



Paris, le 28 mai 2014

Jean-Robert LOPEZ,
délégué interministériel à la Sécurité routière,
s'est rendu aujourd'hui à l'hôpital de Garches pour
présenter le bilan définitif de l'accidentalité routière 2013.

2013, une année de progrès,
mais encore 3 268 personnes tuées et 70 607 blessés.

En 2013, 3 268 personnes ont perdu la vie sur les routes de France, soit une diminution de -10,5% par rapport à 2012, et 385 vies sauvées. C'est le nombre de décès le plus faible enregistré depuis que ces statistiques existent.

Le nombre de personnes blessées est en baisse de -6,9% : 70 607 personnes blessées dans 56 812 accidents corporels (-6%). 25 966 d'entre elles ont dû être hospitalisées (-4,3% par rapport à l'année 2012). 15% des personnes hospitalisées plus de 24 heures garderont des séquelles très graves.

La baisse de la mortalité routière a été **plus marquée au premier semestre 2013 : -13,3%**. Elle s'explique par le déploiement très médiatisé des premiers radars mobiles nouvelles génération, des conditions météorologiques qui incitaient peu aux déplacements, notamment à deux-roues motorisés, et un prix du carburant qui favorisait l'éco-conduite. Le second semestre enregistre également une baisse de la mortalité routière, mais dans une moindre mesure : -5,4%, ce qui s'explique notamment par une remontée de la mortalité des motocyclistes (+3%).

Les catégories d'usagers

L'accidentalité routière s'améliore **pour toutes les catégories d'usagers de la route** : 270 vies sauvées chez les automobilistes (1 612 décès en 2013), 33 chez les motocyclistes (631 décès), 20 chez les cyclomotoristes (159 décès), 24 chez les piétons (465 décès), 17 chez les cyclistes (147 décès). Seuls les conducteurs de poids lourds ne bénéficient pas de cette tendance, avec un mort de plus en 2013 (57 décès).

Les 18-24 ans sont ceux pour lesquels la baisse de la mortalité est la plus marquée : 117 vies sauvées en 2013, mais toujours 636 décès, c'est-à-dire 19,5 % des personnes tuées sur la route pour cette classe d'âge qui représente 9% de la population. Rappelons que les accidents de la route constituent **la première cause de mortalité dans la tranche d'âge 15-24 ans.**

Le réseau routier

Ce sont toujours **les itinéraires hors agglomération qui connaissent le plus grand nombre de drames de la route** : 2 077 personnes tuées, en baisse cependant de -12,9% par rapport à l'année précédente. **La mortalité routière a également baissé en ville de 9,4%**, mais encore 930 décès). En revanche, sur autoroute, la mortalité a augmenté de 7,9% (261 décès).

La vitesse

La vitesse excessive ou inadaptée est identifiée comme la cause principale d'un accident mortel dans 26% des cas.

L'alcool au volant

18% des conducteurs impliqués dans un accident mortel présentait une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l de sang. Ce taux est de 20% chez les motocyclistes, 21% chez les automobilistes et les piétons, et 37% chez les cyclomotoristes. Dans 60% des cas, l'alcoolémie dépasse 1,5 g/l.

Le port de la ceinture de sécurité : 40 ans en 2013

Après de nombreuses années stables, **le « réflexe ceinture de sécurité » progresse légèrement** : en 2013, 18% des automobilistes tués ne portaient pas leur ceinture de sécurité.

Le port du casque à deux-roues motorisé

5,2% des usagers de deux-roues motorisés qui ont perdu la vie ne portaient pas leur casque.

Retrouvez tous ces chiffres sur le site de l'ONISR :
<http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere>

Contact presse Sécurité routière :

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



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

28 mai 2014

L'accidentalité routière en 2013

Bilan sommaire



Sommaire

1. **Résultats 2013**
2. **Perspectives longues**
3. **Évolution de la mortalité**
4. **Évolution du nombre de blessés hospitalisés**
5. **Évolution mensuelle**
6. **Victimes par catégorie d'usagers**
7. **Victimes par classe d'âge**
8. **Victimes par type de réseau routier**
9. **Panorama des grands invariants**
10. **Mortalité selon les départements**
11. **Mortalité dans les Départements d'Outre Mer (DOM)**
12. **Facteurs comportementaux**

1 - Résultats 2013

→ France métropole 2012 vs 2013,
(données définitives pour 2012 et 2013)

	A	T	B	H
Bilan de l'année 2013	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2013	56 812	3 268	70 607	25 966
Année 2012	60 437	3 653	75 851	27 142
Différence 2014 / 2013	-3 969	-385	-5 244	-1 176
Evolution 2014 / 2013	-6.0%	-10.5%	-6.9%	-4.3%

Tous les indicateurs d'accidentalité sont à la baisse.

En 2013, la mortalité routière tombe à 3 268 personnes tuées.

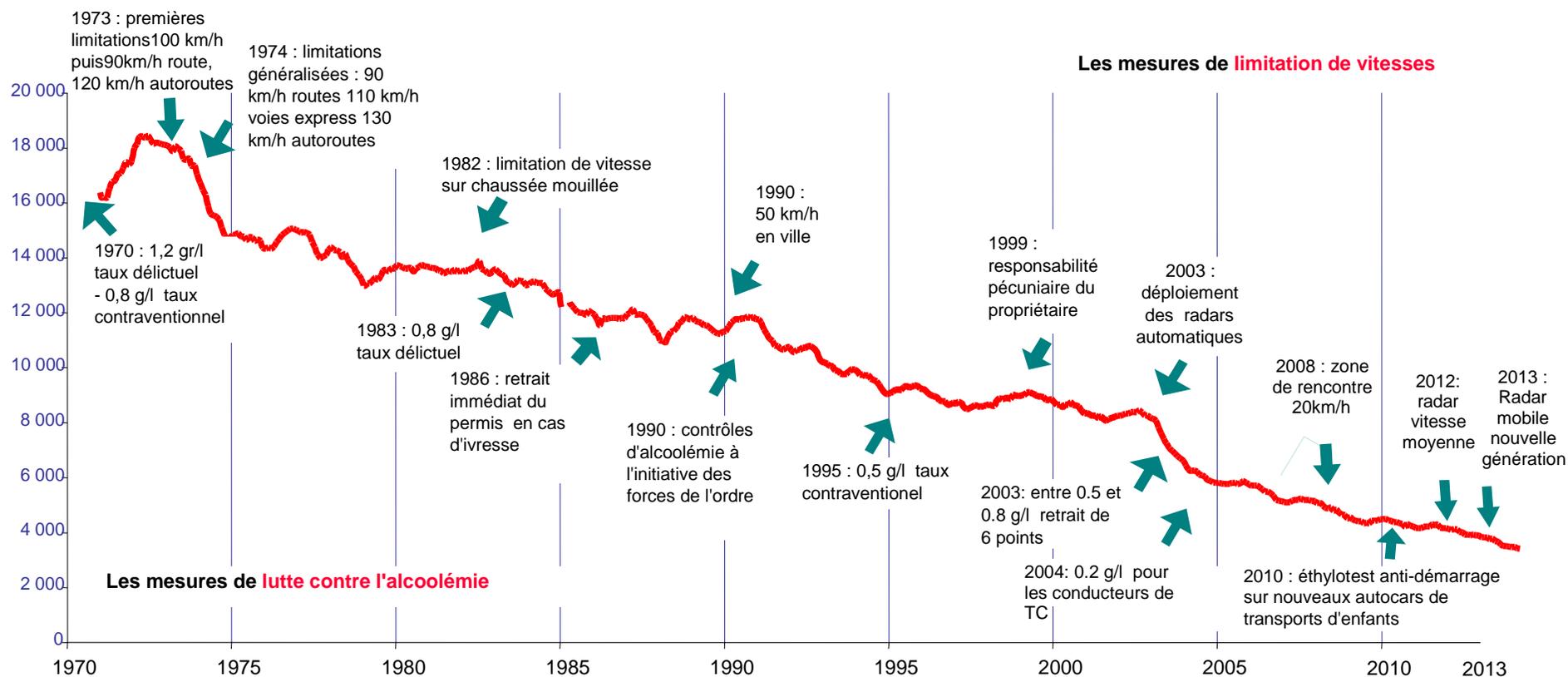
La baisse est de -10,5 % soit 385 vies épargnées par rapport à 2012.

