

Les résultats de l'année 2001 sont préoccupants : après deux années de baisse, le nombre de tués est plus important que celui de l'année 2000. Si le nombre de blessés diminue, l'augmentation importante du nombre de tués en motocyclette est inquiétante.

Et pourtant, jamais la mobilisation des médias, des associations n'a été aussi forte ! Jamais la sécurité routière n'a fait l'objet d'autant de débats, montrant la préoccupation croissante de la population sur ce qui constitue la première cause de mortalité des jeunes : l'insécurité routière.

S'ils ne sont pas de nature à contrebalancer le bilan d'ensemble, il y a néanmoins des motifs de satisfaction. Les résultats montrent que la campagne sur la ceinture de sécurité en début d'année, jumelée à celle des sociétés d'autoroutes, a eu un effet sur le taux de port. Le chantier complexe de la refondation de notre système de contrôle-sanction est maintenant engagé : les expérimentations d'automatisation du contrôle-sanction ont été lancées et les orientations pour une amélioration du fonctionnement du permis à points ont été fixées.

Ces deux exemples nous montrent bien la nécessité de convaincre pour progresser.

La publication du présent bilan de la sécurité routière en France participe de cet effort d'explication. Il se veut être un outil pour l'action en aidant à mieux connaître les caractéristiques de l'accidentologie mais aussi les nouveaux outils réglementaires existant et les études et recherches réalisées.

Agir pour la sécurité routière nécessite des actions dans la durée, répétées, évaluées associant information, formation, contrôle et sanction, articulant les programmes tant nationaux que locaux.

Cette année, on relèvera deux nouveautés : les indicateurs d'accidentologie locale qui permettent aux départements de se comparer entre eux et un chapitre sur l'alcool qui montre les efforts que nous avons encore à faire dans ce domaine, même si ceux qui déclarent que « celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » sont de plus en plus nombreux.

Nous espérons que cet outil sera utile pour l'ensemble des pouvoirs publics (services de l'état et collectivités territoriales), mais aussi pour toute la société notamment les entreprises car l'effort de tous et de chacun est la condition nécessaire au progrès indispensable pour réduire le nombre de victimes sur nos routes.

Isabelle MASSIN

Déléguée interministérielle à la sécurité routière

Ce bilan de l'année 2001 de la sécurité routière a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

LES MISSIONS DE L'OBSERVATOIRE

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière a pour principales missions la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales et internationales. Il assure d'autre part le suivi des études sur l'insécurité routière, ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité prises ou envisagées.

Pour mener à bien ces missions, l'Observatoire s'appuie sur des organismes d'études et de recherche comme l'INRETS, le LCPC, le SETRA et le CERTU. Il met également à contribution un réseau de vingt-cinq observatoires régionaux, situés au sein des directions régionales de l'équipement.

C'est le conseil scientifique du Conseil national de la sécurité routière qui est chargé d'émettre un avis sur le programme de travail de l'Observatoire et sur la qualité scientifique de ses publications.

Les principales sources du bilan

L'Observatoire tient à remercier plus particulièrement la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) et la **direction générale de la police nationale** (DGPN) qui recueillent sur le terrain les données sur les accidents présentées dans ce bilan.

La rédaction

La rédaction du présent document a été coordonnée par Jean Chapelon, secrétaire général de l'Observatoire, et Maryse Lagache, adjointe du secrétaire général et chargée d'études à l'Observatoire.

Ont notamment participé à la rédaction :

- Ruth Bergel, chargée de mission à l'INRETS (participation à la synthèse générale) ;
- Anne-Sarah Bernagaud, chargée d'études au SETRA (indicateurs d'accidentologie locale) ;
- Serge Boyer, chargé d'études à l'Observatoire (comportement des usagers : vitesse, ceinture de sécurité et casque, grandes données de l'accidentologie) ;
- Colette Decamme, assistante à l'Observatoire (sortie des chiffres du fichier national des accidents) ;
- Claude Filou, chargé de recherches à l'INRETS (évolution de l'accidentologie des motocyclettes en 2001) ;
- Patrick Le Breton, conseiller technique en statistiques au SETRA (participation à l'analyse conjoncturelle) ;
- Jean-Louis Legros, responsable de la mission du permis à points à la DSCR (le permis à points en 2001) ;
- Fabrice Loones, attaché de l'INSEE, chargé d'études à l'Observatoire (le fichier des accidents, alcool et accidents, vies sauvées, comparaisons européennes) ;
- René Pollet, responsable du département marché auto à la FFSA (ensemble des accidents corporels et matériels de 1989 à 2000) ;
- Marie-Andrée Rougès, chargée d'études à l'Observatoire (permis de conduire, opinion, comparaisons par départements et régions) ;
- Gilbert Salle, chef de la section statistique de la DLPAJ au ministère de l'intérieur (évolution des principales infractions entre 1991 et 2000) ;
- Odile Timbart, responsable du bureau des études et de la diffusion à la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice (condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2000).

Sommaire

Avant-propos.....	3
L'Observatoire national interministériel de sécurité routière.....	5

1 – SYNTHÈSE

Synthèse générale de l'année 2001.....	11
Rappel du bilan des vingt précédentes années.....	14
Les grandes données de l'accidentologie.....	16
Actions 2001 des pouvoirs publics.....	20
Études et recherches.....	33

2 – RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière.....	45
---	----

Par catégories d'usagers

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers.....	50
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2001.....	52
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2001.....	53
Évolution de l'accidentologie des motocyclistes en 2001.....	54

Par classes d'âge

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge.....	58
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2001.....	60
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2001.....	61
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2001.....	62

Par catégories de réseaux

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux.....	63
Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne.....	65

Analyse temporelle

L'analyse conjoncturelle.....	67
Bilan mensuel 2001/2000.....	70
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2001.....	71
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2001...	72
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2001.....	73

Autres analyses

Bilan 2001 comparé au bilan 2000 par service de surveillance.....	74
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairage et la présence ou non d'une intersection en 2001.....	75
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2001.....	76
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2001...	77
Alcool et accidents de la route.....	78

Par départements ou régions

Répartition des accidents corporels et des victimes par départements	87
L'insécurité routière dans les départements d'outre-mer	90
Répartition des accidents corporels et des victimes par régions	93
Indicateurs d'accidentologie locale 1996-2000	94

3 – LES USAGERS : COMPORTEMENT ET SANCTIONS

Comportement

Présentation d'ensemble : résultats synthétiques vitesse et ceinture.....	103
Mesure des vitesses	106
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme.....	107
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme.....	111
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds	112
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes.....	118
Port de la ceinture de sécurité de jour, aux places avant des véhicules.....	119
Vies sauvées grâce au port de la ceinture de sécurité	120
Port du casque par les cyclomotoristes.....	123
Port du casque par les motocyclistes.....	124

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions entre 1991 et 2000	125
Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture de sécurité par la gendarmerie nationale et la police nationale.....	129

Sanctions

Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2000. Conduites en état alcoolique et autres infractions.....	131
---	-----

4 – COMPARAISONS

Comparaisons européennes	143
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2000	156

5 – ÉLÉMENTS D'APPRÉCIATION

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1989 à 2000.....	161
Les aspects économiques	163
Le permis à points en 2001	165
Permis de conduire délivrés.....	169
Parc en circulation.....	170
Estimation du parc de voitures particulières en circulation, par âge, au 1 ^{er} janvier 2002	171
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants	172
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France	173
Les Français et la sécurité routière.....	175

6 – LES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

7 – LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....

ANNEXE : autres données de base	191
--	-----

1 | *Synthèse*

Synthèse générale de l'année 2001

Les résultats de l'année 2001 sont décevants : après la remontée de 1998 (+ 5,6 %), le nombre de tués avait été deux années de suite orienté à la baisse en 1999 et en 2000 (- 4,8 % pour chacune des deux années). 2001 continue à voir une baisse du nombre des accidents corporels et des blessés mais une légère remontée du nombre des tués (7 720 tués en 2001 au lieu de 7 643 en 2000).

Pour expliquer cette situation, on peut mettre en avant plusieurs facteurs. D'abord, les forces de l'ordre ont été moins disponibles sur la route, notamment en raison du plan Vigipirate et de la mise en place de l'euro. Les contrôles de vitesse et les dépistages préventifs d'alcoolémie ont diminué et l'on constate que les vitesses observées sont restées très élevées et que les accidents corporels avec alcool ont significativement augmenté.

Par ailleurs, les résultats médiocres d'ensemble sont en grande partie dus au mauvais bilan enregistré par les motocyclistes sans qu'on puisse faire aujourd'hui la part entre l'augmentation du trafic et l'accidentologie des motos qui était déjà extrêmement élevée.

Seul facteur positif, le port de la ceinture connaît une hausse significative qu'on peut relier à la campagne lancée au début de l'année (spot anglais sur la ceinture arrière) associée à celle menée par l'ASFA (association des sociétés françaises d'autoroutes).

À ces causes principales vient s'ajouter un phénomène plus conjoncturel qui est l'effet vraisemblable de la perspective de l'amnistie qui pourrait expliquer les mauvais résultats de la fin de l'année.

RÉSULTATS D'ENSEMBLE

En 2001, on a enregistré :

- 116 745 accidents corporels ;
- 7 720 tués à six jours, soit 8 160 tués à trente jours,
- 153 945 blessés dont 26 192 blessés graves.

Ce bilan enregistre une baisse des nombres d'accidents corporels (- 3,7 %), de blessés graves (- 4,4 %) et de blessés légers (- 5,2 %) mais une augmentation du nombre de tués (+ 1,0 %), évolution d'autant plus défavorable que l'année 2001 comptait un jour de moins que l'année 2000. Il reste cependant le meilleur bilan depuis que des statistiques fiables existent pour les accidents corporels et les blessés et le deuxième meilleur après 2000 pour les tués.

Cette constatation doit toutefois être modulée par le niveau de la gravité qui est très élevé cette année avec 6,61 tués pour 100 accidents corporels. Au cours des vingt dernières années, c'est la plus forte après celle de 1998 (6,78).

Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2001 comparée à l'année 2000.

L'ANALYSE CONJONCTURELLE

L'année 2001 a été marquée par deux périodes très distinctes : les cinq premiers mois, avec une diminution globale de 5,4 % du nombre de tués – mais avec parfois de fortes variations d'un mois sur l'autre –, et les sept mois suivants qui ont enregistré une augmentation moyenne de 5,1 % (voir à ce sujet le chapitre sur l'analyse conjoncturelle).

En données corrigées des variations saisonnières, météorologiques et calendaires, le bilan annuel moyen est d'environ 7 600 tués. La différence avec le résultat réel de 7 720 tués s'explique essentiellement par des conditions météo défavorables.

INDICE DE CIRCULATION

L'augmentation de la circulation mesurée sur le seul réseau national (autoroutes et routes nationales) a été de 3,1 %, soit un point de plus que celle enregistrée l'an dernier, ce qui lui permet de retrouver son rythme de 1997 mais pas les progressions supérieures à 4 % de 1999 et 1998. L'augmentation sur les autoroutes (+ 4,2 %) a été plus du double de celle constatée sur les routes nationales (+ 1,8 %).

L'évolution de la consommation de carburants permet de donner une idée de la circulation sur le territoire national. Cette année, l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages et la diminution du prix des carburants ont conduit à une augmentation de la consommation de 2,5 % après la stagnation qu'elle avait connue l'an dernier (- 0,1 %).

VITESSES DES VOITURES DE TOURISME, DE JOUR

Globalement, en 2001, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont restées pratiquement stables sur l'ensemble du réseau. La hausse des vitesses moyennes constatée en 2000 sur les autoroutes de liaison est confirmée. La vitesse moyenne sur le réseau départemental est en retrait de 2 km/h. Pour les autres réseaux, aucune variation ne dépasse 1 km/h.

En rase campagne, quel que soit le type de réseau, plus de la moitié des automobilistes est en infraction (de 52 à 59 %, sauf sur les autoroutes de liaison où ce taux est de 49 %).

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont encore plus élevés en agglomérations (83 % dans les traversées d'agglomérations par les routes nationales).

VITESSES DES VOITURES DE TOURISME, DE NUIT

Malgré l'amélioration en milieu urbain, les vitesses moyennes observées la nuit en 2001 ont confirmé la dégradation des comportements constatée au cours de l'année 2000 sur le réseau autoroutier.

VITESSES DE JOUR DES POIDS LOURDS

Globalement, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées sensiblement égales, quel que soit le type de réseau ou le nombre d'essieux. Quand on observe l'évolution sur cinq ans, on constate que les vitesses relevées ont augmenté de manière générale de 2 à 7 km/h, suivant les réseaux.

VITESSES DE JOUR DES MOTOCYCLETTES

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes se situent en 2001 au-dessus de la vitesse réglementaire et de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 3 km/h sur les autoroutes de liaison, + 10 km/h sur les autoroutes de dégagement et + 7 km/h sur les routes nationales et départementales).

SYNTHÈSE VITESSE

Sur l'ensemble du réseau, les résultats synthétiques montrent que les taux de dépassement de la vitesse limite observés se situent aux environs de 60 % pour les voitures de tourisme et les poids lourds et de 65 % pour les motocyclettes.

CEINTURE

D'une manière générale, on constate, au fil des ans, une progression régulière du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme, aussi bien en rase campagne qu'en milieu urbain. On observe par ailleurs, au niveau des taux de port enregistrés dans les grandes villes de province, un resserrement des valeurs. Le taux de port est principalement en progrès dans les villes où il se situait à un niveau traditionnellement bas comme à Avignon (15 points gagnés en cinq ans), Lyon (7 points) et Toulouse (13 points).

Pour la France entière, l'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture à l'avant des voitures de tourisme est passé de 80,6 % en 1992, à 89,5 % en 1999, 89,6 % en 2000 et 91,3 % en 2001.

CONTRÔLES-SANCTIONS

Le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par les forces de l'ordre diminue de 19 % alors que le nombre d'infractions constatées augmente de 3 %. Augmentation également du nombre d'infractions constatées pour non-port de la ceinture de sécurité (+ 4,2 %). On assiste d'autre part à une très forte diminution des dépistages d'alcoolémie pratiqués, qu'ils soient préventifs, effectués après accidents – corporels ou matériels – ou après infractions (de – 15 à – 16 % selon les cas). Les dépistages positifs sont eux aussi en diminution mais dans une moindre mesure (de l'ordre de – 3 à – 5 % selon les types de dépistages). Cette baisse d'activité des forces de

l'ordre est à rapprocher du plan Vigipirate et de la mise en place de l'euro qui les a beaucoup mobilisées.

PERMIS À POINTS

Près de 3,2 millions, c'est le nombre de points retirés en 2001, un chiffre équivalent à celui de 2000. En revanche, le nombre de permis invalidés (13 410) a progressé de 14 % par rapport à celui de l'an dernier. L'application de la règle des trois années passées sans commettre de nouvelle infraction entraînant un retrait de point a bénéficié à près de 770 000 conducteurs (– 1,4 %).

Les excès de vitesse représentent 47,5 % des infractions traitées contre 25,2 % pour le non-port du casque ou de la ceinture de sécurité ; 10,1 % pour les règles de priorité et 8,2 % pour l'alcoolémie.

RÉSULTATS PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

Si l'on considère les résultats par services de surveillance, sur le réseau surveillé par la gendarmerie nationale, on assiste à des diminutions des nombres d'accidents corporels (– 3,8 %) et de blessés (– 5,6 %) mais à une augmentation du nombre de tués (+ 2,1 %). Sur le réseau surveillé par la police nationale, tous les indicateurs sont en diminution : de – 2,2 % pour le nombre de tués, – 3,6 % pour le nombre d'accidents corporels à – 12,0 % pour le nombre de blessés graves. Sur les deux réseaux, ces variations s'accompagnent d'une augmentation de la gravité des accidents, qui reste cependant très légère sur le réseau surveillé par la police.

MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE

On assiste globalement à des évolutions allant dans le même sens en milieu urbain et en rase campagne. Les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent plus vite en milieu urbain qu'en rase campagne alors que le nombre de tués augmente de manière équivalente sur les deux réseaux.

RÉSEAUX

Le nombre d'accidents corporels, comme le nombre de blessés, augmente sur les autoroutes, en particulier sur les autoroutes de dégagement, mais diminue partout ailleurs. En revanche, le nombre de tués diminue sur les autoroutes, en particulier de liaison, ainsi que sur les routes nationales mais augmente sur les autres réseaux. C'est finalement sur les routes nationales que la situation est la plus favorable avec une diminution de l'ensemble des indicateurs. Ailleurs, les bilans sont contrastés.

Le taux de tués aux 100 millions de kilomètres parcourus est de 0,41 sur les autoroutes (contre 0,47 en 2000) et de 1,79 sur les routes nationales (contre 1,90 l'an dernier). Les autoroutes sont donc, en 2001, 4,4 fois plus sûres que les routes nationales (contre 4 en 2000).

USAGERS

Le nombre de tués diminue pour la plupart des catégories d'usagers, sauf pour les motocyclistes (+ 125 ou + 14,1 %) et les occupants de poids lourds (+ 19

ou + 16,4 %). Toutefois, le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd reste à peu près le même (+ 7 ou + 0,7 %). La situation est quasiment stable pour les automobilistes (- 8 ou - 0,2 %) et la baisse très forte pour les usagers de véhicules utilitaires (- 26 ou - 16,7 %). Le nombre de blessés diminue pour toutes les catégories, en particulier pour les cyclistes (- 11,3 %) et les usagers de véhicules utilitaires (- 8,4 %).

C'est pour les usagers de poids lourds que la gravité est la plus forte et c'est la seule qui augmente de manière importante.

CLASSES D'ÂGE

Le nombre de tués reste stable pour la classe des 45-64 ans, diminue fortement pour les enfants de moins de 15 ans (- 17,2 %) mais augmente pour toutes les autres classes d'âge. Le nombre de blessés diminue dans toutes les classes d'âge, en particulier chez les moins de 15 ans (- 9,3 %). C'est aussi la seule classe d'âge pour laquelle la gravité des accidents diminue.

RÉGIONS

En 2001, sur l'ensemble des 22 régions, on relève que 21 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels (on en dénombrait 16 en 2000, 15 en 1999 et 1998 et 11 en 1997). Des trois régions dont l'évolution du nombre d'acci-

dents corporels est significativement moins bonne que celle de la métropole, on relève que deux enregistrent une baisse du nombre d'accidents : Île-de-France (- 1,2 %) et Provence-Alpes-Côte-d'Azur (- 0,2 %). Pour les cinq régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la métropole, on fera observer que toutes se caractérisaient en 2000 par une évolution dont les écarts à la moyenne nationale ($\pm 2,7$ %) n'étaient pas significatifs. Si toutes améliorent leurs précédents résultats, c'est la région Poitou-Charentes qui progresse le mieux, passant de + 1,0 % à - 9,7 %.

DÉPARTEMENTS

Sur 96 départements, 71 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels (63 en 2000, 66 en 1999, 52 en 1998 et 44 en 1997). Cantal (15), Nièvre (58), Haute-Saône (70) et Marne (51) sont les départements pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels est la plus marquée (baisse > 16 %). Aube (10), Hautes-Alpes (05), Lot (46) et Haute-Marne (52) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (hausse > 10 %).

L'indicateur d'accidentologie locale calculé sur la période 1996-2000 dépasse 1,40 dans neuf départements (le Tarn, la Moselle, le Vaucluse, la Haute-Corse, l'Ain, l'Eure-et-Loir, le Gers, le Tarn-et-Garonne et l'Yonne).

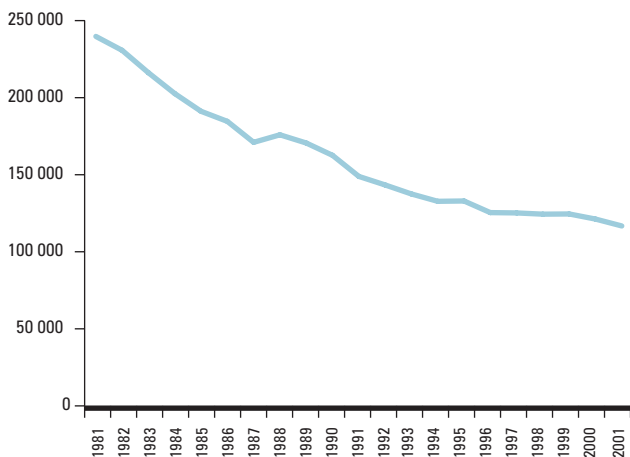
Rappel du bilan des vingt précédentes années

	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Tués		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)		Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
1981	239 734	-3,5	-	12 428	-0,9	90 973	243 316	334 289	-1,6	5,18
1982	230 701	-3,8	-	12 410	-0,1	84 532	236 853	321 385	-3,9	5,38
1983	216 139	-6,3	-	11 946	-3,7	79 447	221 987	301 434	-6,2	5,53
1984	202 637	-6,2	-	11 685	-2,2	73 314	211 593	284 907	-5,5	5,77
1985	191 132	-5,7	9 217	10 448	-10,6	66 925	203 874	270 799	-5,0	5,47
1986	184 615	-3,4	9 682	10 960	+4,9	63 496	195 507	259 003	-4,4	5,94
1987	170 994	-7,4	8 686	9 855	-10,1	57 902	179 734	237 636	-8,2	5,76
1988	175 887	+2,9	9 341	10 548	+7,0	58 172	185 870	244 042	+2,7	6,00
1989	170 590	-3,0	9 302	10 528	-0,2	55 086	180 913	235 999	-3,3	6,17
1990	162 573	-4,7	9 128	10 289	-2,3	52 578	173 282	225 860	-4,3	6,33
1991	148 890	-8,4	8 509	9 617	-6,5	47 119	158 849	205 968	-8,8	6,46
1992	143 362	-3,7	8 114	9 083	-5,6	44 965	153 139	198 104	-3,8	6,34
1993	137 500	-4,1	8 005	9 052	-0,3	43 535	145 485	189 020	-4,6	6,58
1994	132 726	-3,5	7 609	8 533	-5,7	40 521	140 311	180 832	-4,3	6,43
1995	132 949	+0,2	7 453	8 412	-1,4	39 257	142 146	181 403	+0,3	6,33
1996	125 406	-5,7	7 178	8 080	-3,9	36 204	133 913	170 117	-6,2	6,44
1997	125 202	-0,2	7 130	7 989	-1,1	35 716	133 862	169 578	-0,3	6,38
1998	124 387	-0,7	7 514	8 437	+5,6	33 977	134 558	168 535	-0,6	6,78
1999	124 524	+0,1	7 185	8 029	-4,8	31 851	135 721	167 572	-0,6	6,45
2000	121 223	-2,7	<i>6 811</i>	<i>7 643</i>	-4,8	27 407	134 710	162 117	-3,3	6,30
2001	<i>116 745</i>	-3,7	6 920	7 720	+1,0	<i>26 192</i>	<i>127 753</i>	<i>153 945</i>	-5,0	6,61

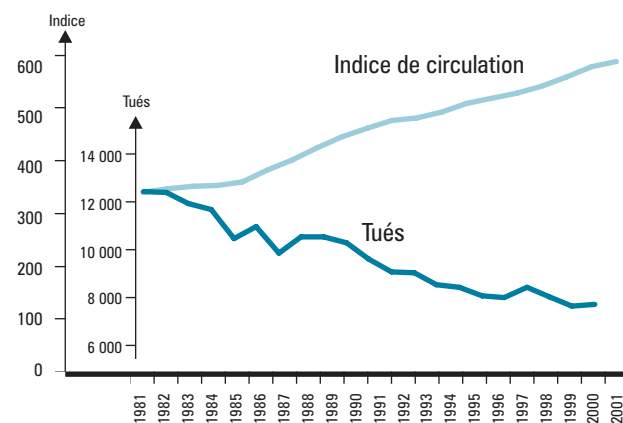
Source : ONISR, fichier des accidents

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.

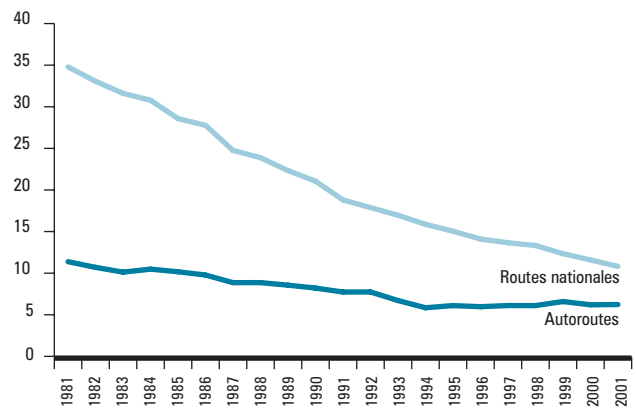
Évolution du nombre d'accidents corporels



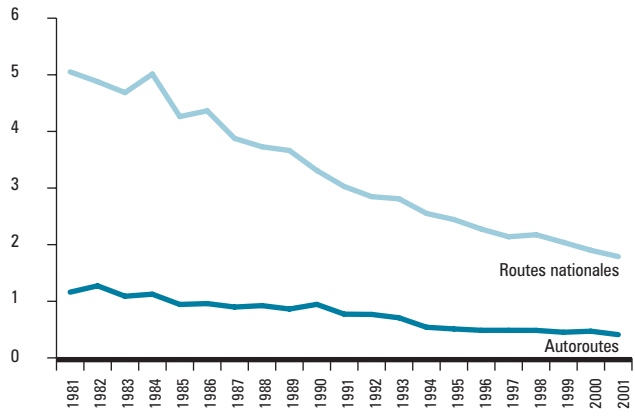
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



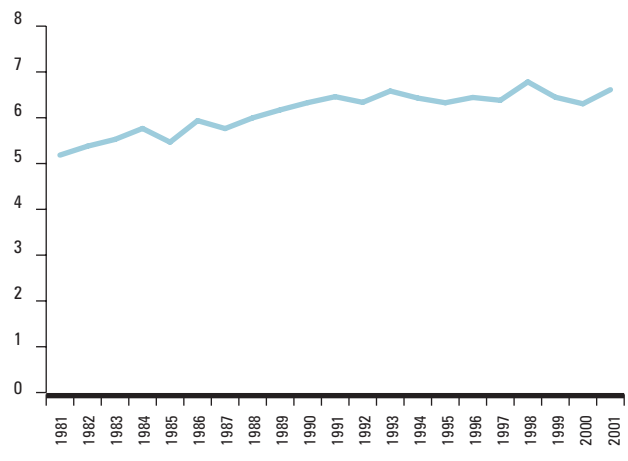
Évolution du taux d'accidents
(pour 100 millions de km parcourus)



Évolution du taux de tués
(pour 100 millions de km parcourus)



Évolution de la gravité des accidents



Les grandes données de l'accidentologie

Ce chapitre a pour ambition de faire une introduction aux résultats de l'année 2001 en présentant les données de l'accidentologie les plus pertinentes et les plus permanentes. Beaucoup des données présentées ci-dessous sont détaillées dans la suite de l'ouvrage.

Le fichier accidents : nos connaissances générales des accidents et de leurs causes découlent pour l'essentiel des fiches BAAC¹ qui sont remplies par les forces de l'ordre après chaque accident corporel. On se reportera, pour cet aspect, au chapitre qui traite du fichier des accidents corporels.

Une nécessité : évaluer le risque. La plus grande difficulté méthodologique, dans le domaine de l'accidentologie, consiste à ne pas se contenter de mesurer la fréquence des accidents mais à évaluer le risque c'est-à-dire la fréquence des accidents rapportée à l'exposition au risque qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être une autre variable². C'est souvent là que les données manquent ou sont imprécises et c'est la raison pour laquelle il faut recourir à un certain nombre d'enquêtes complémentaires pour avoir les informations sur les trajets parcourus.

Le plan adopté reprend les paramètres les plus couramment analysés que sont le mode de déplacement (VL, PL...), les caractéristiques de l'utilisateur (âge, sexe...), la localisation (type de réseau : autoroute, route nationale... ; les différences locales), le moment (mois, jour, heure) et l'infraction (alcool, vitesse, port de la ceinture).

Au total, on retiendra plus particulièrement les points suivants :

- en ce qui concerne les types de déplacement, c'est **la moto** qui est d'assez loin le type de déplacement le plus dangereux ;
- en ce qui concerne l'âge, c'est la **tranche d'âge entre 15 et 24 ans masculine** qui est la plus touchée ;
- en matière de réseau, c'est celui des **routes départementales** qui est prédominant en terme de victimes tuées ;
- en matière d'infractions, ce sont les **excès de vitesse** qui constituent l'infraction la plus répandue et proportionnellement la moins réprimée.

LE TYPE DE DÉPLACEMENT

Les enjeux : les VL, les deux-roues et les piétons

Tués	1991	2001
Piétons	13,8 %	10,1 %
Cyclistes	3,8 %	3,1 %
Cyclomotoristes	5,2 %	5,5 %
Motocyclistes	10,2 %	13,1 %
Usagers de VL	62,3 %	64,7 %
Usagers de PL	1,6 %	1,8 %
Autres usagers	3,1 %	1,7 %

Les « autres » types de déplacement sont principalement les camionnettes, les voiturettes et les autocars.

L'évolution dans le temps de la répartition des tués par types de déplacement résulte en grande partie de l'évolution de ceux-ci : baisse de la proportion de tués piétons et cyclistes ; hausse de celle des usagers de voitures de tourisme et des motocyclistes.

L'importance du risque des deux-roues

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules	Kilométrage moyen
Cyclomoteurs	300	-
Motocyclettes	992	5 250
Voiturettes	164	-
VL	174	14 000
PL	238	49 000

Le risque particulier des motocyclettes est près de six fois supérieur à celui des VL. Si l'on tient compte du kilométrage parcouru, le risque relatif monte à près de quatorze.

Les **poids lourds** sont moins impliqués que les autres véhicules (ils représentent 6,3 % des kilomètres parcourus et 3,8 % des véhicules impliqués dans les accidents) mais leurs accidents sont plus graves : 13 % des tués (dont 1,8 % sont occupants du PL). Globalement le trafic PL augmente comme celui des véhicules légers ; par contre, le trafic des poids lourds étrangers, qui ne posent pas de problèmes spécifiques de sécurité, augmente lui deux fois plus vite (25 % sur cinq ans au lieu de 12 %) pour atteindre près de 20 % du trafic poids lourds.

Le risque particulier des **motocyclettes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto à cause du risque (87 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans) et la pratique de la moto par des usagers plus intrépides augmente le risque des motos. Les motos de 125 cm³ ont un taux de tués plutôt inférieur à celui des autres motos.

Le **cyclomoteur** est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 24 ans qui représentent 54 % des tués avec des cyclomoteurs. Toutefois le parc est en diminution.

1. Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation.

2. Par exemple, le nombre de coups de téléphone passés, pour ce qui concerne le risque causé par l'utilisation du téléphone portable au volant.

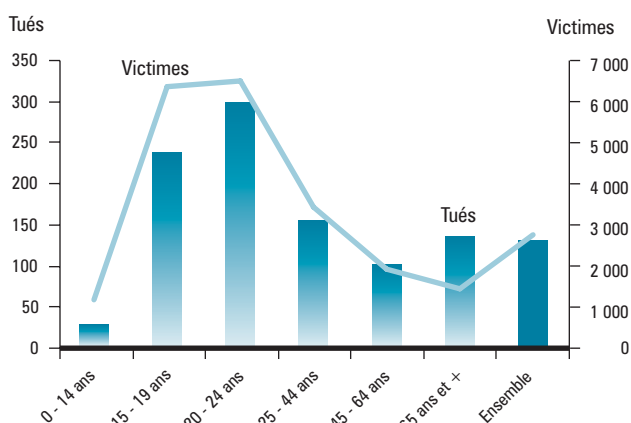
On ne connaît pas le kilométrage parcouru à **bicyclette** : mais on sait que la pratique a notablement augmenté, notamment avec le développement des VTT.

Les **piétons** victimes d'accidents de la route sont d'abord un phénomène urbain : 2/3 des piétons tués le sont en ville alors que pour les autres victimes le taux est de 1/3.

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER (ÂGE ET SEXE)

En fonction de l'âge

Nombre de victimes et de tués par million d'individus dans la classe d'âge



Répartition des tués (échelle de gauche) et des victimes* (échelle de droite) par million d'individus en fonction de l'âge

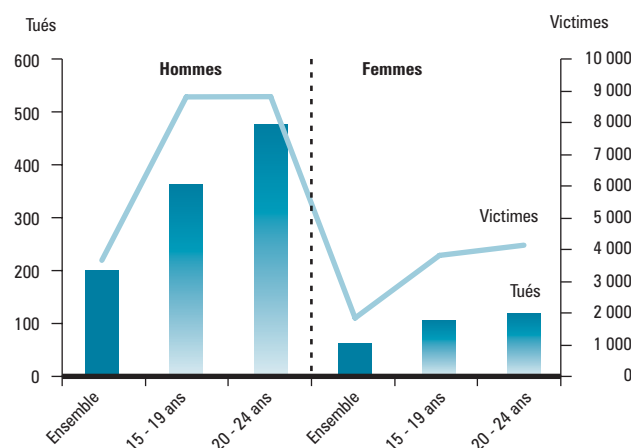
* Victimes = tués + blessés

On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (59 % contre 46 % pour le reste de la population) et le week-end (43 % contre 35 %)

En fonction du sexe

Nombre de victimes et de tués par million d'individus par classe d'âge et par sexe



Répartition des tués (échelle de gauche) et des victimes* (échelle de droite) par million d'individus en fonction de l'âge

* Victimes = tués + blessés

On observe l'importance de la sous-estimation du risque et/ou de la volonté de prise de risque chez les hommes en général et chez les jeunes garçons en particulier.

Les 0 à 14 ans sont de manière importante des usagers vulnérables : environ 44 % des victimes dans cette classe d'âge sont des piétons ou des cyclistes.

Les jeunes : un grand nombre d'enquêtes ou d'études sociologiques confirment l'attitude spécifique des jeunes et, en particulier, des jeunes garçons en matière de prise de risque. Les 15-24 ans représentent 13 % de la population, mais 26,9 % des tués sur la route et près de 39 % du total des pertes d'années de vie humaine. La route est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (plus de 40 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans).

Les femmes : pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes ont 2,6 fois moins de risque d'être tuées et sont 9,3 fois moins condamnées pour des délits.

Les personnes âgées : les personnes âgées ont moins d'accidents mais ces derniers sont plus graves alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides : les tués piétons de 65 ans et + représentent 42 % des tués piétons et les tués cyclistes de 65 ans et + 37 % des tués cyclistes.

Conducteurs : on estime à environ 36,7 millions le nombre de personnes qui se servent effectivement de leur permis de conduire³.

L'ancienneté du permis : l'ancienneté du permis de conduire joue un rôle : plus d'un conducteur sur cinq tués a un permis depuis moins de deux ans.

Les étrangers : les étrangers représentent environ 8 % des tués.

LA LOCALISATION : LE TYPE DE RÉSEAU, LES DIFFÉRENCES LOCALES

Par réseau

	Part du km	Part du trafic	Part des accidents	Part des tués
Autoroutes	1,0 %	20,3 %	6,0 %	6,0 %
RN	2,6 %	17,3 %	14,6 %	24,5 %
RD	36,4 %	36,3 %	31,3 %	53,6 %
Autres	60,0 %	26,1 %	48,1 %	16,0 %

Ce tableau montre l'importance du trafic sur autoroutes et la part relativement faible des accidents qui y surviennent ; la part importante des RN et RD du point de vue des accidents et des tués avec un linéaire considérable, ce qui rend plus difficile à la fois la surveillance de ce réseau et sa sécurisation.

3. Résultat calculé à partir de l'enquête annuelle sur 10 000 ménages de la SOFRES.

Il permet de comprendre l'importance de la densité dans toutes comparaisons spatiales (entre départements ou entre pays ⁴).

Les autoroutes : les autoroutes sont 4,4 fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de km parcourus de 0,41 alors que les routes nationales ont un taux de 1,79). En dix ans, les deux réseaux ont vu ce taux divisé par 2 ⁵.

Suivant les études menées par les sociétés d'autoroutes, 40 % des tués sur autoroutes n'avaient pas leur ceinture ⁶, 43 % des accidents corporels sont des collisions arrière ou en chaîne. Une étude de l'INRETS a montré l'importance des distances intervéhiculaires extrêmement faibles : en trafic moyen sur autoroute, près de 50 % de véhicules sont au-dessus de la vitesse limite et à moins d'une seconde du véhicule qui les précède. Les accidents en contresens sont très rares (0,7 % des accidents) mais très graves (41 tués pour 100 accidents). Il n'y a pas de différence entre les autoroutes de dégagement et de liaison alors que les premières supportent beaucoup plus de trafic et, en conséquence, devraient normalement être beaucoup plus sûres.

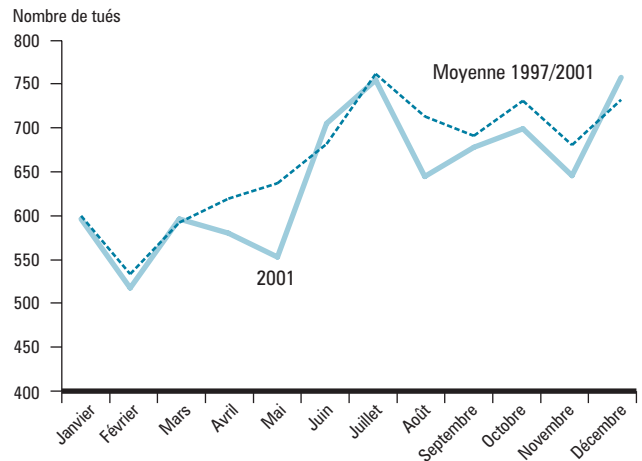
La rase campagne : les routes de rase campagne qui sont caractérisées par une facilité de trafic qui autorise des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité : plus de 61 % des tués pour les routes bidirectionnelles de rase campagne. Un des grands facteurs des décès en rase campagne sont les obstacles latéraux : 2 134 dont 947 tués sur des arbres ou des poteaux. Les EDA ⁷ ont montré l'importance des zones de récupération dans les virages.

Le milieu urbain : en ville, le phénomène de la densité se vérifie aussi puisqu'on observe que la gravité de l'accidentologie diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération. Les victimes sont les usagers vulnérables : deux-roues légers (bicyclettes et cyclomoteurs), piétons et personnes âgées.

Les indicateurs d'accidentologie locale : le ratio tué pour un million d'habitants va de 31 pour les Hauts-de-Seine à 273 pour le Gers. Ce ratio est, en effet, très dépendant du caractère urbain ou non des départements. Les indicateurs d'accidentologie locale mis au point au sein de l'Observatoire essaient de tenir compte de l'exposition au risque suivant les différents types de réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines). Ils ont permis de montrer que le risque relatif entre départements varie de 1 à 3 : les départements urbains et de montagne présentent un sous-risque ; les départements de plaine de transit présentent un surrisque.

LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

En fonction du mois



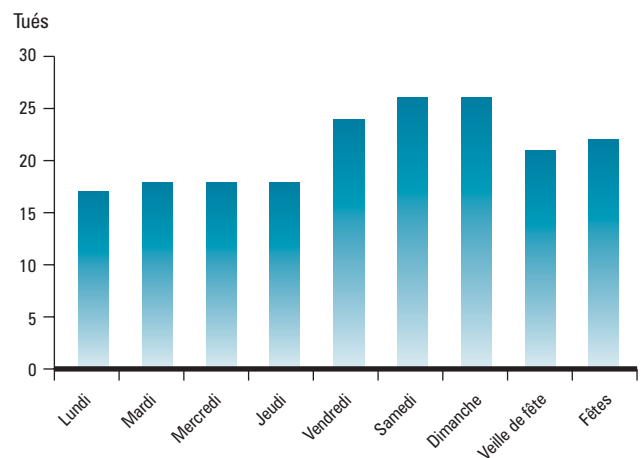
Il y a une saisonnalité dans les séries mensuelles avec des mois d'hiver (janvier à mars) à faible niveau d'accidentologie suivis d'une remontée au printemps qui culmine au cours de l'été avec une descente progressive au cours de l'automne (non confirmée en 2001).

Cette évolution est pour partie due à l'évolution du trafic et pour partie aux conditions météo.

L'effet météo : l'effet météo d'un mois donné par rapport à la moyenne saisonnière du mois peut être important (de l'ordre de 5 à 6 %).

L'effet météo est assez complexe : le mauvais temps joue positivement parce qu'il diminue la circulation, mais les premières phases de pluie sont accidentogènes.

En fonction du jour de la semaine



4. À titre d'exemple, signalons qu'un transfert de 1 % du trafic entre le réseau de rase campagne et le réseau autoroutier entraîne une baisse de 1 % du nombre des tués.

5. - 48 % pour les autoroutes et - 45 % pour les RN.

6. Ce qui n'est pas incohérent avec la statistique générale de 10 % de personnes non attachées tout réseau confondu au place avant, car la proportion augmente aux places arrière et au niveau des tués.

7. Enquête détaillée d'accidents.

Les jours de début de semaine ont une moyenne plus basse que les jours de fin de semaine : les week-ends de grande circulation ont des moyennes plus faibles qu'un week-end ordinaire.

Autres paramètres :

- en fonction de l'heure : la nuit représente moins de 10 % du trafic mais 37 % des blessés graves et 46 % des tués ; 75 % des victimes sont locales⁸ ; 75 % des victimes également le sont lors d'un trajet « habituel » (domicile-travail ou école ou course-achat + loisir à l'intérieur du département) ;
- conditions de l'accident : 21 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 15 % un véhicule seul avec un piéton, 10 % des collisions frontales ; plus de 90 % des accidents mortels n'ont qu'un mort ; moins de 0,5 % des accidents mortels ont plus de trois morts ; 55 % environ des victimes tuées ne sont pas responsables (piétons, occupants non conducteurs, conducteurs non responsables⁹).

LES INFRACTIONS

L'alcool : à la différence de la vitesse, l'alcool est un comportement beaucoup plus rare mais qui a un effet beaucoup plus grand sur l'accidentologie puisque la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale passe de 1,5 % lors des contrôles préventifs à 13 % en moyenne lors des accidents mortels¹⁰.

La ceinture : le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années, notamment à partir du moment où le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis. En 2001, le taux global de port de la ceinture pour les places avant des véhicules légers, tous réseaux confondus, milieu urbain comme rase campagne, s'est élevé à plus de 91 %. Il était de 80 %, il y a dix ans. C'est sur autoroute que le taux de port est le plus élevé avec 97 %. Il se situe désormais aux environs de 80 % en agglomération.

On estime par ailleurs à au moins 800 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture.

La vitesse : le dépassement des limitations de vitesse est un comportement de masse puisque c'est le cas de 60 % des automobilistes et des conducteurs de poids lourds et de 65 % des motocyclistes, tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont encore nombreux, aux environs de 30 % pour les véhicules de tourisme et les poids lourds et près de 50 % pour les motos.

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations est le plus élevé avec près de 80 % sur les voies d'entrées/sorties d'agglomération. On a, d'autre part, tendance à rouler plus vite de nuit, surtout en milieu urbain.

Les autres infractions : elles sont beaucoup moins fréquentes, mais en nombre non négligeable, telles que le non-respect des priorités, le non-respect des règles par les piétons, les franchissements de feux et les chevauchements de lignes continues.

Le permis à points : 3 180 578 points ont été retirés à 1 214 175 conducteurs (infraction moyenne de 2,6 points) ; 13 410 permis ont été retirés pendant que 768 398 conducteurs retrouvaient leur capital de 12 points après trois années sans infractions.

Le téléphone portable : sauf exception, il n'est pas possible aux forces de l'ordre qui remplissent le BAAC de dire que le téléphone portable a pu jouer un rôle dans un accident. La seule étude de référence dans ce domaine a procédé par l'analyse de la fréquence des communications au moment de l'accident : elle a conclu à une multiplication du taux d'accident par près de 4.

L'efficacité du contrôle-sanction : le contrôle de l'alcoolémie a fortement progressé au cours des dix dernières années puisqu'il a triplé avec près de 7 millions de dépistages préventifs. Le nombre d'infractions constatées par million de kilomètres parcourus 10 km/h au dessus de la vitesse limite est de 7,2.

8. Soit des piétons soit des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

9. Hypothèse étant faite d'un responsable seulement par accident et que la répartition de tué et non tué est la même parmi les responsables et les non responsables.

10. Il s'agit du taux moyen des conducteurs que l'on a pu tester, mais d'une part des études particulières ont montré que ce taux est maintenu lorsqu'on allait rechercher l'alcoolémie obtenue par des analyses et d'autre part ce taux concerne tous les conducteurs et non les seuls présumés responsables.

Actions 2001 des pouvoirs publics

L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur les trois composantes que sont le conducteur, la route, le véhicule.

En matière de **formation**, la mise en place d'un véritable continuum éducatif, depuis l'école et tout au long de la vie d'un conducteur, est une priorité qui se décline aussi bien avec la prise en compte de l'ASSR dans la délivrance des autorisations de conduite des attestations scolaires de sécurité routière, qu'avec le développement des formations postpermis, la réforme de l'examen du permis de conduire ou l'instauration d'une attestation de première éducation à la route.

La volonté de mobiliser l'ensemble des acteurs se traduit par des efforts de **communication** mais aussi de meilleure **connaissance** de l'accidentologie et par une politique locale forte visant à associer tous les services de l'État et des collectivités locales ainsi que de nombreuses associations œuvrant bien au-delà de la sécurité routière au sens strict.

Le **contrôle** et la **sanction** n'ont de sens qu'en complément des efforts de formation et de sensibilisation. Ils doivent aussi servir à montrer l'utilité de la règle et le

développement de plans départementaux de contrôle doit contribuer à atteindre ce but.

La sécurité des **infrastructures** et l'amélioration de l'**information** des conducteurs, notamment par le développement d'un schéma directeur de l'information routière sont aussi des éléments de nature à réduire l'insécurité routière.

Dernier domaine d'intervention, la réglementation technique du **véhicule** doit permettre de renforcer sa sécurité mais aussi d'accroître l'aide à la conduite en utilisant des moyens d'information mais aussi des dispositifs tels que le limiteur de vitesse adaptable par le conducteur.

La **délégation interministérielle à la sécurité routière** a pour mission de préparer les délibérations du comité interministériel de sécurité routière qui est l'instance de décision dans ce domaine et de veiller à l'exécution des mesures décidées en relation avec les départements ministériels concernés notamment pour les mesures intéressant le contrôle-sanction qui sont mis en œuvre par les ministères de l'Intérieur, de la Défense et de la Justice.

Le rapport ci-après présente l'action de la délégation interministérielle à la sécurité routière pour l'année 2001.

L'année 2001 a vu des efforts particuliers dans trois domaines : les règles de conduite et leur respect, la mobilisation sociale et l'infrastructure.

En ce qui concerne les règles de conduite, on notera la sortie du nouveau code de la route, d'une circulaire de politique pénale consacrée à la sécurité routière, le durcissement d'un certain nombre de dispositions (rétention immédiate du permis de conduire et règles concernant l'interdistance), l'inspection du fonctionnement du permis à points, le lancement d'une évaluation nationale des systèmes locaux de contrôle-sanction et le lancement d'expérimentations de contrôle-sanction automatisé.

La mobilisation sociale s'est traduite par la création du Conseil national de la sécurité routière qui rassemble l'en-

semble des acteurs concernés pour être un lieu de débats et de propositions, la continuation de l'effort engagé depuis deux ans en matière de campagne d'information et la publication des indicateurs d'accidentologie locale qui ont pour but de mieux mobiliser les acteurs locaux.

Enfin, l'année 2001 a vu une relance des actions et réflexions en matière d'infrastructure : un projet de mobilisation des directions départementales de l'équipement sur l'ensemble de leurs métiers (y compris l'entretien routier ou la planification urbaine) est en cours ; le contrôle de sécurité des projets neufs est opérationnel et la démarche SURE, consacrée aux infrastructures existantes, est engagée.

LES RÈGLES DE CONDUITE ET LEUR RESPECT

Les règles de conduite

D'un point de vue législatif et réglementaire, l'année 2001 a été marquée par l'entrée en vigueur à compter du 1^{er} juin 2001 du **code de la route** recodifié à droit constant afin de permettre d'améliorer sa lisibilité, notamment en rapprochant la règle de sa sanction, et sa cohérence. Les travaux ont été menés en coopération avec les administrations concernées et la commission supérieure de recodification.

Par ailleurs, la réglementation sur le respect des **distances de sécurité** entre véhicules a été précisée (règle des deux secondes) et les sanctions aggravées, notamment lorsque

l'infraction est commise dans des ouvrages routiers présentant des risques particuliers.

Le système de contrôle-sanction

La **circulaire de politique pénale** du 25 mai 2001, orientations générales de politique pénale tendant à renforcer la lutte contre l'insécurité routière, donne un cadre plus précis aux procureurs de la République afin de mieux adapter la réponse judiciaire à la délinquance routière, en ayant notamment recours à l'alternative aux poursuites (sous forme de stages) et en utilisant les dernières innovations légales et procédurales.

La loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne habilite les **gendarmes volontaires et les adjoints de sécurité** à relever les contraventions au code

de la route et instaure l'obligation de **rétenion du permis de conduire** en cas d'excès de vitesse de 40km/h et plus. Cette dernière mesure est d'application immédiate.

L'évaluation du système de contrôle-sanction

Deux initiatives ont été prises pour l'évaluation du système de contrôle-sanction :

- d'une part, une évaluation, sous l'égide de la Commission nationale d'évaluation de la **mise en œuvre locale** par les administrations principalement concernées, c'est-à-dire les forces de l'ordre (gendarmerie et police nationales), la justice (parquets, tribunaux de police et correctionnels) et les préfetures, du contrôle et des sanctions concernant principalement les excès de vitesse et l'alcoolémie au volant. Dans six ressorts judiciaires (Lille, Saint-Brieuc, Châteauroux, Villefranche-sur-Saône, Grasse, Mont-de-Marsan), des cohortes d'affaires sont étudiées tout au long de leur parcours, depuis leur constatation jusqu'à leur sortie du système, soit par l'abandon de leur traitement, soit par l'exécution de sanctions judiciaires et éventuellement administratives ;
- d'autre part, une **inspection du permis à points** conjointe aux ministères de la Justice, de l'Intérieur, de la Défense et de l'Équipement a été menée en 2001 : elle a abouti à un certain nombre de propositions visant à améliorer la fiabilité du permis à points.

Le contrôle-sanction automatisé

La sanction n'étant crédible et acceptable que si elle est systématique, juste et appliquée dans un délai court, c'est l'ensemble de la chaîne de contrôle-sanction qu'il faut à terme au maximum automatiser, de la constatation des infractions à l'envoi des PV aux contrevenants.

L'automatisation des contrôles permet d'assurer des contrôles permanents à partir, soit de postes fixes et intégrés dans l'infrastructure, soit de postes déplacés sur les sites accidentogènes.

Les premières phases de la chaîne de contrôle (constatation des infractions, relevé des données et transmission vers les postes de contrôle des forces de l'ordre) sont automatisées à l'aide de dispositifs composés de radars couplés à des systèmes de prise de vue numériques. Les systèmes de transmission utilisent des réseaux de télécommunication (le plus souvent de fibres optiques) dédiés, avec cryptage des données. Les phases concernant le traitement des infractions et le recouvrement des amendes font l'objet d'une informatisation.

Des expérimentations de contrôle automatisé des vitesses sont en cours à Angers, Chambéry, sur l'autoroute A8 près de Cannes et Nice, et sous le tunnel du Mont-Blanc. D'autres sont en cours de montage à Lyon, Saint-Étienne, Sens...

Les expérimentations ont pour objectif :

- de démontrer la faisabilité des systèmes automatisés et de les faire fonctionner en situation réelle ;
- d'identifier les obstacles et les voies d'amélioration (articulation des systèmes, organisation des services) ;
- d'élaborer en concertation avec les différents acteurs concernés un cadre administratif et juridique pour le déploiement de ces systèmes.

LA CONNAISSANCE

La modernisation du fichier des accidents

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière a engagé, en 2000, un projet de modernisation du fichier des accidents qui est la source principale d'information sur l'accidentologie.

Ce projet consiste en la mise en place d'un plan qualité, la simplification du fichier et sa déconcentration.

La nouvelle définition du fichier, consécutive aux mesures de simplification et à la mise à jour de certaines données (identification du type de véhicule notamment) a été arrêtée en octobre 2001 mais son implantation effective ne se fera que progressivement en 2002 et 2003 compte tenu de la nécessité de modifier un grand nombre de logiciels.

La déconcentration sera engagée après une expérimentation qui va être menée dans quatre départements (Charente-Maritime, Manche, Haute-Garonne et Seine-Saint-Denis) au cours de l'année 2002.

Le Conseil national de la sécurité routière

Ce Conseil, dont la décision de création a été prise par le comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000, est chargé, d'une part, de formuler au gouvernement des propositions en faveur de la sécurité routière et, d'autre part, de commander des études permettant d'améliorer les connaissances et des évaluations des actions de sécurité routière. Il rassemble l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations) et entend être un lieu de débats et de propositions sur la sécurité routière.

Dès son installation, le 26 octobre 2001, le CNSR a pris position contre l'amnistie présidentielle en matière d'infractions routières.

Pour plus d'informations, se reporter sur son site : « cnsr.fr » ou « securiteroutiere.equipement.gouv.fr/cnsr/ ».

Les indicateurs d'accidentologie locale

La production d'indicateurs d'accidentologie locale à l'échelon des villes et des départements, tenant compte de la décomposition entre les différents réseaux (autoroutes, routes nationales, départementales et communales, voiries urbaines) et du trafic correspondant, a pour but d'améliorer les comparaisons entre départements et de permettre de mieux cibler et de mieux évaluer les politiques locales en matière de sécurité routière.

Les premiers indicateurs (période 1995-1999) ont été publiés en juin 2001. Parallèlement à leur réactualisation (période 1996-2000) qui fait l'objet d'un chapitre dans le présent rapport, a été engagé un travail d'analyse approfondie des données de dix départements parmi ceux qui avaient les indicateurs les plus élevés. Cette démarche devra aboutir en 2002 à des recommandations méthodologiques pour les diagnostics locaux.

La diffusion des connaissances

En 2001, un effort particulier a été fait pour améliorer la diffusion des connaissances, d'abord par la conception d'une nouvelle maquette du rapport annuel de l'Observatoire (qui a changé de nom à l'occasion pour s'appeler « La sécurité routière en France : bilan de l'année 2000 ») et ensuite par la mise en ligne sur le site internet de la sécurité routière de la quasi-totalité des informations produites par l'Observatoire [[« securiteroutiere.equipement.gouv.fr/observatoire/ »](http://securiteroutiere.equipement.gouv.fr/observatoire/)].

Drogue et conduite

Bien que la drogue diminue les capacités de conduite, l'ensemble des études épidémiologiques ne démontrent pas que la consommation de cannabis seul (non associé avec de l'alcool) soit un facteur de surrisque sur la route. C'est la raison pour laquelle le décret du 27 août 2001 a mis en place **un dépistage systématique des stupéfiants** en cas d'accident mortel de la circulation. Ce suivi épidémiologique est mis en place depuis octobre 2001. Les premiers résultats ne seront obtenus qu'au cours de l'année 2003.

Les publications de l'ONISR (dans l'ordre de leur parution) :

1. *La sécurité routière en France. Bilan de l'année 2000*, DSCR/ONISR, La Documentation française, mai 2001 ;
2. *La sécurité routière à travers les chiffres*, DSCR/ONISR/MELT, mai 2001 ;
3. *Les indicateurs d'accidentologie locale*, juin 2001 ;
4. *Les grands thèmes de la sécurité routière*, DSCR/ONISR, La Documentation française, décembre 2001.

Tous ces ouvrages sont consultables sur le site de la sécurité routière :

« securiteroutiere.equipement.gouv.fr/observatoire/ ».

LA COMMUNICATION

Campagnes de communication

• Campagne « ceinture à l'arrière »

L'objectif de cette campagne était de convaincre l'ensemble des usagers de l'utilité vitale de boucler sa ceinture à l'arrière comme à l'avant.

La campagne s'est traduite par la diffusion d'un film du 26 février au 11 mars.

Le spot a été produit et diffusé en 1998 en Grande-Bretagne. Il montre comment un passager arrière non attaché met sa vie en danger mais aussi celle du passager avant.

• Campagne « départ en vacances »

Cette campagne traduit la volonté de la sécurité routière de communiquer pour faire prendre conscience que les règles du code de la route sont justifiées et que tous les conducteurs doivent les respecter.

Elle a été diffusée en deux temps :

– une première partie télévisée composée de deux films, diffusés du 28 juin au 13 juillet. Ces films mettaient

en scène des situations de la vie quotidienne en montrant qu'il n'y a pas toujours un accident derrière une infraction, mais qu'il y a toujours une infraction derrière un accident ;

– une deuxième partie composée de trois spots radio, diffusés du 13 juillet au 1^{er} septembre, durant les week-ends de fort trafic. Ces spots sont construits sur la même idée : alerter les conducteurs sur les risques de l'infraction habituelle.

• Campagne « conducteur désigné »

Cette campagne radio a été diffusée du 19 juillet au 1^{er} septembre, du jeudi matin au samedi soir.

Elle était composée de deux spots faits sous la forme du récit : enchaînement des faits qui mènent à l'accident. Le but est de mettre en évidence la nécessité de s'organiser avant de sortir.

En complément, un guide, visant à inciter les gérants de bars d'ambiance ou de discothèques à organiser des actions sur le thème du conducteur désigné, a été réédité dans sa version 2001, et deux nouvelles affiches ont été mises à leur disposition.

• Campagne « partage de l'espace »

En parallèle de la semaine sur la route, cinq affiches sur le thème du partage de l'espace ont été proposées aux services déconcentrés, collectivités locales et associations.

Ces affiches avaient pour accroche : « La rue : un espace qui se partage ».

• Campagne européenne « conducteur désigné »

Pour la deuxième fois, la campagne de fin d'année a eu une dimension européenne, et a été lancée simultanément en Belgique, en Grèce, aux Pays-Bas et en France.

L'objectif était de sensibiliser les conducteurs sur les dangers de l'alcool au volant et de les alerter sur la nécessité de s'organiser avant de sortir, à une période de l'année qui est traditionnellement festive.

Diffusée du 23 décembre 2001 au 6 janvier 2002, cette campagne était composée d'un film et de deux spots radios.

De plus, deux affiches ont été proposées aux patrons de discothèques et bars d'ambiance.

Actions de relation presse

L'activité de presse a donné lieu à un grand nombre de communiqués de presse autour des bilans, baromètres mensuels, recommandations, communiqués d'alerte, information sur l'action du gouvernement... Ils ont accompagné aussi des conférences de presse spécifiques : conférence interministérielle avec le ministère de la Santé et la MILDT sur le dépistage des stupéfiants pour les conducteurs impliqués dans un accident mortel, opération « Fatigue et vigilance » à Bordeaux au moment du grand chassé-croisé de l'été, colloque CNAM/DSCR sur le risque routier en entreprise, contrôle technique des véhicules, avec la presse spécialisée motos, et également à l'occasion des différentes campagnes de communication.

Les éditions et documents

La revue de la sécurité routière. Parution de cinq numéros.

Dans la rubrique « dossier » ont été traités respectivement :

- « Le continuum éducatif » (n° 122) ;
- « La sécurité routière et l'environnement » (n° 123) ;
- « L'engagement de l'Éducation nationale » (n° 124) ;
- « La sécurité en ville et le rôle de l'urbanisme » (n° 125).

En octobre, un numéro spécial a eu pour thème « Civisme et sécurité routière ».

Les Infos. Onze numéros de la lettre mensuelle d'actualité de la sécurité routière, *Les Infos*, destinée aux réseaux de la sécurité routière, ont été assurés (2 700 ex.).

La revue de presse hebdomadaire (750 ex.), destinée aux DDE, préfets, responsables sécurité routière, associations..., a été diffusée régulièrement.

Le recueil des *Règlementation et réponses aux questions parlementaires* (600 ex.), qui regroupe l'essentiel des textes parus aux *JO* et aux *BO*, a été adressé en interne (six numéros par an).

Les dépliants : pour accompagner les diverses manifestations, la collection s'est enrichie de nouveaux thèmes ou de rééditions après mise à jour, et s'est appuyée sur l'élaboration d'une nouvelle charte graphique qui doit générer une meilleure reconnaissance de la signature « sécurité routière » :

- « Le permis à points » ;
- un huit-pages sur « La vitesse : quelques vérités à savoir » ;
- « Circuler à vélo ou comment rouler en toute sécurité » ;
- « Les moins de 125 cm³ » ;
- « Bien voir pour bien conduire ou conduire en toute sécurité » ;
- « Le siège enfant ou la sécurité des enfants en voiture » ;
- « La signalisation routière » et « Le chemin de l'école ».

Chaque titre a fait l'objet d'une diffusion moyenne à 300 000 exemplaires.

Événements, salons, expositions

Au cours de l'année 2001, la sécurité routière a participé à douze salons et manifestations. Ces événements sont l'occasion de diffuser des messages de prévention et de présenter les différentes actions mises en œuvre en direction de différents publics, usagers de la route ou professionnels. La DSCR a ainsi été présente sur :

- les événements sportifs moto internationaux, avec les relais motards « CALMOS ». Ces relais ont été conçus et animés en partenariat avec la FFMC, dans le cadre de l'Enduro du Touquet, des 24 h du Mans moto et du Bol d'or ;
- les rendez-vous « grand public » : le Mondial du deux-roues, le Tour de France ;
- les grands rassemblements de jeunes : Solidays, et la fête de *L'Humanité* ;
- les réunions de professionnels : le salon de la Nuit, la journée des contrats locaux de sécurité, les journées de sensibilisation de l'Assemblée nationale, les assises FACES, le colloque sur la prévention du risque routier en entreprises ainsi que le congrès mondial de la route.

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Organisation de la politique locale

Toutes les préfetures ont mis en place un pôle de compétences État sur la sécurité routière, dont le chef de projet est le plus souvent le directeur de cabinet du préfet. Un effort très important a été engagé en 2001 pour favoriser cette nouvelle organisation : cinq formations des chefs de projet sur deux journées, formation de vingt coordinateurs sécurité routière sur deux semaines, dix journées interrégionales et nationales d'information et d'échanges d'expériences.

En ce qui concerne les quinze pôles d'animation sécurité routière (cent chargés de mission sécurité routière actuellement), leur rôle d'animation d'échanges d'expériences, de formation des inspecteurs départementaux de sécurité routière et des partenaires locaux et d'assistance-conseil est maintenant bien établi. Leur légitimité sera renforcée en 2002, par quelques recrutements complémentaires de chargés de mission thématiques, et par une plus large diffusion de leurs programmes d'actions.

Les plans départementaux d'action de sécurité routière

Les PDASR 2001, bénéficiant d'une forte augmentation de crédits (24 MF en 2000, 60 MF en 2001), ont décliné les quatre priorités nationales : plans de contrôle routiers, plans de prévention des risques routiers en entreprises, actions vers les jeunes et formation des conducteurs. À la fin de l'année 2001, une réflexion a été engagée pour préparer la réalisation en 2002, dans le cadre de la nouvelle organisation locale d'un document d'orientations 2003-2007, fixant les enjeux et les orientations de la politique départementale.

REAGIR

Un effort particulier a porté sur l'amélioration de la qualité des enquêtes grâce à la mise en place des comités de lecture.

Le fonctionnement du programme REAGIR comme la gestion des PDASR ont été améliorés par le déploiement de nouveaux systèmes informatiques

L'opération Label vie

Lancée en 1999, cette action qui vise à encourager les jeunes à monter des projets contribuant à la lutte contre l'insécurité routière s'est poursuivie en 2001, et 600 nouveaux projets ont été réalisés. Des efforts particuliers ont été déployés fin 2001 et se poursuivront en 2002, pour mieux informer les réseaux associatifs locaux. Des possibilités offertes pour mobiliser les jeunes, des actions de promotion du « conducteur désigné », dans le cadre de la lutte contre l'alcool au volant, se sont beaucoup développées en partenariat avec les associations étudiantes, les discothèques...

Semaine de la sécurité sur la route

La semaine de la sécurité sur la route, qui s'est déroulée du 20 au 26 octobre 2001, a vu une forte mobilisation des réseaux locaux : plus de 2 000 opérations, beaucoup d'opérations vers le grand public, une forte mobilisation de la presse locale...

À l'occasion de cette semaine, quatorze personnalités du sport, de la chanson, du théâtre et du cinéma ont témoigné de leur propre comportement au volant sous forme de dialogues entre deux personnalités qui se connaissent bien, présentés sur les différentes chaînes de télévision.

Ces dialogues mettent en évidence que : « Les règles du code de la route sont faites pour nous protéger ; respectons-les ».

Ces spots ont été diffusés du 20 au 28 octobre 2001.

Les contrats locaux de sécurité

La délégation interministérielle à la sécurité routière et la cellule interministérielle de suivi et d'animation des contrats locaux de sécurité (CLS) ont organisé une journée d'étude, le 10 juillet 2001, sur le thème « contrats locaux de sécurité et sécurité routière », avec pour objectif l'élaboration d'un guide méthodologique pour la prise en compte systématique de la lutte contre l'insécurité routière dans les contrats locaux de sécurité.

LE PARTENARIAT

Les plans de prévention du risque routier

Ces plans sont les suivants :

- dans les services de l'État, la circulaire du Premier ministre du 7 mars 2000 faisant obligation d'élaborer un plan de prévention du risque routier. Cette directive a été diversement appliquée. Des modules de formations des responsables de ces plans ont été mis au point par l'ENSERR ;
- s'agissant des entreprises du secteur privé, six nouvelles chartes de sécurité routière ont été conclues ou renouvelées (syndicat des équipements de la route, COLAS, AXA Assurances, BP, NORAUTO, AVENTIS). Dans chacune de ces chartes les entreprises se sont engagées à réaliser des actions concrètes, destinées à réduire le nombre et la gravité de leurs accidents de la circulation, et s'intégrant dans leur PPRR.

Par ailleurs, et pour la première fois, une charte tripartite a été conclue entre la DSCR/ la CNAM et TLF (transports et logistique de France). Cette charte tend notamment à la mise en œuvre, en relation avec les caisses régionales d'assurance maladie, de PPRR au sein des entreprises adhérentes à TLF.

Parallèlement, les trois groupes de travail constitués en 2000 ont achevé leurs travaux et produit des référentiels de sensibilisation des dirigeants et de formation des personnes relais en entreprise ainsi que des salariés. Ces travaux ont pour une large part été présentés à l'occasion du colloque CNAM-DSCR du 26 octobre 2001.

L'association pour la promotion de la sécurité routière en entreprise (PSRE) qui regroupe des entreprises ayant intégré la sécurité routière dans leur politique générale de maîtrise des risques a organisé sur ce thème une table ronde réunissant plus de cent personnes.

Relations avec les associations

En 2001, la DSCR a soutenu vingt-cinq associations à vocation nationale pour un montant de subventions de 4 MF. On retrouve des associations, partenaires depuis plusieurs années, comme la ligue contre la violence routière, la fondation Anne Cellier, l'Association nationale pour l'amélioration des transports éducatifs de l'enseignement public, la Fédération nationale des associations sportives, culturelles et d'entraide de l'équipement, l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens, le club des villes cyclables, la fédération française des usagers de la bicyclette, l'enfant et la rue, la Rue de l'avenir, la fédération des associations de la route pour l'éducation et l'union des foyers de jeunes travailleurs.

La DSCR a poursuivi une collaboration active avec des associations de jeunes telles que ANIMA'FAC, la fédération des associations générales étudiantes (FAGE), Voiture & Co, la Route des jeunes, Opération Z qui ont décidé d'agir sur le thème « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas. » en organisant le retour en toute sécurité des jeunes lors de leurs soirées en discothèques, galas, forum...

Une convention a été passée avec l'association des familles rurales pour qu'elles sensibilisent leurs adhérents aux données de la sécurité routière. Un site d'information a été élaboré en ce sens.

Toutes ces associations interviennent dans des domaines aussi variés que la sensibilisation générale sur les conséquences de l'insécurité routière auprès de publics de tous âges, la défense des victimes d'accidents de la circulation et de leur famille, la formation de bénévoles dans les associations pour leur permettre d'intervenir sur les questions de sécurité routière, la participation à des journées d'études ou encore la conception d'outils éducatifs et ludiques.

Les relations avec les associations se sont caractérisées en 2001 par la contractualisation du partenariat avec la DSCR, dès lors qu'elle soutient le fonctionnement et l'action de l'association dans la durée, dans le cadre d'une convention d'objectifs pluriannuelle. Dix associations ont signé une convention pour trois ans conformément à la circulaire du Premier ministre en date du 1^{er} décembre 2000.

Des relations institutionnelles existent entre la DSCR et certains organismes, comme la prévention routière et les automobiles clubs qui travaillent en étroite relation avec elle.

Les pros de la route

Les pros de la route ont une nouvelle fois organisé, l'opération « camions d'or » pour féliciter à la fois des conducteurs routiers et des entreprises ayant fait preuve de leurs actions marquées en matière de sécurité routière.

Brevet de sécurité routière

Le nombre des BSR délivrés en 2001 paraît marquer le pas avec environ 50 000 brevets contre 64 000 en 2000 (chiffre corrigé). La DSCR, la prévention MAIF et la MAE ont par ailleurs fait réaliser la mise à jour du kit ASSR (CD-ROM et livret) mis à la disposition des enseignants des classes de 5^e.

Le Fonds social européen

Le programme européen 2000-2006 dans lequel s'inscrivent les actions tendant à l'insertion sociale et professionnelle de jeunes en difficulté par le permis de conduire s'est concrètement mis en œuvre au cours de l'année 2001. La procédure d'instruction et de financement des dossiers est désormais complètement déconcentrée à l'échelon des régions, l'éligibilité des actions à un financement sur crédits FSE étant désormais prononcée par les préfets de régions et présidents des conseils régionaux.

En 2001, le partenariat engagé avec la CNAMTS s'est concrétisé par de nombreuses opérations : organisation en commun d'un forum national regroupant 600 préventeurs (cf. ci-dessus), élaboration de référentiels et programmes de formation, diffusion d'outils méthodologiques, signature de conventions de partenariat entre les CRAM et les préfetures.

LA ROUTE

L'exploitation de la route a pour objectifs :

- de renforcer la sécurité des usagers par des organisations et des moyens de surveillance, d'interventions, d'alerte et de secours ;
- d'apporter des services d'information avant et pendant le voyage ;
- d'optimiser l'usage des infrastructures par la gestion du trafic répartissant les flux dans l'espace (itinéraires alternatifs) et dans le temps (informations contribuant à modifier les déplacements) et permettant ainsi de différer certains investissements.

Concrètement, c'est un ensemble d'équipes (sur le terrain en patrouilles et en intervention, dans les centres d'ingénierie et de gestion du trafic), de matériels (stations de comptage du trafic, panneaux à message variable, caméras, centres de surveillance et de gestion de la circulation, postes d'appel d'urgence, contrôleurs de carrefours, etc.) organisés en systèmes plus ou moins complexes.

Les mesures d'exploitation consistent à maintenir la viabilité (voies circulables avec des conditions météo difficiles, accidents plus rapidement détectés et interventions accélérées...), à gérer le trafic (répartition des flux sur les réseaux maillés, contrôles d'accès...), à informer les usagers (avant le voyage tel que Bison Futé, pendant avec les panneaux à messages variables, les radios, les équipements embarqués...).

Un certain nombre de régions disposent de systèmes d'exploitation (SIRIUS en Île-de-France depuis 1994, CORALY pour l'agglomération de Lyon, MARIUS à Marseille, ERATO à Toulouse...). Les directions départementales de l'équipement mettent en place progressivement des projets d'exploitation sur les axes les plus circulés et des centres d'ingénierie et de gestion de trafic comme celui de Savoie gérant la circulation dans la Tarentaise et la Maurienne.

Les progrès réalisés dans les domaines de l'informatique, de la télématique ou des transmissions vont ouvrir des possibilités nouvelles pour l'information, la gestion des incidents, la gestion du trafic, le contrôle, l'aide à la conduite des véhicules, la gestion de flottes et de marchandises.

Amélioration des politiques de sécurité routière dans les DDE

Suite à un rapport d'évaluation de l'action des DDE dans le domaine de la sécurité routière réalisé en 2000, la DSCR met en œuvre un projet intitulé « management et pratiques en sécurité routière » destiné à élargir et améliorer la prise en charge de la sécurité routière dans l'ensemble des activités de la DDE (de l'urbanisme à la gestion d'infrastructures).

Il s'agit ainsi de mieux intégrer la préoccupation de sécurité routière dans l'ensemble des métiers et de modifier en profondeur les pratiques professionnelles des services.

Ce projet repose sur une expérimentation sur huit DDE pilotes (DDE 21, 44, 50, 71, 76, 77, 82, 85) avant une généralisation progressive à l'ensemble des services.

La phase expérimentale a été lancée en octobre 2001 avec pour objectif de tirer les premiers enseignements en juin 2002.

Le contrôle de sécurité des projets routiers

Le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR) vise à améliorer la qualité des infrastructures neuves ou réaménagées. Il comprend trois composantes :

- une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité à toutes les étapes du projet ;
- une inspection comprenant un audit de sécurité avant mise en service ;
- des bilans de sécurité immédiatement après la mise en service et en situation d'usage courant.

Le contrôle de sécurité des projets routiers est déployé sur le réseau de l'État conformément aux dispositions de la circulaire 2001-30 du 18 mai 2001. Trente formateurs ont été qualifiés pour former les auditeurs dans les centres interrégionaux de formation professionnelle en 2002.

Un trentaine d'audits a été réalisée en 2001.

La démarche SURE

La méthodologie développée dans le cadre du contrôle de sécurité des projets routiers n'est pas adaptée au cas des routes existantes. Pour autant, l'amélioration du réseau routier existant constitue un gisement important de gains de sécurité.

La DSCR et la direction des routes ont signé, en juillet 2001, une note de cadrage conjointe pour définir une démarche spécifique intitulée SURE (sécurité des usagers sur les routes existantes).

L'élaboration des outils nécessaires à sa mise en œuvre sera organisée par un comité de pilotage présidé par un ingénieur général des ponts et chaussées, comité de pilotage auquel participe la DSCR.

Les aménagements de sécurité sur le réseau national

Les contrats État-régions du XII^e Plan signés en 2000 comportent dans chaque région un volet sécurité, les plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS). La part État de ce volet s'élève globalement à 878 MF. Avec la participation des collectivités, il s'agit de plus de 2 milliards de travaux de sécurité qui seront réalisés au titre des plans régionaux d'aménagements de sécurité sur le réseau national (le double du XI^e Plan).

Le montant consacré aux aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL), qui s'élève chaque année à 80 MF, a été complété en 2001 (comme en 2000) par 20 MF supplémentaires consacrés aux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

La sécurité dans les tunnels

De nouveaux signaux routiers (extincteur, issue de secours, emplacement d'arrêt d'urgence) ont été introduits dans la réglementation afin de mieux signaler les équipements de sécurité en tunnel. Un schéma de principe permettant la fermeture des voies en cas d'incident a également été défini. De même, un dispositif constitué de plots lumineux bleus implantés sur les parois du tunnel, permettant d'aider l'usager à apprécier la distance de sécurité avec le véhicule qui le précède, a fait l'objet d'expérimentations concluantes.

Une signalisation routière sans défaut

Plusieurs actions contribuant à l'amélioration de la qualité de la signalisation routière ont été réalisées :

- des évolutions importantes de la réglementation (mise à jour des textes suite au nouveau code de la route et au passage à l'euro, feux sonores, signalisation pour les cyclistes, etc.) ;
- la sensibilisation des élus et des techniciens lors des rencontres nationales sur la signalisation routière organisées le 11 octobre 2001 à Paris, en partenariat avec le syndicat des équipements de la route et l'association pour la qualification des équipements de la route ;
- la publication de guides techniques ;
- la publication d'articles dans plusieurs revues professionnelles.

Le site internet de la DSCR comporte désormais une rubrique sur la signalisation routière, présentant notamment les panneaux réglementaires.

Le schéma directeur d'information routière

Le comité interministériel du 25 octobre 2000 a décidé la mise en œuvre d'un schéma directeur de l'information routière. Trois objectifs sont poursuivis :

- disposer d'une information en temps réel concernant la sécurité et les conditions générales de circulation sur le réseau transeuropéen (20 000 km) ;
- rendre l'information accessible au plus grand nombre en la mettant sur des serveurs télématiques et à disposition des médias et des opérateurs ;

– faire circuler une information routière synthétique en temps réel entre les différents acteurs (gestionnaires de voirie, forces de l'ordre, autorités).

Au cours de l'année 2001, les efforts de déploiement du SDIR ont été concentrés sur les corridors stratégiques autoroutiers que sont Paris-Lyon-Méditerranée et A31.

La communication Bison futé

Pendant la campagne 2001 de Bison futé, 51 points d'accueil Bison futé ont été ouverts, répartis dans 36 départements. Les principales informations fournies portaient sur les conditions de circulation, les itinéraires recommandés et les informations touristiques des régions.

Ont par ailleurs été diffusés :

- 4 millions de cartes conseils et itinéraires bis ;
- plus de 700 000 exemplaires de divers dépliants d'informations routières : outils télématiques des centres d'information routière accessibles au public, conseils pour la journée « villes sans voitures », plan « neige » vallée du Rhône, présentation du CNIR, RDS/TMC (Radio Data System/Traffic Message Chanel).

Une charte « label qualité » des points d'accueil Bison futé a été élaborée et diffusée dans les services pour application de la campagne 2002.

Une enquête de satisfaction auprès des usagers a permis de mesurer l'impact de satisfaction sur les conseils prodigués ; elle a fait apparaître un taux de notoriété exceptionnel de Bison futé (97 %).

Par ailleurs, une étude de rénovation du concept des itinéraires bis a été lancée pour prendre en considération l'évolution du maillage actuel du réseau autoroutier.

Les transports intelligents

Initié au début 2000, le projet ACTIF vise à élaborer une architecture-cadre nationale des systèmes de transports intelligents (télépéage, guidage dans les véhicules, liaison avec les transports en commun ou les parkings...). Au cours de l'année 2001, les études d'architecture ont été réalisées pour les domaines suivants :

- l'utilisation des données d'exploitation pour la planification des transports ;
- la gestion de fret sur les plates-formes intermodales ;
- la gestion coordonnée des déplacements urbains ;
- l'optimisation des itinéraires ;
- l'application du code de la route ;
- les appels d'urgence ;
- le respect de la vie privée ;
- les bouquets de service par communication courte portée ;
- l'information géoréférencée ;
- la localisation dynamique.

Six études de cas ont été produites afin de confronter la modélisation de l'architecture cadre pour les transports intelligents en France (ACTIF) à des cas de projets existants.

Par ailleurs, les actions engagées dans les programmes européens SERTI, CENTRICO et ARTS ont été poursuivies. Elles ont plus spécifiquement concerné : la mise en œuvre des plans de gestion de trafic transfrontalier, les échanges

de données automatisés DATEX avec nos partenaires européens, l'étude de mise en œuvre d'un portail internet européen d'information routière ainsi que le déploiement des systèmes et services télématiques sur le réseau routier transeuropéen.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR

Le permis de conduire

On a constaté en 2001 une augmentation importante de la demande de places d'examens du groupe lourd (+8 %) et motocyclettes (+5 %).

Dans ces conditions, il a été nécessaire de concentrer l'activité des inspecteurs sur les seuls examens.

Des réflexions et travaux ont abouti à la proposition de modernisation de l'épreuve théorique générale de l'examen communément appelée code. Cette réforme redéfinit le rôle de l'épreuve au sein du cursus de formation. Elle s'appuie sur une totale rénovation du contenu, qui prend mieux en compte les aspects risques et états dégradés du système. Elle met en œuvre des moyens modernes (micro-ordinateurs, CD-ROM et projecteurs multimédia).

Une première expérimentation est conduite depuis février 2001 dans quelques départements.

Pour améliorer la sécurité des inspecteurs du permis de conduire, une expérimentation de l'annonce différée des résultats de l'épreuve pratique du permis de conduire a été décidée pour les départements de la région parisienne, les Bouches-du-Rhône et l'Isère.

- **Le fonctionnement des commissions médicales départementales du permis de conduire**

Une expérimentation est en cours, à laquelle sont associés les ministères de l'Intérieur et de la Santé ainsi que le Conseil national de l'ordre et les syndicats des médecins.

Ses premières orientations visent à confier les visites initiales et périodiques des conducteurs à des médecins de ville volontaires, formés spécifiquement et agréés par le préfet. La commission médicale n'examinerait plus que les conducteurs ayant commis des infractions graves ainsi que les cas transmis par les médecins agréés.

Cette réforme est expérimentée dans quinze départements avant sa généralisation prévue en fin 2002.

- **La déconcentration de la gestion des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière**

Elle a été décidée au vu de l'expérimentation menée dans quinze départements du 1^{er} octobre 2000 au 31 décembre 2001.

Elle consiste à transférer aux directions départementales de l'équipement (DDE) la gestion des inspecteurs du permis de conduire et des délégués à la formation du conducteur.

Cette déconcentration, pour l'instant « fonctionnelle » a pris effet le 1^{er} janvier 2002. L'autorité « hiérarchique » des DDE sur ces agents sera transférée dans un second

temps. Cette réforme majeure, qui s'inscrit dans les orientations gouvernementales en matière de réforme de l'État, permettra une meilleure prise en compte de la problématique du comportement du conducteur dans les actions de sécurité routière menées à l'échelon local. Elle sera, en outre, l'occasion d'améliorer les conditions d'accueil des candidats par une utilisation accrue des infrastructures locales du ministère de l'Équipement, et facilitera l'effort entrepris pour la diversification des tâches des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière.

La réforme des conditions d'accès à la profession d'enseignant de la conduite et d'exploitant d'auto-école

Elle se poursuit avec la parution d'une dizaine d'arrêtés qui ont permis la mise en œuvre effective de la loi du 18 juin 1999.

Cette réforme a conduit à la mise en place d'un registre national informatisé de l'enseignement de la conduite dénommé Rafael qui gère les autorisations d'enseigner ainsi que les agréments des établissements de la conduite, des centres de formation et des associations qui utilisent l'enseignement de la conduite comme moyen d'insertion. Les objectifs de ce registre sont de mieux connaître, suivre et contrôler la profession. Ils sont renseignés par les agents des bureaux de la circulation en préfecture qui vont ainsi travailler avec le même outil.

Enfin pour permettre à ces services de disposer d'informations réglementaires en temps réel et de pouvoir répondre aux diverses questions posées par cette nouvelle réglementation un site interactif Rafael a été créé.

