



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

Présentation à la presse  
La Grande Arche, le 29 juillet 2010

# LA SECURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

## Les grandes lignes du bilan 2009

(France métropolitaine, données définitives)

**Louis Fernique**  
Secrétaire général  
de l'Observatoire national interministériel  
de la sécurité routière (ONISR)

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**





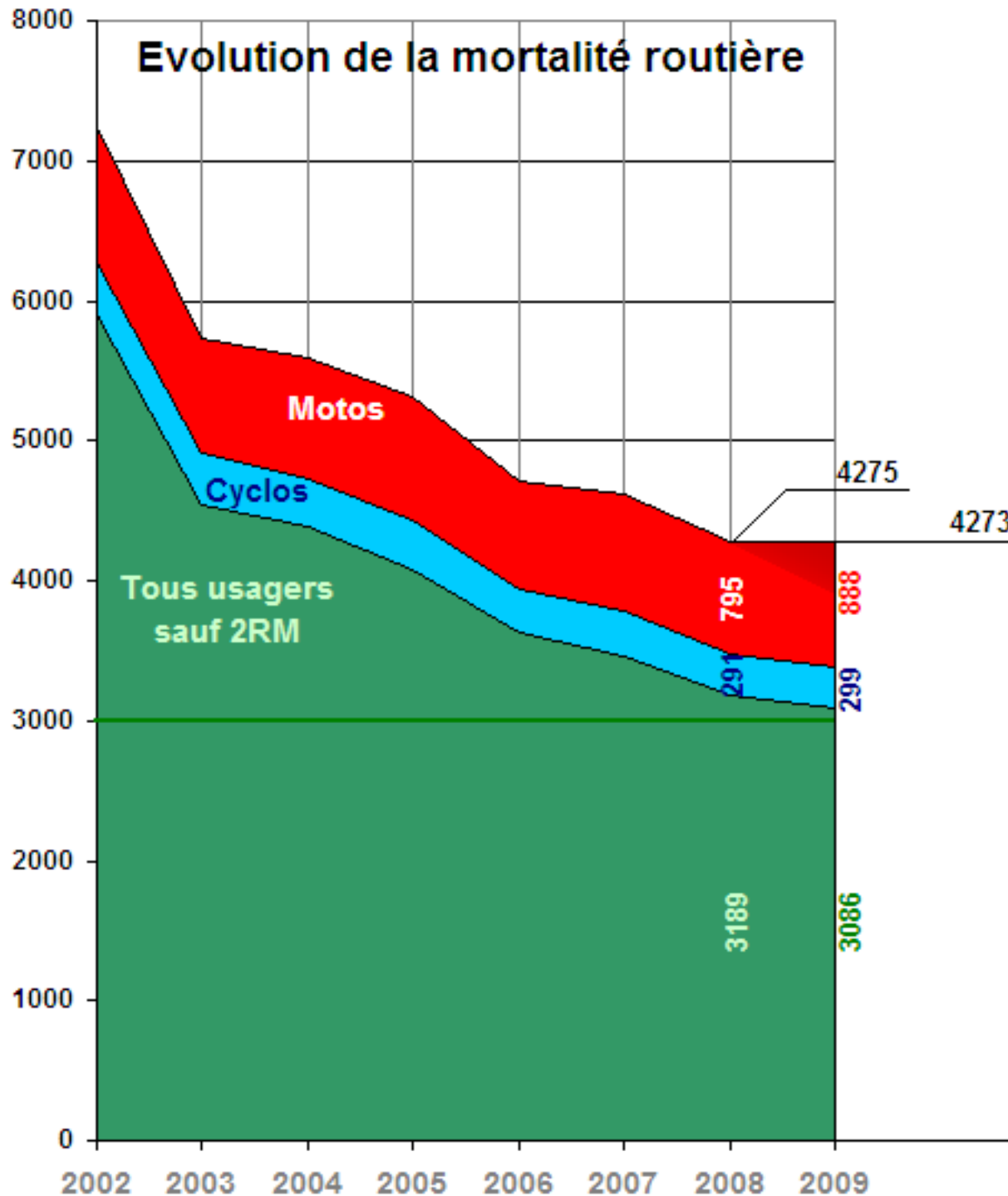
## Sommaire

NB : pour 2009 toutes données définitives fichier BAAC (sauf mention contraire)  
+ Pour 2010, toutes données provisoires extrapolées des remontées rapides (sauf mentions contraires)  
+ toutes données France métropolitaine

- L'image globale
- Mise en perspective longue
- L'année 2009 au mois par mois
- Le poids des 2RM
- Autres distributions de la mortalité
- L'accidentalité locale
- L'observation des vitesses pratiquées
- Autres pratiques de conduite à enjeu de SR