Il s'agit de la 4^{ème} baisse la plus importante depuis 1954, année des débuts de la statistique informatique.

2 - Perspectives longues

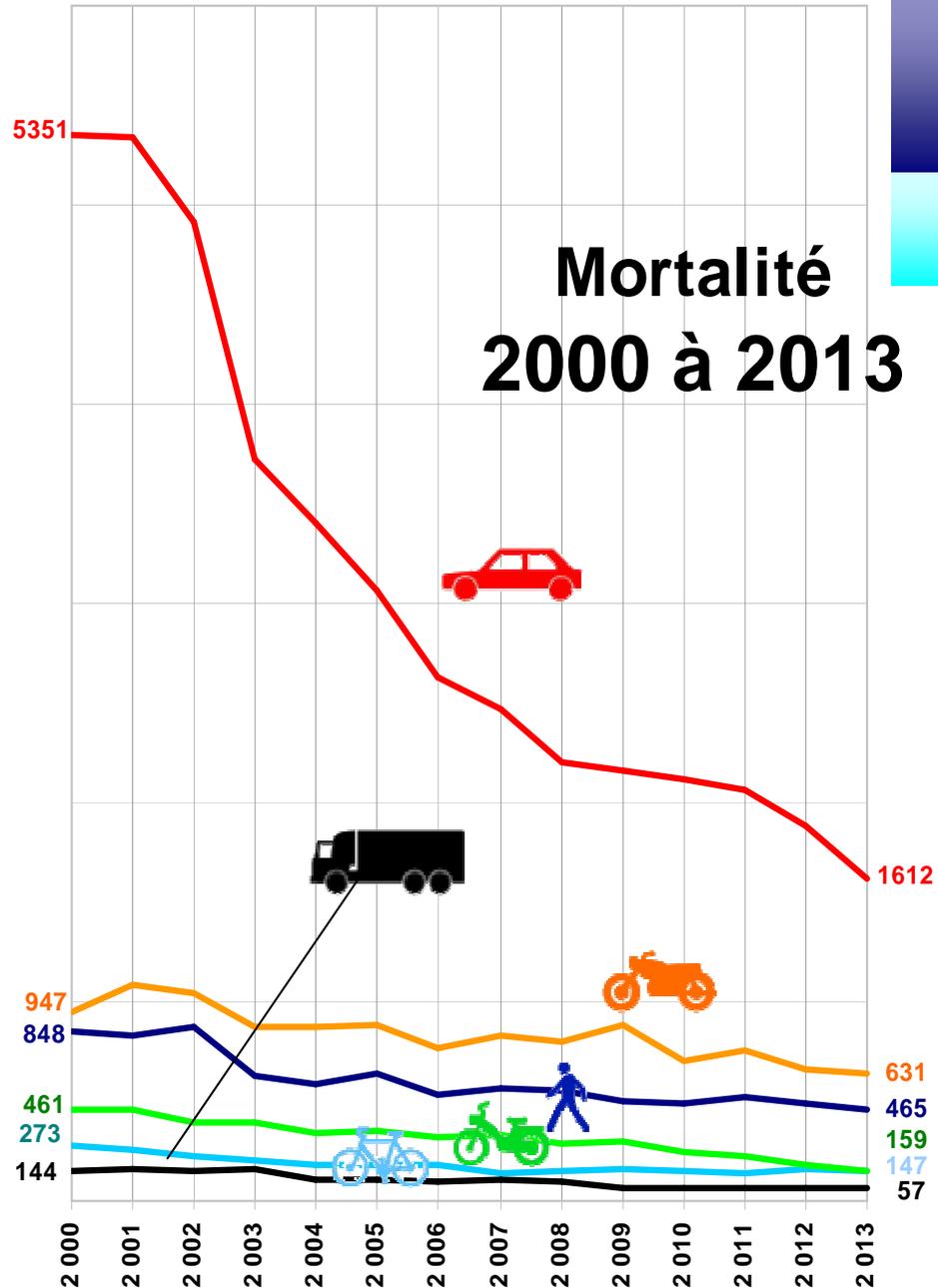
→ Chronologie 1970 à 2013 : Mortalité routière vs Mesures de sécurité routière

Évolution de la mortalité routière en France métropolitaine et les mesures prises en matière de sécurité
1970 - 2013 (moyenne glissante sur 12 mois)



3 – Evolution de la mortalité

2000 → 2013



Entre 2000 et 2010, la mortalité routière a été divisée par deux.

