



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Paris, le 27 janvier 2016

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

En 2015, 80 décès de plus sur les routes dans des accidents globalement plus violents

L'année 2015 présente un bilan contrasté : la mortalité routière est en hausse de 2,4%, le nombre d'accidents corporels a baissé de 3,6%, tout comme celui des personnes blessées (-3,6% également) et des hospitalisations (-1,8%).

Selon les estimations de l'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière), les résultats définitifs devant être connus fin mai, 3 464 personnes auraient perdu la vie sur les routes de France en 2015, soit 80 décès supplémentaires par rapport à 2014.

Les résultats du mois de décembre 2015 n'ont malheureusement pas permis d'inverser la tendance. 308 personnes y ont trouvé la mort sur les routes, soit une hausse de 7,7%. Les autres indicateurs de l'accidentalité routière sont également en augmentation : + 1,7% d'accidents corporels, + 0,7% de personnes blessées et + 4,3% d'hospitalisations.

Une baisse du nombre des accidents corporels

En 2015 comparé à l'année 2014, les accidents corporels ont été moins nombreux : 56 109 contre 58 191 en 2014, soit une diminution de 3,6% (-2 082 accidents corporels). Après une hausse en 2014, les résultats 2015 s'avèrent meilleurs qu'en 2013 (-703 accidents, soit -1,25% entre 2013 et 2015). Les séries de mesures prises depuis un an par le gouvernement y ont nécessairement fortement contribué.

Le nombre de personnes blessées enregistre la même diminution : 70 442 en 2015 contre 73 048 en 2014, soit également une baisse de 3,6%, et 2 606 personnes blessées de moins. Le nombre de personnes admises dans un centre hospitalier après un accident de la route est lui aussi en recul : 26 143 contre 26 635 en 2014, soit 492 personnes hospitalisées en moins (-1,8%). Les chiffres définitifs permettront de savoir si cette constatation se confirme pour la comparaison avec 2013.

Un nombre d'accidents en baisse mais avec un bilan mortel en hausse signifie que plusieurs de ces accidents ont été particulièrement violents et meurtriers, comme celui de Puisseguin en Gironde où 43 femmes, hommes et un enfant ont péri le 23 octobre 2015, à la suite de la collision entre un poids lourd et un autocar.

Les usagers de véhicules de tourisme sont les plus concernés

La hausse de la mortalité enregistrée l'an passé concerne principalement les automobilistes : l'ONISR dénombre 135 décès supplémentaires dans cette catégorie d'usagers, soit une hausse de 8%.

La mortalité des conducteurs de poids lourds et leurs passagers est relativement stable avec 58 décès en 2015. Cette réalité ne doit cependant pas faire oublier que 14% des personnes tuées sur la route le sont dans un accident impliquant un poids lourd.

La mortalité motocycliste s'élève en 2015 à 619 décès. Elle est quasiment stable (- 1%) par rapport à l'an passé. Un mois de juillet très beau, donc accidentogène, a contrasté avec un mois de septembre, particulièrement pluvieux et orageux, pendant lequel la pratique moto a été réduite.

Les autres usagers vulnérables ont vu leur accidentalité en nette diminution: - 5% pour celle des cyclistes (151 décès), - 7% pour celle des piétons (463 décès) et - 10% pour celle des cyclomotoristes (149 décès).

Quoiqu'il en soit, ces usagers vulnérables représentent toujours 40% des personnes tuées et 70% des personnes grièvement blessées alors que leur proportion dans le trafic est très faible.

Les hommes, les jeunes et les seniors sont les catégories d'usagers les plus touchés

L'accidentalité routière reste invariablement un phénomène très masculin : pour des distances parcourues à peu près équivalentes entre hommes et femmes, les trois-quarts des victimes de la route sont des hommes.

L'analyse de l'ONISR met en évidence que la mortalité des jeunes de 18-24 ans, qui avait fortement baissé en 2014 (- 8,5%) repart à la hausse en 2015 (+ 7%). En 2015, 622 jeunes hommes et jeunes filles ont perdu la vie sur les routes. Les 15-29 ans, soit 18% de la population, représentent 22% des personnes tuées et un tiers des personnes grièvement blessées sur les routes. Un décès sur cinq se produit lors d'un accident impliquant un conducteur novice. L'accident de la route reste malheureusement toujours la première cause de mortalité chez les jeunes.

