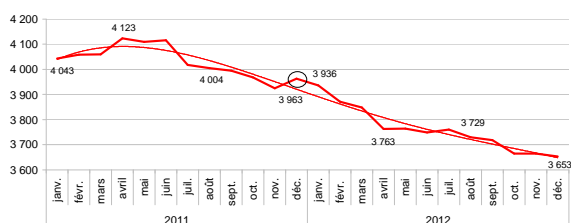


Panorama 2012 – France métropolitaine

Mortalité routière - Cumul sur une année glissante



Année	1er semestre						2e semestre					
	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin
2011	4 043	4 058	4 059	4 123	4 109	4 116	4 017	4 004	3 994	3 968	3 925	3 963
2012	3 936	3 871	3 846	3 763	3 762	3 748	3 760	3 729	3 723	3 671	3 667	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

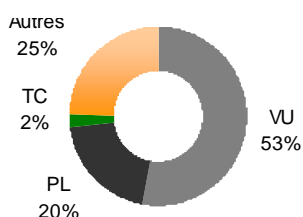
Parmi les 310 vies épargnées en 2012 par rapport à 2011, 180 le sont chez les usagers de véhicules de tourisme (baisse de -8,8%), 96 chez les motocyclistes (-12,6%), 41 chez les cyclomoteuristes (-18,6%) et 30 chez les piétons (-5,8%). 92 vies sont épargnées du fait de la réduction des accidents impliquant 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%).

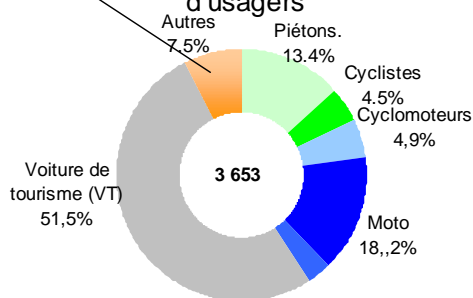
L'évolution de la mortalité des usagers de deux-roues motorisés connaît depuis 2000 un bilan contrasté :

- la mortalité des **cyclomoteuristes** (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.

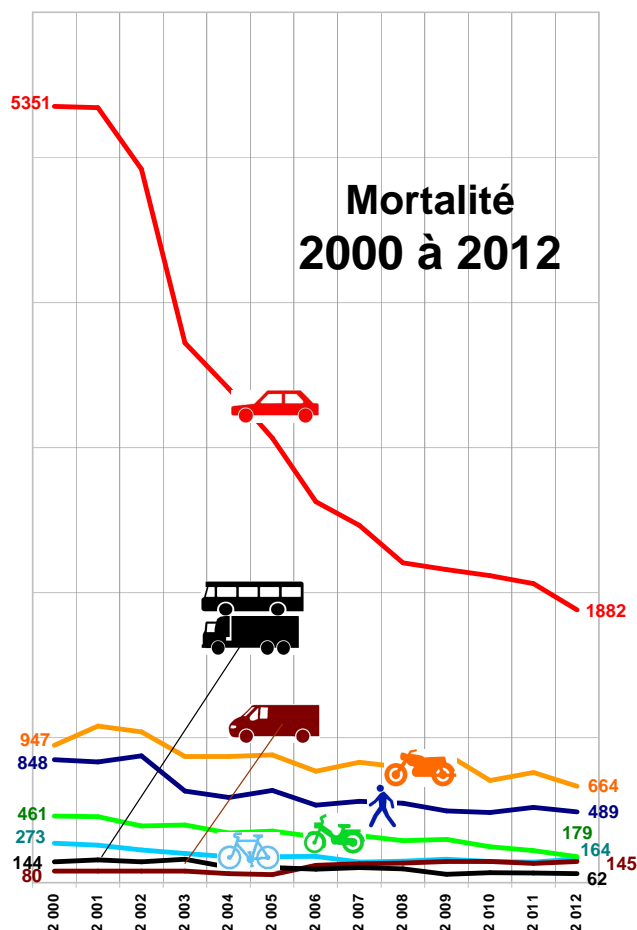


Personnes tuées par catégorie d'usagers



Répartition du nombre de personnes tuées par catégorie d'usagers dans un accident mortel selon la catégorie d'usagers impliqués