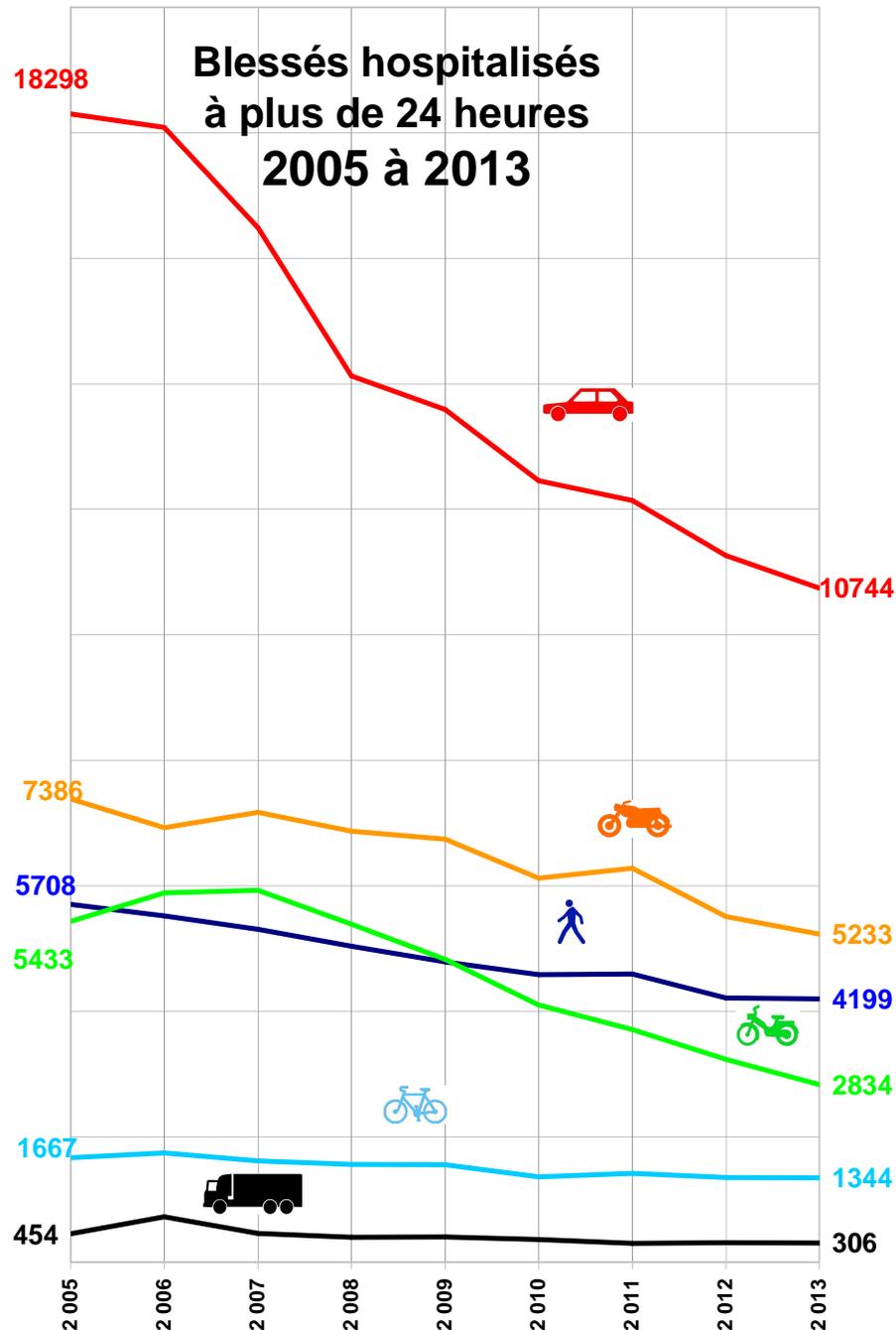
Entre 2000 et 2013, elle a baissé de -18,5 %.

2013 participe pour plus de la moitié à cette baisse.

70% de cette baisse provient de la baisse de la mortalité des usagers des véhicules légers.

4 – Evolution du nombre de blessés hospitalisés

2005 → 2013



Entre 2005* et 2010, le nombre de blessés hospitalisés a baissé de 23,7 %.

Entre 2010 et 2013, cette baisse est de 14,6%.

En 2013, 25 966 personnes ont été hospitalisées plus de 24 heures.

3,7% des blessés transportés à l'hôpital décéderont dans les 30 jours ou au delà.

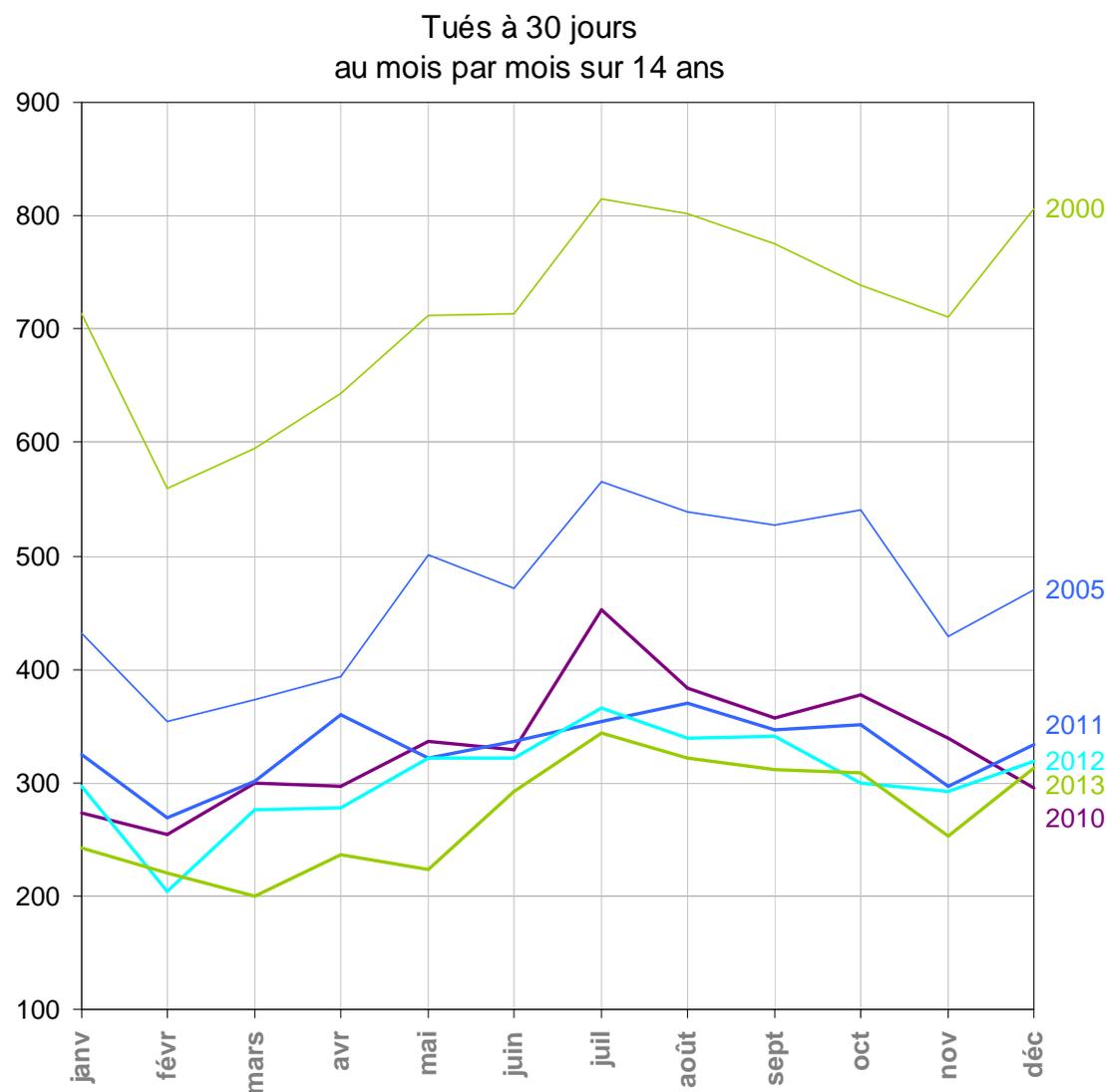
15 % des blessés hospitalisés plus de 24 heures garderont des séquelles très graves.

