



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

27 Juin 2013

L'accidentalité routière en 2012

Bilan sommaire

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Sommaire

- 1. Les résultats définitifs de 2012**
- 2. Perspectives longues**
- 3. La mortalité par catégorie d'usagers**
- 4. La mortalité par classe d'âge**
- 5. La mortalité selon le type de routes**
- 6. Les résultats du modèle Giboulée**

1 - Les résultats définitifs 2012

→ France métropole 2011 vs 2012

A T B H

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 définitifs	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%

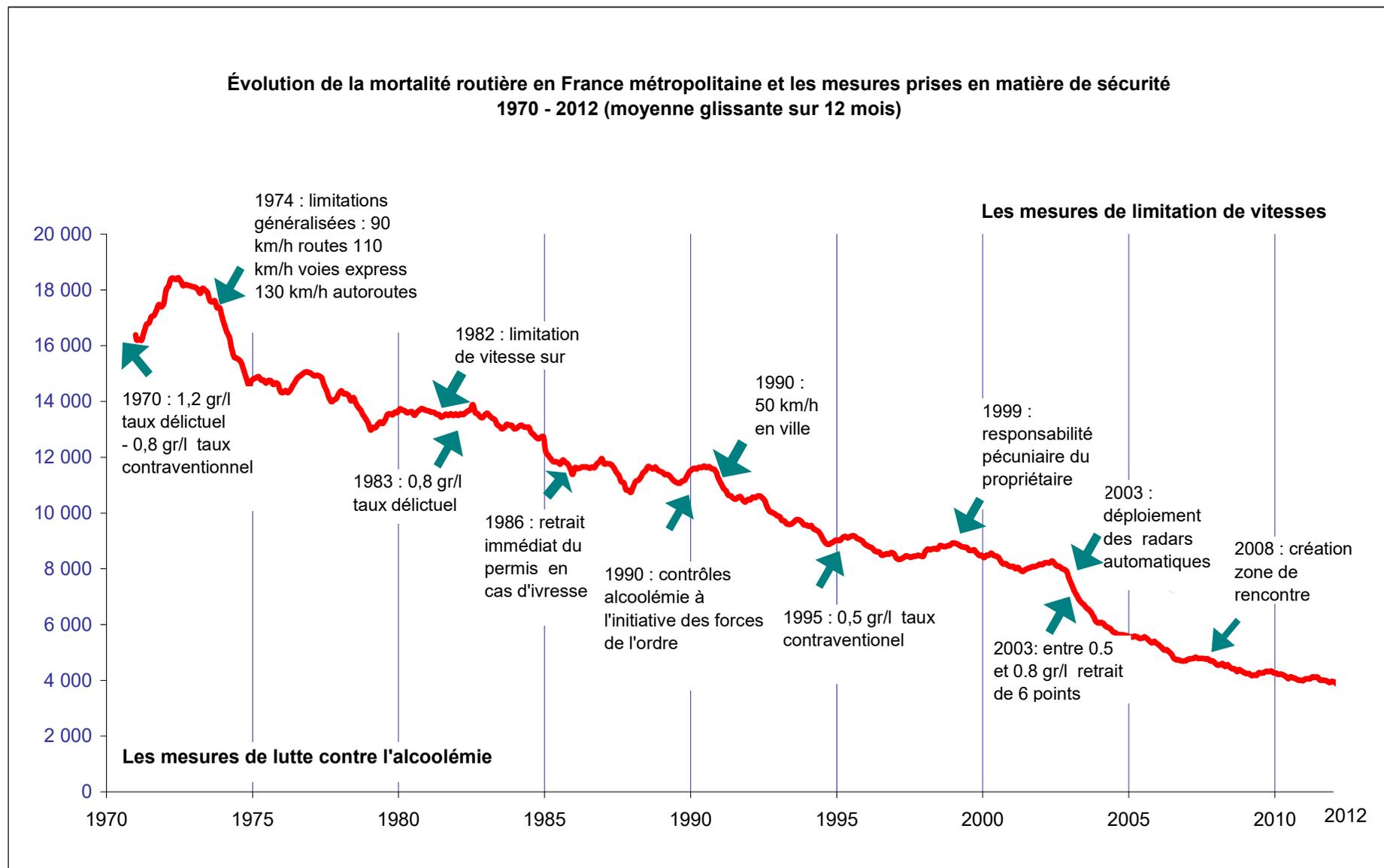
Sur l'intégralité de l'année 2012, la mortalité routière tombe à 3 653 personnes tuées.

