

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

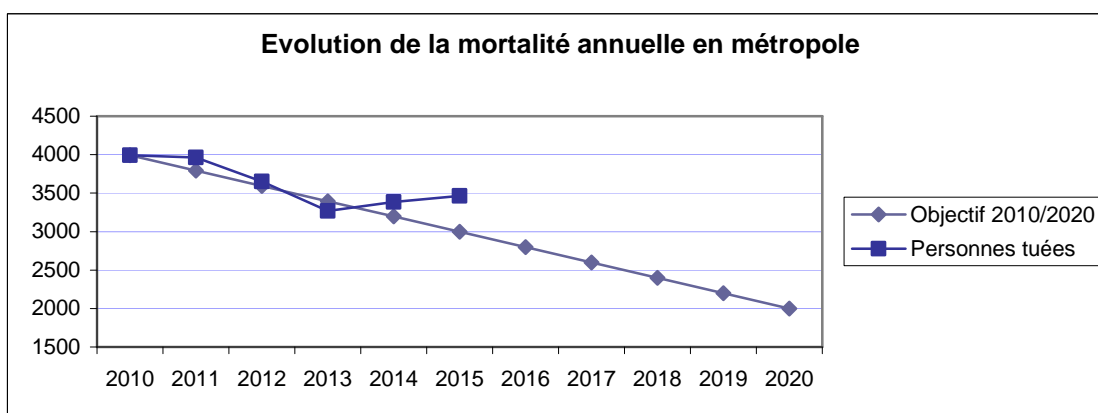
Accidentalité routière 2015 – estimations au 26 janvier 2016

Evolution de l'accidentalité en France métropolitaine :

3 464 personnes seraient décédées sur les routes de France métropolitaine en 2015, soit 80 personnes de plus qu'en 2014. La mortalité routière serait ainsi en légère hausse (+2,4 %) par rapport à l'année 2014. Les blessés hospitalisés, les blessés et les accidents corporels seraient en légère baisse (respectivement – 1,8 %, -3,6 % et –3,6 %).

Bilan de l'année 2015	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont blessés hospitalisés
Année 2015 estimations	56 109	3 464	70 442	26 143
Année 2014	58 191	3 384	73 048	26 635
Différence 2015 / 2014	-2 082	80	-2 606	-492
Evolution 2015 / 2014	-3,6%	2,4%	-3,6%	-1,8%

L'évolution de la mortalité routière entre 2010 et 2015 est estimée en baisse de –13,2 %, soit 528 vies épargnées en 2015 par rapport à 2010.



Depuis 2010, le nombre des blessés hospitalisés a baissé du même ordre de grandeur que la mortalité (respectivement –14% et –13,2%), alors que les nombres des accidents corporels et des blessés ont plus fortement baissé (-16,6% chacun).

	A	T	B	H
2010	67 288	3 992	84 461	30 393
2011	65 024	3 963	81 251	29 679
2012	60 437	3 653	75 851	27 142
2013	56 812	3 268	70 607	25 966
2014	58 191	3 384	73 048	26 635
2015 prov	56 109	3 464	70 442	26 143

Evolution	A	T	B	H
2010-2015	-16,6%	-13,2%	-16,6%	-14,0%
2011-2015	-13,7%	-12,6%	-13,3%	-11,9%
2012-2015	-7,2%	-5,2%	-7,1%	-3,7%
2013-2015	-1,2%	6,0%	-0,2%	0,7%
2014-2015	-3,6%	2,4%	-3,6%	-1,8%

Tendances 2015 selon l'âge en France métropolitaine :

La mortalité des **jeunes de 18-24 ans**, qui avait baissé de –8,5% en 2014 (-54 tués) du fait de la forte baisse de la mortalité des jeunes motocyclistes, augmente de +7% en 2015 (+30 tués estimés, soit un total de jeunes tués estimé à 622), essentiellement chez les piétons et les automobilistes. Alors que l'augmentation de la mortalité des jeunes automobilistes avait été contenue à +3 tués entre 2013 et 2014, elle devrait dépasser les 20 tués supplémentaires entre 2014 et 2015 (soit environ 400 jeunes tués en véhicule de tourisme). Après la forte baisse de mortalité des jeunes motocyclistes en 2014, on devrait observer une stabilisation en 2015 autour de 110 jeunes tués en moto et une baisse du nombre de blessés.