* Changement de définition du blessé hospitalisé en 2004.

5 – Evolution mensuelle

→ Evolution du nombre de personnes tuées mois par mois

- La mortalité suit une saisonnalité avec un pic le plus souvent en juillet.
- Mars, avril, mai 2013 ont cumulé 55% de la baisse de la mortalité 2013.
- La baisse de la mortalité au premier semestre, par rapport au premier semestre 2012 a été de -13,3 %.
- Celle du second semestre n'a été que de -5,4 %.



6- Victimes par catégorie d'usagers

→ Comparaison 2013 vs 2012

	 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%
2010	485 12%	147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	65 2%	226 6%	3 992 100%
2012	489 13%	164 4%	179 5%	664 18%	1882 52%	56 2%	219 6%	3 653 100%
2013	465 14%	147 4%	159 5%	631 19%	1612 49%	57 2%	197 6%	3 268 100%
Progression 2012-2013	-5%	-10%	-14%	-5%	-14%	2%	-10%	-11%
Progression 2010-2013	-4%	0%	-36%	-10%	-24%	-12%	-13%	-18%
Progression 2000-2013	-45%	-46%	-65%	-33%	-70%	-54%	19%	-60%

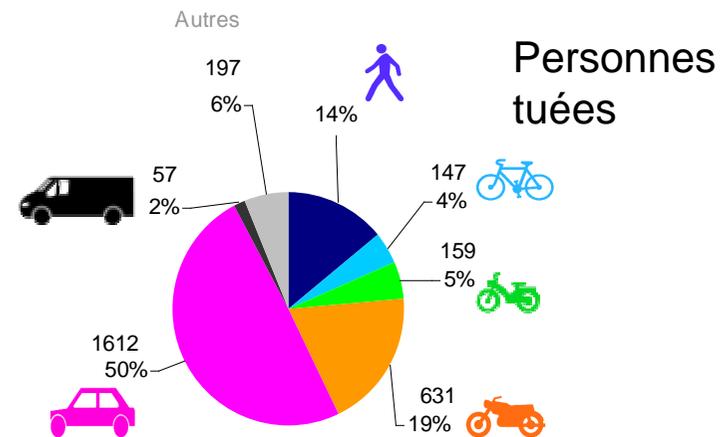
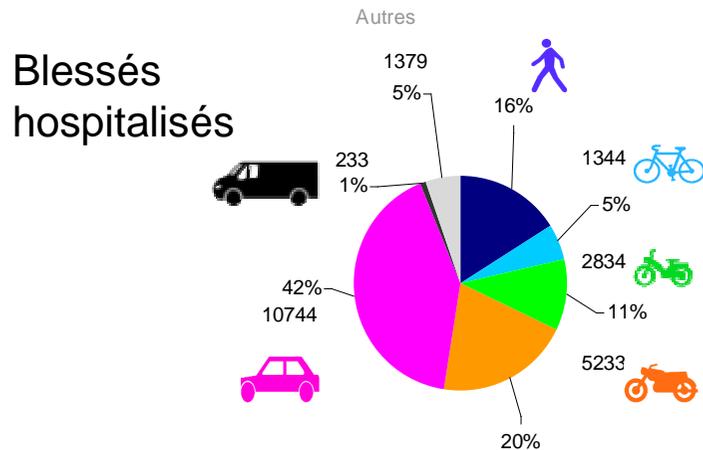
NB : Données BAAC définitives

La catégorie "autres " regroupe pour 70% les VUL, 15% les voiturettes ou tricycles, 5% les quads et 10% les TC ou engins spéciaux.

- La baisse de la mortalité dans les voitures de tourisme est la 3^{ème} baisse la plus importante depuis 2000.
- La mortalité des cyclomotoristes poursuit une baisse importante en relation avec la baisse du parc.
- La mortalité des motocyclistes affiche une baisse régulière depuis 2010.
- La mortalité des cyclistes reste relativement stable depuis 2007.
- La baisse de la mortalité piétonne de 2013 efface la hausse enregistrée en 2011.

6- Victimes par catégorie d'usagers

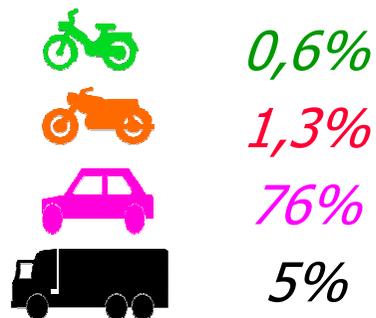
→ Usagers motorisés (2013) vs parts de trafic



Part d'usagers motorisés **blessés hospitalisés 2013**

11%
20%
42%
1%

Part de trafic des usagers motorisés (*)



