle est de 30 % chez les 18-24 ans, 40 % chez les 25-44 ans, mais diminue ensuite avec l'âge pour atteindre 5 % chez les 75 ans et plus.

Répartition des conducteurs impliqués dans leurs accidents mortels selon le sexe : facteur alcool



Les vitesses pratiquées



La vitesse d'un véhicule dans le flux de la circulation est un facteur potentiel de risque d'accident dans la mesure où la vitesse instantanée intervient sur la distance de réaction et de freinage et/ou la vitesse de choc intervient sur l'énergie dissipée dans sa gravité.

Vitesses moyennes pratiquées¹

Depuis 2000, la vitesse moyenne de jour pratiquée par l'ensemble des véhicules a été réduite de 9,7 km/h passant de 88,1 km/h à 78,4 km/h en 2012 soit une réduction de 11 %. Dans le même temps, la mortalité a été réduite de 55,3 %.

Après une réduction importante entre 2002 et 2003, l'évolution de la vitesse moyenne connaît une tendance à la baisse alternant légère hausse et baisse annuelle.

En 2012, la vitesse moyenne de jour pratiquée par l'ensemble des véhicules a augmenté de 0,3 km/h passant de 78,1 km/h à 78,4 km/h. Cette très légère hausse provient de l'augmentation sensible des vitesses pratiquées par les motocyclistes.

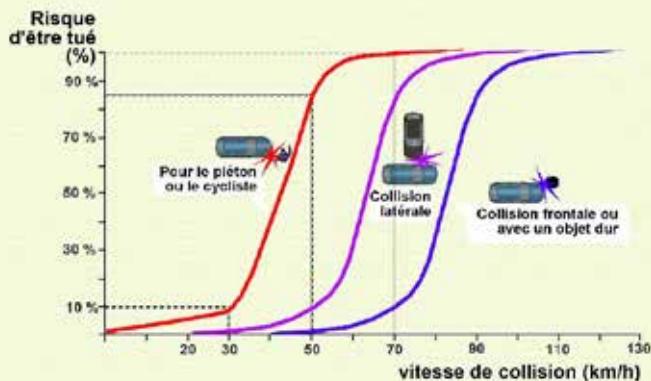
La réduction de la vitesse moyenne pratiquée par les motocyclistes depuis 2000 est de 10,3 km/h. L'écart entre la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes et celle par les motocyclistes s'est légèrement resserré depuis 2002. Il reste encore conséquent (7 km/h).

Pour les véhicules de tourisme, un palier semble s'établir depuis 2008. La vitesse moyenne reste stable autour de 80 km/h depuis cette date. Elle s'établit à 79,3 km/h mesurée en 2012 soit 0,6 km/h de moins que par rapport à 2011. Au total, la réduction de la vitesse moyenne des automobilistes depuis 2000 est de 10,7 km/h.

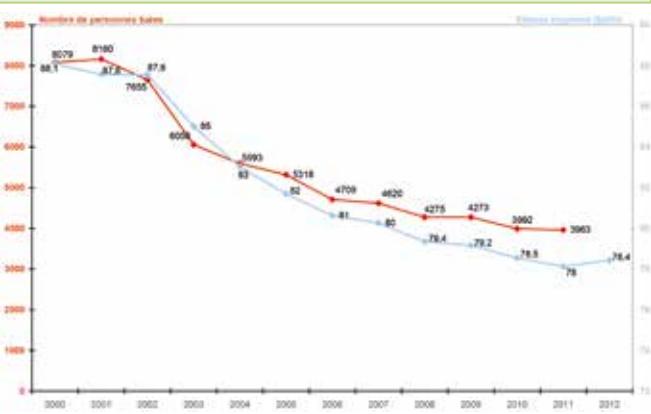
Dépassements des vitesses maximales autorisées

Entre 2000 et 2012, le taux de dépassement des vitesses maximales autorisées a été réduit de moitié, passant de 61 % à 30 %. Les excès de plus de 10 km/h ont été réduits de 35 % à 10 %. Les plus grands excès de vitesse représentent maintenant une infime fraction des excès de vitesse. Les excès de plus de 30 km/h ont été réduits de 4,6 % à 0,37 %. Les excès de plus de 40 km/h ont été réduits de 1,6 % à 0,1 % et les excès de plus de 50 km/h ont été réduits de 0,6 % à 0,02 %.

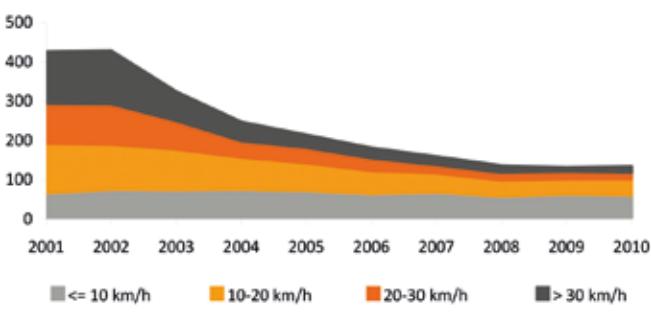
Vitesse au choc et tués



Évolution du nombre de personnes tuées et des vitesses moyennes 2000 - 2012



Accidents mortels dus à des excès de vitesse, en fonction de la valeur du dépassement impliquant un véhicule léger hors agglomération sur routes départementales de jour.



Facteur vitesse dans les accidents

Dans des études antérieures à 2000, le facteur « vitesse » comme facteur d'occurrence était présent dans un accident grave sur deux¹. Près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre novembre 2003 et décembre 2010 peuvent être attribués à la mise en place du dispositif de déploiement des radars².

En 2012, la « vitesse » est le facteur principal d'accidents mortels dans au moins 25 % des cas selon les premiers retours sur accident des forces de l'ordre³, sachant qu'à ce stade, le facteur principal n'a pu être identifié dans 37 % des accidents. Dans une étude sur réseau départemental, le facteur « vitesse » était compris entre 27 % et 42 % selon le type d'accidents mortels impliquant un véhicule de tourisme⁴. Sur autoroute concédée⁵ parmi l'ensemble des facteurs, le facteur « vitesse excessive ou inadaptée » est présent en moyenne dans 26 % des accidents mortels ces cinq dernières années, 30 % en 2012.

Excès de vitesse et mortalité routière

Une analyse⁶ des accidents mortels impliquant un véhicule léger hors agglomération sur routes départementales de jour (part du réseau qui contribue le plus à la mortalité routière) montre qu'entre 2001 et 2010 la part de ces accidents dus à des excès supérieurs à 20 km/h a diminué de 25 % à 6 % ; celle due à des excès entre 10 et 20 km/h est passée de 13 % à 9 %. Le nombre des accidents mortels dus à des excès inférieurs à 10 km/h est resté pratiquement constant : ils entraînaient ainsi 16 % des accidents mortels dus à des excès de vitesse en 2001 et en constituent 46 % en 2010. Cette estimation s'appuie sur les mesures réelles de l'Observatoire des vitesses et applique le modèle de Nilsson⁷ pour évaluer l'impact de la baisse des vitesses moyennes sur la baisse de l'accidentalité sur les autoroutes et routes hors agglomération : « une baisse de 1 % de la vitesse moyenne du trafic entraîne une baisse de 2 % de l'accidentalité corporelle et de 4 % de la mortalité ».

1 REAGIR – Exploitations des enquêtes en milieu urbain – CERTU - 1990.

2 CARNIS L., BLAIS E., An assessment of the safety effects of the French speed camera program, Accident Analysis and Prevention, n° 51, 2013 pp. 301-309.

3 DMAT – Ministère de l'intérieur – Le comportement des usagers - 2012.

4 Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en Haute-Normandie entre 2009 et 2010. CETE Normandie-Centre – juin 2013.

5 Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées – ASFA - 2011.

6 VIALLON V., LAUMON B., Fractions of fatal crashes attributable to speeding: Evolution for the period 2001-2010 in France, Accident Analysis and Prevention, n° 52, 2013 pp. 250-256.

7 NILSSON G. The effects of speed limits on traffic crashes in Sweden. In: Proceedings of the international symposium on the effects of speed limits on traffic crashes and fuel consumption, Dublin. OECD, Paris. 1981.

L'alcool

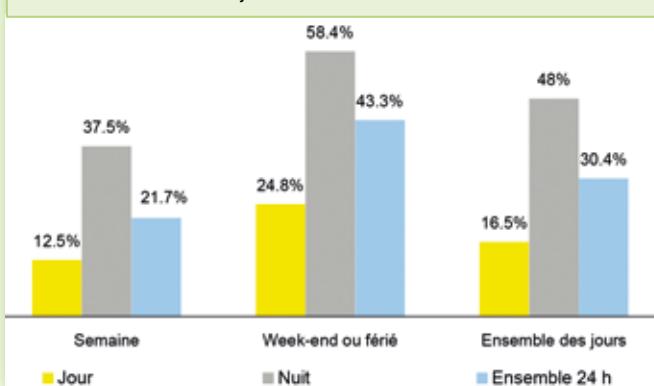
Nombre de personnes tuées dans les accidents avec un conducteur

	2000	2005	2010	2011	2012
Taux d'alcool > 0,5 g/l	1 616	1 355	963	964	925
Taux d'alcool < 0,5 g/l	3 639	3 342	2 160	2 168	2 064
Au taux d'alcool connu	5 255	4 697	3 123	3 132	2 989

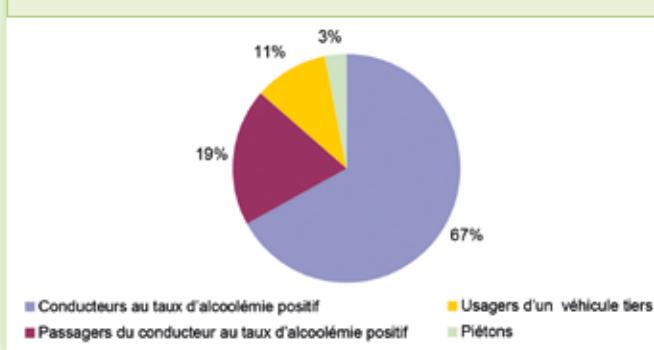
Mortalité dans les accidents avec conducteur au taux >0,5 par rapport à la mortalité dans les accidents

	2000	2005	2010	2011	2012
Au taux d'alcool connu	30,8 %	28,8 %	30,8 %	30,8 %	30,9 %
L'ensemble des accidents mortels	21,1 %	25,5 %	24,1 %	24,3 %	25,3 %

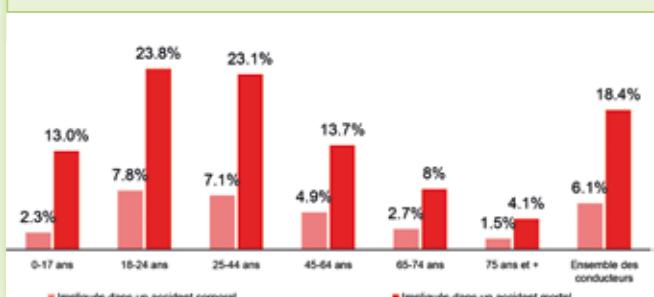
Répartition des accidents mortels avec alcool selon la période de la semaine et de la journée



Répartition des victimes dans un accident mortel avec le facteur alcool



Part des conducteurs alcoolisés au sein de chaque classe d'âge



En 2012, 5 240 accidents corporels se sont produits alors qu'au moins un des conducteurs présentait un taux d'alcool supérieur au taux légal. Dans les 839 accidents mortels, 925 personnes ont été tuées (25,3 % de la mortalité routière) soit 39 de moins par rapport à 2011. Ce nombre est en réalité plus important dans la mesure où dans 18,5 % des accidents mortels, le résultat du test n'a pu être enregistré dans les fiches BAAC.

La présence d'un taux supérieur à 0,5 g/l d'alcool chez au moins un conducteur impliqué dans un accident mortel est une constante autour de 30 %, depuis plus de vingt ans. Dans 90 % des cas, le conducteur est présumé responsable de l'accident.

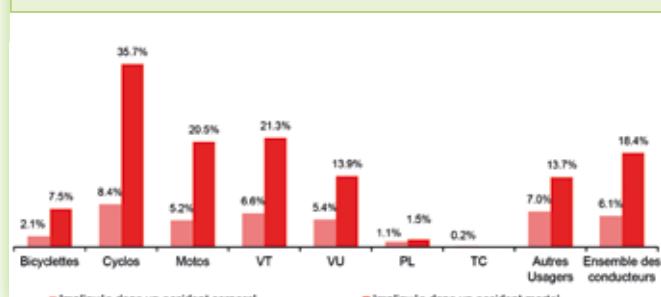
Entre 2010 et 2012, la mortalité des accidents avec alcool baisse de - 3,9 %. Entre 2000 et 2010, elle baisse moins vite (- 40,4 %) que la mortalité des accidents sans présence d'alcool (54,2 %). La part de l'alcool restant constante, le nombre d'accident de ce type baisse néanmoins grâce aux effets de la politique de sécurité routière, notamment la baisse des vitesses excessives et moyennes.

Sans évolution notable d'une année sur l'autre, la nuit, une infraction au taux d'alcool est présente dans près d'un accident mortel sur deux (48 % en 2012) ; les fins de semaine et jours fériés, ce taux atteint 58,4 %.

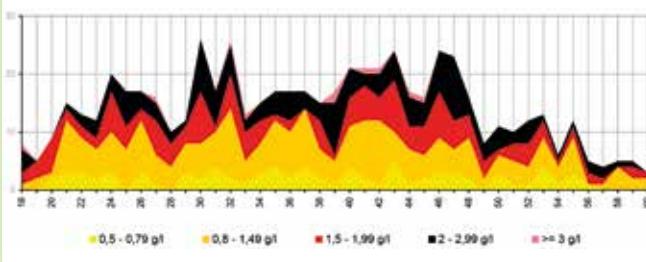
Victimes

Dans ces accidents mortels, 67 % des personnes tuées sont les conducteurs alcoolisés, 19 % les passagers de ces conducteurs, 11 % les usagers de véhicules tiers et 3 % les piétons. Les 18-24 ans représentent 25 % des personnes tuées en présence d'alcool ; les 25-44 ans 38 %. Pour une personne tuée en présence d'alcool, 4 sont hospitalisées soit 3 fois moins que pour les accidents sans présence d'alcool. La présence d'alcool génère essentiellement des accidents mortels car elle est souvent associée à une vitesse excessive, des stupéfiants (12 % des cas) ou l'absence de ceinture de sécurité : 30,4 % des tués dans un accident mortel avec alcool ne portent pas la ceinture pour 4 % dans un accident mortel sans alcool.

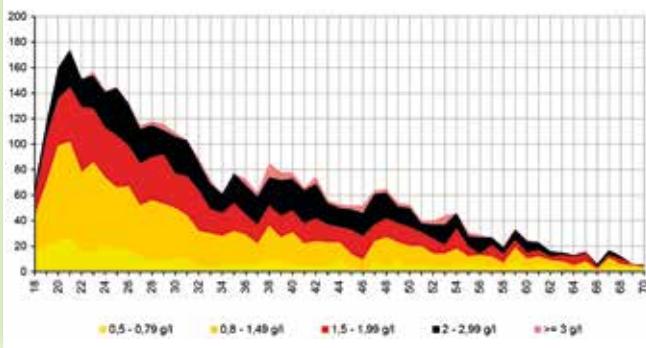
Part des conducteurs alcoolisés au sein de chaque catégorie d'usagers



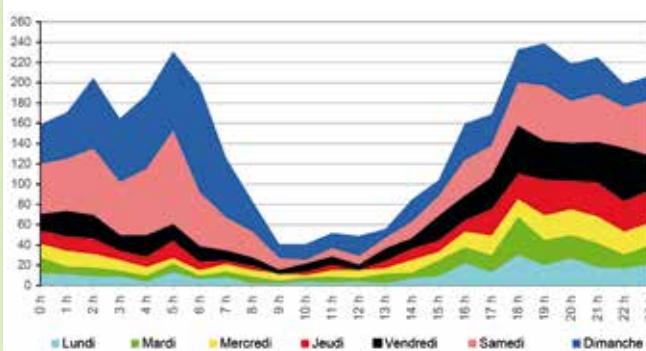
Nombre de motocyclistes contrôlés positifs à l'alcool lors des accidents corporels, selon l'âge



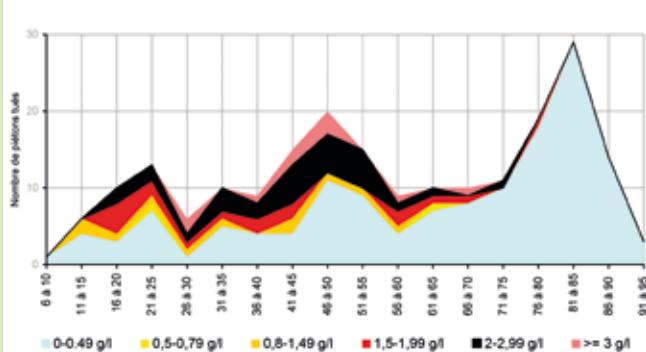
Nombre d'automobilistes contrôlés positifs à l'alcool lors des accidents corporels, selon l'âge



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



Nombre de piétons tués selon l'âge et leur taux d'alcoolémie



Conducteurs alcoolisés

6,1 % des conducteurs impliqués dans les accidents corporels ont une alcoolémie supérieure au taux légal, contre 18 % dans les accidents mortels. En 2012, 35,7 % des cyclomotoristes, 20,5 % des motocyclistes et 21,3 % des automobilistes présentent une alcoolémie supérieure au taux légal dans les accidents mortels de leur catégorie. Les pics d'accidents surviennent à divers moments selon les conducteurs alcoolisés : 19 h et 5 h pour les automobilistes (pic unique à 5 h pour les 18-24 ans), 17 h pour les motocyclistes, 19 h et 1 h pour les cyclomotoristes ; avec une très forte part des vendredis, samedis et dimanches.

L'alcool au volant concerne tous les âges ; 23,8 % des 18-24 ans et 23,1 % des 25-44 ans. Seuls les seniors de 75 ans et plus présentent un taux faible (4,1 %) de conducteurs alcoolisés dans les accidents mortels. 80 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes. Parmi les conducteurs impliqués ayant une alcoolémie positive, pour 10 % d'entre eux elle est comprise entre 0,5 g/l et 0,8 g/l, et pour plus de 60 % supérieure à 1,5 g/l.

Facteurs d'accident et scénario type

L'étude SAM¹ (Stupéfiants et Accidents mortels de la circulation routière) a mis en évidence que le risque d'être responsable d'un accident mortel est en moyenne multiplié par 8,5 chez les conducteurs avec un taux d'alcool positif. Dès 0,5 g/l le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave² est multiplié par 3. Il passe à 8 pour une alcoolémie de 1 g/l, et 32 pour 1,6 g/l.

Deux accidents mortels avec facteur alcool sur 3 consistent en une perte de contrôle du véhicule sur une route secondaire hors agglomération, en présence ou non d'une difficulté de conduite. Le véhicule termine alors sa course contre un obstacle. D'autres facteurs peuvent aggraver la situation.

Piétons et alcool

En 2012, 68 piétons sont décédés alors qu'ils présentaient un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (14 % des piétons tués). Dans 57 % des cas, le taux n'est pas connu. Un piéton tué sur deux entre 18 et 44 ans présente un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l. Les taux d'alcoolisation sont plus élevés que chez les conducteurs.

1 Etude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière – convention OFDT/CEESAR – septembre 2005.

2 Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of alcohol on safe driving – Projet européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) – October 2008.

Les stupéfiants et les médicaments



Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

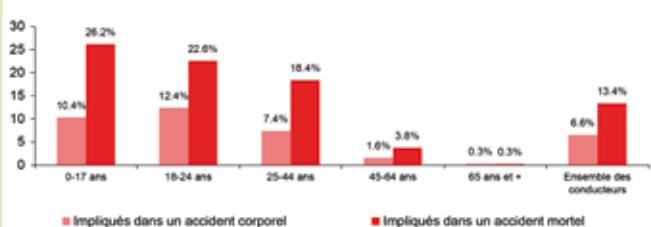
Nombre de personnes tuées dans les accidents avec un conducteur

	2008	2009	2010	2011	2012
Ayant un test positif	498	510	522	499	531
Ayant un test négatif	1 469	1 583	1 494	1 739	1 754
Avec tous les conducteurs ayant un résultat de test connu	1 967	2 093	2 016	2 238	2 285

Pourcentage des personnes tuées dans les accidents avec un conducteur

	2008	2009	2010	2011	2012
Ayant un test positif par rapport à l'ensemble des accidents mortels où le résultat du test est connu	25,3 %	24,4 %	25,9 %	22,3 %	23,2 %
Ayant un test positif par rapport à l'ensemble des accidents mortels	11,6 %	11,9 %	13,1 %	12,6 %	14,5 %

Part des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants au sein de chaque classe d'âge



En 2012, 1 930 accidents corporels se sont produits alors qu'au moins un des conducteurs présentait un test positif aux stupéfiants. Dans les 478 accidents mortels, 531 personnes ont été tuées (14,5 % de la mortalité routière) soit 32 de plus par rapport à 2011. Ce nombre est en réalité plus important : dans 38 % des accidents mortels, le résultat du test n'est pas enregistré dans les fiches BAAC. Ce défaut d'enregistrement est encore supérieur à celui concernant le facteur alcool, actuellement de 18,5 %.

