



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

# L'accidentalité routière en 2014

Bilan sommaire (estimations janvier 2015)



# Sommaire

- 1. Premières estimations 2014**
- 2. L'année 2014, évolution mensuelle des résultats**
- 3. L'évolution de la mortalité**
- 4. Les blessés graves M.AIS3+**
- 5. Panorama des grands invariants**
- 6. La mortalité selon les régions**
- 7. La mortalité selon les départements**
- 8. La mortalité dans les Départements d'Outre Mer**
- 9. Les facteurs comportementaux**

# 1 – Premières estimations 2014

→ France métropole 2014 vs 2013,  
(données définitives pour 2013 et estimations pour 2014)

A T B H

| Bilan provisoire de l'année 2014 | Accidents corporels | Tués à 30 jours | Blessés | dont blessés hospitalisés |
|----------------------------------|---------------------|-----------------|---------|---------------------------|
| Année 2014                       | 57 805              | 3 388           | 72 406  | 26 707                    |
| Année 2013                       | 56 812              | 3 268           | 70 607  | 25 966                    |
| Différence 2014 / 2013           | 993                 | 120             | 1 799   | 741                       |
| Evolution 2014 / 2013            | 1,7%                | 3,7%            | 2,5%    | 2,9%                      |

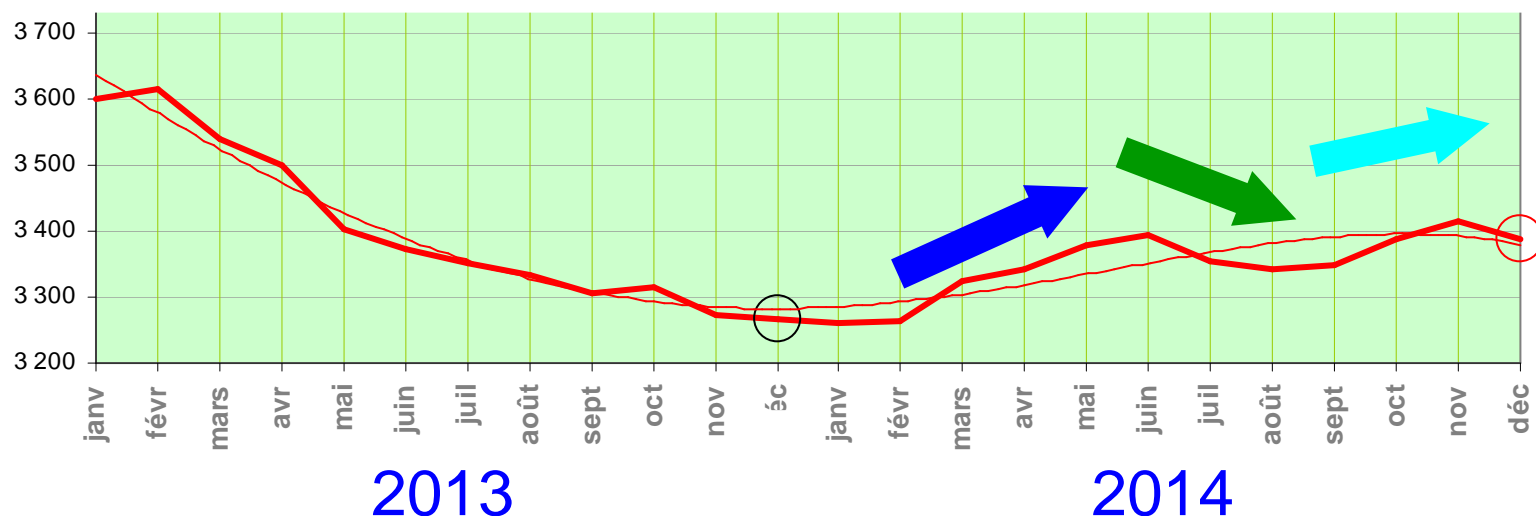
(Source : Baromètre ONISR)

Sur l'ensemble de l'année 2014, la mortalité routière est estimée en hausse de **3,7%**, soit **120 décès de plus qu'en 2013**.

Ces estimations sont construites grâce aux résultats partiels du fichier national complété des extrapolations réalisées à partir des remontées rapides mensuelles des préfetures. Les résultats définitifs seront disponibles lorsque le fichier national sera consolidé, courant mai 2015.

## 2 – L'année 2014, évolution mensuelle

→ Evolution de la mortalité en cumul sur 12 mois glissants



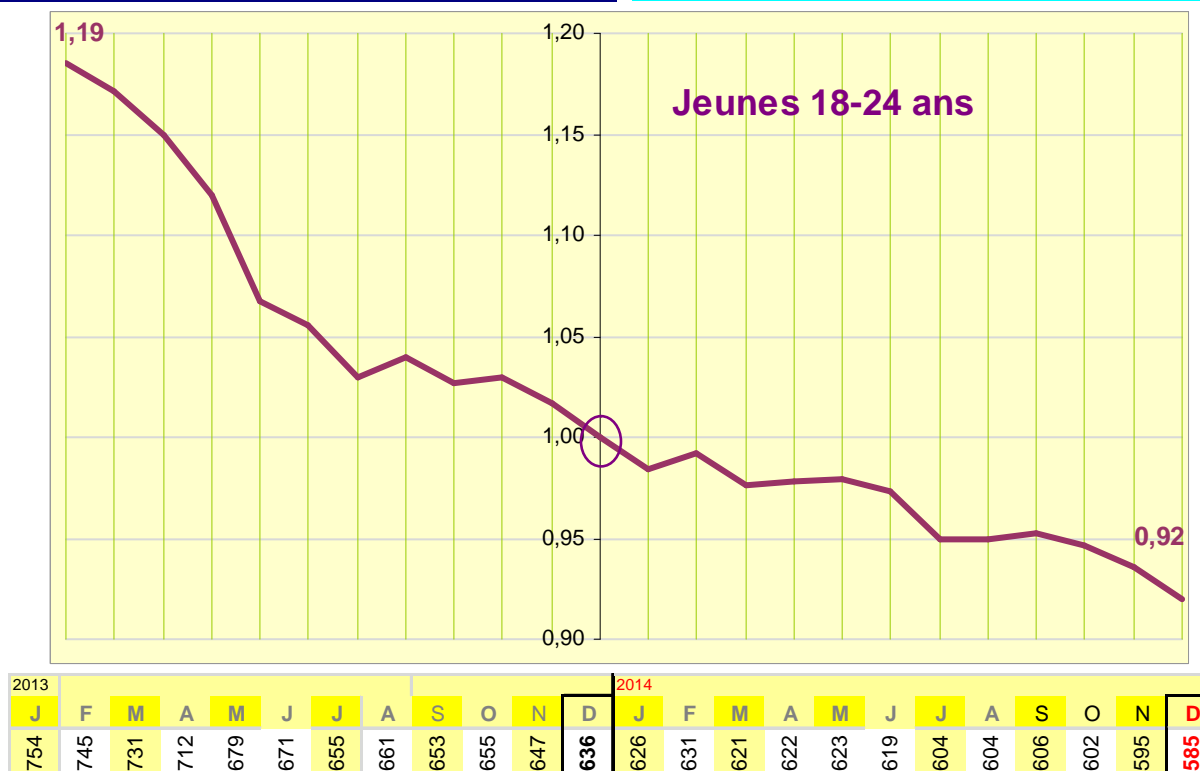
**L'évolution de la mortalité cumulée sur 12 mois glissants s'avère chaotique en 2014.**

**La météo a manifestement influencé les comportements lorsqu'on compare aux années précédentes. Al'instar de 2011 après 2010, l'année 2014 aux températures clémentes (la plus chaude depuis 1900) succède à une année 2013 particulièrement rigoureuse, la météo ayant été mauvaise sur tout le premier semestre 2013.**

**L'été très pluvieux 2014 impacte les sorties motocyclistes et limite la mortalité estivale, dans laquelle ces usagers sont toujours très présents.**