Le continuum éducatif

La table ronde animée par Jean Verré en 1996-1997 a permis de formaliser la notion de continuum éducatif qui consiste en un accès progressif à la conduite.

Le cursus actuel de la sécurité routière se présente sous la forme de moments de sensibilisation ou de formation qui apparaissent :

- dans le système scolaire et périscolaire, avec la délivrance des attestations scolaires en classe de 5^e et de 3^e du collège et du brevet de sécurité routière ;
- à l'auto-école, avec l'apprentissage de la conduite (conduite accompagnée et préparation du permis) ;
- après permis, avec l'instauration de formation post-permis, il s'agit de stages facultatifs de récupération de points ou de stages en alternative de peine, ou de stage obligatoires pour les conducteurs novices ayant commis une infraction correspondant au retrait de quatre points du permis de conduire, soit de rendez-vous pédagogiques comportant une évaluation de la conduite pour les conducteurs novices ou les conducteurs expérimentés.

Les prochaines étapes d'ores et déjà décidées lors du CISR du 25 octobre 2000 concernent :

- la délivrance d'une attestation de première éducation à la route à la fin du cycle primaire (maternelle et élémentaire), en cours d'élaboration ;
- l'obligation, pour les personnes nées après le 1^{er} janvier 1988, d'être titulaires de l'attestation de sécurité routière pour pouvoir passer les épreuves de l'examen théorique du permis de conduire.

LE VÉHICULE

La réglementation technique des véhicules a pour objet la sécurité routière et la protection de l'environnement. Sa mise en œuvre induit des entraves techniques aux échanges dont la suppression est visée par les textes fondateurs de la Communauté européenne et de l'Organisation mondiale du commerce. C'est pourquoi les décisions ne sont plus prises aujourd'hui par le seul gouvernement français et relèvent des niveaux communautaire et mondial. La réglementation technique des véhicules comprend aujourd'hui 150 textes environ, (une vingtaine sur l'environnement et quelque 130 sur la sécurité) qui sont adaptés à la cadence d'environ quarante par an.

La Communauté a mis en place, depuis 1993, un système de réception communautaire des véhicules : sur la base de textes techniques uniformes dans la Communauté, les véhicules sont réceptionnés dans n'importe quel État membre et peuvent ensuite être mis en circulation sans contrôle dans tous les autres États membres.

Dans ce contexte, les activités annuelles correspondantes s'évaluent à :

- 6 000 homologations industrielles ;
- 250 000 réceptions individuelles de véhicules (véhicules carrossés, transformés, ou importés de pays hors UE) ;
- 15 millions de contrôles techniques de véhicules légers ;
- 1,3 million de contrôles de véhicules industriels ;
- 2,5 millions d'immatriculations de véhicules neufs ;
- 6 millions d'immatriculations de véhicules d'occasion.

La réglementation technique

Les principaux textes réglementaires pris en 2001 concernent :

- les émissions polluantes des véhicules ;
- les ceintures de sécurité ;
- le bruit ;
- les pneus ;
- les dispositifs d'anti-encastrement à l'avant des poids lourds ;
- la sécurité des véhicules GPL ;
- le contrôle technique périodique.

Parmi les travaux internationaux, il convient de souligner l'adoption à Genève, en novembre 2001, d'un amendement au règlement n° 89 prévoyant la définition technique du limiteur de vitesse pour voiture particulière (ASLD), dispositif débrayable et réglable par le conducteur. L'amendement du règlement n° 89 est un préalable à une directive communautaire, souhaitée par la DSCR, rendant cet équipement obligatoire sur les voitures immatriculées dans l'Union européenne.

Le contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2001 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2001 ;
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 1999 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2001 ;

- les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Par ailleurs, depuis le 1^{er} janvier 2000, les véhicules utilitaires légers doivent procéder à une visite technique complémentaire « pollution » dans les deux mois qui précèdent le premier anniversaire d'une visite initiale favorable.

Les visites techniques portent, depuis le 1^{er} mai 1999, sur le contrôle de 585 altérations élémentaires (dont 219 altérations soumises à prescription de contre-visites) regroupées en 133 points principaux constituant dix fonctions principales du véhicule.

Depuis le 1^{er} janvier 2000, le contrôle a été modifié sur la fonction pollution, niveau sonore. Il porte désormais sur 592 altérations dont 226 soumises à prescriptions de contre-visites.

En 2001, 15,7 millions de contrôles dont 13,4 millions de visites initiales ont été réalisées dans les 4 863 centres de contrôle agréés (4 312 centres spécialisés et 551 centres auxiliaires). Les 13,4 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 11,6 millions pour les voitures particulières et 1,8 million pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une augmentation de 8,7 % du nombre de contrôles par rapport à 2000.

En 2001, le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est relativement stable par rapport à 2000. Il s'établit à 16,3 % alors qu'il était de 16,4 % en 2000.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est relativement stable par rapport à 2000. Il s'établit en 2001 à 20,30 % alors qu'il était de 20,43 % en 2000.

Pour les utilitaires légers, on constate une légère diminution du taux de prescription de contre-visites : il est de 24,31 % en 2001 contre 24,93 % en 2000.

Pour chacune des fonctions, les principaux défauts motivant la prescription d'une contre-visite concernaient pour l'ensemble des véhicules contrôlés en 2001 :

- la fonction freinage pour 9,55 % des véhicules (5,17 % pour un déséquilibre important du frein de service, 2,58 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement) ;
- la fonction éclairage, signalisation pour 8,22 % des véhicules (feu stop, feu de position, feu de plaque AR) ;
- la fonction liaisons au sol pour 7,12 % des véhicules (usure importante du pneumatique, jeu important de la rotule, jeu important du train) ;
- la fonction direction pour 1,63 % des véhicules (jeu important de la rotule, articulation de direction, jeu important aux braquages du volant de direction) ;
- les fonctions pollution, niveau sonore (5,54 %) visibilité (1,80 %), structure carrosserie (1,16 %) équipements (1,86 %) organes mécaniques (2,65 %).

Les visites complémentaires : en 2001, environ 500 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,62 %.

Euro-Ncap

L'Euro-Ncap est un consortium européen, auquel peuvent adhérer soit des associations de droits privé concernées par la sécurité routière, soit les ministères chargés de la sécurité routière, et qui vise à donner aux médias et aux consommateurs des informations coopératives sur la sécurité des modèles les plus vendus.

Le ministère des Transports (DSCR) a adhéré au consortium depuis le 1^{er} janvier 2000, et contribue activement à l'exécution des essais et au comité technique. Cette adhésion a une triple motivation :

- contribuer à donner un caractère européen à un consortium d'origine britannique, en ayant la possibilité de défendre les thèses françaises ;
- participer à un forum unique qui rassemble, dans un cadre informel, les différents acteurs européens publics et privés de la sécurité automobile ;
- favoriser la diffusion d'informations indépendantes et objectives sur la sécurité des voitures, et la sensibilité du grand public sur ces questions.

Les résultats Euro-Ncap, publiés depuis cinq ans, ont mis en évidence une amélioration considérable de la protection offerte aux occupants, en cas de choc, sur les modèles les plus récents.

Expertise automobile

En 2001, la Commission nationale des experts en automobile a, outre l'établissement annuel de la liste des experts, statué en matière disciplinaire pour la première fois en juin et novembre. Elle a prononcé deux radiations de la liste nationale et trois avertissements à l'encontre d'experts en automobile, pour faute ou manquement aux règles professionnelles.

Le groupe de travail sur l'expertise à distance associant les transports, les experts et les assureurs, mis en place fin 2000, a débouché sur un consensus signé par toutes les parties et qui a fait l'objet d'un numéro spécifique de la lettre d'information aux experts en automobile.

Le groupe de travail sur la relance de la procédure « VGA » va proposer de nouvelles orientations.

Au cours du dernier trimestre 2001, un groupe de travail réunissant les experts, le ministère des Transports et le ministère chargé de l'Enseignement supérieur a été constitué en vue d'examiner notamment les conditions de transposition de la directive communautaire relative à l'exercice de profession réglementée dans un état membre de l'Union.

ANNEXE

LES TEXTES PARUS

Liste des textes législatifs et réglementaires publiés au **Journal officiel** et au **Bulletin officiel** en 2001 (les textes les plus importants sont en caractères gras)

Circulaire n° 2000-84 du 11 décembre 2000 relative à l'agrément définitif de l'atténuateur de choc ACS 100 (*BO* n° 2000-24)

Circulaire n° 2000-85 du 11 décembre 2000 relative à l'agrément du séparateur modulaire de voies VIP (*BO* n° 2000-24)

Arrêté du 26 décembre 2000 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes (*JO* du 13/01/2001)

Décret n° 2000-1335 du 26 décembre 2000 relatif à l'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et de la sécurité routière et modifiant le code de la route (rectificatif) (*JO* du 27/01/2001)

Décret n° 200-15 du 4 janvier 2001 relatif à la délivrance des certificats d'immatriculation et des permis de conduire et modifiant le code de la route (*JO* du 06/01/2001)

Arrêté du 8 janvier 2001 créant un registre national de l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*JO* du 26/01/2001)

Arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'autorisation d'enseigner, à titre onéreux, la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*JO* du 26/01/2001)

Arrêté du 8 janvier 2001 relatif à la justification d'expérience professionnelle pour les exploitants des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*JO* du 08/01/2001)

Arrêté du 8 janvier 2001 fixant les conditions d'agrément de la formation à la capacité de gestion pour exploiter, à titre onéreux, un établissement d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*JO* du 08/01/2001)

Arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*JO* du 08/01/2001)

Arrêté du 8 janvier 2001 relatif aux conditions d'agrément des associations qui s'appuient sur la formation à la conduite et à la sécurité routière pour faciliter l'insertion ou la réinsertion sociale ou professionnelle (*JO* du 08/01/2001)

Arrêté du 16 janvier 2001 portant interdiction de certaines routes aux épreuves sportives à certaines périodes de l'année 2001 (*JO* du 02/02/2001)

Arrêté du 17 janvier 2001 relatif aux contrôles des émissions de gaz polluants et de particules polluantes prove-

nant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles et forestiers (*JO* du 02/02/2001)

Arrêté du 17 janvier 2001 modifiant l'arrêté du 5 décembre 1996 relatif à la réception communautaire (CE) des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue des véhicules à moteur et à la réception communautaire des véhicules en ce qui concerne les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue (*JO* du 02/02/2001)

Arrêté du 17 janvier 2001 relatif aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur (*JO* du 02/02/2001)

Arrêté du 17 janvier 2001 modifiant l'arrêté du 13 avril 1972 relatif au bruit des véhicules automobiles (*JO* du 14/02/2001)

Arrêté du 17 janvier 2001 modifiant l'arrêté du 2 juin 1999 relatif à la réception des véhicules automobiles et de leurs équipements en matière de contrôle des émissions polluantes (*JO* du 14/02/2001)

Arrêté du 24 janvier 2001 modifiant l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à la réception CEE (Communauté économique européenne) concernant l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (*JO* du 16/02/2001)

Arrêté du 24 janvier 2001 relatif à la réception communautaire (CE) des dispositifs de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur en ce qui concerne l'installation d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant et des véhicules à moteur en ce qui concerne leur protection contre l'encastrement à l'avant (*JO* du 16/02/2001)

Arrêté du 24 janvier 2001 modifiant l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à l'aménagement des véhicules (*JO* du 16/02/2001)

Arrêté du 24 janvier 2001 modifiant l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à la réception CEE (Communauté économique européenne) concernant l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (*JO* du 16/02/2001)

Circulaire n° 2001-5 du 25 janvier 2001 relative à l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*BO* no 2001-3)

Circulaire n° 2001-6 du 26 janvier 2001 relative à l'agrément, à titre expérimental, et aux conditions d'emploi de la glissière de sécurité mixte métal bois G2M (*BO* n° 2001-3)

Arrêté du 5 février 2001 modifiant l'arrêté du 6 mai 1988 relatif au contrôle, avant la mise en circulation des véhicules automobiles, des émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié, destinés à la propulsion de ces véhicules (*JO* du 08/03/2001)

Circulaire n° 2001-9 du 07 février 2001 relative à l'agrément, à titre expérimental, et aux conditions d'emploi de la glissière de sécurité mixte métal bois T18 4MS2 (*BO* n° 2001-4)

Arrêté du 7 mars 2001 portant nomination à la commission nationale chargée d'arrêter la liste des experts en automobile (*JO* du 20/03/2001)

Arrêté du 16 mars 2001 relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 2001 des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses (*JO* du 27/03/2001)

Arrêté du 16 mars 2001 relatif à l'interdiction de transport de groupes d'enfants en 2001 (*JO* du 27/03/2001)

Décret n° 2001-250 du 22 mars 2001 relatif à la partie réglementaire du code de la route (décrets en Conseil d'État délibérés en Conseil des ministres) (*JO* du 25/03/2001)

Décret n° 2001-251 du 22 mars 2001 relatif à la partie réglementaire du code de la route (décrets en Conseil d'État) (*JO* du 25/03/2001)

Arrêté du 29 mars 2001 relatif à la création d'un comité de pilotage national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés (*JO* du 27/04/2001)

Arrêté du 6 avril 2001 relatif à l'expérimentation d'une procédure d'annonce différée du résultat de l'examen du permis de conduire (*JO* du 15/04/2001)

Arrêté du 12 avril 2001 relatif à l'homologation des équipements spéciaux pour l'alimentation des moteurs de véhicules en gaz de pétrole liquéfiés et des véhicules en ce qui concerne l'installation de ces équipements conformément aux dispositions du règlement n° 67 révision 1 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 révisé (*JO* du 16/05/2001)

Arrêté du 12 avril 2001 relatif à l'homologation des véhicules électriques à batterie en ce qui concerne les prescriptions particulières applicables à la construction et à la sécurité fonctionnelle conformément aux dispositions du règlement n° 100 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 (*JO* du 16/05/2001)

Arrêté du 12 avril 2001 relatif à l'homologation des voitures particulières équipées d'un moteur à combustion interne en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et la consommation de carburant conformément aux dispositions du règlement n° 101 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 (*JO* du 16/05/2001)

Arrêté du 12 avril 2001 relatif à l'homologation des dispositifs d'attelage court et des véhicules en ce qui concerne leur installation conformément aux dispositions du règlement n° 102 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 (*JO* du 16/05/2001)

Arrêté du 12 avril 2001 relatif à l'homologation des catalyseurs de remplacement pour véhicules à moteur conformément aux dispositions du règlement n° 103 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 (*JO* du 16/05/2001)

Arrêté du 12 avril 2001 relatif à l'homologation des pneumatiques pour véhicules agricoles conformément aux dispositions du règlement n° 106 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 (*JO* du 16/05/2001)

Arrêté du 17 avril 2001 modifiant l'arrêté du 20 avril 1995 relatif à l'homologation communautaire des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles en ce qui concerne l'identification des commandes, témoins et indicateurs (*JO* du 08/05/2001)

Arrêté du 17 avril 2001 modifiant l'arrêté du 20 avril 1995 relatif à l'homologation communautaire de la béquille des véhicules à moteur à deux-roues (*JO* du 08/05/2001)

Arrêté du 17 avril 2001 modifiant l'arrêté du 7 juillet 1995 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements (*JO* du 08/05/2001)

Arrêté du 27 avril 2001 modifiant l'arrêté du 4 août 1999 relatif à la réglementation des installations de gaz de pétrole liquéfiés des véhicules à moteur (*JO* du 03/06/2001)

Arrêté du 9 mai 2001 modifiant l'arrêté du 8 février 1999 modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (*JO* du 19/05/2001)

Circulaire n° 2001-34 du 9 mai 2001 relative à l'agrément à titre expérimental et aux conditions d'emploi de la barrière BLH2 (*BO* n° 2001-11)

Arrêté du 16 mai 2001 portant modification de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes (*JO* du 31/05/2001)

Circulaire n° 2001-29 du 17 mai 2001 relative à l'envoi des répertoires : des équipements de la route homologués ; des équipements de la route certifiés NF (*BO* n° 2001-10)

Circulaire n° 2001-30 du 18 mai 2001 relative à l'instauration d'un contrôle de sécurité des projets routiers (*BO* n° 2001-10)

Circulaire n° 2001-35 du 21 mai 2001 portant modification à la circulaire n° 97-85 du 3 novembre 1997 relative à l'agrément du séparateur modulaire de voie Safe Guard (*BO* n° 2001-11)

Circulaire n° CRIM. 01-10. E1-25.05 2001 du 25 mai 2001 du garde des Sceaux, ministre de la Justice, relatif aux orientations générales de politique pénale tendant à renforcer la lutte contre l'insécurité routière

Circulaire n° 2001-36 du 21 mai 2001 relative à l'agrément, à titre expérimental, et aux conditions d'emploi de l'atténuateur de choc de type redirectif SOV 2002 (*BO* n° 2001-11)

Arrêté du 1^{er} juin 2001 relatif à l'exploitation des établissements assurant, à titre onéreux, la formation des candidats au brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (*JO* du 17/06/2001)

Circulaire n° 2001-38 du 1^{er} juin 2001 relative à l'utilisation de l'écran inférieur motocycliste sur barrières BN4 (*BO* n° 2001-12)

Arrêté du 8 juin 2001 modifiant l'arrêté du 5 juillet 1994 relatif au contrôle des émissions d'échappement lors des visites techniques des véhicules à moteur (*JO* du 23/06/2001)

Arrêté du 8 juin 2001 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes (*JO* du 18/07/2001)

Arrêté du 11 juin 2001 modifiant l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement,

à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*JO* du 19/06/2001)

Arrêté du 12 juin 2001 modifiant l'arrêté du 6 avril 1999 relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne les portes (*JO* du 28/06/2001)

Arrêté du 25 juin 2001 relatif aux visites techniques des véhicules effectuant des transports sanitaires (*JO* du 14/07/2001)

Arrêté du 25 juin 2001 modifiant l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*JO* du 14/07/2001)

Arrêté du 25 juin 2001 modifiant l'arrêté du 29 novembre 1994 relatif aux visites techniques des véhicules de moins de neuf places affectés au transport public de personnes (*JO* du 17/07/2001)

Arrêté du 25 juin 2001 modifiant l'arrêté du 30 septembre 1975 relatif à l'évacuation des véhicules en panne ou accidentés (*JO* du 02/07/2001)

Arrêté du 25 juin 2001 modifiant l'arrêté du 9 avril 1964 relatif à la réglementation des conditions d'équipement, de surveillance et d'exploitation des installations de gaz carburant comprimé équipant les véhicules automobiles (*JO* du 19/07/2001)

Circulaire n° 2001-41 du 25 juin 2001 relative aux contrôles techniques des taxis et des véhicules de petite et grande remise (*BO* n° 2001-13)

Circulaire n° 2001-47 du 3 juillet 2001 relative à l'exploitation des établissements assurant, à titre onéreux, la formation des candidats au brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) (*BO* n° 2001-13)

Arrêté du 27 juillet 2001 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes (*JO* du 22/08/2001)

Décret n° 2001-714 du 31 juillet 2001 portant création du service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (*JO* du 03/08/2001)

Arrêté du 1^{er} août 2001 autorisant au titre de l'année 2002 l'ouverture et fixant la date des épreuves écrites d'un concours externe pour le recrutement d'inspectrices et d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement (*JO* du 11/08/2001)

Décret n° 2001-751 du 27 août 2001 relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière, modifiant le décret n° 2001-251 du 22 mars 2001 relatif à la partie réglementaire du code de la route (décrets en Conseil d'État) et modifiant le code de la route (*JO* du 28/08/2001)

Décret n° 2001-784 du 28 août 2001 portant création du Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière (*JO* du 01/09/2001)

Circulaire n° 2001-72 du 31 août 2001 complétant la circulaire n° 97-65 du 8 août 1997 relative à l'agrément des glissières de sécurité en bois Durapin, modèles 1 AB et 1 AM (BO n° 2001-20)

Circulaire n° 2001-70 du 9 octobre 2001 relative à la police de la circulation sur les autoroutes (BO n° 2001-20)

Arrêté du 27 septembre 2001 modifiant l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques (JO du 11/10/2001)

Arrêté du 26 octobre 2001 portant nomination au Conseil national de la sécurité routière (JO du 25/11/2001)

Décret n° 2001-1007 du 2 novembre 2001 modifiant le décret n° 87-997 du 10 décembre 1987 relatif au statut particulier du corps des inspecteurs du permis de conduire et de sécurité routière (JO du 04/11/2001)

Arrêté du 5 novembre 2001 portant désignation des membres du jury de l'examen du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur de la session 2001 (JO du 17/11/2001)

Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne (JO du 16/11/01)

Décret n° 2001-1095 du 15 novembre 2001 relatif aux agents chargés du contrôle des organismes agréés en application de l'article R. 223-5 du code de la route et modifiant ce code (JO du 22/11/2001)

Arrêté du 21 novembre 2001 portant nomination du président du Conseil national de la sécurité routière (JO du 25/11/2001)

Arrêté du 21 novembre 2001 relatif aux conditions d'application de l'article R. 221-3, alinéa 3, du code de la route (JO du 06/12/2001)

Arrêté du 21 novembre 2001 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux TCP (JO du 06/12/2001)

Arrêté du 21 novembre 2001 modifiant l'arrêté du 15 novembre 1954 relatif aux visites techniques de certaines catégories de véhicules de transports de marchandises (JO du 06/12/2001)

Décret n° 2001-1127 du 23 novembre 2001 relatif aux distances entre les véhicules et ensembles de véhicules et modifiant le code de la route (JO du 30/11/2001)

Décret du 28 novembre 2001 portant nomination du président du Conseil national des transports (JO du 01/12/2001)

Arrêté du 6 décembre 2001 modifiant l'arrêté du 2 juin 1999 relatif à la réception des véhicules automobiles et de leurs équipements en matière de contrôle des émissions polluantes (JO du 26/12/2001)

Arrêté du 6 décembre 2001 modifiant l'arrêté du 6 mai 1988 relatif au contrôle, avant la mise en circulation des véhicules automobiles, des émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression et des moteurs à allumage commandé fonctionnant au GPL destinés à la propulsion de ces véhicules (JO du 20/12/2001)

Arrêté du 11 décembre 2001 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 modifié relatif à l'immatriculation des véhicules (JO du 23/12/2001)

Arrêté du 11 décembre 2001 modifiant l'arrêté du 1^{er} juillet 1996 modifié relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules (JO du 23/12/2001)

Décret n° 2001-1362 du 28 décembre 2001 relatif à l'éclairage et à la signalisation lumineuse des cyclomoteurs à deux ou trois roues et des quadricycles légers à moteur et modifiant le code de la route (JO du 30/12/2001)

Décret n° 2001-1326 du 28 décembre 2001 modifiant le décret n° 2000-873 du 7 septembre 2000

Le présent panorama ne prétend pas à l'exhaustivité sur tous les travaux qui sont menés dans le domaine de la sécurité routière. De nombreux laboratoires ou bureaux d'études (publics ou privés) participent, en effet, à l'effort de recherche, sans que la sécurité routière constitue l'axe essentiel de leur travail. Sont donc ici présentés quatre des plus grands organismes d'études et de recherche : un organisme public de recherche, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), deux organismes d'études, le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU) et le service d'études des routes et autoroutes (SETRA), et un organisme privé, le laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études sur la comportement humain (LAB).

La présentation de chacun des organismes s'accompagne d'un résumé des travaux terminés en 2001, classés suivant cinq axes principaux :

- **l'accidentologie statistique** qui consiste à rechercher, grâce notamment au fichier accidents ou à d'autres données statistiques (enquête de mobilité ou comportement), les causes des accidents. En dehors des travaux portant sur l'accidentologie en général, (mobilité et évaluation du risque), on notera les travaux sur des thèmes particuliers de l'INRETS (coût social des jeunes usagers de deux-roues à moteur accidentés en ville, accidentologie des jeunes cyclomotoristes) et du CERTU (insécurité des piétons âgés) ;
- **l'accidentologie clinique et expérimentale** menée par l'INRETS et le LAB à partir des études détaillées d'accidents et des expérimentations associées, de la biomécanique, de l'approche cognitive, et de l'analyse du comportement ;
- **la sécurité des infrastructures** avec des recherches de l'INRETS (signalétique et panneaux à messages variables), des études du CERTU (manuels européens d'aménagement cyclable, gestion de priorité sur les VRU) ;
- **l'urbanisme et la sécurité**, qui est un thème voisin de celui de l'infrastructure mais qui le dépasse, a porté sur l'analyse de certains plans de déplacements urbains (PDU) par l'INRETS et la place du roller (CERTU) ;
- **l'analyse et l'évaluation des politiques** qui a porté sur le suivi des conducteurs alcoolisés, l'évaluation du brevet de sécurité routière, sur la formation continue des usagers... (INRETS) ainsi que sur les pratiques internationales en matière de contrôle-sanction automatisé et sur les politiques cyclables en Europe (CERTU).

L'année 2001 a vu la mise en place du nouveau programme de recherche et d'innovation dans les transports (PREDIT). Celui-ci donnera une place privilégiée à la sécurité des systèmes de transport, et deux groupes thématiques lui seront expressément dédiés. L'objectif du premier groupe, intitulé « Nouvelles connaissances pour la sécurité », est de produire des connaissances à destination des pouvoirs publics des usagers et des industriels sur les enjeux de sécurité dans les transports et sur les conditions d'efficacité des politiques publiques en ce domaine. Cinq axes de travail ont été retenus. Le premier visera à mobiliser les chercheurs sur les dimensions socio-politiques du champ de la

sécurité routière : les acteurs et leurs logiques, les modèles d'action publique, les opinions et les marges de manœuvre à leur égard, la distribution des responsabilités entre les différents niveaux de puissance publique. Le deuxième axe s'intéressera aux conditions de la production des connaissances dans le champ de la sécurité routière, le troisième aux comportements individuels à l'égard du risque, le quatrième aux approches en terme de santé et le cinquième à la sécurité du transport des marchandises.

Le deuxième groupe, intitulé « Technologie pour la sécurité », cherchera, d'une part, à promouvoir un changement culturel par la technologie (échanger la vitesse contre le confort) et, d'autre part, à satisfaire aux exigences du trafic tout en augmentant la sécurité. Il s'intéressera en particulier à toutes les solutions techniques innovantes ayant un potentiel naturel de réduction des risques. On entend par là les techniques innovantes portant sur les infrastructures, sur la technique des véhicules, sur la conception même de la conduite (solutions organisationnelles pour les transports assurés par les entreprises) et sur la formation des conducteurs, qui incitent les usagers à adopter des comportements sûrs (professionnel ou privé) et qui canalisent les comportements sans toutefois les prescrire autoritairement.

INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ (2, av. du général Malleret-Joinville, 94110 Arcueil)

L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)

C'est un établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST), placé sous la double tutelle du ministère chargé de la Recherche et de la Technologie et du ministère chargé des Transports.

Les missions de l'INRETS sont les suivantes :

- recherche et développement technologique pour l'amélioration des systèmes et des moyens de transports et de circulation ;
- travaux d'expertise et d'aide à la décision ;
- promotion et diffusion des résultats ;
- participation à la formation par et à la recherche.

L'Institut, d'un effectif d'environ 400 collaborateurs permanents, est organisé en dix-sept unités de recherche réparties sur cinq sites. Parmi ces unités, six travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : le DERA et le LPC implantés à Arcueil, l'UMRETTE et le LBMC à Lyon-Bron, le LBA à Marseille et MA à Salon-de-Provence.

Département évaluation et recherche en accidentologie (DERA)

Ce département a pour vocation de développer des problématiques de recherche sur l'accident, le risque routier et l'action publique de sécurité routière à des fins de progrès des connaissances et d'aide à la gestion du risque. Pour ce faire, trois types d'approches sont mobilisés : l'analyse statistique et la modélisation du risque ; l'évaluation des résultats et effets des mesures publiques de sécurité routière ; la sociologie politique des actions publiques de sécurité routière.

Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC)

Ce laboratoire a pour objet de recherche central l'identification et l'analyse des principaux déterminants des comportements dans la circulation routière. Le LPC mène des recherches dans quatre principaux domaines :

- la psycho-ergonomie de la conduite ;
- l'éducation et la formation à la sécurité routière ;
- les professionnels du transport routier ;
- la psychosociologie de la circulation et des risques.

Unité mixte de recherche épidémiologique transport-travail-environnement (UMRETTE)

L'UMRETTE est une unité mixte de recherche avec l'université Claude-Bernard – Lyon I. Cette unité privilégie l'étude des accidents corporels de la route à travers une approche épidémiologique des victimes. Ses recherches s'appuient notamment sur le « registre des victimes corporelles d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône ». L'UMRETTE participe par ailleurs à divers travaux sur l'état de santé des populations lié aux activités de transport (pollution atmosphérique, conditions de travail des professionnels des transports).

Département mécanismes d'accidents (MA)

Ce département a développé une approche de l'accident, objet d'études et de recherches. L'activité scientifique porte en premier lieu sur l'étude des mécanismes générateurs d'accidents et des processus de dysfonctionnement du système de circulation pour déboucher sur le champ plus large de l'analyse de l'insécurité routière et proposer des aides à la conception (infrastructure, véhicule) et à la formation (concepteurs, aménageurs, usagers).

Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC)

Le LBMC a pour mission essentielle de contribuer à l'amélioration de la protection des usagers des transports contre les effets néfastes des accidents, en particulier ceux de la route. C'est le domaine de la sécurité secondaire. Pour atteindre cet objectif, le LBMC mène des recherches sur la caractérisation biomécanique de l'être humain et sa modélisation, sur le comportement au choc des structures de véhicules et sur les performances des dispositifs de protection.

Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA)

Le LBA est une unité mixte de recherche avec la faculté de médecine de l'université de la Méditerranée (Aix-Marseille II). Ses travaux se situent également dans le domaine de la sécurité secondaire. Ils ont pour objectif d'étudier la tolérance du corps humain et les mécanismes lésionnels, d'une part, et, d'autre part, la modélisation biofidèle de l'être humain, sa validation et le caractère prédictif des lésions et sa simulation. Ses travaux utilisent l'apport scientifique fourni par les cliniciens du CHU, en synergie avec les différentes disciplines paracliniques et accidentologie clinique et s'appuient sur les données recueillies par le

département mécanismes d'accidents (MA). Les résultats sont utilisés pour proposer des solutions visant à diminuer la gravité des accidents réels.

Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT)

Le LESCOT contribue, par ses activités de recherche, à la conception de nouveaux systèmes de transports, par une approche systémique et centrée sur l'homme, dans un souci d'amélioration de la sécurité routière, de réduction des inégalités en matière de mobilité et d'amélioration de la qualité de la vie et du travail. Ceci se traduit, dans le domaine de la sécurité routière, par des recherches concernant les capacités fonctionnelles des conducteurs et l'analyse des comportements de conduite, par la prise en compte des particularités liées à l'âge et au handicap, par l'analyse des effets insécuritaires potentiellement induits par l'usage des nouvelles technologies de l'information et de la communication et la participation à la conception d'assistances coopératives visant à améliorer la sécurité.

Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports (LEOST)

Ce laboratoire constitue une unité de recherche de l'INRETS à orientation technologique où sont étudiés de nouveaux composants susceptibles de favoriser le développement de l'automatisation dans les transports guidés ainsi que certaines applications de télécommunications et télématiques applicables aux transports routiers. Ces activités de recherche visent à participer à l'effort de réduction de l'insécurité routière et plus généralement à améliorer la sécurité et l'efficacité des transports terrestres.

Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructure-conducteurs (LIVIC)

Cette unité mixte avec le LCPC s'articule autour du développement de dispositifs permettant une amélioration de la sécurité et la réduction des difficultés de conduite au moyen de dispositifs coopératifs véhicules-infrastructure, pouvant aller à terme jusqu'à l'automatisation de la conduite.

L'accidentologie statistique

Les bases de données issues des procès-verbaux d'accidents : évolution d'un outil de recherche en accidentologie

Hélène Fontaine, Yves Gourlet

INRETS, « Outils et Méthodes », n° 9, 106 p., mars 2001

La détermination des enjeux en sécurité routière, la conception et l'évaluation des politiques dans ce domaine passent par différents modes d'approche quantitatifs ou qualitatifs, utilisant plusieurs niveaux d'information sur les accidents (enquêtes détaillées, procès-verbaux, bulletins d'analyse des accidents corporels). Les procès-verbaux occupent une place intermédiaire dans cet ensemble de données sur les accidents. Ils peuvent à la fois être utilisés dans des analyses statistiques s'appuyant sur un chiffrement préalable et dans des analyses plus détaillées revenant à la lecture des procédures et des déclarations des différents impliqués. Des recueils par sondage des procès-verbaux des accidents corporels ont été effectués à l'ONSER puis à l'INRETS depuis plusieurs années afin de disposer de données représentatives des accidents survenus en France. L'objet de cet ouvrage est de faire un bilan de ces différents recueils depuis 1974, d'analyser leur évo-

lution et de mettre en évidence l'apport de ce type d'information ainsi que les difficultés rencontrées.

Les opportunités offertes par les nouvelles technologies de l'information et de la télécommunication devraient permettre d'améliorer cet outil d'analyse des accidents, notamment en termes d'accès aux données, d'intégration dans un système d'information plus vaste et d'outils d'exploitation.

Accidentologie des jeunes cyclomotoristes en agglomération

Claude Filou, Arantxa Julien

Rapport de convention CNRS-MAIF/INRETS, janvier 2001

Ce rapport étudie l'accidentologie des cyclomotoristes de 14 à 18 ans, en agglomération, survenus en 1998. Il met en évidence la prédominance de leur responsabilité surtout chez les plus jeunes et l'importance des manœuvres de tourne-à-gauche en intersection pour lesquelles la responsabilité est partagée.

Le coût social des jeunes usagers de deux-roues à moteur accidentés en agglomération

Hubert Duval, Claude Filou

Rapport de convention CNRS-MAIF/INRETS, décembre 2001

L'objet de cette étude est de comparer les coûts corporels des victimes de la route de moins de 25 ans, accidentées en agglomération, selon qu'elles sont ou non usagers de deux-roues à moteur. La méthode d'évaluation utilisée s'inscrit dans le cadre des calculs de rentabilité des investissements routiers.

Limiteurs de vitesse : quelle évaluation ?

Jacques Ehrlich, Sylvain Lassarre, Farida Saad

Rapport INRETS, décembre 2001

Ce rapport retrace les phases d'évaluation des limiteurs de vitesse adaptatifs. Trois parties traitent de l'architecture du système, des schémas d'évaluation et des techniques d'évaluation en situation de conduite. Trois autres parties esquissent les cahiers des charges techniques pour la réalisation d'un prototype et d'une flotte de vingt véhicules pour la mise en place de deux plans d'évaluation. En annexe, une note méthodologique concerne l'évaluation *a priori* de l'impact des limiteurs de vitesse sur le risque d'accident en milieu urbain.

L'accidentologie clinique et expérimentale

Ergonomie des systèmes communicants dans le véhicule : usage et sécurité

Annie Pautz

INRETS, « Actes », n° 75 ; ISBN : 2-85782-548-X ; 133 p., avril 2001

L'implantation des systèmes télématiques dans le véhicule peut accroître le confort et la sécurité de son occupant, mais peut également entraîner l'émergence de situations critiques liées à leur utilisation. Cet ouvrage rassemble un certain nombre d'articles rédigés à l'occasion de la journée spécialisée organisée par l'INRETS/LESCOT sur le thème de l'ergonomie des systèmes communicants dans le véhicule. Outre une analyse des enjeux et de l'existant des systèmes de transport intelligent (STI) sont discutées des

expérimentations étudiant l'ergonomie et la sécurité de fonctions comme la régulation adaptative de la vitesse, l'alerte en cas d'urgence, le guidage et la navigation, la communication téléphonique. Le bilan des réflexions en cours dans les groupes internationaux de normalisation sur ce thème est également présenté, ainsi que les perspectives et les enjeux en termes de sécurité routière.

Les risques d'utilisation du téléphone mobile en conduisant

Georges Pachiaudi

INRETS, « Synthèse » n° 39, 62 p., novembre 2001

Les recherches épidémiologiques appliquées à l'accidentologie mettent en évidence un surrisque global lié à l'utilisation du téléphone au volant, qui peut varier en fonction de plusieurs facteurs tels que l'âge, le sexe, le nombre de kilomètres parcourus, la fréquence d'utilisation. Les recherches expérimentales indiquent une altération des performances du conducteur qui reçoit ou qui donne des appels téléphoniques en conduisant ; les recherches neurophysiologiques précisent que le maintien d'une conversation téléphonique concomitante à une tâche de détection-réaction entraîne une atténuation des phénomènes de préparation à la réponse du sujet et, *in fine*, une augmentation de son temps de réaction. Les recherches comportementales montrent également une augmentation de ce temps de réaction, conséquence de l'augmentation de la charge mentale du conducteur, d'une certaine fixité du regard et de son empressement à décrocher toute affaire cessante. L'effet distractif du téléphone est donc particulièrement en cause, et les systèmes technologiques adaptatifs tels que les mains libres ou la commande vocale ne suppriment pas cet effet distractif. Cet ouvrage constitue une revue bibliographique des recherches menées depuis une trentaine d'années sur l'impact de l'utilisation du téléphone en conduisant.

COUNTIC – Conséquence de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information pendant la conduite automobile : apport de la technique des potentiels évoqués cérébraux

Marie-Pierre Bruyas, André Chapon, Georges Pachiaudi, Max Duraz, Isabelle Aillerie, Roger Michelet, Luis Garcia-Larrea

Rapport de convention DSCR/INRETS, septembre 2001

Le projet COUNTIC propose une méthode d'évaluation de la dangerosité de différentes technologies d'information utilisées pendant la tâche de conduite. Ce rapport présente un rappel des principaux phénomènes liés à l'attention, expose les principes et les connaissances inhérents à une technique d'exploration électrophysiologique utilisable dans ce cadre et propose une méthodologie pour la suite de la recherche.

Facteurs de dégradation de la vigilance et insécurité dans les transports

Annick Pottier, Olivier Laya

Actes de la journée spécialisée du 27 octobre 2000

INRETS, « Actes », n° 79, 122 p., juin 2001

L'intérêt de ce document réside dans une confrontation des points de vue de chercheurs et de praticiens d'horizons différents. Trois thèmes principaux ont été abordés au cours de la journée : vigilance et médicaments, vigi-

lance et vieillissement, vigilance et privation de sommeil ; la chronobiologie de la vigilance, a également été évoquée.

Le véritable enjeu de l'insécurité routière : la victime

Bernard Laumon, Pierrette Charnay-Collet
INRETS, « Actes », n° 81, 131 p., décembre 2001

La journée spécialisée du 10 octobre 2000, consacrée au thème de la victime dans l'accident de la route (organisée par l'UMRETTE, unité mixte INRETS/UCBL) a été l'occasion de souligner la dimension « santé publique » du problème de l'insécurité routière, de faire le point sur la diversité des travaux dans ce domaine, d'échanger des informations et des expériences. Elle a réuni des chercheurs et enseignants-chercheurs, des représentants du ministère des Transports, de la Commission européenne, des associations de victimes, du monde de la santé et l'industrie automobile. Le programme s'est articulé autour de trois thèmes : l'approche globale de la victime, les approches spécifiques, la prise en charge des conséquences des blessures. Une table ronde a permis un apport de témoignages et de points de vue complémentaires de différentes personnes en charge de ces victimes.

Facteurs perceptifs dans les activités de transport

Viola Cavallo, Catherine Berthelon
INRETS, « Actes », n° 82, 174 p., janvier 2001

Ce document fait état des connaissances relatives aux mécanismes perceptifs sous-jacents aux activités de transport, en mettant l'accent sur les facteurs générateurs de dysfonctionnements. Regroupant un ensemble de communications, il fait apparaître la grande diversité et la complémentarité des approches, aussi bien fondamentales qu'appliquées. Il met en lumière l'apport de ces travaux pour l'amélioration de la sécurité et du confort du système de transport. Le programme de la journée s'est articulé autour de trois thèmes : perception visuelle, perception multisensorielle, simulation. Le colloque s'est clôturé par un débat autour des enjeux futurs pour les recherches sur les processus perceptifs impliqués dans les activités de transport.

Systèmes anticollisions : capacités des conducteurs à utiliser des signaux d'alerte

Monique Vernet, Frédérique Fraigneau, Murielle Vallat-Zakosek, Daniel Letisserand, Philippe Deleurence, Françoise Chautemps
Rapport INRETS-LESCOT, n° 0102, contrat DRAST, n° 930027, 2 volumes, mars 2001

Ce travail vise à apporter des éléments aux concepteurs pour qu'ils intègrent, dans les cahiers des charges des systèmes anticollisions, les temps de réaction des conducteurs suite à un signal d'alerte. Il s'agit, d'une part, d'identifier les indicateurs d'usage des messages d'alerte par le conducteur et, d'autre part, d'étudier la variabilité de ces indicateurs en fonction de l'âge du conducteur dans différentes situations de partage de l'attention.

Contribution à l'étude de la perception visuo-attentionnelle : exploration des effets du vieillissement et développement d'un outil d'aide au diagnostic et de suivi

Catherine Gabaude
Thèse de l'université Claude-Bernard – Lyon I, spécialité neurosciences, novembre 2001

Pour des raisons à la fois démographique, de mobilité et d'exposition au risque d'accident, un intérêt particulier est porté, à l'heure actuelle, aux conducteurs âgés. Une réflexion est ainsi menée dans de nombreux pays concernant l'établissement de normes minimales pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire.

Les critères pris en compte ont été analysés. Compte tenu des spécificités de la tâche de conduite, on a souhaité disposer d'une batterie de tests d'exploration des capacités visuelles et des capacités d'attention des conducteurs dans des contextes plus écologiques que ceux proposés par les tests classiques utilisés en ophtalmologie. L'outil développé a permis de réaliser une analyse différentielle du vieillissement. On a également mis en évidence le rôle qu'un tel outil pouvait jouer dans la prise de conscience d'un déficit, préalable nécessaire à la mise en place de stratégies compensatrices.

La sécurité des infrastructures

La signalétique : conception, validation, usages

Brigitte Cambon de Lavalette, Jocelyne Doré, Charles Tijus,
INRETS, « Actes », n° 73, 145 p. mars 2001

Percevoir, comprendre, décider : dans le système des transports, la signalétique apparaît comme un sujet de recherche qui implique des activités mentales complexes et aussi comme une pratique de terrain qui remplit des fonctions ergonomiques, dont la prévention des risques, et des fonctions de régulation du trafic. Si la pratique peut être « éclairée » par les actions de recherche, celles-ci doivent être orientées par les pratiques en cours : il y a ainsi un passage obligé de l'une à l'autre. Les actes de la journée sur la signalétique, organisée conjointement par l'INRETS et l'université de Paris VIII, ont pour objectif de favoriser ce passage en publiant conjointement les communications qui présentent des résultats de la recherche académique et celles qui présentent des réalisations concrètes de la pratique du terrain.

Test tachistoscopique de symboles pour les périphériques urbains

Victor Carta, Jocelyne Doré, Pierre-Jean Linon, Dominique Piot
Rapport INRETS, février 2001

Des tests tachistoscopiques de symboles pour les périphériques urbains ont été réalisés pour définir un symbole commun aux périphériques et rocares des grandes agglomérations.

Par rapport à l'analyse globale de verbalisations d'observateurs, nous avons sélectionné un symbole présentant des caractéristiques identifiantes de l'objet rocade périphérique (un tracé circulaire, une césure, des flèches donnant une dynamique et une notion de sens et une double voie). L'expérience a démontré l'intérêt de soumettre des panneaux de symboliques abstraites à des tests de compréhension et d'effectuer une analyse fine des erreurs significatives des failles graphiques, sémantiques et conceptuelles des messages.

Étude d'évaluation de la diffusion de messages sur un panneau à messages variables en terre-plein central (phase 1)

Victor Carta, Jocelyne Doré, Pierre-Jean Linon, Dominique Piot
Rapport INRETS, février 2001

Un groupe de représentants de l'administration et des sociétés d'autoroutes s'est donné comme objectif de définir un panneau à messages variables, de coût réduit, implantable en TPC, sur routes et autoroutes à deux fois deux voies, compréhensible par tous les usagers, y compris les étrangers, le message principal étant un pictogramme. L'évaluation réalisée par l'INRETS et le LCPC a amené la DSCR à donner son accord pour le déploiement de vingt panneaux opérationnels sur l'autoroute A4. Une réflexion approfondie sur le lexique des messages a permis de hiérarchiser les éléments d'information à diffuser en appliquant des règles de construction des messages.

Étude d'évaluation de la diffusion de messages sur un panneau à messages variables en terre-plein central (phase 3)

Jocelyne Doré, Pierre-Jean Linon, Dominique Piot
Rapport INRETS, mai 2001

Des tests dynamiques ont été effectués pour confirmer la lisibilité du PMVC. Le PMVC est détecté en moyenne à 483 mètres, sa lecture est possible à partir de 224 mètres sur voie lente d'une chaussée à trois voies. Le temps de lecture alloué au conducteur approche 7 secondes à 100 kilomètres/heure, ce qui est tout à fait satisfaisant et permet une bonne lecture du message. Ces tests ont permis d'évaluer une comparaison des performances des PMV classiques avec ce nouveau produit qui devrait être dans le futur implanté sur les routes et autoroutes.

L'urbanisme et la sécurité

La prise en compte de la sécurité routière dans les déplacements urbains, les cas d'Aix-en-Provence et de Marseille

Joël Yerpez

Rapport de convention DSCR-INRETS, mars 2001

À partir de l'analyse approfondie des plans de déplacements urbains d'Aix et de Marseille, le rapport décrit les composantes de la sécurité routière dans le processus d'élaboration de ces deux PDU. Le document précise la méthode de recueil et d'analyse, rappelle le contexte d'élaboration des plans étudiés ; les résultats portent sur la gestion de la sécurité routière par objectif, l'analyse technique des espaces de déplacement, la sécurité routière dans les débats.

La place de la sécurité routière dans les déplacements urbains

Joël Yerpez

Rapport intermédiaire de convention DSCR-INRETS, juillet 2001

Ce rapport présente la constitution d'une grille d'analyse en vue d'étudier un échantillon de PDU approuvés en se fondant sur les recherches menées précédemment sur les PDU d'Aix et de Marseille. Il expose les différentes recherches : management du PDU, méthode d'élaboration, prise

en compte de la sécurité, place des projets, transports de marchandises. Il met en exergue les questions retenues pour la constitution d'une grille d'analyse.

L'évaluation des politiques

Évaluation du brevet de sécurité routière

Jean-Pascal Assailly, Marie-Axelle Granié

Rapport de convention DSCR/INRETS, août 2001

Cette étude consiste en une évaluation qualitative et quantitative des impacts du BSR. La démarche pour évaluer l'incidence de ce dispositif d'accès à la conduite d'un cyclomoteur sur les comportements et attitudes adoptés par les cyclomotoristes comprend trois phases : observation de la manière dont la mesure est appliquée et des programmes de formation, enquête auprès des jeunes concernés, débats avec les cyclomotoristes.

La formation continue des usagers. Évaluation qualitative des rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs expérimentés (thème 4)

Françoise Chatenet

Rapport de convention DSCR/INRETS, octobre 2001

La formation continue des usagers implique une réflexion sur les programmes pédagogiques à élaborer, leur pertinence, leur efficacité et leur complémentarité et spécificité par rapport au cursus de formation initiale. Afin d'aborder cette thématique, ce rapport présente deux volets méthodologiques : un cadrage à partir d'éléments bibliographiques de la problématique de la formation des adultes en général et une analyse des critères et procédés pédagogiques utilisés dans une formation postpermis à partir d'études de cas que sont les rendez-vous de perfectionnement.

Répression des alcoolémies routières et amélioration du recours au réseau de soins. L'expérience du Val-d'Oise (1996-2000)

Marie-Berthe Biecheler-Fretel, Jean-François Peytavin,
octobre 2001

Un dispositif expérimental visant à améliorer la prise en charge médicale des conducteurs reconnus en état d'alcoolisation excessive à l'issue de contrôles routiers a été mise en place dans le Val-d'Oise. Sollicité sur l'objectif d'évaluation par la DSCR en 1996, l'INRETS a développé une démarche évaluative à deux niveaux, la mise en place de critères descriptifs du fonctionnement global de l'expérience et l'analyse de la réponse judiciaire, donnant lieu aux deux rapports finaux d'évaluation mentionnés ci-dessous. Ce texte de douze pages en réunit les principaux éléments, en ouvrant la réflexion sur l'obligation de soins et la logique de son utilisation dans le domaine répressif routier.

Évaluation de l'expérience de suivi des conducteurs alcoolisés du Val d'Oise.

Première partie : le dispositif de l'expérience et les indicateurs de fonctionnement durant la période 1996-2000

Marie-Berthe Biecheler-Fretel, Jean-François Peytavin, Jean-Louis Monseur, octobre 2001

Ce document décrit le dispositif expérimental mis en place dans le Val-d'Oise et restitue l'évolution sur cinq ans des indicateurs recueillis dans les divers lieux institutionnels traités.

tant l'alcoolémie routière dans le cadre de cette expérience. Il utilise l'information acquise au cours d'une série d'entretiens réalisés auprès des différents acteurs de l'expérience : gendarmerie, police, DDASS, préfecture, commissions médicales.

Évaluation de l'expérience de suivi des conducteurs alcoolisés du Val-d'Oise.

Deuxième partie : la réponse judiciaire aux délits de conduite sous l'influence de l'alcool entre 1994 et 1999

Marie-Berthe Biecheler-Fretel, Jean-François Peytavin, Jean-Louis Monseur, octobre 2001

Ce document décrit les principaux résultats de l'analyse judiciaire et de son évolution. Les enquêtes au tribunal de Pontoise sur les affaires de conduite en état alcoolique, 1 200 affaires en 1994, 1 349 affaires en 1997 et 1 305 affaires en 1998, permettent d'apprécier l'évolution des types de condamnations appliquées à ces délits. L'importance relative des cas médicaux de même que l'utilisation croissante du sursis avec mise à l'épreuve sont mis en évidence.

Vitesse et action réglementaire : à propos de la mesure prévoyant le retrait du permis pour un excès de vitesse de plus de 40 km/h

Marie-Berthe Biecheler-Fretel, octobre 2001

Après avoir rappelé quelques données de base sur les risques liés à la vitesse et restitué, à travers une analyse documentaire, les connaissances sur les pratiques des usagers et des acteurs du contrôle répressif, l'auteur du rapport tente d'ouvrir la réflexion sur les objectifs et les enjeux de la nouvelle mesure de retrait de permis pour un excès de vitesse de plus de 40 km/h.

L'évaluation des actions éducatives en sécurité routière dans la perspective de la construction d'une attestation de la première éducation à la route : comparaison des expériences lyonnaises et marseillaises

Jean-Pascal Assailly, Marie-Axelle Granie

Rapport de convention DSCR/INRETS, novembre 2001

Dans la perspective de la construction d'une attestation de première année d'éducation à la route, un certain nombre de questions permettant d'optimiser les bénéfices préventifs restent encore sans réponse : quand l'action doit-elle débuter ? Comment doit-elle être structurée temporellement ? Qui doit mener les séances d'éducation à la sécurité routière ? Que doit-on enseigner ? La comparaison des expériences lyonnaises et marseillaises nous a semblé un axe intéressant car elles se différencient bien sur chacune des dimensions présentées plus haut.

LE SERVICE D'ÉTUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES (46, av. Aristide-Briand, BP 100, 92223 Bagneux)

Le SETRA est un service technique central du ministère de l'Équipement. Son champ de compétence recouvre l'ensemble du domaine routier (routes, autoroutes et ouvrages d'art), à l'exception cependant du milieu urbain et des tunnels.

La mission fondamentale du SETRA est de produire la doctrine routière française, expression consacrée de l'état de l'art, de la gérer, de la diffuser et d'en être le garant, et pour cela le SETRA veut être un pôle d'échanges et de synthèse de la communauté technique routière.

Le champ du SETRA en matière de sécurité routière peut se structurer autour de deux secteurs techniques successifs mais pouvant être considérés comme distincts. Ils visent tous les deux à contribuer à l'amélioration de la composante « infrastructure » dans ses interactions « homme-véhicule-environnement » sur le fonctionnement du système lié aux déplacements des usagers.

Le premier secteur concerne les études de sécurité au sens large du terme. Il présente plusieurs strates :

- le recueil des données accidents ;
- la compréhension des mécanismes d'accidents ;
- l'analyse statistique des accidents ;
- l'analyse des infrastructures ;
- l'analyse des comportements.

Le second secteur concerne la définition et les conditions de mise en œuvre des mesures assurant la sécurité des routes. Il présente plusieurs registres :

- l'organisation des déplacements ;
- la réglementation de la circulation ;
- la conception des routes ;
- la gestion des routes.

Les activités permanentes réalisées dans le domaine de la sécurité routière concernent :

- l'exploitation de données accidents (à la demande) ;
- les études statistiques sur le fichier BAAC parfois associé à d'autres fichiers connexes tels que le fichier météo et le fichier population ;
- la relation entre sécurité et infrastructure, y compris des études particulières relatives au comportement de l'usager en relation avec l'infrastructure ou à des aspects spécifiques tels que les accidents contre obstacles ;
- le suivi technique des programmes régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS) et le bilan de l'utilisation des crédits d'initiative locale (CIL), dans le cadre de compétences relevant de la direction des routes ;
- le développement de logiciels traitant des accidents (CONCERTO) ;
- la publication de brochures ou notes d'information ;
- la publication de guides méthodologiques.

Pour la réalisation de ces travaux, les partenaires du SETRA sont notamment la direction de la circulation et de la sécurité routière, la direction des routes, l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, le Laboratoire central des ponts et chaussées, le Laboratoire de physiologie et de biomécanique, le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques.

L'accidentologie statistique

Pourquoi faut-il désaisonnaliser ?

Patrick Le Breton

Note d'information SETRA/CSTR, numéro 123

L'objet de cette note est de montrer l'intérêt de l'utilisation de techniques de désaisonnalisation et certains inconvénients d'autres méthodes encore utilisées.

Construction d'indicateurs de sécurité dans la DDE du Nord, à partir des postes siredo trafic et vitesse et d'un fichier météo

Bernard Girard – Patrick Le Breton, février 2001 – SETRA

L'étude consiste à rechercher un indicateur pertinent de sécurité routière au niveau départemental, qui tienne compte non seulement du trafic mais aussi des changements dans la répartition des vitesses et dans les conditions météorologiques. Cet indicateur recherché de façon pilote pour la DDE du Nord généralise la notion de taux d'accidents. L'étude sera poursuivie sur des données élargies à plusieurs années afin de mieux cerner la validité du modèle.

L'accidentologie clinique et expérimentale

Rôle de l'alcool dans la gravité des accidents de la route et comparaison avec d'autres facteurs

Patrick Le Breton – Françoise Vervialle, décembre 2001
SETRA, document de travail

L'objet de ce rapport est d'étudier le rôle de différents facteurs et notamment de l'alcool dans la gravité des accidents. L'étude est faite en utilisant le fichier BAAC. De nombreuses variables sont prises en compte : l'âge, le sexe, le type de véhicule, le lieu, le jour de la semaine, le type d'accident. Différentes méthodes sont utilisées. Certaines sont très simples telles les sorties dites « camemberts » d'autres sont élaborées. Cette étude qui constitue un progrès sensible dans l'exploitation statistique du fichier accidents connaîtra de nouveaux développements.

Sécurité des infrastructures

Méthode de sélection des virages à signaler et niveau de signalisation à implanter

SETRA

Sur route nationale et route départementale, 40 % des accidents mortels se produisent en virage.

Une méthode de signalisation des virages les plus dangereux, basée sur les réflexions menées dans les années 90 au niveau européen, a été adaptée aux spécificités françaises. Cette méthode permet de déterminer les virages à signaler et d'en déduire la signalisation à implanter.

La méthode proposée, basée sur le calcul de la différence entre la vitesse d'approche d'un virage et la vitesse dans la courbe permet, de façon mathématique, de sélectionner les virages les plus dangereux sur un itinéraire et de proposer une signalisation adaptée. Le modèle range les virages selon cinq classes, des moins dangereux (classe A) aux plus dangereux (classe E). Cette méthode concerne les voies principales en milieu rural, c'est-à-dire les RN et les RD de première catégorie.

Une visite sur le site est ensuite nécessaire afin de vérifier les résultats et de modifier ou valider cette première classification.

Le SETRA diffusera deux documents techniques : le rapport d'étude qui explicite la méthode (mise au point du modèle), donne des précisions sur les critères de sur ou de sous-classement à travers de nombreux exemples photographiques, et détaille les expérimentations réalisées et le guide pratique, à l'usage des services ayant à appliquer la méthode sur le terrain. Ce guide est inspiré des travaux du conseil général de Seine-Maritime (direction départementale des infrastructures) qui a souhaité appliquer cette méthode sur son département et former ses agents. Un module national d'accompagnement pédagogique est également prévu lors de la sortie des guides.

Les CETE de Lyon et Normandie centre ont largement contribué à la mise au point de cette méthode et à l'élaboration des documents techniques.

LE CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS (9, rue Juliette-Récamier, 69456 Lyon Cedex 06)

Le CERTU compte sept départements techniques couvrant l'ensemble du domaine urbain. Les départements sécurité, voirie, espace public, systèmes techniques pour la ville et technologies sont les plus impliqués dans le domaine de la sécurité de la circulation. Ils réalisent ou font réaliser des études dans le réseau du ministère de l'Équipement, en partenariat avec les collectivités et associations.

La vocation du CERTU n'est pas la recherche pure mais plutôt la capitalisation des savoirs et des savoir-faire sous la forme de rapports de synthèses thématiques, d'outils et de guides méthodologiques.

Accidentologie statistique

La mobilité des personnes âgées : analyse des enquêtes ménages déplacements

Nathalie Benlahrech, Anne Le Ruyet, Christian Livebardon (CETE de Lyon), Maryvonne Dejeammes (CERTU)
Rapport d'études CERTU 2001

La proportion des personnes âgées dans la population des villes et dans leur périphérie augmentera fortement dans les prochaines décennies. À partir du dépouillement d'enquêtes ménages réalisées dans quinze villes françaises au cours des années 1995 à 2000, ce rapport d'étude présente, suivant de nombreux critères, les modes et motifs de déplacements de ces personnes âgées de plus de 65 ans. Une revue de la littérature française et étrangère sur le sujet vient compléter cette analyse.

L'insécurité routière des piétons âgés à travers le système mobilité, urbanisme, réseau

Anne Sarah Héam (ENTPE), Maryvonne Dejeammes (CERTU)

Rapport d'étude CERTU 2001

Les piétons âgés constituent un des enjeux importants pour la réduction de l'insécurité routière en agglomération, enjeu qui va croître avec le vieillissement de la population. Cette étude se base sur une approche globale de l'accidentologie utilisant à la fois les bases de données d'accidents et un système d'information géographique. À partir des cas de Toulouse et Metz, elle montre les bénéfices qu'apporte une approche pluridisciplinaire associant la connaissance des aménagements, de l'urbanisme et des pratiques de déplacement pour élaborer des politiques de réduction de l'insécurité de la circulation. En l'occurrence, un réaménagement plus favorable aux piétons des grandes voies proches des quartiers à forte fréquentation piétonnière de Toulouse apparaît comme une priorité.

Sécurité des infrastructures

Comparaison des principaux manuels européens d'aménagements cyclables

Arantxa Julien (INRETS)

Rapport d'étude CERTU 2001

En matière de voirie routière, les normes de construction occupent une place prédominante. Il existe donc une très forte demande des techniciens pour des ouvrages de type manuel d'aménagement cyclable. Ce rapport présente les manuels étudiés, et relève que les positions adoptées et le contenu des différents manuels sont très liés à la place faite à la bicyclette dans chaque pays. L'auteur présente les points communs entre les différents manuels et fait ressortir les solutions originales ou liées à un contexte particulier.

Note de problématique relative à la gestion de priorité sur VRU

Jacques Nouvier

Rapport d'études

La régulation des accès à une voie rapide a des répercussions importantes sur les conditions de circulation de la voie rapide, mais aussi de la voirie adjacente. En fonction des sites équipés, on a pu observer un certain nombre d'effets positifs sur la circulation, que ce soit en terme de réduction des congestions, d'augmentation du débit écoulé, de la vitesse moyenne, ou d'amélioration de la sécurité (ce rapport a été classé dans la rubrique « sécurité » car la régulation d'accès, bien qu'imaginée pour améliorer la fluidité, a en général des conséquences non négligeables sur la sécurité). Cette augmentation de capacité sur la voie rapide entraîne un allègement du trafic sur la voirie locale. Outre les caractéristiques structurelles des voies d'insertion, le régime de priorité peut être un des facteurs d'amélioration de l'insertion des véhicules dans le trafic des voies rapides. Dans le contexte décrit ci-dessus, le rapport d'études a pour objet d'analyser les différents systèmes de priorité possibles, afin d'améliorer l'insertion des véhicules tout en conservant la fluidité du trafic sur VRU. Dans cette optique, la priorité dite « en fermeture éclair », qui permet une insertion alternée des véhicules de la bretelle d'accès à la VRU, a été étudiée en détail, car elle pourrait éventuel-

lement être une alternative aux deux régimes de priorité réglementaires existant actuellement en France (priorité à la VRU, d'une part, et priorité à droite, d'autre part, comme sur le boulevard périphérique parisien).

Urbanisme et sécurité

Le roller, un mode de déplacement doux : état des lieux et perspectives de développement

Dossier du CERTU 2001

Fruit d'un groupe de travail associant des représentants des ministères de la Jeunesse et des Sports, de l'Équipement, de l'Intérieur, de la Justice, du Tourisme, d'associations de pratiquants et de la ville de Paris, ce dossier fait l'état des pratiques du roller en tant que mode de déplacement urbain. Il montre l'importance que ce mode de déplacement doux peut tenir dans une politique de déplacements. Pour que le roller puisse être pratiqué en sécurité et dans un cadre réglementaire adapté, des pistes qui vont du code de bonne conduite à l'amélioration de la formation et à des modifications du code de la route sont soumises au débat.

Analyse et évaluation des politiques

Étude des systèmes automatiques de contrôle-sanction des infractions routières. Rapport de synthèse sur les pratiques internationales

Jacques Nouvier

Dossier

Ce document, paru au début de 2002 dans la collection « Dossiers », constitue une synthèse des systèmes automatiques et des procédures de contrôle-sanction des infractions routières dans différents pays du monde entier. Ceci inclut principalement l'application des règles relatives à la vitesse et aux feux tricolores (feux rouges), mais aussi toute une gamme d'autres applications. Le dossier traite de nombreux aspects en particulier les technologies utilisées et leur efficacité, le traitement et stockage des données, les problèmes d'identification du contrevenant, les questions juridiques, la légalité de poursuites automatisées, l'utilisation du revenu des amendes, le fait de savoir qui est responsable du système, etc. Il présente en outre des résultats d'expérimentations et leurs évaluations.

Détection des franchissements de rouge sur 13 entrées de cinq carrefours de la ZELT

Jacques Nouvier

Rapport d'études

Les franchissements de feux au jaune ou au rouge sont un sujet d'inquiétude pour tous ceux qui, de près ou de loin, sont concernés par la sécurité routière. En même temps, c'est aussi un sujet de discussion style « café du commerce ». De manière à avoir une vue objective de la situation, le CERTU a demandé à la ZELT de conduire une étude sur le sujet. De plus, afin de pouvoir évaluer une éventuelle dégradation de la situation dans le temps, il a été convenu de reprendre, au moins en partie, un certain nombre de carrefours qui avaient fait l'objet, en 1988, d'une étude comparable. Les résultats sont assez préoccupants et justifient pleinement les réflexions actuelles sur les améliorations possibles du contrôle-sanction, grâce aux nouveaux outils télématiques. Ils permettront de plus à la DSCR et

aux villes qui le souhaiteront de communiquer de manière efficace et objective sur ce sujet.

Vers une répression automatisée des infractions au code de la route

Jacques Nouvier
Rapport d'études

Ce rapport est en fait la traduction française d'un des *deliverables* du projet européen VERA, originellement paru en anglais. Le document fait le tour des problèmes qui se posent en ce qui concerne le contrôle-sanction automatisé des infractions (on est parti de l'hypothèse que la répression des infractions avait un impact significatif sur la sécurité, ce qui n'est pas contesté à l'étranger). Ces problèmes sont techniques, mais aussi réglementaires, légaux, etc. Ils concernent les différents pays individuellement, mais aussi collectivement, dans la mesure où le trafic transfrontalier augmente d'année en année en Europe.

Les politiques cyclables en Europe

Rapport d'étude CERTU 2001
Geneviève Laferrère (CERTU)

Malgré une volonté affichée de développement de l'usage du vélo, la France n'arrive pas à combler son retard sur de nombreux pays européens. Ce rapport a pour objectif d'étudier les politiques engagées par les autres gouvernements pour déterminer les carences de notre système. Il montre que c'est surtout la cohérence entre les différentes politiques publiques de transport, d'urbanisme, de stationnement, de sécurité routière et la convergence de leurs objectifs pour une maîtrise de l'étalement urbain et des déplacements qui semblent porter leurs fruits.

LE LABORATOIRE D'ACCIDENTOLOGIE, DE BIOMÉCANIQUE ET D'ÉTUDES DU COMPORTEMENT HUMAIN (132, rue des Suisses, 92000 Nanterre)

Le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (LAB) est intégré aux directions techniques de PSA Peugeot-Citroën et de Renault. Il développe son savoir-faire autour de l'acquisition de connaissances scientifiques sur la sécurité routière. Diffusées auprès des concepteurs, elles participent à la définition des produits des deux groupes industriels responsables et soucieux de prendre en compte les interactions entre l'automobile et la santé.

Son activité se structure autour de trois pôles :

- sécurité secondaire ;
- sécurité primaire ;
- ergonomie et confort.

1. La sécurité secondaire regroupe l'accidentologie et la biomécanique. Concevoir une voiture capable de protéger efficacement ses occupants lors d'un accident exige de s'appuyer sur de solides connaissances en termes de risques lésionnels, de comportement des structures et de fonctionnement des moyens de protection :

- l'accidentologie secondaire repose sur des enquêtes pluridisciplinaires, médicales et techniques. Elle s'intéresse à tous les modèles de voitures vendus en France et constitue une base unique de retour d'expérience ;
- la biomécanique a deux objectifs principaux qui sont de définir le comportement du corps humain soumis à des chocs, d'en exprimer les critères lésionnels et leurs limites et de mettre au point les outils nécessaires à la validation des voitures en termes de sécurité.

2. La sécurité primaire regroupe les études détaillées d'accidents et des expérimentations associées. Pour orienter la définition des systèmes d'aide à la conduite, il est nécessaire de connaître précisément la genèse des accidents :

- les recueils de données pour les études détaillées d'accidents (EDA) débutent sur les lieux mêmes des accidents ; elles fournissent aujourd'hui la meilleure base scientifique et technique sur ce que sont véritablement les accidents de la route ;
- les expérimentations sur simulateurs de conduite, pistes d'essais ou route ouverte permettent de quantifier précisément les comportements des conducteurs en situations d'urgence comme en situations normales de conduite. Cette connaissance permettra de concevoir des systèmes aptes à les aider lorsqu'ils en auront effectivement besoin, et uniquement dans ces cas.

3. La compréhension du comportement et du ressenti des usagers de véhicules implique l'utilisation d'outils issus des sciences biophysiques et cognitives :

- l'ergonomie biophysique analyse l'ensemble des phénomènes complexes générés par la conduite. Pour cela, il faut concevoir des protocoles expérimentaux de laboratoire permettant la complète maîtrise des variables environnementales. Les résultats issus de ces essais sont ensuite validés en condition réelle de conduite ;
- l'ergonomie cognitive étudie les stratégies de conduite et l'impact des nouveaux systèmes d'assistance sur le comportement des conducteurs. Le but est d'obtenir le maximum d'adéquation entre dispositifs techniques et activité humaine.

Car driver inactivations in real-world precrash phase

Christian Thomas, Jean-Yves Le Coz, Yves Page, Anne Damville, Mohamed Kassaigi, octobre 2000

L'étude a pour objet de déterminer l'influence potentielle de tâches qui ne sont pas des tâches de conduite, sur la performance du conducteur et sur le risque d'être impliqué dans un accident. Elle est basée sur une revue de la littérature et sur deux projets de recherche français :

1. en complément d'une expérimentation sur les manœuvres d'évitement en situation d'urgence, on a demandé à une centaine de sujets de déclarer leur fréquence de réalisation de tâches annexes au volant (par exemple, l'utilisation d'un téléphone portable) ainsi qu'une estimation de leur perception du risque d'accident relatif à ces tâches secondaires. Les réponses données par des sujets français sont comparées aux réponses données par des sujets japonais. Il est montré que les tâches annexes considérées comme risquées (c'est-à-dire essentiellement celles qui exigent une action manuelle ou une attention visuelle soutenue) ont une fréquence déclarée faible ;

2. l'échantillon d'accidents comprend plusieurs centaines d'accidents survenus entre 1995 et 1999, impliquant au moins une voiture de tourisme, et étudiés de manière approfondie par une équipe multidisciplinaire qui se rend sur

les lieux de l'accident en même temps que la police (ou la gendarmerie) et les secours. Les défaillances fonctionnelles des conducteurs, bien que non directement observables, sont déterminées à partir de l'analyse de l'accident. Les mécanismes de ces défaillances (prise de risque, indisponibilité de l'information, erreurs de conduite, sous-activation à la conduite...) sont également identifiées. Il apparaît que les tâches annexes à la conduite ont une faible prévalence chez les conducteurs présumés responsables de l'accident (environ 5 %) mais sont considérées comme des facteurs d'accidents non négligeables.

Études expérimentales de scénarios accidentogènes

Thierry Perron, Gilles Brutel, Jean-Yves Le Coz, Mohammed Kassaagi, Julien Sauvage, août 2000

L'étude a consisté à confronter un certain nombre de personnes, recrutées parmi le grand public, à des situations de perte de contrôle, sur simulateur. Le comportement des sujets a été étudié au travers d'une vidéo de la scène, des mouvements des mains et des pieds, ainsi que par des enregistrements des positions des commandes des véhicules.

Une analyse du comportement des conducteurs en situation de perte de contrôle sur piste sera réalisée en 2001, ainsi qu'une étude de régulation transversale sur route ouverte, afin de compléter les données relatives aux situations d'urgence, pour la spécification de systèmes de sécurité active.

Real-World Car accident reconstruction methods for crash avoidance system research

Thierry Hermitte, Christian Thomas, Yves Page, Thierry Perron, juin 2000

Le but des systèmes d'évitement de l'accident ou des systèmes de sécurité active est de fournir des réponses pertinentes au besoin de prévention des accidents graves qui continuent de se produire en dépit des progrès réalisés en sécurité passive (protection des occupants d'un véhicule). Le développement de ces systèmes ne doit cependant pas être exclusivement basé sur des recherches expérimentales. Il requiert également de disposer d'une connaissance fine de la phase de précollision, entre trois et dix secondes avant la collision.

Cette étude décrit les méthodes systémique et multidisciplinaire utilisée au LAB et au CEESAR dans le domaine de la reconstruction des accidents et destinées à déterminer, au cas par cas, le scénario d'accident le plus probable et à estimer les vitesses de roulage, les événements, les trajectoires et les actions conducteurs au cours des différentes phases d'un accident de la route.

Ces méthodes ont déjà été utilisées pour environ 400 cas d'accidents corporels impliquant au moins une voiture de tourisme (environ 6 % de ces accidents sont mortels et 10 % sont des accidents graves). Elles impliquent notamment que les données d'accidents doivent être en grande partie collectées sur le site de l'accident par des accidentologues professionnels. Le premier accidentologue recueille les données éphémères concernant le véhicule (par exemple, la pression des pneus ou la position du levier de vitesse), le second accidentologue a la charge du recueil de données concernant la route (géométrie de la route, accotements, traces de roulage, de ripage, de freinage, localisation du point d'impact, position finale des véhicules

après le choc...). Le troisième accidentologue s'entretient avec les impliqués dans le but de recueillir à chaud ce qu'il s'est passé (perceptions, interprétations et actions). Après un recueil de données complémentaires (et notamment un second entretien avec les impliqués), la reconstruction de l'accident consiste à mettre en regard l'ensemble des informations recueillies et notamment les fonctions et les actions des conducteurs avec les paramètres cinématiques et dynamiques des véhicules.

Les équations fondamentales de la mécanique aident dans un premier temps à identifier les mouvements des véhicules après le choc, puis pendant le choc et enfin avant le choc. Certains paramètres cinématiques sont estimés par intervalle à l'aide de méthodes probabilistes (notamment la méthode de Monte-Carlo). Dans un second temps, l'utilisation d'un logiciel de reconstruction spécialisé permet de proposer un scénario plus pertinent et plus précis de l'accident.

Quelques résultats et des exemples sont présentés dans le document, correspondants à trois situations d'accident type : sur route droite, en virage et en intersection.

Comparison of thoracic injury risk in frontal car crashes for occupant restrained without belt load limiters and those restrained with 6 kN and 4 kN belt load limiters

Foret-Bruno J.-Y., Troseille X., Page Y., Huère J.-F., Le Coz J.-Y., Bendjellal F., Diboine A., Phalempin T., Villeforceix D., Baudrit P., Guillemot H., Coltat J.-C., novembre 2001

La diminution de la gravité des accidents en choc frontal, qui représente respectivement 50 % et 65 % des tués et des blessés graves, nécessite à la fois une réduction de l'intrusion et une retenue performante de l'occupant. L'optimisation du véhicule pour réduire les conséquences de l'intrusion entraînant nécessairement une augmentation des efforts de retenue et donc des risques thoraciques pour l'occupant, il a été nécessaire de limiter les efforts de retenue de l'occupant. Dans une première étape, des limiteurs d'effort à 6 kN ont été mis en place et dans une seconde étape des limiteurs à 4 kN associés à des airbags spécifiques. Une étude comparative d'occupants impliqués dans des chocs frontaux sévères (378 ne disposant d'aucun limiteur, 197 avec limiteur 6 kN et 149 avec des limiteurs 4 kN) montre qu'une telle limitation à 4kN permet de réduire les lésions thoraciques graves et mortelles de 80 % par rapport à des occupants ne disposant d'aucun limiteur. La réduction du nombre de blessés graves et de tués en choc frontal atteint ainsi, grâce à cette limitation, 30 à 40 %.

Efficacité des airbags frontaux en accidents réels

Huère J.-F., Foret-Bruno J.-Y., Faverjon G., Le Coz J.-Y.

Cette étude montre que les airbags dans des chocs sévères proches des conditions de test de l'EuroNcap sont, en termes de réduction de la gravité par zone corporelle, extrêmement efficaces pour les lésions de la tête et notamment de la face, sans pour autant générer des lésions supplémentaires modérées ou graves aux autres zones telles que les membres supérieurs et le cou. Ils permettent en outre une réduction quasiment totale des fractures faciales.

En conclusion, l'airbag est très efficace pour les chocs sévères, sans pour autant augmenter les risques à basses vitesses. On peut estimer la réduction de la gravité globale à environ 10 %.

2 | *Résultats détaillés*

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière

Les nombres d'accidents corporels et de victimes contenus dans ce bilan sont obtenus par l'exploitation du fichier national des accidents corporels de la circulation routière. Après y avoir donné les définitions utilisées, sera présenté

le processus de recueil et de traitement des données. Enfin, une dernière partie sera consacrée à l'avenir de ce fichier par la présentation de son projet de modernisation adopté en janvier 2001.

Définitions

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- **les indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- **les victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident ; pour obtenir le nombre de tués à trente jours (définition internationale du tué d'un accident corporel de la circulation routière), on utilise un coefficient multiplicateur de 1,057 ;
- **les blessés** : victimes non tuées (ces blessés peuvent décéder après les six jours mais ils sont considérés comme blessés).

Parmi les blessés, on distingue :

- **les blessés graves** : blessés dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation ;
- **les blessés légers** : blessés dont l'état nécessite entre zéro et six jours d'hospitalisation ou un soin médical.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne.

À propos de la définition du tué

Le projet de modernisation du fichier national des accidents corporels de la circulation routière prévoyait le changement de définition du tué de six à trente jours afin d'être en conformité avec la définition internationale établie lors de la Convention de Vienne de 1968. Cette modification devait être statuée par le Conseil national de la sécurité routière. Lors de sa réunion du 19/12/2001 et compte tenu des difficultés relatives à l'alourdissement de la charge de suivi des accidentés, le Conseil n'a pas modifié la définition actuelle du tué. Néanmoins, il a préconisé d'engager au cours de l'année 2002 une expérimentation sur un certain nombre de départements qui permettra à la fois de vérifier le coefficient actuellement retenu pour évaluer le nombre de tués à trente jours (1,057) utilisé pour réaliser des comparaisons internationales et d'évaluer la surcharge de travail pour le suivi des accidentés.

L'ORGANISATION ACTUELLE

La transmission des données

Tout accident corporel de la circulation routière doit normalement faire l'objet d'un BAAC (bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation), rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent (selon le lieu de survenue de l'accident). Véritable clé de voûte du système d'information de la sécurité routière, il regroupe des informations très complètes, organisées en quatre grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués. Il est revêtu du numéro de code de l'unité émettrice, avec mention du numéro de procès-verbal si cette procédure a été réalisée .

Ce circuit BAAC représente environ 3 500 points de collecte, soit environ 3 000 brigades locales de gendarmerie, 465 circonscriptions de sécurité publique comportant cha-

cune une unité spécialisée en matière de sécurité routière et 13 compagnies républicaines de sécurité (CRS) auxquels il convient d'ajouter la police aux frontières, compétente pour les accidents survenus aux frontières ou en zone aéroportuaire. Les gendarmes recensent les accidents survenus en rase campagne ou dans une agglomération de moins de 7 000 habitants, les policiers interviennent dans les agglomérations d'au moins 7 000 habitants et les CRS sur les autoroutes urbaines. À Paris, chacun des vingt arrondissements auxquels il faut rajouter la compagnie périphérique est responsable de son secteur et rend compte auprès du bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris.

La remontée des BAAC au niveau national emprunte des circuits différents, selon qu'ils ont été établis par les services de gendarmerie nationale (ministère de la Défense) ou par les services de police nationale (ministère de l'Intérieur).

Les BAAC établis par les brigades locales de gendarmerie sont transmis aux escadrons départementaux (directement ou *via* les compagnies de gendarmerie) qui, après validation et consolidation, les transmettent au Centre national de traitement de l'information de Rosny-sous-Bois, le tout au moyen de logiciels et procédures informatiques propres à la gendarmerie nationale.

Ceux établis par les unités des CRS et le bureau des accidents de la préfecture de police de Paris sont directement transmis au centre d'exploitation informatique de Beauvau. Ceux émanant des autres commissariats ou de la police aux frontières sont d'abord adressés au centre de traitement informatique de Juvisy qui, après y avoir effectué un premier contrôle, les concatène et les fait suivre à Beauvau. Les unités des CRS sont équipées de leur propre logiciel de saisie. Pour la saisie et la transmission des données, la plupart des commissariats de police utilisent un logiciel développé par le centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de Rouen. Juvisy doit en revanche saisir les (très rares) BAAC qui lui sont adressés par la police aux frontières ainsi que ceux provenant des quelques commissariats de province non encore équipés d'un logiciel *ad hoc*.

La constitution du fichier national

Les BAAC centralisés par Rosny-sous-Bois et Beauvau sont envoyés au service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) sous forme de fichiers mensuels, incluant le cas échéant des reliquats des mois antérieurs. Le fichier de Rosny est disponible en moyenne vingt jours après la fin du mois *n*, celui de Beauvau au milieu du mois *n+2*.

Ces fichiers, une fois réceptionnés par le SETRA, sont soumis à toute une batterie de contrôles s'ajoutant à ceux déjà intégrés aux logiciels de saisie utilisés par les forces de l'ordre. Cette expertise qualité de niveau national recouvre à la fois le dépistage des doublons, le contrôle de l'intégrité du fichier en lecture (ordre et structure des BAAC qui y sont contenus), le repérage des modalités invalides (cas où a été saisie pour une variable donnée une valeur ne faisant pas partie du référentiel de cette variable) et enfin la vérification de la cohérence intrinsèque des BAAC (par exemple, un bulletin sera marqué en anomalie si le conducteur d'une voiture de tourisme y est décrit comme casqué). Assurée par l'Observatoire, la correction de ces erreurs exige un examen particulièrement attentif des bulletins en question, assorti le cas échéant de demandes de précisions auprès des services qui les ont établis.

D'autres contrôles, plus informels, visent à repérer des ruptures dans les envois de tel ou tel service de police ou de gendarmerie, afin de récupérer les bulletins manquants et/ou activer le rétablissement des circuits défectueux. De telles interruptions sont souvent dues à des dysfonctionnements informatiques passagers empêchant la saisie ou la transmission des bulletins. Elles peuvent aussi résulter d'une situation ponctuelle de sous-effectif contrecarrant l'établissement même des BAAC.

Compte tenu de toutes ces opérations de correction, le fichier de diffusion rassemblant l'ensemble des BAAC (police + gendarmerie) du mois *n* n'est disponible qu'au milieu

du mois *n+3*, celui de l'année complète vers la fin du mois de mars de l'année suivante.

Afin toutefois de pouvoir diffuser une information essentielle dans des délais raccourcis, a été progressivement mis en place en 2000 un système parallèle dit « de remontées rapides » portant uniquement sur trois dénombremments, nombre d'accidents corporels, nombre de tués sur le coup et nombre de blessés, disponibles dès les premiers jours du mois *n+1*.

Un fichier très utilisé

Outre les exploitations qu'en font pour leurs besoins propres le SETRA et l'Observatoire, le fichier national des accidents corporels de la circulation routière est aussi très utilisé par d'autres services du ministère, notamment le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU), et, au niveau local, les CETE, les observatoires régionaux de sécurité routière, situés dans les directions régionales de l'équipement (DRE), ainsi que les cellules départementales d'exploitation et de sécurité (CDES), situées dans les directions départementales de l'équipement (DDE).