La présence d'un test positif aux stupéfiants chez au moins un conducteur impliqué dans un accident mortel se situe depuis 2008 entre 22 % et 26 % (23,2 % en 2012). Dans 42 % des cas, le conducteur est présumé responsable de l'accident.

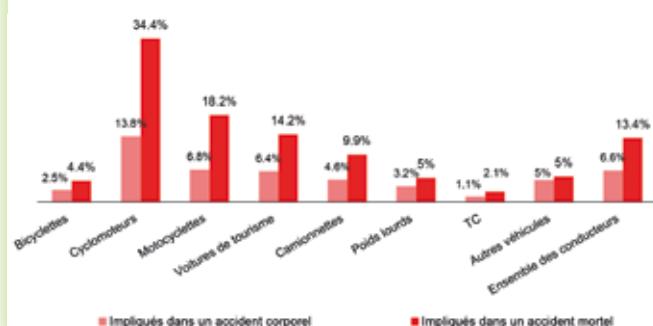
Le risque d'être responsable d'un accident mortel était multiplié par 1,8 chez les conducteurs testés positifs au cannabis seul¹.

Conducteurs positifs pour au moins un produit

Parmi les conducteurs ayant pu être testés aux stupéfiants, la part de conducteurs impliqués dans les accidents corporels ayant un test positif est de 6,6 % et de 13,4 % dans les accidents mortels. 92 % des conducteurs ayant un test positif impliqués dans un accident mortel sont des hommes.

Dans les accidents mortels, près d'un cyclomotoriste sur trois (34,4 %), un motocycliste sur cinq (18,2 %) et un conducteur d'automobile sur sept (14,2 %), présente un test aux stupéfiants positif. La proportion de tests positifs chez les 18-24 ans est de 22,6 %. La consommation est la plus forte chez les 15-17 ans avec 26,2 % ; cette classe d'âge représente 29 % des conducteurs de cyclomoteur impliqués dans les accidents mortels.

Part des conducteurs contrôlés positifs aux stupéfiants selon la catégorie de véhicules



¹ Etude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière – convention OFDT/CEESAR – septembre 2005.

sam
ON LE
Choisit
AVANT
de SORTIR

sam CELUI QUI CONDUIT, C'EST CELUI QUI NE BOIT PAS.
facebook.com/samleconducteurdesigne
www.ckisam.fr

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

© Communication Publicis.

Conducteurs positifs aux stupéfiants et à l'alcool

Parmi les conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel, la moitié présente un taux illégal d'alcool. Cette constatation ne dépend pas du sexe, mais diffère toutefois selon l'âge et le véhicule conduit : les 25-44 ans cumulent plus souvent ces deux facteurs que les autres tranches d'âge : 54 % des conducteurs positifs aux stupéfiants présentent un taux illégal d'alcool, contre 46 % pour les 18-24 ans et 42 % pour les 45-64 ans. Les motocyclistes positifs aux stupéfiants ne sont qu'à 35 % également alcoolisés, contre 51 % pour les cyclomotoristes et 57 % pour les automobilistes. D'après l'étude SAM, le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 14 en cas d'association alcool – stupéfiant.

Messages d'alerte sur les emballages de médicaments



Soyez prudent

Ne pas conduire
sans sans avoir lu la notice



Soyez très prudent

Ne pas conduire sans l'avis
d'un professionnel de santé



Attention, danger : ne pas conduire

Pour la reprise de la conduite,
demandez l'avis d'un médecin

Prise de médicaments

Le projet de recherche CESIR-A¹ a pu évaluer l'impact de la consommation de médicaments sur le risque d'avoir un accident de la circulation. Les résultats de cette étude portent sur plus de 70 000 conducteurs, chacun impliqué dans un accident survenu entre 2005 et 2008. L'étude a permis d'estimer à près de 3 % la proportion d'accidents attribuable à une consommation de médicaments. Elle démontre que :

- le système d'information des usagers sous forme de trois pictogrammes de couleur différente apposés sur le conditionnement des médicaments présentant un risque potentiel est pertinent;
- la prise de médicaments qualifiés par un pictogramme de niveau 2 ou de niveau 3 augmente le risque d'accident. Ce risque s'accroît avec le nombre de médicaments potentiellement dangereux consommés.
- la prise d'antidépresseurs entraîne une augmentation significative du risque d'être responsable d'un accident de la route. Ce risque est accru à certaines étapes clés du traitement telles que les périodes de démarrage ou de modification du traitement.

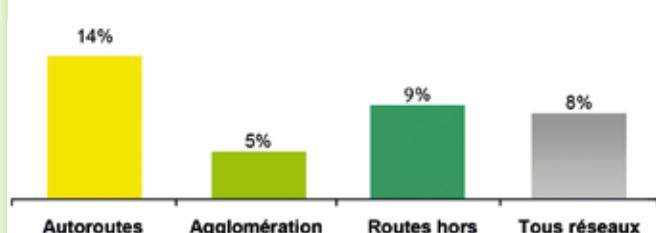
¹ Combinaison d'études sur la santé et l'insécurité routière (CESIR-A) : santé et insécurité routière, influence de la consommation de médicaments – INSERM – Emmanuel Lagarde – août 2009.

La perte de vigilance et le défaut d'attention



© Communication Publicis.

Tués dans des accidents avec mise en évidence du facteur "malaise-fatigue" (MF) chez l'un au moins des conducteurs impliqués



Tués MF	34	48	226	308
Ratio	14 %	5 %	9 %	8 %

Perte de vigilance¹

La vigilance correspond à un état de veille. La complexité de la conduite demande au conducteur un niveau de vigilance optimal. Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être liés à l'individu, et au premier chef à la qualité chronique de son sommeil. Des facteurs circonstanciels provoquent également une dégradation de la qualité du sommeil : la fatigue (temps de conduite trop long par exemple) et la consommation de psychotropes (alcool, médicaments, drogues). Ils peuvent également être liés à la situation de conduite dans son caractère monotone et répétitif. Ces informations ne figurent pas dans la codification du bulletin d'analyse des accidents de la circulation (BAAC) et ne peuvent être estimées que par une analyse des circonstances de l'accident à travers la lecture des procès-verbaux d'accident, notamment des auditions.

Les fiches BAAC prévoient le facteur « malaise et fatigue », que les forces de l'ordre interviennent sur l'accident renseignent si ce motif est manifeste et déterminant dans l'occurrence de l'accident. Ce facteur « malaise et fatigue » est enregistré dans 8 % des décès routiers, de façon stable ces cinq dernières années.

Il est très différencié selon les réseaux. Il est d'autant plus élevé que la voie est importante, qu'elle supporte des trajets de longue distance et que la vitesse maximale autorisée y est élevée. C'est sur autoroute qu'il est le plus important et varie selon les années entre 14 et 25 %. Ce résultat corrobore le constat fait à partir des analyses des procès-verbaux des accidents mortels sur autoroutes concédées où il apparaît qu'en moyenne dans un accident mortel sur trois, les facteurs « somnolence » et « fatigue » étaient présents chez le conducteur².

Si la mortalité de jour sur l'ensemble des réseaux se situe à 57 %, celle en présence du facteur malaise/fatigue se situe à 71 %, ce qui mettrait en évidence que la perte de vigilance n'est pas qu'un problème nocturne. Sur autoroute concédée, la moitié des accidents mortels présentant le facteur « somnolence » surviennent entre 14 et 16 heures.



Téléphoner au volant, c'est être ailleurs que sur la route.

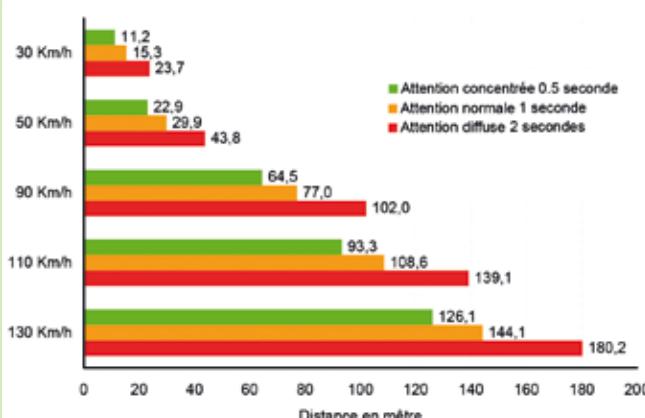
10 % des accidents de la route sont liés à l'usage du téléphone au volant.

© Communication Publicis.

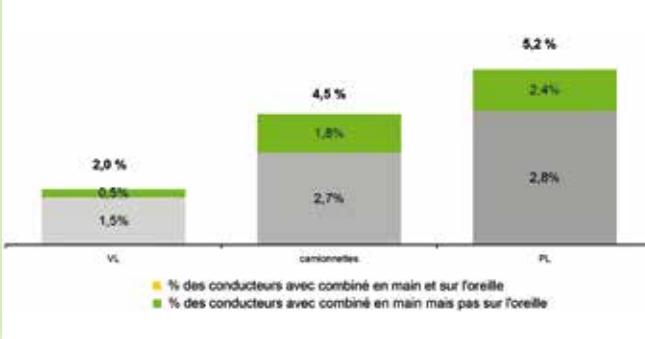
1 De la vigilance à l'attention – Influence de l'état psychologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents – Les collections de l'INRETS n° 280 – 2009 – Pierre Van Elslande et co.

2 Analyse des accidents mortels sur autoroute concédée – ASFA - 2011.

Distance d'arrêt d'un véhicule de tourisme



Utilisation du téléphone au volant selon la catégorie d'usagers



Evolution du % de conducteurs avec le téléphone en main selon les catégories de véhicules



Défaut d'attention

L'attention du conducteur est parfois détournée ponctuellement de ses tâches immédiates de conduite vers d'autres tâches mobilisant significativement son attention. Ses capacités de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents sont amoindries, il perd de fait momentanément le contrôle de l'activité de conduite. Il peut s'agir d'une distraction motrice (réglage la climatisation), d'une distraction cognitive (discussion animée avec un passager), d'une inattention liée à une préoccupation de l'esprit.

Certaines études mettent en évidence qu'environ 25 % à 50 % des accidents corporels (selon la portée que l'on donne à la notion d'attention perturbée) seraient dus à un défaut d'attention. Il conduirait à un retard dans la prise de décision et un allongement significatif de la distance de réaction. Dans les fiches BAAC, le facteur « attention perturbée » est relevé comme facteur d'occurrence à hauteur de 8,7 % des décès routiers en 2012, correspondant à 317 personnes tuées, 283 liées au défaut d'attention d'un conducteur, 34 liées au défaut d'attention d'un piéton.

Usage du téléphone au volant

Téléphoner en conduisant avec ou sans kit mains libres est susceptible d'entrer en concurrence avec les activités de conduite, de perturber les capacités attentionnelles et de dégrader les performances de conduite. Parce qu'elle capte l'attention, une communication téléphonique multiplie par 3 le risque d'accident matériel ou corporel selon une expertise collective IFSTTAR-INSEMR¹. D'après cette même source, près d'un accident corporel de la route sur dix serait lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

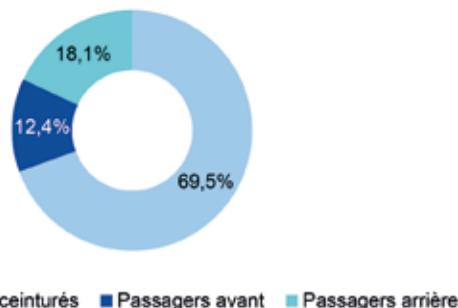
Les résultats du sondage réalisé au bord des routes en 2012 sur l'utilisation du téléphone portable² montrent qu'environ 2 % de conducteurs sont observés avec un téléphone en main. Cette pratique décline légèrement depuis 2009, sans doute remplacée par l'usage de systèmes de téléphonie intégrés ou kits mains-libres.

Par ailleurs, si une légère réduction du téléphone tenu en main et à l'oreille est observée en 2012 (de 1,7 % à 1,5 %), elle est compensée par une légère augmentation du téléphone tenu en main sans être à l'oreille (de 0,3 % à 0,5 %), sans qu'il soit possible de dire si cela correspond à une pratique d'envoi de message écrit. La part des conducteurs de véhicules utilitaires ou de poids lourds tenant un téléphone en main diminue légèrement depuis 2009.

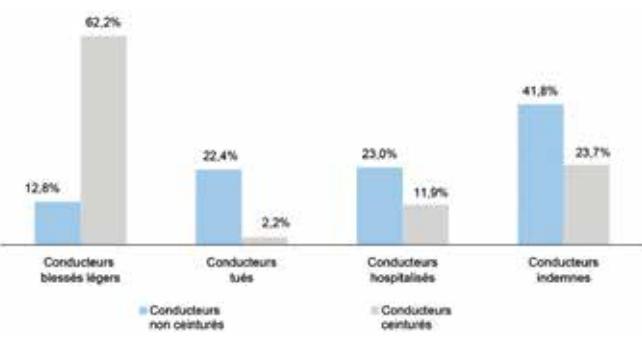
¹ Téléphone et sécurité routière – Expertise collective – IFSTTAR-INSEMR – avril 2011.
² Observatoire des comportements dans la circulation – données 2011 ONISR.

Le port de la ceinture et du casque

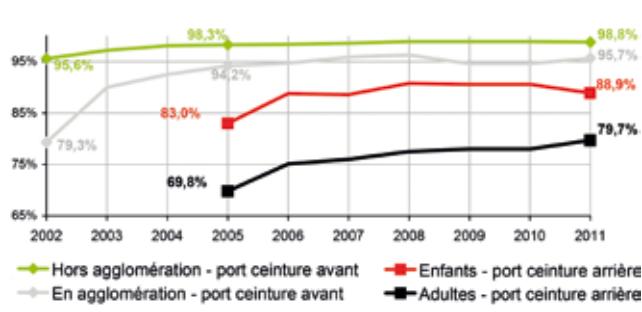
Répartition des personnes tuées non ceinturées selon la place occupée dans le véhicule (VT) : 354 décès



Port de la ceinture chez les conducteurs de véhicules de tourisme impliqués dans les accidents corporels



Port de la ceinture avant et arrière en agglomération et hors agglomération



Port de la ceinture chez les usagers de véhicules de tourisme

Parmi les accidents mortels survenus en 2012, 354 automobilistes tués n'étaient pas ou mal ceinturés, soit 18,8 % de la mortalité routière des automobilistes. 70 % étaient des conducteurs (246 conducteurs, 44 passagers arrière et 64 passagers avant). 635 personnes non ceinturées ou mal ceinturées ont été hospitalisées, soit 2,3 % de l'ensemble des personnes hospitalisées. Près d'un tiers d'entre eux étaient des passagers arrière.

Il s'agit d'un progrès par rapport à 2011 : 67 vies ont été épargnées (baisse de - 15,9 %). Entre 2000 et 2010, le nombre des personnes non ceinturées tuées dans la circulation a baissé davantage que la mortalité dans son ensemble (- 65,4 % contre - 51 %) traduisant un meilleur taux d'utilisation de la ceinture mais également des vitesses de choc en baisse. Les progrès ont été particulièrement sensibles à compter de 2004, année où le retrait de point pour non-port de la ceinture est passé de 2 à 3 points. Avant 2004, la mortalité des usagers non-ceinturés se situait entre 24 % et 30 %. Depuis 2005, cette proportion s'establit entre 21 % et 24 %. 79,8 % des conducteurs décédés en 2012 étaient ceinturés.

Globalement, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme est stable depuis 2005. Il se situe autour de 98,5 %. Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places arrière. Il se situe autour de 84 % depuis 2008 avec cependant un écart important entre les enfants (taux de port proche de 90 %) et les adultes (taux de port proche de 80 %). Les jeunes de 18-24 ans tués ne portant pas leur ceinture sont à 40 % des passagers (contre 30 % pour l'ensemble des classes d'âge).

Le projet européen de recherche CaSPER², portant sur les cas de 1 300 enfants impliqués dans des accidents, a relevé que seuls 30 % des enfants disposaient d'un dispositif adapté à leur âge et étaient bien attachés ; 40 % des enfants disposaient d'un dispositif adapté à leur âge qui soit était mal attaché, soit l'enfant était mal attaché à ce dispositif.

Le nombre total d'usagers de véhicules de tourisme, de véhicules utilitaires, de poids lourds et de transports en commun tués alors que leur ceinture de sécurité n'était pas ou mal attachée est de 433 en 2012, soit 20,7 % de la mortalité de ces catégories. Ils étaient 520 en 2011 et 517 en 2010.

¹ Observatoire des comportements dans la circulation – données 2011 ONISR.

² Child advanced Safety Project for European Roads (CaSPER) – Ph. Lesire LAB, H. Johannsen Technical University Berlin, R. Willinger Université de Strasbourg, A Longton Appius Idiada – décembre 2012.

	2009	2010	2011
Autoroutes de liaison	98 %	96 %	94 %
Autoroutes de dégagement	99 %	95 %	97 %
RN à 2 x 2 voies	92 %	88 %	88 %
Autres RN	91 %	93 %	95 %
RD à grande circulation	97 %	98 %	92 %
RN en agglomération	93 %	91 %	91 %
Ensemble agglos province	94 %	94 %	94 %
Agglomération parisienne	99 %	98 %	99 %
... dont Paris intra muros	97 %	99 %	100 %

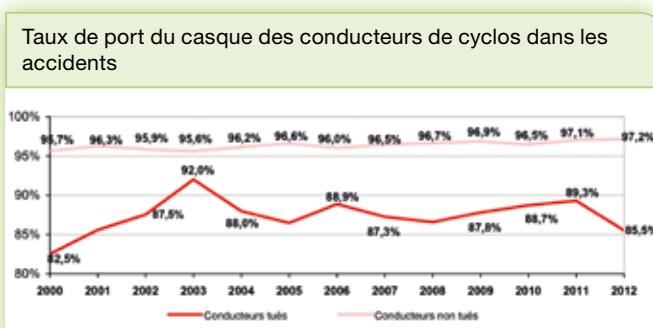
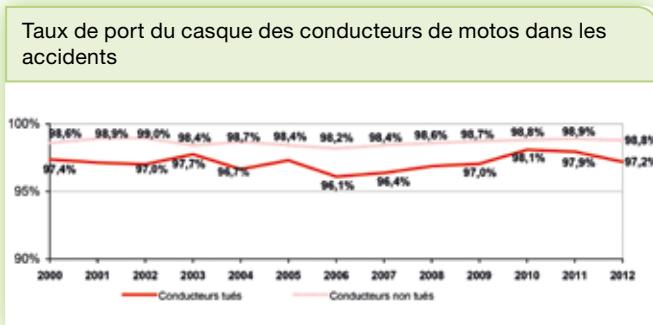


Photo F. CEPAS / Sécurité Routière.

Port du casque pour les motocyclistes

En 2012, 20 motocyclistes tués ne portaient pas le casque, dont 3 passagers, soit 3,5 % de la mortalité motocycliste. Ce taux oscille entre 2 % et 4 % selon les années depuis 2000. Dans 20 autres accidents mortels, il n'a pas été possible de le déterminer.

Le port du casque n'est pas une garantie de survie dans un accident, d'autant qu'il est parfois porté sans être attaché correctement. Il protège essentiellement dans des chocs à faible vitesse. Le non-port du casque multiplie la gravité hors agglomération par un facteur de 1,6. La gravité est multipliée par un facteur de 2,2 en agglomération¹. Le port du casque a été rendu obligatoire en 1973. Le taux de port observé en circulation est de 93 %².

Port du casque pour les cyclomotoristes

En 2012, 25 cyclomotoristes tués ne portaient pas le casque, dont 4 passagers, soit 13,4 % de la mortalité cyclomotoriste. Cette proportion oscille entre 10 et 20 % selon les années depuis 2000. Le non-port du casque pour les cyclomotoristes multiplie la gravité hors agglomération par un facteur égal à 2,1. Il est multiplié par un facteur de 4,2 en agglomération. Le port du casque a été rendu obligatoire hors agglomération en 1976 et en agglomération en 1980. Le taux de port global observé en circulation est de 95,8 %.

Port du casque pour les cyclistes

Le port du casque pour les cyclistes n'est pas obligatoire bien qu'il soit porté de plus en plus, notamment dans les déplacements de loisir. Des études à partir du registre du Rhône confirment l'effet protecteur du casque, particulièrement pour les enfants. Il est estimé que le risque de blessures sérieuses (M.AIS 3+) à la tête serait diminué de 66 % chez les cyclistes blessés en ville, et de 97 % chez les cyclistes blessés hors ville³. Le risque de blessures au visage serait diminué de 28 %.

