LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

BILAN DE L'ANNÉE 2004

La **documentation** Française

sécurité routière

Observatoire national interministériel de sécurité routière
La Grande Arche
92055 PARIS La Défense Cedex
Tél : 01 40 81 80 42
Fax : 01 40 81 80 99
Mél : onisr.dscr@equipement.gouv.fr
Site : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire/

© La Documentation française, Paris, 2005

ISBN : 2-11-005952-4

En application de la loi du 11 mars 1957 (article 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1er 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.

Avant-propos

À la suite d'une année 2002 qui avait connu une baisse de 6,2 % du nombre de tués, premiers effets positifs de la décision prise par le Président de la République de faire de la sécurité routière l'un des trois grands chantiers de son quinquennat, l'année 2003 avait de nouveau enregistré une baisse d'une importance jamais enregistrée jusqu'à ce jour : 1 510 tués et près de 27 000 blessés en moins.

Après ces deux années exceptionnelles, nous pouvions nourrir quelques inquiétudes pour 2004.

Il n'en est rien. La mobilisation des Français, leur prise de conscience de la nécessité de changer durablement de comportement a permis, pour la troisième année consécutive, de connaître une nouvelle baisse du nombre des victimes : c'est ainsi que 499 vies et 7 202 blessés supplémentaires ont été épargnés. En trois ans, ce sont 5 000 vies qui ont été sauvées.

Ces résultats viennent récompenser les efforts sans précédent consentis par les Français. Nous devons maintenant pérenniser ces progrès et surtout les améliorer encore, car avec 5 000 morts par an, soit 14 décès chaque jour, la violence routière provoque toujours des drames inacceptables.

Or, nous ne progresserons que si nous maintenons nos efforts et si nous savons convaincre en particulier les usagers les plus vulnérables, les motards, les jeunes, les victimes d'accidents de proximité, de la nécessité de changer de comportement.

Plus que jamais les pouvoirs publics, services de l'État et des collectivités territoriales, les associations, doivent se mobiliser pour faire reculer ce sentiment de libre arbitre qui habite encore certains usagers de la route, en particulier au regard du respect des règles sur la vitesse, l'alcool ou le port de la ceinture.

À la lecture du bilan de l'année 2004, établi par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, chacun comprendra les principales causes et conséquences des accidents de la route grâce à une analyse détaillée et documentée. Ces données statistiques, indispensables au diagnostic, permettent de mieux orienter notre politique.

Ce bilan de l'année 2004 est très encourageant. Je souhaite que nous mobilisions de nouveau toute notre énergie en 2005 pour progresser encore et toujours dans notre combat pour la vie.

Gilles de ROBIEN

Ministre de l'Équipement, des Transports,
de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière

Ce bilan de l'année 2004 de la sécurité routière a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, organisme dépendant de la Délégation interministérielle à la 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 comité d'experts 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 :
– Béatrice Barachet, responsable d'études statistiques et actuarielles à la FFSA (ensemble des accidents corporels et matériels de 1994 à 2003) ;
– Serge Boyer, chargé d'études à l'Observatoire (comportement des usagers : vitesse, ceinture de sécurité et casque, interdistances, indices synthétiques, grandes données de l'accidentologie) ;
– Mireille Chiron, Blandine Gadegbeku, Amina Ndiaye, chercheuses à l'UMRETTE de l'INRETS et de l'ARVAC (les conséquences sanitaires des accidents de la route) ;
– Colette Décamme, assistante à l'Observatoire (sortie des chiffres du fichier national des accidents) ;
– 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 (participation au permis à points en 2004) ;
– Olivier Forget, chef de la section sécurité routière à la DLPAJ au ministère de l'Intérieur (évolution des principales infractions entre 1995 et 2004, participation au permis à points en 2004) ;
– Thomas Renaud, attaché de l'INSEE, chargé d'études à l'Observatoire (le fichier des accidents, alcool et accidents, vies sauvées, comparaisons européennes, responsabilité dans les accidents, défaut de permis – défaut d'assurance et délit de fuite) ;
– Marie-Andrée Rougès, chargée d'études à l'Observatoire (permis de conduire, opinion, comparaisons par départements et régions) ;
– 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 2003).

Le mot de la rédaction

■ À la fin des années soixante-dix le bilan de l'insécurité routière en France était publié sous la forme d'un petit fascicule de vingt pages contenant trois graphiques, vingt-trois tableaux et une page de commentaires. La présentation actuelle a multiplié par vingt la quantité de données présentées et cependant de nombreuses études ne sont pas produites pour éviter d'alourdir le document. Le développement des connaissances accroît le besoin d'analyses qui croisent les données, améliorent notre compréhension d'un système complexe, et permettent de mesurer l'effet des décisions destinées à le faire évoluer.

■ Au cours des dernières années, le rapport annuel de l'Observatoire, qui s'intitule depuis l'édition 2000 *La sécurité routière en France : bilan de l'année*, s'est enrichi de chapitres nouveaux : études et recherches pour le rapport 1999 ; le fichier accidents, les grandes données de l'accidentologie et l'analyse conjoncturelle pour le rapport 2000 qui a vu le graphisme du bilan complètement revu ; l'alcool, les vies sauvées par le port de la ceinture, les indicateurs d'accidentologie locale pour le rapport 2001, les interdistances et une annexe de données de base pour le rapport 2002, les séquelles des accidents pour le rapport 2003.

■ Pour cette année 2004, les modifications sont nombreuses et concernent :

– l'extension aux départements d'outre-mer des données détaillées ;
– l'ajout de trois chapitres sur la responsabilité, sur certaines infractions (sans permis, sans assurance, délit de fuite) et sur les feux de jour ;
– l'adjonction des indicateurs qualité au chapitre sur le fichier accidents, d'une analyse sur l'impact des médias dans le chapitre analyse de la conjoncture et d'études sur la récidive dans le chapitre sur le permis à points ;
– l'actualisation des indicateurs d'accidentologie qui étaient jusque-là publiés avec un an de retard.

■ Enfin, nous invitons le lecteur qui souhaiterait compléter son information à visiter notre site internet : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire où il trouvera en particulier les adresses des principaux sites Internet internationaux sur les statistiques de sécurité routière.

Jean Chapelon

Secrétaire général de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière

Sommaire

Avant-propos 3
L'observatoire national interministériel de sécurité routière 5
Le mot de la rédaction 6

Synthèse

Synthèse générale de l'année 2004 11
Rappel du bilan des vingt précédentes années 15
Les grandes données de l'accidentologie 18
Actions 2004 des pouvoirs publics 24
Études et recherches 41

Résultats détaillés

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière 61

Par catégories d'usagers

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers 68
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2004 71
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2004 72

Par classes d'âge

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge 73
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en 2004 75
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2004 77
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2004 78

Par catégories de réseaux

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux 79
Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne 81

Analyse temporelle

L'analyse conjoncturelle 83
Bilan mensuel 2004/2003 87
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2004 89
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2004 91
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2004 92

Autres analyses

Bilan 2004 comparé au bilan 2003 par service de surveillance 94
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairement et la présence ou non d'une intersection en 2004 95
Répartition des nombres de véhicules et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2004 97
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2004 99
Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2004 101
Responsabilité des usagers impliqués dans les accidents corporels en 2004 107

Par départements ou régions

L'accidentologie des départements 111
L'accidentologie des régions 127

Les usagers – comportements et sanctions

Comportement

Présentation d'ensemble et méthodologie des vitesses et des interdistances 133
Résultats synthétiques vitesse et ceinture 135
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme 138
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme 142
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds 143
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes 148
Les interdistances 149
Alcool et accidents de la route 151
Port de la ceinture de sécurité de jour en circulation et dans les accidents – Vies sauvées grâce à la ceinture 161
Port du casque par les cyclomotoristes 164
Port du casque par les motocyclistes 165
L'utilisation des feux de croisement le jour 166

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions entre 1995 et 2004 168

Sanctions

Le permis à points en 2004 172
Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2003 179

Comparaisons

Comparaisons européennes 193
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2003 207

Exposition au risque

Parc en circulation 211
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants 212
Permis de conduire délivrés 214
Réseau routier et circulation routière en France 215

Éléments d'appréciation

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1994 à 2003 219
Les conséquences sanitaires des accidents de la route 222
Les aspects économiques 230
Les Français et la sécurité routière 232

Les acteurs de la sécurité routière

Les grandes dates de la sécurité routière

Annexe : autres données de base et sigles

Synthèse

Synthèse générale de l'année 2004

Pour la première fois cette année, le bilan France entière inclut les résultats enregistrés dans les quatre départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Réunion). Ceci a été possible grâce à l'amélioration de la fiabilité du fichier national des accidents corporels pour ces départements. Aucune comparaison ne pouvait cependant être faite avec 2003.

En métropole, avec 8,7 % de tués en moins au cours de cette année bissextile 2004, c'est la troisième année consécutive que le bilan s'améliore, après la baisse de 6,2 % en 2002 et celle exceptionnelle de 20,9 % en 2003.

En ce qui concerne les résultats détaillés, on notera que les principales baisses du nombre de tués en 2004 par rapport à 2003 concernent les autoroutes de liaison (– 34,5 %), les usagers de poids lourds (– 25,2 %) et de véhicules utilitaires (– 23,0 %), les cyclomotoristes (– 13,7 %), les cyclistes (– 12,1 %), les jeunes de 15 à 17 ans (– 16,3 %), les enfants (– 14,8 %) et les aînés (– 13,7 %).

Seules deux augmentations sont à déplorer en 2004 : les motocyclistes (+ 0,1 %) et les 18-24 ans (+ 0,7 %).

S'agissant de l'évolution intra-annuelle analysée en données CVS, on constate qu'après un excellent début d'année, les mois de mai à octobre ont été moyens, et que c'est en novembre que l'on a retrouvé une tendance annuelle inférieure à 5 000 tués.

S'agissant des différents facteurs qui ont contribué à ces résultats, il faut d'abord citer le ralentissement de la croissance du trafic qui a eu un impact similaire à l'année dernière, de l'ordre de 2 %.

C'est sur l'alcool que les progrès ont été les plus nets (près de 40 % de la baisse) ce qui peut s'expliquer par le fait que cette année, la mesure prise en juillet 2003 (perte de six points du permis de conduire au lieu de trois pour conduite en état d'alcoolémie) a joué en année pleine. De plus les contrôles préventifs ont continué à augmenter en nombre et en qualité (meilleur ciblage).

Sur les vitesses, les progrès se sont poursuivis mais essentiellement sur les autoroutes de liaison et sur les routes nationales à 2 x 2 voies. Ceci explique, en particulier, les résultats exceptionnels sur les autoroutes de liaison (– 34,5 % de tués) qui sont encore plus nets quand on compare avant et après novembre 2003 ; fort logiquement, les résultats sont beaucoup moins bons sur les autoroutes de dégagement surtout si l'on tient compte du grave accident d'autocar qui avait aggravé le bilan 2003.

Par contre, les progrès en matière de port de la ceinture sont beaucoup moins importants que l'année dernière principalement parce que le nombre de procès-verbaux a fortement diminué.

La mesure sur les feux de jour, par le débat qu'elle a suscité, a joué positivement dans la baisse du nombre de tués de novembre-décembre. Par contre, le permis probatoire ne semble pas, dans l'attente d'analyses plus approfondies, avoir encore produit tous ses effets sur la tranche des 18-24 ans.

S'agissant des prévisions pour les prochains mois, on remarquera que la tendance du début de l'année 2005 (janvier, février et mars) prolonge celle du dernier trimestre 2004 à 5 000 tués par an soit une baisse de 5 % : l'objectif de descendre en dessous des 5 000 tués qui se traduira compte tenu du changement de définition du tué (tué à trente jours) et de la prise en compte des départements d'outre-mer par un objectif de moins de 5 500 tués semble donc réalisable.

Deux éléments seront déterminants pour que ce résultat se confirme au cours des prochains mois :

– l'évolution des vitesses qui ont commencé à remonter légèrement à la fin 2004 ;

– le comportement des conducteurs devant les pertes de points : jusqu'en 2002, les infractionnistes récidivaient assez facilement mais modifiaient in fine *leurs comportements pour éviter de perdre leur permis : si ce comportement se maintenait, l'augmentation très importante du nombre de conducteurs étant susceptibles de perdre leur permis serait un des facteurs majeurs de l'apaisement des comportements.*

***

Le bilan 2004 de la France entière, métropole plus départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion) s'établit comme suit :

– 87 802 accidents corporels ;
– 5 443 tués à six jours, soit 5 753 tués à trente jours ;
– 112 023 blessés dont 18 075 blessés graves.

Il s'agit du premier bilan France entière (métropole et départements d'outre-mer) puisque c'est la première fois cette année que les données des départements d'outre-mer sont extraites du fichier accidents, de la même façon que celles des départements métropolitains. Auparavant, les départements d'outre-mer figuraient à part dans la brochure parce que le fichier accidents montrait de gros déficits par rapport aux données fournies directement par les directions départementales de l'équipement locales. Les efforts importants réalisés dans la rédaction et l'envoi des bulletins d'analyse d'accidents corporels par ces départements font que le fichier est désormais exploitable pour tous les départements. Nous ne pouvons malheureusement pour ces raisons comparer 2004 à 2003 mais dès 2005, toutes les comparaisons seront possibles.

Dans tout ce qui suit, et uniquement cette année, seuls les résultats de la France métropolitaine seront commentés.

Le bilan 2004 de la France métropolitaine s'établit comme suit :

– 85 390 accidents corporels ;
– 5 232 tués à six jours, soit 5 530 tués à trente jours ;
– 108 727 blessés dont 17 435 graves.

Bien qu'elle soit bissextile, cette année présente un bilan en retrait par rapport à celui de 2003 avec – 5,4 % d'accidents corporels, – 8,7 % de tués et – 9,2 % de blessés graves. Le nombre total de blessés diminue de 6,2 %.

C'est la troisième année consécutive que le nombre de tués diminue de façon significative, sans toutefois retrouver la baisse spectaculaire et exceptionnelle de 2003.

La gravité, avec 6,13 tués pour 100 accidents corporels est inférieure de 0,22 point à celle de l'an dernier, elle-même déjà en baisse par rapport à celle de 2002 (valeur la plus forte de ces vingt dernières années).

Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2004 comparée à l'année 2003.

Des résultats moins bons de mai à septembre

En analyse corrigée des variations saisonnières (CVS), l'année 2004 a été marquée par trois phases :
– le début d'année jusqu'au mois d'avril connaît de très bons résultats dans le prolongement de la tendance de la fin 2003 au rythme en équivalent annuel de 4 970 tués ;
– de mai à septembre un relâchement dans les comportements fait remonter la tendance à un rythme de 5 400 ;
– à partir d'octobre 2004, un an après la forte baisse de novembre 2003, on a assisté à un retour à une tendance en dessous de la barre des 5 000.

La circulation est en légère progression et la consommation de carburants stagne

L'augmentation de la circulation mesurée sur le seul réseau national (autoroutes et routes nationales) a été de 2,1 %, en progression de 0,5 point par rapport à l'an dernier mais elle est encore loin des progressions des années antérieures qui se situaient aux environs de 3 à 4 % par an. Cette année, la circulation sur les autoroutes a augmenté de 2,9 % (+ 3,1 % sur les autoroutes de dégagement et + 2,7 % sur les autoroutes de liaison) alors qu'elle n'avait progressé que de 1,8 % l'année précédente. Sur les routes nationales, l'augmentation n'est que de 1,0 %, elle était de 1,2 % en 2003 et de 1,7 % en 2002.

La consommation de carburants est restée globalement stable (+ 0,1 %) et fait suite à la baisse de 1,2 % constatée l'an dernier. Cette stabilité observée malgré une augmentation du trafic doit être rapprochée de l'amélioration technologique des véhicules et du meilleur respect des limitations de vitesse.

Un très net renforcement des contrôles

Le renforcement des contrôles s'est traduit par une augmentation des infractions hors stationnement de 29,3 %, essentiellement due à l'augmentation du nombre d'infractions vitesse relevées par le système contrôle-sanction automatisé. Le nombre d'infractions pour non-respect des limitations de vitesse, tous moyens confondus, a été multiplié par plus de deux alors que le nombre de procès-verbaux traditionnels n'a augmenté que de 16 %. Le nombre d'infractions pour non-respect du panneau stop a augmenté de 18,8 %. En revanche, on assiste à une diminution du nombre des autres « grandes » infractions que sont le non-port de la ceinture de sécurité (– 19,6 %), le non-port du casque (– 9,4 %) et le franchissement de feu rouge (– 11,8 %).

Les dépistages d'alcoolémie pratiqués ont augmenté de + 4,9 % (dont + 3,1 % pour les dépistages préventifs).

6,4 millions de points retirés en 2004

Plus de 6,4 millions de points ont été retirés des permis cette année, ce qui représente une augmentation de plus de 44 % par rapport à 2003. 39 413 permis ont été invalidés, en progression de plus de 87 % par rapport à l'an dernier. Les excès de vitesse représentent 53,2 % des infractions traitées et le non-port du casque ou de la ceinture de sécurité 15,9 %.

Des progrès en terme d'alcoolémie mais moindres que pour la vitesse et la ceinture

Le nombre des accidents mortels avec alcool a diminué de 11,0 % par rapport à l'an dernier, soit plus que le nombre total des accidents mortels avec – 7,8 %. Il semblerait que l'aggravation des sanctions (retrait six points au lieu de trois en cas de conduite en état d'alcoolémie) intervenue en juillet 2003 a commencé à porter ses fruits. L'alcool reste, avec la vitesse, l'un des premiers facteurs d'accidents puisque 1 455 vies (contre 1 644 en 2003) auraient pu être sauvées si tous les conducteurs avaient respecté le taux d'alcool légal. 189 vies ont donc été sauvées grâce à l'amélioration des comportements en matière d'alcool soit 38 % du total.

Des dépassements de vitesse moins nombreux quel que soit le type de véhicule mais près d'un véhicule sur deux en excès de vitesse

Les campagnes de communication et la poursuite de la mise en place du contrôle-sanction automatisé ont fait qu'en 2004, sur l'ensemble du réseau, la baisse des dépassements de vitesse amorcée depuis 2000 continue sa progression. Ainsi, le taux de dépassement de la vitesse limite plus 10 km/h, tous véhicules confondus est de 21,5 % en 2004 alors qu'il était de 35,8 % en 2000, soit 14 points de moins. En 2004, ce taux de 21,5 % se décompose en 21,9 % pour les voitures de tourisme, 18,0 % pour les poids lourds et 40,9 % pour les motocyclettes.

À noter par ailleurs que 48,3 % des véhicules dépassent les vitesses autorisées en 2004 : 47,8 % pour les voitures de tourisme, 53,5 % pour les poids lourds et 62,0 % pour les motocyclettes.

Des vitesses moyennes en baisse pour les voitures de tourisme et les motocyclettes mais stables pour les poids lourds

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme ont diminué sur la plupart des réseaux, de 1 à 5 km/h en rase campagne et de 1 à 2 km/h en milieu urbain. De nuit, elles ont baissé de 2 à 3 km/h sur les réseaux de rase campagne (sauf sur les autoroutes de liaison où la vitesse moyenne augmente de 2 km/h) et de 2 à 4 km/h dans les agglomérations.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées à peu près stables sauf dans les traversées de petites agglomérations par les routes nationales où l'amélioration est nette.

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes ont diminué ou sont restées stables sur l'ensemble des réseaux mais elles demeurent toutefois très supérieures aux vitesses limites autorisées et aux vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes de jour.

Le taux de port de la ceinture de sécurité en progrès considérables en ville

L'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture à l'avant[1] des voitures de tourisme, en progrès de dix points entre 1992 (80,6 %) et 2001 (91,3 %) a encore gagné cinq points depuis puisqu'il se situe maintenant à 96,4 %.

Le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme est très élevé en rase campagne, entre 98 % et 99 % selon les voies (99 % sur les autoroutes de liaison). En ville, les taux de port atteignent maintenant des taux élevés, le plus faible étant de 87 % à Toulouse alors qu'il était de 43 % il y a quinze ans. Le taux moyen se situe en moyenne à 92 % pour les grandes villes de province et à 94 % à Paris. À l'arrière, selon un sondage réalisé en milieu urbain fin 2004, 75 % des usagers assis aux places arrière des voitures de tourisme bouclaient leur ceinture, taux plus élevé parmi les enfants (89 %) que parmi les adultes (63 %).

Ce changement de comportement amorcé l'an dernier semble se poursuivre. On évalue l'effet de ce changement de comportement à 5,4 % des vies sauvées en 2004.

Amélioration plus forte en rase campagne qu'en milieu urbain

Comme l'an dernier, les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent quel que soit le milieu sauf que les évolutions sont un peu plus fortes en rase campagne qu'en milieu urbain, notamment pour les nombres d'accidents corporels et de blessés légers. La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue de la même façon sur les deux zones de surveillance (– 0,11 point).

Par tailles d'agglomérations, c'est dans les villes de 5 000 à 20 000 habitants que la situation est la moins favorable avec une quasi-stabilité du nombre d'accidents corporels mais une légère augmentation du nombre de tués. C'est dans les villes de plus de 20 000 habitants que les bilans en tués sont les plus favorables.

Baisse exceptionnelle du nombre de tués et de la gravité des accidents sur les autoroutes de liaison

Le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux mais faiblement sur les voies communales (– 1,0 %). C'est sur les autoroutes qu'il diminue le plus (– 14,8 %) puis, par ordre décroissant, sur les routes nationales (– 9,8 %) et les routes départementales (– 8,7 %). Le nombre de blessés évolue de la même façon que le nombre d'accidents corporels.

Le nombre de tués diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les autoroutes (– 27,5 %) et plus encore sur les autoroutes de liaison (– 34,5 %). La baisse est également forte mais moins spectaculaire sur les routes nationales (– 9,2 %) et sur les routes départementales (– 7,2 %).

C'est sur les autoroutes de liaison que la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue le plus (– 3,53 points) et sur les routes départementales qu'elle augmente le plus (+ 0,18 point).

Les taux de tués aux 100 millions de kilomètres parcourus ont diminué : 0,25 sur les autoroutes contre 0,35 en 2003 et 1,08 sur les routes nationales contre 1,21 l'an dernier.

Forte diminution du nombre de tués pour les usagers de poids lourds et de véhicules utilitaires mais augmentation d'une unité pour les motocyclistes

C'est pour les usagers de poids lourds et de véhicules utilitaires que le nombre de tués diminue le plus (respectivement – 25,2 % et – 23,0 %) puis pour les cyclomotoristes (– 13,7 %), les cyclistes (– 12,1 %), les usagers de voitures de tourisme (– 9,2 %) et enfin pour les piétons (– 7,1 %). En revanche, il augmente d'une unité pour les motocyclistes (+ 0,1 %).

1. Pour des raisons pratiques, seul le port de la ceinture aux places avant fait l'objet de mesures.

Le nombre de blessés graves diminue pour tous les usagers, y compris pour les motocyclistes (– 4,6 %), de – 2,6 % pour les cyclomotoristes à – 25,9 % pour les usagers de poids lourds.

La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des catégories d'usagers, de – 0,02 point pour les usagers de voitures de tourisme à – 0,85 point pour les usagers de poids lourds mais augmente très légèrement pour les motocyclistes (+ 0,03 point).

Le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âge mais augmente pour les jeunes de 18 à 24 ans

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, et contrairement à l'an dernier, nettement plus pour la classe des moins de 15 ans (– 14,8 %), celle des 15 à 17 ans (– 16,3 %) et celle des 65 ans et plus (– 13,7 %). Il augmente en revanche pour la classe des 18-24 ans (+ 0,7 %).

Le nombre de blessés graves enregistre des baisses supérieures à 10 % pour la classe des 45-64 ans (– 10,7 %) et pour celle des moins de quinze ans (– 14,0 %). Les autres classes évoluent entre – 4,0 % pour les 15-17 ans et – 8,1 % pour les 65 ans et plus.

La gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des classes d'âge, de – 0,06 point pour les 25-44 ans à – 0,91 point pour les aînés mais augmente pour la classe des 18-24 ans (+ 0,23 point).

Huit départements ont un sur-risque par rapport à la moyenne nationale supérieur à 25 %

L'accidentologie des départements sur la période 2000-2004 montre que huit départements présentent un sous-risque de plus de 25 % par rapport au risque de la métropole : Hauts-de-Seine, Val-d'Oise, Essonne, Landes, Rhône, Isère, Yvelines et Côte-d'Or.

Douze présentent un sur-risque de plus de 35 % : Corse-du-Sud, Gers, Haute-Corse, Tarn-et-Garonne, Yonne, Vaucluse, Oise, Aube, Lot-et-Garonne, Ariège, Vendée et Gard.

Les régions du Nord enregistrent de meilleurs résultats que celles du Sud

L'accidentologie des régions sur la période 2000-2004 présente un très net gradient Nord-Sud puisque les régions les plus mal classées sont les régions Corse, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Auvergne et Poitou-Charentes. Plus au Nord, trois régions se détachent avec de mauvais résultats : Picardie, Centre et Champagne-Ardenne.

Parmi les meilleurs résultats, on trouve l'Île-de-France, le Nord-Pas-de-Calais, l'Alsace, la Bretagne et la Basse-Normandie.

En matière de comparaisons internationales, la France a encore beaucoup de progrès à réaliser

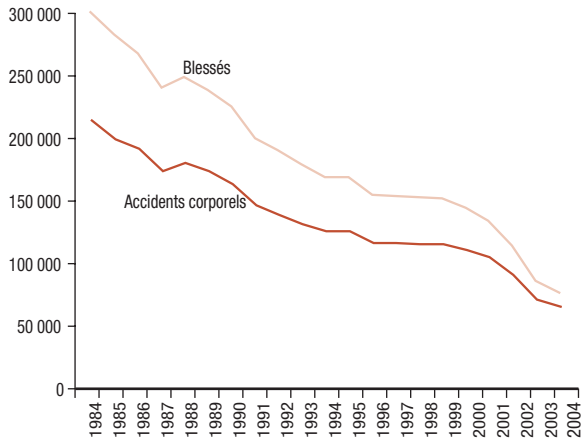
En termes de taux de tués par million d'habitants les résultats de 2003 placent la France devant l'Autriche, l'Espagne et l'Italie mais après l'Allemagne et le Royaume-Uni. En termes de tués par milliard de kilomètres parcourus, la France se situe derrière l'Allemagne et devant l'Autriche. Pour ce qui est de la conduite des motocyclettes, la France enregistre un taux 2,4 fois plus fort qu'en Allemagne (il était trois fois plus élevé l'an dernier).

Rappel du bilan des vingt précédentes années

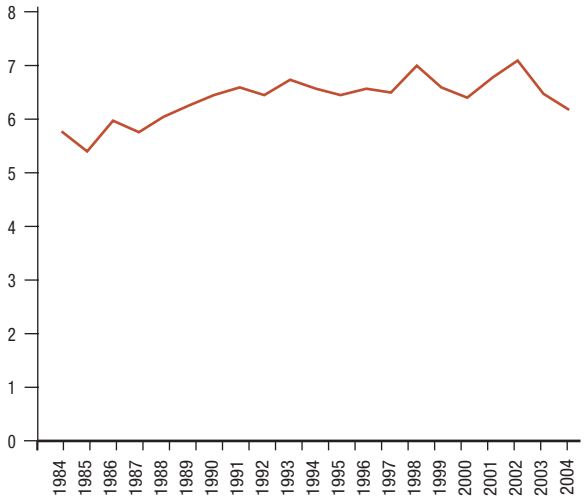
	Accidents corporels		dont accidents mortels	Tués		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
1984	**202 637**	– 6,2	–	**11 685**	– 2,2	**73 314**	**211 593**	**284 907**	– 5,5	5,77
1985	191 132	– 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	6 811	7 643	– 4,8	27 407	134 710	162 117	– 3,3	6,30
2001	116 745	– 3,7	6 920	7 720	+ 1,0	26 192	127 753	153 945	– 5,0	6,61
2002	105 470	– 9,7	6 549	7 242	– 6,2	24 091	113 748	137 839	– 10,5	**6,87**
2003	90 220	– 14,5	5 168	5 731	– 20,9	19 207	96 722	115 929	– 15,9	6,35
2004	*85 390*	– 5,4	*4 766*	*5 232*	– 8,7	*17 435*	*91 292*	*108 727*	– 6,2	6,13

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées et les nombres en italique aux valeurs les plus faibles.
Source : ONISR, fichier des accidents.

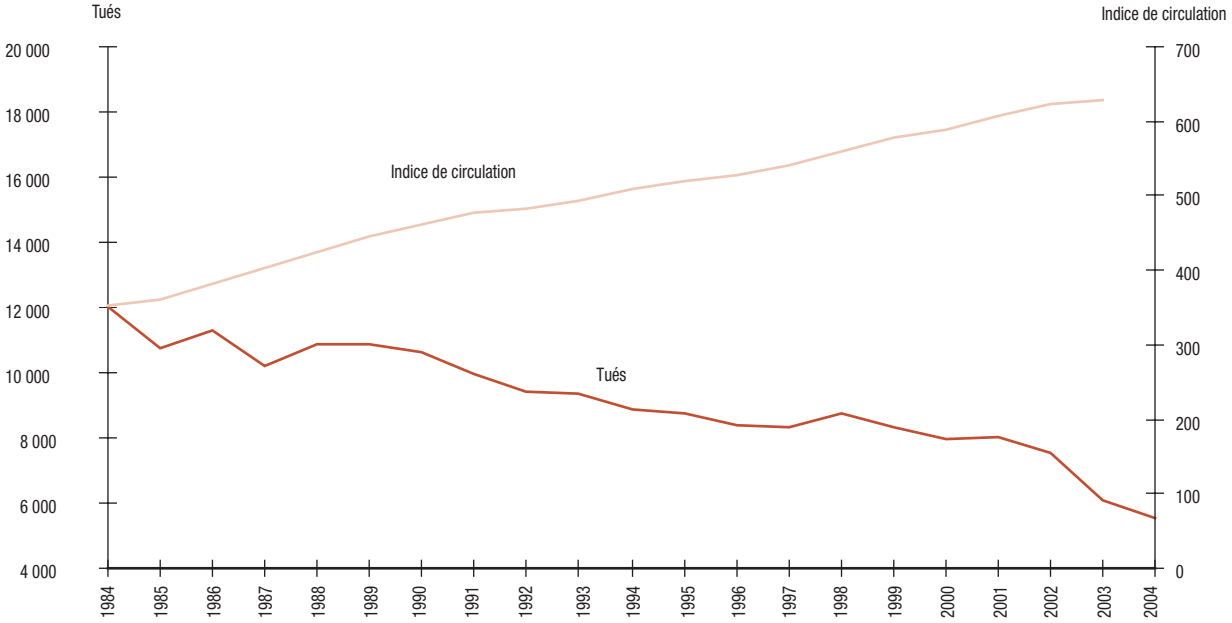
Évolution des nombres d'accidents corporels et de blessés



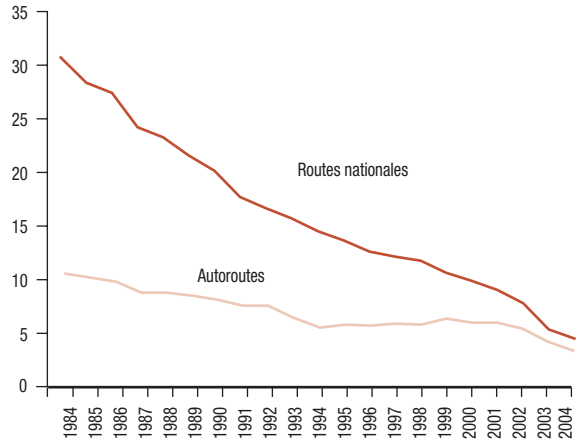
Évolution de la gravité des accidents



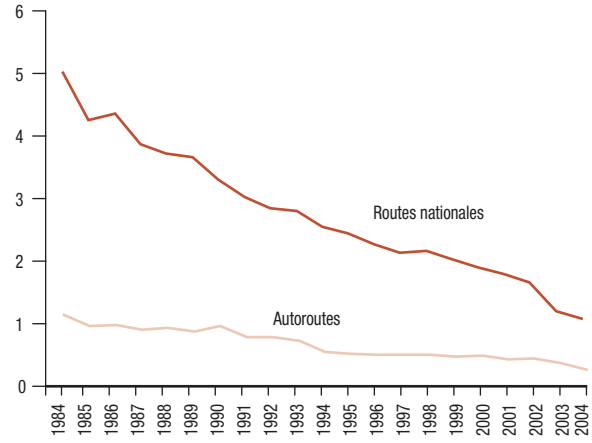
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



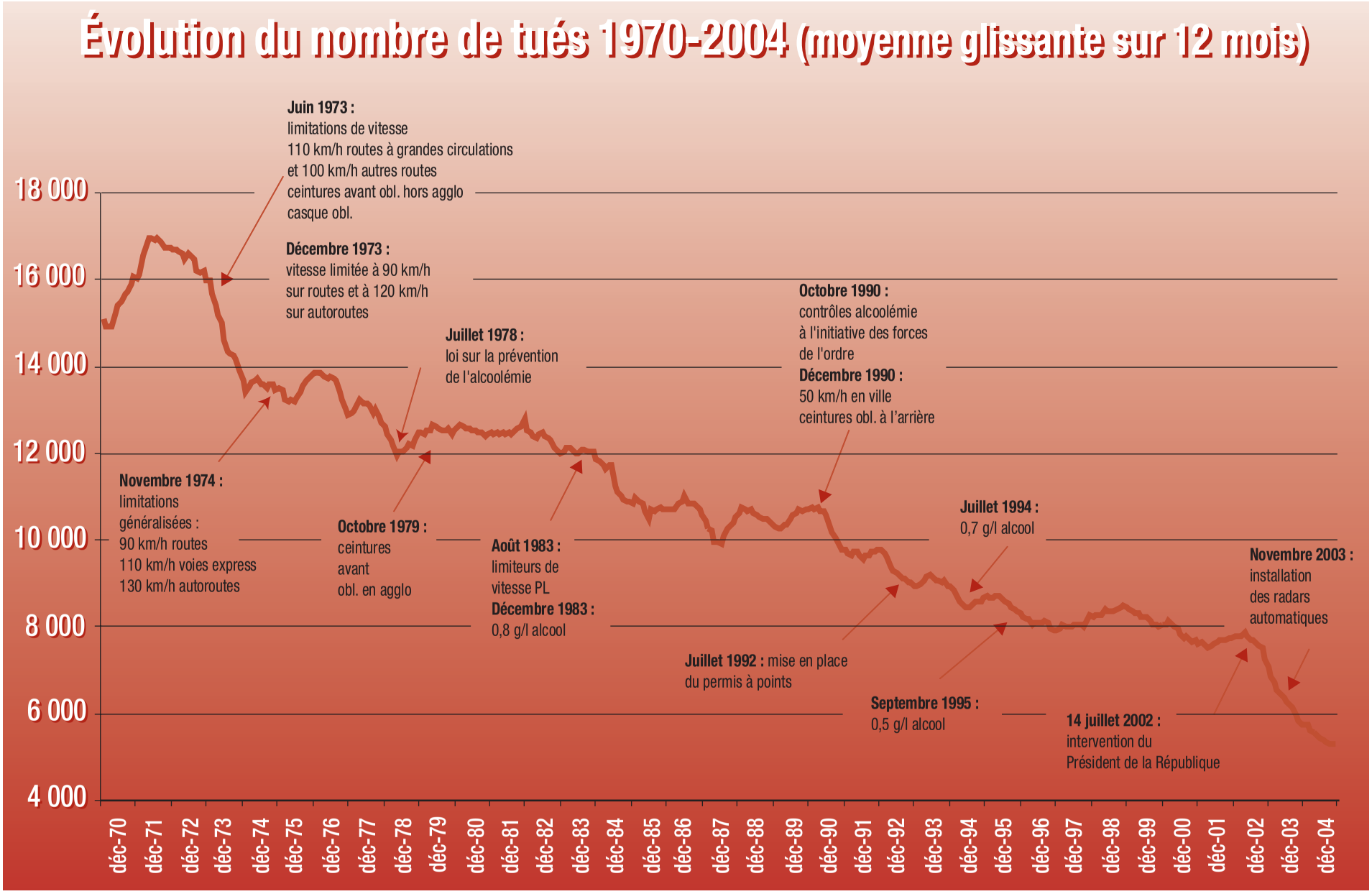
Évolution du taux d'accidents (pour 100 millions de km parcourus)



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



Évolution du nombre de tués 1970-2004 (moyenne glissante sur 12 mois)



Les grandes données de l'accidentologie

Ce chapitre a pour ambition de faire une introduction aux résultats de l'année 2004 [2] *en présentant les données de l'accidentologie les plus pertinentes et les plus permanentes. La plupart 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 BAAC [3] 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 rapportés à l'exposition au risque qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être une autre variable [4]. Il ne suffit pas de constater une plus grande fréquence d'un facteur dans les accidents, il faut vérifier qu'il y a une plus grande fréquence dans la circulation. 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.

Et distinguer les véritables liens de causalité. De plus les facteurs intervenant dans les accidents sont très nombreux : il faut savoir distinguer entre les coïncidences et les véritables liens de causalité.

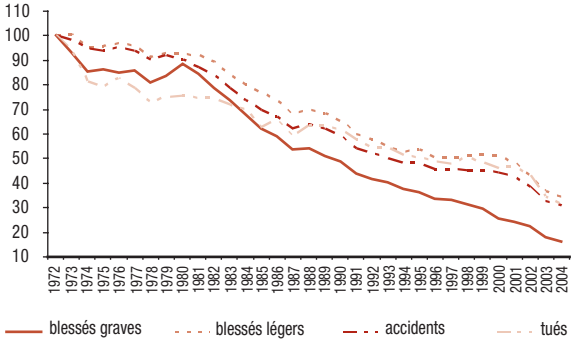
Le plan adopté reprend les paramètres les plus couramment analysés que sont le mode de déplacement (VL, PL...), les caractéristiques de l'usager (âge, sexe...), la localisation (type de réseau : autoroute, route nationale... ; les différences locales), le moment (mois, jour, heure) et l'infraction (alcool,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

À retenir particulièrement. Au total, on retiendra plus particulièrement les points suivants :
– en ce qui concerne les modes de déplacement c'est **la moto** qui est d'assez loin le mode 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, ce sont les **routes de rase campagne** (routes nationales ou départementales) qui prédominent en terme de risque ;
– en matière d'infractions, ce sont les **excès de vitesse** qui constituent l'infraction la plus répandue et proportionnellement la moins réprimée.

Tendance du long terme. Sur longue période, entre 1975 et 2001, la baisse moyenne annuelle du nombre des tués ressort à 2,3 %. Depuis, on a constaté une accélération du processus avec des baisses successives de 6,2 % en 2002, 20,9 % en 2003 et 8,7 % en 2004. En trois ans, entre 2001 et 2004, le gain s'élève à – 32,2 % pour les tués et – 29,4 % pour les blessés. Par rapport à la tendance de longue période, le gain cumulé sur trois ans est estimé à 3 730 vies sauvées.

En dix ans, depuis 1994, le nombre d'accidents a diminué de 35,7 %, celui des tués de 38,7 %, celui des blessés graves (au moins six jours d'hospitalisation) de 57,0 % et celui des blessés légers de 34,9 % (ceci s'explique principalement par l'évolution des techniques hospitalières qui vont dans le sens d'un raccourcissement de la durée d'hospitalisation).

Évolution comparée du nombre d'accidents et de victimes sur 32 ans base 100 en 1972



Blessés, blessés graves, blessés très graves. On peut estimer par ailleurs, sur la base des données du Registre de Lyon, que pour dix tués, on a six blessés très graves avec de lourdes séquelles.

2. Les données se rapportant à d'autres années sont signalées.

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

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

Les orphelins. Le bilan des accidents de la route ne se limite pas à des nombres de victimes, tuées ou blessées. Ces accidents ont parfois des conséquences lourdes sur la famille, en particulier sur des enfants qui deviennent orphelins suite à ces accidents. Pour évaluer cet impact, et faute d'un recueil systématique de l'information, l'Observatoire a utilisé une méthode s'appuyant sur des données démographiques croisées avec les effectifs par âge des tués dans les accidents. On a ainsi estimé à environ 3 600 le nombre d'orphelins de moins de 18 ans induits par les accidents de la route en 2003. En 2004, étant donné la baisse du nombre de tués par rapport à 2003, ce chiffre devait être proche de 3 200, ce qui représente environ six orphelins pour dix tués.

LE MODE DE DÉPLACEMENT

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

Tués	1994	2004
Piétons	13,20 %	10,51 %
Cyclistes	3,76 %	3,19 %
Cyclomotoristes	5,53 %	6,14 %
Motocyclistes	9,56 %	15,56 %
Usagers de VL	63,55 %	60,89 %
Usagers de PL	1,43 %	1,53 %
Autres usagers	2,96 %	2,18 %

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

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

L'importance du risque des deux-roues

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules	Kilométrage moyen	Tués par milliard de véhicules x km
Cyclomoteurs	241	2 020 *	119
Motocyclettes	721	4 728 *	152
Voiturettes	50	–	–
VL	107	13 847	8
PL	141	49 256	3

* Chiffre mi-2003.
Sources : ONISR et 42e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation.

Le risque par kilomètre parcouru pour les motocyclettes est 19 fois supérieur à celui des VL.

Les **poids lourds** représentent 6 % des kilomètres parcourus et seulement 3,1 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 9,8 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru moins impliqués mais leurs accidents sont plus graves : 13,3 % des tués dont 1,5 % 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, cinq fois plus vite que le trafic des poids lourds français (+ 21 % sur cinq ans au lieu de + 4 %) pour atteindre plus de 20 % du trafic total des poids lourds.

Les usagers motocyclettes ne représentent que 0,9 % du trafic mais 11,2 % des conducteurs impliqués dans les accidents et 14,5 % des victimes.

Le risque particulier des **motocyclettes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto par goût du risque (84 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans et 54 % entre 20 et 34 ans) et la pratique de la moto par des usagers moins expérimentés augmente le risque des motos. Les motos de 125 cm^3 ont un taux de tués par kilomètre parcouru deux fois inférieur à celui des motos plus puissantes.

Les accidents de motos sont concentrés dans un petit nombre de régions : les deux régions Île-de-France et PACA représentaient en 2004, 55 % du total des accidents de motos, et 36 % des accidents de VL.

Le **cyclomoteur** est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 45 % des tués avec des cyclomoteurs. Toutefois le parc est en diminution.

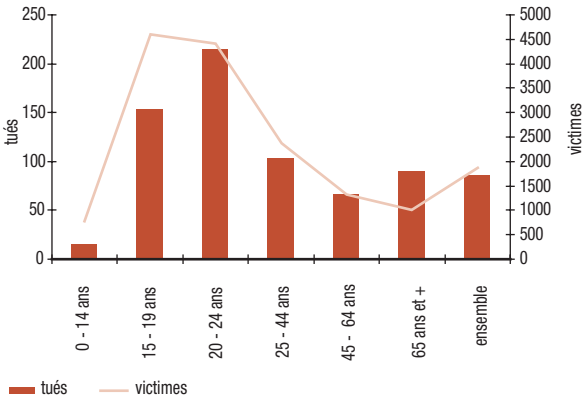
On ne connaît pas le kilométrage parcouru à **bicyclette**, mais on sait que la pratique a notablement augmenté avec le développement des vélos de loisir (à titre d'illustration, on peut observer que les ventes de VTT, adultes et enfants, VTC, BMX et bicross représentaient en 2003 près de 70 % des ventes totales de bicyclettes).

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 inférieur à 1/4.

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER

En fonction de l'âge

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

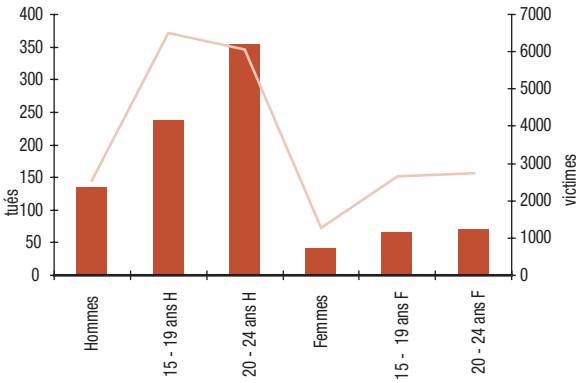


On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (56 % contre 44 % pour le reste de la population) et le week-end (42 % contre 32 %).

En fonction du sexe

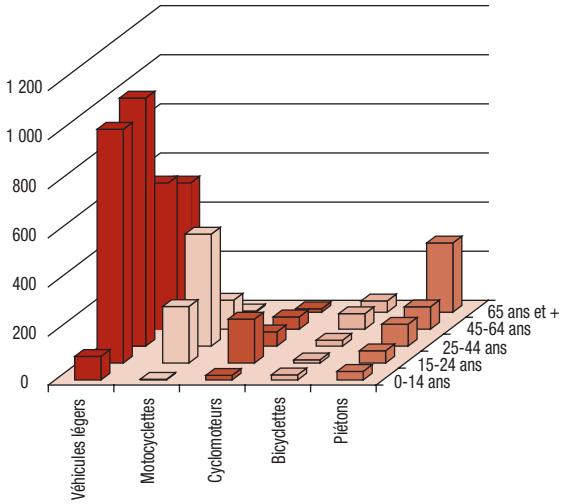
Nombre de victimes et de tués par million d'individus par classe d'âge et par sexe



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.

L'âge en fonction de la catégorie de l'usager

Tués par catégories d'usagers en fonction de l'âge



% d'usagers tués par tranches d'âge	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-65 ans	65 ans et plus	Total
Piétons	6,4 %	9,1 %	16,3 %	16,6 %	51,6 %	100 %
Bicyclettes	12,6 %	7,8 %	14,4 %	37,7 %	27,5 %	100 %
Cyclomoteurs	5,9 %	55,9 %	18,1 %	15,6 %	4,4 %	100 %
Motocyclettes	0,4 %	28,3 %	56,2 %	14,5 %	0,6 %	100 %
Véhicules légers	3,0 %	29,9 %	31,8 %	18,7 %	16,5 %	100 %
Poids lourds	1,3 %	8,8 %	47,5 %	37,5 %	5,0 %	100 %

Les jeunes. Les 0 à 14 ans sont de manière importante des usagers vulnérables : environ 31 % des tués dans cette classe d'âge sont des piétons ou des cyclistes.

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 27,6 % des tués sur la route et près de 40 % 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 (près de 48 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans) [5].

Les femmes. Pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes ont 2,8 fois moins de risque d'être tuées et sont 9,2 fois moins condamnées pour des délits.

Les personnes âgées. Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides : elles représentent 51 % des piétons tués et près de 28 % des cyclistes tués.

Conducteurs. On estime à environ 36 700 000 le nombre de personnes qui se servent effectivement de leur

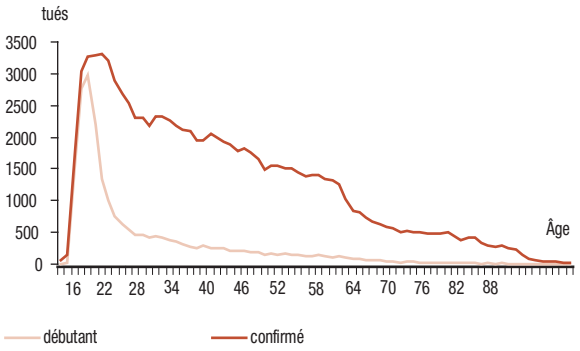
5. Données INSERM 1998.

permis de conduire [6]. On a relevé par ailleurs que 2 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel et 3 % de ceux impliqués dans un accident mortel n'ont pas le permis (défaut de permis, permis périmé, suspendu ou catégorie non valable). De même, 2 % des véhicules impliqués dans un accident corporel présentaient un défaut d'assurance. Les délits de fuite sont en augmentation. Ils concernaient 3,5 % des impliqués dans un accident corporel en 2004 contre 2,3 % en 1998.

L'ancienneté du permis. L'ancienneté du permis de conduire et l'âge du conducteur sont naturellement fortement reliés mais c'est l'âge qui explique plus le nombre d'accidents que l'ancienneté du permis.

Conducteurs impliqués dans un accident corporel selon l'âge et l'ancienneté du permis

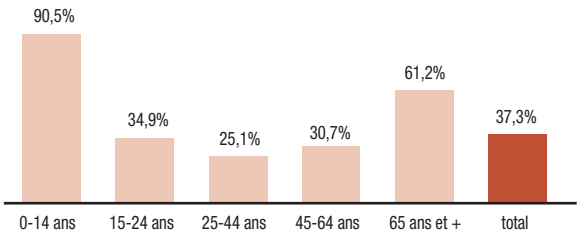
Nombre de tués en fonction de l'âge et de l'ancienneté du permis



Les étrangers. Sur le territoire national, les étrangers représentent environ 9 % des tués.

Usagers actifs et usagers passifs. La répartition des victimes actives (conducteurs véhicules motorisés), passives (passagers) ou vulnérables (piétons et cyclistes) est très différente suivant l'âge.

Part des victimes passives ou vulnérables en fonction de l'âge



60 % environ des victimes tuées ne sont pas responsables : piétons, occupants non-conducteurs, conducteurs non responsables.

LA LOCALISATION : LE TYPE DE RÉSEAU, LES DIFFÉRENCES LOCALES

Par réseau

	Part du kilométrage	Part du trafic	Part des accidents	Part des tués
Autoroutes	1,0 %	21,2 %	5,4 %	5,8 %
RN	2,7 %	17,1 %	12,8 %	22,7 %
RD	35,9 %	35,4 %	28,9 %	53,0 %
Autres *	60,4 %	26,4 %	52,8 %	18,5 %

* Essentiellement réseau urbain.

Le tableau ci-dessus 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.

Il permet de comprendre l'importance de la densité dans toutes comparaisons spatiales (entre départements ou entre pays [7]).

Les autoroutes. Les autoroutes sont 4 fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus de 0,25 alors que les routes nationales ont un taux de 1,08). En dix ans, les deux réseaux ont vu ce taux baisser considérablement [8].

31 % des tués sur autoroutes n'avaient pas leur ceinture [9]. 32 % des accidents corporels sont des collisions arrière ou en chaîne. Les accidents en contresens sont très rares (0,6 % des accidents). Ils représentent 11 tués en 2004.

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 : on a eu à déplorer près de 60 % du total des tués sur les routes bidirectionnelles de rase campagne.

Un des grands facteurs des décès en rase campagne sont les obstacles latéraux : 1 475 tués en 2004 dont 620 tués sur des arbres ou des poteaux. Les EDA [10] 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. Parmi les tués, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (25,4 % des

6. Résultat calculé à partir de l'enquête annuelle sur 10 000 ménages de la SOFRES.
7. 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.
8. – 55 % pour les autoroutes et – 60 % pour les RN.
9. Ce qui n'est pas incohérent avec la statistique générale de 10 % de personnes non attachées tous réseaux confondus aux places avant, car la proportion augmente aux places arrière et au niveau des tués.
10. Études détaillées d'accidents.

tués contre 4,8 % en rase campagne), les motocyclistes (21,2 % contre 13,4 %) et les cyclomotoristes (11,0 % contre 4,3 %).

Les indicateurs d'accidentologie locale. Le ratio tué pour un million d'habitants va de 13 pour les Hauts-de-Seine à 199 pour le Tarn-et-Garonne. 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 les départements les plus sûrs sont des départements urbains : les Hauts-de-Seine (– 36,8 %), le Val-d'Oise (– 34,4 %) et l'Essonne (– 34,1 %). Inversement, les départements les moins sûrs sont la Haute-Corse (+ 56,1 %), le Gers (+ 63,6 %) et la Corse-du-Sud (+ 82,9 %).

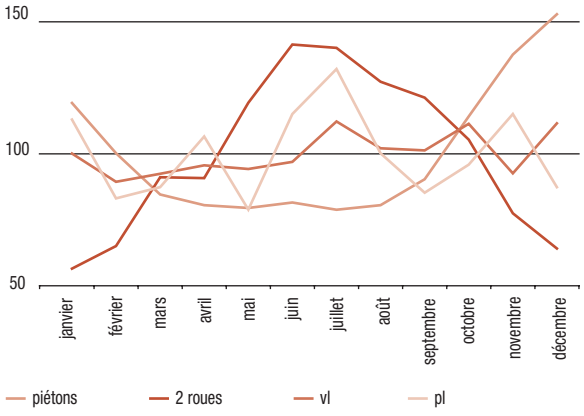
LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

En fonction du mois. Il y a une saisonnalité dans les séries mensuelles avec des mois d'hiver (janvier à mars) à faible accidentalité suivis d'une remontée au printemps qui culmine au cours de l'été et d'une descente progressive au cours de l'automne.

Cette évolution est pour partie due à l'évolution du trafic et pour partie aux conditions météo ainsi qu'aux conditions d'éclairement (rapport jour/nuit).

L'effet saisonnier est très différent en fonction du type d'usager : l'évolution intra-annuelle pour les poids lourds est la même que pour les véhicules légers, avec cependant des pointes prononcées en juillet et en novembre ; l'ensemble des deux-roues a une pointe très marquée en période estivale alors que pour les piétons c'est l'inverse.

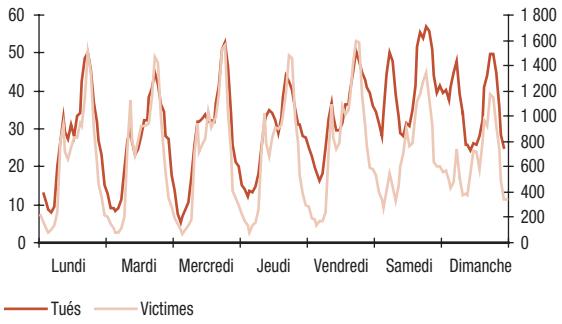
Évolution mensuelle des tués par types d'usagers
Moyenne sur les cinq dernières années
(indice 100 = moyenne annuelle)



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 %). Mais globalement sur l'ensemble de l'année l'effet météo ne dépasse guère 2 à 3 %.

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 de l'heure et du jour de la semaine



Les jours de début 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. On constate la présence d'un pic quotidien important aux alentours de 18 heures. On observe par ailleurs, dans les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche entre 4 heures et 6 heures du matin, un différentiel important entre les nombres de tués et les nombres totaux de victimes qui révèle l'augmentation du taux de gravité des accidents à cette période.

La nuit représente moins de 10 % du trafic mais 36 % des blessés graves et 44 % des tués.

Autres paramètres. 12,1 % des accidents se sont produits en 2004 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 110 tués (2,1 % des tués) par temps de brouillard :
– 75 % des victimes sont locales [11] ;
– 13,4 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 7,8 % lors d'un déplacement professionnel.