## 2 – L'année 2014, évolution mensuelle

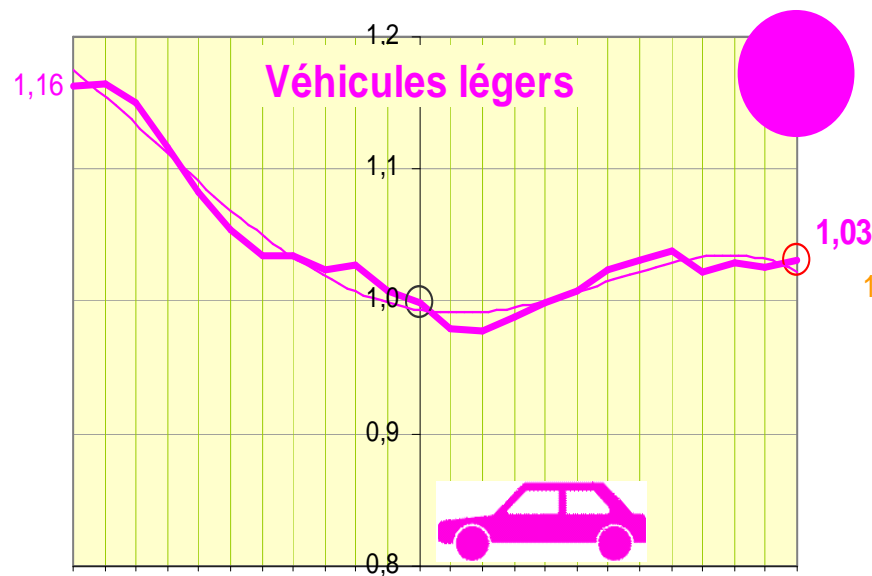
→ Mortalité des jeunes de 18-24 ans en cumul sur 12 mois glissants



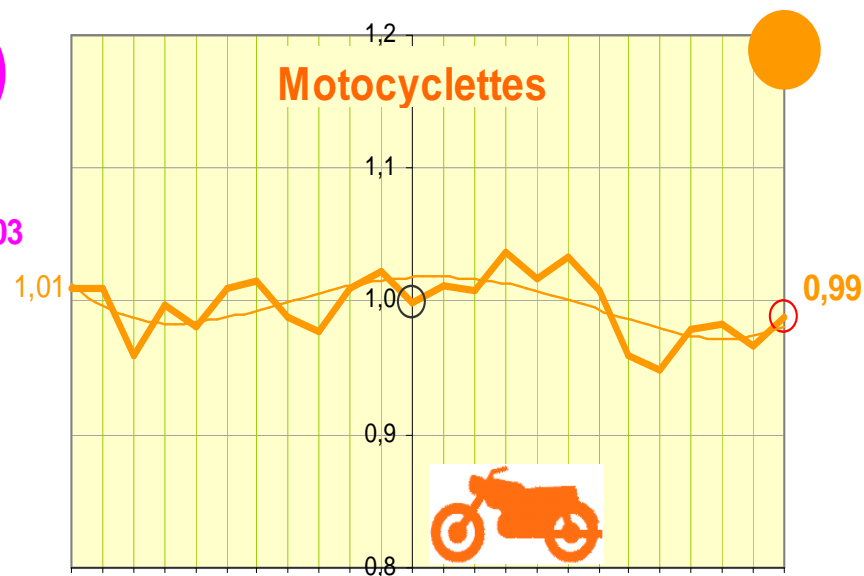
- A l'inverse de la tendance générale, la mortalité des 18-24 ans en 2014 poursuit sa baisse, estimée à -8% par rapport à 2013. Il semble que plus de 30 vies aient été préservées parmi les motocyclistes de 18-24 ans, qui compensent ainsi cette année l'augmentation de la mortalité des motocyclistes plus âgés.
- Les 18-24 ans représentent 17% de la mortalité routière mais seulement 9% de la population.

## 2 – L'année 2014, évolution mensuelle

## Mortalité automobiliste et motocycliste en cumul sur 12 mois glissants



| J    | F    | M    | A    | M    | J    | J    | A    | S    | O    | N    | D    | J    | F    | M    | A    | M    | J    | J    | A    | S    | O    | N    | D    |
|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1875 | 1876 | 1855 | 1801 | 1744 | 1698 | 1668 | 1668 | 1652 | 1655 | 1625 | 1612 | 1579 | 1576 | 1594 | 1611 | 1626 | 1652 | 1663 | 1673 | 1648 | 1658 | 1653 | 1661 |
| 2013 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | 2014 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |



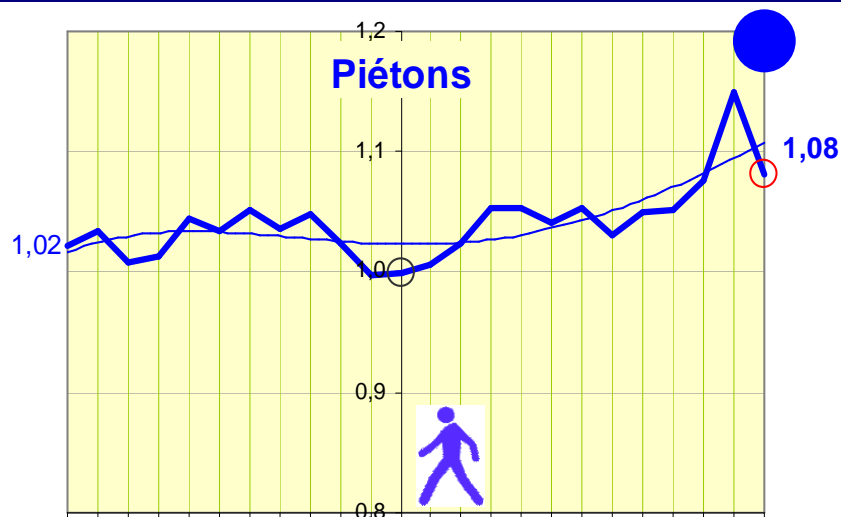
| J    | F   | M   | A   | M   | J   | J   | A   | S   | O   | N   | D   | J    | F   | M   | A   | M   | J   | J   | A   | S   | O   | N   | D   |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 637  | 637 | 605 | 629 | 619 | 637 | 641 | 624 | 617 | 637 | 645 | 631 | 638  | 636 | 654 | 642 | 652 | 636 | 605 | 598 | 618 | 620 | 610 | 624 |
| 2013 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 2014 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |

La mortalité des automobilistes augmente au cours du premier semestre, mais la pente est moins forte en valeur absolue que la très forte baisse sur cette période l'an dernier.

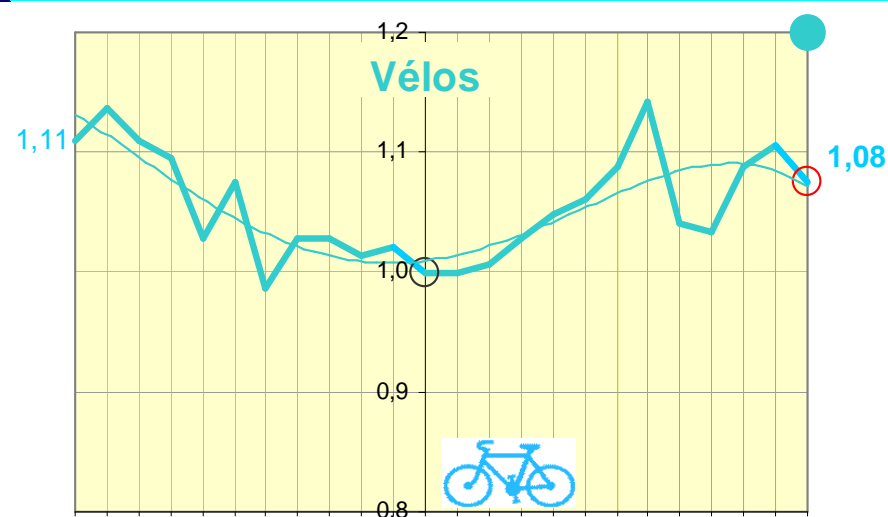
Pour les motocyclistes, la hausse de la mortalité constatée sur le premier semestre est largement compensée par la forte baisse sur l'été. Le mois de juillet a été le plus pluvieux depuis 1958.