La mortalité des **personnes âgées de plus de 65 ans** devrait être fortement impactée par l'accident de car de Puisseguin en Gironde, 35 des 41 passagers du car décédés étant dans cette tranche d'âge. Cependant, on devrait aussi enregistrer une augmentation forte de la mortalité automobiliste des personnes âgées de plus de 65 ans entre 2014 et 2015 (déjà +66 tués sur 10 mois soit +20%). La mortalité des personnes âgées de plus de 65 ans pourrait approcher les 840 personnes tuées sur 2015, soit une augmentation de +9%.








Tendances 2015 par catégorie d'usagers en France métropolitaine :

Les estimations de la mortalité 2015 par catégorie d'usagers donnent une baisse franche pour l'ensemble des **usagers vulnérables** : -1% pour la mortalité **motocycliste**, -5% pour la mortalité **cycliste**, -7% pour la mortalité **piétonne** et -10% pour la mortalité **cyclomotoriste**. Cependant, la mortalité **cycliste** 2015 resterait plus élevée qu'en 2013 (+3%) et qu'en 2010 (+3%) ; la mortalité **piétonne** 2015 serait équivalente à celle de 2013 mais en légère baisse (-5%) par rapport à 2010. La mortalité **motocycliste** 2015 serait légèrement inférieure à celle de 2013 (-2%) ainsi que de façon plus sensible la mortalité **cyclomotoriste** (-6%).

La mortalité 2015 des usagers **poinds lourds** serait relativement stable (+2 tués).

En revanche, la mortalité **automobiliste** 2015 afficherait une hausse de +8% par rapport à 2014 et +12% par rapport à 2013. Environ 130 automobilistes de plus seraient décédés entre 2014 et 2015, un tiers sur autoroutes et routes nationales, un tiers sur routes départementales et un tiers sur voies communales. La mortalité automobiliste resterait néanmoins -15% en-dessous de celle de 2010, soit la meilleure progression réalisée par une catégorie d'usagers en-dehors des cyclomotoristes (-40%).

Le nombre des usagers d'**autocars** tués, qui s'élève à moins d'une dizaine par an habituellement, intégrera cette année les 41 passagers tués au mois d'octobre lors d'un accident avec un poids lourd en Gironde (le conducteur du poids lourd et son fils étant comptés parmi les usagers poids lourd tués).

								Total
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VT	PL	Autres	
2010	485 12%	147 4%	248 6%	704 18%	2117 53%	65 2%	226 6%	3 992 100%
2014	499 15%	159 5%	165 5%	625 18%	1663 49%	56 2%	217 6%	3 384 100%
2015 prov	463 13%	151 4%	149 4%	619 18%	1798 52%	58 2%	226 7%	3 464 100%
Progression 2014-2015	-7%	-5%	-10%	-1%	8%	4%	4%	2%
Progression 2013-2015	0%	3%	-6%	-2%	12%	2%	15%	6%
Progression 2010-2015	-5%	3%	-40%	-12%	-15%	-11%	0%	-13%
Progression 2000-2015	-45%	-45%	-68%	-35%	-66%	-53%		-58%

La catégorie "autres" regroupe habituellement pour 70% les VU, 15% les voiturettes ou tricycles, 5% les quads et 10% les TC ou engins spéciaux. En 2015 cependant, la mortalité TC devrait représenter près de 20% du fait de l'accident de car de Puysséguin.

Éléments d'appréciation selon les réseaux routiers (à partir du BAAC sur 10 mois) :

Les accidents corporels et la mortalité sur **autoroutes** devraient être en très forte hausse en 2015 par rapport à 2014 (+50 personnes tuées sur les 10 premiers mois de l'année soit +25%), ainsi que sur le réseau routier à 2X2 voies. Il s'agirait essentiellement d'une hausse des mortalités automobiliste et motocycliste.

La mortalité sur le réseau routier **départemental** devrait être stable malgré la prise en compte de l'accident de Puisseguin. C'est sur ce réseau que baissent réellement la mortalité des piétons et motocyclistes. Les accidents corporels sont en baisse sensible.

La mortalité **sur le réseau communal** serait stable, avec une faible baisse de la mortalité piétonne et cycliste, et une augmentation de la mortalité automobiliste. Les accidents corporels baisseraient.