Conditions de l'accident : 20 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 16 % un véhicule seul avec un piéton, 11,5 % des collisions frontales, plus de 92 % des accidents mortels n'ont qu'un mort ; 0,3 % des accidents mortels ont plus de trois morts.

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

LES INFRACTIONS

L'alcool. À la différence de la vitesse, l'alcool est un comportement moins fréquent mais qui a un effet beaucoup plus grand sur l'accidentologie puisqu'on estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à 2,5 % en circulation, 5,4 % pour les accidents corporels et à 16,1 % en moyenne lors des accidents mortels. La proportion des accidents corporels avec alcool s'élève à 9,5 % (30,7 % pour les accidents mortels).

Le taux de conducteurs alcooliques dépend de l'âge, du sexe, de l'usager mais surtout de l'heure et du jour (la nuit et le week-end).

Les victimes des accidents avec alcool sont essentiellement les conducteurs alcoolisés et leurs passagers puisque ceux-ci représentent environ 80 % des tués.

On estime à près de 28 % le nombre de tués qui seraient sauvés si tous les conducteurs ne dépassaient pas la limite légale de l'alcool.

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 (trois points à partir de mars 2003). En 2004, le taux global de port de la ceinture pour les places avant des véhicules légers a subi une progression importante, surtout en milieu urbain. En rase campagne il s'est élevé à plus de 98 %. Il était inférieur à 93 % il y a dix ans. En milieu urbain, la progression sur les dix dernières années est encore plus spectaculaire avec une progression de plus de 23 points : 69,4 % de taux de port en 1994, 92,5 % en 2004.

On estime par ailleurs à 585 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture (70 % pour les conducteurs, 15 % pour les passagers avant et 15 % pour les passagers arrière).

La vitesse. Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en net retrait en 2004, reste un comportement de masse puisque c'est le cas de près de 50 % des automobilistes, de plus de 50 % des conducteurs de poids lourds et de plus de 60 % des motocyclistes, tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont en baisse sensible en 2004. Ils s'élèvent à 21,9 % pour les véhicules de tourisme (contre 26,3 % en 2003) à 18,0 %, pour les poids lourds (23,8 % en 2003) et 40,9 % pour les motos (contre 42,7 % en 2003).

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations sont les plus élevés avec plus de 65 % sur les voies d'entrées/sorties d'agglomération par les conducteurs de voitures de tourisme. On a d'autre part tendance à rouler plus vite de nuit en milieu urbain.

Les interdistances. Les données 2004 recueillies sur les interdistances ont confirmé les premières constatations effectuées en 2002 et 2003. Pour l'ensemble des conditions de circulation, tous réseaux confondus, un conducteur sur quatre est en infraction (temps intervéhiculaire inférieur à 2 secondes) et pour 5,0 % des conducteurs on observe un temps intervéhiculaire inférieur à une seconde (contre 5,7 % en 2003). Ces deux indicateurs passent respectivement à 56,2 % (contre 57,8 % en 2003) et 12,1 % (contre 14,1 % en 2003) en régime de circulation dense, défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Par ailleurs, on constate toujours que ce n'est pas sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires est la plus élevée, mais davantage sur les routes nationales et départementales de rase campagne.

Les autres infractions. Elles sont beaucoup moins fréquentes, mais en nombre non négligeable, telles que le non-respect des priorités (2,6 %), les franchissements de feux (1,4 %) et le non-respect des stops (0,7 %).

Le permis à points. 6 442 660 points ont été retirés à 2 527 678 conducteurs (infraction moyenne de 2,5 points) ; 39 413 permis ont été retirés pendant que 825 600 conducteurs retrouvaient leur capital de douze points après trois années sans infraction.

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 quatre.

L'efficacité des contrôles. Les contrôles de l'alcoolémie ont nettement progressé au cours des dix dernières années puisque leur nombre est passé de 6,6 millions de dépistages préventifs en 1995 à 7,9 millions en 2004. Depuis la mise en place des premiers radars en novembre 2003, le nombre des contrôles de vitesse s'est fortement accru et les infractions constatées ont plus que doublé, la part du contrôle automatisé approchant les 50 %.

Actions 2004 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.

1) pour le conducteur, l'action porte d'abord sur la **formation**, qui est conçue comme un véritable continuum éducatif, depuis l'école (attestation scolaire de sécurité routière) jusqu'aux formations postpermis tout au long de la vie du conducteur.

Par ailleurs, la volonté de mobiliser l'ensemble des acteurs se traduit par des efforts de **communication** sous la forme de campagnes nationales et d'actions locales.

En complément de ces actions d'éducation et de prévention, le **contrôle** et la **sanction** viennent rappeler l'utilité et la nécessité du respect des règles.

2) La sécurité des **infrastructures,** l'amélioration de la **signalisation** et **l'information** des conducteurs sont autant d'éléments contribuant à réduire l'insécurité routière.

3) 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.

Toutes ces actions ne sont possibles que grâce au développement d'une meilleure **connaissance** de l'accidentologie et par une **politique locale forte** visant à associer tous les services de l'État et les collectivités locales ainsi que de nombreuses associations œuvrant bien au-delà de la sécurité routière au sens strict.

La politique de sécurité routière est menée sous l'autorité du Comité interministériel de la sécurité routière qui est l'instance de décision dans ce domaine : la Délégation interministérielle à la sécurité routière a pour mission de préparer les délibérations de ce Comité et de veiller à l'exécution des mesures décidées en relation avec les départements ministériels concernés notamment pour les mesures concernant le contrôle-sanction qui sont mis en œuvre par les ministères de l'Intérieur, de la Défense et de la Justice, en relation avec les autres administrations concernées (Industrie, Finances).

La Délégation interministérielle par l'intermédiaire de son Observatoire assure également le secrétariat du Conseil national de la sécurité routière qui est une instance chargée de conseiller les pouvoirs publics dans ce domaine.

Le rapport ci-dessous présente l'action de la Délégation interministérielle à la sécurité routière et de la Direction de la sécurité et de la circulation routières pour l'année 2004.

Après la baisse exceptionnelle des accidents en 2003, l'action des pouvoirs publics en 2004 avait pour principal objectif de maintenir cette orientation à la baisse. De nombreuses mesures ont été prises, en ce sens, parmi lesquelles on retiendra quatre actions principales :

*– le **déploiement du contrôle automatisé** qui s'est poursuivi de manière accélérée puisqu'au 31 décembre 2004, on pouvait déjà compter 400 radars (soit 232 fixes et 168 mobiles), la mise en place des 1 000 radars programmés (dont 30 % mobiles) étant prévue d'ici la fin 2005. Outre l'impact local très fort en terme d'accidents, le dispositif a permis d'accentuer la baisse des vitesses sur l'ensemble du réseau routier et de participer ainsi à la baisse du nombre des accidents et des tués. L'importance des petits excès de vitesse constatés par le système de contrôle automatisé a conduit à adapter les sanctions pour les rendre plus équitables : aggravation des peines pour les grands excès de vitesse et minoration des amendes pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors agglomération ;*

*– **l'allumage des feux de croisement le jour** sous forme d'une recommandation faite à tous les usagers quand ils circulent de jour, hors agglomération à partir du 31 octobre 2004. Cette mesure doit permettre d'éviter 2,5 à 4 % de tués. Une évaluation est menée par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière pour être en mesure à l'automne 2005 de décider soit de poursuivre l'expérimentation soit de rendre la mesure obligatoire ou de la supprimer ;*

*– **le permis probatoire** (loi du 12 juillet 2003) qui est entré en application le 1er mars 2004 concerne tous les nouveaux titulaires du permis de conduire et les conducteurs qui se voient annuler le permis de conduire. Par ailleurs, l'organisation et le contenu du permis de conduire ont été profondément modernisés : nouvelle épreuve théorique sécurisée, allongement de l'épreuve pratique et création/rénovation des centres d'examen au permis de conduire ;*

*– **l'harmonisation des définitions** des gravités (tués et blessés) avec celles adoptées par nos principaux voisins européens à compter du 1er janvier 2005.*

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les travaux du Conseil national de la sécurité routière

En 2004, le CNSR a tenu deux séances plénières les 18 mai et 22 octobre.

Lors de la réunion du 18 mai 2004, avec l'aide du comité des experts et des commissions permanentes, le Conseil s'est prononcé contre une limitation de la puissance des véhicules pour les conducteurs novices car cette mesure serait discriminante et injustifiée. Il s'est également prononcé contre l'abaissement du taux d'alcoolémie des conducteurs mais pour le développement des contrôles d'alcoolémie ciblés et l'amélioration du suivi des conducteurs.

Par ailleurs, ont été présentées et discutées par les quatre commissions permanentes, neuf propositions de recommandations :
– connaissances : amélioration de la connaissance ;
– usagers : observation des comportements ; prévention des risques routiers en entreprise ; aide aux victimes et aux familles ;
– véhicules : enregistreurs de contexte ; aide au respect de la loi ;
– infrastructure : signalisation de limitation de vitesse ; certification qualité des infrastructures ; traitements des obstacles latéraux.

Le Conseil installé depuis octobre 2001, est arrivé au terme de son premier mandat. Il a été procédé au renouvellement de ses membres et à cette occasion le nombre des représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière a été élargi avec cinq membres supplémentaires : trois associations de jeunes et deux autres associations d'usagers, pour une meilleure représentativité du Conseil.

Au premier semestre 2005, le CNSR proposera un bilan de son activité au terme de ses trois premières années d'existence. Ce rapport d'activité permettra de faire le point sur les travaux du Conseil et mettra en exergue les principaux sujets traités par le CNSR. Ce rapport d'activité sera l'occasion de donner une meilleure visibilité à l'action du CNSR.

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 procéder à des évaluations des actions de sécurité routière. Composé d'un effectif de 53 membres, 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. Il est assisté d'un comité d'experts.

Pour plus d'informations se reporter sur le site du Conseil à : www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr

Le Comité interministériel de la sécurité routière

Dans le prolongement du Comité interministériel du 18 décembre 2002, les deux Comités interministériels qui se sont tenus les 13 janvier et 7 juillet 2004 ont décidé de nouvelles mesures mises en œuvre dans l'année 2004.

Les décisions prises s'articulent autour des thèmes suivants :

Les mesures réglementaires

– Permis probatoire au 1er mars 2004.
– Immatriculation des cyclomoteurs au 1er juillet 2004.
– Formation pratique du BSR portée de trois à cinq heures au 1er septembre 2004.
– Baisse du taux d'alcool limite autorisé à 0,2 g/litre de sang pour les conducteurs de transport en commun au 25 octobre 2004.
– Signalisation par barres rétroréflechissantes à l'arrière des camions obligatoire à compter du 1er avril 2005.
– Aggravation des peines pour les grands excès de vitesse (50 km/h ou plus) et minoration de l'amende pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h depuis le 6 décembre 2004.

Des actions en faveur des jeunes

– Deux tables rondes « alcool, lieux festifs » et « deux-roues motorisés ».
– Ouverture des circuits pendant la semaine de la sécurité routière du 13 au 20 octobre 2004.
– Mission confiée à M. Bertrand dès juillet 2004 sur l'étude d'un dispositif améliorant l'accès des jeunes au permis de conduire.

La santé publique

– Poursuite en 2004 des travaux sur l'aptitude médicale à la conduite.
– Journée annuelle de l'organisation mondiale de la santé, le 7 avril 2004, consacrée à la sécurité routière.
– Circulaire sur les conditions de prise en charge des blessés par traumatisme crânien ou par lésion de la moelle épinière.
– Semaine de la sécurité routière du 13 au 20 octobre 2004 consacrée aux victimes de la route.

Les infrastructures

– Cartographie de l'accidentologie routière mise en ligne le 9 juillet 2004.
– Démarche de sécurité des usagers sur les routes existantes – SURE – mise en place le 1er septembre 2004.
– Mise en ligne en juillet 2004 du site Internet « dites-le au ministre » permettant de faire remonter des problèmes de signalisation.
– Poursuite en 2004 du programme de mise à niveau des glissières en faveur des motards.

L'allumage des feux de croisement le jour

Hors agglomération, sous forme d'une recommandation, effective depuis le 31 octobre 2004.

Un nouveau programme de mobilisation

Des bénévoles et un renforcement des partenariats avec les collectivités territoriales lancé depuis le 1er septembre 2004.

La poursuite du déploiement du contrôle-sanction automatisé

Le programme de mise en place de 1 000 radars à la fin 2005 (700 fixes et 300 embarqués) se déroule suivant le calendrier prévu :
– 10 mai 2004 : 100 radars (70 fixes et 30 mobiles) ;
– 31 décembre 2004 : 300 radars de plus soit 400 au total (232 fixes et 168 mobiles) ;
– en 2005, la cadence ne faiblira pas (40 radars fixes et 20 mobiles par mois) ce qui permettra d'installer les 600 radars restants.

Dans la majorité des cas, les sites retenus sont ceux qui ont été communiqués par chaque préfecture avec leur ordre de priorité et suivant les seuls critères d'implantation prenant en compte le caractère accidentogène des lieux, l'implication du facteur vitesse dans les accidents et la difficulté d'effectuer des contrôles classiques.

Le contrôle-sanction automatisé

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.

La répartition par types de réseaux routiers est la suivante : 12 % sur des autoroutes ; 22,5 % sur des voies rapides et 65,5 % sur des routes bi-directionnelles.

Au 31 décembre 2004, vingt-cinq radars ont été installés sur des routes départementales et sept sur des voies communales.

Depuis décembre 2004, les radars installés sont des radars de deuxième génération, qui permettent notamment le paramétrage à distance et la télémaintenance.

Le fort impact du contrôle automatisé sur l'accidentalité

Une évaluation de l'impact global du contrôle automatisé sur la sécurité routière a été demandée à l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. Les premiers éléments recueillis portant sur les soixante-dix radars fixes installés en 2003 montrent que le dispositif de contrôle automatisé a un impact local très fort. En effet, chaque conducteur français voit sa vitesse contrôlée en moyenne plus de deux fois par mois, le taux de dépassement de la vitesse autorisée au niveau des radars est extrêmement faible (0,3 %) et les accidents au niveau des radars ont baissé de manière très importante (plus de 85 %).

Les effets globaux sur l'ensemble du réseau routier sont eux aussi très importants puisque le taux de dépassement de la vitesse autorisée de plus de 10 km/h par les voitures de tourisme est passé de 34 % fin 2002 à 24 % fin 2004.

Les nombres d'accidents corporels et de tués ont diminué en conséquence. Par exemple sur les autoroutes de liaison, la baisse du nombre de tués est spectaculaire puisqu'elle atteint 34,5 %.

Ce lien entre effet local et effet global est tout à fait essentiel pour l'avenir puisque lorsqu'ils seront déployés, les 1 000 radars ne contrôleront que 3 % de l'ensemble des parcours.

Bilan qualitatif, quantitatif et financier du programme

Le nombre d'infractions relevées par les radars, au 31 décembre 2004, se monte à 1 800 000 pour les véhicules immatriculés en France.

La moyenne journalière d'infractions relevées par radar est de 50 (30 en moyenne journalière pour les radars mobiles, 80 pour les fixes).

La répartition des infractions par nature depuis l'origine est la suivante :
– moins de 20 km/h : 88,5 % ;
– de 20 à 30 km/h : 8,0 % ;
– de 30 à 40 km/h : 2,2 % ;
– de 40 à 50 km/h : 0,8 % ;
– plus de 50 km/h : 0,5 %.

Le centre national de traitement (CNT) et le centre d'appel ont été transférés de Lille à Rennes le 1er octobre 2004.

Au 31 décembre 2004, 1 600 000 avis de contravention ont été émis, ils ont généré environ 500 000 courriers traités au centre national de traitement.

Environ 60 % des courriers traités, soit 300 000, avaient pour objet la désignation d'un autre conducteur. 26 000 ont fait l'objet d'un envoi de formulaire de demande de photos.

Le centre d'appel traite environ 1 000 appels par jour.

Un centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), service commun à la police et à la gendarmerie ayant pour mission la constatation et le traitement des infractions au Code de la route relevées au moyen des systèmes de contrôle automatique, a été créé par décret du 14 octobre 2004.

Différentes mesures d'accompagnement ont été mises en œuvre :
– information systématique auprès du public (panneaux de signalisation, communication dans la presse, publication de l'emplacement des radars sur Internet) ;
– ouverture d'un centre d'appels dès le début du programme de déploiement pour répondre aux questions des usagers ;
– gestion systématique et rapide des courriers reçus au CNT grâce à des outils informatiques ;

– paiements facilités par Internet et téléphone (serveur vocal).

En 2003-2004, la dépense concernant le programme contrôle-sanction automatisé s'est élevée à 101 millions d'euros. Pour 2004, le montant des amendes encaissées s'élève à 106 millions d'euros.

Les difficultés rencontrées

■ Les véhicules étrangers

Aujourd'hui, les véhicules étrangers représentent environ un quart des véhicules en infraction, la grande majorité des immatriculations relevées provenant des pays limitrophes et, depuis la mise en œuvre du dispositif, la proportion de grands excès de vitesse pour les véhicules étrangers a tendance à augmenter.

Un groupe de travail interministériel piloté par le ministère de la Justice a été constitué, avec pour mission de préparer des accords de coopération bilatéraux avec les pays limitrophes. L'objectif est d'identifier les propriétaires de véhicules immatriculés à l'étranger (coopération policière) et d'assurer leur poursuite par tout moyen (coopération judiciaire). Au niveau européen, une réflexion sur le sujet a été engagée sur l'initiative du commissaire européen, Jacques Barrot, afin de lutter contre l'impunité transfrontalière.

■ L'identification des motos et des poids lourds

En ce qui concerne les infractions commises par les motos, 5 000 avis de contravention sur les 100 000 infractions constatées ont été envoyés en 2004. Ce chiffre devrait augmenter en 2005 avec la généralisation des radars pouvant photographier par l'arrière.

Les poids lourds, qui ne sont pas soumis aux mêmes limitations de vitesse que les véhicules légers, doivent pouvoir être identifiés spécifiquement par rapport à la règle qui leur est applicable. Des systèmes permettant la détection de ces infractions sont en cours de développement et devraient pouvoir être utilisés à partir de fin 2005.

■ Le vandalisme

Les actes de vandalisme ont connu un niveau important au début du programme. Différentes actions ont été entreprises dès le mois de novembre 2003 : télé-transmission des alarmes des radars, information par affiche sur les peines encourues, optimisation du délai de remise en état de l'équipement dégradé. Depuis juin 2004, les actes de vandalisme diminuent.

■ La gestion des retours de courriers

Une gestion efficace des courriers a été mise en place pour éviter un engorgement de la chaîne, contribuer à l'efficacité du dispositif et garantir son équité. Afin de faire face au volume de courriers à traiter, chaque courrier reçu est numérisé et associé au dossier électronique du contrevenant, ce qui permet un traitement plus rapide et plus rigoureux.

La campagne nationale sur l'utilisation des feux de croisement de jour

Suite à une note du comité des experts et après un avis favorable du Conseil national de la sécurité routière, le CISR du 7 juillet 2004 a décidé de recommander, à partir du 31 octobre 2004, à tous les usagers d'allumer leurs feux de croisement quand ils circulent de jour, hors agglomération. Suivant les experts, cette mesure doit permettre d'éviter 3,5 à 5,5 % de tués et à terme, si elle est généralisée aux agglomérations, entre 5 à 8 % des tués.

Cette opération a donné lieu a de nombreuses actions de communication : conférence de presse, spots télévisés, radio, dépliants, etc.

Le programme lancé en France permettra de faire la preuve concrètement que cette mesure est bien adaptée à notre pays et qu'il n'y a pas de contre-indications, avant d'envisager ultérieurement de l'étendre aux agglomérations et de la rendre obligatoire.

C'est la raison pour laquelle une évaluation est menée par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière suivant une méthodologie validée par le comité des experts du Conseil national de la sécurité routière.

L'évaluation de la mesure

Outre un dispositif de veille mis en place de manière permanente pour vérifier que la mesure n'entraîne pas d'effets indésirables, l'évaluation comprend trois volets :
– la **mesure de l'usage effectif** par les conducteurs des feux de croisement le jour ;
– **l'analyse de l'accidentologie** ;
– une **analyse de l'opinion** des Français ainsi que leurs attitudes et leurs intentions au travers de deux sondages.

Les associations d'usagers seront associées à cette évaluation.

Un premier bilan de la mesure ne pourra être disponible que début octobre 2005.

Les mesures faites montrent que le taux d'utilisation est de l'ordre de 30 % et qu'il varie beaucoup suivant le temps : dépassant les 40 % quand le temps est couvert, il baisse fortement lorsque le temps est ensoleillé. Ces résultats doivent être appréciés en prenant en compte le fait qu'il ne s'agit que d'une recommandation impliquant un changement important des comportements et faisant appel à des notions techniques sur lesquelles la communication n'est pas facile.

LA CONNAISSANCE

Le comité des experts de la sécurité routière

Ce comité a été créé en octobre 2001, en même temps que le Conseil national de la sécurité routière.

Il est chargé de deux missions : assister le CNSR et valider les publications de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

Parmi les travaux les plus remarquables de l'année 2004 citons trois notes :
– Faut-il abaisser le taux d'alcool autorisé sur la route ? Mars 2004.
– Adéquation entre l'expérience acquise et la puissance du véhicule automobile. Avril 2004.
– Faut-il recommander l'utilisation des feux de jour ? Juin 2004.

Pour plus d'informations se reporter sur le site du CNSR : www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr

La modernisation du fichier des accidents (BAAC 2002)

Le projet de modernisation du fichier des accidents mené par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière avec l'aide du SETRA est entré dans une phase plus opérationnelle avec la mise en place d'un nouveau standard plus simple dans le cadre d'une architecture rationalisée ; le changement des définitions de la gravité, effectif depuis le 1er janvier 2005 (voir plus bas), va permettre d'abord l'harmonisation avec les définitions européennes mais également l'amélioration de la qualité des données avec une variable « hospitalisé » plus simple et plus fiable.

La conception du projet de déconcentration du fichier est bien avancée avec l'objectif pour le premier semestre 2005 d'une mise à disposition d'une base de données départementales accessibles en consultation par tous les services concernés et pour le premier semestre 2006 d'un accès en correction et validation pour les administrateurs locaux (CDES des DDE).

Le changement des définitions de la gravité

Le Comité interministériel de la sécurité routière a, le 7 juillet 2004, adopté le principe d'une harmonisation des définitions de la gravité retenues dans le fichier national des accidents corporels avec celles adoptées par nos principaux voisins européens. Le 13 octobre 2004, en conseil des ministres, le Président de la République a demandé que cette harmonisation soit effective dès l'année 2005.

Cette harmonisation concerne la **définition du tué** (qui passe de six jours à trente jours), la suppression du blessé grave (hospitalisé plus de six jours) remplacé par le **blessé hospitalisé** plus de 24 heures.

De ce fait, les remontées rapides ATB (accidents, tués, blessés) seront transformées en ATBH (accidents, tués, blessés dont hospitalisés).

L'alourdissement du suivi sur un mois des blessés graves susceptibles de décéder, sera compensé par la simplification très nette intervenue dans la définition des blessés hospitalisés. Une expérimentation est d'ailleurs en cours dans les régions Basse-Normandie et Rhône-Alpes pour déterminer comment les établissements de santé peuvent aider les forces de l'ordre à connaître l'état de santé des victimes. Elle pourrait aboutir à la mise en place d'une fiche navette entre les établissements de santé et les forces de l'ordre.

Dans l'immédiat, les publications mensuelles de résultats de l'accidentalité qui s'appuient sur les remontées rapides, continueront à présenter des résultats provisoires de personnes tuées à six jours directement comparables aux résultats de l'année 2004. Ce n'est qu'à la fin de l'année 2005 que pourront être publiées en routine des données sur la base de la nouvelle définition des personnes tuées à un mois.

L'accidentologie

En 2004, les nouvelles analyses de l'Observatoire ont porté en particulier sur les conducteurs responsables, sur les conducteurs sans permis ou en fuite et sur l'impact médiatique des résultats de la sécurité routière.

L'évaluation

La plupart des études d'accidentologie de l'Observatoire contiennent une part d'évaluation : par exemple, les travaux récents sur la vitesse, l'alcool ou la ceinture essaient de déterminer quelle est l'efficacité des mesures prises dans ces domaines. Mais de plus en plus aujourd'hui, l'Observatoire est amené à engager des études spécifiques d'évaluation. Cela a été le cas pour le contrôle-sanction automatisé et pour la campagne sur les feux de jour avec l'appui, dans les deux cas, du comité des experts.

La diffusion des connaissances

Par ailleurs, le site Internet de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire) s'est enrichi d'une rubrique en langue anglaise.

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

– *Les grandes données de l'accidentologie*, DSCR/ONISR, mai 2004.
– *La sécurité routière en France, Bilan de l'année 2004*, DSCR/ONISR, La Documentation française, juillet 2004.
– *La sécurité routière à travers les chiffres*, édition 2005, DSCR/ONISR, La Documentation française, juillet 2004.
– *Grands thèmes de la sécurité routière en France en 2002*, DSCR/ONISR, La Documentation française, août 2004.

Tous ces ouvrages sont consultables sur le site de l'Observatoire :
www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

Enfin, un effort important a été consenti pour mieux utiliser les travaux de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière dans le cadre de la communication de la Délégation interministérielle à la sécurité routière :

cet effort fait avec l'appui de la sous-direction de la communication s'est traduit par l'organisation ou la participation à trois conférences de presse (résultats de l'année 2003, feux de jour, le contrôle automatisé) et la diffusion de nombreux communiqués de presse (résultats mensuels, Observatoire des vitesses, autres publications).

LA COMMUNICATION

Campagnes de communication

L'année 2003 a traduit un changement notable du comportement des conducteurs. En 2004, l'enjeu a été de démontrer qu'une nouvelle norme sociale est peu à peu en train de s'installer, à laquelle on demande d'adhérer en respectant les règles mais aussi et surtout en s'engageant dans un nouveau contrat de conduite.

L'année 2004 a été aussi l'année d'application pleine et entière des mesures législatives et réglementaires prises en 2003. Dans cette perspective, la communication a donné un éclairage positif et préventif à ces mesures. Par ailleurs, la pression exercée en matière de respect des règles – en particulier autour de l'idée qu'*« il n'y a jamais de bonnes raisons de transgresser les règles »* – a été maintenue à un haut niveau.

Dans la continuité des états généraux de 2002 et des assises départementales de 2003, la forte mobilisation des acteurs sur le terrain a été poursuivie. Les actions de communication de proximité jouent en effet un rôle de premier plan dans la lutte contre l'insécurité routière.

En 2004, la communication de la sécurité routière a donc agi à trois niveaux :
– en direction de l'opinion : expliquer les nouvelles règles et faire percevoir les évolutions du permis de conduire ;
– en direction des conducteurs et plus particulièrement en direction des jeunes, pour maintenir la pression sur les principaux facteurs de risque ;
– en direction des acteurs locaux de la sécurité routière, pour agir au plus près avec les élus, les entreprises, les associations.

Campagne « permis probatoire » en février-mars

Les règles concernant le permis de conduire ont connu en 2003 d'importants changements : accès progressif à la conduite, sanctions plus lourdes pour les infractions les plus dangereuses et institution d'un permis probatoire. Pour accompagner cette évolution, la sécurité routière a choisi d'informer les conducteurs et futurs conducteurs sur la nouvelle législation au travers d'une nouvelle campagne de communication :
– trois annonces presse de sensibilisation sur le thème *« parce que les comportements changent, le permis change »* ont été diffusées dans la presse quotidienne nationale, la presse TV et magazine et les suppléments TV de la presse quotidienne régionale ;
– un dispositif de communication spécifique sur le permis probatoire en direction des jeunes : campagnes Internet, opération spéciale sur NRJ, envoi aux relais jeunes : auto-écoles, inspecteurs du permis, réseau CIDJ... d'un kit d'information comprenant différents supports d'information (dépliants, affichettes, cédérom pédagogique).

Campagne « vitesse, alcool et ceinture », en avril-mai

L'objectif était de faire prendre conscience aux conducteurs des risques graves qu'ils prennent chaque jour en conduisant après avoir bu, en ne mettant pas leur ceinture de sécurité ou en roulant vite. Les messages mettent ainsi l'accent sur l'absurdité des causes qui entraînent l'accident : *« Il n'y a jamais de bonnes raisons de rouler vite », « Et vous, qu'êtes-vous prêt à risquer pour un verre ? », « À l'arrière comme à l'avant, la ceinture sauve des vies ».*

Campagne « éthylotest à 1 euro », en juin

Pour accompagner la mise à disposition d'éthylotests chimiques dans les pharmacies, un dispositif de sensibilisation à destination du grand public a été déployé autour du message : *« L'éthylotest, 1 euro pour savoir »,* par une campagne radio et des affiches.

Campagne « vitesse », en juillet-août

Des spots ont été diffusés sur les radios d'autoroute pour rappeler aux usagers de la route le peu de gain de temps par rapport au risque engendré par une vitesse excessive.

Campagne « conducteur désigné », en été et en décembre

Pour couvrir la période estivale propice aux fêtes, la sécurité routière a lancé le 26 juillet une campagne d'affichage pour déployer le concept du « conducteur désigné » : *« Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».* Conçue en accord avec les associations, cette campagne s'est appuyée sur un emblème graphique fort et facilement identifiable : une tête aux dimensions atypiques et aux yeux bien ouverts pour souligner sa bonne forme et sa sobriété.

Du 23 décembre 2004 au 1er janvier 2005, trois spots radio ont rappelé au conducteur les risques de l'alcool au volant.

La cinquième semaine de la sécurité routière consacrée aux victimes de la route, en octobre

Cette semaine de mobilisation nationale (du 13 au 20 octobre) a été l'occasion de sensibiliser le grand public aux risques encourus en cas de non-respect des règles et d'évoquer la vie des personnes qui subissent les conséquences d'un accident. Trois films TV, tournés sur le mode documentaire par le réalisateur Nils Tavernier, ont été diffusés avec l'objectif de montrer au grand public les moments douloureux qui suivent un accident de la route et de conclure par le message : *« La vie après l'accident, y pense-t-on vraiment ? ».* Cette campagne a été relayée dans le réseau avec la diffusion d'affiches illustrant cette thématique.

Un colloque a été organisé à Paris le 23 octobre sur le thème « Vivre après l'accident » en collaboration avec le

secrétariat d'État aux Droits des victimes, le secrétariat d'État aux Personnes handicapées et les associations.

Campagne « allumage des feux de croisement en journée », en novembre

Du 29 octobre au 13 novembre, la sécurité routière a diffusé un film TV et une campagne radio faisant la démonstration de l'efficacité de l'usage des feux de croisement le jour : « *Pour être vu plus tôt et de plus loin, allumez vos feux de croisement hors agglomération, même le jour* ». Ce message a été décliné sur une affiche qui a été diffusée aux responsables locaux, aux collectivités territoriales et aux entreprises partenaires de la sécurité routière.

Les éditions et documents

La revue de la *Sécurité routière*

En 2004, la revue a publié cinq numéros dans le format habituel (36 pages en quadrichromie) avec des dossiers consacrés à la ceinture et aux dispositifs de retenue pour enfants (137), la sécurité des vélos (138), la somnolence au volant (139), la conduite accompagnée (140) qui a fait l'objet d'un tiré à part destiné aux auto-écoles et les jeunes.

Chacun fait l'objet d'une diffusion à 33 000 exemplaires.

Deux numéros spéciaux, l'un consacré au permis probatoire au moment de l'introduction de la réforme (fin février) et l'autre au contrôle-sanction automatisé (fin décembre), ont bénéficié d'une diffusion élargie à d'autres cibles, notamment les établissements d'enseignement de la conduite.

Cap sécurité routière

La lettre électronique mensuelle « *Cap sécurité routière* » a remplacé la lettre papier « *Les Infos* » depuis février 2004. Chaque mois, elle informe sur l'actualité de la sécurité routière l'ensemble des professionnels du réseau de la sécurité routière (600 abonnés) ainsi que le grand public (4 000 abonnés), qui peut la recevoir librement en s'inscrivant sur le site www.securiteroutiere.gouv.fr

Les dépliants

Pour mobiliser et conseiller les conducteurs, des titres ont été créés, d'autres ont été mis à jour : la signalisation routière, le chemin de l'école, le contrôle automatisé, les feux de croisement de jour, le guide de bonne conduite, les seniors et la route, la conduite aux abords des chantiers, les piétons et la route.

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

Des dépliants spécifiques pour les conducteurs étrangers (allemands, anglais, espagnols, portugais) ont été créés et distribués à un million d'exemplaires.

Événements

La sécurité routière a organisé à Paris avec le ministère de la Santé, le ministère des Affaires étrangères et l'Organisation mondiale de la santé un colloque international ouvert par le Président de la République à l'occasion de la journée mondiale de la santé le 7 avril 2004.

La sécurité routière a organisé deux tables rondes « Jeunes, alcool et discothèques » et « Deux-roues motorisés » réunissant chacune une centaine de personnes.

En plus de ceux lançant les campagnes publicitaires, dix points presse ont été organisés sur le permis probatoire, l'attestation scolaire de sécurité routière, les départs en vacances, le bilan du contrôle-sanction automatisé, la sécurité aux abords des chantiers...

Au cours de l'année, la sécurité routière a participé à dix-huit salons et manifestations. Ces événements sont l'occasion de diffuser des messages de sensibilisation et de présenter les différentes actions mises en œuvre en direction de différents publics, usagers de la route ou professionnels.

LES PARTENAIRES NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

La mobilisation autour de la prise en compte et de la prévention du risque routier s'est poursuivie en 2004 avec les différents partenaires concernés (CNAMTS, entreprises, assurances, préventeurs) et sous diverses formes.

Treize nouvelles chartes ont été signées conjointement avec la CNAMTS en 2004 avec des fédérations professionnelles et des sociétés importantes relevant de différents secteurs contrôle technique, transport routier de marchandises, sociétés autoroutières, monde hospitalier public, l'artisanat, etc.

Les partenariats ainsi définis prévoient, d'une part, l'engagement de l'entreprise à prévenir le risque routier encouru par ses salariés, tant au niveau des déplacements mission que trajet (domicile-travail), sur la base d'une approche méthodologique définie par la CNAMTS et la DSCR, s'inspirant des principes généraux de prévention applicables à l'ensemble des risques professionnels. Ils définissent, d'autre part, les actions de sécurité routière conduites par l'entreprise en direction de ses clients, fournisseurs ou sous-traitants.

Des outils ont également été conçus pour les entreprises afin de les aider à élaborer un plan de prévention du risque routier (PPRR).

En septembre 2004, la DSCR a renouvelé sa convention avec l'association pour la promotion et le suivi de la sécurité routière en entreprise (PSRE) qui a organisé un colloque le 7 décembre 2004 sur « L'évaluation du risque routier dans le cadre du document unique ».

La DSCR et la CNAMTS ont élaboré un code de bonnes pratiques sur les outils et guides d'évaluation du risque routier, l'organisation de la mobilité, l'équipement des véhicules, la formation professionnelle et le rôle moteur des CHSCT.

Les partenariats avec le secteur associatif

Le monde associatif constitue, pour les pouvoirs publics, un appui privilégié et même crucial puisqu'il touche, par ses actions ciblées sur des publics très variés, toutes les composantes de la société civile.

En matière de sécurité routière, l'action associative est depuis quelques années en plein développement et s'adresse à un public toujours croissant.

Plusieurs associations ont bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2004.

La DSCR a soutenu des projets très variés sur l'insertion sociale et professionnelle de populations en difficulté par le biais de l'apprentissage à la conduite, ou sur la promotion des modes de déplacements alternatifs. Elle a aidé l'association LASER pour l'organisation de la première université européenne d'été de la sécurité routière.

En 2004 la DSCR a mis particulièrement à l'honneur les associations qui concentrent leurs actions sur l'écoute, le soutien et la défense des victimes de la route dans le cadre de la semaine de la sécurité routière sur le thème « Vivre après l'accident ».

Par ailleurs la DSCR a soutenu les associations de jeunes qui ont développé un véritable savoir-faire pour que les jeunes s'approprient, lors des soirées étudiantes, des rassemblements de jeunes ou en discothèques, le message : *« Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».*

Enfin, la DSCR soutient de nombreux concours organisés par des entreprises (Renault, Norauto...) ou des associations comme « les Pros de la route » pour les camions d'or.

Les partenariats avec le secteur de la santé

Une charte d'accueil des familles des victimes de la route a été diffusée pour inciter les établissements de santé à développer un accueil personnalisé des familles.

Les réflexions de groupes de travail santé et conduite, pilotés par le professeur Domont puis par le professeur Hamard devraient être intégrées dans la révision de l'arrêté du 7 mai 1997.

Enfin, d'autres actions sont à noter comme la signature d'une charte entre le monde hospitalier et la Délégation interministérielle à la sécurité routière, des articles dans des revues spécialisées et professionnelles, des interventions dans différents colloques ou congrès...

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Un nouveau dispositif pour l'action locale

Le CISR du 13 janvier 2004 a examiné le bilan des assises départementales qui se sont déroulées en octobre 2003, au cours desquelles les participants avaient souligné la nécessité de mieux prendre en compte la sécurité routière au plan local.

Une circulaire du délégué interministériel aux préfets a précisé les contours des nouvelles orientations le 30 janvier 2004 et plusieurs groupes de travail ont élaboré des propositions d'actions.

À partir de ces éléments le CISR du 7 juillet 2004 a décidé que le renforcement de l'action locale et la mobilisation des partenaires locaux se développeraient autour des deux axes :
– mieux structurer l'action locale, l'animation des programmes et la connaissance de l'insécurité routière ;
– renforcer la démarche partenariale avec les collectivités territoriales et la mobilisation des bénévoles.

Une circulaire du délégué interministériel aux préfets du 23 août 2004 décrit l'ensemble de ce nouveau dispositif. Le programme « REAGIR » évolue dans deux directions pour franchir une nouvelle étape :
– une connaissance plus fine avec les nouvelles enquêtes ECPA (enquêtes comprendre pour agir) ;
– une mobilisation renforcée des acteurs locaux avec le nouveau programme « Agir pour la sécurité routière ».

En 2004 les pôles d'animation sécurité routière ont fortement contribué à l'élaboration de ces orientations, à la réalisation des outils nécessaires et apporté leurs compétences aux préfectures pour le lancement des nouveaux programmes.

Mieux structurer l'action locale

Les préfets ont été sollicités pour renforcer le pilotage et la coordination de l'action locale et ont demandé, dans chaque administration, la désignation d'un correspondant sécurité routière. Leur nomination est en cours et les premières formations ont été réalisées. En 2005 la présence des jeunes dans toutes les structures de concertation et tous les programmes d'action devra être recherchée.

Afin de développer la connaissance sur l'insécurité routière, les directions départementales de l'équipement mettront progressivement en place en 2005 des pôles de connaissances techniques.

Le programme ECPA a été lancé en octobre 2004 ; les préfectures ont sélectionné l'enjeu spécifique sur lequel porteront les enquêtes et procédé fin 2004 aux premiers recrutements d'enquêteurs qui seront formés à la technique d'enquête par les pôles d'animation sécurité routière.

Renforcer la démarche partenariale et la mobilisation des bénévoles

Les préfets ont largement sollicité les collectivités locales pour la désignation d'un correspondant sécurité routière, démarche qui a reçu un accueil très positif dans presque tous les départements. Certains d'entre eux ont organisé des réunions d'information pour ces correspondants.

Le nouveau programme « Agir pour la sécurité routière » a été officiellement lancé le 7 octobre 2004, lors d'une manifestation nationale : le forum des initiatives locales. Une vingtaine de départements y ont présenté les actions de prévention qu'ils proposent aux acteurs locaux. Lors de forums départementaux les inspecteurs départementaux de la sécurité routière (IDSR) du programme « REAGIR » ont été invités à intégrer ce nouveau programme AGIR. Ils conservent leur titre d'IDSR, mais sont devenus les intervenants départementaux de la sécurité routière.

Enfin en 2004, quatre maisons de la sécurité routière ont été créées et plusieurs projets partenariaux sont en cours d'élaboration. Leurs quatre missions fondamentales sont l'accueil des victimes et de leurs familles, l'information des citoyens, la mise à disposition de ressources et l'échange entre bénévoles, associations, professionnels et institutionnels.

Un rôle renforcé des services déconcentrés de l'Équipement sur la sécurité routière

Le ministère de l'Équipement s'est engagé fin 2003 dans un projet de modernisation pour préparer son évolution face aux grandes réformes de l'État (loi organique relative aux lois de finances, décentralisation, réforme de l'administration territoriale de l'État) qui auront un fort impact sur les missions et l'organisation des services déconcentrés. Dans ce projet, la sécurité routière est affirmée comme une mission prioritaire des futures directions départementales de l'Équipement (DDE) : le cadre fixé est la création d'un service de la sécurité routière, articulé autour des volets de la connaissance de l'accidentologie locale, de l'éducation routière et de la politique locale de sécurité routière à laquelle la DDE devra prendre une plus grande part, sous l'autorité du préfet. Les réflexions se poursuivent en 2005 sur le rôle et les missions des futures directions générales de l'équipement en région et des futures directions interrégionales des routes (DIR).

Les nouvelles organisations devront être en place pour 2006.

Une plus grande intégration de la sécurité routière dans les missions des DDE et des DRE

Expérimenté depuis trois ans par le ministère de l'Équipement avec vingt-huit directions départementales de l'équipement (DDE) et trois directions régionales de l'équipement (DRE), le projet « Management et pratiques de sécurité routière » vise, à partir d'actions définies localement, à mieux intégrer la sécurité routière dans l'ensemble des métiers de ces services (urbanisme, aménagement, planification, transports, gestion de la route...) et à modifier en profondeur les pratiques professionnelles, par une amélioration des actions transversales basée sur un management local renforcé, une recherche d'anticipation des situations à risque et une pérennisation des démarches pertinentes.

Au regard des enseignements très positifs issus de la phase d'expérimentation, l'année 2004 a mis l'accent sur la capitalisation des projets et des actions conduits dans les services pilotes, et l'amélioration de la diffusion des connaissances professionnelles en matière de sécurité routière en direction des acteurs de terrain. Cette étape prépare pour 2005, la généralisation de la démarche à l'ensemble des services, en accompagnement de la mise en œuvre des projets de service en DDE et DRE dans le champ de la sécurité routière.

LA ROUTE

L'exploitation et l'information routières ont pour objectifs :

– de renforcer la sécurité des usagers par des organisations et des moyens de surveillance, d'interventions, 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 (information contribuant à modifier les déplacements) et permettant ainsi de différer certains investissements ;
– de gérer les crises routières en particulier celles générées par des intempéries.

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, dans les centres d'information routière), de matériels (stations de comptage du trafic, panneaux à messages variables, caméras, centres de surveillance et de gestion de la circulation, postes d'appels d'urgence, contrôleurs de carrefours...) qui permettent d'assurer le recueil, le traitement et la diffusion des données concernant les conditions de circulation.

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...). L'information routière est complémentaire, elle doit permettre aux usagers de s'adapter aux conditions de circulation.

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 poursuivent le déploiement : les grandes agglomérations devraient être couvertes à très court terme ainsi que les axes les plus circulés.

Jusqu'à présent l'information routière visait essentiellement l'aide à la préparation d'un déplacement routier au travers de conseils issus de prévisions de trafic (Bison Futé). Depuis 2000 l'objectif est de la compléter par de l'information en temps réel accessible pendant le voyage : par les panneaux à messages variables, les radios, les équipements embarqués... En 2003 la politique d'information routière

a été confortée avec des estimations financières des moyens nécessaires aux déploiements du temps réel. L'architecture de la nouvelle informatique des services a été définie, et les premiers développements logiciels ont été programmés.

L'amélioration des services d'information routière est en cours. Elle se traduit déjà par une rénovation de l'information routière en temps réel sur le site Internet Bison Futé avec l'édition de cartes des réseaux majeurs français sur lesquels les conditions de circulation et les principaux événements perturbant l'écoulement normal du trafic sont représentés. Les autres améliorations visent l'information routière par les radios, et le service de réponse téléphonique.

Les crises routières générées par des accidents ou des intempéries perturbant fortement le trafic sont fréquentes. Depuis une dizaine d'années des plans de gestion de trafic sont élaborés afin d'anticiper ces crises, d'organiser et de préparer les mesures qui permettront au mieux de gérer la demande de trafic alors que la capacité d'écoulement des routes est fortement réduite. Ces plans sont complétés lorsqu'ils traitent de crises hivernales par des mesures de viabilité hivernale et d'assistance aux usagers. Les services déconcentrés, les centres d'information routière et les divisions d'études des centres d'études techniques de l'équipement (CETE) s'associent aux autorités préfectorales responsables pour les établir. Lors de l'hiver 2002-2003 plusieurs événements neigeux ont encore généré de graves perturbations de trafic. Chaque situation critique a été analysée afin d'améliorer les plans de gestion en cours ou afin d'établir de nouveaux plans.

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. En 2002, 2003 et 2004 environ trente formateurs et plus de trois cents auditeurs ont été qualifiés dans les centres interrégionaux de formation professionnelle. Les guides méthodologiques « *Audit avant mise en service* » et « *Réalisation de bilan sécurité après mise en service* » ont été mis en ligne en septembre 2003 et le guide « *Éléments de démarche qualité pour une meilleure prise en compte de la sécurité* » a été diffusé durant l'été 2004.

Les premières applications de ce contrôle, partie audit avant mise en service, ont été réalisées en 2002, 2003 et 2004. Elles feront l'objet d'une analyse et d'une synthèse au début de 2005 afin de tirer les premiers enseignements des audits réalisés. Pour ce faire les audits effectués dans les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Languedoc-Roussillon ont fait l'objet d'une attention toute particulière et serviront de base à l'analyse et à la synthèse qui sera effectuée courant 2005.

Cartographie de l'accidentalité

La Direction de la sécurité et de la circulation routières et la Direction des routes ont publié le 7 juillet 2004 deux cartes traduisant par des codes couleur l'accidentalité sur le réseau routier national. Une carte exprime les taux d'accidents, l'autre exprime les densités.

Ces documents sont accompagnés de notes explicatives détaillées et rédigées de façon compréhensible par tout à chacun. Les bases d'un dialogue constructif avec les usagers de la route sont ainsi posées. La presse nationale et locale a réservé un écho très positif à cette initiative, et le site Internet a enregistré environ 60 000 connexions.

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 Direction de la sécurité et de la circulation routières 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).

Cette action a été engagée en 2004 par une réunion spécifique de tous les chefs de services, le 11 octobre 2004. Une expérimentation a été engagée avec quinze directions départementales de l'équipement sur quinze sections d'itinéraires dès 2004. Deux premiers guides techniques sur les études d'enjeux et les études « *diagnostic* » ont été élaborées par le SETRA. En 2005, les quinze itinéraires expérimentaux feront l'objet des premières réalisations concrètes au titre de la démarche SURE. La généralisation de cette démarche se fera en 2005, conformément à la circulaire ministérielle du 1er septembre 2004.

Une signalisation routière sans défaut

Plusieurs actions contribuant à l'amélioration de la qualité de la signalisation routière ont été réalisées en 2004 :
– le lancement auprès de toutes les préfectures et de toutes les DDE d'actions sur « *la pertinence de la signalisation* » ;
– l'engagement par le ministre de l'Équipement d'un site Internet sur la signalisation routière et les améliorations qui pourraient lui être apportées, site « *Dites-le au ministre* ». Plus de 50 000 connections ont été enregistrées sur ce site fin 2004, dont 5 000 courriels qui se sont traduits par plus de 150 actions correctives.

Les aménagements de sécurité sur le réseau national

Les contrats État-régions du XIIe plan signés en 2000 comportent dans chaque région un volet sécurité élaboré à partir des plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS). La part État de ce volet s'élève globalement à

134 millions d'euros. Avec la participation des collectivités, il s'agit de plus de 300 millions d'euros de travaux de sécurité qui seront réalisés au titre des plans régionaux d'aménagement de sécurité sur le réseau national (le double du XI[e]).

Le montant consacré aux aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL), qui s'élève chaque année à 12,2 millions d'euros, a été complété en 2004 (comme en 2003) par 3 millions d'euros supplémentaires consacrés aux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

Une priorité est accordée dans ces programmes d'aménagements de sécurité sur le réseau routier national au traitement des obstacles latéraux.

Les transports intelligents

Initié en 2000, le projet ACTIF vise à élaborer une architecture-cadre pour les transports intelligents, en France. Il permet de concevoir des opérations qui impliquent plusieurs projets STI en clarifiant les échanges d'informations entre sous-systèmes et entre acteurs.

En 2004, l'acquis ACTIF a été consolidé avec succès : le modèle est disponible dans une version 4 très lisible, l'outil logiciel de conception a été mis à jour (OSCAR v2) et diffusé gratuitement et des supports de formation et de communication multiples permettent d'appréhender aisément la démarche ACTIF et ses avantages. Deux sessions de formation ont également été dispensées.

La diffusion d'ACTIF, désormais baptisé aide à la conception de systèmes de transports interopérables en France, est amorcée auprès des autorités organisatrices de transport par des études de diagnostic rapides financées par le ministère. Les deux premières ont permis de valider la pertinence de l'approche, auprès du conseil régional de Franche-Comté (centrale d'information multimodale) et de la préfecture des Côtes-d'Armor (gestion des appels d'urgence). Elles seront suivies de quatorze autres études en 2005.

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 transfrontaliers, les échanges de données automatisés DATEX avec nos partenaires européens, le déploiement des systèmes et services télématiques sur le réseau routier trans-européen et le suivi de matières dangereuses. La présence de la Direction de la sécurité et de la circulation routières dans ces projets lui permet de participer activement à l'élaboration d'une politique communautaire tout en assurant les échanges de savoir-faire en matière d'exploitation de la route et de la télématique appliquée aux transports.

Les progrès réalisés dans les domaines de l'information et de la gestion de trafic permettent de réels gains en sécurité routière, en confort de conduite, en fluidité du trafic, et contribuent positivement aux objectifs de développement durable.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Le permis de conduire

Après une réorganisation complète en 2003, la sous-direction de l'éducation routière a mené des actions pour mettre en œuvre le continuum éducatif, au sein duquel le permis de conduire reste prépondérant.

Les examens de permis de conduire qui relèvent du service public sont gratuits pour l'usager et pris en charge entièrement par l'État. Aussi est-il important d'optimiser ce service en offrant une qualité dans l'intérêt de tous les acteurs concernés.

Plusieurs actions ont été menées afin d'atteindre l'objectif fixé. Ainsi pour développer les relations entre l'État et les écoles de conduite au profit des candidats, l'expérimentation relative à la nouvelle méthode de répartition des places d'examen a été étendue à cinq nouveaux départements. Pour lutter contre la fraude à l'épreuve théorique générale (ETG), le tirage aléatoire des questions a été expérimenté. Un premier bilan permet d'affirmer que cette méthode est efficace et de constater que les taux de réussite sont identiques aux taux initiaux.

S'ajoute à ces deux actions, la réforme de l'épreuve pratique du permis catégorie B, portée à 35 minutes afin d'être en conformité avec la directive européenne de 1991, modifiée par celle de 2000. Le déploiement de cette réforme (dans environ la moitié des départements) a amené le bureau du permis de conduire à confier son évaluation à un cabinet extérieur.

La directive européenne de 1991 prévoyait également des dispositions pour les véhicules poids lourds utilisés pour les examens du permis de conduire. La transposition nécessaire a été opérée ; un arrêté est paru au mois de décembre précisant les caractéristiques de ces véhicules.

Le permis probatoire

En 2004 sont parus les textes relatifs à la mise en œuvre du permis probatoire (arrêté du 25 février 2004 précisant les documents nécessaires pour permettre la reconstitution partielle du nombre de points à l'issue d'un stage et la demande de remboursement ou d'interruption de recouvrement de l'amende pour les conducteurs novices ayant suivi le stage obligatoire. Circulaire du 10 mars 2004 relative au permis de conduire à points et au permis probatoire).

À la suite des recherches exploratoires conduites en 2003 pour l'élaboration de modèles postpermis (domaines concernant les jeunes, l'alcool, les drogues et les récidivistes dans le domaine de la vitesse), deux études approfondies ont permis de procéder à la rénovation des modules alcool et vitesse du stage actuel du permis à points. Ces modules sont actuellement intitulés « *alcool et produits psycho-actifs, vitesse et récidive* ». Ils feront, en 2005, l'objet d'une expérimentation en vraie grandeur sur le terrain.

Un dépliant spécifique « *permis probatoire* » a été réalisé. Il est disponible en préfectures et est remis systématiquement à tout conducteur novice qui vient de réussir l'examen du permis de conduire.

Le continuum éducatif

La Direction de l'enseignement scolaire du ministère de la Jeunesse, de l'Éducation nationale et de la Recherche est chargée de mettre en œuvre la politique éducative relative aux écoles, aux collèges, aux lycées et aux lycées professionnels.

Dans ce cadre, elle pilote l'ensemble des actions de formation et d'évaluation relatives à l'éducation à la sécurité routière.

À l'école, la préparation à l'attestation de première éducation à la route est animée par les instituteurs et professeurs des écoles.

Au collège, en lien avec les programmes des différentes disciplines des classes de 5e et de 3e, l'éducation à la sécurité routière est prise en charge par les équipes pédagogiques. S'y associent les autres personnels des établissements qui, dans le cadre de la vie scolaire, notamment des comités d'éducation à la santé et à la citoyenneté, conduisent des actions d'information et de prévention. Toutes ces actions concourent à la préparation des ASSR.

En lycée professionnel, pour les élèves de niveau 3e la même formation est assurée.

Ce continuum éducatif est jalonné par trois évaluations à différents moments de la scolarité :
– à l'école primaire, l'attestation de première éducation à la route ;
– au collège, dans les classes de 5e, l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR 1) qui donne accès au brevet de sécurité routière nécessaire pour conduire un cyclomoteur ;
– dans les classes de 3e, l'attestation scolaire de sécurité routière de second de niveau (ASSR 2) qui donne accès à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Les jeunes, sortis du système scolaire sans avoir validé les ASSR, peuvent passer les épreuves de l'attestation de sécurité routière qui se substitue aux deux ASSR dans le réseau des groupements d'établissements pour la formation des adultes (GRETA) du ministère de la Jeunesse, de l'Éducation nationale et de la Recherche.