La baisse est de **-7,8%** soit plus de 300 vies préservées par rapport à 2011.

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

2 - Perspectives longues

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



3. La mortalité par catégorie d'usagers

→ Comparaison 2012 vs 2011

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 PL	 Autres	Total
Rappel 2000	848 10%	273 3%	461 6%	947 12%	5351 66%	124 2%	166 2%	8 170 100%
2011	519 13%	141 4%	220 6%	760 19%	2062 52%	67 2%	194 5%	3 963 100%
2012	489 13%	164 4%	179 5%	664 18%	1882 52%	56 2%	219 6%	3 653 100%
Progression 2011-2012	-5.8%	16.3%	-18.6%	-12.6%	-8.7%	-16.4%	12.9%	-7.8%

NB : Données BAAC définitives

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

- Les 2RM enregistrent une baisse globale de -14%, soit **-12,6%** pour les **motocyclettes** et **-18,6%** pour les **cyclomoteurs**
- **La baisse de la mortalité dans les véhicules de tourisme est la plus importante en nombre : (1882 personnes tuées en 2012 et 180 vies préservées soit 58% du gain global)**
- **Les cyclistes sont la seule catégorie d'usagers avec une mortalité en hausse : +16% (164 tués en 2012)**
- **Les poids lourds baissent fortement (-16%). La mortalité de 2012 retrouve presque le niveau atteint en 2009 (55 tués en 2009).**

La baisse de la mortalité des occupants de PL doit être mise en regard des gains globaux. En effet, la simple implication d'un poids lourds dans un accident a toujours des effets très marqués en accidentalité : 8 tués hors PL pour 1 tué dans le PL. En 2012, la baisse de la mortalité dans les poids lourds aurait parallèlement fait baisser de 88 le nombre de tués parmi les autres catégories d'usagers.