Observatoire national Interministériel de la sécurité routière

Ces tendances suivent les évolutions observées sur les vitesses moyennes pratiquées par les véhicules de tourisme (hausse depuis 2012 de +2 km/h sur les routes limitées à 110km/h et +4 km/h sur les autoroutes limitées à 130km/h, stabilisation en 2015 sur les routes limitées à 90km/h et légère reprise sur les routes limitées à 50km/h).

Facteurs comportementaux (estimation à partir de 10 mois de données) :

La vitesse excessive ou inadaptée reste la première cause principale des accidents mortels, en léger retrait globalement en 2015 par rapport à 2014, mais cela cache une disparité selon les réseaux routiers. Les vitesses pratiquées augmentent significativement sur les autoroutes et routes à deux fois deux voies, là où l'on observe également une augmentation des accidents corporels et mortels.

L'alcool augmente en cause principale d'un point, vraisemblablement du fait de la baisse du taux légal de 0,5g/l à 0,2g/l depuis juillet 2015 pour les conducteurs novices (la cause est plus souvent validée puisque le conducteur novice entre ces 2 taux est désormais considéré comme alcoolisé).

Les stupéfiants, en hausse déjà en 2014, poursuivent avec une augmentation de deux points. On estime ainsi que 30% des décès interviennent alors qu'au moins 1 conducteur impliqué avait une alcoolémie dépassant le taux légal, et 25% alors qu'au moins 1 conducteur impliqué était testé positif aux stupéfiants (mais certains cas se superposent aux précédents, la moitié des conducteurs ayant pris des stupéfiants ayant aussi une alcoolémie supérieure au taux légal).

Evolution de la mortalité routière dans les (super)régions :

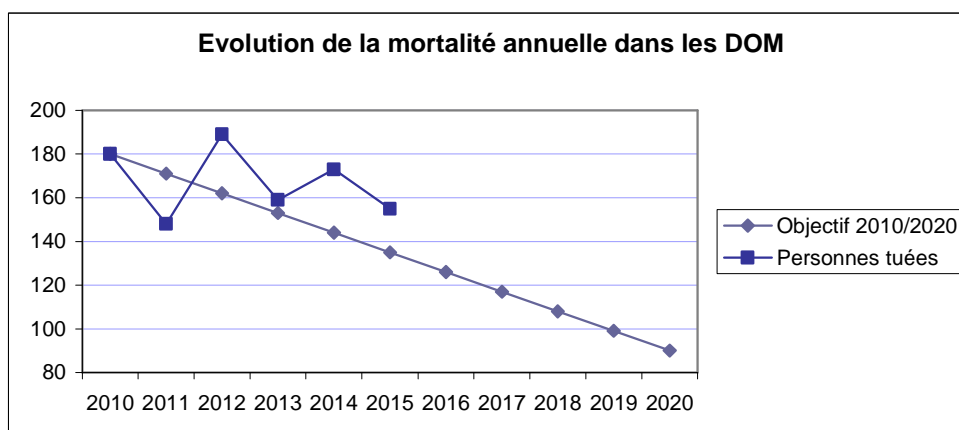
Par rapport à 2014, la mortalité 2015 paraît nettement en baisse sur 4 régions : Alsace-Champagne Ardennes-Lorraine, Bourgogne-Franche Comté, en PACA et en Bretagne. On pourrait compter au moins 40 personnes tuées supplémentaires en 2015 dans les régions Aquitaine-Poitou Charente-Limousin, Auvergne-Rhône Alpes, et Nord Pas de Calais-Picardie.

Par rapport à 2010, la mortalité routière devrait se situer en hausse en 2015 dans au moins 1 région : Nord Pas de Calais-Picardie. Après une baisse ces dernières années, la mortalité 2015 devrait remonter au niveau de 2010 en Corse.

Au-delà de l'évolution annuelle ou depuis 2010 année référence, les régions les plus meurtrières (soit très au-dessus de la moyenne nationale) pour les jeunes de 18-24 ans (mortalité rapportée au nombre de jeunes de la région) sont en moyenne sur 3 ans : la Bourgogne-Franche Comté, le Centre, les Pays de la Loire, PACA, et la Corse.