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

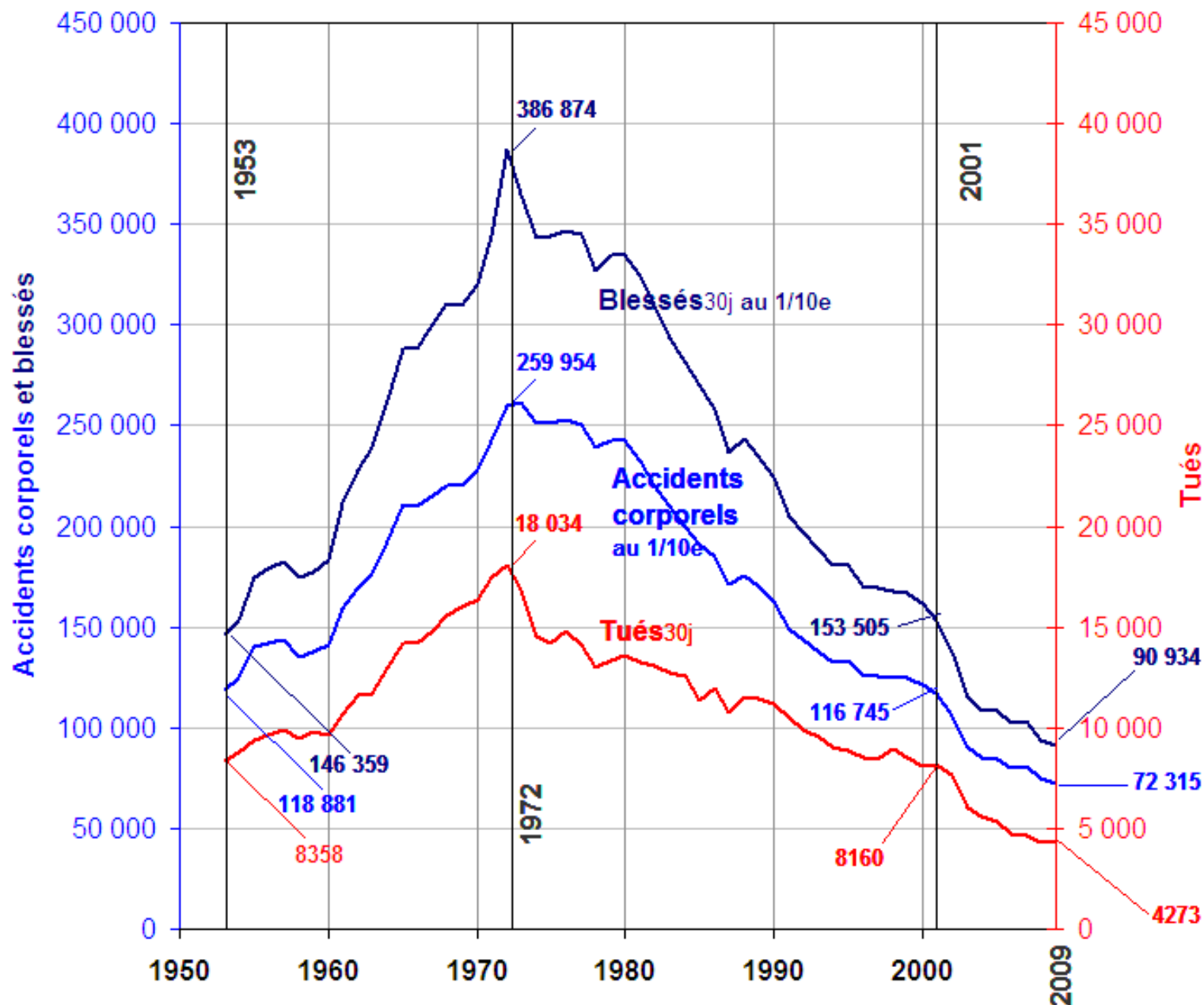




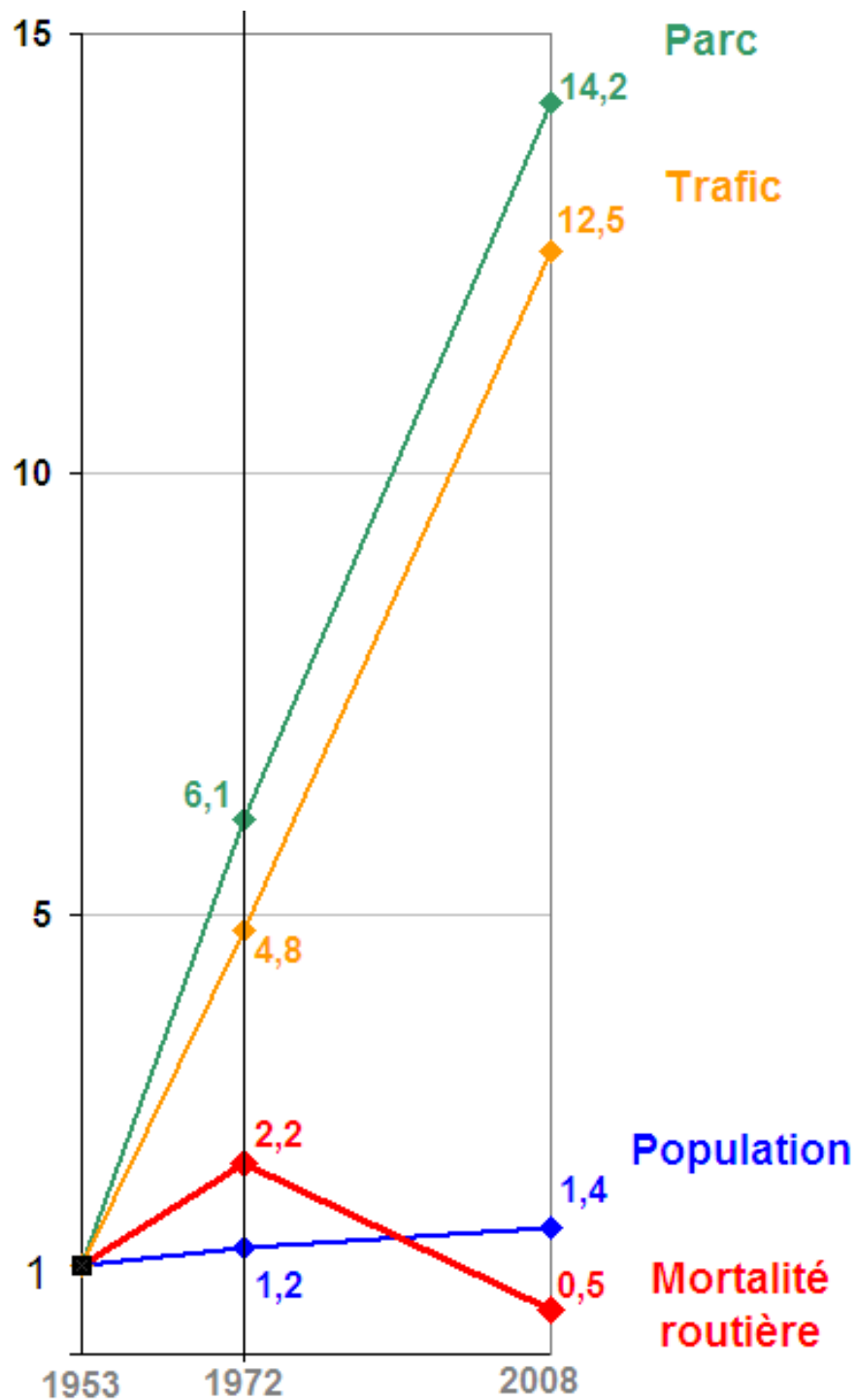
## L'image globale

- **Quasi-stabilité**
- **Contraste :**
  - ✓ Hors 2RM, la baisse se poursuit (-3,2%)
  - ✓ Envolée de la mortalité 2RM à +9,3% (surtout motos à +11,7%)

## L'accidentalité en France métropolitaine de 1953 à 2009



NB : Toutes données BAAC. Pour s'affranchir des changements de définition (passage du tué à 3 j au tué à 6 j en 1967, puis au tué à 30 j en 2004), les effectifs de tués et blessés ont tous été convertis en équivalents à 30 j.



## Mise en perspective longue

(2/2)

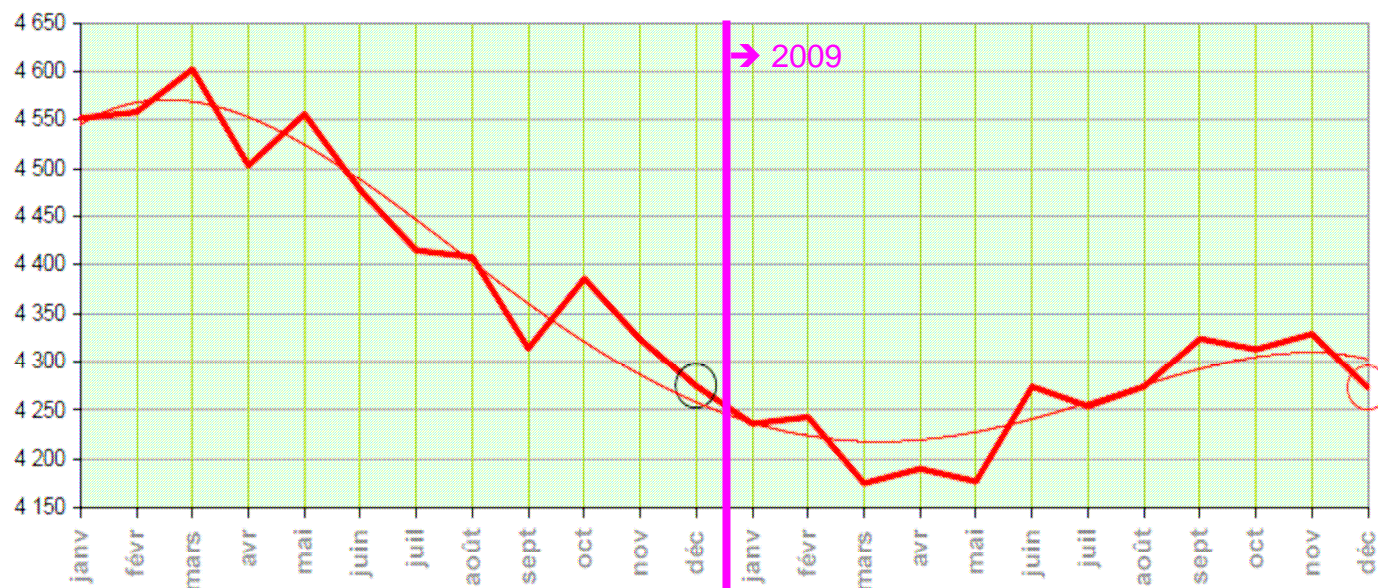
Evolutions indicielles comparées (même indice 1 en 1953)



## L'année 2009 au mois par mois (base 12 mois glissants)

→ **statu quo difficilement acquis**

En décembre 2009 et pour la première fois depuis septembre, le nombre de tués sur 12 mois glissants était repassé en dessous de la barre des 4300 tués



= rupture franche avec **la séquence de dégradation** des résultats enclenchée depuis juin.