## 2 – L'année 2014, évolution mensuelle

→ Mortalité des piétons et cyclistes en cumul sur 12 mois glissants



| J    | F   | M   | A   | M   | J   | J   | A   | S   | O   | N   | D   | J    | F   | M   | A   | M   | J   | J   | A   | S   | O   | N   | D   |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 475  | 481 | 469 | 471 | 486 | 481 | 489 | 482 | 487 | 476 | 464 | 465 | 468  | 476 | 490 | 490 | 484 | 490 | 479 | 488 | 489 | 500 | 534 | 503 |
| 2013 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 2014 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |



| J    | F   | M   | A   | M   | J   | J   | A   | S   | O   | N   | D   | J    | F   | M   | A   | M   | J   | J   | A   | S   | O   | N   | D   |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 163  | 167 | 163 | 161 | 151 | 158 | 145 | 151 | 151 | 149 | 150 | 147 | 147  | 148 | 151 | 154 | 156 | 160 | 168 | 153 | 152 | 160 | 162 | 158 |
| 2013 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 2014 |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |

**Pour les piétons, la hausse de la mortalité est constante au cours de l'année, avec un pic au mois de novembre.**

**Pour les cyclistes, la hausse est répartie sur l'année avec un pic de mortalité en juillet.**

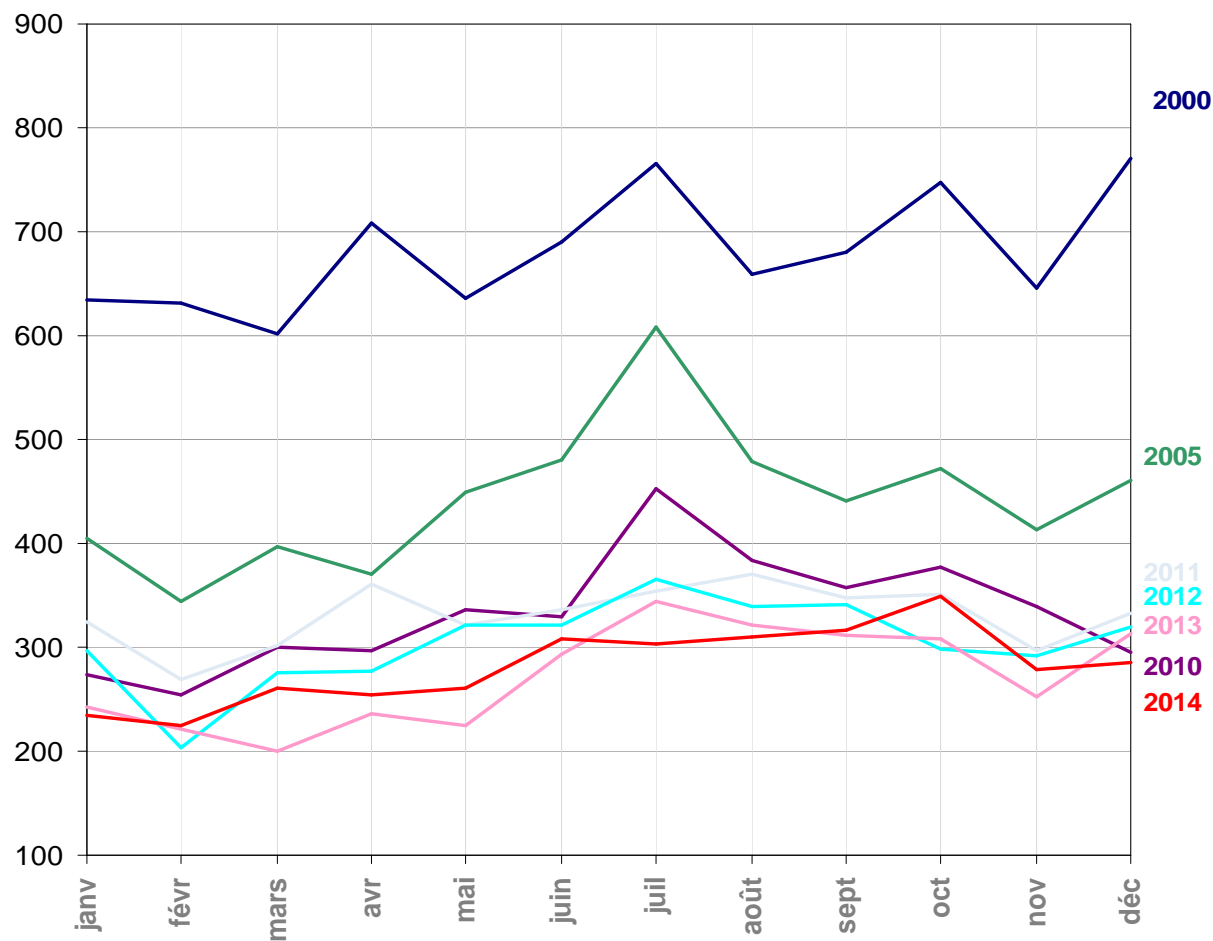
## 2 – L'année 2014, évolution mensuelle

→ Mortalité totale chaque mois

Les courbes de la mortalité routière au mois mettent en évidence :

- un mois de **juillet 2014** exceptionnellement bas, alors que c'est d'habitude le mois le plus meurtrier de l'année
- En revanche, on retrouve un mois d'**octobre** particulièrement meurtrier, à l'instar de **2011**
- **décembre 2014** est le moins de décembre le moins meurtrier

Tués à 30 jours  
au mois par mois sur 15 ans

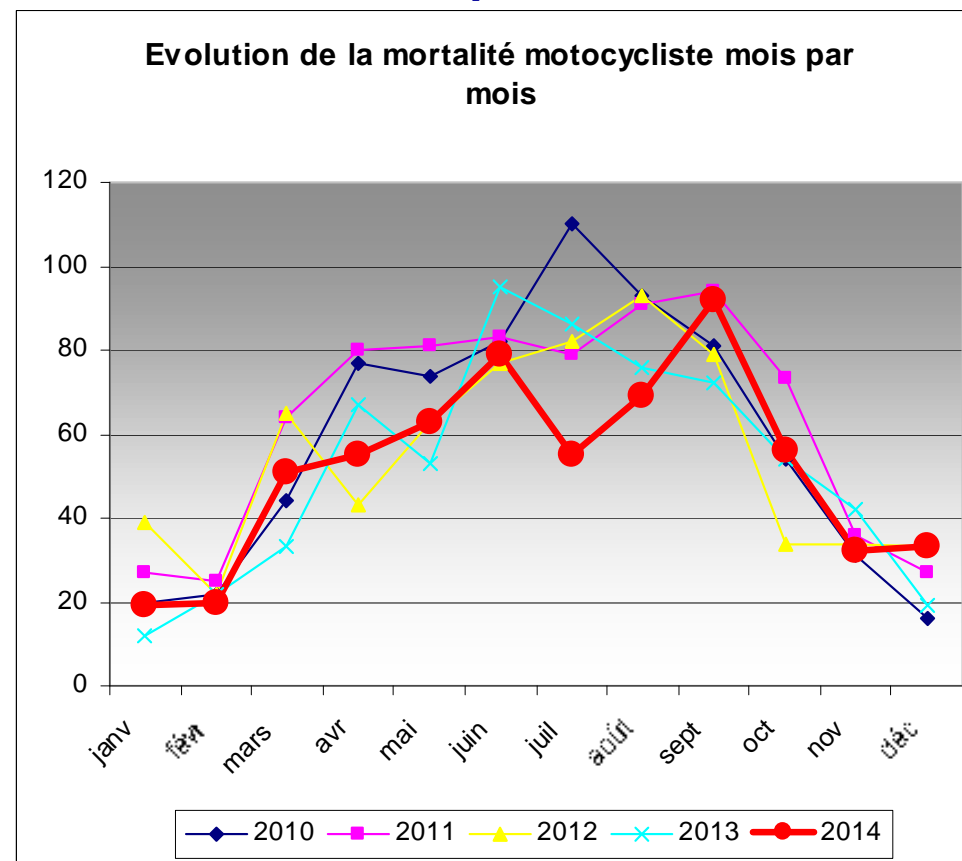
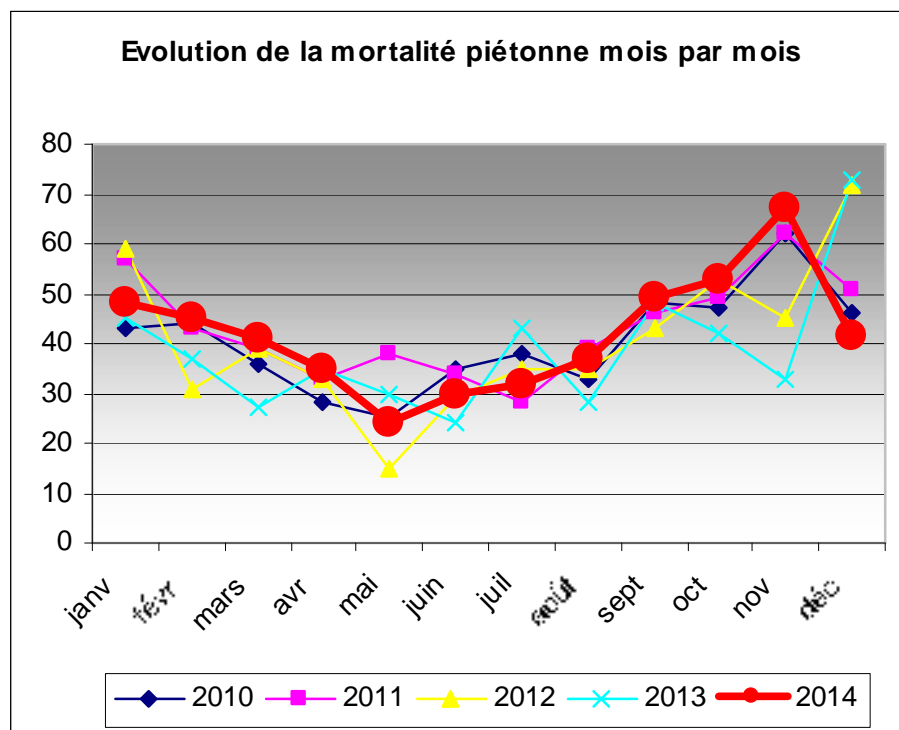