La mortalité des personnes de plus de 65 ans augmente fortement en 2015 (840 personnes décédées soit + 9%). L'accident de Puisseguin ne suffit pas à expliquer l'ensemble de la surmortalité des seniors également particulièrement touchés en tant qu'automobilistes (+ 66 personnes tuées sur les 10 premiers mois de 2015).

La vitesse excessive et une augmentation du trafic ont joué un rôle dans l'augmentation de la mortalité routière en 2015

Sur les trois premiers trimestres de 2015, il est recensé une augmentation de 2,5% du trafic sur les routes nationales et le réseau autoroutier. En effet, les chiffres de l'accidentalité routière sont à mettre en regard de phénomènes conjoncturels. Une baisse significative des coûts du carburant et un été, puis un début d'hiver, favorables aux trajets ont stimulé les déplacements. En outre, après les attentats du 13 novembre, beaucoup d'usagers ont privilégié un mode de transport individuel aux transports en commun. Le week-end de Noël, en dépit d'une très forte mobilisation des forces de l'ordre, a été particulièrement meurtrier, 28 décès contre 16 l'an passé, l'un des plus mauvais de ces dix dernières années.

Une augmentation des vitesses pratiquées est venue s'ajouter à la hausse de la fréquentation sur les routes. Selon l'ONISR, un quart des accidents mortels sur les 10 premiers mois de l'année 2015 ont pour cause principale la vitesse excessive ou inadaptée.

Dans son « observatoire des vitesses », l'ONISR constate un changement de comportement des usagers, après 10 années de diminution des vitesses moyennes enregistrées sur nos routes, grâce à l'implantation des radars. La trop grande connaissance par les automobilistes de l'emplacement des dispositifs de contrôle a manifestement atténué leur efficacité. La tendance à lever le pied s'est donc inversée depuis 2013 : les vitesses moyennes observées sont en augmentation de 1 à 4 km/h selon les réseaux.

Conséquence directe de cette augmentation des vitesses pour les autoroutes, on constate une très forte augmentation de la mortalité sur ce type de routes (déjà 50 personnes tuées supplémentaires sur les dix premiers mois de l'année, principalement des automobilistes et des motocyclistes).

L'abus d'alcool, l'usage de stupéfiants, l'absence de ceinture : des tendances inquiétantes

La part des accidents mortels en présence du facteur alcool passe de 28% à 30% en 2015, cette augmentation s'expliquant par la prise en compte depuis le 1^{er} juillet 2015 des conducteurs novices dont l'alcoolémie se situe entre 0,2 g/l et 0,5 g/l.

La part des accidents mortels en présence du facteur stupéfiants passe quant à elle de 23% à 25%. Après une stabilité sur plusieurs années, c'est la deuxième année consécutive d'augmentation. La moitié des conducteurs impliqués dans un accident mortel sous l'emprise de stupéfiants présentait également un taux d'alcool illégal.

Le non-port de la ceinture de sécurité s'affirme cette année encore comme une cause de mortalité qu'on pensait révolue, notamment en situation professionnelle. Il concerne 21% des décès à bord d'un véhicule léger, 27% à bord d'un véhicule utilitaire et 37% à bord d'un poids-lourd.

Une mobilisation intense des pouvoirs publics

Ce constat vient conforter la pertinence du plan gouvernemental de 26 mesures en faveur de la sécurité routière présenté le 26 janvier 2015 par le ministre de l'Intérieur Bernard CAZENEUVE qui sont pratiquement toutes mises en œuvre. 55 mesures décidées par le Comité interministériel du 2 octobre 2015 présidé par le Premier ministre, et en particulier une refonte majeure de la stratégie radars, complètent et renforcent le dispositif en cours de l'année à venir.