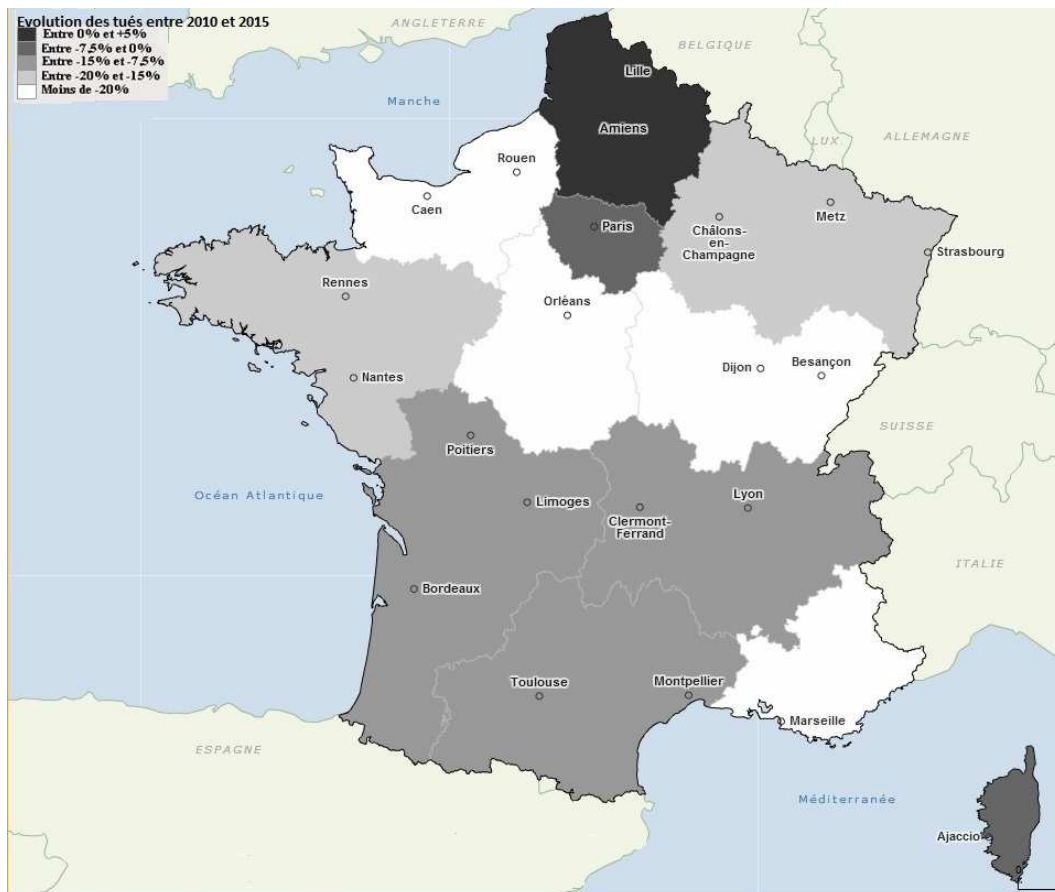
Outremers :

La mortalité **dans les DOM** (Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion, Mayotte) en 2015 est estimée à 155 personnes tuées, en baisse de -10,4 % en 2015 par rapport à 2014, et -15,8 % par rapport à 2010. Le nombre des accidents corporels est en augmentation cependant.