Mortalité des usagers motorisés **2013**

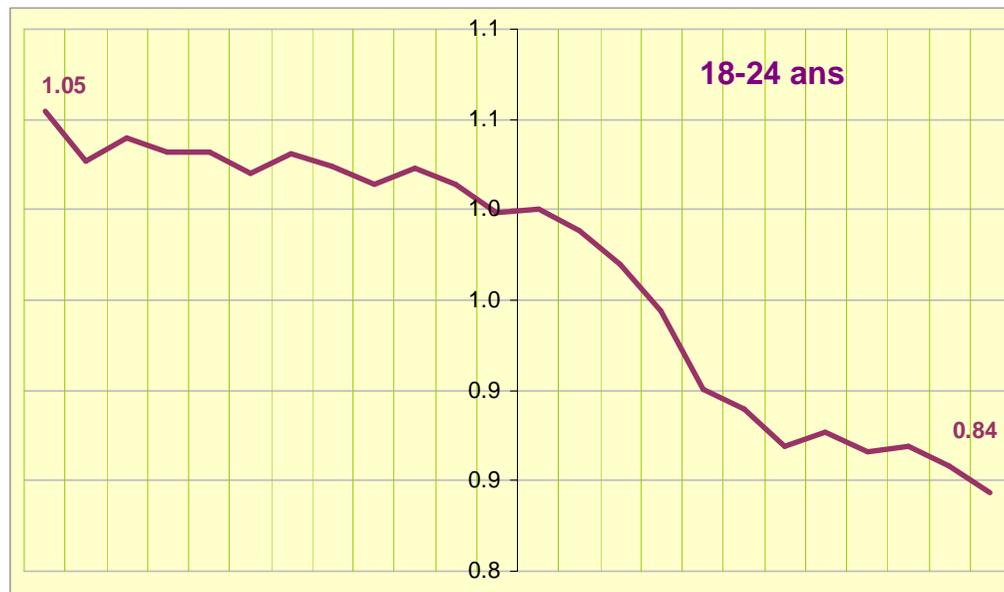
5%
19%
50%
2%

* : Sont exclus de cette comparaison les piétons, les cyclistes (pour lesquels le trafic est trop mal connu) et les véhicules utilitaires. Données 2012.

La mortalité des motocyclistes baisse plus lentement que celle des autres catégories motorisées, ce qui renforce sa part dans la mortalité totale, qui approche désormais 20%, pour une part dans le trafic de 1,3%.

7- Victimes par classe d'âge

→ Comparaison 2013 vs 2012



Les moins de 24 ans (0-24) représentent 25,6% de la mortalité routière et 32,3% des blessés hospitalisés. Ils connaissent en 2013 la plus forte baisse de mortalité avec 164 vies épargnées, soit 43 % du total 2013.

Les 18-24 ans représentent 19,5 % de la mortalité routière, alors qu'ils représentent 9 % de la population.

La mortalité des 65-74 ans ne baisse que de - 3,8 %.

2012												2013											
J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
795	774	784	778	778	769	777	772	765	771	765	753	754	745	731	712	679	671	655	661	653	655	647	636

	pers.tuées	part dans la mortalité	évolution 2012-13	blessés hospitalisés	part du total BH
0-14 ans	97	3.0%	-15.7%	1785	6.9%
15-17ans	102	3.1%	-22.1%	1686	6.5%
18-24 ans	636	19.5%	-15.5%	4915	18.9%
25-44 ans	1 005	30.8%	-7.1%	8341	32.1%
45-64 ans	740	22.6%	-10.5%	5892	22.7%
65-75 ans	254	7.8%	-3.8%	1555	6.0%
75 ans et +	434	13.3%	-9.8%	1787	6.9%

8- Victimes par type de réseau routier

→ Evolution

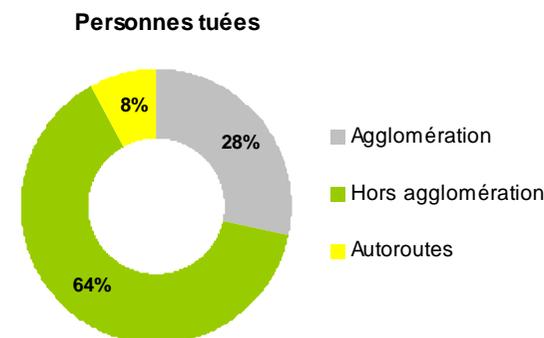
Mortalité	Autoroutes	Routes hors agglo	Agglo
2013	261	2077	930
Evolution 2012-13	7.9%	-12.9%	-9.4%
Evolution 2010-13	2.0%	-20.2%	-17.9%
Evolution 2000-13	-56.2%	-50.9%	-50.4%

Augmentation de la mortalité sur les autoroutes :

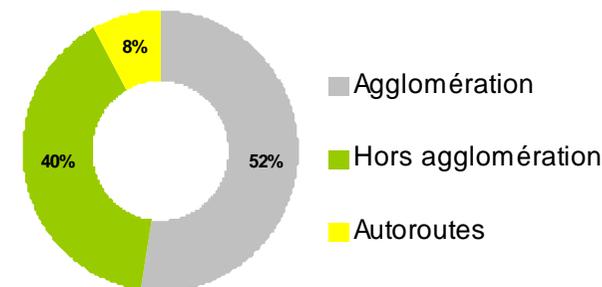
- de 7,9% entre 2012 et 2013
- De 2% entre 2010 et 2013

Blessés hospitalisés recensés par les forces de l'ordre en 2013:

- 13 564 en agglomération
- 10 340 sur les routes hors agglomération
- 2 062 sur les autoroutes



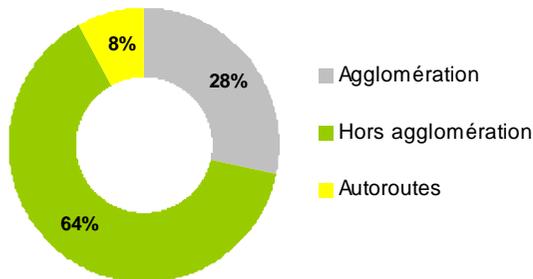
Blessés hospitalisés



9- Panorama des grands invariants

→ Données BAAC 2013

Personnes tuées

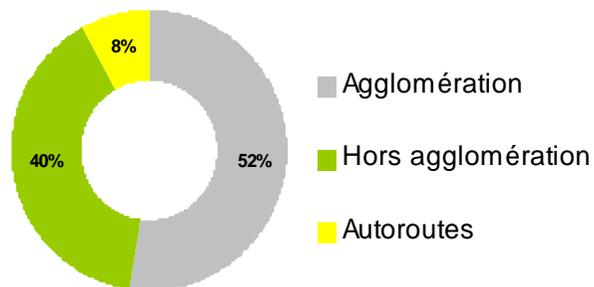


Deux tiers de la mortalité piétonne se produit en agglomération.

Deux tiers de la mortalité cycliste survient hors agglomération.

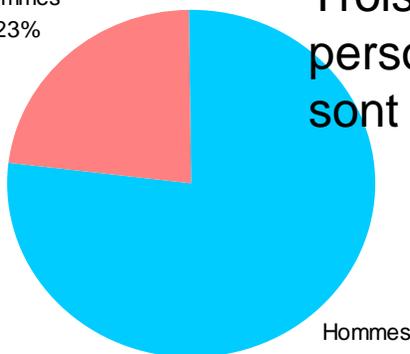


Blessés hospitalisés



4 motocyclistes tués sur 5 roulent en cylindrée de +125cm³.