4. La mortalité par classes d'âge

→ Comparaison 2012 vs 2011

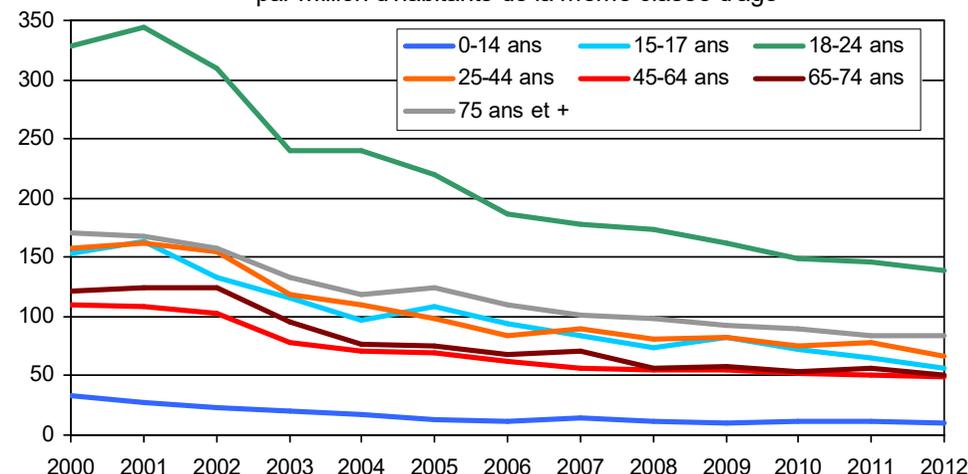
→ Évolution 2000 à 2012

	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 - 74 ans	75 ans et plus	Ind	Total
Rappel 2000	367 4%	354 4%	1746 21%	2696 33%	1508 18%	631 8%	727 9%	142 2%	8 170 100%
2011	128 3%	144 4%	813 21%	1272 32%	847 21%	280 7%	478 12%	1 0%	3 963 100%
2012	115 3%	131 4%	753 21%	1082 30%	827 23%	264 7%	481 13%	0 0%	3 653 100%
Progression 2011-2012	-10.2%	-9.0%	-7.4%	-14.9%	-2.4%	-5.7%	0.6%	NS	-7.8%

NB : Données BAAC définitives

- **La mortalité routière des plus de 45 ans se stabilise, confirmant ainsi une tendance continue observée depuis 2008.**
- **Bien que la baisse de 2012 comparée à 2011 soit en léger retrait par rapport à la baisse d'ensemble, sur le long terme la mortalité des 18-24 ans suit strictement la baisse générale.**
- **La mortalité des 18-24 ans reste néanmoins très forte rapportée à la population de cette tranche (taux 2,4 fois plus élevé que la moyenne de la population)**

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



Avec 58 tués par million d'habitants en 2012, la France est dans la moyenne européenne

5. La mortalité selon le type de routes

→ Comparaison 2012 vs 2011

→ Évolution 2000 à 2012

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

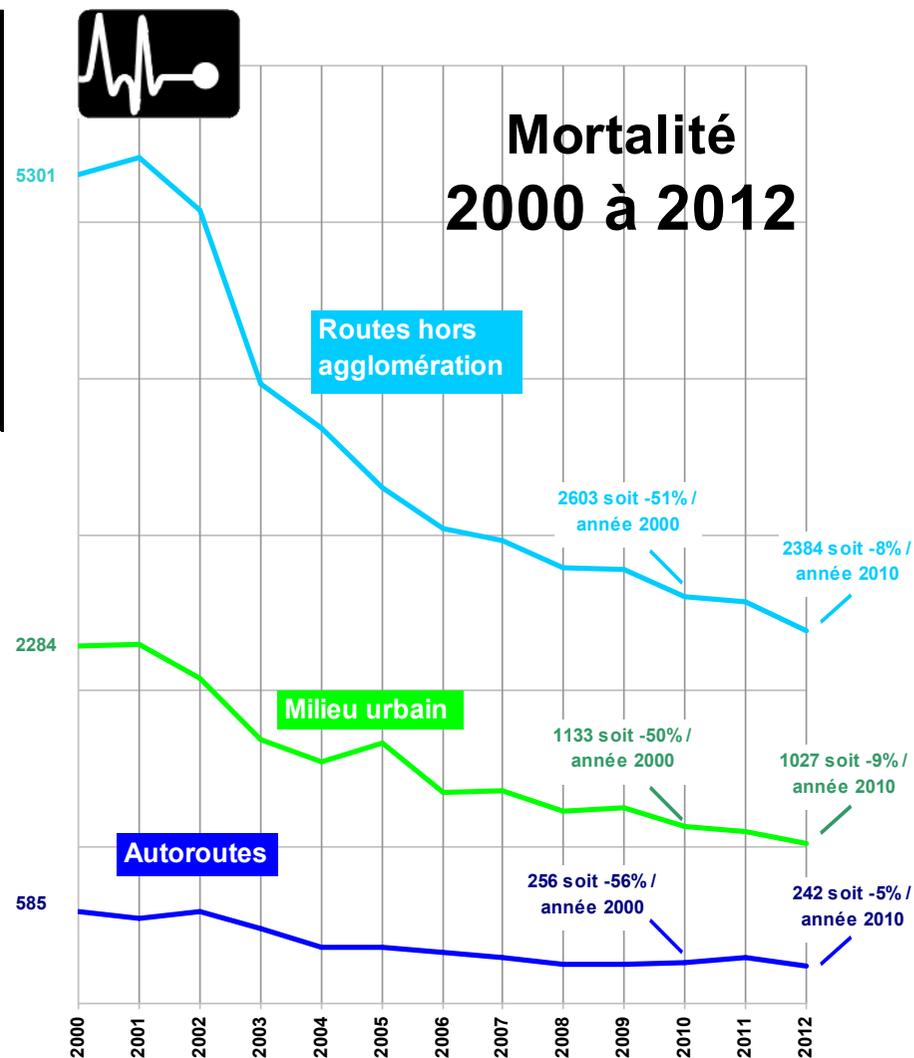
	Autoroutes	Routes hors agglo.	Milieu urbain	Total
Rappel 2000	585 7%	5301 65%	2284 28%	8 170 100%
2010	256 6%	2603 65%	1133 28%	3 992 100%
2011	295 7%	2572 65%	1096 28%	3 963 100%
2012	242 7%	2384 65%	1027 28%	3 653 100%
Progression 2011-2012	-18.0%	-7.3%	-6.3%	-7.8%