Le ministre de l'Intérieur, Bernard CAZENEUVE, en appelle à la responsabilité individuelle de tous et de chacun : « *Il y a donc moins d'accidents mais plus de morts. Cela veut dire qu'il y a moins de sens des responsabilités des automobilistes. Aussi la responsabilité collective devrait nous inciter, tous d'une même voix, à dire : l'Etat prend des précautions, il multiplie les contrôles mais rien ne peut se substituer à la responsabilité individuelle* »

Pour plus d'informations : www.securite-routiere.gouv.fr

Contacts presse Sécurité routière

Méline KEHAYAN : 01 86 21 59 64 / 06 89 72 93 76
Thierry MONCHATRE : 01 86 21 59 65 / 06 88 16 08 78
Jean-Noël FOURNIER : 01 86 21 59 63 / 06 87 67 56 40

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Baromètre du mois de décembre 2015

Bilan du mois

308 personnes seraient décédées sur les routes en décembre 2015.

La mortalité routière connaît une hausse sensible (+7,7%) par rapport à décembre 2014. Les nombres des blessés hospitalisés, blessés et accidents corporels sont également en hausse (respectivement +4,3%, +0,7% et +1,7%).

Ainsi en décembre 2015, 22 personnes de plus auraient été tuées par rapport à décembre 2014.

Bilan du mois de décembre	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
décembre 2015 provisoire	4 832	308	6 032	2 203
décembre 2014 définitif	4 749	286	5 989	2 113
Différence 2015 / 2014	83	22	43	90
Evolution 2015 / 2014	1,7%	7,7%	0,7%	4,3%

Bilan de l'année 2015

Sur l'intégralité de l'année 2015, le nombre de personnes tuées est en augmentation (+ 80 tués) par rapport à l'intégralité de l'année 2014.

Bilan de l'année 2015	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	dont hospitalisés
Année 2015 provisoires	56 109	3 464	70 442	26 143
Année 2014 définitifs	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%

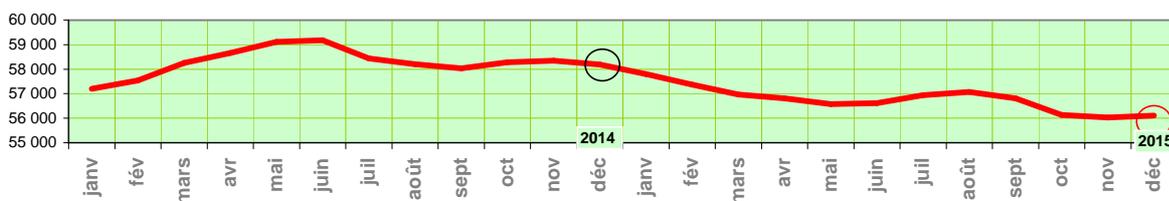
Avertissement

Ce bilan ne concerne que la France métropolitaine.

Pour le mois écoulé et les derniers mois précédents, ils reposent sur un dispositif de remontées rapides assurées en fin de mois par les forces de l'ordre. Il s'agit ici d'estimations provisoires des résultats du mois. Ces estimations initiales sont établies par extrapolation afin de compenser les décès tardifs sous 30 jours et de pallier divers autres écarts « structurels » ou systématiques entre remontées rapides et données définitives du Fichier national des accidents corporels (dit "Fichier BAAC"). L'extrapolation résulte de la confrontation des deux séries sur les douze derniers mois de disponibilité des BAAC validées.

Les estimations provisoires initiales des mois antérieurs sont ensuite affinées de loin en loin jusqu'à l'arrêt des chiffres définitifs. Ces estimations intermédiaires sont substituées aux estimations initiales au fur et à mesure de l'affermissement du Fichier BAAC, la marge d'erreur s'amenuisant en conséquence.

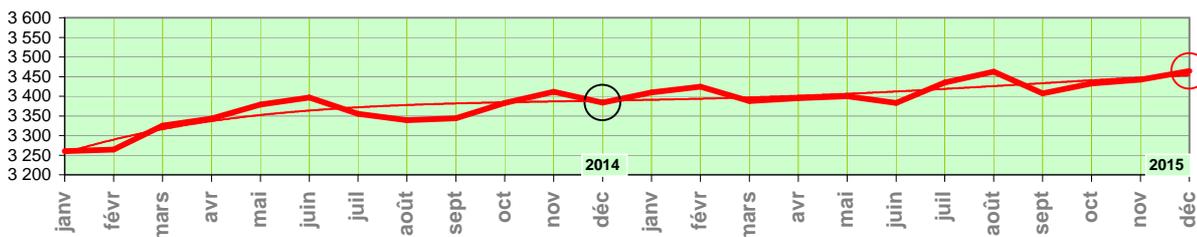
Evolution des accidents corporels en glissement annuel (cumul sur 12 mois glissants)



Le nombre des accidents corporels est estimé à 56 109 en 2015, en baisse de -3,6% par rapport à 2014, -1,2% par rapport à 2013 et -17% par rapport à 2010.

Evolution de la mortalité en glissement annuel (cumul sur 12 mois glissants)

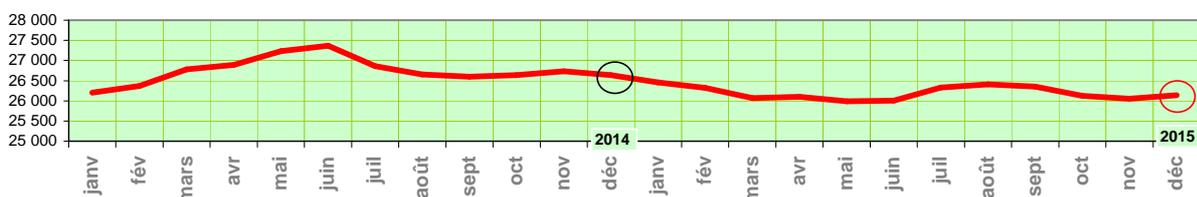
NB : On a figuré ci-dessous, pour chaque mois, le total des tués à 30 jours sur les 12 mois écoulés (ce mois inclus). On voit ainsi l'évolution de la mortalité pour une année complète (donc sommairement affranchie des variations saisonnières).



2014												2015											
J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
3 260	3 264	3 325	3 343	3 379	3 397	3 355	3 339	3 344	3 383	3 411	3 384	3 410	3 424	3 388	3 395	3 400	3 383	3 435	3 463	3 407	3 432	3 442	3 464

La mortalité est estimée à 3 464 tués en 2015, en augmentation de +2,4% par rapport à 2014, +6% par rapport à 2013 et en baisse de -13% par rapport à 2010.

Evolution des blessés hospitalisés en glissement annuel (cumul sur 12 mois glissants)



Le nombre des blessés hospitalisés est estimé à 26 143 en 2015, en baisse de -1,8% par rapport à 2014 mais en augmentation de +0,7% par rapport à 2013, et en baisse de -14% par rapport à 2010.

→ Evolution de la mortalité par catégorie d'usagers

(voir la série de graphiques et tableaux associés [ci-contre](#))



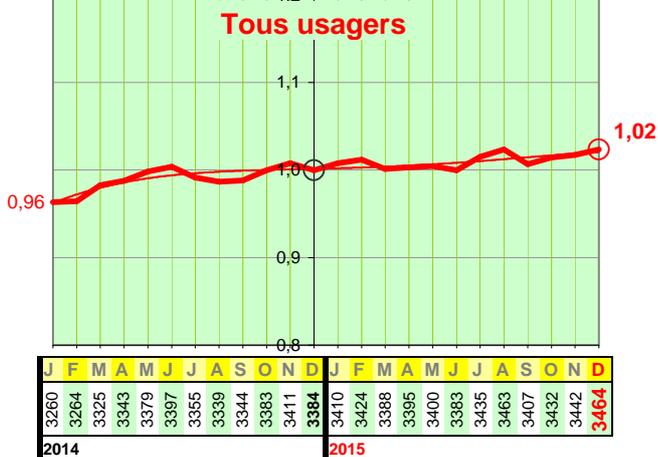
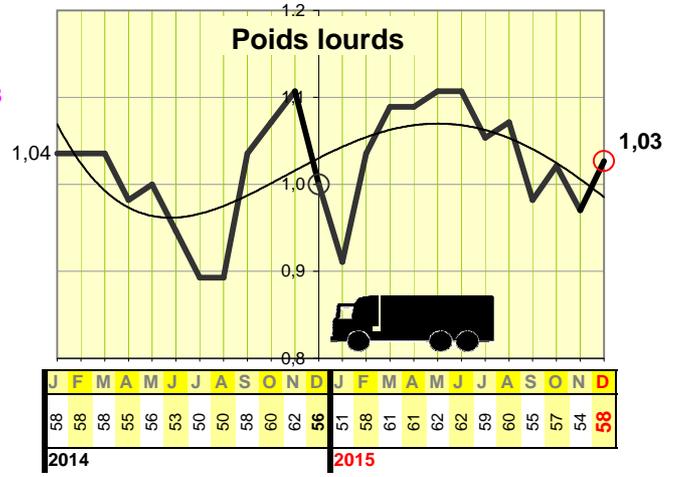
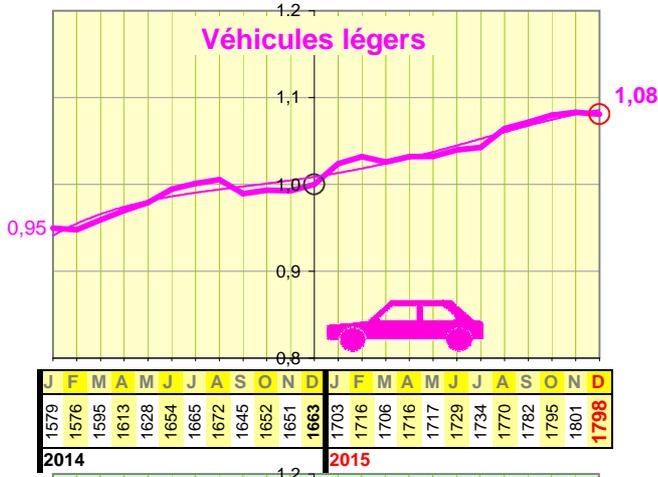
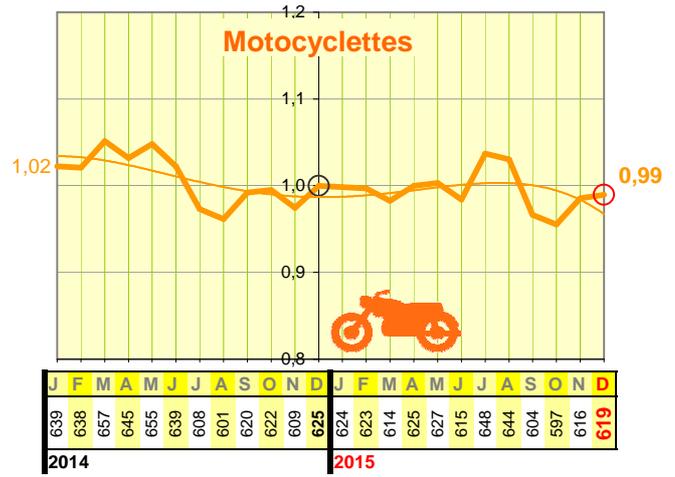
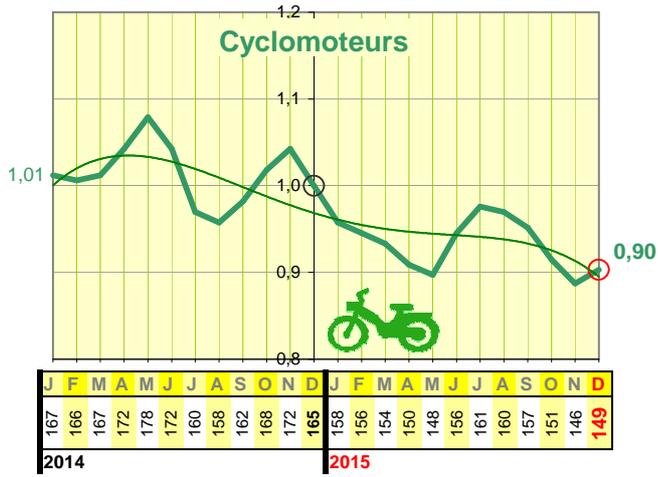
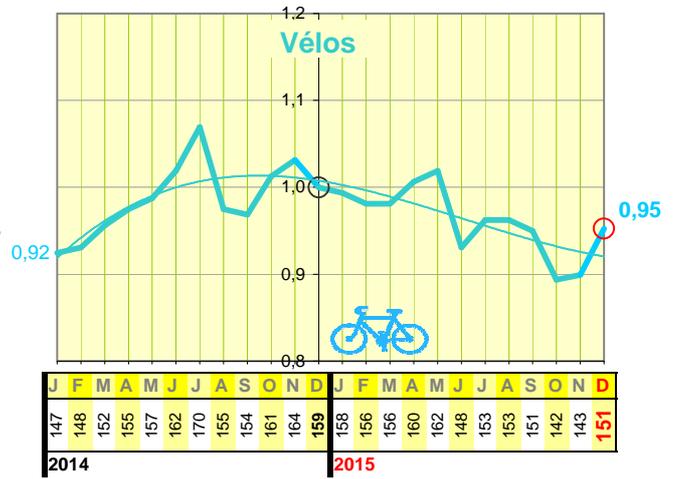
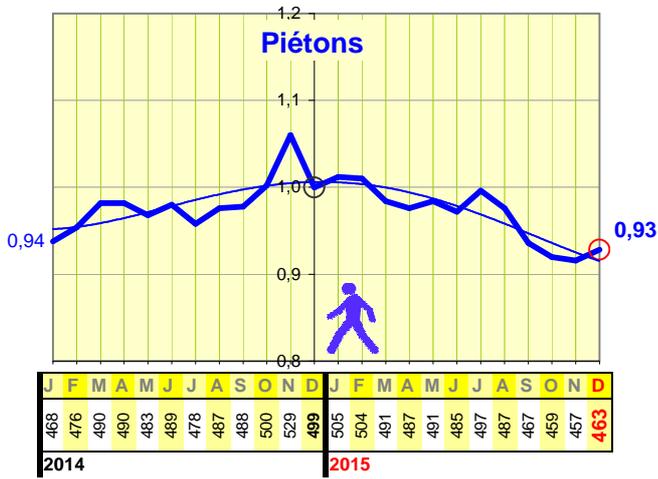
La mortalité des usagers vulnérables, globalement en baisse cette année, connaît une légère remontée ce mois-ci alors que la mortalité des automobilistes se stabilise.

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 poids 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. Elle 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, tués dans l'accident, sont comptés parmi les usagers poids lourds).



NB : Chacun des 6 premiers tableaux chiffrés de cette page donne, pour une catégorie d'usagers, les mortalités cumulées sur 12 mois glissants. Il s'agit là d'estimations provisoires de qualité limitée (meilleure pour les effectifs annuels élevés). La pastille en haut à gauche représente le poids de la mortalité de chaque catégorie.

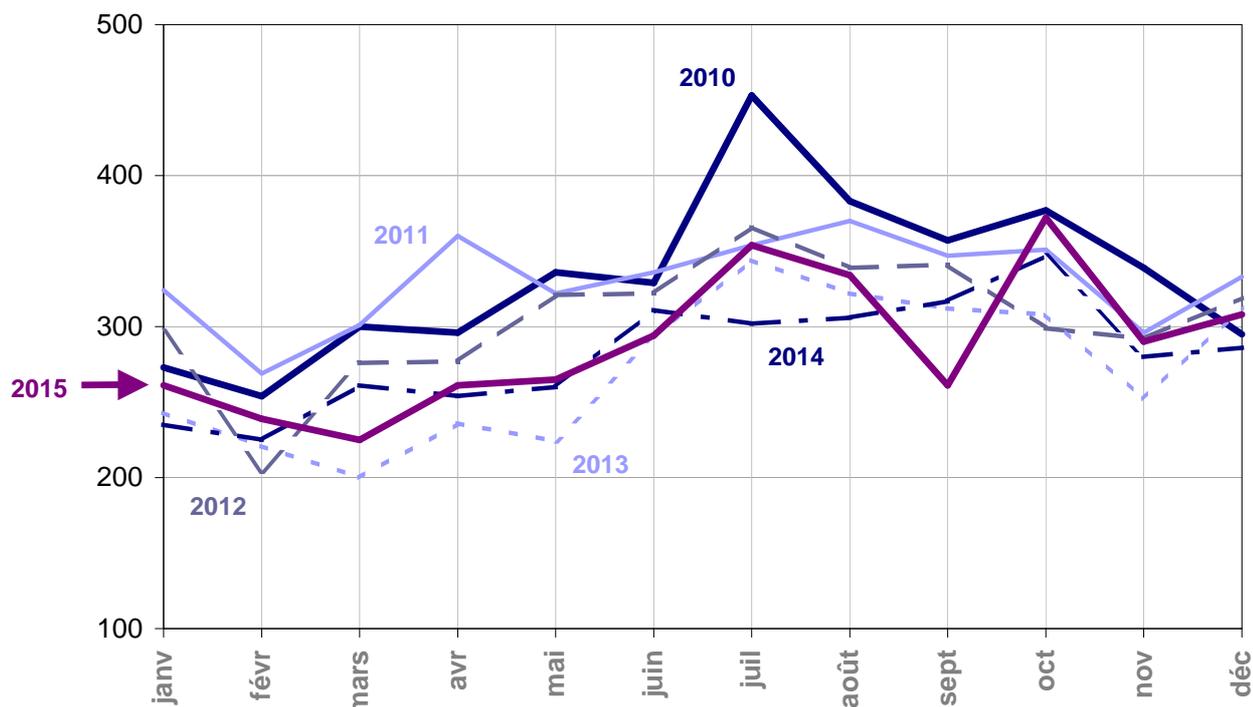
Les graphiques associés sont établis en valeurs indicielles, avec le même indice 1 il y a un an (en décembre 2014) et la même échelle des Y pour tous. Ainsi la valeur d'indice 1 représente 499 tués annuels chez les piétons, mais 1663 tués annuels chez les automobilistes, comme on le lit sur les tableaux correspondants.

Le graphique ci-contre ("Tous usagers"), également établi en valeurs indicielles, est identique à celui de la p.2, à l'échelle des Y près. Ceci pour faciliter la comparaison des tendances au sein de cette page.

La catégorie des "véhicules utilitaires légers" (VUL) n'est pas traitée isolément faute de source statistique, pas plus que les "autres" usagers : voitures, engins agricoles, autocars, etc. Les tués de ces catégories sont néanmoins incorporés aux totaux "Tous usagers".