Femmes
23%



Trois quart des personnes tuées sont des hommes



Hommes
77%



Un tué sur 4 l'est dans un accident impliquant un conducteur novice.

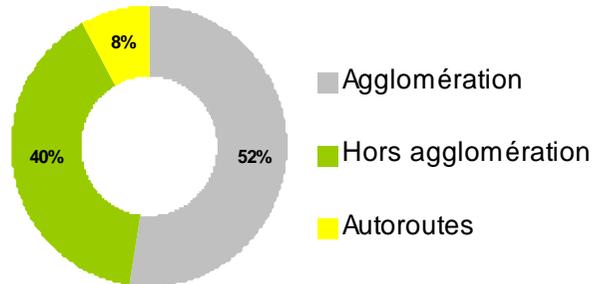
14,2% des personnes tuées le sont dans un accident impliquant un poids lourd.



9- Panorama des grands invariants

→ Données BAAC 2013

Blessés hospitalisés



9 fois plus de piétons ou cyclistes blessés hospitalisés que tués



18 fois plus de cyclomotoristes blessés hospitalisés que tués

9 fois plus de motocyclistes blessés hospitalisés que tués

Sur autoroutes, **8 fois** plus de blessés hospitalisés que de tués

Sur routes hors agglomération, **5 fois** plus de blessés hospitalisés que de tués

En agglomération **15 fois** plus de blessés hospitalisés que de tués



17 fois plus d'enfants et adolescents de moins de 17 ans blessés hospitalisés que tués

8 fois plus de 18-64 ans blessés hospitalisés que tués

7 fois plus d'hommes blessés hospitalisés que tués



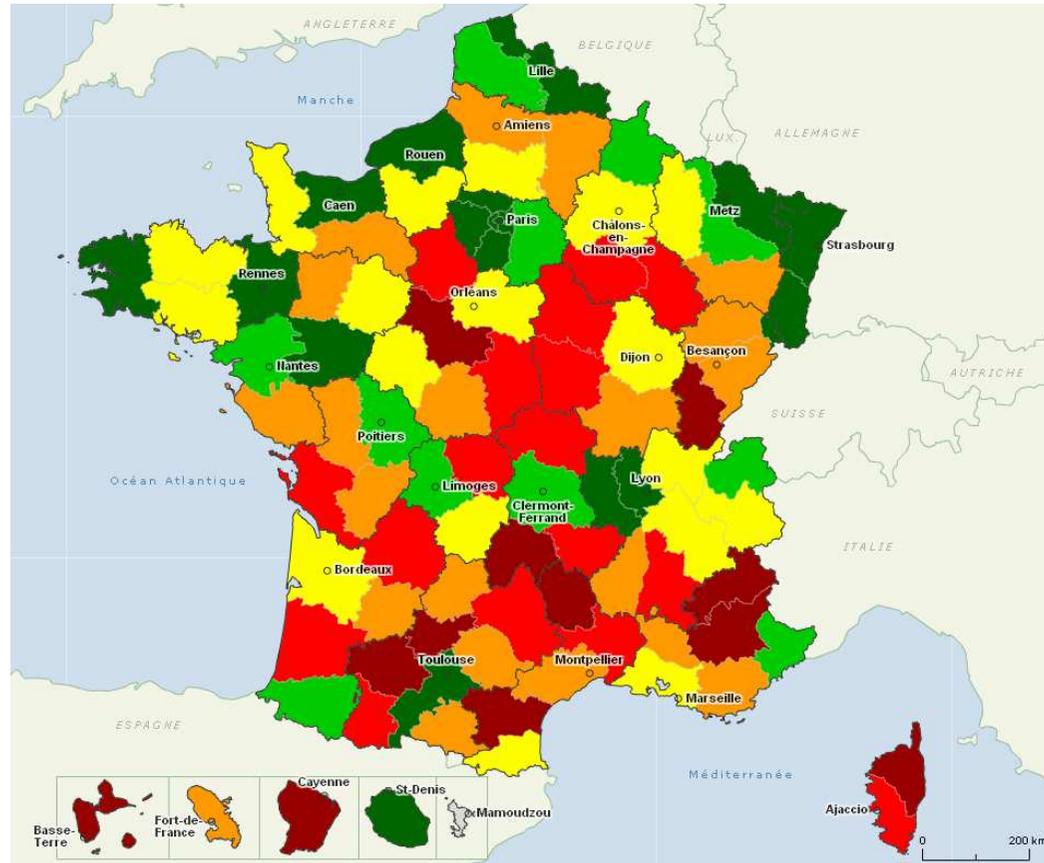
11 fois plus de femmes blessées hospitalisées que tuées



5 fois plus de blessés hospitalisés que de tués chez les plus de 65 ans

10- Mortalité selon les départements

→ Moyenne 2011-2013 par million d'habitants

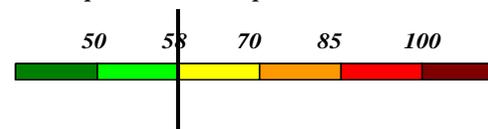


Taux moyen le plus fort dans les départements de Guadeloupe (151), Guyane (135) et Alpes de Hautes Provence (122).

Taux moyen le plus bas dans les départements de Paris (17), Val de Marne (23) et Val d'Oise (26).

Légende :