NB : Données BAAC définitives

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

Les deux tiers de la mortalité ont lieu sur route hors agglomération.

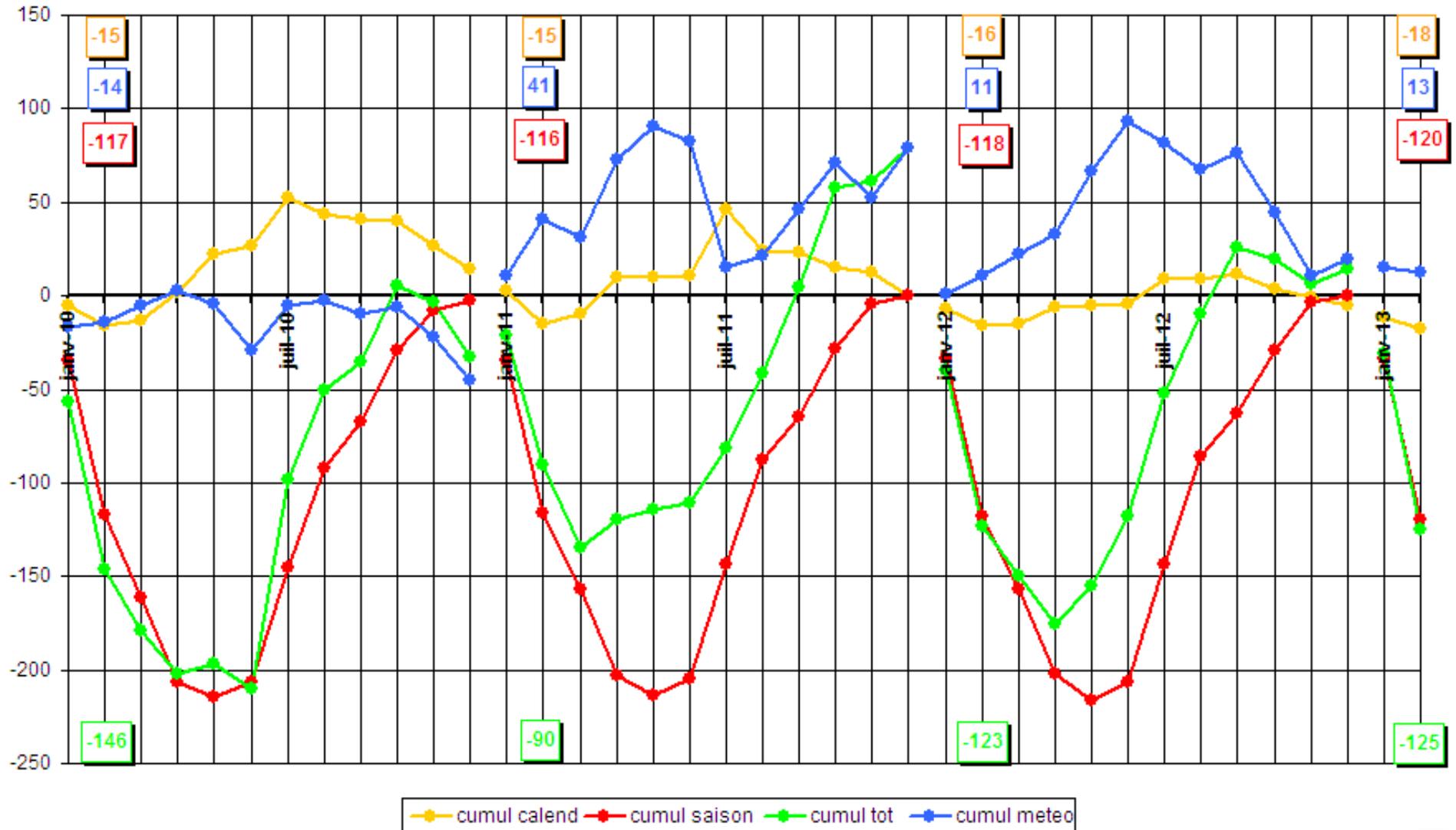
La répartition des décès entre les trois catégories est totalement stable puis 2000.