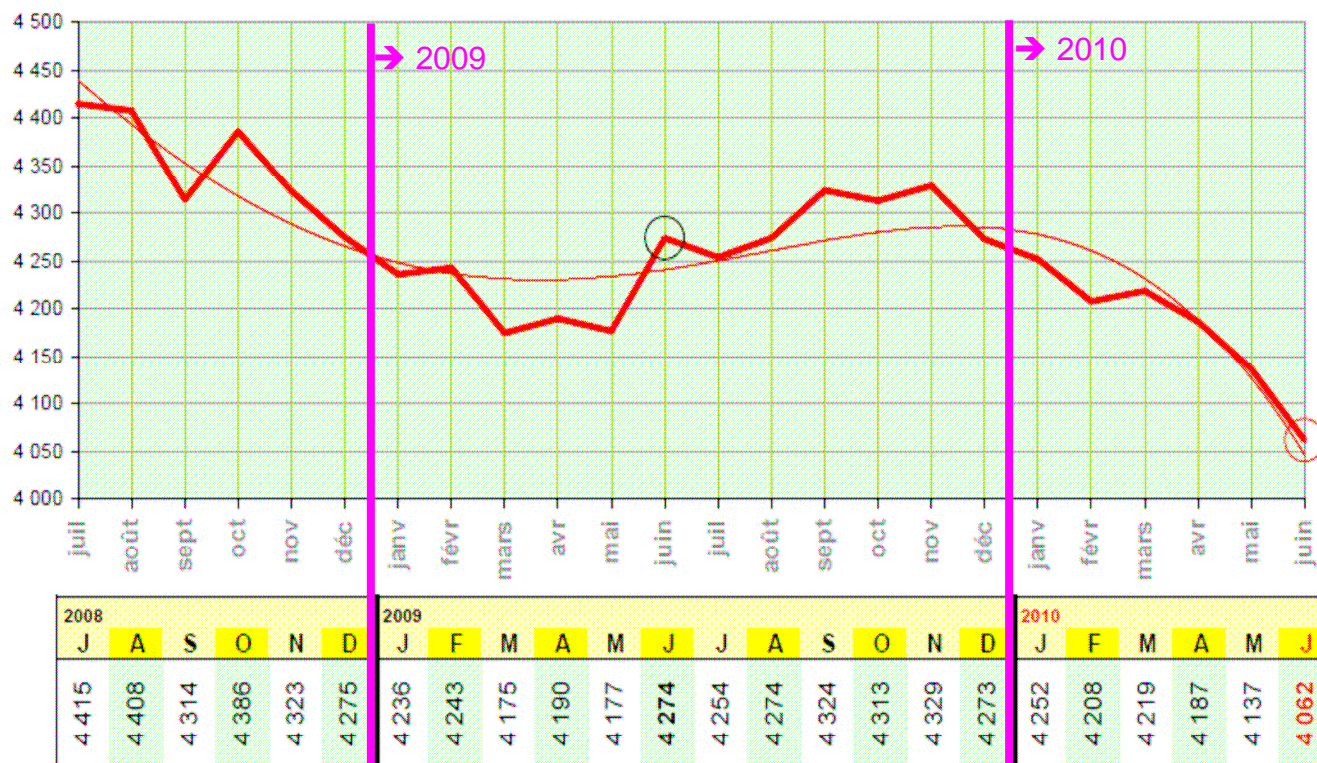
2008												2009											
J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
4 552	4 558	4 602	4 503	4 556	4 477	4 415	4 408	4 314	4 386	4 323	4 275	4 236	4 243	4 175	4 190	4 177	4 274	4 254	4 274	4 324	4 313	4 329	4 273



## Les 6 premiers mois de 2010 (base 12 mois glissants)

→ correction opérée

Le nombre de tués sur 12 mois glissants tombe en juin 2010 à **4062**.



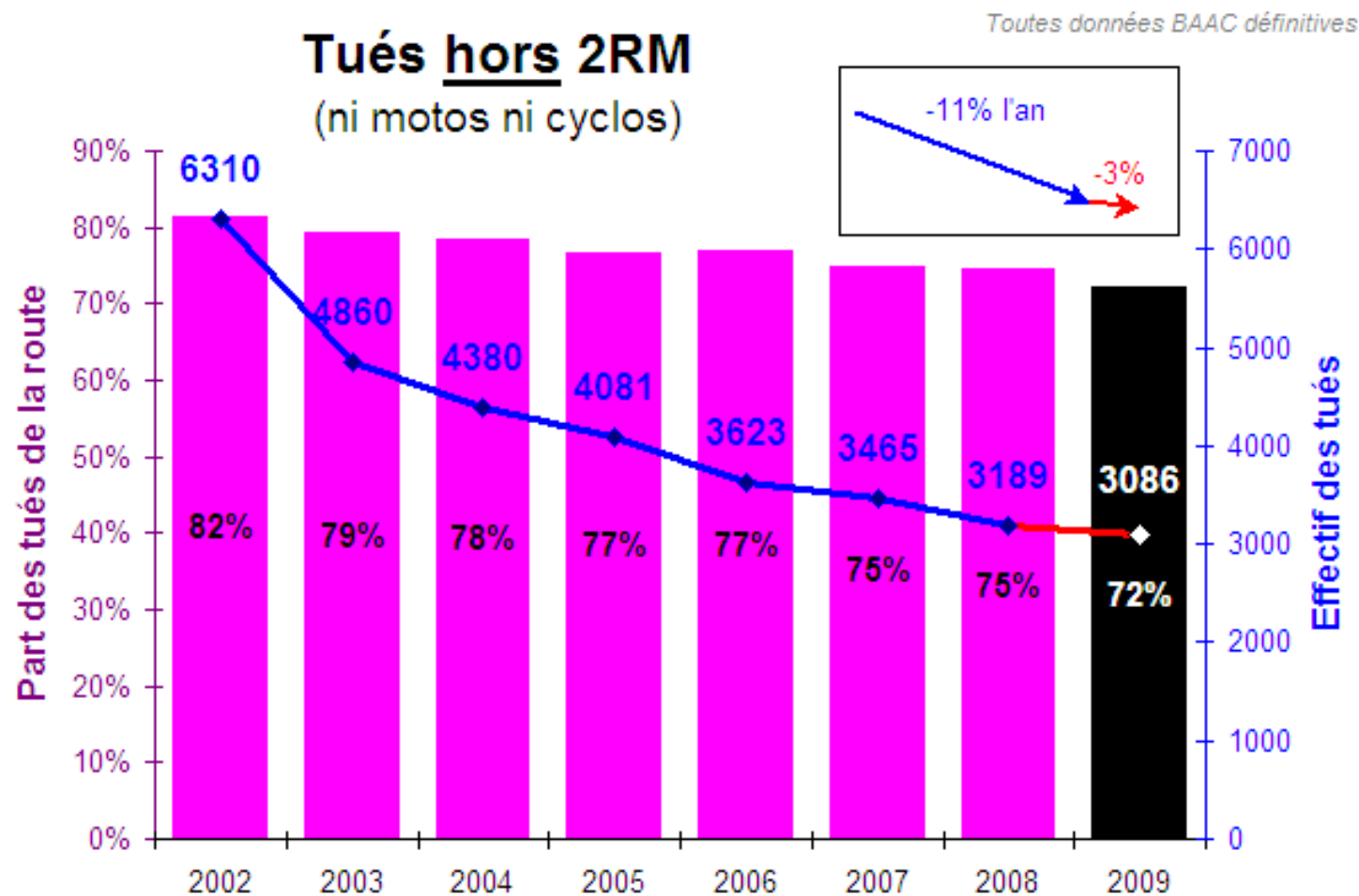
Mais l'épisode ainsi corrigé aura coûté de l'ordre de **170 vies**.

*NB : pour 2010, estimations provisoires*



## Le poids des 2RM (1/2)

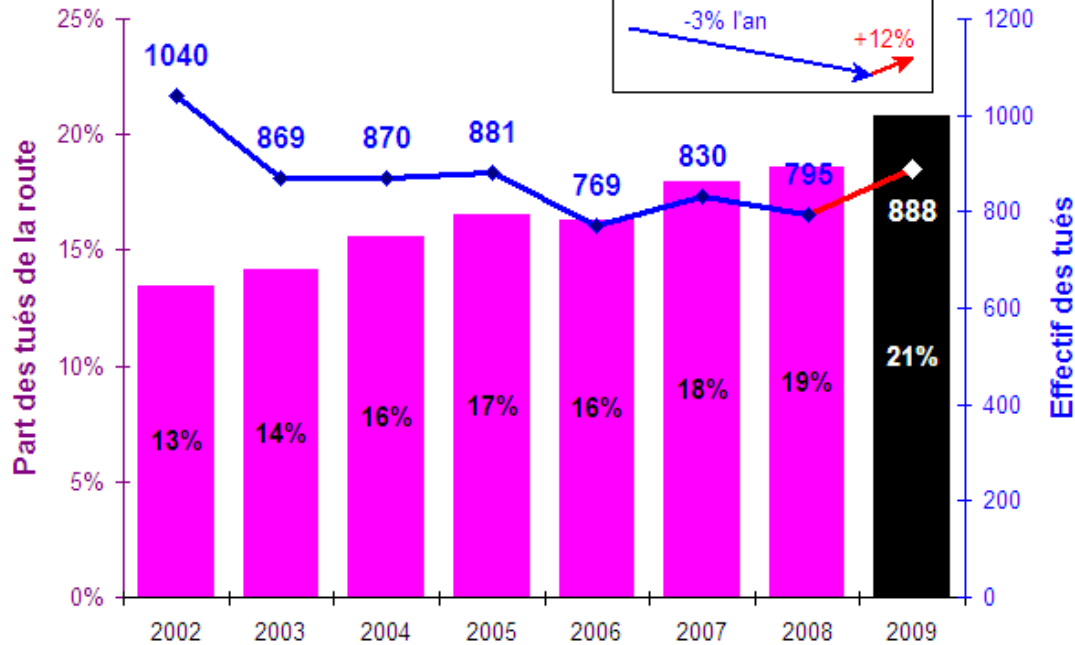
→ Hors 2RM, la baisse ralentit mais se poursuit