¹ Gadegbeku B, Ndiaye A, Mintsa C, Supernant K, Chiron M, Laumon B. Les deux roues motorisés : apports du registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône. In : ONISR : Les Fiches Thématisques de la Sécurité Routière en France, 2011.

² Observatoire des comportements dans la circulation - ONISR.

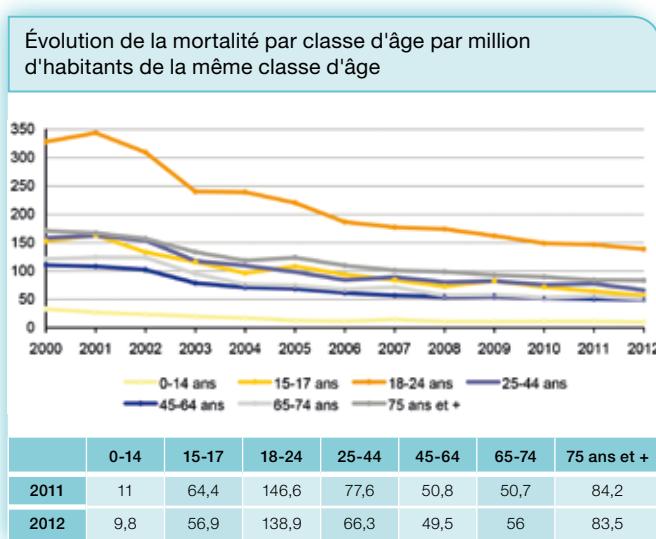
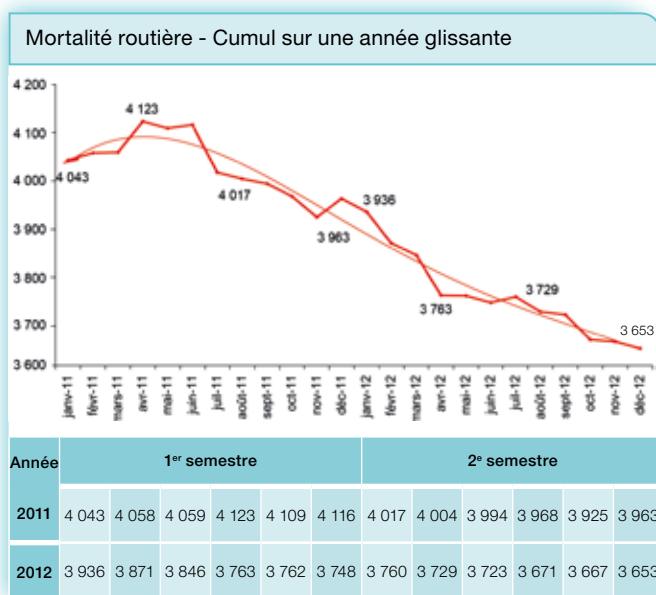
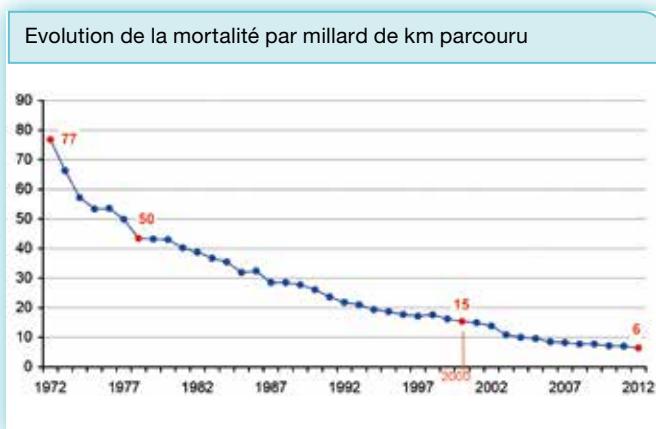
³ Chiron M, Ndiaye A, Gadegbeku B, Mintsa C, Supernant K, Laumon B. Les bicyclettes : apports du registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône. In : ONISR : Les Fiches Thématisques de la Sécurité Routière en France, 2011.



Conclusion —

Synthèse	72
Aide-mémoire	74
Indicateurs départementaux de sécurité routière	76

Synthèse



Depuis les 18 000 morts sur les routes enregistrées en 1972, les gouvernements successifs n'ont cessé de prendre des mesures afin de réduire l'accidentalité : limitations de vitesse, réglementation sur l'alcoolémie, port obligatoire de la ceinture et du casque, puis mise en place des contrôles sur l'ensemble de ces champs, introduction du permis à points.

Le trafic routier a explosé après la seconde guerre mondiale et poursuivi une augmentation soutenue entre 1972 et 2001, pour se stabiliser peu ou prou depuis. En 2012, le niveau de trafic se maintient avec cependant une baisse de - 6 % du trafic poids lourds, en lien avec la baisse de l'activité économique à l'instar de 2009. En 40 ans, la mortalité routière rapportée au trafic traduit les avancées progressives réalisées ces quarante dernières années avec des périodes de stagnation et des périodes d'accélération de la baisse du risque routier.

Mortalité routière en baisse en 2012

La mortalité en France métropolitaine baisse de - 7,8 % par rapport à 2011, alors que la baisse de 2011 par rapport à 2010 n'était que de - 0,7 %. 2011 avait été pénalisée par les bonnes conditions météorologiques, favorables pour la mobilité mais défavorables pour la sécurité routière ; 2012 est proche de la normale.

310 vies ont été épargnées, dont 188 automobilistes et 96 motocyclistes. Mais 23 cyclistes supplémentaires sont tués. Au sein de cette baisse de - 7,8 %, 2,3 points sont attribuables à la moindre mortalité dans les accidents impliquant un poids lourd ; dans un contexte de baisse du trafic poids lourds liée au contexte économique. La mortalité des 18-24 ans suit le rythme d'ensemble (- 60 vies épargnées).

Enjeux majeurs

L'objectif fixé par le ministre de l'Intérieur est de passer sous le seuil des 2 000 personnes tuées d'ici à 2020, soit une réduction de 50 % de la mortalité routière de France métropolitaine par rapport à l'année référence de 2010. La réduction entre 2010 et 2012 est de - 8,5 %.

Certains usagers sont sur-représentés dans la mortalité :

- 21 % sont des jeunes entre 18 et 24 ans, alors qu'ils ne représentent que 9 % de la population.
- 24 % sont tués dans des accidents impliquant un conducteur qui a le permis depuis moins de 2 ans alors que ceux-ci représentent 5 % des détenteurs d'un permis
- 22 % des personnes tuées en véhicule motorisé sont motocyclistes, alors qu'ils ne représentent que 1,5 % des parcours.
- 13 % sont tués dans des accidents impliquant un poids-lourd, alors que ceux-ci ne représentent que 5 % du trafic routier.

Chiffres clés

Parmi les 3 653 personnes décédées en 2012 sur les routes de France métropolitaine :

- les trois quarts (2 730) étaient des hommes, pour un quart de femmes (923),
- plus de 2 300 décédaient sur des routes hors agglomérations limitées à 90 km/h ou 110 km/h,
- près de 1 000 avaient moins de 24 ans,
- plus de 850 étaient tués dans un accident impliquant un conducteur novice, ayant son permis depuis moins de 2 ans,
- près de 850 étaient en deux-roues motorisés,
- près de 500 étaient piétons, dont 41 % étaient âgés de plus de 75 ans,
- près de 450 décédaient alors qu'elles ne portaient pas la ceinture de sécurité.

La mortalité routière dans les cinq départements d'Outre-mer s'élève à 189 personnes tuées en 2012, en hausse de + 26,8 % par rapport à 2011, mais + 5 % par rapport à 2010. 2/3 sont des usagers vulnérables (piétons ou deux roues), et 24 % ont moins de 24 ans.

Les facteurs comportementaux d'accident

- La vitesse est le facteur pratiquement toujours présent, soit comme facteur d'occurrence (vitesse inadaptée ou excessive), soit comme facteur de gravité. La vitesse est relevée comme cause principale d'au moins 25 % des accidents mortels. Le contrôle sanction automatisé a certes permis une baisse significative des vitesses pratiquées, éradiquant pratiquement les grands excès de vitesse. Le nombre des accidents mortels avec vitesse excessive de moins de 10 km/h n'a pas évolué depuis 10 ans. Ils représentent désormais la moitié des accidents mortels.
- L'alcool est relevé comme cause principale d'au moins 20 % des accidents mortels. 30 % des décès routiers interviennent lors d'un accident où l'un au moins des conducteurs présentait un taux d'alcool supérieur au taux légal ; cette proportion est une constante depuis plus d'une décennie. Parmi les conducteurs impliqués dans ces accidents mortels avec alcool, plus d'un cyclomotoriste sur trois, un motocycliste sur cinq et un conducteur d'automobile sur cinq présentent un taux d'alcool supérieur au taux légal. Les âges les plus concernés

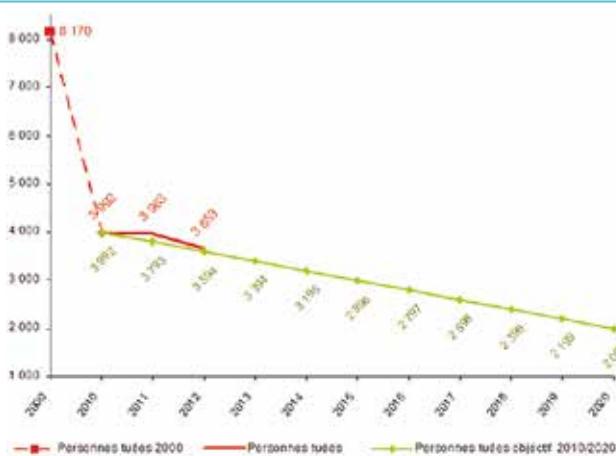
s'étendent de 18 à 45 ans, mais avec des typologies distinctes selon les modes de transport.

- Au moins 14 % des décès routiers ont pour cause principale un refus de priorité.
- Au moins 4 % des décès routiers ont pour cause principale l'usage de stupéfiants par le conducteur. 23 % des décès routiers interviennent lors d'un accident où l'un au moins des conducteurs présentait un test positif aux stupéfiants. Le cocktail alcool - stupéfiant induit un risque d'être responsable d'un accident mortel multiplié par 14.
- 16 % des décès routiers interviennent lors d'un accident où l'un au moins des conducteurs présentait des signes manifestes de fatigue ou avait eu son attention perturbée .
- Le non port d'équipements de sécurité est un facteur aggravant des accidents : 21 % des personnes tuées en véhicules de tourisme, véhicules utilitaires, poids lourds ou transports en commun n'avaient pas ou mal attaché leur ceinture de sécurité. 6 % des usagers tués en deux roues motorisés n'avaient pas de casque.

Perspectives

Le Conseil national de sécurité routière, réinstallé le 27 novembre 2012, rassemble 53 membres de la société civile, associations, organisations professionnelles, représentants des ministères. Il travaille à proposer des actions selon quatre axes prioritaires : les jeunes et l'éducation routière - les deux-roues et deux roues motorisés - les facteurs alcool-stupéfiants et vitesse - les outils technologiques et les infrastructures routières, ainsi qu'une stratégie d'ensemble avec l'aide de son comité des experts. Des actions visant à réduire la mortalité, mais également le nombre de personnes blessées gravement, seront proposées au gouvernement.

Personnes tuées en France métropolitaine
Objectif 2020



Aide-mémoire

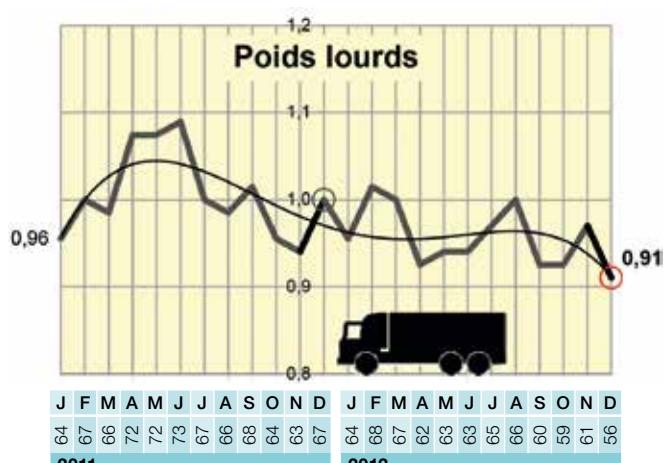
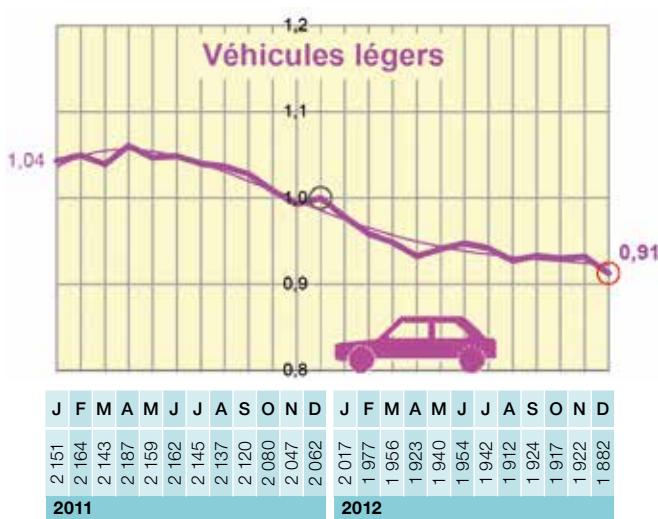
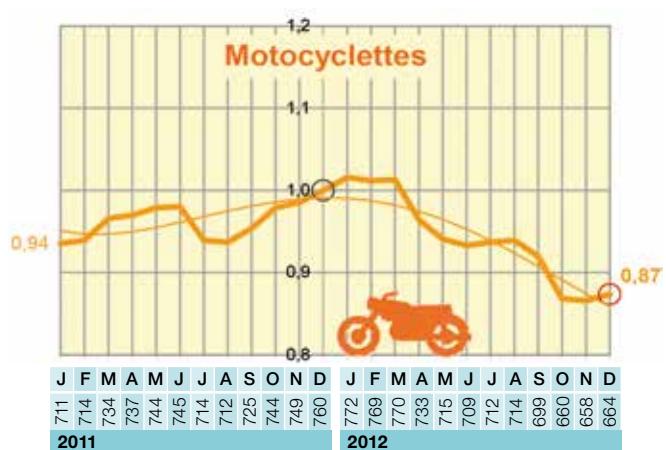
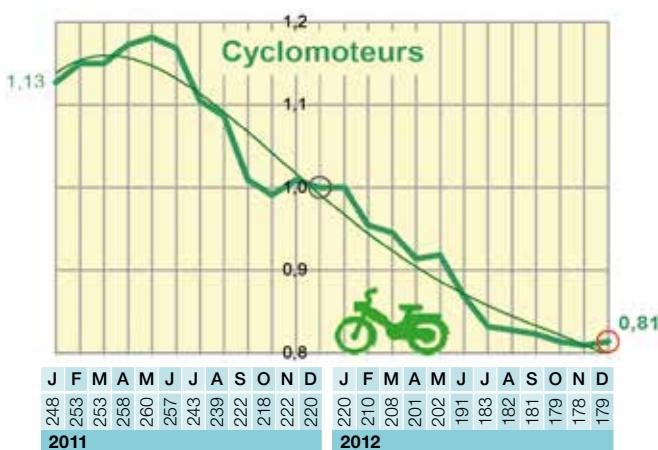
	Nombre de personnes tuées en 2012	Part dans la mortalité en 2012	Vies épargnées en 2012	Evolution de la mortalité 2012/2011	Evolution de la mortalité 2012/2010	Evolution de la mortalité 2010/2000	Nb. d'hospitalisés pour 10 personnes tuées 2012
France métropole + DOM	3 842	100%	- 271	- 6,6 %	- 7,9 %	- 50,9 %	73
Départements d'Outre-mer	189	4,9 %	39	26,0 %	4,4 %	- 43,6 %	51
France métropolitaine	3 653	100 %	- 310	- 7,8 %	- 8,5 %	- 51,1 %	74
Catégorie d'usagers							
Piétons	489	13,4 %	- 30	- 5,8 %	+ 0,8 %	- 42,8 %	86
Cyclistes	164	4,5 %	23	16,3 %	11,6 %	- 46,2 %	82
Cyclomotoristes	179	4,9 %	- 41	- 18,6 %	- 27,8 %	- 46,2 %	181
Motocyclistes	664	18,2 %	- 96	- 12,6 %	- 5,7 %	- 25,7 %	83
Usagers de véhicules de tourisme	1 882	51,5 %	- 180	- 8,8 %	- 11,1 %	- 60,4 %	60
Usagers de véhicules utilitaires	145	4,0 %	11	8,2 %	0,0 %	ND	54
Usagers de poids lourds	56	1,5 %	- 11	- 16,4 %	- 13,8 %	- 47,6 %	65
Transports en commun	6	0,2 %	6	100,0 %	50,0 %	- 80,0 %	268
Voiturettes et tricycles	28	0,8 %	2	7,7 %	400,0 %	ND	37
Classe d'âge							
0-14 ans	115	3,2 %	- 13	- 10,2 %	- 11,5 %	- 64,6 %	168
15-17 ans	131	3,6 %	- 13	- 9,0 %	- 18,6 %	- 54,5 %	145
18-24 ans	753	20,6 %	- 60	- 7,4 %	- 9,4 %	- 52,4 %	72
25-44 ans	1 082	29,6 %	- 190	- 14,9 %	- 13,4 %	- 53,7 %	78
45-64 ans	827	22,6 %	- 20	- 2,4 %	- 3,4 %	- 43,2 %	72
65-74 ans	264	7,2 %	- 16	- 5,7 %	0,0 %	- 58,2 %	61
75 ans et plus	481	13,2 %	3	0,6 %	- 3,8 %	- 31,2 %	38
Type de route							
Autoroutes	242	6,6 %	- 53	- 18,0 %	- 5,5 %	- 56,2 %	80
Routes hors agglomération	2 385	65,3 %	- 188	- 7,3 %	- 8,4 %	- 50,9 %	50
Agglomération	1 026	28,1 %	- 69	- 6,3 %	- 9,4 %	- 50,4 %	140
Sexe							
Hommes	2 730	74,7 %	- 294	- 9,7 %	- 10,2 %	- 51,0 %	67
Femmes	923	25,3 %	- 16	- 1,7 %	- 3,1 %	- 51,7 %	97
Type d'occupant							
Conducteurs	2 523	69,1 %	- 240	- 8,7 %	- 11,0 %	- 49,1 %	71
Passagers	641	17,5 %	- 40	- 5,9 %	- 4,6 %	- 62,1 %	80
Conducteurs novices	406	11,1 %	- 36	- 8,1 %	- 6,9 %	ND	68
Usagers non mal ceinturés	433	11,9 %	- 87	- 16,7 %	- 16,2 %	ND	24
Dans un accident impliquant un conducteur							
Novice (permis moins de 2 ans)	868	23,8 %	- 102	- 10,5 %	- 10,8 %	- 51,7 %	79
Avec taux d'alcool > 0,5g/l	925	25,3 %	- 39	- 3,9 %	- 3,9 %	- 40,4 %	40
Avec test positif aux stupéfiants	531	13,1 %	32	6,4 %	1,7 %	ND	30
Avec attention perturbée	283	7,7 %	- 16	- 5,4 %	- 10,4 %	ND	102
Fatigué ou ayant eu un malaise	308	8,4 %	- 25	- 7,5 %	- 1,3 %	ND	53
De poids lourd	486	13,3 %	- 92	- 15,9 %	- 12,7 %	- 47,8 %	30
Estimation sur l'ensemble de la mortalité à partir de pourcentage de tests positifs/résultat test connu							
Avec taux d'alcool > 0,5g/l	1 130	30,9 %	- 89	- 7,3 %	- 8,2 %	- 51,0 %	40
Avec test positif aux stupéfiants	849	23,2 %	- 35	- 3,9 %	- 17,9 %	ND	30

Age des conducteurs/piétons	Bicyclettes		Cyclomoteurs		Motocyclettes		Véhicules de tourisme		Poids lourds		Autres véh.	Ensemble des conducteurs	Piétons		
	Nb*	> 0,5 g/l**	Nb*	> 0,5 g/l**	Nb*	> 0,5 g/l**	Nb*	> 0,5 g/l**	Nb*	> 0,5 g/l**			Nb*	> 0,5 g/l**	
0-14 ans	11		3		1		0		0		15		40	25 %	
15-17 ans	7	0 %	51	16 %	13	9 %	15	23 %	0	0 %	3	89	13 %	10	13 %
18-24 ans	12	30 %	59	31 %	147	15 %	706	27 %	25	5 %	75	1 024	24 %	40	50 %
25-44 ans	26	9 %	50	58 %	338	22 %	1 158	28 %	220	2 %	240	2 032	23 %	64	46 %
45-64 ans	64	6 %	21	40 %	191	23 %	836	16 %	223	0 %	198	1 533	14 %	113	34 %
65-74 ans	38	4 %	2	0 %	5	0 %	227	9 %	6	0 %	33	311	8 %	60	8 %
75 ans et +	22	6 %	4	67 %	1	0 %	274	3 %	2	0 %	15	318	4 %	205	1 %
Total	180	8 %	190	36 %	696	21 %	3 216	21 %	476	2 %	564	5 322	18 %	532	22 %

* Nb. Nombre total de conducteurs/piétons impliqués dans un accident mortel.