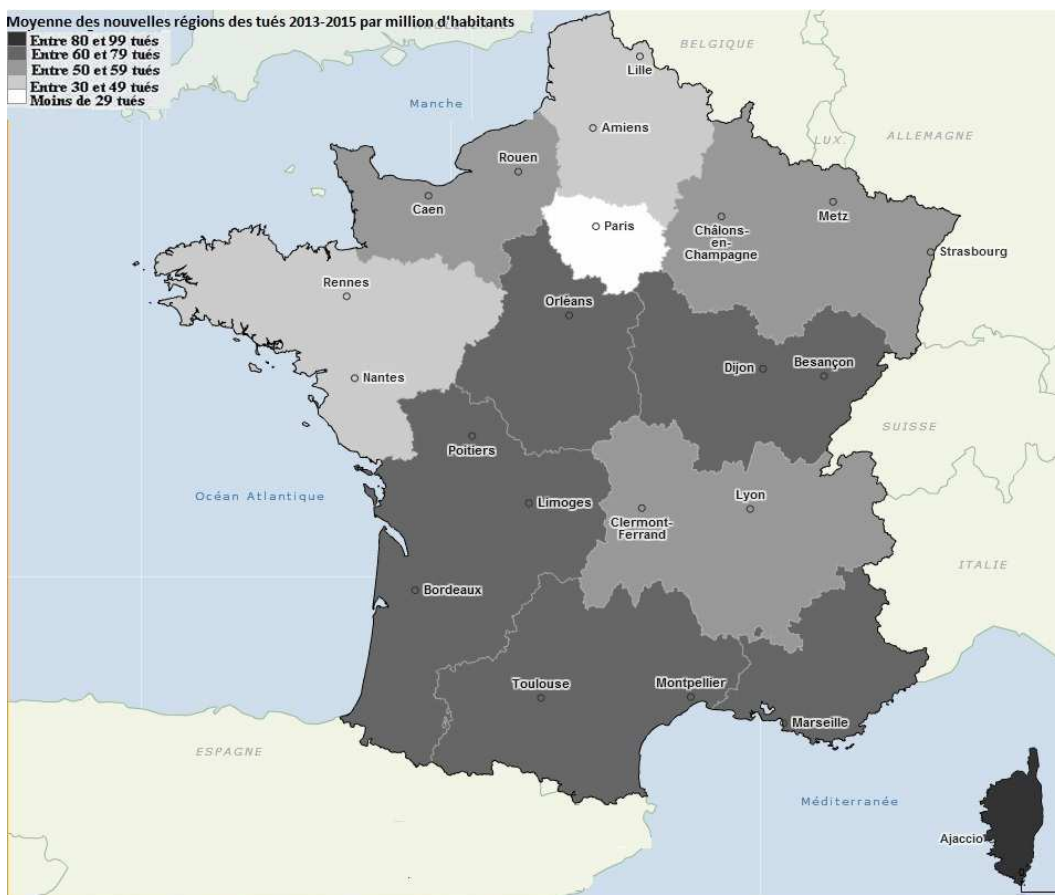
Annexe : Mortalité dans les nouvelles régions

Evolution de la mortalité entre 2010 et 2015



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

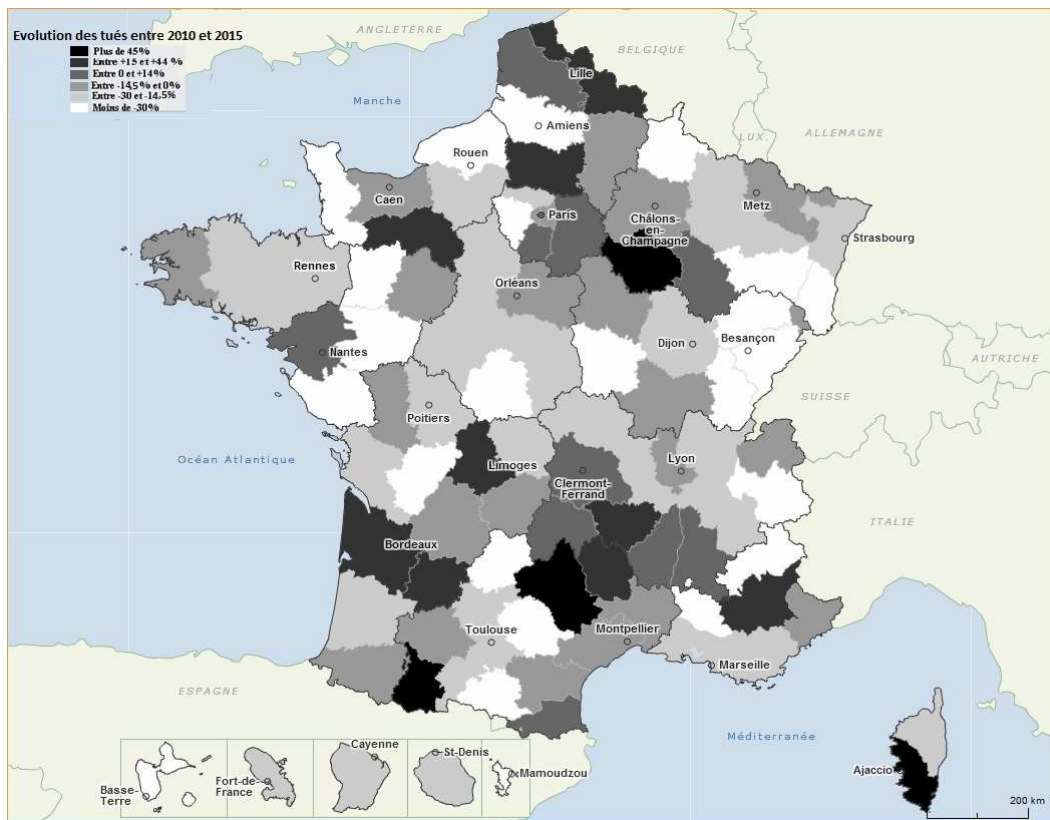
Mortalité moyenne 2013-2015 par million d'habitants de la région