Pour accompagner ces actions éducatives, la Direction de l'enseignement scolaire s'appuie sur un réseau de 230 correspondants académiques et départementaux « sécurité » chargés de :
– contribuer à la mise en œuvre effective de l'éducation à la sécurité routière dans les écoles, les collèges et les lycées, et coordonner les actions d'éducation et de prévention conduites sur ce thème dans les départements et les académies ;
– participer à l'élaboration, sous l'autorité des préfets, des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), en proposant des actions à conduire dans les écoles et les établissements, ainsi que des actions de formation initiale et continue à destination des équipes pédagogiques chargées de l'éducation à la sécurité routière ;
– aider à la mise en œuvre des partenariats locaux avec les institutions, les collectivités territoriales et les associations engagées dans une politique active d'éducation à la sécurité routière.

Elle élabore et diffuse des outils pédagogiques auprès de tous les établissements d'enseignement publics et privés y compris les établissements sous tutelle des ministères chargés de l'Agriculture, de la Pêche, et de la Justice.

Les activités internationales

L'action internationale s'articule autour de deux axes essentiels : la Commission européenne et la CIECA (Commission internationale des examens de conduite automobile).

Le projet de troisième directive sur le permis de conduire va faire prochainement l'objet d'un examen par le Parlement.

Dans le cadre de l'harmonisation des modalités d'évaluation, tout particulièrement au sein de l'Union européenne, la CIECA organise des échanges d'inspecteurs du permis de conduire entre pays membres.

Au titre de 2004, plusieurs projets sont en cours, à la demande de la Commission européenne et conduits par la CIECA : TEST (étude sur la relation entre la durée de l'épreuve de conduite, le lieu de déroulement de cette épreuve, le contenu de cette épreuve) ; Nov EV (évaluation de projets-pilotes de formation de seconde phase pour conducteurs novices dans six états membres de l'Union européenne) ; MERIT (évaluer les conditions *minima* pour devenir moniteur d'enseignement de la conduite).

Actions transversales

Centres d'examens du permis de conduire (créations et rénovations)

Depuis le PLF 2000, la DSCR a mis en œuvre un plan pluriannuel de construction et de rénovation de centres d'examens du permis de conduire pour améliorer les conditions d'accueil et améliorer les conditions de travail des inspecteurs.

En 2004, quatre terrains ont été acquis, seize études de faisabilité ont été lancées, dix constructions de bâtiments ont démarré ou ont été finalisées, cinq centres ont été réhabilités et trois nouveaux centres d'examens ont été inaugurés à Nantes-Bouguenais, Nîmes et Nersac. En outre cinquante-neuf autorisations de programme ont été mises en place pour un montant global de 10,41 millions d'euros.

Système d'information de l'éducation routière

En 2004, la DSCR a mis en œuvre la refonte du système d'information de l'éducation routière.

Au-delà de la modernisation des outils existants, l'objectif immédiat est d'améliorer la connaissance du cursus du candidat au permis de conduire (délais de passage du permis, raisons de réussite ou d'ajournement des candidats).

Communication interne et formation continue, outils de professionnalisation de la filière éducation routière

En avril 2004 s'est achevé un premier cycle de réunions interrégionales en CIFP avec les DDE (secrétaires généraux, responsables de la gestion de la route, délégués à l'éducation routière) et préfectures.

Enfin, un groupe de travail formation de la filière éducation routière, associant l'administration centrale aux directions départementales de l'équipement, a engagé des premières réflexions sur l'évolution des métiers de la filière éducation routière.

LE VÉHICULE

La réglementation technique des véhicules

Elle 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 CEE) ;
– 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 2004 concernent :
– les rétroviseurs (suppression de l'angle mort) ;
– la protection des piétons en cas de choc par une voiture ;
– le contrôle des émissions polluantes.

L'obligation du logo européen sur les plaques d'immatriculation à partir du 1er juillet 2004 a complété l'introduction au 1er juin de la carte grise européenne.

Parmi les travaux communautaires et internationaux, il convient de signaler l'adoption, en novembre 2004 dans le cadre des Nations unies, du premier règlement mondial sur les serrures et charnières de portes (conditions de fermeture pendant un choc et de possibilité d'ouverture après le choc).

Contrôle technique

Le contrôle technique périodique concerne d'un côté les poids lourds et les véhicules de transport en commun, de l'autre les voitures particulières et utilitaires légers de moins de 3,5 tonnes.

a) Les poids lourds et les TCP font l'objet d'un contrôle annuel effectué jusqu'à présent par un service régional de l'État (direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement – DRIRE). En 2004, il a été décidé d'externaliser ce contrôle en le confiant à des centres spécialisés agréés pouvant être regroupés en réseaux nationaux. L'externalisation se déroulera progressivement à partir de février 2005 et devrait être achevée à l'automne 2005. En 2004, les contrôles des DRIRE ont concerné environ 1,3 million de véhicules effectués sur 162 centres de contrôle.

b) Les voitures particulières et autres utilitaires de moins de 3,5 tonnes :
– ceux atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2004 ;
– ceux contrôlés en 2002 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2004 ;
– ceux de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Par ailleurs, depuis le 1er 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 1er janvier 2002 sur le contrôle de 511 altérations élémentaires (dont 213 altérations soumises à prescriptions de contre-visites) regroupées en 125 points principaux constituant dix fonctions principales du véhicule.

En 2004, 18,98 millions de contrôles dont 16,35 millions de visites initiales ont été réalisés dans les 5 175 centres de contrôle agréés (4 711 centres spécialisés et 464 centres auxiliaires). Les 16,35 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 14,28 millions pour les voitures particulières et 2,07 millions pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une augmentation de 9,9 % du nombre de contrôles par rapport à 2003.

En 2004, le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est en légère diminution par rapport à 2003. Il s'établit à 16,2 % en 2004 alors qu'il était de 16,5 % en 2003.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est stable par rapport à 2003. Il s'établit en 2004 à 19,7 % alors qu'il était de 19,6 % en 2003.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate également une stabilité du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2003 : il est de 23,0 % en 2004 contre 23,1 % en 2003.

Pour chacune des fonctions, les principaux défauts motivant la prescription d'une contre-visite concernent pour l'ensemble des véhicules contrôlés en 2004 :
– la fonction freinage pour 8,70 % des véhicules (4,82 % pour un déséquilibre important du frein de service, 2,20 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement) ;
– la fonction éclairage, signalisation pour 7,80 % des véhicules (feu stop, feu de position, feu de plaque arrière) ;
– la fonction liaison au sol pour 7,40 % des véhicules (usure importante du pneumatique, jeu important de la rotule, jeu important du train) ;
– la fonction direction pour 1,52 % des véhicules (jeu important de la rotule, articulation de direction, jeu important aux braquages du volant de direction) ;
– les fonctions pollution, niveau sonore (4,81 %), visibilité (1,60 %), structure carrosserie (1,07 %), équipements (1,61 %), organes mécaniques (2,35 %).

Les visites complémentaires : en 2004, environ 670 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,48 %.

Les véhicules soumis à réglementation spécifique : en 2004, environ 73 000 véhicules soumis à réglementation spécifique ont été contrôlés. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 10,24 %.

EuroNCAP

L'EuroNCAP 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 (Direction de la sécurité et de la circulation routières) a adhéré au consortium depuis le 1er 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 EuroNCAP publiés depuis cinq ans ont mis en évidence une amélioration considérable de la protection offerte, en cas de choc, pour les occupants des modèles les plus récents. L'impact de ces améliorations sur les occupants des autres véhicules du fait de la plus grande rigidité de ces modèles fait toutefois l'objet de débats.

ANNEXE

TEXTES PARUS EN 2004

Les principales mesures juridiques intervenues en 2004

– Le permis probatoire, institué par la loi du 12 juin 2003 et le décret d'application n° 2003-642 du 11 juillet 2003, est entré en application à compter du 1er mars 2004.

– Les sanctions pour le défaut de permis de conduire et le défaut d'assurance ont été aggravées par la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité.

– La loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a été étendue et adaptée à l'outre-mer (Nouvelle-Calédonie, Polynésie française et îles Wallis et Futuna) par l'ordonnance n° 2004-567 du 17 juin 2004.

– Les cyclomoteurs neufs sont immatriculés depuis le 1er juillet 2004, conformément au décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003.

– La formation pratique du brevet de sécurité routière (BSR) est portée à cinq heures, au lieu de trois heures, par l'arrêté du 9 juillet 2004 modifiant l'arrêté du 17 décembre 2003 fixant les conditions d'obtention du BSR. Cette mesure est applicable depuis le 1er septembre 2004.

– Les camions et leurs remorques doivent être signalés à l'arrière par des barres rétro réfléchissantes. L'arrêté du 22 octobre 2004 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules, a rendu cette disposition obligatoire (dispositif homologué suivant le règlement 70 de Genève, dans sa série 01 d'amendement) pour tout véhicule mis pour la première fois en circulation à compter du 1er avril 2005 et pour tous les véhicules mis en circulation avant cette date à compter du 1er avril 2006.

– Le taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transport en commun de personnes (autobus et autocars), est abaissé à 0,2 gramme d'alcool par litre de sang, par décret n° 2004-1138 du 25 octobre 2004.

– Les sanctions pour les grands excès de vitesse de 50 km/h ou plus sont aggravées et celles pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h commis hors agglomération sont minorées, par le décret n° 2004-1330 du 6 décembre 2004, afin d'adapter l'échelle des peines applicables en matière de dépassement des vitesses maximales autorisées, et d'introduire davantage de proportionnalité, de rigueur et d'équité dans les sanctions applicables.

– Les commissions administratives de suspension du permis de conduire sont supprimées par la loi nº 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit.

Tous les textes publiés en 2004

– Arrêté du 9 janvier 2004 modifiant l'arrêté du 25 juin 1997 relatif aux conditions d'application de l'article R. 61 (recodifié R. 312-10, R. 312-11, R. 312.12 et R. 312-13) du Code de la route (*Journal officiel* du 31 janvier 2004).

– Instruction du 12 janvier 2004 relative aux conditions de remise au service des domaines des véhicules confisqués consécutivement à la commission d'une infraction au Code de la route (*Journal officiel* du 14 janvier 2004).

– Arrêté du 14 janvier 2004 relatif à la réglementation des installations de gaz naturel comprimé des véhicules à moteur (*Journal officiel* du 10 février 2004).

– Arrêté du 16 janvier 2004 modifiant l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques (*Journal officiel* du 10 février 2004).

– Décret nº 2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques après évènement de mer, accident ou incident de transport terrestre (*Journal officiel* du 28 janvier 2004).

Ce texte crée notamment le bureau enquête accident « transport ».

– Arrêté du 28 janvier 2004 fixant au titre de l'année 2004 le nombre de postes offerts aux concours de délégué au permis de conduire et à la sécurité routière (*Journal officiel* du 31 janvier 2004).

– Arrêté du 2 février 2004 relatif à l'organisation des élections des représentants de la profession au Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (*Journal officiel* du 14 février 2004).

– Arrêté du 3 février 2004 relatif à la création de traitements automatisés d'informations nominatives sur le site Internet de la sécurité routière (*Journal officiel* du 21 février 2004).

– Arrêté du 4 février 2004 portant extension à Mayotte des conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire, ainsi que des mesures relatives à l'aptitude médicale à la conduite et à l'organisation des commissions médicales départementales (*Journal officiel* du 21 février 2004).

– Arrêté du 9 février 2004 modifiant l'arrêté du 8 février 1999 modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (*Journal officiel* du 3 mars 2004).

– Arrêté du 25 février 2004 relatif aux documents établis à l'occasion du suivi des stages de sensibilisation à la sécurité routière (*Journal officiel* du 13 mars 2004).

– Arrêté du 26 février 2004 relatif au poids total roulant autorisé des véhicules terrestres à moteur desservant les ports maritimes (*Journal officiel* du 11 mars 2004).

– Arrêté du 1er mars 2004 modifiant l'arrêté du 1er juillet 1996 modifié relatif aux plaques d'immatriculation des véhicules (*Journal officiel* du 27 mars 2004).

– Décret nº 2004-209 du 4 mars 2004 relatif aux cyclomoteurs et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 11 mars 2004).

Ce texte transpose en droit français la définition européenne du cyclomoteur.

– Loi nº 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité (*Journal officiel* du 10 mars 2004).

Ce texte porte le délai de paiement de l'amende forfaitaire de trente à quarante cinq jours et correctionnalise le défaut de permis de conduire et d'assurance. Il crée un délit de refus d'obtempérer et un délit d'usurpation de plaque d'immatriculation. Il instaure la possibilité, en cas de constatation d'un délit pour lequel la confiscation du véhicule est encourue, d'immobiliser et de mettre en fourrière ce véhicule.

– Arrêté du 15 mars 2004 portant nomination à la Commission nationale des experts en automobile (*Journal officiel* du 26 mars 2004).

– Arrêté du 25 mars 2004 portant extension à Mayotte de diverses dispositions relatives aux conditions d'obtention, de conversion et d'échange du permis de conduire (*Journal officiel* du 1er avril 2004).

– Arrêté du 29 avril 2004 relatif à l'interdiction de transport d'enfants par des véhicules affectés au transport en commun de personnes en 2004 (*Journal officiel* du 11 juin 2004).

– Arrêté du 3 mai 2004 modifiant l'arrêté du 14 octobre 2002 fixant la liste des coordinateurs pédagogiques de l'examen du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (*Journal officiel* du 29 mai 2004).

– Arrêté du 3 mai 2004 modifiant l'arrêté du 19 juillet 1954 relatif à la réception des véhicules automobiles (*Journal officiel* du 13 mai 2004).

– Arrêté du 11 mai 2004 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (*Journal officiel* du 11 juin 2004).

– Arrêté du 18 mai 2004 relatif à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur (*Journal officiel* du 29 mai 2004).

– Arrêté du 26 mai 2004 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules (*Journal officiel* du 24 août 2004).

– Arrêté du 27 mai 2004 modifiant l'arrêté du 2 mai 2003 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 de leurs équipements (*Journal officiel* du 12 juin 2004).

– Arrêté du 8 juin 2004 modifiant l'arrêté du 4 juillet 1972 relatif aux feux spéciaux des véhicules à progression lente (*Journal officiel* du 2 juillet 2004).

– Décret n° 204-568 du 11 juin 2004 relatif au contrôle technique des véhicules (*Journal officiel* du 19 juin 2004).

Ce texte transfère le contrôle technique des poids lourds et des véhicules de transport en commun à des entreprises privées agréées, à compter du 1er janvier 2005.

– Ordonnance n° 2004-567 du 17 juin 2004 portant extension et adaptation en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière, et complétant le Code de la route (*Journal officiel* du 19 juin 2004).

Ce texte étend à l'outre-mer les dispositions de la loi susvisée.

– Ordonnance n° 2004-637 du 1er juillet 2004 relative à la simplification de la composition et du fonctionnement des commissions administratives et à la réduction de leur nombre (seulement l'article 21) (*Journal officiel* du 2 juillet 2004).

Ce texte et les dispositions complémentaires incluses dans la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit ratifiant cette ordonnance, supprime les commissions administratives de suspension du permis de conduire.

– Arrêté du 9 juillet 2004 modifiant l'arrêté du 17 décembre 2003 fixant les conditions d'obtention du brevet de sécurité routière (*Journal officiel* du 28 juillet 2004).

Ce texte porte la durée du stage pratique du brevet de sécurité routière de trois à cinq heures.

– Arrêté du 15 juillet 2004 relatif à l'homologation des équipements de constatation automatisée du franchissement de feux rouges de signalisation routière (*Journal officiel* du 29 août 2004).

– Circulaire du 16 juillet 2004 relative au régime spécifique temporaire de circulation des transports de bois ronds.

– Arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds (*Journal officiel* du 5 septembre 2004).

– Décret n° 2004-795 du 29 juillet 2004 relatif à la conduite de certains véhicules terrestres à moteur (*Journal officiel* du 3 août 2004).

– Arrêté du 30 juillet 2004 portant nomination à la Commission nationale des experts en automobile (*Journal officiel* du 18 août 2004).

– Arrêté du 30 juillet 2004 modifiant l'arrêté du 2 mai 2003 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 et abrogeant 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 les masses et dimensions (*Journal officiel* du 28 septembre 2004).

– Arrêté du 23 août 2004 modifiant l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à l'aménagement des véhicules automobiles (*Journal officiel* du 10 septembre 2004).

– Arrêté du 23 août 2004 modifiant l'arrêté du 25 juin 2002 relatif à la réception communautaire (CE) en ce qui concerne les systèmes de chauffage des véhicules à moteur et de leurs remorques (*Journal officiel* du 10 septembre 2004).

– Décret n° 2004-935 du 30 août 2004 relatif aux véhicules d'intérêt général prioritaires et aux véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 4 septembre 2004).

– Arrêté du13 septembre 2004 relatif à la réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B (*Journal officiel* du 15 octobre 2004).

– Décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 relatif aux voies vertes et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 23 septembre 2004).

Ce texte crée les voies vertes qui sont des routes réservées exclusivement aux piétons, aux cavaliers et aux véhicules non motorisés.

– Décret n° 2004-997 du 16 septembre 2004 supprimant le droit d'examen pour l'inscription aux épreuves du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (*Journal officiel* du 23 septembre 2004).

– Arrêté du 13 octobre 2004 portant création du système de contrôle automatisé (*Journal officiel* du 15 octobre 2004).

– Décret n° 2004-1086 du 14 octobre 2004 portant création et organisation du centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR) (*Journal officiel* du 15 octobre 2004).

Ce texte crée le service à compétence nationale dénommé « centre automatisé de constatation des infractions routières » (CACIR) et implanté à Rennes (Ille-et-Vilaine).

– Arrêté du 22 octobre 2004 modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules (*Journal officiel* du 5 novembre 2004).

Ce texte a rendu obligatoire la signalisation par barres rétroréfléchissantes à l'arrière des camions et leurs remorques pour tout véhicule mis pour la première fois en circulation à compter du 1er avril 2005.

– Décret n° 2004-1138 du 25 octobre 2004 relatif à la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 26 octobre 2004).

Ce texte abaisse le taux maximal d'alcoolémie à 0,2 g/litre de sang pour les conducteurs de véhicules de transport en commun.

– Arrêté du 4 novembre 2004 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 (*Journal officiel* du 18 novembre 2004).

– Arrêté du 10 novembre 2004 modifiant l'arrêté du 4 août 1999 modifié relatif à la réglementation des installations de gaz de pétrole liquéfiés des véhicules à moteur (*Journal officiel* du 29 décembre 2004).

– Arrêté du 12 novembre 2004 fixant le nombre de postes offerts au titre de l'année 2005 aux concours pour

le recrutement d'inspectrices et d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (*Journal officiel* du 17 novembre 2004).

– Décret n° 2004-1330 du 6 décembre 2004 relatif aux sanctions en matière de dépassement des vitesses maximales autorisées et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 7 décembre 2004).

Ce texte aggrave les sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus et les minore pour ceux de moins de 20 km/h commis hors agglomération.

– Arrêté du 8 décembre 2004 modifiant les annexes III et IV de l'arrêté du 8 février 1999 modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (*Journal officiel* du 29 décembre 2004).

– Arrêté du 22 décembre 2004 modifiant l'arrêté du 29 janvier 1980 relatif à l'homologation CEE des rétroviseurs des véhicules à moteurs et à la réception CEE des véhicules à moteur en ce qui concerne les rétroviseurs (*Journal officiel* du 31 décembre 2004).

– Arrêté du 22 décembre 2004 modifiant l'arrêté du 20 novembre 1969 relatif aux rétroviseurs des véhicules (*Journal officiel* du 31 décembre 2004).

– Décret n° 2004-1408 du 23 décembre 2004 modifiant le Code de la route et le décret n° 2000-1277 du 26 décembre 2000 portant simplification des formalités administratives et suppression de la fiche d'état civil (*Journal officiel* du 28 décembre 2004).

Ce texte rétablit l'obligation de justifier de son domicile pour obtenir la délivrance d'une carte grise.

– Arrêté du 24 décembre 2004 concernant les dispositions relatives à la construction des véhicules, composants et équipements visant l'élimination des véhicules hors d'usage (*Journal officiel* du 31 décembre 2004).

– Arrêté du 27 décembre 2004 portant modification de l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié relatif à la signalisation des routes et autoroutes (*Journal officiel* du 31 décembre 2004).

– Arrêté du 29 décembre 2004 relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 2005 des véhicules de transport de marchandises et de transport de marchandises dangereuses (*Journal officiel* du 31 décembre 2004).

– Arrêté du 29 décembre 2004 relatif à l'interdiction de transport d'enfants par des véhicules affectés au transport en commun de personnes en 2005 (*Journal officiel* du 1er janvier 2005).

– Arrêté du 30 décembre 2004 portant modification à l'arrêté du 22 décembre 1994 modifié relatif aux interdictions de circulation des véhicules de transport de marchandises (*Journal officiel* du 1er janvier 2005).

Études et recherches

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 six organismes d'études et de recherche : l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), le Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études sur le comportement humain (LAB), le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR) et le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU).

La présentation de chacun des organismes s'accompagne d'un résumé des travaux terminés en 2004, 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 ;*
*– **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 les guides du SETRA ;*
*– **l'urbanisme et la sécurité**, qui est un thème voisin de celui de l'infrastructure mais qui le dépasse, a porté sur la place de la sécurité routière dans les plans de déplacements urbains (PDU) et la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement des espaces publics dans les petites communes par l'INRETS ;*
*– **l'analyse et l'évaluation des politiques** qui regroupe toutes les études et recherches permettant d'éclairer les choix en matière de politique de sécurité routière.*

Bilan 2004 du PREDIT dans le domaine de la sécurité routière.

Le Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) a poursuivi ses travaux au cours de l'année 2004. Deux groupes opérationnels donnent une place privilégiée à la sécurité routière : le groupe 3 « Nouvelles connaissances pour la sécurité » et le groupe 4 « Technologies pour la sécurité » (les engagements 2003 des ministères chargés des Transports et de la Recherche et de l'ANVAR dans ces deux groupes représentent 13 % du total de 43 millions d'euros des financements publics engagés dans le PREDIT).

En 2004, le groupe 3 a initié un projet important sur le devenir des victimes d'accidents de la route piloté par l'INRETS. Les chercheurs mobilisés dans les trente-sept projets financés suite à l'appel à propositions 2003 sur les cinq axes de son programme de travail (les politiques publiques, les données et les référentiels, les comportements, les questions de santé et le transport des marchandises) débattent régulièrement de leurs travaux autour d'un séminaire d'animation scientifique des recherches. Deux thèmes ont fait l'objet d'un travail de préparation d'actions nouvelles : le continuum éducatif en sécurité routière (appel à propositions programmé en 2005) et le thème « sécurité, urbanisme et aménagement ».

Concernant la recherche de solutions techniques innovantes ayant un potentiel de réduction des risques routiers ou d'amélioration de la protection des usagers, le groupe 4 a donné la priorité en 2004 à trois actions :
– la phase finale de l'action ARCOS fédérant des recherches sur les dispositifs de prévention des collisions et des sorties de routes, de régulation des interdistances et d'alerte sur les incidents en aval ;
– le projet d'expérimentation du limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée LAVIA avec une flotte de vingt véhicules (PSA et Renault) qui est entré dans sa phase d'évaluation de l'acceptabilité du système par les conducteurs ;
– la préparation d'une expérimentation sur flottes de véhicules CETE d'enregistreurs de données des événements de la route (projet EDR piloté par le CERTU).

Un premier sous-ensemble de l'action concertée SARI (Surveillance automatisée des routes pour l'information des conducteurs et des gestionnaires) pilotée par le LCPC a été lancée en fin d'année suite à une étude de définition du projet. L'ambition de cette action nouvelle est d'améliorer l'information que l'usager ou son véhicule peuvent recevoir sur la géométrie de la route, la visibilité, les conditions météorologiques et d'adhérence et le trafic masqué.

Le développement de la pluridisciplinarité des équipes de recherche est une préoccupation constante des deux groupes traitant de la sécurité routière. À l'initiative du PREDIT, du CNRS et de l'INRETS, un réseau national RESAT (Réseau, éveil, sommeil, attention et transport) s'est constitué avec l'objectif de regrouper la communauté des chercheurs qui travaillent sur ces thèmes.

L'INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ (INRETS)[12]

L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) 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 GARIG et le LPC implantés à Arcueil, l'UMRETTE et le LBMC à Lyon-Bron, le LBA à Marseille et MA à Salon-de-Provence.

Groupe d'analyse du risque routier et sa gouvernance (GARIG) :

Les recherches du GARIG portent sur : l'analyse du risque routier et l'exposition au risque ; l'analyse de l'action publique de sécurité routière et l'étude des pratiques effectives des usagers de la route.

Laboratoire de psychologie (LPC) :

Les missions du LPC sont d'analyser les principaux déterminants des comportements dans la circulation routière. Quatre pôles de compétence : 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.

Département mécanismes d'accidents (MA) :

Les recherches centrées sur l'analyse des situations accidentogènes ont justifié la création d'une équipe pluridisciplinaire de spécialistes en psychologie, mécanique et dynamique du véhicule, génie civil et urbanisme, en droit et en sciences politiques.

Chacune des disciplines apporte ses compétences propres pour la modélisation des phénomènes d'insécurité, en particulier ses concepts, ses méthodologies et ses outils d'analyse.

Laboratoire sur les interactions véhicules-infrastructure-conducteur (LIVIC) :

L'unité mixte a pour mission d'exercer des activités de recherche, de développement et d'expérimentation visant à faire émerger des systèmes d'aides à la conduite et à faire évoluer l'infrastructure associée. Plus précisément il s'agit de :
– développer des dispositifs permettant d'assister et de sécuriser la conduite automobile en privilégiant ceux impliquant une coopération des véhicules et de l'infrastructure ;
– intégrer ces dispositifs dans une architecture de système garantissant leur interopérabilité ;
– prendre en compte les facteurs humains à tous les niveaux et ainsi évaluer l'acceptabilité individuelle et sociale des différents systèmes d'aides.

Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT) :

Le LESCOT a pour mission de développer des recherches en vue d'améliorer la qualité du travail des professionnels des transports et la qualité de vie des utilisateurs. Cette mission générale peut se décliner selon des objectifs plus spécifiques :
– préserver la santé et la sécurité des personnes, agir sur les contraintes techniques et organisationnelles ;
– assurer la possibilité de mobilité des personnes vieillissantes ou atteintes de déficiences ;
– utiliser les technologies de l'information pour concevoir des assistances efficaces ;
– coopérer avec les entreprises de l'industrie et des services pour une pertinence accrue vis-à-vis de l'utilisateur et une meilleure compétitivité.

Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC) :

Les axes de recherche du LBMC concernent essentiellement :
– le **comportement au choc** des structures de véhicules et la **compatibilité** entre véhicules ;
– la caractérisation biomécanique du comportement et de la **tolérance au choc** de l'humain ;
– le développement de modèles biofidèles mécaniques et numériques de l'humain pour la reconstitution d'accidents et la simulation de chocs ;
– l'évaluation et l'aide à la conception de système de protection des usagers ;
– l'analyse biomécanique des **activités motrices** de l'humain et le développement de modèles numériques pour la **simulation ergonomique**.

Les activités menées au sein de cette unité mobilisent des **moyens d'essais importants** (catapulte, bancs d'essais) et un personnel technique relativement nombreux et spécialement qualifié.

Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA) :

Créé en 1985, le laboratoire de biomécanique appliquée, unité de recherche de l'INRETS et unité de recherche associée de la faculté de médecine du secteur nord est devenu une unité mixte de recherche INRETS/université de la Méditerranée en janvier 2000.

Les programmes de recherche s'articulent autour de la connaissance des bases anatomiques du corps humain, de sa caractérisation biomécanique et de la tolérance des structures corporelles aux chocs.

Les objectifs sont l'amélioration de la sécurité des usagers des transports ainsi que la modélisation du corps humain dans différentes postures (debout, assis...) à des fins de simulation des mécanismes lésionnels.

Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports (LEOST) :

Implanté à Villeneuve-d'Ascq, le LEOST est un laboratoire de recherche technologique où sont étudiés de nouveaux composants susceptibles de favoriser le développement de l'automatisation dans les transports guidés ainsi que

12. 2, avenue du Malleret-Joinville 94110 Arcueil.

certaines applications de télécommunications et télématiques dans le domaine des transports routiers.

Unité mixte de recherche épidémiologique transport travail environnement UMRETTE :

Cette unité est née de la réunion d'équipes d'origines variées, (INRETS-LEAT et enseignants chercheurs de l'Université de Lyon I) qui collaboraient déjà très étroitement, tant sur le thème « sécurité routière » que sur les thèmes « santé des professionnels des transports et étude des effets de la pollution d'origine automobile sur la santé ».

Sa mission est d'améliorer, par des études épidémiologiques, en particulier dans le domaine des transports, la connaissance et l'évaluation :
– de la traumatologie accidentelle et de sa prévention, primaire, secondaire et tertiaire ;
– des effets des nuisances environnementales sur la santé, de la simple gêne à la mortalité ;
– des effets des conditions de travail sur la santé.

Accidentologie, épidémiologie

« Connaissance de l'accident du travail sur la route : analyse clinique d'accidents de mission dans la base de l'EDA », Girard, Y., Nachtergaële, C., Moreux, C. *Rapport de convention INRS-INRETS*, INRETS/RE-04-915-FR, 173 pages, décembre 2004

L'objet de ce travail est de procéder à une analyse clinique exploratoire d'un échantillon de cinquante-neuf accidents de mission sur la route, recueillis « sur la scène » dans le cadre de l'étude détaillée des accidents, en caractérisant le contexte de l'accident, les activités de l'impliqué, et en s'attachant à repérer l'existence d'éventuels déterminants dans le contexte professionnel du déplacement. Ce travail montre qu'il est possible de mettre en évidence des modes d'implication dans les accidents, spécifiques à des domaines d'activité professionnelle, ainsi que des modes transversaux à plusieurs domaines d'activité. Le contexte professionnel n'est donc pas étranger à la production de ces accidents, ce qui ouvre des perspectives propres à étayer les bases de la prévention de ces accidents.

« Usages des psychotropes chez les jeunes adultes et risques routiers », Facy, F., Rabaud, M., Laumon, B., Giordanella, J.-P., *Rapport INRETS* n° 249, 2004

La recherche menée à partir des centres d'examens de santé de la CNAM vise à :
– définir les modalités de dépistage des usages à risque de substances psycho-actives chez de jeunes adultes (questionnaires et entretiens) ;
– rechercher les corrélations entre les comportements à risque (addictions et accidents) ;
– analyser les résultats du test de recherche de sensation entre 18 et 35 ans, en fonction des usages et des comportements.

Un échantillon de 8 617 jeunes de 18 à 35 ans a été constitué à partir des consultants de cinquante-deux centres volontaires d'examens de santé répartis dans dix-neuf régions, en 2001.

L'enquête nationale menée en 2001 avec cinquante-deux centres d'examens de santé de la CNAM, indique qu'au cours des trente jours qui ont précédé la consultation, 74 % des 8 617 bénéficiaires d'un examen de santé et âgés de 18 à 35 ans ont consommé au moins une boisson alcoolisée, 17 % ont eu des ivresses et 23 % n'en ont jamais pris. Les jeunes adultes sont aussi utilisateurs d'autres psychotropes : 49 % ont fumé des cigarettes dont huit sur dix tous les jours, 87 % ont bu du café dont sept sur dix tous les jours, 16 % ont consommé du cannabis dont un quart tous les jours, 3,7 % d'autres produits dont les drogues et/ou des médicaments psychotropes détournés de leur usage et 34 % de ceux qui ont déjà reçu une prescription de psychotropes en ont pris dans les trente derniers jours.

« Emotional stress and traffic accidents : the impact of separation and divorce », *Epidemiology,* 15 (6), 762-6, Lagarde E., Chastang J.-F., Gueguen A., Chiron M., Cœuret-Pellicier M., Lafont S., 2004

Les accidents de la route ont été analysés parmi 14 000 membres de la cohorte GAZEL, employés ou retraités d'EDF-GDF auprès desquels les événements de vie personnelle sont recueillis annuellement depuis 1993. Dans une analyse multivariée qui prend en compte des variables explicatives dépendantes du temps, une séparation ou un divorce récent (dans l'année) est associé à la survenue d'un accident corporel de la route (risque de 2,9). Le risque est de 4,0 pour les accidents corporels où le cohortiste se déclare responsable. L'analyse prend en compte le sexe, le kilométrage annuel recueilli en 2001, ainsi que l'âge, la catégorie professionnelle et la consommation d'alcool. D'autres événements de vie dans l'année sont associés à l'incidence des accidents : l'hospitalisation du conjoint avec un risque de 1,5 et un achat important avec un risque de 1,4. L'étude suggère donc que des événements de vie personnelle, particulièrement les séparations de couples, sont associés à une augmentation d'accidents graves de la route.

« Traffic-ticket-fixing and driving behaviors in a large French working population », *Journal of Epidemiology and Community Health*, 58, 562-8, Lagarde E., Chiron M., Lafont S., 2004

Parmi 14 000 membres de la cohorte GAZEL, employés ou retraités, un homme sur trois et une femme sur cinq ont déclaré avoir déjà fait jouer leurs relations pour éviter une contravention. Ceux qui ont une telle expérience sont plus nombreux à déclarer ne pas respecter les limitations de vitesse (risque ajusté de 1,2, 1,5 et 1,7 respectivement pour la ville, les routes et les autoroutes), avoir conduit en ayant trop bu (1,4), ou téléphoner en conduisant (1,8). De plus, ils sont plus nombreux à avoir eu un accident grave dans les onze dernières années. L'étude suggère donc que de telles pratiques, en donnant un sentiment d'impunité, risqueraient, si elles n'étaient pas abolies, de mettre en péril tous les efforts destinés à combattre les conduites à risque.

« Worldwide trends in alcohol and drug impaired driving », *Traffic injury prevention*, 5 (3), 175-184, Sweedler B.M., Biecheler-Fretel M-B., Laurell H., Kroj G., Mathijssen M., Mayhew D., Tunbridge R., 2004

L'amélioration de la législation sur l'alcool au volant, le développement de son application et une sensibilisation du public à l'égard de la citoyenneté durant les années quatre-vingt ont permis une baisse considérable de la conduite en état d'alcoolisation au volant dans les pays industrialisés. Dans la plupart des pays cependant on a pu observer un revirement de tendance avec un retour à la hausse au début des années quatre-vingt-dix, une stabilisation au milieu de la décennie et de nouveau une tendance à la baisse beaucoup moins importante que celle des années quatre-vingt. Vers la fin des années quatre-vingt-dix et au début des années 2000, le bilan est mitigé. Certains pays (France et Allemagne) ont continué à réduire les parts d'accidents dus à l'alcool tandis que dans d'autres (Canada, Pays-Bas, Grande-Bretagne et États-Unis) ces accidents ont connu une stagnation voire une légère hausse ou même une augmentation notable (cas de la Suède). L'harmonisation des règles de sécurité routière en Europe a renforcé les lois de certains pays mais fragilisé dans d'autres des politiques existantes fortes. On peut penser que les gains les plus importants ont maintenant été acquis et que de nouveaux progrès demandent désormais un meilleur niveau de connaissance scientifique, l'utilisation de technologies nouvelles ou en émergence et l'engagement politique et social d'instaurer les mesures de prévention qui ont fait leurs preuves.

« Constitution et suivi d'une cohorte prospective représentative des victimes survivantes dans le Rhône. Étude de faisabilité », Hours M., Charnay P., Lamri F., Favre A., Laumon B., *Rapport UMRETTE* n° 0401, janvier 2004

La présente étude s'intègre dans le projet global de constitution et de suivi d'une cohorte représentative des blessés de la circulation dans le département du Rhône, la cohorte « ESPARR », mise en place en octobre 2004 (étude de suivi d'une population d'accidentés de la route du Rhône). L'objectif de cette cohorte est, par des entretiens initiaux et un suivi à long terme, de mieux connaître la part respective des facteurs de risque d'accidents, en particulier ceux liés à un état de santé dégradé, d'analyser les conséquences sanitaires, familiales, sociales et professionnelles des accidents de la route jusqu'à maintenant mal connues, d'évaluer les besoins de soins et d'accompagnement des victimes et de leurs familles, et d'étudier les facteurs pronostiques de gravité des séquelles.

Avant une telle mise en place, il était nécessaire de clarifier la problématique et la faisabilité de ce projet. Ce rapport présente la méthodologie suivie pour la réalisation de l'étude de faisabilité, les résultats de nos discussions et consultations, la présentation des outils retenus, les principaux résultats de l'enquête sur le terrain, les conclusions que nous en avons tirées pour la mise en place du projet ESPARR.

« SEROVIE : sécurité routière et vieillissement », Lafont S., Marin-Lamellet C., Paire-Ficout L., convention DSCR-INRETS 01 70 018, avril 2004

L'objectif du présent projet est d'identifier une population de conducteurs âgés à risque d'accident de la circulation routière. Il devrait contribuer à la mise au point d'outils à l'usage des cliniciens amenés à évaluer des personnes présentant des plaintes cognitives, et leur permettre de donner un conseil argumenté aux patients et à leur famille en matière de maintien ou d'arrêt de la conduite automobile.

Le projet s'appuie sur le constat d'une part d'un risque d'accident plus élevé chez les personnes âgées en présence de déficits cognitifs en particulier attentionnels plutôt qu'en présence de déficits physiques, et d'autre part d'un risque d'accident plus élevé chez les sujets âgés présentant une pathologie démentielle par rapport aux sujets ne présentant pas ce type de pathologie. Les processus attentionnels étant les plus précocement touchés dans le décours vers la démence, la présence d'une pathologie démentielle, ou l'évolution des sujets vers une pathologie démentielle est certainement la raison la plus fréquente de déficits attentionnels chez les personnes âgées.

Le projet comprend deux types d'études complémentaires : 1) une étude expérimentale de type exposés – non exposés sur soixante-seize sujets (vingt sujets Alzheimer débutants, dix-huit à risque de développer une démence et trente-huit contrôles) pour étudier la relation entre les déficits attentionnels et les capacités de conduite évaluées par une épreuve de conduite sur route ; 2) une étude de cohorte sur 2 104 sujets pour étudier la part des déficits attentionnels par rapport aux autres facteurs de risque d'accident et pour identifier à partir de quels niveaux de ralentissement cognitif et de déficits attentionnels les sujets sont à risque d'accident.

Les premiers résultats de l'étude expérimentale montrent que le stade précoce de la maladie d'Alzheimer entraîne en moyenne chez les patients une dégradation significative de l'habileté à la conduite. Mais comme dans la plupart des études sur le sujet, on note également au niveau individuel, un maintien de cette habileté chez certains conducteurs Alzheimer. L'approfondissement des connaissances sur la relation entre tests cognitifs et performance de conduite est nécessaire pour expliquer ces résultats et être en mesure de proposer aux praticiens une démarche d'identification des conducteurs déments ayant une habileté à la conduite dégradée.

Les résultats de l'approche épidémiologique montrent quant à eux une association significative chez des conducteurs âgés, entre la survenue d'au moins un accident dans les cinq dernières années précédant le recueil, et le fait de développer une démence dans les deux années qui suivent. Les erreurs de persévération au test du *Trail Making-B* constituent également un facteur de risque d'accident. Elles illustrent la difficulté pour un sujet d'inhiber une action pour l'orienter vers une autre devenue pertinente. Ce résultat confirme l'implication des processus d'inhibition dans la conduite automobile.

Aides à la conduite

« Analyse du contexte de conduite et du comportement du conducteur pour une gestion adaptative de la coopération homme-machine : application à l'anticollision (Projet D du thème 6 ARCOS) », Bellet T., Tattegrain-Veste H., Bonnard A., *Rapport d'activité (année 2003) ARCOS* n° R040122-4/LESCOT, 35 pages, 2004

L'objectif général de cette recherche était de concevoir un dispositif de diagnostic automatique permettant, d'une part, d'apprécier la « criticité » objective de la situation routière (en phase d'approche sur véhicule lent et/ou obstacle fixe) et, d'autre part, de juger de l'adéquation des comportements de conduite mis en œuvre par le conducteur humain. Un prototype de ce dispositif a été développé au LESCOT et testé sur table (portée insuffisante des technologies de perception ARCOS pour permettre des tests embarqués), mais ceci à partir de données collectées en conditions réelles de conduite. Les algorithmes de diagnostic se fondent sur les informations collectées à même le véhicule (les actions du conducteur sur les commandes, notamment), ainsi que sur le produit des algorithmes de perception ARCOS (comme temps à la collision, par exemple). D'une façon synthétique, ils visent a : 1) apprécier la conscience que le conducteur à de la situation (*ie* a-t-il ou non détecté la présence de l'obstacle ? Appréhende-t-il correctement le risque de collision ?), 2) juger de l'adéquation des actions de régulation engagées par l'humain, et 3) donner des éléments de décision pour une gestion en temps réel de la coopération homme-machine avec des dispositifs anticollision. Si l'effort de recherche doit encore se poursuivre en vue de disposer d'une technologie opérationnelle, les premiers résultats obtenus attestent néanmoins de la faisabilité et de l'intérêt de la démarche.

« Conséquence de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication pendant la conduite automobile », Chapon A., Bruyas M.-P., Lelekov-Boissard T., Letisserand D., Deleurence P., Chanut O., Hostal D., Robert S., Goupil C., Duraz M., Aillerie I., Michelet R., Perchet C., Garcia-Larrea L., *Rapport Final COUNTIC. Convention DSCR*, février 2004

L'objectif principal de cette recherche était de mettre au point des méthodes d'évaluation des effets distracteurs de diverses activités de communication vocale sur l'activité de conduite, par une approche multiparamétrique. La dégradation du traitement de l'information routière a été évaluée à partir des modifications de l'amplitude des potentiels évoqués endogènes (sur simulateur). Les baisses de performances ont été analysées au moyen des temps de réponse à un signal et du taux de non détections et/ou de non-discrimination de ce signal. Les modifications de la charge mentale ont été mises en évidence par l'analyse de la fréquence cardiaque et par l'évaluation subjective de la difficulté respective des différentes tâches, par les conducteurs eux-mêmes.

Deux contextes expérimentaux ont été utilisés : simulateur de conduite et piste d'essais. Au total, six situations de double tâche (communications téléphoniques de différents niveaux de complexité, écoute de la radio et conversation avec un passager) ont été testées par comparaison à une situation de référence (conduite seule).

Les principaux résultats sont les suivants :
– l'écoute d'une émission radio, qui n'est pas personnalisée et non interactive n'a aucun effet sur la tâche de conduite ;
– une conversation peu interactive et de type narratif s'accompagne d'un effet limité (faible augmentation des temps de réponse) ;
– une conversation peu interactive mais de type résolution de problème, telle que la planification d'un déplacement, a un effet significatif sur l'ensemble des paramètres ;
– le calcul mental au téléphone associe interactivité, résolution de problème et performance attendue à la tâche de calcul. Cette situation est très perturbatrice ;
– une conversation interactive exigeant des rappels mnésiques et une implication personnelle du sujet est très pénalisante sur les temps de réponse et un peu moins sur les autres paramètres (évaluation subjective et rythme cardiaque), ceci parce que les conducteurs ne sont pas conscients de la perturbation créée et ne seront pas aptes à réagir rapidement à une demande émanant de la route ;
– le même type de conversation mais avec un passager dans la voiture est deux fois moins pénalisant sur les performances. Les conducteurs peuvent, en effet, différer leurs réponses à la conversation, sans crainte qu'un silence soit mal interprété par le passager qui, présent dans la voiture, peut prendre conscience de la situation routière.

Les expérimentations sur simulateur et piste ont montré des résultats concordants en ce qui concerne les situations communes (conduite seule, radio et calcul mental) et leurs paramètres communs (temps de réponse et fréquences cardiaques). Ceci aboutit à une validation réciproque des deux dispositifs.

Psychologie du conducteur, perception visuelle

« Traduction française de l'échelle de colère au volant DAS : quels liens entre colère éprouvée au volant, infractions et accidents de la route déclarés par de jeunes automobilistes ? » *Revue européenne de psychologie appliquée/ European Review of Applied Psychology*, Delhomme P., Villieux A., 2005

Cette recherche teste auprès de jeunes automobilistes (N = 284), dans le cadre de deux études, les liens entre colère éprouvée au volant (DAS, Deffenbacher *et al.*, 1994 que nous avons traduite en français), infractions de conduite et antécédents d'accidents déclarés. Après avoir examiné la validité de construit et la cohérence interne des scores obtenus à la DAS, nous observons que la structure en six facteurs du modèle original n'est pas exactement retrouvée dans l'étude 1 tandis qu'une configuration plus adéquate est proposée dans l'étude 2. Dans les deux études, les a de Cronbach des facteurs de la DAS s'échelonnent de 0.68 à 0.90, des corrélations positives sont observées entre les facteurs de colère et des infractions ($\underline{r}$ >. 30). Les meilleurs prédicteurs des

infractions sont des facteurs de colère, en particulier la colère éprouvée lorsque le conducteur est gêné dans sa progression par la lenteur d'un autre usager. Dans l'étude 2 seulement, le facteur de la DAS « discourtoisie » est positivement lié aux antécédents d'accident ($\underline{r} = 20$). Globalement, les résultats obtenus vont dans le sens de ceux observés dans le contexte anglo-américain. Les implications de ces résultats en termes de stratégies d'intervention sont discutées.

« Les pratiques d'utilisation du téléphone au volant en France en 2003 », Brusque C., Alauzet A., Bellet T., Barnel C., Odin, G., Convention CNSR-DSCR/INRETS 02/013/7, *Rapport final*, août 2004

S'il est possible d'appréhender le phénomène de société qu'est devenue la téléphonie mobile, à la fois en termes d'ampleur du phénomène et en termes de diversités d'usage, nous n'avons par contre actuellement que peu d'informations sur les pratiques d'utilisation du téléphone au volant, en France.

Classiquement les usages de la téléphonie mobile sont étudiés en combinant, pour une population donnée, des données qualitatives obtenues suite à la passation d'entretiens directifs ou de questionnaires et des données quantitatives fournies par les opérateurs de téléphonie. Dans le cas qui nous intéresse, les opérateurs ne disposent pas de données quantitatives sur le nombre de communications passées depuis une voiture.

Afin d'analyser les comportements et les attitudes des Français vis-à-vis de l'utilisation du téléphone au volant, nous avons retenu une démarche originale associant deux types de recueil de données :
– d'une part, un recueil de données à caractère extensif par le biais d'un sondage réalisé sur un échantillon représentatif de la population française ;
– et d'autre part, une observation intensive des pratiques d'un échantillon limité de conducteurs « gros utilisateurs » de téléphone au volant.

Le sondage sur les pratiques d'utilisation du téléphone au volant a été réalisé du 16 juin au 18 juillet 2003 sur un échantillon de 1 973 personnes, constituant un échantillon représentatif de la population française âgée de 18 ans et plus.

L'auto-observation des pratiques, par le remplissage de carnets de bord sur une période de quinze jours, a été réalisée sur un échantillon de seize étudiants et de quinze personnes ayant une forte utilisation du téléphone mobile pour des raisons professionnelles. La période de recueil s'est étalée de novembre 2003 à février 2004.

L'analyse des données recueillies a permis :
– de quantifier l'ampleur du phénomène en évaluant la proportion de la population qui est susceptible d'être utilisatrice du téléphone au volant (car elle conduit et utilise un téléphone portable) et la population qui déclare effectivement téléphoner en conduisant ;
– d'analyser les attitudes de conducteurs vis-à-vis de l'usage du téléphone au volant, par le biais de l'analyse de leurs pratiques déclarées ;
– d'évaluer leur conscience du risque pris et leur connaissance de la législation ;
– et enfin d'identifier les populations les plus exposées du fait d'une utilisation importante du téléphone au volant et d'analyser finement leurs pratiques d'utilisation, afin de pouvoir cibler de futures campagnes de prévention.

La deuxième retombée de ce travail est d'ordre méthodologique. En croisant les deux types de recueil de données sur l'échantillon des trente et un sujets, nous avons pu vérifier la cohérence des réponses de personnes interrogées sur le sujet du téléphone au volant en comparant pratiques déclarées et pratiques observées. Nous avons également pu mettre en évidence l'intérêt respectif des deux types de recueil.

« Pour des routes et des conducteurs plus sûrs. Une enquête sur les opinions et les pratiques des automobilistes en Europe », brochure en français SARTRE 3, Cauzard J.-P., 2004

Dans un document destiné à un large public européen, le consortium du projet SARTRE, qui a étudié pour la troisième fois les attitudes et comportements des automobilistes européens confrontés au risque routier, résume les principaux résultats des enquêtes menées simultanément dans vingt-trois pays. Les traits saillants des pratiques et des opinions vis-à-vis des principales sources de risque sur la route, ainsi que des mesures destinées à en réduire l'impact, y sont analysées et illustrées. Cette enquête, par son caractère unique, est la référence indispensable pour comparer l'état des performances des différents pays européens, souligner les points forts ou les points faibles des uns par rapport aux autres, évaluer l'acceptabilité des nouvelles aides à la conduite ou des méthodes de contrôle routier, repérer les évolutions depuis la première enquête de 1991.

C'est aussi l'occasion de marquer une étape dans la réalisation de l'objectif européen de réduction de moitié des morts de la route d'ici à 2010, repérer les faiblesses du rapport au risque et d'orienter la mise en application de l'objectif.

Cette brochure est publiée en dix-sept langues européennes. On consultera aussi le site du projet http : //sartre.inrets.fr

« Première exploitation de la vague 1 de l'enquête MARC, volume 1 : Croyances vis-à-vis de la vitesse et risque routier », Delhomme P., Phan V., Gourlet Y., *Rapport intermédiaire n° 2 – convention DSCR (CNSR)-INRETS*, n° 02 70 013 fiche n° 2, juin 2004

« Première exploitation de la vague 1 de l'enquête MARC, volume 3 : Mobilité et risque », Coquelet C., Hoyau P.-A., Lassarre S., Phan V., *Rapport intermédiaire de convention DSCR/INRETS, Première exploitation de la vague 1 de l'enquête MARC*, 2004

« Volume 2 : Consentement à payer et gravité de l'accident », Agénor A., Rozan A., *Rapport intermédiaire de convention DSCR/INRETS*, juin 2004

L'enquête MARC (pour mobilité, attitudes, risque, comportement) vise à étudier le risque routier des jeunes automobilistes. Son originalité est à la fois son ampleur et son caractère prospectif. Cette enquête MARC est menée auprès d'un échantillon composé de 3 051 automobilistes, hommes et femmes, âgés de 18 à 25 ans, résidant en France. Elle est prospective dans le sens où les automobilistes sont interviewés à deux reprises à un an d'intervalle, soit lors de la première vague de décembre 2002 à mars 2003 puis lors de la seconde vague de décembre 2003 à mars 2004 (ceux qui ont été interviewés en décembre 2002 ont été réinterrogés en décembre 2003, etc.). On pourra ainsi tester la stabilité de certaines dimensions et examiner quels indicateurs relevés lors de la première vague permettent de prédire des observations de la seconde vague et inversement, étudier sur quelles dimensions les participants ou groupes de participants se différencient entre les deux vagues afin de savoir si les changements récents observés sur le plan des vitesses pratiquées et du risque routier d'accident (données de l'Observatoire) se retrouvent auprès des jeunes.

Les principaux objectifs de cette enquête sont :
– de fournir des connaissances sur les jeunes automobilistes (accès à la conduite, type de véhicule qu'ils conduisent, assurances, etc.) et leurs risques routiers (type d'infractions sanctionnées, perte de points, accidents routiers, etc.) ;
– d'évaluer l'impact des initiatives pédagogiques (comme l'apprentissage anticipé de la conduite) sur les accidents de la route ;
– de proposer un modèle de prédiction du comportement de transgression de la limitation de vitesse à partir des croyances [13] vis-à-vis de la vitesse (enregistrées lors de la première vague) selon le sexe, l'ancienneté du permis B et les comportements passés (vitesse déclarée, infractions sanctionnées, accidents) ;
– d'estimer si les changements récents observés sur le plan des vitesses pratiquées et du risque routier d'accident (données de l'Observatoire) se retrouvent auprès des jeunes en examinant les résultats des deux vagues. Nous chercherons à expliquer les raisons de ces changements ou la résistance à ces changements sur le plan de différentes dimensions : croyances, vitesse déclarée, infractions sanctionnées, accidents selon les groupes d'automobilistes identifiés lors de la première vague ;
– d'examiner si les croyances sous-jacentes à l'intention de transgresser la limitation de vitesse au cours des douze prochains mois telles qu'elles ont été enregistrées lors de la première vague permettent de prédire le comportement déclaré de vitesse lors de la seconde vague selon les groupes identifiés à partir de l'âge, l'ancienneté du permis B, le kilométrage annuel parcouru, les infractions sanctionnées et les accidents routiers déclarés par les enquêtés eux-mêmes ;
– de tester ce que les automobilistes seraient prêts à payer pour réduire leurs risques d'accident au volant dont les conséquences sont plus ou moins graves.

Vieillissement de la population des usagers de la route

« Le suivi des conducteurs âgés », Assailly J.-P., Bonin-Guillaume S., *Rapport final de convention DSCR/INRETS* n° 01018 T, étude n° 5, août 2004

Ce travail a été mené sur une population de 904 jeunes conducteurs seniors de Marseille et Toulon (âge moyen : 69 ans) ; son objectif était de mettre en relation trois banques de données : leurs problèmes de santé, leurs scores aux tests de neuropsychologie utilisés en gériatrie courante, leurs difficultés de conduite, évaluées par le questionnaire du comportement du conducteur de Manchester, et leurs accidents. Il s'agit d'une population qui conduit encore fréquemment (kilométrage annuel de 11 000 km) et sur tous types de réseaux. 27 % des sujets déclarent un accident dans les trois ans précédant l'enquête (17 % un accident passif, 10 % un accident actif). On a noté la faible influence de leur médecin traitant sur les décisions relatives à la conduite. En ce qui concerne leurs problèmes de santé, on repère surtout la vision, l'audition, les problèmes cardio-vasculaires et le diabète. En ce qui concerne leur score aux tests neuropsychologiques, on repère surtout les déficits attentionnels (TMT), les fonctions frontales (BREF) et l'anxiété. Enfin, la principale conclusion de l'étude est que les difficultés de conduite (oublis, erreurs, infractions) sont plus associées à l'accident que les problèmes de santé ou que les scores déficitaires aux tests neuropsychologiques. Les apports de cette étude à la question des mesures à prendre en direction de cette population de conducteurs sont discutés.

Éducation à la sécurité routière

« Revue de questions sur le *continuum* éducatif », Assailly J.-P., *Rapport final de convention INSERR/INRETS*, janvier 2005

Ce rapport fait le point sur les thématiques du continuum éducatif qui sont transversales à tous les âges de la vie, de l'enfant piéton au conducteur âgé, sur ce que l'on sait et ce que l'on ne sait pas encore en matière d'éducation à la sécurité routière. Huit questions de fond sont dégagées : la question des causes et des effets des différences liées au sexe (mieux comprendre les mécanismes qui conduisent au comportement féminin ; la question des influences de l'environnement familial, tant dans l'enfance qu'à l'adolescence, les transmissions inter-générationnelles de valeurs, d'attitudes et de comportements, le mode de jugement du risque accidentel de leurs enfants par les parents ; la question de ce qui doit être appris (l'explication de la règle, le rapport au danger, l'évitement ou la maîtrise de ce dernier, les compétences à développer à partir de la matrice du modèle hiérarchique) ; la question des transferts d'apprentissage et des effets à court, moyen

13. Associations qu'un individu établit entre un objet de jugement (par exemple rouler en dépassant la limite de vitesse autorisée) et les caractéristiques qu'il attribue à cet objet (par exemple rouler en dépassant la limite de vitesse autorisée est peu nuisible).

et long terme de l'éducation à la sécurité routière ; la question des âges critiques et des zones proximales de développement aux différents stades du *continuum* ; la question des comparaisons européennes en matière de stratégies éducatives et en ce qui concerne les différents modèles de formation initiale, de passation du permis et de mesures post-permis ; la question de stratégies à développer en direction des publics en difficulté ; la question de la formation des formateurs.

« Mise en œuvre et évaluation d'une intervention basée sur l'engagement à respecter les limites de vitesse auprès de participants à des stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route », Delhomme P., Kreel V., Bragagnolo F., Ducamp D., Korn G., Lardon C., Laurent M.-P., Lequellenec J.-F., Ragot I., Rodon C., Schamelhout A., De Vit P., *Rapport final convention DSCR-INRETS* n° 01018 T, étude n° 3, novembre 2003, 2004

L'objectif de cette recherche était de mettre en œuvre une intervention basée sur l'engagement à respecter les limitations de vitesse dans des stages de sensibilisation aux causes et conséquences des accidents de la route et d'évaluer l'effet de cette intervention sur le plan des déclarations des automobilistes infractionnistes. L'évaluation de l'effet de l'engagement dans les stages a été menée à l'aide d'entretiens directifs 10-12 jours après le stage, 40-45 jours, 100-110 jours et 150-170 jours après le stage. Les résultats vont dans le sens de l'effet positif de l'engagement à respecter les limitations de vitesse. Une dizaine de jours après le stage, parmi les participants qui se sont engagés, 53,4 % d'entre eux déclarent avoir respecté les règles légales de vitesse alors qu'il y en a moins de 36 % dans les autres groupes. Plus de cinq mois après le stage, des effets persistent alors même que les entretiens successifs menés auprès des participants ont pu avoir un effet auprès du groupe expérimental et des groupes témoins : 48,1 % des engagés déclarent avoir respecté les règles de vitesse tandis que des pourcentages très faibles s'observent chez les non engagés (moins de 10 %) et chez ceux des groupes témoins (20 % et 28,6 %). L'effet en faveur de l'engagement se retrouve tant lors du premier, du second, du troisième que du quatrième entretien. Alors qu'on pouvait ne pas s'attendre à des effets de grande ampleur (eu égard au comportement investi, et de la population ciblée), le gain relatif apporté par l'engagement est souvent de l'ordre de 20 à 40 % du point de vue du pourcentage de participants qui déclarent avoir respecté les limitations de vitesse. Toutefois on peut se demander si l'effet positif de l'engagement se traduit par des comportements que pratiquent réellement les automobilistes lorsqu'ils sont au volant.

Politiques publiques

« Les polices de la route : une approche comparée (États-Unis, Australie et Nouvelle-Zélande) », Hamelin F., Carnis L., Spenlehauer V., *Rapport final de l'étude commanditée par l'Institut des hautes études de sécurité intérieure à l'INRETS* (convention de recherche n° 02/1023, 2004

Ce rapport clôt une recherche pionnière sur les dispositifs institutionnels, organisationnels et professionnels qui produisent les régulations policières dans le domaine de la sécurité routière, que l'on appelle communément les « polices de la route ». Ce travail décortique et compare la *California Highway Patrol*, la *Traffic Service Branch* de la police de Nouvelle-Galles du Sud (État australien) et la *Road Policing Branch* de la police nationale néo-zélandaise.

Cette recherche empirique montre d'abord que la police de la route recouvre une part conséquente de l'effort policier dans les trois pays et constitue donc un enjeu considérable tant pour la sécurité routière que pour les politiques publiques policières. Elle indique ensuite que l'activité de police de la route renvoie à un nombre élevé de métiers, de spécialités et de situations d'action.

Les trois cas d'étude mettent en évidence deux grandes stratégies d'intégration des agents pour faire face à une telle diversité. La première consiste à opérer, formellement, une spécialisation institutionnelle (CHP). Les personnels de polices de la route sont ainsi regroupés au sein d'une seule et même entité administrative distincte et autonome du reste de la police. La seconde stratégie repose davantage sur un processus de spécialisation professionnelle (Nouvelle-Galles du Sud, Nouvelle-Zélande), c'est-à-dire de constitution d'une identité propre aux policiers de la route.

Pour autant, dans les trois pays étudiés, la police de la route reste une composante à part entière à la fois du système d'acteurs intéressés par la sécurité routière et du système policier général. Elle n'est en aucun cas un acteur isolé et participe non seulement à la gouvernance des politiques de sécurité routière mais également à celle des politiques de sécurité publique.

Sécurité des infrastructures et des aménagements

« Analyse approfondie de l'accidentologie en aménagements urbains : erreurs, facteurs, contextes de production », Van Elslande P., Fouquet K., Michel J.-E., Fleury D., *Rapport final de convention INRETS/DSCR* n° 02-70-028, étude 2, ISRN : INRETS/RE-04-913-FR, mai 2004

L'objet de cette étude est de chercher à mieux comprendre en quoi l'environnement urbain (aménagement, bâti) participe aux erreurs de conduite. Elle se fonde sur une analyse comparative de données détaillées d'accidents, selon une approche cognitive et dans une perspective ergonomique d'adaptation des environnements aux modes de fonctionnement humains. Les résultats mettent en évidence des différences sensibles dans les processus fonctionnels défaillants auxquels sont confrontés les conducteurs en ville et en dehors. Une analyse des facteurs et des contextes de production des « erreurs humaines » dans la ville permet d'expliquer certains fondements de l'accidentalité urbaine.

« Le plan de déplacements urbains, un processus sous le regard des chercheurs », actes du colloque des 12 au 12 juin 2003, Aix-en-Provence, Yerpez J. (éditeur), *Actes INRETS* n° 95, 2004

Le colloque « Le plan de déplacements urbains, un processus sous le regard des chercheurs » organisé par le département mécanismes d'accidents et le centre de recherche en socio-économie des transports et de l'aménagement de l'INRETS, avec le soutien de l'Institut d'aménagement régional de l'université Aix-Marseille III et le LATTS (Laboratoire technique, territoires et sécurité) de l'ENPC s'est tenu à Aix-en-Provence les 12 et 13 juin 2003. Il avait pour ambition d'être un moment d'échanges à partir des résultats de recherche ayant trait à la planification des déplacements. Ce colloque voulait être un moment de réflexion pour ceux qui ont en charge la conception des nouveaux PDU autour de questions vives issues des recherches actuelles. La première session a permis d'aborder la question de la cohérence de l'action sur la ville dans les PDU, en l'illustrant d'exemples étrangers. La deuxième session s'est intéressée à la démocratie participative et à la légitimation de l'action publique.

LE SERVICE D'ÉTUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES (SETRA)[14]

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.

Le premier secteur concerne les études de sécurité au sens large du terme :
– 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 :
– 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.

L'accidentologie statistique

« Rôle de l'alcool dans la gravité des accidents de la route », Le Breton P., Vervialle F., « Collection rapports d'études du SETRA »

L'objet du rapport est d'étudier le rôle de l'alcool dans la gravité des accidents. L'étude est réalisée à partir du fichier BAAC en prenant en compte de nombreuses variables et en utilisant différentes méthodes. Certaines sont très simples telles les sorties dites « camemberts », d'autres sont élaborées telles la régression logistique ou la classification ascendante hiérarchique.

« Accidentologie sur le réseau routier national : année 2003 », Alexis J., CETE SO

La Direction des routes a décidé la mise en place d'un outil de connaissance de l'accidentologie relevée sur le réseau routier national dont elle a la responsabilité, dans le but de :
– disposer d'un outil de connaissance des accidents, régulièrement mis à jour et de maniement simple ;
– repérer les enjeux globaux propres à ce réseau en distinguant les types d'accidents et les types de voies ;
– suivre l'évolution dans le temps des accidents.

Les résultats fournis sont une aide à la définition de la politique de sécurité routière sur le réseau national et aux prises de décisions techniques et économiques à différents niveaux.

La sécurité des infrastructures

Contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR)

Après les deux guides relatifs à l'audit avant la mise en service des infrastructures routières et à la réalisation des bilans de sécurité après leur mise en service, le dernier guide du CSPR, éléments de démarche qualité pour une meilleure prise en compte de la sécurité, est à son tour disponible depuis le 2 juillet 2004 en téléchargement sur internet à l'adresse suivante : www.setra.equipement.gouv.fr/. Ces guides sont élaborés par le SETRA et le CERTU.

14. 46, avenue Aristide Briand, BP 100, 92223 Bagneux.

L'objectif principal du CSPR est une mise en service des routes neuves ou aménagées avec un niveau optimal de sécurité. À tous les stades de la conception, il est nécessaire que les concepteurs de projets portent une appréciation sur les éléments essentiels au regard de la sécurité pour qu'un minimum de corrections soient à effectuer après l'audit. Ce guide traite de l'identification et du rôle des acteurs, de la formalisation de la commande, du pilotage du projet, des moyens de suivi et de contrôle et des bilans d'études et de réalisation. Il propose des outils pour répondre à ces exigences de qualité telles que des commandes types, une fiche de suivi pour garantir la traçabilité des décisions prises ou encore et surtout des grilles de contrôle pour toutes les phases du projet, depuis l'étude préliminaire jusqu'à la mise en service.

Des formations pour accompagner ce guide sont en cours de préparation.

Sécurité des usagers sur les routes existantes (SURE)

SURE est une démarche qui vise à améliorer la sécurité des routes existantes en se basant essentiellement sur l'analyse des accidents corporels. Instaurée sur le réseau routier national, elle doit pouvoir être déclinée sur tous les autres réseaux. C'est une démarche globale qui se décompose en quatre phases principales : étude d'enjeux ; diagnostic et pistes d'action ; mise en œuvre des actions ; évaluation. En 2004 en plus de la poursuite des trois expérimentations en DDE, une opération pilote est lancée sur douze autres itinéraires. L'objectif de cette opération est de finaliser la rédaction des guides et de mettre en œuvre des actions dès 2005. Le SETRA pilote la rédaction des cinq guides (en cours d'élaboration). Ils devraient être finalisés et publiés en 2005.

Guide étude d'enjeux pour la hiérarchisation des itinéraires

La méthode est celle d'une étude d'enjeux traditionnelle au même titre que celle menée pour les DGO. Sa particularité est qu'elle se concentre sur les enjeux pour lesquels une action sur les infrastructures routières pourrait apporter un gain significatif. Elle offre une méthode de hiérarchisation des itinéraires basée sur une estimation du coût des accidents évitables.

Guide diagnostic et pistes d'action

Le diagnostic permet de comprendre les dysfonctionnements de la voie par l'analyse détaillée des procès-verbaux d'accidents. Une détection des configurations reconnues comme accidentogènes très ciblée complète l'étude. Ensuite, les objectifs de sécurité peuvent être mis en évidence et les pistes d'action proposées.

Guide pour l'élaboration et la réalisation des actions

À partir des résultats du diagnostic et notamment des pistes d'actions, ce guide permet aux services de concrétiser les résultats de l'étude de sécurité.

Guide évaluation

Il est essentiel de mesurer l'efficacité d'une démarche et de ses actions mises en œuvre afin d'améliorer la connaissance technique et la communication.

Guide managérial

Il s'agit d'un guide visant à aider les chefs de projets à manager la démarche SURE dans leurs services. On y trouve notamment des conseils pour la levée des prérequis, l'organisation à mettre en place, etc.

Pour en savoir plus, consultez le site internet : http : // www.setra.equipement.gouv.fr/SURE

Management et pratiques de sécurité routière (MPSR)

Production de fiches « Savoirs de base »

Ces fiches font partie d'une collection en cours d'élaboration dans le cadre du groupe de travail animé par le SETRA et comprenant l'ensemble des CETE et un représentant du conseil général des Ponts et chaussées (un groupe similaire pour l'urbain est animé par le Certu). Elles sont destinées aux DDE, STD et RST et ont pour objectif de faire partager la connaissance de base en sécurité routière et d'indiquer les ouvrages techniques auxquels il est nécessaire de se référer.

Production d'un CD-ROM capitalisant les actions des DDE

Afin de permettre une valorisation du travail effectué par les DDE engagées dans la démarche MPSR et un partage de l'expérience, un CD-ROM a été produit avec le concours des CETE pour capitaliser les actions des DDE. Il regroupe plus de 400 fichiers classés d'une part par DDE et d'autre part par thèmes (aspects généraux du projet, connaissance de l'insécurité et du territoire, exploitation entretien et sécurité, sécurité et itinéraire, sécurité et urbanisme et aménagement urbain et ingénierie).

Ce CD-ROM est disponible auprès de l'équipe projet de la DSCR.

LE LABORATOIRE D'ACCIDENTOLOGIE, DE BIOMÉCANIQUE ET D'ÉTUDES DU COMPORTEMENT HUMAIN (LAB)[15]

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.

15. 132, rue des Suisses, 92000 Nanterre.

Son activité se structure autour de trois pôles : sécurité secondaire, sécurité primaire, ergonomie, 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.

« Classification des situations accidentelles », Page Y., LAB, Driscoll R., CEESAR Chauvel C., LAB, septembre 2004

La tâche du LAB, dans le projet de recherche ARCOS 2004, était de valider la vision *Sécurité routière* d'ARCOS 2004 (réduction potentielle de 30 % des accidents corporels par l'équipement à 100 % du parc automobile par les systèmes d'aide à la conduite préconisés). Le travail s'est appuyé notamment sur la consolidation et l'utilisation de bases de données accidentologiques constituées à partir des études détaillées d'accidents et des procès-verbaux d'accidents, sur des statistiques générales de sécurité routière, et sur les connaissances acquises en accidentologie primaire jusqu'à aujourd'hui.

Il s'agissait principalement de classifier les schémas de production des événements conduisant à un accident, d'affecter les fonctions ARCOS génériques à chacune de ces classes, puis d'associer des enjeux attendus (nombre d'accidents concernés) à chaque fonction ARCOS.

L'intérêt de la classification réside dans le fait qu'elle groupe les accidents autour de problèmes de sécurité qu'elle identifie en interaction les uns avec les autres (par exemple les pertes de contrôle en virage avec une adhérence dégradée non détectée par le conducteur) et stimule l'inférence et la recherche de prestations de sécurité adaptées à ces interactions. Cette classification a été réalisée par la combinaison d'une approche statistique (classification automatique des situations accidentelles caractérisée par un certain nombre de variables disponibles dans la base de données EDA du LAB) et d'une approche experte (affinement de la classification par l'étude de cas et affectation de procès-verbaux mortels aux classes ainsi établies).

Au final, nous avons distingué 19 classes génériques (dont 2 concernent les piétons et les deux-roues) et 165 sous-classes. Cette hiérarchie fournit à la fois une approche synthétique des situations accidentelles et une approche plus analytique.

La classification a permis d'associer les classes de situations accidentelles aux fonctions ARCOS et d'estimer l'enjeu de ces fonctions en termes d'accidents mortels concernés. Elle permet également de préparer l'évaluation de l'efficacité attendue des fonctions puisque les mécanismes accidentels de chaque classe sont identifiés dans leur globalité et que l'évaluation ne peut se baser que sur l'identification de ces mécanismes.

La prévention des sorties de route s'avère *a priori* la fonction la plus prometteuse (elle concerne 61 % des accidents mortels, contre 40 % pour la prévention de la collision et 9 % pour l'alerte d'incidents), la gestion des distances inter-véhiculaires l'est beaucoup moins (1 %). Il reste maintenant à développer des outils performants d'évaluation pour vérifier si la vision ARCOS (– 30 % d'accidents corporels si le parc automobile est équipé à 100 % des fonctions ARCOS) est toujours valide. Le contexte de diminution de l'insécurité routière en France en 2002 et 2003 (avec des diminutions moindres dans les autres pays d'Europe et une explosion de l'insécurité prévue par l'OMS dans les pays en développement routier) devra nécessairement être pris en compte.

« Is ESP effective on French roads ? » Page Y., LAB, Cuny S., CEESAR, septembre 2004

L'*Electronic stability program* (ESP) est un système de sécurité qui permet de limiter le survirage ou le sous-virage par des actions différenciées de freinage sur les roues en fonction de l'accélération latérale subie par le véhicule et de l'action sur le volant donnée par le conducteur. Le nom donné à l'ESP varie selon les équipementiers et les constructeurs automobiles : *active stability control* (ASC), *automotive stability management system* (ASMS), *dynamic stability control* (DSC), *vehicle dynamic control* (VDC), *vehicle stability control* (VSC) ou *Electronic stability control* (ESC).

Notre article propose une évaluation de l'efficacité de l'ESP en terme de réduction du nombre d'accidents en France. La méthode consiste à :
– identifier, dans le fichier national des accidents corporels survenus sur le réseau surveillé par la gendarmerie nationale, les voitures accidentées équipées d'ESP et les voitures similaires non équipées d'ESP. Un échantillon de 1 356 voitures accidentées en 2000, 2001, 2002 et 2003 a été construit. Nous avons dû nous restreindre aux Renault « Laguna » parce qu'il est difficile de reconnaître, aujourd'hui, dans le fichier national des accidents, si tel ou tel véhicule est équipé ou non d'ESP. Pour les Renault « Laguna », la distinction est simple : elles sont toutes équipées d'ESP depuis janvier 2001 ;
– identifier les situations d'accidents pour lesquelles l'ESP est *a priori* pertinent (par exemple, l'ESP est pertinent dans la prévention des accidents de perte de contrôle alors qu'il ne l'est pas pour les voitures qui brûlent un stop sans mise en action de la dynamique du véhicule) ;
– calculer, *via* une régression logistique, le risque relatif ajusté d'être impliqué dans un accident pertinent à l'ESP pour les véhicules équipés d'ESP versus les véhicules non équipés, divisé par le risque relatif d'être impliqué dans un accident non pertinent à l'ESP pour les véhicules équipés d'ESP versus les véhicules non équipés. On admet en effet que cet indicateur, sous certaines hypothèses, est le meilleur estimateur de l'efficacité de l'ESP.

Les arguments en faveur de cette méthode ainsi que les hypothèses et limites sont présentés et discutés dans l'article. On estime enfin que l'ESP est très efficace dans la prévention des accidents. Ainsi, le risque d'être impliqué dans un accident corporel de la circulation pertinent à l'ESP (*ie* pertes de contrôle, soit à peu près 25 % des accidents corporels et plus de 40 % des accidents mortels) pour les véhicules équipés d'ESP est inférieur de 44 % à ce même risque pour les véhicules non équipés. Ce résultat n'est cependant pas significatif statistiquement puisque l'échantillon est de taille réduite mais l'estimation est cohérente avec les études allemandes, suédoises et japonaises déjà publiées sur le sujet.

« MRC : un modèle de représentation des connaissances en accidentologie » Ben-Ahmed W., LAB, Bigand M., École centrale de Lille, Mekhilef M., École centrale de Paris, Page Y., LAB

L'amélioration de la sécurité routière nécessite une base de connaissances en accidentologie. L'extraction de connaissances à partir de bases de données (ECB) d'accidents est l'une des approches permettant la construction de cette base. Mais, étant donné la complexité des données, la variété de leurs sources (biomécanique, psychologie, ergonomie, etc.), le grand nombre de variables caractérisant un accident et le nombre important d'accidents stockés dans les BD, il est intéressant d'intégrer les connaissances expertes du domaine dans le processus d'ECB. L'article développe un modèle de représentation de connaissance (MRC) permettant la représentation des connaissances expertes en accidentologie et leur intégration dans le processus d'ECB. La démarche consiste à combiner l'approche systémique de modélisation des systèmes complexes et l'approche cognitive de modélisation en ingénierie de connaissances et plus précisément la méthode KOD *(Knowledge Oriented Design)*.

LE CENTRE EUROPÉEN D'ÉTUDES DE SÉCURITÉ ET D'ANALYSE DES RISQUES[16]

Le CEESAR est une association (loi de 1901) rassemblant des industriels (constructeurs automobiles français, équipementiers), écoles d'ingénieurs, assureurs et personnalités du monde médical ou industriel concernés par la prévention des risques et en premier lieu les risques routiers. Ses objectifs sont d'établir entre ses membres des relations et des échanges d'informations sur les causes et conséquences des accidents de la route, de promouvoir des recherches, essais et expertises susceptibles de réduire les risques d'accidents et des lésions corporelles, et de développer des méthodes de formation tendant à susciter et mettre en place des spécialistes maîtrisant la synthèse entre la socio-économie et l'accidentologie.

Les quarante collaborateurs du CEESAR exercent leur activité de recherche dans trois grands pôles de compétences :
– l'accidentologie (études détaillées d'accidents en temps réel et différé, épidémiologie et statistiques) ;
– la biomécanique (comportement et tolérance de l'être humain, études des mannequins de chocs, de modélisation mathématique et simulation, protection des occupants) ;
– le comportement humain (ergonomie physique et cognitive, sécurité active, expérimentation, biomécanique des mouvements).

Et dans quatre moyens de transport terrestre :
– voitures ;
– camions ;
– bus et autocars ;
– deux-roues motorisés.

« Truck accidents study – Evaluation of the potential effectiveness of active and passive safety systems », Hermitte T., CEESAR, étude financée par l'ACEA, janvier 2004

« Protection du pilote par l'équipement. Projet RIDER (Recherche sur les accidents impliquant un deux-roues motorisé) », Amans B., CEESAR, Hermitte T., CEESAR, Guillemot H., CEESAR, Martin A., CEESAR, Moutreuil M., CEESAR, mai 2004

Projet financé par le ministère de la Recherche, le CNSR et la Fondation MAIF.

Cette étude décrit et analyse l'efficacité des équipements de protection.

16. 132, rue des Suisses, 92000 Nanterre.

LE CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS[17]

Le CERTU compte six 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 est la capitalisation et la diffusion des savoirs et des savoir-faire sous la forme de rapports de synthèses thématiques, d'outils et de guides méthodologiques, de journées d'information.

L'accidentologie statistique

« Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain 1999-2002 », Christian B., dossier 2003

Ce document consacré aux accidents urbains survenus en 2002 vient compléter la série des données « indicateurs de sécurité de la circulation en milieu urbain » (éditons précédentes pour les années 1996 et 1999). Il contient un cédérom qui comporte le texte complet de la brochure de présentation, l'ensemble des données et des indicateurs et la synthèse qui en est proposée.

À partir d'une analyse détaillée des accidents corporels pour les unités urbaines de plus de 10 000 habitants, les accidents de l'année 2002, comme ceux de 1999, sont classés dans des regroupements de communes en fonction de la taille de l'unité urbaine, de la distinction « centre ou périphérie – banlieue » et de la région géographique. Ces caractéristiques sont celles qui apparaissent les plus déterminantes dans les variations des indicateurs.

Cet ouvrage s'adresse tout particulièrement aux ingénieurs et techniciens qui ont à traiter de la sécurité de la circulation en agglomération. Les nombreuses données permettent à chaque entité urbaine de se situer par rapport aux autres agglomérations de même taille. La présentation adoptée répond aux choix des références à utiliser dans l'assistant statistique du logiciel CONCERTO.

La sécurité des infrastructures

« Audit avant mise en service, contrôle de sécurité des projets routiers », Treve H., CD-ROM 2004

Afin d'améliorer globalement la prise en compte de la dimension sécurité routière aussi bien en milieu urbain, qu'en milieu interurbain pour les projets d'infrastructure et les projets d'aménagement, un dispositif a été mis au point « le contrôle de sécurité des projets routiers ».

Ce CD-ROM outil interactif illustré est complémentaire au guide audit avant mise en service (*cf.* www.setra.fr) est conçu comme un outil de communication et d'information à destination des acteurs d'un projet d'aménagement ou d'infrastructure. Il peut aussi être utilisé comme outil d'aide à la formation.

« La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables », Laferrere G., *Guide technique CERTU*, 2004

La qualité de la signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables est une condition primordiale pour assurer la sécurité et le confort des usagers. C'est pourquoi, en France, tous les panneaux, panonceaux et marquages utilisés doivent obligatoirement répondre à des règles de couleur, de forme, de taille et d'implantation qui sont fixées par des arrêtés interministériels. Cet ouvrage rappelle ces règles d'usage essentielles en illustrant chaque situation par des fiches de cas simples. Ce document détaille également les récentes modifications intervenues dans le domaine de la signalisation directionnelle cyclable pour aider les collectivités qui souhaitent encourager l'usage du vélo aussi bien en ville qu'en rase campagne.

« Le marquage de la chaussée en agglomération », Makhloufi M., *Guide technique CERTU*, 2004

Bien que d'une manière générale le marquage de la chaussée en agglomération ne soit pas obligatoire, sa présence ou son absence constituent un choix réfléchi exprimant une nécessité de sécurité des usagers et d'exploitation de la voirie.

Comment indiquer sans ambiguïté les parties de la chaussée réservées aux différents sens de circulation ou à certaines catégories d'usagers et la conduite qu'ils doivent observer ?

Comment informer et guider les différents usagers tout en contribuant à améliorer la sécurité et le confort des itinéraires empruntés ?

Comment traduire sur le terrain l'effort de la collectivité pour bien gérer la circulation tout en assurant la qualité des aménagements ?

Autant de questions auxquelles ce guide apporte des réponses pour que le marquage des chaussées urbaines devienne aussi un moyen d'aide à l'exploitation de la voirie. Il examine les différentes utilisations du marquage : le marquage en section courante, le marquage transversal et le guidage en intersection, les voies spécialisées, les voies affectées et les flèches directionnelles, les îlots, les passages pour piétons, l'arrêt et le stationnement, les voies réservées aux transports en commun, les voies réservées aux cyclistes, les surélévations de chaussées, les inscriptions et pictogrammes sur chaussées.

Ce guide est donc destiné aux différents maîtres d'ouvrage et aux techniciens qui recherchent l'efficacité du marquage des chaussées pour contribuer à sécuriser et à faciliter la circulation en ville.

17. CERTU, 9, rue Juliette Récamier, 69456 Lyon Cedex 06.

« Aménagement urbain : les piétons sur le devant de la scène », Rennesson C., *Techni. Cités*, n° 67, avril 2004, téléchargeable sur le site www.certu.fr

Après un rappel des enjeux liés à la marche et la présentation de l'usager « piéton », ce dossier s'attache à convaincre de l'intérêt d'une approche globale (à l'échelle de la ville ou du moins d'un quartier) et intégrée (en liaison avec les politiques de transport et d'urbanisme) pour créer une ville véritablement adaptée aux besoins du piéton. Les principes de base et les principales dispositions techniques pour une meilleure prise en compte de cet usager dans l'aménagement de l'espace public urbain sont ensuite présentés.

« Accessibilité de la voirie aux personnes handicapées », Dejeammes M., valise pédagogique

La prise en compte de l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées, et aux personnes à mobilité réduite au sens large, est bénéfique à la sécurité routière.

Aujourd'hui, les professionnels qui font le tissu urbain disposent de moyens réglementaires pour faire la ville « accessible ». En effet la publication des deux décrets et de l'arrêté « accessibilité de la voirie aux personnes handicapées » en août 1999 est venue compléter le dispositif réglementaire qui a été progressivement mis en place dans les années quatre-vingt et 90.

La déléguée ministérielle à l'accessibilité a lancé la réalisation de modules de formation pour faciliter la prise en compte de l'accessibilité à tous dans les transports, la voirie, le cadre bâti et le tourisme. Le présent outil s'inscrit dans ce chantier. Conforté par la demande spécifique de la Direction des routes, le CERTU a élaboré la partie traitant de la voirie, avec l'appui des CETE.

Les DDE font partie des intervenants en voirie urbaine qui ont à intégrer les exigences d'accessibilité dans leurs interventions. Des actions de formation doivent être mises en place dans ces services mais d'autres actions peuvent être envisagées en partenariat ou pour le compte de collectivités territoriales ou de leurs centres de formation.

Le CD-ROM contient l'essentiel de la valise pédagogique constituée à l'intention des formateurs pour toutes ces actions. Les fichiers qu'il contient peuvent être reproduits en totalité ou en partie.

« Nouvelles fiches techniques vélo », Laferrere G., téléchargeable sur www.certu.fr

Fiche technique sur le vélo en ville : « contresens cyclable, comparaison pistes et bandes ».

Fiche technique sur les véloroutes et voies vertes : « des voies vertes et des ouvrages d'art ».

L'urbanisme et la sécurité

« Étude des liens complexes entre formes urbaines et insécurité routière », Millot M., *Rapport d'étude CERTU, CETE Méditerranée, INRETS*, 2004

Ce travail s'inscrit dans le champ des recherches menées sur le lien entre l'urbanisme et la sécurité des déplacements. Il est issu de la thèse de doctorat en transport de l'École nationale des ponts et chaussées soutenue par Marine Millot en juin 2003. Cette thèse a reçu en 2003 le prix de la Fondation ENPC.

Dans la première partie de ce rapport, l'auteur passe en revue la littérature internationale traitant du lien entre formes urbaines et insécurité routière. Cela permet de montrer toute la complexité de ce lien et de préciser la démarche à adopter pour l'étudier. Cette complexité nécessite de recourir à une décomposition des formes urbaines en propriétés ayant une influence sur la sécurité. Ces propriétés et leurs influences sur l'insécurité routière sont présentées dans la deuxième partie. La troisième partie analyse les liens avec les problèmes de sécurité routière pour quatre formes urbaines typiques résidentielles : la forme d'habitat traditionnel, la forme d'habitat collectif de grand ensemble, la forme d'habitat pavillonnaire et la forme d'habitat de conception « ville nouvelle ». Cet ouvrage montre que l'insécurité routière ne peut être vue uniquement comme la conséquence de causes résidant en partie dans la morphologie et l'organisation de la ville, mais doit être appréhendée aussi comme l'objet de régulations au sein d'un système urbain complexe. Pour chaque forme urbaine typique étudiée, les types d'accidents rencontrés sont explicités et des pistes de traitement des conflits sont ébauchées. Le principe de gestion consiste soit à éliminer les conflits générés par la ville c'est-à-dire entre les différents flux ou les différentes activités, soit à améliorer leur coexistence dans un même espace. L'impact des « formes » urbaines sur l'insécurité routière est fort. La « forme » influence les problèmes de sécurité rencontrés, par les modalités qu'elle prend. Mais aussi et surtout elle conditionne les possibilités d'action. La question ne se pose alors plus dans les mêmes termes : il ne s'agit pas tant de concevoir des espaces urbains sûrs, mais davantage de réfléchir quant aux effets des espaces conçus sur la sécurité routière et surtout quant à la gestion possible de ces effets par l'aménagement.

L'analyse et l'évaluation des politiques

« La sécurité routière dans les plans de déplacements urbains : approche et méthode », Treve H., *Guide technique CERTU*, 2004, plaquette de sensibilisation des élus avec l'AMF, en collaboration avec l'INRETS

L'un des objectifs forts des PDU est la sécurité routière. Comment en effet parler de déplacements efficaces s'il y a quotidiennement des accidents et des victimes sur les voies de l'agglomération ? Et comment développer les modes doux mis en avant dans les PDU si la ville n'est pas suffisamment sûre pour l'ensemble des usagers vulnérables ?

Ce guide fournit des réponses aux questions que cela pose aux élus et techniciens, chargés des PDU :
– Qu'entend-on par sécurité des déplacements dans un PDU ?
– Comment identifier les enjeux à l'échelle d'une agglomération ?
– Que peut faire l'équipe projet PDU ? Qui doit-elle mobiliser et pour quels types d'actions ?

– Quelle est la démarche à adopter ? Comment analyser les problèmes de sécurité et choisir les actions les plus efficaces ?
– Comment s'organiser localement pour définir et mettre en œuvre les actions puis assurer un suivi de la sécurité ?

Élaboré par le CERTU, en partenariat avec l'INRETS, les CETE et des professionnels directement en charge des PDU, ce guide s'adresse en priorité aux responsables politiques, aux chefs de projet PDU et aux techniciens de la sécurité. Il a pour ambition de faire prendre conscience de la réalité de l'insécurité des déplacements urbains. Il propose des solutions pour prévenir et traiter les accidents de la circulation en agglomération. Il met en lumière les liens étroits entre l'objectif « sécurité » et les autres objectifs du PDU dont le développement va souvent de pair, comme la multimodalité, le partage de la voirie, la qualité de vie...

De nombreuses agglomérations françaises et étrangères se sont déjà attaquées au problème de l'insécurité. Leurs expériences, riches d'enseignements, témoignent que des solutions techniques éprouvées existent et sont mises en œuvre avec succès pour diminuer le nombre et la gravité des accidents.

Elles montrent aussi que la lutte contre l'insécurité est une œuvre collective de longue haleine qui, pour réussir, réclame, de l'ensemble des acteurs engagés dans la démarche PDU, persévérance et cohérence dans la durée.

« Les zones 30 en France : bilan des pratiques en France », Rennesson C., plaquette

La zone 30, un outil d'aménagement urbain dans une politique globale de déplacements.

Si certaines zones 30 présentent des écarts par rapport aux recommandations, d'autres sont conformes au concept et prouvent alors l'efficacité de celui-ci en matière d'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie dans les quartiers. Néanmoins il faut souligner qu'une zone 30 est d'autant plus efficace que sa réalisation est intégrée dans une réflexion globale sur les déplacements ; elle devient alors un outil véritable d'aménagement urbain permettant, en cohérence avec les politiques de transports et d'urbanisme, de rendre la ville plus agréable à vivre.

La ville à 30 km/h, un nouveau visage pour demain ?

Les zones 30 recensées pèchent pour la plupart par leur petite taille (hors Île-de-France : 60 % mesurent moins de 500 mètres). Pourtant « les plus efficaces sont celles qui ont été installées sur un périmètre suffisamment étendu » conclut notamment l'étude réalisée en Île-de-France. À l'étranger des villes n'hésitent pas à étendre le concept de zone 30 à la très grande majorité de leurs rues. Graz, deuxième ville d'Autriche avec 240 000 habitants, a limité à 30 km/h l'ensemble de ses rues, sauf les voies artérielles où la limitation est maintenue à 50. À Zurich, en Suisse, tous les quartiers sont en zones 30 ; à La Haye, aux Pays-Bas, 65 % des rues ont été aménagées en zones 30. Et en France ? Et bien, il existe déjà quelques villes qui ont développé de façon conséquente les zones 30, d'autres, s'interrogent sur la possibilité d'aménager progressivement en zones 30 la totalité de leurs voies de quartiers. Autrement dit, à l'exemple de nos voisins, la ville à 30 km/h (excepté les rues où le concept serait inadapté, comme sur les artères) semble faire son chemin.

« Actes des journées AMF CERTU "sécurité routière que peuvent faire les maires ?" », Hiron B., cinq CD-ROM consultables sur www.certu.fr

Le CERTU organise avec l'Association des maires de France et Mairie 2000, des journées régionales sur la sécurité routière. Le public visé : les maires. L'approche privilégie le témoignage des élus, avec un repérage des bonnes pratiques en aménagement et en information/communication. Sont disponibles les actes des journées de Chambéry, Danjoutin, Perpignan, Cabourg, Laxou.

« Actes du colloque "Sécurité routière en Europe, piéton-vélo-moto, que se passe-t-il en Europe ?" », Lyon, 9 décembre 2004, Rennesson C., CD-ROM consultable sur www.certu.fr

Le CERTU en partenariat avec Techni-Cités a organisé ce colloque dont l'objectif était de présenter les tendances européennes les plus récentes sur la prise en charge de la sécurité routière en ville ainsi que les évolutions destinées à mieux intégrer les modes doux et les usagers de deux-roues motorisés dans les politiques de déplacements et d'aménagement de l'espace public urbain.

« Comment les outils télématiques peuvent-ils améliorer la sécurité routière ? », Nouvier J., *Transport Environnement Circulation*, n° 182, 2004-05/06,

Cet article présente, en les élargissant, les résultats d'un groupe de réflexion ATEC, piloté par l'auteur, et qui a identifié les applications les plus prometteuses en termes de sécurité routière.

« Sécurité routière et contrôles automatiques : résultats et perspectives en France », Nouvier J., et Canel A., *RGRA*, 2004-09

L'article présente des généralités sur le premier déploiement du contrôle automatique en France ; il donne aussi les premiers résultats, indique les plans de déploiement actuels et futurs des matériels, présente un éclairage sur l'ensemble de la chaîne pénale, et fournit enfin une liste des probables facteurs clés qui ont conduit au succès.

« Sécurité routière et contrôles automatiques en France : résultats et perspectives », Nouvier J., et Canel A., *Routes/Roads* (revue bilingue) de l'AIPCR, 2005-01

Cet article présente, lui aussi, des généralités sur le déploiement du contrôle automatique en France ; il est plus synthétique que le précédent, tout en abordant d'autres aspects.

LE LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES[18]

Le laboratoire central des ponts et chaussées (LCPC)

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 et de l'Équipement.

Les grandes orientations de recherche du LCPC, telles que définies dans son schéma directeur, puis confortées dans son contrat quadriennal, sont les suivantes :
– valoriser les infrastructures et ouvrages existants ;
– maîtriser le rôle de l'infrastructure dans la sécurité de la route ;
– maîtriser les impacts des infrastructures sur l'environnement tout au long de leur cycle de vie. Sécuriser les ouvrages et les sites, par une meilleure connaissance et maîtrise des risques ;
– optimiser les ouvrages de génie civil en zones urbaines en prenant en compte leur caractère multi-usages ;
– favoriser l'introduction de nouveaux matériaux et de nouvelles technologies dans le génie civil et l'exploitation des infrastructures routières.

Fort d'un effectif de 550 collaborateurs permanents, le Laboratoire est organisé en dix-huit unités de recherche réparties sur quatre sites. Parmi ces unités, trois travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : la division ESAR, implantée à Nantes, la division ESE implantée à Paris et le LIVIC, à Satory. Le LCPC collabore, de façon étroite et permanente, avec les huit CETE et, en leur sein, avec les dix-sept LRPC. Sur la problématique de la sécurité routière, il entretient des collaborations avec différents organismes, notamment l'INRETS.

Division entretien sécurité et acoustique routière (DESAR):

La division ESAR a pour mission générale de participer au développement des connaissances qui contribueront au progrès de la gestion des infrastructures routières, notamment sur les problématiques de sécurité routière.

Division exploitation signalisation éclairage (D. ESE) :

La division ESE contribue à la sécurité routière, par ses recherches dans les domaines de l'exploitation du trafic, des poids lourds et du pesage en marche, des équipements de la route (métrologie du trafic et signalisation), de la visibilité, et de l'éclairage.

La division travaille en liaison avec la division ESAR sur la dynamique des véhicules, l'influence des caractéristiques de la route dans la sécurité, et la texture des chaussées. Avec le LIVIC, elle intervient sur la trajectographie des véhicules, la route automatisée poids lourds, les échanges d'information route-véhicule et le guidage optique, dans le cadre de la route intelligente. Elle travaille également avec le réseau technique de l'équipement (ERA d'Angers, Clermont-Ferrand, Rouen, Strasbourg, LR Ouest parisien, Lyon, Nancy, CETE Est), et coordonne l'action des laboratoires régionaux en matière d'audits et d'essais des équipements de la route.

Laboratoire sur les interactions véhicules – infrastructures – conducteurs (LIVIC) :

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

La sécurité des infrastructures

« Étude "Accident par temps de pluie" » Delanne Y., *Rapport de synthèse de la convention PREDIT « Accident par temps de pluie »*, ministère de la Recherche/LCPC

L'objectif de l'étude, conduite dans le cadre du programme national PREDIT, était de définir les moyens qui permettraient de réduire le nombre et la gravité des accidents par temps de pluie et, de façon plus large, sur des chaussées humides ou mouillées.

Cette étude abordait plusieurs aspects dont une analyse du comportement des usagers dans ces situations dégradées, l'étude prévisionnelle des conditions de mouillage en fonction des précipitations, l'établissement d'une statistique des états de mouillage sur les chaussées françaises et l'analyse de l'incidence du potentiel d'adhérence sur le déroulement des accidents avec perte de contrôle.

Cette étude a confirmé, sur la base des données d'accidents, que l'état humide ou mouillé constitue bien une situation de sur-risque d'accident. Même lorsqu'ils conduisent sous la pluie, les usagers ne prennent pas facilement conscience de l'ampleur de la dégradation de l'adhérence. C'est encore plus le cas lorsque sur une chaussée simplement humide, cas d'ailleurs plus difficilement décelable. Dans sa partie relative à la reconstruction cinématique des accidents, l'étude a montré que, si la situation de perte de contrôle est très fréquemment attribuable à de mauvaises actions de conduite en approche de situation limite, l'amorce de la perte de contrôle ou la cinématique après cette phase dépend du niveau d'adhérence mobilisable.

Ces conclusions conduisent à proposer de modifier les messages sur la dégradation d'adhérence (exemple anglais : *slippery when wet*). Il est également recommandé d'assurer aux usagers un niveau d'adhérence élevé dans les zones sur lesquels la sollicitation peut devenir élevée lorsque la vitesse pratiquée ne tient pas compte de l'état de la chaussée : approche d'intersection, de carrefour giratoire, de bretelle de sortie de route, virages à rayon faible pour le réseau interurbain et péri-urbain, etc.

18. 58, Boulevard Lefebvre, 75015 Paris.

« Contribution de diverses échelles de texture routières à l'adhérence des chaussées », Tan Do M., contribution de diverses échelles de texture routières à l'adhérence des chaussées, *Rapport ERLPC*, n° CR35, LCPC, 2004

L'objectif de cette recherche était de mieux comprendre l'apport de la texture des revêtements routiers à l'adhérence sur routes humides. Le programme de recherche comprenait une partie importante sur la mesure et l'étude de la microtexture.

Les résultats, issus de collaborations avec des équipes universitaires et des manufacturiers de pneumatiques, ont permis de définir le poids de différentes échelles de texture, depuis le micron jusqu'au centimètre, sur l'adhérence mobilisable. Ils montrent en particulier que l'échelle de la dizaine à la centaine de microns est déterminante pour la classification des revêtements par rapport à leur adhérence. Ils donnent aussi des éléments de spécification pour le développement d'une méthode de mesure opérationnelle de la microtexture.

« Perte de contrôle de véhicules légers en virage », Delanne Y., *Rapport final, Pertes de contrôle et sorties de route dans les virages*, convention DSCR/LCPC 2001

Cette étude a été faite en 2004 pour la DSCR. Le travail a été conduit sur deux virages de la région nantaise et un virage en Gironde sur lesquels des accidents mortels se sont produits. Cette étude visait à comprendre les raisons des pertes de contrôle et à étudier quels seraient les moyens les plus efficaces pour éviter ces situations.

Des mesures sur les deux sites nantais et des simulations avec un logiciel de dynamique automobile ont été faits. De ce travail, il ressort qu'agir sur l'infrastructure est le moyen le plus puissant pour réduire les pertes de contrôle provenant d'une saturation du potentiel d'adhérence. La mise en place d'un revêtement à haute adhérence avec une macrotexture suffisante dans les virages sans dévers, complétée par une signalisation incitant fortement au respect de la vitesse préconisée, a une efficacité qui a été constatée sur les trois virages sur lesquels ont été conduites les expérimentations. Cette efficacité a été estimée à 60 % de réduction des accidents en cas d'action sur le revêtement seul et à plus de 90 % lorsque cette mesure est complétée par un renforcement de la signalisation.

« Interaction route-véhicule », Delanne Y., *Application des méthodes de traitement du signal et d'identification aux études sur l'interaction véhicule-pneumatique-chaussée*, mémoire d'habilitation à diriger les recherches (HDR), université de Versailles, mai 2004

Une synthèse des travaux conduits depuis une vingtaine d'années sur les caractéristiques de surface des chaussées (uni, texture, adhérence) et sur l'interaction route-véhicule a été récemment effectuée.

L'uni des routes est un sujet qui a fait l'objet de nombreux travaux au LCPC et dans le cadre de stages universitaires et de diplômes d'études approfondies. Ces travaux concernaient principalement l'application des techniques du traitement du signal et de l'identification pour améliorer la fiabilité des relevés profilométriques et établir des procédures de calcul d'indices d'uni.

La compréhension et la modélisation de la relation entre la texture et l'adhérence sont des sujets engagés depuis de nombreuses années. L'organisation des travaux a conduit à traiter en laboratoire la relation microtexture-frottement « basse vitesse », et à étudier sur pistes et sur routes la relation de l'ensemble de la texture suivant ses différentes échelles.

L'interaction route-véhicule, quant à elle, a été abordée, d'une part par l'analyse et la modélisation de la relation uniconfort vibratoire et, d'autre part par la simulation de la dynamique générale des véhicules. Ce dernier sujet a conduit à effectuer diverses études sur les méthodes d'estimation du torseur des efforts au contact pneumatique-chaussée, basée sur des réponses dynamiques de la roue et/ou du véhicule. Les méthodes utilisant des estimateurs d'états (observateurs) se sont avérées très prometteuses.

Ces différents travaux ont largement contribué à faire progresser la prise en compte, dans la simulation du comportement dynamique des véhicules, des paramètres routiers pertinents, notamment dans les situations limites. Des progrès importants ont, en particulier, été accomplis sur les méthodes de relevé ou d'estimation des entrées « route » pour ces outils de simulation.

Résultats détaillés

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière, géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière donne les informations essentielles recueillies par les forces de l'ordre sur tous les accidents corporels.

Le présent chapitre, après avoir donné les principales définitions utilisées, présente le processus de recueil et de traitement des données.

Une autre partie est consacrée à l'avenir de ce fichier par la présentation de son projet de modernisation adopté en janvier 2001.

Enfin, suite à la mise en place du nouveau standard du BAAC en 2004, une dernière partie est dédiée aux indicateurs de qualité de certaines variables du BAAC.

Définitions

À compter du 1er janvier 2005, afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière, la France est passée à une nouvelle définition de la variable « gravité des blessures ». Nous présentons donc ici l'ancienne définition qui est celle utilisée dans le bilan 2004, avec celle qui la remplacera l'année suivante.

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :
– provoque au moins une victime c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
– 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. **À compter du 1er janvier 2005, sera considérée comme « tué », toute personne qui décédera sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.** Un coefficient multiplicateur permet d'estimer, à partir des tués à six jours, le nombre de tués à trente jours. Ce coefficient, actuellement de 1,057 sera recalculé en fin d'année ;
– **les blessés** : victimes non tuées.

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.

À compter du 1er janvier 2005, on distinguera parmi les blessés :
– **les blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
– **les blessés non hospitalisés** : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

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**.

L'ORGANISATION ACTUELLE

La transmission des données

Tout accident corporel de la circulation routière doit 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 cinq grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués, et un localisant pour les accidents en milieu urbain. Il est revêtu du numéro de code de l'unité émettrice, avec mention du numéro de procès-verbal.

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

une unité spécialisée en matière de sécurité routière et 13 compagnies républicaines de sécurité (CRS) auxquelles il convient d'ajouter la police aux frontières, compétente pour les accidents survenus aux frontières ou en zone aéroportuaire et la préfecture de police de Paris.

Schématiquement, le secteur de compétence de la gendarmerie correspond à la rase campagne et aux agglomérations de moins de 7 000 habitants, celui de la sécurité publique (commissariats) aux agglomérations de plus de 7 000 habitants et celui des CRS aux autoroutes urbaines. À Paris, chacun des vingt arrondissements auxquels il faut ajouter 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 la gendarmerie nationale (ministère de la Défense) ou par les services de la police nationale (ministère de l'Intérieur).

Pour la gendarmerie, les BAAC établis par les brigades locales sont transmis aux escadrons départementaux 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.

Pour la police, le projet de modernisation a permis de rationaliser les moyens utilisés : le logiciel PROCEA, utilisé par les brigades de CRS pour la saisie et la transmission des données, a été étendu en 2005 à l'ensemble des commissariats, évitant ainsi l'emploi de plusieurs logiciels à la même finalité. Pour la sécurité publique, l'ensemble des BAAC saisis par les commissariats sont transmis au centre d'exploitation informatique de Juvisy. Les CRS disposent, eux, de leur propre centre de rassemblement de données. Ces deux centres contrôlent les fichiers recueillis et les font suivre à l'ONISR. Le bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris envoie directement ses données à l'ONISR. Le centre de Juvisy doit en revanche saisir le petit nombre de BAAC qui lui sont adressés par la police aux frontières.

La constitution du fichier national

Les BAAC centralisés à Rosny-sous-Bois et à Juvisy sont ensuite envoyés à l'ONISR pour de nouveaux contrôles s'ajoutant à ceux déjà intégrés aux logiciels de saisie utilisés par les forces de l'ordre. Le fichier de Rosny-sous-Bois est disponible en moyenne au milieu du mois *n* + *2*. Le centre de Juvisy transmet les données accidents à l'ONISR au fur et à mesure qu'il en accuse réception. Ces fichiers, une fois réceptionnés par l'ONISR, sont intégrés sur un serveur géré par le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) sous forme de fichiers mensuels, incluant le cas échéant des reliquats des mois antérieurs. C'est ce fichier mensuel qui servira de base aux études d'accidentologie locales et nationales.

L'expertise qualité au plan national porte d'abord sur l'exhaustivité du fichier par la recherche des BAAC non remontés en comparant pour chaque département les accidents recueillis aux chiffres fournis par les préfectures. Essentiellement utilisée pour assurer le bon compte du nombre de tués, cette vérification permet de déceler un accident mortel manquant. Les tableaux de bord de l'ONISR, déclinés par service et quinzaine, permettent de repérer des ruptures dans les envois de tel ou tel service de police, de récupérer les bulletins manquants et/ou activer le rétablissement des circuits défaillants. De telles interruptions résultent soit d'un problème informatique, soit d'une situation passagère de sous-effectif empêchant l'établissement même des BAAC.

Par ailleurs, cette expertise qualité 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.

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 mis en place en 2000 un système parallèle dit « de remontées rapides » portant uniquement sur trois dénombrements, nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés, disponibles dès les premiers jours du mois *n* + *1* (voir le chapitre sur l'analyse conjoncturelle).

Un fichier très utilisé

Outre les exploitations que fait pour ses besoins propres l'Observatoire, le fichier national des accidents corporels de la circulation routière est aussi très utilisé par d'autres services du ministère, notamment le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU) et, au niveau local, les centres d'études techniques de l'équipement (CETE), les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR), 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).

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), 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.

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 ce qui est une des justifications du projet de déconcentration (*cf.* plus loin).

LA MODERNISATION DU FICHIER ACCIDENTS : QUALITÉ, 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. Ce groupe permet de résoudre les problèmes de cohérence d'un système qui fait intervenir une dizaine de services différents avec des logiciels et des standards différents.

Les priorités en matière de qualité ont été clairement affichées : il s'agit de l'exhaustivité, de la localisation de l'accident, des variables décrivant le lieu et celles liées aux métiers des forces de l'ordre (alcool et ceinture).

Afin d'offrir un retour sur le travail accompli, certaines études de l'Observatoire sont dorénavant diffusées aux forces de l'ordre chargées d'établir les bulletins. Enfin, pour harmoniser les pratiques, un guide de référence pour le remplissage des BAAC a été envoyé à chaque organisme de saisie.

Des mesures de simplification et de modernisation du fichier

Depuis le 1er janvier 2004, un nouveau standard du BAAC a été mis en place : « le BAAC 2002 ». Deux objectifs étaient poursuivis : la simplification et la modernisation du BAAC.

La simplification

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.

Par ailleurs, nous avons constaté qu'un grand nombre d'accidents légers ne faisaient pas l'objet d'un BAAC parce qu'ils étaient « déclassés » en accidents matériels. Afin de refléter le plus fidèlement possible l'insécurité routière en France, il a été demandé de tenir compte de tous ces accidents et de façon à ne pas trop alourdir la tâche des forces de l'ordre, il est accepté, **uniquement pour ces accidents**, le non-remplissage de certaines variables.

La modernisation

Le fichier accidents n'ayant subi aucune modification depuis 1993, des champs nouveaux ont été introduits. Ainsi, à l'allégement du chapitre décrivant les lieux, correspond l'ajout de deux variables permettant une localisation plus précise :

– en rase campagne, il est dorénavant possible de repérer un accident par ses coordonnées GPS. Cette donnée, intégrée dans un référentiel cartographique, permettra d'établir des cartes des lieux les plus accidentogènes du réseau routier français ;

– en milieu urbain, une ligne spécifique a été créée afin de décrire l'adresse du lieu de l'accident, à un format lisible par les logiciels d'exploitation des gestionnaires de voirie.

Le standard « BAAC 2002 » valable depuis le 1er janvier 2004

Rubrique « caractéristiques » :
– variable « jour de la semaine » : suppression en saisie ;
– Variable « localisation » : passage de neuf à deux modalités (hors ou en agglomération) ;
– variable « données GPS » : localisant des accidents en interurbain.

Rubrique « lieux » :
– variable « marquage de chaussée » : suppression ;
– variable « voie spéciale » renommée en « existence d'une voie spéciale », son implication dans l'accident sera décrite dans « situation de l'accident » dans la même rubrique ;
– variable « état de la route » : suppression ;
– variable « signalisation » : suppression ;
– Variable « environnement » : remplacement par « point école » à deux modalités, « proximité d'un point école », « non à proximité d'un point école ».

Rubrique « véhicule » :
– variable « véhicule en fuite » : ajout d'une modalité « conducteur en fuite » ;

– variable « date de dernier contrôle technique » : suppression ;
– variable « type de véhicule » dorénavant appelée « code CNIT » : passage de huit à quinze caractères ;
– variable « facteur lié au véhicule » : ajout de la modalité « incendie du véhicule » ;
– variable « chargement du véhicule » : suppression ;
– variable « obstacle mobile heurté » : la modalité « animal heurté » est dédoublée en « animal domestique » et « animal sauvage ».