** « > 0,5 g/l » : part de conducteurs/piétons ayant un taux d'alcool > 0,5 g/l parmi les conducteurs/piétons testés impliqués dans un accident mortel.

Bilan de l'année 2012	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont hospitalisés
Année 2012 définitif	60 437	3 653	75 851	27 142
Année 2011 définitif	65 024	3 963	81 251	29 679
Différence 2012 / 2011	- 4 587	- 310	- 5 400	- 2 537
Evolution 2012 / 2011	- 7,1 %	- 7,8 %	- 6,6 %	- 8,5 %



Indicateurs départementaux de sécurité routière

		Personnes tuées			En moyenne 2010- 2012 part dans la mortalité des personnes tuées			
		Total 2012	Evolution 2012/2011	Taux moyen 2010- 2012	Des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans	En 2RM	Dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	
				Tous âges pour 1 million habitants (pop. 2012)			Dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu	
1	Ain	39	- 13 %	76	280	17 %	30 %	35 %
2	Aisne	38	- 22 %	78	195	15 %	22 %	41 %
3	Allier	22	- 51 %	105	361	15 %	27 %	24 %
4	Alpes-de-Haute-Provence	12	- 57 %	121	275	27 %	19 %	34 %
5	Hautes-Alpes	20	18 %	126	230	27 %	27 %	27 %
6	Alpes-Maritimes	61	0 %	56	88	45 %	23 %	29 %
7	Ardèche	28	- 20 %	91	348	36 %	18 %	32 %
8	Ardennes	18	- 10 %	62	108	17 %	17 %	33 %
9	Ariège	10	- 41 %	98	176	24 %	22 %	41 %
10	Aube	22	- 35 %	79	120	13 %	18 %	24 %
11	Aude	38	- 25 %	114	321	18 %	27 %	31 %
12	Aveyron	15	- 50 %	75	151	19 %	16 %	18 %
13	Bouches-du-Rhône	130	- 5 %	70	168	32 %	24 %	20 %
14	Calvados	39	11 %	54	160	25 %	26 %	34 %
15	Cantal	8	- 64 %	84	373	24 %	24 %	25 %
16	Charente	25	- 17 %	88	200	19 %	28 %	30 %
17	Charente-Maritime	63	3 %	104	306	24 %	22 %	39 %
18	Cher	33	18 %	96	226	17 %	20 %	36 %
19	Corrèze	16	- 11 %	77	200	11 %	32 %	22 %
20A	Corse-du-Sud	7	- 53 %	62	186	40 %	25 %	30 %
20B	Haute-Corse	24	100 %	132	460	18 %	27 %	30 %
21	Côte-d'Or	29	- 24 %	64	179	16 %	27 %	32 %
22	Côtes-d'Armor	39	0 %	65	238	19 %	24 %	33 %
23	Creuse	13	44 %	87	87	15 %	15 %	39 %
24	Dordogne	45	36 %	91	272	13 %	21 %	25 %
25	Doubs	40	3 %	77	218	15 %	26 %	37 %
26	Drôme	45	- 6 %	92	245	15 %	26 %	23 %
27	Eure	33	- 33 %	73	194	23 %	25 %	27 %
28	Eure-et-Loir	40	- 2 %	97	285	17 %	26 %	27 %
29	Finistère	36	- 10 %	43	100	24 %	15 %	41 %
30	Gard	68	- 4 %	99	255	23 %	23 %	46 %
31	Haute-Garonne	50	- 15 %	46	110	29 %	29 %	36 %
32	Gers	24	9 %	126	289	17 %	15 %	22 %
33	Gironde	94	9 %	58	120	26 %	23 %	40 %
34	Hérault	101	2 %	95	222	25 %	22 %	36 %
35	Ille-et-Vilaine	46	- 23 %	53	130	23 %	27 %	35 %
36	Indre	17	6 %	80	320	21 %	29 %	38 %
37	Indre-et-Loire	41	- 13 %	74	146	20 %	20 %	23 %
38	Isère	61	- 12 %	56	113	20 %	25 %	32 %
39	Jura	29	- 6 %	118	390	13 %	22 %	30 %
40	Landes	35	- 10 %	97	297	15 %	21 %	29 %
41	Loir-et-Cher	38	0 %	109	311	20 %	28 %	28 %
42	Loire	36	9 %	46	79	28 %	14 %	19 %
43	Haute-Loire	16	- 24 %	81	284	7 %	16 %	28 %
44	Loire-Atlantique	80	5 %	60	174	23 %	26 %	44 %
45	Loiret	45	- 24 %	81	184	22 %	13 %	30 %
46	Lot	5	- 78 %	87	318	15 %	28 %	24 %
47	Lot-et-Garonne	27	- 31 %	99	381	15 %	24 %	27 %
48	Lozère	13	44 %	142	454	12 %	9 %	32 %
49	Maine-et-Loire	27	- 27 %	48	97	22 %	25 %	32 %
50	Manche	36	- 3 %	79	189	26 %	24 %	29 %
51	Marne	40	- 13 %	77	133	23 %	21 %	30 %
52	Haute-Marne	17	0 %	93	197	22 %	31 %	22 %
53	Mayenne	24	- 24 %	88	305	24 %	31 %	30 %
54	Meurthe-et-Moselle	32	- 27 %	49	111	17 %	25 %	30 %
55	Meuse	14	- 18 %	82	116	25 %	13 %	40 %

		Personnes tuées			En moyenne 2010-2012 part dans la mortalité des personnes tuées			
		Total 2012	Evolution 2012/2011	Taux moyen 2010- 2012	Des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans	En 2RM	Dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	Dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu
				Tous âges pour 1 million habitants (pop. 2012)				
56	Morbihan	55	0 %	72	216	22 %	25 %	44 %
57	Moselle	60	13 %	54	121	15 %	24 %	32 %
58	Nièvre	17	- 32 %	95	301	13 %	29 %	36 %
59	Nord	81	0 %	32	71	26 %	30 %	30 %
60	Oise	59	- 3 %	71	170	25 %	24 %	43 %
61	Orne	26	18 %	83	338	18 %	23 %	25 %
62	Pas-de-Calais	72	- 15 %	50	104	24 %	24 %	23 %
63	Puy De Dôme	33	- 11 %	59	128	34 %	23 %	40 %
64	Pyrénées-Atlantiques	47	38 %	59	168	32 %	22 %	33 %
65	Hautes-Pyrénées	20	- 20 %	81	212	21 %	28 %	11 %
66	Pyrénées-Orientales	28	- 13 %	62	183	32 %	29 %	32 %
67	Bas- Rhin	41	- 11 %	40	112	23 %	23 %	15 %
68	Haut-Rhin	41	41 %	47	151	20 %	19 %	31 %
69	Rhône	53	- 22 %	37	91	30 %	26 %	31 %
70	Haute-Saône	19	- 17 %	102	340	18 %	20 %	33 %
71	Saône-et-Loire	46	- 19 %	92	318	22 %	25 %	27 %
72	Sarthe	39	- 19 %	71	103	21 %	20 %	30 %
73	Savoie	40	60 %	76	235	20 %	26 %	24 %
74	Haute-Savoie	49	14 %	58	131	34 %	23 %	44 %
75	Paris	39	- 24 %	20	26	36 %	20 %	22 %
76	Seine-Maritime	75	44 %	51	117	25 %	28 %	29 %
77	Seine-et-Marne	67	- 24 %	59	160	24 %	28 %	29 %
78	Yvelines	48	7 %	37	92	38 %	33 %	21 %
79	Deux-Sèvres	22	- 41 %	85	262	20 %	26 %	36 %
80	Somme	52	11 %	87	188	23 %	21 %	32 %
81	Tarn	25	- 31 %	96	226	14 %	21 %	30 %
82	Tarn-et-Garonne	32	14 %	128	407	15 %	28 %	41 %
83	Var	75	0 %	79	187	46 %	25 %	23 %
84	Vaucluse	49	9 %	89	187	21 %	12 %	26 %
85	Vendée	51	- 2 %	89	326	18 %	23 %	36 %
86	Vienne	26	18 %	65	189	14 %	33 %	23 %
87	Haute-Vienne	25	32 %	56	128	17 %	25 %	32 %
88	Vosges	35	- 5 %	98	327	22 %	26 %	33 %
89	Yonne	25	- 34 %	92	211	13 %	16 %	34 %
90	Territoire de Belfort	5	- 29 %	43	74	27 %	16 %	23 %
91	Essonne	46	7 %	35	119	35 %	31 %	19 %
92	Hauts-de-Seine	30	43 %	17	31	40 %	28 %	27 %
93	Seine-Saint-Denis	35	- 30 %	27	50	43 %	32 %	16 %
94	Val-de-Marne	32	- 9 %	23	50	42 %	39 %	23 %
95	Val-d'Oise	29	- 12 %	27	59	35 %	30 %	30 %
Métropole		3 653	- 8 %	61	148	24 %	24 %	31 %
971	Guadeloupe	70	32 %	155	426	39 %	21 %	33 %
972	Martinique	31	29 %	79	286	50 %	23 %	47 %
973	Guyane	41	41 %	148	232	34 %	13 %	31 %
974	La Réunion	45	7 %	51	133	43 %	21 %	34 %
976	Mayotte	2	100 %	8	0	40 %	0 %	50 %
Ensemble des DOM		189	27 %	83	200	41 %	20 %	36 %
France métropole+DOM		3 842	- 6,6 %	62	149	25 %	24 %	31 %
977	Saint Barthélémy	0	- 100 %	73	853	100 %	ND	100 %
978	Saint Martin	5	25 %	126	848	77 %	ND	67 %
986	Wallis et Futuna	1	100 %	44	0	0 %	ND	100 %
987	Polynésie Française	36	89 %	109	175	41 %	ND	50 %
988	Nouvelle Calédonie	55	- 10 %	204	556	4 %	ND	54 %
Total COM/POM		97	11 %	152	348	20 %	ND	54 %

Population 2012 : source INSEE



Annexes



Le fichier national des accidents	81
Données sur les infractions	82
Données sur le permis à points	84
Données sur les condamnations pour délits à la sécurité routière	86
Données sur la démographie et le réseau routier (longueur et trafic)	88
Enquête Ifop, octobre 2012 « Les Français et la sécurité routière »	90
Les mesures de sécurité routière	91
Les données brutes des victimes des accidents de la circulation	92
Les données brutes des accidents corporels de la circulation, métropole	98
Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents de corporels de la circulation, métropole	100
Les séries longues du BAAC, métropole	102
Glossaire	105
Bibliographie	106

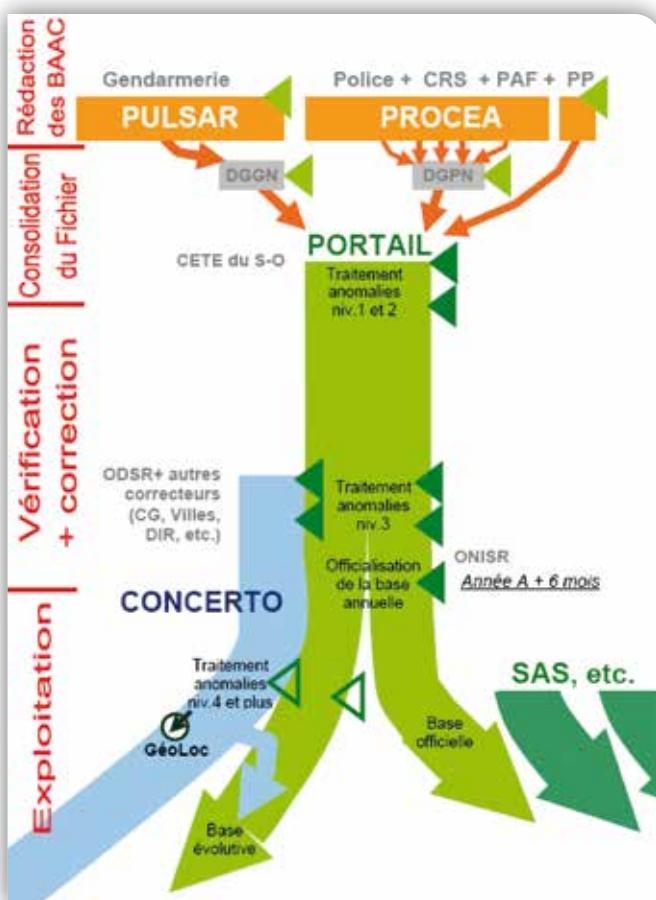
BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION																																						
IDENTIFIANT			NUMERO DE PV N° FEUIL			ETABLIS PAR			INTERSECTION																													
CODE UNITE	9	10	14	15		3-C-RS	4-PAF	5-Securite Publique																														
1 - CARACTERISTIQUES																																						
LUMIERE			LOCALISATION			CONDITION ATMOSPHERIQUE			TYPE DE COLLISION																													
Plein jour - 1 Crémouche ou aube - 2 Nuit sans éclairage public - 3 Nuit avec éclairage public non lumineux - 4 ailleurs - 5			Hors agglomération - 1 En agglomération - 2 3 - En T 4 - En Y 5 - A plus de 4 branches 6 - Giratoire 7 - Place 8 - Passage à niveau 9 - Autre			Normale - 1 Pluie légère - 2 Pluie forte - 3 Neige - grêle - 4 Brouillard - Fumée - 5 Vent fort - tempête - 6 Tempête débouchant - 7 Tempête couvert - 8 Autre - 9			Accident impliquant : - deux véhicules - frontal - latéral - arrière - latéral frontal - latéral arrière - arrière frontal - latéral arrière frontal																													
DATE			HEURE			CODE INSEE LIEU ACCIDENT			CODE INSEE LIEU ACCIDENT																													
Jour	mois	an	heure	minute		Departement	Commune																															
18	19	20	22	25	27	29	30	33	36	37	38																											
2 - LIEUX																																						
CATEGORIE			REGIME DE CIRCULATION			TRACE EN PLAN			SITUATION DE L'ACCIDENT																													
C 1 - Autoroute O 2 - Route nationale D 3 - Route départementale E 4 - Voie communale R 5 - Hore réseau public O 6 - Parc de stationnement ouvert à la circulation publique U 7 - Autre			ROUTE : A sens unique - 1 Bidirectionnelle - 2 A chaussées séparées - 3 Avec voies d'affectation variable - 4 Lettre indice A VOIE Bis - 2 B Ter - 3 C etc. Numéro ou Finale			VOIE SPECIALE 1 - Piste cyclable 2 - Bande cyclable 3 - Voie réservée			POINT KILOMETRIQUE OU REPERE 1 - Pilat 2 - Pointe 3 - Sommet de Côte 4 - Bas de côte			POINT EN LONG 1 - Pilat 2 - Pointe 3 - Sommet de Côte 4 - Bas de côte			LARGEUR (en mètres) Terre plein Routé hors TPC central			ETAT SURFACE 1 - Normale 2 - Mouillée 3 - Flaque(s) 4 - Inondée 5 - Enneigée			AMENAGEMENT INFRASTRUCTURE 1 - Sur chaussée 2 - Sur bande d'arrêt d'urgence 3 - Brise-échappement 4 - Sur trottoir 5 - Sur plate cyclable			veille de fête jour de fête Adresse postale - Indiquer le numéro, la nature et le nom de la voie														
18 19			20			25 26			31 32			33			41 43			46 1			49			50			51			56 57								
3 - VEHICULES																																						
CATEGORIE ADMINISTRATIVE			FACTEUR APPARTENANT A			OBSTACLE FIXE HEURTE			OBSTACLE MOBILE HEURTE			MANOEUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT																										
14 - P.L. seul (PTAC>7,5t) 01 - Bicyclette 02 - Cycle + 30 - scooter<50 cm3 03 - Voiturelle, bicyclette 04 - Moto<50x125 cm3 32 - Scooter >50x125 cm3 33 - Moto >125 cm3 07 - Scooter >125 cm3 10 - V.L. seul 13 - P.L. seul (3,5t <PTAC< 7,5t)			15 - P.L. + remorque 16 - Tracteur routier seul 17 - Tracteur routier + semi rémunérateur 35 - Quad<50cm3 36 - Quad>50 cm3 37 - Autobus 38 - Autocar 39 - Train 40 - Tramway			1 - Conducteur 2 - Véhicule volé 3 - Propriétaire conservant 4 - Administration 5 - Entreprise			01 - Véhicule en stationnement 02 - Arrêt 03 - En courbe à droite - 3 04 - En courbe à gauche - 2 05 - En virage 06 - En franchissant le terre-plein central 07 - Dans le couloir de bus - dans le même sens 08 - Dans le sens inverse			01 - Sans changement de direction 02 - Même sens, même file 03 - Entrée 2 files 04 - En virage 05 - A contre sens 06 - En franchissant le terre-plein central 07 - Dans le couloir de bus - dans le même sens 08 - En virage			09 - En s'infiltrant sur la chaussée 10 - En faisant demi-tour																							
CONVENTIONNELLE			CODE ROUTE			ASSURANCE			POINT DE CHOC INITIAL			DE FILE			TOURNANT			DEPASSENT			DEPORTE			DROGUE														
LETTER ↓ 1 - Véhicule en fuite ↓ 2 - Conducteur en fuite			CODE ROUTE ↓ 1 - P.K. ou P.R. croisant ↓ 2 - P.K. ou P.R. dépassant			SENSE DE CIRCULATION 1 - P.K. ou P.R. croisant 2 - P.K. ou P.R. dépassant			IMMATRICULATION DATE de 1ère mise en circulation Département ou pays Mois Année			VEHICULE SPECIAL 1 - Taxi 2 - Ambulance 3 - Pompiers 4 - Police - Gendarmerie 5 - Transport scolaire 6 - Matières dangereuses 9 - Autre			FACTEUR LIE AU VEHICLE=FACV 1 - Défectuosité mécanique 2 - Défaut de signalisation 3 - Pneumatique usé 4 - Éclatement de pneumatique 5 - Changement 6 - Déplacement du véhicule 7 - Incendie du véhicule 9 - Autre			1 - Véhicule en stationnement 02 - Arrêt 03 - En courbe à droite - 3 04 - En courbe à gauche - 2 05 - En virage 06 - En franchissant le terre-plein central 07 - Dans le couloir de bus - dans le même sens 08 - Dans le sens inverse			1 - Avant droit 2 - Avant gauche 3 - Arrière droit 4 - Arrière gauche 5 - Arrière droit 6 - Arrière gauche 7 - Côté droit 8 - Côté gauche 9 - Choc multiple (tonneaux)			12 - A droite 13 - A gauche 14 - A droite 15 - A gauche 16 - A droite			10 - Marquage urbain 11 - Lot, refuge, borne haute 12 - Bordure de trottoir 13 - Faute, talus, paroi rocheuse 14 - Autre obs. fixe sur chaussée 15 - Autre obs. fixe sur trottoir 16 - Sortie de chaussée sans obstacle			17 - A gauche 18 - A droite			19 - Traversant la chaussée 20 - Manœuvre de stationnement 21 - Manœuvre d'évitement 22 - Ouverture de porte 23 - Arresté (hors stationnement)			24 - En stationnement (avec occupants) Code CNIT recopier le "Type" inscrit sur la carte grise du véhicule		
18 19 20 21			22 23 24			27 29 43 44			45 47			48			50 51			52 53			54 55			56														
4 - USAGERS																																						
LETTRE CONVENTIONNELLE			PLACE DANS LE VEHICULE			CATEGORIE			CATEGORIE SOCIO - PROFESSIONNELLE			ALCOOLÉMIE			PERMIS DE CONDUIRE			TRAJET			EQUIPEMENT DE SECURITE			MANOEUVRE DU PIETON														
↓ 1 - Conducteur 2 - Passager 3 - Piéton 4 - Piéton en roller ou en trottinette			2 - roues 1 - Indemne 2 - Tué (30) 3 - Blessé hospitalisé 4 - Blessé léger			1 - Responsable présumé 2 - 4 - roués 5 - 3 - 9			1 - Conducteur professionnel 2 - Agriculteur 3 - Artisan, commerçant, profession indépendante 4 - Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise 5 - Cadre moyen, employé 6 - Ouvrier			Imposible - 1 Refusé - 2 Prise de sang - 3 Suisse - 4 Ethylomètre - 4 Rétentuaire - 5 Dispositif négatif - 6 Catégorie non valable - 7			1 - Valide - 2 - Périmé 3 - Suspendu 4 - Utilisation prof. - 5 - Promenade - loisir 9 - Autre			1 - Domicile - travail 2 - Domicile - école 3 - Bureaux - 4 - Utilisation prof. 5 - Promenade - loisir 9 - Autre			1 - Cinture - 2 - Casque - 3 - Dispositif enfant - 4 - Equipement réfléchissant - 5 - Jouet - couvre-chaussée - 6 - Autre			ACTION 1 - Non fait 2 - Impossible 3 - Sens vehi. heurté 4 - Se déplaçait 5 - Sens inverse vél. 6 - Divers 7 - Sur passage piéton 8 - Sans signalisation lumineuse 9 - Autre														
18 19 20			21 22			29			30 34			37 43			44 45			48 49			51			53 54			59			64 65								

Le fichier national des accidents

Recueil des données accident : le BAAC

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'un BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la Circulation), rempli par le service de police (logiciel PROCEA) ou de gendarmerie (logiciel PULSAR) compétent selon le site de l'accident.