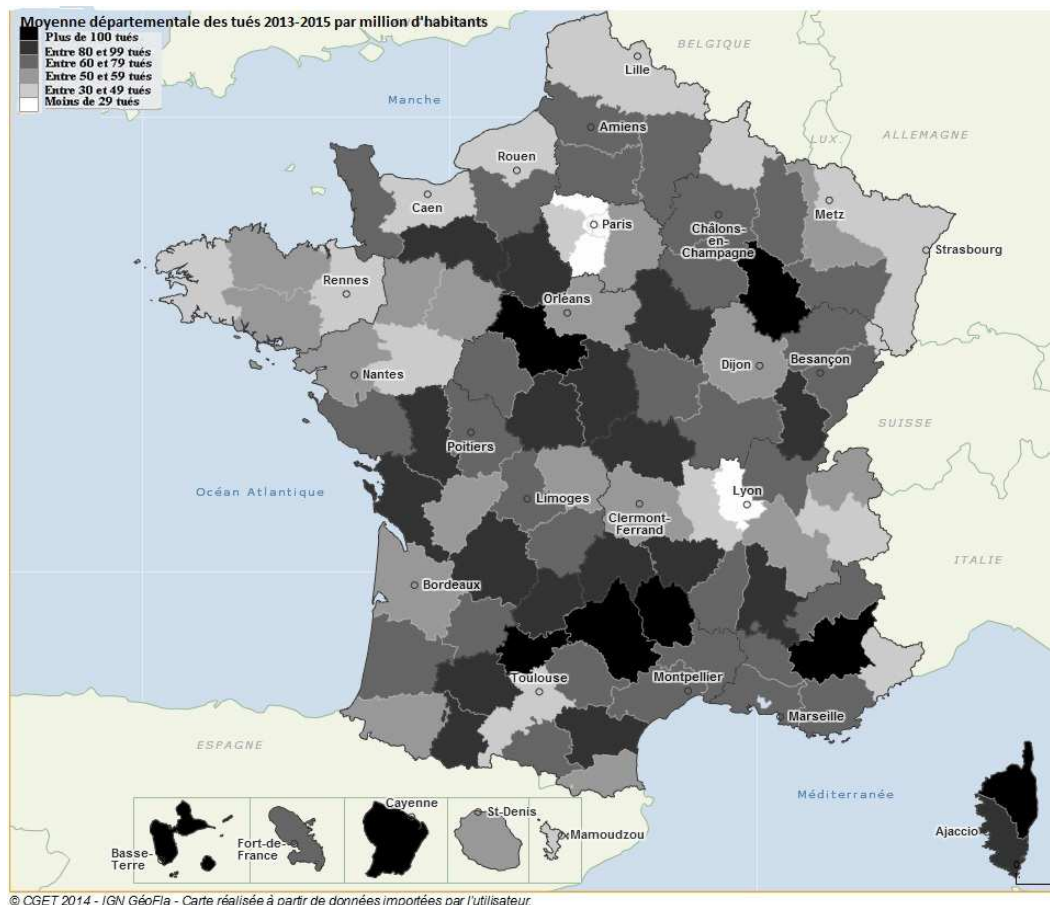
© OGET 2014 - IGN GéoFla - Carte réalisée à partir de données importées par l'utilisateur.