De nombreuses analyses de niveau national sont ainsi conduites au sein du ministère à partir d'exploitations spécifiques du fichier. Celui-ci sert également de base de sondage pour des études d'enjeux ciblées sur des types particuliers d'accidents et réclamant de retourner aux informations circonstanciées consignées sur les procès-verbaux. Au niveau local, les services déconcentrés établissent en particulier des bilans annuels complétant le bilan annuel « France entière » de l'Observatoire. Ils effectuent aussi des études d'enjeux ciblées sur les tronçons de route particulièrement accidentogènes. Ces travaux sont appuyés sur des extractions départementales du fichier national, produites par le SETRA à l'adresse des DDE. Ces fichiers bénéficient en local de corrections complémentaires, portant principalement sur des éléments de localisation et d'infrastructure routière mais pouvant aussi inclure l'ajout d'accidents non enregistrés dans le fichier national. Malheureusement, ces corrections ne sont pas prises en compte dans le fichier national.

Hors le ministère, le fichier national des accidents corporels de la circulation routière constitue un précieux outil de travail et de référence pour d'autres utilisateurs particuliers que sont l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), l'association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) et le laboratoire commun d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain de PSA Peugeot-Citroën et de Renault (LAB), et, plus généralement, pour l'ensemble des instituts d'accidentologie.

À L'ORDRE DU JOUR : SIMPLIFICATION ET DÉCONCENTRATION

Un important projet de rénovation de notre système d'information sur les accidents corporels de la circulation routière est actuellement en chantier, visant à produire des statistiques à la fois plus rapides et plus fiables.

La réalisation d'un plan qualité

Une étape préalable a été la mise en place à la mi-2000 d'un groupe de suivi de la production associant l'ensemble des services concourant à l'alimentation et à la gestion du fichier, en particulier la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) et la direction générale de la police nationale (DGPN), responsables du recueil des BAAC. Les travaux de ce groupe ont d'abord porté sur la construction et la diffusion – sous forme d'un tableau de bord mensuel – d'indicateurs de qualité des BAAC (complétude, taux d'erreurs, délais de transmission...), ainsi que sur la mise en œuvre d'opérations de communication et de « remotivation » à l'intention des services de police et de gendarmerie chargés d'établir ces bulletins. Le groupe s'est ensuite attaché à l'élaboration d'un nouveau guide de référence pour le remplissage des BAAC, puis à l'expertise et à l'amélioration des circuits de transmission.

Des mesures de simplification du fichier

Parallèlement à ces travaux de consolidation, a été engagée une vaste opération de consultation auprès des différents utilisateurs du fichier, tant internes qu'externes, en vue d'un allègement raisonné du BAAC. Il s'agissait en substance de s'interroger sur le degré d'utilité de chacune des différentes rubriques de ce bulletin, rapporté au degré de difficulté que pouvait supposer le recueil des données en question et au degré de fiabilité de l'information effectivement recueillie. Cet examen au cas par cas a montré que le BAAC pouvait être allégé d'environ 20 %, soit par simple suppression de certaines rubriques qui, dans la pratique, sont très rarement ou jamais renseignées, soit par modification des modalités de certaines variables ou soit enfin par l'utilisation de fichiers annexes. Un autre volet de ce chantier « simplification » portait sur l'élaboration d'un deuxième modèle de BAAC, sensiblement plus dépouillé et destiné au recensement des accidents n'ayant pas donné lieu à établissement d'un PV (les consignes relatives à l'établissement d'une telle procédure sont extrêmement variables selon les parquets) ou n'ayant provoqué que des blessés légers.

Le dernier volet consistait en la création d'une variable synthétique « type d'accident ». Si elle était créée, cette variable

serait une bibliothèque de schémas descriptifs des circonstances des accidents, permettant de les classer selon leur type (manœuvres des usagers impliqués, collision, etc.). Elle aurait pour autre objectif la suppression d'autres variables.

La déconcentration de son architecture de recueil de données

Outre ces opérations de simplification du document de collecte, le projet de rénovation inclut une refonte complète des circuits de transmission avec mise en place de bases de données départementales, cela dans une double logique d'approfondissement des diagnostics locaux et de renforcement des synergies entre les forces de l'ordre et les DDE : par exemple, les données relatives à la voirie et à l'infrastructure routière pourraient être directement récupérées à partir des fichiers spécifiques gérés par les DDE, d'où un nouvel allègement du travail demandé aux services de police et de gendarmerie mais aussi une substantielle amélioration de la qualité des données en question. Dans la nouvelle architecture informatique, appuyée sur un réseau de serveurs locaux, le fichier national sera, bien sûr, obtenu par extraction/validation des informations engrangées dans les bases de données départementales, avec production en aval de deux sous-fichiers respectivement destinés à la DGGN et à la DGPN. Entre autres bénéfiques, cette réorganisation des circuits permettra aux DDE de disposer dans les meilleurs délais d'une information directement exploitable en local. Dans le dispositif actuel, les fichiers départementaux, produits à partir du fichier national, ne sont en effet réellement exploitables que dans un délai de quatre à six mois après la fin du mois sous revue.

Après avoir réalisé un diagnostic complet de l'existant, la déconcentration en des bases départementales de l'architecture de recueil des données est dans une phase d'expérimentation. Les départements de la Charente-Maritime, la Manche, la Haute-Garonne et la Seine-Saint-Denis ont été proposés pour en être sites pilotes.

La mise en œuvre s'effectuera de façon progressive. La généralisation à l'ensemble des départements est prévue à l'horizon 2003.

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION (1.1.1993)

IDENTIFIANT	Code unité	N° du procès verbal (PV)	N° du feuillet	Etabli par – gendarmerie nationale – préfecture de police de Paris – compagnie républicaine de sécurité (CRS) – police aux frontières (PAF) – sécurité publique
	Date – jour – mois – année	Heure – heure – minute		Code commune INSEE du lieu de l'accident – département – commune
CARACTÉRISTIQUES	Type de jour – lundi – mardi – mercredi – jeudi – vendredi – samedi – dimanche	Lumière – plein jour – crépuscule ou aube – nuit sans éclairage public – nuit avec éclairage public non allumé – nuit avec éclairage public allumé		Localisation – hors agglomération – en agglomération de 0 à 500 habitants – en agglomération de 501 à 2 000 habitants – en agglomération de 2 001 à 5 000 habitants – en agglomération de 5 001 à 20 000 habitants – en agglomération de 20 001 à 50 000 habitants – en agglomération de 50 001 à 100 000 habitants – en agglomération de 100 001 à 300 000 habitants – en agglomération de plus de 300 000 habitants
	Catégorie de route – autoroute – route nationale – route départementale – voie communale – voie hors réseau public – parc de stationnement ouvert à la circulation publique – autre	Régime de circulation – route à sens unique – route bidirectionnelle – route à chaussées séparées – route avec voies à affectation variable	Profil en long – plat – pente – sommet de côte – bas de côte	État de la route – confortable – en bon état – déformée – objets épars – visibilité gênée – gravillons épars – rainurage – autre
LIEUX	Voie Composée de : – numéro ou finato de la voie – bis ou ter – lettre indice : A, B, C, etc.	Nombre total de voies de circulation	Point kilométrique ou repère <i>(repéré par rapport à la borne amont)</i> – n° de borne – mètres	Largeur <i>(en mètres)</i> – terre-plein central – route hors terre-plein central
		Marquage de la chaussée – oui – non	Tracé en plan <i>(par rapport au sens de marche du premier véhicule décrit)</i> – partie rectiligne – en courbe à gauche – en courbe à droite – en S	
VÉHICULES	Catégorie administrative – bicyclette – cyclomoteur – voiturette ou tricycle à moteur – scooter immatriculé – motocyclette – side-car – voiture de tourisme seule – voiture de tourisme + caravane – voiture de tourisme + remorque – véhicule utilitaire seul (1,5 T < PTAC ≤ 3,5 T) – véhicule utilitaire + caravane – véhicule utilitaire + remorque – poids lourd seul (3,5 T < PTAC ≤ 7,5 T) – poids lourd seul (PTAC > 7,5 T) – poids lourd + remorque(s) – tracteur routier seul – tracteur routier + semi-remorque – transport en commun de personnes – train - tramway – engin spécial – tracteur agricole – autre	Véhicule en fuite	Sens de circulation – point kilométrique ou repère croissant – point kilométrique ou repère décroissant	Type du véhicule <i>(groupe alphanumérique figurant sur la carte grise. Pour les motocyclettes « puissance + genre »)</i>
			Département ou pays d'immatriculation	Appartenant à – conducteur – véhicule volé – propriétaire consentant – administration – entreprise
		Date de la 1^{ère} mise en circulation – mois – année	Date du dernier contrôle ou visite technique – mois – année	Véhicule spécial – taxi – ambulance – pompier – police - gendarmerie – transport scolaire – matières dangereuses – autre
		Nombre d'occupants dans le transport en commun <i>(conducteur compris. Ne concerne que les transports en commun. Elle évite de renseigner le bandeau « usagers » en ce qui concerne les passagers indemnes)</i>		
USAGERS	Place dans le véhicule – avant droit – avant milieu – avant gauche – arrière droit – arrière milieu – arrière gauche	Catégorie – conducteur – passager – piéton	Catégorie socioprofessionnelle <i>(conducteur ou piéton)</i> – conducteur professionnel – agriculteur – artisan, commerçant, profession indépendante – cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise – cadre moyen, employé – ouvrier – retraité – chômeur – autre	Facteur lié à l'usager – malaise - fatigue – médicament - drogue – infirmité – attention perturbée – ivresse apparente
	Responsable présumé	Gravité – indemne – tué – blessé grave – blessé léger	Sexe – masculin – féminin	Test d'alcoolémie <i>(y compris piéton)</i> – impossible – refusé – prise de sang – éthylomètre – résultat non connu – dépistage négatif
	Abbreviated Injury Scale (A.I.S.) <i>(fourni par le médecin.)</i>	Nationalité	Département ou pays de résidence	Taux d'alcoolémie <i>(si positif)</i>
		Date de naissance – mois – année		

Intersection

- hors intersection
- en intersection en X ou à proximité immédiate
- en intersection en T ou à proximité immédiate
- en intersection en Y ou à proximité immédiate
- en intersection à plus de 4 branches ou à proximité immédiate
- en intersection avec giratoire ou à proximité immédiate
- en intersection avec place ou à proximité immédiate
- en intersection avec passage à niveau ou à proximité immédiate
- en une autre intersection ou à proximité immédiate

Condition atmosphérique

- normale
- pluie légère
- pluie forte
- neige - grêle
- brouillard - fumée
- vent fort - tempête
- temps éblouissant
- temps couvert
- autre

Type de collision

- véhicule contre véhicule en choc frontal
- véhicule contre véhicule en choc par l'arrière
- véhicule contre véhicule en choc par le côté
- véhicules contre véhicules en collisions en chaîne
- véhicules contre véhicules en collisions multiples
- autre collision
- sans collision

Adresse postale

- numéro de la voie
- nature de la voie
- nom de la voie

État de la surface

- normale
- mouillée
- flaques
- inondée
- enneigée
- boue
- verglacée
- corps gras - huile
- autre

Aménagement – infrastructure

- souterrain - tunnel
- pont - autopont
- bretelle d'échangeur ou de raccordement
- voie ferrée
- carrefour aménagé
- zone piétonne
- zone de péage

Situation de l'accident

- sur chaussée
- sur bande d'arrêt d'urgence
- sur accotement
- sur trottoir
- sur voie cyclable

Signalisation

- route prioritaire
- feux tricolores en fonctionnement
- feux tricolores hors service ou clignotants
- stop
- cédez le passage
- priorité à droite
- panneau de signalisation danger
- virage balisé
- balisage latéral (hors virage)
- balisage chantier
- balisage accident
- balisage mobile
- autre

Environnement

- zone urbanisée hors agglomération
- zone non urbanisée en agglomération
- point école surveillé
- point école non surveillé
- arrêt de bus
- ralentisseurs (chicanes, dos d'âne)
- bandes rugueuses ou résonnantes
- publicité - information
- trottoir ou accotement inexistant
- route bordée d'arbres
- étranglement
- augmentation du nombre de voies
- réduction du nombre de voies

Facteur lié au véhicule

- déféctuosité mécanique
- éclairage - signalisation
- pneumatique(s) usé(s)
- éclatement de pneumatique(s)
- chargement
- déplacement du véhicule
- autre

Chargement

- solide
- liquide
- gaz
- animal
- autre

Assurance

- oui
- non
- non présentation

Obstacle fixe heurté

- véhicule en stationnement
- arbre
- glissière métallique
- glissière béton
- autre glissière
- bâtiment, mur, pile de pont
- support signalisation verticale ou poste d'appel d'urgence
- poteau
- mobilier urbain
- parapet
- îlot, refuge, borne haute
- bordure de trottoir
- fossé, talus, paroi rocheuse
- autre obstacle fixe sur chaussée
- autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement
- sortie de chaussée sans obstacle

Obstacle mobile heurté

- piéton
- véhicule
- animal
- véhicule sur rail
- autre

Point de choc initial

- avant
- avant droit
- avant gauche
- arrière
- arrière droit
- arrière gauche
- côté droit
- côté gauche
- chocs multiples (tonneaux)

Manœuvre principale avant l'accident

- circulant sans changement de direction
- circulant même sens, même file
- circulant entre deux files
- circulant en marche arrière
- circulant à contresens
- circulant en franchissant le terre-plein central
- circulant dans couloir de bus dans le même sens
- circulant dans couloir de bus dans le sens inverse
- circulant en s'insérant
- circulant en faisant demi-tour sur la chaussée
- changeant de file à gauche
- changeant de file à droite
- déporté à gauche
- déporté à droite
- tournant à gauche
- tournant à droite
- dépassant à gauche
- dépassant à droite
- traversant la chaussée
- manœuvre de stationnement
- manœuvre d'évitement
- ouverture de porte
- arrêté (hors stationnement)
- en stationnement (avec occupants)

Permis de conduire

- valide
- périmé
- suspendu
- apprentissage de la conduite
- catégorie non valable
- défaut de permis

Date d'obtention du permis de conduire (pour le véhicule conduit)

- mois
- année

Trajet

- domicile - travail
- domicile - école
- courses - achats
- utilisation professionnelle
- promenade - loisirs
- autre

Infraction à la police de la route

- 1^{ère} infraction
- 2^{nde} infraction

Existence d'un équipement de sécurité

- ceinture
- casque
- dispositif enfant
- équipement réfléchissant
- autre

Utilisation d'un équipement de sécurité

- oui
- non
- non déterminable

Localisation du piéton

- sur chaussée à + 50 m du passage piéton
- sur chaussée à – 50 m du passage piéton
- sur passage piéton sans signalisation lumineuse
- sur passage piéton avec signalisation lumineuse
- sur trottoir
- sur accotement ou bande d'arrêt d'urgence
- sur refuge
- sur contre-allée

Action du piéton

- se déplaçant dans le sens du véhicule heurtant
- se déplaçant dans le sens inverse du véhicule heurtant
- traversant
- masqué
- jouant - courant
- avec animal
- autre

Piéton

- seul
- accompagné
- en groupe

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	Année 2001	778	3 170	14 288	17 458	4,27
	Année 2000	793	3 532	14 866	18 398	4,13
	Différence	- 15	- 362	- 578	- 940	+ 0,14
	Évolution	- 1,9 %	- 10,2 %	- 3,9 %	- 5,1 %	
Cyclistes	Année 2001	242	925	4 334	5 259	4,40
	Année 2000	255	1 039	4 888	5 927	4,12
	Différence	- 13	- 114	- 554	- 668	+ 0,28
	Évolution	- 5,1 %	- 11,0 %	- 11,3 %	- 11,3 %	
Cyclomotoristes	Année 2001	426	3 323	15 543	18 866	2,21
	Année 2000	431	3 604	16 352	19 956	2,11
	Différence	- 5	- 281	- 809	- 1 090	+ 0,10
	Évolution	- 1,2 %	- 7,8 %	- 4,9 %	- 5,5 %	
Motocyclistes	Année 2001	1 011	4 030	15 145	19 175	5,01
	Année 2000	886	4 000	15 311	19 311	4,39
	Différence	+ 125	+ 30	- 166	- 136	+ 0,62
	Évolution	+ 14,1 %	+ 0,8 %	- 1,1 %	- 0,7 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 2001	4 998	14 060	73 969	88 029	5,37
	Année 2000	5 006	14 522	78 439	92 961	5,11
	Différence	- 8	- 462	- 4 470	- 4 932	+ 0,26
	Évolution	- 0,2 %	- 3,2 %	- 5,7 %	- 5,3 %	
Usagers de poids lourds	Année 2001	135	286	1 241	1 527	8,12
	Année 2000	116	289	1 311	1 600	6,76
	Différence	+ 19	- 3	- 70	- 73	+ 1,36
	Évolution	+ 16,4 %	- 1,0 %	- 5,3 %	- 4,6 %	
Autres usagers*	Année 2001	130	398	3 233	3 631	3,46
	Année 2000	156	421	3 543	3 964	3,79
	Différence	- 26	- 23	- 310	- 333	- 0,33
	Évolution	- 16,7 %	- 5,5 %	- 8,7 %	- 8,4 %	
Ensemble	Année 2001	7 720	26 192	127 753	153 945	4,78
	Année 2000	7 643	27 407	134 710	162 117	4,50
	Différence	+ 77	- 1 215	- 6 957	- 8 172	+ 0,28
	Évolution	+ 1,0 %	- 4,4 %	- 5,2 %	- 5,0 %	

Source : ONISR, fichier des accidents

* Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux... dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.

Accidents impliquant au moins un		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	Année 2001	1 005	1 668	5 722	7 390	11,97
	Année 2000	998	1 733	6 078	7 811	11,33
	Différence	+ 7	- 65	- 356	- 421	+ 0,64
	Évolution	+ 0,7 %	- 3,8 %	- 5,9 %	- 5,4 %	

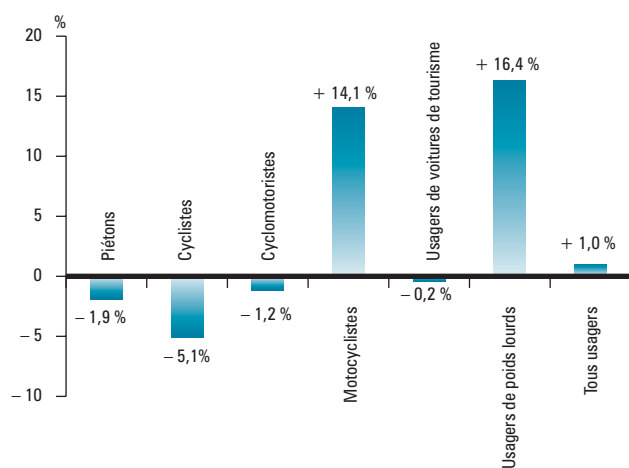
Source : ONISR, fichier des accidents

En 2001, par rapport à 2000 :

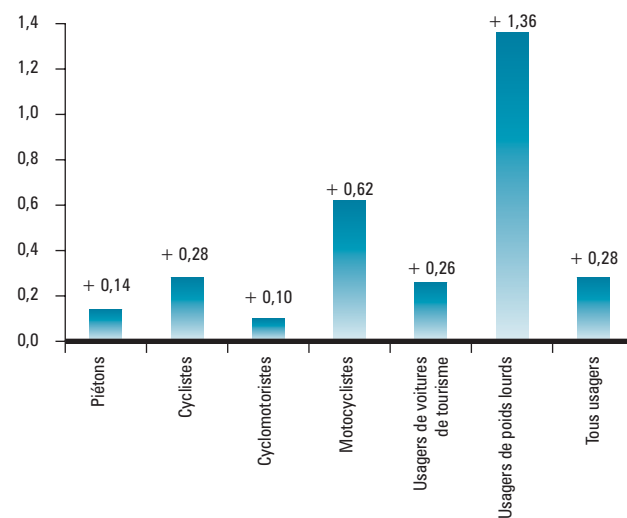
- le nombre de tués diminue ou reste assez stable pour la plupart des catégories d'usagers (de - 0,2 % pour les automobilistes à - 16,7 % pour les usagers de véhicules utilitaires) mais augmente pour les motocyclistes (+ 14,1 %) et les usagers de poids lourds (+ 16,4 %) ;
- le nombre de blessés diminue plus ou moins pour l'ensemble des catégories mais c'est pour les cyclistes qu'il diminue le plus (- 11,3 %) et les motocyclistes qu'il diminue

- le moins (- 0,7 %). C'est aussi la seule catégorie pour laquelle le nombre de blessés graves augmente (+ 0,8 %) ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour les usagers de véhicules utilitaires (- 0,33 point) mais augmente pour toutes les autres catégories, de +0,10 pour les cyclomotoristes à + 1,36 pour les usagers de poids lourds ;
- dans les accidents avec au moins un poids lourd, seul le nombre de tués est en légère augmentation (+ 0,7 %), variation qui génère une hausse de la gravité des accidents (+ 0,64 point).

Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers



Évolution de la gravité par catégories d'usagers (tués pour 100 victimes)



Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2001

Afin de calculer le sur ou sous-risque des usagers de véhicules, il faudrait connaître le taux d'occupation moyen des

véhicules. À défaut, il s'agit donc du sur ou sous-risque des véhicules et non de celui des usagers.

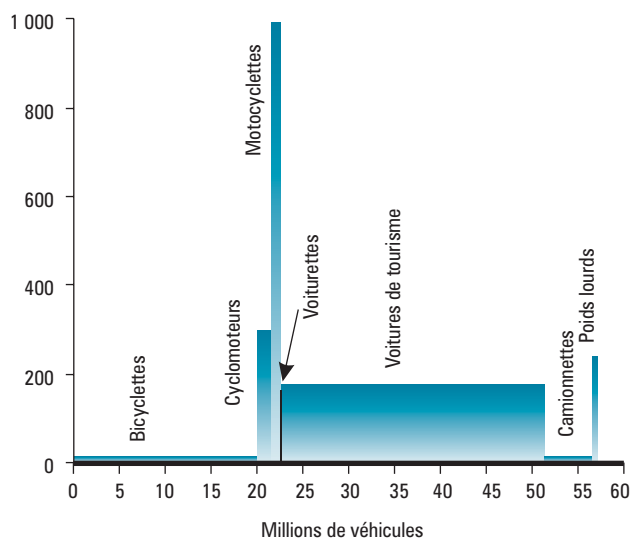
Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules ¹	Parc ² (au 1-1-2002)	Tués dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	242	20 000 000 ³	12
Cyclomoteurs	426	1 421 000	300
Motocyclettes	1 011	1 019 000	992
Voiturettes	23	140 000 ⁴	164
Voitures de tourisme	4 998	28 700 000	174
Camionnettes	75	5 249 000	14
Poids lourds	135	568 000	238
Transports en commun	13	81 000	— *

Sources :

1. Tués à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents ;
2. Chambre des constructeurs français d'automobiles et chambre syndicale nationale du motorcycle ;
3. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable ;
4. Association européenne des fabricants de quadricycles.

* Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.

Tués par million de véhicules



À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2001 par catégories d'usagers, le nombre de tués, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 5,7) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 12,4).

Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2001

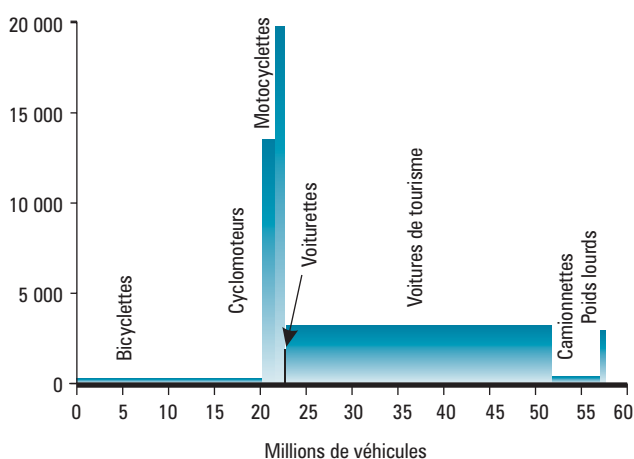
Véhicules	Nombre de victimes dans les véhicules ¹	Parc ² (au 1-1-2002)	Victimes dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	5 501	20 000 000 ³	275
Cyclomoteurs	19 292	1 421 000	13 576
Motocyclettes	20 186	1 019 000	19 810
Voiturettes	266	140 000 ⁴	1 900
Voitures de tourisme	93 027	28 700 000	3 241
Camionnettes	2 158	5 249 000	411
Poids lourds	1 662	568 000	2 926
Transports en commun	973	81 000	— *

Sources :

1. Victimes (tués + blessés) à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents ;
2. Chambre des constructeurs français d'automobiles et chambre syndicale nationale du motocycle ;
3. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable ;
4. Association européenne des fabricants de quadricycles.

* Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.

Victimes par million de véhicules



À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2001 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 4,2) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 6,1). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 7,9).

Évolution de l'accidentologie des motocyclistes en 2001

Il est utile de rappeler que le 1^{er} juillet 1996, une nouvelle réglementation concernant l'accès à la conduite des motocyclettes et une nouvelle définition des deux-roues immatriculés ont été introduites en France. Cette réglementation introduisait une progressivité dans l'accès à la conduite des motos « lourdes » (c'est-à-dire d'une puis-

sance supérieure à 25 kW et d'un rapport puissance/poids en ordre de marche à l'origine supérieur à 0,16 kW/kg), mais aussi permettait l'accès à la conduite des motos légères (en particulier des 125 cm³, jusqu'à 11 kW) aux titulaires du permis B (VL) obtenu après mars 1980 et délivré depuis au moins deux ans.

ÉVOLUTION ENTRE 2000 ET 2001 DE LA MORTALITÉ ET DE LA MORBIDITÉ DES MOTOCYCLISTES ET DE L'ENSEMBLE DES USAGERS DE LA ROUTE

Motocyclistes victimes	Année 2000	Année 2001	Évolution des motocyclistes	Évolution de l'ensemble des usagers de la route
Conducteurs tués	817	931	+ 114 (+ 14 %)	+ 121 (+ 2,3 %)
Passagers tués	69	80	+ 11 (+ 16 %)	- 29 (- 1,8 %)
Piétons tués				- 15 (- 1,9 %)
Total tués	886	1 011	+ 125 (+ 14 %)	+ 77 (+ 1,0 %)
Blessés graves	4 000	4 030	+ 30 (+ 0,8 %)	- 1215 (- 4,4 %)
Blessés légers	15 311	15 145	- 166 (- 1,1 %)	- 6957 (- 5,2 %)
Total victimes (tués + blessés)	20 197	20 186	- 11 (- 0,1 %)	- 8085 (- 4,8 %)

Source : ONISR

Ce bilan des motocyclistes est très inquiétant en raison de la forte hausse du nombre de tués en 2001 (+ 125, soit + 14 %). Ainsi, la légère baisse observée en 2000 succédant à la stagnation de l'année précédente ne se confirme pas. Cet effectif est proche du maximum qui avait été observé en 1980 (1 059).

Cette hécatombe concerne aussi bien les conducteurs que les passagers et s'accompagne d'une légère augmentation des motocyclistes blessés gravement.

La comparaison avec les autres usagers n'est pas favorable puisque les motocyclistes sont la seule catégorie

avec les usagers de poids lourds pour lesquels la mortalité a augmenté en 2001. Ainsi, avec une stabilité du nombre de motocyclistes tués et même avec une légère augmentation, le bilan global de l'année 2001 aurait été favorable.

La légère diminution du nombre de motocyclistes blessés légèrement (plus faible cependant que celle des autres usagers) se traduit par une forte hausse de la gravité (tués pour 100 victimes) qui se rapproche de celle des automobilistes.

ÉVOLUTION DEPUIS 1995 DE LA MORTALITÉ DES CONDUCTEURS DE MOTOCYCLETTES EN FONCTION DE LA CYLINDRÉE

	MTL 80 cm ³	MTL 100-125 cm ³	MTT1 + MTT2 plus de 125 cm ³	Total
Année 1995	10	82	588	680
Année 1996	13	77	566	656
Année 1997	12	97	631	740
Année 1998	7	129	674	810
Année 1999	8	138	674	820
Année 2000	6	119	692	817
Année 2001	7	132	792	931
Évolution 2001/2000	+ 1 (+ 17 %)	+ 13 (+ 10 %)	+ 100 (+ 14 %)	+ 114 (+ 14 %)

Sources : ONISR et INRETS-DERA.

L'augmentation du nombre des conducteurs tués au guidon de motocyclettes de 100-125 cm³, après une augmentation continue depuis 1996, à la suite de la réforme de l'accès à la conduite, avait été enrayerée en 2000. Malheureusement, la tendance à la hausse a repris en 2001 (+ 13 soit + 11 %) sans atteindre heureusement le niveau de 1999. L'augmentation est moins élevée que celle qui est observée parmi les conducteurs de MTT1 et MTT2.

Les conducteurs de 125 cm³ représentent ainsi 14 % de l'ensemble des conducteurs de motocyclettes tués en 2001. La diminution de cette proportion qui avait été amorcée en 2000 après le maximum observé en 1999 (17 %), se poursuit donc en 2001.

La majeure partie de l'accroissement du nombre des tués qui a été constatée en 2001 concerne ainsi les conducteurs de motocyclettes de plus de 125 cm³ (+ 100 soit

+ 14 %). Pour ces derniers, mis à part la stagnation enregistrée en 1999, la hausse est continue depuis 1996. Le nombre de conducteurs tués au guidon de MTT1+MTT2 a ainsi augmenté en cinq ans de 40 % (+ 226 tués). Certes, cet accroissement est inférieur à celui des motocyclistes tués au guidon de 100-125 cm³ (+ 71 % soit + 55 tués depuis 1996), mais il convient de comparer ces hausses avec celles des parcs.

L'effectif des conducteurs tués au guidon de 70-80 cm³ (7 en 2001 et 6 en 2000) est trop faible pour donner lieu à des commentaires sinon qu'il a augmenté comme les autres catégories.

Il est nécessaire de remarquer que depuis 1996, le nombre de conducteurs de motocyclettes tués ne cesse d'augmenter. En cinq ans, la hausse est égale à 275 tués (+ 42 %), soit + 55 ou + 8 % en moyenne par an.

ÉVOLUTION ENTRE 1995 ET 2001 DU PARC DE MOTOCYCLETTES AU 31 DÉCEMBRE SELON LA CYLINDRÉE

	MTL 80 cm ³	MTL 100-125 cm ³	MTT1+MTT2 plus de 125 cm ³	Total
Au 31/12/1995	76 800	189 100	450 000	715 900
Au 31/12/1996	69 300	198 000	461 800	729 100
Au 31/12/1997	60 800	231 700	478 200	770 700
Au 31/12/1998	51 900	270 800	509 000	831 700
Au 31/12/1999	43 900	312 900	549 500	906 300
Au 31/12/2000	36 600	344 500	581 800	962 900
Au 31/12/2001	30 300	368 900	615 100	1 014 300
Évolution 2001/2000	- 6 300 (- 17 %)	+ 24 200 (+ 7 %)	+ 33 500 (+ 6 %)	+ 51 400 (+ 5 %)
Évolution 2000/1999	- 17 %	+ 10 %	+ 6 %	+ 6 %
Évolution 1999/1998	- 15 %	+ 16 %	+ 8 %	+ 9 %
Évolution 1998/1997	- 15 %	+ 17 %	+ 6 %	+ 8 %
Évolution 1997/1996	- 12 %	+ 17 %	+ 4 %	+ 6 %
Évolution 1996/1995	- 10 %	+ 5 %	+ 3 %	+ 2 %

Sources : CSNM (chambre syndicale nationale du motocycle) et INRETS-DERA

L'évolution à la hausse de l'ensemble du parc des motocyclettes se poursuit, mais, après l'embellie des années 1998 et 1999, le rythme a retrouvé depuis le niveau de 1997 et même un peu moins en 2001 (+ 5 %). C'est la conséquence du tassement ces deux dernières années des immatriculations annuelles de véhicules neufs (diminution de 7 % en 2000 et stabilité en 2001).

Depuis 1996, la progression observée (sauf pour les 70-80 cm³) est toujours plus élevée pour les motocyclettes MTL de 100-125 cm³ que pour les MTT1 et MTT2 de plus de 125 cm³. Mais le rythme de l'évolution du parc des mo-

tos légères de 100-125 cm³ qui avait connu son apogée au cours des trois années consécutives à la réforme de juillet 1996 se ralentit depuis. En 2001, l'écart avec la hausse du parc des motos « moyennes » et « lourdes » s'est même sérieusement réduit (+ 7 % contre + 6 %).

Pour les 100-125 cm³ comme pour les MTT1+MTT2, l'augmentation du nombre de conducteurs tués (respectivement + 10 % et + 14 % en 2001) est plus élevée que celle du parc. Ce phénomène n'avait plus été rencontré depuis 1998.

ÉVOLUTION ENTRE 1996 ET 2001 DES TAUX DE CONDUCTEURS TUÉS PAR RAPPORT AU PARC SELON LA CYLINDRÉE

	Taux de conducteurs tués pour 10 000 motocyclettes en circulation			
	MTL 70-80 cm ³	MTL 100-125 cm ³	MTT1 + MTT2 Plus de 125 cm ³	Total
1996	1,78	3,98	12,42 *	9,08
1997	1,84	4,51	13,43	9,87
1998	1,24	5,13	13,65	10,11
1999	1,67	4,73	12,74	9,44
2000	1,49	3,62	12,23	8,74
2001	2,09	3,70	13,23	9,42
2001 - Taux relatif par rapport à l'ensemble des motocyclettes	0,22	0,37	1,41	1,00

Sources : INRETS-DERA

* Le chiffre publié dans le bilan 2000 était erroné.

Par rapport au parc de l'ensemble des motocyclettes en circulation (demi-somme des parcs au premier janvier et au 31 décembre), le taux de conducteurs tués qui diminuait depuis 1998 s'est accru en 2001. C'est la conséquence d'une augmentation de la mortalité supérieure à celle du parc. La hausse est de 7 tués pour 100 000 motos. Le taux retrouve ainsi son niveau de 1999.

Quelle que soit la classe de motocyclette, les taux sont en augmentation. La hausse est cependant beaucoup plus sensible pour les engins les plus puissants (10 tués pour 100 000 motos) que pour les motos légères de 100-125 cm³ (1 tué à peine pour 100 000 motos). Ainsi, l'écart entre la gravité de ces deux types de motocyclettes s'est encore accru.

Les taux augmentent avec la cylindrée. Ainsi, en 2001, les MTT1+MTT2 sont 3,6 fois plus meurtrières que les MTL de 100-125 cm³. Depuis 1998 (2,7), l'écart n'a fait que se creuser (2,7 en 1999, et 3,4 en 2000).

Pour être objectif, il faudrait prendre en compte le kilométrage annuel parcouru. Ce dernier est obtenu à partir des enquêtes bi-annuelles de la SOFRES sur les deux-roues motorisés. Les derniers résultats connus relatifs à l'année 1999 montraient que le ratio de gravité entre les motocyclettes de plus de 125 cm³ et celles de 100-125 cm³ diminuait à 1,7 lorsque les parcours étaient pris en compte.

ÉVOLUTION ENTRE 2000 ET 2001 DES CONDUCTEURS DE 125 CM³ TUÉS SELON LA CATÉGORIE DE PERMIS DE CONDUIRE

Catégories de permis	Année 2001		Année 2000	
	Nb	(%)	Nb	(%)
Absence de permis	5	(5,3 %)	7	(6,9 %)
Permis nul de point ou suspendu	2	(2,1 %)	0	(0,0 %)
Permis B d'ancienneté inférieure à deux ans	5	(5,4 %)	7	(6,9 %)
Permis AL	30	(31,9 %)	24	(23,5 %)
Permis A	10	(10,6 %)	10	(9,8 %)
Permis B obtenu avant mars 1980	7	(7,4 %)	14	(13,7 %)
Permis B obtenu après mars 1980 et d'ancienneté supérieure à deux ans	35	(37,2 %)	39	(38,2 %)
Total des cas connus	94	(100 %)	102	(100 %)
Cas inconnus	38	(29 %)	17	(14 %)
Total	132	(100 %)	119	(100 %)

Source : INRETS-DERA.

En 2001, il a été dénombré fin mai 2002 35 conducteurs tués au guidon de 125 cm³ qui étaient titulaires d'un permis B obtenu après mars 1980 et d'ancienneté supérieure à deux ans (soit 37 % des cas connus).

Il s'avère que, fin mai 2002, la catégorie de permis ou son absence n'est connue que pour sept cas sur dix alors que, pour l'année 2000, les cas inconnus sont deux fois moins nombreux. Il est donc préférable de comparer les proportions de chaque catégorie (absence de permis, permis AL, permis A et permis B selon l'ancienneté) parmi les cas connus plutôt que les effectifs correspondants.

Parmi les tués au guidon de 125 cm³, la proportion de motocyclistes titulaires du permis B obtenu après mars 1980 et d'ancienneté supérieure à deux ans a légèrement diminué (38 % en 2000). Ainsi, la baisse enregistrée depuis l'année record 1999 (42 %, soit 50 tués) se confirme.

Par contre, la proportion de tués titulaires d'un permis moto (catégories AL et A) est en forte augmentation (43 % contre 33 % en 2000, soit + 10 points).

Il convient en outre de remarquer la baisse du nombre de conducteurs de 125 cm³ tués qui étaient titulaires d'un permis B d'ancienneté inférieure à deux ans et de ceux qui ont trouvé la mort sans permis (5 contre 7 en 2000 pour les

deux cas). Malheureusement, à cause des deux conducteurs s'étant autorisé à conduire une 125 cm³ alors que leur permis était suspendu, la proportion des infractionnistes est pratiquement restée stable (13 % contre 14 % en 2000).

ÉVOLUTION ENTRE 2000 ET 2001 DES CONDUCTEURS DE MOINS DE 21 ANS TUÉS AU GUIDON DE MTT1 ET MTT2 (PLUS DE 125 CM³)

Permis de conduire	Type de motocyclette	Conducteurs de moins de 21 ans tués au guidon de MTT1 et MTT2 (plus de 125 cm ³)	
		2001	2000
Défaut de permis	MTT1 + MTT2	8	6
Permis AL ou B	MTT1 + MTT2	3	1
Permis A inférieur à 2 ans	MTT1	9 (50 %)	6 (46 %)
	MTT2 (interdit)	9 (50 %)	7 (54 %)
	MTT1 + MTT2	18 (100 %)	13 (100 %)
	Type inconnu > 125 cm ³	6	7
	Total	24	20
Permis A supérieur à 2 ans	MTT1 + MTT2	4	2
Total	MTT1 + MTT2	39	29

Source : INRETS-DERA

Une des mesures de la réforme de juillet 1996 consistait à un accès progressif à la conduite des motocyclettes MTT2 (de puissance à l'origine supérieure à 25 kW et de rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kW/kg), soit après deux ans d'ancienneté du permis A, soit à partir de 21 ans.

Pour les conducteurs de moins de 21 ans ayant moins de deux ans de permis A, seule la conduite des motos de plus de 125 cm³ de catégorie MTT1 (de puissance à l'origine inférieure ou égale à 25 kW, soit 34 chevaux et de rapport puissance/poids inférieur ou égal à 0,16 kW/kg) et la conduite des motocyclettes légères MTL de 125 cm³ est autorisée.

Depuis juillet 1996, on constate que ce dispositif rentre progressivement mais très lentement en application. Ainsi, en 1997, il n'était jamais respecté (aucun des conducteurs d'engins de plus de 125 cm³ tués âgés de moins de 21 ans circulait au guidon d'une MTT1). La proportion d'infraction-

nistes (tués au guidon d'une MTT2) s'était réduite à 57 % en 1998 et à 54 % en 2000, après une hausse en 1999 (58 %).

Pour la première fois en 2001, un conducteur de moins de 21 ans sur deux respecte la réglementation. Mais, il convient de regretter qu'il existe encore une moitié de conducteur qui se tue d'une MTT2 de plus de 25 kW.

Cette proportion ainsi que l'augmentation du nombre des jeunes tués à bord de motos de plus de 125 cm³ alors qu'ils ne possédaient aucun permis ou un permis non valable, expliquent la forte hausse de la mortalité des conducteurs de cette classe d'âge (+ 10, soit + 34 %). Ainsi, six conducteurs de moins de 21 ans sur dix se sont tués au guidon d'une MTT1 ou MTT2 alors qu'ils étaient en infraction. Cette proportion est beaucoup plus élevée que celle des motocyclistes de moins de 21 ans qui se tuent au guidon d'une 100-125 cm³ (20 %).

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)*
0-14 ans	Année 2001	284	1 699	10 554	12 253	2,27
	Année 2000	343	1 902	11 610	13 512	2,48
	Différence	- 59	- 203	- 1 056	- 1 259	- 0,21
	Évolution	- 17,2 %	- 10,7 %	- 9,1 %	- 9,3 %	
15-24 ans	Année 2001	2 077	7 852	39 787	47 639	4,18
	Année 2000	1 964	8 260	42 103	50 363	3,75
	Différence	+ 113	- 408	- 2 316	- 2 724	+ 0,43
	Évolution	+ 5,8 %	- 4,9 %	- 5,5 %	- 5,4 %	
25-44 ans	Année 2001	2 579	8 746	45 859	54 605	4,51
	Année 2000	2 522	9 081	48 043	57 124	4,23
	Différence	+ 57	- 335	- 2 184	- 2 519	+ 0,28
	Évolution	+ 2,3 %	- 3,7 %	- 4,5 %	- 4,4 %	
45-64 ans	Année 2001	1 410	4 359	20 717	25 076	5,32
	Année 2000	1 411	4 447	21 415	25 862	5,17
	Différence	- 1	- 88	- 698	- 786	+ 0,15
	Évolution	- 0,1 %	- 2,0 %	- 3,3 %	- 3,0 %	
65 ans et plus	Année 2001	1 288	2 936	9 212	12 148	9,59
	Année 2000	1 270	3 135	9 502	12 637	9,13
	Différence	+ 18	- 199	- 290	- 489	+ 0,46
	Évolution	+ 1,4 %	- 6,3 %	- 3,1 %	- 3,9 %	
Âge indéterminé	Année 2001	82	600	1 624	2 224	3,56
	Année 2000	133	582	2 037	2 619	4,83
	Différence	- 51	+ 18	- 413	- 395	- 1,27
	Évolution	NS	NS	NS	NS	
Ensemble	Année 2001	7 720	26 192	127 753	153 945	4,78
	Année 2000	7 643	27 407	134 710	162 117	4,50
	Différence	+ 77	- 1 215	- 6 957	- 8 172	+ 0,28
	Évolution	+ 1,0 %	- 4,4 %	- 5,2 %	- 5,0 %	

Source : ONISR, fichier des accidents

NS : non significatif

* victimes : tués + blessés

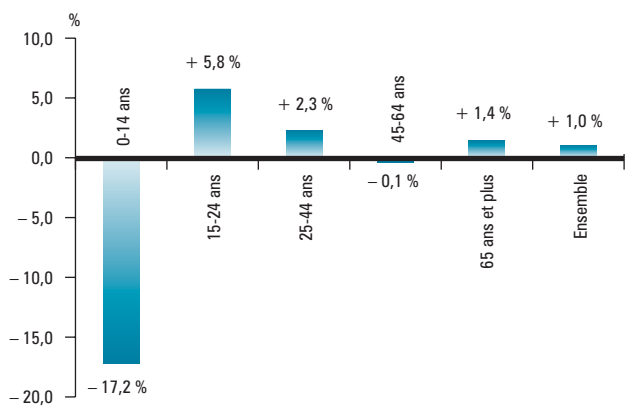
En 2001, par rapport à 2000 :

- le nombre de tués diminue très fortement (- 17,2 %) pour les enfants de moins de 15 ans, reste stable pour la classe des 45-64 ans mais augmente pour les personnes âgées de 65 ans et plus (+ 1,4 %), la classe des 25-44 ans (+ 2,3 %) mais surtout pour celle des jeunes de 15 à 24 ans (+ 5,8 %) ;
- le nombre de blessés diminue pour toutes les classes d'âge mais moins que la moyenne (- 5,0 %) pour les clas-

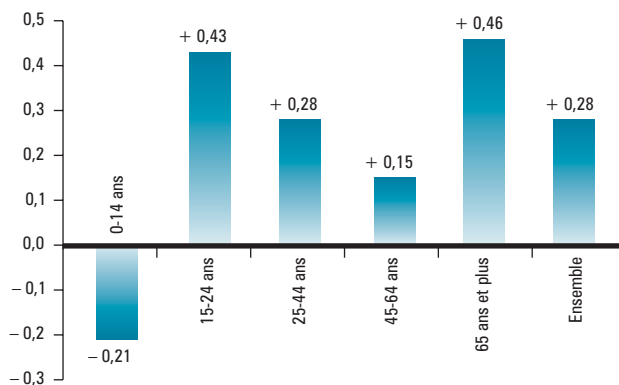
ses au-delà de 25 ans et plus que cette moyenne en deça, en particulier pour les moins de 15 ans (- 9,3 %) ;

- la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour les enfants de moins de 15 ans (- 0,21 point) mais augmente pour toutes les autres classes d'âge, de + 0,15 point pour la classe des 45-64 ans à + 0,46 point pour les personnes âgées de 65 ans et plus.

Évolution du nombre de tués par classes d'âge



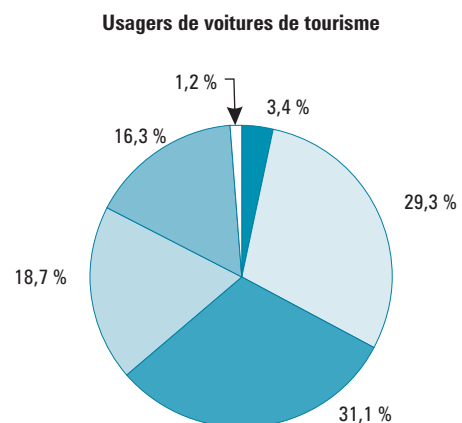
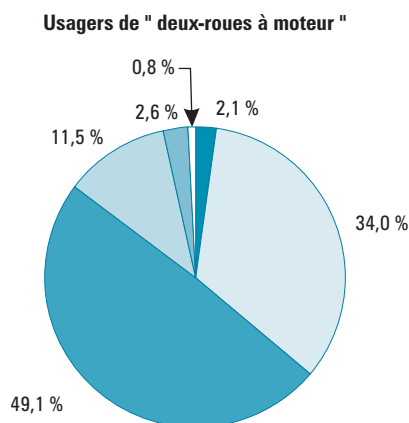
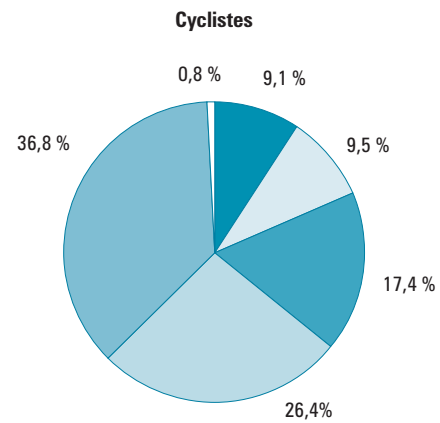
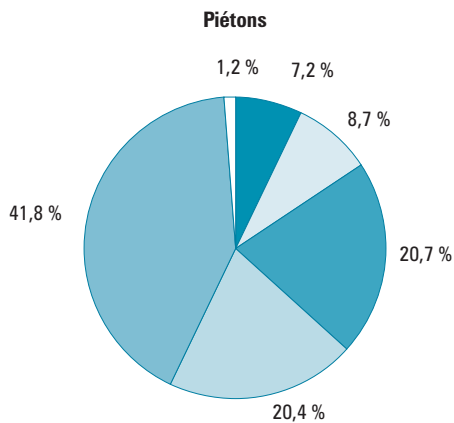
Évolution de la gravité par classes d'âge (tués pour 100 victimes)



Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2001

Classes d'âge	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	56	7,2	22	9,1	30	2,1	170	3,4
15-24 ans	68	8,7	23	9,5	489	34,0	1 462	29,3
25-44 ans	161	20,7	42	17,4	705	49,1	1 553	31,1
45-64 ans	159	20,4	64	26,4	165	11,5	937	18,7
65 ans et plus	325	41,8	89	36,8	37	2,6	816	16,3
Âge indéterminé	9	1,2	2	0,8	11	0,8	60	1,2
Ensemble	778	100,0	242	100,0	1 437	100,0	4 998	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents



■ 0-14 ans
 ■ 15-24 ans
 ■ 25-44 ans
 ■ 45-64 ans
 ■ 65 ans et plus
 ■ Age indéterminé

La répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (41,8 %). On retrouve cette forte représentation pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (34,0 %) ainsi que pour les 25-44 ans (49,1 %) mais, il est vrai, avec une population plus importante. La

forte représentation de ces deux classes d'âge se retrouve également dans les usagers de voitures de tourisme (29,3 % et 31,1 %).

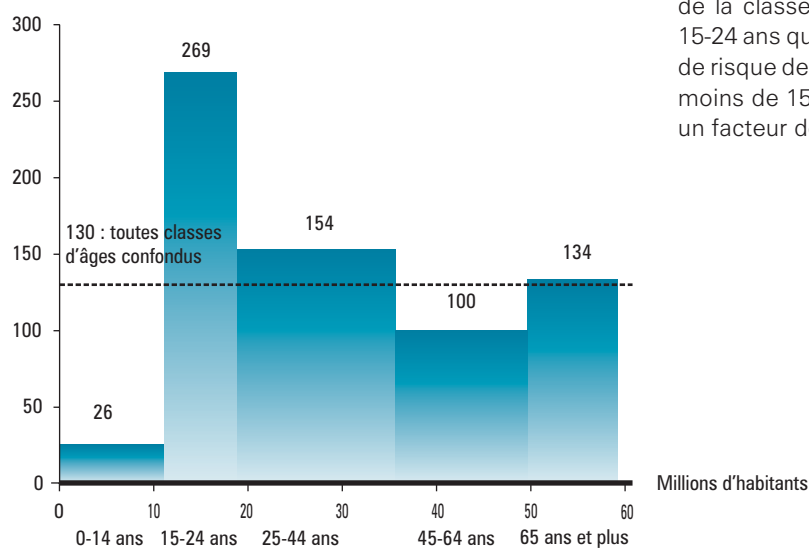
Parmi les cyclistes tués, les personnes de plus de 45 ans sont sur-représentées.

Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2001

Âges	Nombre de tués	Population (au 1-1-2002)	Tués par million d'habitants
0-14 ans	284	11 113 353	26
15-24 ans	2 077	7 725 872	269
25-44 ans	2 579	16 786 923	154
45-64 ans	1 410	14 087 014	100
65 ans et plus	1 288	9 630 863	134
Âge indéterminé	82	—	—
Ensemble	7 720	59 344 025	130

Sources : ONISR, fichier des accidents, INSEE

Tués par million d'habitants



Par classes d'âge, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque deux fois plus fort que la moyenne ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque cinq fois plus faible que la moyenne.

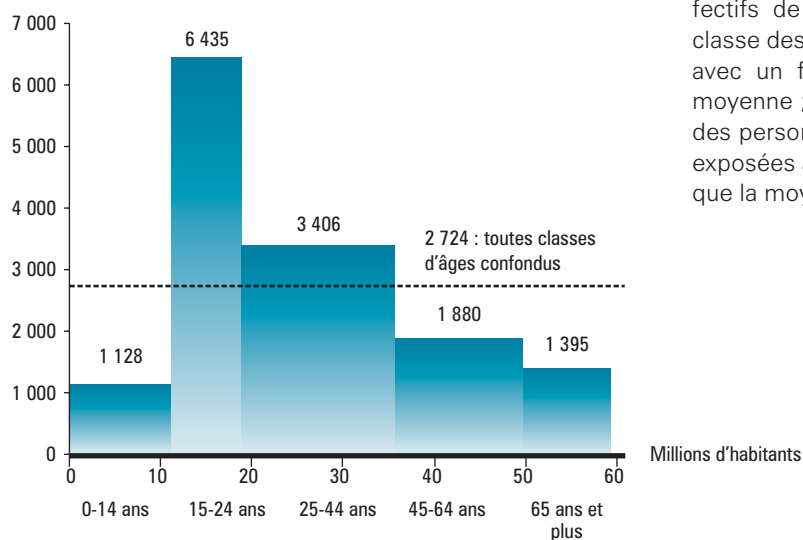
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2001

Âges	Nombre de victimes ¹	Population (au 1-1-2002)	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	12 537	11 113 353	1 128
15-24 ans	49 716	7 725 872	6 435
25-44 ans	57 184	16 786 923	3 406
45-64 ans	26 486	14 087 014	1 880
65 ans et plus	13 436	9 630 863	1 395
Âge indéterminé	2 306	—	—
Ensemble	161 665	59 344 025	2 724

Sources : ONISR, fichier des accidents, INSEE

1. Victimes = tués + blessés.

Victimes par million d'habitants



Par classes d'âge, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque 2,4 fois plus fort que la moyenne ; les classes des enfants de moins de 15 ans et des personnes âgées de 65 ans et plus étant les moins exposées avec un facteur de risque deux fois plus faible que la moyenne.

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 2001	6 941	461	1 272	8 835	10 107	6,64
	Année 2000	6 624	499	1 240	8 474	9 714	7,53
	Différence	+ 317	- 38	+ 32	+ 361	+ 393	- 0,89
	Évolution	+ 4,8 %	- 7,6 %	+ 2,6 %	+ 4,3 %	+ 4,0 %	
dont autoroutes de liaison	Année 2001	2 274	283	952	2 606	3 558	12,45
	Année 2000	2 264	318	921	2 689	3 610	14,05
	Différence	+ 10	- 35	+ 31	- 83	- 52	- 1,60
	Évolution	+ 0,4 %	- 11,0 %	+ 3,4 %	- 3,1 %	- 1,4 %	
dont autoroutes de dégagement	Année 2001	4 667	178	320	6 229	6 549	3,81
	Année 2000	4 360	181	319	5 785	6 104	4,15
	Différence	+ 307	- 3	+ 1	+ 444	+ 445	- 0,34
	Évolution	+ 7,0 %	- 1,7 %	+ 0,3 %	+ 7,7 %	+ 7,3 %	
Routes nationales	Année 2001	17 087	1 890	4 979	19 790	24 769	11,06
	Année 2000	17 891	1 967	5 372	20 898	26 270	10,99
	Différence	- 804	- 77	- 393	- 1 108	- 1 501	+ 0,07
	Évolution	- 4,5 %	- 3,9 %	- 7,3 %	- 5,3 %	- 5,7 %	
Routes départementales	Année 2001	36 538	4 138	13 122	37 417	50 539	11,33
	Année 2000	38 381	3 969	13 442	40 716	54 158	10,34
	Différence	- 1 843	+ 169	- 320	- 3 299	- 3 619	+ 0,99
	Évolution	- 4,8 %	+ 4,3 %	- 2,4 %	- 8,1 %	- 6,7 %	
Voiries communales et autres voies	Année 2001	56 179	1 231	6 819	61 711	68 530	2,19
	Année 2000	58 327	1 208	7 353	64 622	71 975	2,07
	Différence	- 2 148	+ 23	- 534	- 2 911	- 3 445	+ 0,12
	Évolution	- 3,7 %	+ 1,9 %	- 7,3 %	- 4,5 %	- 4,8 %	
Ensemble	Année 2001	116 745	7 720	26 192	127 753	153 945	6,61
	Année 2000	121 223	7 643	27 407	134 710	162 117	6,30
	Différence	- 4 478	+ 77	- 1 215	- 6 957	- 8 172	+ 0,31
	Évolution	- 3,7 %	+ 1,0 %	- 4,4 %	- 5,2 %	- 5,0 %	

Source : ONISR, fichier des accidents
NS : non significatif

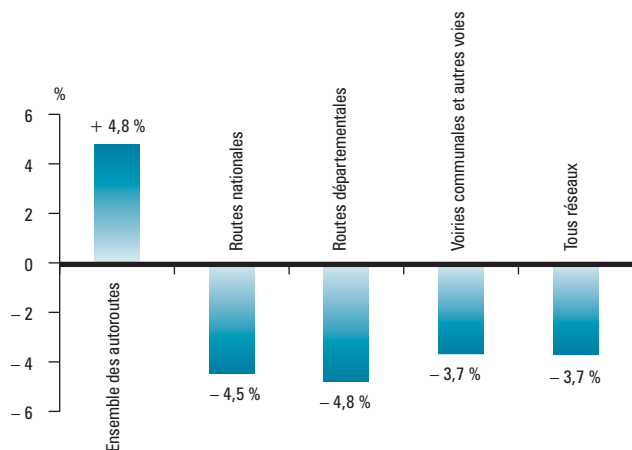
En 2001, par rapport à 2000 :

- le nombre d'accidents corporels diminue comme la moyenne (- 3,7 %) sur les voies communales et plus que cette moyenne sur les routes nationales (- 4,5 %) et départementales (- 4,8 %). Il est en revanche en augmentation sur le réseau des autoroutes (+ 4,8 %), en particulier les autoroutes de dégagement (+ 7,0 %), la situation sur les autoroutes de liaison restant stable (+ 0,4 %) ;
- le nombre de tués, globalement en hausse de 1,0 %, enregistre des augmentations supérieures sur les voies communales (+ 1,9 %) et les routes départementales

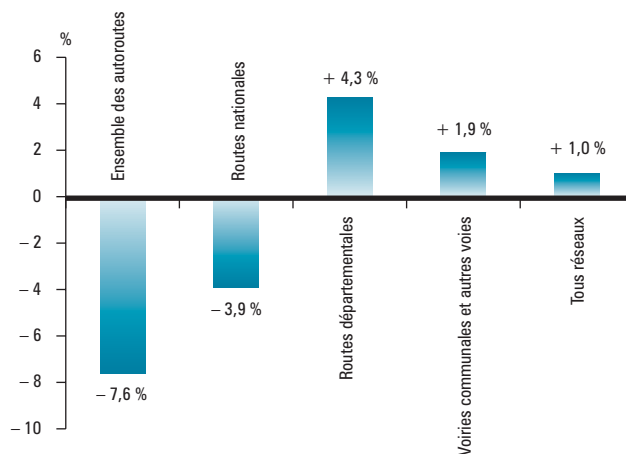
(+ 4,3 %). Il diminue sur les routes nationales (- 3,9 %) et sur les autoroutes (- 7,6 %), principalement sur les autoroutes de liaison (- 11,0 %) ;

- le nombre de blessés augmente sur les autoroutes de dégagement (+ 7,3 %) et diminue partout ailleurs mais moins que la moyenne (- 5,0 %) sur les autoroutes de liaison (- 1,4 %) ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue sur les autoroutes, en particulier de liaison, mais augmente partout ailleurs.

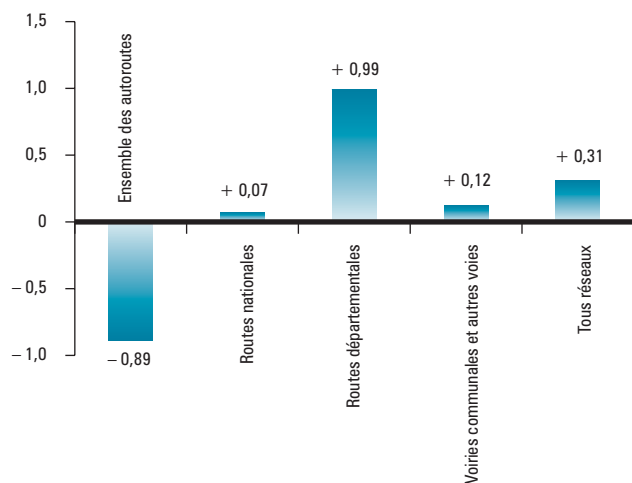
Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux



Évolution de la gravité par catégories de réseaux (tués pour 100 accidents corporels)



Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain ¹	Année 2001	77 258	2 154	11 464	84 382	95 846	2,79
	Année 2000	80 729	2 137	12 269	88 940	101 209	2,65
	Différence	- 3 471	+ 17	- 805	- 4 558	- 5 363	+ 0,14
	Évolution	- 4,3 %	+ 0,8 %	- 6,6 %	- 5,1 %	- 5,3 %	
Rase campagne ²	Année 2001	39 487	5 566	14 728	43 371	58 099	14,10
	Année 2000	40 494	5 506	15 138	45 770	60 908	13,60
	Différence	- 1 007	+ 60	- 410	- 2 399	- 2 809	+ 0,50
	Évolution	- 2,5 %	+ 1,1 %	- 2,7 %	- 5,2 %	- 4,6 %	
Ensemble	Année 2001	116 745	7 720	26 192	127 753	153 945	6,61
	Année 2000	121 223	7 643	27 407	134 710	162 117	6,30
	Différence	- 4 478	+ 77	- 1 215	- 6 957	- 8 172	+ 0,31
	Évolution	- 3,7 %	+ 1,0 %	- 4,4 %	- 5,2 %	- 5,0 %	

Source : ONISR, fichier des accidents

1. Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.

2. Reste du réseau situé hors agglomération.

Détail milieu urbain	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2001						
<5 000 habitants	10 412	773	3 814	9 789	13 603	7,42
5 000 à 20 000 habitants	11 923	463	2 711	12 489	15 200	3,88
20 000 à 100 000 habitants	24 276	498	2 796	27 181	29 977	2,05
>100 000 habitants	30 647	420	2 143	34 923	37 066	1,37
Rappel milieu urbain	77 258	2 154	11 464	84 382	95 846	2,79
Année 2000						
<5 000 habitants	11 304	800	3 942	10 893	14 835	7,08
5 000 à 20 000 habitants	12 248	494	2 751	12 859	15 610	4,03
20 000 à 100 000 habitants	25 646	487	3 172	28 963	32 135	1,90
>100 000 habitants	31 531	356	2 404	36 225	38 629	1,13
Rappel milieu urbain	80 729	2 137	12 269	88 940	101 209	2,65
Évolution 2001/2000						
<5 000 habitants	- 7,9 %	- 3,4 %	- 3,2 %	- 10,1 %	- 8,3 %	+ 0,34
5 000 à 20 000 habitants	- 2,7 %	- 6,3 %	- 1,5 %	- 2,9 %	- 2,6 %	- 0,15
20 000 à 100 000 habitants	- 5,3 %	+ 2,3 %	- 11,9 %	- 6,2 %	- 6,7 %	+ 0,15
>100 000 habitants	- 2,8 %	+ 18,0 %	- 10,9 %	- 3,6 %	- 4,0 %	+ 0,24
Rappel milieu urbain	- 4,3 %	+ 0,8 %	- 6,6 %	- 5,1 %	- 5,3 %	+ 0,14

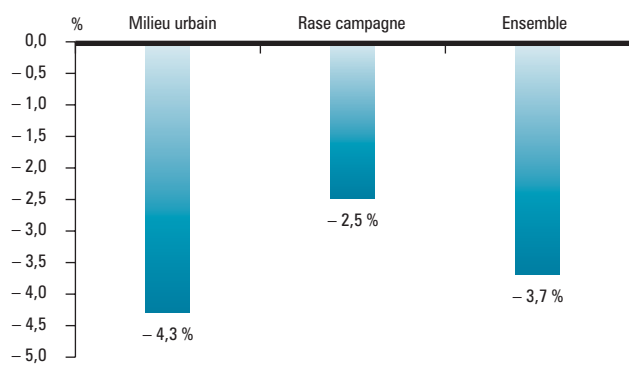
Source : ONISR, fichier des accidents

En 2001, par rapport à 2000 :

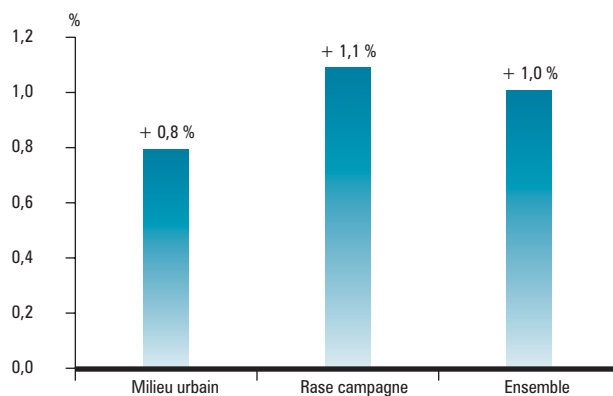
- on assiste globalement à des évolutions dans le même sens en milieu urbain et en rase campagne. Toutefois, si les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent plus vite en milieu urbain qu'en rase campagne, le nombre de tués, s'il augmente faiblement en milieu urbain, augmente un peu plus en rase campagne ;
- de ce fait, la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, augmente un peu plus en rase campagne qu'en milieu urbain ;

- par tailles d'agglomérations, c'est dans celles de moins de 20 000 habitants que la situation est la plus favorable avec une diminution de tous les indicateurs. Dans les villes de plus de 20 000 habitants, les résultats sont contrastés avec moins d'accidents corporels et de blessés mais plus de tués, en particulier dans les villes de plus de 100 000 habitants où l'augmentation du nombre de tués atteint 18,0 %. La gravité des accidents corporels diminue dans les agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants mais augmente partout ailleurs.

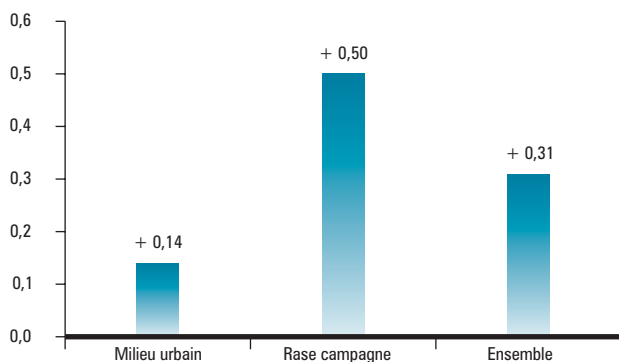
Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu



Évolution du nombre de tués selon le milieu



Évolution de la gravité selon le milieu (tués pour 100 accidents corporels)



L'analyse conjoncturelle

Améliorer les méthodes de suivi des résultats conjoncturels et la façon dont on communique sur ce sujet pour diffuser l'information la plus complète et de la manière la plus transparente est un objectif essentiel pour la sécurité routière.

DE L'ANALYSE DES WEEK-ENDS « DE CIRCULATION INTENSE »...

Traditionnellement, les résultats conjoncturels étaient présentés mensuellement sur la base d'une exploitation du fichier accidents.

Compte tenu des délais pour obtenir ces données détaillées (plus de trois mois), un système de remontées rapides limité aux nombres d'accidents, de tués et de blessés (les ATB) a été mis en place pour les week-ends dits de « circulation intense ». Or l'analyse (cf. ci-dessous) montre que ces week-ends ne sont pas forcément les plus accidentogènes.

Circulation intense et accidentologie

Au moment des grands départs, un dispositif spécial est mis en place dit de « circulation intense » (26 week-ends, soient 92 jours en 2001). Ces jours ne sont pas forcément les plus accidentogènes comme le montre la liste des dix jours ayant eu le bilan le plus lourd en 2001 :

- 43 morts, le 16 juin ;
- 43 morts, le 16 septembre ;
- 40 morts, le 31 juillet ;
- 40 morts, le 9 décembre ;
- 40 morts, le 15 avril : **circulation intense** ;
- 39 morts, le 20 octobre ;
- 39 morts, le 8 décembre ;
- 38 morts le 15 juin ;
- 37 morts, le 29 juillet : **circulation intense** ;
- 37 morts, le 7 juillet : **circulation intense**.

Par ailleurs, la méthode consistant à comparer un week-end au même week-end des années précédentes est d'abord fragile car les résultats sur un week-end sont très aléatoires : la comparaison des week-ends conduit à des évolutions fortes d'une année sur l'autre (entre - 30 % et + 10 %, par exemple), sans lien avec une évolution réelle des comportements.

De plus, en procédant ainsi, on ne tient pas compte de la météo, du trafic et des effets calendaires qui jouent un rôle très important sur l'accidentologie. Enfin, cette méthode est critiquable car on compare les résultats de l'année par rapport à une base (les résultats de l'année précédente) dont on ne sait pas si elle était bonne ou non.

Ces deux dernières critiques sont d'ailleurs également valables pour la plupart des analyses mensuelles et annuelles.

... AU CALCUL DE « L'ÉQUIVALENT-ANNUEL »....

Il était donc nécessaire de renouveler les méthodes d'analyse conjoncturelle. Cet effort a porté sur trois points :

- la généralisation du système de remontées rapides ;
- le calcul de l'effet météo particulier du mois ;
- la prise en compte de l'effet de saisonnalité.

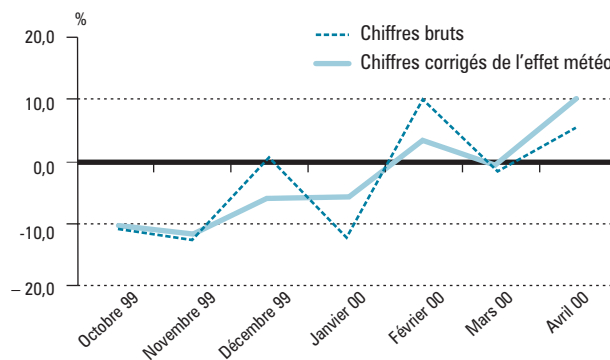
L'ensemble de ces informations est synthétisé sous la forme d'un équivalent-annuel permettant de comparer directement chaque mois aux mois précédents.

Les remontées rapides

En dehors des week-ends de circulation intense, celles qui étaient disponibles ne concernaient que la gendarmerie et, en conséquence, étaient partielles et surtout très typées (rase campagne et autoroutes de liaison). Au cours de l'année 2000, le système de remontées rapides de la gendarmerie nationale a été progressivement généralisé aux services de la police nationale ; ces chiffres doivent être redressés pour tenir compte de la différence entre tués sur le coup et tués à six jours¹.

L'effet météo

Les données mensuelles du fichier accidents étaient livrées brutes sans tenir compte des conditions météo. Le graphique suivant montre un exemple de l'importance de l'effet météo qui atténue les variations d'un mois sur l'autre.



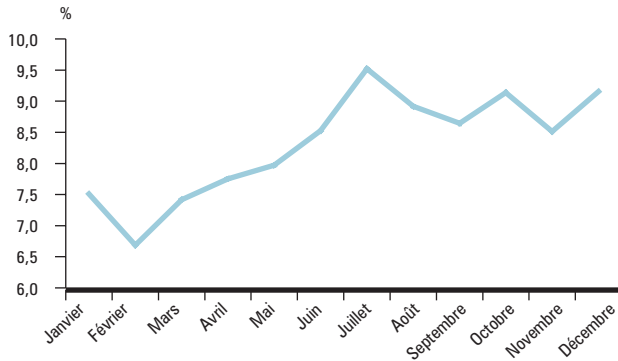
Il faut noter que, schématiquement, de bonnes conditions météo entraînent un surcroît de trafic et donc une augmentation du nombre d'accidents.

1. La précision de ce système qui n'est pas dédié spécifiquement à la remontée statistique, s'est dégradé en 2001, ce qui a conduit à une sous-estimation du bilan 2001 (7 616 tués annoncés courant janvier 2002).

La saisonnalité

Les données mensuelles sont affectées par un fort coefficient de saisonnalité comme le montre le graphique suivant.

Part de chaque mois dans les résultats de l'année (moyenne sur 1997-2001)



Les mois d'hiver, traditionnellement faiblement accidentogènes, sont suivis d'une lente progression au cours du printemps avec un maximum pendant les trois mois d'été et un maintien à un niveau élevé à l'automne. Cette saisonnalité ne permet pas de comparer directement un mois au mois précédent.

La prise en compte de ces trois éléments (remontées rapides, effet météo et saisonnalité) permet le calcul de données corrigées des effets météo, calendaire et de saisonnalité que nous appellerons dans la suite « données cvs ».

Enfin, pour que cet indicateur mensuel ait une valeur intrinsèque que l'on puisse comparer directement au mois précédent et à un objectif annuel, on le calcule sous forme d'un « équivalent annuel ».

Le modèle GIBOULEE d'analyse conjoncturelle

Le SETRA exploite le modèle GIBOULEE qu'il a élaboré avec l'aide du SES (DAEI) et de l'INRETS.

La série « cvs » est corrigée des variations saisonnières, c'est-à-dire de :

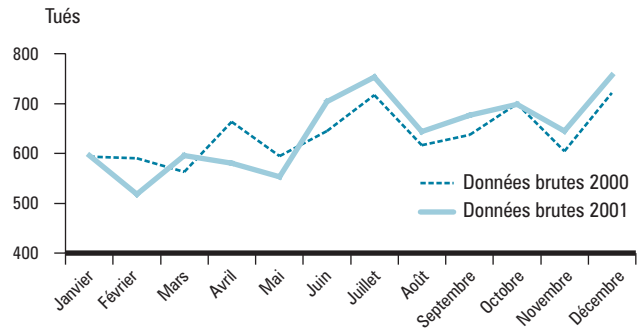
- 1) la *saisonnalité régulière* qui est la prise en compte des effets des caractéristiques propres aux différents mois de l'année et se répétant de façon régulière d'une année sur l'autre ;
- 2) des *effets météorologiques* calculés à partir d'une base de données météo (source Météo-France) ;
- 3) des *effets du calendrier* (jour de la semaine, week-end, fêtes, etc.). Ces effets intègrent les variations ponctuelles du trafic (par exemple, le fait qu'il y ait davantage de trafic pendant les jours de fête que pendant les week-ends ordinaires).

La série cvs est donc telle que **tous les mois deviennent comparables** entre eux.

La mise en place de ces outils a permis de faire évoluer la communication des résultats au cours de l'année 2000. Progressivement, les communications sur les week-ends de circulation intense ont diminué pour être remplacées par la communication régulière et rapide, dès le 10 de chaque mois des résultats mensuels.

... ET SON APPLICATION À L'ANALYSE CONJONCTURELLE DE L'ANNÉE 2001

Les résultats de l'année 2001 comparés à ceux de l'année 2000 sont donnés dans le graphique ci-dessous.



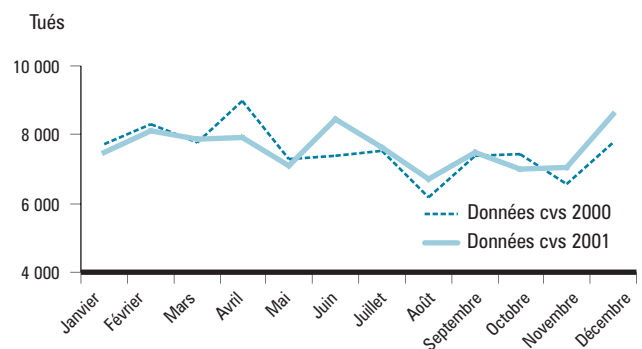
Au vu de ce graphique, on est tenté de conclure à un bon début d'année (à l'exception de mars) suivi à partir de mai par de mauvais résultats par rapport à l'année 2000.

L'application de la méthodologie décrite ci-dessus à l'année 2001 donne les résultats suivants :

L'effet météo et la correction des variations saisonnières – L'équivalent-annuel

	Données brutes	Effet météo	cvs	Équivalent annuel
Janvier	596	+ 3,3 %	636	7 498
Février	518	- 6,4 %	621	8 100
Mars	596	+ 5,1 %	667	7 855
Avril	580	- 0,6 %	650	7 910
Mai	553	- 4,0 %	602	7 087
Juin	704	- 5,5 %	695	8 467
Juillet	753	+ 3,9 %	647	7 628
Août	644	- 4,2 %	571	6 731
Septembre	677	+ 5,1 %	613	7 468
Octobre	698	+ 5,7 %	594	7 004
Novembre	645	- 0,7 %	578	7 041
Décembre	756	- 5,9 %	731	8 614

Le graphique suivant donne l'évolution en équivalent-annuel de données cvs :



L'analyse montre que le début d'année jusqu'en avril n'était, en fait, pas très bon puisque les équivalent-annuels étaient très proches de 8 000. La raison de cette contradiction avec l'analyse des chiffres bruts tient au fait que c'est le début de l'année 2000 qui était très mauvais ².

Dans ce contexte, le mois de mars n'apparaît pas si mauvais (7 855) puisqu'il a subi un effet météo particulièrement défavorable (+ 5,1 %).

De la même façon, la fin de l'année semble défavorable quand on la compare à la fin de l'année 2000 qui, elle, était bonne : à l'exception de deux très mauvais mois (juin et décembre), les niveaux sont bas et il y a quatre mois qui sont en dessous ou proche du niveau de 7 000.

L'ANALYSE SUR UNE LONGUE PÉRIODE (janvier 1994-décembre 2001)

L'examen de la tendance sur la période janvier 1994-décembre 2001 permet de décomposer cette période en deux grandes parties :

1) la première, allant de janvier 1994 à janvier 1999, correspond à une période de stagnation du nombre des tués autour d'un niveau annuel d'environ 8 200 tués par an ;

2) la seconde, allant de janvier 1999 à décembre 2001 correspond à une période de baisse globale du nombre des tués. En effet, ceux-ci passent progressivement du niveau initial de 8 200 morts par an au niveau final de 7 500 morts par an environ.

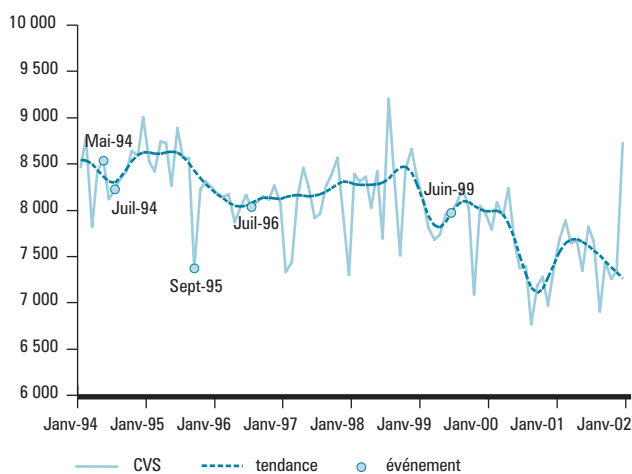
À cette baisse globale se surajoutent deux baisses de la tendance conjoncturelle suivies de remontées presque équivalentes.

Notas : a) la valeur de décembre 2001 est exceptionnellement élevée. Considérée comme valeur aberrante, elle n'intervient pas sur la tendance ; b) les mois les plus récents ont une tendance qui est en fait en cours de fabrication. Cette tendance peut se modifier lorsque l'on rajoute de nouveaux points de façon à être toujours de forme « arrondie ».

L'analyse du trafic sur l'ensemble du réseau routier national (routes nationales et autoroutes) met en évidence une très légère augmentation. Le rythme de croissance de la circulation est de + 3,1 % en 2001 après avoir été de + 2,2 % en 2000. Cette accélération explique en partie la dégradation de l'évolution du nombre des tués en 2001.

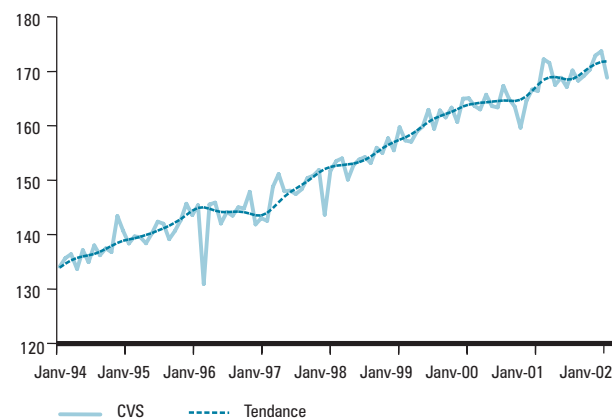
Ensemble du réseau

Tués : janvier 1994 - décembre 2001



Ensemble du réseau national

Parcours en 100 millions de véh*km : janvier 1994 - décembre 2001



2. Voir à ce propos l'analyse conjoncturelle de l'année 2000 faite dans le rapport de l'année 2000.

Bilan mensuel 2001/2000

	Accidents corporels		Tués		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	9 569	- 2,0	596	+ 0,5	2 034	10 515	12 549	- 4,6	6,23
Février	8 435	- 4,8	518	- 12,2	1 767	9 476	11 243	- 4,1	6,14
Mars	10 065	+ 1,8	596	+ 5,9	2 059	11 282	13 341	+ 1,6	5,92
Avril	9 269	- 6,5	580	- 12,5	2 014	10 525	12 539	- 8,0	6,26
1^{er} quadrimestre	37 338	- 0,2	2 290	- 4,9	7 874	41 798	49 672	- 3,8	6,13
Mai	9 601	- 8,7	553	- 7,1	2 107	10 291	12 398	- 10,8	5,76
Juin	10 611	+ 1,7	704	+ 9,1	2 463	11 447	13 910	+ 1,3	6,63
Juillet	10 097	- 2,7	753	+ 5,0	2 495	11 144	13 639	- 5,0	7,46
Août	8 986	+ 0,7	644	+ 4,5	2 477	9 949	12 426	- 0,1	7,17
2^e quadrimestre	39 295	- 2,4	2 654	+ 3,1	9 542	42 831	52 373	- 3,8	6,75
Septembre	10 033	- 4,3	677	+ 6,3	2 292	10 943	13 235	- 3,0	6,75
Octobre	11 036	- 0,5	698	- 0,1	2 257	11 732	13 989	- 3,7	6,32
Novembre	9 857	- 6,3	645	+ 6,8	2 156	10 503	12 659	- 9,0	6,54
Décembre	9 186	- 12,2	756	+ 4,9	2 071	9 946	12 017	- 13,9	8,23
3^e quadrimestre	40 112	- 5,7	2 776	+ 4,3	8 776	43 124	51 900	- 7,4	6,92
Année 2001	116 745	- 3,7	7 720	+ 1,0	26 192	127 753	153 945	- 5,0	6,61

Source : ONISR, fichier des accidents

Pour l'ensemble des mois, au cours de l'année 2001, quatre mois ont enregistré une diminution de l'ensemble des indicateurs (février, avril, mai et octobre) et deux une augmentation de ces indicateurs (mars et juin). Les six autres ont connu des évolutions contrastées.