Véritable clé de voûte du système d'information de la sécurité routière, ce bulletin regroupe des informations très complètes, organisées en quatre grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués. Un localisant complète les accidents en milieu urbain. Le BAAC porte le numéro de code de l'unité émettrice ainsi que le numéro de procès-verbal. La fiche BAAC est réputée anonyme, en ce qu'elle ne comporte ni les identités des personnes impliquées dans les accidents ni les immatriculations complètes des véhicules.



Transmission des fiches BAAC

Les BAAC après saisie sont centralisés dans les centres d'exploitation informatique de la gendarmerie et de la police, puis importés dans le portail « accident » de l'ONISR entre 2 et 4 mois après l'accident. La préfecture de police de Paris (PP) procède directement au chargement dans le portail des fiches la concernant.

Contrôle qualité des fiches BAAC

Le portail « accident » opérationnel depuis 2009 a pour principal but l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des fiches BAAC. Le Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest (CETE du sud-ouest), sous la supervision de l'ONISR, procède à un premier niveau de contrôle qualité : vérification des formats et de la complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident...).

Les données sont ensuite accessibles aux Observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) pour un deuxième niveau de vérification et de corrections éventuelles : anomalies bloquantes des fiches telles que détectées par le système (par exemple, que le conducteur occupe bien une place avant, ou que les caractéristiques lumineuses sont compatibles avec l'heure, etc.) et compléments d'information concernant des variables dites obligatoires non renseignées ou erronées (type de route, type de permis...). Les ODSR s'appuient sur les gestionnaires de voirie compétents (qui le cas échéant s'impliquent dans les modifications) et les forces de l'ordre intervenues sur l'accident.

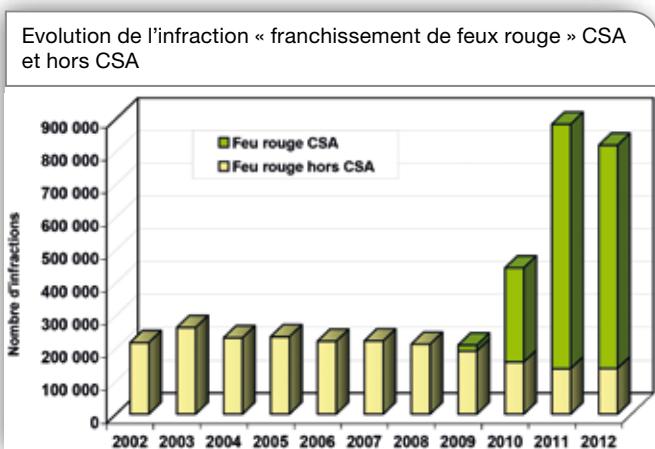
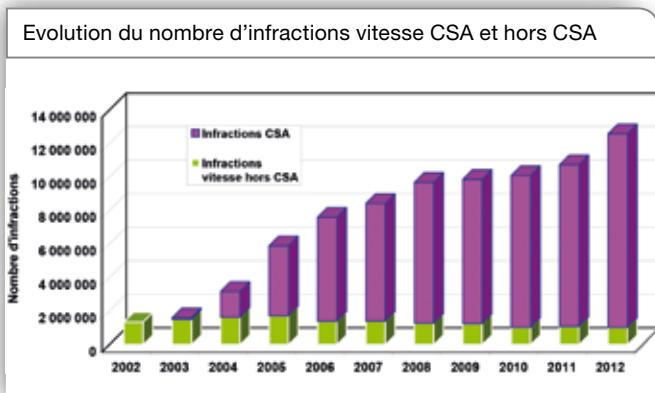
Un dernier contrôle qualité au plan national est effectué avant la « publication » des résultats définitifs d'un mois. Le BAAC est comparé aux remontées rapides des préfectures pour chaque département afin d'assurer l'exhaustivité du fichier.

Les remontées rapides sont des données collectées par les préfectures et transmises chaque début de mois au ministère de l'Intérieur concernant les accidents du mois précédent. Elles constituent un décompte provisoire sommaire des accidents corporels et de leur gravité. Elles sont utilisées, moyennant des coefficients d'extrapolation calés sur le BAAC, pour établir le baromètre mensuel de l'ONISR, publié la première quinzaine du mois concernant les accidents du mois précédent.

L'ensemble des fiches BAAC d'une année est validé par l'ONISR en général courant mai de l'année suivante. C'est la source des statistiques officielles d'accidentalité qui sont communiquées au public et aux partenaires (notamment pour l'alimentation des bases de données internationales : bases OMS, CARE et IRTAD).

Données sur les infractions

L'ensemble des éléments présentés dans cette partie a été produit par la Direction de la Modernisation et de l'Action Territoriale du ministère de l'Intérieur¹.



Dispositif du contrôle-sanction automatisé

Radars	CSA vitesse fixe	CSA vitesse mobile	CSA feux rouges
2003	48		
2004	228	165	
2005	689	313	
2006	822	457	
2007	1 137	721	
2008	1 473	827	
2009	1 661	932	118
2010	1 823	933	435
2011	2 100	933	638
2012	2 345	929	713

Source : DSCR - DCA

¹ Le comportement des usagers de la route, Bilan statistique de l'année 2012 ; DMAT, ainsi que les éditions antérieures.

Contraventions

25,8 millions ont été enregistrées en 2012, soit 12,8 % de plus qu'en 2011 et 1,9 fois plus qu'en 2002. 82 % sont des infractions à la vitesse ou au stationnement :

- Les infractions à la **vitesse**, contrôles traditionnels et contrôles sanction automatisés (CSA), représentent 48,8 % du total avec 12,6 millions d'infractions ; une augmentation de + 17,2 % par rapport à 2011. 91,8 % de ces infractions sont relevées par les radars CSA vitesse mobiles et fixes, mis en place progressivement depuis 2003. Le nombre d'infractions relevées hors CSA a diminué depuis 2005 de - 40 %. Les excès de vitesse relevés par le CSA sont à 95 % des excès de moins de 20 km/h, alors que pour les autres cette part n'est que de 26 %, 51 % des excès étant entre 20 et 30 km/h et 17 % entre 30 et 40 km/h.

- Les infractions aux **règles de stationnement** (hors polices municipales) représentent 33 % des contraventions, en hausse de 16 % (8,6 millions de procès-verbaux).

Les autres contraventions relevées sont réparties ainsi :

- 1,64 millions pour des infractions aux **règles administratives**, soit + 0,5% : infractions non délictuelles à l'assurance, défaut de présentation de documents afférents au véhicule, circulation de véhicule sans visite technique périodique, plaques et certificats d'immatriculation non conformes.

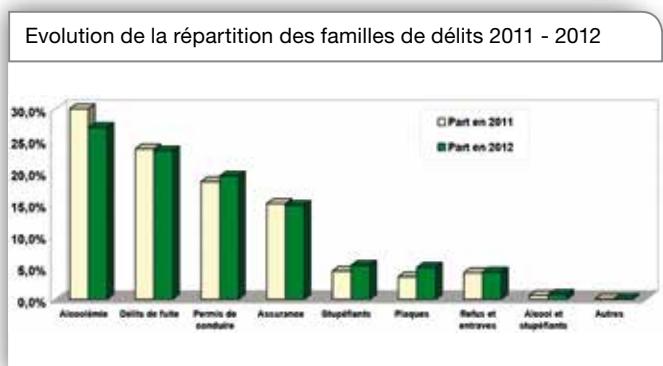
- 1,08 millions pour des infractions aux **règles de conduite**, soit - 1,8 %, une baisse de - 3,6 % depuis 2008. Parmi celles-ci, 488 000 contraventions pour usage du téléphone portable au volant, soit - 4,2 %.

- 942 700 infractions aux **règles de priorité**, soit - 8,5 % : 681 000 relevées par le CSA feux rouge (- 8,7 %), 139 400 franchissements de feux rouge hors CSA (+ 0,5 %) et 122 300 non-respects du panneau « stop » (- 16,7 %).

- 260 000 pour **défauts de port de la ceinture de sécurité**, une baisse de - 3,1 % qui poursuit la tendance observée depuis 2003, année lors de laquelle ce nombre a été divisé par plus de trois.

- 57 400 pour défauts de port du casque, une augmentation de + 2,8 % pour la première fois depuis 2006 ; ces infractions ont diminué de - 25 % depuis 2006.

Avec 12,2 millions de contraventions enregistrées, les CSA vitesse (2345 radars fixes et 929 radars mobiles) et feux rouges (713 dispositifs) représentent 47,5 % de l'ensemble des contraventions.



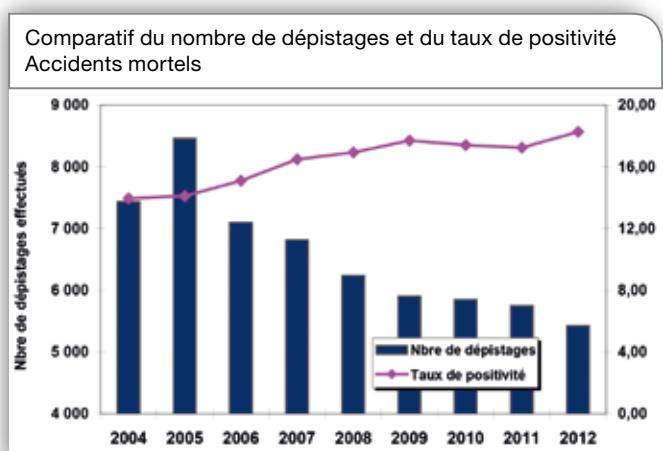
Délits routiers

552 000 délits ont été relevés en 2012, soit + 3,6 % par rapport à 2011. Ils représentent 2,1 % de l'ensemble des infractions établies en 2012. Le volume des délits avait plus que doublé entre 2000 et 2009 pour se stabiliser depuis. Quatre infractions constituent 85 % des délits :

- 149 000 infractions relatives à **l'alcoolémie au volant**, en baisse de 12,9 % par rapport à 2011 ;
- 129 000 **délits de fuite après un accident**, en baisse de - 5,1 % ;
- 107 000 **défauts de permis de conduire**, en légère augmentation + 1,3 % ;
- 82 000 **défauts d'assurance**, en baisse de - 5,4 %.

Les principales augmentations constatées sont :

- + 16 % pour les délits liés à **l'usage de stupéfiants**, 29 500 en 2012 ; 3,2 fois plus qu'en 2007 grâce à l'emploi des tests salivaires depuis 2008 ;
- + 36,2 % pour les **délits liés aux plaques d'immatriculation**, 27 600 en 2012 ; le double de 2010 et le triple de 2007.

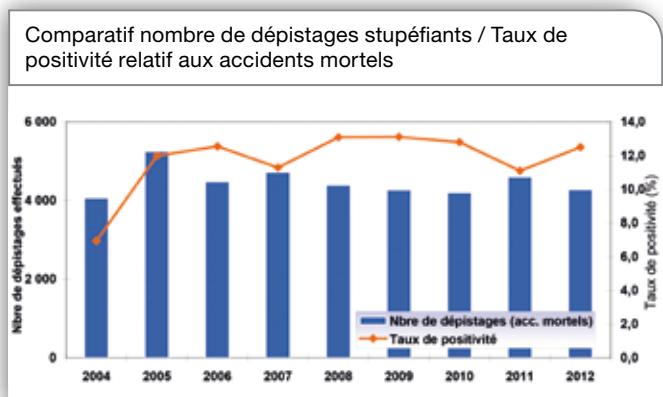


Contrôles d'alcoolémie

10,9 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2012, - 2 % par rapport à 2011 mais 1,3 fois plus qu'en 2002. 352 000 tests se sont avérés positifs. Le taux de positivité (tests positifs / nombre de dépistages) est donc de 3,2 % contre 3,5 % en 2011 mais 2,8 % en 2002.

- 8,9 millions (82 % des contrôles) sont préventifs, à l'initiative des forces de l'ordre ; ils s'avèrent positifs dans 2,8 % des cas, contre 3,1 % en 2011 et 2,3 % en 2004.
- 1,7 millions sont opérés en cas d'infractions. Ils sont positifs dans 4,4 % des cas contre 4,7 % en 2011.
- 316 000 sont réalisés en cas d'accidents, mortels, corporels ou matériels. Ils sont positifs dans 8,5 % des cas, un taux stable depuis 2009.

18,3 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels ont une alcoolémie supérieure au taux légal, (18 % dans les fiches BAAC), pour 6,3 % dans les accidents corporels (6,1 % dans les fiches BAAC) et 9,2 % dans les accidents matériels (mais ici le dépistage n'est pas systématique, il peut y avoir un « biais de sélection »).



Contrôles de l'usage de stupéfiants

4 281 dépistages aux stupéfiants ont été réalisés suite à un accident mortel contre 4 600 en 2011, une baisse liée à celle de la mortalité routière. 509 tests étaient positifs. Le taux de positivité en 2012 est de 12,5 % (contre 13,4 % enregistré dans les fiches BAAC), en hausse par rapport à 2011 où il était de 11,1 %. Il oscille depuis 2005 entre 11 % et 13 %.

Données sur le permis à points

Synthèse générale	Année 2011		Année 2012	
	Données	Variation 2011/2010	Données	Variation 2012/2011
Infractions traitées	7 252 738	+ 15,6 %	8 760 292	+ 20,8 %
Points retirés	12 096 911	+ 19,3 %	14 336 756	+ 18,5 %
Permis au solde nul	85 067	- 0,7 %	90 136	+ 6,0 %
Dont permis probatoires au solde nul	16 311	- 7,5 %	17 798	+ 9,1 %
Capital initial rétabli après 3 ans	2 471 461	+ 5,5 %	2 400 456	- 2,9 %
Récupération d'un point 6 mois ou un an*	5 067 558	+ 67,9 %	4 723 214	- 6,8 %

* sans nouvelle infraction entraînant un retrait de un point.



L'ensemble des éléments présentés dans cette partie a été produit par la Direction de la Modernisation et de l'Action Territoriale du ministère de l'Intérieur¹.

14,34 millions de points ont été retirés (+ 18,5 %), mais 4,72 millions ont été rétablis (récupération d'un point au bout de 6 mois ou un an sans nouvelle infraction à retrait de point) et 2,4 millions de conducteurs ont récupéré leur capital initial après 3 ans sans infraction, des chiffres en baisse respectivement de - 6,8 % et - 2,9 %.

Classification par catégorie de points retirés

70,8 % des infractions entraînent 1 point de retrait. Ce sont presque exclusivement des excès de vitesse de moins de 20 km/h, des infractions en augmentation de + 25 % par rapport à 2011.

9,5 % des infractions entraînent le retrait de 2 points, ainsi que 9,4 % le retrait de 3 points (non-port de la ceinture de sécurité, excès de vitesse entre 30 et 40 km/h, franchissement de ligne continue...). Les retraits de 2 points sont moins nombreux qu'en 2011 (- 17 %), alors que les retraits de 3 points augmentent de + 81 %, en partie à cause du changement de 2 à 3 points de l'infraction sur l'usage du téléphone au volant.

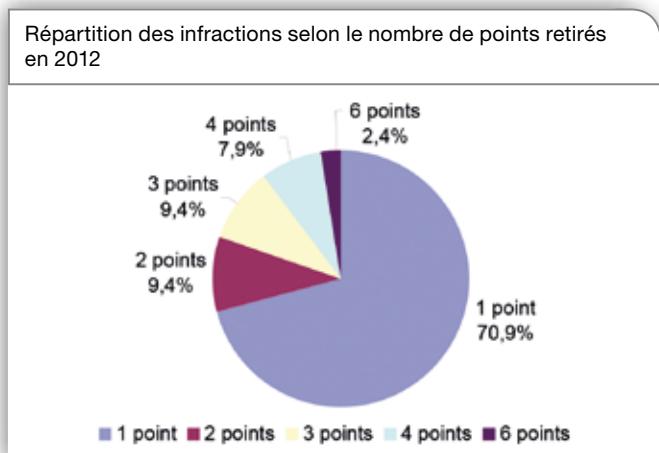
7,9 % des infractions entraînent un retrait de 4 points (non-respect d'un stop ou feu rouge, circulation en sens interdit, excès de vitesse de 40 à 50 km/h), en hausse de + 7 %, après avoir triplé depuis 2010 suite à la mise en œuvre des dispositifs de CSA feux rouge.

2,4 % des infractions entraînent un retrait de 6 points (excès de vitesse de plus de 50 km/h et alcoolémie essentiellement), en hausse de + 3 %.

Restitution de points

2,4 millions de conducteurs ont vu rétablir leur capital initial de 12 points, soit - 2,9 %, après une hausse en 2011 de + 5,5 %.

4,7 millions de conducteurs ont récupéré un point au terme de 6 mois ou 1 an sans nouvelle infraction, soit - 6,8 %. Ce mécanisme permet aux conducteurs auteurs de petites infractions entraînant le retrait d'un point de récupérer rapidement ce point. Toutefois, les chiffres montrent que les conducteurs commettent des infractions plus fréquemment, dont certains durant les 6 mois de probation. Ils ne bénéficient donc pas systématiquement du mécanisme mis en place depuis juillet 2011.

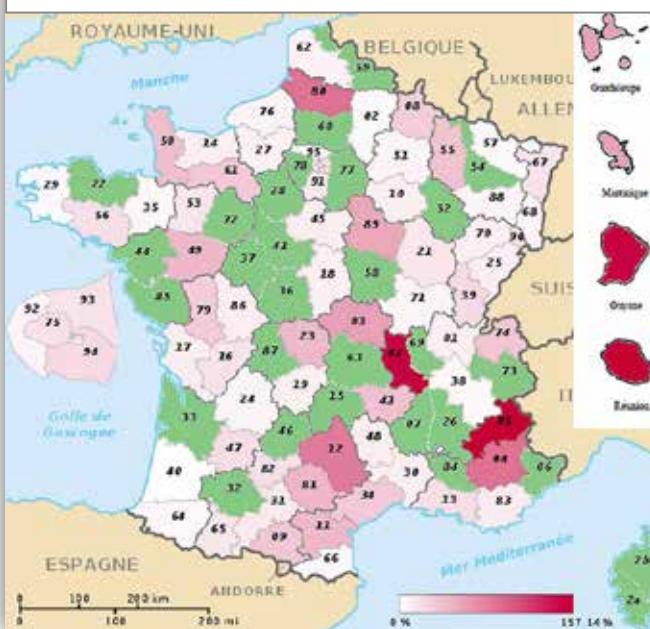


1 Le permis à points - Bilan de l'année 2012.

Évolution 2011 - 2012 du nombre d'infractions ayant entraîné un retrait de points



Évolution 2011 - 2012 du nombre de permis probatoires annulés (réduction en vert, augmentation en rouge)



Permis de conduire invalidés pour solde de points nul

Après trois années de baisse consécutives de 2009 à 2011, le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une augmentation de +6%, pour s'établir à 90 000 en 2012. La ventilation des permis invalidés par sexe fait apparaître une forte augmentation chez les femmes (+ 17 % en 2012 contre + 14 % en 2011) et une augmentation plus modérée chez les hommes (+ 4,6 % en 2012 contre - 2,4 % en 2011). Néanmoins, les hommes représentent 88 % des titulaires des permis invalidés (89 % en 2011).

Les permis de conduire invalidés pour un motif d'infraction unique concernent 8 487 personnes soit 9,4 % de l'ensemble :

- 5 578 personnes ont vu leur permis invalidé pour solde de points nul pour la seule commission d'infractions de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie (6 points),
- 476 personnes ont eu leur permis invalidé au seul motif de la conduite malgré l'usage de stupéfiants (6 points),
- 1 376 personnes ont eu leur permis invalidé pour seul motif du non-respect du stop ou d'un feu rouge (4 points),
- 116 personnes ont eu leur permis invalidé pour le seul motif d'excès de vitesse d'au moins 50 km/h (6 points),
- seules 71 personnes ont vu leur permis de conduire invalidé pour solde nul en n'ayant commis qu'un seul type d'infraction pour excès de vitesse de moins de 20 km/h (1 point) contre 57 en 2011.

Suivi du permis à points : les stages¹.