Annexe : Mortalité dans les départements

Evolution de la mortalité entre 2010 et 2015



Mortalité moyenne 2013-2015 par million d'habitants du département



Auteurs présumés des accidents mortels – les causes identifiées

Le recueil des données

Chaque année depuis 2007, une circulaire ministérielle fixe les modalités de recueil des statistiques provisoires de l'accidentalité routière dites « remontées rapides ». Les services des préfetures rendent compte des premières données de l'accidentalité, dont celles relatives aux Auteurs Présumés des Accidents Mortels (APAM) transmises dans les 20 jours après le mois de l'accident. Ce recueil d'informations non nominatives sur les APAM vise à comprendre leurs comportements. Les auteurs d'accidents mortels sont qualifiés de « présumés » car il n'y a pas encore eu de jugement définitif statuant sur leurs participations aux faits reprochés.

Parmi les informations relatives aux APAM figure la ou les causes principales de l'accident, renseignées par les forces de l'ordre sur la base de leurs premières constatations. Dans le cadre du plan de 26 mesures annoncé le 26 janvier 2015 par le ministre de l'intérieur, la connaissance des causes des accidents a été renforcée.

Les causes d'accidents mortels

L'accident est rarement le résultat d'une cause unique. C'est pourquoi, les forces de l'ordre peuvent retenir jusqu'à trois causes possibles de l'accident en les classant à leur appréciation. 16 choix sont désormais proposés : vitesse excessive ou inadaptée, alcool, non respect de priorité, stupéfiants, inattention, téléphone ou distracteurs technologiques, malaise, somnolence ou fatigue, facteurs liés au véhicule, obstacles sur voie circulée, contresens, dépassement dangereux, changement de file, non respect des distances de sécurité, autres, indéterminées.

En général, il n'est relevé qu'un seul auteur présumé par accident mortel ; les causes renseignées (causes principales) ne représentent que le comportement de celui-ci. Les facteurs liés aux autres usagers impliqués (causes secondaires) n'apparaissent pas, toutes les causes citées sont donc sous-estimées. Par exemple, la cause « alcool » est enregistrée dans 21 % des APAM, alors que 30 % des personnes tuées le sont lors d'un accident dans lequel au moins un conducteur présentait une alcoolémie au-dessus de 0,5g/l selon le fichier national des accidents corporels, dit fichier BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels).

Le premier tableau ci-contre présente les parts respectives des causes enregistrées comme première cause des accidents mortels, d'après les APAM.

Le deuxième tableau prend en compte l'ensemble des 3 causes principales retenues pour chaque APAM, quel que soit l'ordre de saisie. Par exemple, si la « vitesse » est cause première de 23 % des accidents (1^{er} tableau), elle est cause principale de 32 % d'entre eux. L'aspect multifactoriel de l'accident est pris en compte : en cas d'association de plusieurs facteurs, vitesse et alcool par exemple, il peut s'avérer arbitraire d'en inscrire un plutôt que l'autre en première cause.

Première cause des accidents mortels

1ère cause d'accident mortel (APAM) sur 15 mois	France métropolitaine
Vitesse	23%
Alcool	18%
Non respect des priorités	12%
Inattention	6%
Stupéfiant	3%
Malaise	3%
Dépassement dangereux	3%
Somnolence-fatigue	2%
Contresens	2%
Changement de file	2%
Téléphone	1%
Obstacle sur voie circulée	1%
Facteurs liés au véhicule	1%
Non respect des distances	0%
Autres causes	12%
Cause indéterminée	9%
Total	98%

Nb : le total s'établit à 98 % car certaines fiches APAM ne sont pas renseignées en ce qui concerne les causes.

Répartition par causes des accidents mortels (cause principale + causes secondaires)

Causes principales d'accident mortel (3 choix possibles par APAM) comptées en multi-causes - 15 mois	France métropolitaine
Vitesse	32%
Alcool	21%
Non respect des priorités	14%
Inattention	7%
Stupéfiant	9%
Dépassement dangereux	4%
Malaise	3%
Somnolence-fatigue	2%
Contresens	2%
Changement de file	2%
Obstacle sur voie circulée	2%
Téléphone	1%
Facteurs liés au véhicule	1%
Non respect des distances	1%
Autres causes	12%
Cause indéterminée	9%
Total	122%

Nb : les champs « Autres causes » et « causes indéterminées » ne sont comptabilisés que lorsqu'aucune autre cause n'est renseignée