## 2 – L'année 2014, évolution mensuelle

→ Mortalité piétonne et motocycliste chaque mois

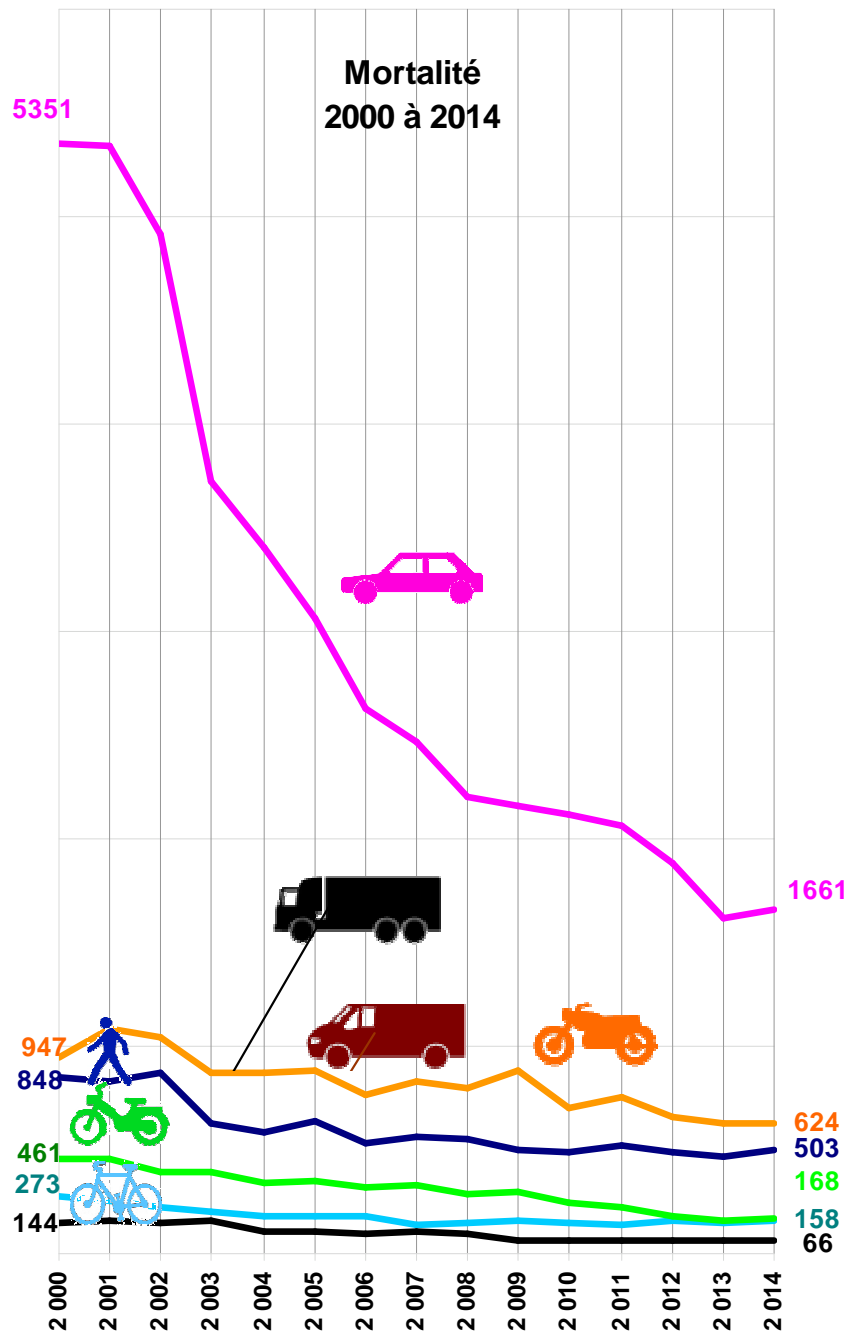
Mortalité piétonne plus forte que les autres années sauf cet été et en décembre



Mortalité motocycliste très inhabituelle au printemps et en juillet-août, très pluvieux

# 3 – Evolution de la mortalité

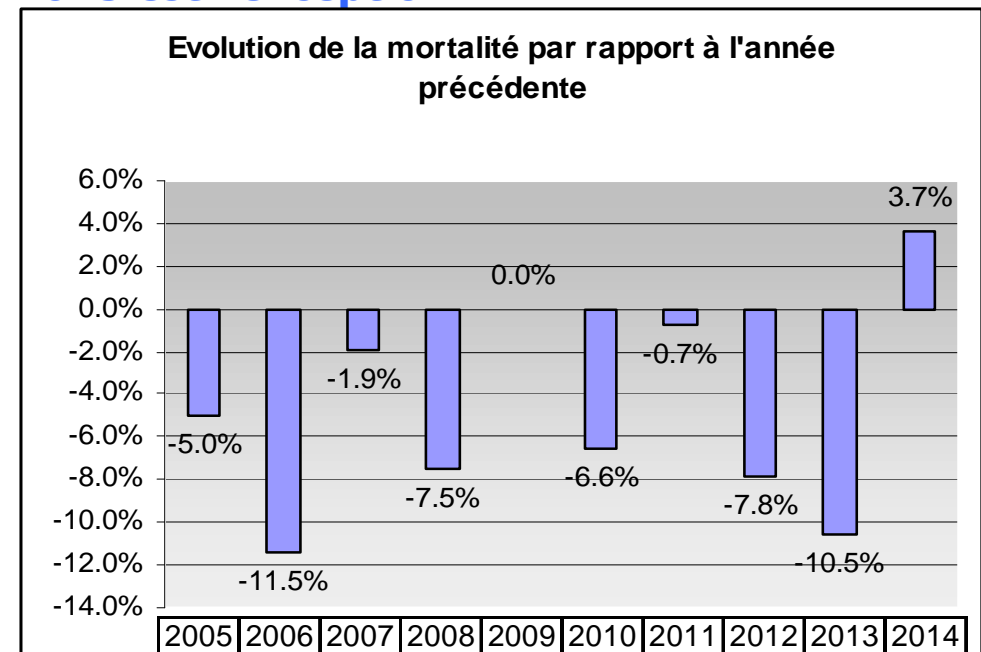
2000 → 2014



La mortalité routière a diminué de **-15%** entre **2010 et 2014**, comme entre **2006 et 2010**.








Depuis 2006, la baisse est réalisée une année sur 2, en alternance avec une année de quasi-stabilité.

2013 est l'exception.