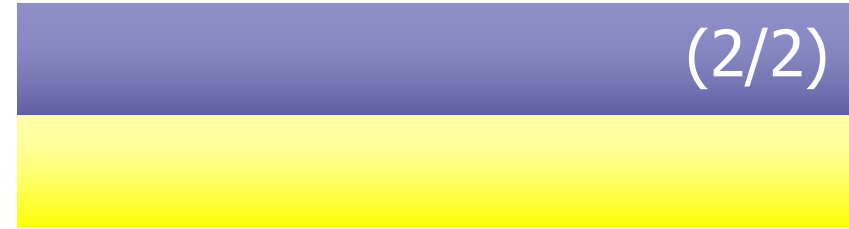
Tout sauf  
2RM = plus  
de 98% du  
trafic routier  
= moins des  
3/4 de la  
morta-  
lité

Toutes données BAAC définitives

### Motocyclistes tués



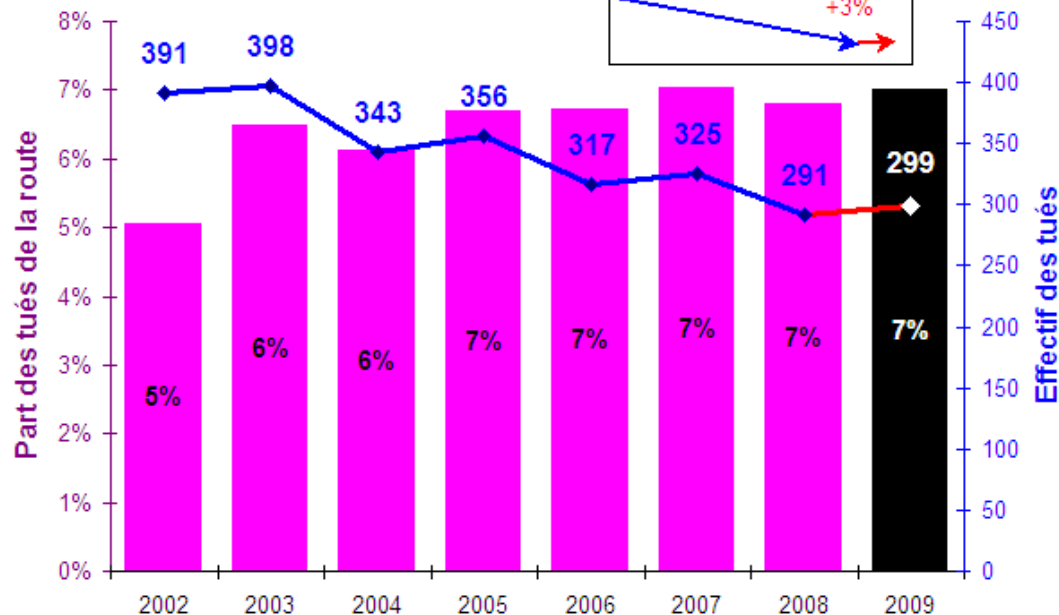
2RM = **moins de 2%** du trafic routier



= **plus du quart** de la mortalité routière  
= 28% en 2009

Toutes données BAAC définitives

### Cyclomotoristes tués



En 2009, les vies gagnées hors 2RM ont été tragiquement compensées par les décès supplémentaires chez les 2RM : **103 contre 101**

## Autres distributions de la mortalité (1/3)

### → Tués par catégories d'usagers

- Bond des 2RM.
- Les piétons et les VL régressent assez nettement.

	Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	VL	PL	Autres	Total
2007	12,1%	3,1%	7,0%	18,0%	53,3%	1,5%	5,0%	100%
2008	12,8%	3,5%	6,8%	18,6%	51,6%	1,8%	5,0%	100%
2009	11,6%	3,8%	7,0%	20,8%	50,5%	1,3%	5,0%	100%

## Autres distributions de la mortalité (2/3)

### → Tués par âges

- Hausse significative sur les **25-65 ans**
- Toutes tranches d'âge en hausse relative, excepté les 18-24 ans (mais toujours hautement **sur-représentés** par rapport à leur poids démographique)

	<18 ans	18 - 24 ans	25-65 ans	> 65 ans	Indéterm.	Total
<b>2007</b>	7,9%	21,2%	52,1%	18,6%	0,2%	100%
<b>2008</b>	6,9%	<b>22,4%</b>	48,6%	16,8%	0,0%	100%
<b>2009</b>	7,3%	<b>21,1%</b>	53,0%	18,6%	0,0%	100%
Poids dans la population	22,1%	8,9%	53,3%	15,7%		100%



## Autres distributions de la mortalité (3/3)

### → Tués par milieux et par réseaux

- Légère hausse de 1,4% de la mortalité en **milieu urbain** (qui atteint en 2009 29% de la mortalité routière). A l'inverse, baisse de 0,6% de la mortalité de **rase campagne**.
- La mortalité poursuit sa baisse sur **les autoroutes**, à -3,9%, bien que la reprise du trafic y soit du même ordre qu'au plan national. La mortalité autoroutière représente en 2009 5,3% du total des morts, alors qu'elles assurent plus de 20% du trafic.
- La situation se dégrade sensiblement sur les **routes départementales** (hausse de mortalité de 1%), ce qui les porte à 65% de la mortalité (près de 2 tués sur 3).