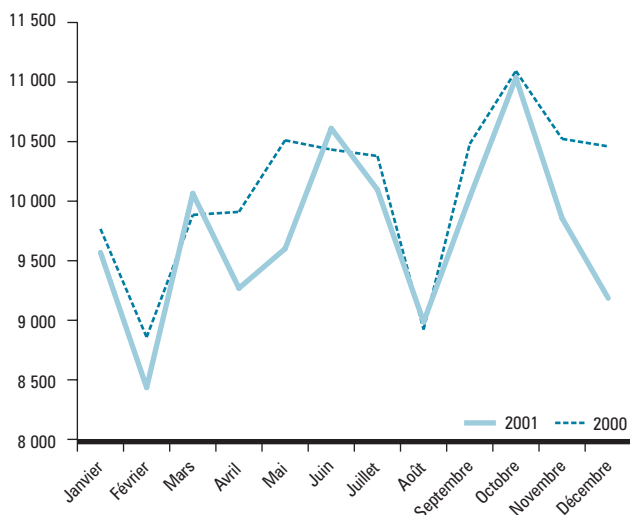
Dans le détail, on constate que :

- le nombre d'accidents corporels a subi trois augmentations relativement faibles : mars (+ 1,8 %), juin (+ 1,7 %) et août (+ 0,7 %). Il a aussi connu de fortes diminutions comme en novembre (- 6,3 %), mai (- 8,7 %) et surtout décembre (- 12,2 %) ;
- en revanche, le nombre de tués a connu huit augmentations variant de 0,5 % en janvier à 9,1 % en juin. Si l'on ex-

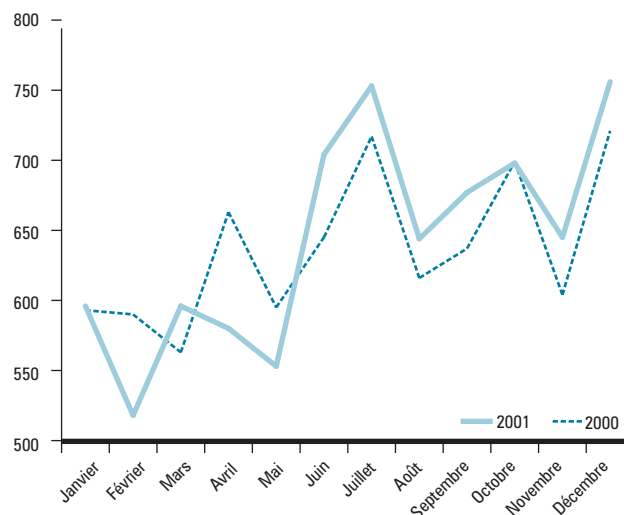
cepte la très légère diminution constatée en octobre (- 0,1 %), il augmente de façon significative et continue depuis juin. Trois fortes diminutions ont toutefois été enregistrées en mai (- 7,1 %) et surtout février (- 12,2 %) et avril (- 12,5 %) ;

- le nombre de blessés n'a augmenté que deux fois, en mars (+1,6 %) et juin (+ 1,3 %). Le reste du temps il diminue et même de façon forte comme en avril (- 8,0 %), novembre (- 9,0 %), mai (-10,8 %) et décembre (- 13,9 %) ;
- la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,61 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en décembre (8,23) et la plus basse en mai (5,76).

Évolution du nombre d'accidents corporels



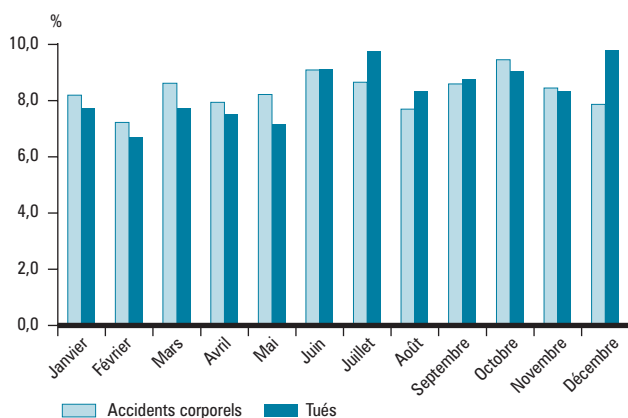
Évolution du nombre de tués



Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2001

Mois	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	9 569	8,2	596	7,7
Février	8 435	7,2	518	6,7
Mars	10 065	8,6	596	7,7
Avril	9 269	7,9	580	7,5
Mai	9 601	8,2	553	7,2
Juin	10 611	9,1	704	9,1
Juillet	10 097	8,6	753	9,8
Août	8 986	7,7	644	8,3
Septembre	10 033	8,6	677	8,8
Octobre	11 036	9,5	698	9,0
Novembre	9 857	8,4	645	8,4
Décembre	9 186	7,9	756	9,8
Ensemble	116 745	100,0	7 720	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents

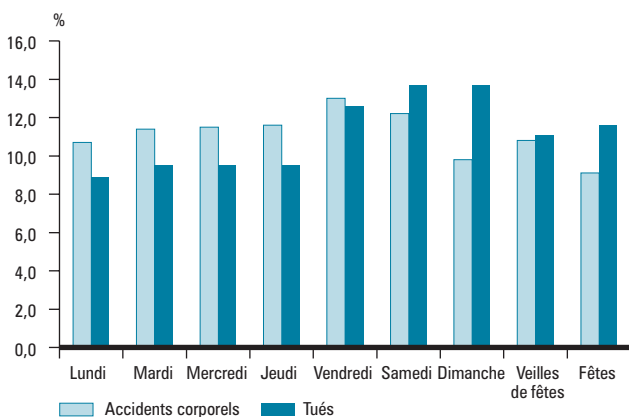


En 2001, c'est au cours du mois d'octobre que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels. Pour le nombre de tués, c'est au cours des mois de juillet et décembre que l'on trouve les plus fortes valeurs.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2001

Jours	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	46	13 804	300	10,7	803	17	8,9
Mardi	48	15 466	322	11,4	857	18	9,5
Mercredi	49	15 829	323	11,5	875	18	9,5
Jeudi	50	16 342	327	11,6	905	18	9,5
Vendredi	51	18 684	366	13,0	1 245	24	12,6
Samedi	48	16 454	343	12,2	1 254	26	13,7
Dimanche	49	13 504	276	9,8	1 271	26	13,7
Veilles de fêtes	11	3 333	303	10,8	229	21	11,1
Fêtes	13	3 329	256	9,1	281	22	11,6
Ensemble	365	116 745	320	100,0	7 720	21	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents



Ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses ; dans l'ordre décroissant :

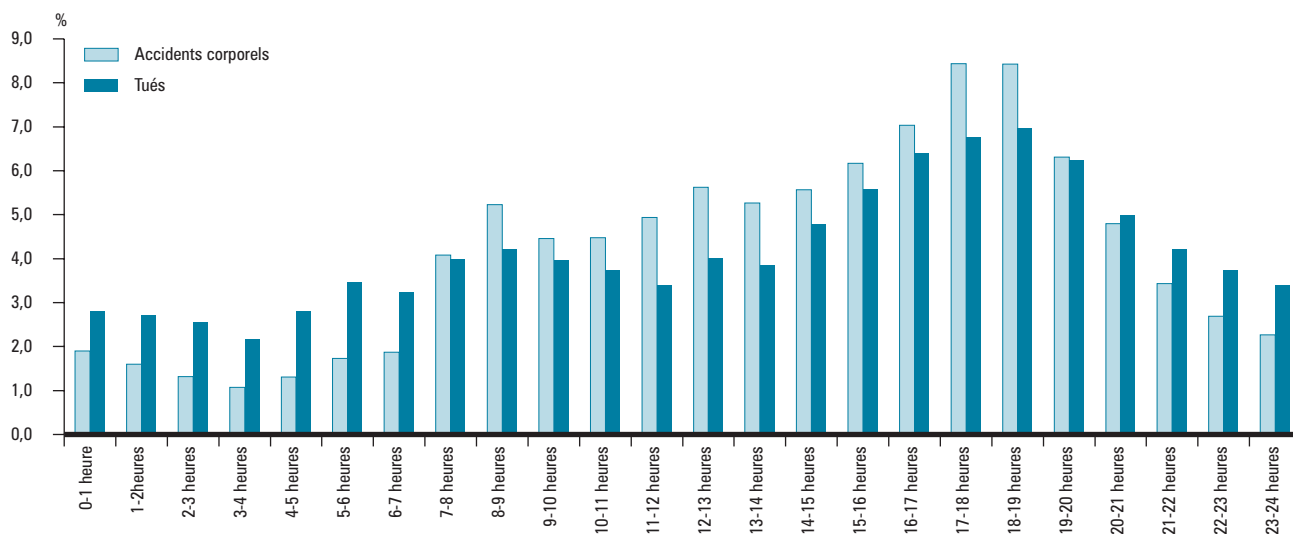
- les vendredis et samedis, pour les accidents corporels ;
- les samedis, dimanches, et vendredis pour les tués.

Les veilles de fêtes et fêtes présentent également un caractère très meurtrier.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2001

Heures	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	2 221	1,9	217	2,8
1-2 heures	1 870	1,6	209	2,7
2-3 heures	1 540	1,3	198	2,6
3-4 heures	1 248	1,1	167	2,2
4-5 heures	1 531	1,3	216	2,8
5-6 heures	2 019	1,7	268	3,5
6-7 heures	2 186	1,9	250	3,2
7-8 heures	4 764	4,1	308	4,0
8-9 heures	6 099	5,2	326	4,2
9-10 heures	5 208	4,5	306	4,0
10-11 heures	5 231	4,5	288	3,7
11-12 heures	5 761	4,9	263	3,4
12-13 heures	6 562	5,6	309	4,0
13-14 heures	6 144	5,3	297	3,8
14-15 heures	6 504	5,6	370	4,8
15-16 heures	7 205	6,2	431	5,6
16-17 heures	8 211	7,0	494	6,4
17-18 heures	9 850	8,4	522	6,8
18-19 heures	9 841	8,4	538	7,0
19-20 heures	7 365	6,3	481	6,2
20-21 heures	5 596	4,8	386	5,0
21-22 heures	4 005	3,4	325	4,2
22-23 heures	3 135	2,7	289	3,7
23-24 heures	2 649	2,3	262	3,4
Ensemble	116 745	100,0	7 720	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents



Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 72 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h.

Si, au cours des autres plages horaires, les accidents corporels sont moins nombreux (28 % au total), ils sont plus graves puisqu'ils représentent 40 % du nombre total de tués.

Bilan 2001 comparé au bilan 2000 par service de surveillance

BILAN GLOBAL

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 acc. corp.)
Année 2001	116 745	7 720	26 192	127 753	153 945	6,61
Année 2000	121 223	7 643	27 407	134 710	162 117	6,30
Différence	- 4 478	+ 77	- 1 215	- 6 957	- 8 172	+ 0,31
Évolution	- 3,7 %	+ 1,0 %	- 4,4 %	- 5,2 %	- 5,0 %	

Source : ONISR, fichier des accidents

BILAN GENDARMERIE NATIONALE

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 acc. corp.)
Année 2001	41 320	5 826	18 441	40 780	59 221	14,10
Année 2000	42 957	5 707	18 596	44 165	62 761	13,29
Différence	- 1 637	+ 119	- 155	- 3 385	- 3 540	+ 0,81
Évolution	- 3,8 %	+ 2,1 %	- 0,8 %	- 7,7 %	- 5,6 %	

Source : ONISR, fichier des accidents

BILAN POLICE NATIONALE

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 acc. corp.)
Année 2001	75 425	1 894	7 751	86 973	94 724	2,51
Année 2000	78 266	1 936	8 811	90 545	99 356	2,47
Différence	- 2 841	- 42	- 1 060	- 3 572	- 4 632	+ 0,04
Évolution	- 3,6 %	- 2,2 %	- 12,0 %	- 3,9 %	- 4,7 %	

Source : ONISR, fichier des accidents

En 2001, par rapport à 2000, sur le réseau surveillé par la gendarmerie nationale, on assiste à des diminutions des nombres d'accidents corporels (- 3,8 %) et de blessés (- 5,6 %) - avec une baisse plus prononcée du nombre de blessés légers (- 7,7 %) et une quasi-stabilité du nombre de blessés graves - mais à une augmentation du nombre de tués (+ 2,1 %).

Sur le réseau surveillé par la police nationale, tous les indicateurs sont en diminution : de - 2,2 % pour les tués à - 12,0 % pour les blessés graves, en passant par - 3,6 % pour les accidents corporels.

Sur les deux réseaux, ces variations s'accompagnent d'une augmentation de la gravité des accidents mais qui reste cependant très légère sur le réseau de la police.

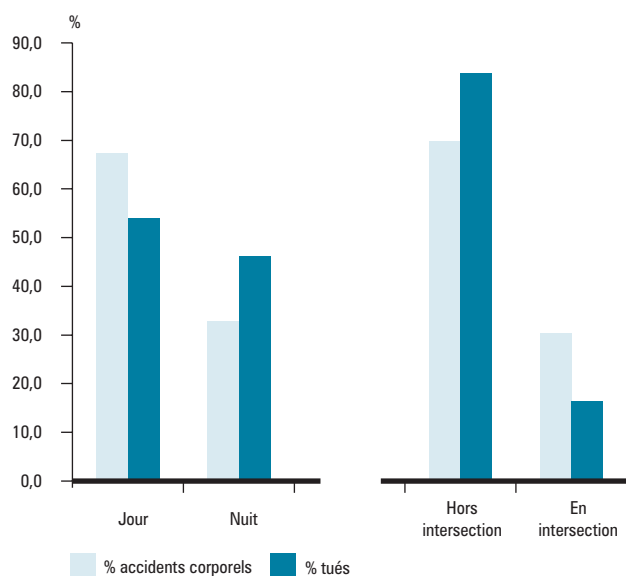
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairage et la présence ou non d'une intersection en 2001

Conditions d'éclairage	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	78 472	67,2	4 162	53,9
Nuit	38 273	32,8	3 558	46,1
Ensemble	116 745	100,0	7 720	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents

Présence ou non d'une intersection	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	81 320	69,7	6 458	83,7
En intersection	35 425	30,3	1 262	16,3
Ensemble	116 745	100,0	7 720	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents



Un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente près de la moitié du nombre de tués, ce qui confirme que, si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves. Un tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 16 % du nombre de tués, ces accidents sont donc beaucoup moins graves que les accidents survenant hors intersection.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2001

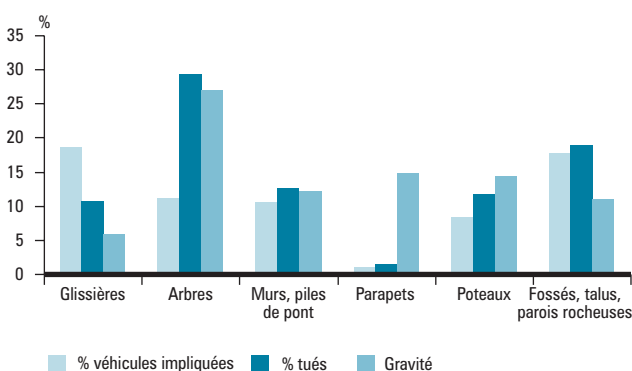
Ensemble des accidents	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	27 981	100,0	2 886	100,0	10,31
Dont – glissières	5 235	18,7	312	10,8	5,96
– arbres	3 139	11,2	848	29,4	27,01
– murs, piles de pont	2 948	10,5	363	12,6	12,31
– parapets	316	1,1	47	1,6	14,87
– poteaux	2 354	8,4	339	11,7	14,40
– fossés, talus, parois rocheuses	4 964	17,7	548	19,0	11,04

Source : ONISR, fichier des accidents

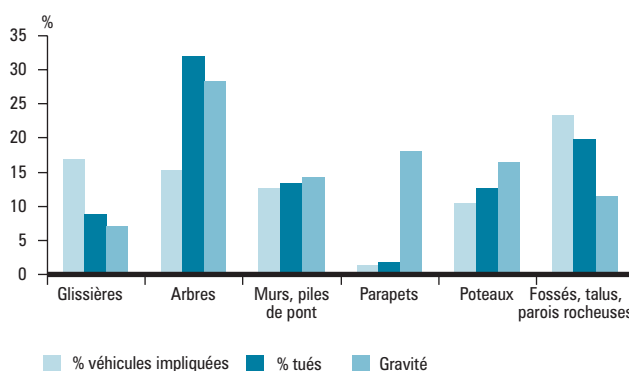
Dont accidents à un seul véhicule sans piéton	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	18 679	100,0	2 520	100,0	13,49
Dont – glissières	3 174	17,0	225	8,9	7,09
– arbres	2 840	15,2	806	32,0	28,38
– murs, piles de pont	2 359	12,6	338	13,4	14,33
– parapets	256	1,4	46	1,8	17,97
– poteaux	1 938	10,4	319	12,7	16,46
– fossés, talus, parois rocheuses	4 363	23,4	503	20,0	11,53

Source : ONISR, fichier des accidents

Ensemble des accidents



Dont accidents à un seul véhicule sans piéton



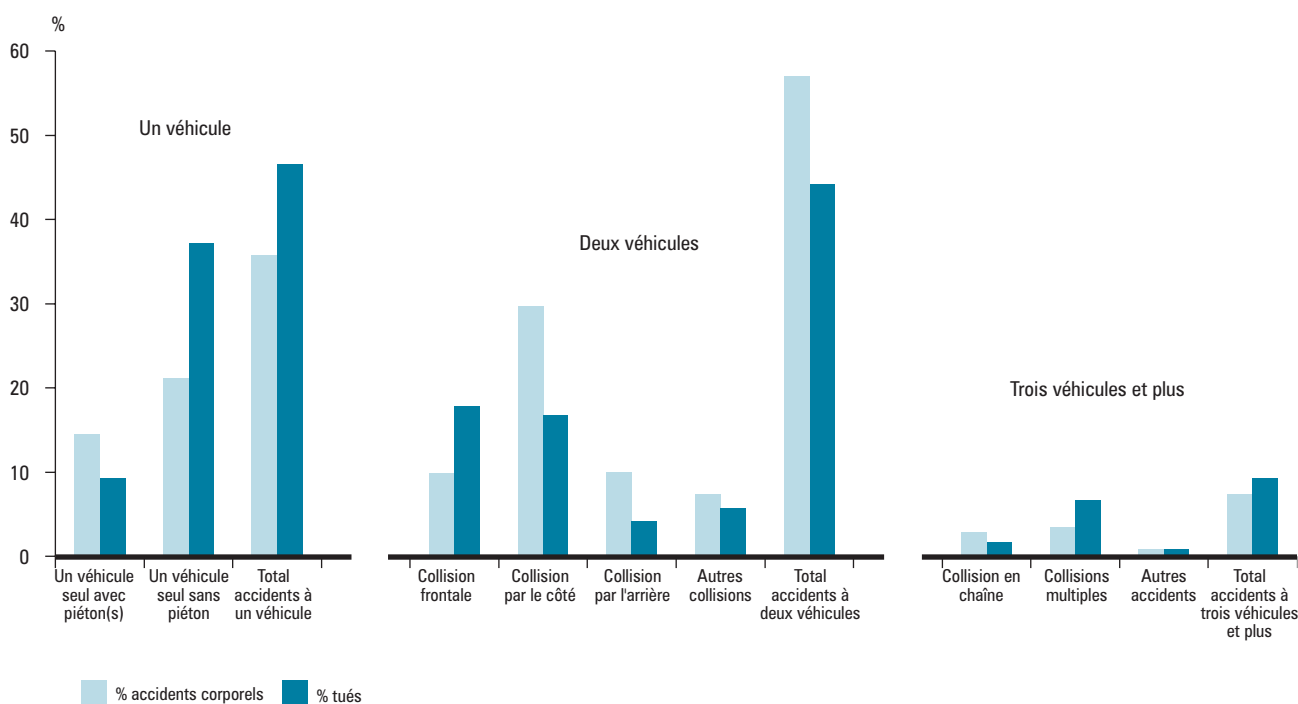
C'est contre les arbres, les talus, les parois rocheuses et dans les fossés que l'on enregistre le plus grand nombre de tués, que ce soit dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes ou dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. En revanche, pour la gravité, c'est dans les accidents contre arbres, contre parapets et contre les po-

teaux que l'on retrouve les valeurs les plus élevées (respectivement 27,01, 14,87 et 14,40) pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes et 28,38, 17,97 et 16,46 pour les accidents à un seul véhicule sans piéton). Il convient de noter que, dans les accidents contre glissières, elle est plus faible (respectivement 5,96 et 7,09).

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2001

Types d'accidents	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	16 947	14,5	721	9,3
Un véhicule seul sans piéton	24 717	21,2	2 875	37,2
Total accidents à un véhicule	41 664	35,7	3 596	46,6
Deux véhicules :				
– collision frontale	11 563	9,9	1 371	17,8
– collision par le côté	34 666	29,7	1 290	16,7
– collision par l'arrière	11 642	10,0	315	4,1
– autres collisions	8 642	7,4	437	5,7
Total accidents à deux véhicules	66 513	57,0	3 413	44,2
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	3 393	2,9	127	1,6
– collisions multiples	4 125	3,5	518	6,7
– autres collision	1 050	0,9	66	0,9
Total accidents à trois véhicules et plus	8 568	7,3	711	9,2
Ensemble	116 745	100,0	7 720	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents



Un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul sans piéton). Ces accidents occasionnent plus d'un tué sur trois.

Les collisions frontales, comme les collisions par le côté, sont la cause de près d'un tué sur cinq.

Près de six accidents corporels sur dix sont la conséquence de la collision entre deux véhicules.

Les accidents à un et deux véhicules représentent 93 % des accidents et près de 91 % des tués.

Alcool et accidents de la route

AVERTISSEMENT

Un problème de connaissance de l'alcoolémie

Lorsqu'un accident corporel se produit, les forces de l'ordre se rendant sur place doivent remplir un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC). Par ailleurs, ils doivent procéder au dépistage de l'alcoolémie chez les différents conducteurs impliqués et noter leur résultat sur le bulletin. S'il est positif, ils doivent aussi y noter le taux constaté. Pour les personnes tuées sur le coup ou grièvement blessées, le dépistage et la mesure du taux d'alcoolémie se font par une prise de sang. Pour les indemnes et les blessés légers, on procède principalement par éthylotest. Une prise de sang peut être réalisée pour avoir confirmation du taux mesuré par l'éthylomètre.

Malheureusement, dans un certain nombre d'accidents, on ne connaît pas l'alcoolémie du ou des conducteurs impliqués. Les raisons en sont diverses. La prise de sang a été effectuée mais, au moment de renvoyer le BAAC, les résultats ne sont pas connus par les forces de l'ordre. Il est possible que le conducteur refuse de réaliser le test d'alcoolémie (cas assez rare). Enfin, la gravité est telle qu'il est impossible de réaliser une prise de sang.

Ce problème de méconnaissance des résultats oblige à classer les accidents corporels et mortels en trois catégories :

- les accidents avec alcool ;
- les accidents sans alcool ;
- les accidents à alcoolémie indéterminée ou inconnue.

Les accidents avec alcool (AAA) sont des accidents dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués a un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé au moment de la prise de sang ou de l'éthylotest ou, autrement dit, avait un taux d'alcoolémie positif.

Les accidents sans alcool (ASA) sont ceux dans lesquels l'ensemble des conducteurs a un taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé ou, par abus de langage, avait un taux d'alcoolémie négatif.

Les accidents au taux d'alcoolémie inconnu ou indéterminé (ATI) sont des accidents dans lesquels aucun des conducteurs n'a de taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé et dans lesquels on ne connaît pas l'alcoolémie pour au moins un des conducteurs.

Les accidents avec alcool (AAA) et les accidents sans alcool (ASA) forment les accidents au taux d'alcoolémie connu (ATC).

On peut résumer ces explications par le schéma suivant en prenant pour exemple un accident avec seulement deux conducteurs impliqués.

Conducteur 2		Taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcoolémie inconnu
Conducteur 1	Taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé			
Taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé	AAA	AAA	AAA	AAA
Taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé	AAA	ASA	ATI	ATI
Taux d'alcoolémie inconnu	AAA	ATI	ATI	ATI

En 2001, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

2001 – Accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie

		ATC*	ATI*	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	97 472	19 273	116 745
	%	83,5	16,5	100
Accidents mortels	Nombre	4 326	2 594	6 920
	%	62,5	37,5	100

Source : ONISR, fichier des accidents

* ATC : accidents au taux d'alcoolémie connu ; ATI : accidents au taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu

Ainsi, pour 16,5 % des accidents corporels et 37,5 % des accidents mortels, on ne sait pas si l'accident était avec ou sans alcool. Cette différence entre les accidents corporels et mortels s'explique par les raisons invoquées plus haut (impossibilité de prise de sang et résultat non connu).

La proportion d'accidents dans lesquels l'alcoolémie est en cause ne peut donc être calculée sur l'ensemble des accidents. On va donc la calculer sur les accidents dont on connaît l'alcoolémie. C'est cette proportion qui est présentée dans les différents tableaux de ce chapitre. Cette

estimation est donc basée sur l'hypothèse que les accidents à taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu se répartissent en accident avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcoolémie connu.

Dans ce chapitre, les accidents avec alcool ne prennent pas en compte les piétons au taux d'alcoolémie positif. L'intérêt est d'analyser les effets de l'alcool sur la conduite et ses conséquences sur l'accidentologie. Pour autant, il ne faut pas négliger ce genre d'accidents qui sont le plus souvent mortels. En 2001, sur 430 accidents corporels avec au moins un piéton au taux d'alcoolémie positif, 108 sont mortels, soit 25,1 %. Dans ces derniers, 108 personnes ont été tuées. Elles étaient toutes piétons.

Définition du week-end

Par rapport aux données habituelles publiées suivant le jour de la semaine (dans ce bilan ou dans d'autres publications de l'Observatoire), une autre définition du week-end a été utilisée. Dans ce chapitre uniquement, le week-end débute à la tombée de la nuit du vendredi soir et se termine au lever du jour du lundi matin. À cela, il faut rajouter la période comprise entre la tombée de la nuit d'une veille de fête et le lever du jour d'un lendemain de fête.

Cette extension a été motivée par la constatation d'un nombre important d'accidents avec alcool les vendredis soirs et les lundis matins.

DONNÉES GÉNÉRALES

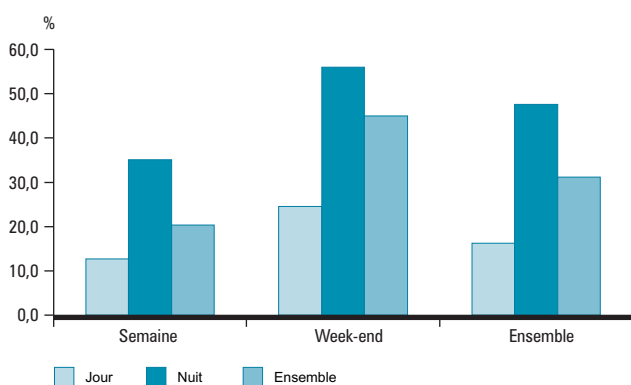
Accidents avec alcool

2001 – Accidents corporels et mortels par types d'accident

		Accidents corporels			Accidents mortels		
		avec alcool	au taux d'alcoolémie connu	%	avec alcool	au taux d'alcoolémie connu	%
Semaine	Jour	1 682	49 491	3,4	203	1 595	12,7
	Nuit	2 266	15 206	14,9	290	826	35,1
	Ensemble	3 948	64 697	6,1	493	2 421	20,4
Week-end	Jour	1 318	16 214	8,1	164	668	24,6
	Nuit	4 380	16 561	26,4	692	1 237	55,9
	Ensemble	5 698	32 775	17,4	856	1 905	44,9
Ensemble	Jour	3 000	65 705	4,6	367	2 263	16,2
	Nuit	6 646	31 767	20,9	982	2 063	47,6
	Ensemble	9 646	97 472	9,9	1 349	4 326	31,2

Source : ONISR, fichier des accidents

2001 - Pourcentages d'accidents mortels avec alcool



68,9 % de ces accidents corporels avec alcool ont eu lieu la nuit, 59,1 % les week-ends et 45,4 % les nuits de week-ends. Ces pourcentages sont encore plus élevés dans les accidents mortels où 72,8 % des accidents mortels avec alcool ont eu lieu la nuit, 63,5 % les week-ends et 51,3 % les nuits de week-ends.

Au cours de ces mêmes périodes, les pourcentages d'accidents avec alcool sont plus importants que la moyenne. Ainsi, 55,9 % des accidents mortels survenus les nuits de week-ends, 47,6 % la nuit et 44,9 % les week-ends sont des accidents avec alcool. Les proportions d'accidents avec alcool sont plus faibles pour les accidents corporels. En effet, la proportion d'accidents corporels avec alcool la plus élevée est de 26,4 % et se produit les nuits de week-ends.

En 2001, on a dénombré 9 646 accidents corporels avec alcool dont 1 349 mortels soit 14 %. Ainsi, 9,9 % des accidents corporels et 31,2 % des accidents mortels sont des accidents avec alcool.

Ainsi, conduire avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé augmente la gravité des accidents. La proportion d'accidents avec alcool dans les accidents mortels est 3,5 fois plus élevée que celle constatée dans les non mortels.

Victimes des accidents avec alcool

2001 – Victimes d'accidents par types d'accident

		Tués			Blessés graves			Blessés légers		
		Accidents avec alcool	Accidents au taux d'alcoolémie connu	%	Accidents avec alcool	Accidents au taux d'alcoolémie connu	%	Accidents avec alcool	Accidents au taux d'alcoolémie connu	%
Semaine	Jour	228	1 735	13,1	540	9 272	5,8	1 604	53 303	3,0
	Nuit	317	897	35,3	774	3 315	23,3	2 260	16 465	13,7
	Ensemble	545	2 632	20,7	1 314	12 587	10,4	3 864	69 768	5,5
Week-end	Jour	182	741	24,6	452	4 236	10,7	1 420	19 346	7,3
	Nuit	827	1 426	58,0	1 709	4 559	37,5	4 784	19 790	24,2
	Ensemble	1 009	2 167	46,6	2 161	8 795	24,6	6 204	39 136	15,9
Ensemble	Jour	410	2 476	16,6	992	13 508	7,3	3 024	72 649	4,2
	Nuit	1 144	2 323	49,2	2 483	7 874	31,5	7 044	36 255	19,4
	Ensemble	1 554	4 799	32,4	3 475	21 382	16,3	10 068	108 904	9,2

En 2001, le bilan des victimes des accidents avec alcool est le suivant : 1 554 tués, 13 543 blessés dont 3 475 graves. Environ $\frac{3}{4}$ des 1 554 décès des accidents avec alcool se sont produits la nuit et un peu plus de la moitié (53,2 %) les nuits de week-ends. Ces pourcentages sont légèrement plus faibles pour les blessés graves et légers.

Ainsi, 32,4 % des tués, 16,3 % des blessés graves et 9,2 % des blessés légers l'ont été dans des accidents avec

alcool. Ces pourcentages sont beaucoup plus élevés les nuits de week-ends. En effet, 58 % des personnes tuées au cours de cette période l'ont été dans un accident avec alcool. Cette proportion est de 37,5 % pour les blessés graves et de 24,2 % pour les blessés légers.

Ainsi, par jour, plus de quatre personnes sont tuées dans un accident avec alcool, plus de neuf sont gravement blessées et plus de vingt-sept le sont légèrement.

LES ACCIDENTS

Généralités

2001 – Accidents corporels et mortels par types et caractéristiques d'accident

	Accidents corporels			Accidents mortels		
	avec alcool	au taux d'alcoolémie connu	%	avec alcool	au taux d'alcoolémie connu	%
Rase campagne	4 337	33 757	12,8	935	2 948	31,7
Milieu urbain	5 309	63 715	8,3	414	1 378	30,0
Hors intersection	7 628	67 765	11,3	1 197	3 614	33,1
En intersection	2 018	29 707	6,8	152	712	21,3
Autoroute	389	6 344	6,1	60	300	20,0
Route nationale	1 606	14 281	11,2	292	1 001	29,2
Route départementale	4 198	30 448	13,8	770	2 245	34,3
Voie communale	2 916	40 013	7,3	186	609	30,5
Autres voies	537	6 386	8,4	41	171	24,0
1 véhicule avec piéton(s)	366	14 427	2,5	38	650	5,8
1 véhicule sans piéton	4 318	20 790	20,8	760	1 623	46,8
2 véhicules et plus :						
– collision frontale	1 270	9 613	13,2	215	659	32,6
– collision par le côté	936	9 969	9,4	60	176	34,1
– collision arrière	1 595	29 127	5,5	129	667	19,3
– collision en chaîne	235	2 925	8,0	14	61	23,0
– collisions multiples	371	3 276	11,3	70	234	29,9
– autres collisions	555	7 345	7,6	63	256	24,6
Ensemble	9 646	97 472	9,9	1 349	4 326	31,2

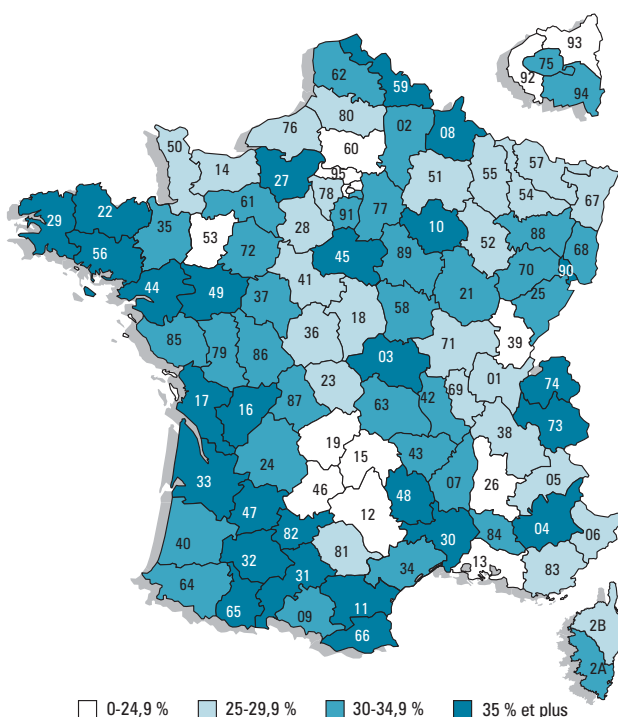
Source : ONISR, fichier des accidents

Les accidents corporels et mortels avec alcool se produisent plutôt en rase campagne, hors intersection et n'impliquent le plus souvent qu'un seul véhicule sans piéton. Sur les 1 349 accidents mortels avec alcool, 760 soit 56,3 % n'ont impliqué qu'un seul véhicule sans piéton. Ainsi, 46,8 % des accidents mortels avec un seul véhicule sans piéton et 20,8 % des corporels sont des accidents avec alcool.

De même, plus de la moitié des accidents mortels avec alcool ont eu lieu sur route départementale et, sur ce réseau, ils représentent 34,3 % des accidents mortels.

Par département

Cumul 1997-2001 – Proportion d'accidents mortels avec alcool par départements



En cumulant les résultats sur les cinq dernières années (1997-2001), on obtient une proportion d'accidents mortels avec alcool en France de 31,3 %, valeur pratiquement égale à celle de 2001. Mais cette proportion diffère suivant les départements. En effet, elle est de 44,8 % dans les Pyrénées-Orientales et de 40 % dans les Ardennes (les deux proportions les plus élevées), alors qu'elle n'est que de 12,8 % en Aveyron et de 15,9 % dans l'Oise (ces deux proportions étant les plus faibles).

Globalement, on note des proportions d'accidents mortels avec alcool plus élevées dans l'ouest de la France et plus particulièrement le sud-ouest. D'autres zones comme les deux Savoies, le Nord et quelques départements du centre de la France, ont aussi des pourcentages d'accidents mortels avec alcool élevés. Au total, 26 départements dépassent le seuil des 35 %.

À l'inverse, une bonne partie des départements de l'est et du centre de la France ont des proportions d'accidents mortels avec alcool moins élevées que les autres. On observe des proportions inférieures à 20 % et à 25 % sur respectivement quatre et douze départements seulement.

Il faut aussi noter que des problèmes ponctuels de récupération du taux d'alcoolémie dans certains départements peuvent « brouiller » les résultats de la carte.

Évolution 1994-2001

1994-2001 – Évolution des accidents mortels par types d'accidents

Accidents mortels	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Avec alcool	1 321	1 250	1 329	1 379	1 471	1 409	1 341	1 349
Au taux d'alcoolémie connu	4 161	4 291	4 234	4 311	4 611	4 498	4 428	4 326
%	31,7	29,1	31,4	32,0	31,9	31,3	30,3	31,2

Source : ONISR, fichier des accidents

1994-2001 – Évolution des tués par types d'accidents

Tués	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Accidents avec alcool	1 523	1 459	1 537	1 581	1 692	1 621	1 512	1 554
Accidents au taux d'alcoolémie connu	4 649	4 829	4 767	4 824	5 140	5 011	4 939	4 799
%	32,8	30,2	32,2	32,8	32,9	32,3	30,6	32,4

Source : ONISR, fichier des accidents

Entre 1994 et 2001, la législation concernant l'alcoolémie au volant a connu plusieurs changements. Le 11 juillet 1994, un décret renforce la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la 4^e classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l, taux maximum en vigueur avant cette date. Le 15 septembre 1995, la lutte contre l'alcoolémie est de nouveau renforcée par l'application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l du taux maximum autorisé.

Entre 1994 et 2001, on constate une stagnation du pourcentage d'accidents mortels avec alcool autour des 30 %. De ces huit années, seule l'année 1995 a vu son pourcentage d'accidents mortels avec alcool descendre en dessous de ce seuil avec 29,1 %. C'est l'année où le taux

maximum autorisé a diminué passant de 0,7 g/l de sang à 0,5 g/l. Après une légère hausse entre 1995 et 1997, on constate par la suite une baisse tout aussi légère jusqu'en 2000.

En 2001, le pourcentage d'accidents avec alcool a augmenté par rapport à 2000 pour atteindre 31,2 %, revenant au niveau de 1999. Le nombre d'accidents mortels avec alcool stagne alors que le nombre d'accidents avec un taux d'alcoolémie connu diminue légèrement.

Pour les tués, on constate les mêmes fluctuations que celles constatées pour les accidents mortels. En 2001, le pourcentage de tués dans les accidents avec alcool a augmenté de 1,8 point passant de 30,6 % à 32,4 %.

LES USAGERS

Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel

2001 – Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de leur alcoolémie et par catégories d'usagers

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
de bicyclettes	71	4 070	1,7	13	141	9,2
de cyclomoteurs	682	15 122	4,5	76	251	30,3
de motocyclettes	657	16 928	3,9	145	630	23,0
de voitures de tourisme	8 071	126 187	6,4	1 094	5 994	18,3
de camionnettes	213	5 053	4,2	33	274	12,0
de poids lourds	80	6 024	1,3	20	873	2,3
Autres conducteurs	63	2 872	2,2	8	217	3,7
Ensemble des conducteurs	9 837	176 256	5,6	1 389	8 380	16,6

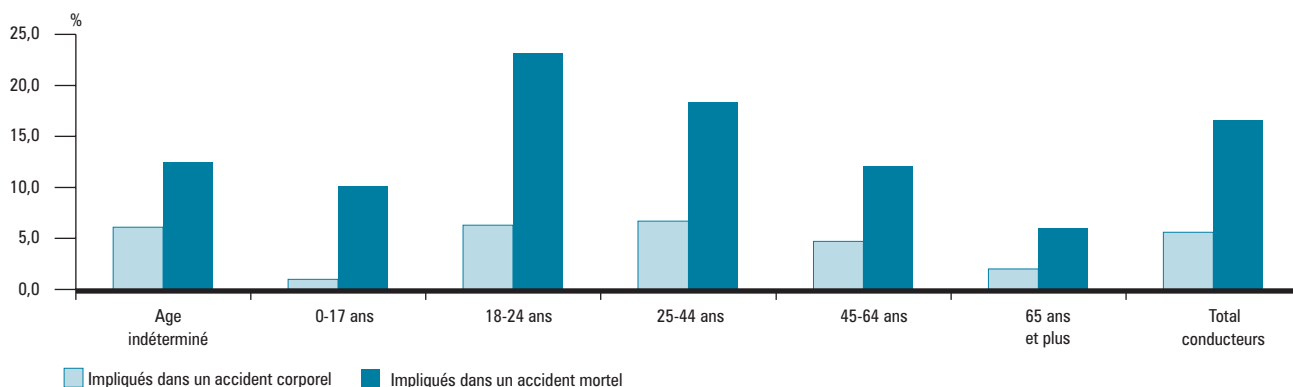
Source : ONISR, fichier des accidents

2001 – Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de leur alcoolémie et par tranches d'âge

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
Âge indéterminé	119	1 956	6,1	14	112	12,5
0-17 ans	81	8 465	1,0	15	149	10,1
18-24 ans	2 403	38 228	6,3	400	1 727	23,2
25-44 ans	5 233	78 542	6,7	680	3 694	18,4
45-64 ans	1 770	37 690	4,7	234	1 927	12,1
65 ans et plus	231	11 375	2,0	46	771	6,0
Ensemble des conducteurs	9 837	176 256	5,6	1 389	8 380	16,6

Source : ONISR, fichier des accidents

2001 - Pourcentage de conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel ou mortel par tranches d'âge



2001 – Conducteurs de voitures de tourisme (VT) impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de leur alcoolémie et du port de la ceinture de sécurité

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
ceinturés	5 048	100 899	5,0	512	4 681	10,9
non ceinturés	1 201	4 481	26,8	333	627	53,1
Port de ceinture indéterminé	1 822	20 807	8,8	249	686	36,3
Ensemble des conducteurs de VT	8 071	126 187	6,4	1 094	5 994	18,3

Source : ONISR, fichier des accidents

En 2001, 9 837 conducteurs ayant un taux d'alcoolémie positif ont eu un accident corporel de la circulation et 1 389 ont eu un accident mortel. Ainsi, 5,6 % des conducteurs ayant eu un accident corporel et 16,6 % un accident mortel avaient un taux d'alcoolémie supérieur au taux d'alcoolémie maximum autorisé. La proportion de conducteurs au taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé est 3,3 fois plus importante dans un accident mortel que dans un non mortel.

Ces pourcentages diffèrent suivant la catégorie de véhicule utilisé lors de l'accident. Ainsi, 30,3 % des conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans un accident mortel avaient un taux d'alcoolémie positif. Ce pourcentage est légèrement plus faible pour les motocyclettes avec 23,0 %.

À l'inverse, on ne constate pas chez les conducteurs de poids lourds impliqués dans un accident corporel ou mortel de conduite avec alcool ou tout du moins sans dépasser le taux maximum autorisé. Il en est de même pour les conducteurs d'autres véhicules comme les transports en commun.

Sur ces 9 837 conducteurs, un peu plus de la moitié (5 233) avait entre 25 et 44 ans. Ainsi, 6,7 % des conducteurs de cette tranche d'âge impliqués dans un accident corporel avaient un taux d'alcoolémie positif. Les résultats sont un peu différents concernant les accidents mortels puisque 23,2 % des jeunes conducteurs âgés entre 18 et 24 ans impliqués dans les accidents mortels avaient un taux d'alcoolémie positif alors que ce pourcentage est de 18,4 % pour les conducteurs âgés entre 25 et 44 ans.

Outre le fait de conduire avec un taux d'alcoolémie positif, les conducteurs de voiture de tourisme impliqués dans un accident corporel ne respectaient pas non plus une autre règle de sécurité qu'est le port de la ceinture. Ainsi, 26,8 % des conducteurs non ceinturés impliqués dans un accident corporel avaient un taux d'alcoolémie positif contre 5 % pour les conducteurs ceinturés. Ces pourcentages sont plus élevés pour les accidents mortels avec respectivement 53,1 % et 10,9 %.

Les victimes des accidents avec alcool

2001 – Victimes d'accidents avec alcool

	Tués		Blessés graves		Blessés légers	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	967	62,2	1 902	54,7	3 819	37,9
Passagers du conducteur au taux d'alcoolémie positif	320	20,6	721	20,7	1 968	19,5
Usagers du véhicule dont le conducteur avait un taux d'alcoolémie négatif	145	9,3	645	18,6	3 728	37,0
Usagers du véhicule dont on ne connaît pas l'alcoolémie du conducteur	73	4,7	78	2,2	236	2,3
Piétons	49	3,2	129	3,7	317	3,1
Ensemble	1 554	100	3 475	100	10 068	100

Source : ONISR, fichier des accidents

2001 – Victimes graves d'accidents par types d'accident et par tranches d'âge

Tranches d'âge	Tués			Blessés graves		
	Accidents avec alcool	Accidents au taux connu	%	Accidents avec alcool	Accidents au taux connu	%
Âge indéterminé	14	55	25,5	61	495	12,3
0-17 ans	116	435	26,7	270	3 130	8,6
18-24 ans	435	1 043	41,7	980	4 521	21,7
25-44 ans	640	1 520	42,1	1 567	7 108	22,0
45-64 ans	264	846	31,2	480	3 576	13,4
65 ans et plus	85	900	9,4	117	2 552	4,6
Ensemble	1 554	4 799	32,4	3 475	21 382	16,3

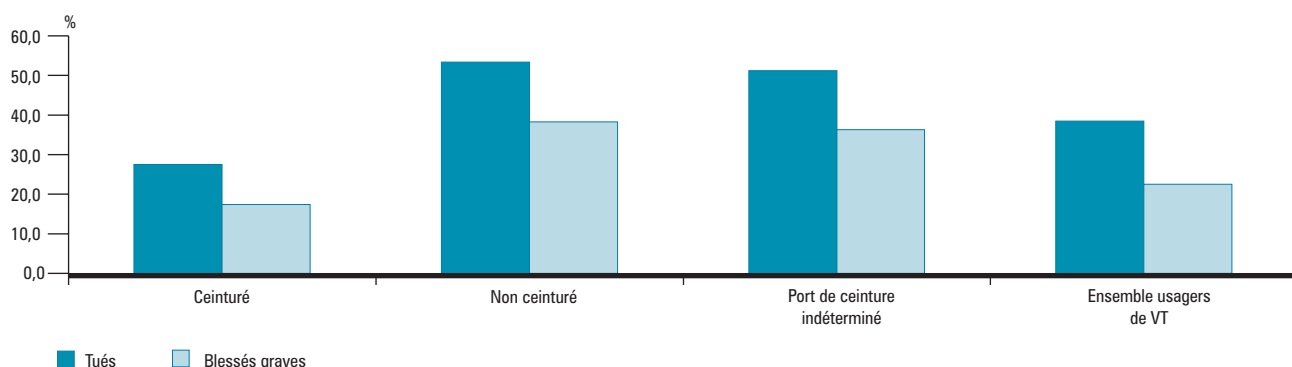
Source : ONISR, fichier des accidents

2001 – Victimes graves usagers de voitures de tourisme (VT) par types d'accident et suivant le port de la ceinture de sécurité

Usagers	Tués			Blessés graves		
	Accidents avec alcool	Accidents au taux connu	%	Accidents avec alcool	Accidents au taux connu	%
ceinturés	460	1 671	27,5	1 465	8 402	17,4
non ceinturés	392	734	53,4	531	1 386	38,3
Port de ceinture indéterminé	299	584	51,2	546	1 504	36,3
Ensemble des usagers de VT	1 151	2 989	38,5	2 542	11 292	22,5

Source : ONISR, fichier des accidents

2001 - Pourcentage de victimes graves des accidents avec alcool usagers de voitures de tourisme (VT) suivant le port de la ceinture de sécurité



En 2001, 62,2 % des tués des accidents avec alcool étaient justement les conducteurs au taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé. Ce pourcentage est de 54,7 % pour les blessés graves et de 37,9 % pour les blessés légers. Quelle que soit la gravité, une victime sur cinq de ces accidents avec alcool était passagère du conducteur au taux d'alcoolémie positif. Enfin, 9,3 % des tués d'accident avec alcool, 18,6 % des blessés graves et 37,0 % des blessés légers étaient des usagers d'un véhicule dont le conducteur avait un taux d'alcoolémie négatif.

Un peu plus de 42 % des tués et 22 % des blessés graves âgés entre 25 et 44 ans l'ont été dans un accident avec alcool. Ces pourcentages sont quasiment les mêmes pour la tranche d'âge des 18-24 ans.

Dans les accidents au taux d'alcoolémie connu, 24,6 % des tués usagers de voitures de tourisme ne portaient pas leur ceinture de sécurité alors que dans les accidents avec alcool, ce pourcentage est de 34,1 %. Ainsi, 53,4 % des tués non ceinturés et 38,3 % des blessés graves non ceinturés l'ont été dans un accident avec alcool.

LES 18-24 ANS

2001 – Accidents corporels et mortels avec au moins un conducteur âgé entre 18 et 24 ans par types d'accident

		Accidents corporels			Accidents mortels		
		avec alcool *	au taux d'alcoolémie connu *	%	avec alcool *	au taux d'alcoolémie connu *	%
Semaine	Jour	193	15 607	1,2	41	496	8,3
	Nuit	545	5 906	9,2	86	302	28,5
	Ensemble	738	21 513	3,4	127	798	15,9
Week-end	Jour	274	5 397	5,1	29	230	12,6
	Nuit	1 365	7 505	18,2	238	545	43,7
	Ensemble	1 639	12 902	12,7	267	775	34,5
Ensemble	Jour	467	21 004	2,2	70	726	9,6
	Nuit	1 910	13 411	14,2	324	847	38,3
	Ensemble	2 377	34 415	6,9	394	1 573	25,0

Source : ONISR, fichier des accidents

* La connaissance de l'alcoolémie dans l'accident est uniquement basée sur celle des conducteurs âgés entre 18 et 24 ans

2001 – Victimes d'accidents avec au moins un conducteur âgé entre 18 et 24 ans au taux d'alcoolémie positif

	Tués		Blessés graves		Blessés légers	
	Tous âges	dont 18-24 ans	Tous âges	dont 18-24 ans	Tous âges	dont 18-24 ans
Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	258	258	506	506	1 018	1 018
Passagers du conducteur au taux d'alcoolémie positif	151	85	356	220	922	609
Autres usagers	66	13	199	47	753	194
Ensemble	475	356	1 061	773	2 693	1 821

Source : ONISR, fichier des accidents

Dans près d'un quart des 9 646 accidents corporels avec alcool soit 2 377, l'un des conducteurs au taux d'alcoolémie positif avait entre 18 et 24 ans. Ce pourcentage est de 29,2 % pour les accidents mortels c'est-à-dire légèrement plus élevé. Ainsi, un accident mortel de « jeunes » de 18-24 ans sur quatre est un accident avec alcool contre 31,2 % pour l'ensemble des accidents.

Comme pour l'ensemble des accidents corporels et mortels avec alcool, ces accidents de « jeunes » avec alcool se produisent principalement à des périodes bien précises : la nuit, le week-end et les nuits de week-ends. Ainsi, 43,7 %

des accidents mortels des nuits de week-ends dans lesquels au moins un des conducteurs a entre 18 et 24 ans sont des accidents dans lesquels un de ces jeunes conducteurs avait un taux d'alcoolémie positif.

Ces accidents de « jeunes » avec alcool ont provoqué le décès de 475 personnes soit plus d'un par jour et des blessures graves pour 1 061 autres. La plupart des victimes (75 % des tués et 72,9 % des blessés graves) de ces accidents de « jeunes » avec alcool avaient eux-mêmes entre 18 et 24 ans.

Comme dans l'ensemble des accidents avec alcool, la plupart des victimes des accidents de « jeunes » avec alcool sont ces conducteurs. Mais, dans ces derniers, la part des victimes passagères du conducteur au taux d'alcoolémie positif est plus importante que dans l'ensemble des accidents avec alcool. Celle-ci est supérieure à 30 % dans les

accidents de « jeunes » alors qu'elle est de 20 % pour l'ensemble des accidents avec alcool. Une des explications est le plus grand nombre de passagers constaté dans les véhicules conduits par des jeunes.

ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES HUMAINES SAUVÉES SI AUCUN CONDUCTEUR N'AVAIT CONDUIT AVEC UN TAUX D'ALCOOLÉMIE SUPÉRIEUR AU TAUX MAXIMUM AUTORISÉ

À partir des données 2001 sur le lien entre l'alcool et les accidents de la route, on souhaite donner une estimation du nombre de vies humaines qui auraient pu être sauvées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé.

Cependant, dans la mesure où l'alcoolémie des conducteurs en général (c'est-à-dire en dehors des accidents) est mal connue (elle est de 1,5 % lors de contrôles préventifs

qui sont considérés comme sous estimant la réalité), on ne peut estimer la baisse des accidents qu'entraînerait l'absence d'alcoolémie. On ne peut donc qu'estimer la diminution de la gravité des accidents c'est-à-dire la diminution de la proportion des accidents mortels, le nombre d'accidents corporels étant supposé inchangé. C'est donc une estimation minimum des gains en vies humaines qu'entraînerait l'absence d'alcoolémie.

2001 – Accidents corporels et mortels au taux d'alcoolémie connu par types d'accidents

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents avec alcool	1 349	8 297	9 646
Accidents sans alcool	2 977	84 849	87 826
Accidents au taux d'alcoolémie connu	4 326	93 146	97 472

Source : ONISR, fichier des accidents

2001 – Accidents corporels et mortels par types d'accidents

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents au taux d'alcoolémie connu	4 326	93 146	97 472
Accidents au taux d'alcoolémie indéterminé	2 594	16 679	19 273
Ensemble	6 920	109 825	116 745

Source : ONISR, fichier des accidents

Pour estimer ce nombre minimum d'accidents mortels qui auraient pu être évités, on part des accidents à taux d'alcoolémie connu en utilisant la méthode de l'odds-ratio. Lorsque le risque est faible, c'est une méthode statistique d'estimation du risque relatif basé sur le rapport des produits croisés. L'odds-ratio calculé sur les accidents au taux d'alcoolémie connu est égal à 4,6.

Par analogie avec la ceinture de sécurité où on se sert de l'odds-ratio pour calculer l'efficacité du dispositif, on peut calculer « l'efficacité » d'un conducteur avec un taux d'alcoolémie négatif afin de ne pas rendre mortel l'accident dans lequel il a été impliqué.

Cette « efficacité » serait de :

$$1 - 1/\text{odds-ratio} = 78,4 \%$$

Ainsi, le nombre minimum d'accidents mortels qui auraient pu être évités si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif serait de :

$$1\ 349 \times 78,4 \% = 1\ 058 \text{ soit } 24,5 \% (1\ 058 / 4\ 326) \text{ des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.}$$

Ces 1 349 accidents mortels avec alcool ont entraîné la mort de 1 554 personnes. On a donc en moyenne 1,15 tué par accident mortel avec alcool. En appliquant cette valeur aux 1 058 accidents mortels qui auraient pu être évités, on obtient un gain de vie potentiel minimum lié à l'alcool au volant de :

$$1\ 058 \times 1,15 = 1\ 217 \text{ soit } 25,4 \% (1\ 217 / 4\ 799) \text{ des tués des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.}$$

Ainsi, en 2001, en ne prenant en compte que la baisse de la gravité et sur les seuls accidents à taux d'alcoolémie connu, si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, les nombres d'accidents mortels et de tués auraient pu être réduits d'environ 25 %.

En extrapolant à l'ensemble des accidents et en supposant que les accidents au taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu se répartissent en accident avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcoolémie connu, on obtient une réduction de 1 692 accidents mortels et 1 946 tués.

Répartition des accidents corporels et des victimes par départements

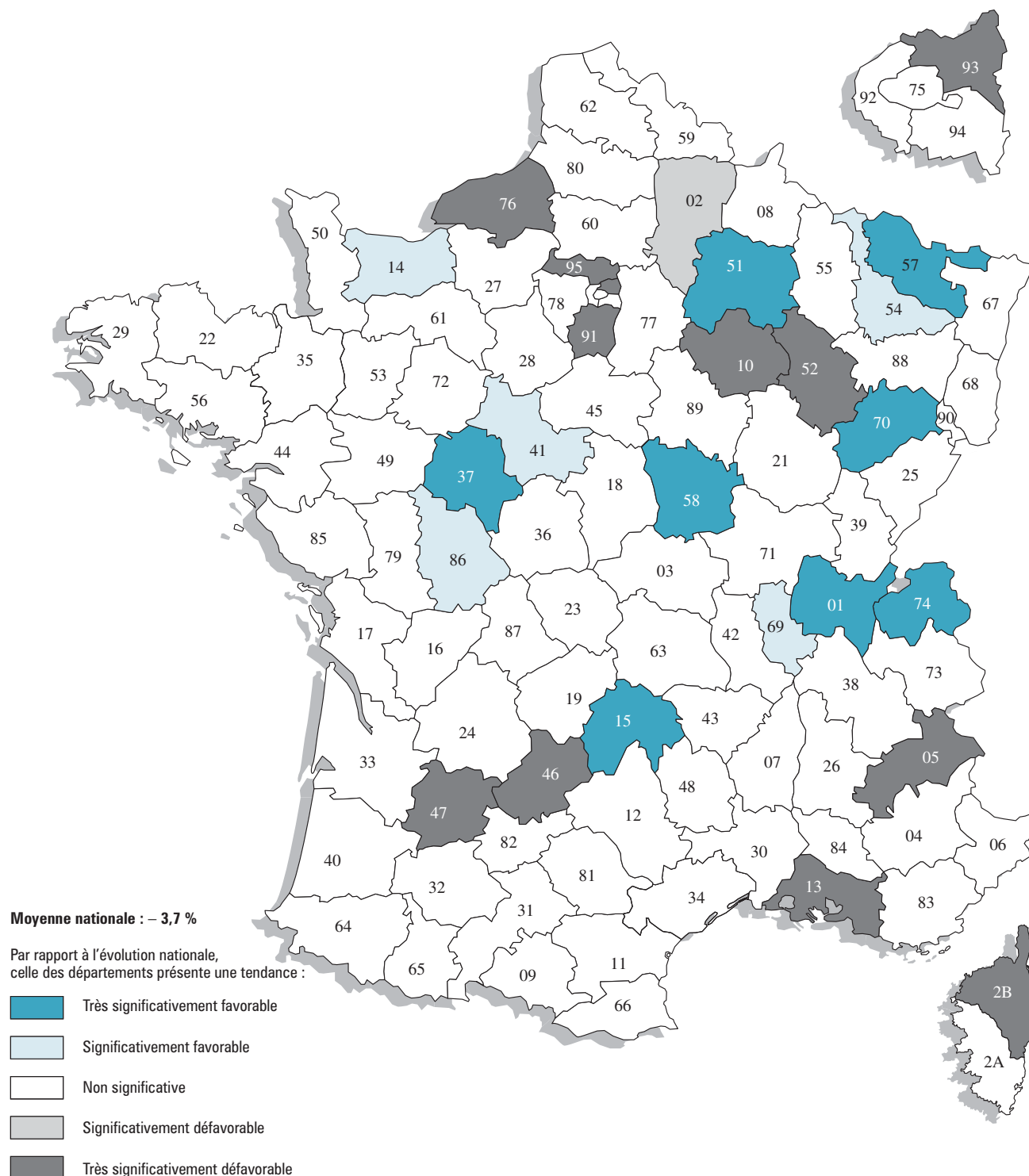
	Population totale (en milliers)	Population urbaine (en milliers)	Accidents corporels		Tués		Blessés	
			2001	2000	2001	2000	2001	2000
Ain	515	309	864	1 005	90	97	1 303	1 465
Aisne	535	307	785	748	95	91	1 121	1 066
Allier	345	209	666	749	73	75	883	1 030
Alpes-de-Haute-Provence	140	73	269	271	31	29	373	412
Hautes-Alpes	121	64	258	215	31	13	367	324
Alpes-Maritimes	1 011	964	4 169	4 352	107	112	5 294	5 558
Ardèche	286	149	371	401	26	43	520	534
Ardennes	290	178	382	410	40	39	521	534
Ariège	137	66	280	302	24	16	414	449
Aube	292	177	543	483	56	54	713	622
Aude	310	170	495	537	76	61	727	870
Aveyron	264	120	359	357	60	48	491	498
Bouches-du-Rhône	1 836	1 796	6 656	6 460	239	222	8 569	8 480
Calvados	648	404	1 040	1 170	77	83	1 395	1 684
Cantal	151	55	158	208	20	18	220	286
Charente	340	159	440	501	56	65	649	719
Charente-Maritime	557	308	1 107	1 192	112	90	1 430	1 589
Cher	314	180	723	717	58	72	950	956
Corrèze	233	115	538	512	36	43	726	652
Corse-du-Sud	119	73	454	515	30	22	637	760
Haute-Corse	142	90	698	650	32	35	1 110	1 066
Côte-d'Or	507	329	1 179	1 245	99	104	1 667	1 703
Côtes-d'Armor	542	292	518	564	82	70	710	784
Creuse	124	30	135	157	13	28	192	226
Dordogne	388	186	645	656	66	74	948	941
Doubs	499	334	825	817	61	63	1 098	1 085
Drôme	438	305	827	862	77	83	1 190	1 258
Eure	541	296	923	932	114	97	1 307	1 358
Eure-et-Loir	408	254	718	746	108	118	961	1 080
Finistère	852	620	1 129	1 224	90	95	1 449	1 610
Gard	623	476	1 542	1 651	132	131	2 170	2 350
Haute-Garonne	1 046	860	2 109	2 302	112	133	2 768	2 932
Gers	172	63	304	350	47	47	415	505
Gironde	1 287	1 024	3 117	3 364	150	189	4 200	4 602
Hérault	896	742	1 491	1 477	179	151	2 043	2 044
Ille-et-Vilaine	868	568	1 421	1 413	81	92	1 806	1 880
Indre	231	127	375	413	54	40	530	580
Indre-et-Loire	554	416	919	1 077	75	78	1 258	1 519
Isère	1 094	836	1 785	1 784	165	128	2 538	2 565
Jura	251	112	293	340	54	50	408	467
Landes	327	175	672	653	83	76	919	909
Loir-et-Cher	315	172	413	481	74	72	583	706
Loire	729	580	1 388	1 375	72	66	1 831	1 843
Haute-Loire	209	112	345	358	34	22	441	476
Loire-Atlantique	1 134	870	1 994	2 167	145	156	2 487	2 763
Loiret	618	459	1 177	1 201	115	121	1 611	1 694
Lot	160	58	380	315	32	39	532	433

	Population totale (en milliers)	Population urbaine (en milliers)	Accidents corporels		Tués		Blessés	
			2001	2000	2001	2000	2001	2000
Lot-et-Garonne	305	191	700	651	82	58	898	894
Lozère	74	26	167	174	11	16	233	245
Maine-et-Loire	733	476	1 452	1 503	141	94	1 851	2 007
Manche	481	231	940	915	75	68	1 340	1 252
Marne	565	389	782	940	84	90	1 055	1 297
Haute-Marne	195	98	398	319	52	43	565	436
Mayenne	285	140	263	278	58	43	331	381
Meurthe-et-Moselle	714	552	1 517	1 673	82	86	1 973	2 212
Meuse	192	89	361	391	28	47	461	517
Morbihan	644	392	664	722	92	80	870	1 050
Moselle	1 023	768	1 525	1 746	108	138	2 167	2 500
Nièvre	225	118	316	407	23	44	420	560
Nord	2 555	2 297	3 294	3 421	161	180	4 270	4 540
Oise	766	505	1 143	1 188	149	153	1 605	1 759
Orne	292	131	391	427	59	54	559	596
Pas-de-Calais	1 442	1 181	1 579	1 681	154	175	2 222	2 312
Puy-de-Dôme	604	404	1 321	1 438	98	69	1 707	1 854
Pyrénées-Atlantiques	600	450	1 148	1 247	81	60	1 492	1 600
Hautes-Pyrénées	222	132	533	556	33	31	709	796
Pyrénées-Orientales	393	315	462	438	39	58	669	629
Bas-Rhin	1 026	758	1 985	2 056	91	101	2 549	2 667
Haut-Rhin	708	545	1 148	1 216	73	71	1 507	1 582
Rhône	1 579	1 459	3 042	3 319	98	122	4 135	4 534
Haute-Saône	230	101	271	339	48	52	365	494
Saône-et-Loire	545	323	1 082	1 093	124	93	1 480	1 519
Sarthe	530	333	1 083	1 052	77	93	1 407	1 399
Savoie	373	260	495	539	71	48	688	791
Haute-Savoie	632	472	870	995	98	110	1 176	1 357
Paris	2 125	2 125	9 639	10 046	114	67	11 107	11 954
Seine-Maritime	1 239	932	2 390	2 328	134	98	3 214	3 112
Seine-et-Marne	1 194	960	1 976	2 087	144	218	2 869	3 009
Yvelines	1 354	1 262	2 382	2 525	113	111	3 138	3 381
Deux-Sèvres	344	178	416	464	64	67	590	616
Somme	556	325	1 144	1 159	109	80	1 579	1 585
Tarn	343	231	603	687	53	68	841	933
Tarn-et-Garonne	206	116	546	621	53	49	751	818
Var	898	814	2 213	2 304	133	141	2 968	3 143
Vaucluse	500	416	1 052	1 043	99	105	1 385	1 425
Vendée	540	286	643	710	129	119	855	968
Vienne	399	223	722	817	67	64	973	1 115
Haute-Vienne	354	222	929	1 014	49	55	1 242	1 331
Vosges	381	267	654	671	64	73	930	979
Yonne	333	153	616	662	85	71	871	976
Territoire-de-Belfort	137	110	384	387	12	14	484	487
Essonne	1 134	1 080	2 364	2 298	92	98	3 222	3 097
Hauts-de-Seine	1 429	1 429	3 174	3 178	45	42	3 735	3 790
Seine-Saint-Denis	1 383	1 383	3 608	3 367	62	50	4 299	4 054
Val-de-Marne	1 227	1 227	2 767	2 851	48	57	3 421	3 542
Val-d'Oise	1 105	1 054	1 712	1 601	78	68	2 292	2 155
Total métropole	58 518	44 197	116 745	121 223	7 720	7 643	153 945	162 117

Sources : ONISR, fichier des accidents ; INSEE, recensement de mars 1999

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS EN 2001 PAR RAPPORT À 2000

Les évolutions de chaque département ont fait l'objet d'un test statistique permettant de déterminer si les écarts à l'évolution nationale sont ou non significatifs. L'outil utilisé pour le traitement des données est le logiciel METODS, développé par le SETRA et le CETE du Sud-Ouest.



Cantal (15), Nièvre (58), Haute-Saône (70) et Marne (51) sont les départements pour lesquels l'évolution favorable du nombre d'accidents corporels est la plus marquée (baisse > 16 %).

Aube (10), Hautes-Alpes (05), Lot (46) et Haute-Marne (52) se démarquent cette année avec les augmentations les plus prononcées (hausse > 10 %).

Parmi les 71 départements dont les résultats sont proches de l'évolution nationale (écarts non significatifs), une baisse du nombre d'accidents corporels est observée pour 58 d'entre eux.

En 2001, par rapport à 2000, sur 96 départements, il est enregistré une baisse du nombre des accidents corporels pour 71 départements (63 en 2000, 66 en 1999, 52 en 1998 et 44 en 1997).

L'insécurité routière dans les départements d'outre-mer

Avertissement : en raison de difficultés techniques, l'exploitation d'un certain nombre de données pour l'année 2001 n'a pu être menée dans les délais impartis. En conséquence, dans la présente édition, l'actualisation des différentes rubriques sera partielle et variable selon les départements.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES EN 2001 PAR RAPPORT À 2000

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Guadeloupe (résultats provisoires en 2001)	Année 2001	1 055	93	382	1 087	1 469	8,82
	Année 2000	931	116	445	697	1 142	12,46
	Différence	+ 124	- 23	- 63	+ 390	+ 327	- 3,64
	Évolution	+ 13,3 %	- 19,8 %	- 14,2 %	+ 56,0 %	+ 28,6 %	
Martinique	Année 2001	651	57	240	720	960	8,76
	Année 2000	669	55	227	780	1 007	8,22
	Différence	- 18	+ 2	+ 13	- 60	- 47	+ 0,54
	Évolution	- 2,7 %	+ 3,6 %	+ 5,7 %	- 7,7 %	- 4,7 %	
Guyane	Année 2001	ND	37	ND	ND	ND	ND
	Année 2000	740	32	116	854	970	4,32
	Différence		+ 5				
	Évolution		+ 15,6 %				
Réunion	Année 2001	760	104	282	688	970	13,68
	Année 2000	775	98	244	763	1 007	12,65
	Différence	- 15	+ 6	+ 38	- 75	- 37	+ 1,03
	Évolution	- 1,9 %	+ 6,1 %	+ 15,6 %	- 9,8 %	- 3,7 %	

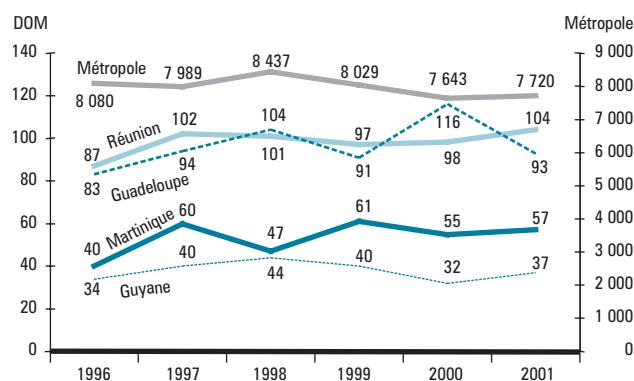
Les évolutions en % calculées sur des chiffres inférieurs à 100 sont à considérer avec précaution.

ND : non disponible

Source : directions départementales de l'Équipement

Évolution du nombre d'accidents corporels

Évolution du nombre de tués (1996-2001)



Par rapport à l'évolution nationale (- 3,7 %), le test statistique appliqué aux départements d'outre-mer montre que :

- la hausse en Guadeloupe (+ 13,3 %) est très significativement défavorable ;
- la baisse en Martinique (- 2,7 %) est non significative ;
- la baisse à la Réunion (- 1,9 %) est non significative.

Évolution du nombre de tués

Par département, en comparant 2001 à la moyenne 1996-2000, la situation la plus favorable concerne la Guadeloupe (93 tués en 2001 contre 98 en moyenne). Vient ensuite la Guyane (37 contre 38) ; si la situation est moins favorable en Martinique avec 57 tués contre 53 en moyenne, celle de la Réunion est la plus critique (104 contre 97 en moyenne ; 2001 marquant le résultat le moins favorable de la période).

LES RISQUES PAR RAPPORT À LA POPULATION

Taux pour 100 000 habitants	Guadeloupe	Martinique	Guyane	Réunion	Métropole
Population ¹	422 496	381 427	157 213	706 300	58 518 395
Taux d'accidents	250	171	ND	108	200
Taux de tués	22	15	24	15	13
Taux de blessés graves	90	63	ND	40	45
Taux de blessés légers	257	189	ND	97	218

1. Source : INSEE 2000. Population légale sans doubles comptes au recensement de mars 1999
ND : non disponible

Par rapport à la métropole, le risque d'être impliqué dans un accident de la route est assez proche pour les départements de la Martinique et de la Guadeloupe ; il est en revanche nettement plus faible à la Réunion (- 92 points).

En ce qui concerne les tués, c'est en Martinique et à la Réunion que les résultats sont proches de ceux de la métro-

pole ; le taux étant tout particulièrement élevé en Guadeloupe (+9 points) et Guyane (+11 points).

Pour la catégorie des blessés graves, on relève que par rapport à la métropole, le taux est multiplié par deux en Guadeloupe.

Les résultats relatifs à la catégorie des blessés légers montrent un taux particulièrement faible à la Réunion.

LES VICTIMES GRAVES PAR CLASSES D'ÂGE

	Martinique	Réunion	Métropole
0-14 ans	5,5	6,0	5,8
15-24 ans	30,8	32,4	29,3
25-44 ans	38,4	39,1	33,4
45-64 ans	12,8	11,4	17,0
65 ans et plus	10,0	5,2	12,5
Indéterminé	2,5	6,0	2,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0

Source DOM : direction départementale de l'Équipement

La répartition établie en pourcentage concerne le cumul des victimes tuées et gravement blessées.

Tout comme en métropole, on note que ce sont les 25-44 ans qui enregistrent la plus forte implication. Si, pour les

trois classes d'âge les plus concernées, le classement est du même ordre, on remarque que la part des 25-44 ans est plus forte qu'en métropole. Ce résultat est à rapprocher de la structure démographique des populations qui doit en expliquer une partie.

LES VICTIMES GRAVES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

La répartition établie en pourcentage concerne le cumul des victimes tuées et gravement blessées

	Réunion	Métropole	
Piétons	18,9	11,6	Parmi les victimes graves, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes cyclomotoristes et motocyclistes) représentent 41 % en métropole contre 54 % à la Réunion. Par rapport à la métropole, les piétons et, dans une moindre mesure, les cyclomotoristes sont sur-représentés.
Cyclistes	5,4	3,4	
Cyclomotoristes	15,8	11,1	
Motocyclistes	13,7	14,9	
Usagers de voitures de tourisme	45,9	56,2	
Autres usagers	0,3	2,8	
Ensemble	100,0	100,0	

Source DOM : direction départementale de l'Équipement

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON AVEC LES DÉPARTEMENTS MÉTROPOLITAINS

Pour comparer les départements métropolitains entre eux, des indicateurs d'accidentologie locale (IAL) tenant compte du trafic sur les différents réseaux ont été mis en œuvre sur la période 1995-1999 et 1996-2000.

L'importance du caractère urbain des départements sur les résultats de sécurité routière mise en exergue lors de l'analyse 1995-1999 est confirmée pour les IAL 1996-2000.

Dans la mesure où, pour les DOM, nous ne disposons pas des IAL, nous avons repris la méthodologie présentée dans le précédent bilan annuel, cette fois-ci, sur la base des résultats de l'année 2001.

Nous avons donc essayé de voir comment les DOM, en termes de tués par habitants (colonne B), se situaient par rapport à des départements dont le poids des tués dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants était similaire à celui des DOM (colonne A).

Commentaires : d'après ces résultats, c'est le département de la Guyane qui présente le risque le plus défavorable.

Tableau des résultats

	A	B
(...)		
Vienne	22,39	16,79
Var	22,56	14,80
Réunion	23,08	14,72
Haut-Rhin	23,29	10,31
Loire-Atlantique	24,14	12,78
(...)		
Nord	29,19	6,30
Yvelines	29,20	8,34
Guyane	29,73	23,53
Bouches-du-Rhône	30,96	13,02
(...)		
Métropole	17,89	13,19

Lecture : *colonne A* : part des tués en % dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants/total tués ; *colonne B* : taux de tués pour 100 000 habitants (population : source Insee 2000. Population légale sans doubles comptes au recensement de mars 1999)

Répartition des accidents corporels et des victimes par régions

	Population totale (en milliers)	Population urbaine	Accidents corporels		Tués		Blessés	
			2001	2000	2001	2000	2001	2000
Nord-Pas-de-Calais	3 997	3 478	4 873	5 102	315	355	6 492	6 852
Picardie	1 857	1 136	3 072	3 095	353	324	4 305	4 410
Île-de-France	10 952	10 521	27 622	27 953	696	711	34 083	34 982
Centre	2 440	1 609	4 325	4 635	484	501	5 893	6 535
Haute-Normandie	1 780	1 228	3 313	3 260	248	195	4 521	4 470
Basse-Normandie	1 422	766	2 371	2 512	211	205	3 294	3 532
Bretagne	2 906	1 873	3 732	3 923	345	337	4 835	5 324
Pays de la Loire	3 222	2 105	5 435	5 710	550	505	6 931	7 518
Poitou-Charentes	1 640	868	2 685	2 974	299	286	3 642	4 039
Limousin	711	368	1 602	1 683	98	126	2 160	2 209
Aquitaine	2 908	2 027	6 282	6 571	462	457	8 457	8 946
Midi-Pyrénées	2 552	1 645	5 114	5 490	414	431	6 921	7 364
Champagne-Ardenne	1 342	843	2 105	2 152	232	226	2 854	2 889
Lorraine	2 310	1 676	4 057	4 481	282	344	5 531	6 208
Alsace	1 734	1 303	3 133	3 272	164	172	4 056	4 249
Franche-Comté	1 117	657	1 773	1 883	175	179	2 355	2 533
Bourgogne	1 610	923	3 193	3 407	331	312	4 438	4 758
Auvergne	1 309	780	2 490	2 753	225	184	3 251	3 646
Rhône-Alpes	5 645	4 370	9 642	10 280	697	697	13 381	14 347
Languedoc-Roussillon	2 296	1 730	4 157	4 277	437	417	5 842	6 138
Provence-Alpes-Côte-d'Azur	4 506	4 128	14 617	14 645	640	622	18 956	19 342
Corse	260	162	1 152	1 165	62	57	1 747	1 826
Total métropole	58 518	44 197	116 745	121 223	7 720	7 643	153 945	162 117

Sources : ONISR, fichier des accidents ; INSEE, recensement de mars 1999

Les comparaisons départementales et régionales doivent être faites avec prudence ; voir à ce propos les remarques préalables au domaine international.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS

Des trois régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement moins bonne que celle de la métropole, on relève que deux enregistrent une baisse du nombre d'accidents : Île-de-France (-1,2 %) et Provence-Alpes-Côte-d'Azur (-0,2 %).

Pour les cinq régions dont l'évolution du nombre d'accidents corporels est significativement meilleure que celle de la métropole, on fera observer que toutes se caractérisaient en 2000 par une évolution dont les écarts à la moyenne nationale (-2,7 %) n'étaient pas significatifs. Si toutes améliorent leurs précédents résultats, c'est la région Poitou-Charentes qui progresse le mieux, passant de +1,0 % à -9,7 %.

En 2001, sur l'ensemble des 22 régions, on relève que 21 enregistrent une baisse du nombre d'accidents corporels (on en dénombrait 16 en 2000, 15 en 1999 et 1998 et 11 en 1997).

Moyenne nationale : - 3,7 %

Par rapport à l'évolution nationale, celle des régions présente une tendance :

- Très et significativement favorable
- Non significative
- Très et significativement défavorable



Indicateurs d'accidentologie locale 1996-2000

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL)

L'indicateur d'accidentologie locale (IAL) a fait l'objet d'un rapport en juin 2001 présentant les premiers résultats sur les années 1995 à 1999. Les données figurant ci-après concernent les années 1996 à 2000.

Le but de l'IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et de sa répartition entre les différentes catégories de réseaux (autoroutes, rase campagne, zones urbaines).

L'IAL compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux.

Les catégories de réseaux

Cinq catégories de réseaux sont distinguées :

- quatre en « rase campagne » (ce qui comprend ce qui est hors panneaux d'entrée et sortie d'agglomération ou en agglomération de moins de 5 000 habitants), qui sont les autoroutes, les routes nationales, les routes départementales et le reste du réseau ;
- la catégorie réseau urbain (agglomérations de plus de 5 000 habitants).

Formule

On définit l'IAL pour chaque département par la formule suivante :

$$\text{IAL} = \frac{\text{Nombre de tués}}{\text{Nombre de tués que le département aurait s'il avait gardé les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale}}$$

L'exemple suivant simplifié permet de mieux comprendre.

	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Total
Nombre de tués dans le département	29	158	363	550 = 29+158+363
Parcours dans le département (en 100 millions de véhicules x kilomètres)	56	48	113	
Taux de risque pour le département	0,52 (= 29/56)	3,29 (= 158/48)	3,21 (= 363/113)	
Taux France entière pour 100 millions de véhicules x kilomètres	0,50	2,08	2,1	
Tués du département avec taux France entière	28 (= 0,5x56)	100 (= 2,08 x 48)	237 (= 2,1x113)	365 = 28+100+237
Risque relatif du département (risque du département / risque France entière)	1,04 (= 0,52/0,50)	1,58 (= 3,29/2,08)	1,53 (= 3,21/2,1)	

$$\text{IAL} = 550/365 = 1,51$$

Le nombre de tués

L'indicateur choisi pour l'insécurité est le nombre de tués sur cinq ans, ceci pour deux raisons :

- le nombre de tués est un indicateur plus fiable que le nombre de victimes graves ;
- travailler sur cinq ans assure une variation aléatoire moindre.

Toutefois, dans le but de travailler avec des données plus élevées, le calcul a également été fait sur les victimes graves (tués et blessés graves) ; cet autre indicateur est noté IALVG.

L'exposition au risque

Pour chaque catégorie de réseaux, un indicateur d'exposition au risque a été déterminé :

- pour les autoroutes, routes nationales, routes départementales et autres voies, l'indicateur retenu est le parcours (en véhicules x kilomètres). Ce parcours est connu pour les autoroutes et les routes nationales, et estimé partiellement pour les routes départementales. Pour la catégorie « autres voies », il est considéré proportionnel à celui sur routes départementales suivant le rapport du nombre de tués sur les deux réseaux ;
- pour le milieu urbain, l'indicateur d'exposition au risque retenu est la population des entités urbaines de plus de 5 000 habitants.

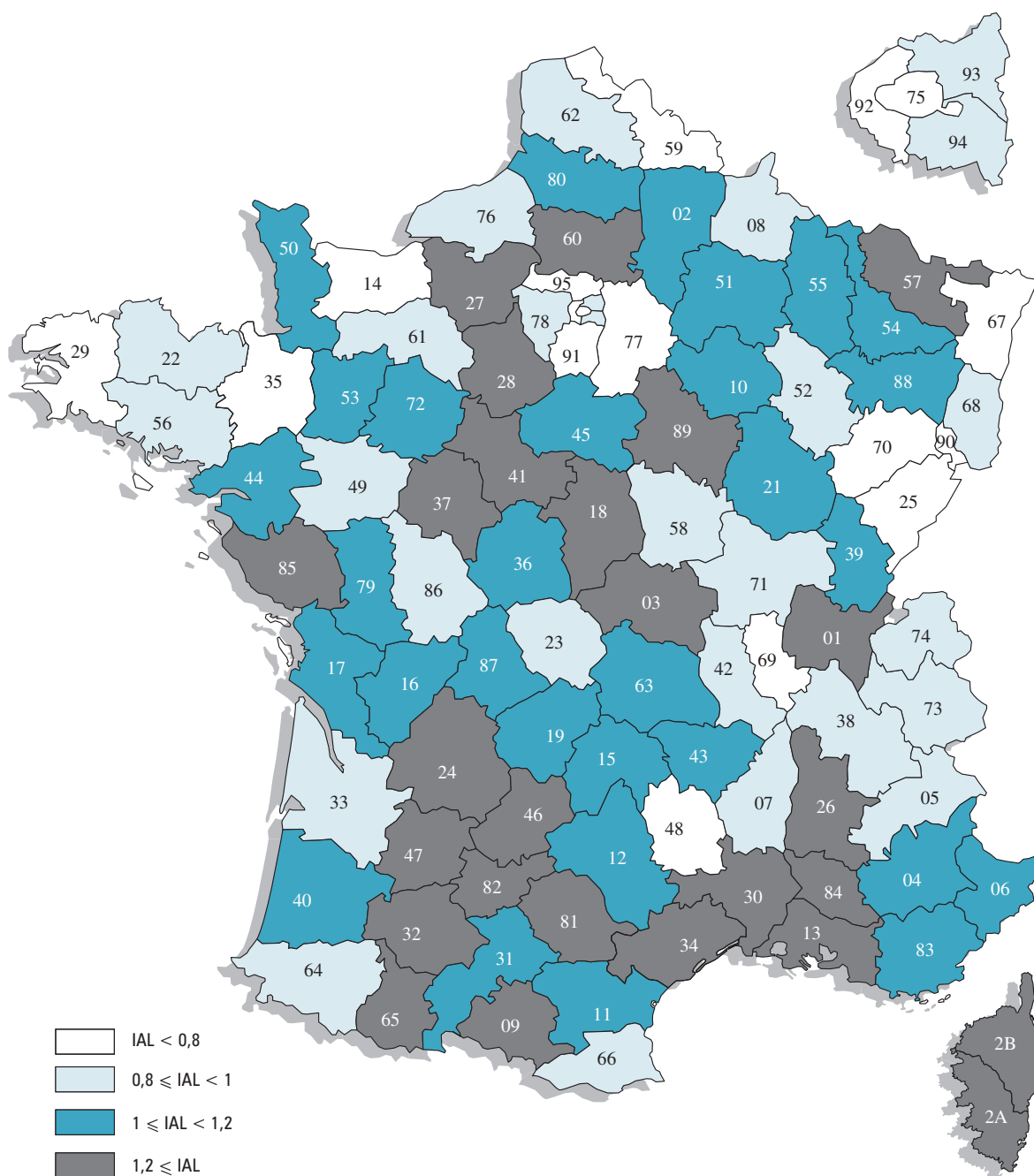
Ce département a eu au cours des cinq dernières années 158 morts sur les routes nationales pour un parcours de 48 millions de véhicules x kilomètres. Si ce département avait eu le même taux de risque que la France entière sur ces routes nationales, il aurait eu 100 tués sur routes nationales. Globalement, sur l'ensemble de ces trois réseaux, ce département a un risque supérieur de 50 % au risque de l'ensemble des départements français.