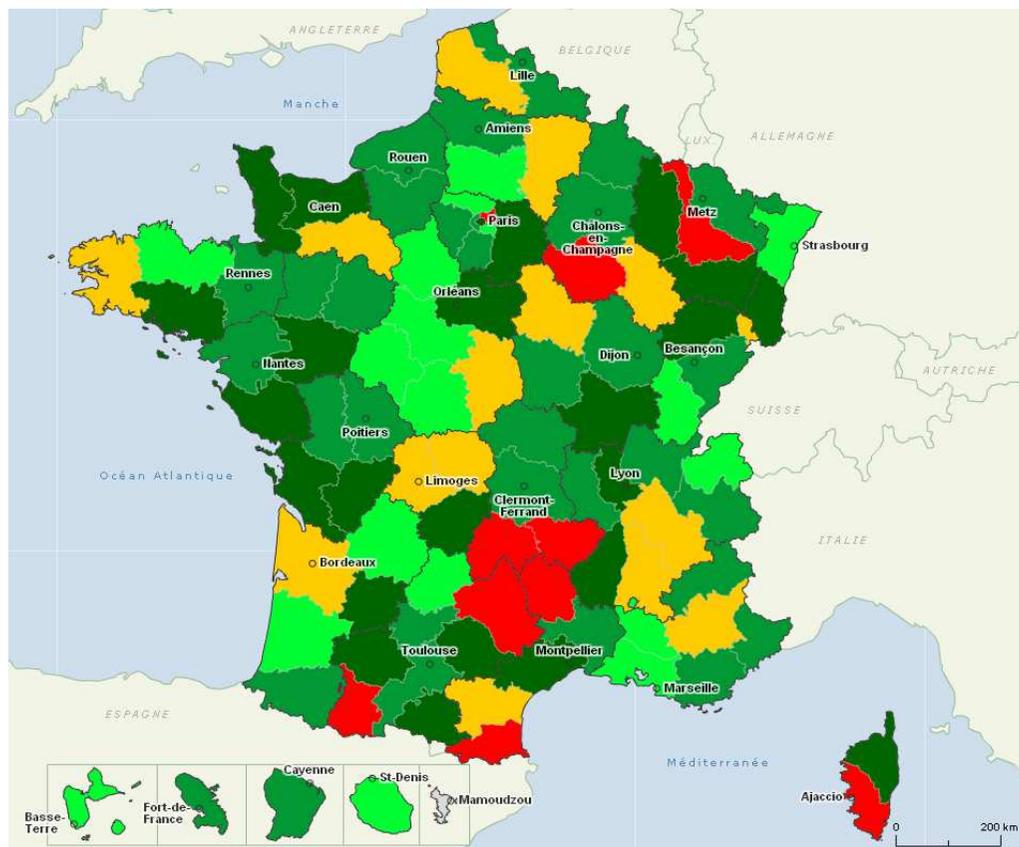
Moyenne 2011-2013 des personnes tuées par million d'habitants selon les départements



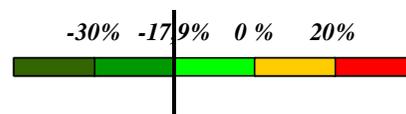
Moyenne nationale : 58 personnes tuées par million d'habitants

10- Mortalité selon les départements

→ Évolution de la mortalité
2010-2013



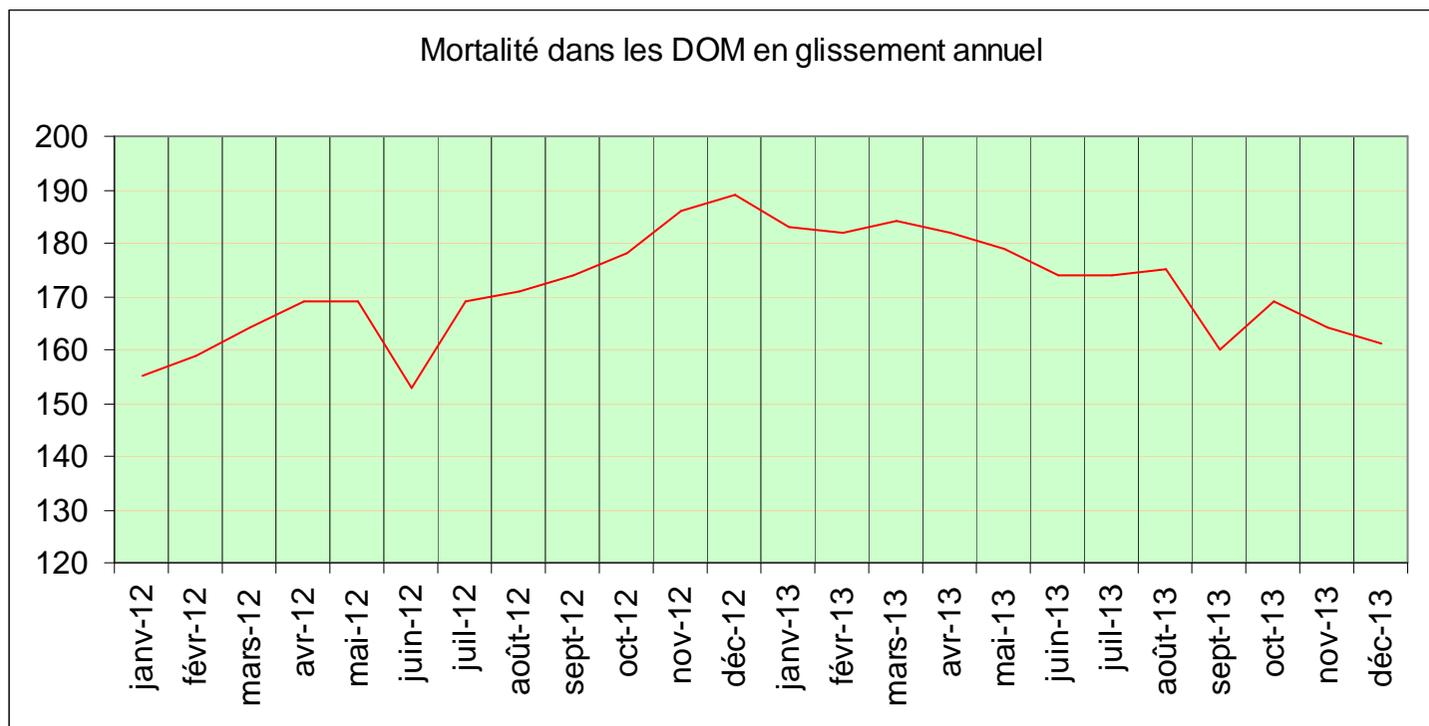
Légende :
Evolution 2010-2013 des personnes tuées selon les départements



Evolution nationale entre 2010 et 2013 : baisse de -17,9 % des personnes

11- Mortalité dans les Départements d'Outre mer (DOM)

→ Evolution de la mortalité
2010-2013



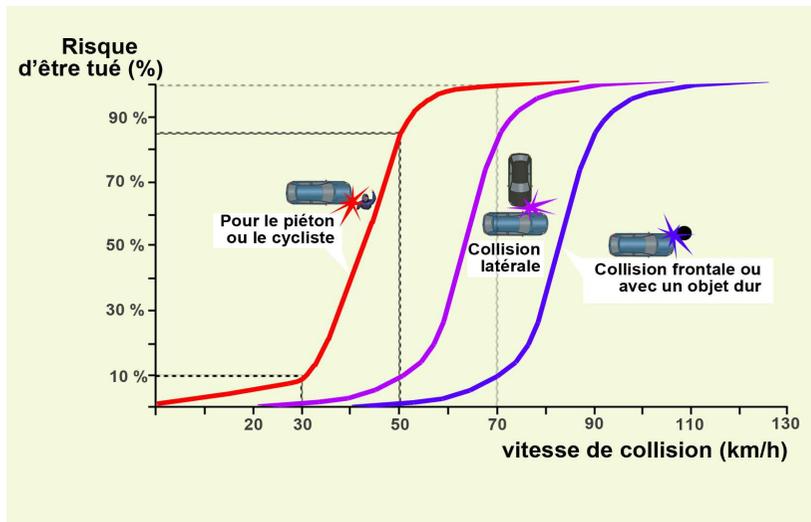
159 personnes sont décédées en 2013 dans les DOM.

