

DISCOURS DE MONSIEUR FREDERIC PECHENARD,
DELEGUE INTERMINISTERIEL A LA SECURITE ROUTIERE
CONSEIL NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE,

le 27 novembre 2012

Je vais vous présenter un panorama de l'accidentalité routière aujourd'hui.

Une partie des données sont celles de l'année 2011 car comme vous le savez leur consolidation fine est une opération longue. Pour les mois écoulés de l'année 2012 les éléments ne sont encore que partiels et nécessitent d'être consolidés pour permettre une analyse fine. Surtout, les tendances fondamentales sont des tendances longues qui doivent être analysées au regard de leur évolution sur plusieurs années.

Entre 1972 et 2001, les mesures prises par les gouvernements successifs ont permis de diviser par deux le nombre de morts sur la route. Depuis 2002 il a été à nouveau divisé par deux.

Ces efforts constants, tendant à l'apaisement des comportements et principalement à un meilleur respect des vitesses maximales autorisées, ont permis en 2010 de passer en-dessous du seuil des 4 000 morts sur la route.

En dépit de ce bilan encourageant, la France en 2011 ne se situe qu'au 11^{ème} rang européen avec 61 personnes tuées par million d'habitants, au niveau de la moyenne européenne qui est de 61, mais loin encore derrière des pays de la communauté européenne comme l'Allemagne avec 49 ou le Royaume Uni qui occupe le 1er rang avec « seulement » 32 personnes tuées par million d'habitants.

Les tendances globales :

En 2011 3 963 personnes sont mortes sur les routes, soit une baisse de 0,7% par rapport à l'année 2010.

81 252 personnes ont été blessées, dont 29 679 hospitalisées.

Si le premier semestre de l'année 2011 avait commencé avec une hausse de la mortalité routière il y eut une inversion de tendance à partir de la seconde partie de l'année. Cette tendance positive s'est poursuivie jusqu'à aujourd'hui.

Mais cette tendance n'est pas uniformément répartie parmi les usagers.

I- Une situation par catégorie d'usagers contrastée

je mettrai l'accent tout d'abord sur trois catégories d'usagers qui me paraissent préoccupantes.

L'évolution de **la mortalité des motocyclistes** est très fluctuante d'une année sur l'autre avec une baisse de seulement 20% entre 2000 et 2011.

Après une hausse de 8% en 2011, l'année 2012 pourrait acter une baisse exceptionnelle du nombre de morts motocyclistes ; nous estimons à 642 les motocyclistes tués sur les 12 derniers mois, alors qu'ils étaient 760 à décéder sur les routes en 2011. Mais si ce gain est important, la part des tués motocyclistes resterait encore très supérieure à leur part dans le trafic routier, évaluée à moins de 2%.

La mortalité des **piétons** ne baisse que de 39% entre 2000 et 2011. Elle représente, avec 491 personnes décédées ces douze derniers mois, 13% de la mortalité routière.

La mortalité des **cyclistes**, qui avait peu baissé sur ces dix dernières années, la pratique du vélo ayant doublé, affiche une hausse sur ces 12 derniers mois de 8%, avec 152 cyclistes décédés sur la route.

II- La mortalité routière est inégale selon les réseaux routiers.

En 2011, 16% des personnes décèdent sur les autoroutes et le réseau national, qui supportent pourtant 35% du trafic. **66% décèdent sur le réseau routier secondaire, en général limité à 90 km/h, alors que n'y circule que 39% du trafic.** Enfin, 18% des personnes se tuent sur le réseau local, en général limité à 50km/h, qui lui représente de l'ordre de 26% du trafic.

La répartition de la mortalité routière entre rase campagne et milieu urbain est, quant à elle, inchangée ces dix dernières années, respectivement 72% et 28%.

III- la mortalité est également inégale selon les âges de la vie

La classe d'âge la plus touchée relativement à sa représentation dans la population est celle des 18-24 ans. Ces jeunes, 9% de notre population, représentent 20% des personnes tuées sur nos routes.

- Ce sont souvent des conducteurs novices. Or 442 conducteurs sont décédés alors que leur permis avait moins de 2 ans.
- En 2011, 215 jeunes meurent en 2RM, 511 jeunes se tuent en véhicule de tourisme, et 87 meurent comme piétons.

IV -Les facteurs de risque liés aux comportements :

Parmi les facteurs comportementaux il convient de distinguer ceux qui peuvent être à l'origine d'accidents de ceux qui se situent le plus souvent parmi les facteurs aggravants. Les principaux facteurs sont très souvent en interaction les uns avec les autres.

Ainsi, la vitesse est un facteur de risque d'accident pratiquement toujours présent, comme facteur d'occurrence et comme facteur de gravité. En 2011, les forces de l'ordre identifient, en remontées rapides des accidents, qu'au moins 26% des personnes décédées sur la route le sont du fait d'accidents générés où la vitesse est en cause (35% des causes des accidents n'étant pas encore identifiées dans ces stades précoce des enquêtes).

Ce non respect des vitesses reste en particulier fréquent à proximité des zones de chantier : 44% de véhicules dépassant de plus de 20% la vitesse autorisée. Les personnels d'entretien des services de l'Etat ou des sociétés d'autoroute notamment subissent malheureusement des pertes humaines à cause de ces comportements irresponsables.

L'alcool est un facteur présent dans plus de 30% des accidents mortels. C'est une constante depuis plus d'une décennie.

Parmi les conducteurs impliqués dans les accidents mortels ayant une alcoolémie connue positive, 36% d'entre eux ont un taux d'alcool de 2 grammes par litre de sang et plus. Ce sont alors souvent des conducteurs dépendants.

Le cannabis est un facteur présent dans au moins 13% des accidents mortels. Le dépistage des drogues lors de ces accidents n'était jusqu'à présent pas systématique. La loi LOPPSI ayant renforcé l'obligation du recueil de ces éléments, nous devrions obtenir plus d'informations en 2012.

Des études ont identifié que la conjonction alcool et stupéfiants multiplie le risque d'avoir un accident mortel par 14, contre 8 pour l'alcool seul.

La vigilance est un élément essentiel de sécurité au volant. Le manque de vigilance reste à l'origine d'un tiers des tués sur les autoroutes. Par ailleurs, certaines études ont démontré que 25% à 50% des accidents corporels seraient générés par une perturbation de l'attention.

Enfin, l'explosion récente des technologies a introduit des enjeux de nature contradictoire : téléphone mobile mais aussi systèmes d'aide à la navigation ou à la conduite. Notre société évolue très vite, il convient de s'organiser pour suivre et orienter ses évolutions.

Voici le panorama qui me paraissait devoir vous être présenté au moment où vous allez commencer vos travaux. Vous avez dans les documents qui vous ont été remis un exemplaire papier du bilan 2011 dressé par l'Observatoire interministériel de la sécurité routière qui vous permettra d'aller plus loin. Enfin, monsieur le Président, je voulais vous assurer que la Délégation mettra tout en œuvre pour apporter son soutien à vos travaux.