### 3. Evolution de la mortalité

→ par catégorie d'usagers

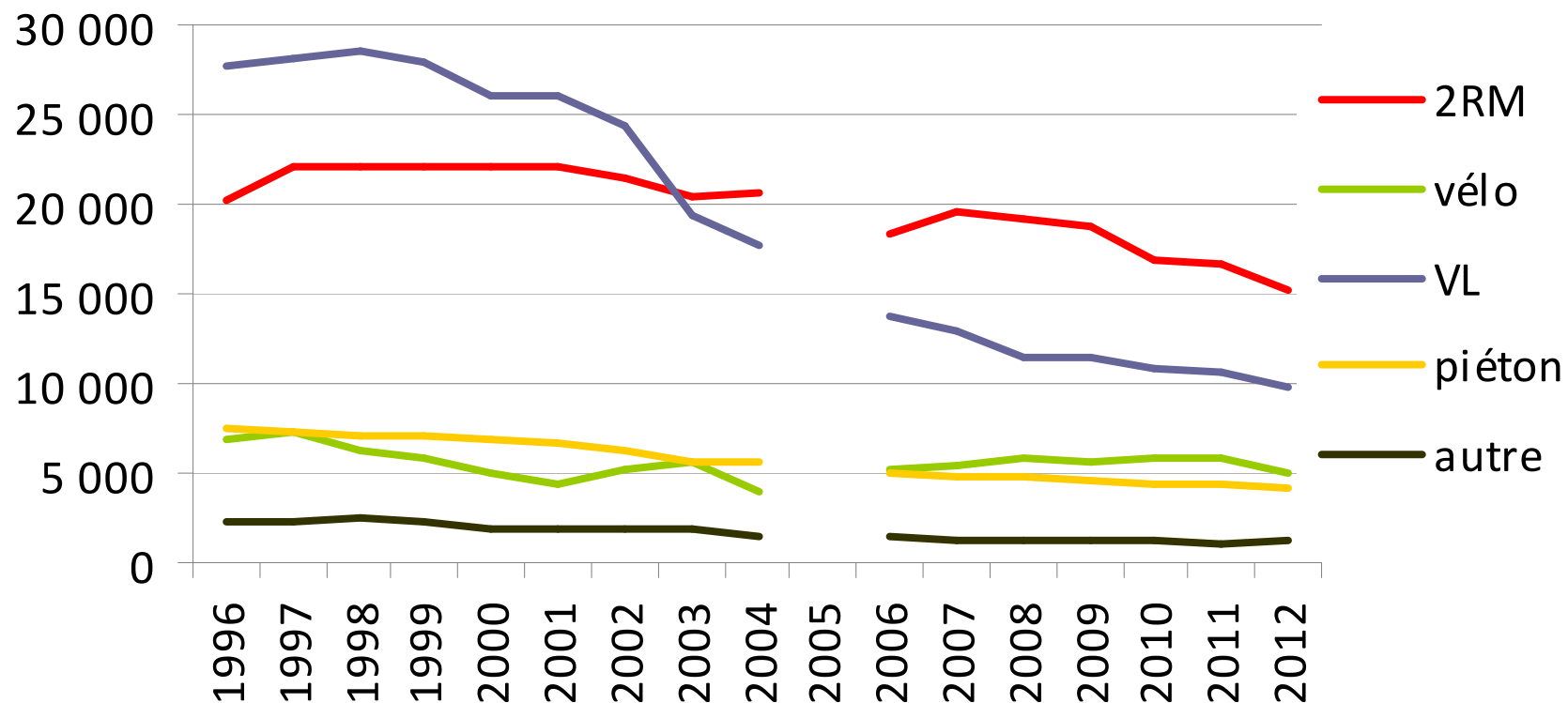
|                              |  Piétons |  Vélos |  Cyclos |  Motos |  VT |  PL |  Autres | Total         |
|------------------------------|---|---|--|---|--|--|--|---------------|
| <b>Rappel 2000</b>           | 848<br>10%  | 273<br>3%   | 461<br>6%  | 947<br>12%  | 5351<br>66%  | 124<br>2%  | 166<br>2%  | 8 170<br>100% |
| <b>2010</b>                  | 485<br>12%  | 147<br>4%   | 248<br>6%  | 704<br>18%  | 2117<br>53%  | 65<br>2%   | 226<br>6%  | 3 992<br>100% |
| <b>2013</b>                  | 465<br>14%  | 147<br>4%   | 159<br>5%  | 631<br>19%  | 1612<br>49%  | 57<br>2%   | 197<br>6%  | 3 268<br>100% |
| <b>2014 provisoire</b>       | 503<br>15%  | 158<br>5%   | 168<br>5%  | 624<br>18%  | 1661<br>49%  | 58<br>2%   | 216<br>6%  | 3 388<br>100% |
| <b>Progression 2013-2014</b> | 8%  | 7%  | 6%   | -1%   | 3%   | 2%   | 10%  | 4%            |
| <b>Progression 2010-2014</b> | 4%  | 7%  | -32%   | -11%  | -22%   | -11%   | -4%  | -15%          |
| <b>Progression 2000-2014</b> | -41%  | -42%  | -64%   | -34%  | -69%   | -53%   | 30%  | -59%          |

NB : Données BAAC définitives  
 La catégorie "autres " regroupe  
 pour 66% les VUL,  
 30% les voiturettes ou tricycles,  
 5% les quads  
 et 4% les TC ou engins spéciaux.

- **La mortalité automobiliste** a baissé de **-69%** entre 2000 et 2014 et **-22%** depuis 2010.
- **La mortalité cyclomotoriste** a baissé de **-64%** entre 2000 et 2014 et **-32%** depuis 2010.
- **Les mortalités piétonne et cyclistes** affichent une baisse de **-41%** et **-42%** entre 2000 et 2014 mais sont toutes deux en augmentation depuis 2000 (**4%** et **7%**).
- **La mortalité motocycliste** a baissé de **-34%** entre 2000 et 2014 et **-11%** depuis 2010.

## 4 – Les blessés graves M.AIS3+

Définition européenne du blessé : selon la gravité des lésions (échelle AIS des hôpitaux)



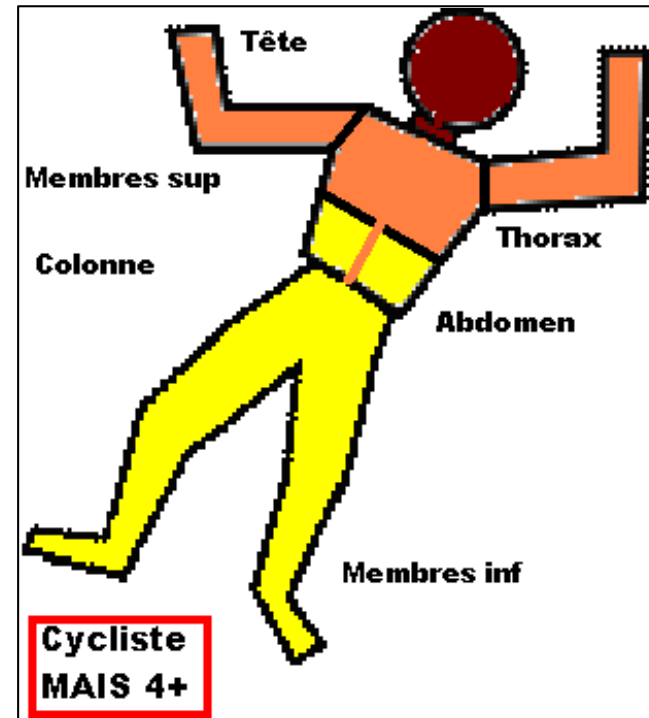
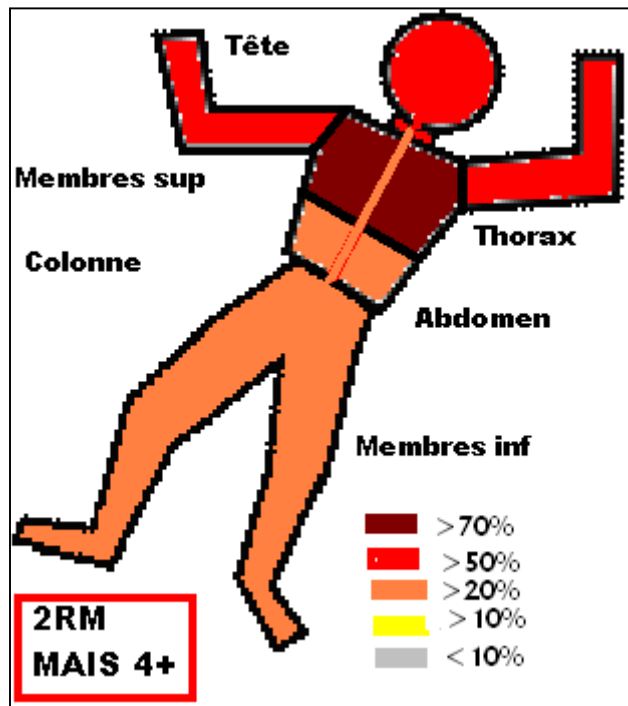
Source IFSTTAR E. Amoros et B. Laumon - nov 2014