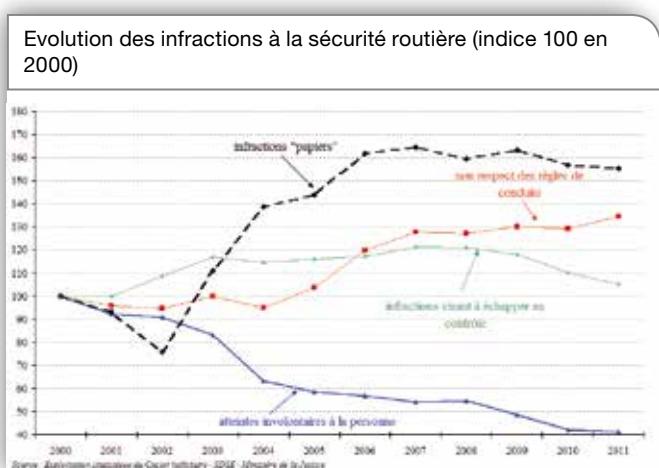
En 2012, 19 581 stages ont été organisés pour 311 885 stagiaires. Ces stages, qui proposent un programme de formation identique, se répartissent ainsi :

- 8 079 stages en reconstitution du capital de points (stages dits « permis à points »)
- 915 stages en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale (stages dits « justice »)
- 10 587 stages mixtes, regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires « justice ».

¹ Les données portent sur 96 départements - Source : DSCR - Bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière.

Données sur les condamnations pour délits à la sécurité routière¹

En 2011², 300 000 condamnations et compositions pénales ont sanctionné 370 000 infractions à la sécurité routière, ce qui représente plus de 44 % de l'ensemble des condamnations et 38 % de l'ensemble des délits et contraventions de 5^e classe sanctionné par une condamnation ou une composition pénale. Le nombre de condamnations et le nombre d'infractions ont globalement peu varié depuis cinq ans et leur poids dans l'ensemble des condamnations et des infractions est resté constant sur la période (respectivement autour de 43 % et de 37 %). Malgré la baisse sensible des condamnations pour atteintes corporelles, la part respective de chacun des groupes d'infractions relatives à la sécurité routière a peu varié depuis 2007.



© Communication Publicis.

¹ Extraits du document « Condamnations et sanctions prononcées en matière de sécurité routière – Année 2011 Ministère de la Justice – SDSE, avril 2013 dont l'intégralité est téléchargeable sur le site de l'ONISR.

² Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission d'une infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de 2010. Les données 2011 provisoires sont composées des condamnations prononcées en 2011 et inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2012.

Non-respect des règles de conduite

181 500 condamnations (60 % du total) ont été prononcées correspondant à 194 500 infractions sanctionnées :

- 150 500 condamnations pour **conduite en état alcoolique** : leur nombre a augmenté fortement entre 2000 et 2007 (+ 39 %) puis globalement baissé depuis (- 3,6 %). 24 000 condamnations, soit 16 %, font état de récidive, un chiffre stable ces quatre dernières années.
- 16 300 condamnations pour **conduite sous l'emprise de stupéfiants**, soit trois fois plus qu'en 2007.
- 14 700 condamnations pour **grand excès de vitesse** (50 km/h et plus), nombre le plus élevé depuis cinq ans mais deux fois moins important qu'en 2000.

Absence de papiers en règle

94 000 condamnations (31 % du total) ont été prononcées pour 137 000 infractions sanctionnées relatives à la conduite sans permis, conduite malgré suspension du permis, défaut d'assurance ou défaut de plaque ; en baisse de - 6 % depuis 2007. Constatées souvent à l'occasion d'autres infractions, la moitié de ces infractions est couplée à d'autres infractions au sein d'une même condamnation. Les infractions de conduite malgré suspension du permis sont en hausse de + 21 % depuis 2007.

Obstacle au contrôle des forces de l'ordre

14 800 condamnations (5 % du total) ont été prononcées pour 27 000 infractions sanctionnées pour délits de fuite, refus d'obtempérer, refus de vérification de l'état alcoolique et utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police ; en baisse de - 13 % par rapport à 2007. Des emprisonnements sont prononcés dans 47 % des cas, dont la moitié en tout ou partie fermes.

Atteintes corporelles involontaires

8 600 condamnations (3 % du total), soit moitié moins qu'en 2000, ont été prononcées pour 9 800 infractions sanctionnées :

- 7 700 condamnations pour blessures involontaires, dont 1 900 pour conducteur en état alcoolique. L'emprisonnement est prononcé deux fois plus souvent lorsque le conducteur était en état alcoolique (dans 85 % des peines, contre 40 % en l'absence d'alcool).
- 900 condamnations pour homicide involontaire dont 200 pour conducteur en état alcoolique.

Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2011

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis	
		%		%
Tous	37 799	100	22 126	100
Hommes	34 817	92,1	20 986	94,8
Femmes	2 982	7,9	1 140	5,2
Mineurs	1 374	3,6		
18-19 ans	4 984	13,2	236	1,1
20-24 ans	9 681	25,6	3 975	18,0
25-29 ans	6 707	17,7	4 626	20,9
30-39 ans	8 181	21,6	6 122	27,7
40-59 ans	6 180	16,3	6 381	28,8
60 ans +	692	1,8	786	3,6
Age moyen	29,6 ans		35,3 ans	

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire – SDSE-Ministère de la Justice

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique en 2011

	Condamnés pour conduite en état alcoolique	
		%
Tous	150 556	100
Hommes	136 204	90,5
Femmes	14 352	9,5
Mineurs	195	0,1
18-19 ans	4 052	2,7
20-24 ans	21 980	14,6
25-29 ans	22 223	14,8
30-39 ans	36 281	24,1
40-59 ans	57 123	37,9
60 ans +	8 702	5,8
Age moyen	38 ans	

Source : Exploitation statistique du Casier judiciaire – SDSE-Ministère de la Justice

Selon l'âge

Si l'on exclut les mineurs qui sont peu concernés par la délinquance routière, les condamnés pour infractions à la sécurité routière sont plus âgés que l'ensemble des condamnés : les 18-19 ans sont environ deux fois moins nombreux, et près d'un condamné sur trois a au moins 40 ans contre un peu plus d'un sur quatre pour l'ensemble des condamnés majeurs.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature de l'infraction sanctionnée :

- les auteurs de **conduite sans permis** sont très jeunes (39 % ont entre 18 et 24 ans) et on y rencontre des mineurs (3,6 %). Les 18-24 ans sont aussi très présents chez les condamnés pour **défaut d'assurance** (32 %). En revanche les condamnés pour **conduite malgré suspension de permis** sont plus âgés, les moins de 25 ans représentent 19 % des condamnés, et leur âge moyen est de 35 ans (contre 29 ans pour conduites sans permis) ce qui paraît logique car cette infraction implique d'avoir déjà été condamné à une mesure de suspension de permis auparavant.

- les condamnés pour **conduite en état alcoolique** sont nettement plus âgés (38 ans en moyenne), les moins de 25 ans ne sont que 17 % alors que les personnes âgées de 40 ans et plus représentent 44 % des condamnés. Les conducteurs sanctionnés pour **conduite sous l'emprise de stupéfiants** sont très jeunes, 50 % ont moins de 25 ans.

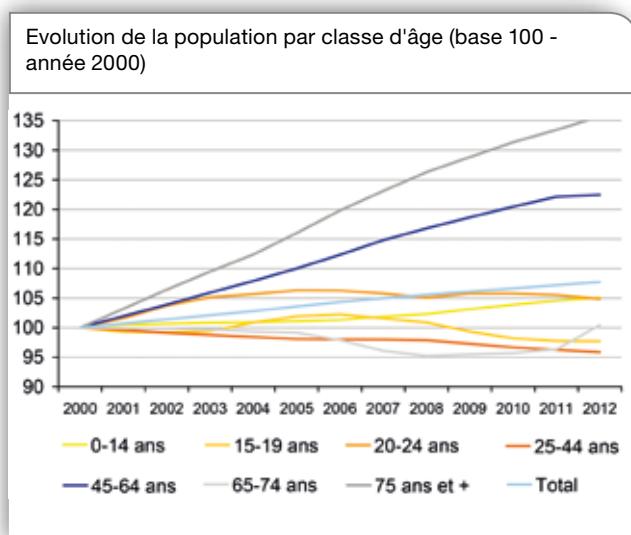
- lors des **atteintes involontaires aux personnes**, on distingue les conducteurs en état alcoolique responsables d'homicide involontaire, dont 36 % ont moins de 25 ans (contre 29 % sans alcoolémie), des conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie, dont 41 % ont 40 ans et plus et 14 % ont au moins 60 ans.

Selon le sexe

Les femmes sont représentées dans 10 % de l'ensemble des délits. Ce taux n'est que de 8,6 % pour les délits liés à la sécurité routière, mais il varie d'une infraction à l'autre. Cette faiblesse du taux de féminité est marquée dans les situations de conduite malgré suspension (5 %) ou de conduite sous l'emprise de stupéfiants (4 %).

La part des femmes est plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (23 % en cas de blessures, 19 % en cas d'homicide). Le taux de féminité s'est accru ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique, qui est passé de 6 % en 2000 à 9,5 % en 2011.

Données sur la démographie et le réseau routier (longueur et trafic)



Répartition de la population. France métropole

	0-14 ans	15-19 ans	20-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	11,11	3,93	3,70	17,03	13,65	5,19	4,24	58,86
2001	11,16	3,90	3,76	16,96	13,92	5,18	4,38	59,27
2002	11,19	3,90	3,84	16,88	14,18	5,18	4,52	59,69
2003	11,21	3,91	3,89	16,82	14,46	5,17	4,65	60,10
2004	11,22	3,97	3,91	16,76	14,73	5,15	4,77	60,51
2005	11,23	4,01	3,93	16,71	15,02	5,14	4,92	60,96
2006	11,26	4,02	3,93	16,69	15,33	5,08	5,09	61,40
2007	11,32	3,99	3,91	16,69	15,67	4,98	5,23	61,80
2008	11,37	3,97	3,89	16,67	15,94	4,94	5,36	62,13
2009	11,46	3,91	3,91	16,57	16,20	4,95	5,47	62,47
2010	11,54	3,86	3,91	16,46	16,44	4,96	5,58	62,77
2011 (p)	11,62	3,84	3,90	16,39	16,67	5,00	5,67	63,09
2012 (p)	11,68	3,84	3,88	16,32	16,72	5,21	5,76	63,41

(p) résultats provisoires arrêtés à fin 2012. Source : Insee, estimations de population

Réseau routier en kilomètre

Réseaux	Longueur (1) (en kilomètre)		Parcours (2) (en milliard de km)	
	01/01/2011	01/01/2012	2011	2012
Autoroutes concédées	8 771	8 790	85,3	83,8
Autoroutes non concédées interurbaines	1 915	1 917	24,0	23,7
Autoroutes et voies rapides urbaines	1 252	1 252	35,6	34,9
Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 765	2 765	26,2	26
Autres routes nationales	5 835	5 835	23,3	22,7
Réseau routier national	20 537	20 559	194,1	191,1
Routes départementales et communales	1 030 684	1 030 684	370,9	374,2
Ensemble	1 051 221	1 051 243	565	565,3

Parc moyen (véhicules immatriculés en France)

	1990	1995	2000	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Niveaux en milliers, évolutions en %,
Voitures particulières	23 280	25 000	27 770	30 250	30 550	30 775	30 950	31 175	31 425	31 600	
Essence	19 760	18 378	18 150	15 505	15 018	14 438	13 845	13 364	12 910	12 464	
Diesel	3 520	6 622	9 621	14 746	15 533	16 338	17 106	17 812	18 515	19 136	
Véhicules utilitaires légers	4 223	4 555	5 055	5 611	5 679	5 731	5 766	5 810	5 869	5 914	
Essence	2 279	1 560	1 299	940	877	796	711	631	539	458	
Diesel	1 944	2 995	3 756	4 671	4 801	4 935	5 055	5 179	5 330	5 457	
Véhicules lourds	603	611	627	651	653	651	640	640	647	649	
Poids lourds	535	532	547	565	567	565	552	551	557	558	
Cars et bus	68	79	80	86	86	87	87	88	90	90	
Total véhicules usuels	28 106	30 166	33 452	36 512	36 882	37 157	37 356	37 625	37 941	38 163	

Source : SoeS, bilan de la circulation d'après SoeS, CCFA.

Circulation routière en milliard de véhicules km

	1990	1995	2000	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Véhicules légers	395,0	437,4	486,0	525,1	519,0	521,6	528,6	532,3	534,4
Voitures particulières (1)	327,0	359,8	397,5	424,4	418,5	420,1	424,1	425,1	425,7
Essence	249,8	222,7	211,9	154,8	145,7	136,7	132,2	126,0	119,0
Diesel	77,2	137,1	185,6	269,6	272,8	283,5	291,9	299,1	306,7
Dont véhicules légers étrangers	16,1	16,8	21,6	28,2	26,1	25,3	26,1	26,2	26,3
Deux-roues motorisés	6,2	5,7	9,8	12,7	13,4	13,9	13,9	13,9	13,9
Véhicules utilitaires légers (1)	61,8	71,8	78,6	87,9	87,1	87,6	90,6	93,3	94,8
Essence	22,6	13,9	10,9	6,9	6,1	5,4	4,8	4,1	3,5
Diesel	39,2	58,0	67,8	81,0	81,1	82,2	85,7	89,2	91,3
Véhicules lourds	24,7	28,3	32,2	36,6	33,7	30,6	31,8	32,7	30,9
PL marchandises	22,4	25,7	29,5	33,5	30,4	27,3	28,4	29,2	27,3
Bus et cars	2,3	2,6	2,7	3,1	3,3	3,3	3,4	3,5	3,5
Dont véhicules lourds étrangers	3,3	5,1	7,1	9,8	9,4	8,8	9,2	9,2	9,2
Ensemble	419,8	465,7	518,2	561,6	552,7	552,2	560,4	565,0	565,3

Source : SoeS, bilan de la circulation, France métropolitaine.

(1) les véhicules utilitaires légers étrangers sont classés avec les voitures particulières.

Evolution annuelle de la circulation routière en métropole (en %)

	parcours moyen*					circulation totale			
	2008	2009	2010	2011	2012	2009	2010	2011	2012
Véhicules légers	- 1,9	- 0,1	0,6	- 0,1	- 0,2	0,5	1,3	0,7	0,4
Voitures particulières (1)	- 1,7	0,1	0,1	- 0,6	- 0,4	0,4	0,9	0,2	0,1
Essence	- 1,9	- 2,5	- 0,6	- 2,1	- 3,0	- 6,2	- 3,3	- 4,7	- 5,5
Diesel	- 3,4	- 0,5	- 1,1	- 1,4	- 0,7	3,9	3,0	2,5	2,5
Dont véhicules légers étrangers						- 3,2	3,0	0,6	0,5
Deux-roues motorisés	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,1	0,0
Véhicules utilitaires légers (1)	- 1,8	- 0,1	2,6	2,0	0,8	0,5	3,4	3,0	1,6
Essence	- 2,7	- 1,0	1,5	- 0,5	- 0,5	- 11,5	- 10,0	- 14,9	- 15,6
Diesel	- 2,7	- 1,0	1,8	1,1	0,0	1,4	4,3	4,0	2,4
Véhicules lourds	- 9,2	- 8,4	3,6	2,5	- 7,8	- 9,2	4,0	2,6	- 5,5
PL marchandises	- 11,0	- 9,6	4,1	2,8	- 9,2	- 10,2	4,2	2,7	- 6,4
Bus et cars	6,2	- 0,2	1,0	0,8	1,4	0,6	2,3	2,3	2,0
Dont véhicules lourds étrangers						- 7,1	5,0	0,2	- 0,4
Ensemble	- 2,3	- 0,6	0,7	0,1	- 0,5	- 0,1	1,5	0,8	0,1

Source : SoeS, bilan de la circulation.

(1) les véhicules utilitaires légers étrangers sont classés avec les voitures particulières.

* des véhicules français.

Evolution de la circulation routière par catégorie de réseau

Evolutions en %, circulation en véh-km

Réseau actualisé au 1 ^{er} janvier	10/09	11/10	12/11	2012
Autoroutes et voies rapides				168 443
Autoroutes concédées (1)	2,1	1,0	- 2,2	83 843
Autoroutes interurbaines (1)	2,4	1,7	- 1,4	23 689
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	0,1	0,7	- 1,6	34 918
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières (1)	2,4	1,8	- 0,9	25 993
Autres routes " nationales " (1)	0,2	0,8	- 1,6	22 722
Circulation d'ensemble réseau " national " (1)	1,6	1,1	- 1,7	191 164
Circulation sur le Réseau " 'national'"	1,9	1,4	- 1,5	191 164
sur les autres routes	1,3	0,5	0,9	374 115
sur l'ensemble des réseaux	1,5	0,8	0,1	565 279

Sources : SoeS, bilan de la circulation, Sétra, Asfa

(1) À réseau constant, indice de circulation du Sétra

L'intérêt pour les problèmes de sécurité sur la route

73 % des personnes interrogées sont beaucoup ou assez intéressées par les problèmes de sécurité sur la route.

La vitesse adoptée selon le milieu

89 % des conducteurs déclarent respecter la limitation de vitesse autorisée en ville et 88 % dans un village, 75 % sur autoroute et 75 % en ligne droite sur route nationale.

L'attention portée à la consommation d'alcool avant d'utiliser sa voiture

87 % des conducteurs déclarent faire attention à ne pas abuser de boissons alcoolisées lorsqu'ils doivent conduire par la suite ; 60 % d'entre eux systématiquement.

La propension à passer le volant

53 % des conducteurs déclarent rarement voire ne jamais passer le volant lorsqu'ils se sentent fatigués, 49 % lors des longs trajets, 52 % lorsqu'ils ont un peu bu, 61 % après consommation de stupéfiants.

La fréquence de différents comportements en tant que conducteur

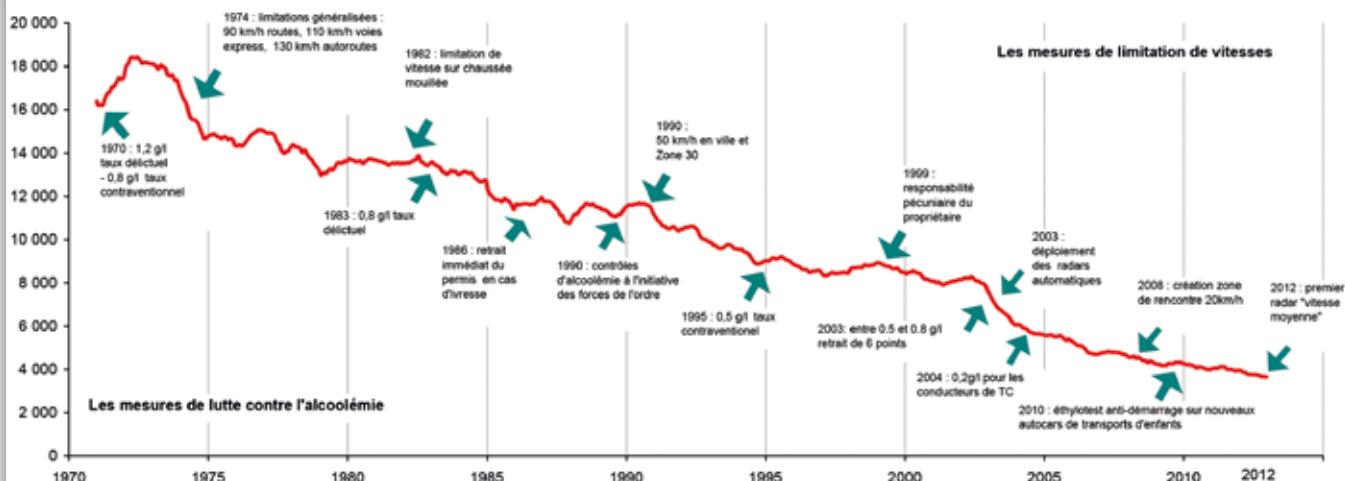
Les conducteurs de voiture et/ou deux-roues motorisés déclarent effectuer au moins de temps en temps les actions suivantes :

- 28 % rouler en dépassant les limites de vitesse,
- 18 % ne pas respecter les distances de sécurité,
- 13 % ne pas mettre son clignotant en cas de changement de file ou de direction,
- 5 % ne pas respecter les règles de priorité,
- 20 % conduire en étant très fatigué,
- 10 % prendre le volant en ayant un peu bu,
- 5 % conduire sous l'effet de médicaments pouvant entraîner des risques de somnolence,
- 3 % conduire sous l'effet de drogues,
- 23 % téléphoner en conduisant avec un kit mains libres, 11 % avec un téléphone tenu en main,
- 13 % consulter SMS, messages électroniques, ou Internet en conduisant, 11 % les rédigent.