## Le facteur alcool

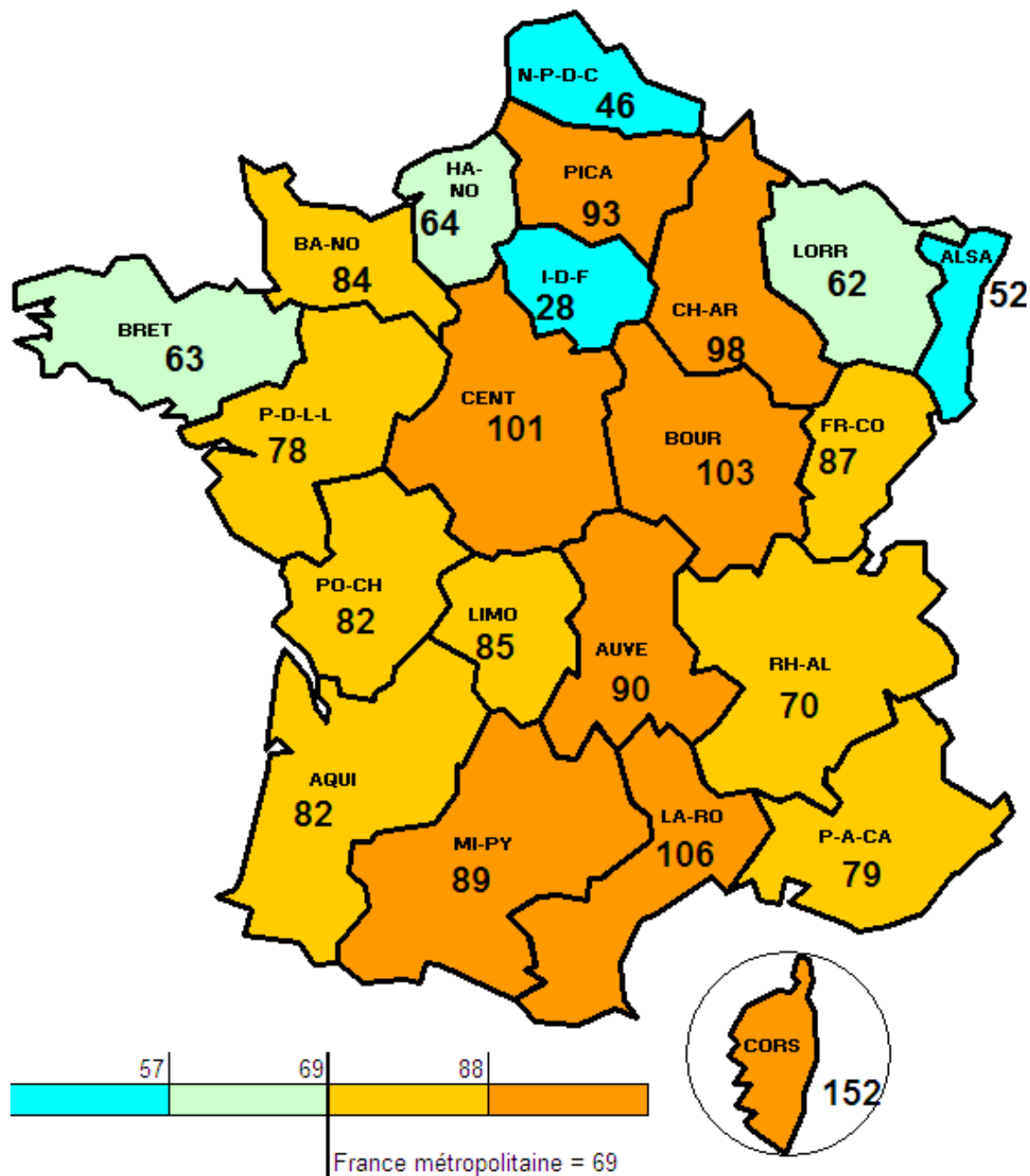
→ en cause dans 1018 décès sur 4273

- Parmi les cas d'accidents mortels où les taux d'alcoolémie en jeu sont connus, ce sont **30,1% des tués** pour lesquels on incrimine le facteur alcool.
- Il s'agit là d'une **dégradation** de la situation : ce taux qui oscille depuis 2004 entre 28 et 31% s'établissait à 28,3% en 2008, niveau historiquement bas – mais néanmoins très élevé en valeur absolue.
- En tout état de cause, ce sont des niveaux d'implication du facteur alcool **gravissimes**.

# L'accidentalité locale (1/3)

Mortalité 2009 rapportée  
à la population résidente  
par régions

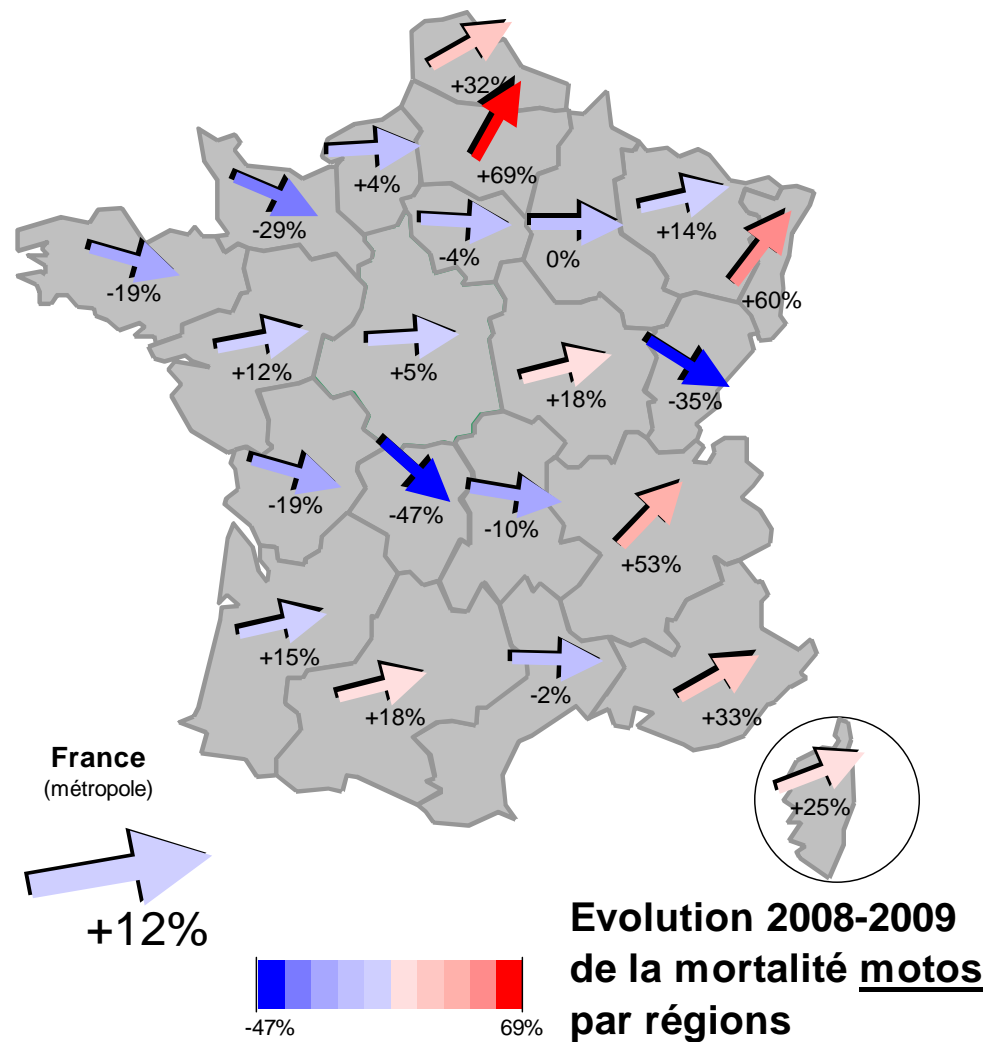
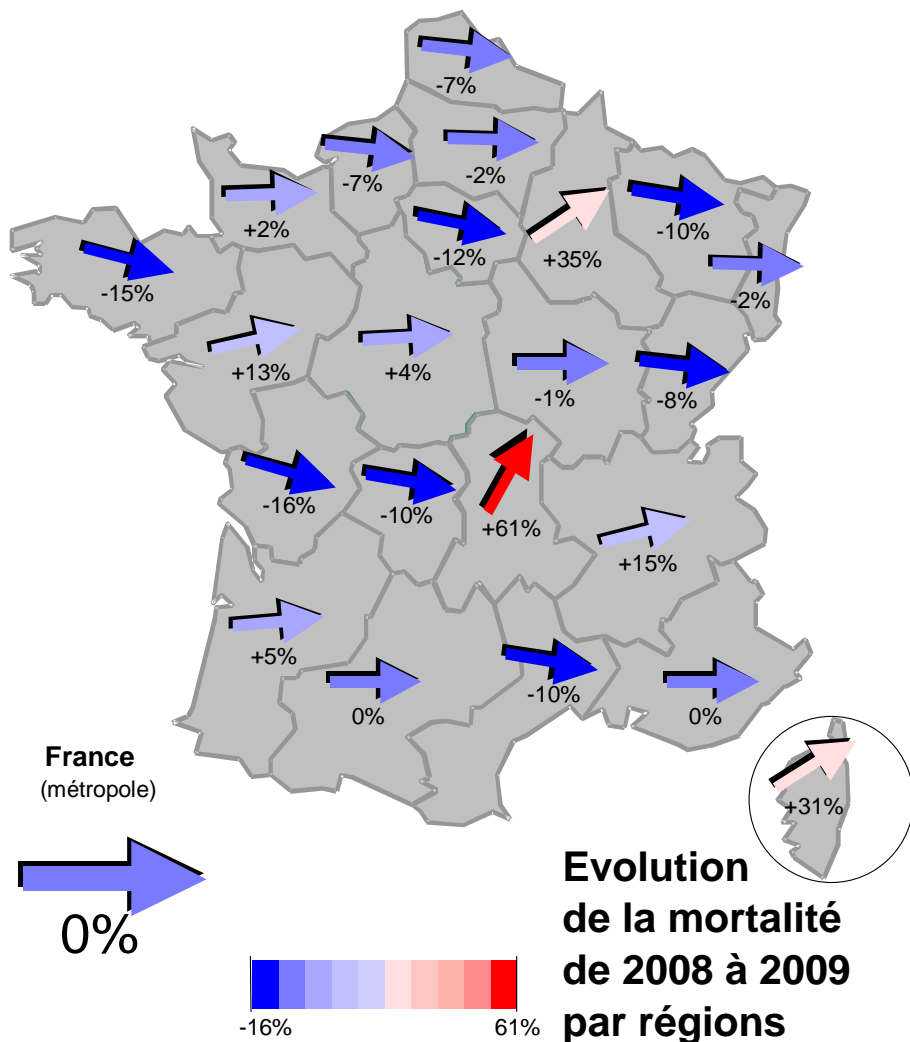
en tués par millions  
d'habitants