De la même manière, l'IALVG est calculé sur les nombres de victimes graves (tués + blessés graves).

Les données utilisées pour le calcul sont des données remontées par les observatoires régionaux de sécurité routière, les CDDES avec la collaboration de certains CETE.

La carte ci-dessous présente l'IAL calculé sur les années 1996 à 2000.

Les tableaux pages suivantes présentent les résultats par département de la valeur de l'IAL, de l'IALVG (calculé sur les victimes graves) ainsi que le pourcentage de tués pour chaque type de réseau (excepté la catégorie « autres voies ») et l'indicateur d'accidentologie locale relatif à chaque type de réseau (rapport entre le risque du département et le risque France entière).



IAL 1996-2000	IAL	IALVG	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
			% tués	IAL Autoroute	% tués	IAL RN	% tués	IAL RD	% tués	IAL urbain
Ain	1,45	1,35	5,10	0,91	27,07	1,85	60,11	1,61	4,92	0,69
Aisne	1,16	1,11	3,40	0,95	39,00	1,77	47,40	1,01	6,40	0,75
Allier	1,20	1,03	2,87	1,09	44,39	1,66	42,04	1,10	7,05	0,62
Alpes-de-Haute-Provence	1,04	1,19	5,66	1,11	38,99	1,55	37,74	0,71	8,81	1,34
Hautes-Alpes	0,90	1,02	0,89	3,55	43,75	0,81	38,39	0,91	13,39	1,26
Alpes-Maritimes	1,09	1,35	6,48	0,87	9,04	0,34	17,49	0,81	63,85	1,89
Ardèche	0,88	1,07	0,00	0,00	34,98	1,17	46,31	0,75	10,34	0,73
Ardennes	0,80	0,96	0,55	0,28	30,94	0,92	55,25	0,83	9,39	0,62
Ariège	1,20	1,19	0,00	0,00	14,89	0,67	68,09	1,36	12,06	2,23
Aube	1,16	1,02	4,35	0,87	34,78	1,63	45,48	1,00	12,37	1,39
Aude	1,14	1,06	5,94	0,57	27,65	1,50	54,01	1,14	7,49	1,24
Aveyron	1,06	1,14	2,15	2,19	23,30	0,95	56,99	1,04	5,02	0,61
Bouches-du-Rhône	1,26	0,90	13,76	1,52	20,14	1,13	32,37	1,39	31,35	1,19
Calvados	0,78	0,81	1,67	0,46	22,29	0,57	55,83	0,89	12,50	0,84
Cantal	1,00	1,21	1,87	0,54	20,56	1,15	57,94	0,90	13,08	1,88
Charente	1,19	1,09	0,00	0,00	29,64	1,11	54,02	1,18	10,80	1,77
Charente-Maritime	1,01	1,13	1,34	0,35	21,41	0,89	57,55	1,06	12,24	1,19
Cher	1,25	1,05	6,06	1,20	19,09	1,24	59,39	1,30	12,42	1,43
Corrèze	1,02	1,33	4,74	1,60	34,60	1,28	38,39	0,71	19,91	2,50
Corse-du-Sud	1,26	1,81	0,00	0,00	34,62	0,84	37,50	1,61	22,12	1,83
Haute-Corse	1,48	2,21	0,00	0,00	67,30	1,79	20,75	1,00	7,55	1,12
Côte-d'Or	1,15	0,97	17,16	1,50	20,34	1,07	44,70	1,10	14,19	1,23
Côtes-d'Armor	0,80	0,89	0,00	0,00	14,09	0,41	65,85	0,88	9,76	1,31
Creuse	0,84	0,72	0,00	0,00	41,12	1,18	48,60	0,68	4,67	0,95
Dordogne	1,28	1,08	0,00	0,00	21,16	1,37	63,22	1,27	8,82	1,19
Doubs	0,79	0,87	6,75	1,09	26,37	0,78	47,27	0,76	16,08	0,92
Drôme	1,22	1,27	12,73	1,13	24,72	1,19	37,83	1,01	18,54	2,15
Eure	1,22	1,11	6,31	1,32	27,13	1,07	54,61	1,37	8,87	1,19
Eure-et-Loir	1,45	1,27	13,11	1,84	34,83	1,41	44,70	1,66	6,82	0,96
Finistère	0,75	0,69	0,00	0,00	11,33	0,43	60,43	1,01	14,57	0,37
Gard	1,28	1,21	4,64	1,00	23,96	1,49	50,70	1,23	17,31	1,50
Haute-Garonne	1,03	0,83	4,93	0,87	16,74	0,87	51,27	1,14	24,51	1,12
Gers	1,44	1,27	0,00	0,00	40,25	1,89	52,12	1,29	3,81	1,18
Gironde	0,96	0,80	9,55	1,24	18,80	1,16	43,30	0,78	24,92	1,33
Hérault	1,23	1,07	7,53	1,17	25,53	1,44	38,35	0,99	24,12	1,70
Ille-et-Vilaine	0,74	0,83	0,37	1,36	17,16	0,34	63,62	1,03	11,38	0,70
Indre	1,07	0,85	4,33	1,10	25,97	1,07	57,58	1,11	9,52	1,22
Indre-et-Loire	1,23	1,40	6,77	1,46	21,67	1,35	50,56	1,23	15,58	1,03
Isère	0,99	0,93	9,08	1,01	24,45	1,10	42,75	1,00	18,01	0,81
Jura	1,17	1,00	2,45	0,83	40,91	1,59	48,95	1,06	6,64	1,18
Landes	1,16	1,07	1,20	0,91	31,46	1,29	54,91	1,10	9,62	2,04
Loir-et-Cher	1,31	1,03	7,59	1,40	29,62	1,73	50,13	1,16	6,08	1,01
Loire	0,98	0,97	5,67	1,02	27,19	1,23	37,83	0,85	22,70	0,93
Haute-Loire	1,18	1,22	0,00	0,00	37,63	1,44	50,52	1,12	6,19	0,80
Loire-Atlantique	1,05	0,88	2,16	1,14	14,49	0,60	57,96	1,29	18,08	0,91
Loiret	1,14	0,89	6,16	1,23	27,43	0,83	45,61	1,33	17,41	1,51
Lot	1,30	1,20	0,00	0,00	37,82	1,58	50,26	1,15	7,25	1,65
Lot-et-Garonne	1,39	1,38	2,16	0,67	21,08	2,09	59,19	1,29	8,92	1,15
Lozère	0,79	1,18	3,70	0,55	46,30	0,99	37,04	0,66	5,56	0,49

IAL 1996-2000	IAL	IALVG	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
			% tués	IAL Autoroute	% tués	IAL RN	% tués	IAL RD	% tués	IAL urbain
Maine-et-Loire	0,87	0,93	1,03	0,13	25,26	0,92	52,77	0,91	13,76	0,88
Manche	1,00	1,23	1,41	2,57	16,67	0,79	68,36	1,10	11,30	1,28
Marne	1,11	0,96	5,59	1,31	32,18	1,32	44,89	1,02	11,56	0,94
Haute-Marne	0,86	0,95	7,61	0,75	39,67	1,08	41,85	0,75	5,98	0,83
Mayenne	1,06	1,28	2,28	0,50	30,14	1,29	54,34	1,04	11,87	1,44
Meurthe-et-Moselle	1,07	1,09	10,11	1,13	21,98	1,11	43,08	1,09	19,56	0,94
Meuse	1,19	1,19	5,88	1,73	28,51	1,04	55,66	1,30	6,33	1,16
Morbihan	0,84	0,80	0,00	0,00	14,97	0,37	65,29	1,09	10,85	0,93
Moselle	1,54	1,78	8,73	1,34	17,11	1,26	42,82	1,54	22,73	1,64
Nièvre	0,95	0,90	1,28	4,03	29,91	1,18	56,84	0,88	10,26	1,30
Nord	0,60	0,63	8,08	0,61	13,46	0,37	32,05	0,56	38,33	0,71
Oise	1,20	1,04	6,29	1,14	31,29	1,30	47,22	1,21	11,55	1,09
Orne	0,97	1,12	0,40	6,23	32,66	1,22	44,76	0,73	19,35	2,56
Pas-de-Calais	0,83	0,78	6,67	0,92	20,48	0,99	42,18	0,69	24,61	0,97
Puy-de-Dôme	1,15	1,12	6,43	1,02	12,14	1,11	56,90	1,17	17,86	1,15
Pyrénées-Atlantiques	0,89	0,89	4,46	0,90	15,32	0,81	44,01	0,72	28,69	1,42
Hautes-Pyrénées	1,35	1,65	4,27	1,46	22,22	1,62	41,88	0,95	20,94	2,55
Pyrénées-Orientales	0,99	1,00	2,11	0,54	23,86	0,78	48,77	1,08	15,79	0,95
Bas-Rhin	0,76	0,70	8,91	0,61	17,83	0,71	55,44	0,89	13,90	0,63
Haut-Rhin	0,83	1,09	5,23	0,70	15,91	0,63	56,77	0,92	14,96	0,75
Rhône	0,64	0,80	10,10	0,79	14,48	0,55	30,98	0,47	37,71	0,87
Haute-Saône	0,77	0,65	0,00	0,00	28,52	1,62	66,30	0,70	2,22	0,37
Saône-et-Loire	0,93	0,90	7,73	1,04	31,83	1,34	41,37	0,69	12,95	1,31
Sarthe	1,04	0,94	6,42	0,95	24,34	1,02	48,67	0,99	14,60	1,37
Savoie	0,90	0,98	6,48	1,06	44,71	1,05	30,38	0,72	10,24	0,64
Haute-Savoie	0,90	1,00	4,97	1,01	33,95	1,00	42,24	0,83	15,32	1,00
Paris	0,76	1,13	1,40	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	98,60	0,85
Seine-Maritime	0,84	0,81	3,12	0,89	17,32	0,81	49,30	0,80	26,52	1,03
Seine-et-Marne	0,72	0,61	8,03	1,10	32,03	0,92	40,27	0,58	16,60	0,83
Yvelines	0,91	0,80	11,51	0,94	19,24	0,70	38,32	1,14	26,46	0,80
Deux-Sèvres	1,16	0,95	1,21	0,42	17,22	0,87	61,03	1,22	12,39	1,45
Somme	1,16	1,18	7,85	1,19	22,52	1,17	54,13	1,18	10,12	1,05
Tarn	1,55	1,50	1,85	1,63	31,40	2,00	51,19	1,48	13,72	1,47
Tarn-et-Garonne	1,42	1,36	3,15	0,53	19,69	1,11	59,06	1,62	8,66	1,34
Var	1,19	1,24	8,43	1,03	25,84	1,66	34,83	0,98	27,25	1,34
Vaucluse	1,53	1,40	6,77	1,37	19,74	1,66	45,11	1,41	23,68	1,78
Vendée	1,23	1,29	0,36	0,25	21,05	1,43	65,15	1,26	8,71	1,17
Vienne	0,96	0,87	8,36	1,70	24,78	0,69	39,48	0,80	17,87	1,95
Haute-Vienne	1,08	0,93	4,92	0,90	20,45	1,01	46,97	1,00	21,21	1,49
Vosges	1,00	1,00	1,76	0,92	21,61	0,89	56,28	1,17	10,55	0,51
Yonne	1,42	1,47	8,83	1,01	25,45	1,28	51,43	1,60	9,35	1,55
Territoire-de-Belfort	0,71	0,83	15,38	1,59	23,08	0,62	28,85	0,58	25,00	0,64
Essonne	0,76	0,70	13,64	1,26	22,80	0,48	31,24	0,88	27,11	0,79
Hauts-de-Seine	0,73	0,84	11,93	0,67	0,00	0,00	0,00	0,00	88,07	0,74
Seine-Saint-Denis	0,95	0,52	21,47	1,04	0,00	0,00	0,00	0,00	78,53	0,93
Val-de-Marne	0,89	0,91	16,43	0,72	0,00	0,00	0,00	0,00	83,57	0,94
Val-d'Oise	0,55	0,46	14,49	1,45	20,05	0,58	29,23	0,65	33,57	0,38
France entière	1	1	6,00	1	23,40	1	46,00	1	19,40	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 1996-2000 sont de 0,5 pour les autoroutes, 1,9 pour les routes nationales et 1,97 pour les routes départementales

CLASSEMENT PAR ORDRE DÉCROISSANT DES INDICES D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE

Indice global (tous réseaux)

Département	Département	Département	Département				
Tarn	1,55	Oise	1,20	Haute-Garonne	1,03	Creuse	0,84
Moselle	1,54	Charente	1,19	Corrèze	1,02	Morbihan	0,84
Vaucluse	1,53	Meuse	1,19	Charente-Maritime	1,01	Seine-Maritime	0,84
Haute-Corse	1,48	Var	1,19	Cantal	1,00	Pas-de-Calais	0,83
Ain	1,45	Haute-Loire	1,18	Manche	1,00	Haut-Rhin	0,83
Eure-et-Loir	1,45	Jura	1,17	Vosges	1,00	Ardennes	0,80
Gers	1,44	Aisne	1,16	France entière	1,00	Côtes-d'Armor	0,80
Tarn-et-Garonne	1,42	Aube	1,16	Isère	0,99	Doubs	0,79
Yonne	1,42	Landes	1,16	Pyrénées-Orientales	0,99	Lozère	0,79
Lot-et-Garonne	1,39	Deux-Sèvres	1,16	Loire	0,98	Calvados	0,78
Hautes-Pyrénées	1,35	Somme	1,16	Orne	0,97	Haute-Saône	0,77
Loir-et-Cher	1,31	Côte-d'Or	1,15	Gironde	0,96	Bas-Rhin	0,76
Lot	1,30	Puy-de-Dôme	1,15	Vienne	0,96	Paris	0,76
Dordogne	1,28	Aude	1,14	Nièvre	0,95	Essonne	0,76
Gard	1,28	Loiret	1,14	Seine-Saint-Denis	0,95	Finistère	0,75
Bouches-du-Rhône	1,26	Marne	1,11	Saône-et-Loire	0,93	Ille-et-Vilaine	0,74
Corse-du-Sud	1,26	Alpes-Maritimes	1,09	Yvelines	0,91	Hauts-de-Seine	0,73
Cher	1,25	Haute-Vienne	1,08	Hautes-Alpes	0,90	Seine-et-Marne	0,72
Hérault	1,23	Indre	1,07	Savoie	0,90	Territoire-de-Belfort	0,71
Indre-et-Loire	1,23	Meurthe-et-Moselle	1,07	Haute-Savoie	0,90	Rhône	0,64
Vendée	1,23	Aveyron	1,06	Pyrénées-Atlantiques	0,89	Nord	0,60
Drôme	1,22	Mayenne	1,06	Val-de-Marne	0,89	Val-d'Oise	0,55
Eure	1,22	Loire-Atlantique	1,05	Ardèche	0,88		
Allier	1,20	Alpes-de-Haute-Provence	1,04	Maine-et-Loire	0,87		
Ariège	1,20	Sarthe	1,04	Haute-Marne	0,86		

Indice autoroutes

Département	Département	Département	Département				
Eure-et-Loir	1,84	Hérault	1,17	Isère	1,01	Haut-Rhin	0,70
Vienne	1,70	Oise	1,14	Gard	1,00	Hauts-de-Seine	0,67
Bouches-du-Rhône	1,52	Loire-Atlantique	1,14	Aisne	0,95	Lot-et-Garonne	0,67
Côte-d'Or	1,50	Drôme	1,13	Sarthe	0,95	Bas-Rhin	0,61
Indre-et-Loire	1,46	Meurthe-et-Moselle	1,13	Yvelines	0,94	Nord	0,61
Val-d'Oise	1,45	Seine-et-Marne	1,10	Pas-de-Calais	0,92	Aude	0,57
Loir-et-Cher	1,40	Doubs	1,09	Ain	0,91	Pyrénées-Orientales	0,54
Vaucluse	1,37	Allier	1,09	Haute-Vienne	0,90	Tarn-et-Garonne	0,53
Moselle	1,34	Savoie	1,06	Pyrénées-Atlantiques	0,90	Mayenne	0,50
Eure	1,32	Saône-et-Loire	1,04	Seine-Maritime	0,89	Calvados	0,46
Marne	1,31	Seine-Saint-Denis	1,04	Haute-Garonne	0,87	Charente-Maritime	0,35
Essonne	1,26	Var	1,03	Aube	0,87	Maine-et-Loire	0,13
Gironde	1,24	Puy-de-Dôme	1,02	Alpes-Maritimes	0,87	Paris	0,09
Loiret	1,23	Loire	1,02	Rhône	0,79		
Cher	1,20	Haute-Savoie	1,01	Haute-Marne	0,75		
Somme	1,19	Yonne	1,01	Val-de-Marne	0,72		

Note : les départements dont l'exposition au risque est inférieure, en moyenne sur les cinq ans, à 400 millions de véhicules x km parcourus sur autoroutes par an ont été exclus.

Indice routes nationales

Département	Département	Département	Département
Tarn 2,00	Saône-et-Loire 1,34	Isère 1,10	Seine-Maritime 0,81
Gers 1,89	Marne 1,32	Haute-Marne 1,08	Pyrénées-Atlantiques 0,81
Ain 1,85	Oise 1,30	Côte-d'Or 1,07	Manche 0,79
Haute-Corse 1,79	Landes 1,29	Indre 1,07	Pyrénées-Orientales 0,78
Aisne 1,77	Mayenne 1,29	Eure 1,07	Doubs 0,78
Loir-et-Cher 1,73	Corrèze 1,28	Savoie 1,05	Bas-Rhin 0,71
Vaucluse 1,66	Yonne 1,28	Meuse 1,04	Yvelines 0,70
Allier 1,66	Moselle 1,26	Sarthe 1,02	Vienne 0,69
Var 1,66	Cher 1,24	Haute-Vienne 1,01	Haut-Rhin 0,63
Aube 1,63	Loire 1,23	Haute-Savoie 1,00	Loire-Atlantique 0,60
Haute-Saône 1,62	Orne 1,22	Pas-de-Calais 0,99	Val-d'Oise 0,58
Jura 1,59	Drôme 1,19	Aveyron 0,95	Calvados 0,57
Lot 1,58	Nièvre 1,18	Seine-et-Marne 0,92	Rhône 0,55
Aude 1,50	Somme 1,17	Maine-et-Loire 0,92	Essonne 0,48
Gard 1,49	Ardèche 1,17	Ardennes 0,92	Finistère 0,43
Haute-Loire 1,44	Gironde 1,16	Charente-Maritime 0,89	Côtes-d'Armor 0,41
Hérault 1,44	Bouches-du-Rhône 1,13	Vosges 0,89	Nord 0,37
Vendée 1,43	Tarn-et-Garonne 1,11	Deux-Sèvres 0,87	Morbihan 0,37
Eure-et-Loir 1,41	Charente 1,11	Haute-Garonne 0,87	Alpes-Maritimes 0,34
Dordogne 1,37	Puy-de-Dôme 1,11	Loiret 0,83	Ille-et-Vilaine 0,34
Indre-et-Loire 1,35	Meurthe-et-Moselle 1,11	Hautes-Alpes 0,81	

Note : les départements dont l'exposition au risque est inférieure, en moyenne sur les cinq ans, à 500 millions de véhicules x km parcourus sur routes nationales par an ont été exclus.

Indice routes départementales

Département	Département	Département	Département
Eure-et-Loir 1,66	Charente 1,18	Ille-et-Vilaine 1,03	Haute-Savoie 0,83
Tarn-et-Garonne 1,62	Somme 1,18	Marne 1,02	Alpes-Maritimes 0,81
Ain 1,61	Puy-de-Dôme 1,17	Aisne 1,01	Seine-Maritime 0,80
Yonne 1,60	Vosges 1,17	Drôme 1,01	Vienne 0,80
Moselle 1,54	Loir-et-Cher 1,16	Finistère 1,01	Gironde 0,78
Tarn 1,48	Lot 1,15	Isère 1,00	Doubs 0,76
Vaucluse 1,41	Aude 1,14	Aube 1,00	Ardèche 0,75
Bouches-du-Rhône 1,39	Haute-Garonne 1,14	Haute-Vienne 1,00	Haute-Marne 0,75
Eure 1,37	Yvelines 1,14	Hérault 0,99	Orne 0,73
Ariège 1,36	Haute-Loire 1,12	Sarthe 0,99	Pyrénées-Atlantiques 0,72
Loiret 1,33	Indre 1,11	Var 0,98	Savoie 0,72
Cher 1,30	Allier 1,10	Hautes-Pyrénées 0,95	Alpes-de-Haute-Provence 0,71
Meuse 1,30	Côte-d'Or 1,10	Haut-Rhin 0,92	Corrèze 0,71
Gers 1,29	Landes 1,10	Maine-et-Loire 0,91	Haute-Saône 0,70
Loire-Atlantique 1,29	Manche 1,10	Cantal 0,90	Pas-de-Calais 0,69
Lot-et-Garonne 1,29	Meurthe-et-Moselle 1,09	Calvados 0,89	Saône-et-Loire 0,69
Dordogne 1,27	Morbihan 1,09	Bas-Rhin 0,89	Creuse 0,68
Vendée 1,26	Pyrénées-Orientales 1,08	Côtes-d'Armor 0,88	Val-d'Oise 0,65
Gard 1,23	Charente-Maritime 1,06	Nièvre 0,88	Seine-et-Marne 0,58
Indre-et-Loire 1,23	Jura 1,06	Essonne 0,88	Nord 0,56
Deux-Sèvres 1,22	Aveyron 1,04	Loire 0,85	Rhône 0,47
Oise 1,21	Mayenne 1,04	Ardennes 0,83	

Note : les départements dont l'exposition au risque est inférieure, en moyenne sur les cinq ans, à 700 millions de véhicules x km parcourus sur routes départementales par an ont été exclus.

3 | *Les usagers : comportement et sanctions*

Présentation d'ensemble : résultats synthétiques vitesse et ceinture

LES INDICATEURS SYNTHÉTIQUES SUR LES VITESSES ET LE PORT DE LA CEINTURE

La lecture et l'interprétation des nombreuses données recensées et mises en forme par l'institut réalisant les sondages vitesse et ceinture pour le compte du ministère autorisent une analyse très fine des différents paramètres. Elles ne permettent pas en revanche, du fait du morcellement de l'information, d'accéder rapidement à une vision globale de la situation et à son évolution.

Pour rendre compte de l'évolution globale du comportement de l'usager en matière de respect des limites de vitesse et du port de la ceinture de sécurité, le besoin s'est, en effet, fait sentir de pouvoir disposer d'indicateurs globaux qui puissent les synthétiser, pour l'ensemble du réseau, de jour comme de nuit, indépendamment des conditions météorologiques.

C'est dans ce but qu'ont été mis au point ces indicateurs synthétiques.

LA MÉTHODOLOGIE

La méthode employée fait appel à une pondération des observations selon le poids du réseau (à partir des données de trafic). En ce qui concerne l'observation du port de la ceinture, en milieu urbain, la pondération s'effectue également en fonction de la population des agglomérations.

La pondération des observations s'opère, dans un premier stade, par types de réseaux, en tenant compte de leurs poids respectifs. C'est ainsi que les autoroutes de liaison « participent » au résultat final à hauteur de 12 %, les autoroutes de dégagement pour 7,5 %, les routes nationales pour 17,4 %, les routes départementales pour 36,7 % et le milieu urbain pour 28,2 %.

Ces hypothèses de répartition du trafic sur les différents types de réseaux sont issues d'une part des données consi-

gnées dans le 37^e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation, portant sur l'année 1999, et de l'autre, pour les données plus fines concernant les répartitions entre les différents types d'autoroutes (de liaison ou de dégagement) et de profils de routes nationales (2 x 2 voies, 2 ou 3 voies), des recensements effectués au cours de l'année 2000 à l'occasion des récents travaux engagés en direction de la connaissance des indicateurs d'accidentologie locale.

En ce qui concerne les observations sur la ceinture en milieu urbain, les observations portent sur Paris, sur trois villes de la proche banlieue parisienne et sur six grandes métropoles régionales. Elles sont ensuite pondérées au *pro rata* des populations respectives.

LES PREMIERS RÉSULTATS

La vitesse

Les indicateurs synthétiques développés par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière portent sur trois séries d'observations : celles du taux de dépassement des vitesses limites autorisées, du taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées et du pourcentage d'excès de vitesse supérieur à 150 km/h (excepté pour les poids lourds, dans les comparaisons intermodales, en ce qui concerne cette dernière mesure).

• Les premiers résultats

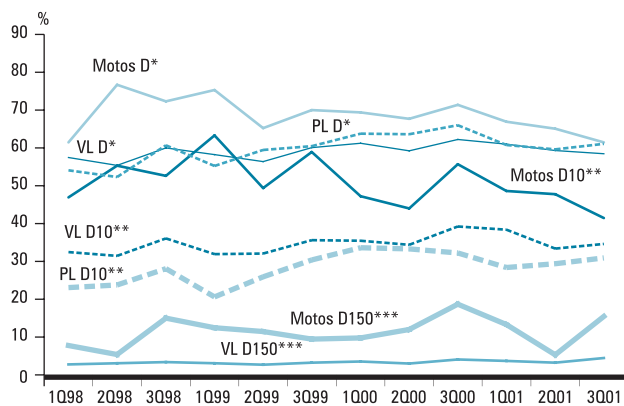
Le tableau ci-dessous récapitule les premiers résultats obtenus sur les trois critères définis plus haut. Ils ont été calculés depuis 1998, par quadrimestres et années entières.

Les graphiques qui suivent mettent en relief les principales données recueillies au cours de ces quatre années 1998 à 2001. L'historique des données étant encore peu fourni, les courbes de tendance sont à considérer avec beaucoup de précautions, notamment celle qui a trait aux dépassements de vitesse supérieurs à 150 km/h des motos qui concerne un effectif peu représenté.

	Voitures de tourisme			Motocyclettes			Poids lourds		Tous véhicules		
	D*	D10**	D150***	D*	D10**	D150***	D*	D10**	D*	D10**	D150***
1Q98	57,5 %	32,5 %	2,8 %	61,5 %	46,9 %	7,8 %	54,1 %	23,1 %	57,0 %	31,4 %	2,00 %
2Q98	55,4 %	31,5 %	3,1 %	76,7 %	55,3 %	5,4 %	52,3 %	23,8 %	55,0 %	30,8 %	2,4 %
3Q98	60,0 %	36,1 %	3,4 %	72,3 %	52,6 %	15,0 %	60,7 %	28,1 %	59,8 %	34,9 %	2,6 %
1998	57,4 %	33,2 %	3,1 %	70,2 %	51,3 %	8,4 %	55,7 %	25,0 %	57,1 %	32,3 %	2,4 %
1Q99	58,2 %	31,9 %	3,1 %	75,3 %	63,3 %	12,5 %	55,2 %	20,6 %	58,0 %	30,7 %	2,3 %
2Q99	56,4 %	32,1 %	2,7 %	65,2 %	49,4 %	11,5 %	59,5 %	25,9 %	56,8 %	31,6 %	2,1 %
3Q99	60,1 %	35,6 %	3,2 %	70,0 %	58,9 %	9,5 %	60,5 %	30,4 %	60,0 %	34,8 %	2,4 %
1999	58,1 %	33,1 %	3,0 %	67,6 %	53,4 %	11,4 %	58,3 %	25,5 %	58,1 %	32,3 %	2,3 %
1Q00	61,2 %	35,5 %	3,5 %	69,4 %	47,2 %	9,8 %	63,8 %	33,6 %	61,4 %	35,0 %	2,5 %
2Q00	59,2 %	34,4 %	3,0 %	67,7 %	44,0 %	12,0 %	63,6 %	33,3 %	59,3 %	34,0 %	2,5 %
3Q00	62,2 %	39,2 %	4,1 %	71,4 %	55,7 %	18,7 %	66,0 %	32,2 %	62,5 %	38,3 %	3,2 %
2000	60,8 %	36,3 %	3,5 %	69,1 %	48,5 %	13,6 %	64,6 %	33,1 %	61,1 %	35,8 %	2,7 %
1Q01	61,0 %	38,4 %	3,7 %	66,9 %	48,6 %	13,3 %	60,8 %	28,4 %	60,9 %	37,1 %	2,8 %
2Q01	59,3 %	33,4 %	3,2 %	65,1 %	47,8 %	5,3 %	59,6 %	29,4 %	59,1 %	32,8 %	2,5 %
3Q01	58,5 %	34,6 %	4,5 %	61,5 %	41,5 %	15,5 %	61,1 %	30,9 %	58,5 %	34,1 %	3,5 %
2001	59,5 %	35,4 %	3,8 %	64,7 %	46,8 %	9,0 %	60,5 %	29,4 %	59,4 %	34,6 %	2,9 %

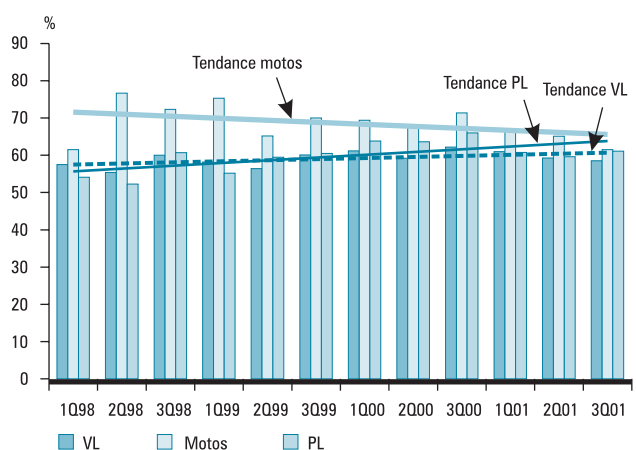
* taux de dépassements des vitesses limites autorisées
 ** taux de dépassements de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées
 *** proportion de dépassements des vitesses limites autorisées supérieurs à 150 km/h
 Q : quadrimestre

Indicateurs synthétiques 1998 - 2001

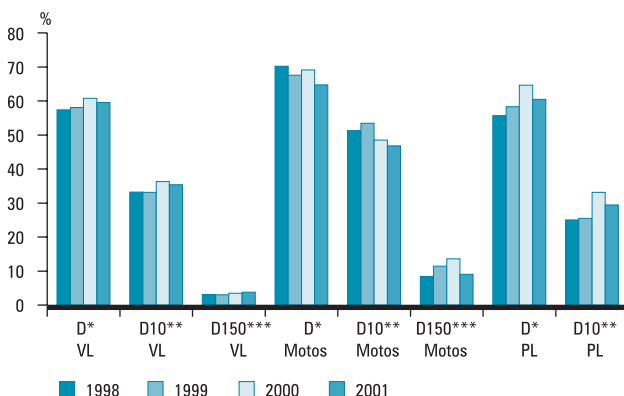


* Dépassements de la vitesse maximale autorisée
 ** Dépassements de + de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée
 *** % de dépassements de la vitesse maximale autorisée > 150 km/h

Dépassements de la vitesse limite

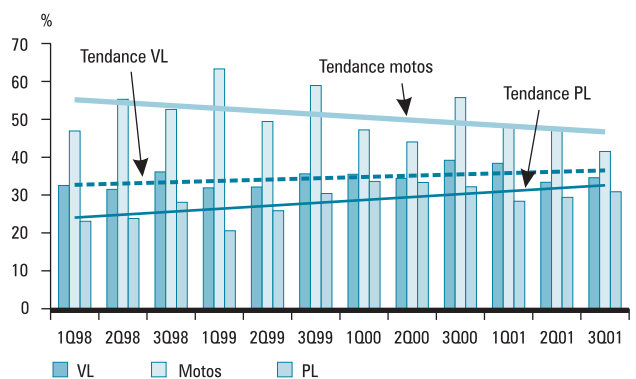


Données annuelles

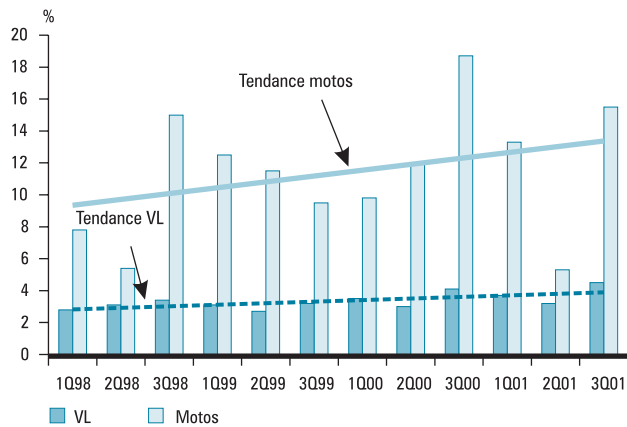


* Dépassements de la vitesse maximale autorisée
 ** Dépassements de + de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée
 *** % de dépassements de la vitesse maximale autorisée > 150 km/h

Dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite



% de dépassements supérieurs à 150 km/h



• Commentaires sur les premiers résultats

D'une manière générale, les taux de dépassement observés se situent aux environs de 60 % pour les véhicules légers et les poids lourds. Ils se situent à un niveau plus élevé pour les motos, de l'ordre de 70 % (65 % en 2001).

L'écart est encore plus sensible en ce qui concerne les dépassements de plus de 10 km/h, qui se situent souvent au-delà de 50 % pour les motos. On constate, d'autre part, que c'est régulièrement au cours du troisième trimestre, c'est-à-dire durant l'automne que les taux de dépassements sont les plus élevés (sauf peut-être en ce qui concerne les motos). Globalement, c'est pendant l'été, pé-

riode au cours de laquelle la circulation professionnelle est moins présente, que les résultats sont les meilleurs.

Par ailleurs, les courbes de tendance montrent une évolution peu favorable en ce qui concerne les voitures particulières et surtout les poids lourds.

Si la tendance est plus favorable pour les motos, on observe en revanche une évolution défavorable des taux de dépassements à très grande vitesse (supérieurs à 150 km/h).

La ceinture

La méthodologie tient compte de la fréquentation des différents réseaux et du poids démographique des différentes villes sondées. Elle a tout d'abord été appliquée à l'année 1992, afin d'obtenir une base de référence stable et, ensuite, aux trois dernières années 1999, 2000 et 2001.

Le taux synthétique du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme, calculé pour l'année 1992, s'élève à 80,6 %. En ce qui concerne les trois années 1999, 2000 et 2001, les taux s'élèvent respectivement à 89,5 %, 89,6 % et 91,3 %.

On constate donc une amélioration appréciable du comportement en 2001, sur ce critère global du port de la ceinture de sécurité sur l'ensemble du réseau français.

On peut noter par ailleurs que cette amélioration sensible observée en 2001 coïncide avec la campagne de communication « ceinture à l'arrière » menée par la sécurité routière et jumelée à celle des sociétés d'autoroutes au printemps 2001 et dont l'objectif était de convaincre l'ensemble des usagers de l'utilité vitale de boucler sa ceinture de sécurité, à l'arrière comme à l'avant.

Mesure des vitesses

Les mesures de vitesse exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de la direction de la sécurité et de la circulation routières par des enquêteurs d'une société d'études spécialisée (ISL : Institut de sondages Laviolle), sur des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversées de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres. Ainsi, lorsque les tableaux mentionnent les termes « vitesse moyenne », il s'agit en fait d'une vitesse moyenne calculée à

partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation, et non d'une vitesse moyenne pratiquée sur le réseau considéré : c'est une vitesse moyenne dite « libre », caractérisant alors le niveau de sécurité désiré et non un temps de parcours réel du conducteur au volant.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	1997	1998	1999	2000	2001	2001 Intempéries
Autoroutes de liaison ¹ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	121	122	123	127	126	125
% de dépassement de la vitesse limite	35	40	41	52	49	71
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	20	22	23	32	30	54
Autoroutes de dégagement ² (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	104	109	109	110	110	104
% de dépassement de la vitesse limite	42	53	51	54	52	46
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	23	32	31	33	33	29
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	111	111	112	112	112	102
% de dépassement de la vitesse limite	54	53	60	56	57	58
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	30	31	37	35	38	51
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	90	89	88	89	90	92
% de dépassement de la vitesse limite	50	50	48	52	52	77
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	26	27	26	28	29	55
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	92	92	92	95	93	90
% de dépassement de la vitesse limite	55	56	59	61	59	60
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	31	32	33	38	36	42
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	62	61	60	62	62	64
% de dépassement de la vitesse limite	82	81	79	82	83	87
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	53	51	49	53	50	57
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	51	50	51	52	51	55
% de dépassement de la vitesse limite	51	51	50	54	52	65
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	23	21	23	25	24	27
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	62	62	61	59	58	55
% de dépassement de la vitesse limite	84	84	81	80	74	68
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	55	54	49	43	39	27

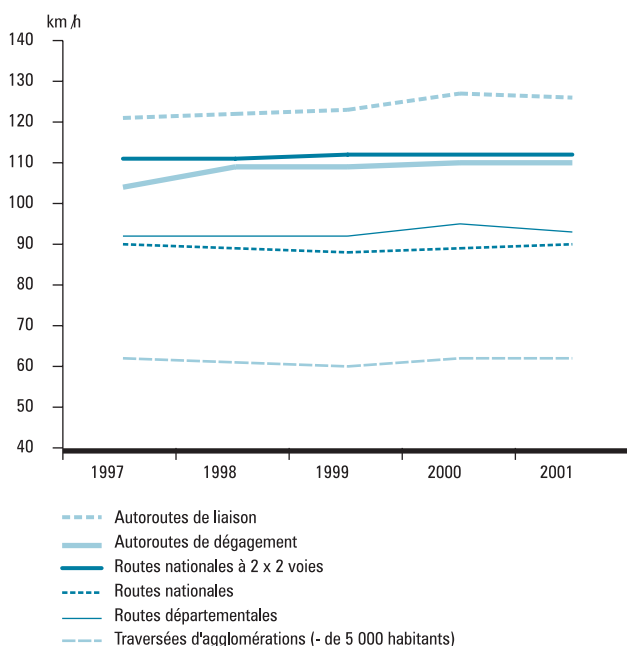
Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale

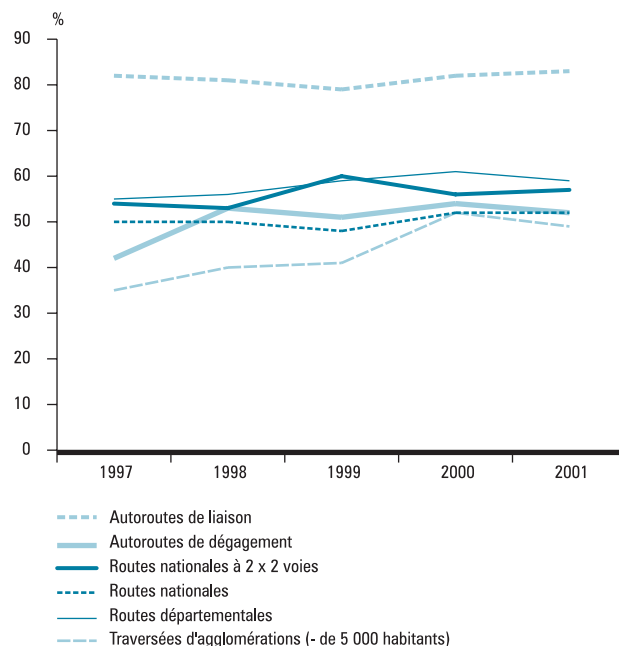
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles (colonne « intempéries » exceptée).

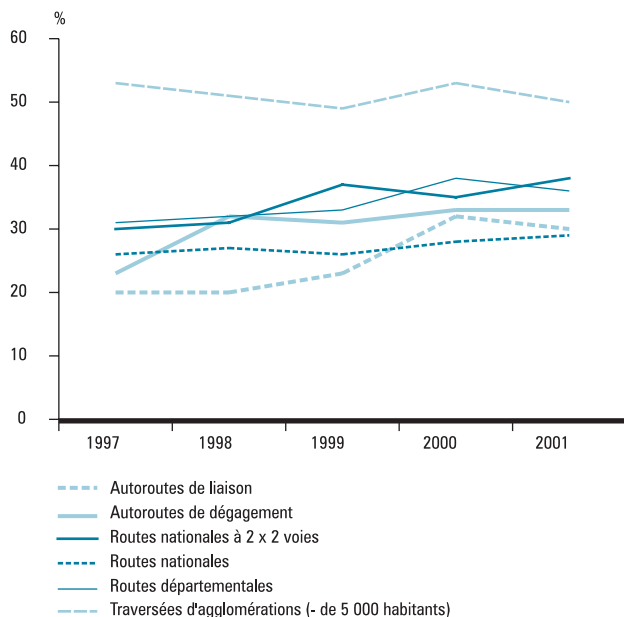
Vitesses moyennes pratiquées de jour



Pourcentage de dépassement de la vitesse limite



Pourcentage de dépassement de la vitesse limitée + 10 km/h



Les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont restées pratiquement stables sur l'ensemble du réseau. La hausse des vitesses moyennes constatée en 2000 sur les autoroutes de liaison est confirmée, à une valeur cependant légèrement inférieure. La vitesse moyenne sur le réseau départemental est en retrait de 2 km/h. Pour les autres réseaux, aucune variation ne dépasse 1 km/h. On peut noter, par ailleurs, que depuis cinq ans, le comportement des usagers tend à s'améliorer lors de la traversée d'agglomérations par voies d'entrée. Les pourcentages de

dépassement de la vitesse autorisée se situent toujours à un niveau très élevé et, dans l'ensemble, aucune amélioration sensible n'apparaît par rapport à 2000, excepté lors de la traversée d'agglomérations par voies d'entrée. Néanmoins, ces taux se situent toujours à des niveaux particulièrement élevés : près de quatre conducteurs sur cinq sont en infraction.

En rase campagne, comme l'année dernière et quel que soit le type de réseau, plus de la moitié des automobilistes est en infraction (de 52 à 59 %, sauf sur les autoroutes de liaison où le taux d'usagers en infraction est de 49 %).

Par ailleurs, on constate que la vitesse moyenne se situe toujours très au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain (d'environ 10 km/h), excepté lors de la traversée des centres villes d'agglomérations importantes.

Nous avons isolé, d'autre part, les résultats des mesures réalisées dans des conditions météorologiques défavorables (pluie, neige, grêle, vent fort...). Ils sont présentés dans le tableau des vitesses dans la colonne « intempéries ». On constate que les vitesses moyennes pratiquées ne sont pas, dans bien des cas, inférieures et sont mêmes parfois supérieures aux moyennes pratiquées dans des conditions météorologiques plus favorables, y compris sur le réseau autoroutier permettant une vitesse élevée. L'influence des conditions météorologiques en milieu urbain est évidemment moins sensible.

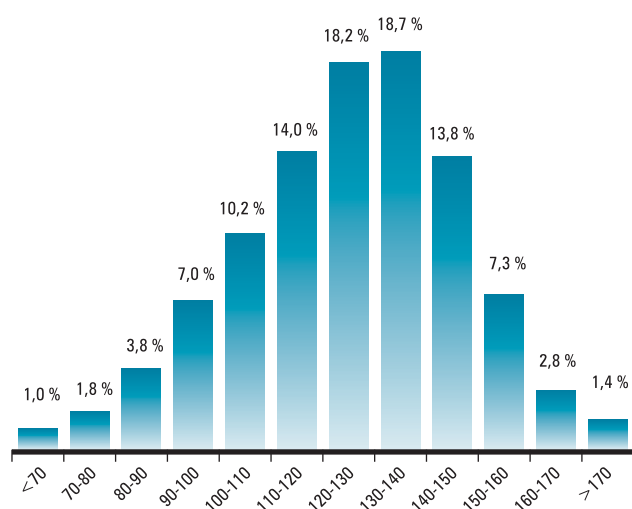
Sans que l'on soit certain que chacune des conditions de mesure ait nécessité l'abaissement de la limitation de vitesse de 20 ou 10 km/h (voire plus, dans le cas du brouillard) selon les réseaux de rase campagne, on a calculé les taux de dépassement des seuils de vitesse limite (+1 km/h et +10 km/h) avec les limitations réglementaires par temps de pluie. On constate alors que l'infractionnisme sous intempéries est généralement plus important que l'infractionnisme sans intempéries. La principale exception concerne les autoroutes de déagagement.

Les histogrammes des vitesses de jour précisent la répartition par classes des vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse. Le tableau suivant synthétise l'information.

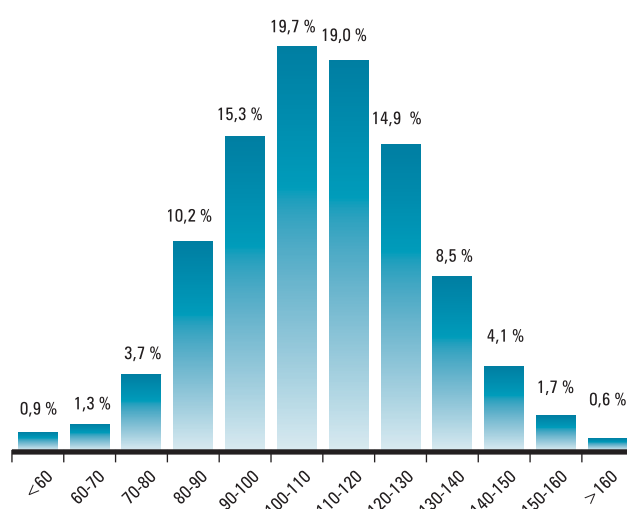
Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	110-130 km/h	11,5 %	4,2 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	14,9 %	6,4 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-120 km/h	18,3 %	7,3 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-100 km/h	10,2 %	3,9 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	14,3 %	5,4 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	21,7 %	7,4 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-60 km/h	6,7 %	1,4 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	60-70 km/h	12,4 %	3,2 %

Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si l'on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que 70 % des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur autoroutes de liaison, entre 90 et 130 km/h sur autoroutes de dégagement, entre 95 et 130 km/h sur routes nationales à 2 x 2 voies, et entre 75 et 105 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales. Les autres 30 % des usagers roulent à des vitesses extrêmes, soit trop basses, soit trop élevées.

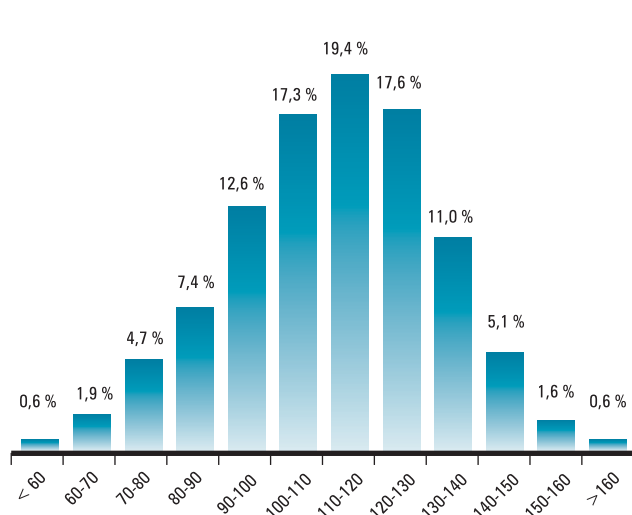
Autoroutes de liaison



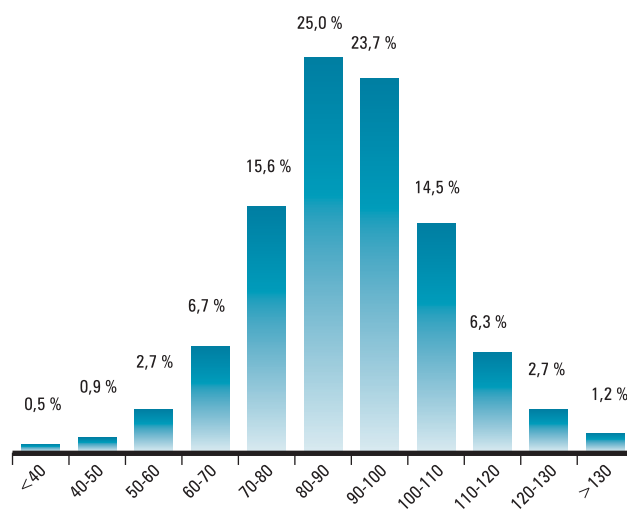
Autoroutes de dégagement



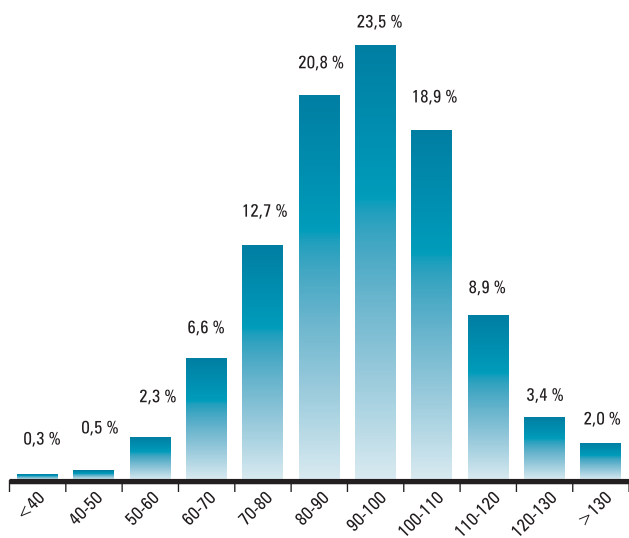
Routes nationales à 2 x 2 voies



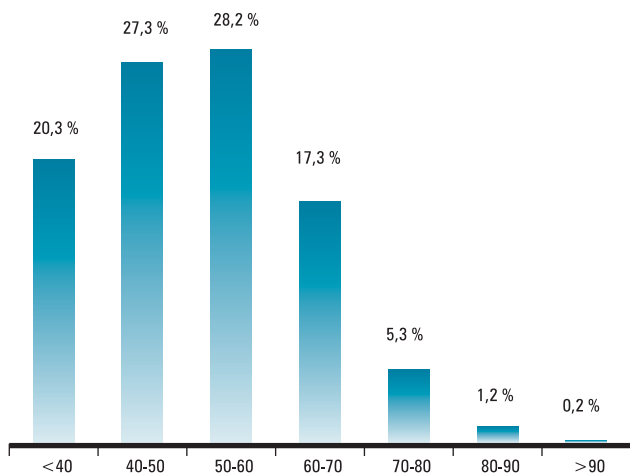
Routes nationales à 2 ou 3 voies



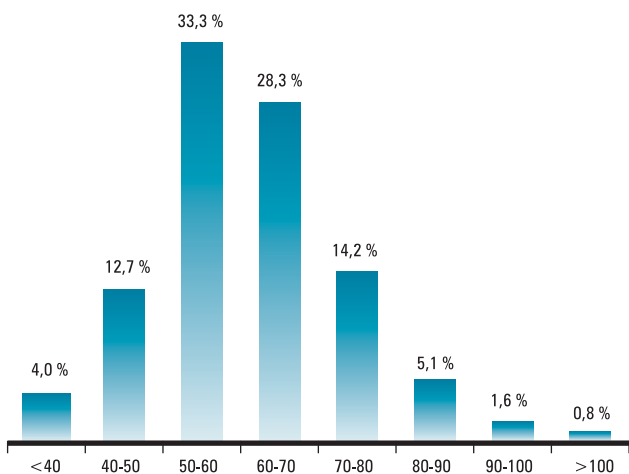
Routes départementales à grande circulation



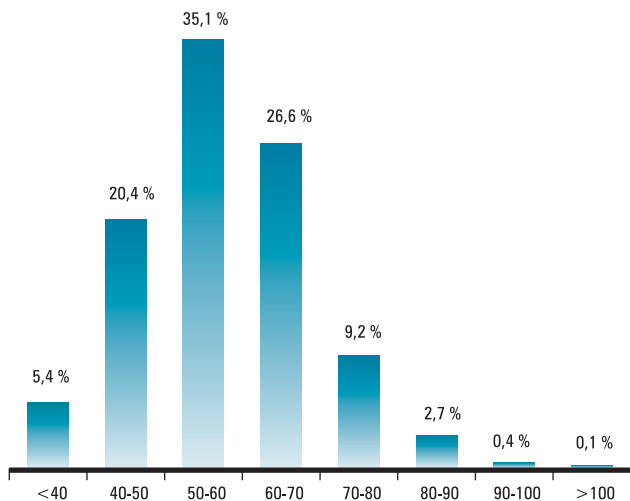
Artères du centre ville dans les agglomérations moyennes



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



Entrées/sorties des agglomérations moyennes



Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

	1997	1998	1999	2000	2001
Autoroutes de liaison ¹ (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	116	120	115	121	122
% de dépassement de la vitesse limite	39	40	28	38	35
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	28	27	15	25	22
Autoroutes de dégagement ² (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	111	114	112	117	117
% de dépassement de la vitesse limite	55	56	57	61	67
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	35	37	36	41	45
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	96	97	96	96	96
% de dépassement de la vitesse limite	63	64	67	65	68
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	39	40	36	37	40
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	68	69	68	65	66
% de dépassement de la vitesse limite	89	91	89	84	85
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	68	67	68	59	59
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	61	60	57	59	57
% de dépassement de la vitesse limite	79	78	66	80	71
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	49	44	36	39	34
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	71	69	65	65	65
% de dépassement de la vitesse limite	93	92	88	84	87
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	74	69	59	57	61

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Si l'on observe une situation plutôt en amélioration en milieu urbain, par rapport aux années précédentes, les vitesses moyennes relevées la nuit en 2001 ont confirmé la dégradation des comportements constatée au cours de l'année 2000 sur le réseau autoroutier. De nuit, excepté sur autoroutes de liaison, les vitesses moyennes pratiquées et

les taux de dépassement de la vitesse réglementaire sont sensiblement supérieurs aux vitesses et aux taux de dépassement constatés le jour. Ce constat peut expliquer, entre autres, que le risque d'accident soit supérieur la nuit. La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement supérieure la nuit que le jour.

Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds

DÉFINITION

Les enquêtes spécialisées pour les relevés de vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992 (cf. tableau *supra*), les techniques de reconnaissance vi-

suelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement les vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cependant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

RÉGLEMENTATION

Avant le 1 ^{er} décembre 1992	Transports de marchandises		Transports de matières dangereuses	Transports en commun
	de 10 t à 19 t	+ de 19 t	+ de 10 t	+ de 10 t
Autoroutes	90 km/h	80 km/h	80 km/h	90 km/h
Routes à grande circulation	80 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
Autres routes	80 km/h	60 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

NB : pour les poids lourds de 3,5 à 10 tonnes, les limites de vitesse sont identiques à celles des véhicules légers.

Depuis le 1 ^{er} décembre 1992	Transports de marchandises			Transports de matières dangereuses		Transports en commun
	de 3,5 t à 12 t	+ de 12 t non articulés	+ de 12 t articulés	de 3,5 t à 12 t	+ de 12 t	+ de 10 t
Autoroutes	110 km/h	90 km/h	90 km/h	110 km/h	80 km/h	90 km/h ³
Routes prioritaires et signalées comme telles	80 km/h ¹	80 km/h	80 km/h	80 km/h ¹	60 km/h ²	90 km/h
Autres routes	80 km/h	80 km/h	60 km/h	80 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h

1. 100 km/h sur les routes à chaussées séparées uniquement

2. 70 km/h si muni d'un freinage ABS

3. 100 km/h si muni d'un freinage ABS

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE DEUX ESSIEUX (EN KM/H)

	1997	1998	1999	2000	2001
Autoroutes de liaison (1)	90	92	93	95	94
Autoroutes de dégagement (2)	80	85	85	87	87
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	90	92	95	95	95
Routes nationales à 2 ou 3 voies	79	78	78	80	81
Routes départementales à grande circulation	80	80	80	84	80
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	58	57	56	57	58

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

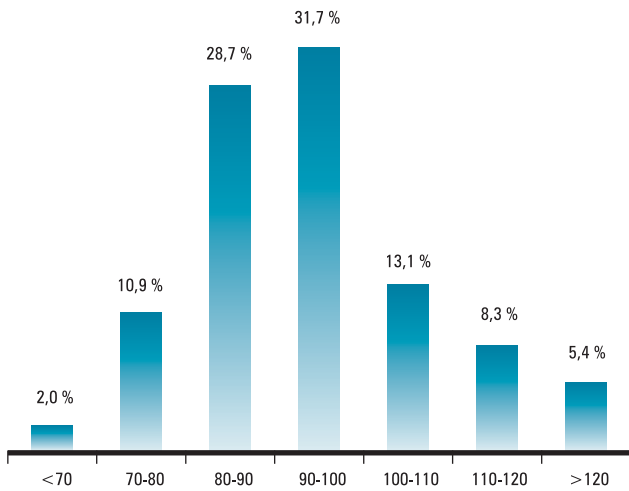
1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité

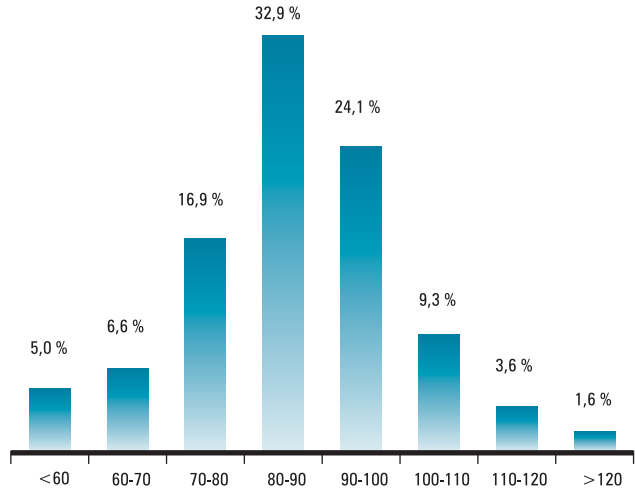
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Répartition par classes de vitesses des poids lourds de deux essieux

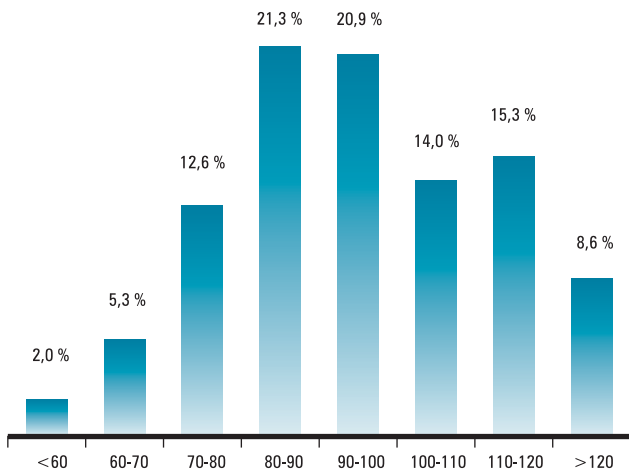
Autoroutes de liaison



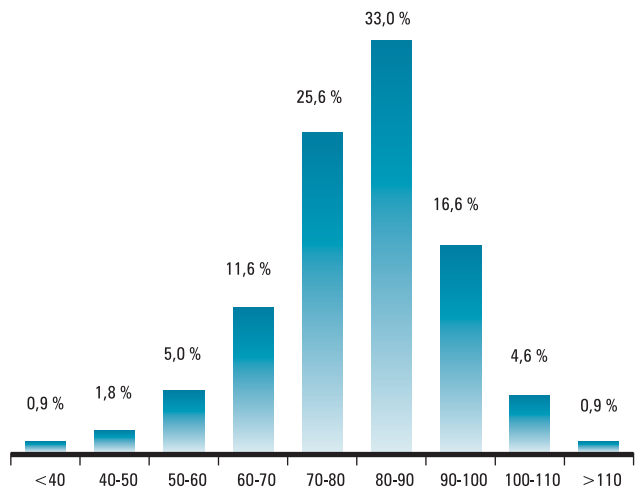
Autoroutes de dégagement



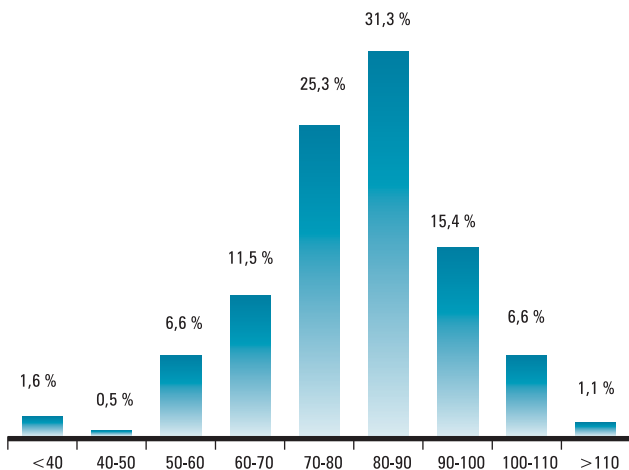
Routes nationales à 2 x 2 voies



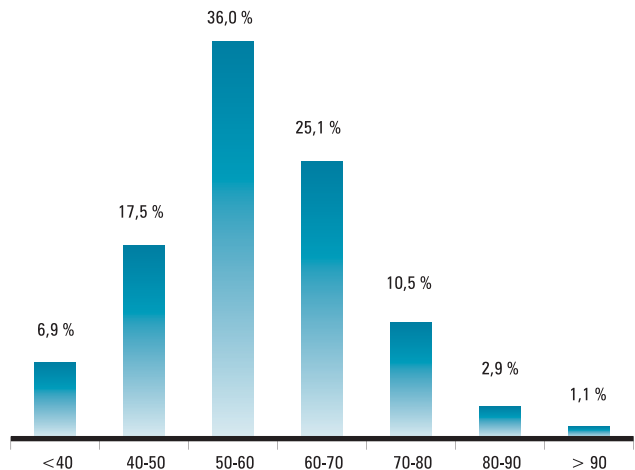
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

	1997	1998	1999	2000	2001
Autoroutes de liaison ¹	83	87	87	88	87
Autoroutes de dégagement ²	77	81	81	83	83
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	86	87	89	88	87
Routes nationales à 2 ou 3 voies	79	80	80	79	82
Routes départementales à grande circulation	80	80	82	87	84
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	54	59	59	61	59

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

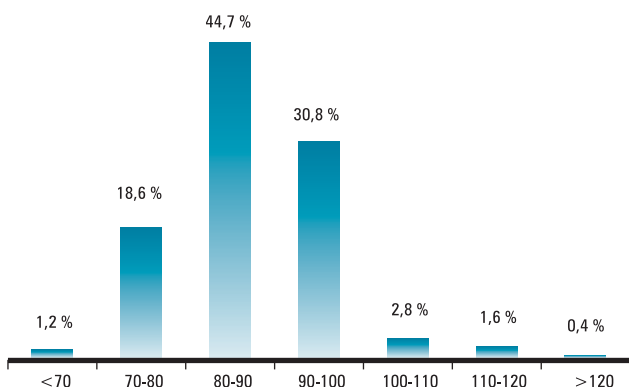
1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité

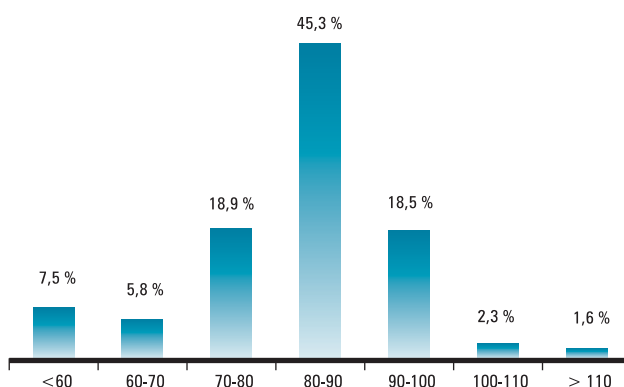
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Répartition par classes de vitesses des poids lourds de trois essieux

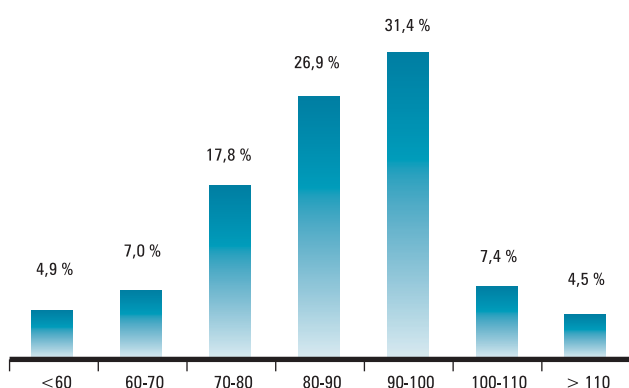
Autoroutes de liaison



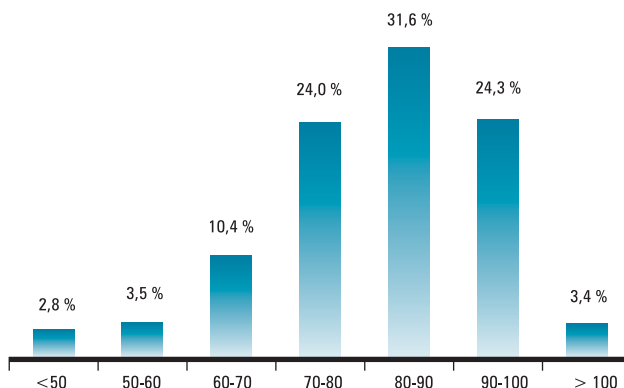
Autoroutes de dégagement



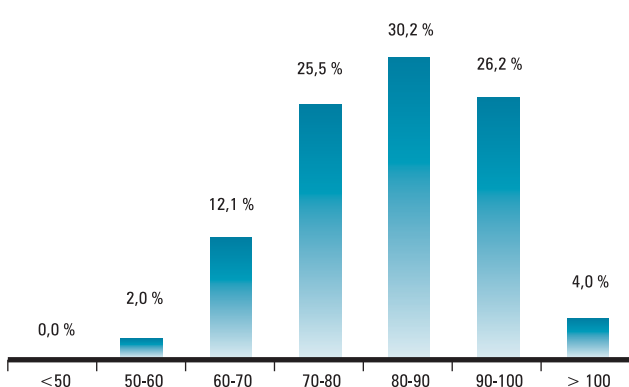
Routes nationales à 2 x 2 voies



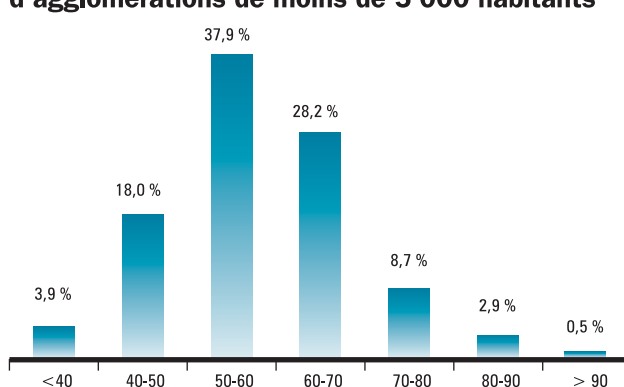
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE QUATRE ESSIEUX ET PLUS (EN KM/H)

	1997	1998	1999	2000	2001
Autoroutes de liaison ¹	85	89	88	90	89
Autoroutes de dégagement ²	81	84	85	86	85
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	87	86	89	89	88
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80	81	81	80	82
Routes départementales à grande circulation	81	80	82	86	84
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	59	60	58	60	60

Source : DSCR/Institut de sondages Laviolle

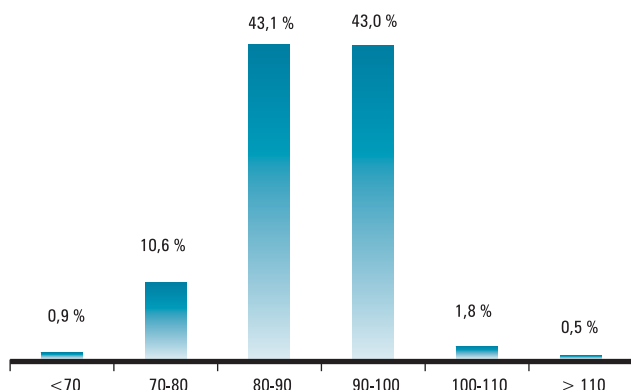
1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité

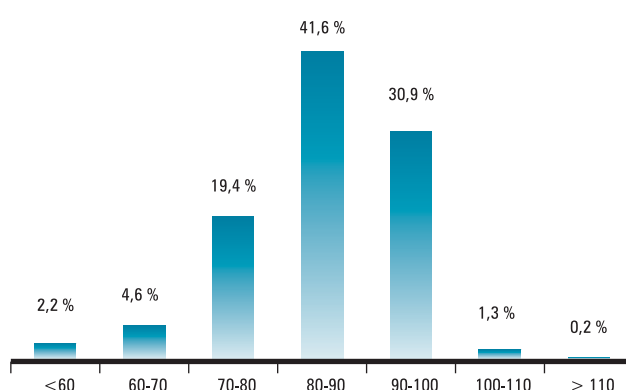
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Répartition par classes de vitesses des poids lourds de quatre essieux et plus

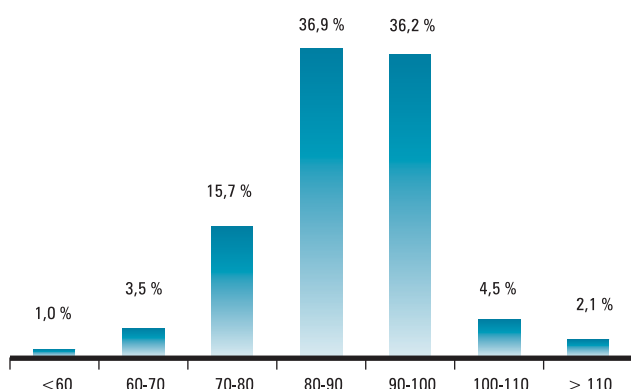
Autoroutes de liaison



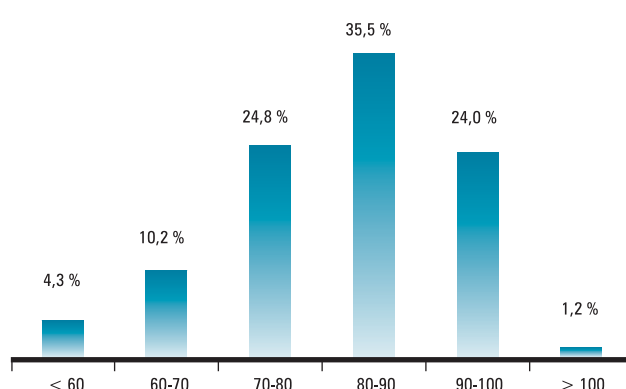
Autoroutes de dégagement



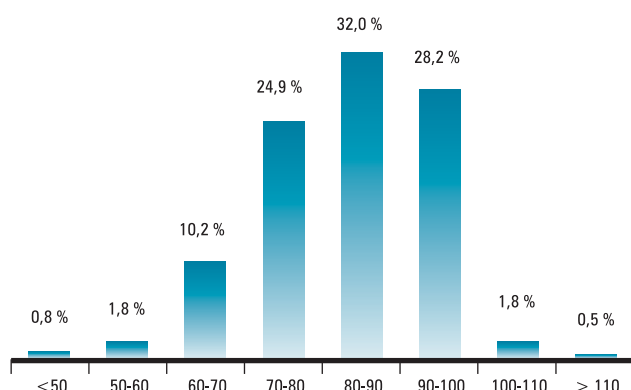
Routes nationales à 2 x 2 voies



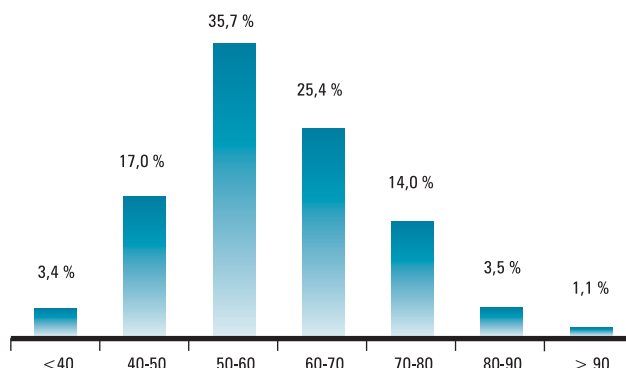
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MATIÈRES DANGEREUSES (EN KM/H)

	1997	1998	1999	2000	2001
Autoroutes de liaison ¹	83	84	86	86	86
Autoroutes de dégagement ²	79	80	83	83	82
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	80	80	84	84	84
Routes nationales à 2 ou 3 voies	76	76	74	74	75
Routes départementales à grande circulation	77	70	71	76	73
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	56	56	57	58	59

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

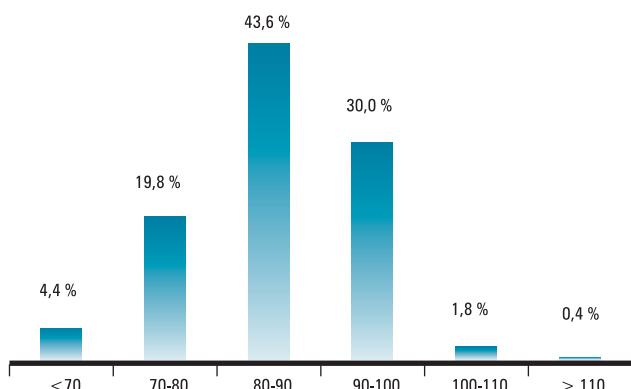
1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité

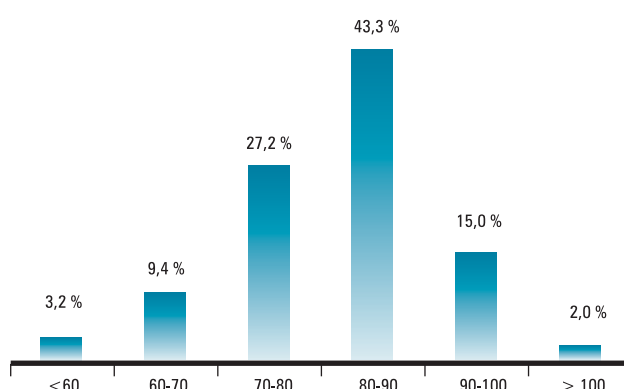
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Répartition par classes de vitesses des transports de matières dangereuses

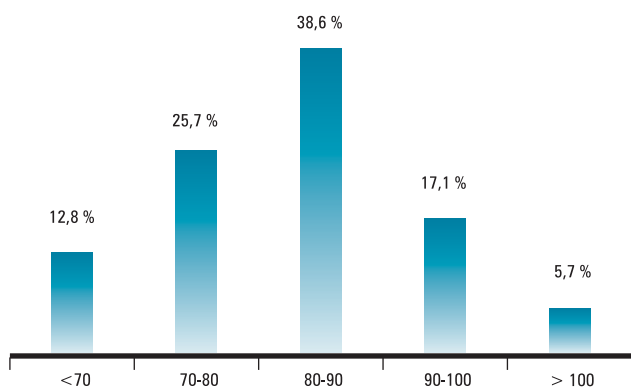
Autoroutes de liaison



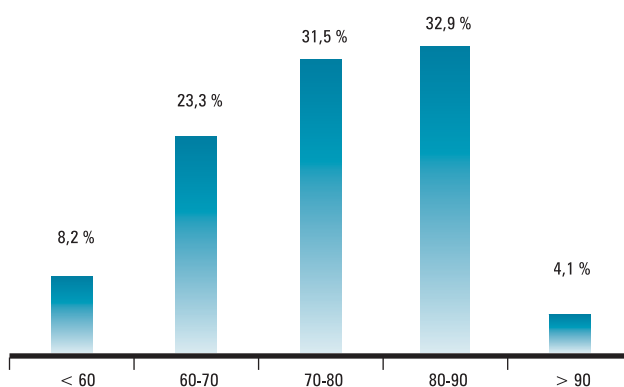
Autoroutes de dégagement



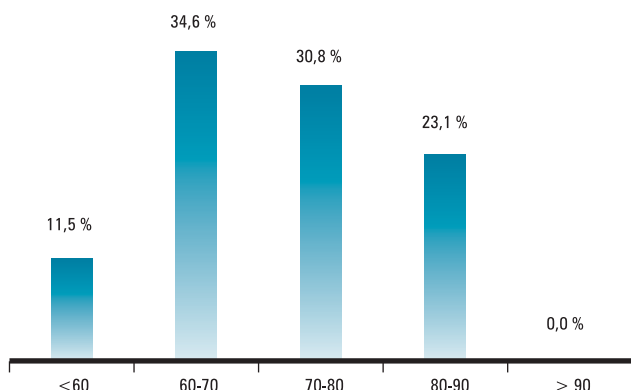
Routes nationales à 2 x 2 voies



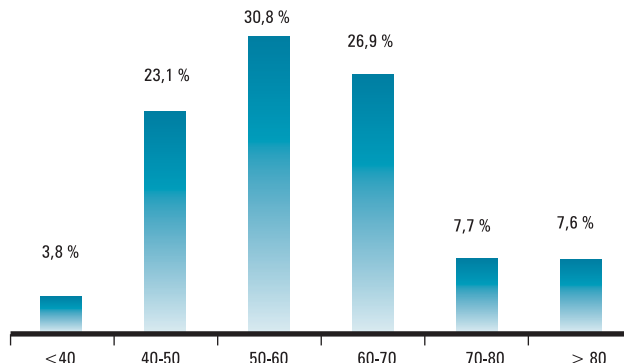
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



COMMENTAIRES

Globalement, en 2001 par rapport à 2000, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées sensiblement égales, quel que soit le type de réseau ou le nombre d'essieux. Quand on observe l'évolution sur cinq ans, on constate que l'ensemble des vitesses relevées augmente de manière générale de 2 à 7 km/h, suivant les réseaux.

Étant donné la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondant à la grille de limitation des vitesses, nous ne publions pas les taux de dépassement de la vitesse limite mesurés par enquête

parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant les distributions des vitesses par couple véhicule lourd/réseau (présentées pages suivantes) peuvent donner des informations sur la dispersion des vitesses des véhicules lourds autour de la moyenne de leurs vitesses. On observe aisément sur les graphiques des distributions de vitesses que celles-ci sont très resserrées autour de la moyenne et que, par conséquent, la dispersion est faible. En d'autres termes, les poids lourds d'une catégorie donnée roulent en grande majorité à la même vitesse.

Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes

	1997	1998	1999	2000	2001
Autoroutes de liaison ¹ (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	125	132	130	132	129
% de dépassement de la vitesse limite	43	57	50	60	51
Autoroutes de dégagement ² (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	112	116	120	118	120
% de dépassement de la vitesse limite	53	58	61	63	67
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	118	114	114	121	118
% de dépassement de la vitesse limite	62	55	53	65	65
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	104	102	103	103	97
% de dépassement de la vitesse limite	75	71	71	76	65
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	106	106	103	97	99
% de dépassement de la vitesse limite	84	72	64	65	60
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	71	68	70	69	70
% de dépassement de la vitesse limite	91	86	94	94	91

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale

2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons que de mesures effectuées le jour. Si l'on se réfère au calcul des intervalles de confiance, l'on constate qu'il est difficile d'affecter des hausses ou des baisses de vitesse de ces véhicules sur tous les réseaux, la précision des mesures étant parfois très faible. Les vitesses moyennes pratiquées

par les motocyclistes se situe en 2001 au-dessus de la vitesse réglementaire et de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 3 km/h sur les autoroutes de liaison, + 10 km/h sur les autoroutes de dégagement et + 7 km/h sur les routes nationales et départementales).

Port de la ceinture de sécurité de jour, aux places avant des véhicules

Les mesures de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de circu-

lation que les mesures de vitesse. En ville, les relevés sont effectués dans le centre. Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière.

HORS AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1997	1998	1999	2000	2001
Autoroutes de liaison	96	96	96	96	97
Autoroutes de dégagement	92	90	91	91	94
Routes nationales	94	94	94	94	95
Routes départementales à grande circulation	93	94	94	94	96

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1997	1998	1999	2000	2001
Routes nationales en traversées d'agglomérations	89	91	92	92	92
Metz	81	86	84	83	85
Lille	86	83	84	88	87
Nantes	91	88	90	86	85
Lyon	61	64	65	65	68
Toulouse	73	74	78	84	86
Avignon	46	53	60	62	61
Ensemble des grandes agglomérations de province	71	74	76	78	79
Paris	62	72	79	77	82

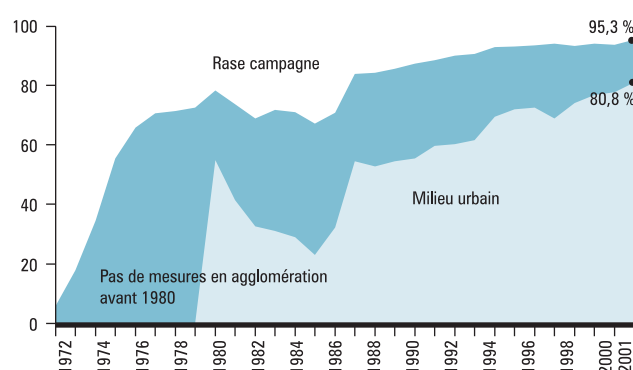
Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

D'une manière générale, l'on constate, au fil des ans, une progression régulière du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme, aussi bien en rase campagne qu'en milieu urbain. On observe par ailleurs au niveau des taux de port enregistrés dans les grandes villes de province un resserrement des valeurs. Le taux de port est principalement en progrès dans les villes où il se situait à un niveau traditionnellement bas comme Avignon (+15 points gagnés en cinq ans), Lyon (+ 7 points) et à Toulouse (+ 13 points).

Rappelons ici que selon les études d'efficacité, sur 100 conducteurs tués dans un accident de la circulation, alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, 45 auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture.

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2001 aux places avant des voitures de tourisme



Vies sauvées grâce au port de la ceinture de sécurité

Dans ce chapitre, on va estimer le nombre de vies qui auraient pu être sauvées si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité en 2001.

UN PROBLÈME DE CONNAISSANCE DU TAUX DE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Lorsqu'un accident corporel se produit, les forces de l'ordre se rendant sur place doivent remplir un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC). Ils doivent indiquer l'existence des équipements de sécurité des véhicules impliqués et leur utilisation par les différents usagers. Ils doivent ainsi indiquer si les usagers de véhicules légers de moins de 3,5 tonnes portaient la ceinture de sécurité ou non. Cependant, les résultats fournis dans ce chapitre ne portent que sur les usagers de voitures de tourisme.

Ce remplissage se faisant par constatation sur place ou par interrogation des personnes indemnes ou blessées, il n'est pas sans poser de problèmes. Dans un certain nombre de cas, les forces

de l'ordre, à défaut de connaissance en biomécanique automobile, ne peuvent pas, par simple observation des dispositifs de sécurité, déterminer si l'usager portait ou non la ceinture de sécurité.

Le problème du port de la ceinture de sécurité indéterminé se rencontre donc dans plusieurs cas :

- les forces de l'ordre émettent un doute sur la déclaration des indemnes et victimes légères de l'accident qui ont plutôt tendance à déclarer qu'ils portaient la ceinture ;
- les forces de l'ordre n'arrivant pas obligatoirement les premiers sur les lieux de l'accident, une perte d'information est possible concernant le port de la ceinture pour les tués et les blessés graves. Ils peuvent aussi émettre des doutes sur les déclarations des témoins.

De ce fait, le pourcentage d'indéterminé du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important : 18,9 % pour l'ensemble des impliqués et 20,6 % pour les tués.

LES RÉSULTATS

2001 – Impliqués d'un accident corporel usagers d'une voiture de tourisme en fonction du port de la ceinture et de la gravité

		Tués		Impliqués non tués		dont blessés graves		dont blessés légers	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteur	Ceinturé	2 010	56,6	107 329	78,8	7 084	75,8	37 006	77,6
	Non ceinturé	840	23,7	4 603	3,4	1 028	11,0	2 641	5,5
	Indéterminé	699	19,7	24 257	17,8	1 230	13,2	8 057	16,9
	Ensemble	3 549	100	136 189	100	9 342	100	47 704	100
Passager	Ceinturé	792	54,7	31 731	70,3	3 162	67,0	17 092	65,1
	Non ceinturé	324	22,4	3 490	7,7	726	15,4	2 243	8,5
	Indéterminé	333	23,0	9 914	22,0	830	17,6	6 930	26,4
	Ensemble	1 449	100	45 135	100	4 718	100	26 265	100
dont passager avant	Ceinturé	568	62,6	21 233	72,8	2 263	74,9	11 903	67,7
	Non ceinturé	166	18,3	1 663	5,7	321	10,6	1 179	6,7
	Indéterminé	173	19,1	6 282	21,5	438	14,5	4 498	25,6
	Ensemble	907	100	29 178	100	3 022	100	17 580	100
dont passager arrière	Ceinturé	221	41,6	10 451	66,1	895	53,5	5 158	60,0
	Non ceinturé	158	29,8	1 817	11,5	399	23,9	1 060	12,3
	Indéterminé	152	28,6	3 548	22,4	378	22,6	2 383	27,7
	Ensemble	531	100	15 816	100	1 672	100	8 601	100
Ensemble	Ceinturé	2 802	56,1	139 060	76,7	10 246	72,9	54 098	73,1
	Non ceinturé	1 164	23,3	8 093	4,5	1 754	12,5	4 884	6,6
	Indéterminé	1 032	20,6	34 171	18,8	2 060	14,7	14 987	20,3
	Ensemble	4 998	100	181 324	100	14 060	100	73 969	100

NB : la somme des victimes passagers avant et passagers arrière n'est pas égal au total passager, car il existe des occupants de véhicules de tourisme dont la place est indéterminée.

Source : ONISR, fichier des accidents

Sur les 4 998 tués usagers de voitures de tourisme, un peu moins d'un quart (23,3 %) ne portait pas la ceinture de sécurité. Ce pourcentage est de 12,5 % pour les blessés graves, de 6,6 % pour les blessés légers et de 4,5 % pour les impliqués non tués.

Suivant la place occupée, les pourcentages de tués non ceinturés ne sont pas les mêmes. Si 23,7 % des conducteurs de voitures de tourisme tués ne portaient pas la ceinture, ce pourcentage n'est plus que de 22,4 % pour les passagers avec néanmoins une différence importante entre les passagers avant et arrière. En effet, 29,8 % des tués passagers arrière de voitures de tourisme ne portaient pas la ceinture de sécurité contre 18,3 % des passagers avant. Il faut aussi souligner que les pourcentages d'indéterminés sont plus élevés chez les passagers arrière tués.

Cette différence de taux de non ceinturés suivant la place occupée se retrouve chez les impliqués non tués avec toutefois un pourcentage de tués non ceinturés plus élevé chez les passagers que chez les conducteurs (7,7 % contre 3,4 %). Enfin, 11,5 % des passagers à l'arrière non tués n'étaient pas ceinturés contre 5,7 % pour les passagers avant.

De plus, 15,4 % des conducteurs non ceinturés impliqués dans un accident corporel ont été tués contre 1,8 % des conducteurs ceinturés, soit 8,4 fois plus. Pour l'ensemble des usagers, ces pourcentages sont respectivement de 12,6 % et 2,0 % et, pour les passagers, ils sont de 8,5 % et 2,4 % (ils sont pratiquement identiques à l'avant et à l'arrière).

L'EFFICACITÉ DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

La ceinture de sécurité n'est bien évidemment pas efficace à 100 % puisqu'il y a un nombre important de victimes tuées qui portaient la ceinture de sécurité. Son efficacité dépend en grande partie de la vitesse au moment de l'accident. On comprend intuitivement qu'à très faible vitesse, il n'y a pas de tués même chez les non ceinturés et qu'à très grande vitesse, même les ceinturés sont tués. Le maximum d'efficacité de la ceinture de sécurité se situe à vitesse moyenne.

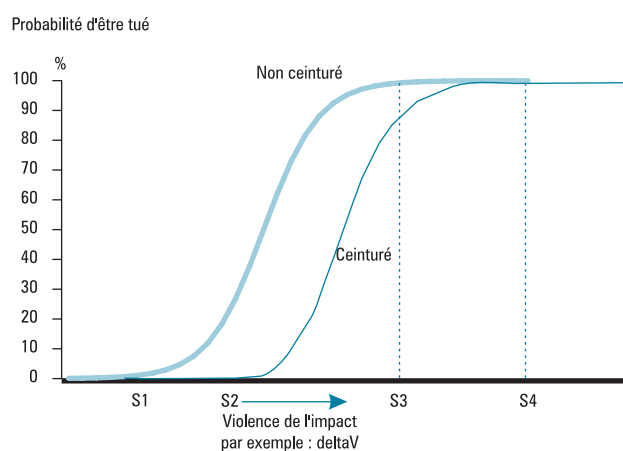
Une petite analyse menée sur 1 115 accidents constatés entre 1994 et 2001 est assez illustratrice à cet égard. Dans ces accidents, il y avait deux impliqués usagers de voitures de tourisme (avec éventuellement d'autres usagers d'autres véhicules), dont l'un était ceinturé et l'autre pas, et dont l'un a été tué et l'autre pas (ce qui veut donc dire que l'accident était grave puisqu'il y avait un tué, mais pas extrêmement grave puisqu'il y avait un non tué). Dans neuf cas sur dix, c'est le non ceinturé qui a été tué.

Cette relation intuitive entre vitesse et efficacité de la ceinture de sécurité a été démontrée par des études internationales. Quel que soit le type d'accidents, la probabilité de mourir croît avec la sévérité des crashes, celle-ci pouvant être estimée par le delta V, la vitesse relative de choc. D'après le graphique, si tous les accidents se produisent avec une violence d'impacte inférieure à S1, les probabili-

tés d'être tué sont nulles et le dispositif de retenue inutile. Entre S1 et S4, le dispositif est utile car les probabilités d'être tué sont différentes suivant que l'utilisateur ait mis sa ceinture de sécurité ou non. Au-dessus de S4, les probabilités d'être tué étant égales et maximales, le dispositif de sécurité ne sert à rien.

Une des dernières études d'Evans de 1996 aboutit à une efficacité globale moyenne de la ceinture de sécurité de 42 %. D'autres études donnent des efficacités d'environ 50 %. On va choisir comme référence une valeur intermédiaire de 45 %. À partir de cette valeur d'efficacité et des données 2001, on va pouvoir estimer le nombre de vies qui auraient pu être sauvées si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité.

Probabilité d'être tué dans un accident corporel en fonction de la violence du choc (source : Evans)



ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES SAUVÉES

Le tableau suivant donne la répartition des tués et des non tués suivant le port ou non de la ceinture de sécurité pour l'ensemble des usagers de voitures de tourisme.

2001 – Usagers de voitures de tourisme tués et non tués en fonction du port de la ceinture de sécurité

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	2 802	139 060	141 862
Non ceinturés	1 164	8 093	9 257
Indéterminés	1 032	34 171	35 203
Total	4 998	181 324	186 322

Source : ONISR, fichier des accidents

Le but est de répartir les 35 203 usagers dont le port de la ceinture de sécurité est indéterminé en usager ceinturé et non ceinturé et en distinguant les tués des non tués.

Si on ne tenait pas compte des indéterminés dans le calcul, on obtiendrait, à partir de ces données, une efficacité de la ceinture de sécurité de 86 %. Celle-ci est calculée à partir d'une méthode statistique de calcul du risque relatif basé sur le rapport des produits croisés, l'odds-ratio suivant la formule : efficacité = 1 - 1/odds-ratio.

Cette méthode consiste en fait à répartir les indéterminés de façon proportionnelle en fonction des impliqués dont on connaît le port de la ceinture de sécurité et en distinguant les tués des non tués. Or, l'efficacité ainsi calculée est très élevée par rapport à celle choisie comme référence.

On va donc appliquer une autre méthode de répartition des indéterminés. Pour répartir les impliqués non tués au port de la ceinture de sécurité indéterminé, on fait le postulat que la personne qui a rempli le BAAC a omis volontairement d'indiquer le port car elle a émis un doute sur la déclaration de la personne impliquée. Celle-ci a dû indiquer qu'elle avait mis sa ceinture de sécurité alors qu'en vérité elle ne l'avait pas mise. Ainsi, on peut penser que l'ensemble des impliqués non tués au port de la ceinture de sécurité indéterminé était en fait non ceinturé. Le nombre de non tués non ceinturés est donc estimé à : $34\,171 + 8\,093 = 42\,264$.

Pour les tués au port de la ceinture de sécurité indéterminé, on va les répartir de façon à obtenir une efficacité de la ceinture de sécurité de l'ordre de 45 %. Les calculs donnent une estimation du pourcentage de tués au port indéterminé qui étaient en fait non ceinturés de 60 %.

On obtient les estimations suivantes.

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	3 215	139 060	142 120
Non ceinturés	1 783	42 264	44 202
Total	4 998	181 324	186 322

Source : ONISR, fichier des accidents

Avec les calculs :

- ceinturés tués : $2\,802 + 1\,032 \times 40\% = 3\,215$;
- non ceinturés tués : $1\,164 + 1\,032 \times 60\% = 1\,783$.

On obtient ainsi une efficacité de 45,2 % et un gain de vies de : $1\,783 \times 45,2\% = 806$.

En 2001, si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité, le nombre de tués aurait pu être réduit de plus de 10 %, et celui de voitures de tourisme de plus de 16 %.

Par ailleurs, une autre évaluation du nombre de vies sauvées grâce au port de la ceinture de sécurité a été réalisée à partir d'études d'accidentologie menées par le laboratoire commun d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain de PSA Peugeot-Citroën et de Renault (LAB). Cette évaluation donne un gain de vie potentiel de l'ordre de 1 200.

Port du casque par les cyclomotoristes

Les mesures de port du casque par les conducteurs et les passagers des deux-roues non immatriculés sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs,

dans les mêmes conditions de circulation que les mesures de vitesse et de taux de port de la ceinture.

EN RASE CAMPAGNE

Taux de port (en %)	1997	1998	1999	2000	2001
Routes nationales à 2 ou 3 voies	85	87	92	93	90
Routes départementales à grande circulation	98	96	97	93	70

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1997	1998	1999	2000	2001
Routes nationales en traversées d'agglomérations	92	93	98	89	90
Ensemble des grandes agglomérations de province	94	94	92	92	92
Paris	98	96	96	97	96

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Sur l'ensemble du réseau de rase campagne, les valeurs relevées sont relativement homogènes et proches de 90 % excepté pour le taux relevé en 2001 sur le réseau des routes départementales. Cette donnée doit cependant être relativisée, étant donné le faible effectif et la structure particulière de l'échantillon observé. Cet échantillon portait en

effet, en 2001, sur 64 occupants de cyclomoteurs, et comportait une proportion plus importante de passagers que celles relevées pour les autres années d'observation : 22, soit plus du tiers des occupants. Sur l'ensemble de l'échantillon observé, le coefficient d'occupation moyen s'élève à 1,14 occupant par véhicule.

Port du casque par les motocyclistes

Les mesures de port du casque par les conducteurs et les passagers des deux-roues immatriculés sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans

les mêmes conditions de circulation que les mesures de vitesse et de taux de port de la ceinture.

EN RASE CAMPAGNE

Taux de port (en %)	1997	1998	1999	2000	2001
Autoroutes de liaison	98	100	98	<i>96</i>	98
Autoroutes de dégagement	<i>97</i>	<i>97</i>	99	<i>97</i>	98
Routes nationales à 2 x 2 voies	91	97	<i>88</i>	97	98
Routes nationales à 2 ou 3 voies	<i>96</i>	98	98	99	99
Routes départementales à grande circulation	96	99	<i>92</i>	95	97

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1997	1998	1999	2000	2001
Routes nationales en traversées d'agglomérations	<i>97</i>	<i>97</i>	98	98	98
Ensemble des grandes agglomérations de province	<i>96</i>	97	<i>96</i>	97	97
Paris	99	<i>98</i>	99	<i>98</i>	<i>98</i>

Source : DSCR/Institut de sondages Lavalie

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Que ce soit sur le réseau de rase campagne ou en milieu urbain, les taux de port du casque, concernant les conducteurs et passagers de motos sont désormais proches de 100 %. En effet, aucun taux relevé en 2001 n'est inférieur à 97 %. On peut noter par ailleurs que 1 977 motos ont été

observées pour un total de 2 207 occupants recensés (conducteurs et passagers). Cela donne un coefficient moyen de 1,12 occupant par moto, légèrement inférieur à celui relevé pour les cyclomoteurs.

Évolution des principales infractions entre 1991 et 2000¹

UN NOMBRE GLOBALEMENT EN PROGRESSION

Le nombre des infractions relevées par les forces de l'ordre reste globalement en progression malgré le ralentissement intervenu en 1995 (-7,2 %) et qu'il faut sans doute relier à l'instauration du plan Vigipirate, le déploiement des forces de sécurité ayant semble-t-il provoqué un réflexe de prudence chez les automobilistes. Le léger mouvement de reprise apparu en 1996 (+1,7 %), qui se poursuit en 1997 (+4,3 %) n'a été qu'une péripétie puisqu'il est suivi en 1998 par une forte baisse (-11,7 %) du nombre des infractions constatées, baisse que la reprise apparue en 1999 (+10,4 %), consécutivement aux instructions données aux forces de l'ordre par les ministres en charge de la Sécurité routière, compense à peine. Les résultats de l'année 2000 régressent à nouveau : avec 20 403 059 contraventions relevées, la baisse enregistrée est de 2,2 %.

Les contraventions aux règles de *stationnement* connaissent une évolution en dents de scie, avec des périodes de croissance (+6,6 % en 1996, +7,6 % en 1997 et +8,4 % en 1999) entrecoupées de brusques régressions (-10,1 % en 1991, -11,5 % en 1995, -4,0 % en 1998 et -3,9 % en 2000). Avec 9 938 021 procès-verbaux établis, ce type de contraventions représente 48,7 % de l'ensemble des infractions sanctionnées en 2000.

Au cours de la période considérée, l'évolution du nombre des *délits routiers* constatés se fait de façon très irrégulière : après une série d'augmentations jusqu'en 1993 (+32,3 % cette année-là), leur nombre décroît régulièrement pendant quelques années pour amorcer une hausse, minime, en 1997 (+1,1 %). Cette reprise qui semblait n'être qu'une péripétie dans la tendance, était en fait l'amorce d'une reprise puisqu'en 1999 leur nombre a progressé assez fortement (+17,9 %) progression qui se ralentit quelque peu cette année (-4,6 %) et ramène ainsi leur nombre (254 806) à un niveau plus proche de la tendance moyenne générale.

Le nombre d'*heures consacrées au contrôle de la vitesse* a connu une évolution par à-coups avec de relativement faibles variations, tantôt positives, tantôt négatives, qui permettent de parler à meilleur escient d'une relative stabilisation car la tendance générale est de toute évidence à la baisse. Certaines baisses sont dues à un événement comme celle de 1995 liée à la mise en place du plan Vigipirate, d'autres sont plus conjoncturelles. Malgré la très légère reprise marquée en 1999 (+5,0 %), les données partielles actuellement disponibles (1 977 779 heures pour la gendarmerie, la sécurité publique et les compagnies républicaines de sécurité) permettent d'affirmer en toute logique que leur nombre n'a pas progressé, malgré le renforcement voulu de la présence des policiers et gendarmes et la multiplication des contrôles.

La lutte contre l'*alcoolémie* excessive des conducteurs mobilise davantage les forces de police et de gendarmerie. Après avoir fortement augmenté jusqu'en 1995, le nombre de dépistages pratiqués a marqué une pause avant de recommencer à croître pour atteindre son plus haut niveau en 1999 ; en 2000, il baisse notablement (-6,0 %). L'évolution est identique pour les contrôles préventifs qui se sont multipliés jusqu'en 1995 puis se sont stabilisés autour de 6,5 millions pour atteindre leur plus haut niveau en 1999 et régresser cette année (-6,5 %). Dans le même temps, le nombre de dépistages positifs a, lui aussi, fortement progressé (grâce, dès 1988, à l'application de la loi du 10 juillet 1987), puis, malgré une petite baisse en 1992 liée à « l'effet permis à points », il a recommencé à croître consécutivement à la création, en 1995, de la contravention de quatrième classe. Les hausses de 1997 (+13,1 %), 1998 (+11,9 %) et 1999 (+15,4 %) peuvent certes résulter d'une modification du comportement des conducteurs, mais aussi et surtout de l'intensification de ces contrôles. Cette année, ils sont eux aussi en baisse (-6,8 %).

Pour les autres infractions, du moins les cinq principales (parce que particulièrement accidentogènes ou responsables de lourds dégâts lors des accidents), l'évolution est beaucoup plus contrastée.

En règle générale, malgré quelques hausses ponctuelles, le nombre d'*infractions à la limitation de la vitesse* reste relativement stable, malgré quelques petits mouvements de baisse qui restent cependant très ponctuels. L'année 1999 indique une reprise, notable, du nombre des infractions relevées (+12,2 %) confirmée en 2000 (+1,3 %), reprise qu'il est facile de lier au renouvellement des moyens matériels de contrôle, mais aussi le renforcement de l'intérêt des forces de l'ordre pour cette infraction dont on a reconnu qu'elle était le tout premier facteur générateur d'accidents.

Le nombre des procès-verbaux dressés pour *défaut de port de la ceinture de sécurité* a une évolution en dents de scie : des périodes de croissance alternent avec des périodes de régression du nombre d'infractions verbalisées. Après le net accroissement enregistré en 1999 qui avait permis de revenir aux niveaux - très hauts - atteints dans la première moitié de la décennie, cette année, le nombre de procès-verbaux décroît assez fortement (-7,7 %).

Les *défauts de port du casque* étaient en baisse constante depuis le début de la décennie. Les années 1998-1999 ont été marquées par une inversion de la tendance puisqu'on a enregistré une progression de respectivement +4,4 % et +2,9 %. L'année 2000 se caractérise par un retour à la tendance générale : le nombre d'infractions relevées se réduit de 12,7 %.

Pour les *franchissements de feux tricolores au rouge fixe* le mouvement à la baisse, apparu depuis plusieurs années, s'était inversé en 1999 (+13,5 %). L'évolution se poursuit cette année encore à la hausse mais de façon beaucoup plus modeste (+2,4 %).

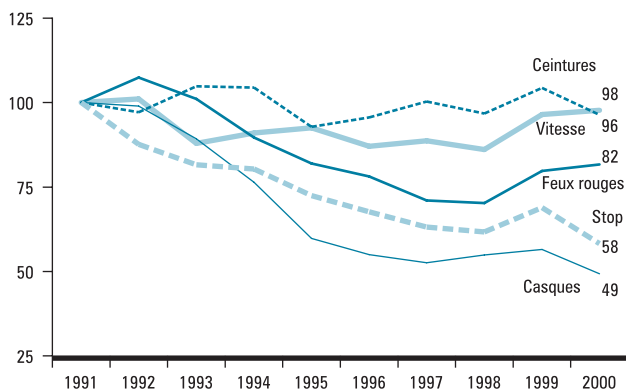
1. L'année 2001 n'est pas prise en compte, l'ensemble des résultats n'étant pas encore connus.

Enfin, le nombre des procès-verbaux établis consécutivement à des *franchissements de panneaux « stop »* évoluait aussi à la baisse depuis plusieurs années et la tendance s'était inversée en 1999 (+ 11,6 %). L'année 2000 voit réapparaître une tendance nettement marquée à la baisse (- 15,4 %).

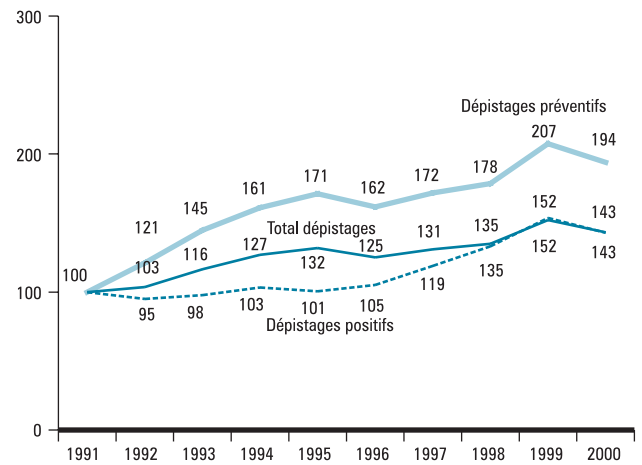
Depuis dix ans, le nombre des *suspensions prononcées* a globalement évolué à la baisse d'un mouvement qui s'est accéléré au fil des années pour atteindre le niveau le plus bas en 1997, baisse qui résulte de la forfaitisation d'un nombre croissant de contraventions et de la réduction de l'activité des commissions administratives de suspension

du permis de conduire qui, dans bon nombre de préfectures, ne sont plus réunies. Depuis est apparue une timide tendance à la hausse en 1998 (+ 1,0 %) qui se confirme en 1999 (+ 16,1 %) mais donne cette année des signes d'es-soufflement (+ 2,4 %), reprise qu'il faut directement relier à l'application de la circulaire interministérielle du 15 janvier 1999 par laquelle les ministres en charge de la Sécurité routière demandaient aux préfets d'exercer davantage leur pouvoir de suspension des permis de conduire tant dans le cadre de la procédure de rétention immédiate (article L. 18-1, désormais L. 224-1 à 6) que dans celui de la procédure d'urgence (article L. 18 alinéa 3, désormais L. 224-8).

Évolution des infractions (base 100 en 1991)



Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1991)



Évolution des contrôles de la vitesse

	Heures de contrôles	
	Nombre	Évolution*
1991	2 256 800	100
1992	2 256 671	100
1993	2 234 050	99
1994	2 327 826	103
1995	2 057 299	91
1996	2 134 071	95
1997	2 168 311	96
1998	2 093 879	93
1999	2 198 739	97
2000	1 977 779	88

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ

Infractions relevées – Répartition contraventions/délits

	Contraventions		dont contraventions hors stationnement		Délits	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1991	20 719 653	100	12 314 677	100	187 761	100
1992	20 793 575	100	12 171 408	99	207 619	111
1993	21 704 325	105	12 685 502	103	274 620	146
1994	21 732 744	105	11 950 824	97	251 379	134
1995	20 172 624	97	11 518 768	94	240 085	128
1996	20 507 039	99	11 280 974	92	231 496	123
1997	21 379 104	103	11 446 809	93	234 106	125
1998	18 884 117	91	9 347 213	76	226 597	121
1999	20 855 256	101	10 516 180	85	267 199	142
2000	20 403 059	98	10 465 038	85	254 806	136

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ

Suspensions administratives du permis de conduire

	Suspensions prononcées	
	Nombre	Évolution*
1991	390 625	100
1992	297 883	76
1993	183 118	47
1994	181 442	46
1995	154 464	40
1996	113 462	29
1997	93 983	24
1998	94 954	24
1999	110 276	28
2000	112 910	29

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ

Alcoolémie

	Dépistages		dont préventifs		dont positifs	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1991	6 393 439	100	3 830 563	100	125 866	100
1992	6 615 717	103	4 638 200	121	119 601	95
1993	7 439 078	116	5 547 117	145	122 779	98
1994	8 105 975	127	6 163 480	161	129 910	103
1995	8 426 940	132	6 557 921	171	126 547	101
1996	7 990 692	125	6 188 748	162	132 283	105
1997	8 376 939	131	6 572 783	172	149 620	119
1998	8 618 406	135	6 836 119	178	167 465	133
1999	9 731 699	152	7 942 681	207	193 192	153
2000	9 146 230	143	7 422 337	194	179 974	143

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ

Autres infractions

	Infractions à la vitesse		Non-port de la ceinture		Non-port du casque	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1991	1 259 590	100	628 712	100	159 274	100
1992	1 273 184	101	610 595	97	157 721	99
1993	1 107 112	88	659 404	105	142 153	89
1994	1 145 778	91	656 561	104	121 682	76
1995	1 165 347	93	583 597	93	95 225	60
1996	1 097 056	87	601 352	96	87 522	55
1997	1 116 788	89	630 859	100	83 791	53
1998	1 084 010	86	608 505	97	87 442	55
1999	1 215 793	97	656 183	104	90 015	57
2000	1 231 304	98	605 907	96	78 556	49

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ

	Franchissement de feux rouges		Franchissement de panneau « stop »	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1991	254 183	100	121 548	100
1992	273 095	107	106 476	88
1993	256 909	101	99 160	82
1994	227 963	90	97 652	80
1995	208 432	82	88 089	72
1996	198 530	78	82 292	68
1997	180 499	71	76 750	63
1998	178 622	70	75 004	62
1999	202 713	80	83 711	69
2000	207 651	82	70 836	58

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ

* base 100 en 1991

Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture de sécurité par la gendarmerie nationale et la police nationale ²

Les chiffres contenus dans les cinq tableaux suivants sont différents de ceux indiqués dans le chapitre « Évolution des principales infractions de 1991 à 2000 » qui donne les chiffres, année par année, pour l'ensemble des services. Dans les tableaux ci-dessous, l'activité des for-

ces de l'ordre est détaillée uniquement pour la gendarmerie nationale, la sécurité publique et les compagnies républicaines de sécurité ; les données pour la préfecture de police de Paris et la police aux frontières n'étant pas encore disponibles.

CONTRÔLES DE LA VITESSE

Vitesse		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	Compagnies républicaines de sécurité	Total
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	Année 2001	1 295 056	294 759	12 618	1 602 433
	Année 2000	1 579 895	361 149	36 735	1 977 779
	Année 1999	1 853 262	308 143	37 334	2 198 739
	Année 1998	1 766 995	288 448	38 436	2 093 879
	Année 1997	1 800 131	220 960	97 540	2 118 631
Nombre d'infractions relevées	Année 2001	746 184	327 420	131 607	1 205 211
	Année 2000	691 419	336 553	142 366	1 170 338
	Année 1999	751 667	275 506	137 333	1 164 506
	Année 1998	729 644	210 937	128 599	1 069 180
	Année 1997	767 152	232 361	129 741	1 129 254

CONTRÔLES DU PORT DE LA CEINTURE

Ceinture de sécurité		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	Compagnies républicaines de sécurité	Total
Nombre d'infractions relevées	Année 2001	414 555	151 817	39 289	605 661
	Année 2000	379 010	162 909	39 091	581 010
	Année 1999	465 628	128 755	39 813	634 196
	Année 1998	440 268	104 561	33 027	577 856
	Année 1997	446 183	117 030	33 891	597 104

CONTRÔLES DE L'ALCOOLÉMIE

Contrôles préventifs par alcootests et éthylotests		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	Compagnies républicaines de sécurité	Total
Nombre de dépistages pratiqués	Année 2001	6 059 011	549 589	46 056	6 654 656
	Année 2000	7 079 042	664 855	60 370	7 804 267
	Année 1999	7 278 078	584 449	63 077	7 925 604
	Année 1998	6 424 438	432 001	52 493	6 908 932
	Année 1997	5 997 307	622 012	58 489	6 677 808
Nombre de dépistages positifs	Année 2001	91 142	8 486	860*	100 488
	Année 2000	93 357	10 714	458	104 529
	Année 1999	103 795	7 722	417	111 934
	Année 1998	95 203	4 097	265	99 565
	Année 1997	81 658	6 555	374	88 587

* Estimation

2. Hors préfecture de police de Paris et police aux frontières.

Contrôles en cas d'accidents (corporels ou matériels) par alcootests et éthylotests		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	Compagnies républicaines de sécurité	Total
Nombre de dépistages pratiqués	Année 2001	234 851	155 865	26 659	417 375
	Année 2000	296 258	165 723	33 182	495 163
	Année 1999	237 274	168 555	33 711	439 540
	Année 1998	92 511	162 479	34 138	289 128
	Année 1997	88 222	167 485	35 448	291 155
Nombre de dépistages positifs	Année 2001	15 802	11 549	649	28 000
	Année 2000	16 337	11 716	786	28 839
	Année 1999	17 202	10 726	716	28 644
	Année 1998	6 486	10 140	674	17 300
	Année 1997	6 388	9 165	568	16 121

Contrôles en cas d'infractions par alcootests et éthylotests		Gendarmerie nationale	Sécurité publique	Compagnies républicaines de sécurité	Total
Nombre de dépistages pratiqués	Année 2001	951 334	187 178	48 551	1 187 063
	Année 2000	1 154 882	212 498	42 180	1 409 560
	Année 1999	1 126 680	162 568	42 774	1 332 022
	Année 1998	1 327 981	130 044	33 926	1 491 951
	Année 1997	1 323 593	158 892	40 300	1 522 785
Nombre de dépistages positifs	Année 2001	16 956	30 521	928	48 405
	Année 2000	17 207	32 616	971	50 794
	Année 1999	21 382	29 008	832	51 222
	Année 1998	27 972	21 724	874	50 570
	Année 1997	26 404	18 989	722	46 115

Par rapport à 2000, en 2001 :

- le nombre d'heures de contrôle consacrées à la vitesse par la gendarmerie nationale, la sécurité publique et les compagnies républicaines de sécurité diminue de 19,0 % alors que le nombre d'infractions constatées augmente de 3,0 % ;
- le nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité augmente de 4,2 % ;
- le nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie pratiqués diminue très fortement (– 14,7 %) et le nombre de

dépistages positifs diminue aussi mais plus faiblement (– 3,9 %) ;

- le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'accidents, corporels ou matériels, diminue nettement (– 15,7 %) et le nombre de dépistages positifs diminue aussi mais dans une moindre mesure (– 2,9 %) ;
- le nombre de dépistages d'alcoolémie pratiqués en cas d'infractions est en forte diminution (– 15,8 %), diminution également pour le nombre de dépistages positifs (– 4,7 %).

Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2000

Conduites en état alcoolique et autres infractions

L'ensemble du champ couvert par les données statistiques du ministère de la Justice est constitué des condamnations pour délit et contravention de 5^e classe relatifs à la circulation routière.

L'année 1987 a été gardée comme référence du fait des réformes législatives qui se sont produites à cette période (aggravation des sanctions pour conduite en état alcoolique – loi du 10 juillet 1987–, contraventionnalisation des défauts d'assurance – septembre 1987).

LES CONDAMNATIONS POUR INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2000

- L'analyse des condamnations prononcées pour infractions aux règles de la sécurité routière est effectuée à partir des données extraites du casier judiciaire.

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission d'une infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 1999. Les données 2000 provisoires sont composées des condamnations inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2001 et d'une estimation de celles à venir. Cette estimation représente pour la sécurité routière environ 5 % de l'ensemble des condamnations de l'année.

- Une condamnation donnée peut réprimer une seule ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres au casier judiciaire.

Il est donc possible d'envisager l'analyse statistique d'un contentieux sous deux angles distincts :

- comptabiliser toutes les infractions sanctionnées dans l'ensemble des condamnations ;
- comptabiliser les condamnations en les rattachant à la nature de l'infraction principale, qui correspond à l'infraction unique ou à celle citée en premier en cas de pluralité d'infractions.

À titre d'exemple, sur les trois condamnations suivantes (conduite en état alcoolique + délit de fuite ; homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite ; blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite) :

- l'approche « infraction » conduit à compter trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire, une blessure involontaire ;
- l'approche « condamnations » traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier, à savoir : la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire, les blessures involontaires. Les délits de fuite n'apparaîtront pas avec ce type d'analyse.

Il en est de même des sanctions prononcées qui peuvent comporter plusieurs peines. Pour les besoins de l'analyse statistique, on considérera comme peine principale la peine la plus grave qui sera rattachée de l'infraction principale ; les autres peines seront considérées comme des peines « associées ».

Plus d'un tiers des délits et des contraventions de 5^e classe sanctionnés en 2000 relèvent de la sécurité routière

En 2000, 280 175 infractions à la sécurité routière ont été sanctionnées dans 231 083 condamnations, ce qui représente 34,4 % de l'ensemble des infractions sanctionnées et 40 % de l'ensemble des condamnations prononcées. Entre 1998 et 1999, le nombre d'infractions à la sécurité routière sanctionnées avait augmenté de 11,5 %, augmentation due principalement à l'instauration d'une contravention de 5^e classe relative au grand excès de vitesse (décret du 24 mars 1998). En 2000, le nombre d'infractions est en hausse de 3,6 % par rapport à 1999, hausse plus modérée que l'année précédente mais encore principalement soutenue par l'infraction de grand excès de vitesse (sans cette infraction, la progression entre 1999 et 2000 ne serait que de 1,9 %).

Mis à part quelques cas particuliers, les infractions à la sécurité routière peuvent être classées en quatre groupes selon les circonstances ou la nature de l'atteinte. Ainsi toutes les infractions aggravées par l'état alcoolique constituent le premier groupe avec 41,1 % des infractions sanctionnées pour ce domaine. Viennent ensuite avec 31 % les infractions dites « papier » qui rassemblent tous les manquements ou irrégularités en matière de documents administratifs (défaut d'assurance, de permis de conduire). Les infractions directement liées à la conduite comme les excès de vitesse et les atteintes corporelles par conducteur sans état alcoolique constituent le troisième groupe avec 18,5 %. Enfin, les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le dernier groupe avec 9,1 % des infractions (délits de fuite, refus de se soumettre aux vérifications).

Conduite en état alcoolique : des peines qui s'alourdissent en cas d'accident

Les trois types de délits relatifs à la conduite en état alcoolique (simple CEA, blessures et homicides involontaires par conducteur en état alcoolique) ont été sanctionnés dans 111 940 condamnations, principalement par des peines d'emprisonnement dont la partie ferme dépend de l'existence d'une atteinte corporelle et de sa gravité. Ainsi, l'emprisonnement en tout ou partie ferme représente en moyenne 10,7 % des emprisonnements mais 59,4 % en cas d'homicide involontaire. Cette gradation se retrouve dans l'échelle des durées de peine ferme : de 2,1 mois en moyenne jusqu'à 11 mois et demi en cas d'accident mortel. Quand la conduite en état alcoolique est constatée seule, les magistrats utilisent une palette plus diversifiée de sanctions ; ils ont ainsi prononcé plus de 20 000 mesures restrictives du permis de conduire à titre principal (16 027 suspensions et 1 856 annulations). Une analyse plus détaillée des condamnations pour conduite en état alcoolique est développée plus loin.

Tableau 1 – Vue d'ensemble du contentieux de la circulation routière

	Nombre de condamnations (infractions uniques ou de rang 1)			Nombre d'infractions sanctionnées		
	2000	1999	1987	2000	1999	1987
Infractions sécurité routière aggravées par l'alcool	111 940	111 005	81 903	115 262	114 312	86 323
Conduite en état alcoolique	107 573	106 567	75 252	110 374	109 310	78 216
Blessures involontaires avec ITT ≤ 3 mois	3 468	3 472	4 976	3 899	3 914	5 530
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois	485	513	1 492	558	620	1 756
Homicides involontaires	414	453	183	431	468	821
Infractions sécurité routière non aggravées par l'alcool	118 567	111 802	100 858	164 185	155 315	135 550
Infractions liées à la conduite	48 720	44 348	35 123	51 794	47 418	38 746
<i>Grand excès de vitesse</i>	32 554	27 295	–	32 872	27 533	–
<i>Récidive de grand excès de vitesse</i>	16	–	–	16	–	–
<i>Blessures involontaires</i>	14 722	15 531	32 671	17 453	18 335	36 231
<i>Homicides involontaires</i>	1 428	1 522	2 452	1 453	1 550	2 515
Infractions « papier »	53 042	51 036	47 165	86 850	82 928	68 863
<i>Conduite sans permis</i>	12 139	10 762	9 327	25 304	23 019	18 321
<i>Récidive de conduite sans permis</i>	823	662	330	1 264	1 040	535
<i>Conduite malgré suspension du permis</i>	4 508	4 733	3 510	8 588	8 638	5 729
<i>Défaut d'assurance</i>	35 219	34 489	33 340	50 385	48 849	42 345
<i>Défaut de plaques ou fausses plaques</i>	353	390	658	1 309	1 382	1 933
Infractions visant à échapper au contrôle	16 805	16 418	18 570	25 541	24 969	27 941
<i>Délit de fuite</i>	8 635	8 847	12 105	11 247	11 423	15 246
<i>Refus d'obtempérer</i>	5 813	5 478	4 367	9 616	9 091	6 982
<i>Refus de vérification de l'état alcoolique</i>	1 351	1 306	1 239	3 607	3 640	4 720
<i>Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police</i>	1 006	787	859	1 071	815	993
Autres infractions de circulation routière	592	595	685	728	714	797

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire

Tableau 2 – Sanctions prononcées par type d'infractions

	Condamnations pour infractions à la sécurité routière							
	Condamnations pour infraction aggravée par l'alcool		Condamnations pour infraction « papier »		Condamnations pour infraction de « conduite »		Condamnations pour obstacle au contrôle	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	111 940	100,0 %	53 042	100,0 %	48 720	100,0 %	16 805	100,0 %
Emprisonnement	66 043	59,0 %	3 414	6,4 %	2 238	4,6 %	7 881	46,9 %
Ferme	5 010	4,5 %	1 846	3,5 %	88	0,2 %	1 941	11,6 %
Sursis partiel	2 066	1,8 %	144	0,3 %	109	0,2 %	227	1,4 %
<i>simple</i>	225	0,2 %	13	0,0 %	72	0,1 %	47	0,3 %
<i>probatoire</i>	1 841	1,6 %	131	0,2 %	37	0,1 %	180	1,1 %
Sursis total	58 967	52,7 %	1 424	2,7 %	2 041	4,2 %	5 713	34,0 %
<i>simple</i>	44 124	39,4 %	755	1,4 %	1 966	4,0 %	4 514	26,9 %
<i>probatoire</i>	13 169	11,8 %	470	0,9 %	59	0,1 %	874	5,2 %
<i>TIG</i>	1 674	1,5 %	199	0,4 %	16	0,0 %	325	1,9 %
Amende	23 970	21,4 %	44 307	83,5 %	40 362	82,8 %	3 886	23,1 %
Peines de substitution	21 516	19,2 %	4 844	9,1 %	5 937	12,2 %	4 728	28,1 %
<i>dont :</i>								
<i>suspension de permis de conduire</i>	16 284	14,5 %	3 472	6,5 %	5 793	11,9 %	3 559	21,2 %
<i>interdiction permis de conduire</i>	1 932	1,7 %	412	0,8 %	58	0,1 %	224	1,3 %
<i>jours-amendes</i>	1 870	1,7 %	374	0,7 %	25	0,1 %	501	3,0 %
<i>TIG</i>	1 058	0,9 %	187	0,4 %	40	0,1 %	331	2,0 %
<i>confiscation du véhicule</i>	106	0,1 %	112	0,2 %	3	0,0 %	32	0,2 %
Mesures éducatives	54	0,0 %	167	0,3 %	50	0,1 %	184	1,1 %
Dispenses de peine	357	0,3 %	310	0,6 %	133	0,3 %	126	0,7 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire

Une amende dans quatre condamnations sur cinq pour sanctionner les infractions de type « papier » et celles liées à la conduite

Les infractions de type « papier » regroupent principalement des contraventions de 5^e classe comme le défaut d'assurance (plus de 70 % des infractions de ce groupe) ou la conduite sans permis mais aussi des délits comme la conduite malgré suspension du permis ou le défaut de plaques. Ces infractions sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation : 82,1 % des infractions associées à une infraction principale de ce poste sont aussi des infractions de type « papier ». La prédominance des contraventions dans ce groupe de 53 042 condamnations explique la faible part réservée aux peines d'emprisonnement (6,4 %), et en particulier aux peines d'emprisonnement avec sursis total simple (1,4 %) ; les peines de substitution sont également peu nombreuses (9,1 %) du fait de la nature même des infractions. Les amendes sont en revanche très fréquentes (83,5 %) ; leur montant moyen est de 2 435 francs mais elles peuvent atteindre jusqu'à 30 000 francs.

Les infractions liées à la « conduite » regroupent les blessures et homicides involontaires par conducteur (37 %) et la contravention de grand excès de vitesse (63 %). Quand plusieurs infractions sont associées dans une même condamnation, près d'une sur deux relève du même groupe, 40 % sont de type « papier ». Comme précédemment, la nature des peines prononcées dans les 48 720 condamnations est influencée par l'importance des contraventions. On trouve très peu d'emprisonnements, et essentiellement assortis d'un sursis total simple. Les peines de substitution prononcées sont un peu plus nombreuses que pour les infractions de type « papier » (12,2 %) et consistent essentiellement en des suspensions fermes du permis. Les amendes dominant largement avec 82,8 % des peines principales, soit presque autant que pour le poste « papier » ; les amendes fermes, d'un montant moyen de 2 168 francs, peuvent atteindre 25 000 francs.

Des sanctions sévères pour les infractions destinées à faire obstacle au contrôle

Les infractions destinées à faire obstacle à un contrôle comportent surtout des délits : délit de fuite, refus d'obtempérer, refus de vérification de l'état alcoolique et d'une contravention, l'utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police. Si la condamnation vise plusieurs infractions, 55 % sont de type « papier », un peu plus de 11 % appartiennent à d'autres domaines : mise en danger d'autrui (5,5 %), outrage à agent (3,6 %) et rébellion (2 %). La nature des peines prononcées dans les 16 805 condamnations se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions. Les emprisonnements sont prononcés près d'une fois sur deux (46,9 %) et les emprisonnements fermes dans 11,6 % des condamnations. Les peines de substitution sont également plus fréquentes (28,1 %). Les amendes sont en revanche moins représentées : 23,1 %, soit quatre fois moins que pour les condamnations « papier » et « conduite ». Le montant d'une amende ferme peut atteindre 30 000 francs, et le montant moyen de celle-ci s'établit à 2 680 francs.

LES CONDAMNATIONS POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE

L'alcool constitue le fondement de près de trois délits routiers sur quatre

Les infractions relatives à l'état alcoolique sont très nombreuses. Constatées sur simple contrôle préventif ou à la suite d'un accident corporel, la conduite en état alcoolique est l'élément constitutif de trois catégories d'infractions : la simple conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique et les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. En regroupant ces trois catégories, on obtient 115 262 infractions sanctionnées en 2000, ce qui représente 73,6 % des délits routiers et 41,1 % de l'ensemble des infractions de sécurité routière (délits + contraventions de 5^e classe ; voir tableau 1).

Plus de 107 500 condamnations pour simple conduite en état alcoolique

Plus de 107 500 condamnations pour simple conduite en état alcoolique (CEA) sans atteinte corporelle ont été prononcées en 2000 par les juridictions pénales. On constate une augmentation par rapport à l'année dernière, mais plus faible que celle des deux années précédentes. Si, depuis 1992, le nombre moyen de condamnations dépasse 100 000 par an, il peut varier fortement d'une année sur l'autre. Ainsi, les années 1996 et 1997 étaient en retrait avec moins de 96 000 condamnations, rompant ainsi avec l'année 1995 qui présentait un niveau très élevé avec plus de 106 000 condamnations. L'année 2000 dépasse encore ce chiffre et atteint le niveau le plus élevé depuis 1984.

La CEA représente à elle seule plus de 24 % des condamnations pour délits prononcées en 2000, loin devant les autres domaines d'infractions qui ne dépassent pas 5 %, à l'exception du vol simple et des coups et violences volontaires, qui représentent respectivement 8,5 % et 9,5 % de l'ensemble des délits. La prédominance de ce contentieux constitue la réponse pénale donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage systématique entreprise par la police et la gendarmerie depuis près de dix ans.

Alors qu'elles étaient encore marginales il y a dix ans, les condamnations pour récidive de conduite en état alcoolique représentent presque 10 % du total des condamnations pour CEA, tout comme en 1998 et 1999. Le nombre de récidives s'accroît chaque année (8 395 en 1997, 9 530 en 1998, 10 156 en 1999, 10 389 en 2000), conséquence logique de l'intensité de la répression de l'alcool au volant.

Les tribunaux correctionnels ont jugé les auteurs de conduite en état alcoolique dans un délai moyen de trois mois contre presque dix mois pour l'ensemble des délits. Depuis 1987, on avait constaté une baisse constante des délais de jugement, mais, depuis 1997, la durée moyenne n'évolue plus. Les tribunaux ont su répondre à l'augmentation massive du nombre de poursuites pour CEA en organisant des audiences spéciales consacrées exclusivement à ce contentieux. En 2000, tout comme en 1999 et 1998, la moitié des condamnations ont été prononcées deux mois (ou moins) après l'infraction, et plus de 90 % des condamnations ont été prononcées en moins de six mois.

Tableau 3 – Évolution des condamnations pour conduite en état alcoolique

	Conduite en état alcoolique simple	Blessures involontaires	Homicides involontaires	Toutes condamnations avec conduite en état alcoolique
1984	45 204	5 607	665	51 476
1985	50 988	5 648	632	57 268
1986	61 554	6 007	664	68 225
1987	75 252	6 467	783	82 502
1988	84 059	5 999	685	90 743
1989	95 304	6 344	714	102 362
1990	93 043	5 766	607	99 416
1991	92 565	5 613	597	98 775
1992	99 725	5 858	608	106 191
1993	98 980	5 234	568	104 782
1994	101 274	4 889	505	106 668
1995	106 529	4 767	490	111 786
1996	95 251	4 294	485	100 030
1997	95 870	4 076	444	100 390
1998	101 636	4 029	453	106 118
1999r	106 567	3 985	453	111 005
2000p	107 573	3 953	414	111 940

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire

Tableau 4 – Conduite en état alcoolique simple : caractéristiques des condamnés en 2000

	Tous condamnés pour conduite en état alcoolique		Condamnés pour récidive de conduite en état alcoolique		Condamnés pour infraction à la sécurité routière		Condamnés majeurs sur l'ensemble des délits et contraventions de 5 ^e classe	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Tous condamnés	107 573	100,0 %	10 766	100,0 %	231 099	100,0 %	538 358	100,0 %
hommes	101 161	94,0 %	10 391	96,5 %	211 465	91,5 %	485 959	90,3 %
femmes	6 412	6,0 %	375	3,5 %	19 634	8,5 %	52 399	9,7 %
français	98 759	91,8 %	9 983	92,7 %	192 530	83,3 %	437 301	81,2 %
étrangers	7 180	6,7 %	629	5,8 %	19 146	8,3 %	68 335	12,7 %
non déclarés	1 635	1,5 %	154	1,4 %	19 423	8,4 %	32 722	6,1 %
mineurs	75	0,1 %	0	0,0 %	685	0,3 %	0	0,0 %
18-19 ans	1 816	1,7 %	11	0,1 %	9 524	4,1 %	47 040	8,7 %
20-24 ans	13 371	12,4 %	795	7,4 %	42 190	18,3 %	117 691	21,9 %
25-29 ans	15 625	14,5 %	1 619	15,0 %	38 820	16,8 %	87 581	16,3 %
30-39 ans	31 202	29,0 %	3 480	32,3 %	61 848	26,8 %	134 318	24,9 %
40-59 ans	41 169	38,3 %	4 506	41,9 %	69 150	29,9 %	135 633	25,2 %
60 ans et plus	4 315	4,0 %	355	3,3 %	8 882	3,8 %	16 095	3,0 %
âge moyen	37,7 ans		38,7 ans		35,2 ans		33,2 ans	

Source : ministère de la Justice - casier judiciaire

Des condamnés plus âgés, des femmes moins nombreuses que dans les autres contentieux

Les caractéristiques des auteurs de conduite en état alcoolique varient peu depuis quelques années ; elles sont en 2000 sensiblement les mêmes qu'en 1999. L'individu moyen qui commet cette infraction est un homme français âgé de presque 38 ans.

Les femmes sont sous-représentées dans ce contentieux particulier. Leur part, généralement faible sur l'ensemble des contentieux relevant de la circulation routière (8,5 %), est encore plus faible pour la conduite en état alcoolique (6 %), alors qu'elle s'établit à 9,7 % en moyenne sur l'ensemble des délits et des contraventions de 5^e classe et peut atteindre 18,2 % pour un délit tel que le vol simple, ou encore 33,7 % pour les infractions en matière de chèques.

Plus de neuf condamnés sur dix sont français, ce qui représente une part plus élevée que celle observée sur l'ensemble des délits et des contraventions de 5^e classe (87 %).

Avec 37,7 ans, la moyenne d'âge des condamnés pour simple conduite en état alcoolique est très supérieure à la moyenne d'âge des délinquants et contrevenants majeurs qui est de 33,2 ans.

Quand on isole les récidivistes de conduite en état alcoolique, ces traits caractéristiques s'accroissent. En effet, la part des hommes, tout comme celle des Français et l'âge moyen à la commission de l'infraction, augmentent.

Des infractions associées dans 14 % des condamnations

Sur les 107 573 condamnations pour conduite en état alcoolique, 92 280, soit 86 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 15 293 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps : 11 867 délits (dont 8 278 de circulation routière) et 8 768 contraventions de 5^e classe (dont 8 379 de circulation routière).

Les délits associés les plus fréquents sont :

- les refus de se soumettre aux contrôles : 24,1 % ;
- les délits « papier » (15,4 %) principalement constitués de conduite malgré suspension du permis ;
- on trouve également des délits relevant d'autres secteurs infractionnels : des outrages et rébellions (6,5 %), des mises en danger d'autrui (1,8 %) ou des coups et violences volontaires (1,7 %).

Les contraventions de 5^e classe les plus fréquentes sont :

- les défauts d'assurance : 23,5 % ;
- la conduite sans permis : 16,4 %.

L'ensemble des infractions de type « papier » (délits et contraventions) représente à lui seul 55,3 % des infractions associées à la conduite en état alcoolique.

Un emprisonnement six fois sur dix dont 90 % avec sursis total

En 2000, une peine d'emprisonnement a été prononcée à l'encontre de six condamnés sur dix pour CEA simple. Le conducteur bénéficie d'un sursis total dans près de 90 % de ces peines. L'emprisonnement ferme ou mixte n'appa-

raît que dans 6 % des condamnations : il est prononcé pour une durée moyenne de 84 jours. Les autres peines sont l'amende (22 %) et les mesures de substitution (19,7 %). Les peines de substitution sont à 86 % des mesures restrictives du permis de conduire, la suspension représente à elle seule 76 % de ces peines de substitution, l'annulation 8,8 %. Le travail d'intérêt général et les jours-amendes (4,8 % et 8,7 %) viennent compléter ces peines de substitution.

Le sursis total est assorti d'une mise à l'épreuve dans 22,5 % des cas, alors que s'agissant d'autres délits une telle mesure se rencontre plus souvent.

Si l'emprisonnement demeure la peine principale la plus fréquente, sa part n'en a pas moins connu une baisse rapide depuis 1993 où elle culminait à 83 %, du fait de l'introduction dans le nouveau code pénal de mesures restrictives à l'octroi du sursis. La diminution est régulière et continue depuis 1994. Elle a profité aux amendes, dont la part a presque triplé passant de 8 % en 1993 à 22 % en 2000, et aux mesures de substitution, qui atteignent en 2000 leur plus haut niveau de la période tant en volume qu'en part relative (19,7 %).

Le nombre d'emprisonnements en tout ou partie ferme diminue de 2 % en 2000 par rapport à 1999, alors qu'il était en augmentation l'année dernière.

En revanche, la durée moyenne d'emprisonnement est en hausse de quelques jours. Depuis 1994, la durée moyenne de détention augmente régulièrement, passant de deux mois et une semaine à presque trois mois en 2000. La part des peines courtes (inférieures à un mois) baisse continuellement, puisqu'elle est de l'ordre de 8 % en 2000 à comparer à 9 % en 1999, 12 % en 1996 et 17 % en 1994. Cette baisse est compensée par la hausse des peines supérieures à trois mois, qui, en cinq ans, sont passées de moins de 25 % à plus de 42 % en 2000. Cette augmentation est principalement due à celle des peines de trois à six mois qui représentent 30 % des emprisonnements en 2000.

Le nombre d'amendes baisse légèrement par rapport à 1999, mais leur montant moyen est en très légère hausse, passant de 1 938 francs à 1998 francs ; ceci confirme la rupture constatée en 1999 de la tendance à la baisse observée depuis 1996.

Évaluation des condamnations pour conduite en état alcoolique

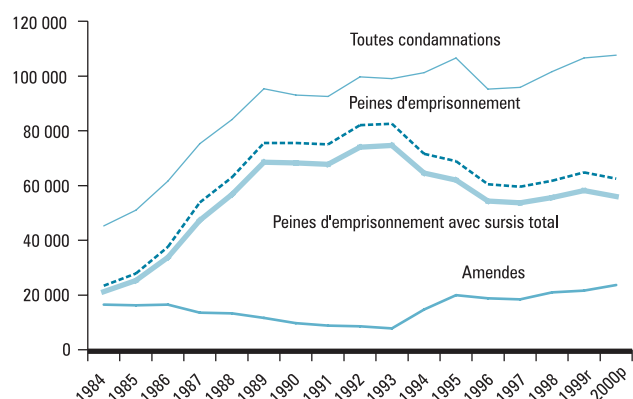


Tableau 5 – Les infractions associées à la conduite en état alcoolique

	Nombre	%
Toutes condamnations pour CEA	107 573	100,0 %
– condamnations pour infraction unique	92 280	85,8 %
– condamnations pour infractions multiples	15 293	14,2 %
Toutes infractions associées à la CEA	20 635	100,0 %
Tous délits	11 867	57,5 %
Délits de circulation routière	8 278	40,1 %
dont :		
délits « papier »	3 177	15,4 %
<i>conduite malgré suspension du permis</i>	3 025	14,7 %
<i>défaut de plaques ou fausses plaques</i>	14	0,1 %
<i>récidive de conduite sans permis</i>	138	0,7 %
<i>homicides et blessures involontaires par conducteur</i>	103	0,5 %
délits « contrôle »	4 974	24,1 %
<i>délit de fuite</i>	1 322	6,4 %
<i>refus d'obtempérer</i>	1 855	9,0 %
<i>refus de vérification de l'état alcoolique</i>	1 797	8,7 %
Autres délits	3 589	17,4 %
dont :		
outrage à agent	868	4,2 %
rébellion	470	2,3 %
coups et violences volontaires	347	1,7 %
Toutes contraventions	8 768	42,5 %
Contraventions de circulation routière	8 379	40,6 %
dont :		
contraventions « papier »	8 233	39,9 %
<i>défaut d'assurance</i>	4 851	23,5 %
<i>conduite d'un véhicule sans permis</i>	3 382	16,4 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire

Lecture : 20 635 infractions sont associées à une conduite en état alcoolique dans les 15 293 condamnations à infractions multiples

Tableau 6 – Nature des peines principales pour simple conduite en état alcoolique

	Toutes condamnations pour simple CEA		dont			
			condamnations pour récidive de CEA		condamnations pour CEA infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations	107 573	100,0 %	10 766	100,0 %	15 293	100,0 %
Emprisonnement	62 449	58,1 %	8 614	80,0 %	12 010	78,5 %
Ferme	4 778	4,4 %	1 723	16,0 %	2 675	17,5 %
Sursis partiel	1 712	1,6 %	987	9,2 %	1 045	6,8 %
<i>simple</i>	74	0,1 %	23	0,2 %	51	0,3 %
<i>probatoire</i>	1 638	1,5 %	964	9,0 %	994	6,5 %
Sursis total	55 959	52,0 %	5 904	54,8 %	8 290	54,2 %
<i>simple</i>	41 753	38,8 %	1 152	10,7 %	5 128	33,5 %
<i>probatoire</i>	12 604	11,7 %	4 149	38,5 %	2 757	18,0 %
<i>TIG</i>	1 602	1,5 %	603	5,6 %	405	2,6 %
Amende	23 617	22,0 %	651	6,0 %	1 184	7,7 %
Peines de substitution	21 100	19,6 %	1 501	13,9 %	2 078	13,6 %
dont :						
suspension de permis de conduire	16 027	14,9 %	15	0,1 %	970	6,3 %
TIG	1 016	0,9 %	250	2,3 %	257	1,7 %
jours-amendes	1 832	1,7 %	492	4,6 %	390	2,6 %
interdiction permis de conduire	1 856	1,7 %	693	6,4 %	313	2,0 %
Mesure éducative	52	0,0 %			12	0,1 %
Dispense de peine	355	0,3 %			9	0,1 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire

Tableau 7 – Peines associées à la peine principale dans les condamnations à peines multiples

Nature de la peine principale	Toutes condamnations	Condamnations avec peine unique	Condamnations avec peine multiple	Selon la nature de la peine associée			
				Mesure restrictive du permis de conduire	Amende + mesure restrictive du permis de conduire	Amende	Autre(s) mesure(s)
Nature de la peine principale	107 573	21 942	85 631	59 764	20 571	5 091	205
Emprisonnement ferme	4 778	860	3 918	1 952	933	976	57
Emprisonnement sursis partiel	1 712	278	1 434	830	353	221	30
Emprisonnement sursis total simple	41 753	719	41 034	23 736	15 514	1 774	10
Emprisonnement sursis total TIG ou probatoire	14 206	1 003	13 203	9 000	3 297	873	33
Amende	23 617	976	22 641	22 149	332	146	14
Peine de substitution	21 100	17 699	3 401	2 097	142	1 101	61
Mesure éducative	52	52					
Dispense de peine	355	355					

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire

Lecture : Dans 23 736 condamnations une mesure restrictive du permis de conduire est associée à un emprisonnement avec sursis total simple; dans 15 514 condamnations, une amende vient s'ajouter à la mesure restrictive

Tableau 8 – Les infractions associées aux blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

	Infractions associées à l'ensemble des blessures involontaires		dont infractions associées aux blessures involontaires avec ITT > 3 mois	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique	3 953	100,0 %	485	100,0 %
– Condamnations pour infraction unique	3 209	81,2 %	327	67,4 %
– Condamnations pour infraction multiple	744	18,8 %	158	32,6 %
Toutes infractions associées	948	100,0 %	186	100,0 %
Tous délits	549	57,9 %	147	79,0 %
dont :				
délits « contrôle »	228	24,1 %	20	10,8 %
<i>délit de fuite</i>	183	19,3 %	19	10,2 %
<i>refus d'obtempérer</i>	15	1,6 %	0	0,0 %
<i>refus de vérification de l'état alcoolique</i>	30	3,2 %	1	0,5 %
délits « conduite »	126	13,3 %	104	55,9 %
<i>blessures involontaires</i>	126	13,3 %	104	55,9 %
délits « papier »	64	6,8 %	5	2,7 %
<i>conduite malgré suspension du permis</i>	58	6,1 %	4	2,2 %
<i>défaut de plaques ou fausses plaques</i>	2	0,2 %	0	0,0 %
<i>récidive de conduite sans permis</i>	4	0,4 %	1	0,5 %
Toutes contraventions	399	42,1 %	39	21,0 %
dont : contraventions « papier »	384	40,5 %	31	16,7 %
<i>défaut d'assurance</i>	249	26,3 %	19	10,2 %
<i>conduite sans permis</i>	135	14,2 %	12	6,5 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire

Lecture : 948 infractions sont associées à des blessures involontaires par conducteur en état alcoolique dans les 744 condamnations pour infractions multiples

Deux facteurs aggravants : la multiplicité d'infractions et la récidive

Deux facteurs viennent aggraver les peines prononcées : la pluralité d'infractions et la récidive (voir tableau 6).

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (14 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, les peines d'emprisonnement sont prononcées plus fréquemment, passant de 58,1 % à 78,5 % ; les peines d'emprisonnement avec sursis total voient leur part baisser de 38,8 % à 33,5 % alors que tous les autres types de peines d'emprisonnement voient la leur augmenter, en particulier les emprisonnements fermes (qui passent de 4,4 % à 17,5 %) et les emprisonnements prononcés avec un sursis probatoire (qui passent de 13,2 % à 24,5 %). Inversement, la part des amendes diminue fortement pour passer de 22,0 % à 7,5 %.

Il en est de même en cas de récidive, la part des peines d'emprisonnement passe à 80 % ; celle des emprisonnements avec sursis total simple tombe à 10,7 % tandis que celles des emprisonnements fermes et des emprisonnements avec sursis total probatoire atteignent respectivement 16,0 % et 38,5 %. Les mesures restrictives du permis de conduire sont plus fréquemment des annulations. Enfin, dans un tiers des condamnations, les juges prononcent plusieurs peines : emprisonnement avec sursis total probatoire ou TIG, avec une annulation de permis en sus.

Dans ces cas où la conduite en état alcoolique est aggravée, les quantités moyennes des peines d'emprisonnement et les moyennes des amendes sont plus élevées : la durée moyenne des peines d'emprisonnement, qui est de 84 jours pour l'ensemble des condamnations pour CEA, passe à 87 jours pour la CEA récidivée et à 99 jours quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions. De même, le montant moyen des amendes passe à 2 554 francs en cas de récidive et à 2 582 francs en cas d'infractions multiples (rappel 1 998 francs pour la CEA non aggravée).

Les peines principales ne donnent pas la mesure exacte des sanctions prononcées par les juges pour réprimer ces types d'infractions. En effet, d'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction prononcée, qu'elle réprime une ou plusieurs infractions. Ainsi les emprisonnements assortis d'un sursis total sont quasiment toujours prononcés avec une mesure restrictive du permis de conduire, et 37 % d'entre eux comportent également une amende. Quand l'amende est prononcée à titre principal, elle est également presque toujours associée à une mesure restrictive du permis de conduire.

Moins de 4 000 condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

En 2000, 3 953 condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont été prononcées, soit 1 % de moins qu'en 1999. Depuis 1992, le nombre de condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique baisse chaque année et l'on atteint

en 2000 le niveau le plus faible jamais enregistré depuis seize ans (voir tableau 3).

Parallèlement, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur non aggravées par l'état alcoolique baissent de 5,2 %, passant de 15 531 à 14 722 condamnations.

Les caractéristiques de ces condamnés diffèrent peu des caractéristiques des condamnés pour simple conduite en état alcoolique, exception faite de l'âge : les auteurs de ces accidents corporels sont plus jeunes que les simples conducteurs en état alcoolique : 34,8 ans comparés à 37,7 ans.

Sur les 3 953 condamnations, 744 sanctionnent plusieurs infractions.

Parmi les 948 infractions associées, 86,3 % sont des infractions relatives à la sécurité routière : des infractions de type « papier » pour 47,3 %, des infractions destinées à faire obstacle au contrôle pour 24,1 % ; d'autres blessures involontaires pour 13,3 % de l'ensemble des infractions associées.

Un emprisonnement quatre fois sur cinq dont 72 % avec sursis total

Les atteintes corporelles causées par un conducteur en état alcoolique sont sanctionnées plus sévèrement que la simple conduite en état alcoolique. En 2000, l'emprisonnement est prononcé dans quatre condamnations sur cinq (trois sur cinq pour la simple CEA). Le conducteur ne bénéficie de sursis total que dans 72 % des condamnations tandis que 90 % des condamnés à l'emprisonnement pour simple conduite en état alcoolique en bénéficient.

L'emprisonnement ferme ou mixte apparaît dans 8,6 % des peines (rappel 6 % pour la simple CEA) pour une durée moyenne de plus de quatre mois, soit un mois et demi de plus que dans le cas d'une simple CEA.

Amendes et peines de substitution sont, avec environ 10 % chacune, deux fois moins présentes que dans les condamnations pour simple CEA.

La nature des peines prononcées pour ce type d'infraction est restée stable au cours des cinq dernières années.

Quand les blessures sont plus graves (ITT > 3 mois) ou qu'il y a pluralité d'infractions, les peines infligées sont plus lourdes : la part de l'emprisonnement ferme passe à 12,6 % et le quantum moyen atteint ou dépasse cinq mois.

D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales ; en effet, seulement 10,4 % des condamnations ne comportent qu'une mesure, et 65,6 % en comportent deux. Pour la plupart, ce sont des amendes et des mesures restrictives du permis de conduire. Sur l'ensemble des condamnations, c'est la suspension de permis qui est la mesure la plus fréquemment associée ; quand les blessures sont à l'origine d'une incapacité de travail de plus de trois mois, c'est l'annulation du permis qui est la mesure associée la plus fréquente ; quand la condamnation sanctionne d'autres infractions que les seules blessures involontaires, la mesure associée la plus courante est l'amende.

Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : 9 % de moins en 2000

En 2000, 414 homicides involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnés par une condamnation ce qui représente 22,5 % de l'ensemble des homicides involontaires par conducteur. En baisse de près de 9 % par rapport à 1999, ce nombre est le plus faible jamais atteint depuis 1984. Les condamnations pour homicide involontaire non aggravé par l'état alcoolique (1 428 condamnations) diminuent, quant à elles, de 6,2 % (voir tableau 3).

La durée moyenne des procédures en cas d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique s'établit à 11,5 mois en 2000, elle était de 11,2 mois en 1998 et de 11,9 mois en 1999. À titre de comparaison, la durée moyenne de procédure sur l'ensemble des homicides involontaires par conducteur est de 18,7 mois.

La proportion de femmes est très faible dans ce contentieux ; elles n'apparaissent qu'à hauteur de 4,6 %, soit un point et demi de moins que pour la simple conduite en état alcoolique. Les condamnés, sont encore plus jeunes que pour les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : 31,4 ans en moyenne (34,8 ans pour les blessures involontaires et 37,7 ans pour simple conduite en état alcoolique).

Sur les 414 condamnations, seules 204 (soit 49,3 %) ne sanctionnent que cette seule infraction. Dans les 210 autres condamnations, 285 infractions sont également sanctionnées : 87,7 % appartiennent au domaine de la circulation

routière et près de deux sur trois (62,8 %) sont des blessures involontaires par conducteur en état alcoolique.

98 % d'emprisonnements dont 60 % avec une partie ferme

L'emprisonnement constitue l'essentiel des peines prononcées en cas d'homicide involontaire par conducteur sous l'empire de l'alcool.

Les emprisonnements comportant une partie ferme sont beaucoup plus fréquents que pour les autres infractions ; ils représentent 59,4 % des peines infligées. La durée moyenne de la partie ferme des peines d'emprisonnement est de neuf mois et une semaine. Les amendes et les peines de substitution sont quasiment inexistantes comme peines principales.

Si l'homicide involontaire est accompagné d'autres infractions, les sanctions vont être plus encore alourdies ; la durée moyenne de l'emprisonnement ferme est alors de dix mois et une semaine (elle est en moyenne d'un peu moins de huit mois quand l'homicide est la seule infraction sanctionnée). Si cette durée moyenne pour infraction unique est semblable à celle de 1999, la durée moyenne pour infractions multiples est nettement supérieure à celle de 1999, puisqu'elle augmente de 21 jours.

Quatre condamnations sur cinq comportent au moins deux peines : l'annulation de permis représente 78,3 % des mesures associées et l'amende 16,0 %.

Tableau 9 – Peines principales pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

	Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique					
	Toutes condamnations		Blessures involontaires avec ITT > 3 mois		Blessures involontaires et infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	3 953	100,0 %	485	100,0 %	744	100,0 %
Emprisonnement	3 186	80,6 %	415	85,6 %	667	89,7 %
Ferme	199	5,0 %	27	5,6 %	94	12,6 %
Sursis partiel	141	3,6 %	34	7,0 %	87	11,7 %
<i>simple</i>	27	0,7 %	13	2,7 %	18	2,4 %
<i>probatoire</i>	114	2,9 %	21	4,3 %	69	9,3 %
Sursis total	2 846	72,0 %	354	73,0 %	486	65,3 %
<i>simple</i>	2 238	56,6 %	285	58,8 %	339	45,6 %
<i>probatoire</i>	541	13,7 %	55	11,3 %	127	17,1 %
TIG	67	1,7 %	14	2,9 %	20	2,7 %
Amende	352	8,9 %	31	6,4 %	24	3,2 %
Peines de substitution	411	10,4 %	39	8,0 %	53	7,1 %
dont :						
suspension de permis de conduire	257	6,5 %	13	2,7 %	23	3,1 %
TIG	40	1,0 %	7	1,4 %	8	1,1 %
jours-amendes	38	1,0 %	2	0,4 %	4	0,5 %
interdiction permis de conduire	73	1,8 %	17	3,5 %	15	2,0 %
Mesure éducative	2	0,1 %				
Dispense de peine	2	0,1 %				

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire

Tableau 10 – Nature des peines principales pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique

	Ensemble des homicides involontaires		dont homicides involontaires et infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	414	100,0 %	210	100,0 %
Emprisonnement	408	98,6 %	209	99,5 %
Ferme	33	8,0 %	22	10,5 %
Sursis partiel	213	51,4 %	119	56,7 %
<i>simple</i>	124	30,0 %	61	29,0 %
<i>probatoire</i>	89	21,5 %	58	27,6 %
Sursis total	162	39,1 %	68	32,4 %
<i>simple</i>	133	32,1 %	54	25,7 %
<i>probatoire</i>	24	5,8 %	12	5,7 %
TIG	5	1,2 %	2	1,0 %
Amende	1	0,2 %	1	0,5 %
Peines de substitution	5	1,2 %		
dont :				
TIG	2	0,5 %		
interdiction permis de conduire	3	0,7 %		

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire

4 | ***Comparaisons***

Comparaisons européennes

Les pays membres de l'Union européenne offrent un échantillon très varié de facteurs géographiques (conditions climatiques et géographiques, etc.) et socio-économiques (composition du parc routier, densité et qualité du réseau routier, organisation du trafic, présence de trafic international et touristique, qualité de l'aménagement du territoire, concentration de la population, comportement et mentalité des usagers, niveau de vie, etc.). Aussi convient-il d'examiner les différences européennes d'accidentologie en ayant à l'esprit l'ensemble de ces différences.

En toute rigueur, au niveau européen, seul le nombre de tués est rendu comparable d'un pays à l'autre (néanmoins, les nombres d'accidents corporels et de blessés sont donnés à titre d'information). La définition internationale du tué, amendée lors de la convention de Vienne de 1968, est la suivante : « une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident. »

Pour les comptabiliser, trois méthodes sont utilisées au niveau européen :

- certains pays comptent réellement le nombre de tués à trente jours ;
- d'autres comptabilisent à moins de trente jours mais diffusent à trente jours nationalement et internationalement en utilisant pour cela des coefficients correcteurs ;
- enfin, les derniers recueillent et diffusent à moins de trente jours dans leur pays mais utilisent des coefficients correctifs pour obtenir un nombre de tués à trente jours.

Depuis 1968, la plupart des pays de l'Union européenne ont petit à petit adopté la définition du tué à trente jours. En 2001, seuls la France (à six jours) et le Portugal (à 24 heures) ne l'ont pas encore appliquée. La France utilise un coefficient multiplicateur de 1,057 et le Portugal de 1,14 %.

Ce chapitre sur les comparaisons européennes se terminera par un point sur les mesures de sécurité en vigueur dans les différents pays européens et les taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme constatés dans les différents pays.

RÉSULTATS PROVISOIRES 2001

Excepté pour la France dont on connaît les résultats définitifs, les données provisoires de l'année 2001 sont comparées pour des raisons de méthodologie aux données provisoires de l'année précédente. De plus, seuls les pays dont les résultats sont connus sur les onze ou douze mois de l'année sont mentionnés dans le tableau ci-dessous.

2001 (provisoire) – Accidents corporels, tués (à 30 jours) et blessés

Pays de l'Union européenne	Nombre de mois disponibles	Accidents corporels		Tués (à 30 jours)		Blessés	
		Nombre	Évolution 2001/2000	Nombre	Évolution 2001/2000	Nombre	Évolution 2001/2000
Allemagne	12	371 337	- 3 %	6 982	- 7 %	490 756	- 2 %
Autriche	12	37 166	+ 2 %	942	- 2 %	48 928	+ 2 %
Danemark	12	6 988	- 9 %	432	- 17 %	8 533	- 9 %
Espagne	11	67 115	- 10 %	4 158	- 11 %	102 051	- 8 %
Finlande	12	6 282	- 3 %	408	+ 11 %	8 164	- 2 %
France*	12	116 745	- 4 %	8 160	+ 1 %	153 945	- 5 %
Grèce	12	19 710	- 15 %	1 895	- 9 %	25 881	- 16 %
Irlande	12	5 901	- 11 %	410	- 1 %	7 549	- 19 %
Pays-Bas	11	38 660	+ 10 %	945	- 5 %	47 205	+ 11 %
Portugal	12	41 865	- 4 %	1 657	- 10 %	56 182	- 5 %
Suède	12	15 768	0 %	541	- 6 %	22 338	+ 1 %

* Facteur correctif pour le nombre de tués : 1,057

Source : indicateur rapide de sécurité routière de l'Union européenne du 04/04/2002 (direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne) sauf pour la France (origine ONISR, fichier des accidents)

Le bilan provisoire de l'accidentologie de onze pays européens laisse apparaître de bons résultats d'ensemble, excepté pour la Finlande et la France où, dans ces deux pays, le nombre de tués est en hausse respectivement de + 11 % et + 1 %. La plus forte baisse du nombre de tués

est enregistrée au Danemark avec - 17 %. Quant au nombre d'accidents, on trouve la plus forte baisse en Grèce avec - 15 % et la plus forte hausse aux Pays-Bas avec 10 % d'accidents corporels en plus.

RÉSULTATS DÉFINITIFS ANTÉRIEURS À 2001

Données brutes

1999-2000 (définitif) – Accidents corporels, tués (à 30 jours) et blessés

Pays de l'Union européenne	2000			1999			Évolution 2000/1999		
	Accidents corporels	Tués (à 30 jours)	Blessés	Accidents corporels	Tués à (30 jours)	Blessés	Accidents corporels	Tués (à 30 jours)	Blessés
Allemagne	382 949	7 503	504 074	395 689	7 772	521 127	- 3,2 %	- 3,5 %	- 3,3 %
Autriche	42 126	976	54 929	42 348	1 079	54 967	- 0,5 %	- 9,5 %	- 0,1 %
Belgique	49 065	1 470	67 961	51 601	1 397	71 146	- 4,9 %	+ 5,2 %	- 4,5 %
Danemark	7 346	498	9 092	7 605	514	9 394	- 3,4 %	- 3,1 %	- 3,2 %
Espagne	101 729	5 776	149 781	97 811	5 738	142 894	+ 4,0 %	+ 0,7 %	+ 4,8 %
Finlande	6 633	396	8 508	6 997	431	9 052	- 5,2 %	- 8,1 %	- 6,0 %
France	121 223	8 079	161 681	124 524	8 487	167 114	- 2,7 %	- 4,8 %	- 3,3 %
Grèce	ND	ND	ND	24 231	2 116	32 706	ND	ND	ND
Irlande	7 757	415	12 043	7 807	413	12 340	- 0,6 %	+ 0,5 %	- 2,4 %
Italie	211 941	6 410	301 559	219 032	6 633	316 698	- 3,2 %	- 3,4 %	- 4,8 %
Luxembourg	905	76	1 255	1 062	58	1 507	- 14,8 %	+ 31,0 %	- 16,7 %
Pays-Bas	37 947	1 082	46 084	42 271	1 090	51 097	- 10,2 %	- 0,7 %	- 9,8 %
Portugal	ND	1 860	59 751	47 966	1 995	65 082	ND	- 6,8 %	- 8,2 %
Royaume-Uni	242 117	3 580	331 423	242 610	3 564	330 195	- 0,2 %	+ 0,4 %	+ 0,4 %
Suède	15 770	591	22 032	15 834	580	21 964	- 0,4 %	+ 1,9 %	+ 0,3 %
Union européenne				1 327 388	41 867	1 807 283			
Union européenne*	1 227 508	36 852	1 670 422	1 255 191	37 756	1 709 495	- 2,2 %	- 2,4 %	- 2,3 %

* Hors Grèce et Portugal
ND : non disponible

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

En 1999, 9 % des accidents corporels de l'Union européenne se sont produits en France. Par contre, plus de 20 % des tués l'ont été sur les routes françaises. Cette même année, près de 30 % des accidents d'Europe ont eu lieu en Allemagne alors qu'on y dénombre un pourcentage de tués identique à celui de la France. En 2000 et en ne prenant pas en compte la Grèce et le Portugal, le nombre d'accidents corporels sur les routes européennes s'élève à un peu plus de 1,2 million. Ils ont occasionné le décès d'un peu moins de 37 000 personnes et environ 1,7 million de blessés ont été dénombrés.

Entre 1999 et 2000, les trois indicateurs ont diminué d'un peu plus de 2 %. Sur la même période et sur les quatorze pays dont on dispose de l'information, sept ont vu diminuer leur nombre de tués sur les routes (de - 3,1 % pour le Danemark à - 9,5 % pour l'Autriche), quatre rester à peu près stables et trois l'ont vu augmenter (notamment la Belgique de 5,2 %). La France, quant à elle, a connu de bons résultats en 2000 en diminuant son nombre de tués sur les routes de 4,8 %.

Principaux indicateurs d'accidentologie des pays de l'Union européenne en 2000

2000 – Données d'exposition et d'accidentologie

Pays de l'Union européenne	Superficie (km ²)	Population (milliers)	Densité (hab/km ²)	Parc total (milliers)	Longueur réseau (milliers km)	Kilométrage (millions de véhicules km)	Nombre de véhicules pour 100 habitants	Gravité (tués à 30 jours pour 100 accidents)	Tués (à 30 jours) par million d'habitants	Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus
Allemagne	357 039	82 163	230,1	51 364	626 133	623 300	62,5	1,96	91,3	12,04
Autriche	83 850	8 110	96,7	5 117	106 538	74 048	63,1	2,32	120,3	13,18
Belgique	32 547	10 239	314,6	5 735	147 121	90 036	56,0	3,00	143,6	16,33
Danemark	43 069	5 330	123,8	2 366	71 663	46 867	44,4	6,78	93,4	10,63
Espagne	504 750	39 465	78,2	23 284	ND	ND	59,0	5,68	146,4	ND
Finlande	338 145	5 171	15,3	2 483	ND	46 710	48,0	5,97	76,6	8,48
France	551 208	59 225	107,4	34 278	984 924	534 000	57,9	6,66	136,4	15,13
Grèce	131 944	10 546	79,7	4 323	40 164	81 635	41,0	8,73	201,1	26,73
Irlande	70 823	3 787	53,5	1 684	95 729	ND	44,5	5,35	109,6	ND
Italie	301 260	57 680	191,5	37 836	ND	ND	65,6	3,02	111,1	ND
Luxembourg	2 586	435	168,2	320	2 863	ND	73,6	8,40	174,7	ND
Pays-Bas	41 526	15 864	382,0	7 864	116 500	122 530	49,6	2,85	68,2	8,90
Portugal	92 631	9 490	102,4	7 427	ND	ND	78,3	3,88	210,2	ND
Royaume-Uni	244 046	59 756	244,9	29 521	396 022	474 680	49,4	1,48	59,9	7,54
Suède	449 964	8 882	19,7	4 607	210 000	69 558	51,9	3,75	66,5	8,34

Superficie : 2000, sauf Grèce : 1999 ; **population** : 2000, sauf Portugal : 1999 ; **densité** : 2000, sauf Grèce et Portugal : 1999 ; **parc** : 2000, sauf Danemark, Portugal et Suède : 1999 ; Grèce et Italie : 1998 ; **longueur réseau** : 2000, sauf Pays-Bas et Suède : 1999 ; Grèce et Royaume-Uni : 1998 ; **kilométrage** : 2000, sauf Pays-Bas et Suède : 1999 ; Grèce et Royaume-Uni : 1998 ; **nombre de véhicules par habitant** : 2000, sauf Danemark, Portugal et Suède : 1999 ; Grèce et Italie : 1998 ; **gravité** : 2000, sauf Grèce et Portugal : 1999 ; **tués par habitant** : 2000, sauf Grèce et Portugal : 1999 ; **tués par km parcourus** : 2000, sauf Pays-Bas et Suède : 1999 ; Grèce et Royaume-Uni : 1998

ND : non disponible

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database, sauf population de l'Italie et de la Grèce (source : INED, Institut national des études démographiques)

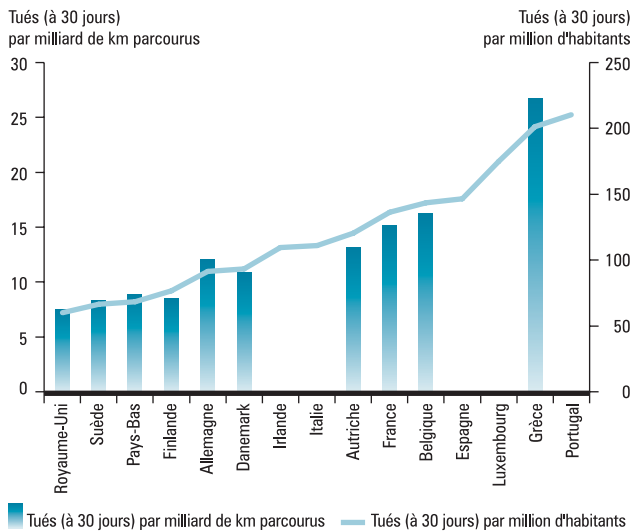
Les données d'exposition au risque globales (population, parc automobile, circulation, etc.) doivent permettre de recadrer le débat sur les différences d'accidentologie entre les pays.

En 2000, c'est en Allemagne, pays le plus peuplé de l'Union européenne, que l'on trouve le plus grand nombre d'accidents corporels avec 382 949. Mais c'est en France, pays le plus vaste de l'Union européenne, qu'on dénombre le plus grand nombre de tués à trente jours avec 8 079. Néanmoins, le nombre de tués par million d'habitants le plus élevé est au Portugal avec 210,2 et le plus faible au Royaume-Uni (59,9).

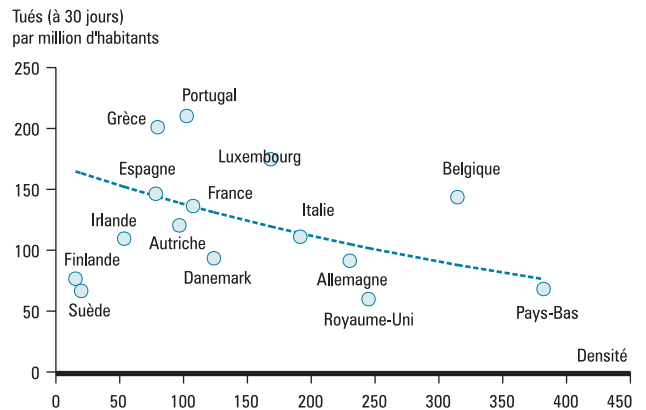
Le classement des pays suivant l'indicateur « tué par habitant » est quasiment le même que celui constaté en prenant l'autre indicateur usuel : le nombre de tués par distance parcourue. En effet, le Royaume-Uni a le taux le plus faible avec 7,54 tués par milliard de kilomètres parcourus et, à défaut de données du Portugal, la Grèce a le plus élevé (26,73).

Si la France et le Royaume-Uni ont à peu près le même nombre d'habitants et à peu près le même trafic (la circulation en France est supérieure de celle du Royaume-Uni de 12,5 %), le nombre de tués sur les routes de France est le double de celui dénombré au Royaume-Uni.

Tués (à 30 jours) par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus



Tués (à 30 jours) par million d'habitants en fonction de la densité du pays



Généralement, on analyse l'accidentologie d'un pays en distinguant le milieu urbain de la rase campagne (ces deux zones ayant une accidentologie bien distincte). Par extension, on peut utiliser la densité de population (synthèse de variables nombreuses, comme la part du transport collectif, la part du trafic sur autoroute ou en agglomération, etc., qui ont un impact sur l'accidentologie) pour expliquer en partie les différences européennes. En effet, l'idée selon laquelle plus un pays est dense, moins son exposition au risque est

importante et donc moins le taux de tués par habitant est élevé se confirme sur le graphique pour un certain nombre de pays. Seuls quelques pays semblent atypiques.

Pour une densité quasi identique, l'Allemagne a un nombre de tués par habitant plus élevé que le Royaume-Uni. Même chose pour la Belgique par rapport aux Pays-Bas. De son côté, l'accidentologie de la France est plutôt à comparer avec celle de l'Autriche, de l'Espagne, du Portugal ou du Danemark.

ÉVOLUTION SUR TRENTE ANS (DE 1970 À 2000)

Pour appréhender l'évaluation des mesures de sécurité routière dans les différents pays, il a été intéressant d'étudier l'évolution sur longue période du nombre de tués, du nombre de tués par habitant et celui par kilomètre parcouru. Pour avoir un nombre de tués à trente jours sur la période analysée, des coefficients correcteurs ont été appliqués aux nombres de tués pour chacun des pays qui les comptabilisaient à moins de trente jours de la façon suivante :

- Italie : avant 1999 (7 jours) + 8 % ;

- France : avant 1992 (6 jours) + 9 %, depuis 1993 (6 jours) + 5,7 % ;
- Espagne : avant 1993 (24 heures) + 30 % ;
- Portugal : avant 1997 (24 heures) + 30 %, depuis 1998 (24 heures) + 14 % ;
- Grèce : avant 1996 (3 jours) + 18 % ;
- Autriche : avant 1991 (3 jours) + 12 %.

Entre parenthèses figure le nombre de jours de comptabilisation du tué utilisé par les différents pays.

Évolution du nombre de tués (à 30 jours)

1970-2000 – Évolution du nombre de tués (à 30 jours)

Pays de l'Union européenne	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Allemagne*	21 653	17 332	15 050	10 070	11 046	9 454	8 758	8 549	7 792	7 772	7 503
Autriche	2 574	2 533	2 003	1 524	1 558	1 210	1 027	1 105	963	1 079	976
Belgique	3 070	2 346	2 396	1 801	1 976	1 449	1 356	1 364	1 500	1 397	1 470
Danemark	1 208	827	690	772	634	582	514	489	499	514	498
Espagne	5 456	5 833	6 522	6 374	9 032	5 751	5 483	5 604	5 957	5 738	5 776
Finlande	1 055	910	551	541	649	441	404	438	400	431	396
France	16 445	14 355	13 672	11 387	11 215	8 891	8 541	8 444	8 918	8 487	8 079
Grèce	1 099	1 251	1 445	2 011	2 050	2 411	2 157	2 105	2 182	2 116	ND
Irlande	540	586	564	410	478	437	453	472	458	413	415
Italie	11 025	10 272	9 220	7 700	7 151	7 033	6 688	6 724	6 326	6 633	6 410
Luxembourg	132	124	98	79	70	70	71	60	57	58	76
Pays-Bas	3 181	2 321	1 996	1 438	1 376	1 334	1 180	1 163	1 066	1 090	1 082
Portugal	1 615	3 051	2 579	2 138	2 646	2 377	2 394	2 210	2 126	1 995	1 860
Royaume-Uni	7 771	6 679	6 239	5 342	5 402	3 765	3 740	3 743	3 581	3 564	3 580
Suède	1 307	1 172	848	808	772	572	537	541	531	580	591

* Jusqu'à l'année 1991, république fédérale d'Allemagne

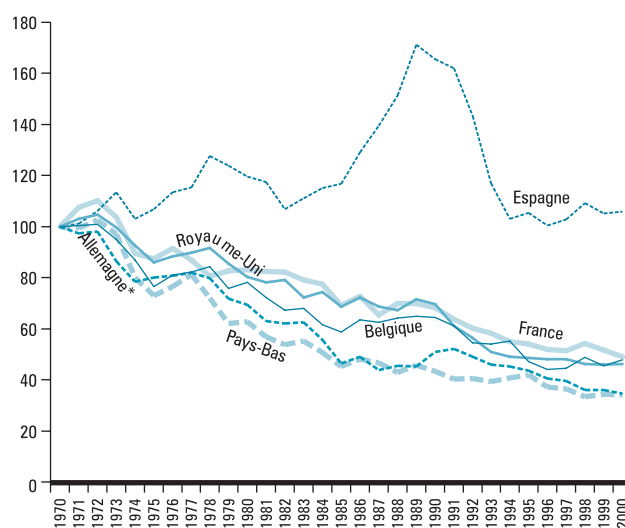
ND : non disponible

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

En trente ans, le nombre de tués à trente jours en France a diminué de moitié passant de 16 445 en 1970 à 8 079 en 2000. Néanmoins, la plupart des autres pays européens ont connu une décroissance plus importante sur la même période. C'est le cas de l'Allemagne et des Pays-Bas qui ont divisé par trois leur nombre de tués en trente ans. La Belgique, le Royaume-Uni et la Suède ont, eux, diminué d'un peu plus de la moitié leur nombre de tués.

Le cas de l'Espagne est assez atypique. Ce pays a connu une augmentation de motorisation et donc de trafic dans les années 80 qui ont fait augmenter son nombre de tués. Elle a infléchi sa courbe ascendante au début des années 90 pour connaître entre 1990 et 1993 une décroissance assez forte. Depuis 1994, le nombre de tués en Espagne stagne autour de 5 700 par an.

1970-2000 – Évolution du nombre de tués (à 30 jours) - base 100 en 1970



* jusqu'à l'année 1991, république fédérale d'Allemagne

Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants

1970-2000 – Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants

Pays de l'Union européenne	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Allemagne*	313,6	239,9	212,3	137,6	126,1	115,9	107,0	104,2	95,0	94,7	91,3
Autriche	345,3	333,6	265,4	201,2	202,6	150,5	127,5	137,0	119,3	133,5	120,3
Belgique	317,8	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	133,7	134,1	147,2	136,8	143,6
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	111,6	97,9	92,7	94,3	96,7	93,4
Espagne	ND	166,0	176,5	165,9	232,0	146,8	139,7	142,6	151,4	145,6	146,4
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	79,0	85,3	77,7	83,5	76,6
France	325,5	272,9	254,5	206,8	199,2	153,2	146,6	144,4	151,9	143,9	136,4
Grèce	125,0	138,3	149,8	202,4	201,8	230,6	205,9	200,5	207,6	201,1	ND
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,5	121,0	124,0	127,8	123,6	110,3	109,6
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	116,7	117,0	109,9	115,1	111,1
Luxembourg	ND	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	171,9	143,5	134,4	135,2	174,7
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	76,2	74,7	68,1	69,2	68,2
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	253,8	233,8	224,4	210,2	ND
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	63,6	63,4	60,5	59,9	59,9
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	60,8	61,2	60,0	65,5	66,5

* Jusqu'à l'année 1991, république fédérale d'Allemagne

ND : non disponible

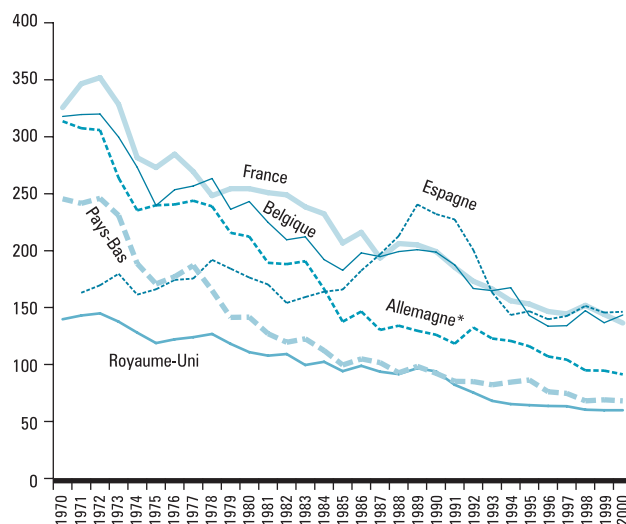
Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

En trente ans, le nombre de tués par habitant diminue de façon régulière dans la plupart des pays européens. Toutefois, on peut noter quelques différences dans les évolutions.

Certains pays comme l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique ou la France ont connu des baisses importantes au début des années 70. Cette décroissance s'est ralentie par la suite. D'autres pays n'ont pas eu cette inflexion suivie d'une décroissance rapide sur cette même période. Les pays comme le Royaume-Uni ou la Suède ont diminué leur nombre de tués par habitant de façon régulière depuis 1970. Il faut tout de même noter que ces derniers pays avaient des taux faibles. Sur ces trente dernières années, on a donc assisté au rattrapage des pays qui avaient des résultats plutôt mauvais par rapport aux pays aux bons résultats.

En 2000, la France a un nombre de tués par habitant équivalent à celui du Royaume-Uni en 1970 et de l'Allemagne en 1985.

1970-2000 – Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants



* jusqu'à l'année 1991, république fédérale d'Allemagne

Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus

1970-2000 – Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus

Pays de l'Union européenne	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Allemagne*	76,51	49,22	35,43	21,84	16,18	15,67	14,44	13,82	12,42	12,16	12,04
Autriche	109,26	83,42	56,26	38,22	27,90	18,59	15,25	16,08	13,73	14,91	13,18
Belgique	104,59	61,72	49,96	33,57	28,12	18,05	16,65	16,43	17,43	15,68	16,33
Danemark	50,54	31,01	24,98	25,55	17,32	13,96	11,95	11,29	11,23	11,07	ND
Finlande	ND	37,34	20,59	17,37	16,33	10,46	9,50	10,06	8,93	9,37	8,48
France	90,36	59,17	44,10	32,53	25,72	18,68	17,72	17,16	17,59	16,23	15,13
Grèce	ND	ND	ND	ND	ND	34,62	29,58	27,32	26,73	ND	ND
Irlande	ND	ND	28,35	ND	19,20	13,74	13,12	ND	ND	ND	ND
Pays-Bas	ND	ND	26,69	17,96	14,17	12,11	10,66	10,21	9,20	8,90	ND
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	8,46	8,19	8,07	7,54	ND	ND
Grande-Bretagne	37,40	27,44	22,10	16,68	12,70	8,40	8,13	8,02	7,45	7,35	7,29
Suède	35,26	27,04	16,44	14,72	12,00	8,65	8,08	8,11	7,88	8,34	ND

* Jusqu'à l'année 1991, république fédérale d'Allemagne

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Italie, Luxembourg et Portugal

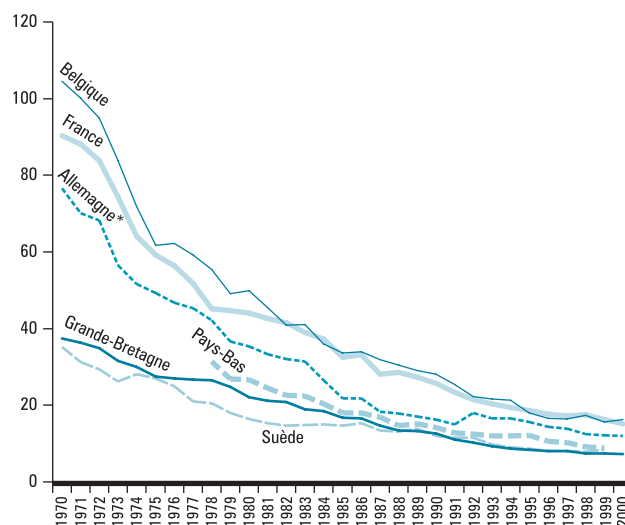
ND : non disponible

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

On retrouve le même phénomène de rattrapage pour le nombre de tués par kilomètre parcouru et ce de façon encore plus flagrante. En effet, si l'Autriche avait en 1970 un nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus trois fois plus élevé que celui de la Grande-Bretagne, cet écart n'est plus que de 2,2 entre la Belgique (taux le plus élevé) et cette même Grande-Bretagne. Entre 1970 et 1990 et dans un certain nombre de pays comme l'Allemagne, la Belgique et la France, la décroissance du nombre de tués par kilomètre parcouru a connu une décroissance forte qui s'est ralentie ces dix dernières années.

Ainsi, en 2000, l'ensemble des pays européens a des taux inférieurs à 20 tués par milliard de kilomètres parcourus alors qu'en 1970 ces taux étaient compris entre 40 et 110. Cette baisse est d'autant plus spectaculaire que, sur cette même période, la circulation a fortement augmenté. En France, le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus est égal à celui constaté en Allemagne en 1995 et à celui du Royaume-Uni en 1985.

1970-2000 – Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus



* jusqu'à l'année 1991, république fédérale d'Allemagne

RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Par types de réseaux

2000 – Accidents corporels, tués (à 30 jours) et gravité par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)			Gravité (tués à 30 jours pour 100 accidents corporels)		
	Milieu urbain	Rase campagne	Ensemble	Milieu urbain	Rase campagne	Ensemble	Milieu urbain	Rase campagne	Ensemble
Allemagne	245 470	137 479	382 949	1 829	5 674	7 503	0,75	4,13	1,96
Autriche	25 400	16 726	42 126	215	761	976	0,85	4,55	2,32
Belgique	24 860	24 204	49 065	401	1 069	1 470	1,61	4,42	3,00
Danemark	4 368	2 978	7 346	181	317	498	4,14	10,64	6,78
Espagne	57 009	44 720	101 729	1 070	4 706	5 776	1,88	10,52	5,68
Finlande	3 734	2 899	6 633	103	293	396	2,76	10,11	5,97
France	80 574	40 649	121 223	2 250	5 828	8 079	2,79	14,34	6,66
Grèce (1999)	ND	ND	24 231	ND	ND	2 116	ND	ND	8,73
Irlande	4 330	3 427	7 757	125	290	415	2,89	8,46	5,35
Italie (1998)	152 912	51 703	204 615	2 798	3 527	6 326	1,83	6,82	3,09
Luxembourg	362	543	905	20	56	76	5,52	10,31	8,40
Pays-Bas	25 202	12 745	37 947	374	708	1 082	1,48	5,56	2,85
Portugal (1999)	33 128	14 838	47 966	865	1 130	1 995	2,61	7,62	4,16
Royaume-Uni	176 406	65 711	242 117	1 465	2 115	3 580	0,83	3,22	1,48
Suède	9 010	6 760	15 770	162	429	591	1,80	6,35	3,75

ND : non disponible

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

Mis à part le Luxembourg, le nombre d'accidents en milieu urbain des pays de l'Union européenne est plus élevé que celui constaté en rase campagne, mais, comme en France, le nombre de tués y est plus faible. Ainsi, quel que soit le pays, la gravité y est aussi plus faible bien qu'il existe quelques différences entre les pays. En effet, la zone urbaine du Luxembourg a un nombre de tués par accident 7,5 fois plus important que celui de l'Allemagne (5,52 tués pour 100 accidents contre 0,75). De même, la France a la gravité

la plus élevée de rase campagne avec 14,34 tués pour 100 accidents. Ce taux est 4,5 fois plus important que celui du Royaume-Uni avec 3,22 tués pour 100 accidents.

En Italie, trois accidents sur quatre ont lieu en milieu urbain et près d'une personne sur deux y décède (44,2 %). À l'inverse, en Belgique, près d'un accident sur deux a lieu en rase campagne et, en Espagne, plus de 80 % des tués l'ont été sur ce réseau.

2000 – Accidents corporels et tués (à 30 jours) par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels					Tués (à 30 jours)				
	Autoroutes	Rase campagne hors autoroutes	RN de rase campagne	Autres routes de rase campagne	Ensemble rase campagne	Autoroutes	Rase campagne hors autoroutes	RN de rase campagne	Autres routes de rase campagne	Ensemble rase campagne
Allemagne	25 578	111 901	38 754	73 147	137 479	907	4 767	1 908	2 859	5 674
Autriche	2 466	14 260	6 985	7 275	16 726	135	626	337	289	761
Belgique	4 713	19 491	13 208	6 283	24 204	233	836	654	182	1 069
Danemark	331	2 647	739	1 908	2 978	28	289	106	183	317
Espagne	3 121	ND	ND	ND	44 720	357	ND	ND	ND	4 706
Finlande	152	2 747	1 207	1 540	2 899	17	276	154	122	293
France	7 401	33 248	8 731	24 517	40 649	578	5 250	1 661	3 590	5 828
Irlande	46	3 381	1 333	2 048	3 427	6	284	148	136	290
Italie (1998)	13 836	37 867	ND	ND	51 703	713	2 814	ND	ND	3 527
Luxembourg	111	432	ND	ND	543	9	47	ND	ND	56
Pays-Bas	ND	ND	ND	ND	12 745	ND	ND	ND	ND	708
Portugal (1999)	1 716	13 122	9 710	3 412	14 838	123	1 007	618	389	1 130
Royaume-Uni	9 368	56 343	ND	ND	65 711	190	1 925	ND	ND	2 115
Suède	1 128	5 632	ND	ND	6 760	25	404	ND	ND	429

ND : non disponible

Données non disponibles pour la Grèce

Ensemble rase campagne = rase campagne hors autoroute + autoroute

Rase campagne hors autoroutes = routes nationales (RN) de rase campagne + autres routes de rase campagne

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

2000 – Tués (à 30 jours) et circulation par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Tués (à 30 jours)			Kilométrage (millions de véhicules x km)			Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus		
	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne
Allemagne	7 503	907	1 908	623 300	202 400	112 300	12,04	4,48	16,99
Autriche	976	135	337	74 048	16 745	15 180	13,18	8,06	22,20
Belgique	1 470	233	654	90 036	30 531	31 666	16,33	7,63	20,65
Danemark	498	28	106	46 867	9 698	6 722	10,63	2,89	15,77
Finlande	396	17	154	46 710	3 970	14 920	8,48	4,28	10,32
France	8 079	578	1 661	534 000	106 044	85 603	15,13	5,45	19,40
Portugal (1998)	2 126	105	898	ND	7 517	ND	ND	13,97	ND
Royaume-Uni (1998)	3 581	176	ND	474 680	82 428	136 020	7,54	2,14	ND
Grande-Bretagne	3 409	188	1 287	467 700	94 100	128 800	7,29	2,00	9,99
Suède (1999)	580	25	ND	69 558	9 853	ND	8,34	2,54	ND

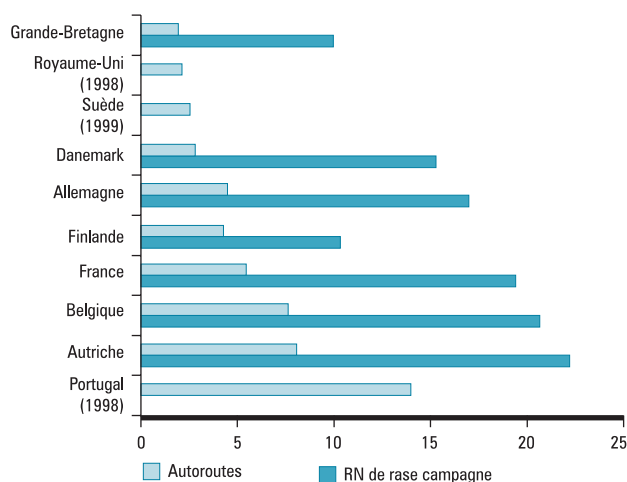
Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg et Pays-Bas
ND : non disponible

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

Chacun des pays qui a pu fournir les données de circulation par types de réseaux à la base de données IRTAD, voit ses autoroutes plus sûres que son réseau national de rase campagne (de l'ordre de trois à quatre fois selon les pays). Les autoroutes les plus sûres d'Europe se situent en Grande-Bretagne avec 2 tués par milliard de kilomètres parcourus, devant de très peu la Suède (2,54). Les autoroutes françaises sont environ trois fois moins sûres que celles de Grande-Bretagne avec 5,45 tués par milliard de kilomètres parcourus mais elles sont plus sûres que celles de l'Autriche, de la Belgique et du Portugal mais moins sûres que les autoroutes allemandes. Cette différence de sécurité sur les autoroutes entre les pays d'Europe se retrouve sur les routes nationales de rase campagne. Ainsi, en France, ces dernières sont deux fois moins sûres que celles de Grande-Bretagne (19,40 tués par milliard de kilomètres parcourus contre 9,99).

En d'autres termes, la circulation sur autoroutes est quasiment la même en France et en Grande-Bretagne, mais le nombre de tués y est trois fois plus élevé dans l'hexagone. De même, la circulation sur les routes nationales de rase campagne est plus faible en France qu'au Royaume-Uni alors que le nombre de tués y est plus important.

2000 – Tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus sur autoroutes et RN de rase campagne



Par catégories d'usagers

2000 – Tués (à 30 jours) par catégories d'usagers

Pays de l'Union européenne	Piétons	Cyclistes	Cyclo-motoristes	Motocyclistes	Usagers de voitures de tourisme	Usagers d'autres véhicules	Usagers inconnus	Ensemble
Allemagne	993	659	157	945	4 396	353	0	7 503
Autriche	140	62	44	112	549	69	0	976
Belgique	142	134	64	118	922	80	10	1 470
Danemark	99	58	47	24	235	35	0	498
Espagne	898	84	474	392	3 294	634	0	5 776
Finlande	62	53	9	10	224	38	0	396
France	838	270	456	937	5 291	288	0	8 079
Irlande	85	10		39	260	21	0	415
Italie (1998)	846	365	676	517	3 522	400	0	6 326
Luxembourg	11	1	0	8	53	2	1	76
Pays-Bas	106	198	107	89	513	69	0	1 082
Portugal	382	55	226	210	899	89	0	1 860
Royaume-Uni	889	131	15	597	1 784	164	0	3 580
Suède	73	47	10	39	393	29	0	591

ND : non disponible

Données non disponibles pour la Grèce

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

La répartition des tués suivant les différentes catégories d'usagers a des spécificités régionales traduisant des habitudes locales de déplacement. Par exemple, aux Pays-Bas, le pourcentage de cyclistes tués est de 18,3 %, alors qu'il ne dépasse guère les 10 % dans les autres pays. Cela s'explique principalement par un usage beaucoup plus important de ce type de transport. Il en est de même pour les cyclomoteurs au Portugal et en Italie beaucoup plus utilisés que dans les autres pays. Néanmoins, outre ces spécificités, chaque pays présente une catégorie d'usager qui pèse plus lourd dans son accidentologie que dans celle des autres pays.

Ainsi, au Royaume-Uni, un tué de la route sur quatre est un piéton. Au Danemark, ce rapport est de un sur cinq.

Avec les Pays-Bas, la Finlande est un pays où le pourcentage de tués cyclistes parmi l'ensemble des tués est plus important que dans les autres pays avec 13,4 %.

Au sud de l'Europe, on note des pourcentages de tués cyclomoteurs plus élevés que dans les autres pays. Au Portugal, 12,2 % des tués sont des cyclomoteurs et, en Italie, ils représentent 10,7 %.

Les pourcentages de tués motocyclistes les plus élevés se situent au Royaume-Uni (16,7 %), en Allemagne (12,6 %) et en France (11,6 %).

Au Luxembourg, 69,7 % des tués sont des usagers de voitures de tourisme. Ce pourcentage est le plus élevé de l'Union européenne devant la Suède (66,5 %).

Enfin, en Espagne, 11,0 % des tués sont des usagers d'autres véhicules que ceux cités. Il s'agit principalement d'usagers de poids lourds et de camionnettes.

2000 – Tués (à 30 jours) et circulation par catégories d'usagers

(Peu de pays fournissent les données de circulation concernant les autres catégories de véhicules. C'est la raison pour laquelle elles ne figurent pas dans ce tableau.)

Pays de l'Union européenne	Tués (à 30 jours)			Kilométrage (millions de véhicules x km)			Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus			
	Tous usagers	Motocyclistes*	Usagers de voitures de tourisme	Tous usagers	Motocyclistes*	Usagers de voitures de tourisme	Tous usagers	Motocyclistes*	Usagers de voitures de tourisme	Moto pour 1 VT
Allemagne	7 503	945	4 396	623 300	13 000	516 700	12,04	72,69	8,51	8,5
Autriche	976	112	549	74 048	1 189	54 949	13,18	94,20	9,99	9,4
Belgique	1 470	118	922	90 036	1 107	75 463	16,33	106,59	12,22	8,7
Danemark	498	24	235	46 867	264	37 235	10,63	90,91	6,31	14,4
Finlande	396	19	224	46 710	900	39 820	8,48	21,11	5,63	3,8
France	8 079	937	5 291	534 000	6 237	392 840	15,13	150,23	13,47	11,2
Grande-Bretagne	3 409	590	1 665	467 700	ND	378 700	7,29	ND	4,40	ND
Pays-Bas (1999)	1 090	75	535	122 530	1 660	97 990	8,90	45,18	5,46	8,3
Suède (1998)	531	40	327	67 401	613	57 009	7,88	65,25	5,74	11,4

* Deux-roues motorisés pour la Finlande

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg et Portugal

ND : non disponible

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

La disponibilité des données de circulation des différents pays de l'Union européenne ne nous permet que de donner des résultats concernant les motocyclettes et les voitures de tourisme pour seulement neuf pays.

Le problème de l'accidentologie des usagers de motocyclettes en France se confirme avec un nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus de l'ordre de 150. Ce taux est le plus important des pays dont les résultats sont dis-

ponibles. Par comparaison, on s'aperçoit que, si l'Allemagne et la France ont le même nombre de motocyclistes tués, la circulation de cette catégorie d'usagers y est double en Allemagne.

En France, le risque d'être tué en moto est 11 fois plus élevé que celui d'être tué en voiture de tourisme. Ce sur-risque est encore plus important au Danemark (14,4) mais il n'est que de 8,5 en Allemagne et de 8,3 aux Pays-Bas.

Par classes d'âge

2000 – Tués (à 30 jours) par classes d'âge

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Âge inconnu	Ensemble
Allemagne	576	1 736	2 398	1 478	1 311	4	7 503
Autriche	64	204	312	206	190	0	976
Belgique	107	328	536	248	238	13	1 470
Danemark	55	85	116	108	134	0	498
Espagne	404	1 083	2 075	1 192	843	179	5 776
Finlande	36	51	101	102	106	0	396
France	713	1 726	2 666	1 491	1 342	141	8 079
Irlande	45	117	138	57	44	14	415
Italie (1998)	362	1 059	1 972	1 253	1 381	229	6 326
Luxembourg	4	16	30	15	10	1	76
Pays-Bas	110	227	305	205	235	0	1 082
Portugal (1999)	125	343	634	387	353	18	1 860
Royaume-Uni	340	646	1 263	645	679	7	3 580
Suède	35	102	164	136	154	0	591

Données non disponibles pour la Grèce

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

La répartition des tués suivant les différentes classes d'âge a des spécificités régionales moins importantes que celles constatées pour les catégories d'usagers, mais elles traduisent aussi des différences de population entre les pays.

Ainsi, au Danemark, 11 % des tués ont moins de 18 ans. En Irlande, plus d'un tué sur quatre en 2000 avait entre 18 et 24 ans. C'est dans ce même pays que l'on trouve le plus fort pourcentage de personnes de cette tranche d'âge.

Les pourcentages de tués les plus élevés de la tranche d'âge 25-44 ans se trouvent au Luxembourg et en Belgique, avec respectivement 39,5 % et 36,5 %.

En Finlande, 25,8 % des tués ont entre 45 et 64 ans, classe d'âge dont la population est la plus importante dans ce pays.

Enfin, l'accidentologie des personnes âgées concerne plutôt les pays comme le Danemark, la Finlande et la Suède.

2000 – Tués (à 30 jours) par million d'habitants par classes d'âge

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Ensemble	Sur-risque 18-24 ans	Sous-risque 0-17 ans
Allemagne	36,8	270,6	93,9	69,6	98,2	91,3	3,0	2,5
Autriche	39,0	304,5	119,8	106,7	151,4	120,3	2,5	3,1
Belgique	49,4	371,5	175,9	102,1	138,8	143,6	2,6	2,9
Danemark	48,1	186,4	73,7	79,3	169,8	93,4	2,0	1,9
Espagne	54,8	256,8	167,1	135,3	126,9	146,4	1,8	2,7
Finlande	31,5	111,6	70,7	74,4	138,2	76,6	1,5	2,4
France	52,8	321,6	154,6	109,0	142,4	136,4	2,4	2,6
Irlande	44,1	252,7	126,0	72,7	103,8	109,6	2,3	2,5
Italie (1998)	35,1	194,5	112,9	87,5	137,8	109,9	1,8	3,1
Luxembourg	42,1	470,6	206,9	156,3	178,6	174,7	2,7	4,1
Pays-Bas	31,5	169,8	60,8	53,1	109,2	68,2	2,5	2,2
Portugal (1999)	74,0	396,5	229,4	196,2	232,3	210,2	1,9	2,8
Royaume-Uni	25,1	128,3	70,5	46,2	72,9	59,9	2,1	2,4
Suède	18,1	142,3	67,4	60,2	100,7	66,5	2,1	3,7

Le sur-risque de la classe d'âge est le rapport entre le nombre de tués par habitant de cette classe d'âge et celui calculé sur l'ensemble de la population.

Le sous-risque est l'inverse de ce sur-risque.

Données non disponibles pour la Grèce

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

En rapportant le nombre de tués de chaque tranche d'âge à sa population, on obtient d'autres informations concernant le sur-risque de quelques populations cibles.

Dans tous les pays de l'Union européenne, ce sont les jeunes âgés entre 18 et 24 ans qui sont les plus exposés avec des sur-risques de décès de l'ordre de 2,3 par rapport à la moyenne. En Allemagne, ce sur-risque est même de 3, mais il n'est que de 1,5 en Finlande.

Les plus jeunes (0-17 ans) sont les personnes les moins exposées avec des sous-risques de décès de l'ordre de 2,7 par rapport à la moyenne. Au Danemark, la classe d'âge des moins de 18 ans a un facteur de risque 1,9 fois plus faible que l'ensemble de la population alors qu'au Luxembourg celui-ci est 4,1 fois plus faible.

En France, les sur-risques des 18-24 ans et des moins de 18 ans se situent dans la moyenne de l'ensemble des pays de l'Union européenne.

MESURES DE SÉCURITÉ

État de la réglementation

2001 – État de la réglementation

Pays de l'Union européenne	Port de la ceinture de sécurité Directive 91/671/CEE du 16/12/91	Limitations de vitesse (km/h)			Taux d'alcoolémie maximum autorisé en g/l
		Agglomération	Route	Autoroute	
Allemagne	obligatoire	50	100	130 *	0,5
Autriche	obligatoire	50	100	130	0,5 **
Belgique	obligatoire	50	90	120	0,5
Danemark	obligatoire	50	80	110	0,5
Espagne	obligatoire	50	90	120	0,5 ***
Finlande	obligatoire	50	100	120	0,5
France	obligatoire	50	90	130	0,5
Grèce	obligatoire	50	80	80	0,5
Irlande	obligatoire	48	88	88	0,8
Italie	obligatoire	50	90	130	0,8
Luxembourg	obligatoire	50	90	120	0,8
Pays-Bas	obligatoire	50	80	120	0,5
Portugal	obligatoire	50	90	120	0,2 décidé en juin 2001 remis à 0,5 en décembre 2001
Royaume-Uni	obligatoire	48	97	112	0,8
Suède	obligatoire	50	90	110	0,2

* Conseillé

** 0,1 : pour les conducteurs novices (moins de deux ans de permis), conducteurs d'autocars, de poids lourds (>7 t), de tracteurs et de cyclomoteurs de moins de vingt ans

*** 0,3 : pour les conducteurs novices (moins de deux ans de permis), conducteurs de poids lourds (> 3,5 t), d'autocars (> 9 places), de matières dangereuses, de transports de scolaires et mineurs, d'ambulances et de taxis

Source : direction de la sécurité et de la circulation routières ; mission des affaires internationales

D'une manière générale, les mesures de sécurité au niveau de l'Union européenne tendent à devenir homogènes :

- une directive européenne rend obligatoire le port de la ceinture de sécurité aux places avant et arrière d'un véhicule léger dans l'ensemble des pays ;

- si les limitations de vitesse en agglomération sont identiques dans l'ensemble des pays, il n'en est pas de même pour les autres réseaux. Sur route, les limitations varient entre 80 et 100 km/h, même si beaucoup de pays ont adopté le 90. Sur autoroute, elles oscillent entre 80 et 130 km/h suivant les pays ;

- concernant l'alcoolémie, il existe trois taux maximum autorisés. C'est en Suède qu'on trouve le taux le plus faible

avec seulement 0,2g/l. Ces dernières années, un certain nombre de pays ont diminué leur taux maximum autorisé de 0,8g/l à 0,5g/l. Il reste néanmoins quatre pays (Italie, Irlande, Royaume-Uni et Luxembourg) où le taux est toujours de 0,8g/l.

Il faut noter la spécificité des réglementations espagnoles et autrichiennes qui ont baissé le taux d'alcool maximum autorisé pour certains types de conducteurs (les novices ayant moins de deux ans de permis notamment).

Taux de port de la ceinture de sécurité

2000 – Taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme

Pays de l'Union européenne	Milieu urbain	Rase campagne	Autoroute
Allemagne	90	95	98
Autriche	70	75	78
Belgique	50	57	66
Finlande	80	90	ND
France	78	94	96
Grande-Bretagne	88	94	ND
Irlande du Nord	86	86	91
Pays-Bas	74	86	87
Suède (1999)	87	89	98

Données non disponibles pour les pays suivants : Danemark, Espagne, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg et Portugal
ND : non disponible

Source : IRTAD, International Road Traffic and Accident Database

Il n'existe pas au niveau de chaque pays européen d'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voiture de tourisme pour l'ensemble du réseau. Les taux de port sont fournis pour chacun des trois types de réseaux : milieu urbain, rase campagne et autoroute.

En milieu urbain, le taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme le plus élevé en 2000 se situe en Allemagne avec 90 % et le plus faible en Belgique avec 50 %. En France, il est à 78 %, soit à un niveau pratiquement équivalent à celui constaté dans les autres pays.

Les taux de port de la ceinture de sécurité sont, pour l'ensemble des pays figurant dans le tableau, plus élevés en rase campagne qu'en milieu urbain à l'exception de l'Irlande du Nord dont le taux est équivalent sur les deux ré-

seaux. Le taux le plus élevé de rase campagne se trouve aussi en Allemagne avec 95 % et le plus faible encore en Belgique (57 %). Sur ce réseau, le taux de port de 94 % constaté en France, proche du taux constaté en Allemagne, est plus élevé que dans la plupart des autres pays européens.

Dans l'ensemble des pays européens dont on dispose de l'information, le taux de port de la ceinture de sécurité est plus élevé sur autoroute que sur l'ensemble du réseau de rase campagne. Les différences constatées entre pays en rase campagne se retrouvent sur le réseau autoroutier (excepté pour le taux le plus élevé qui est constaté en Allemagne et en Suède). Ainsi, en Allemagne et en Suède, 98 % des conducteurs de voitures de tourisme portent la ceinture sur autoroute. En France, ce pourcentage est de 96 %.

Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2000

De véritables comparaisons entre les différents modes de transport sont rendues difficiles par l'absence de définitions et de références communes ; aussi se limitera-t-on ici à la présentation globale des données brutes d'accidents et d'activité et à une comparaison partielle des différents modes de transports en s'attachant plus aux ordres de grandeur qu'à la précision des chiffres. Les résultats portent sur la dernière année disponible, à savoir l'année 2000.

LES TRANSPORTS AÉRIENS

Accidents d'avions avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents survenus, en France ou à l'étranger, à des appareils d'immatriculation ou d'exploitation française.

	Aviation commerciale ¹	Aviation générale ²	Travail aérien ³	Ensemble
Nombre d'accidents corporels	2	81	11	94
Nombre de tués ⁴	109 ⁵	85	11	205
Nombre de blessés	16	61	8	85

Source : IGACEM/Bureau enquêtes accidents

1. Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés)
2. Avions, hélicoptères et ULM (aéroclubs, écoles, sociétés, privés)
3. Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, héliitreuillage...)
4. Décédés dans les trente jours
5. 2000 a été l'année de l'accident du Concorde.

Indicateurs d'activité

En 2000, le parc global (source : bureau Véritas) représentait 12 129 aéronefs répartis en :

- 8 260 avions (dont 680 pour le transport public) ;
- 815 hélicoptères ;
- 2 204 planeurs ;
- 833 ballons libres ;
- 17 autres.

Le trafic commercial total des grandes compagnies aériennes nationales (source : direction générale de l'aviation civile et groupe Air France) s'élevait en 2000 à :

- 130,1 milliards de passagers-kilomètres transportés ;
- 13,6 millions de tonnes-kilomètres transportées.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES (hors RATP et métros de province)

Accidents de chemin de fer avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement, ayant entraîné une conséquence grave :

- mort ou blessure grave ;
- avaries importantes au matériel, à la voie ou à d'autres installations ;
- perturbations importantes dans la circulation des trains.

Accidents de chemin de fer

Nombre d'accidents ¹	426
Accidents de train	129
dont :	
- collisions	72
- déraillements	57
Accidents de cars	1
Accidents individuels ²	104
Autres accidents ³	192
Nombre de tués ⁴	73
Agents en service ^{5, 6}	6
Voyageurs ⁶	15
dont voyageurs par accident de train ⁶	2
Autres personnes ⁷	52
Nombre de blessés graves ⁸	46
Agents en service ^{5, 6}	4
Voyageurs ⁶	24
dont voyageurs par accident de train ⁶	0
Autres personnes ⁷	18

Accidents de passage à niveau⁹

Nombre d'accidents	171
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
- gardés	6
- avec signalisation automatique	107
- non gardés sans barrière ni signalisation	35
Accidents de piétons	20
Nombre de tués ¹⁰	49
Nombre de blessés graves ¹⁰	20

Source : SNCF, direction économie et finances, direction du contrôle de gestion, pôle « synthèse-informations de gestion »

1. Accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement. Toutefois, ne sont pris en compte que ceux ayant entraîné une « conséquence grave » : mort ou blessures graves, avaries importantes au matériel, à la voie et autres installations, perturbation importante dans la circulation des trains.
2. Notamment : chute d'un train, heurt par un train... (non compris, les suicides et tentatives de suicide).
3. Par exemple : avaries en pleine voie de véhicules moteurs, rupture de caténaire. Y compris les accidents de cars.
4. Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.
5. Il s'agit d'une partie des accidents du travail survenus lors d'accidents entrant dans le cadre de la définition (1).
6. Y compris les agents victimes de collisions aux passages à niveau.
7. Y compris les ouvriers d'entreprises travaillant sur le réseau ferroviaire français.
8. Est considérée comme blessée grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné, ou aurait pu entraîner, une hospitalisation de plus de trois jours.
9. Non compris dans la rubrique « accidents de chemins de fer ».
10. Y compris les accidents de véhicules routiers sur un passage à niveau.
11. Non compris les agents et voyageurs victimes de collisions aux passages à niveaux.

Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules à moteur de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des administrations étrangères, représentait en 2000 : 690,5 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 69,9 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990) et à 55,5 milliards de tonnes-kilomètres de fret (51,5 en 1990 ; *source* : SNCF, direction économie et finances, direction du contrôle de gestion, pôle « synthèses-informations de gestion »).

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Bilan des accidents corporels

Le bilan des accidents corporels était le suivant, en 2000 :

- 121 223 accidents corporels ;
- 7 643 tués à 6 jours, dont 5 006 usagers de VL ;
- 162 117 blessés (*source* : ONISR, fichier des accidents).

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues immatriculés représentait 34,8 millions de véhicules dont 28,1 millions de voitures particulières (*sources* : comité des constructeurs français d'automobiles et chambre syndicale nationale du motocycle).

Le nombre de voyageurs x kilomètres en véhicule particulier s'élevait en 2000 à 700 milliards (*source* : DAEI/SES-INSEE, 38^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation).

COMPARAISONS ENTRE CES TROIS MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un niveau de risque pour l'utilisateur d'un de ces trois modes de transport.

Compte tenu de l'imprécision des chiffres, on s'intéressera plus aux ordres de grandeur qu'à la réalité des résultats. L'élément de comparaison sera le nombre de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres.

Les définitions des tués, différentes suivant les trois modes de transports étudiés (tué à 2, 6 ou 30 jours), sont malgré tout assez proches en terme de résultat.

Pour les transports aériens, nous nous limiterons à l'aviation commerciale, seul domaine où les passagers-kilomètres sont connus.

Pour les transports ferroviaires, aux seuls voyageurs à l'exclusion des agents de l'entreprise de transport et des sociétés de service travaillant pour le transporteur ; de façon à éviter les doubles comptes, nous éliminerons les tués sur les passages à niveau comptabilisés dans les transports routiers.

Ne sont pas comptabilisés la RATP et les métros de province pour lesquels nous manquons de données.

Pour les transports routiers, nous ne prendrons en compte que les véhicules particuliers.

Pour les calculs de passagers x kilomètres, il s'agit d'estimations. Elles sont cohérentes avec les champs retenus pour les statistiques d'accidents et de victimes des trois modes de transport (y compris parcours effectués sur le territoire étranger par les avions des compagnies aériennes françaises, mais uniquement parcours sur le territoire français pour les transports ferroviaires et routiers).

Les chiffres des tués des transports aériens étant très faibles en moyenne, et donc sujets à des variations importantes, nous effectuerons une comparaison sur une moyenne des cinq dernières années.

Globalement, on voit donc, sur la période observée, que le moyen de transports le plus sûr en terme de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres est le train. L'avion reste assez proche. L'automobile est loin derrière.

On peut estimer, avec prudence, que sur les années 1996 à 2000, le train est 1,2 fois plus sûr que l'avion et 32 fois plus sûr que l'automobile.

Évaluation du risque encouru par l'utilisateur hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers x km (en milliards)						Nombre moyen de tués pour 1 milliard de passagers x km
	1996	1997	1998	1999	2000	Moy. 96-00	1996	1997	1998	1999	2000	Moy. 96-00	
Transports aériens	1	10	14	27	109	32,2	96,7	103,0	108,7	117,5	130,1	111,2	0,29
Transports ferroviaires	14	22	14	11	15	15,2	59,8	61,8	64,5	66,6	69,9	64,5	0,24
Transports routiers (véhicules particuliers)	5 240	5 069	5 491	5 161	5 006	5 193,4	649	660	679	700	700	677,6	7,66

5 | *Éléments d'appréciation*

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1989 à 2000

QUELQUES DÉFINITIONS

Responsabilité civile : la garantie de responsabilité civile est obligatoirement souscrite par tout automobiliste pour permettre de couvrir les dommages matériels et corporels causés à autrui par son véhicule.

Sinistre avec suite : un sinistre est avec suite lorsqu'il entraîne un débours de la part de la société d'assurances. Dans le cas contraire, il est sans suite.

Véhicule année : un véhicule année représente 365 jours d'assurance de véhicule, soit un véhicule assuré du 1^{er} janvier au 31 décembre ou deux véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 juin ou trois véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 avril.

Fréquence : la fréquence est obtenue en faisant le rapport du nombre de sinistres avec suite rapporté à celui des véhicules année. Elle est, de par la loi des grands nombres, un indicateur de la probabilité de survenance d'un accident.

Coût moyen : le coût moyen est obtenu en rapportant la charge des sinistres, soit les sommes payées ou provisionnées, au nombre de sinistres correspondant.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE, DE 1989 À 2000. RESPONSABILITÉ CIVILE

Ces résultats obtenus par la statistique commune automobile concernent les véhicules de première catégorie, soit les voitures particulières et les véhicules utilitaires dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes, accessibles avec un permis B.

Ils sont constitués par l'étude exhaustive du portefeuille de quelques sociétés qui fournissent des informations sur les véhicules qu'elles assurent ainsi que les sinistres correspondants. L'ensemble de ces portefeuilles constitue un parc de plusieurs millions de véhicules qui permet de suivre l'évolution des fréquences et des coûts moyens.

Évolution de la fréquence des véhicules de première catégorie en responsabilité civile

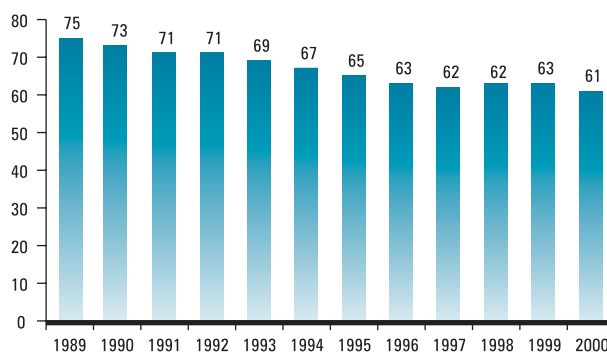
	Fréquence 0/00		
	Matérielle	Corporelle	Matérielle + corporelle
1989	65,5	9,5	75
1990	64,1	8,9	73
1991	62,7	8,3	71
1992	63,0	8,0	71
1993	61,3	7,7	69
1994	59,6	7,4	67
1995	57,5	7,5	65
1996	55,8	7,2	63
1997	54,8	7,2	62
1998	54,8	7,2	62
1999	56,0	7,0	63
2000	54,5	6,5	61

Source : FFSA, statistique commune automobile

La fréquence qui avait légèrement progressé en 1999 est de nouveau orientée à la baisse en 2000.

La fréquence des accidents corporels de responsabilité civile s'est réduite plus rapidement sur le moyen terme que celle des sinistres matériels. Cette tendance nous la retrouvons dans le suivi des fréquences matérielle et corporelle.

Évolution de la fréquence des sinistres avec suite



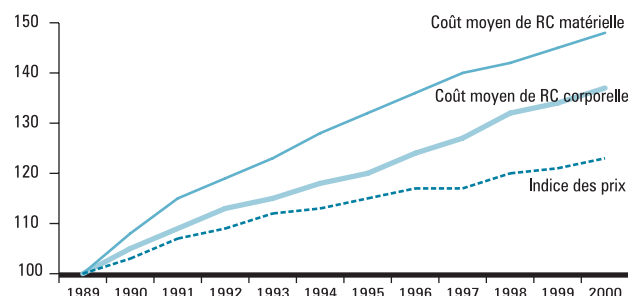
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE, DE 1989 À 2000. RESPONSABILITÉ CIVILE

Évolution du coût moyen des sinistres des véhicules de première catégorie en responsabilité civile corporelle et matérielle (base 100 en 1989)

	Coût moyen de RC corporelle	Coût moyen de RC matérielle	Indice des prix
1989	100	100	100
1990	105	108	103
1991	109	115	107
1992	113	119	109
1993	115	123	112
1994	118	128	113
1995	120	132	115
1996	124	136	117
1997	127	140	117
1998	132	142	120
1999	134	145	121
2000	137	148	123

Source : FFSA, statistique commune automobile

Évolution du coût moyen des sinistres avec suite



ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2000

En 1999, 4 056 800 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts. La même information pour 2000 n'est pas encore parue. Compte tenu des variations de fréquence, le nombre de dossiers ouverts pourrait être de 4 035 000 en 2000. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier. On peut donc estimer le nombre d'accidents à $4\,035\,000/1,72 = 2\,346\,000$. Il s'agit d'accidents sur la voie publique, faisant l'objet d'une déclaration aux différentes sociétés d'assurances.

Pour les accidents survenus en 2000, les sociétés d'assurance ont payé ou provisionné 11,2 milliards d'euros (hors frais de gestion) dont 8 milliards d'euros pour les dommages matériels et 3,2 milliards d'euros pour les sinistres corporels.

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES AUTOMOBILE

Le 1^{er} janvier 1997, l'IDA a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels et est devenue le titre V de la CGIRSA. Les cas de barème ont été simplifiés. La mécanique de ce dispositif reste identique et s'applique si :

- il y a collision entre deux véhicules à moteur ;
- le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié ;
- le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas une valeur plafond fixée chaque année.

Les recours se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année. Le bilan statistique de cette convention est le suivant :

	Nombre	Montant (en euros)	Coût moyen (en euros)	Forfait (en euros)
1989	1 829 000	204 119 743	732	823
1990	1 855 000	224 008 761	792	823
1991	1 873 000	239 936 749	840	884
1992	1 870 000	248 592 316	872	884
1993	1 828 000	253 289 347	909	884
1994	1 781 000	257 083 568	947	945
1995	1 716 000	256 234 430	979	945
1996	1 700 265	262 342 685	1 012	976
1997	1 687 148	267 533 369	1 040	976
1998	1 741 182	286 825 451	1 081	1 036
1999	1 760 159	1 917 250 072	1 089	1 096
2000	1 784 414	1 956 142 755	1 096	1 128

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS, EN 2000

Ces estimations sont effectuées à partir de différents sondages et enquêtes réalisés par la FFSA (Fédération française des sociétés d'assurances dommages).

Globalement, pour 100 euros de sinistres payés, hors frais de gestion, la répartition par garantie est la suivante :

- responsabilité civile : 50,7
- dommage tous accidents : 34,0
- vol : 8,8
- bris de glaces : 5,0
- garantie du conducteur responsable : 1,4
- total toutes garanties : 100,0

Plus spécialement, pour la seule garantie de responsabilité civile, la charge réglée ou provisionnée en 2000 se ventile de la manière suivante.

Dommages matériels et réparations

- Main-d'œuvre 13,7
- Pièces détachées 19,7
- Pertes totales 11,0
- Total des dommages matériels **44,4**
- (dont dommages matériels des sinistres corporels) 4,4

Dommages corporels

- Frais médicaux, pharmaceutiques et hospitalisation 10,7
- Incapacité temporaire 5,6
- Capitaux constitutifs 15,3
- Pretium doloris 6,7
- Préjudice esthétique 1,5
- Préjudice d'agrément 1,0
- Préjudice moral 6,6
- Autres 3,7
- Total des dommages corporels **51,1**

Frais

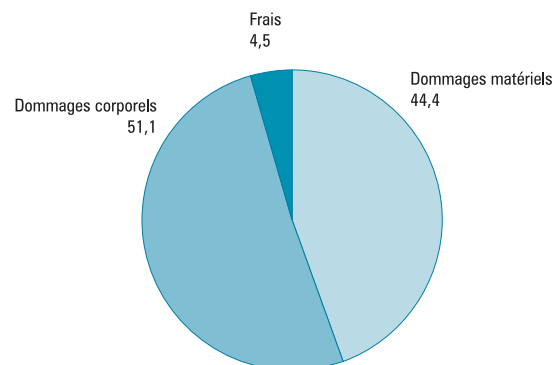
- Total des frais de justice et d'expertise (frais de gestion exclus) **4,5**

Total général 100,0

Globalement sur 100 euros de sinistres payés :

- 51,1 concernent les dommages corporels ;
- 44,4 concernent les dommages matériels ;
- 4,5 concernent les frais divers.

Répartition de 100 euros de sinistre au titre de la responsabilité civile



LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2001

Le coût individuel des accidents en 1999

Le rapport sur le *Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière*¹ décrit les différentes composantes du prix de la vie humaine et les calcule en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Il distingue en particulier les coûts marchands directs, les coûts marchands indirects et les coûts non marchands.

• Les coûts marchands directs

On distingue :

- les coûts médicaux et sociaux (coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile) ;
- les coûts matériels (dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic, congestionné par l'accident, remorquage, déplacements) ;
- les frais généraux (frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers).

• Les coûts marchands indirects

On distingue :

- la perte de production future des tués, des blessés ; la perte de production temporaire des personnes emprisonnées – éventuellement – à la suite de l'accident, des personnes bloquées par l'accident, des membres du ménage du (des) blessé(s) ;
- la perte de production potentielle (de la descendance potentielle de l'accidenté, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités).

• Les coûts non marchands

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances :

- cas du tué (préjudice moral, *pretium mortis*, transfert du *pretium doloris* du mort aux héritiers) ;
- cas du blessé (*pretium doloris*, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet).

Pour 1999, l'actualisation des valeurs conduit aux chiffres suivants : 3 950 380 F pour les tués, dont 88 % de coûts marchands indirects, 406 812 F pour les blessés graves, 86 478 F pour les blessés légers et 22 205 F pour les dégâts matériels. C'est sur cette base qu'avait été calculé le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de la sécurité routière de 1999.

Un groupe de travail du Commissariat général du Plan a été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il conclut à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine, et préconise dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros valeur 1999 pour les tués, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels.

En 2000, le taux d'inflation de 1,6 % avait été appliqué à ces valeurs, et c'est sur cette base qu'avait été calculé le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de 2000.

Pour 2001, le taux d'inflation de 1,4 % amène à utiliser les valeurs suivantes : 1 030 224 euros pour les tués, 154 534 euros pour les blessés graves, 22 665 euros pour les blessés légers et 5 666 euros pour les dégâts matériels.

Coût global de l'insécurité routière en 2001

• Estimation du coût des accidents corporels en 2001

- nombre de tués à trente jours : 8 160 ; coût des tués : 8,4 milliards d'euros ;
- nombre de blessés graves : 25 752 ; coût des blessés graves : 4,0 milliards d'euros ;
- nombre de blessés légers : 127 753 ; coût des blessés légers : 2,9 milliards d'euros.

Soit un coût de 15,3 milliards d'euros.

• Estimation du coût des accidents matériels : 12,5 milliards d'euros

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 27,8 milliards d'euros en 2001.

1. De M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées, remis au Commissariat général du Plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, en juillet 1992.

L'EFFORT DE LA NATION EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'effort de la nation en faveur de la sécurité routière est donné par le « jaune budgétaire », document annexe au projet de loi de finances pour 2002 qui a été publié pour la première fois à l'automne 2001.

L'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière s'élève, en 2001, à 1 492,5 millions d'euros. Il atteindrait 1 563,41 millions d'euros en 2002, ce qui représente une hausse de 4,8 %.

La répartition entre les différents ministères de cet effort prévu en 2002 est la suivante (en millions d'euros) :

- ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement : 592,98 ;
- ministère de la Défense : 520,62 ;
- ministère de l'Intérieur : 231,97 ;
- ministère de la Justice : 169,68 ;
- ministère de l'Emploi et de la Solidarité : 0,28 ;
- ministère de la Recherche : 17,16 ;
- ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie : 30,72

Le permis à points en 2001

Depuis 1996, date à laquelle le nombre des dossiers traités consécutivement au constat d'infractions susceptibles d'entraîner un retrait de points a franchi le seuil du million, l'évolution s'est faite par hausses successives, plus ou moins marquées selon les années (+ 3,5 % en 1997, + 5,7 % en 1999 ou + 9,2 % en 2000). La tendance est globalement positive. Les résultats de cette année sont les meilleurs enregistrés depuis la mise en vigueur du système du permis à points (1 214 175 dossiers traités, soit une augmentation de 0,8 % par rapport à l'année dernière).

Le nombre de points retirés suit une évolution identique : il a très vite franchi les caps du million (1993) et des deux millions (1994), puis, malgré deux légers reculs en 1995 (- 5,1 %) et 1998 (- 1,9 %), il progresse irrégulièrement selon les années (+ 25,2 % en 1996, + 1,4 % en 1997, + 4,2 % en 1999 et + 8,0 % en 2000) pour atteindre son plus haut niveau en 2001 : 3 180 578 points retirés, soit une augmentation de 0,2 % par rapport à l'année précédente au cours de laquelle le cap des trois millions avait été dépassé.

Le nombre des dossiers traités et des points retirés suit l'évolution du nombre des infractions relevées et traitées dans le cadre de l'exécution du système du permis à points. On trouve la même succession de périodes de hausses plus ou moins nettes (+ 25,3 % en 1996, + 3,6 % en 1997, + 5,6 % en 1999, + 9,1 % en 2000), confinant parfois à la stagnation (+ 2,4 % en 1995, et même - 0,3 % en 1998). Cette année, la hausse est minimale (+ 0,9 %), mais, avec 1 236 654 infractions sanctionnées par un retrait de points, on atteint le niveau le plus élevé depuis la mise en place de ce système de contrôle-sanction.

L'évolution de ces trois indicateurs jusqu'en 1995 pouvait laisser penser que la mise en place du système du permis à points avait eu un impact psychologique sur les automobilistes, induisant ainsi une modification de leur comportement individuel. Depuis 1996, leur évolution par paliers semble indiquer que ses effets sont passés et qu'il y a une alternance de périodes où les conducteurs sont disciplinés et de périodes de relâchement qui sont peut-être à mettre en relation directe avec la plus ou moins forte présence des forces de l'ordre sur les axes routiers mais aussi avec les effets pervers de la perspective d'une éventuelle amnistie.

LES CONTREVENANTS

Comme les années précédentes, beaucoup plus de dossiers sont établis à l'encontre des hommes (974 664 dossiers, soit 80,3 % de l'ensemble) que des femmes (239 511 dossiers soit 19,7 %). Ces données sont relativement stables d'une année à l'autre mais la progression est plus ou moins forte selon le sexe des contrevenants : elle est, cette année, plus forte pour les femmes (+ 1,5 %) que pour les hommes (+ 0,7 %). Cette évolution est bien sûr identique à celle des infractions relevées dont le nombre

progresse cette année plus vite pour les femmes (+ 1,6 %) que pour les hommes (+ 0,7 %) ; elle est identique aussi à celle des points retirés dont le nombre augmente de façon notable pour les femmes (+ 2,2 %) alors qu'il stagne pour les hommes (- 0,3 %).

L'évolution de ces trois paramètres au cours des dernières années tend à montrer que les femmes commettent davantage d'infractions que par le passé et que ces infractions sont de moins en moins bénignes.

Les tranches d'âge des 26-35 ans et 36-50 ans sont, comme par le passé, celles où tous, hommes (58,5 %) et femmes (65,4 %), enfreignent le plus le code de la route ; les moins de 25 ans et les plus de 50 ans ont beaucoup moins de dossiers (23,8 % pour les jeunes et 16,4 % pour les aînés).

LES CATÉGORIES D'INFRACTIONS

Parmi les catégories d'infractions susceptibles d'entraîner un retrait de points, celle des excès de vitesse est toujours prédominante. Les six autres n'apparaissent que de façon moindre, avec cependant un petit pic pour les infractions à l'obligation de port du casque ou de la ceinture de sécurité. Les infractions relatives à l'alcoolémie ne viennent qu'au quatrième rang après celles aux règles de priorité.

Les excès de vitesse (586 908 contre 581 852 en 2000) progressent de 0,9 % (12,4 % l'an passé) et sont de loin les infractions les plus communément sanctionnées. Ils sont pour l'essentiel commis par des hommes (456 677), mais la part des femmes n'est pas négligeable (130 231) et progresse davantage (+ 1,8 %) que celle des hommes (+ 0,6 %). Par rapport au nombre total des infractions traitées, l'importance du nombre des excès de vitesse avait connu une période de baisse (jusqu'à 43,8 % en 1998) mais elle se renforce à partir de 1999 (46,0 %), continue d'augmenter en 2000 et 2001 (47,5 % des infractions).

En deuxième position, mais bien loin derrière, le non-port du casque ou de la ceinture de sécurité constitue 25,2 % des infractions traitées dont la proportion dans l'ensemble des infractions sanctionnées augmente assez régulièrement. Leur nombre augmente lui aussi par paliers plus ou moins nets (+ 2,4 % en 1999, + 9,6 % en 2000 et + 2,0 % en 2001).

En outre, il convient de noter, cette année, l'apparition d'une baisse du nombre des infractions liées à l'alcoolémie (100 751 infractions sanctionnées contre 107 547 l'an passé, soit une baisse de 6,3 %), qui est d'autant plus notable qu'elle suit une longue période de hausse (+ 8,1 % en 2000, + 5,2 % en 1999, + 4,2 % en 1998 et + 3,4 % en 1997). Notons encore la décroissance faible mais continue depuis plusieurs années de leur importance : elles représentaient 8,9 % des infractions sanctionnées par un retrait de points en 1998 et 1999 ; 8,8 % en 2000 et 8,2 % cette année. Jusqu'à l'an dernier, le rythme de progression était

plus fort chez les femmes (+ 10,7 %) que chez les hommes (+ 8,0 %) ; cette année, la décroissance est plus marquée chez les hommes (- 6,6 %) que chez les femmes (- 3,0 %).

LES CLASSES D'INFRACTIONS

S'agissant des classes d'infractions, on constate que ce sont surtout les infractions de quatrième classe qui prédominent largement et ce sont aussi celles qui entraînent le plus de retraits de points. En outre, il faut garder à l'esprit que cette classe est celle qui regroupe le plus grand nombre d'infractions dont la plupart des excès de vitesse.

Avec 803 799 infractions commises en 2001 (65,0 % de l'ensemble), la *quatrième classe* reste très largement majoritaire et à un niveau relativement stable par rapport aux années précédentes (64,6 % en 2000, 65,0 % en 1999, 64,8 % en 1998, 66,2 % en 1997 et 67,3 % en 1996). Par contre, en données brutes, l'évolution du nombre de ces infractions confirme la tendance à la hausse apparue en 1999 (+ 5,9 %, soit 40 604 infractions de plus) et consolidée en 2000 (+ 8,4 % soit 61 202 infractions de plus). Avec 11 608 infractions supplémentaires, la progression est, pour 2001, de 1,5 %.

La *deuxième classe* vient toujours au deuxième rang. Le nombre des infractions appartenant à cette classe continue d'augmenter et passe de 309 159 en 2000 à 315 734 cette année (+ 2,1 %) ; leur importance parmi les infractions sanctionnées stagne : elles en représentent 25,5 % (25,7 % en 2000, 25,1 % en 1999 et 25,8 % en 1998).

Au troisième rang, mais très loin derrière, viennent les *délits* (86 654, soit 7,0 % du total des infractions sanctionnées par un retrait de points) dont le nombre, après avoir stagné pendant quelques années puis connu une petite hausse en 2000, recommence à baisser (- 9,2 %, soit 8 775 délits de moins) tandis que leur part dans l'ensemble des infractions traitées continue de diminuer (7,0 % contre 7,8 % en 2000, 8,1 % en 1999 et 8,5 % en 1998).

LES RETRAITS DE POINTS

Au niveau des retraits de points, la règle est la concordance avec la catégorie et la classe des infractions.

Les dossiers les plus communément établis concernent toujours les infractions à *un point* (354 471 dossiers). Leur nombre augmente chaque année un peu plus (+ 1,0 % cette année, + 8,6 % l'an dernier, + 3,2 % en 1999), et la place occupée dans l'ensemble des dossiers traités reste stable (un peu moins de 30 % dans l'ensemble).

Les dossiers établis pour des infractions à *trois points* viennent au deuxième rang avec 298 968 dossiers, soit 24,6 %

de l'ensemble (295 855 en 2000, soit 24,6 %) gardant ainsi la place prise voilà trois ans à ceux à quatre points, et ce, grâce encore à une augmentation - minime cette année - de leur nombre de 1,1 % (11,3 % en 2000, 12,2 % en 1999 et 3,4 % en 1998).

Les infractions à *deux points* se retrouvent au troisième rang avec 259 200 dossiers traités ; leur nombre augmente de 0,8 %, et elles représentent 21,4 % de l'ensemble.

LES PERMIS INVALIDES

Au cours de l'année 2001, on compte 13 410 permis de conduire invalidés dont 12 943 pour les hommes (96,5 % de l'ensemble) et 467 pour les femmes (3,5 %) ; et leur nombre augmente toujours plus fortement pour les hommes (+ 14,2 %) que pour les femmes (+ 10,4 %), bien que l'écart se réduise chaque année un peu plus et tende à se combler.

Jusqu'en 1999, il y a eu une continuité dans l'évolution : le mouvement de hausse apparut dès l'application du système du permis à points est allé en s'émuissant (+ 62,0 % en 1996, + 23,0 % en 1997, + 6,4 % en 1998) jusqu'à devenir négatif (- 4,6 % en 1999). L'année 2000 a été marquée par une reprise (+ 11,5 %) qui se confirme cette année (+ 14,1 %), reprise qu'il faut mettre en relation directe avec l'augmentation du nombre des infractions traitées, des dossiers établis et des points retirés.

Ces invalidations du permis de conduire concernent tous les conducteurs, quels que soient leur âge ou l'ancienneté de leur permis. Toutefois, elles touchent surtout des conducteurs de moins de quarante ans dont l'ancienneté de permis est comprise entre quatre et dix ans.

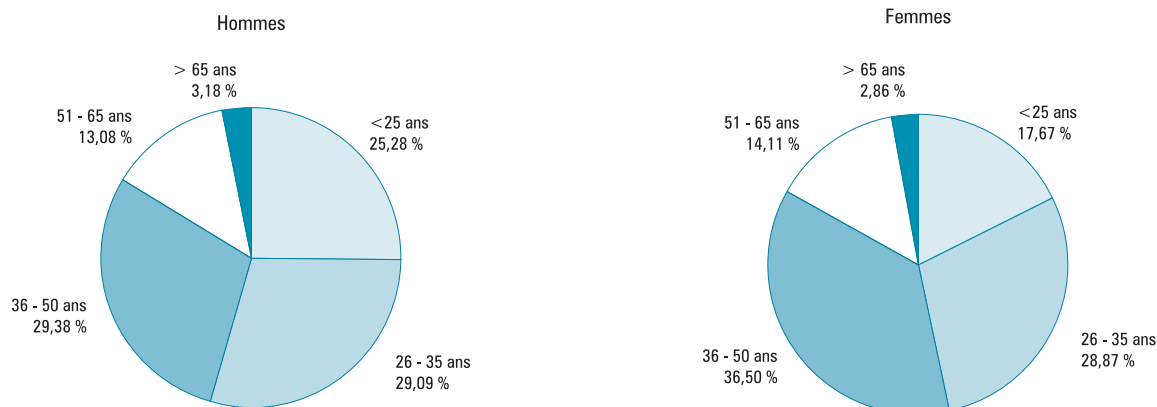
LES RÉTABLISSMENTS DU NOMBRE INITIAL DE POINTS

En 2001, 768 398 permis de conduire ont bénéficié d'un rétablissement du nombre initial de points (779 656 en 2000, 789 827 en 1999, 593 129 en 1998, 635 532 en 1997).

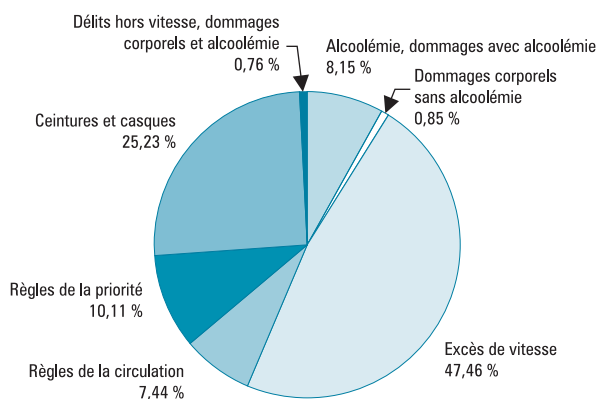
Depuis 1995, l'évolution du nombre de permis de conduire concernés par cette mesure s'est faite par paliers, avec des périodes de fortes progressions (+ 34,8 % en 1997 ou + 33,2 % en 1999) entrecoupées de périodes de baisse (- 6,7 % en 1998, ou - 1,3 % en 2000 et - 1,4 % cette année).

Ces tendances nationales sont forcément générales et des écarts, souvent notables, existent entre les départements ou les régions. La lecture de ce bilan pour l'année 2001 en apportera une fois de plus la preuve.

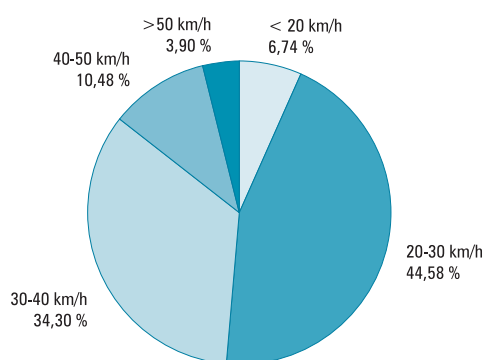
Répartition des retraits de points par sexe et par âge en 2001



Répartition des infractions inscrites au SNPC en 2001



Répartition des infractions vitesse inscrites au SNPC en 2001



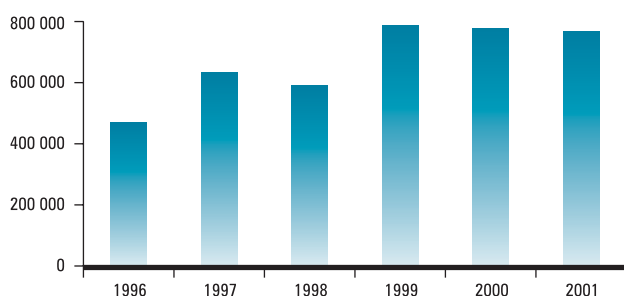
LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS / LES STAGES / LES CENTRES

La reconstitution du capital de points du conducteur s'appuie sur deux procédures :

- l'application de la règle des trois ans ;
- le suivi d'un stage de sensibilisation.

L'application de la règle des trois années passées sans commettre de nouvelle infraction entraînant retrait de points a bénéficié à 768 398 conducteurs. En 2000, 779 656 conducteurs avaient été concernés. On observe, pour la seconde année consécutive, une baisse de 1,4 %. Entre 1999 et 2000, elle avait été de 1,3 %. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution depuis 1996.

Évolution du nombre de conducteurs ayant bénéficié de la règle des trois années



Les stages en 2001

• En reconstitution partielle du capital de points

Les années 1999 et 2000 ont marqué une certaine stabilité dans le nombre de stagiaires procédant à la démarche volontaire de reconstitution partielle de leur capital de points. Après 18 699 stagiaires en 1999, 18 631 en 2000, l'année 2001 enregistre une hausse sensible : 22 531 stagiaires recensés, soit un gain de 21 % environ.

Cet accroissement important doit être analysé en tenant compte de l'arrivée des « conducteurs novices » dans le processus, pour lesquels le stage est obligatoire. Le nombre de ces conducteurs novices infractionnistes recensés dans le fichier national des permis de conduire (FNPC) est, pour l'année 2001, de 10 073, se répartissant en 8 834 hommes et 1 239 femmes.

Le nombre de stagiaires enregistrés venus suivre le stage est de l'ordre de 2 600 pour cette année 2001. Ce nombre permet d'expliquer pour une grande part les 21 % d'augmentation entre 2000 et 2001.

• En alternative aux poursuites judiciaires

Le nombre de stagiaires ayant fréquenté ces stages en 2001 s'établit à 26 971. Si on le compare à celui de l'année 2000 (26 016), on constate une progression de 4 % environ. Pour la deuxième fois depuis 1994, on enregistre une

nouvelle orientation à la hausse, la dernière ayant eu lieu en 1999. Cette tendance nouvelle peut probablement s'expliquer par les propositions contenues dans la circulaire de politique pénale de la Chancellerie du 25 mai 2001. Son annexe n° 4 présente un catalogue des stages pouvant être mis en œuvre dans le cadre d'une politique pénale à orientation pédagogique pour les fautes commises en matière de circulation et sécurité routières.

Les schémas ci-dessous illustrent l'évolution du nombre de stagiaires en « reconstitution de points » et en « alternative aux poursuites judiciaires » depuis 1993.

Les centres agréés

Leur nombre est de 607 au 31 décembre 2001, soit un accroissement de 5 % environ par rapport à 2000 (580 centres). Cette progression plus faible est due au fait qu'un certain nombre de centres agréés, dont l'activité était nulle

depuis plusieurs années, ont abandonné leur agrément. Comme les années antérieures, on peut continuer à estimer que l'activité des centres reste globalement faible. Elle reste variable en fonction de l'organisation des centres (en réseau) et des départements.

Les contrôles des centres agréés : pour satisfaire aux obligations légales (application de l'article R. 223-9 du code de la route), les délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ont accès aux locaux affectés au déroulement des stages, et contrôlent les obligations mentionnées aux articles R. 223-5 à R. 223-8. En 2001, 21 contrôles ont été réalisés dans ce cadre.

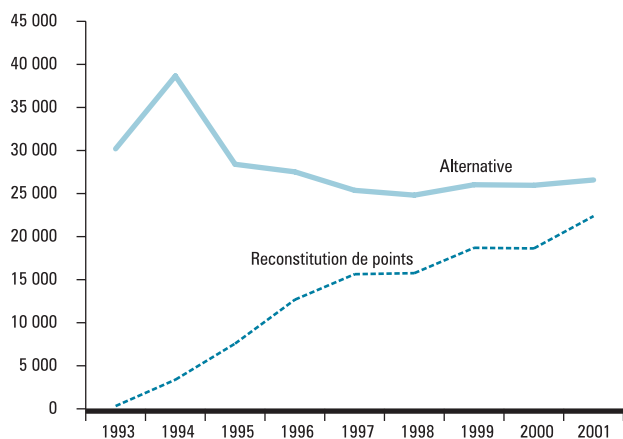
Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer ultérieurement, depuis 1996, l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

Thèmes \ Années	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Dossiers traités	1 011 674	1 046 764	1 043 442	1 103 179	1 204 372	1 214 175
Points retirés	2 837 280	2 876 246	2 821 563	2 940 562	3 175 619	3 180 578
Permis invalidés	8 443	10 387	11 055	10 548	11 758	13 410
Rétablissement du quantum initial	471 441	635 532	593 129	789 827	779 656	768 398
Nombre de dossiers « conducteurs novices »	—	—	—	—	—	10 073
Stages en « alternative »	746	440	395	416	468	495
Stages « mixtes » (alternative et permis à points)	1 837	1 859	1 873	1 989	1 939	2 080
Stages en « reconstitution du capital »	365	476	510	663	698	887
Stagiaires dans le cadre de l'alternative	27 523	25 371	24 813	26 026	26 016	26 971
Stagiaires « permis à points »	12 678	15 636	15 755	18 699	18 631	22 531*
Contrôles effectués	10	11	11	7	6	21

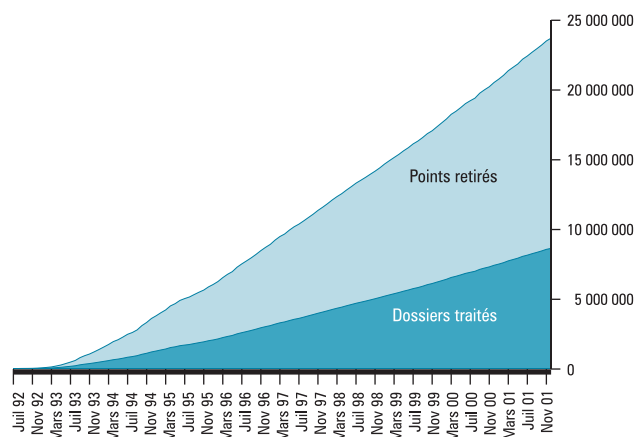
Source : DSCR, mission du permis de conduire

* Dont environ 2 600 « conducteurs novices »

Évolution du nombre de stagiaires en « reconstitution de points » et en alternative depuis 1993



Cumul des dossiers traités et des points retirés



Permis de conduire délivrés

	1996	1997	1998	1999	2000 *	2001
Permis AT	357	411	315	261	–	–
Permis AL	7 255	7 826	7 493	7 029	6 755	6 396
Permis A	125 343	82 566	92 929	95 692	103 631	107 092
Permis B+BA	797 045	802 590	808 524	807 229	772 950	746 487
Permis C	22 027	21 335	21 074	22 061	24 210	26 701
Permis EC	12 617	12 332	12 268	13 605	18 284	21 249
Permis D	5 871	6 185	5 919	6 438	6 636	6 979
Total	970 515	933 245	948 522	952 315	932 466	914 904

Source : DSCR, sous-direction de la formation du conducteur

* Données actualisées par rapport à la précédente édition (bilan de l'année 2000)

Définition des permis :

- AT : tricycles et quadricycles à moteur. Devient B1 par arrêté du 8 février 1999 ;
- AL : depuis le 01/01/85 : motos de 125 cm³ et moins. Devient A1 par arrêté du 8 février 1999 ;
- A : depuis le 01/01/85 : motos de plus de 125 cm³ ;
- B : voitures de tourisme ;
- BA : voitures de tourisme avec boîte automatique ;

- C : véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le PTAC excède 3,5 t. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg ;
- EC : ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg ;
- D : véhicules de transport en commun.

* * *

Toutes catégories confondues, le nombre de permis délivrés en 2001 est le plus faible de la série (– 1,9 % par rapport à 2000) et tout comme l'an dernier, ce sont les catégories AL et B +BA qui sont concernées, baissant respectivement de 5,3 % et 3,4 %.

En moyenne, l'évolution 2001/1996 représente une diminution de 5,7 % et touche trois catégories : A (– 14,6 %), AL (– 11,8 %) et B+BA (– 6,3 %).

Si, dans l'absolu, le plus fort recul concerne le permis A, il faut souligner que, depuis 1997, cette catégorie est en augmentation constante.

Si, près de huit permis délivrés sur dix le sont en catégorie B+BA, cette part est en diminution constante depuis 1998 : 82 % en 2001 contre 83 % en 2000 et 86 % pour l'année la plus forte (1997).

On remarque, pour les permis des catégories C, EC et D, que le nombre de permis délivrés en 2001 est le plus fort enregistré. De ces trois catégories, sur l'ensemble de la période, c'est le permis EC qui enregistre la progression la plus forte (+ 68,4 %) ; viennent ensuite les permis C (+ 21,2 %) et D (+18,9 %).

Par rapport à l'année 2000, la plus forte progression concerne le permis EC avec une augmentation de 16,2 % ; vient ensuite le permis C (+ 10,3 %) suivi par le permis D qui progresse de 5,2 % ; le permis A enregistrant, quant à lui, une hausse de 3,3 %.

Par rapport à l'évolution 2000/1999, on note que le permis EC est la catégorie qui enregistre le plus fort recul (– 18,2 points) ; le permis D représentant la catégorie qui enregistre la plus forte progression (+ 2,1 points).

Parc en circulation

PARC AU 31/12 DE CHAQUE ANNÉE (en milliers)

Quatre roues	1997	1998	1999	2000	2001
Voitures particulières	26 090	26 810	27 480	28 060	28 700
Véhicules utilitaires	5 100	5 214	5 320	5 456	5 596
Tracteurs routiers	198	204	210	217	220
Autocars/autobus	82	82	80	80	81

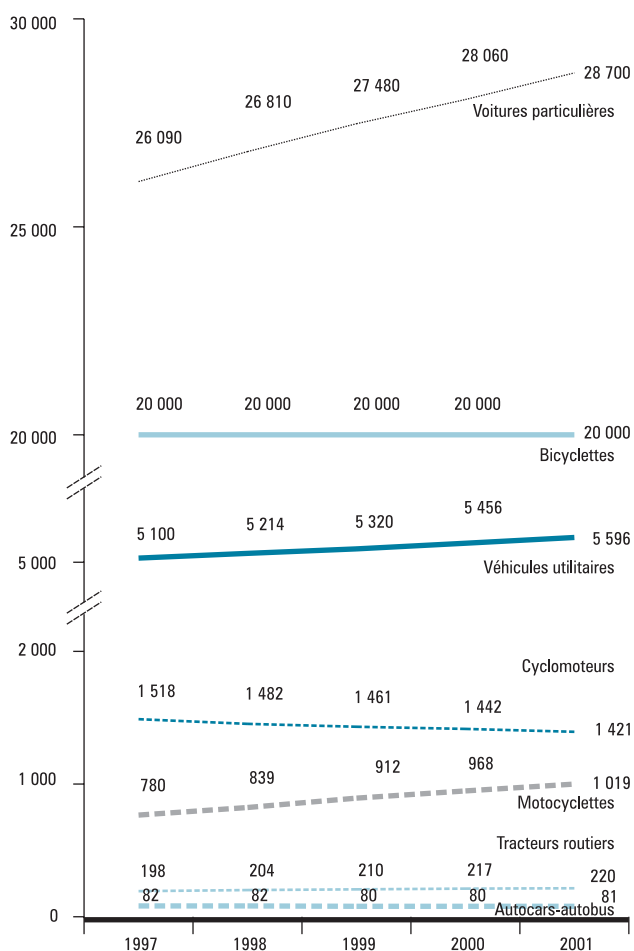
Source : comité des constructeurs français d'automobiles

Deux-roues	1997	1998	1999	2000	2001
Bicyclettes*	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Cyclomoteurs	1 518	1 482	1 461	1 442	1 421
Motocyclettes	780	839	912	968	1 019

Source : chambre syndicale nationale du motocycle

ND : non disponible

* Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.



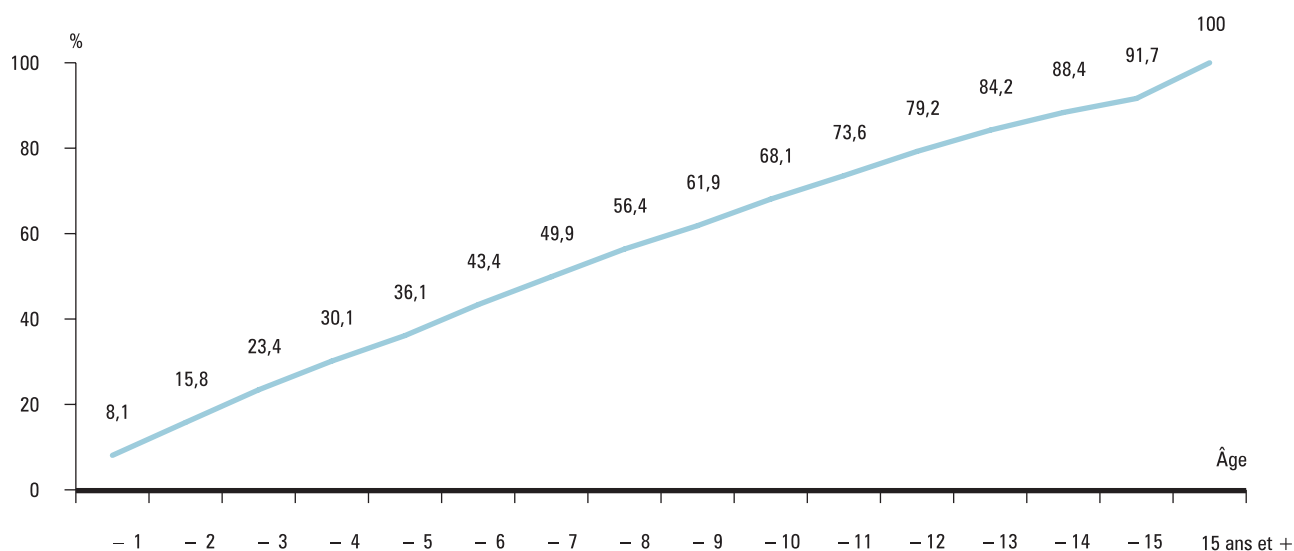
Pour les quatre roues, on assiste à une augmentation régulière du parc de voitures particulières, de véhicules utilitaires et de tracteurs routiers. Quant au parc d'autocars et d'autobus, en diminution en 1999, il se stabilise en 2000 mais repart en 2001. Pour les deux-roues, tandis que le parc de cyclomoteurs continue à diminuer, le parc de motocyclettes ne cesse de croître.

Estimation du parc de voitures particulières en circulation, par âge, au 1^{er} janvier 2002

PARC FRANÇAIS DE VOITURES PARTICULIÈRES AU 1^{ER} JANVIER 2002

Ventilation par année de première immatriculation (en milliers de voitures)

	Âge	Nombre	%	Cumul	%
2001	- 1 an	2 315	8,1	2 315	8,1
2000	- 2 ans	2 213	7,7	4 528	15,8
1999	- 3 ans	2 196	7,7	6 724	23,4
1998	- 4 ans	1 929	6,7	8 653	30,1
1997	- 5 ans	1 715	6,0	10 368	36,1
1996	- 6 ans	2 078	7,2	12 446	43,4
1995	- 7 ans	1 876	6,5	14 322	49,9
1994	- 8 ans	1 858	6,5	16 180	56,4
1993	- 9 ans	1 576	5,5	17 756	61,9
1992	- 10 ans	1 785	6,2	19 541	68,1
1991	- 11 ans	1 571	5,5	21 112	73,6
1990	- 12 ans	1 633	5,7	22 745	79,2
1989	- 13 ans	1 428	5,0	24 173	84,2
1988	- 14 ans	1 186	4,1	25 359	88,4
1987	- 15 ans	946	3,3	26 305	91,7
Avant 1986	15 ans et plus	2 396	8,3	28 701	100,0
Âge moyen	7,7 ans				



Évolution de la circulation et de la consommation de carburants

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU NATIONAL (en millions de véhicules x km)

2001/2000	Autoroutes	Routes nationales	Ensemble
Janvier	+ 6,0 %	+ 2,5 %	+ 4,3 %
Février	+ 2,8 %	+ 0,9 %	+ 2,0 %
Mars	+ 2,9 %	- 0,2 %	+ 1,4 %
Avril	+ 4,1 %	+ 1,0 %	+ 2,7 %
Mai	+ 3,5 %	+ 0,6 %	+ 2,1 %
Juin	+ 2,8 %	+ 2,1 %	+ 2,5 %
Juillet	+ 2,0 %	+ 0,9 %	+ 1,5 %
Août	+ 5,5 %	+ 1,6 %	+ 3,7 %
Septembre	+ 8,4 %	+ 5,1 %	+ 6,9 %
Octobre	+ 5,0 %	+ 3,7 %	+ 4,4 %
Novembre	+ 5,6 %	+ 3,8 %	+ 4,8 %
Décembre	+ 2,7 %	- 0,8 %	+ 1,1 %
Total	+ 4,2 %	+ 1,8 %	+ 3,1 %

Source : SETRA

LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

2001/2000	Supers	Gazole	Ensemble
Janvier	- 0,8 %	+ 7,2 %	+ 4,3 %
Février	- 5,4 %	+ 0,1 %	- 1,8 %
Mars	- 5,4 %	+ 1,0 %	- 1,3 %
Avril	- 0,8 %	+ 6,8 %	+ 4,0 %
Mai	- 5,5 %	- 0,8 %	- 2,5 %
Juin	- 3,6 %	+ 4,2 %	+ 1,3 %
Juillet	- 0,5 %	+ 8,7 %	+ 5,2 %
Août	- 0,1 %	+ 5,4 %	+ 3,2 %
Septembre	+ 2,8 %	+ 9,9 %	+ 7,3 %
Octobre	+ 2,8 %	+ 6,4 %	+ 5,2 %
Novembre	+ 2,8 %	+ 8,0 %	+ 6,2 %
Décembre	- 3,6 %	+ 0,7 %	- 0,8 %
Total	- 1,5 %	+ 4,8 %	+ 2,5 %

Source : comité professionnel du pétrole

En 2001, par rapport à 2000, l'augmentation de la circulation sur le seul réseau national a été de 3,1 % alors qu'elle avait été de 2,1 % en 2000 par rapport à 1999, 4,2 % en 1999 par rapport à 1998, 4,3 % en 1998 par rapport à 1997, 3,2 % en 1997 par rapport à 1996. Elle revient cette année à son évolution de 1997.

L'augmentation provient essentiellement des autoroutes puisque, sur ce réseau, la circulation a augmenté de 4,2 %, contre + 1,8 % sur les routes nationales.

Seuls deux mois de l'année ont connu une légère baisse, uniquement sur les routes nationales : mars et décembre.

La consommation de carburants est globalement en augmentation de 2,5 %. Cette hausse provient uniquement de l'augmentation de la consommation de gazole (+ 4,8 %) puisque l'on enregistre une diminution de la consommation de supers (- 1,5 %). Cette constatation est la conséquence de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur diesel en circulation.

Il convient de noter que cet indicateur est étroitement lié aux phénomènes de stockage et de déstockage guidés par les décisions de hausse et de baisse des prix des carburants.

Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France

LE RÉSEAU ROUTIER

Au 1^{er} janvier 2001, la longueur totale du réseau routier était estimée à 987 091 km.

Réseaux	Longueur	
	1999	2000
Autoroutes concédées ¹	7 180 km	7 310 km
Autoroutes non concédées ¹	2 446 km	2 456 km
Routes nationales ¹	26 298 km	25 550 km
Routes départementales ²	359 090 km	359 225 km
Routes communales (y compris réseau urbain) ²	589 910 km	592 550 km
Total	984 924 km	987 091 km

Sources : 1. SETRA ;
2. ministère de l'Intérieur, direction générale des collectivités locales

LA CIRCULATION

En 2000, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 526 milliards de kilomètres.

Catégories de véhicules	Parcours (en milliards de km)	
	1999	2000
Voitures de tourisme immatriculées en France	383 (73,2 %) dont essence : 207 (39,6 %) gazole : 176 (33,6 %)	383 (72,8 %) dont essence : 201 (38,2 %) gazole : 182 (34,6 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	79 (15,1 %)	80 (15,2 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	19 (3,6 %)	20 (3,8 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	26 (5,0 %)	27 (5,1 %)
Bus et cars immatriculés en France	2 (0,4 %)	2 (0,4 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	7 (1,3 %)	7 (1,3 %)
Deux-roues	7 (1,3 %)	7 (1,3 %)
Total	523 * (100 %)	526 * (100 %)

Source : 38^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES-INSEE, juin 2001

Catégories de routes	Parcours (en milliards de km)	
	1999	2000
Autoroutes concédées	64 (12,2 %)	66 (12,5 %)
Autoroutes non concédées	39 (7,5 %)	41 (7,8 %)
Routes nationales	91 (17,4 %)	91 (17,3 %)
Routes départementales	192 (36,7 %)	328 (62,4 %)
Réseau local urbain	137 (26,2 %)	
Total	523 * (100 %)	526 * (100 %)

Source : 38^e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation. DAEI/SES-INSEE, juin 2001

* Fin 1999-début 2000, un rechifrage de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 507 milliards de kilomètres en 1998, 492 milliards en 1997, 482 en 1996, 476 en 1995 et 465 en 1994.

La circulation sur le réseau national, mesurée par les parcours en 100 millions de kilomètres parcourus, a évolué de la façon suivante.

	Parcours *		Parcours *
1980	100	1991	151
1981	103	1992	154
1982	106	1993	160
1983	107	1994	166
1984	108	1995	171
1985	111	1996	174
1986	119	1997	180
1987	126	1998	188
1988	133	1999	196
1989	141	2000	200
1990	147	2001	206

Source : SETRA

* base 100 en 1980

Entre 1981 et 2001, la circulation sur le seul réseau national, a été multipliée par deux.

LA MOBILITÉ

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 2000 (source : INRETS), le kilométrage moyen annuel était de 13 560 km (14 360 km pour les hommes et 12 660 km pour les femmes ; 16 000 km pour les 25-34 ans et 10 060 km pour les plus de 65 ans).

Rappelons qu'en 1999 :

- les trajets automobiles s'effectuaient pour 31,4 % dans les zones urbaines, à 21,2 % sur les autoroutes, et pour 47,4 % sur les routes ;
- les femmes circulaient relativement plus en ville que les hommes (35 % des kilomètres effectués par les femmes étaient urbains pour 29 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (18 % pour les femmes et 23 % pour les hommes) ;
- 42 % des véhicules sont conduits par plusieurs conducteurs. Si la répartition est stable par sexe, elle varie beaucoup selon l'âge du conducteur principal. Ce sont les personnes âgées de 40 à 59 ans qui partagent le plus leur

véhicule (environ 52 %) et les « seniors » qui le partagent le moins (26 % chez les plus de 70 ans).

Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante en 2000 :

Professions et catégories sociales	Kilométrage annuel moyen
Agriculteurs	14 110
Artisans, commerçants	14 210
Cadres supérieurs et professions libérales	16 870
Professions intermédiaires	16 050
Employés	13 890
Ouvriers	14 620
Inactifs	10 990

Source : INRETS/SOFRES

Les Français et la sécurité routière

Depuis 1995, le thème de la sécurité routière est inscrit dans le baromètre de communication du gouvernement. Ces sondages, réalisés deux fois par an auprès d'un échantillon représentatif de la population française âgée de quinze ans et plus, permettent notamment d'apprécier l'évolution de l'opinion publique sur l'insécurité routière, sa perception des nouvelles mesures ainsi que ses attentes et motivations.

On notera que le premier sondage a été réalisé en avril 1995 (1 079 personnes) et le dernier en novembre 2001 (1 009 personnes), et que, de nouvelles questions étant parfois introduites, certains résultats sont manquants.

L'INTÉRÊT DES FRANÇAIS POUR LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En novembre 2001, 87 % des Français déclarent être beaucoup et assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route (84 % en avril 2001 et novembre 2000).

Ce résultat montre une recrudescence de l'intérêt des Français qui progresse de quatre points en deux ans (83 % en novembre 1999).

Par classes d'âge, le niveau d'intérêt varie de 84 % (15-24 ans) à 89 % (50-64 ans). L'intérêt est très nettement marqué pour les possesseurs d'un permis de conduire (92 % contre 75 % pour les non-titulaires) et ceux qui utilisent la voiture au moins une fois par semaine (92 % contre 72 % pour ceux qui l'utilisent moins souvent).

L'INFORMATION ET L'OPINION PUBLIQUE

45 % des Français contre 52 % en novembre 2000 déclarent bien connaître les grandes orientations des pouvoirs publics visant à diminuer le nombre et la gravité des accidents. En la matière, 75 % souhaitent plus d'informations (71 % en novembre 2000) ; 23 % n'en souhaitant pas davantage (26 % en novembre 2000).

En un an, on observe à la fois une régression du niveau de connaissance et une progression de la demande d'information.

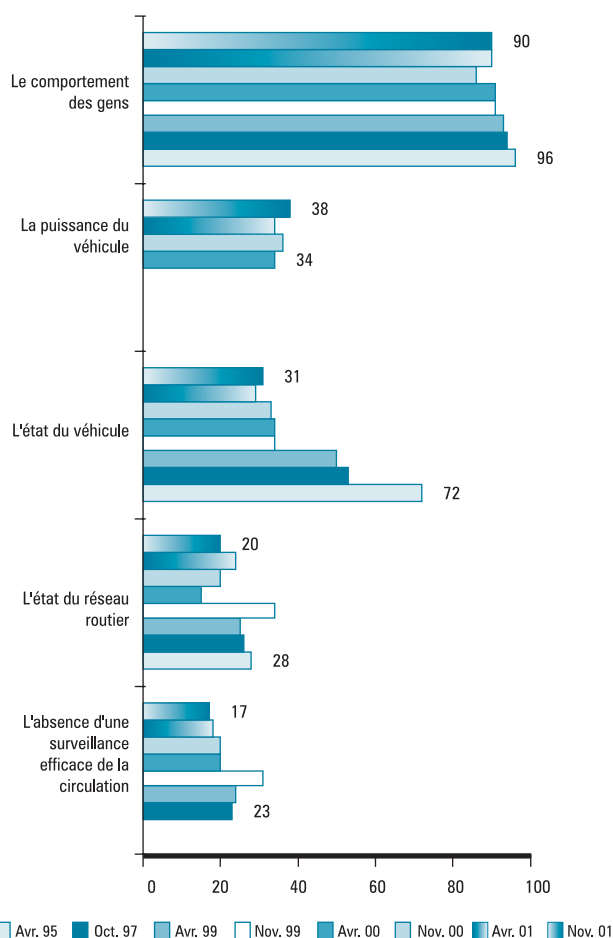
Ces résultats, qu'il convient de lier au regain d'intérêt clairement manifesté, montrent que les Français sont de plus en plus exigeants tant au plan qualitatif que quantitatif.

QUELS SONT LES DOMAINES CONCERNÉS ?

Au travers de deux questions, les Français ont précisé leurs attentes. Les résultats sont présentés dans un tableau figurant *in fine*.

LES CAUSES DE RISQUES SUR LA ROUTE

« Voici une liste de causes de risques sur la route. Quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? » [les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations]

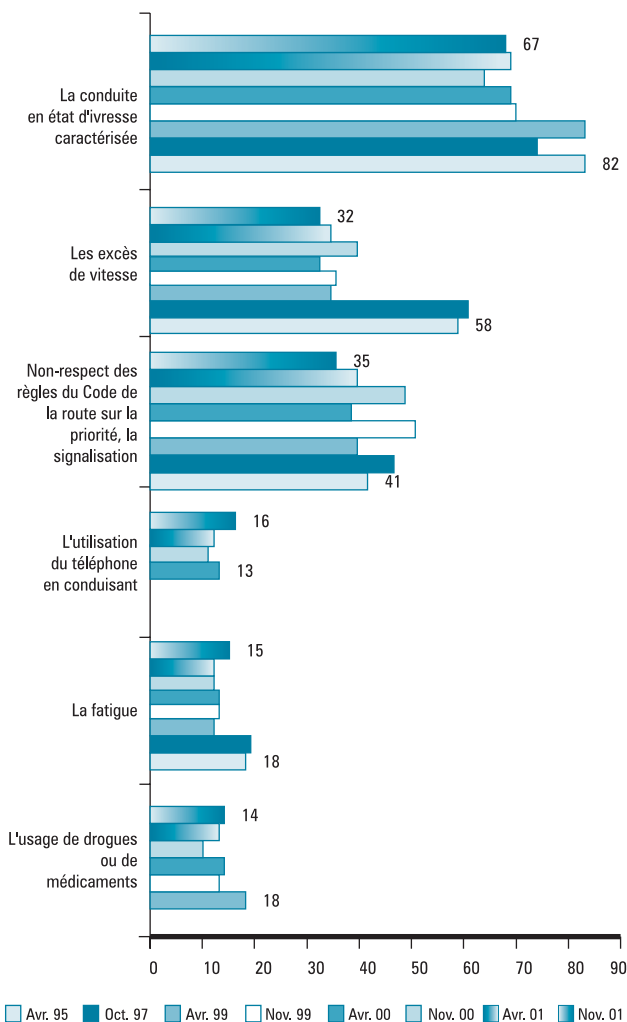


On retiendra les points suivants :

- la cause la plus importante reste le comportement des gens sur la route. La progression de quatre points en un an pourrait traduire un sentiment de dégradation : 28 % estimant que la sécurité sur la route s'est dégradée contre 20 % en novembre 2000 ;
- la tendance à la progression de l'influence du facteur puissance du véhicule (+ 2 points en un an) qui peut signifier un frémissement quant à l'influence du facteur vitesse ;
- les tendances à la baisse des facteurs « surveillance du réseau et état du véhicule » qui, sans aucun doute, s'expliquent par l'impact de l'instauration des plans de contrôles et du contrôle technique (le nombre de véhicules non conformes a baissé de 22 % depuis 1992) ;
- sur une année, *a contrario* des deux précédents facteurs, l'opinion à propos de l'état du réseau routier reste stable.

LES CAUSES DE RISQUES LIÉES AU COMPORTEMENT HUMAIN

« Parmi ces causes de risques liées au comportement humain, quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? » [Les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations]



Depuis avril 1999, le classement des trois premières causes reste stable : la conduite en état d'ivresse caractérisée reste pour l'opinion publique l'une des plus importantes causes de risques sur la route suivie par le non-respect des règles et les excès de vitesse.

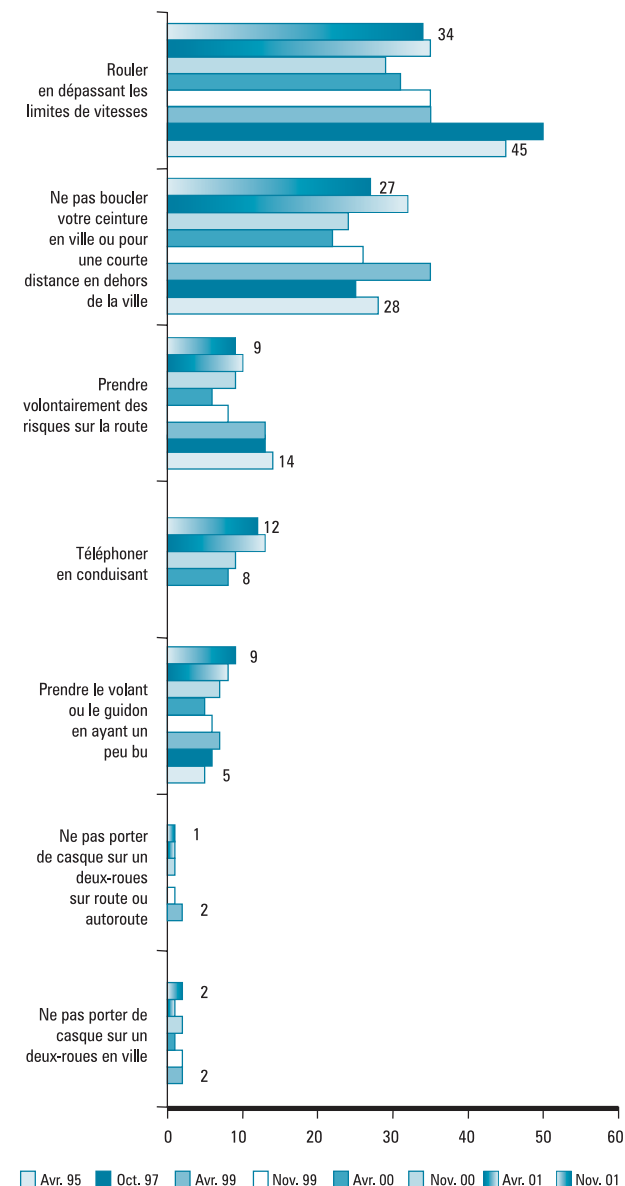
En revanche, en termes de niveau, on observe que l'opinion des Français, sur une année, évolue différemment : alors que le pourcentage de citations baisse pour les 2^e et 3^e causes (respectivement de -13 et -7 points), il augmente pour la 1^{ère} de quatre points.

Les résultats des trois dernières causes montrent, en raison des évolutions entre avril 2000 et novembre 2001, l'effet des campagnes qui ont été récemment menées :

- + 3 points pour l'utilisation du téléphone, qui devient majoritaire après avoir accusé une légère baisse ;
- + 2 points pour la fatigue, et stabilité pour l'usage des drogues.

LE COMPORTEMENT PROPRE DES CONDUCTEURS

« Pour chacune des choses que je vais vous citer, dites-moi s'il vous arrive assez souvent, de temps en temps, rarement ou jamais de le faire. » [cumul en % des citations « assez souvent et de temps en temps »]



Si, sur l'ensemble de la période, c'est la prise de risque liée à la vitesse qui enregistre le plus fort recul (-11 points), il faut retenir que, par rapport à l'année 2000, la part des conducteurs concernés en 2001 est en augmentation.

Cette augmentation s'observe également pour la ceinture (forte dégradation en avril 2001), l'utilisation du téléphone et aussi, dans une moindre mesure cependant, pour le facteur l'alcool.

S'agissant de la ceinture, c'est le port en tant que passager arrière qui s'est le plus dégradé : en novembre 2001, 39 % déclarent ne pas la porter assez souvent et de temps en temps contre 25 % en tant que passager avant (27 % en ville ou pour une courte distance hors de la ville).

Vous personnellement, avez-vous le sentiment d'être très bien, assez bien, assez mal, ou très mal informé sur... ?		
	Nov. 2000 ¹	Nov 2001 ¹
« les conséquences du non-port de la ceinture »	77	78
« le taux d'alcool autorisé pour la conduite »	75	74
« les contrôles techniques »	73	70
« le permis à points »	68	67
« les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives »	69	63
« les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant »	61	61
« l'apprentissage anticipé de la conduite »	57	58
« les conséquences du non-port du casque lorsqu'on se déplace en deux-roues »	58	57
« le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route »	52	48
« les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu »	51	47
« l'évolution de la réglementation routière »	52	45
« le coût financier pour la société des accidents de la route »	28	24

Souhaiteriez-vous ou non avoir plus d'information sur... ?		
	Nov. 2000 ²	Nov 2001 ²
	44	44
	46	43
	46	44
	49	48
	53	54
	48	51
	46	45
	39	39
	50	56
	54	57
	60	61
	56	59

Si le niveau de l'information reste globalement satisfaisant (six Français sur dix ou plus ont le sentiment d'être bien informés pour huit thèmes sur douze), on observe que ce sentiment est en régression pour neuf thèmes. Parmi ceux qui enregistrent le plus fort recul :

- « l'évolution de la réglementation routière » (– 7 points) ;
- « les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives » (– 6 points).

Les résultats détaillés montrent que les salariés du secteur public et les lycéens et étudiants sont les catégories qui déclarent systématiquement un souhait d'information supérieur à la moyenne.

Source : sondage CSA opinion/DSCR

1. Cumul des réponses « très bien et assez bien » en %

2. Cumul des réponses « beaucoup plus, un peu plus » en %

6 | *Les acteurs de la sécurité routière*

Les acteurs de la sécurité routière

La lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'État mais pas seulement : sont également concernés les collectivités locales, les assurances, les entreprises et les associations et... tous les usagers. En un mot, c'est vraiment l'affaire de tous.

PREMIER MINISTRE

Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Créé en 1972, il est présidé par le Premier ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application.

Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR)

Désigné par le Premier ministre, il assure le secrétariat du comité. Pour l'aider dans ses missions, le délégué est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice et Santé. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière lui est directement rattaché ; il est chargé de centraliser les données recueillies par des différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser puis de diffuser les résultats.

Le Conseil national de la sécurité routière

Ce Conseil, dont la décision de création a été prise par le comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000, est chargé de formuler au gouvernement des propositions en faveur de la sécurité routière, d'une part, et, d'autre part, de commander des études permettant d'améliorer les connaissances et des évaluations des actions de sécurité routière. Il réunit l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations) et entend être un lieu de débats et de propositions sur la sécurité routière.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

Créée en 1982, elle est responsable de la mise en œuvre des décisions du comité interministériel de la sécurité routière.

Elle est chargée :

- de définir les conditions générales de circulation sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier en rase campagne

et en milieu urbain et de mettre en œuvre ces mesures sur le réseau national ;

- de la réglementation technique des véhicules (définitions, contrôle d'application...);

- de la formation du conducteur (gestion des examens du permis de conduire, des inspecteurs, définitions des programmes...);

- de la promotion de la sécurité routière au niveau interministériel ou local ;

- de la politique générale de communication vis-à-vis du grand public ou de cibles particulières.

Le directeur de la DSCR est en même temps délégué interministériel à la sécurité routière.

Les effectifs de la DSCR sont d'environ 200 personnes et ses moyens financiers sont de l'ordre de 700 MF en 2001.

Principaux services gestionnaires

La direction des routes (DR) est responsable de la conception, de l'aménagement et de la gestion du réseau des routes nationales et des autoroutes de déviation ainsi que de la conception et du contrôle des autoroutes de liaison, leur aménagement et leur gestion étant le plus souvent concédés.

La direction des transports terrestres (DTT) est chargée de la réglementation des transports routiers.

Au sein des **directions départementales de l'équipement (DDE)**, les cellules départementales d'exploitation et de sécurité (CDES) ont en charge les domaines de l'exploitation de la route et de la sécurité routière.

Les directions régionales de l'équipement (DRE) exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Au sein des DRE, les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR) ont principalement en charge l'information et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

La direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre l'insécurité routière. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action.

La gendarmerie exerce sa mission de police de la route sur environ 95 % du territoire national. Elle a donc à sa charge la majeure partie du réseau routier et autoroutier.

La gendarmerie départementale, forte de 63 865 militaires, dont 9 029 gendarmes adjoints, regroupe des unités territoriales (3 601 brigades territoriales formant 396 compagnies) et des unités spécialisées de police de la route (93 escadrons départementaux de sécurité routière – EDSR –

constitués de 343 brigades motorisées, 123 pelotons d'autoroutes et 24 brigades rapides d'intervention).

La gendarmerie mobile, forte de 16 941 militaires, peut être appelée en renfort des unités de gendarmerie départementale, notamment à l'occasion des grandes migrations saisonnières qui nécessitent la mise en œuvre journalière de 11 000 militaires environ. En outre, elle possède douze brigades motorisées de gendarmerie mobile qui sont employées au sein des EDSR de rattachement.

Enfin, les sections aériennes de la gendarmerie, disposant de 42 hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

La lutte contre l'insécurité routière représente environ 20 % de l'activité missionnelle de la gendarmerie nationale.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Direction générale de la police nationale

La direction centrale de la sécurité publique, outre son niveau central représenté au ministère de l'Intérieur, à Paris, est implantée dans 473 villes ou agglomérations, sur l'ensemble du territoire national.

Pour lutter contre l'insécurité routière, elle dispose d'unités de voie publique avec des bureaux de circulation, des formations motocyclistes et un service général, soit :

- 1 000 fonctionnaires concernés, principalement, par la circulation et la sécurité routières ;
- 1 800 fonctionnaires regroupés dans 127 formations motocyclistes.

Au total, ces unités de voie publique regroupent donc 2 800 personnes.

Le service central des compagnies républicaines de sécurité apparaît comme la deuxième structure policière particulièrement engagée dans la lutte contre l'insécurité routière.

Ce service se définit par :

- un échelon central parisien qui assure le suivi des missions de circulation et de sécurité routière ;
- neuf groupements régionaux composés de : sept unités et six détachements autoroutiers, soit 1 700 fonctionnaires ; neuf unités motocyclistes régionales et quinze détachements motocyclistes, soit 313 fonctionnaires.

Les effectifs des CRS, en matière de circulation et de sécurité routières, sont donc de 2 013 fonctionnaires.

La police aux frontières s'intéresse aux problèmes de circulation routière :

- dans les zones frontalières terrestres, limitrophes de la Suisse ainsi que, de manière très ponctuelle, celles des autres pays membres de l'Union européenne ;
- aux abords des enceintes aéroportuaires et portuaires internationales.

Préfecture de police de Paris

Au sein de la préfecture de police existe une direction de l'ordre public et de la circulation dont l'une des sous-direc-

tions s'occupe, essentiellement, de la circulation. Cette dernière est articulée autour de trois entités :

- la compagnie de circulation, subdivisée en une compagnie centrale, 530 fonctionnaires et une compagnie périphérique, 194 fonctionnaires ;
- la compagnie motocycliste environ 300 personnes ;
- les bureaux d'études et techniques.

Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

La direction assure la gestion du permis à points, le traitement des statistiques sur les suspensions administratives du permis de conduire et sur tous les paramètres du « contrôle-sanction ».

Préfectures

La responsabilité de la politique locale de sécurité routière a été confiée aux préfets de département. Par ailleurs, les préfetures ont en charge la diffusion des titres de circulation (cartes grises, permis de conduire), la délivrance des autorisations d'enseignement, la gestion des fichiers et la gestion des commissions médicales du permis de conduire.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

La direction des affaires criminelles et des grâces prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale et en élabore les circulaires d'application. Elle anime, coordonne et contrôle l'exercice de l'action publique dans les juridictions et établit les directives de politique pénale générale.

À ce titre, elle suit l'activité des tribunaux correctionnels qui jugent les délits et des tribunaux de police qui traitent les contraventions.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

Direction générale de la santé

Elle organise le cadre réglementaire de la prise en charge médicale des urgences avec, pour objectif, d'obtenir la médicalisation des blessés sur le terrain la plus précoce possible et leur transfert dans les moindres délais vers l'établissement de santé le mieux adapté.

La réalisation de ces objectifs se fait à travers la mise en place d'une couverture complète du territoire national par des services d'aide médicale urgente (SAMU) et des services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), de moyens de transport sanitaire hélicoptéré.

Les partenaires de l'urgence

• Publics

Il faut citer les sapeurs-pompiers, au nombre d'environ 240 000 dont 6 000 médecins (essentiellement généralistes et libéraux travaillant en cabinet qui participent au ré-

seau d'urgence, particulièrement en rase campagne), la police et la gendarmerie.

- **Privés**

Il faut citer certains établissements hospitaliers privés qui assurent l'accueil des urgences ; les médecins « urgentistes », les ambulanciers privés, les hélicoptères sanitaires privés liés aux hôpitaux par convention ; les associations secouristes : Croix-Rouge, Fédération nationale de la protection civile, etc., comprenant 1 200 000 adhérents et 50 000 secouristes actifs.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE LA RECHERCHE ET DE LA TECHNOLOGIE

Direction de la recherche

Elle élabore la politique en matière de recherche et exerce la tutelle sur les organismes de recherche qui ne relèvent pas de la direction de la technologie.

Direction de la technologie

Elle élabore la politique de développement technologique et de l'innovation, assure la tutelle des organismes à dominante technologique relevant du ministère, participe à l'élaboration des programmes de recherche et facilite l'utilisation des technologies de l'information dans le système éducatif.

Direction de l'enseignement supérieur

Responsable de l'ensemble des formations postérieures au baccalauréat, elle arrête notamment le contenu des enseignements. Elle prépare les mesures propres à améliorer les conditions de vie des étudiants et a en charge la formation initiale des enseignants de premier et second degré.

L'attestation de premier niveau constitue la partie théorique du brevet de sécurité routière exigée pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans.

PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les associations

Une centaine d'associations œuvrent en matière de sécurité routière, à titre principal ou accessoire. D'importance disparate de par leurs structures et leurs poids financiers, s'appuyant sur du bénévolat ou un personnel étoffé, elles se présentent comme des acteurs autonomes ou des partenaires et constituent face à l'administration une force de proposition, de critique ou d'incitation, d'action, de relais ou de mise en œuvre... Certaines relèvent complètement du secteur privé, d'autres ont des liens institutionnalisés avec des ministères.

Outre les associations à audience locale prises en compte dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) apporte son appui aux associations qui montent des opérations à audience nationale ou pour des actions innovantes ou expérimentales. La DSCR a passé des conventions, subventions ou crédits d'études à l'appui, avec douze associations en 1993, dix-sept en 1994, quinze en 1995, onze en 1996, neuf en 1997, neuf en 1998, onze en 1999, vingt-cinq en 2000, vingt-cinq en 2001.

Certaines associations agissent de façon autonome dans le domaine de la circulation et de la sécurité routières, notamment :

- La Prévention routière ;
- Automobile club national ;
- Automobile club de France.

Certaines ont mis en place une structure consacrée à la route et à la sécurité routière, notamment : La sécurité routière d'Armorique.

La formation des conducteurs peut être assurée par des associations, notamment : la Fédération française des motards en colère.

L'utilisation et le partage de l'espace public urbain en vue de l'amélioration de la sécurité est la préoccupation de : La rue de l'avenir, notamment.

Certaines se sont constituées pour assurer la défense des victimes des accidents de la route :

- Association des familles de victimes des accidents de la circulation ;
- Fondation Anne-Cellier contre l'insécurité routière ;
- Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs ;
- Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens ;
- Institut national d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM) ;
- Ligue contre la violence routière.

Certaines mettent l'accent sur l'amélioration de la sécurité routière lors des transports scolaires : l'ANATEEP (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public), agréée par le ministère de l'Éducation nationale.

D'autres insèrent dans leurs activités un volet « sensibilisation et formation à la sécurité routière » :

- pour les enfants de la maternelle : Réagir, L'enfant et la rue ;
- pour les jeunes : ADEMIR (Association pour le développement dans l'enseignement de la micro-informatique et des réseaux) conçoit et fabrique des logiciels sur la sécurité routière.

Des associations mettent l'accent sur la promotion d'un mode de déplacement de manière sûre :

- Club des villes cyclables ;
- Droits du piéton ;
- Deux-roues pour la ville ;
- Fédération française de cyclotourisme.

Depuis trois ans, la sécurité routière développe une politique partenariale avec de nombreuses associations de jeunes qui organisent régulièrement sur le terrain des opé-

rations de sensibilisation, notamment sur le thème du « conducteur désigné » suivant le principe, « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas. » :

- Ben ;
- FAGE (Fédération des associations générales étudiantes) ;
- La route des jeunes ;
- Fondation Anne-Cellier junior ;
- Opération Z ;
- Anima'fac ;
- Voiture & Co.

De nombreuses associations utilisent l'apprentissage de la conduite comme élément d'insertion sociale ou professionnelle :

- FARE (Fédération des associations de la route par l'éducation) qui regroupe une soixantaine d'associations dont des auto-écoles associatives ;
- l'Union nationale des foyers et services pour jeunes travailleurs qui a des liens institutionnels avec les ministères de la Jeunesse et des Sports et des Affaires sociales ;
- des associations dépendant de la direction de protection judiciaire de la jeunesse au ministère de la Justice ;
- des missions locales, des associations de prévention, de formation professionnelle.

Enfin, certains instituts, ouverts indirectement à l'amélioration de la sécurité routière, apportent leurs connaissances et expertises aux instances judiciaires, comme l'Institut technique d'accidentologie (ITA).

Les collectivités locales

Les collectivités locales sont des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière, notamment dans la gestion de leur voirie.

Un grand nombre de collectivités locales (communes, groupements de communes, conseils généraux) se sont associés à l'État pour mener des actions d'éducation, de formation et de communication dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Les sociétés d'autoroutes

Neuf sociétés d'autoroutes gèrent le réseau des autoroutes concédées qui représentent 7 300 km. La sécurité sur leur réseau est une de leurs préoccupations constantes. Pour cela, elles multiplient les actions, soit directement, soit par l'intermédiaire de leur association (ASFA). Ces actions portent à la fois sur la construction et l'équipement

des autoroutes et l'information et la sensibilisation des usagers. Elles ont pour résultat que le réseau autoroutier français est à un niveau de sécurité tout à fait comparable à celui des grands pays occidentaux.

Les assurances

La DSCR entretient depuis longtemps des liens avec les trois grandes familles de l'assurance (FFSA, GEMA et GROUPAMA). Ce partenariat se traduit par la définition d'actions communes en faveur de la sécurité routière, la mise en commun progressive de certaines données sur les accidents corporels et l'analyse commune sur l'évaluation des mesures de sécurité routière.

Certaines sociétés et mutuelles d'assurances ont créé des associations dont l'objectif est la prévention (AXA, MAIF, MACIF, MAAF) et ont désigné des correspondants locaux, intégrés au réseau local sécurité routière.

Une convention triennale a été signée le 1^{er} juillet 1998 avec les trois familles de l'assurance (FFSA, GEMA, GROUPAMA). Elle prévoit d'affecter 0,5 % du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les entreprises d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière.

Les auto-écoles

La formation des conducteurs est assurée par 15 000 auto-écoles employant 25 000 moniteurs.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses associations : organisations patronales (CNPA, ADECA, UNIDEC, UNPFA) ; organisations de salariés, associations de formateurs de moniteurs (ANFM) ; organisations franchisées ou associations (ECF, CSR).

Les entreprises

Plus de 50 % des décès répertoriés comme accidents du travail sont dus à des accidents de la route. Ils représentent 1 200 tués par an.

Le CISR du 2 avril 1999 a décidé que l'État, en partenariat avec les assurances et les caisses d'assurance maladie, encouragerait la mise en œuvre de plans de prévention du risque routier dans les entreprises.

Pour ce qui concerne ses propres services, l'État mettra en œuvre, dans un délai de trois ans, un programme de maîtrise de leur risque routier.

7 | *Les grandes dates de la sécurité routière*

Les grandes dates de la sécurité routière

1893

Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules.

1899

Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :

- limitant la vitesse à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h en agglomération ;
- instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise ;
- instituant, par son article 11, le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

1917

Création des premières auto-écoles.

1921

Décret du 27 mai instaurant le code de la route.

1922

L'appellation permis de conduire remplace officiellement celle du certificat de capacité.

1936

Adoption, à la demande des militaires, des phares jaunes pour la circulation nocturne en France.

1945

Mise en service entre Paris, tunnel de Saint-Cloud, et Orgeval, du premier tronçon d'autoroute long de 20 kilomètres environ, dénommé autoroute de l'Ouest.

1954

- Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).
- Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1956

Le 20 juin, le ministre des Finances, Paul Ramadier, instaure la vignette automobile.

1957

Mise en place du premier SMUR (service médical d'urgence) à Salon-de-Provence.

1958

- Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.
- Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961

Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

1965

Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1969

Décret du 5 février, applicable le 15 avril, limitant la vitesse à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.

1970

Loi du 9 juillet, applicable le 1^{er} octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :

- 0,80 g/l de sang pour la contravention ;
- 1,20 g/l de sang pour le délit.

1972

Décret du 5 juillet instituant un comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

1973

- Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.
- Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur routes et 120 km/h sur autoroutes.

1974

Décret du 6 novembre fixant la limitation généralisée de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974 à :

- 90 km/h sur les routes ;
- 110 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
- 130 km/h sur les autoroutes.

1975

- Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1^{er} janvier.
- Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
- Décret du 26 août relatif à :
 - l'interdiction de transporter des enfants de moins de dix ans aux places avant des voitures de tourisme ;
 - l'obligation pour les piétons de circuler sur le bord gauche de la chaussée, hors agglomération ;
 - l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.
- Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

Obligation, à compter du 1^{er} octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

- Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1^{er} octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.
- Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1^{er} janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclo-moteurs.

1982

- Le comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :
 - RÉAGIR : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
 - OBJECTIF -10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.
- Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1^{er} janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
 - 80 km/h sur les routes ;
 - 100 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
 - 110 km/h sur les autoroutes.

1983

- Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :
 - a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1^{er} octobre 1983 : 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ; 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;
 - b) pour les véhicules de transports en commun : 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues ; 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.
- Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.
- Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1984

- Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :
- de réception, à compter du 1^{er} janvier 1985 ;
 - de vente, à compter du 1^{er} janvier 1986.

1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1^{er} janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

- Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des infractions en cas d'alcoolémie.

- 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière).

1988

Application généralisée de l'AAC à tous les départements (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

1989

- Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1^{er} juillet 1992.
- Arrêté du 14 décembre portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

- Loi du 31 octobre portant entre autres sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.
- À compter du 1^{er} décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

- 1^{er} janvier : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.
- Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.
- 1^{er} juillet : mise en application du permis à points.
 - 1^{er} décembre : le nombre de points est porté à douze et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
 - Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

- 23 mars : décret autorisant le seul passage de l'épreuve théorique du permis de conduire aux conducteurs dont le permis a été invalidé ou annulé (assorti d'une interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans.
- Septembre : autorisation du 3^e feu stop sur les automobiles.
- 17 décembre : comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon quatre axes :
 - le développement de la prévention ;
 - l'amélioration de la formation ;
 - l'efficacité du système dissuasif ;
 - la sécurité des véhicules et de l'infrastructure.

1994

- 5 mai : décret prévoyant le retrait de un point du permis de conduire pour non-port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.

- 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la 4^e classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.
- 15 novembre : convention entre l'État et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'assurances de responsabilité civile à des actions de prévention.

1995

- 3 août : promulgation de la loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ, non seulement les délits comme c'était le cas en 1988, mais les contraventions donnant lieu au retrait de plus de trois points.
- 1^{er} septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la 4^e classe donnant lieu à retrait de points. Deux objectifs sont recherchés : simplification des procédures et diminution des délais entre commission de l'infraction et retrait effectif de points.
- 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang. Par cette mesure, la France rejoint la Belgique, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et la Finlande. Deux campagnes de communication ont accompagné cette mesure pour la renforcer.

1996

- 26 février : loi prévoyant de soumettre l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles de sanction que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie.
- 4 juillet : décret qui, en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos selon deux principes directeurs :
 - accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
 - autorisation de conduire une 125 cm³ si l'on possède le permis B depuis au moins deux ans ;
 et prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

- 27 janvier : décret prévoyant les conditions d'expertise des véhicules économiquement irréparables (liste d'aptitude départementale des experts).
- 20 juin : présentation au ministre du rapport Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs.
- 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans (la partie théorique du BSR se déroule au collège (ASSR) et la partie pratique est assurée par des spécialistes de la conduite des deux-roues).
- 26 novembre : comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon trois axes :
 - prendre appui sur les jeunes et leur capacité à promouvoir de nouveaux comportements ;
 - développer les partenariats autour des objectifs pris par le gouvernement ;
 - garantir la liberté de circuler en sécurité.

1998

- 24 mars : décret instaurant une contravention de la 5^e classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h.

1999

- 2 avril : comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Diverses décisions ont été prises :
 - améliorer l'efficacité des contrôles et des sanctions ;
 - faire de la sécurité routière une « grande cause nationale » ;
 - améliorer la sécurité des infrastructures ;
 - mettre en place des plans de prévention aux risques routiers dans les entreprises et les services de l'État ;
 - mettre en place une concertation sur l'allumage des feux de croisement le jour.
- 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.
- 18 juin : la loi Gayssot adopte le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur. Elle vise également à améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite en contrôlant mieux l'accès et les conditions d'exercice de la profession et à compléter la formation des conducteurs novices auteurs d'infractions graves.

2000

- 2000 a été l'année de la grande cause nationale visant à favoriser une prise de conscience des accidents de la route, ainsi qu'une large mobilisation. À cette occasion de multiples initiatives nationales et locales, privées et publiques se sont développées.
- Du 23 au 29 octobre : la semaine de la sécurité sur la route a permis à chacun de s'investir ou de se sentir mobilisé.
- 25 octobre : comité interministériel de la sécurité routière (CISR) :
 - créer d'un Conseil national de la sécurité routière doté d'un comité scientifique ;
 - améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière par l'enseignement continu du comportement sur la route ;
 - poursuivre le renforcement de l'efficacité et de la dissuasion des contrôles ;
 - renforcer la sécurité des infrastructures et des véhicules.

2001

- 22 mars : décret recodifiant la partie réglementaire du code de la route.
- 27 août : décret relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.
- 28 août : décret portant création d'un Conseil national de la sécurité routière qui a trois missions essentielles :
 - proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière ;
 - commander des études permettant d'améliorer la connaissance de la sécurité routière ;
 - procéder à des évaluations des actions engagées.
- 15 novembre : loi relative à la sécurité quotidienne. Elle prévoit l'extension du pouvoir de rétention du permis de conduire par les officiers et agents de police judiciaire pour les excès de vitesse de 40 km/h et plus.
- 23 novembre : décret relatif aux distances entre les véhicules et ensembles de véhicules.

Annexe

***Autres données
de base***

RÉPARTITION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS

	Milieu urbain		Rase campagne		Ensemble des réseaux	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bicyclettes	4 755	3,54	1 060	1,54	5 815	2,86
Cyclomoteurs	16 309	12,14	2 631	3,81	18 940	9,32
Scooters immatriculés	2 004	1,49	133	0,19	2 137	1,05
Motocyclettes	12 636	9,41	5 124	7,43	17 760	8,74
Side-cars	19	0,01	22	0,03	41	0,02
Voitures de tourisme	89 503	66,63	52 742	76,46	142 245	69,97
V.L. + caravanes	30	0,02	99	0,14	129	0,06
V.L. + remorques	107	0,08	270	0,39	377	0,19
Camionnettes =< 3,5t	3 967	2,95	1 641	2,38	5 608	2,76
Camionnettes + caravanes	3	0,00	8	0,01	11	0,01
Camionnettes + remorques	35	0,03	37	0,05	72	0,04
P.L. 3,5t <ptac=<7,5t	356	0,27	232	0,34	588	0,29
P.L. > 7,5t	999	0,74	1 058	1,53	2 057	1,01
P.L. + remorques	396	0,29	863	1,25	1 259	0,62
Tracteurs routiers	63	0,05	56	0,08	119	0,06
Tracteurs routiers + semi-remorques	533	0,40	1 908	2,77	2 441	1,20
Transports en commun	1 414	1,05	299	0,43	1 713	0,84
Trains – tramways	151	0,11	34	0,05	185	0,09
Engins spéciaux	96	0,07	64	0,09	160	0,08
Tracteurs agricoles	105	0,08	380	0,55	485	0,24
Voiturettes	198	0,15	101	0,15	299	0,15
Autres	645	0,48	215	0,31	860	0,42
Tous véhicules	134 324	100,00	68 977	100,00	203 301	100,00

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		778	3 170	14 288	17 458
Bicyclettes	– conducteurs	241	919	4 295	5 214
	– passagers	1	6	39	45
	– ensemble	242	925	4 334	5 259
Cyclomoteurs	– conducteurs	397	2 995	13 623	16 618
	– passagers	29	328	1 920	2 248
	– ensemble	426	3 323	15 543	18 866
Motocyclettes	– conducteurs	931	3 592	13 531	17 123
	– passagers	80	438	1 614	2 052
	– ensemble	1 011	4 030	15 145	19 175
Voitures de tourisme	– conducteurs	3 549	9 342	47 704	57 046
	– passagers	1 449	4 718	26 265	30 983
	– ensemble	4 998	14 060	73 969	88 029
Camionnettes	– conducteurs	52	157	1 288	1 445
	– passagers	23	92	546	638
	– ensemble	75	249	1 834	2 083
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	45	115	593	708
	– passagers	15	26	148	174
	– ensemble	60	141	741	882
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	70	132	461	593
	– passagers	5	13	39	52
	– ensemble	75	145	500	645
Transports en commun	– conducteurs	3	7	108	115
	– passagers	10	23	822	845
	– ensemble	13	30	930	960
Tracteurs agricoles	– conducteurs	9	20	50	70
	– passagers	2	6	7	13
	– ensemble	11	26	57	83
Voiturettes	– conducteurs	16	47	137	184
	– passagers	7	14	45	59
	– ensemble	23	61	182	243
Autres	– conducteurs	5	27	118	145
	– passagers	3	5	112	117
	– ensemble	8	32	230	262
Tous usagers		7 720	26 192	127 753	153 945

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Milieu urbain

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		510	2 751	13 703	16 454
Bicyclettes	– conducteurs	108	553	3 773	4 326
	– passagers	1	4	38	42
	– ensemble	109	557	3 811	4 368
Cyclomoteurs	– conducteurs	185	2 113	12 217	14 330
	– passagers	13	237	1 699	1 936
	– ensemble	198	2 350	13 916	16 266
Motocyclettes	– conducteurs	373	2 003	10 684	12 687
	– passagers	27	195	1 138	1 333
	– ensemble	400	2 198	11 822	14 020
Voitures de tourisme	– conducteurs	575	2 326	25 890	28 216
	– passagers	312	1 113	13 142	14 255
	– ensemble	887	3 439	39 032	42 471
Camionnettes	– conducteurs	16	47	713	760
	– passagers	4	28	262	290
	– ensemble	20	75	975	1 050
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	3	23	155	178
	– passagers	4	5	76	81
	– ensemble	7	28	231	259
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	6	9	58	67
	– passagers	–	2	9	11
	– ensemble	6	11	67	78
Transports en commun	– conducteurs	1	2	69	71
	– passagers	–	11	481	492
	– ensemble	1	13	550	563
Tracteurs agricoles	– conducteurs	1	4	7	11
	– passagers	–	1	2	3
	– ensemble	1	5	9	14
Voiturettes	– conducteurs	8	17	96	113
	– passagers	3	6	29	35
	– ensemble	11	23	125	148
Autres	– conducteurs	2	13	62	75
	– passagers	2	1	79	80
	– ensemble	4	14	141	155
Tous usagers		2 154	11 464	84 382	95 846

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Rase campagne

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		268	419	585	1 004
Bicyclettes	– conducteurs	133	366	522	888
	– passagers	–	2	1	3
	– ensemble	133	368	523	891
Cyclomoteurs	– conducteurs	212	882	1 406	2 288
	– passagers	16	91	221	312
	– ensemble	228	973	1 627	2 600
Motocyclettes	– conducteurs	558	1 589	2 847	4 436
	– passagers	53	243	476	719
	– ensemble	611	1 832	3 323	5 155
Voitures de tourisme	– conducteurs	2 974	7 016	21 814	28 830
	– passagers	1 137	3 605	13 123	16 728
	– ensemble	4 111	10 621	34 937	45 558
Camionnettes	– conducteurs	36	110	575	685
	– passagers	19	64	284	348
	– ensemble	55	174	859	1 033
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	42	92	438	530
	– passagers	11	21	72	93
	– ensemble	53	113	510	623
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	64	123	403	526
	– passagers	5	11	30	41
	– ensemble	69	134	433	567
Transports en commun	– conducteurs	2	5	39	44
	– passagers	10	12	341	353
	– ensemble	12	17	380	397
Tracteurs agricoles	– conducteurs	8	16	43	59
	– passagers	2	5	5	10
	– ensemble	10	21	48	69
Voiturettes	– conducteurs	8	30	41	71
	– passagers	4	8	16	24
	– ensemble	12	38	57	95
Autres	– conducteurs	3	14	56	70
	– passagers	1	4	33	37
	– ensemble	4	18	89	107
Tous usagers		5 566	14 728	43 371	58 099

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Jour

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		371	2 167	10 868	13 035
Bicyclettes	– conducteurs	195	787	3 607	4 394
	– passagers	1	6	29	35
	– ensemble	196	793	3 636	4 429
Cyclomoteurs	– conducteurs	200	1 977	9 648	11 625
	– passagers	12	181	1 305	1 486
	– ensemble	212	2 158	10 953	13 111
Motocyclettes	– conducteurs	601	2 581	10 082	12 663
	– passagers	46	319	1 145	1 464
	– ensemble	647	2 900	11 227	14 127
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 867	5 345	30 187	35 532
	– passagers	717	2 574	15 120	17 694
	– ensemble	2 584	7 919	45 307	53 226
Camionnettes	– conducteurs	27	98	868	966
	– passagers	11	53	349	402
	– ensemble	38	151	1 217	1 368
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	28	76	456	532
	– passagers	10	19	111	130
	– ensemble	38	95	567	662
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	38	89	286	375
	– passagers	3	4	21	25
	– ensemble	41	93	307	400
Transports en commun	– conducteurs	3	5	73	78
	– passagers	–	15	632	647
	– ensemble	3	20	705	725
Tracteurs agricoles	– conducteurs	8	16	41	57
	– passagers	2	6	6	12
	– ensemble	10	22	47	69
Voiturettes	– conducteurs	11	38	95	133
	– passagers	6	11	30	41
	– ensemble	17	49	125	174
Autres	– conducteurs	4	17	80	97
	– passagers	1	4	64	68
	– ensemble	5	21	144	165
Tous usagers		4 162	16 388	85 103	101 491

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Nuit

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		407	1 003	3 420	4 423
Bicyclettes	– conducteurs	46	132	688	820
	– passagers	–	–	10	10
	– ensemble	46	132	698	830
Cyclomoteurs	– conducteurs	197	1 018	3 975	4 993
	– passagers	17	147	615	762
	– ensemble	214	1 165	4 590	5 755
Motocyclettes	– conducteurs	330	1 011	3 449	4 460
	– passagers	34	119	469	588
	– ensemble	364	1 130	3 918	5 048
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 682	3 997	17 517	21 514
	– passagers	732	2 144	11 145	13 289
	– ensemble	2 414	6 141	28 662	34 803
Camionnettes	– conducteurs	25	59	420	479
	– passagers	12	39	197	236
	– ensemble	37	98	617	715
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	17	39	137	176
	– passagers	5	7	37	44
	– ensemble	22	46	174	220
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	32	43	175	218
	– passagers	2	9	18	27
	– ensemble	34	52	193	245
Transports en commun	– conducteurs	–	2	35	37
	– passagers	10	8	190	198
	– ensemble	10	10	225	235
Tracteurs agricoles	– conducteurs	1	4	9	13
	– passagers	–	–	1	1
	– ensemble	1	4	10	14
Voiturettes	– conducteurs	5	9	42	51
	– passagers	1	3	15	18
	– ensemble	6	12	57	69
Autres	– conducteurs	1	10	38	48
	– passagers	2	1	48	49
	– ensemble	3	11	86	97
Tous usagers		3 558	9 804	42 650	52 454

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Hommes

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		501	1 685	7 200	8 885
Bicyclettes	– conducteurs	194	722	3 255	3 977
	– passagers	–	4	27	31
	– ensemble	194	726	3 282	4 008
Cyclomoteurs	– conducteurs	366	2 615	11 462	14 077
	– passagers	19	200	1 089	1 289
	– ensemble	385	2 815	12 551	15 366
Motocyclettes	– conducteurs	904	3 442	12 779	16 221
	– passagers	43	174	531	705
	– ensemble	947	3 616	13 310	16 926
Voitures de tourisme	– conducteurs	2 748	6 758	29 709	36 467
	– passagers	761	2 319	11 747	14 066
	– ensemble	3 509	9 077	41 456	50 533
Camionnettes	– conducteurs	48	144	1 158	1 302
	– passagers	16	59	390	449
	– ensemble	64	203	1 548	1 751
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	43	115	581	696
	– passagers	15	23	126	149
	– ensemble	58	138	707	845
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	69	131	453	584
	– passagers	5	10	26	36
	– ensemble	74	141	479	620
Transports en commun	– conducteurs	3	6	94	100
	– passagers	6	7	301	308
	– ensemble	9	13	395	408
Tracteurs agricoles	– conducteurs	8	19	47	66
	– passagers	2	5	4	9
	– ensemble	10	24	51	75
Voiturettes	– conducteurs	12	37	91	128
	– passagers	3	6	17	23
	– ensemble	15	43	108	151
Autres	– conducteurs	5	24	105	129
	– passagers	3	3	54	57
	– ensemble	8	27	159	186
Tous usagers		5 774	18 508	81 246	99 754

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Femmes

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		277	1 485	7 088	8 573
Bicyclettes	– conducteurs	47	197	1 040	1 237
	– passagers	1	2	12	14
	– ensemble	48	199	1 052	1 251
Cyclomoteurs	– conducteurs	31	380	2 161	2 541
	– passagers	10	128	831	959
	– ensemble	41	508	2 992	3 500
Motocyclettes	– conducteurs	27	150	752	902
	– passagers	37	264	1 083	1 347
	– ensemble	64	414	1 835	2 249
Voitures de tourisme	– conducteurs	801	2 584	17 995	20 579
	– passagers	688	2 399	14 518	16 917
	– ensemble	1 489	4 983	32 513	37 496
Camionnettes	– conducteurs	4	13	130	143
	– passagers	7	33	156	189
	– ensemble	11	46	286	332
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	2	–	12	12
	– passagers	–	3	22	25
	– ensemble	2	3	34	37
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	1	1	8	9
	– passagers	–	3	13	16
	– ensemble	1	4	21	25
Transports en commun	– conducteurs	–	1	14	15
	– passagers	4	16	521	537
	– ensemble	4	17	535	552
Tracteurs agricoles	– conducteurs	1	1	3	4
	– passagers	–	1	3	4
	– ensemble	1	2	6	8
Voiturettes	– conducteurs	4	10	46	56
	– passagers	4	8	28	36
	– ensemble	8	18	74	92
Autres	– conducteurs	–	3	13	16
	– passagers	–	2	58	60
	– ensemble	–	5	71	76
Tous usagers		1 946	7 684	46 507	54 191

VICTIMES SELON L'ÂGE

Tous usagers et piétons

	Tous usagers				Piétons			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	95	264	2 075	2 339	17	100	652	752
5-9 ans	71	512	3 263	3 775	19	256	1 502	1 758
10-14 ans	118	923	5 216	6 139	20	224	1 656	1 880
15-19 ans	923	4 101	19 659	23 760	36	197	1 333	1 530
20-24 ans	1 154	3 751	20 128	23 879	32	148	1 007	1 155
25-29 ans	842	2 754	15 288	18 042	38	102	818	920
30-34 ans	624	2 175	11 972	14 147	35	116	700	816
35-39 ans	591	1 958	9 998	11 956	45	138	682	820
40-44 ans	522	1 859	8 601	10 460	43	153	683	836
45-49 ans	484	1 444	7 407	8 851	52	154	724	878
50-54 ans	400	1 376	6 372	7 748	40	188	767	955
55-59 ans	302	876	4 101	4 977	31	129	599	728
60-64 ans	224	663	2 837	3 500	36	137	497	634
65-69 ans	286	758	2 662	3 420	47	195	572	767
70-74 ans	317	762	2 469	3 231	61	235	589	824
75-79 ans	321	728	2 131	2 859	87	303	675	978
80 ans et +	364	688	1 950	2 638	130	357	773	1 130
Âge indéterminé	82	600	1 624	2 224	9	38	59	97
Total	7 720	26 192	127 753	153 945	778	3 170	14 288	17 458
dont								
<1 an	16	49	323	372	—	8	35	43
1 an	17	26	315	341	2	8	52	60
2 ans	27	46	415	461	7	14	129	143
3 ans	21	69	491	560	6	31	202	233
4 ans	14	74	531	605	2	39	234	273
5 ans	16	83	562	645	3	44	248	292
6 ans	17	110	614	724	6	52	298	350
7 ans	12	95	670	765	3	49	336	385
8 ans	10	108	683	791	2	55	289	344
9 ans	16	116	734	850	5	56	331	387
10 ans	11	101	694	795	1	40	294	334
11 ans	15	136	918	1 054	2	58	407	465
12 ans	33	133	924	1 057	8	50	393	443
13 ans	15	135	939	1 074	5	41	309	350
14 ans	44	418	1 741	2 159	4	35	253	288
15 ans	77	595	2 753	3 348	10	53	294	347
16 ans	126	830	3 650	4 480	7	40	268	308
17 ans	148	783	4 032	4 815	3	33	248	281
18 ans	262	901	4 479	5 380	8	39	269	308
19 ans	310	992	4 745	5 737	8	32	254	286
20 ans	277	868	4 702	5 570	5	37	231	268
21 ans	251	838	4 371	5 209	7	31	218	249
22 ans	225	751	3 922	4 673	2	28	188	216
23 ans	210	696	3 620	4 316	12	23	195	218
24 ans	191	598	3 513	4 111	6	29	175	204

VICTIMES SELON L'ÂGE

Cyclistes et cyclomotoristes

	Cyclistes				Cyclomotoristes			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	1	4	24	28	–	2	7	9
5-9 ans	4	56	195	251	1	5	22	27
10-14 ans	17	144	639	783	25	352	1 118	1 470
15-19 ans	17	91	570	661	192	1 826	8 982	10 808
20-24 ans	6	33	389	422	38	318	2 174	2 492
25-29 ans	5	38	343	381	17	111	892	1 003
30-34 ans	7	42	283	325	23	95	541	636
35-39 ans	14	38	264	302	28	103	425	528
40-44 ans	16	57	285	342	14	120	358	478
45-49 ans	15	46	256	302	16	69	286	355
50-54 ans	14	72	270	342	14	77	215	292
55-59 ans	17	68	196	264	19	42	121	163
60-64 ans	18	60	157	217	6	25	75	100
65-69 ans	24	56	159	215	9	36	68	104
70-74 ans	28	46	103	149	4	27	49	76
75-79 ans	21	36	89	125	7	13	40	53
80 ans et +	16	19	72	91	10	13	31	44
Âge indéterminé	2	19	40	59	3	89	139	228
Total	242	925	4 334	5 259	426	3 323	15 543	18 866
dont								
<1 an	–	2	1	3	–	–	2	2
1 an	–	–	2	2	–	–	–	–
2 ans	–	–	3	3	–	–	1	1
3 ans	1	–	12	12	–	–	2	2
4 ans	–	2	6	8	–	2	2	4
5 ans	–	4	25	29	–	–	3	3
6 ans	1	11	26	37	1	1	4	5
7 ans	–	14	31	45	–	–	6	6
8 ans	–	10	50	60	–	1	4	5
9 ans	3	17	63	80	–	3	5	8
10 ans	1	20	91	111	–	2	9	11
11 ans	3	29	117	146	1	3	27	30
12 ans	6	35	147	182	2	18	46	64
13 ans	3	32	142	174	–	27	110	137
14 ans	4	28	142	170	22	302	926	1 228
15 ans	2	24	133	157	37	407	1 759	2 166
16 ans	6	20	124	144	54	532	2 352	2 884
17 ans	1	24	116	140	51	458	2 326	2 784
18 ans	5	9	109	118	31	261	1 535	1 796
19 ans	3	14	88	102	19	168	1 010	1 178
20 ans	1	8	77	85	13	100	748	848
21 ans	4	10	82	92	12	72	508	580
22 ans	–	5	81	86	7	55	378	433
23 ans	1	6	66	72	4	46	291	337
24 ans	–	4	83	87	2	45	249	294

VICTIMES SELON L'ÂGE

Motocyclistes

	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	–	2	5	7
5-9 ans	–	5	32	37
10-14 ans	4	20	99	119
15-19 ans	65	292	908	1 200
20-24 ans	194	692	2 719	3 411
25-29 ans	238	813	3 348	4 161
30-34 ans	139	679	2 642	3 321
35-39 ans	145	507	1 931	2 438
40-44 ans	101	416	1 508	1 924
45-49 ans	63	263	966	1 229
50-54 ans	29	156	528	684
55-59 ans	11	50	192	242
60-64 ans	7	9	81	90
65-69 ans	3	15	40	55
70-74 ans	2	5	17	22
75-79 ans	1	2	10	12
80 ans et +	1	4	7	11
Âge indéterminé	8	100	112	212
Total	1 011	4 030	15 145	19 175
dont				
<1 an	–	2	1	3
1 an	–	–	–	–
2 ans	–	–	1	1
3 ans	–	–	2	2
4 ans	–	–	1	1
5 ans	–	–	3	3
6 ans	–	–	6	6
7 ans	–	–	5	5
8 ans	–	1	10	11
9 ans	–	4	8	12
10 ans	–	4	10	14
11 ans	–	3	18	21
12 ans	3	3	19	22
13 ans	–	7	17	24
14 ans	1	3	35	38
15 ans	3	17	36	53
16 ans	8	59	128	187
17 ans	17	71	258	329
18 ans	18	60	219	279
19 ans	19	85	267	352
20 ans	26	82	356	438
21 ans	31	131	476	607
22 ans	45	153	558	711
23 ans	51	171	633	804
24 ans	41	155	696	851

VICTIMES SELON L'ÂGE

Usagers de voitures de tourisme

	Usagers de voitures de tourisme				dont conducteurs			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	77	154	1 352	1 506	–	–	–	–
5-9 ans	44	179	1 458	1 637	–	–	–	–
10-14 ans	49	178	1 581	1 759	–	5	14	19
15-19 ans	602	1 652	7 583	9 235	309	736	2 952	3 688
20-24 ans	860	2 503	13 305	15 808	620	1 717	8 911	10 628
25-29 ans	513	1 623	9 328	10 951	400	1 236	6 831	8 067
30-34 ans	385	1 167	7 258	8 425	327	903	5 607	6 510
35-39 ans	336	1 090	6 193	7 283	283	867	4 934	5 801
40-44 ans	319	1 041	5 298	6 339	266	810	4 202	5 012
45-49 ans	311	852	4 769	5 621	246	656	3 611	4 267
50-54 ans	273	795	4 261	5 056	222	607	3 238	3 845
55-59 ans	203	555	2 790	3 345	157	392	2 047	2 439
60-64 ans	150	417	1 925	2 342	113	270	1 269	1 539
65-69 ans	198	437	1 746	2 183	135	274	1 095	1 369
70-74 ans	217	437	1 631	2 068	143	277	974	1 251
75-79 ans	202	359	1 264	1 623	152	230	801	1 031
80 ans et +	199	285	1 011	1 296	123	181	614	795
Âge indéterminé	60	336	1 216	1 552	53	181	604	785
Total	4 998	14 060	73 969	88 029	3 549	9 342	47 704	57 046
dont								
<1 an	16	37	280	317	–	–	–	–
1 an	15	18	256	274	–	–	–	–
2 ans	20	32	274	306	–	–	–	–
3 ans	14	37	262	299	–	–	–	–
4 ans	12	30	280	310	–	–	–	–
5 ans	12	33	274	307	–	–	–	–
6 ans	9	44	260	304	–	–	–	–
7 ans	8	31	284	315	–	–	–	–
8 ans	7	37	325	362	–	–	–	–
9 ans	8	34	315	349	–	–	–	–
10 ans	9	35	273	308	–	–	–	–
11 ans	8	41	334	375	–	–	–	–
12 ans	12	26	296	322	–	1	–	1
13 ans	7	28	328	356	–	3	5	8
14 ans	13	48	350	398	–	1	9	10
15 ans	25	92	492	584	3	9	10	19
16 ans	47	175	729	904	3	9	48	57
17 ans	76	187	1 024	1 211	8	17	79	96
18 ans	198	523	2 288	2 811	118	268	1 033	1 301
19 ans	256	675	3 050	3 725	177	433	1 782	2 215
20 ans	228	632	3 177	3 809	151	421	1 973	2 394
21 ans	195	578	2 988	3 566	141	388	1 967	2 355
22 ans	164	498	2 613	3 111	122	335	1 768	2 103
23 ans	138	439	2 329	2 768	104	311	1 624	1 935
24 ans	135	356	2 198	2 554	102	262	1 579	1 841

VICTIMES SELON L'ÂGE

Hommes – femmes

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	51	164	1 188	1 352	44	100	887	987
5-9 ans	46	317	1 935	2 252	25	195	1 328	1 523
10-14 ans	73	674	3 191	3 865	45	249	2 025	2 274
15-19 ans	720	3 145	13 576	16 721	203	956	6 083	7 039
20-24 ans	929	2 866	13 373	16 239	225	885	6 755	7 640
25-29 ans	684	2 118	10 348	12 466	158	636	4 940	5 576
30-34 ans	508	1 702	8 008	9 710	116	473	3 964	4 437
35-39 ans	470	1 469	6 507	7 976	121	489	3 491	3 980
40-44 ans	402	1 307	5 302	6 609	120	552	3 299	3 851
45-49 ans	352	983	4 429	5 412	132	461	2 978	3 439
50-54 ans	298	894	3 706	4 600	102	482	2 666	3 148
55-59 ans	225	536	2 324	2 860	77	340	1 777	2 117
60-64 ans	150	388	1 551	1 939	74	275	1 286	1 561
65-69 ans	183	413	1 406	1 819	103	345	1 256	1 601
70-74 ans	192	398	1 199	1 597	125	364	1 270	1 634
75-79 ans	196	353	1 042	1 395	125	375	1 089	1 464
80 ans et +	225	345	1 014	1 359	139	343	936	1 279
Âge indéterminé	70	436	1 147	1 583	12	164	477	641
Total	5 774	18 508	81 246	99 754	1 946	7 684	46 507	54 191
dont								
< 1 an	8	32	171	203	8	17	152	169
1 an	9	16	172	188	8	10	143	153
2 ans	18	25	234	259	9	21	181	202
3 ans	10	45	309	354	11	24	182	206
4 ans	6	46	302	348	8	28	229	257
5 ans	11	49	345	394	5	34	217	251
6 ans	9	67	367	434	8	43	247	290
7 ans	11	56	416	472	1	39	254	293
8 ans	4	74	375	449	6	34	308	342
9 ans	11	71	432	503	5	45	302	347
10 ans	3	66	415	481	8	35	279	314
11 ans	9	87	527	614	6	49	391	440
12 ans	21	100	559	659	12	33	365	398
13 ans	11	95	531	626	4	40	408	448
14 ans	29	326	1 159	1 485	15	92	582	674
15 ans	61	456	1 864	2 320	16	139	889	1 028
16 ans	92	621	2 607	3 228	34	209	1 043	1 252
17 ans	110	629	2 886	3 515	38	154	1 146	1 300
18 ans	211	675	3 071	3 746	51	226	1 408	1 634
19 ans	246	764	3 148	3 912	64	228	1 597	1 825
20 ans	222	624	3 107	3 731	55	244	1 595	1 839
21 ans	202	660	2 906	3 566	49	178	1 465	1 643
22 ans	190	582	2 624	3 206	35	169	1 298	1 467
23 ans	163	537	2 396	2 933	47	159	1 224	1 383
24 ans	152	463	2 340	2 803	39	135	1 173	1 308

ACCIDENTS SELON LES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Cond. atm. normales	91 768	5 092	21 827	5 668	20 107	99 132	119 239
Pluie légère	14 593	754	3 065	836	2 844	16 993	19 837
Pluie forte	2 920	247	833	287	787	3 430	4 217
Neige - Grêle	566	55	208	60	201	698	899
Brouillard - Fumée	822	94	323	98	319	896	1 215
Vent fort - Tempête	208	28	73	31	55	199	254
Temps éblouissant	761	88	291	91	228	713	941
Temps couvert	4 287	439	1 438	512	1 281	4 888	6 169
Autre	820	123	394	137	370	804	1 174
Total	116 745	6 920	28 452	7 720	26 192	127 753	153 945

ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Surface normale	91 260	5 260	22 396	5 850	20 592	98 061	118 653
Surface mouillée	23 272	1 437	5 279	1 619	4 882	27 225	32 107
Flaques	93	15	33	19	30	112	142
Surface inondée	34	4	17	5	14	43	57
Surface enneigée	321	32	112	37	108	420	528
Boue	61	7	17	8	18	70	88
Surface verglacée	766	86	305	99	285	821	1 106
Corps gras	340	19	83	20	82	429	511
Autre	598	60	210	63	181	572	753
Total	116 745	6 920	28 452	7 720	26 192	127 753	153 945

VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ

Ensemble des accidents	Véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Véhicule en stationnement	4 725	154	595	3 330	3 925
Arbre	3 139	848	1 373	2 168	3 541
Glissière métallique	2 648	212	567	2 226	2 793
Glissière en béton	2 246	69	236	2 369	2 605
Autre glissière	341	31	68	309	377
Mur, pile de pont	2 948	363	983	2 554	3 537
Support sign. ou P.A.U.	447	26	78	396	474
Poteau	2 354	339	751	2 004	2 755
Mobilier urbain	429	18	76	421	497
Parapet	316	47	112	250	362
Îlot, refuge, borne	386	25	85	346	431
Bordure de trottoir	959	78	232	788	1 020
Fossé, talus, paroi rocheuse	4 964	548	1 722	4 462	6 184
Autre obstacle sur chaussée	1 305	48	182	796	978
Autre obstacle sur trottoir	774	80	167	691	858
Total obstacles fixes	27 981	2 886	7 227	23 110	30 337
Sortie de chaussée sans obstacle	1 227	111	319	1 069	1 388
dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	1 210	59	203	1 161	1 364
Arbre	2 840	806	1 283	1 948	3 231
Glissière métallique	1 510	154	382	1 460	1 842
Glissière en béton	1 465	47	154	1 726	1 880
Autre glissière	199	24	50	194	244
Mur, pile de pont	2 359	338	879	2 073	2 952
Support sign. ou P.A.U.	303	22	51	298	349
Poteau	1 938	319	678	1 685	2 363
Mobilier urbain	296	17	63	323	386
Parapet	256	46	100	211	311
Îlot, refuge, borne	288	21	69	280	349
Bordure de trottoir	722	67	195	616	811
Fossé, talus, paroi rocheuse	4 363	503	1 596	3 999	5 595
Autre obstacle sur chaussée	395	29	109	327	436
Autre obstacle sur trottoir	535	68	144	527	671
Total obstacles fixes	18 679	2 520	5 956	16 828	22 784
Sortie de chaussée sans obstacle	1 049	100	290	970	1 260

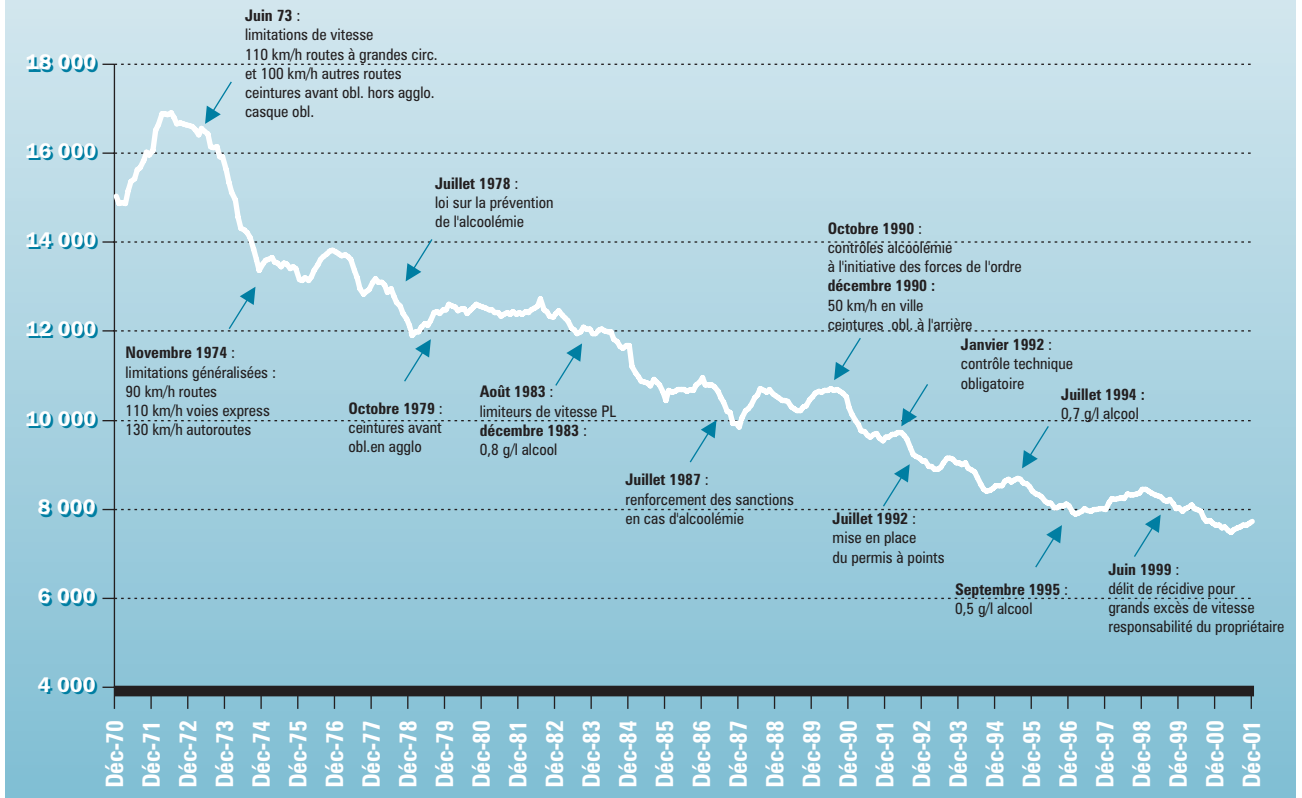
ACCIDENT IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE

	Accidents corporels	dont mortels	dont graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Autoroutes							
Bicyclette	4	–	–	0	0	4	4
Cyclomoteur	16	2	5	2	3	13	16
Motocyclette	981	53	144	57	104	991	1 095
Voiture de tourisme	6 175	327	1 154	382	1 154	8 084	9 238
Camionnette	424	32	88	43	79	619	698
Poids lourd	1 112	113	323	136	292	1 251	1 543
Transport en commun	38	4	11	6	17	122	139
Autre véhicule	71	5	14	6	18	121	139
Routes nationales							
Bicyclette	451	36	132	36	99	361	460
Cyclomoteur	1 693	54	413	56	383	1 556	1 939
Motocyclette	2 783	230	963	249	854	2 409	3 263
Voiture de tourisme	15 286	1 441	4 689	1 685	4 475	18 287	22 762
Camionnette	765	79	240	92	217	936	1 153
Poids lourd	1 569	307	669	352	476	1 450	1 926
Transport en commun	160	18	37	25	24	250	274
Tracteur agricole	53	11	23	11	17	53	70
Autre véhicule	196	9	40	12	36	215	251
Routes départementales							
Bicyclette	1 630	154	643	156	513	1 142	1 655
Cyclomoteur	4 955	246	1 761	254	1 612	4 009	5 621
Motocyclette	5 361	510	2 290	532	1 993	4 127	6 120
Voiture de tourisme	32 133	3 215	12 371	3 616	11 537	34 036	45 573
Camionnette	1 330	132	428	149	374	1 494	1 868
Poids lourd	1 862	363	907	403	663	1 551	2 214
Transport en commun	416	43	143	47	111	605	716
Tracteur agricole	358	49	195	52	170	290	460
Autre véhicule	398	48	158	50	117	354	471
Autres voies							
Bicyclette	3 532	59	435	59	382	3 313	3 695
Cyclomoteur	11 853	135	1 671	137	1 604	11 887	13 491
Motocyclette	10 390	245	1 554	256	1 400	10 206	11 606
Voiture de tourisme	47 173	801	5 737	859	5 395	52 972	58 367
Camionnette	2 901	65	318	69	279	3 218	3 497
Poids lourd	1 496	109	329	114	237	1 470	1 707
Transport en commun	1 079	31	143	33	120	1 291	1 411
Tracteur agricole	73	7	48	7	42	42	84
Autre véhicule	823	37	131	41	99	851	950
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	5 617	249	1 210	251	994	4 820	5 814
Cyclomoteur	18 517	437	3 850	449	3 602	17 465	21 067
Motocyclette	19 515	1 038	4 951	1 094	4 351	17 733	22 084
Voiture de tourisme	100 767	5 784	23 951	6 542	22 561	113 379	135 940
Camionnette	5 420	308	1 074	353	949	6 267	7 216
Poids lourd	6 039	892	2 228	1 005	1 668	5 722	7 390
Transport en commun	1 693	96	334	111	272	2 268	2 540
Tracteur agricole	484	67	266	70	229	385	614
Autre véhicule	1 488	99	343	109	270	1 541	1 811

Remarques :

- un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est, par suite, pris en compte plusieurs fois ;
- les nombres de victimes et d'indemnes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des impliqués quelle que soit la catégorie d'utilisateur à laquelle ils appartiennent.

Évolution du nombre de tués 1970 - 2001 (moyenne glissante sur 12 mois)



Observatoire national interministériel de sécurité routière

La Grande Arche

92055 PARIS La Défense Cedex

Tél : 01 40 81 80 25

Fax : 01 40 81 80 99

Mél : onisr@equipement.gouv.fr

Site : www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr/observatoire/

© La Documentation française, Paris, 2002

ISBN : 2-11-005180-9

En application de la loi du 11 mars 1957 (article 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans l'autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre.