

## → Objectif

Se construire une représentation des accidents la plus fidèle possible à la réalité.  
Comprendre les grandes tendances et les évolutions des différents indicateurs : trafic, population, mortalité routière.

## → Guide de lecture

### Exemple

En 2010, par rapport à 1953 :

- Le parc de véhicules a été multiplié par 14,4
- Le trafic a été multiplié par 12,8
- Alors que le nombre de morts n'a été multiplié que par 1,5
- Tandis que la population totale croissait de 0,5 %

Le parc des deux-roues motorisés, ainsi que leur parcours (trafic), n'est pas pris en compte ici.

### Indicateurs

**PARC ROUTIER** : nombre de véhicules motorisés circulants.

**TRAFIC ROUTIER ou CIRCULATION ROUTIÈRE** : nombre de véhicules X nombre de Km parcourus par ces véhicules (Source : Service de l'observation et des statistiques - SoeS)

**MORTALITÉ ROUTIÈRE** : nombre de décès à 30 jours

*[Rappel : Tué : personne qui décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ; une personne qui décède le 31<sup>ème</sup> jour est enregistrée dans les blessés graves - source : ONISR]*

**POPULATION** : ici, nombre d'habitants résidant en France métropolitaine (établi à partir des recensements de la population - source : INSEE)

## → Pour aller plus loin

La circulation routière a plus que triplé depuis 1972.

Entre 1959 et 1972, le nombre de tués a augmenté en même temps que le trafic pour atteindre un sommet en 1972 (16 617 tués à 6 jours).

Après l'inversion de tendance de 1973 et jusqu'en 2001, la mortalité routière est divisée par 2,2 alors que le trafic est multiplié par 2,3.

Depuis 2002, la mortalité routière a été divisée par 2,1 alors que le volume de trafic a été multiplié par 1,04.

Ce tassement des trafics ressort de plusieurs facteurs combinés : ralentissement de l'expansion des réseaux, saturation de la motorisation des ménages, congestion chronique de certains segments du réseau, augmentation (limitée) des offres modales alternatives pour le passager comme pour le fret.

De plus, il a été observé que l'étalement dans l'année et dans la semaine des déplacements non contraints et autres trajets de loisirs a modifié profondément depuis les années 2002-2003 la saisonnalité de la mortalité routière.

Certains week-ends ou ponts dits « de grande circulation » dans les années 1990, marqués alors par des pics d'accidentalité, sont devenus des séquences neutres, voire des séquences de moindre mortalité routière.

À travers l'évolution de l'indicateur du nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus, les progrès accomplis entre 1948 et 2011 sont nets : 184 tués par milliard de kilomètres circulés en 1948 ; 77 en 1972 ; 15 en 2001 ; 7 en 2011 ; plus que 6,5 % en 2012 (3 653 tués pour un total de 563,7 milliards de km parcourus).

La mortalité a baissé de -18,6 % entre 2010 et 2018. La mortalité rapportée au trafic (en milliard de km parcourus par les véhicules) diminue et s'établit à 5,4 en 2018, soit en dessous de la moyenne européenne de 6 tués par milliard de kilomètres parcourus par les véhicules). Elle est cette année à un minimum historique jamais atteint.

## → Bibliographie

**La sécurité routière en France.** Bilan de l'année 2018. ONISR