La baisse enregistrée par rapport à 2012 est de $-15,9\%$ et de $-12,2\%$ par rapport à 2010.

12- Facteurs comportementaux

→ Causes principales des accidents mortels

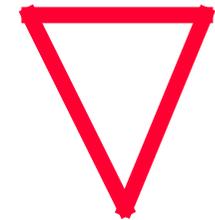
La part de certaines causes principales d'accidents mortels en 2013 varient peu par rapport aux années précédentes (source : remontées rapides des forces de l'ordre).



17% pour l'alcool



14% pour les refus de priorité



4% pour les stupéfiants

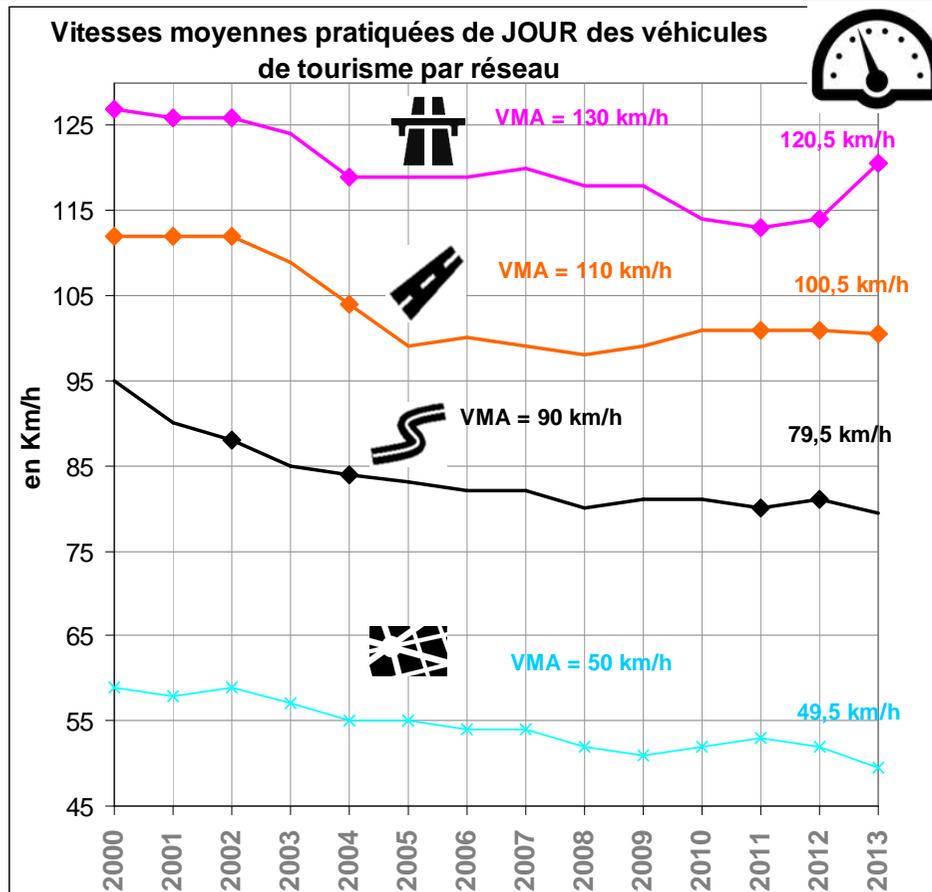


26% pour la vitesse

A ce stade des enquêtes, 39% des causes n'ont pas pu être déterminées.

12- Facteurs comportementaux

→ Evolution des vitesses pratiquées (source observatoire des vitesses ONISR)



Baisse de la vitesse pratiquée moyenne des automobilistes en 2013 de 0,5 km/h.

Sur autoroute, les vitesses pratiquées ont **augmenté** de 5 km/h.

12- Facteurs comportementaux

→ L'accident est souvent dû à l'interaction de plusieurs facteurs (source BAAC 2013)

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

29 % en présence d'alcool



8 % en raison d'un malaise ou de la fatigue

21 % en présence de stupéfiants



18 % des  automobilistes tués ne portaient pas la ceinture de sécurité



5.2 % des deux roues motorisés tués ne portaient pas de casque



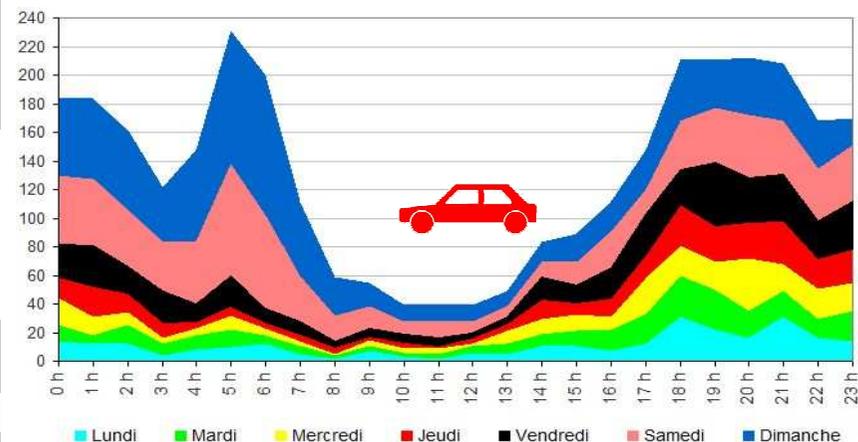
12- Facteurs comportementaux

→ Profil des conducteurs alcoolisés en 2013

18% des conducteurs impliqués dans un **accident mortel** ont une alcoolémie supérieure au taux légal.

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

Part des conducteurs ou piétons alcoolisés impliqués dans un accident mortel dans leur classe d'âge					
	piéton	vélo	cyclo	moto	VL
15-17ans					
18-24 ans					
25-44 ans					
45-64 ans					
65-75 ans					
<10%	10-20%	20-30%	30-40%	40-50%	50-60%
	18%				
moyenne tous âges, tous modes					



Dans les **accidents mortels** :

Un **cyclomotoriste sur 3** présente une alcoolémie supérieure au taux légal. 

Un **sur 5** pour les motocyclistes, 

Un **sur 5** pour les automobilistes, 

Un **sur 5** chez les piétons. 



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

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