6. Modèle Giboulée

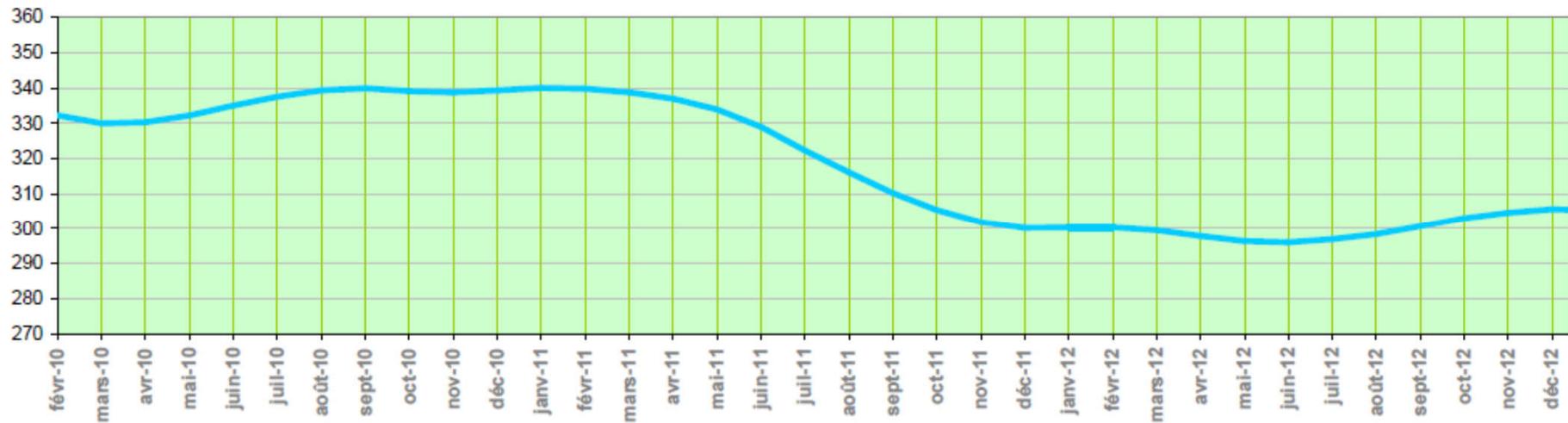
→ Effets atypiques

Historique des effets cumulés de janvier à décembre depuis 2010



6. Modèle Giboulée

→ Mortalité CVS



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

Merci de votre attention.

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

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES