








janvier 2013

## Éléments d'analyse du bilan de la Sécurité routière 2012

Satisfaits de la baisse de la mortalité sur la route en 2012, les autorités mettent en avant la baisse des vitesses, « grâce aux radars ».

Si la baisse généralisée des vitesses (-10% en moyenne) a fortement contribué à la baisse des accidents et à la gravité des victimes en auto, la baisse des tués est aussi due à ce que les gens roulent moins (crise, prix du carburant... une baisse significative et croissante des achats de carburant est d'ailleurs constatée depuis ces dernières années).

Certes, les vitesses ont baissé, mais la protection des occupants des véhicules carrossés a encore énormément progressé, d'où moins de morts sur nos routes.

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 PL	 Autres	Total
<b>Rappel 2000</b>	848 10%	273 3%	461 6%	947 12%	5351 66%	124 2%	166 2%	8 170 100%
<b>2011</b>	519 13%	141 4%	220 6%	760 19%	2062 52%	67 2%	194 5%	3 963 100%
<b>2012 prov</b>	482 13%	155 4%	198 5%	650 18%	1885 52%	57 2%	218 6%	3 645 100%
<b>Progression 2011-2012</b>	<b>-7,1%</b>	<b>9,9%</b>	<b>-10,0%</b>	<b>-14,5%</b>	<b>-8,6%</b>	<b>-14,9%</b>	<b>12,4%</b>	<b>-8,0%</b>

NB : Données BAAC définitives jusqu'en 2011 et données provisoires en 2012

Les autres regroupent pour 70% les VUL, 15% les voiturettes ou tricycles, 5% les quads et 10% les TC ou engins spéciaux.

**Motos : baisse de 14,5 %**, c'est la catégorie qui a fait le plus de progrès alors que c'est la seule catégorie d'utilisateurs motorisés dont le parc et les déplacements continuent à augmenter.

Détail des 2RM : la mortalité des cyclos baisse de 10% (mais leur trafic est en baisse aussi).

**La baisse des tués en auto est de 8,6 %** pour un parc qui n'évolue plus et qui est composé de véhicules de plus en plus protecteurs pour leurs occupants.

A comparer avec la baisse de la mortalité à moto qui est de 14,5% pour un trafic toujours en hausse et une protection de ses usagers quasiment nulle.

**On peut donc dire que les motards représentent la catégorie d'utilisateurs de la route ayant la plus forte baisse de leur sinistralité routière...**

Et pourtant, les médias continuent de stigmatiser ce mode de transport en relevant uniquement le fait que les usagers en 2RM comptent pour le quart des tués sur la route.

Selon le ministère de l'Intérieur, le parc des 2RM est estimé à 3%... ça progresse car ça fait cinq ans qu'ils répètent que le parc est de 2%. Comment arrivent-ils à cette estimation alors que le nombre estimé des 2RM en France serait de 3,8 millions, soit environ 10% des véhicules légers particuliers par rapport aux autos dont le parc est estimé entre 35 et 40 millions ?

Le parc des 2RM est (mal) calculé à partir des kilométrages estimés par les 2RM et cette estimation vaut pour l'ensemble du territoire, zone urbaines et rurales confondues... d'où ce chiffre très faible, surtout par rapport aux 20% de 2RM comptabilisés dans les grandes villes aux heures de pointes (notamment Paris et proche banlieue, selon sources préfecture de police, Mairie de Paris et CETE IDF).

La forte mortalité des usagers 2RM est relative à leur vulnérabilité corporelle et non forcément à la vitesse.

Seuls les cyclistes enregistrent une hausse de la mortalité (+9,9 %), qu'il faut mettre en perspective avec la forte augmentation de leur trafic en ville. Cela relativise la hausse de leurs accidents. Comme pour les deux-roues motorisés, la mortalité des usagers vélo est davantage liée à leur vulnérabilité corporelle qu'à leur vitesse, même si la vitesse est un facteur de gravité (violence du choc et réduction du temps de réaction et de la maniabilité).

Justifiant les radars, les journalistes qui ont commenté ce bilan ont notamment dit que la mortalité avait baissé grâce aux radars sur le périphérique parisien, soit disant « *la voie la plus dangereuse de France* » (JT de 20 h sur France-2 le 24/01/13). N'importe quoi ! Avec un trafic d'environ 380 millions de véhicules à l'année (estimation de 1,3 M véhic/jour X 365) pour une moyenne annuelle de 4 morts et 500 accidents corporels (dont 10% d'accidents « graves », hospitalisation + de 24 h) par an, le périph' est statistiquement une des voies les plus sûres.

Par exemple, sur le périphérique parisien, les radars ne sont pas pour grand-chose dans la baisse des vitesses **puisque la vitesse moyenne y est de 38 km/h** pour des déplacements d'environ 7 km par usagers.

Nous avons également entendu dire dans les médias que ce bilan 2012 correspond à la plus forte baisse de mortalité routière depuis 1948... et pour cause car c'est seulement à partir de 1948 que la mortalité routière a été comptabilisée.

En fait, cette baisse généralisée et continue depuis 40 ans s'explique aussi par une prise de conscience collective et progressive des enjeux de sécurité routière dans la population. Les progrès techniques de l'automobile, le port de la ceinture de sécurité, l'arrivée des air-bags, le remplacement des grands carrefours à feux de signalisation par des ronds-points ont énormément contribué à cette baisse de la sinistralité routière.

Les progrès seraient encore plus importants s'ils n'étaient pas freinés par l'usage en forte augmentation des distracteurs dans les véhicules (téléphonie mobile) qui produit des baisses de vigilance (1<sup>ère</sup> cause d'accident sur autoroute) équivalentes à l'alcoolémie au volant et si les autoroutes (réseaux les plus sûrs) étaient gratuites.

Autre facteur d'inquiétude : la suppression de l'éclairage sur les voies rapides urbaines, la dégradation de l'entretien des réseaux routiers et le nombre croissant de conducteurs hors du champ réglementaire (et donc social), avec les conduites sans permis, sans assurance... donc sans plus aucunes limites aux comportements de récidives et de cumul de manquements aux règles de base.