		Victimes	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	VU	PL - TC	Autres	Toutes catégories
Usager impliqué	Sans tiers	0	25	55	250	916	77	36	35	1394	
	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	1	15		
	Contre moto	25	6	3	6	3	0	0	43		
	Contre VT	308	65	82	255	454	15	3	14	1196	
	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	1882	145	62	68	3653	



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 des piétons est revenue au niveau de celle 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

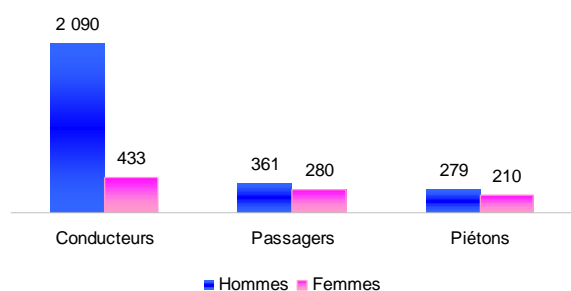
La répartition de la mortalité entre hommes et femmes est de 74,7% / 25,3%. Entre 2000 et 2010, la baisse de la mortalité des conducteurs hommes ou femmes était du même ordre (-45%). Depuis 2010, elle est de -12,9% pour les hommes alors que la mortalité des conductrices évolue peu. La mortalité des piétonnes augmente de +4% en 2012. Pour dix hommes tués, 67 seront hospitalisés plus de 24h 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 pas 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 -61,1%, mais de -4.6% depuis.

Nombre de personnes tuées selon le sexe



¹ SOFRES - Enquête Parc auto 2013

Répartition des personnes tuées et blessées hospitalisées par classe d'âge : 3 653 décès pour 27 142 hospitalisations

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 de la mortalité est de -9,4 % depuis 2010. Le risque d'être tué pour un jeune adulte s'est donc notablement réduit. Il reste le double de celui de l'ensemble de la population.

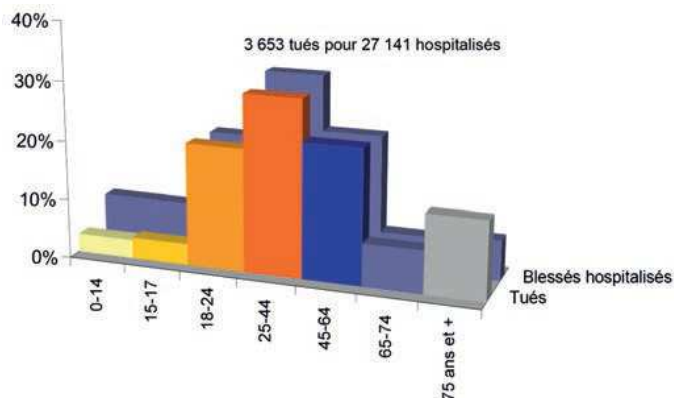
Les **0-14ans** voient également leur mortalité en forte réduction, qu'ils soient passagers, piétons ou cyclistes. Entre 2000 et 2010, cette réduction est de -65%. Depuis 2010, elle est de -11,5%. 13 vies de cette classe d'âge ont été épargnées en 2012 par rapport à 2011. Quant aux **15-17 ans**, la 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 1352 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.