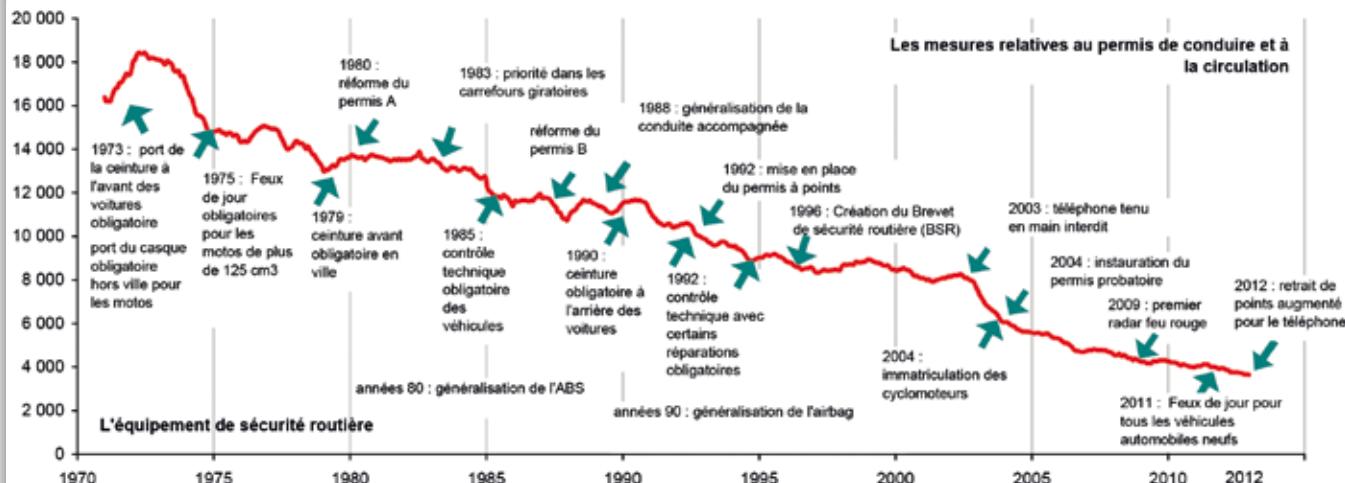
Résultats d'une étude réalisée du **12 au 18 octobre 2012** par l'Ifop auprès d'un échantillon de **1 011 personnes**, représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus. La représentativité de l'échantillon a été assurée par la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de famille) après stratification par région et catégorie d'agglomération. Les interviews ont eu lieu en face-à-face sur CAPI (*Computer Assisted Personal Interview*) au domicile des personnes interrogées.

Les mesures de sécurité routière

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de limitation de vitesses et de lutte contre l'alcoolémie — 1970 - 2012 (moyenne glissante sur 12 mois)



Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises relatives au permis de conduire et à la circulation et à l'équipement de sécurité routière — 1970 - 2012 (moyenne glissante sur 12 mois)



Les données brutes des victimes des accidents de la circulation

Par catégorie d'usagers : France métropolitaine

		Tués	Blessés		
			Hospitalisés	Légers	Tous
	Piétons	489	4 211	7 036	11 247
Bicyclettes	Conducteurs	163	1 341	2 533	3 874
	Passagers	1	11	26	37
	Ensemble	164	1 352	2 559	3 911
Cyclos y compris scooters < 50 cm ³	Conducteurs	165	2 913	5 205	8 118
	Passagers	14	321	710	1 031
	Ensemble	179	3 234	5 915	9 149
Motos y compris scooters > 50 cm ³	Conducteurs	626	4 991	7 743	12 734
	Passagers	38	521	832	1 353
	Ensemble	664	5 512	8 575	14 087
VT	Conducteurs	1 352	7 491	14 849	22 340
	Passagers	530	3 775	7 148	10 923
	Ensemble	1 882	11 266	21 997	33 263
VU	Conducteurs	111	529	878	1 407
	Passagers	34	251	399	650
	Ensemble	145	780	1 277	2 057
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	31	201	268	469
	Passagers	4	45	58	103
	Ensemble	35	246	326	572
Tracteurs routiers seuls avec semi-re-morques	Conducteurs	18	61	74	135
	Passagers	3	8	6	14
	Ensemble	21	69	80	149
Transports en commun	Conducteurs	1	21	83	104
	Passagers	5	140	490	630
	Ensemble	6	161	573	734
Tracteurs agricoles	Conducteurs	7	14	19	33
	Passagers	.	4	2	6
	Ensemble	7	18	21	39
Voiturettes	Conducteurs	21	87	145	232
	Passagers	7	17	53	70
	Ensemble	28	104	198	302
Autres	Conducteurs	28	143	107	250
	Passagers	5	46	45	91
	Ensemble	33	189	152	341
Total	Piétons	489	4 211	7 036	11 247
	Conducteurs	2 523	17 792	31 904	49 696
	Passagers	641	5 139	9 769	14 908
	Ensemble	3 653	27 142	48 709	75 851

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Par catégorie d'usagers : départements d'Outre-mer

	Tués	Blessés			Tous
		Hospitalisés	Légers	Tous	
Piétons	47	156	206	362	
Bicyclettes	Conducteurs	17	70	78	148
	Passagers	.	1	1	2
	Ensemble	17	71	79	150
Cyclos y compris scooters < 50 cm ³	Conducteurs	15	183	200	383
	Passagers	3	43	42	85
	Ensemble	18	226	242	468
Motos y compris scooters > 50 cm ³	Conducteurs	38	209	132	341
	Passagers	7	32	25	57
	Ensemble	45	241	157	398
VT	Conducteurs	37	140	387	527
	Passagers	13	100	245	345
	Ensemble	50	240	632	872
VU	Conducteurs	2	9	31	40
	Passagers	2	6	9	15
	Ensemble	4	15	40	55
Camions + tracteurs routiers seuls	Conducteurs	2	3	5	8
	Passagers	1	4	2	6
	Ensemble	3	7	7	14
Tracteurs routiers seuls avec semi-re-morques	Conducteurs
	Passagers
	Ensemble	0	0	0	0
Transports en commun	Conducteurs	1	.	2	2
	Passagers	1	4	21	25
	Ensemble	2	4	23	27
Tracteurs agricoles	Conducteurs	.	.	1	1
	Passagers
	Ensemble	0	0	1	1
Voiturettes	Conducteurs	1	1	3	4
	Passagers	1	1	.	1
	Ensemble	2	2	3	5
Autres	Conducteurs	1	3	2	5
	Passagers	.	.	1	1
	Ensemble	1	3	3	6
Total	Piétons	47	156	206	362
	Conducteurs	114	618	841	1 459
	Passagers	28	191	346	537
	Ensemble	189	965	1 393	2 358

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Selon l'âge et le sexe - France métropolitaine

	Hommes			Femmes		
	Tués	Blessés		Tués	Blessés	
		Hospitalisés	Légers		Hospitalisés	Légers
0-4 ans	23	211	484	695	15	140
5-9 ans	10	352	622	974	15	248
10-14 ans	29	596	1 003	1 599	23	383
15-19 ans	269	2 624	3 611	6 235	75	935
20-24 ans	429	2 793	4 351	7 144	111	997
25-29 ans	308	2 005	3 541	5 546	55	702
30-34 ans	211	1 470	3 036	4 506	41	550
35-39 ans	172	1 315	2 597	3 912	39	516
40-44 ans	220	1 350	2 263	3 613	36	560
45-49 ans	209	1 256	2 053	3 309	54	572
50-54 ans	187	1 056	1 711	2 767	42	581
55-59 ans	146	911	1 243	2 154	52	523
60-64 ans	92	621	790	1 411	45	440
65-69 ans	88	458	524	982	52	417
70-74 ans	81	362	355	717	43	379
75-79 ans	87	334	358	692	70	409
80 ans et +	169	485	440	925	155	590
Age indét.	1
Total	2 730	18 199	28 982	47 181	923	8 943
						19 727
						28 670

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Selon l'âge et le sexe - Départements d'Outre-mer

	Hommes			Femmes		
	Tués	Blessés		Tués	Blessés	
		Hospitalisés	Légers		Hospitalisés	Légers
0-4 ans	2	10	21	31	.	6
5-9 ans	1	19	34	53	1	13
10-14 ans	3	29	33	62	.	21
15-19 ans	16	114	115	229	1	24
20-24 ans	19	150	169	319	2	26
25-29 ans	27	118	111	229	1	14
30-34 ans	21	59	66	125	1	15
35-39 ans	9	61	70	131	.	22
40-44 ans	16	49	65	114	4	20
45-49 ans	12	44	61	105	1	10
50-54 ans	12	32	52	84	.	9
55-59 ans	6	29	35	64	3	7
60-64 ans	8	11	17	28	.	6
65-69 ans	3	8	10	18	3	5
70-74 ans	4	9	14	23	1	4
75-79 ans	3	11	8	19	2	4
80 ans et +	5	3	1	4	2	3
Age indét.
Total	167	756	882	1 638	22	209
						511
						720

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Victimes tous usagers

Tués	France métropolitaine				Départements d'Outre-mer			
	Blessés			Ensemble blessés	Tués	Blessés		
	hospitalisés	Légers				Hospitalisés	Légers	Ensemble blessés
0-4 ans	38	351	845	1 196	2	16	32	48
5-9 ans	25	600	1 112	1 712	2	32	54	86
10-14 ans	52	979	1 774	2 753	3	50	74	124
15-19 ans	344	3 559	5 635	9 194	17	138	180	318
20-24 ans	540	3 790	7 220	11 010	21	176	242	418
25-29 ans	363	2 707	5 846	8 553	28	132	168	300
30-34 ans	252	2 020	4 787	6 807	22	74	106	180
35-39 ans	211	1 831	4 075	5 906	9	83	124	207
40-44 ans	256	1 910	3 704	5 614	20	69	101	170
45-49 ans	263	1 828	3 407	5 235	13	54	85	139
50-54 ans	229	1 637	2 946	4 583	12	41	72	113
55-59 ans	198	1 434	2 177	3 611	9	36	59	95
60-64 ans	137	1 061	1 608	2 669	8	17	29	46
65-69 ans	140	875	1 103	1 978	6	13	24	37
70-74 ans	124	741	754	1 495	5	13	24	37
75-79 ans	157	743	737	1 480	5	15	13	28
80 ans et +	324	1 075	975	2 050	7	6	6	12
Age indét.	.	1	4	5
Total	3 653	27 142	48 709	75 851	189	965	1 393	2 358

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Victimes piétons

France métropolitaine					Départements d'Outre-mer				
Tués	Blessés				Tués	Blessés			
	Hospitalisés	Légers	Total blessés			Hospitalisés	Légers	Total blessés	
0-4 ans	14	166	308	474	2	11	8	19	
5-9 ans	4	329	504	833	.	17	24	41	
10-14 ans	18	400	746	1 146	1	21	29	50	
15-19 ans	15	339	715	1 054	2	10	19	29	
20-24 ans	24	224	536	760	1	5	11	16	
25-29 ans	10	167	432	599	1	6	14	20	
30-34 ans	14	147	390	537	5	6	11	17	
35-39 ans	13	142	359	501	3	7	13	20	
40-44 ans	17	134	369	503	10	14	14	28	
45-49 ans	30	216	350	566	4	8	9	17	
50-54 ans	33	189	385	574	4	8	9	17	
55-59 ans	20	232	347	579	2	10	14	24	
60-64 ans	19	226	339	565	3	6	7	13	
65-69 ans	24	246	279	525	3	6	5	11	
70-74 ans	33	249	258	507	1	8	10	18	
75-79 ans	57	288	247	535	2	8	6	14	
80 ans et +	144	517	472	989	3	5	3	8	
Age indéf.
Total	489	4 211	7 036	11 247	47	156	206		362

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Victimes cyclistes

Tués	France métropolitaine			Départements d'Outre-mer		
	Blessés			Tués	Blessés	
	Hospitalisés	Légers	Ensemble blessés		Hospitalisés	Légers
0-4 ans	.	5	13	18	.	.
5-9 ans	1	42	72	114	.	5
10-14 ans	10	121	188	309	1	15
15-19 ans	6	116	266	382	3	12
20-24 ans	9	88	273	361	2	5
25-29 ans	4	72	244	316	.	4
30-34 ans	3	64	233	297	.	4
35-39 ans	6	57	182	239	1	8
40-44 ans	10	76	192	268	.	2
45-49 ans	13	102	198	300	3	6
50-54 ans	17	113	196	309	.	4
55-59 ans	16	121	158	279	1	3
60-64 ans	11	106	127	233	1	2
65-69 ans	18	97	98	195	2	.
70-74 ans	18	78	46	124	3	.
75-79 ans	11	55	41	96	.	1
80 ans et +	11	39	32	71	.	.
Age indét.
Total	164	1 352	2 559	3 911	17	71
						150

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Victimes cyclomotoristes

Tués	France métropolitaine			Départements d'Outre-mer		
	Blessés			Tués	Blessés	
	Hospitalisés	Légers	Ensemble blessés		Hospitalisés	Légers
0-4 ans	.	1	2	3	.	1
5-9 ans	.	2	12	14	.	2
10-14 ans	5	179	181	360	.	6
15-19 ans	74	1 502	2 339	3 841	5	68
20-24 ans	29	461	1 236	1 697	2	60
25-29 ans	10	278	699	977	5	25
30-34 ans	11	191	436	627	2	14
35-39 ans	11	171	288	459	.	19
40-44 ans	12	118	235	353	2	11
45-49 ans	6	95	172	267	.	9
50-54 ans	3	90	150	240	1	5
55-59 ans	10	59	85	144	.	5
60-64 ans	2	33	34	67	.	5
65-69 ans	1	24	18	42	.	2
70-74 ans	1	12	11	23	.	4
75-79 ans	2	10	7	17	.	2
80 ans et +	2	8	10	18	1	.
Age indét.
Total	179	3 234	5 915	9 149	18	226
						468

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Victimes motocyclistes

Tués	France métropolitaine			Départements d'Outre-mer		
	Blessés			Blessés		
	hospitalisés	légers	Ensemble blessés	hospitalisés	légers	Ensemble blessés
0- 4 ans	.	2	6	8	.	.
5- 9 ans	.	9	31	40	.	1
10-14 ans	2	42	51	93	.	2
15-19 ans	36	337	363	700	4	23
20-24 ans	115	929	1 211	2 140	6	57
25-29 ans	114	781	1 315	2 096	16	57
30-34 ans	71	593	1 222	1 815	4	28
35-39 ans	57	540	1 101	1 641	3	18
40-44 ans	81	630	966	1 596	4	20
45-49 ans	71	586	903	1 489	4	17
50-54 ans	61	483	705	1 188	2	10
55-59 ans	36	332	423	755	1	6
60-64 ans	13	164	174	338	1	1
65-69 ans	6	52	60	112	.	1
70-74 ans	.	23	23	46	.	1
75-79 ans	1	4	16	20	.	.
80 ans et +	.	5	5	10	.	.
Age indéf.
Total	664	5 512	8 575	14 087	45	241
						157
						398

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Victimes usagers de véhicules de tourisme

Tués	France métropolitaine			Départements d'Outre-mer		
	Blessés			Blessés		
	Hospitalisés	Légers	Ensemble blessés	Hospitalisés	Légers	Ensemble blessés
0- 4 ans	20	167	492	659	.	5
5- 9 ans	18	201	454	655	2	7
10-14 ans	13	194	522	716	.	4
15-19 ans	199	1 138	1 779	2 917	3	22
20-24 ans	333	1 892	3 664	5 556	9	48
25-29 ans	193	1 249	2 850	4 099	5	36
30-34 ans	136	872	2 215	3 087	8	20
35-39 ans	104	800	1 874	2 674	1	25
40-44 ans	113	774	1 666	2 440	3	19
45-49 ans	115	694	1 510	2 204	1	10
50-54 ans	93	616	1 313	1 929	3	13
55-59 ans	95	583	1 004	1 587	5	10
60-64 ans	76	476	850	1 326	3	7
65-69 ans	76	421	591	1 012	1	6
70-74 ans	61	345	378	723	1	3
75-79 ans	79	361	402	763	2	4
80 ans et +	158	482	430	912	3	1
Age indéf.	.	1	3	4	.	.
Total	1 882	11 266	21 997	33 263	50	240
						632
						872

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Les données brutes des accidents corporels de la circulation, métropole

Accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée

	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Milieu urbain							
Bicyclette	3 608	60	1 063	60	1 039	2 752	3 791
Cyclomoteur	8 049	102	2 694	104	2 794	6 389	9 183
Motocyclette	10 443	246	3 512	254	3 546	8 242	11 788
VT	32 945	616	10 474	656	11 082	29 099	40 181
VU	3 230	76	936	82	926	2 914	3 840
Poids lourd	1 090	74	418	75	375	891	1 266
Transport en commun	909	31	287	33	302	1 011	1 313
Tracteur agricole	29	5	21	5	19	15	34
Autre véhicule	893	38	357	41	352	698	1 050
Rase campagne							
Bicyclette	598	106	479	107	405	184	589
Cyclomoteur	1 028	89	770	91	758	422	1 180
Motocyclette	3 923	438	2 594	450	2 484	1 848	4 332
VT	14 395	1 881	9 114	2 080	10 315	10 729	21 044
VU	2 012	280	1 333	309	1 488	1 489	2 977
Poids lourd	1 856	366	1 202	411	1 155	1 247	2 402
Transport en commun	136	27	89	29	155	180	335
Tracteur agricole	169	40	149	44	128	46	174
Autre véhicule	290	49	206	52	192	161	353
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	4 206	166	1 542	167	1 444	2 936	4 380
Cyclomoteur	9 077	191	3 464	195	3 552	6 811	10 363
Motocyclette	14 366	684	6 106	704	6 030	10 090	16 120
VT	47 340	2 497	19 588	2 736	21 397	39 828	61 225
VU	5 242	356	2 269	391	2 414	4 403	6 817
Poids lourd	2 946	440	1 620	486	1 530	2 138	3 668
Transport en commun	1 045	58	376	62	457	1 191	1 648
Tracteur agricole	198	45	170	49	147	61	208
Autre véhicule	1 183	87	563	93	544	859	1 403

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Remarques

Un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par suite pris en compte plusieurs fois.

Les nombres de victimes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des victimes quelle que soit la catégorie d'usager à laquelle elles appartiennent.