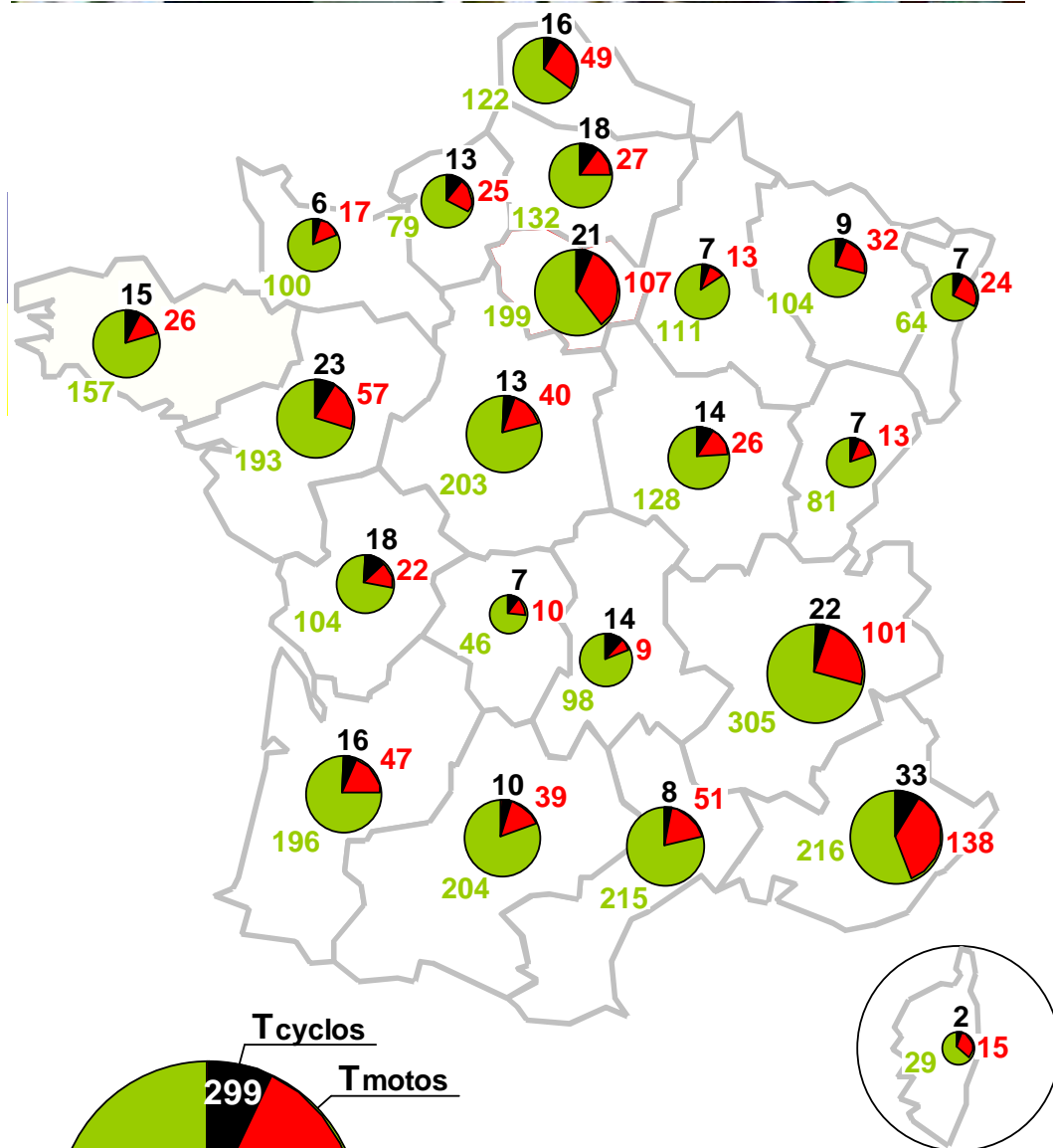




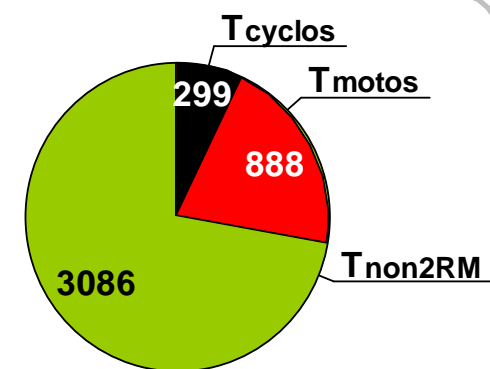
# L'accidentalité locale (2/3)

Court terme : 2008 → 2009





La géographie de la flambée 2009 de la mortalité motos correspond aux régions où cette mortalité pèse le plus lourd **en proportion** (ce qui recoupe assez bien la géographie des immatriculations neuves).



France (métropole)

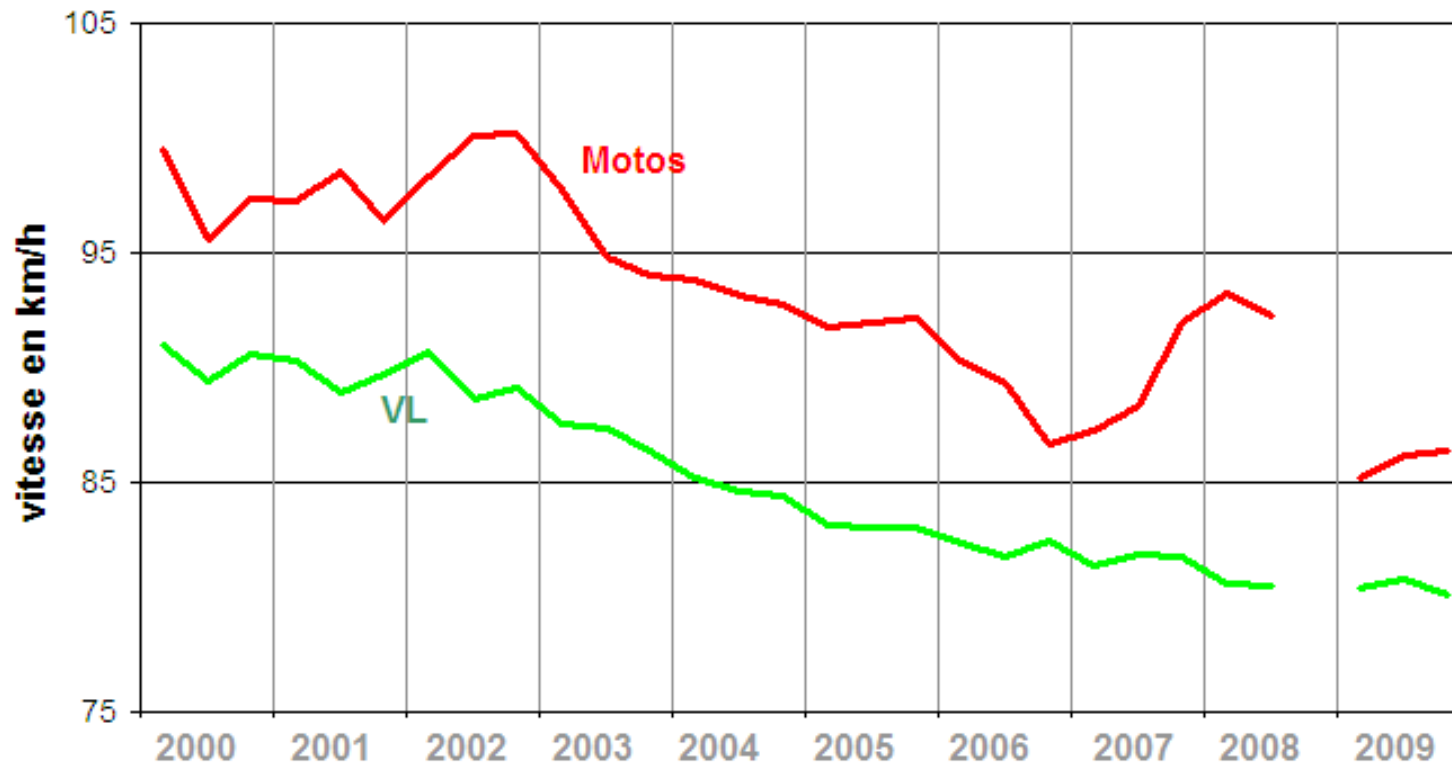
Mortalité cyclos, motos et autres en 2009 par régions