Tués à 30 jours au mois par mois sur 15 ans



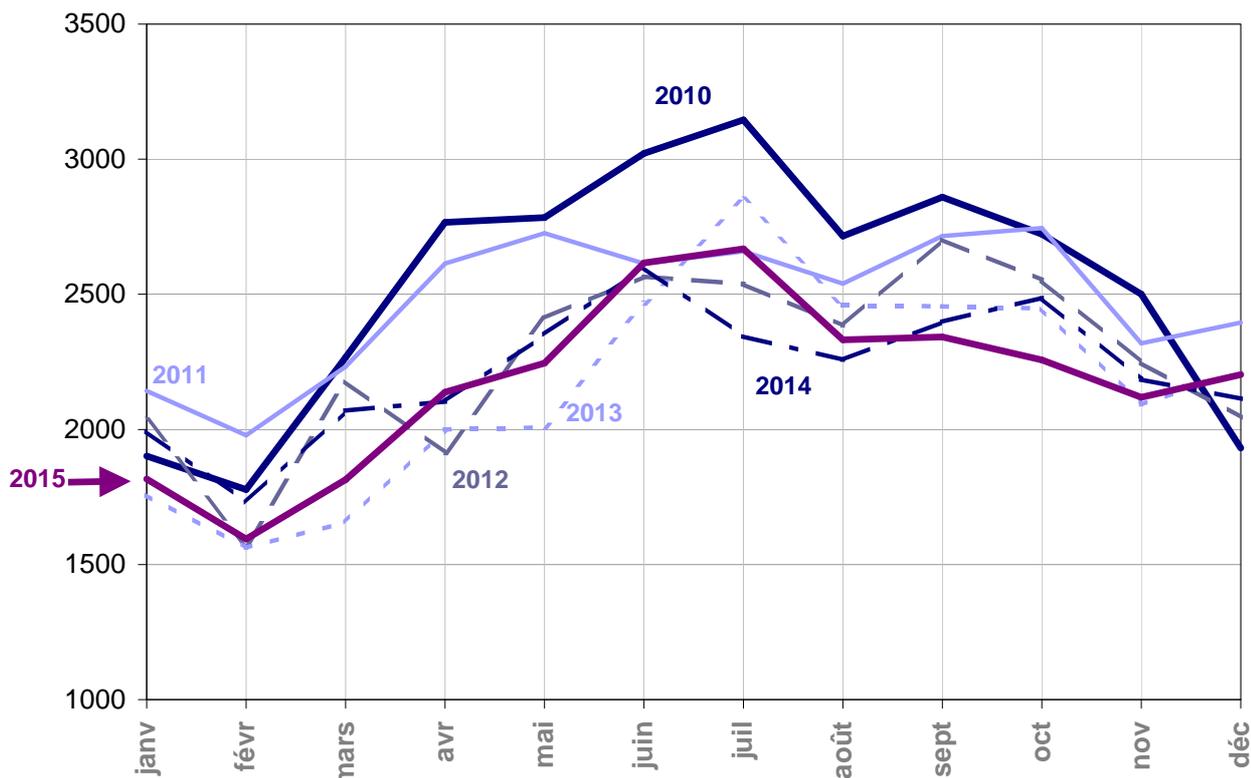
	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2000	634	631	602	709	636	690	766	659	681	747	646	771
2005	405	345	396	370	450	480	608	478	441	472	413	460
2006	346	266	314	369	382	392	471	420	425	439	405	480
2007	395	286	318	411	346	385	478	399	428	368	396	410
2008	327	292	362	312	399	306	416	392	334	440	333	362
2009	288	299	294	327	386	403	396	412	384	429	349	306
2010	273	254	300	296	336	329	453	383	357	377	339	295
2011	324	269	301	360	322	336	354	370	347	351	296	333
2012	297	204	276	277	321	322	366	339	341	299	292	319
2013	243	221	200	236	224	293	344	322	312	308	252	313
2014	235	225	261	254	260	311	302	306	317	347	280	286
2015	261	239	225	261	265	294	354	334	261	372	290	308

NB : En pourpre dans le tableau, estimations provisoires (remontées rapides extrapolées).

En violet, données dites "quasi-définitives" issues du BAAC (définitives à quelques unités près).

En noir, données BAAC définitives.

Hospitalisés au mois par mois sur 10 ans



	janv	févr	mars	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc
2006	3 093	2 524	2 920	3 261	3 387	4 003	4 009	3 333	3 738	3 584	3 381	3 429
2007	2 857	2 628	3 037	3 305	3 265	3 576	3 796	3 326	3 414	3 359	3 015	3 037
2008	2 749	2 536	2 685	2 696	3 095	3 172	3 508	3 025	2 948	3 248	2 673	2 630
2009	2 348	2 110	2 580	2 735	3 162	3 238	3 338	3 127	2 921	2 911	2 549	2 304
2010	1 902	1 777	2 267	2 766	2 784	3 021	3 146	2 715	2 860	2 723	2 501	1 931
2011	2 142	1 978	2 232	2 614	2 726	2 614	2 659	2 540	2 715	2 745	2 319	2 395
2012	2 036	1 570	2 178	1 913	2 412	2 565	2 538	2 383	2 703	2 552	2 248	2 044
2013	1 757	1 561	1 657	1 999	2 008	2 466	2 852	2 459	2 456	2 447	2 092	2 212
2014	1 994	1 730	2 069	2 104	2 352	2 600	2 345	2 257	2 398	2 488	2 185	2 113
2015	1 816	1 594	1 814	2 138	2 245	2 616	2 668	2 332	2 342	2 257	2 118	2 203

NB : **En pourpre dans le tableau, estimations provisoires (remontées rapides extrapolées).**

En violet, données dites "quasi-définitives" issues du BAAC (définitives à quelques unités près).

En noir, données BAAC définitives.