Accidents selon le type de collision

	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous

Milieu urbain

Accidents à 1 véhicule

Véh.seul x piéton(s)	10 489	323	4 079	327	3 904	7 312	11 216
Véh.seul sans piéton	5 983	327	2 437	352	2 440	4 389	6 829

Accidents à 2 véhicules et +

Collision frontale	2 653	91	1 241	97	1 389	2 243	3 632
Collision par le côté	13 625	143	4 027	151	4 313	12 277	16 590
Collision par l'arrière	4 934	31	989	31	1 063	4 960	6 023
Collision en chaîne	1 125	5	154	5	192	1 595	1 787
Collisions multiples	803	24	278	28	342	952	1 294
Autres accidents	2 842	35	693	36	727	2 742	3 469
Total	42 454	979	13 898	1 027	14 370	36 470	50 840

Rase campagne

Accidents à 1 véhicule

Véh.seul x piéton(s)	532	137	407	139	300	184	484
Véh.seul sans piéton	6 481	974	4 531	1 042	4 493	3 058	7 551

Accidents à 2 véhicules et +

Collision frontale	2 835	593	2 426	674	2 938	1 712	4 650
Collision par le côté	3 524	308	2 191	334	2 486	2 499	4 985
Collision par l'arrière	2 228	142	1 003	147	1 079	1 976	3 055
Collision en chaîne	804	38	277	41	380	1 169	1 549
Collisions multiples	1 035	166	667	195	871	1 157	2 028
Autres accidents	544	49	225	54	225	484	709
Total	17 983	2 407	11 727	2 626	12 772	12 239	25 011

Ensemble des réseaux

Accidents à 1 véhicule

Véh.seul x piéton(s)	11 021	460	4 486	466	4 204	7 496	11 700
Véh.seul sans piéton	12 464	1 301	6 968	1 394	6 933	7 447	14 380

Accidents à 2 véhicules et +

Collision frontale	5 488	684	3 667	771	4 327	3 955	8 282
Collision par le côté	17 149	451	6 218	485	6 799	14 776	21 575
Collision par l'arrière	7 162	173	1 992	178	2 142	6 936	9 078
Collision en chaîne	1 929	43	431	46	572	2 764	3 336
Collisions multiples	1 838	190	945	223	1 213	2 109	3 322
Autres accidents	3 386	84	918	90	952	3 226	4 178
Total	60 437	3 386	25 625	3 653	27 142	48 709	75 851

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Les données brutes des conducteurs impliqués dans les accidents corporels de la circulation, métropole

Répartition des véhicules impliqués

	Milieu urbain		Rase campagne		Tous réseaux	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bicyclettes						
Bicyclettes	3 684	5,18	658	2,08	4 342	4,22
Cyclos						
Cyclos sauf scooters	3 672	5,16	480	1,52	4 152	4,04
Scooters < ou = 50 cm ³	4 522	6,36	563	1,78	5 085	4,95
MTL						
Motos < ou = 125 cm ³ sauf scooters	1 690	2,38	470	1,48	2 160	2,1
Scooters > 50 et < ou = 125 cm ³	2 728	3,84	253	0,8	2 981	2,9
MTT1 + MTT2						
Motos > 125 cm ³ sauf scooters	5 194	7,3	3 116	9,84	8 310	8,08
Scooters > 125 cm ³	1 079	1,52	214	0,68	1 293	1,26
VT						
Voitures de tourisme	42 174	59,31	21 067	66,51	63 241	61,53
VU						
Camionnettes = < 3,5 T	3 386	4,76	2 218	7,00	5 604	5,45
PL						
PL 3,5 T < PTAC = < 7,5 T	254	0,36	125	0,39	379	0,37
PL > 7,5 T	494	0,69	584	1,84	1 078	1,05
PL avec remorques	241	0,34	736	2,32	977	0,95
Tracteurs routiers	8	0,01	19	0,06	27	0,03
Tracteurs avec semi-remorque	114	0,16	573	1,81	687	0,67
TC						
Autobus	776	1,09	55	0,17	831	0,81
Autocars	148	0,21	84	0,27	232	0,23
Autres						
Tracteurs agricoles	29	0,04	169	0,53	198	0,19
Voiturettes	340	0,48	94	0,3	434	0,42
Quads < ou = 50 cm ³	23	0,03	10	0,03	33	0,03
Quads > 50 cm ³	82	0,12	56	0,18	138	0,13
Engins spéciaux	70	0,1	29	0,09	99	0,1
Trains	15	0,02	12	0,04	27	0,03
Tramways	142	0,2	.	.	142	0,14
Autres ou indéterminés	241	0,34	92	0,29	333	0,32
Tous véhicules	71 106	100,00	31 677	100,00	102 783	100,00

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels - BAAC 2012

Conducteurs tous véhicules

Accidents avec un conducteur	Nombre d'accidents mortels	Tués parmi ces conducteurs	Autres tués dans l'accident par tranche d'âge								Total
			0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et +	total autres	
De moins de 18 ans	103	87	6	3	4	3	2	3	4	25	112
18-24	969	544	26	46	144	132	87	36	64	535	1079
25-44	1696	605	73	43	208	406	267	89	146	1232	1837
45-64	1313	641	33	29	153	224	89	77	179	784	1425
65-74	300	164	8	3	18	36	38	21	38	162	326
75 ans et +	312	191	2	2	8	22	22	24	66	146	337

Conducteurs des véhicules de tourisme

Accidents avec un conducteur de véhicule de tourisme	Nombre d'accident mortels	Tués parmi ces conducteurs	Autres tués dans l'accident par tranche d'âge								Total
			0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et +	total autres	
De moins de 18 ans	15	9	1	2	2	2	0	2	1	10	19
de 18 à 24 ans	685	332	19	36	147	103	69	26	45	445	777
de 25 à 44 ans	1033	441	58	29	146	172	174	44	85	708	1149
de 45 à 64 ans	778	314	25	17	93	141	104	49	111	540	854
de 65 à 74 ans	221	103	8	1	15	28	31	22	33	138	241
plus de 75 ans	270	153	2	2	8	21	19	23	65	140	293

Classe d'âge	Accidents mortels			Accidents corporels			
	Présumés responsables	Total conducteurs	% présumés responsables	Présumés responsables	Total conducteurs	% présumés responsables	
15-19	165	202	82 %	1 726	2 691	64 %	
20-24	361	519	70 %	5 118	9 335	55 %	
25-29	236	366	64 %	3 737	7 795	48 %	
30-34	167	291	57 %	2 860	6 643	43 %	
35-39	138	247	56 %	2 496	5 906	42 %	
40-44	155	254	61 %	2 418	5 754	42 %	
45-49	145	292	50 %	2 155	5 319	41 %	
50-54	106	203	52 %	1 912	4 518	42 %	
55-59	101	181	56 %	1 582	3 803	42 %	
60-64	95	160	59 %	1 413	3 088	46 %	
65-69	70	130	54 %	1 026	2 208	46 %	
70-74	58	97	60 %	729	1 396	52 %	
75-79	75	113	66 %	804	1 338	60 %	
80-84	66	84	79 %	646	975	66 %	
85-89	44	58	76 %	338	479	71 %	
90-95	15	17	88 %	76	106	72 %	
95-100	1	2	n.s.	6	11	n.s.	
Ensemble	1 998	3 216	62 %	29 042	61 365	47 %	

Les séries longues du BAAC, métropole

Accidentalité en France métropolitaine - années 1990 à 2004

Années	Accidents corporels		Dont acci-dents mor-tels	Personnes tuées à 6 jours		Blessés Hospi-talisés plus de 6 jours	Blessés légers ancienne définition	Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %
1990	162 573	- 4,7	9 128	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3
1991	148 890	- 8,4	8 509	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8
1992	143 362	- 3,7	8 114	9 083	- 5,6	44 965	153 139	198 104	- 3,8
1993	137 500	- 4,1	8 005	9 052	- 0,3	43 535	145 485	189 020	- 4,6
1994	132 726	- 3,5	7 609	8 533	- 5,7	40 521	140 311	180 832	- 4,3
1995	132 949	0,2	7 453	8 412	- 1,4	39 257	142 146	181 403	0,3
1996	125 406	- 5,7	7 178	8 080	- 3,9	36 204	133 913	170 117	- 6,2
1997	125 202	- 0,2	7 130	7 989	- 1,1	35 716	133 862	169 578	- 0,3
1998	124 387	- 0,7	7 514	8 437	5,6	33 977	134 558	168 535	- 0,6
1999	124 524	0,1	7 185	8 029	- 4,8	31 851	135 721	167 572	- 0,6
2000	121 223	- 2,7	6 811	7 643	- 4,8	27 407	134 710	162 117	- 3,3
2001	116 745	- 3,7	6 920	7 720	1,0	26 192	127 753	153 945	- 5,0
2002	105 470	- 9,7	6 549	7 242	- 6,2	24 091	113 748	137 839	- 10,5
2003	90 220	- 14,5	5 168	5 731	- 20,9	19 207	96 722	115 929	- 15,9
2004	85 390	- 5,4	4 766	5 232	- 8,7	17 435	91 292	108 727	- 6,2

Source : ONISR, fichier des accidents - BAAC 2012

Accidentalité en France métropolitaine - années 2004 à 2012

Années	Accidents corporels		Dont acci-dents mor-tels	Personnes tuées à 30 jours		Blessés Hospi-talisés plus de 24h	Blessés légers	Total blessés	
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %
2004 recalculé*	85 390	- 5,4	-	5 593	-	-	-	108 366	-
2005	84 525	- 1,0	4 857	5 318	- 4,9	39 811	68 265	108 076	- 0,3
2006	80 309	- 5,0	4 326	4 709	- 11,5	40 662	61 463	102 125	- 5,5
2007	81 272	1,2	4 265	4 620	- 1,9	38 615	64 586	103 201	1,1
2008	74 487	- 8,3	3 933	4 275	- 7,5	34 965	58 833	93 798	- 9,1
2009	72 315	- 2,9	3 956	4 273	- 0,05	33 323	57 611	90 934	- 3,1
2010	67 288	- 7,0	3 706	3 992	- 6,6	30 393	54 068	84 461	- 7,1
2011	65 024	- 3,4	3 647	3 963	- 0,7	29 679	51 572	81 251	- 3,8
2012	60 437	- 7,1	3 396	3 653	- 0,8	27 142	48 709	75 851	- 10,2

* estimation du nombre de personnes tuées à 30 jours à partir du nombre des personnes tuées à 6 jours, par application du coefficient majorateur de 1,069 en 2004, et déduction correspondante du nombre de blessés

Source : ONISR, fichier des accidents - BAAC 2012

Accidentalité par catégorie d'usager, métropole

Accidents corporels 2000-2012

Année	Piétons	Bicyclettes	Cyclomo-teur	Motocyclette	VT	VU	Poids lourds	TC	Ensemble
2000	18 475	6 335	19 557	19 448	105 006	5 533	6 291	1 734	121 223
2001	17 604	5 617	18 517	19 515	100 767	5 420	6 039	1 693	116 745
2002	16 170	4 906	16 488	17 967	91 014	4 655	5 333	1 626	105 470
2003	14 293	5 161	15 913	16 144	76 446	4 259	4 472	1 396	90 220
2004	13 913	4 777	15 367	15 950	71 962	4 035	4 212	1 282	85 390
2005	13 664	4 883	13 559	18 293	70 558	3 528	4 410	1 302	84 525
2006	13 424	4 835	14 125	17 178	64 560	5 848	4 813	1 246	80 309
2007	13 407	4 954	15 240	18 088	64 606	6 378	4 216	1 202	81 272
2008	12 757	4 677	14 318	16 870	58 467	5 894	3 812	1 210	74 487
2009	12 477	4 697	13 142	16 692	56 747	5 762	3 270	1 218	72 315
2010	12 095	4 260	11 368	15 414	53 021	5 574	3 292	1 063	67 288
2011	11 976	4 567	10 306	15 772	50 921	5 512	3 155	1 099	65 024
2012	11 293	4 206	9 077	14 366	47 340	5 242	2 946	1 045	60 437
Var 2012/2011	- 5,7 %	- 7,9 %	- 11,9 %	- 8,9 %	- 7,0 %	- 4,9 %	- 6,6 %	- 4,9 %	- 7,10 %

Personnes tuées 2000-2012

Année	Piétons	Bicyclette	Cyclomo-teur	Motocyclette	VT	VU	Poids lourds	TC	Autres	Total
2000	848	273	461	947	5 351	80	124	20	66	8 170
2001	832	259	455	1 081	5 343	80	144	14	45	8 253
2002	876	226	391	1 040	4 920	81	134	11	64	7 742
2003	633	203	398	869	3 721	80	114	47	61	6 126
2004	588	179	343	870	3 406	62	86	21	38	5 593
2005	635	180	356	881	3 065	56	90	14	41	5 318
2006	535	181	317	769	2 626	120	87	6	68	4 709
2007	561	142	325	830	2 464	131	68	35	64	4 620
2008	548	148	291	795	2 205	135	76	19	58	4 275
2009	496	162	299	888	2 160	145	54	5	64	4 273
2010	485	147	248	704	2 117	146	65	4	76	3 992
2011	519	141	220	760	2 062	134	67	0	60	3 963
2012	489	164	179	664	1 882	145	56	6	68	3 653
Var 2012/2011	- 5,8 %	16,3 %	- 18,6 %	- 12,6 %	- 8,7 %	8,2 %	- 16,4 %	ns	13,3 %	- 7,8 %

Personnes hospitalisées plus de 24 heures, 2005-2012

Année	Piétons	Bicyclette	Cyclomo-teur	Motocyclette	VT	VU	Poids lourds	TC	Autres	Total
2005	5 708	1 667	5 433	7 386	18 298	379	454	170	316	39 811
2006	5 523	1 745	5 888	6 928	18 084	1 052	726	263	453	40 662
2007	5 310	1 614	5 930	7 171	16 486	981	460	160	503	38 615
2008	5 039	1 559	5 391	6 873	14 127	981	399	173	423	34 965
2009	4 789	1 554	4 829	6 742	13 593	894	405	101	416	33 323
2010	4 584	1 361	4 100	6 123	12 454	921	363	77	410	30 393
2011	4 593	1 418	3 710	6 279	12 136	807	303	56	377	29 679
2012	4 211	1 352	3 234	5 512	11 266	780	315	161	311	27 142
Var 2012/2011	- 8,3 %	- 4,7 %	- 12,8 %	- 12,2 %	- 7,2 %	- 3,3 %	4,0 %	187,5 %	- 17,5 %	- 8,5 %

Accidentalité par classe d'âge, métropole

Personnes tuées 2000-2012

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2000	142	367	354	1 746	2 696	1 508	631	727	8 170
2001	88	304	375	1 845	2 757	1 507	645	732	8 253
2002	91	263	313	1 670	2 603	1 450	642	710	7 742
2003	88	224	276	1 302	1 986	1 138	492	620	6 126
2004	14	191	231	1 312	1 837	1 049	394	566	5 593
2005	20	143	260	1 222	1 645	1 034	384	610	5 318
2006	65	131	225	1 037	1 404	946	343	558	4 709
2007	8	164	200	981	1 491	892	356	528	4 620
2008	0	125	172	958	1 342	867	282	529	4 275
2009	0	122	189	901	1 366	899	288	508	4 273
2010	1	130	161	831	1 249	856	264	500	3 992
2011	1	128	144	813	1 272	847	280	478	3 963
2012	0	115	131	753	1 082	827	264	481	3 653
Var 2012/2011	ns	- 10,2 %	- 9,0 %	- 7,4 %	- 14,9 %	- 2,4 %	- 5,7 %	0,6 %	- 7,80 %

Personnes hospitalisées plus de 24 heures 2005-2012

Année	Age ind.	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
2005	248	2 944	3 668	8 723	12 741	7 222	2 034	2 231	39 811
2006	409	3 057	3 779	8 867	12 771	7 451	1 997	2 331	40 662
2007	103	2 726	3 485	8 372	12 385	7 371	1 892	2 281	38 615
2008	17	2 579	2 998	7 444	11 341	6 793	1 705	2 088	34 965
2009	4	2 389	2 639	7 175	10 628	6 715	1 636	2 137	33 323
2010	7	2 166	2 342	6 298	9 786	6 302	1 483	2 009	30 393
2011	7	2 014	2 193	6 039	9 503	6 393	1 534	1 996	29 679
2012	1	1 930	1 904	5 445	8 468	5 960	1 616	1 818	27 142
Var 2012/2011	- 75,0 %	- 4,2 %	- 13,2 %	- 9,8 %	- 10,9 %	- 6,8 %	5,3 %	- 8,9 %	- 8,5 %

Glossaire

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

COM : Collectivités d'Outre-Mer

DOM : Départements d'Outre Mer

DSCR : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

CNSR : Conseil National de Sécurité Routière

CISR : Comité Interministériel de Sécurité Routière

POM : Pays d'Outre-Mer

Personne tuée : Personne décédée dans les 30 jours suivant l'accident

Blessé très gravement : Personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite MAIS3+)

Blessé hospitalisé : Hospitalisé plus de 24h, non décédé dans les 30 jours

Blessé léger : Non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24h

Blessé : Blessés léger ou blessé hospitalisé

Accident mortel : Accident avec au moins une personne décédée dans les 30 jours

Accident corporel : Accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Taux légal d'alcoolémie : Supérieur à 0,5 g/l dans le sang

Taux délictuel d'alcoolémie : Supérieur à 0,8 g/l dans le sang

Automobiliste : Usager de véhicule de tourisme

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

Deux-roues motorisé (2RM) : Cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues

Motocyclette : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm³

Poids lourd (PL) : Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t

Scooter : Motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat

Transport en commun (TC) : Autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises

Véhicule de tourisme (VT) : Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises

Véhicule utilitaire (VU) : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de PTAC inférieur à 3,5 t

Voiturette : Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h

Bibliographie

ACEM (European Association of Motorcycle Manufacturers)	MAIDS : In-depth investigations of accidents involving powered two wheelers – avril 2009
AMOROS E, Martin JL, Laumon B	Estimation de la morbidité routière, France, 1996-2004, Bulletin Épidémiologique Hebdomadaire, 2008, 19, 157-160
ASSAILLY	La mortalité chez les jeunes, Que sais je, PUF, Paris, 2001
ASFA	Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées de 2008 à 2011
BEATT - MEDDE	Etude sur les accidents mortels ayant impliqués un poids lourd en 2004 – avril 2007
Billot-Grasset Alice, Viallon Vivian, amoros Emmanuelle, Hours Martine	Typologie des Accidents Cyclistes, 6 juin 2013, Séminaire GERI Vélo, CERTU, Lyon, France.
BLAIZOT Stéphane, Francis Papon, Mouloud Haddak, Emmanuelle Amoros	Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers – IFSTTAR – août 2012
BRENAC Thierry	Scénarios types d'accidents urbains n'impliquant pas des piétons et perspectives pour leur prévention - Les collections de l'INRETS rapport n° 274 - 2010.
BRENAC Thierry et Co	Scénarios types d'accidents impliquant des piétons – Les collections de l'INRETS – décembre 2003
CARNIS L., BLAIS E.,	An assessment of the safety effects of the French speed camera program, Accident Analysis and Prevention, no 51, 2013 pp. 301-309.
CERTU	REAGIR – Exploitations des enquêtes en milieu urbain – 1990
CERTU	Indicateurs de sécurité routière en milieu – 2011 (à paraître)
CETE Normandie-Centre	Analyse des accidents mortels impliquant une voiture de tourisme en HauteNormandie entre 2009 et 2010 – juin 2013
CHIRON M, Ndiaye A, Gadegbeku B, Mintsa C, Supernant K, Laumon B.	Les bicyclettes : apports du registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône In : ONISR : Les Fiches Thématisques de la Sécurité Routière en France,
Commissariat général au développement durable	Les deux-roues motorisés au 1er janvier 2012 – Chiffres et statistiques – n° 400 – mars 2013
Commissariat général au développement durable	Les deux-roues motorisés : à chaque âge, son usage, ses dangers – Le point sur – n° 400 – mars 2013
Commissariat général au développement durable	Les deux roues motorisés au 1 ^{er} janvier 2012 – Chiffres et statistiques n° 400 – mars 2013
Commissariat général au développement durable	Les véhicules utilitaires légers au 1 ^{er} janvier 2011 – Chiffres et statistiques – n° 310 – avril 2012
Commission européenne	Meta-analysis of empirical studies concerning the effects of alcohol on safe driving – Projet européen DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines) – octobre 2008
DIRECTION DES RISQUES PROFESSIONNELS DE LA CAISSE NATIONALE DE L'ASSURANCE MALADIE DES TRAVAILLEURS SALARIÉS (CNAMETS)	Rapport de gestion de la CNAVTS – 2011
DMAT - Ministère de l'intérieur	Le comportement des usagers de la route – 2012
DMAT- Minsitère de l'intérieur	Le permis à points – 2012

European commission	Toward european road safety – Policy orientation on road safety 2011-2020 – juillet 2010
FFSA	Etude sur le débridage des cyclomoteurs – 2007
GADEGBEKU B, Ndiaye A, Mintsa C, Supernant K, Chiron M, Laumon B	Les deux roues motorisés : apports du registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône. In : ONISR : Les Fiches Thématiques de la Sécurité Routière en France,
GIRAUDET Pierre	La sécurité routière – Livre blanc présenté au Premier ministre – La documentation française – 1989
GOT Claude	Analyse de 385 accidents mortels de la circulation – mai 2007
IFSTTAR	Accidentalité à Vélo et Exposition au risque (AVER), Risque de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers – août 2012
IFSTTAR-INSERM -	Téléphone et sécurité routière – Expertise collective – avril 2011
INRETS	Estimation nationale de la morbidité – mars 2009
INRETS	Vieillissement de la population et sécurité routière – novembre 2004
INRETS	La traversée de rue chez les personnes âgées : facteurs de risques et méthode de récupération – février 2005
LAGARDE Emmanuel	Combinaison d'études sur la santé et l'insécurité routière (CESIR-A) : santé et insécurité routière, influence de la consommation de médicaments – INSERM - août 2009
LESIRE Philippe, H. Johannsen Technical, R. Willinger, A Longton	Child advanced Safety Project for European Roads (CaSPER) – décembre 2012
OFDT/CEESAR	Etude SAM : Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière – septembre 2005
OMS	Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde - 2009
ONISR	Guide d'aide à la correction des fiches BAAC – décembre 2012
ONISR	La sécurité routière en France – Bilan 2011 – décembre 2012
PAGES Yves et Co	How a vehicle is safe ? The contribution of vehicle technologies to the reduction in road casualties in France from 2000 to 2010 – novembre 2011
Préfecture de police de Paris	Statistiques des accidents de la ville de Paris – 2009
SoeS - MEDDE	Enquête 2012 sur l'utilisation du 2RM
SOFRES	Enquête 2012 – Parc auto
VAN ELSLANDE Pierre et Co - IFSTTAR	Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés – septembre 2011
VAN ELSLANDE Pierre et co	De la vigilance à l'attention – Influence de l'état psychologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents – Les collections de l'INRETS n° 280 – 2009
VERTET Martine et Thierry Brenac	Les carrefours giratoires comme aménagements de sécurité routière – colloque " La sicurezza stradale " – mars 1998
VIALLON V., LAUMON B.	Fractions of fatal crashes attributable to speeding: Evolution for the period 2001-2010 in France, Accident Analysis and Prevention, no 52, 2013 pp. 250-256.

L'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), créé en 1982 et placé sous l'autorité du délégué interministériel à la sécurité routière, a en particulier en charge la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales se rapportant à la sécurité routière.

Chaque année, la publication du bilan de l'accidentalité en France est un moment fort de son activité.

Ce bilan annuel a pour but de faire connaître l'accidentalité pour en comprendre les mécanismes, à travers notamment des analyses thématiques. Il a été cette année complètement refondu afin de faciliter la lecture et la compréhension des enjeux pour un public spécialiste ou non spécialiste.

La présente édition peut-être consultée et téléchargée en ligne sur les pages web de l'observatoire à l'adresse, ainsi que des tableaux extraits du fichier national :

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>