## L'observation des vitesses pratiquées (1/3)

### → Vitesse « moyenne » tous réseaux confondus

- VL : hausse mi-2009, **rattrapée** fin 2009 (80,0 km/h)
- Motos : toujours nettement supérieure aux VL, et **en nette hausse** sur l'année 2009 (86,2 km/h en moyenne sur 2009)

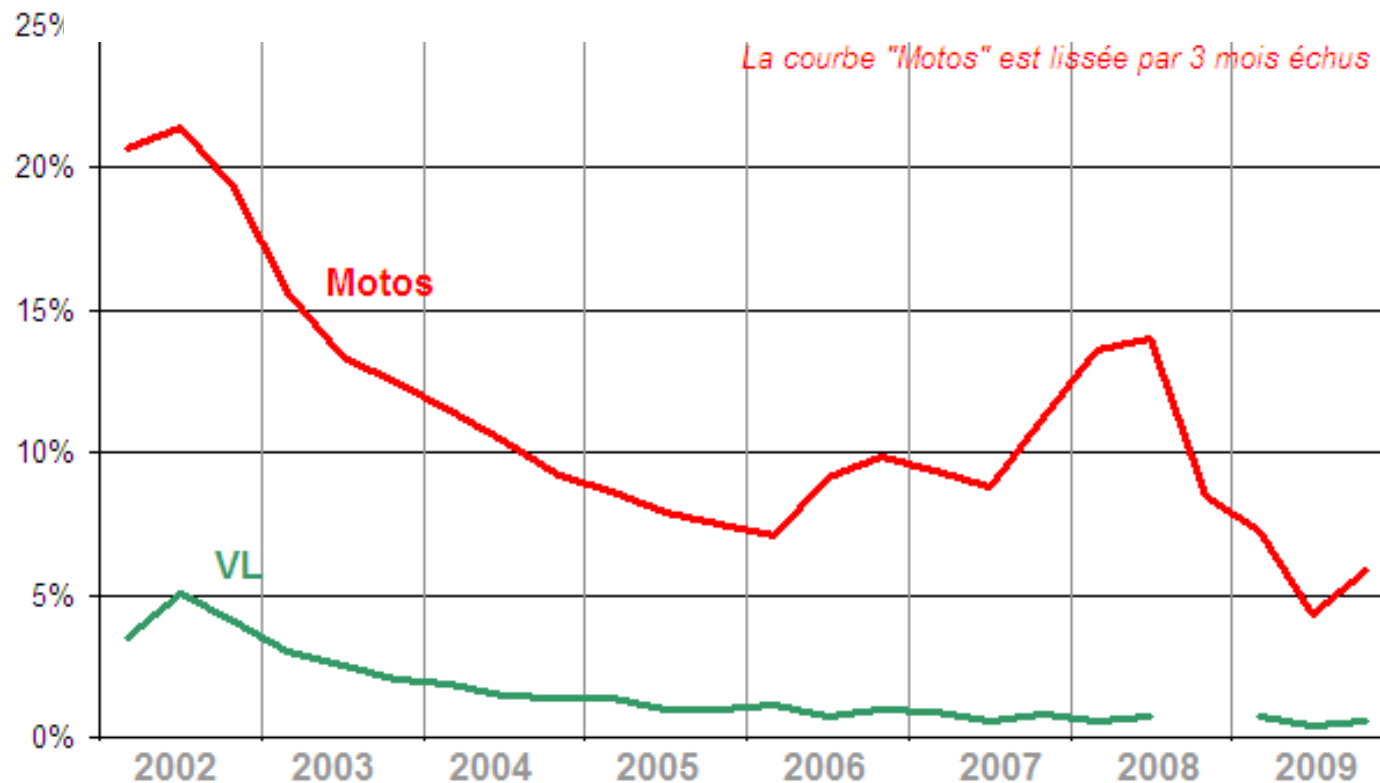




## L'observation des vitesses pratiquées (2/3)

### → Grands excès de vitesse

- Ne concernent plus désormais qu'une petite frange de conducteurs de VL (**moins de 1%**).



Mais impliquent **6%** des motos en fin de période, en nette hausse.



## L'observation des vitesses pratiquées (3/3)

### → Bilan vitesse

#### ***Situation fin 2009***

La baisse des vitesses moyennes des VL pratiquées sur les routes s'est poursuivie en 2009. Environ **130 vies ont été épargnées en 2009** par la baisse de la vitesse de l'ordre de 0,6 km/h par rapport à 2008.

#### ***Bilan 2002-2009***

Cette baisse depuis 2002 atteint les 10%, ce qui est un résultat considérable. On estime à **plus de 11 000 vies sauvées de 2003 à 2009** (en cumulé) l'effet de la réduction de la vitesse, essentiellement due au déploiement du contrôle-sanction automatique.

Soit une très forte majorité des gains globaux de la sécurité routière.

#### ***Marge de progrès***

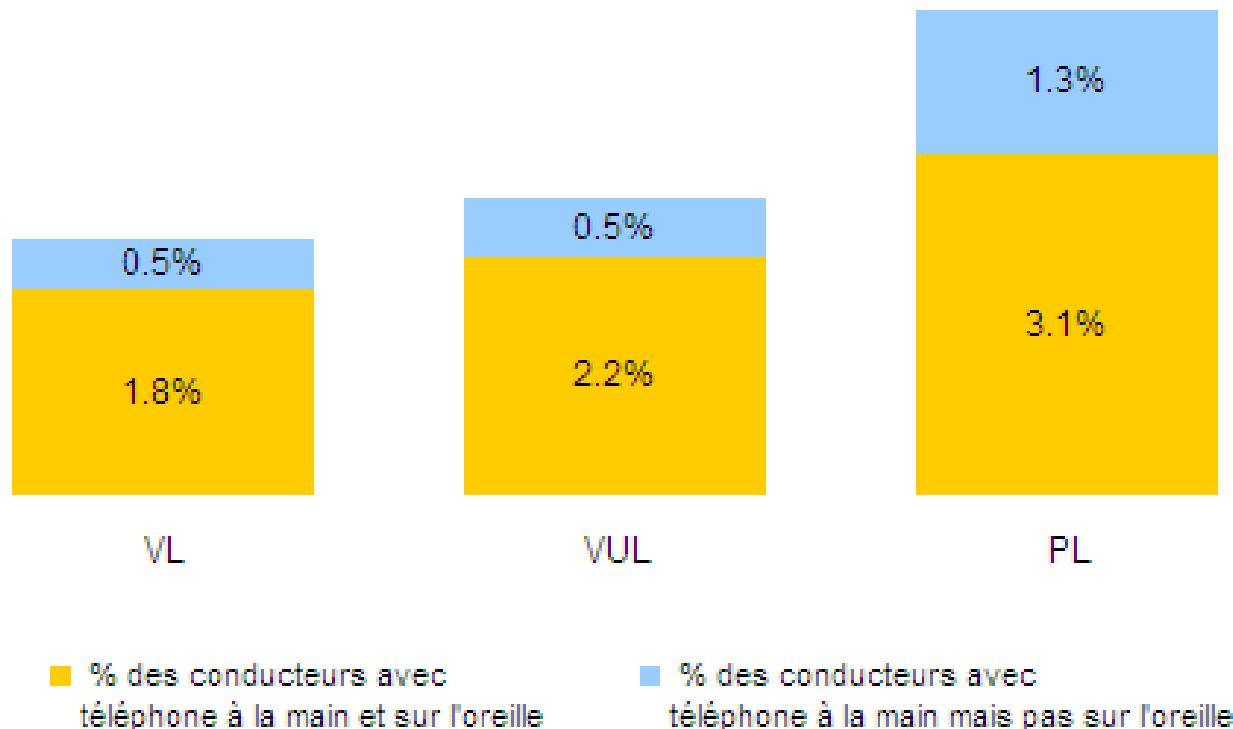
**760 vies de plus auraient pu être sauvées** en 2009 si les limitations de vitesse avaient été strictement respectées : cela montre la marge de progrès encore disponible (en base annuelle).



## Autres pratiques de conduite à enjeu SR (1/3)

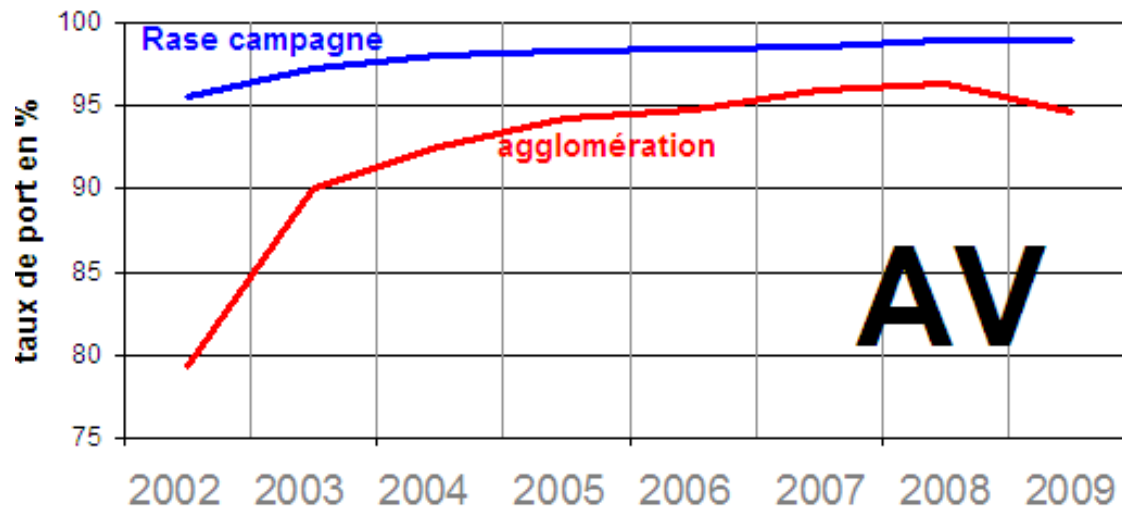
### → Le téléphone au volant

Le téléphone au volant - hors kit mains libres - est une pratique interdite mais **répandue**, puisque le taux ambiant d'usage au volant atteint 2,3% pour les VL, 2,7% pour les VUL et 4,4% pour les PL.

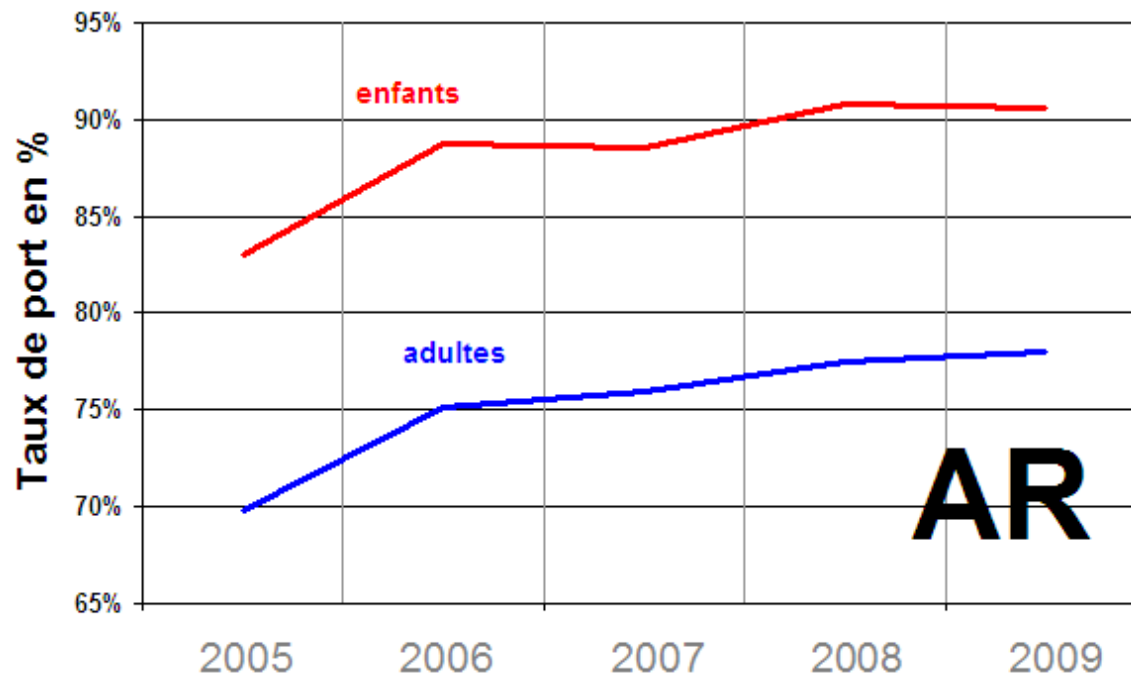


Ainsi, dans une année, le conducteur automobile moyen, sur 13 000 km circulés, conduit **300 km** cumulés en pleine conversation téléphonique, son mobile à la main.

## Port de la ceinture aux place AV des VL



## Port de la ceinture aux places AR des VL



(2/3)

### → La ceinture

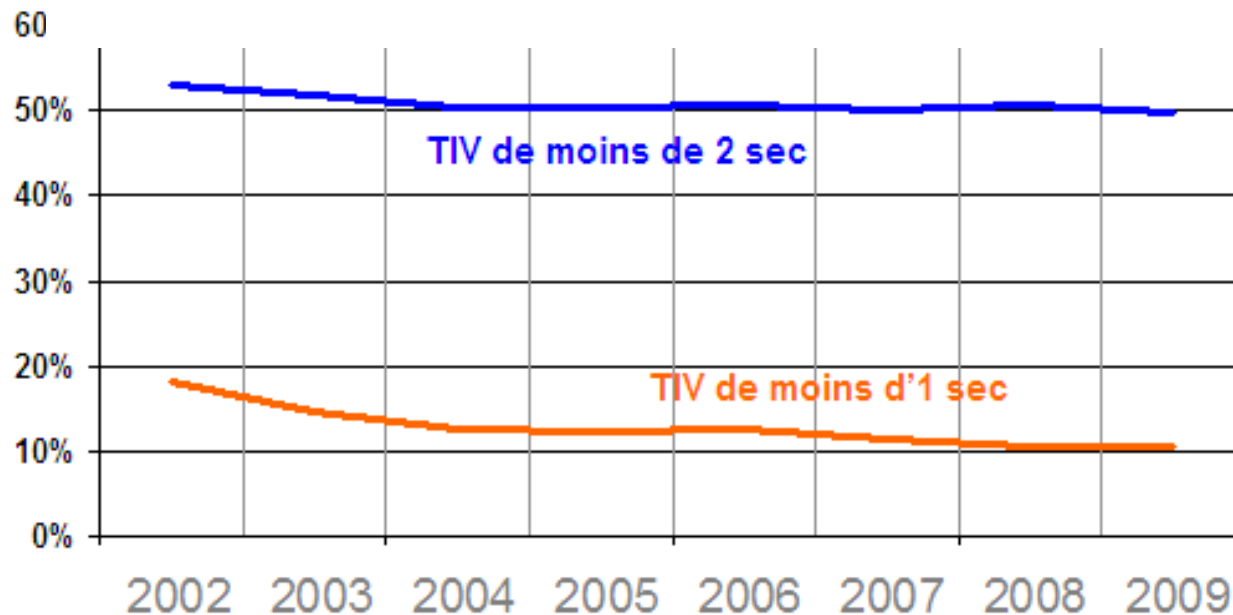
- **AR** : Taux de port ultramajoritaire, stable à 98,9% en rase campagne, mais en **léger recul en urbain**, un phénomène inédit (de 96,3% en 2008 à 94,6% en 2009). En cause : Paris et agglomérations du Sud de la France.
- **AR** : continue à progresser pour les adultes (78% en 2009) mais **fléchit pour les enfants** (de 90,8 à 90,6%).



## Autres pratiques de conduite à enjeu SR (3/3)

### → Les intervalles ou « temps inter-véhiculaires » (TIV)

- Le respect du TIV continue à s'améliorer légèrement d'année en année : la proportion des TIV de moins d'1 seconde dans la fraction dense du trafic sera passé de 18% en 2002 à **10,5%** en 2009.
- Mais la règle est fixée à 2 secondes... et la part de TIV de moins de 2 secondes dans le trafic dense est encore en 2009 de **50%**.



Or 11% des accidents corporels sont des collisions arrière !



Observatoire national interministériel de la sécurité routière - ONISR

M E R C I   D E   V O T R E   A T T E N T I O N

Site Web : tapez « ONISR » avec n'importe quel moteur de recherche...

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**