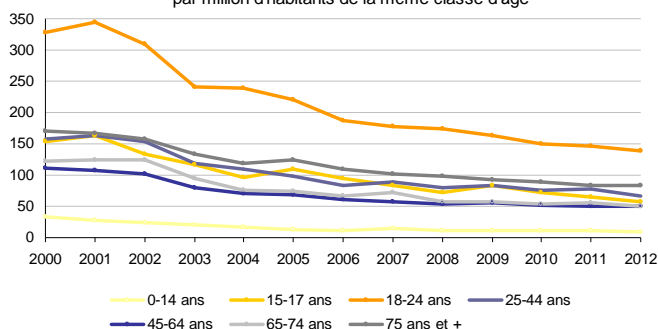
Les conducteurs novices : permis de moins de deux ans

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 ».



	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et +
Tués	115	131	753	1 082	827	264	481
%	3.1%	3.6%	20.6%	29.6%	22.6%	7.2%	13.2%
Blessés	1 930	1 904	5 445	8 468	5 960	1 616	1 818
En %	7.1%	7.0%	20.1%	31.2%	22.0%	6.0%	6.7%

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



	0-14	15-17	18-24	25-44	45-64	65-74	75 ans et +
2011	11	64.4	146.6	77.6	50.8	50.7	84.2
2012	9.8	56.9	138.9	66.3	49.5	56	83.5

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

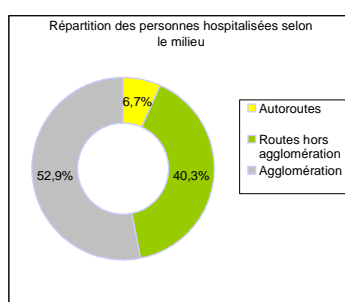
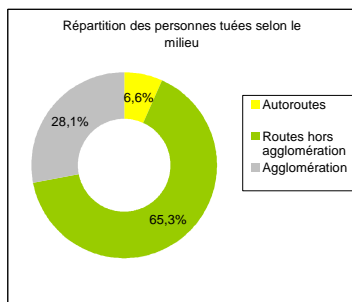
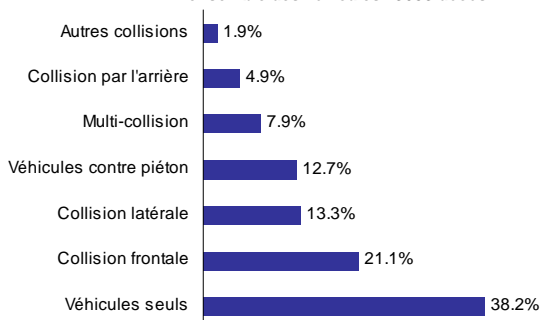
Deux tiers des usagers sont tués sur les routes hors agglomération (65,3 % en 2012), plus de la moitié des personnes hospitalisées le sont en agglomération (52,9 % en 2012). La baisse de la mortalité a été équivalente sur les routes hors agglomération et en agglomération entre 2000 et 2010 (respectivement -50,9 % et -50,4%). 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 conduit à 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.

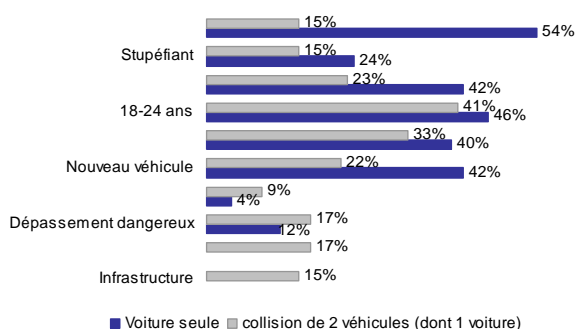
L'analyse précise des procès-verbaux¹, voire des études détaillées d'accidents, est nécessaire pour mieux comprendre les divers facteurs en cause. La présence de certains facteurs ayant joué un rôle déterminant dans l'accident est renseignée dans les fiches BAAC : 30 % des accidents mortels se produisent en présence d'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 routes motorisés.

Répartition des personnes tuées selon le type de collision pour l'ensemble des véhicules : 3653 décès



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

Répartition des facteurs d'accidents en Haute-Normandie



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