On estime à 35 000 le nombre de blessés graves M.AIS 3+ (selon une extrapolation des données hôpitaux, qui incluent des accidents de la route inconnus des forces de l'ordre, comme certains accidents sans tiers, donc non comptabilisés dans le fichier national des accidents BAAC) :

15 000 deux roues motorisés, 10 000 automobilistes, 5 000 cyclistes, 4 000 piétons

## 4 – Les blessés graves M.AIS3+

### Les blessures des motocyclistes et des cyclistes

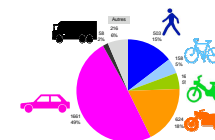
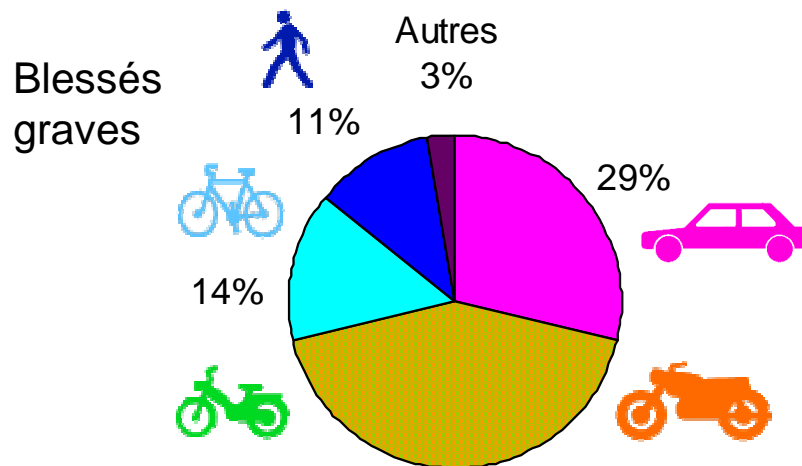


Parmi les 15 000 blessés graves deux roues motorisés (2RM), environ 2 500 sont blessés très graves (M.AIS4+), les 3 quarts au thorax, d'où les recommandations concernant le port du gilet airbag.

Parmi les 5 000 blessés graves cyclistes, près de 1 000 sont blessés très graves, les 3 quarts à la tête ; le port du casque réduit fortement le risque d'avoir ce type de blessures.

# 4- Les blessés graves M.AIS3+

→ Usagers motorisés vs parts de trafic



Personnes tuées

Part d'usagers motorisés **blessés graves 2012**

43%

29%

Part de trafic des usagers motorisés (\*)



0,6%



1,3%



76%



5%

Mortalité des usagers motorisés **2014**

5%

18%

49%

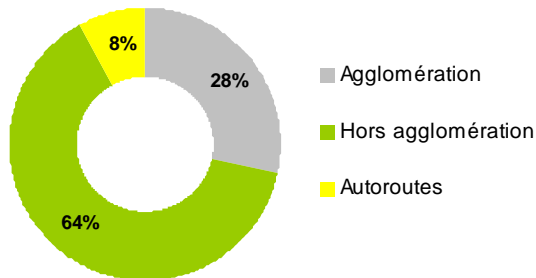
2%

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

# 5- Panorama des grands invariants

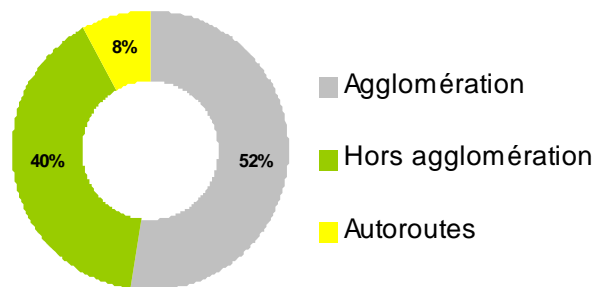
→ Données BAAC 2013

Personnes tuées



**Deux tiers de la mortalité piétonne se produit en agglomération.**

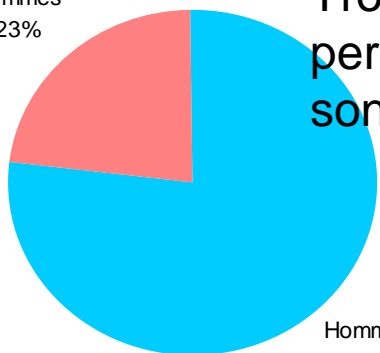
Blessés hospitalisés



**4 motocyclistes tués sur 5 roulent en cylindrée de +125cm<sup>3</sup>.**

**1 motocycliste tué sur 4 a moins de 2 ans de permis (la moitié plus de 25 ans)**

Femmes  
23%



**Trois quarts des personnes tuées sont des hommes**



Hommes  
77%



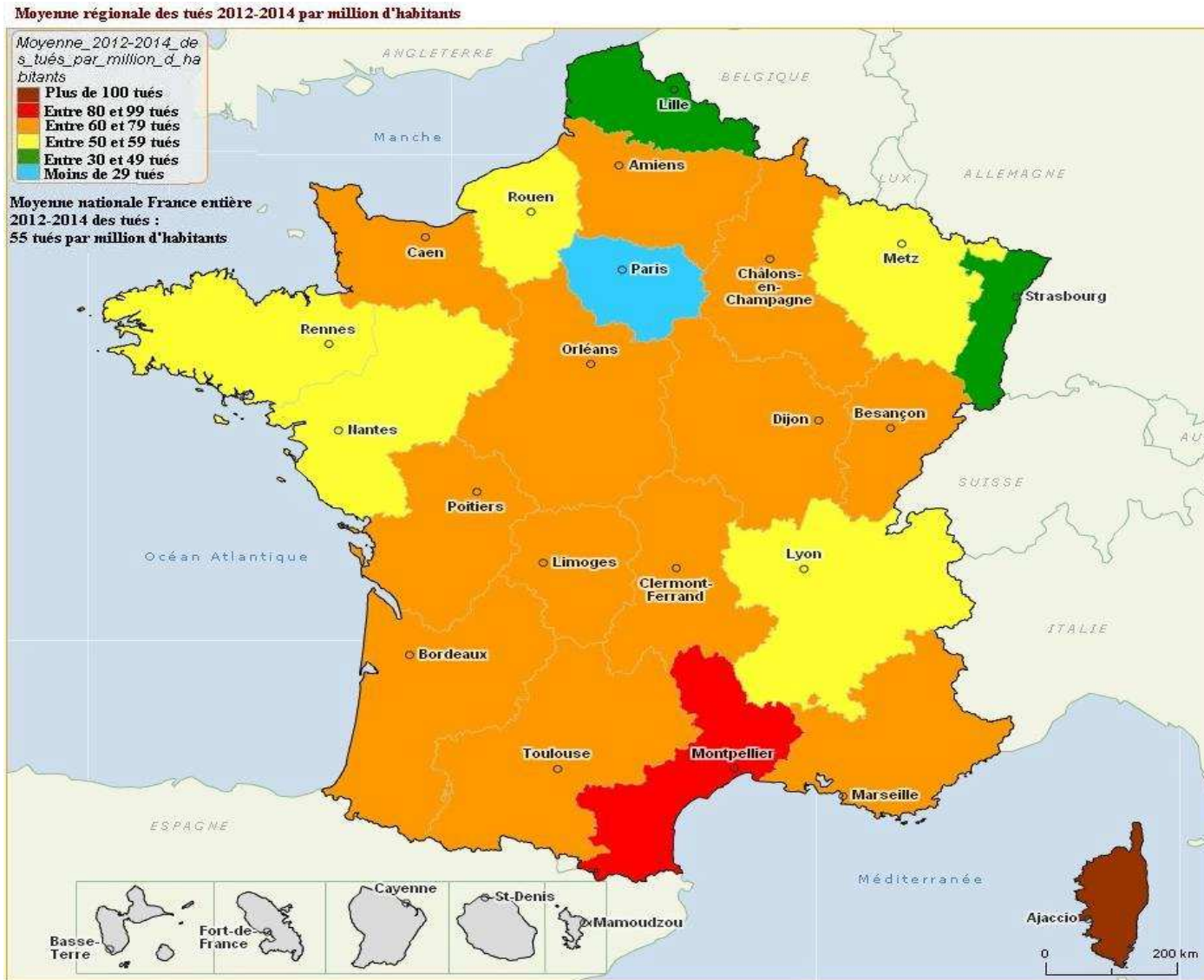
**Un tué sur 4 l'est dans un accident impliquant un conducteur novice.**

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



# 6. La mortalité selon les régions

→ Moyenne 2012-2014 par million d'habitants

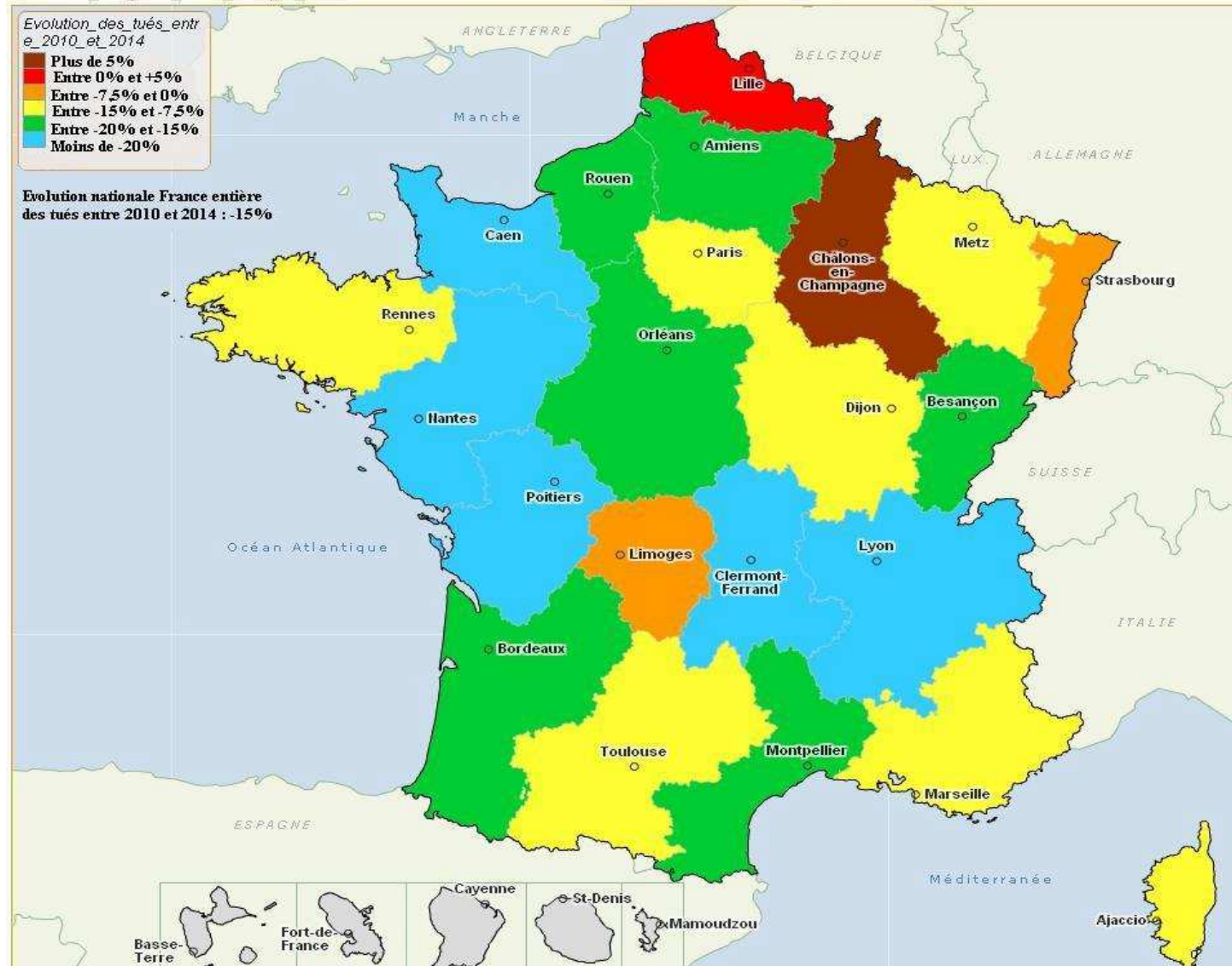




# 6. La mortalité selon les régions

→ Evolution 2010-2014

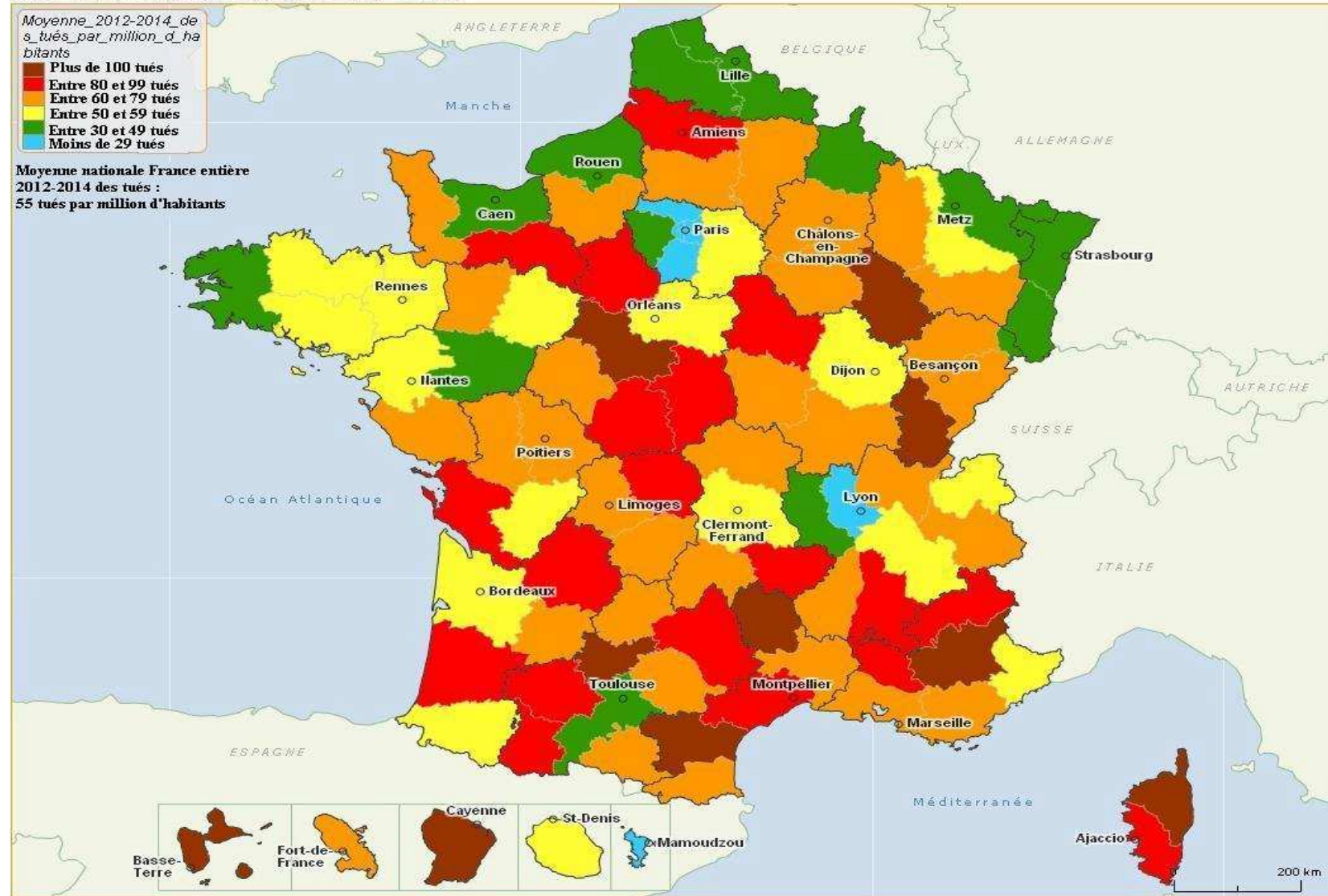
Evolution\_des\_tués\_entre\_2010\_et\_2014



# 7. La mortalité selon les départements

→ Moyenne 2012-2014 par million d'habitants

Moyenne\_2012-2014\_des\_tués\_par\_million\_d\_habitants



© CGET 2014 - IGN GéoFla - Carte réalisée à partir de données importées par l'utilisateur.

# 7. La mortalité selon les départements

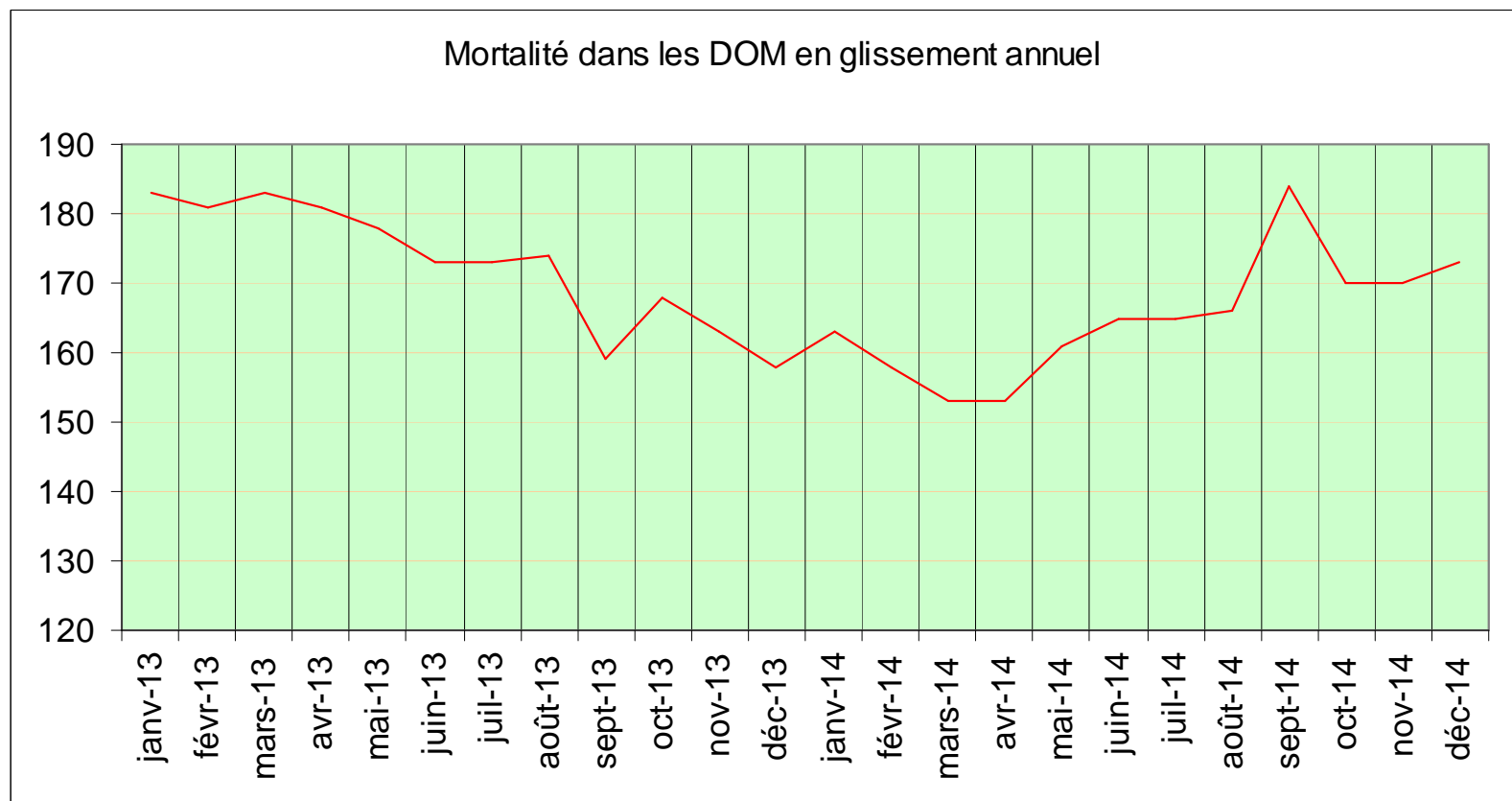
→ Evolution 2010-2014

Evolution\_des\_tués\_entres\_2010\_et\_2014



## 8. La mortalité dans les DOM

→ Evolution 2010-2014

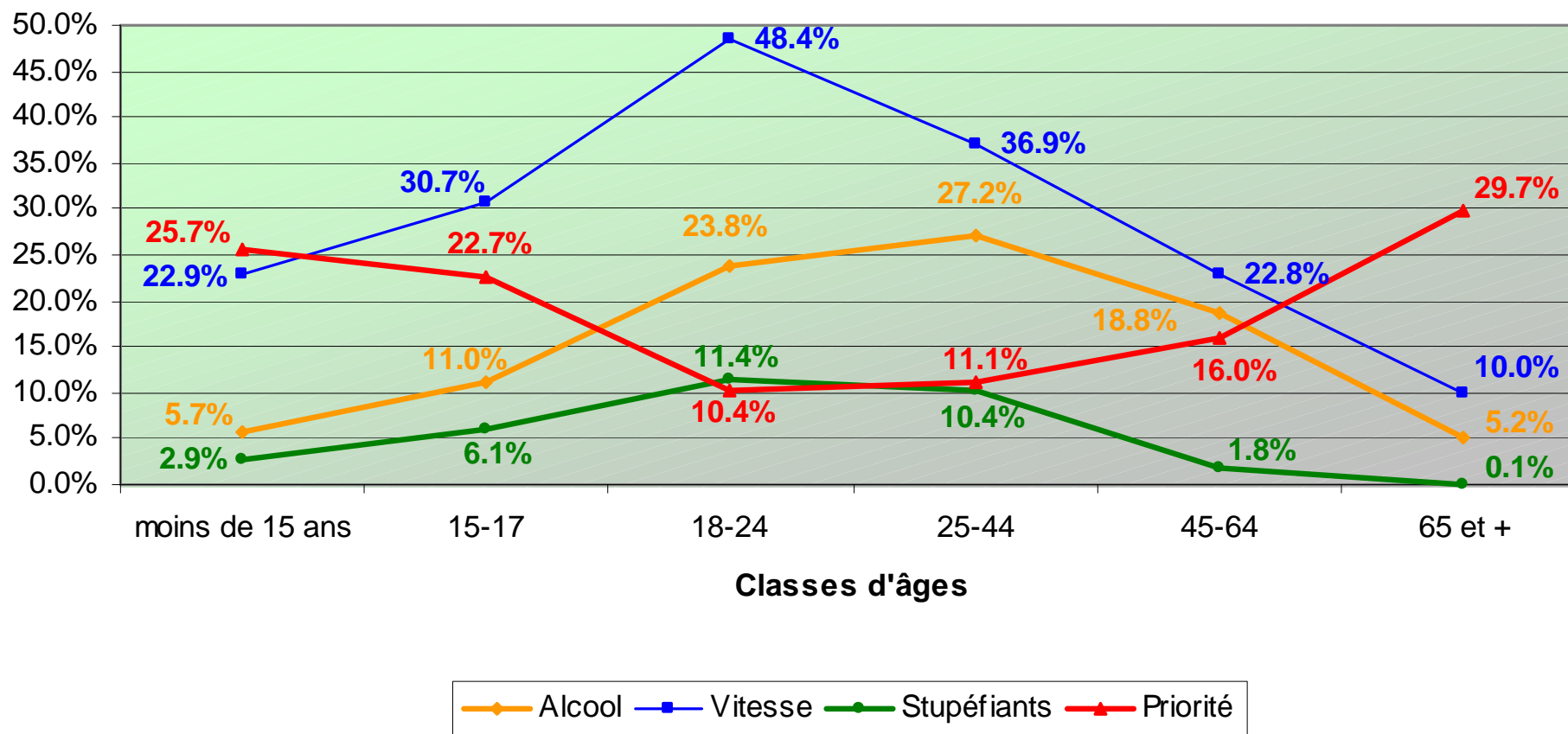


Avec une mortalité estimée à **173** personnes en 2014, les cinq départements d'Outre Mer affichent une **hausse de +9,5%** par rapport à **2013**. La mortalité 2014 est cependant en baisse de **-6%** par rapport à l'année référence de **2010**.

## 9- Facteurs comportementaux

→ Causes principales des accidents mortels

Causes principales d'accidents mortels (en causes multiples)  
selon l'âge des auteurs présumés responsables sur 2011-2013



48,4% des 18-24 ans auteurs présumés d'accidents mortels roulaient trop vite (courbe bleue).  
27,2% des 25-44ans ont causé un accident mortel car ils avaient bu de l'alcool de façon excessive.

## 9- 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



20 % des automobilistes tués ne portaient pas la ceinture de sécurité



4 % des deux roues motorisés tués ne portaient pas de casque





Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

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