Rubrique « usagers » :
– variable « catégorie d'usager » : ajout d'une modalité « piéton en roller ou en trottinette » ;
– variable « AIS » : suppression ;
– variable « nationalité » : suppression ;
– variable « CSP » : ajout de la modalité « étudiant » codé 'A' ;
– variable « taux d'alcoolémie » : il faudra indiquer dorénavant les alcoolémies en dessous de 0,5 g/l ;
– variable « permis de conduire » : ajout de la modalité « conduite accompagnée ». La modalité « apprentissage de la conduite » devient « conduite en auto-école » ;
– variables « infraction » : le référentiel des infractions change et passe sous le format « NATINF » ;
– variable « drogue » : un caractère pour « drogue par dépistage » et un caractère pour « drogue par prise de sang ».

Rubrique « localisant urbain » :
– il s'agit d'une ligne spécifique au milieu urbain, décrivant précisément l'adresse du lieu de l'accident.

Une autre modification importante concerne le code CNIT. Ce code est un identifiant synthétique du type de véhicule utilisé. Il est nécessaire pour pouvoir entreprendre des études sur le lien entre le type de véhicule (en particulier le poids ou la puissance) et l'accidentalité. Il fallait d'abord rétablir l'intégralité du code qui, dans l'ancien standard, était tronqué. Ensuite, un contrôle a été ajouté dans les logiciels de saisie.

À plus long terme est envisagée la création d'une variable synthétique « type d'accident ». Cette variable serait une bibliothèque de schémas descriptifs des circonstances des accidents, permettant de les classer selon leur type (manœuvres des usagers impliqués, collisions, etc.). Elle aurait pour autre objectif la suppression d'autres variables.

La déconcentration de l'architecture du recueil de données

Outre ces opérations de modernisation du fichier, le projet de rénovation prévoit une refonte des circuits de transmission avec mise en place d'une base de données partagée par tous les acteurs, cela permettra d'introduire des données autres que le BAAC *stricto sensu*. Ainsi l'intégration des ATB (accidents, tués, blessés) dans la base donnera des données rapides et fiables de l'accidentologie au département. Le mode de transmission dans la nouvelle architecture resterait centralisé : par intégration des sous-fichiers de la DGGN et de la DGPN, pour une mise à disposition immédiate dans le serveur accident.

Un premier bénéfice sera donc l'accès par tous les acteurs des données « au fil de l'eau ». Il serait désormais possible de commencer les exploitations dans un département dès que le recueil est achevé. Jusqu'à présent, l'édition du fichier se faisait de façon mensuelle, nécessitant donc d'attendre que toutes les données soient parvenues avant de commencer les exploitations.

Ensuite, la base de données partagées permettra de mettre en commun les corrections du fichier. Aujourd'hui, les corrections se font de manière séquentielle, d'abord par l'ONISR en central, ensuite par les DDE en local. L'accès par serveur permettra un véritable travail collaboratif et d'alerter plus rapidement les acteurs centraux lors d'un dysfonctionnement local.

L'étape suivante étudiera un scénario technique de mise en œuvre de la base de données partagées en deux phases :
– mi 2005 : accès en lecture seulement ;
– fin 2006 : accès en lecture et en écriture.

Les indicateurs de qualité, suivi du taux de remplissage entre 2003 et 2004

La mise en place du nouveau standard « BAAC 2002 » du bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation au 1er janvier 2004 supposait un contrôle de la qualité des données recueillies. La méthodologie compare, pour une variable donnée, l'évolution du taux de renseignement entre les années 2003 et 2004. Le calcul est décliné pour chaque organisme afin de ne pas confondre des pratiques hétérogènes (logiciels différents, environnements distincts, etc.).

Les variables ont été choisies parmi les plus importantes pour les études de sécurité. Celles décrivant le lieu et l'environnement de l'accident sont mises en avant car elles intéressent particulièrement les gestionnaires de voirie.

GPS ou point repère : pourcentage d'accidents sur autoroute ou route nationale repérés.

	Année 2004	Année 2003
Gendarmerie	85,5 %	86,4 %
Compagnies républicaines de sécurité	98,1 %	97,0 %
Sécurité publique	40,5 %	39,6 %
Ensemble	73,6 %	72,5 %

La localisation de l'accident passe de 73,6 % en 2003 à 72,5 % en 2004.

Les traversées d'agglomérations par route nationale ou autoroute ne font pas forcément l'objet d'un bornage. Cela explique, en partie, le faible taux de localisation des accidents par la sécurité publique.

La localisation par GPS est de plus en plus courante pour les accidents en zone gendarmerie : 45,5 % des accidents sont repérés par GPS.

Le code CNIT : pourcentage de véhicule dont le code CNIT est bien rempli. Le calcul est effectué pour tous les véhicules de tourisme dont la mise en circulation est supérieure à 1998, à l'exclusion des véhicules en fuite.

	Année 2004
Gendarmerie	37,5 %
Préfecture de police de Paris	39,0 %
Compagnies républicaines de sécurité	18,9 %
Sécurité publique	27,4 %
Ensemble	31,1 %

La mise en place du BAAC 2002 a permis le rétablissement en intégralité du code CNIT, qui était tronqué jusqu'à présent.

Le taux de remplissage du code CNIT valide s'élève à 31 % en moyenne sur les voitures de tourisme.

On note que les actions effectuées en ce domaine au cours de l'année ont fait passer le taux de remplissage de 18 % au mois de janvier 2004 à plus de 35 % sur les derniers mois de l'année.

Alcoolémie du conducteur : pourcentage d'alcoolémie du conducteur renseignée (les modalités « impossible », « refusé » et « résultat non connu » sont inexploitables pour les études et donc considérées comme non renseignées).

	Année 2003	Année 2004
Gendarmerie	90,2 %	90,4 %
Préfecture de police de Paris	88,4 %	85,5 %
Compagnies républicaines de sécurité	94,9 %	65,3 %
Sécurité publique	80,6 %	78,3 %
Ensemble	85,3 %	82,0 %

La dégradation du taux de remplissage de l'alcoolémie pour les accidents en zone CRS s'explique par la mise en place d'un nouveau logiciel. Celui-ci commettait une erreur de transcription de l'alcoolémie dans les BAAC. À partir de mars 2004, le taux de remplissage de l'alcoolémie a chuté de 90 % à 54 %.

Ce logiciel a été aussi mis en test dans quelques commissariats.

Le taux de remplissage de l'alcoolémie par les gendarmes reste très satisfaisant.

Port de la ceinture de sécurité : pourcentage d'usagers (conducteur ou passager) de voiture de tourisme dont le port de la ceinture est renseigné.

	Année 2003	Année 2004
Gendarmerie	93,8 %	94,4 %
Préfecture de police de Paris	91,9 %	92,5 %
Compagnies républicaines de sécurité	95,7 %	95,8 %
Sécurité publique	64,9 %	75,4 %
Ensemble	80,0 %	84,8 %

On note une amélioration du taux de remplissage de la variable de 80 % en 2003 à 85 % en 2004. Cette évolution est due à une hausse conséquente de plus de 10 points pour les accidents en zone sécurité publique.

État de la surface : pourcentage d'état de la surface renseigné pour le premier lieu décrit.

	Année 2003	Année 2004
Gendarmerie	100,0 %	97,8 %
Préfecture de police de Paris	100,0 %	99,9 %
Compagnies républicaines de sécurité	99,5 %	98,8 %
Sécurité publique	99,9 %	86,4 %
Ensemble	99,9 %	91,9 %

Globalement, l'état de la surface reste bien renseigné, malgré une baisse significative de 99,9 % à 91,9 %.

En zone sécurité publique, le taux de renseignement de l'état de la surface est passé de 99,9 % à 86,4 %. En effet, le remplissage de cette variable n'est plus contrôlé dans le nouveau logiciel mais le renseignement de la variable reste satisfaisant pour les exploitations statistiques.

Situation de l'accident : pourcentage de situation de l'accident renseignée pour le premier lieu décrit.

	Année 2003	Année 2004
Gendarmerie	95,7 %	94,6 %
Préfecture de police de Paris	96,1 %	99,9 %
Compagnies républicaines de sécurité	99,9 %	98,7 %
Sécurité publique	80,9 %	82,7 %
Ensemble	88,3 %	88,8 %

Le remplissage de la situation de l'accident n'a pas évolué entre 2003 et 2004. Le pourcentage de situation renseignée reste à un haut niveau avec 89 % d'accidents renseignés.

On observe une légère amélioration pour les accidents en zone sécurité publique et une très légère détérioration en zone gendarmerie. Au final, ces deux évolutions se compensent.

Obstacle fixe ou mobile heurté : pourcentage de véhicules dont au moins l'obstacle fixe ou l'obstacle mobile est renseigné.

Calcul effectué pour tous les véhicules, à l'exception des véhicules en fuite.

	Année 2003	Année 2004
Gendarmerie	90,3 %	85,7 %
Préfecture de police de Paris	94,3 %	95,1 %
Compagnies républicaines de sécurité	72,5 %	70,2 %
Sécurité publique	85,7 %	86,0 %
Ensemble	87,1 %	85,8 %

Pour certains accidents, il n'est pas possible de remplir ni l'obstacle mobile ni l'obstacle fixe. Il est donc normal que le taux de remplissage soit inférieur à 100 %.

Le taux de remplissage des obstacles passe de 87,1 % à 85,8 %. Cette légère baisse est due à une dégradation du remplissage en zone gendarmerie où le taux de remplissage passe de 90 % à 86 %.

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION (STANDARD 2002)

Identifiant

Code unité

N° de procès-verbal (PV)

N° du feuillet

Établi par
- gendarmerie nationale
- préfecture de police de Paris
- compagnie républicaine de sécurité (CRS)
- police des airs et des frontières (PAF)
- sécurité publique

Caractéristiques

Date
- jour
- mois
- année

Heure
- heure
- minute

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

Code INSEE du lieu de l'accident
- département
- commune

Intersection
- hors intersection
- en intersection ou à proximité immédiate
- en X
- en T
- en Y
- à plus de quatre branches
- giratoire
- place
- passage à niveau
- autre

Lieux

Catégorie
- autoroute
- route nationale
- route départementale
- voie communale
- hors réseau public
- parc de stationnement ouvert à la circulation publique
- autre

Voie
Composée de :
- numéro ou **finato** de la voie
- bis ou ter
- lettre indice : A, B, C etc.

Régime de circulation
- route à sens unique
- route bidirectionnelle
- route à chaussées séparées
- route avec voies d'affectation variable

Nombre total de voies de circulation

Voie spéciale
- piste cyclable
- bande cyclable
- voie réservée

Profil en long
- plat
- pente
- sommet de côte
- bas de côte

Tracé en plan
(sens du premier véhicule décrit)
- partie rectiligne
- en courbe à gauche
- en courbe à droite
- en S

Point kilométrique ou repère
(se repérer par rapport à la borne amont)
- n° de borne
- mètres

Largeur (en mètres)
- terre plein central
- route hors TPC

Véhicules

Catégorie administrative
- bicyclette
- cyclomoteur
- voiturette, tricycle
- scooter immatriculé
- motocyclette
- side-car
- VL seul
- VL + caravane
- VL + remorque
- VU seul (1,5 T <PTAC< 3,5 T)
- VU + caravane
- VU + remorque
- PL seul (3,5 T <PTAC< 7,5 T)
- PL seul (PTAC>7,5 T)
- PL + remorque
- tracteur routier seul
- tracteur routier + semi-remorque
- transport en commun de personnes
- train-tramway
- engin spécial
- tracteur agricole
- autre

Véhicule en fuite

Conducteur en fuite

Sens de circulation
- PK ou PR croissant
- PK ou PR décroissant

Département ou pays d'immatriculation

Date de première mise en circulation
- mois
- année

Appartenant à
- conducteur
- véhicule volé
- propriétaire consentant
- administration
- entreprise

Véhicule spécial
- taxi
- ambulance
- pompier
- police-gendarmerie
- transport scolaire
- matières dangereuses
- autre

Facteur lié au véhicule
- défectuosité mécanique
- éclairage-signalisation
- pneumatique (s) usé (s)
- éclatement de pneumatique (s)
- chargement
- déplacement du véhicule
- incendie du véhicule
- autre

Assurance
- oui
- non
- non présentation

Usagers

Place dans le véhicule
- avant droit
- avant milieu
- avant gauche
- arrière droit
- arrière milieu
- arrière gauche

Responsable présumé

Catégorie
- conducteur
- passager
- piéton
- piéton en roller ou en trottinette

Gravité
- indemne
- tué
- blessé grave
- blessé léger

Catégorie socio-professionnelle
- conducteur professionnel
- agriculteur
- artisan, commerçant, profession indépendante
- cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise
- cadre moyen, employé
- ouvrier
- retraité
- chômeur
- étudiant
- autre

Sexe
- masculin
- féminin

Département ou pays de résidence

Date de naissance
- mois
- année

Test d'alcoolémie
- impossible
- refusé
- prise de sang
- éthylomètre
- résultat non connu
- dépistage négatif

Taux d'alcoolémie

Facteur lié a l'usager
- malaise-fatigue
- médicament-drogue
- infirmité
- attention perturbée
- ivresse apparente

Localisant urbain

Type de numéro
- numéro non renseigné
- adresse postale
- candélabre
- autre

Numéro
- sans objet, bis ou ter

Distance en mètres
- distance au numéro

Libellé de la voie

Code RIVOLI

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

Type de collision
Accident impliquant :
(deux véhicules)
– collision frontale
– collision par l'arrière
– collision par le côté
(trois véhicules et plus)
– collision en chaîne
– collisions multiples
– autre collision
– sans collision

Codage GPS
– latitude
– longitude

Adresse postale
– numéro de la voie
– nature de la voie
– nom de la voie

État 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 piste cyclable

Point école
– à proximité d'une point école
– pas à proximité

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
– véhicule sur rail
– animal domestique
– animal sauvage
– autre

Point de choc initial
– avant
– avant droit
– avant gauche
– arrière
– arrière droit
– arrière gauche
– coté droit
– coté 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 le couloir de bus-dans le même sens
– circulant dans le 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)

Nombre d'occupants dans le TC

Permis de conduire
– valide
– périmé
– suspendu
– conduite en auto-école
– catégorie non valable
– défaut de permis
– conduite accompagnée

Date d'obtention du permis
– mois
– année

Trajet
– domicile-travail
– domicile-école
– courses-achats
– utilisation professionnelle
– promenade-loisir
– autre

Infraction NATINF
– première infraction
– deuxième 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
– à – 50 m du passage piéton
(sur passage piéton)
– sans signalisation lumineuse
– avec signalisation lumineuse
(divers)
– sur trottoir
– sur accotement ou BAU
– sur refuge
– sur contre allée

Action du piéton
(se déplaçant)
– sens véhicule heurtant
– sens inverse véhicule
(divers)
– traversant
– masqué
– jouant-courant
– avec animal
– autre

Piéton
– seul
– accompagné
– en groupe

Drogue par dépistage
– non fait
– impossible
– refusé
– positif pour au moins un produit
– négatif pour tous produits
– dépistage par prise de sang
– non fait
– impossible
– refusé
– positif pour au moins un produit
– négatif pour tous produits
– résultat non connu

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

Métropole		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
Piétons	Année 2004	550	2 310	11 531	13 841	3,82
	Année 2003	592	2 504	11 701	14 205	4,00
	Différence	– 42	– 194	– 170	– 364	– 0,18
	Évolution	– 7,1 %	– 7,7 %	– 1,5 %	– 2,6 %	
Cyclistes	Année 2004	167	669	3 758	4 427	3,64
	Année 2003	190	848	4 003	4 851	3,77
	Différence	– 23	– 179	– 245	– 424	– 0,13
	Évolution	– 12, 1 %	– 21,1 %	– 6,1 %	– 8,7 %	
Cyclomotoristes	Année 2004	321	2 643	13 133	15 776	1,99
	Année 2003	372	2 713	13 545	16 258	2,24
	Différence	– 51	– 70	– 412	– 482	– 0,25
	Évolution	– 13,7 %	– 2,6 %	– 3,0 %	– 3,0 %	
Motocyclistes	Année 2004	814	3 016	12 708	15 724	4,92
	Année 2003	813	3 161	12 655	15 816	4,89
	Différence	+ 1	– 145	+ 53	– 92	+ 0,03
	Évolution	+ 0,1 %	– 4,6 %	+ 0,4 %	– 0,6 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 2004	3 186	8 318	47 019	55 337	5,44
	Année 2003	3 509	9 336	51 390	60 726	5,46
	Différence	– 323	– 1 018	– 4 371	– 5 389	– 0,02
	Évolution	– 9,2 %	– 10,9 %	– 8,5 %	– 8,9 %	
Usagers de poids lourds	Année 2004	80	169	806	975	7, 58
	Année 2003	107	228	935	1 163	8,43
	Différence	– 27	– 59	– 129	– 188	– 0,85
	Évolution	– 25,2 %	– 25,9 %	– 13,8 %	– 16,2 %	
Autres usagers **	Année 2004	114	310	2 337	2 647	4,13
	Année 2003	148	417	2 493	2 910	4,84
	Différence	– 34	– 107	– 156	– 263	– 0,71
	Évolution	– 23,0 %	– 25,7 %	– 6,3 %	– 9,0 %	
Ensemble	Année 2004	5 232	17 435	91 292	108 727	4,59
	Année 2003	5 731	19 207	96 722	115 929	4,71
	Différence	– 499	– 1 772	– 5 430	– 7 202	– 0,12
	Évolution	– 8,7 %	– 9,2 %	– 5,6 %	– 6,2 %	

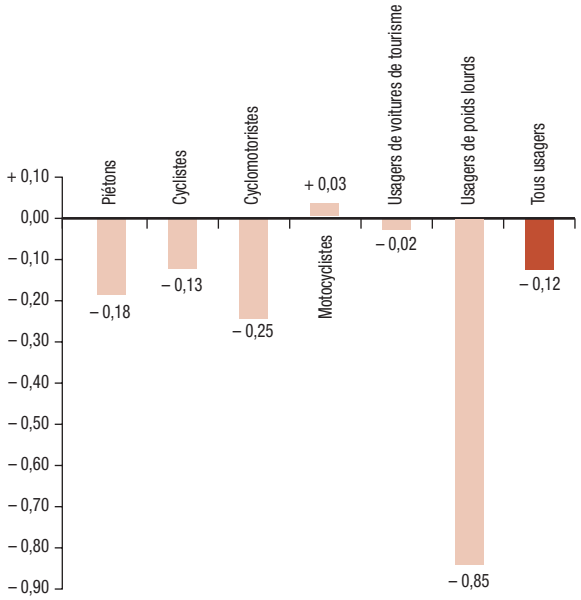
* Victimes : tués + blessés.
** Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux... dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Métropole : accidents impliquant au moins un (e)		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
Poids lourd	Année 2004	696	1 026	3 971	4 997	12,2
	Année 2003	720	1 114	4 243	5 357	11,8
	Différence	– 24	– 88	– 272	– 360	+ 0,4
	Évolution	– 3,3 %	– 7,9 %	– 6,4 %	– 6,7 %	
Camionnette *(dont usagers de camionnettes)*	Année 2004	224 *(58)*	666 *(150)*	4 666 *(1 234)*	5 332 *(1 384)*	4,03 *(4,02)*
	Année 2003	293 *(75)*	817 *(232)*	4 833 *(1 394)*	5 650 *(1 626)*	4,93 *(4,41)*
	Différence	– 69	– 151	– 167	– 318	– 0,90
	Évolution	– 23,5 %	– 18,5 %	– 3,5 %	– 5,6 %	

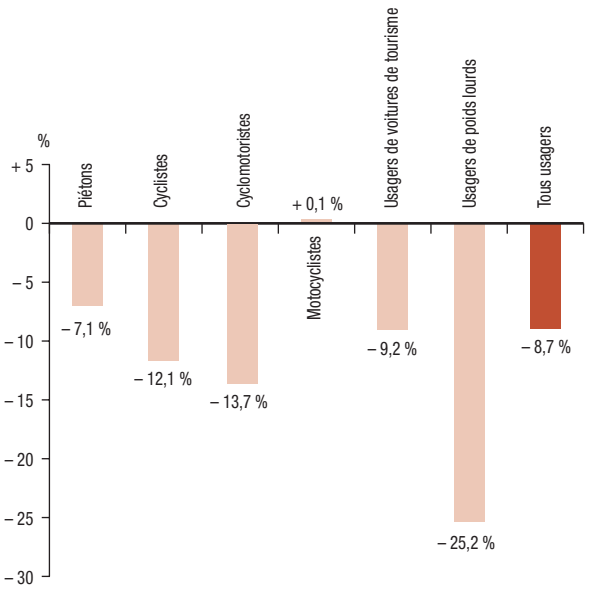
* Victimes : tués + blessés.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2004, par rapport à 2003 :
– le nombre de tués diminue pour la plupart des usagers, de 7,1 % pour les piétons à 25,2 % pour les usagers de poids lourds mais reste quasiment stable, en augmentant cependant d'une unité pour les motocyclistes ;
– le nombre de blessés diminue pour toutes les catégories d'usagers, y compris pour les motocyclistes pour lesquels il convient de noter la baisse de 4,6 % du nombre de blessés graves ;
– c'est pour les usagers de poids lourds que la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés) diminue le plus (– 0,85 point) et pour les automobilistes qu'elle diminue le moins (– 0,02 point). En revanche, elle augmente légèrement pour les motocyclistes (+ 0,03 point) ;
– dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à une diminution de tous les nombres de victimes, en particulier du nombre de blessés graves mais qui s'accompagne d'une augmentation de la gravité des accidents de 0,4 point ;
– dans les accidents avec au moins une camionnette, les diminutions des nombres de tués et de blessés graves sont spectaculaires et la gravité des accidents diminue de près de un point.

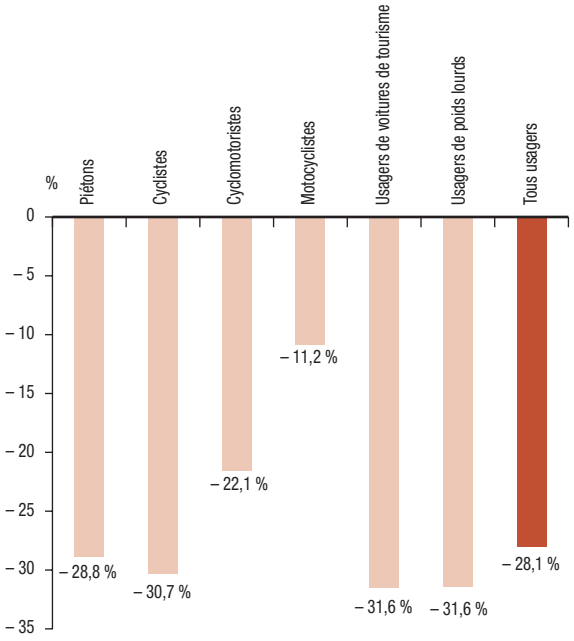
Évolution de la gravité par catégories d'usagers en métropole (tués pour 100 victimes)



Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers en métropole



Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers en métropole 2004/moyenne 1999-2003



Départements d'outre-mer – Année 2004	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
Piétons	46	87	321	408	10,1
Cyclistes	6	21	128	149	3,87
Cyclomotoristes	36	97	578	675	5,06
Motocyclistes	43	146	285	431	9,07
Usagers de voitures de tourisme	77	272	1 272	1 544	4,75
Usagers de poids lourds	1	6	15	21	4,55
Autres usagers **	2	11	57	68	2,86
Ensemble	211	640	2 656	3 296	6,02

* Victimes : tués + blessés.
** Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux... dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Départements d'outre-mer Année 2004 : accidents impliquant au moins un (e)	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
Poids lourd	11	24	61	85	11,5
Camionnette *(dont usagers de camionnettes)*	12 *(1)*	23 *(6)*	77 *(25)*	100 *(31)*	10,7 *(3,13)*

* victimes : tués + blessés.
Source : ONISR, fichier des accidents.

La répartition des tués entre les catégories d'usagers diffère entre la métropole et les départements d'outre-mer. Ainsi, les piétons qui représentent 10,5 % des tués en métropole, en représentent 21,8 % dans les départements d'outre-mer, soit 2,1 fois plus. Il en va de même pour les cyclomotoristes : 6,1 % en métropole et 17,1 % dans les départements d'outre-mer, soit 2,8 fois plus. En revanche, la part des tués en voitures de tourisme est 1,7 fois moins forte dans les départements d'outre-mer qu'en métropole (respectivement 36,5 % et 60,9 %).

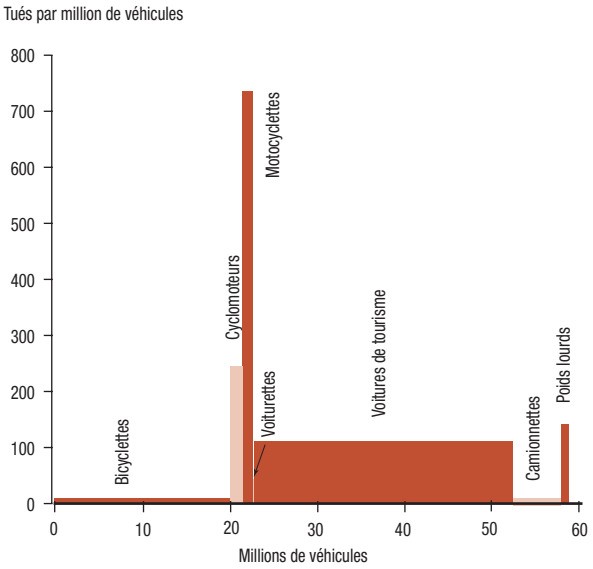
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2004

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.

Ces chiffres concernent uniquement la métropole.

Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules [1]	Nombre de tués dans les véhicules avec au moins un (e) [2]	Parc [3] au 1er janvier 2005	Tués dans les véhicules par million de véhicules	Tués dans les accidents avec au moins un (e) [4] par million de véhicules
Bicyclettes	167	173	20 000 000 [5]	8	9
Cyclomoteurs	321	347	1 331 000 [e]	241	261
Motocyclettes	814	865	1 129 000 [e]	721	766
Voiturettes	6	8	120 000	50	67
Voitures de tourisme	3 186	4 299	29 900 000	107	144
Camionnettes	58	224	5 488 000	11	41
Poids lourds	80	696	569 000	141	1 223
Transports en commun	20	92	82 000	– *	– *

(e) : *estimation*
* Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.
Sources :
1. tués à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents ;
2. tués à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents ;
3. Chambre des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle ;
4. tués dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée ;
5. le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.



En métropole, à défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2004 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 6,7) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 9,7).

La même opération a été réalisée en ramenant le nombre de tués en et hors des véhicules d'un type donné par rapport au parc.

On constate toujours un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 5,3) mais aussi et surtout un sur-risque des poids lourds (multiplication par un facteur 8,5). Le sous-risque des camionnettes s'amenuise puisque le facteur de division n'est plus que de 3,5.

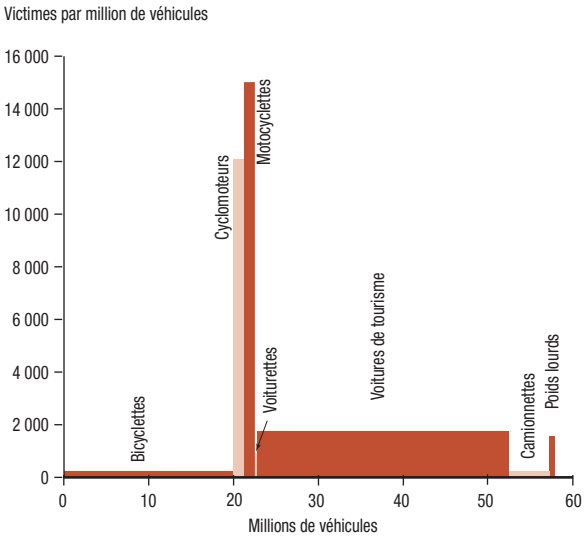
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2004

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.

Ces chiffres concernent uniquement la métropole.

Véhicules	Nombre de victimes * dans les véhicules [1]	Nombre de victimes * dans les véhicules avec au moins un (e) [2]	Parc [3] au 1er janvier 2005	Victimes * dans les véhicules par million de véhicules	Victimes * dans les accidents avec au moins un (e) [4] par million de véhicules
Bicyclettes	4 594	5 151	20 000 000 [5]	230	258
Cyclomoteurs	16 097	17 922	1 331 000 [e]	12 094	13 465
Motocyclettes	16 538	18 768	1 129 000 [e]	14 648	16 624
Voiturettes	165	271	120 000	1 375	2 258
Voitures de tourisme	58 523	97 948	29 900 000	1 957	3 276
Camionnettes	1 442	5 556	5 488 000	263	1 012
Poids lourds	1 055	5 693	569 000	1 854	10 005
Transports en commun	753	1 979	82 000	– **	– **

(e) : estimation.
* Victimes : tués + blessés.
** Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.
Sources :
1. victimes à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents ;
2. victimes à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents ;
3. Chambre des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle ;
4. victimes dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée ;
5. le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.



En métropole, à défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2004 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 6,2) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 7,5). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 7,4).

La même opération a été réalisée en ramenant le nombre de victimes en et hors des véhicules d'un type donné par rapport au parc.

On constate toujours un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 4,1) et des motocyclettes (multiplication par un facteur 5,1). Le sous-risque des camionnettes s'amenuise puisque le facteur de division n'est plus que de 3,2.

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

Métropole		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
0-14 ans	Année 2004	179	1 109	7 363	8 472	2,07
	Année 2003	210	1 290	7 842	9 132	2,25
	Différence	– 31	– 181	– 479	– 660	– 0,18
	Évolution	– 14,8 %	– 14,0 %	– 6,1 %	– 7,2 %	
15-17 ans	Année 2004	216	1 641	7 946	9 587	2,20
	Année 2003	258	1 709	8 328	10 037	2,51
	Différence	– 42	– 68	– 382	– 450	– 0,31
	Évolution	– 16, 3 %	– 4,0 %	– 4,6 %	– 4,5 %	
18-24 ans	Année 2004	1 227	3 807	20 602	24 409	4,79
	Année 2003	1 218	4 055	21 465	25 520	4,56
	Différence	+ 9	– 2,48	– 863	– 1 111	+ 0,23
	Évolution	+ 0,7 %	– 6,1 %	– 4,0 %	– 4,4 %	
25-44 ans	Année 2004	1 718	5 613	32 137	37 750	4,35
	Année 2003	1 858	5 983	34 306	40 289	4,41
	Différence	– 140	– 370	– 2 169	– 2 539	– 0,06
	Évolution	– 7,5 %	– 6,2 %	– 6,3 %	– 6,3 %	
45-64 ans	Année 2004	981	3 049	15 735	18 784	4,96
	Année 2003	1 065	3 415	16 454	19 869	5,09
	Différence	– 84	– 366	– 719	– 1 085	– 0,13
	Évolution	– 7,9 %	– 10,7 %	– 4,4 %	– 5,5 %	
65 ans et plus	Année 2004	898	2 146	6 951	9 097	8,98
	Année 2003	1 040	2 334	7 138	9 472	9,89
	Différence	– 142	– 188	– 187	– 375	– 0,91
	Évolution	– 13,7 %	– 8,1 %	– 2,6 %	– 4,0 %	
Âge indéterminé	Année 2004	13	70	558	628	2,03
	Année 2003	82	421	1 189	1 610	4,85
	Différence	– 69	– 351	– 631	– 982	– 2,82
	Évolution	NS	NS	NS	NS	
Ensemble	Année 2004	5 232	17 435	91 292	108 727	4,59
	Année 2003	5 731	19 207	96 722	115 929	4,71
	Différence	– 499	– 1 772	– 5 430	– 7 202	– 0,12
	Évolution	– 8,7 %	– 9,2 %	– 5,6 %	– 6,2 %	

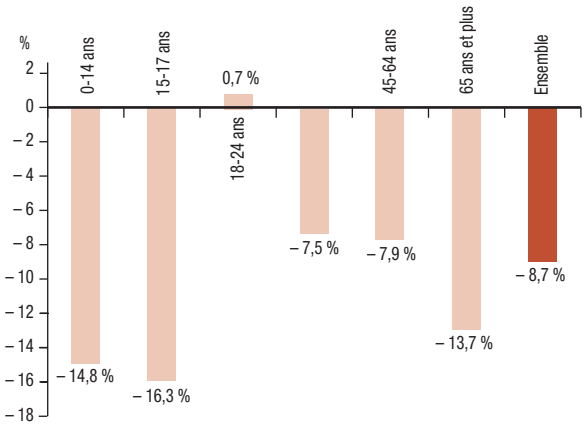
* Victimes : tués + blessés.
NS : non significatif.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2004, par rapport à 2003 :
– le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âge sauf pour la classe des 18-24 ans qui enregistre une augmentation de 0,7 %. La baisse est forte pour les moins de quinze ans (– 14,8 %) et pour les personnes âgées de 65 ans et plus (– 13,7 %). C'est pour la classe des 15 à 17 ans qu'elle est la plus forte (– 16,3 %) ;

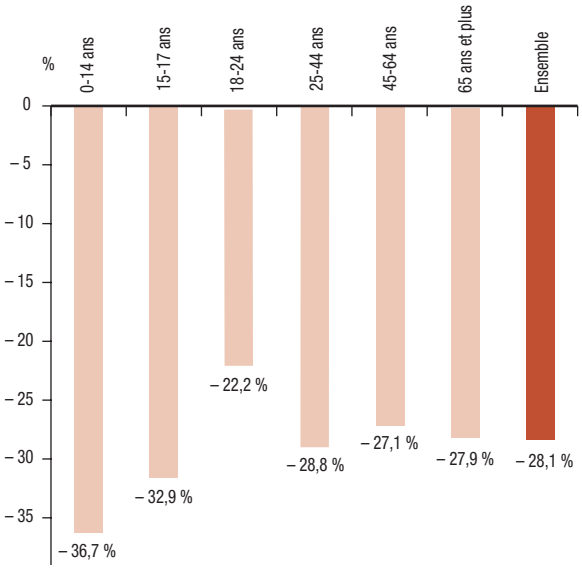
– le nombre de blessés diminue pour toutes les classes d'âge, de la même façon que la moyenne (– 6,2 %) pour la classe des 25-44 ans (– 6,3 %) et un peu plus que cette moyenne pour les moins de quinze ans (– 7,2 %). A noter la forte diminution du nombre de blessés graves parmi les classes des moins de quinze ans (– 14,0 %) et de 45-64 ans (– 10,7 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue de près de un point pour les personnes âgées de 65 ans et plus (– 0,91) mais augmente pour la classe des 18-24 ans (+ 0,23 point).

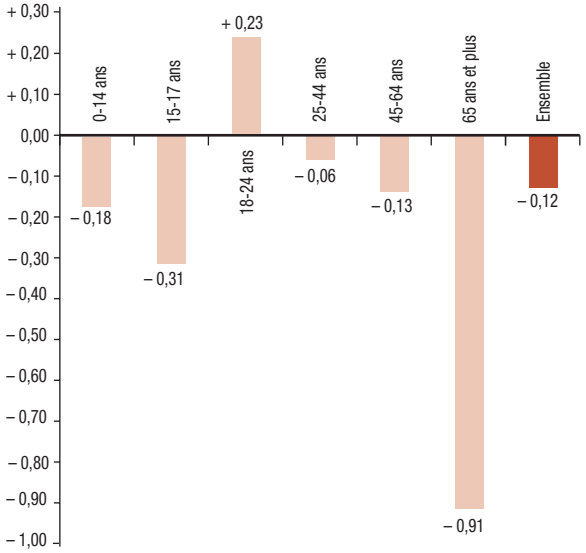
Évolution du nombre de tués par classes d'âge en métropole



Évolution du nombre de tués par classes d'âge en métropole 2004/moyenne 1999-2003



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



Départements d'outre-mer Année 2004	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
0-14 ans	11	53	274	327	3,25
15-17 ans	15	36	224	260	5,45
18-24 ans	37	171	695	866	4,10
25-44 ans	84	243	991	1 234	6,37
45-64 ans	42	96	351	447	8,59
65 ans et plus	20	37	90	127	13,6
Âge indéterminé	2	4	31	35	5,41
Ensemble	211	640	2 656	3 296	6,02

* Victimes : tués + blessés.

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 9,5 % des tués dans les départements d'outre-mer contre 17,2 % en métropole soit 1,8 fois moins. Avec une gravité de 13,6 tués pour 100 victimes (contre 8,98 en métropole) c'est aussi la classe d'âge pour laquelle la gravité est la plus élevée, 2,3 fois plus que la gravité moyenne.

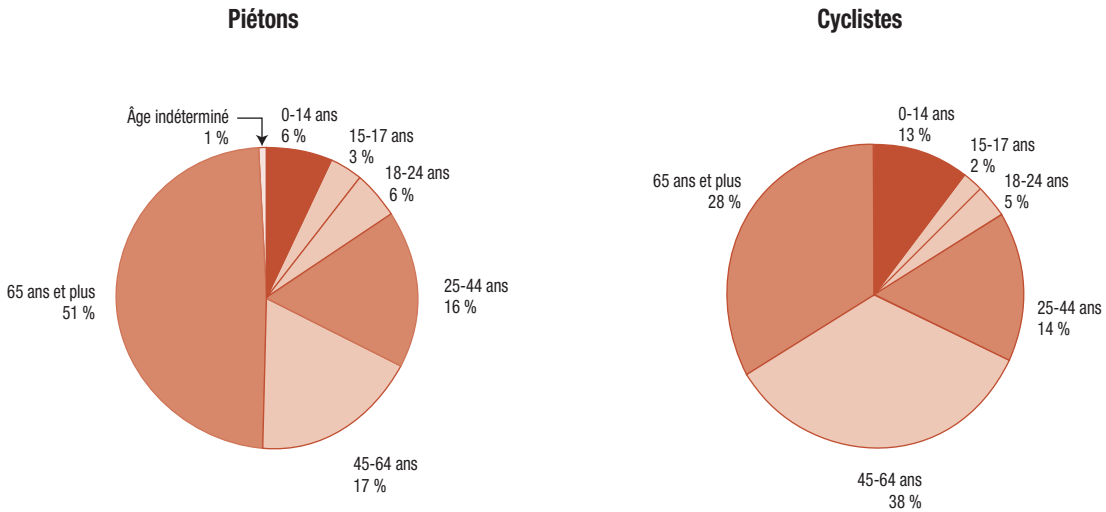
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2004

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

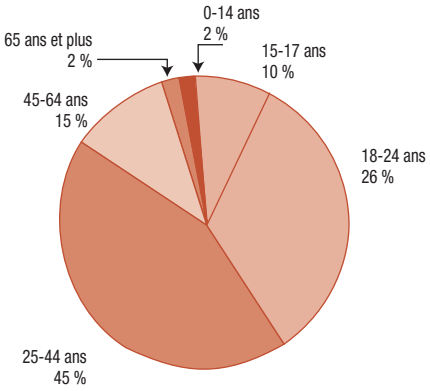
Métropole	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme		Total tués (y compris poids lourds, véhicules utilitaires...)	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	35	6,4	21	12,6	22	1,9	96	3,0	179	3,4
%	*19,6*		*11,7*		*12,3*		*53,6*		*100,0*	
15-17 ans	15	2,7	4	2,4	117	10,3	77	2,4	216	4,1
%	*6,9*		*1,9*		*54,2*		*35,6*		*100,0*	
18-24 ans	35	6,4	9	5,4	292	25,7	875	27,5	1 227	23,5
%	*2,9*		*0,7*		*23,8*		*71,3*		*100,0*	
25-44 ans	89	16,2	24	14,4	514	45,3	1 010	31,7	1 718	32,8
%	*19,0*		*1,4*		*29,9*		*58,8*		*100,0*	
45-64 ans	91	16,5	63	37,7	168	14,8	595	18,7	981	18,8
%	*9,3*		*6,4*		*17,1*		*60,7*		*100,0*	
65 ans et plus	282	51,3	46	27,5	19	1,7	526	16,5	898	17,2
%	*31,4*		*5,1*		*2,1*		*58,6*		*100,0*	
Âge indéterminé	3	0,5	0	0,0	3	0,3	7	0,2	13	0,2
Ensemble	550	100,0	167	100,0	1 135	100,0	3 186	100,0	5 232	100,0

Les pourcentages en italique correspondent à la part que représente chaque catégorie d'usagers dans la classe d'âge.
Source : ONISR, fichier des accidents.

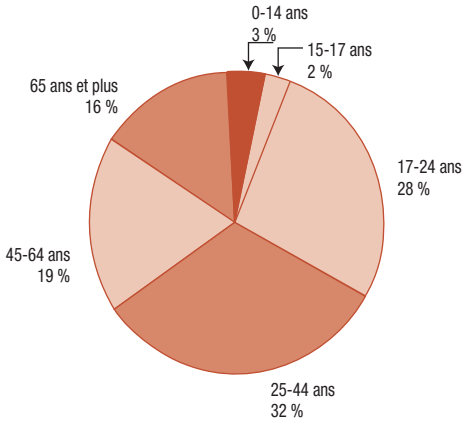
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en métropole en 2004



Usagers de « deux-roues à moteur »



Usagers de voitures de tourisme



La répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en métropole montre que les personnes âgées représentent plus de la moitié des piétons tués (51,3 %). On trouve également une forte représentation pour les 18-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (25,7 %) ainsi que pour les 25-44 ans (45,3 %) 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 (27,5 % et 31,7 %).

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

Départements d'outre-mer	**Piétons**		**Cyclistes**		**Usagers de « deux-roues à moteur »**		**Usagers de voitures de tourisme**		**Total tués** (y compris poids lourds, véhicules utilitaires...)	
	Tués	**%**	**Tués**	**%**	**Tués**	**%**	**Tués**	**%**	**Tués**	**%**
0-14 ans	6	13,0	0	0,0	0	0,0	5	6,5	11	5,2
%	*3,4*		*0,0*		*0,0*		*45,5*		*100,0*	
15-17 ans	1	2,2	2	33,3	9	11,4	3	3,9	15	7,1
%	*6,7*		*13,3*		*60,0*		*16,0*		*100,0*	
18-24 ans	2	4,3	0	0,0	19	24,1	16	20,8	37	17,5
%	*5,4*		*0,0*		*51,4*		*43,2*		*100,0*	
25-44 ans	8	17,4	1	16,7	38	48,1	36	46,8	84	39,8
%	*19,0*		*1,2*		*45,2*		*42,9*		*100,0*	
45-64 ans	14	30,4	3	50,0	9	11,4	15	19,5	42	19,9
%	*33,3*		*7,1*		*21,4*		*35,7*		*100,0*	
65 ans et plus	14	30,4	0	0,0	3	3,8	2	2,6	20	9,5
%	*70,0*		*0,0*		*15,0*		*10,0*		*100,0*	
Âge indéterminé	1	2,2	0	0,0	1	1,3	0	0,0	2	0,9
Ensemble	46	8,4	6	3,6	79	7,0	77	2,4	211	4,0

Les pourcentages en italique correspondent à la part que représente chaque catégorie d'usagers dans la classe d'âge.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour les départements d'outre-mer, les effectifs étant relativement faibles, toujours inférieurs à 100 sauf pour le total, il convient d'être prudent dans l'interprétation des résultats. On peut toutefois constater une forte représentation pour les 25-44 ans dans les nombres d'usagers de deux-roues à moteur et de voitures de tourisme, respectivement 48,1 % et 46,8 %.

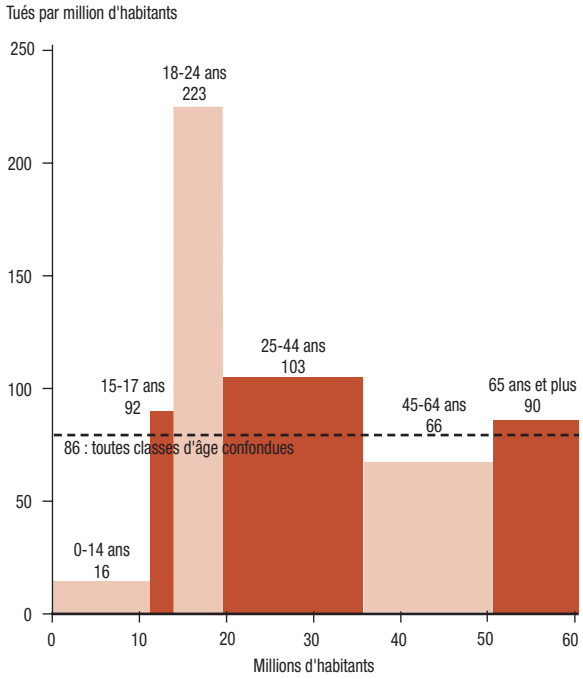
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2004

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

Métropole	Nombre de tués	Population au 1er janvier 2005	Tués par million d'habitants
0-14 ans	179	11 175 584	16
15-17 ans	216	2 338 870	92
18-24 ans	1 227	5 512 753	223
25-44 ans	1 718	16 697 731	103
45-64 ans	981	14 888 795	66
65 ans et plus	898	9 947 467	90
Âge indéterminé	13	–	–
Ensemble	5 232	60 561 200	86

Sources : ONISR, fichier des accidents, INSEE.

Taux de tués selon l'âge en métropole en 2004



En métropole, par classes d'âge, le nombre de tués ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 18-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque 2,6 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.

Départements d'outre-mer	Nombre de tués	Population au 1er janvier 2005	Tués par million d'habitants
0-14 ans	11	460 252	24
15-17 ans	15	94 987	158
18-24 ans	37	196 725	188
25-44 ans	84	526 355	160
45-64 ans	42	362 275	116
65 ans et plus	20	169 006	118
Âge indéterminé	2	–	–
Ensemble	211	1 809 600	117

Sources : ONISR, fichier des accidents, INSEE.

Dans les départements d'outre-mer, par classes d'âge, le nombre de tués ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que les usagers de 15 à 44 ans présentent un taux de risque élevé mais c'est la classe des 18-24 ans qui est la plus exposée avec un taux de risque 1,6 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.

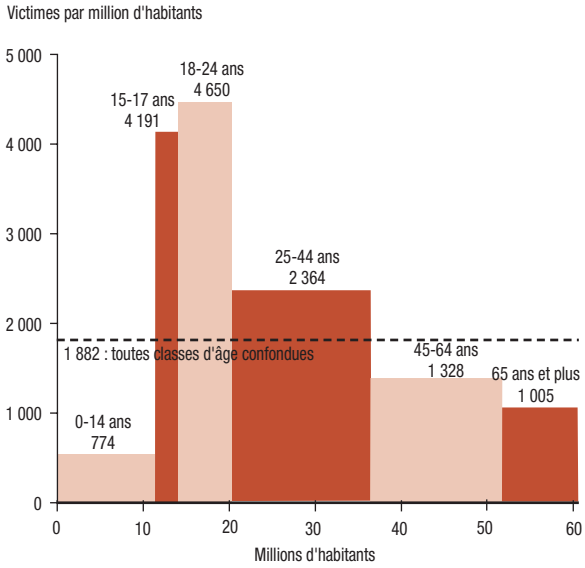
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2004

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

Métropole	Nombre de victimes *	Population au 1er janvier 2005	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	8 651	11 175 584	774
15-17 ans	9 803	2 338 870	4 191
18-24 ans	25 636	5 512 753	4 650
25-44 ans	39 468	16 697 731	2 364
45-64 ans	19 765	14 888 795	1 328
65 ans et plus	9 995	9 947 467	1 005
Âge indéterminé	641	–	–
Ensemble	113 959	60 561 200	1 882

* Victimes = tués + blessés.
Sources : ONISR, fichier des accidents, INSEE.

Taux de victimes selon l'âge en métropole en 2004



En métropole, par classes d'âge, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 18-24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque 2,5 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 respectivement 2,4 et 1,9 fois plus faible que la moyenne.

Départements d'outre-mer	Nombre de victimes*	Population au 1er janvier 2005	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	338	460 252	734
15-17 ans	275	94 987	2 895
18-24 ans	903	196 725	4 590
25-44 ans	1 318	526 355	2 504
45-64 ans	489	362 275	1 350
65 ans et plus	147	169 006	870
Âge indéterminé	37	–	–
Ensemble	3 507	1 809 600	1 938

* Victimes = tués + blessés.
Sources : ONISR, fichier des accidents, INSEE.

Dans les départements d'outre-mer, par classes d'âge, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 18-24 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 respectivement 2,6 et 2,2 fois plus faible que la moyenne.

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux

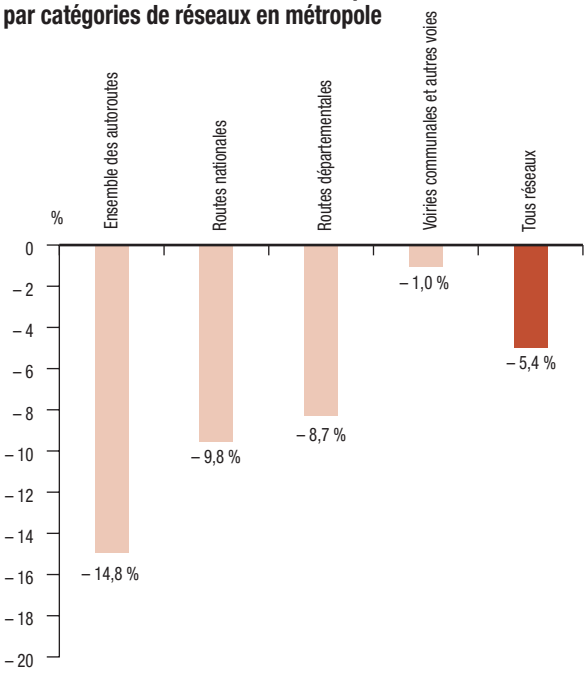
Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

Métropole		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/ 100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 2004	4 650	301	803	5 832	6 635	6,47
	Année 2003	5 460	415	950	6 756	7 706	7,60
	Différence	– 810	– 114	– 147	– 924	– 1 071	– 1,13
	Évolution	– 14,8 %	– 27,5 %	– 15,5 %	– 13,7 %	– 13,9 %	
– dont autoroutes de liaison	*Année 2004*	*1 537*	*180*	*600*	*1 787*	*2 387*	*11,7*
	Année 2003	*1 805*	*275*	*715*	*2 011*	*2 726*	*15,2*
	Différence	*– 268*	*– 95*	*– 115*	*– 224*	*– 339*	*– 3,5*
	Évolution	*– 14,8 %*	*– 34,5 %*	*– 16,1 %*	*– 11,1 %*	*– 12,4 %*	
– dont autoroutes de dégagement	*Année 2004*	*3 113*	*121*	*203*	*4 045*	*4 248*	*3,89*
	Année 2003	*3 655*	*140*	*235*	*4 745*	*4 980*	*3,83*
	Différence	*– 542*	*– 19*	*– 32*	*– 700*	*– 732*	*+ 0,06*
	Évolution	*– 14,8 %*	*– 13,6 %*	*– 13,6 %*	*– 14,8 %*	*– 14,7 %*	
Routes nationales	Année 2004	10 958	1 186	2 945	12 407	15 352	10,8
	Année 2003	12 142	1 306	3 448	13 597	17 045	10,8
	Différence	– 1 184	– 120	– 503	– 1 190	– 1 693	0,0
	Évolution	– 9,8 %	– 9,2 %	– 14,6 %	– 8,8 %	– 9,9 %	
Routes départementales	Année 2004	24 696	2 775	8 650	24 333	32 983	11,2
	Année 2003	27 054	2 991	9 486	26 891	36 377	11,1
	Différence	– 2 358	– 216	– 836	– 2 558	– 3 394	+ 0,1
	Évolution	– 8,7 %	– 7,2 %	– 8,8 %	– 9,5 %	– 9,3 %	
Voiries communales et autres voies [1]	Année 2004	45 086	970	5 037	48 720	53 757	2,15
	Année 2003	45 564	1 019	5 323	49 478	54 801	2,24
	Différence	– 478	– 49	– 286	– 758	– 1 044	– 0,09
	Évolution	– 1,0 %	– 4,8 %	– 5,4 %	– 1,5 %	– 1,9 %	
Ensemble	Année 2004	85 390	5 232	17 435	91 292	108 727	6,13
	Année 2003	90 220	5 731	19 207	96 722	115 929	6,35
	Différence	– 4 830	– 499	– 1 772	– 5 430	– 7 202	– 0,22
	Évolution	– 5,4 %	– 8,7 %	– 9,2 %	– 5,6 %	– 6,2 %	

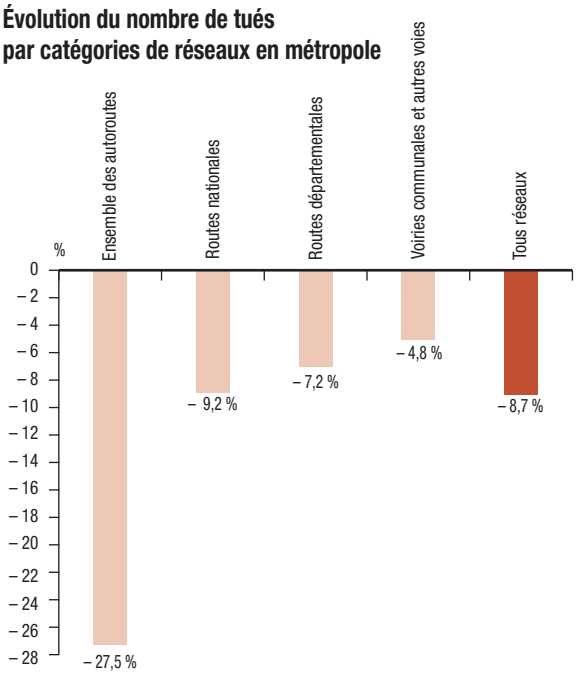
1. Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux... dénommés par commodité autres voies dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2004 par rapport à 2003 :
– c'est sur les autoroutes, de liaison comme de dégagement, que la situation est la plus favorable avec une diminution de l'ensemble des indicateurs beaucoup plus forte que la moyenne. Rappelons que l'amélioration constatée sur les autoroutes de dégagement doit être relativisée par le fait qu'en mai 2003, un seul accident avait fait 28 tués sur ce réseau. À noter par ailleurs une très légère augmentation de la gravité des accidents sur ces autoroutes (+ 0,06 point) ;
– et c'est sur les voiries communales et les autres voies que le bilan est le moins favorable puisque toutes les évolutions sont en baisse mais de façon moins importante que pour les évolutions moyennes ;
– enfin, sur les routes nationales, toutes les évolutions sont plus fortes que la moyenne. Situation également favorable sur les routes départementales mais la gravité y est en hausse de 0,1 point.

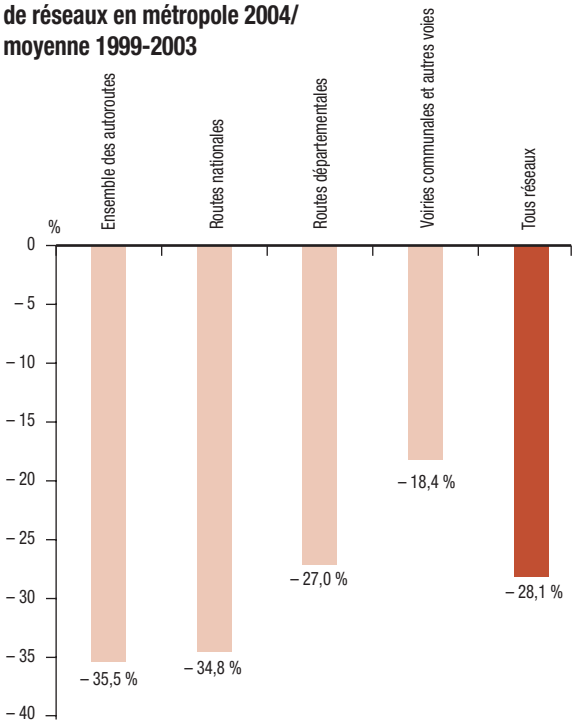
Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux en métropole



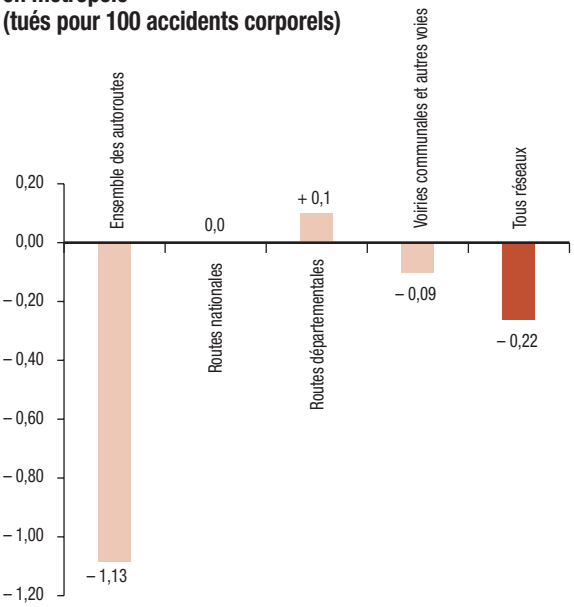
Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux en métropole



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux en métropole 2004/ moyenne 1999-2003



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



Départements d'outre-mer – Année 2004	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	24	3	7	20	27	12,5
Routes nationales	716	125	296	821	1 117	17,5
Routes départementales	656	48	182	716	898	7,32
Voiries communales et autres voies[1]	1 016	35	155	1 099	1 254	3,44
Ensemble	2 412	211	640	2 656	3 296	8,75

1. Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux... dénommés par commodité autres voies dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Autoroutes mises à part, c'est sur les routes nationales que l'on trouve le plus grand nombre de tués dans les départements d'outre-mer et sur les voies communales et autres voies qu'on en trouve le moins. Alors que la gravité des accidents est 2 fois plus forte qu'en moyenne sur les routes nationales, elle est 2,5 fois moins forte sur les voies communales et autres voies.

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

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

Métropole		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain [1]	Année 2004	57 825	1 451	7 739	61 905	69 644	2,51
	Année 2003	60 188	1 577	8 447	64 861	73 308	2,62
	Différence	– 2 363	– 126	– 708	– 2 956	– 3 664	– 0,11
	Évolution	– 3,9 %	– 8,0 %	– 8,4 %	– 4,6 %	– 5,0 %	
Rase campagne [2]	Année 2004	27 565	3 781	9 696	29 387	39 083	13,7
	Année 2003	30 032	4 154	10 760	31 861	42 621	13,8
	Différence	– 2 467	– 373	– 1 064	– 2 474	– 3 538	– 0,1
	Évolution	– 8,2 %	– 9,0 %	– 9,9 %	– 7,8 %	– 8,3 %	
Ensemble	Année 2004	85 390	5 232	17 435	91 292	108 727	6,13
	Année 2003	90 220	5 731	19 207	96 722	115 929	6,35
	Différence	– 4 830	– 499	– 1 772	– 5 430	– 7 202	– 0,22
	Évolution	– 5,4 %	– 8,7 %	– 9,2 %	– 5,6 %	– 6,2 %	

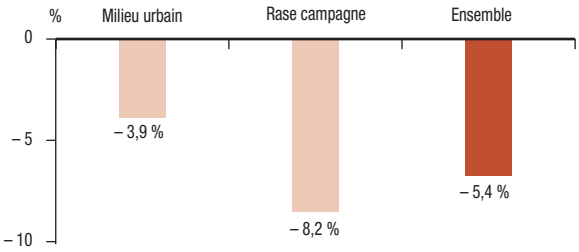
1. Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.
2. Reste du réseau situé hors agglomération.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Détail milieu urbain en métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2004						
< 5 000 habitants	7 195	531	2 490	6 463	8 953	7,38
5 000 à 20 000 habitants	9 443	345	1 956	9 645	11 601	3,65
20 000 à 100 000 habitants	18 727	330	1 890	20 588	22 478	1,76
> 100 000 habitants	22 460	245	1 403	25 209	26 612	1,09
Rappel milieu urbain	57 825	1 451	7 739	61 905	69 644	2,51
Année 2003						
< 5 000 habitants	7 735	555	2 782	7 043	9 825	7,18
5 000 à 20 000 habitants	9 532	341	2 084	9 735	11 819	3,58
20 000 à 100 000 habitants	19 132	407	2 124	21 042	23 166	2,13
> 100 000 habitants	23 789	274	1 457	27 041	28 498	1,15
Rappel milieu urbain	60 188	1 577	8 447	64 861	73 308	2,62
Évolution 2004/2003						
< 5 000 habitants	– 7,0 %	– 4,3 %	– 10,5 %	– 8,2 %	– 8,9 %	+ 0,20
5 000 à 20 000 habitants	– 0,9 %	+ 1,2 %	– 6,1 %	– 0,9 %	– 1,8 %	+ 0,07
20 000 à 100 000 habitants	– 2,1 %	– 18,9 %	– 11,0 %	– 2,2 %	– 3,0 %	– 0,37
> 100 000 habitants	– 5,6 %	– 10,6 %	– 3,7 %	– 6,8 %	– 6,6 %	– 0,06
Rappel milieu urbain	– 3,9 %	– 8,0 %	– 8,4 %	– 4,6 %	– 5,0 %	– 0,11

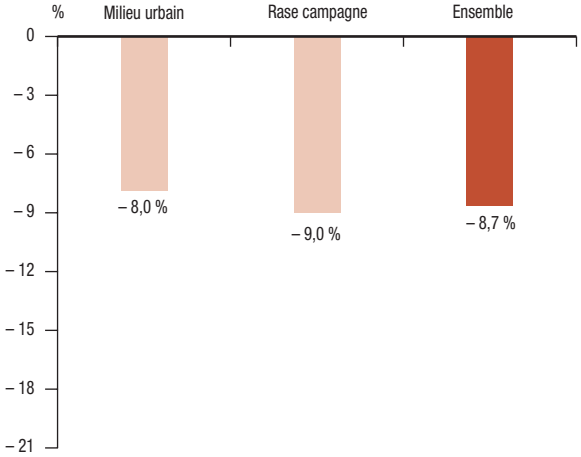
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2004, par rapport à 2003 :
– les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent quel que soit le milieu sauf que les évolutions sont plus fortes en rase campagne qu'en milieu urbain, notamment pour les nombres d'accidents corporels et de blessés légers ;
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, qui est plus de cinq fois moins élevée en milieu urbain qu'en rase campagne diminue de la même façon sur les deux réseaux (– 0,1 point) ;
– par tailles d'agglomérations, c'est dans les villes de 5 000 à 20 000 habitants que la situation est la moins favorable avec une quasi-stabilité du nombre d'accidents corporels mais une légère augmentation du nombre de tués. C'est dans les villes de plus de 20 000 habitants que les bilans en tués sont les plus favorables.

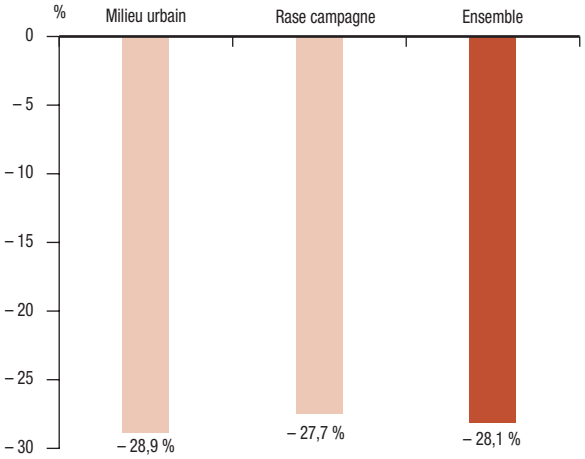
Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu en métropole



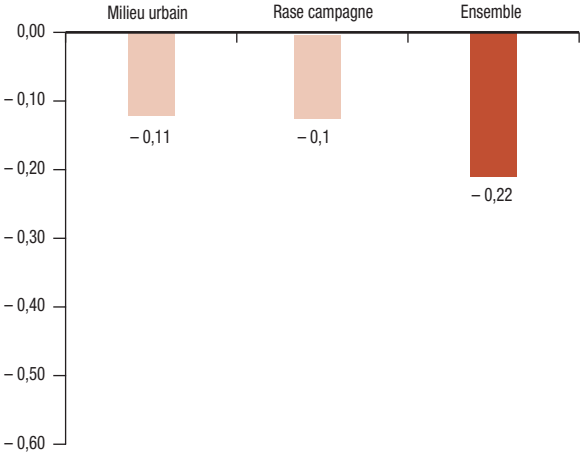
Évolution du nombre de tués selon le milieu en métropole



Évolution du nombre de tués selon le milieu en métropole 2004/moyenne 1999-2003



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



Départements d'outre-mer Année 2004	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/ 100 accidents corporels)
Milieu urbain	1 383	67	242	1 529	1 771	4,84
Rase campagne	1 029	144	398	1 127	1 525	14,0
Ensemble	2 412	211	640	2 656	3 296	8,75

Source : ONISR, fichier des accidents.

Détail milieu urbain départements d'outre-mer Année 2004	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/ 100 accidents corporels)
< 5 000 habitants	32	3	19	23	42	9,38
5 000 à 20 000 habitants	196	20	98	172	270	10,2
20 000 à 100 000 habitants	973	34	116	1 127	1 243	3,49
> 100 000 habitants	182	10	9	207	216	5,49
Rappel milieu urbain	1 383	67	242	1 529	1 771	4,84

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, le milieu urbain représente 57,3 % des accidents (67,7 % en métropole) et 31,8 % des tués (27,7 % en métropole).

La gravité des accidents en rase campagne dans les départements d'outre-mer est équivalente à celle que l'on trouve en métropole et elle est trois fois plus forte qu'en milieu urbain (cinq fois en métropole). La gravité des accidents en milieu urbain est deux fois plus forte dans les départements d'outre-mer qu'en métropole.

L'analyse conjoncturelle

Le présent chapitre a pour but de montrer les méthodes qui ont été développées au cours des dernières années pour connaître le plus rapidement possible les évolutions conjoncturelles et pour savoir les interpréter au mieux en tenant compte des différents paramètres qui peuvent influer tels que la météorologie, les variations saisonnières.

LES MÉTHODES DE L'ANALYSE CONJONCTURELLE

Des méthodes ont été développées au cours des dernières années pour connaître le plus rapidement possible les évolutions conjoncturelles et pour savoir les interpréter au mieux en tenant compte des différents paramètres qui peuvent influer tels que la météo, les variations saisonnières.

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 montre que ces week-ends ne sont pas forcément les plus accidentogènes.

De plus, la méthode consistant à comparer un week-end au même week-end des années précédentes est très 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.

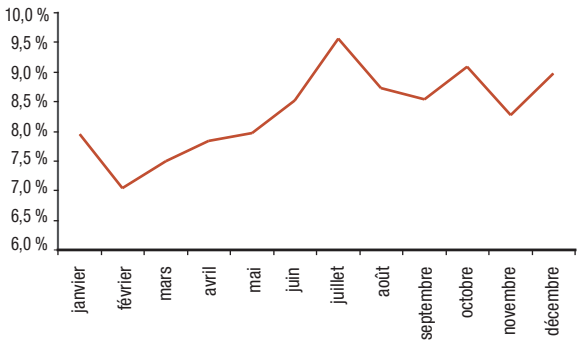
Il était donc nécessaire de renouveler les méthodes d'analyse conjoncturelle. Cet effort a consisté à généraliser le système de remontées rapides pour permettre une publication rapide des résultats du mois et à prendre en compte l'effet météo particulier du mois ainsi que l'effet de saisonnalité.

Les conditions météo influent, en effet, fortement sur les résultats principalement par l'effet sur le trafic : schématiquement, de bonnes conditions météo entraînent un surcroît de trafic et donc une augmentation du nombre d'accidents.

De plus, les données mensuelles sont affectées par un fort coefficient de saisonnalité comme le montre le graphique ci-contre : 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. Pour faciliter la compréhension

Part de chaque mois dans les résultats de l'année (moyenne sur 1998-2002)



des résultats, l'Observatoire calcule des données corrigées des effets météo, calendaire et de saisonnalité sous forme d'un **« équivalent annuel »** qui s'interprète de la façon suivante : par exemple, l'équivalent annuel d'août 2003 qui est de 5 260, signifie que si pendant un an les comportements restent les mêmes et que la météo est neutre, le résultat en août 2004 sera de 5 260 ce qui permet d'évaluer les résultats de chaque mois par rapport à un objectif annuel.

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 des résultats mensuels avant le 10 de chaque mois.

Le modèle GIBOULEE d'analyse conjoncturelle

Le SETRA exploite le modèle GIBOULEE qu'il a élaboré avec l'aide du SES (DAEI), de l'INRETS et des Universités Paris I et Paris XI.

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) ;

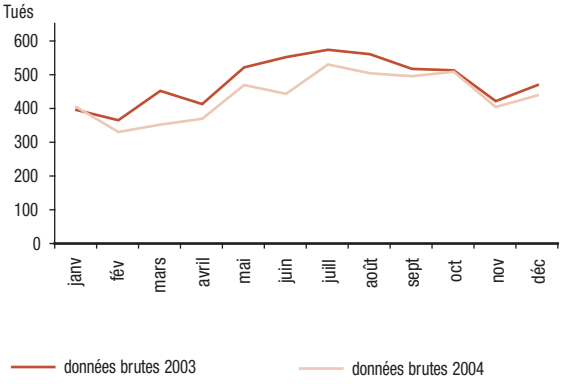
3) *des effets du calendrier* (jour de la semaine, week-end, fêtes, etc.). Ces effets intègrent les variations ponctuelles du trafic (par exemple le fait qu'il y ait davantage de trafic pendant les jours de fête que pendant les week-ends ordinaires).

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

L'Observatoire utilise, suivant une méthode simplifiée, les paramètres météo, calendaire et de saisonnalité calculés par le modèle GIBOULÉE.

L'ANALYSE CONJONCTURELLE DE L'ANNÉE 2004

Le graphique ci-dessous donne les résultats de l'année 2004 comparés à ceux de l'année 2003. Ce graphique montre qu'en dehors de janvier qui a connu une remontée du nombre de tués, le début d'année jusqu'en août a été nettement plus bas que celui de l'année 2003, les baisses dépassant même 20 % en mars et en juin. On assiste par contre, en fin d'année, à un tassement de l'amélioration.



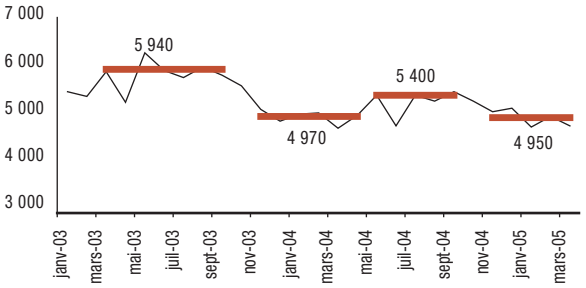
L'application de la méthodologie décrite ci-dessous à l'année 2004 donne les résultats suivants :

L'effet météo et la correction des variations saisonnières : l'équivalent annuel

	2003		2004		
	Données brutes	Équivalent annuel	Données brutes	Effet météo*	Équivalent annuel
Janvier	393	*5 493*	404	+ 6,6 %	*5 027*
Février	363	*5 382*	331	– 0,6 %	*5 054*
Mars	449	*5 898*	349	– 2,4 %	*4 724*
Avril	413	*5 259*	368	+ 2,3 %	*5 004*
Mai	519	*6 267*	468	+ 2,0 %	*5 421*
Juin	551	*5 905*	441	+ 2,7 %	*4 793*
Juillet	570	*5 779*	529	+ 1,6 %	*5 409*
Août	560	*5 978*	504	+ 2,7 %	*5 296*
Septembre	517	*5 816*	493	+ 0,4 %	*5 486*
Octobre	510	*5 598*	505	+ 0,4 %	*5 299*
Novembre	419	*5 123*	401	– 0,4 %	*5 078*
Décembre	467	*4 886*	439	– 2,0 %	*5 152*

* Il s'agit de l'effet météo spécifique du mois.

Le graphique suivant, donne l'évolution en équivalent annuel de données CVS :



Cette analyse montre nettement trois phases au cours de l'année :
– le début d'année jusqu'au mois d'avril connaît de très bons résultats dans le prolongement de la tendance de la fin 2003 au rythme en équivalent annuel de 4 970 ;
– de mai à septembre un relâchement dans les comportements fait remonter la tendance à un rythme de 5 400 ;
– à partir d'octobre 2004, un an après la forte baisse de novembre 2003, on a assisté à un retour à une tendance en dessous de la barre des 5 000.

Cette analyse appelle les commentaires suivants :
– le début d'année favorable fait suite à l'effet « radars » de novembre 2003 ;
– le mois de janvier qui a enregistré une hausse du nombre des tués était en fait dans la continuité de cette bonne tendance : l'explication est que c'est le mois de janvier 2003 avec des tempêtes de neige qui ont bloqué la circulation qui a connu un résultat exceptionnel. Ce mois est un des exemples très probants d'une erreur classique que l'on fait en commentant les résultats bruts d'une année sur l'autre ;
– si nous ne disposons pas d'interprétation sur la dégradation des résultats de mai à septembre, l'amélioration de la fin de l'année paraît devoir être associée au lancement de la campagne de presse sur les feux de jour.

L'ANALYSE DE L'EFFET MÉDIAS

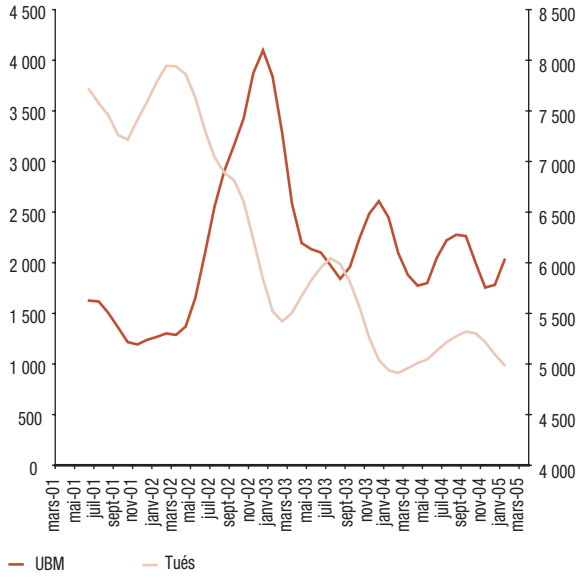
Les comportements sur la route ont changé depuis quelques années. La question se pose de savoir dans quelle mesure les médias ont joué un rôle dans ce changement de comportement. En effet, la sécurité routière est largement représentée dans les médias au travers de discours journalistiques, de conférences de presse, de faits divers, etc. C'est ce que l'on appelle la visibilité médiatique de la sécurité routière. Pour mener cette analyse, nous nous appuierons sur un outil mis en œuvre par la société TNS Média Intelligence : l'UBM.

Méthodologie UBM

L'UBM est un indicateur qui tient compte de l'espace consacré à un sujet et le nombre de personnes susceptibles d'être touchées. Ainsi un UBM de 1 correspond à 1 % de la population potentiellement exposée à une minute (télé ou radio) ou une page (presse) d'information sur un sujet.

Dans le graphique ci-après, nous avons juxtaposé les courbes représentant d'une part le taux d'UBM pour le thème de la sécurité routière et d'autre part le nombre de tués (équivalent annuel). En fait, il s'agit des séries lissées (quatre mois) afin de mieux voir leur comportement.

Évolution des tués (équivalent annuel CVS) et du taux d'UBM (base 100)



Tel qu'il est défini actuellement, le thème de la sécurité routière inclut des termes appartenant au champ lexical de la circulation en général (départs en vacances, travaux, etc.). Il faut donc en tenir compte dans l'interprétation.

Si l'on observe le graphique, on remarque trois grandes hausses d'UBM. Une montée progressive depuis juin 2002 jusqu'à atteindre un sommet en décembre 2002 résultant probablement des débats sur l'amnistie, sur le drame de Vitry (mai 2002) ou de Loriol (novembre 2002) ainsi que des interventions du Président de la République et des actions du gouvernement à la fin de 2002. Une hausse en décembre 2003 pouvant être expliquée par la médiatisation de la mise en place des radars automatiques et une fin 2004 pouvant découler de la campagne sur l'allumage des feux de croisement de jour.

Nous n'avons de données UBM que depuis mars 2001. Cependant, déjà à partir de ce graphique, on a une tendance proche de ce que l'on attend, à savoir que quand le taux d'UBM augmente, on observe parallèlement une diminution du nombre de tués, et *vice versa*.

Cette analyse confirme que la médiatisation du thème de la sécurité routière influence le comportement des usagers. Elle pourra être précisée les prochaines années grâce à la possibilité de connaître le détail mensuel des sujets évoqués par les médias.

L'ANALYSE SUR LONGUE PÉRIODE (JANVIER 1994-JANVIER 2005)

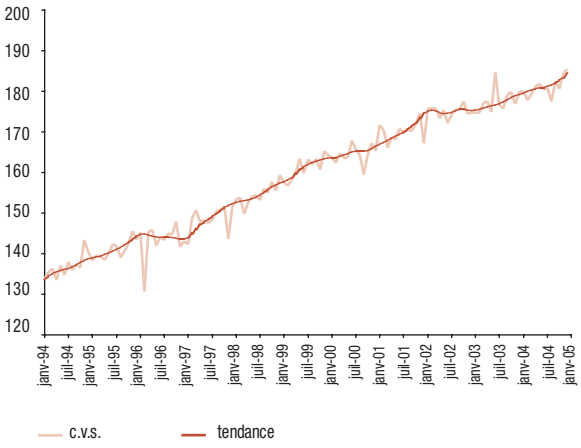
Cette partie propose une analyse sur longue période avec d'autres méthodes.

L'examen de la tendance sur la période janvier 1994-janvier 2005 permet de décomposer cette période en quatre grandes parties :
– 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 ;
– la seconde allant de janvier 1999 à janvier 2002 correspond à une période de **légère baisse** globale du nombre des tués qui passe d'un niveau initial de 8 200 morts par an à un niveau final de 7 500 morts par an environ. Cette baisse globale se décompose en deux baisses de la tendance conjoncturelle suivies de remontées presque équivalentes ;
– la troisième allant de janvier 2002 à novembre 2002 correspond à une période de **très forte baisse** qui a un caractère tout à fait exceptionnel en France ;
– la quatrième allant de décembre 2002 à décembre 2004 correspond à une période de **baisse moins forte** qui a également un caractère exceptionnel en France après la période précédente et correspond à un niveau d'environ 5 000 tués par an en équivalent annuel.

L'analyse du trafic sur l'ensemble du réseau routier national (routes nationales et autoroutes) met en évidence une croissance faible mais très régulière depuis janvier 1994. Sur la période récente, on enregistre un léger ralentissement en 2002 (+ 2,8 % en 2002 après + 3,3 % en 2001), qui s'est accentué en 2003 et en 2004 (+ 1,6 % en 2003 et + 2,1 % en 2004). Cette série montre que l'indicateur de trafic ne permet pas d'expliquer à lui seul, loin s'en faut, la diminution du nombre des tués sur la période récente.

Nota : les mois les plus récents ont une tendance qui est en fait en cours de fabrication, et qui peut se modifier ultérieurement, après que de nouveaux résultats mensuels soient connus.

Ensemble du réseau national
Parcours en 100 millions de véhicules x km
janvier 1994 - janvier 2005



Événements répertoriés

Mai 1994	Perte d'un point du permis à points pour non-port de la ceinture de sécurité
Juillet 1994	Seuil alcoolémie : 0,7 g/l
Septembre 1995	Seuil alcoolémie abaissé à 0,5 g/l
Juillet 1996	Autorisation de conduire une 125 cm3 si on possède le permis B depuis au moins deux ans
Juillet 1998	Euphorie due à la victoire au Mondial
Juin 1999	Loi réprimant les grandes vitesses
Juillet 2002	Sécurité routière déclarée priorité nationale
Décembre 2002	Annonce du système contrôle-sanction
Juin 2003	Loi votée sur la sécurité routière
Novembre 2003	Pose des dix premiers radars

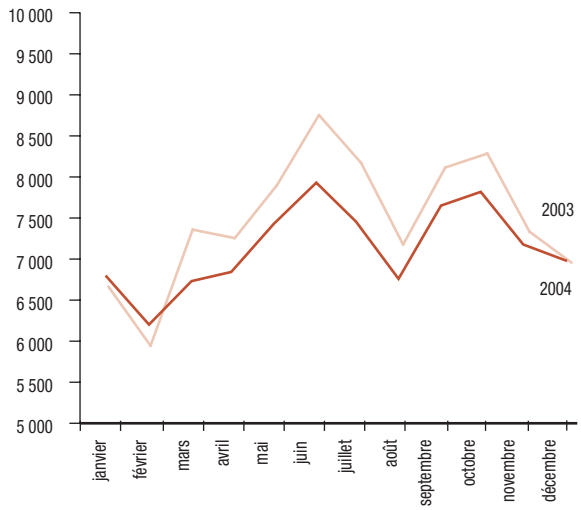
Bilan mensuel 2004/2003

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

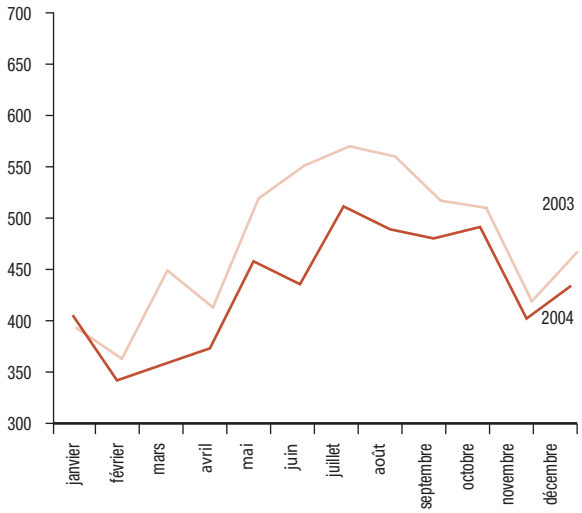
Métropole	Accidents corporels		Tués		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	6 594	+ 0,8	404	+ 2,8	1 299	7 051	8 350	– 0,4	6,13
Février	5 781	+ 1,5	331	– 8,8	1 124	6 206	7 330	+ 1,7	5,73
Mars	6 526	– 11,3	349	– 22,3	1 193	6 919	8 112	– 12,4	5,35
Avril	6 692	– 7,5	368	– 10,9	1 341	7 313	8 654	– 6,2	5,50
Mai	7 502	– 6,2	468	– 9,8	1 558	7 985	9 543	– 7,9	6,24
Juin	8 230	– 8,6	441	– 20,0	1 739	8 779	10 518	– 10,0	5,36
Juillet	7 550	– 9,2	529	– 7,2	1 721	8 035	9 756	– 11,2	7,01
Août	6 592	– 7,8	504	– 10,0	1 556	7 318	8 874	– 8,9	7,65
Septembre	7 813	– 5,3	493	– 4,6	1 537	8 175	9 712	– 6,6	6,31
Octobre	8 073	– 4,5	505	– 1,0	1 563	8 679	10 242	– 5,0	6,26
Novembre	7 155	– 2,4	401	– 4,3	1 439	7 543	8 982	– 2,2	5,60
Décembre	6 882	– 0,1	439	– 6,0	1 365	7 289	8 654	– 0,7	6,38
Ensemble	85 390	– 5,4	5 232	– 8,7	17 435	91 292	108 727	– 6,2	6,13

Source : ONISR, fichier des accidents.

Évolution du nombre d'accidents corporels en métropole



Évolution du nombre de tués en métropole



En métropole, au cours de l'année 2004, la plupart des mois ont connu des diminutions plus ou moins fortes de l'ensemble de leurs indicateurs. Seuls les mois de janvier et février ont enregistré des résultats hétérogènes.

Dans le détail, on constate que :

– le nombre d'accidents corporels n'a connu qu'une seule diminution supérieure à 10 % : mars avec – 11,3 % mais deux augmentations successives en janvier (+ 0,8 %) et février (+ 1,5 %). Décembre a enregistré une quasi stagnation (– 0,1 %). Tous les autres mois oscillent entre – 2,4 % en novembre et – 9,2 % en juillet ;

– le nombre de tués a diminué de 10 % ou plus à quatre reprises dans l'année. Les diminutions les plus fortes ont été observées en mars (– 22,3 %) et en juin (– 20,0 %), les mois d'avril et d'août enregistrant respectivement – 10,9 % et – 10,0 %. Une seule hausse est à déplorer en janvier (+ 2,8 %) ;

– seul le mois de février enregistre une augmentation du nombre de blessés (+ 1,7 %), tous les autres mois sont en diminution de – 0,4 % pour la plus faible en janvier à – 12,4 % pour la plus forte en mars ;

– la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,13 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en août (7,65) et la plus basse en mars (5,35) et en juin (5,36).

Départements d'outre-mer Année 2004	**Accidents corporels**	**Tués**	**Blessés graves**	**Blessés légers**	**Total blessés**	**Gravité** (tués/100 accidents corporels)
Janvier	202	16	44	226	270	7,92
Février	229	15	67	257	324	6,55
Mars	197	13	55	222	277	6,60
Avril	203	20	69	194	263	9,85
Mai	163	12	43	167	210	7,36
Juin	195	16	44	215	259	8,21
Juillet	207	12	69	231	300	5,80
Août	180	16	62	194	256	8,89
Septembre	214	20	57	248	305	9,35
Octobre	193	24	39	223	262	12,4
Novembre	210	20	39	224	263	9,52
Décembre	219	27	52	255	307	12,3
Ensemble	2 412	211	640	2 656	3 296	8,75

Source : ONISR, fichier des accidents.

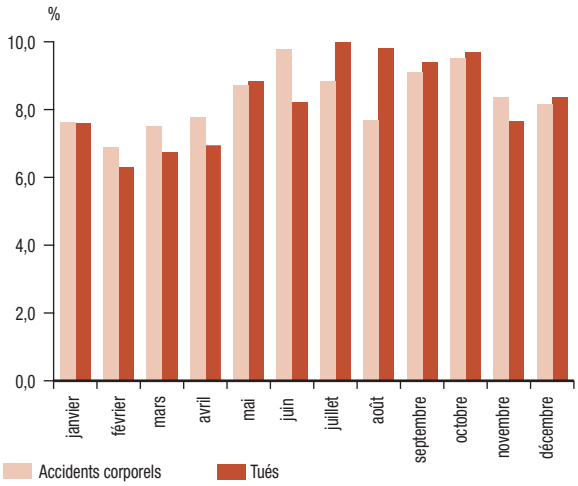
Dans les départements d'outre-mer, c'est au cours du mois d'avril, puis de septembre à décembre que les nombres de tués sont les plus élevés. Avec 8,75 tués pour 100 accidents corporels, la gravité est supérieure de 2,62 points à celle constatée en métropole et c'est au cours des mois d'octobre et de décembre qu'elle est la plus élevée (respectivement 12,4 et 12,3).

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2004

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

Métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	6 594	7,7	404	7,7
Février	5 781	6,8	331	6,3
Mars	6 526	7,6	349	6,7
Avril	6 692	7,8	368	7,0
Mai	7 502	8,8	468	8,9
Juin	8 230	9,6	441	8,4
Juillet	7 550	8,8	529	10,1
Août	6 592	7,7	504	9,6
Septembre	7 813	9,1	493	9,4
Octobre	8 073	9,5	505	9,7
Novembre	7 155	8,4	401	7,7
Décembre	6 882	8,1	439	8,4
Ensemble	85 390	100,0	5 232	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



En métropole, en 2004, c'est au cours du mois de juin que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels, suivi des mois d'octobre et septembre. Pour le nombre de tués, c'est au cours des mois de juillet, octobre, août et septembre que l'on trouve les plus fortes valeurs.

Départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	202	8,4	16	7,6
Février	229	9,5	15	7,1
Mars	197	8,2	13	6,2
Avril	203	8,4	20	9,5
Mai	163	6,8	12	5,7
Juin	195	8,1	16	7,6
Juillet	207	8,6	12	5,7
Août	180	7,5	16	7,6
Septembre	214	8,9	20	9,5
Octobre	193	8,0	24	11,4
Novembre	210	8,7	20	9,5
Décembre	219	9,1	27	12,8
Ensemble	2 412	100,0	211	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

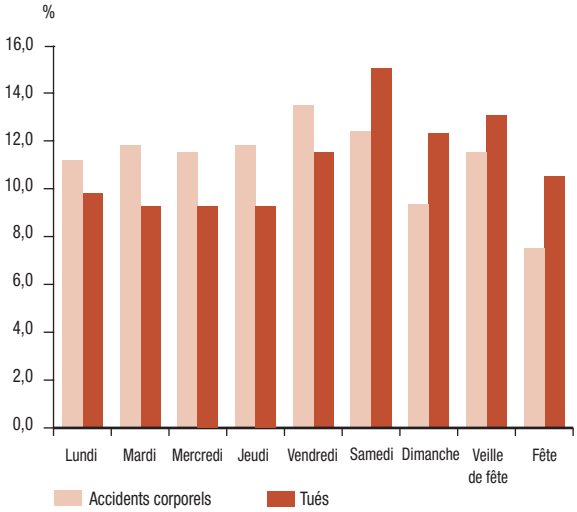
Dans les départements d'outre-mer, en 2004, c'est au cours du mois de février puis du mois de décembre que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels. Pour le nombre de tués, c'est en décembre puis en octobre que les valeurs sont les plus élevées.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2004

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

Métropole	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	49	11 063	226	11,1	615	13	9,9
Mardi	51	12 299	241	11,8	601	12	9,2
Mercredi	49	11 594	237	11,6	594	12	9,2
Jeudi	50	12 061	241	11,8	614	12	9,2
Vendredi	49	13 273	271	13,3	749	15	11,5
Samedi	45	11 327	252	12,3	905	20	15,3
Dimanche	49	9 220	188	9,2	782	16	12,2
Veille de fête	11	2 563	233	11,4	186	17	13,0
Fête	13	1 990	153	7,5	186	14	10,7
Ensemble	366	85 390	233	100,0	5 232	14	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



En métropole, en 2004, 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.

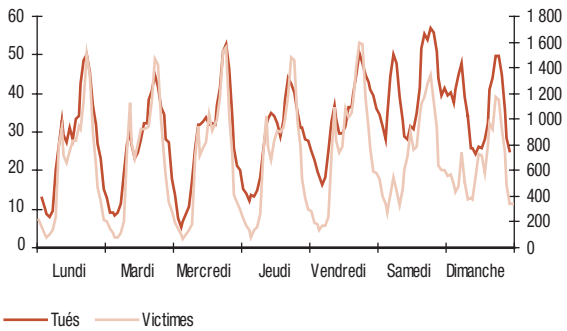
Départements d'outre-mer	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	49	271	6	10,0	20	0	0,0
Mardi	51	309	6	10,0	27	1	16,7
Mercredi	49	297	6	10,0	28	1	16,7
Jeudi	50	319	6	10,0	26	1	16,7
Vendredi	49	388	8	13,3	21	0	0,0
Samedi	45	359	8	13,3	33	1	16,7
Dimanche	49	323	7	11,7	43	1	16,7
Veille de fête	11	83	8	13,3	7	1	16,7
Fête	13	63	5	8,3	6	0	0,0
Ensemble	366	2 412	7	100,0	211	1	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2004

Métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	1 480	1,7	161	3,1
1-2 heures	1 135	1,3	124	2,4
2-3 heures	1 006	1,2	130	2,5
3-4 heures	760	0,9	112	2,1
4-5 heures	971	1,1	153	2,9
5-6 heures	1 277	1,5	168	3,2
6-7 heures	1 465	1,7	167	3,2
7-8 heures	3 461	4,1	225	4,3
8-9 heures	4 729	5,5	241	4,6
9-10 heures	3 883	4,5	203	3,9
10-11 heures	3 847	4,5	184	3,5
11-12 heures	4 410	5,2	214	4,1
12-13 heures	4 956	5,8	235	4,5
13-14 heures	4 614	5,4	175	3,3
14-15 heures	5 021	5,9	269	5,1
15-16 heures	5 351	6,3	281	5,4
16-17 heures	6 143	7,2	316	6,0
17-18 heures	7 522	8,8	360	6,9
18-19 heures	7 438	8,7	352	6,7
19-20 heures	5 327	6,2	293	5,6
20-21 heures	3 979	4,7	257	4,9
21-22 heures	2 767	3,2	233	4,5
22-23 heures	2 079	2,4	186	3,6
23-24 heures	1 769	2,1	193	3,7
Ensemble	85 390	100,0	5 232	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



En métropole, le nombre de tués présente un pic quotidien aux alentours de 18 heures.

C'est le week-end que le nombre de tués est le plus élevé et c'est dans la nuit de samedi à dimanche, entre quatre heures et six heures du matin, que les accidents sont les plus graves.

Départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	47	1,9	3	1,4
1-2 heures	43	1,8	9	4,3
2-3 heures	31	1,3	8	3,8
3-4 heures	34	1,4	6	2,8
4-5 heures	38	1,6	8	3,8
5-6 heures	47	1,9	14	6,6
6-7 heures	61	2,5	3	1,4
7-8 heures	140	5,8	8	3,8
8-9 heures	112	4,6	10	4,7
9-10 heures	86	3,6	7	3,3
10-11 heures	119	4,9	5	2,4
11-12 heures	113	4,7	3	1,4
12-13 heures	145	6,0	4	1,9
13-14 heures	127	5,3	8	3,8
14-15 heures	138	5,7	4	1,9
15-16 heures	101	4,2	7	3,3
16-17 heures	168	7,0	19	9,0
17-18 heures	164	6,8	9	4,3
18-19 heures	159	6,6	12	5,7
19-20 heures	140	5,8	9	4,3
20-21 heures	127	5,3	14	6,6
21-22 heures	118	4,9	17	8,1
22-23 heures	78	3,2	15	7,1
23-24 heures	76	3,2	9	4,3
Ensemble	2 412	100,0	211	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Bilan 2004 comparé au bilan 2003 par service de surveillance

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

BILAN GLOBAL

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2004	85 390	5 232	17 435	91 292	108 727	6,13
Année 2003	90 220	5 731	19 207	96 722	115 929	6,35
Différence	– 4 830	– 499	– 1 772	– 5 430	– 7 202	– 0,22
Évolution	– 5,4 %	– 8,7 %	– 9,2 %	– 5,6 %	– 6,2 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN GENDARMERIE NATIONALE

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2004	27 742	3 926	12 013	26 127	38 140	14,2
Année 2003	30 981	4 326	13 378	29 338	42 716	14,0
Différence	– 3 239	– 400	– 1 365	– 3 211	– 4 576	+ 0,2
Évolution	– 10,5 %	– 9,2 %	– 10,2 %	– 10,9 %	– 10,7 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN POLICE NATIONALE

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2004	57 648	1 306	5 422	65 165	70 587	2,27
Année 2003	59 239	1 405	5 829	67 384	73 213	2,37
Différence	– 1 591	– 99	– 407	– 2 219	– 2 626	– 0,10
Évolution	– 2,7 %	– 7,0 %	– 7,0 %	– 3,3 %	– 3,6 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2004, par rapport à 2003, on assiste à des diminutions de l'ensemble des indicateurs plus fortes sur le réseau surveillé par la gendarmerie nationale que sur celui surveillé par la police nationale. En revanche, si la gravité en tués pour 100 accidents corporels diminue légèrement en zone police, elle augmente en zone gendarmerie.

Départements d'outre-mer Année 2004	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Bilan gendarmerie	1 036	163	538	1 017	1 555	15,7
Bilan police	1 376	48	102	1 639	1 741	3,49
Ensemble	2 412	211	640	2 656	3 296	8,75

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, 43 % des accidents corporels et 77 % des tués sont constatés en zone surveillée par la gendarmerie nationale, ce qui signifie que ces accidents sont très graves, 4,5 fois plus que ceux qui surviennent en zone surveillée par la police nationale.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairement et la présence ou non d'une intersection en 2004

Avertissement : *comme le bilan 2004 présente pour la première fois les résultats détaillés des départements d'outre-mer, les comparaisons avec 2003 sont limitées à la métropole.*

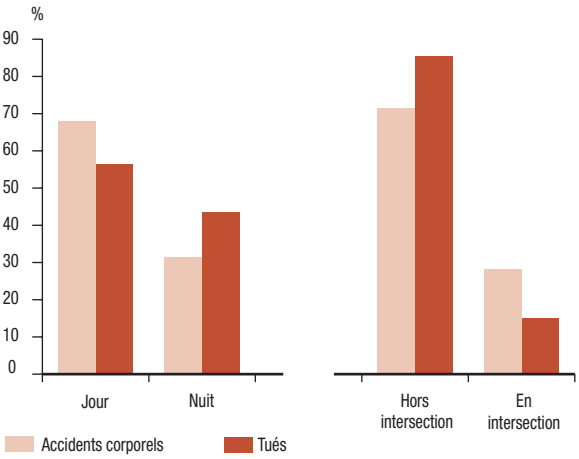
Conditions d'éclairement en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	59 221	69,4	2 924	55,9
Nuit	26 169	30,6	2 308	44,1
Ensemble	85 390	100,0	5 232	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	62 232	72,9	4 469	85,4
En intersection	23 158	27,1	763	14,6
Ensemble	85 390	100,0	5 232	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour et la nuit et la présence ou non d'une intersection en métropole



En métropole, près d'un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente 44 % du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves.

Près d'un tiers des accidents corporels a lieu en intersection mais n'occasionne que 15 % du nombre de tués, ces accidents sont donc beaucoup moins graves que les accidents survenant hors intersection. Les accidents aux intersections sont plus un problème de ville que de rase campagne : en 2004 ils ont représenté 33,3 % des accidents survenus en milieu urbain et 14,1 % de ceux survenus en rase campagne.

Conditions d'éclairement dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	1 462	60,6	78	37,0
Nuit	950	39,4	133	63,0
Ensemble	2 412	100,0	211	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	1 891	78,4	190	90,0
En intersection	521	21,6	21	10,0
Ensemble	2 412	100,0	211	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, la nuit on recense quatre accidents corporels et six tués sur dix. En intersection, c'est un accident sur cinq et un tué sur dix qui sont constatés.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2004

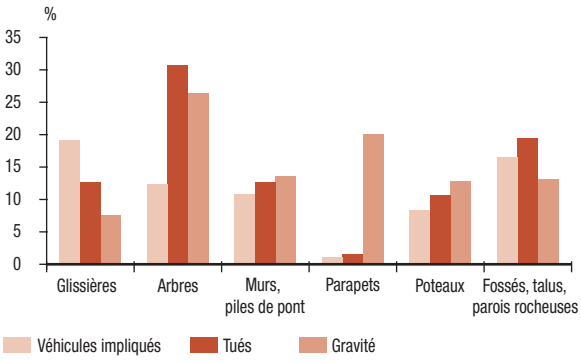
Ensemble des accidents en métropole	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	17 450	100,0	1 948	100,0	11,2
dont :					
– glissières	3 314	19,0	245	12,6	7,39
– arbres	2 225	12,8	592	30,4	26,6
– murs, piles de pont	1 785	10,2	241	12,4	13,5
– parapets	169	1,0	34	1,7	20,1
– poteaux	1 484	8,5	197	10,1	13,3
– fossés, talus, parois rocheuses	2 916	16,7	381	19,6	13,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

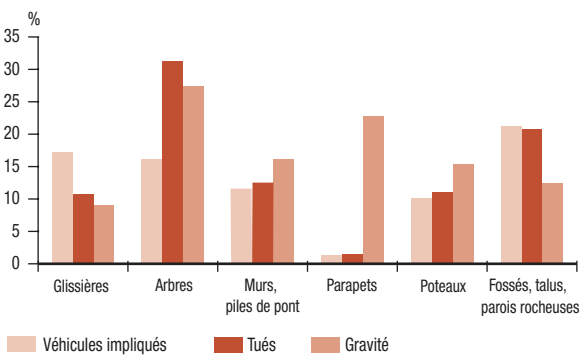
dont accidents à un seul véhicule sans piéton en métropole	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	12 250	100,0	1 731	100,0	14,1
dont :					
– glissières	2 156	17,6	179	10,3	8,30
– arbres	2 051	16,7	566	32,7	27,6
– murs, piles de pont	1 457	11,9	229	13,2	15,7
– parapets	142	1,2	33	1,9	23,2
– poteaux	1 237	10,1	185	10,7	15,0
– fossés, talus, parois rocheuses	2 606	21,3	354	20,5	13,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ensemble des accidents contre obstacles fixes en métropole



dont accidents à un seul véhicule sans piéton



En métropole, 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 les arbres (26,6), les parapets (20,1), les murs ou les piles de ponts (13,5) et les poteaux (13,3) que l'on retrouve les valeurs les plus élevées pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes. C'est contre ces mêmes obstacles et dans le même

ordre que les valeurs sont également les plus fortes pour les accidents à un seul véhicule sans piéton : 27,6 dans les accidents contre arbres, 23,2 contre les parapets, 15,7 contre les murs ou les piles de ponts, et 15,0 contre les poteaux. Il convient de noter que la gravité des accidents contre glissières est plus faible dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes (7,39) que dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (8,30).

Ensemble des accidents dans les départements d'outre-mer	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	635	100,0	97	100,0	15,3
dont :					
– glissières	97	15,3	7	7,2	7,22
– arbres	58	9,1	14	14,4	24,1
– murs, piles de pont	70	11,0	16	16,5	22,9
– parapets	15	2,4	3	3,1	20,0
– poteaux	81	12,8	14	14,4	17,3
– fossés, talus, parois rocheuses	121	19,1	27	27,8	22,3

Source : ONISR, fichier des accidents.

dont accidents à un seul véhicule sans piéton dans les départements d'outre-mer	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	431	100,0	87	100,0	20,2
dont :					
– glissières	65	15,1	6	6,9	9,23
– arbres	52	12,1	13	14,9	25,0
– murs, piles de pont	58	13,5	15	17,2	25,9
– parapets	12	2,8	3	3,4	25,0
– poteaux	67	15,5	13	14,9	19,4
– fossés, talus, parois rocheuses	104	24,1	26	29,9	25,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

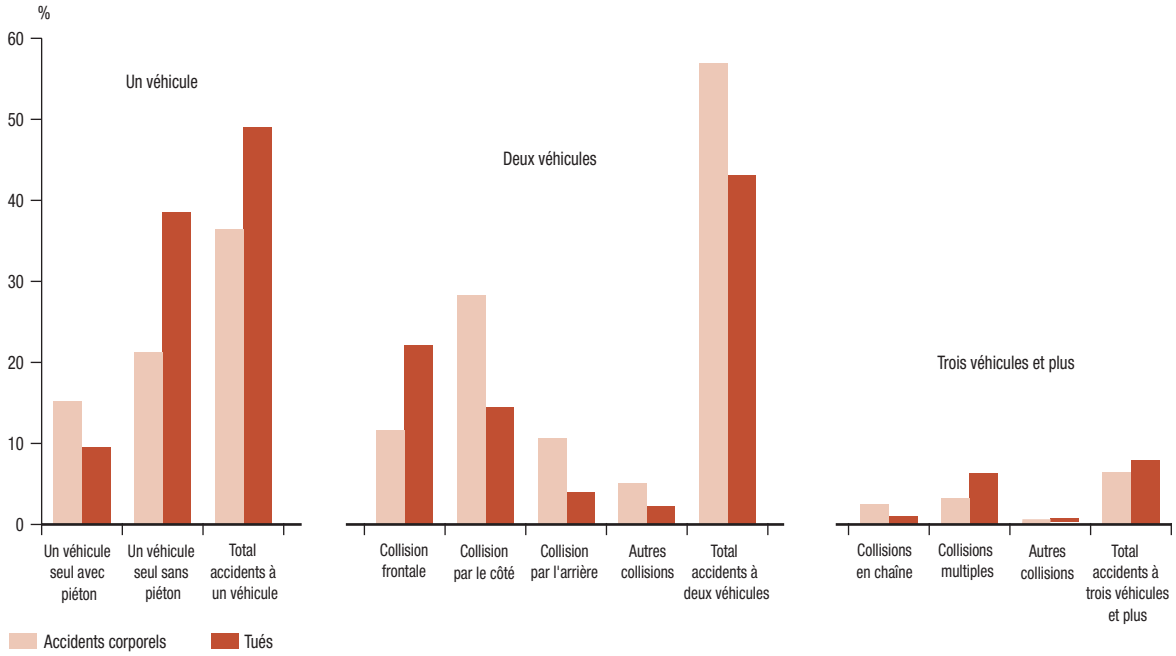
Dans les départements d'outre-mer, c'est dans les fossés, les talus, contre les parois rocheuses puis contre les murs, les piles de ponts, les arbres ou les poteaux que l'on enregistre le plus grand nombre de tués, que ce soit dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes ou dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. En revanche, pour la gravité, c'est dans les accidents contre les arbres (24,1), les murs ou les piles de ponts (22,9) et les parapets (20,0) que l'on retrouve les valeurs les plus élevées pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes. C'est contre ces mêmes obstacles et dans un ordre un peu différent que les valeurs sont également les plus fortes pour les accidents à un seul véhicule sans piéton : 25,9 dans les accidents contre les murs ou les piles de ponts, 25,0 contre les arbres ou contre les parapets. Il convient de noter que la gravité des accidents contre glissières est plus faible dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes (7,22) que dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (9,23).

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2004

Types d'accidents en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton (s)	13 395	15,7	511	9,8
Un véhicule seul sans piéton	17 338	20,3	2 010	38,4
Total accidents à un véhicule	30 733	36,0	2 521	48,2
Deux véhicules :				
– collision frontale	9 818	11,5	1 163	22,2
– collision par le côté	25 060	29,3	750	14,3
– collision par l'arrière	9 482	11,1	209	4,0
– autres collisions	4 579	5,4	126	2,4
Total accidents à deux véhicules	48 939	57,3	2 248	43,0
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 413	2,8	91	1,7
– collisions multiples	2 837	3,3	343	6,6
– autres collisions	468	0,5	29	0,6
Total accidents à trois véhicules et plus	5 718	6,7	463	8,8
Ensemble	85 390	100,0	5 232	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en métropole



En métropole, un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul sans piéton). Ces accidents occasionnent près de deux tués sur cinq.

Les collisions frontales 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 91 % des tués.

Types d'accidents dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton (s)	405	16,8	43	20,4
Un véhicule seul sans piéton	405	16,8	49	23,2
Total accidents à un véhicule	810	33,6	92	43,6
Deux véhicules :				
– collision frontale	455	18,9	52	24,6
– collision par le côté	656	27,2	30	14,2
– collision par l'arrière	213	8,8	13	6,2
– autres collisions	101	4,2	6	2,8
Total accidents à deux véhicules	1 425	59,1	101	47,9
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	52	2,2	2	0,9
– collisions multiples	111	4,6	15	7,1
– autres collisions	14	0,6	1	0,5
Total accidents à trois véhicules et plus	177	7,3	18	8,5
Ensemble	2 412	100,0	211	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, près d'un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul sans piéton). Ces accidents occasionnent près d'un tué sur quatre.

Les collisions frontales sont la cause de près d'un tué sur quatre.

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 92 % des tués.

Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2004

L'analyse des comportements routiers à partir des contrôles effectués par la police a un inconvénient : elle décrit d'abord l'activité de la police. Une variation du nombre de contrôles se répercutera sur le nombre d'infractions constatées.

Une autre approche utilise le fichier des accidents corporels qui indique les infractions commises par le (s) conducteur (s) lors de l'accident. Alors que la consommation d'alcool, le port de la ceinture et la vitesse sont étudiés depuis de nombreuses années et font l'objet d'une littérature très importante, les autres infractions sont encore relativement peu commentées.

Cette étude porte donc sur trois comportements minoritaires, puisqu'ils sont relevés dans moins de 3 % des accidents corporels, mais dont la tendance est en hausse depuis plusieurs années : deux infractions de type « papiers » le défaut d'assurance et le défaut de permis, et le délit de fuite après l'accident.

SYNTHÈSE

Par rapport aux autres infractions comme la consommation d'alcool ou l'excès de vitesse, ces infractions ne constituent pas à proprement parler un facteur d'accident. Dans les accidents mortels, on constate depuis sept ans une augmentation continue et très importante de conduite sans permis et/ou sans assurance ; les délits de fuite après un accident mortel restant marginaux. Dans les accidents corporels, les trois infractions (délit de fuite, conduite sans assurance, conduite sans permis) étaient en progression entre 1998 et 2002. Les deux dernières années semblent amorcer une décrue des défauts de permis et d'assurance, et, dans une moindre mesure, des délits de fuite.

Cette étude montre principalement que les défauts d'assurance et de permis sont très liés entre eux, concernent une population jeune, fortement touchée par l'alcool au volant, et conductrice de deux-roues motorisés.

Les deux infractions « papiers » se conjuguent donc assez fréquemment : un tiers des conducteurs sans assurance circulent aussi sans permis valable. De manière plus générale, les conducteurs sans permis ou sans assurance présentent des caractéristiques très proches : les deux-roues sont sur-représentés (40 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 22 % des véhicules impliqués). Les conducteurs sont plus jeunes (en 2004, l'âge moyen d'un conducteur sans permis est de 30 ans, contre 37 ans pour l'ensemble des conducteurs) et parmi les catégories socioprofessionnelles les moins élevées (en 2004, 9,1 % des chômeurs circulent sans assurance contre 0,3 % des cadres supérieurs). La consommation d'alcool est avérée pour une proportion importante d'entre eux (33 % des conducteurs sans permis circulaient sous l'empire d'un état alcoolique contre 5 % des conducteurs en possession du permis).

Il est impossible de dresser le portrait du conducteur commentant un délit de fuite. On peut néanmoins penser que le délit de fuite sert souvent à masquer une autre infraction (alcool, défaut de permis). Les délits de fuite subséquents un accident corporel, sont en baisse en 2004 après six années de hausses consécutives. En 2004, 3,5 % des accidents corporels étaient suivis par un délit de fuite contre seulement 2,3 % en 1998. On ne retrouve pas cette évolution pour les accidents les plus graves, la violence du choc empêchant ce comportement délictuel ; ainsi depuis dix ans, on enregistre environ un délit de fuite dans moins de 1 % des accidents mortels. Les usagers vulnérables (principalement les piétons, les cyclistes et les cyclomotoristes) sont les premières victimes des accidents avec délit de fuite : environ un tiers des accidents comportant un délit de fuite impliquaient aussi un piéton. Dans la mesure où les délits de fuite se pratiquent lors d'accidents légers, ils se situent majoritairement dans les grandes agglomérations : en 2004, 7,4 % des accidents corporels dans les villes de plus de 300 000 habitants sont suivis d'un délit de fuite.

ÉVOLUTION GÉNÉRALE SUR DIX ANS

Méthodologie

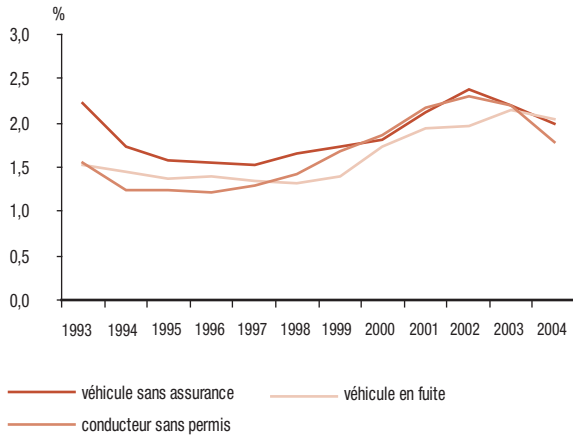
Les taux d'infractionnistes sont calculés en fonction du nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels ou mortels.

Pour le calcul des véhicules sans assurances, les bicyclettes, les véhicules en fuite et les autres véhicules sont exclus.

Pour le calcul des conducteurs sans permis, sont considérés tous les conducteurs de véhicules nécessitant un permis, véhicules en fuite exclus.

Pourcentage de conducteurs en infraction dans les accidents corporels ou mortels :

Évolution de différentes infractions relevées lors des accidents corporels



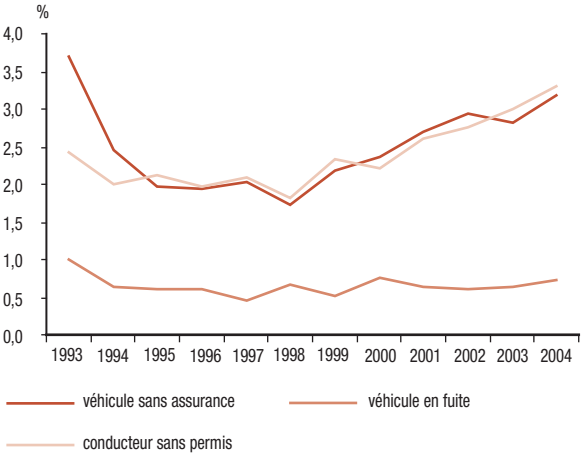
Source : ONISR, fichier des accidents.

D'après le graphique ci-dessus, les trois infractions étudiées suivent la même tendance depuis dix ans.

Depuis 1997, les trois infractions étaient en très forte hausse dans les accidents. En 2002, renversement de tendance : les deux infractions « papiers » sont reparties à la baisse. L'année 2004 est donc en net recul par rapport à 2002, mais elle se situe encore à un niveau relativement élevé. En 2004, 1,8 % des conducteurs circulaient sans permis contre 1,2 % en 1996.

Les délits de fuite après accident ont légèrement diminué en 2004 mais sur l'ensemble de la période étudiée, c'est aux cours des deux dernières années que les taux de fuite sont les plus élevés.

Évolution de différentes infractions relevées lors des accidents mortels



Source : ONISR, fichier des accidents.

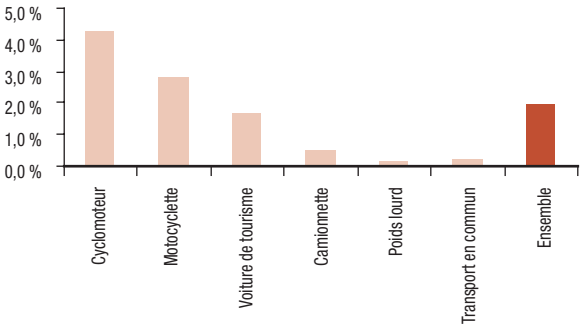
Le changement de tendance observé en 2002 dans les accidents corporels ne persiste pas dans les accidents mortels. Parmi les conducteurs impliqués dans un accident mortel, la part de conducteurs ayant commis au moins une infraction de type « papiers » (conduite sans permis ou sans assurance) est en progression constante depuis 1998. Ainsi, la part de conducteurs sans permis impliqués dans les accidents mortels passe de 1,8 % en 1998 à 3,3 % en 2004.

Les taux de fuite en cas d'accident mortel sont extrêmement faibles, inférieur à 1 % : le délit de fuite se pratique en cas d'accidents légers, si les conducteurs ne sont pas trop choqués, ni les véhicules trop accidentés pour quitter ensuite les lieux de l'accident.

LES DÉFAUTS D'ASSURANCE

Les deux-roues plus exposés aux défauts d'assurance

Pourcentage de véhicules sans assurance parmi les véhicules impliqués dans un accident corporel en 2004 (à l'exception des véhicules en fuite).



Source : ONISR, fichier des accidents.

Les véhicules de transport en commun et les poids lourds se distinguent par un taux de « sans assurance » très faible (0,1 % des poids lourds et 0,2 % des véhicules de transport en commun circulaient sans assurance contre 2 % en moyenne sur l'ensemble des véhicules).

Les deux-roues représentent 40 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 22 % des véhicules impliqués. Ainsi, 4,3 % des cyclomoteurs et 2,8 % des motocyclettes ne sont pas assurés lors de l'accident. Pour les autres catégories de véhicules, les taux de défauts d'assurance sont plus faibles, avec seulement 1,7 % pour les voitures de tourisme et 0,5 % pour les camionnettes. Dans l'ensemble, 2 % des véhicules ne sont pas assurés.

La conduite sans assurance touche davantage les conducteurs les plus jeunes

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel en 2004 à l'exception des bicyclettes

Assurance / Âge du conducteur	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Âge indéterminé	106	433	20	559	4,4
0-14 ans	63	820	39	922	4,5
15-24 ans	2 071	33 671	1 091	36 833	3,1
25-44 ans	3 329	56 248	1 196	60 773	2,1
45-64 ans	1 287	29 533	250	31 070	0,8
65 ans et +	271	8 678	25	8 974	0,3
Ensemble des conducteurs	7 127	129 383	2 621	139 131	2,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

On constate que la part d'usagers non assurés décroît avec l'âge : 3,1 % des 15-24 ans n'étaient pas assurés contre 0,3 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 42 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2003 alors qu'ils ne représentent que 26 % des conducteurs impliqués dans les accidents.

On pourrait voir l'effet du prix élevé que les assureurs font payer aux conducteurs débutants (bonus moins élevé que celui des conducteurs plus âgés) comparé aux revenus peu importants de cette classe d'âge, composée d'étudiants et de jeunes actifs.

L'âge des conducteurs sans assurance est largement en dessous des autres conducteurs impliqués dans un accident corporel (29 ans contre 37 ans pour l'ensemble des impliqués). Les usagers de cyclomoteurs sans assurance sont plutôt jeunes : 50 % des usagers avaient moins de 24 ans.

On aurait pu alors penser que la sur-représentation des jeunes était une conséquence du type de véhicule utilisé (essentiellement des deux-roues). Or, même si l'on se restreint aux véhicules de tourisme, l'effet de l'âge perdure toujours.

Les conducteurs les plus démunis roulent plus fréquemment sans assurance

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel à l'exception des bicyclettes

Assurance / Profession du conducteur	Indéterminée	Assuré	Non assuré	Total	% de sans assurance
Moins de 18 ans	558	7 406	235	8 199	3,1
Étudiant	244	5 126	57	5 427	1,1
Conducteur professionnel	310	4 963	20	5 293	0,4
Agriculteur	194	467	3	664	0,6
Profession indépendante	287	4 954	61	5 302	1,2
Cadre supérieur, chef d'entreprise	245	5 865	17	6 127	0,3
Cadre moyen	1 398	34 435	315	36 148	0,9
Ouvrier	969	19 313	674	20 956	3,4
Retraité	263	10 372	30	10 665	0,3
Chômeur	305	4 629	464	5 398	9,1
Autre ou indéterminée	2 354	31 853	745	34 952	2,3
Total	7 127	129 383	2 621	139 131	2,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le défaut d'assurance est fortement corrélé à la catégorie socioprofessionnelle du conducteur. Ainsi, ils sont plus fréquents pour les catégories socioprofessionnelles aux revenus les moins élevés : 9,1 % des chômeurs, 3,4 % des ouvriers et 3,1 % des mineurs impliqués dans un accident corporel en 2003 ne possédaient pas d'assurance en règle contre seulement 0,3 % des retraités, 0,6 % des agriculteurs et 0,3 % des cadres supérieurs.

Les retraités sont peu touchés par le défaut d'assurance car la prime d'assurance est moins chère lorsque le véhicule est assuré depuis longtemps et si le bonus du conducteur est élevé.

Comme le défaut d'assurance touche principalement les catégories les moins fortunées, on peut penser que le coût de l'assurance est un facteur explicatif de la conduite sans assurance. Par la suite, on verra que les conducteurs sans assurance se distinguent aussi par un comportement routier dangereux.

Le lien entre la conduite sans assurance et les autres infractions.

Tous véhicules impliqués dans un accident corporel à l'exception des bicyclettes et des véhicules en fuite (sauf pour le calcul des conducteurs sans permis : véhicule nécessitant un permis)

Assurance	% de conducteur au taux positif	% de conducteurs sans permis
Indéterminée	8,6	6,8
Assuré	5,0	1,1
Non assuré	**22,4**	**33,0**
Total	5,5	1,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ces résultats sont inquiétants : 22,4 % des conducteurs sans assurance conduisaient sous l'influence d'un état alcoolique contre seulement 5 % des conducteurs assurés. Enfin, un tiers des conducteurs sans assurance conduisaient aussi sans permis.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

Pour étudier le phénomène de la conduite sans permis, les données disponibles les plus probantes proviennent du fichier des accidents corporels. Celles-ci permettent d'observer que ce type de comportement a un impact minime sur l'insécurité routière (1,8 % des conducteurs impliqués dans un accident en 2004). En revanche, 3,3 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel circulaient sans permis. Même si cette infraction n'est pas en elle-même génératrice d'accident, elle distingue une population de conducteurs impliqués plus fréquemment dans des accidents graves. Pour bien comprendre ce sur-risque, il faut distinguer parmi les conducteurs sans permis, ceux qui n'en ont jamais eu (le défaut de permis), de ceux qui l'ont perdu par la suite (permis invalidé ou suspendu).

Les conducteurs ayant vu leur permis suspendu ou invalidé ne représentent qu'un quart des conduites sans permis valables. Ils représentent 0,4 % des impliqués dans un accident corporel mais 0,9 % dans les accidents mortels, soit deux fois plus. 46 % de ces conducteurs présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5 % des conducteurs en possession du permis.

On retrouve les mêmes résultats pour le défaut de permis, mais dans une moindre mesure seulement. On note que le défaut de permis est fréquemment lié au défaut d'assurance, pour 38 % d'entre eux. En outre, une forte proportion a commis une autre infraction lors de l'accident, qui est probablement lié à l'absence d'apprentissage à la conduite.

On note que les motocyclettes sont sur-représentées parmi les défauts de permis, ce qui peut être lié à la complexité de la réglementation et au caractère très voisin du cyclomoteur qui ne nécessite pas de permis spécifique. De plus, la conduite sans permis aggrave les accidents des motocyclettes.

Ainsi, au cours de l'année 2002, 56 747 procès-verbaux ont été dressés par les services de police et de gendarmerie pour défaut de permis, permis non valable, conduite d'un véhicule sans permis en état de récidive et conduite malgré suspension de permis (chiffres transmis par le ministère de l'Intérieur).

Dans un premier temps, ce chiffre inférieur à 60 000 est à rapprocher des 36 millions de titulaires du permis de conduire. Néanmoins, ces données restent liées au caractère aléatoire des contrôles.

Les conducteurs sans permis dans les accidents corporels

Le tableau suivant exclut les véhicules en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (bicyclette, cyclomoteur et autre véhicule)

Année 2004	% de permis suspendu ou invalidé	% de défaut de permis ou catégorie non valable	% de conducteurs sans permis
Total conducteurs impliqués dans un accident corporel	**0,4**	**1,4**	**1,8**
– dont conducteur de motocyclette	*0,4*	*2,9*	*3,3*
– dont conducteur de voiture de tourisme	*0,4*	*1,2*	*1,6*
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel	**0,9**	**2,4**	**3,3**
– dont conducteur de motocyclette	*0,7*	*5,9*	*6,6*
– dont conducteur de voiture de tourisme	*0,9*	*2,3*	*3,2*

Source : ONISR, fichier des accidents.

La conduite sans permis est un facteur aggravant dans les accidents corporels : si 1,8 % des conducteurs circulaient sans permis valide dans les accidents corporels, cette proportion monte à 3,3 % en cas d'accidents mortels. On aurait pu penser que cet écart serait dû à un sous-enregistrement des accidents légers, or ce sur-risque persiste même dans les accidents impliquant plusieurs véhicules pour lesquels le risque de sous-estimation est beaucoup plus faible. Parmi les conducteurs sans permis, on note qu'un quart environ ont vu leur permis suspendu ou invalidé, tandis que les trois quarts restant n'en ont jamais eu.

Les conducteurs dont le permis a été invalidé ou suspendu, sont les plus dangereux en cas d'accident : en proportion, ces conducteurs sont deux fois plus souvent impliqués dans les accidents mortels que dans les accidents

corporels. Pour les conducteurs en défaut de permis, ce sur-risque est moins important.

Les conducteurs de motocyclettes circulent deux fois plus souvent sans permis que les véhicules de tourisme. Ce résultat doit être relié à la complexité de la réglementation en vigueur concernant la conduite des deux-roues (pas de permis pour les cyclomoteurs, permis B avec au minimum deux ans d'ancienneté pour les 125 cm^3, permis A pour les plus grosses cylindrées). De plus, la transgression de la règle est moins évidente pour un conducteur de deux-roues qui passe du cyclomoteur au 125 cm^3 et/ou à la motocyclette nécessitant un permis spécifique que pour celui qui n'a encore jamais conduit de véhicule léger.

Les motocyclettes, représentant 13 % des véhicules impliqués dans les accidents, constituent 24 % des conducteurs en défaut de permis. Pour ces usagers, conduire sans permis est un facteur aggravant : alors que la part des conducteurs sans permis est de 3,3 % dans les accidents corporels, elle est de 6,6 % dans les accidents mortels.

Lien avec d'autres infractions

Permis de conduire	% de conducteur au taux positif	% de sans assurance
Indéterminé	4,9	2,3
Valide	5,1	1,1
Suspendu	**45,9**	**22,6**
Défaut de permis	**29,4**	**38,5**
Sous-total sans permis	**33,4**	**34,7**
Total	5,5	1,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

Caractéristique des accidents impliquant un conducteur sans permis, la très forte présence d'**alcool** puisqu'un tiers des conducteurs sans permis circulaient avec un taux d'alcoolémie positif alors que la moyenne sur l'ensemble des conducteurs en possession du permis est de 5,1 %. Cette proportion atteint 46 % si le permis a été suspendu ou invalidé.

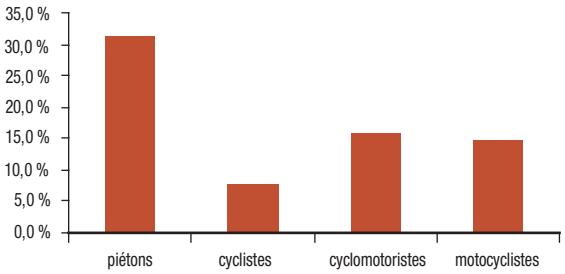
On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi plus d'un tiers de conducteurs sans permis circulaient aussi sans assurance. Cette proportion est plus importante pour le défaut de permis que dans le cas d'une suspension.

LE DÉLIT DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Durement réprimés par le Code de la route, les délits de fuite avec atteintes corporelles, lorsqu'ils font l'objet d'un passage au tribunal, sont réprimés dans 82 % des cas par une peine d'emprisonnement et 28 % par une peine de prison ferme [19]. Jusqu'en 2003, les délits de fuite après accident étaient en augmentation : en 2003, 3,7 % des accidents corporels étaient suivis par un délit de fuite contre seulement 2,3 % en 1998. Avec 3,1 % de taux de fuite, l'année 2004 se situe en net recul avec l'année dernière, mais toujours à un niveau élevé. On ne retrouve pas cette évolution pour les accidents les plus graves, la violence du choc empêchant ce comportement délictuel ; ainsi depuis dix ans, on enregistre un délit de fuite dans moins de 1 % des accidents mortels.

Les usagers vulnérables

Part d'usagers vulnérables impliqués dans les accidents avec au moins un véhicule en fuite



Source : ONISR, fichier des accidents.

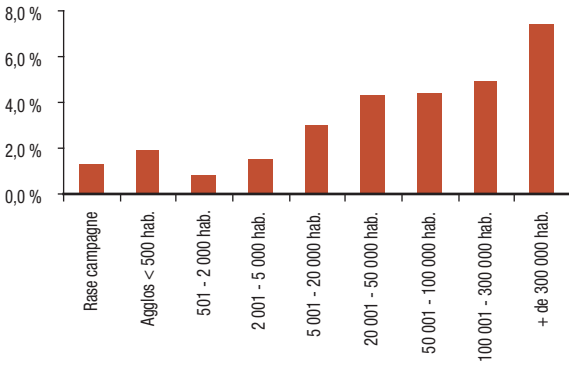
Les usagers vulnérables sont les premières victimes des accidents impliquant un véhicule en fuite, en premier lieu des piétons dans environ un tiers des accidents. Les deux-roues sont aussi fréquemment impliqués (16 % des accidents impliquaient un cyclomoteur, 15 % une motocyclette, 8 % une bicyclette).

Alors que les chocs entre véhicules occasionnent généralement des dégâts importants, le heurt d'un usager vulnérable permet encore de prendre la fuite après l'accident.

19. Source : casier judiciaire national, SDSED, ministère de la Justice, chiffres 2003 provisoire..

Un phénomène urbain

Taux de fuite dans les accidents corporels selon la taille de l'agglomération en 2004



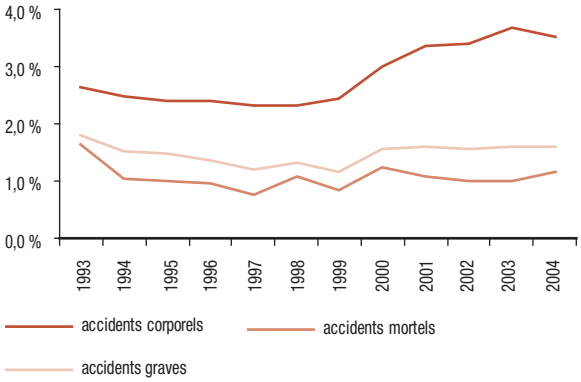
Source : ONISR, fichier des accidents.

Les délits de fuite sont essentiellement commis dans les grandes villes de France. Pratiquement inexistants dans les petites communes et en rase campagne, le taux de fuite après accident s'accroît très rapidement avec la taille de la ville : ainsi 7 % des accidents corporels dans les villes de plus de 300 000 habitants ont été suivis par un délit de fuite de l'un des protagonistes.

Les accidents en milieu urbain, se produisant généralement à des vitesses assez réduites, n'occasionnent généralement que des blessures légères. En rase campagne, où les véhicules et leurs conducteurs sont plus durement touchés, on peut penser que les usagers, choqués par l'accident, ne peuvent ou ne pensent pas à prendre la fuite.

Évolution sur les dix dernières années

Pourcentages d'accidents impliquant au moins un véhicule en fuite



Source : ONISR, fichier des accidents.

Alors que le taux de fuite après accident décroissait lentement pour atteindre 2,3 % en 1998 ; il a ensuite connu une hausse considérable et s'établit en 2003 à 3,7 %. L'année 2004 amorce une décrue du phénomène. Ce taux reste cependant parmi les plus élevés des dix dernières années.

Plus la gravité des accidents augmente, moins les conducteurs prennent la fuite. Ainsi le taux de fuite dans les accidents mortels se situe aux alentours de 1 % depuis ces dix dernières années. On peut penser que la violence du choc suffit à empêcher cette pratique. On peut également supposer que les conducteurs assument plus volontiers leurs responsabilités lorsque les préjudices corporels sont importants.

Cette augmentation pourrait s'expliquer par l'importance croissante du thème de la sécurité routière dans les médias : les usagers connaissant d'autant plus les sanctions auxquelles ils s'exposent préfèrent adopter un comportement plus lâche. L'aggravation des condamnations réprimant l'insécurité routière ces dernières années a pu aussi jouer un rôle. En effet, on pourrait penser que les conducteurs ayant commis une faute préfèrent la fuite à la sanction.

La responsabilité des usagers impliqués dans un accident corporel en 2004

Cette étude est réalisée uniquement à partir des données de l'année 2004 parce qu'auparavant, la responsabilité présumée n'était pas renseignée par les brigades de gendarmerie.

Cette variable ne décrit qu'une présomption de responsabilité, qui n'a aucun lien avec les condamnations qui pourront être prononcées ensuite. Ce n'est donc pas une approche juridique. Dans de nombreux cas, il n'a pas été possible d'attribuer à l'usager l'entière responsabilité de l'accident parce que de multiples facteurs ont pu intervenir comme l'état de la voirie ou un incident mécanique.

SYNTHÈSE

Toutes les analyses de ce chapitre concernent les accidents corporels à l'exception du dernier paragraphe où sont analysés à la fois les accidents corporels et les accidents mortels.

De manière générale, dans un accident sur cinq, les forces de l'ordre ne tranchent pas sur la responsabilité des usagers.

On peut donc dresser deux profils de conducteurs responsables : les usagers de cyclomoteurs plutôt jeunes et les conducteurs âgés, très majoritairement en automobile. Les usagers de camionnettes présentent aussi un taux de responsabilité très élevé, probablement dû à une moindre expérience de ce type de véhicule.

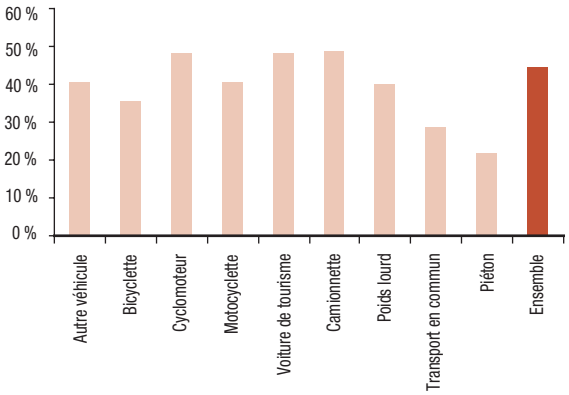
A contrario, deux types d'usagers se distinguent par une faible responsabilité dans les accidents corporels : d'une part, les piétons, avec 22 % d'usagers responsables et notamment les plus de 65 ans et d'autre part les usagers de motocyclettes en milieu urbain.

Parmi les facteurs minorant la responsabilité de l'usager, on note le heurt d'un animal, les facteurs mécaniques et les routes ou conditions climatiques mauvaises. Ce résultat sera mis en évidence dans le cas très simple des accidents à un véhicule sans piéton.

PROFILS DES USAGERS RESPONSABLES

Cette première partie s'intéresse aux déterminants de la responsabilité : Quels profils ont les usagers responsables ? Quels véhicules utilisent-ils ?

Part d'usager responsable selon le type de véhicule utilisé



Source : ONISR, fichier des accidents.

En déclinant par catégories d'usagers, on peut voir quel usager est jugé le plus souvent responsable de l'accident. Les usagers de camionnettes, pourtant très minoritaires dans les accidents, sont le plus souvent jugés responsables de l'accident auquel ils ont pris part. Avec 48 % d'usagers responsables, les conducteurs de VL et de cyclomoteurs sont en moyenne plus souvent responsables.

Les piétons sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée. Seulement un tiers des usagers de motocyclettes sont jugés responsables contre 44 % pour l'ensemble des conducteurs.

Taux de responsabilité des usagers en 2004	% de responsables	
	Conducteurs	Piétons
Selon le sexe :		
– Homme	47,2	24,0
– Femme	44,0	20,0
Selon l'âge :		
– 0-14 ans	56,4	27,8
– 15-24 ans	52,3	27,2
– 25-44 ans	44,0	25,4
– 45-64 ans	41,3	19,3
– 65 ans et +	55,5	13,1
– Âge inconnu	30,7	17,5
Selon la nationalité :		
– française	47,5	24,0
– étrangère	51,6	28,5
– indéterminée	33,1	4,6
Total	46,4	22,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité des piétons décroît avec l'âge. Ainsi, les piétons de plus de 65 ans sont crédités des responsabilités dans seulement 13 % des accidents, contre 27 % des 15 -24 ans.

Côté conducteurs, 55 % des personnes de plus de 65 ans voient leur responsabilité engagée, contre moins de 43 % des conducteurs entre 25 et 64 ans. Malgré les stratégies de compensation qu'elles peuvent adopter, la baisse des capacités des personnes âgées (temps de réaction, diagnostic et pronostic plus lent) augmente leur mise en cause dans les accidents corporels.

Même s'ils sont très peu nombreux, les conducteurs de moins de 14 ans, en grande partie cyclomotoristes sont le plus souvent mis en cause dans les accidents avec 56 % d'usagers responsables. On trouve aussi une assez forte responsabilité des conducteurs de 15-24 ans, cette classe d'âge est assez souvent impliquée dans les accidents à véhicule seul (15 % des conducteurs sont impliqués dans ce type d'accident contre 10 % pour les 25-64 ans). N'impliquant qu'un seul usager, il en est le premier responsable (dans 80 % des cas).

Selon le sexe, on constate une légère sur-responsabilité des conducteurs masculins : 47 % d'usagers responsables contre 44 % pour leurs homologues féminins. Cette différence s'accroît pour les piétons avec 24 % d'hommes responsables contre seulement 20 % pour les femmes.

La nationalité des conducteurs influe aussi sur la responsabilité. Ainsi, 52 % des conducteurs résidant à l'étranger sont considérés comme responsables contre 47,5 % des conducteurs français. Les usagers dont le lieu de résidence est indéterminé sont rarement responsables, ce qui s'explique facilement : les forces de l'ordre ne cherchent guère de renseignement supplémentaire sur une personne dont les blessures sont superficielles et qui n'a aucunement contribué à l'accident.

Les accidents à un véhicule sans piéton : les facteurs modulant la responsabilité

Ce type d'accident, ne mettant en cause qu'un seul conducteur, engage la responsabilité du conducteur dans environ 80 % des accidents. Les deux-roues représentent 27 % des véhicules impliqués seuls dans un accident contre 22 % pour les accidents corporels. Nous avons recherché les principaux facteurs qui viennent atténuer la responsabilité du conducteur : les conditions atmosphériques, l'infrastructure, le véhicule et la présence d'autres usagers.

Méthodologie : nous avons regroupé les facteurs selon ce qui nous semblait le plus important dans l'accident. Lorsque plusieurs facteurs étaient codifiés, on a ordonné les facteurs selon leurs importances relatives : la présence d'un animal, une manœuvre d'évitement, les facteurs mécaniques, puis enfin les conditions atmosphériques.

	Conducteur non responsable	Conducteur responsable	% de responsables
Animal impliqué dans l'accident	192	78	28,9
Manœuvre d'évitement de véhicule	270	252	48,3
Facteur mécanique lié au véhicule	106	141	57,1
Route ou condition atmosphérique mauvaise	253	377	59,8
Sans facteur externe	2 713	12 888	82,6
Ensemble	3 534	13 736	79,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

Parmi les facteurs minorant la responsabilité de l'usager, on observe en premier lieu le heurt d'un animal sur la chaussée où seulement 29 % des conducteurs sont responsables de leur accident (essentiellement dû à une vitesse inappropriée). Vient ensuite, une manœuvre d'évitement qui indique qu'un second usager était en cause dans l'accident. S'il n'est pas décrit dans l'accident, on peut penser que celui-ci n'est pas resté sur les lieux de l'accident : dans cette configuration, seulement 48 % des usagers sont responsables. Lorsqu'un facteur mécanique (« défectuosité mécanique », « éclatement de pneumatiques ») est constaté, les conducteurs sont mis en cause dans un peu plus de la moitié des accidents. Ensuite, les conditions climatiques difficiles (« neige » ou « vent fort-tempête ») ou le mauvais état de la surface (« inondée », « enneigée », « boue », « verglacée », « corps gras-huile ») atténue parfois la mise en cause de l'usager : 60 % des conducteurs seulement sont en cause.

Même si les accidents avec un facteur externe ne représentent que 9,7 % des accidents à un véhicule sans piéton, ce facteur explique 23 % des conducteurs non responsables de leurs accidents.

Les accidents à un véhicule avec piéton

Par commodité, nous avons restreint notre étude aux accidents impliquant un véhicule et exactement un piéton, qui représentent 96 % des accidents à un véhicule et au moins un piéton.

Responsabilité croisée dans les accidents véhicule contre piéton		Conducteur			Total
		Conducteur ou véhicule en fuite	Non responsable présumé	Responsable présumé	
Piéton	Non responsable	864	2 492	6 396	9 752
	Responsable	27	2 947	99	3 073
	Total	891	5 439	6 495	12 825

Source : ONISR, fichier des accidents.

En moyenne, 26 % des piétons sont présumés responsables de leur accident contre 46 % des conducteurs. Le fait de fuir après l'accident est un délit et, d'après la loi « lutte contre la violence routière », un facteur aggravant dans les accidents, les peines prévues sont alors très lourdes. On peut donc penser que ces personnes seraient responsables (au sens juridique du terme) de leur accident : la proportion de conducteurs responsables serait donc plutôt de l'ordre de 58 %. En moyenne, les conducteurs sont en général 2,3 fois plus souvent présumés responsables que les piétons heurtés.

Responsabilité dans les accidents à un véhicule et un piéton selon le type de véhicule	% de conducteur responsable	% de piéton responsable
Bicyclette	62,5	27,3
Cyclomoteur	65,6	20,7
Motocyclette	47,2	38,3
Voiture de tourisme	58,2	22,5
Camionnette	56,0	28,8
Poids lourd	48,1	17,4
Transport en commun	40,0	38,3
Autre véhicule	71,0	18,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

Par catégories d'usagers, les cyclomoteurs et les bicyclettes se distinguent par un taux de responsabilité très élevé, supérieur à 60 %. Les cyclomotoristes, en moyenne âgés de 22 ans, seraient encore relativement inexpérimentés et évalueraient plus difficilement les comportements des piétons.

A contrario, on observe une très faible responsabilité des motocyclistes avec moins de la moitié des conducteurs responsables : 47 % des accidents seraient dus aux motocyclistes contre 38 % pour le piéton. Mis à part les conducteurs de transports en commun, il s'agit du plus faible taux de responsabilité parmi les conducteurs : les motocyclistes feraient donc plus attention aux mouvements des piétons que les autres conducteurs de véhicules. D'un autre côté, ces usagers, à la fois rapides et peu visibles, sont mal perçus par les piétons.

Bien que très minoritaires, les accidents de piéton contre véhicule de transport en commun sont très partagés : dans 40 % des cas, la faute incombe au conducteur de bus, mais dans 38 % des cas elle revient au piéton. Dans les 22 % restants la responsabilité n'a pas pu être déterminée précisément.

Les accidents à deux véhicules sans piéton

Les pourcentages sont largement inférieurs à 100 % car environ 18 % des accidents ne présentent aucun présumé responsable. Les forces de l'ordre ne s'engagent pas si les torts semblent partagés entre les deux conducteurs.

Responsabilité croisée dans les accidents impliquant deux véhicules sans piétons

Responsabilité croisée dans les accidents impliquant deux véhicules sans piéton		Conducteur responsable						
		Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette	Voiture de tourisme	Camionnette	Poids lourd	Autre véhicule
Conducteur non responsable	Bicyclette	–	54 %	41 %	48 %	55 %	43 %	33 %
	Cyclomoteur	28 %	–	25 %	42 %	45 %	30 %	19 %
	Motocyclette	47 %	59 %	–	53 %	53 %	35 %	27 %
	Voiture de tourisme	34 %	42 %	32 %	–	46 %	33 %	27 %
	Camionnette	32 %	42 %	34 %	40 %	–	36 %	21 %
	Poids lourd	36 %	52 %	49 %	54 %	55 %	–	26 %
	Autre véhicule	40 %	48 %	43 %	50 %	67 %	58 %	–
	Total	34 %	43 %	33 %	45 %	48 %	35 %	27 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lecture : dans les conflits bicyclette/cyclomoteur, les usagers de cyclomoteurs sont responsables dans 54 % des accidents, contre 28 % pour l'usager de bicyclette.

Les voitures de tourisme, impliquées dans 57 % des accidents à deux véhicules, sont présumées responsables dans 45 % des accidents à deux véhicules. Il s'agit du taux de responsabilité le plus important juste derrière les conducteurs de camionnette. Lors d'un conflit avec un poids lourd ou une motocyclette, le taux de responsabilité grimpe au-delà de 50 %. À la lecture de ce tableau, il semblerait que les conducteurs de voitures de tourisme, majoritaires sur les routes, aient des difficultés à prendre en compte les autres usagers présents sur la chaussée.

Les usagers de camionnettes impliqués dans un conflit à deux véhicules sont présumés responsables de l'accident dans 48 % des cas. Il s'agit du taux de responsabilité le plus fort. Les camionnettes sont assez minoritaires dans les accidents : une camionnette était impliquée dans 5 % des accidents à deux véhicules.

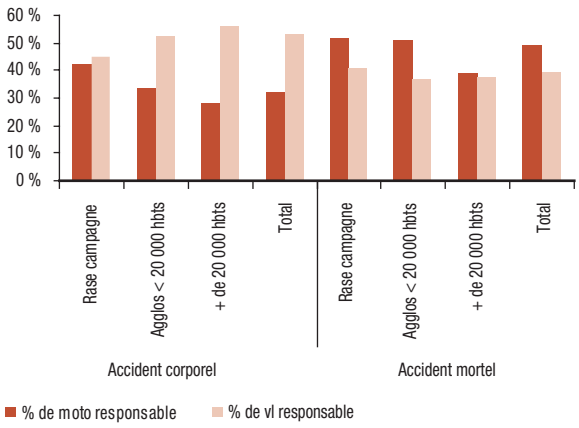
Dans les conflits les opposant à un autre véhicule, les motocyclistes, avec seulement un tiers de présumés responsables, obtiennent un taux de responsabilité très faible, en dessous de la plupart des autres catégories d'usagers.

On note que dans le cas d'un accident motocyclette contre cyclomoteur, la responsabilité n'échoit au motard que dans 25 % des cas seulement.

Les accidents voitures de tourisme contre moto

Accident impliquant exactement une voiture de tourisme et une motocyclette. Répartition de la responsabilité selon la taille de l'agglomération.

Responsabilité croisée dans le cas d'un accident motocyclette contre voiture de tourisme selon la taille de l'agglomération



Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les accidents corporels, les conducteurs de VL sont jugés beaucoup plus souvent responsables que les motocyclistes (53 % contre 32 %). Ce taux de responsabilité diffère pourtant largement selon le milieu : pour les accidents en rase campagne, les torts sont partagés entre les deux protagonistes mais dans les villes de plus de 20 000 habitants, les automobilistes sont deux fois plus souvent responsables que les motocyclistes.

Pour les accidents mortels, ce sont au contraire les motocyclistes qui sont le plus souvent en cause. Ainsi, dans les accidents mortels, 49 % des motocyclistes sont jugés responsables contre seulement 40 % des automobilistes. Le taux de responsabilité des motocyclistes est aussi beaucoup plus important si l'accident se produit en rase campagne ou dans les villes de moins de 20 000 habitants.

L'accidentologie des départements

Depuis 2001, l'Observatoire publie un palmarès des départements déterminé à partir d'un indicateur d'accidentologie locale (IAL) calculé sur cinq ans glissants. L'IAL tient compte des particularités de leur réseau et de leur trafic. Il mesure, par rapport à la référence constituée par la France métropolitaine, le risque d'être tué en fonction des parcours. Pour plus d'informations, on se reportera en fin de chapitre à l'annexe méthodologique.

Jusqu'à cette édition, les IAL étaient publiés avec un an de retard. Pour éviter ce décalage, une nouvelle procédure a été mise en œuvre consistant à faire remonter les parcours de l'année 2004 dès le début de l'année 2005. Les trois quarts des départements ont pu répondre dans les temps : pour les autres, ce sont les parcours 2003 qui ont été pris en compte. Dans ces conditions, l'indicateur IAL 2000-2004 doit être considéré comme provisoire. Les chiffres définitifs qui ne devraient varier que faiblement, seront publiés en juillet.

SYNTHÈSE

Les grandes tendances IAL 2000-2004

Entre les départements les mieux classés et les départements les moins bien classés, il y a un rapport d'un à près de trois, c'est-à-dire que pour un nombre équivalent de kilomètres parcourus il y a trois fois plus de risque d'être tué dans les départements les moins bien classés que dans les départements les mieux classés.

Les départements les mieux classés

Huit départements présentent un **sous-risque** par rapport au risque de la métropole de plus de 25 % : il s'agit des Hauts-de-Seine (0,63), du Val-d'Oise et de l'Essonne (0,66), des Landes (0,64), du Rhône (0,69), de l'Isère (0,73) et enfin des Yvelines et de la Côte d'Or (0,74). Ce sont, à l'exception des Landes, des départements urbains dans lesquels les vitesses sont relativement moins élevées.

Les départements les moins bien classés

Douze départements présentent un **surrisque** par rapport au risque de la métropole de plus de 35 % : il s'agit de la Corse-du-Sud (1,83), du Gers (1,64), de la Haute-Corse (1,56), du Tarn-et-Garonne (1,56), de l'Yonne (1,49), du Vaucluse (1,48), de l'Oise et de l'Aube (1,40), du Lot-et-Garonne et de l'Ariège (1,39) et de la Vendée et du Gard (1,36).

Comparaison IAL 00-04 et IAL 95-99

Les départements qui ont le plus progressé depuis l'édition 1995-1999

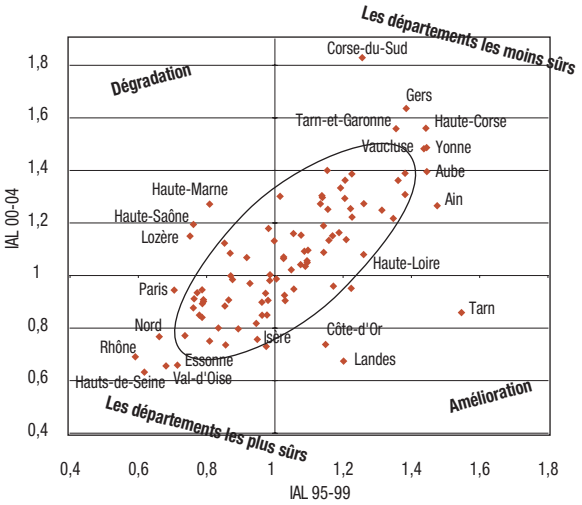
Sept départements ont baissé leur risque de plus de 20 % : il s'agit du Tarn (– 69 %), des Landes (– 53 %), de la Côte-d'Or (– 41 %), de la Haute-Loire (– 27 %), de l'Isère (– 25 %) et de la Moselle et de l'Ain (– 21 %)

Les départements qui ont le moins progressé depuis l'édition 1995-1999

Dix départements ont dégradé leur risque de plus de 20 % : il s'agit de la Corse-du-Sud (+ 57 %), de la Haute-Marne (+ 46 %), de la Haute-Saône (+ 43 %), de la Lozère (+ 40 %), des Alpes-Maritimes (+ 29 %), du Maine-et-Loire (+ 27 %), du Gers et de l'Oise (+ 25 %), de Paris (+ 24 %) et de la Haute-Savoie (+ 22 %).

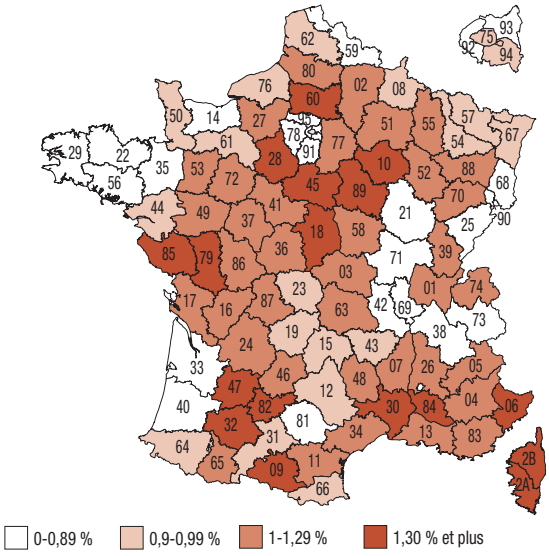
Le graphique ci-après illustre les principaux résultats de la comparaison entre les derniers IAL connus et ceux de la première édition.

Évolution du palmarès des départements



L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE PAR DÉPARTEMENT

IAL 2000-2004



Le tableau qui suit, donne en pourcentage la répartition des tués des principaux réseaux étudiés ainsi que l'IAL relatif respectif (rapport entre le risque du département et le risque France entière). Ce tableau permet ainsi de connaître l'influence des différents réseaux sur le résultat global. Naturellement, compte tenu de sa part importante en matière de trafic, le réseau départemental influence beaucoup le résultat général. Lorsque les résultats sont très différents entre les réseaux et notamment entre les routes nationales et les routes départementales, on peut avancer l'hypothèse que l'infrastructure d'un des réseaux peut être en cause alors que si les résultats sont homogènes, il faut s'orienter vers des explications plutôt comportementales.

Ce raisonnement n'est pas vrai si les réseaux ont des caractéristiques très différentes : exemple l'Ardèche dont le réseau départemental est plutôt de montagne alors que le réseau national est plutôt en plaine dans la vallée du Rhône.

IAL 2000-2004	IAL global tués	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
		% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués
Ain	**1,27**	5,5	0,68	22,1	1,49	57,5	1,35	8,3	1,00
Aisne	**1,19**	2,7	0,64	33,3	1,69	51,7	1,13	8,9	1,04
Allier	**1,29**	2,5	0,81	40,6	1,75	43,8	1,16	8,8	1,05
Alpes-de-Haute-Provence	**1,18**	5,1	1,10	37,0	1,58	40,6	0,89	6,5	1,24
Hautes-Alpes	**1,13**	0,9	0,68	42,3	1,09	45,0	1,25	7,2	0,95
Alpes-Maritimes	**1,30**	6,5	0,89	13,4	0,75	21,2	1,19	56,6	1,78
Ardèche	**1,00**			32,4	1,16	52,0	0,91	10,1	1,25
Ardennes	**0,93**	0,6	0,19	25,3	0,91	65,8	1,18	5,7	0,44
Ariège	**1,39**	0,0	0,00	20,5	1,08	61,4	1,42	12,1	2,96
Aube	**1,40**	5,0	0,82	31,7	1,46	49,2	1,63	11,7	1,19
Aude	**1,13**	10,5	0,77	25,5	1,56	49,0	1,06	8,8	1,39
Aveyron	**0,90**	1,3	0,97	25,4	1,15	62,3	0,86	5,9	0,96
Bouches-du-Rhône	**1,22**	13,1	1,18	22,4	1,34	31,4	1,22	29,5	1,19
Calvados	**0,75**	3,1	0,46	17,1	0,59	61,6	0,83	12,2	0,93
Cantal	**0,93**	7,4	1,37	33,0	1,67	40,4	0,60	10,6	1,60
Charente	**1,09**			29,4	1,02	54,5	1,07	9,3	1,65
Charente-Maritime	**1,06**	2,6	0,58	23,3	1,04	56,2	1,06	11,2	1,50
Cher	**1,33**	5,8	1,05	13,5	1,09	61,9	1,45	14,2	1,59
Corrèze	**0,98**	10,8	1,59	29,3	1,40	45,5	0,78	11,4	1,39
Corse-du-Sud	**1,83**			37,4	1,30	45,2	2,62	13,0	1,99
Haute-Corse	**1,56**			63,2	1,83	29,7	1,40	3,9	0,69
Côte-d'Or	**0,74**	20,3	1,53	18,3	1,03	44,7	0,54	13,4	1,22
Côtes-d'Armor	**0,84**			15,0	0,47	66,4	0,94	7,6	0,95
Creuse	**0,91**	1,1	3,57	26,4	0,75	57,5	0,91	3,4	1,30
Dordogne	**1,08**	0,0	0,00	20,8	1,03	62,5	1,07	7,9	1,25
Doubs	**0,85**	7,0	1,23	20,3	0,88	52,7	0,79	11,3	0,80
Drôme	**1,04**	18,0	1,09	18,6	1,00	46,2	1,00	8,8	0,90
Eure	**1,25**	7,5	1,20	25,5	1,05	55,7	1,46	5,4	0,86
Eure-et-Loir	**1,31**	13,0	1,55	29,5	1,33	50,2	1,42	5,2	0,88
Finistère	**0,80**			8,1	0,28	62,2	0,86	12,7	0,85
Gard	**1,36**	3,9	0,72	27,9	2,13	51,5	1,29	12,6	1,28
Haute-Garonne	**0,92**	7,7	0,62	12,7	0,89	50,7	0,99	25,8	1,10
Gers	**1,64**			32,1	1,67	54,0	1,54	6,0	2,54
Gironde	**0,85**	8,4	0,98	14,8	0,80	47,8	0,74	22,2	1,22
Hérault	**1,27**	8,8	1,19	20,9	1,42	47,6	1,23	19,4	1,50
Ille-et-Vilaine	**0,77**	0,6	0,48	16,1	0,35	67,7	1,15	9,3	0,60
Indre	**1,04**	9,7	1,24	17,6	1,05	59,7	1,06	4,0	0,49
Indre-et-Loire	**1,16**	4,7	0,83	23,3	1,55	49,3	1,08	11,6	0,83
Isère	**0,73**	6,8	0,84	28,8	1,19	44,8	0,58	10,4	0,60
Jura	**1,27**	3,9	0,74	33,5	1,49	50,4	1,23	7,4	1,67
Landes	**0,67**	2,0	0,74	24,1	0,85	58,8	0,59	7,0	1,27
Loir-et-Cher	**1,22**	9,1	1,21	21,9	1,44	54,2	1,14	6,7	1,14
Loire	**0,85**	7,6	0,80	28,2	1,11	41,6	0,84	16,8	0,63

IAL 2000-2004	IAL global tués	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
		% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL	% tués	IAL
Haute-Loire	**0,95**	0,0	0,00	30,3	0,91	60,6	1,05	2,3	0,35
Loire-Atlantique	**0,90**	2,7	1,19	15,8	0,50	51,9	1,01	22,3	1,17
Loiret	**1,30**	8,5	1,36	22,0	1,09	44,6	1,29	17,2	1,44
Lot	**1,25**	7,6	2,49	29,0	1,38	49,0	1,05	6,9	2,04
Lot-et-Garonne	**1,39**	3,3	0,90	21,3	2,11	59,8	1,34	9,6	1,21
Lozère	**1,15**	4,8	0,61	32,3	1,07	50,0	1,24	1,6	0,45
Maine-et-Loire	**1,12**	3,4	1,27	17,8	0,94	55,8	1,13	11,8	1,01
Manche	**0,91**	3,2	1,51	14,9	0,76	68,0	0,95	10,4	1,30
Marne	**1,06**	5,6	1,19	30,2	1,26	47,2	1,00	10,2	0,80
Haute-Marne	**1,27**	10,3	1,33	28,9	1,47	49,0	1,20	8,3	1,58
Mayenne	**1,10**	5,4	1,27	23,8	1,15	57,9	1,11	8,4	1,08
Meurthe-et-Moselle	**0,95**	11,4	1,01	18,4	0,83	50,9	1,13	14,3	0,67
Meuse	**1,16**	6,0	1,52	24,1	0,88	60,8	1,39	4,8	0,85
Morbihan	**0,88**			13,3	0,36	64,5	1,07	9,7	1,14
Moselle	**0,96**	14,3	1,22	20,0	0,96	44,1	0,96	16,9	0,86
Nièvre	**1,07**	2,8	2,03	33,7	1,38	55,1	1,02	5,6	0,82
Nord	**0,77**	12,9	1,07	14,6	0,57	31,7	0,69	32,7	0,81
Oise	**1,40**	6,2	1,08	26,3	1,31	51,9	1,64	9,7	0,99
Orne	**0,97**	0,4	8,94	23,2	1,10	64,6	0,96	7,1	1,21
Pas-de-Calais	**0,91**	8,4	1,04	18,1	1,03	43,6	0,78	22,8	1,07
Puy-de-Dôme	**1,25**	5,0	0,71	14,2	1,11	57,7	1,41	19,5	1,41
Pyrénées-Atlantiques	**0,98**	5,0	0,78	15,7	0,95	47,7	0,91	25,3	1,27
Hautes-Pyrénées	**1,00**	3,0	0,57	13,4	0,74	61,9	1,09	14,9	1,24
Pyrénées-Orientales	**0,99**	5,3	1,09	27,5	0,92	43,9	0,90	15,2	1,28
Bas-Rhin	**0,90**	9,6	0,74	12,7	0,63	55,2	1,07	15,8	0,79
Haut-Rhin	**0,80**	7,2	0,83	14,0	0,59	53,9	0,82	16,3	0,87
Rhône	**0,69**	14,0	1,33	16,2	0,88	31,2	0,48	33,0	0,78
Haute-Saône	**1,19**			24,9	1,38	65,4	1,20	5,5	1,34
Saône-et-Loire	**0,82**	10,0	1,09	30,6	1,41	42,7	0,59	12,1	1,29
Sarthe	**1,07**	7,9	0,82	18,3	0,82	54,6	1,20	10,9	1,06
Savoie	**0,76**	5,2	0,93	34,1	0,88	40,4	0,60	9,4	0,79
Haute-Savoie	**1,08**	4,3	0,83	31,8	1,19	42,3	1,06	15,6	1,03
Paris	**0,94**	5,3	0,34					94,4	1,04
Seine-Maritime	**0,91**	4,1	0,97	13,9	0,66	50,6	0,91	23,9	1,07
Seine-et-Marne	**1,05**	9,2	1,10	28,5	0,92	44,1	1,27	11,4	0,68
Yvelines	**0,74**	14,4	0,94	19,2	0,65	35,1	0,84	27,2	0,62
Deux-Sèvres	**1,30**	2,4	0,58	16,3	1,02	64,7	1,46	9,8	1,45
Somme	**1,14**	8,0	0,98	16,9	1,08	57,9	1,18	11,4	1,30
Tarn	**0,86**	1,4	0,74	22,0	1,30	57,0	0,74	12,0	1,16
Tarn-et-Garonne	**1,56**	3,2	0,39	11,0	0,94	69,7	2,06	8,7	1,47
Var	**1,15**	9,2	1,03	23,4	1,66	37,9	0,94	25,3	1,38
Vaucluse	**1,48**	7,3	1,24	11,0	0,97	49,9	1,51	25,4	1,97
Vendée	**1,36**	1,7	0,87	16,3	1,46	66,3	1,38	8,6	1,42
Vienne	**1,15**	7,9	1,53	29,5	1,08	38,7	0,96	19,0	2,15
Haute-Vienne	**1,02**	3,9	0,55	22,4	0,95	47,8	0,99	20,3	1,57
Vosges	**1,09**	2,2	0,97	24,7	1,09	58,0	1,11	8,3	1,10
Yonne	**1,49**	11,0	1,11	31,2	1,79	44,8	1,49	8,5	1,43
Territoire de Belfort	**0,88**	9,7	0,89	27,4	1,16	40,3	0,81	17,7	0,75
Essonne	**0,66**	11,3	0,87	24,9	0,50	32,0	0,72	25,4	0,65
Hauts-de-Seine	**0,63**	17,3	0,90					82,7	0,58
Seine-Saint-Denis	**0,89**	31,5	1,34					68,1	0,77
Val-de-Marne	**0,95**	25,5	1,09					74,1	0,88
Val-d'Oise	**0,66**	11,0	0,93	21,2	0,74	32,6	0,59	33,1	0,67
Métropole	**1**	**7,9**	**1**	**21,3**	**1**	**48,1**	**1**	**17,5**	**1**

Sachant que les taux de risque sur cette période 2000-2004 sont de 0,40 pour les autoroutes, 1,30 pour les routes nationales et 1,57 pour les routes départementales. Toute case vierge signifie que le réseau est inexistant dans le département ou que ses caractéristiques ne sont pas en adéquation avec le cadre fixé par la méthodologie IAL. Dans le cas de données nulles, cela veut dire qu'il n'a été recensé aucun tué.

CLASSEMENT PAR ORDRE DÉCROISSANT DES INDICES D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE

Indice global tués (tous réseaux)

Départements		Départements		Départements		Départements	
Corse-du-Sud	1,83	Loir-et-Cher	1,22	Hautes-Pyrénées	1,00	Doubs	0,85
Gers	1,64	Haute-Saône	1,19	Ardèche	1,00	Gironde	0,85
Haute-Corse	1,56	Aisne	1,19	Pyrénées-Orientales	0,99	Côtes-d'Armor	0,84
Tarn-et-Garonne	1,56	Alpes-de-Haute-Provence	1,18	Pyrénées-Atlantiques	0,98	Saône-et-Loire	0,82
Yonne	1,49	Indre-et-Loire	1,16	Corrèze	0,98	Haut-Rhin	0,80
Vaucluse	1,48	Meuse	1,16	Orne	0,97	Finistère	0,80
Oise	1,40	Vienne	1,15	Moselle	0,96	Ille-et-Vilaine	0,77
Aube	1,40	Var	1,15	Haute-Loire	0,95	Nord	0,77
Lot-et-Garonne	1,39	Lozère	1,15	Meurthe-et-Moselle	0,95	Savoie	0,76
Ariège	1,39	Somme	1,14	Val-de-Marne	0,95	Calvados	0,75
Vendée	1,36	Aude	1,13	Paris	0,94	Côte-d'Or	0,74
Gard	1,36	Hautes-Alpes	1,13	Ardennes	0,93	Yvelines	0,74
Cher	1,33	Maine-et-Loire	1,12	Cantal	0,93	Isère	0,73
Eure-et-Loir	1,31	Mayenne	1,10	Haute-Garonne	0,92	Rhône	0,69
Deux-Sèvres	1,30	Vosges	1,09	Creuse	0,91	Landes	0,67
Alpes-Maritimes	1,30	Charente	1,09	Pas-de-Calais	0,91	Essonne	0,66
Loiret	1,30	Haute-Savoie	1,08	Seine-Maritime	0,91	Val-d'Oise	0,66
Allier	1,29	Dordogne	1,08	Manche	0,91	Hauts-de-Seine	0,63
Hérault	1,27	Sarthe	1,07	Loire-Atlantique	0,90		
Jura	1,27	Nièvre	1,07	Bas-Rhin	0,90		
Haute-Marne	1,27	Charente-Maritime	1,06	Aveyron	0,90		
Ain	1,27	Marne	1,06	Seine-Saint-Denis	0,89		
Eure	1,25	Seine-et-Marne	1,05	Morbihan	0,88		
Puy-de-Dôme	1,25	Indre	1,04	Territoire de Belfort	0,88		
Lot	1,25	Drôme	1,04	Tarn	0,86		
Bouches-du-Rhône	1,22	Haute-Vienne	1,02	Loire	0,85		

Indice autoroutes (tués)

Départements		Départements		Départements		Départements	
Corrèze	1,59	Bouches-du-Rhône	1,18	Savoie	0,93	Ain	0,68
Eure-et-Loir	1,55	Yonne	1,11	Lot-et-Garonne	0,90	Aisne	0,64
Vienne	1,53	Seine-et-Marne	1,10	Hauts-de-Seine	0,90	Haute-Garonne	0,62
Côte-d'Or	1,53	Drôme	1,09	Alpes-Maritimes	0,87	Deux-Sèvres	0,58
Loiret	1,36	Saône-et-Loire	1,09	Essonne	0,87	Charente-Maritime	0,58
Seine-Saint-Denis	1,34	Pyrénées-Orientales	1,09	Isère	0,83	Haute-Vienne	0,55
Haute-Marne	1,33	Val-de-Marne	1,09	Indre-et-Loire	0,83	Calvados	0,46
Rhône	1,33	Oise	1,08	Haut-Rhin	0,83	Tarn-et-Garonne	0,39
Maine-et-Loire	1,27	Nord	1,07	Haute-Saône	0,82	Paris	0,34
Indre	1,24	Cher	1,05	Sarthe	0,82		
Vaucluse	1,24	Pas-de-Calais	1,04	Aube	0,80		
Doubs	1,23	Var	1,03	Loire	0,78		
Moselle	1,22	Meurthe-et-Moselle	1,01	Pyrénées-Atlantiques	0,77		
Loir-et-Cher	1,21	Gironde	0,98	Aude	0,74		
Eure	1,20	Somme	0,98	Bas-Rhin	0,74		
Loire-Atlantique	1,19	Seine-Maritime	0,97	Jura	0,72		
Hérault	1,19	Yvelines	0,94	Gard	0,72		
Marne	1,19	Val-d'Oise	0,93	Puy-de-Dôme	0,71		

Note : ont été exclus les départements dont l'exposition au risque, après arrondi, est inférieure en moyenne annuelle sur les cinq ans à 600 millions de véhicules x km parcourus sur autoroutes. Pour Paris, les données prises en compte concernent le périphérique.

Indice routes nationales (tués)

Départements		Départements		Départements		Départements	
Gard	2,13	Eure-et-Loir	1,33	Côte-d'Or	1,03	Meurthe-et-Moselle	0,83
Haute-Corse	1,83	Oise	1,31	Dordogne	1,03	Sarthe	0,82
Yonne	1,79	Tarn	1,30	Charente	1,02	Gironde	0,80
Allier	1,75	Marne	1,26	Deux-Sèvres	1,02	Manche	0,76
Aisne	1,69	Isère	1,19	Drôme	1,00	Alpes-Maritimes	0,75
Gers	1,67	Haute-Savoie	1,19	Vaucluse	0,97	Val-d'Oise	0,74
Var	1,66	Ardèche	1,16	Moselle	0,96	Seine-Maritime	0,66
Aude	1,56	Mayenne	1,15	Pyrénées-Atlantiques	0,95	Yvelines	0,65
Indre-et-Loire	1,55	Aveyron	1,15	Haute-Vienne	0,95	Bas-Rhin	0,63
Ain	1,49	Puy-de-Dôme	1,11	Maine-et-Loire	0,94	Haut-Rhin	0,59
Jura	1,49	Loire	1,11	Seine-et-Marne	0,92	Calvados	0,59
Haute-Marne	1,47	Orne	1,10	Pyrénées-Orientales	0,92	Nord	0,57
Vendée	1,46	Loiret	1,09	Haute-Loire	0,91	Essonne	0,50
Aube	1,46	Vosges	1,09	Ardennes	0,91	Loire-Atlantique	0,50
Loir-et-Cher	1,44	Hautes-Alpes	1,09	Haute-Garonne	0,89	Côtes-d'Armor	0,47
Hérault	1,42	Somme	1,08	Meuse	0,88	Morbihan	0,36
Saône-et-Loire	1,41	Vienne	1,08	Doubs	0,88	Ille-et-Vilaine	0,35
Nièvre	1,38	Eure	1,05	Savoie	0,88	Finistère	0,28
Haute-Saône	1,38	Charente-Maritime	1,04	Rhône	0,88		
Bouches-du-Rhône	1,34	Pas-de-Calais	1,03	Landes	0,85		

Note : ont été exclus les départements dont l'exposition au risque, après arrondi, est inférieure en moyenne annuelle sur les cinq ans à 600 millions de véhicules x km parcourus sur routes nationales.

Indice routes départementales (tués)

Départements		Départements		Départements		Départements	
Tarn-et-Garonne	2,06	Haute-Marne	1,20	Indre	1,06	Finistère	0,86
Oise	1,64	Sarthe	1,20	Haute-Savoie	1,06	Aveyron	0,86
Aube	1,63	Haute-Saône	1,20	Lot	1,05	Yvelines	0,84
Gers	1,54	Alpes-Maritimes	1,19	Haute-Loire	1,05	Loire	0,84
Vaucluse	1,51	Ardennes	1,18	Nièvre	1,02	Calvados	0,83
Yonne	1,49	Somme	1,18	Loire-Atlantique	1,01	Haut-Rhin	0,82
Deux-Sèvres	1,46	Allier	1,16	Drôme	1,00	Doubs	0,79
Eure	1,46	Ille-et-Vilaine	1,15	Marne	1,00	Pas-de-Calais	0,78
Cher	1,45	Loir-et-Cher	1,14	Haute-Vienne	0,99	Corrèze	0,78
Ariège	1,42	Meurthe-et-Moselle	1,13	Haute-Garonne	0,99	Gironde	0,74
Eure-et-Loir	1,42	Maine-et-Loire	1,13	Vienne	0,96	Tarn	0,74
Puy-de-Dôme	1,41	Aisne	1,13	Moselle	0,96	Essonne	0,72
Meuse	1,39	Mayenne	1,11	Orne	0,96	Nord	0,69
Vendée	1,38	Vosges	1,11	Manche	0,95	Cantal	0,60
Ain	1,35	Hautes-Pyrénées	1,09	Côtes-d'Armor	0,94	Savoie	0,60
Lot-et-Garonne	1,34	Indre-et-Loire	1,08	Var	0,94	Landes	0,59
Loiret	1,29	Bas-Rhin	1,07	Pyrénées-Atlantiques	0,91	Val-d'Oise	0,59
Gard	1,29	Dordogne	1,07	Ardèche	0,91	Saône-et-Loire	0,59
Seine-et-Marne	1,27	Morbihan	1,07	Seine-Maritime	0,91	Isère	0,58
Hérault	1,23	Charente	1,07	Creuse	0,91	Côte-d'Or	0,54
Jura	1,23	Charente-Maritime	1,06	Pyrénées-Orientales	0,90	Rhône	0,48
Bouches-du-Rhône	1,22	Aude	1,06	Alpes-de-Haute-Provence	0,89		

Note : ont été exclus les départements dont l'exposition au risque, après arrondi, est inférieure en moyenne annuelle sur les cinq ans à 600 millions de véhicules km parcourus sur routes départementales.

LES RÉSULTATS 2004

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2004)	Part de la population urbaine [1]
	2004	2003	2004	2003	2004	2003			
Ain	615	611	69	73	853	904	515	134	60,0 %
Aisne	544	650	55	75	757	863	535	103	57,4 %
Allier	459	506	58	38	579	683	345	168	60,6 %
Alpes-de-Haute-Provence	221	245	23	25	315	367	140	164	52,1 %
Hautes-Alpes	214	209	17	19	304	287	121	140	52,9 %
Alpes-Maritimes	3 454	3 588	90	63	4 218	4 519	1 011	89	95,4 %
Ardèche	313	311	25	35	417	402	286	87	52,1 %
Ardennes	253	250	20	24	328	303	290	69	61,4 %
Ariège	173	193	10	15	259	240	137	73	48,2 %
Aube	320	351	32	36	435	462	292	110	60,6 %
Aude	276	334	50	56	404	472	310	161	54,8 %
Aveyron	214	277	33	48	281	346	264	125	45,5 %
Bouches-du-Rhône	5 449	5 317	165	171	6 920	6 744	1 836	90	97,8 %
Calvados	704	630	56	63	904	804	648	86	62,3 %
Cantal	99	104	17	16	124	132	151	113	36,4 %
Charente	332	323	64	31	436	446	340	188	46,8 %
Charente-Maritime	889	867	77	79	1 061	1 084	557	138	55,3 %
Cher	376	487	36	40	493	618	314	115	57,3 %
Corrèze	366	324	23	33	457	410	233	99	49,4 %
Corse-du-Sud	408	393	17	23	548	585	119	143	61,3 %
Haute-Corse	408	461	27	28	567	699	142	190	63,4 %
Côte-d'Or	838	930	47	71	1 118	1 235	507	93	64,9 %
Côtes-d'Armor	377	384	53	48	476	518	542	98	53,9 %
Creuse	117	116	17	12	157	160	124	137	24,2 %
Dordogne	453	417	63	66	605	574	388	162	47,9 %
Doubs	630	725	52	55	829	909	499	104	66,9 %
Drôme	615	605	72	61	816	844	438	164	69,6 %
Eure	621	635	68	51	857	894	541	126	54,7 %
Eure-et-Loir	460	471	68	58	618	675	408	167	62,3 %
Finistère	721	848	58	93	957	1 072	852	68	72,8 %
Gard	1 190	1 231	93	95	1 522	1 605	623	149	76,4 %
Haute-Garonne	1 680	1 651	86	82	2 127	2 164	1 046	82	82,2 %
Gers	234	231	34	37	312	290	172	198	36,6 %
Gironde	2 135	2 388	120	122	2 826	3 193	1 287	93	79,6 %
Hérault	1 095	1 258	101	128	1 442	1 699	896	113	82,8 %
Ille-et-Vilaine	1 023	1 016	78	92	1 302	1 319	868	90	65,4 %
Indre	323	299	25	30	403	362	231	108	55,0 %
Indre-et-Loire	549	657	54	64	707	900	554	97	75,1 %
Isère	1 262	1 300	77	115	1 699	1 848	1 094	70	76,4 %
Jura	164	191	35	40	230	250	251	139	44,6 %
Landes	454	524	45	67	611	701	327	138	53,5 %
Loir-et-Cher	446	431	49	51	575	572	315	156	54,6 %
Loire	985	915	39	57	1 223	1 183	729	53	79,6 %
Haute-Loire	244	306	33	24	329	384	209	158	53,6 %
Loire-Atlantique	1 405	1 560	101	112	1 749	1 937	1 134	89	76,7 %
Loiret	795	866	85	81	1 042	1 136	618	138	74,3 %
Lot	239	242	24	21	304	324	160	150	36,3 %
Lot-et-Garonne	510	531	58	46	687	717	305	190	62,6 %
Lozère	105	128	8	8	141	170	74	108	35,1 %
Maine-et-Loire	1 009	1 096	69	80	1 202	1 370	733	94	64,9 %
Manche	697	752	51	59	901	981	481	106	48,0 %
Marne	619	651	62	58	810	856	565	110	68,8 %
Haute-Marne	356	349	10	41	492	451	195	51	50,3 %
Mayenne	173	163	35	26	211	195	285	123	49,1 %
Meurthe-et-Moselle	1 085	1 134	52	58	1 335	1 469	714	73	77,3 %
Meuse	291	287	19	32	411	393	192	99	46,4 %
Morbihan	772	568	59	78	969	756	644	92	60,9 %

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2004)	Part de la Population urbaine [1]
	2004	2003	2004	2003	2004	2003			
Moselle	1 006	1 092	71	67	1 298	1 438	1 023	69	75,1 %
Nièvre	295	215	42	32	377	286	225	187	52,4 %
Nord	2 496	2 654	139	140	3 147	3 375	2 555	54	89,9 %
Oise	805	868	87	79	1 125	1 222	766	114	65,9 %
Orne	261	310	39	46	343	405	292	134	44,9 %
Pas-de-Calais	1 238	1 341	96	132	1 600	1 766	1 442	67	81,9 %
Puy-de-Dôme	1 070	1 015	43	60	1 342	1 309	604	71	66,9 %
Pyrénées-Atlantiques	1 068	921	63	40	1 359	1 196	600	105	75,0 %
Hautes-Pyrénées	416	466	23	15	562	606	222	104	59,5 %
Pyrénées-Orientales	342	388	47	46	438	529	393	120	80,2 %
Bas-Rhin	1 371	1 629	57	96	1 718	2 069	1 026	56	73,9 %
Haut-Rhin	728	818	62	53	879	1 049	708	88	77,0 %
Rhône	2 266	2 468	82	124	2 942	3 170	1 579	52	92,4 %
Haute-Saône	216	229	36	40	273	292	230	157	43,9 %
Saône-et-Loire	737	683	53	82	1 043	934	545	97	59,3 %
Sarthe	770	816	66	62	1 012	1 049	530	125	62,8 %
Savoie	315	393	28	56	429	528	373	75	69,7 %
Haute-Savoie	773	725	63	60	1 049	963	632	100	74,7 %
Paris	7 199	7 512	50	54	8 279	8 693	2 125	24	100,0 %
Seine-Maritime	1 230	1 835	87	111	1 561	2 318	1 239	70	75,2 %
Seine-et-Marne	1 306	1 338	113	137	1 802	1 754	1 194	95	80,4 %
Yvelines	1 519	1 868	58	69	1 974	2 422	1 354	43	93,2 %
Deux-Sèvres	262	309	46	55	326	403	344	134	51,7 %
Somme	790	873	68	75	979	1 133	556	122	58,5 %
Tarn	338	425	53	51	431	535	343	155	67,3 %
Tarn-et-Garonne	394	441	41	39	544	642	206	199	56,3 %
Var	1 611	1 814	105	95	2 103	2 404	898	117	90,6 %
Vaucluse	836	914	69	65	1 053	1 205	500	138	83,2 %
Vendée	509	529	67	104	668	640	540	124	53,0 %
Vienne	449	473	52	49	667	614	399	130	55,9 %
Haute-Vienne	692	755	38	45	914	981	354	107	62,7 %
Vosges	424	478	50	51	596	651	381	131	70,1 %
Yonne	459	440	36	48	668	619	333	108	45,9 %
Territoire de Belfort	263	286	11	12	317	348	137	80	80,3 %
Essonne	1 684	1 618	68	54	2 160	2 132	1 134	60	95,2 %
Hauts-de-Seine	2 316	2 466	19	35	2 661	2 862	1 429	13	100,0 %
Seine-Saint-Denis	2 618	2 794	47	40	3 092	3 286	1 383	34	100,0 %
Val-de-Marne	2 199	2 352	33	45	2 614	2 861	1 227	27	100,0 %
Val-d'Oise	1 360	1 382	60	57	1 727	1 764	1 105	54	95,4 %
Métropole	**85 390**	**90 220**	**5 232**	**5 731**	**108 727**	**115 929**	**58 518**	**89**	**75,5 %**
Guadeloupe	536	Non disponible (cf. nota)	76	Non disponible (cf. nota)	742	Non disponible (cf. nota)	422	180	Non disponible
Martinique	571		35		805		381	92	
Guyane	589		32		799		157	204	
Réunion	716		68		950		706	96	
France entière	**87 802**		**5 443**		**112 023**		**60 186**	**90**	

1. INSEE, recensement de mars 1999, sans doubles comptes, rapport entre la dernière estimation de la population des communes composant des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.
Nota : à compter de 2004 une nouvelle procédure a permis de fiabiliser les remontées des DOM et désormais, seule la source « ONISR, fichier des accidents » constituera la référence.
Sources : ONISR, fichier des accidents ; INSEE, Population légale sans doubles comptes au recensement de mars 1999.

ÉLÉMENTS D'INTERPRÉTATION

Puisque les différences de parcours, qui expliquent plus de la moitié de la variabilité des résultats départementaux, sont prises en compte dans les IAL, l'explication des différences d'IAL doit se tourner vers d'autres facteurs.

La difficulté de l'exercice est que l'on ne dispose pas de statistiques pertinentes au niveau départemental sur les différents facteurs qui pourraient expliquer les différences interdépartementales.

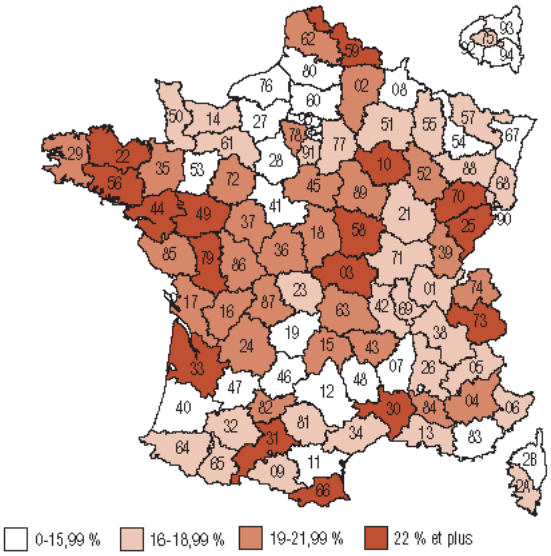
Par exemple, on peut constater que les départements les mieux classés sont des départements urbains mais on rappellera ici que le modèle IAL n'est pas très satisfaisant dans la partie urbaine puisqu'en l'absence de données trafic, il utilise la population des entités urbaines de plus de 5 000 habitants ayant un centre bourg de 5 000 habitants et plus.

Cinq variables sont proposées ci-après, malgré les défauts ou limites de certaines d'entre elles, pour aider non pas à l'explication des IAL mais à leurs interprétations.

Pour les routes nationales, dans la mesure où les routes expresses à 2 x 2 voies sont très proches des autoroutes qui ont un taux de tués au kilomètre parcouru trois fois plus faible que les routes nationales et quatre fois plus faible que les routes départementales, la part du trafic sur routes nationales à 2 x 2 voies est le premier facteur explicatif du taux de tués sur route nationale. D'après les données recueillies, 15 départements ne possèdent pas ce type d'infrastructure (01, 04, 05, 15, 19, 47, 48, 59, 64, 73, 75, 78, 92, 93 et 94) et dans l'illustration cartographique ci-après, ils sont inclus dans la classe sans objet) Sur les 81 départements concernés, l'étendue de la part du parcours sur routes nationales à 2 x 2 voies varie en 2004 de 0,7 (Territoire de Belfort) à 100 (Morbihan).

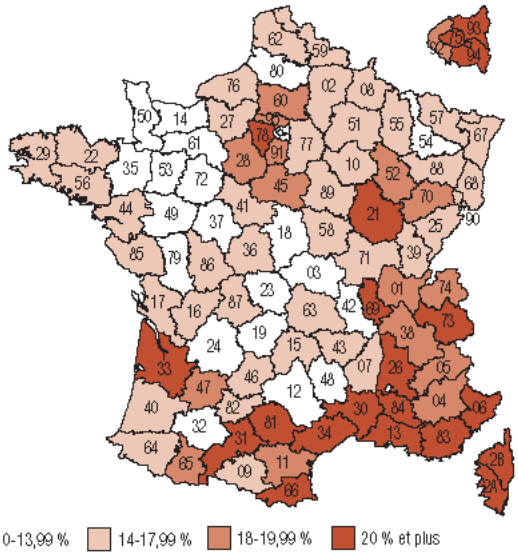
Les quatre autres variables proposées concernent des facteurs connus comme très accidentogènes tels que l'alcool, la ceinture, les plantations d'alignement et les motos. Mais dans ces quatre cas, nous ne disposons pas des véritables variables d'exposition au risque que pourrait être la part des conducteurs sous l'influence de l'alcool, la part des usagers non ceinturés, etc. À défaut de ces variables d'exposition au risque, il est proposé des variables de résultat telles que la part des victimes graves dans les accidents avec alcool, ou non ceinturés, etc. Il ne faut toutefois pas cacher que certaines de ces variables sont mal renseignées. Si l'on veut progresser dans la connaissance de l'accidentologie locale, il est important qu'un effort soit fait dans ce domaine. En ce qui concerne le recensement du port de la ceinture dans les véhicules de tourisme, il est à signaler une notable amélioration, la part des victimes graves indéterminées représentant sur la période 2000-2004, 16 % en moyenne.

Part des victimes graves dans les accidents avec alcool (2000-2004)



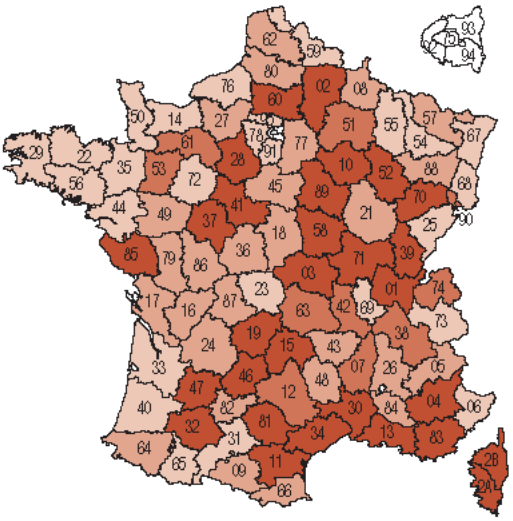
0-15,99 % | 16-18,99 % | 19-21,99 % | 22 % et plus

Part des victimes graves non-ceinturées (2000-2004)



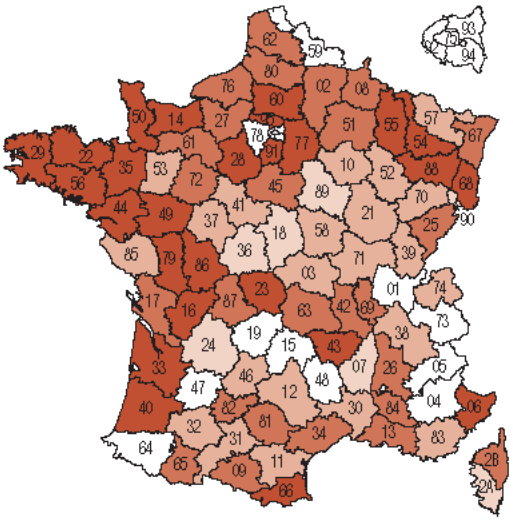
0-13,99 % | 14-17,99 % | 18-19,99 % | 20 % et plus

IAL routes nationales (2000-2004)



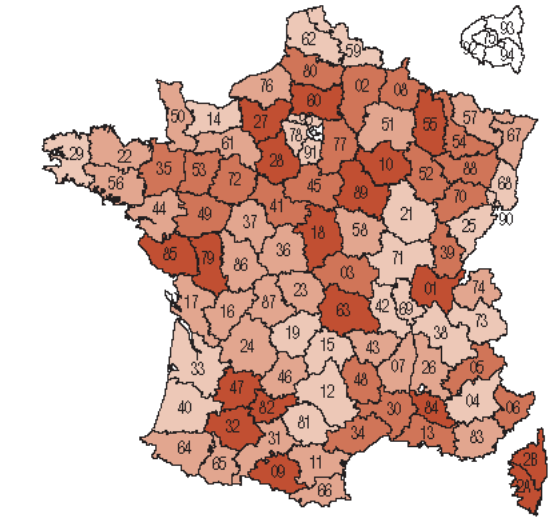
Sans objet | 0-0,89 % | 0,9-1,09 % | 1,1-1,29 % | 1,30 % et plus

Part du trafic des RN 2 x 2 voies (2004/2003)



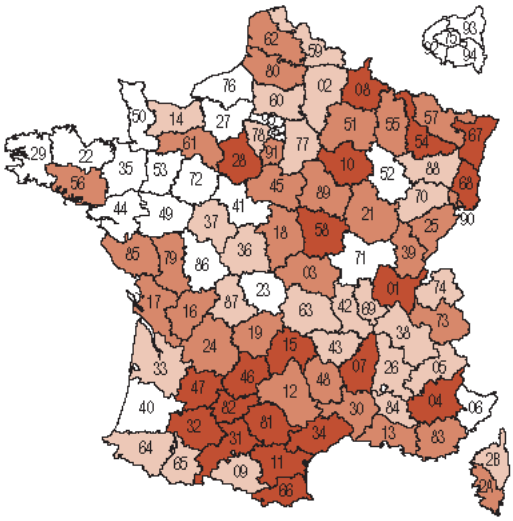
Sans objet | 0-4,99 % | 5-14,99 % | 15-34,99 % | 35 % et plus

IAL routes départementales (2000-2004)



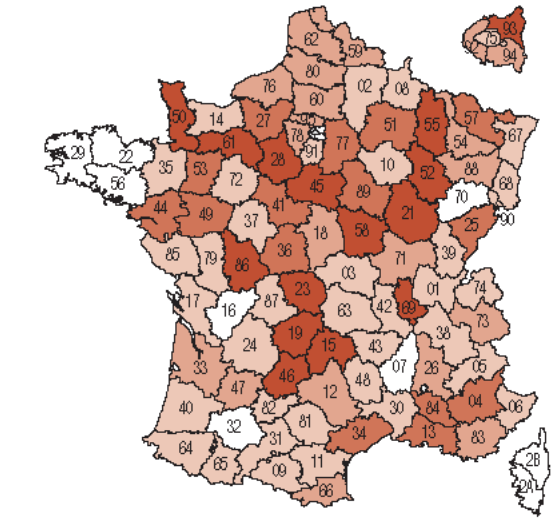
Sans objet | 0-0,89 % | 0,9-1,09 % | 1,1-1,29 % | 1,30 % et plus

Part de tués sur arbre (2000-2004)



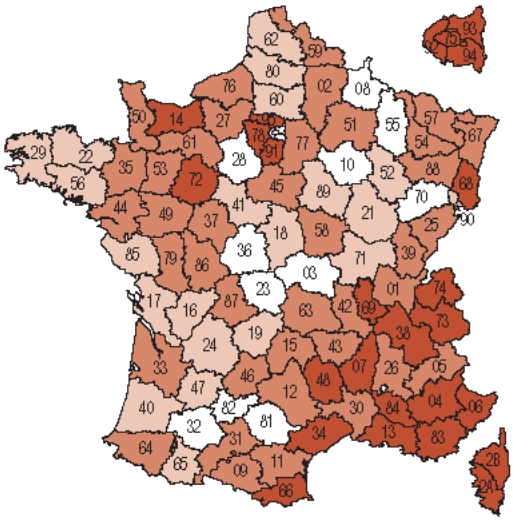
0-6,9 % | 7-9,9 % | 10-12,9 % | 13 % et plus

IAL autoroutes (2000-2004)



Sans objet | 0-0,89 % | 0,9-1,09 % | 1,1-1,29 % | 1,30 % et plus

Part des victimes graves motocyclistes (2000-2004)



0-9,99 % | 10-11,99 % | 12-14,99 % | 15 % et plus

	IAL global tués 2000-2004	Part RN 2 x 2 voies en % [1]	Part des victimes graves (2000-2004) en %			
			sur arbre [2]	avec alcool [3]	non ceinturées [4]	motos [5]
Ain	1,27	0,0	10,6	17,2	17,2	13,5
Aisne	1,19	16,9	4,4	20,1	15,1	12,0
Allier	1,29	11,0	6,2	23,2	13,4	9,3
Alpes-de-Haute-Provence	1,18	0,0	13,1	19,5	17,7	17,1
Hautes-Alpes	1,13	0,0	6,5	16,7	18,6	13,9
Alpes-Maritimes	1,30	37,4	2,7	18,0	29,4	29,1
Ardèche	1,00	0,8	7,9	14,4	15,7	21,9
Ardennes	0,93	27,7	8,0	14,6	16,2	9,8
Ariège	1,39	*34,0*	7,0	18,3	14,3	13,5
Aube	1,40	8,5	14,6	22,3	17,4	8,1
Aude	1,13	8,7	12,2	14,3	18,0	13,0
Aveyron	0,90	14,0	6,4	9,2	11,5	12,1
Bouches-du-Rhône	1,22	21,3	9,0	16,1	29,4	20,5
Calvados	0,75	73,0	5,9	16,2	13,7	16,8
Cantal	0,93	0,0	8,7	20,0	16,5	13,9
Charente	1,09	54,0	6,5	21,9	17,0	10,8
Charente-Maritime	1,06	32,0	6,7	21,6	17,3	11,8
Cher	1,33	4,0	6,9	20,0	13,6	10,3
Corrèze	0,98	0,0	7,3	15,7	12,5	11,1
Corse-du-Sud	1,83	6,5	7,2	18,3	39,1	22,6
Haute-Corse	1,56	72,0	5,9	15,6	34,8	16,0
Côte-d'Or	0,74	*58,8*	7,7	17,2	20,0	10,6
Côtes-d'Armor	0,84	4,0	2,7	26,5	15,1	11,1
Creuse	0,91	23,9	7,1	18,1	12,3	9,1
Dordogne	1,08	25,0	8,3	21,9	13,3	11,5
Doubs	0,85	*28,0*	7,5	22,0	16,5	14,2
Drôme	1,04	35,0	4,7	17,7	20,8	12,6
Eure	1,25	84,3	5,3	12,0	17,1	14,7
Eure-et-Loir	1,31	*4,3*	7,8	14,2	18,1	9,2
Finistère	0,80	19,7	3,4	20,7	15,4	10,8
Gard	1,36	12,0	7,9	24,8	25,8	14,6
Haute-Garonne	0,92	*5,3*	17,4	22,7	21,2	13,7
Gers	1,64	7,1	15,7	18,0	13,3	8,3
Gironde	0,85	41,0	5,6	24,1	22,3	12,7
Hérault	1,27	19,0	10,2	18,9	24,7	16,9
Ille-et-Vilaine	0,77	96,5	2,7	21,5	13,3	14,6
Indre	1,04	1,5	5,7	20,0	14,9	6,4
Indre-et-Loire	1,16	11,0	5,6	19,4	12,4	13,4
Isère	0,73	8,1	5,2	17,3	19,1	17,0
Jura	1,27	9,3	8,5	20,6	14,2	13,1
Landes	0,67	73,0	12,0	15,9	16,1	11,1
Loir-et-Cher	1,22	9,6	5,1	14,3	16,0	11,0
Loire	0,85	16,6	5,4	18,0	13,2	13,7
Haute-Loire	0,95	42,7	6,5	19,4	16,6	14,1
Loire-Atlantique	0,90	*82,0*	4,3	22,6	15,1	13,2
Loiret	1,30	25,1	6,5	19,6	17,0	14,1
Lot	1,25	10,6	11,5	12,7	14,6	13,3
Lot-et-Garonne	1,39	0,0	11,9	14,4	19,0	11,0
Lozère	1,15	0,0	3,4	15,8	13,8	20,3
Maine-et-Loire	1,12	58,8	4,0	22,3	13,3	13,0
Manche	0,91	70,4	2,1	17,3	9,9	14,1
Marne	1,06	26,5	11,6	18,9	14,5	12,2
Haute-Marne	1,27	11,5	4,5	19,0	19,1	11,9

	IAL global tués 2000-2004	Part RN 2 x 2 voies en %[1]	Part des victimes graves (2000-2004) en %			
			sur arbre[2]	avec alcool[3]	non ceinturées[4]	motos[5]
Mayenne	1,10	6,0	1,2	15,5	9,4	14,0
Meurthe-et-Moselle	0,95	52,0	10,2	14,9	11,7	12,6
Meuse	1,16	51,9	5,5	18,9	16,2	9,4
Morbihan	0,88	100,0	5,4	24,4	17,6	11,7
Moselle	0,96	12,1	12,1	17,3	17,8	12,1
Nièvre	1,07	*9,0*	3,8	24,7	14,0	14,0
Nord	0,77	Non précisé	4,4	24,4	16,2	13,2
Oise	1,40	37,0	7,4	5,8	18,7	10,9
Orne	0,97	18,0	4,6	17,4	12,3	12,7
Pas-de-Calais	0,91	23,0	7,3	19,7	14,3	11,9
Puy-de-Dôme	1,25	24,3	6,4	21,7	16,7	14,3
Pyrénées-Atlantiques	0,98	*0,0*	5,3	16,9	14,2	13,1
Hautes-Pyrénées	1,00	15,6	2,9	18,8	19,7	10,8
Pyrénées-Orientales	0,99	48,0	6,0	24,5	22,7	15,0
Bas-Rhin	0,90	*29,8*	15,0	14,9	17,4	12,6
Haut-Rhin	0,80	*42,2*	9,3	18,3	17,0	15,4
Rhône	0,69	*18,8*	4,8	17,0	20,1	20,3
Haute-Saône	1,19	*9,6*	4,0	22,3	19,2	9,4
Saône-et-Loire	0,82	*14,0*	5,4	17,6	15,1	11,1
Sarthe	1,07	*24,0*	3,3	20,9	11,0	17,6
Savoie	0,76	0,0	5,0	24,2	22,3	17,6
Haute-Savoie	1,08	*13,6*	4,4	19,9	18,9	18,4
Paris	0,94	0,0	1,0	17,2	36,1	37,0
Seine-Maritime	0,91	34,0	5,0	14,4	14,4	13,0
Seine-et-Marne	1,05	52,9	6,7	18,0	16,8	14,4
Yvelines	0,74	0,0	6,3	19,1	22,1	21,3
Deux-Sèvres	1,30	38,0	7,0	24,3	13,9	12,0
Somme	1,14	18,5	8,9	13,4	13,9	10,7
Tarn	0,86	18,6	21,8	18,6	21,1	9,0
Tarn-et-Garonne	1,56	18,0	7,7	19,6	15,5	9,8
Var	1,15	5,0	7,0	14,3	21,0	26,4
Vaucluse	1,48	18,3	6,8	19,9	22,5	15,9
Vendée	1,36	10,8	6,9	21,7	14,6	11,6
Vienne	1,15	35,0	5,9	20,7	15,3	12,7
Haute-Vienne	1,02	16,4	6,9	19,8	14,4	12,1
Vosges	1,09	65,0	5,5	17,7	16,3	13,1
Yonne	1,49	*1,0*	11,5	21,2	16,3	10,7
Territoire de Belfort	0,88	*0,7*	2,2	18,9	14,3	11,9
Essonne	0,66	*73,0*	5,7	17,0	18,8	18,6
Hauts-de-Seine	0,63	0,0	1,2	12,5	19,0	31,1
Seine-Saint-Denis	0,89	0,0	2,8	12,0	29,9	25,2
Val-de-Marne	0,95	0,0	2,1	14,4	22,1	28,6
Val-d'Oise	0,66	56,2	5,5	11,8	18,0	20,2
France entière	**1**		**6,6**	**18,6**	**17,5**	**15,2**

1. La part des RN 2 x 2 voies se réfère au poids du parcours (en véhicules x kilomètres) qu'elles représentent en 2004. Les chiffres en italique se réfèrent à l'année 2003.
2. et 5. Le dénominateur est le total des victimes graves (tués +blessés graves) de l'ensemble des accidents.
3. Le dénominateur est le total des victimes graves (tués + blessés graves) recensées dans l'ensemble des accidents à taux d'alcoolémie connu (accidents avec alcool ou taux positif ou 0,5 g/l de sang et plus) plus (accidents sans alcool ou taux négatif ou tout taux < 0,5 g/l de sang).
4. Cet indicateur concerne les victimes (conducteurs et passagers) de voitures de tourisme dont la part est établie sur le total des victimes graves (tués + blessés graves) recensées dans ces accidents et pour lesquelles la rubrique a été renseignée. En moyenne, la part des indéterminés représente 15,9 % pour une étendue allant de 7,7 % (Vienne) à 45,9 % (Hauts-de-Seine).

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 2000-2004/1995-1999

	IAL 1995-1999 [1]	IAL 1996-2000 [2]	IAL 1997-2001 [3]	IAL 1998-2002 [4]	IAL 1999-2003 [5]	IAL 2000-2004 [6]	Écart [6/1]	Évolution favorable (écart)	Évolution défavorable (écart)
Ain	1,48	1,42	1,35	1,32	1,28	1,27	– 21,0 %	+ +	
Aisne	1,14	1,14	1,14	1,15	1,18	1,19	+ 4,7 %		
Allier	1,20	1,22	1,18	1,20	1,18	1,29	+ 8,8 %		
Alpes-de-Haute-Provence	0,98	1,04	0,95	0,99	1,10	1,18	+ 19,8 %		– –
Hautes-Alpes	1,00	0,90	0,96	1,06	1,15	1,13	+ 13,3 %		–
Alpes-Maritimes	1,02	1,05	1,11	1,14	1,17	1,30	+ 28,6 %		– –
Ardèche	0,87	0,89	0,89	0,94	0,99	1,00	+ 12,8 %		–
Ardennes	0,77	0,79	0,88	0,91	0,88	0,93	+ 16,2 %		– –
Ariège	1,23	1,17	1,08	1,19	1,30	1,39	+ 16,1 %		– –
Aube	1,45	1,48	1,51	1,57	1,45	1,40	– 4,9 %		
Aude	1,16	1,12	1,10	1,07	1,13	1,13	– 2,5 %		
Aveyron	0,96	0,98	1,00	0,93	0,92	0,90	– 6,4 %		
Bouches-du-Rhône	1,23	1,23	1,26	1,27	1,26	1,22	– 0,4 %		
Calvados	0,81	0,78	0,77	0,80	0,78	0,75	– 5,8 %		
Cantal	0,97	0,98	0,92	0,91	0,90	0,93	– 4,0 %		
Charente	1,14	1,17	1,06	1,06	1,00	1,09	– 5,5 %		
Charente-Maritime	1,03	1,02	0,99	1,01	1,03	1,06	+4,0 %		
Cher	1,19	1,22	1,23	1,27	1,35	1,33	+ 14,1 %		–
Corrèze	0,98	1,00	0,97	0,95	0,99	0,98	– 0,4 %		
Corse-du-Sud	1,26	1,26	1,45	1,48	1,67	1,83	+ 57,3 %		– –
Haute-Corse	1,44	1,44	1,38	1,32	1,40	1,56	+ 11,8 %		–
Côte-d'Or	1,15	1,14	1,04	0,88	0,82	0,74	– 41,1 %	+ +	
Côtes-d'Armor	0,79	0,77	0,76	0,80	0,82	0,84	+ 5,4 %		
Creuse	0,76	0,83	0,84	0,88	0,85	0,91	+ 14,8 %		–
Dordogne	1,26	1,27	1,13	1,12	1,13	1,08	– 18,0 %	+ +	
Doubs	0,78	0,79	0,84	0,81	0,83	0,85	+ 7,0 %		
Drôme	1,09	1,04	1,00	0,99	0,97	1,04	– 5,4 %		
Eure	1,22	1,23	1,25	1,27	1,24	1,25	+ 3,3 %		
Eure-et-Loir	1,38	1,43	1,40	1,38	1,32	1,31	– 7,3 %		
Finistère	0,89	0,90	0,85	0,80	0,82	0,80	– 9,6 %	+	
Gard	1,36	1,28	1,32	1,33	1,32	1,36	+ 0,1 %		
Haute-Garonne	1,03	1,02	1,03	1,02	0,95	0,92	– 10,3 %	+	
Gers	1,38	1,42	1,41	1,48	1,61	1,64	+ 25,1 %		– –
Gironde	0,96	0,96	0,90	0,91	0,87	0,85	– 11,3 %	+	
Hérault	1,26	1,22	1,25	1,28	1,30	1,27	+ 1,3 %		
Ille-et-Vilaine	0,74	0,73	0,70	0,74	0,77	0,77	+ 3,5 %		
Indre	1,08	1,05	1,09	1,07	1,06	1,04	– 3,4 %		
Indre-et-Loire	1,19	1,21	1,22	1,24	1,21	1,16	– 2,5 %		
Isère	0,97	1,00	1,10	1,08	0,89	0,73	– 24,5 %	+ +	
Jura	1,13	1,15	1,16	1,18	1,26	1,27	+ 13,9 %		–
Landes	1,20	1,15	1,08	1,02	0,82	0,67	– 52,7 %	+ +	
Loir-et-Cher	1,35	1,33	1,28	1,23	1,22	1,22	– 12,9 %	+	
Loire	0,98	0,97	0,93	0,89	0,86	0,85	– 12,7 %	+	
Haute-Loire	1,22	1,17	1,11	0,91	0,87	0,95	– 27,2 %	+ +	
Loire-Atlantique	1,03	1,05	1,00	0,97	0,93	0,90	– 12,6 %	+	
Loiret	1,14	1,15	1,26	1,24	1,27	1,30	+ 15,8 %		– –
Lot	1,31	1,30	1,33	1,30	1,30	1,25	– 6,5 %		
Lot-et-Garonne	1,38	1,36	1,36	1,35	1,30	1,39	+ 0,8 %		
Lozère	0,75	0,81	0,85	1,04	1,05	1,15	+ 39,9 %		– –
Maine-et-Loire	0,85	0,88	1,02	1,03	1,07	1,12	+ 27,1 %		– –
Manche	0,98	0,98	0,98	0,90	0,89	0,91	– 7,4 %		
Marne	1,09	1,10	1,06	1,07	1,05	1,06	– 3,8 %		
Haute-Marne	0,81	0,85	1,01	1,10	1,27	1,27	+ 46,3 %		– –

	IAL 1995-1999 [1]	IAL 1996-2000 [2]	IAL 1997-2001 [3]	IAL 1998-2002 [4]	IAL 1999-2003 [5]	IAL 2000-2004 [6]	Écart [6] [1]	Évolution favorable (écart)	Évolution défavorable (écart)
Mayenne	1,10	1,04	1,09	1,08	1,00	1,10	– 0,1 %		
Meurthe-et-Moselle	1,06	1,05	1,01	1,00	0,97	0,95	– 10,7 %	+	
Meuse	1,05	1,18	1,08	1,18	1,18	1,16	+ 10,5 %		–
Morbihan	0,85	0,83	0,82	0,85	0,85	0,88	+ 3,0 %		
Moselle	1,17	1,14	1,02	1,05	1,00	0,96	– 21,2 %	+ +	
Nièvre	0,92	0,94	0,92	0,94	0,91	1,07	+ 15,1 %		– –
Nord	0,66	0,68	0,70	0,73	0,75	0,77	+ 10,6 %		–
Oise	1,15	1,18	1,26	1,32	1,36	1,40	+ 24,6 %		– –
Orne	0,93	0,96	1,00	0,98	0,97	0,97	+ 4,3 %		
Pas-de-Calais	0,79	0,82	0,82	0,88	0,90	0,91	+ 11,7 %		–
Puy-de-Dôme	1,16	1,14	1,24	1,28	1,32	1,25	+ 9,7 %		–
Pyrénées-Atlantiques	0,88	0,87	0,88	0,86	0,88	0,98	+ 10,9 %		–
Hautes-Pyrénées	0,99	0,96	1,03	1,02	0,96	1,00	+ 1,7 %		
Pyrénées-Orientales	1,00	0,98	0,93	0,92	0,95	0,99	– 1,8 %		
Bas-Rhin	0,79	0,77	0,77	0,83	0,89	0,90	+ 11,0 %		–
Haut-Rhin	0,83	0,82	0,80	0,79	0,76	0,80	– 3,5 %		
Rhône	0,59	0,63	0,63	0,63	0,68	0,69	+ 9,9 %		–
Haute-Saône	0,76	0,76	0,80	0,83	0,99	1,19	+ 43,3 %		– –
Saône-et-Loire	0,95	0,92	0,90	0,87	0,87	0,82	– 12,8 %	+	
Sarthe	1,03	1,03	1,02	0,97	1,03	1,07	+ 4,5 %		
Savoie	0,95	0,91	0,89	0,80	0,81	0,76	– 19,2 %	+ +	
Haute-Savoie	0,87	0,89	0,94	0,97	1,03	1,08	+ 21,6 %		– –
Paris	0,71	0,68	0,76	0,77	0,80	0,94	+ 23,9 %		– –
Seine-Maritime	0,86	0,82	0,88	0,87	0,90	0,91	+ 4,2 %		
Seine-et-Marne	1,09	1,08	1,04	1,05	1,03	1,05	– 4,5 %		
Yvelines	0,86	0,84	0,85	0,80	0,80	0,74	– 12,0 %	+	
Deux-Sèvres	1,14	1,17	1,20	1,18	1,24	1,30	+ 16,6 %		– –
Somme	1,21	1,15	1,19	1,16	1,15	1,14	– 7,2 %		
Tarn	1,55	1,51	1,42	1,20	1,03	0,86	– 68,8 %	+ +	
Tarn-et-Garonne	1,35	1,40	1,52	1,43	1,43	1,56	+ 20,4 %		– –
Var	1,17	1,19	1,18	1,15	1,16	1,15	– 1,8 %		
Vaucluse	1,44	1,51	1,36	1,35	1,41	1,48	+ 4,6 %		
Vendée	1,21	1,22	1,28	1,29	1,35	1,36	+ 15,7 %		– –
Vienne	1,08	1,08	1,11	1,11	1,15	1,15	+ 7,7 %		
Haute-Vienne	1,05	1,07	1,02	1,00	1,06	1,02	– 2,6 %		
Vosges	1,09	1,13	1,11	1,07	1,09	1,09	+ 0,6 %		
Yonne	1,44	1,40	1,40	1,45	1,49	1,49	+ 4,2 %		
Territoire de Belfort	0,76	0,71	0,74	0,89	0,90	0,88	+ 11,6 %		–
Essonne	0,71	0,75	0,67	0,67	0,65	0,66	– 5,6 %		
Hauts-de-Seine	0,62	0,60	0,63	0,66	0,70	0,63	+ 1,4 %		
Seine-Saint-Denis	0,79	0,81	0,82	0,87	0,91	0,89	+ 10,5 %		–
Val-de-Marne	0,79	0,83	0,83	0,92	0,94	0,95	+ 15,9 %		– –
Val-d'Oise	0,68	0,68	0,64	0,63	0,62	0,66	– 2,5 %		

1 à 5. Valeur de l'IAL consolidé depuis la précédente publication.

Signification des légendes :

Évolution favorable

+ +	Forte progression : évolution à la baisse égale ou supérieure à 15 %
+	Progression : évolution à la baisse comprise entre 10 et 14 %
	Progression légère ou stable : évolution à la baisse inférieure à 10 %

Évolution défavorable

– –	Forte régression : évolution à la hausse égale ou supérieure à 15 %
–	Régression : évolution à la hausse comprise entre 10 et 14 %
	Régression légère ou stable : évolution à la hausse inférieure à 10 %

ANNEXE MÉTHODOLOGIQUE DES INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL)

Le but de l'IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et 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 » (tout ce qui est hors panneaux d'entrée et sortie d'agglomération ou en agglomération de moins de 5 000 habitants) en distinguant les autoroutes, les routes nationales, les routes départementales et le reste du réseau ;
– la catégorie réseau urbain (agglomérations de plus de 5 000 habitants dans le cadre de la méthodologie IAL (*cf.* exposition au risque).

L'indicateur de risque

Le choix du nombre de tués sur cinq ans s'explique parce que le nombre de tués est un indicateur plus fiable que le nombre de victimes ou de victimes graves et que travailler sur cinq ans assure une variation aléatoire moindre.

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 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 ayant un centre bourg de 5 000 habitants et plus.

Formule

On définit l'IAL pour chaque département par la formule suivante :

IAL =	Nombre de tués
	Nombre de tués que le département aurait eu 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 (= 0,5 x 56)	100 (=2,08 x 48)	237 (= 2,1 x 113)	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)	

IAL = 550/365 = **1,51.**

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, soit un taux de risque pour le département de 3,29. Si ce département avait eu le même taux de risque que la France entière sur ces routes nationales, soit 2,08, 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.

L'accidentologie des régions

Comme pour les départements, depuis 2001, l'Observatoire publie des données comparatives interrégionales fondées sur le calcul des indicateurs d'accidentologie locale. Nous avons choisi dans le présent chapitre de donner tout d'abord les principaux résultats des IAL 2000-2004. Sont ensuite présentés les principaux indicateurs des années 2004 et 2003. Enfin, s'agissant de la sixième édition des IAL, les évolutions avec les vagues précédentes et la comparaison entre les IAL 2000-2004 et 1995-1999 termineront le panorama de l'accidentologie des régions. Pour plus d'explications sur la méthode et les définitions utilisées on se reportera au chapitre sur l'accidentologie des départements.

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE IAL 2000-2004

IAL 2000-2004	IAL global tués	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
		% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués
Alsace	0,85	8,5	0,77	13,3	0,61	54,6	0,95	16,0	0,82
Aquitaine	0,91	4,6	0,90	18,5	0,98	53,9	0,83	15,8	1,23
Auvergne	1,17	3,6	0,81	27,8	1,38	51,4	1,14	12,3	1,22
Basse-Normandie	0,85	2,4	0,70	18,0	0,75	64,5	0,90	10,3	1,08
Bourgogne	0,92	12,3	1,29	27,5	1,39	45,5	0,72	10,7	1,24
Bretagne	0,82	0,2	0,48	13,1	0,36	65,2	1,00	9,9	0,82
Centre	1,24	8,6	1,26	22,3	1,26	51,6	1,24	10,6	1,12
Champagne-Ardenne	1,14	5,6	1,03	29,5	1,27	51,0	1,18	9,4	0,90
Corse	1,66			52,2	1,63	36,3	1,86	7,8	1,29
Franche-Comté	1,03	4,4	1,00	25,8	1,19	54,5	0,99	9,1	0,97
Haute-Normandie	1,03	5,6	1,10	19,1	0,85	52,9	1,11	15,6	1,03
Île-de-France	0,81	13,8	0,95	15,9	0,72	24,3	0,90	42,5	0,76
Languedoc-Roussillon	1,22	7,0	0,94	24,9	1,47	48,6	1,17	14,6	1,39
Limousin	0,99	5,8	1,00	25,5	1,03	48,8	0,90	14,2	1,50
Lorraine	1,01	9,7	1,15	21,2	0,95	51,2	1,09	12,7	0,82
Midi-Pyrénées	1,06	3,7	0,67	19,5	1,15	57,1	1,06	13,9	1,24
Nord-Pas-de-Calais	0,83	10,8	1,06	16,3	0,75	37,4	0,73	27,9	0,89
Pays de la Loire	1,08	3,7	1,01	17,5	0,81	57,1	1,16	13,7	1,15
Picardie	1,25	5,7	0,95	25,6	1,37	53,6	1,31	10,0	1,09
Poitou-Charentes	1,14	3,2	0,89	24,4	1,04	53,7	1,13	12,3	1,69
PACA	1,25	9,4	1,11	20,9	1,25	35,0	1,16	30,4	1,44
Rhône-Alpes	0,87	8,4	0,97	25,6	1,10	43,9	0,77	14,8	0,78
Métropole	**1**	**7,9**	**1**	**21,3**	**1**	**48,1**	**1**	**17,5**	**1**

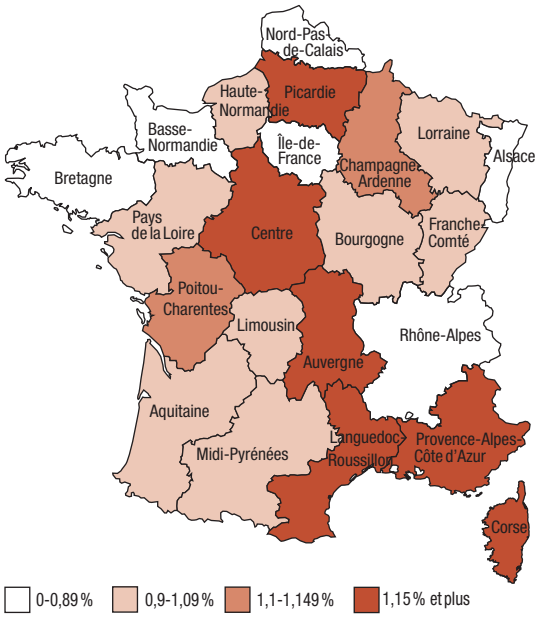
Sachant que les taux de risque sur cette période 200-2004 sont de 0,40 pour les autoroutes, 1,30 pour les routes nationales et 1,57 pour les routes départementales. Seule la région Corse ne dispose pas de réseau autoroutier.

L'accidentologie des régions présente un très net gradient Nord Sud puisque les régions les plus mal classées sont la Corse (1,66), PACA (1,25), le Languedoc-Roussillon (1,22), l'Auvergne (1,17) et la région Poitou-Charentes (1,14). Plus au Nord, trois régions se détachent avec de mauvais résultats : la Picardie (1,25), le Centre (1,24) et la région Champagne-Ardenne (1,14).

Parmi les meilleurs résultats, on trouve logiquement les régions à forte caractéristique urbaine : Île-de-France (0,81), Nord-Pas-de-Calais (0,83) et Alsace (0,85). Ensuite, pour la Bretagne (0,82), c'est pour l'essentiel, la forte part du réseau de routes nationales à 2 x 2 voies qui explique ce bon résultat. En ce qui concerne la Basse-Normandie (0,85), sans doute l'augmentation sensible depuis 2003 de la circulation sur les routes nationales à 2 x 2 voies et un parcours assez faible sur le réseau des routes départementales sont-ils parmi les facteurs explicatifs.

IAL 2000-2004 PAR RÉGION

IAL 2000-2004 par régions



LES RÉSULTATS 2004

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2004)	Part population urbaine[1]
	2004	2003	2004	2003	2004	2003			
Alsace	2 099	2 447	119	149	2 597	3 118	1 734	69	75,1
Aquitaine	4 620	4 781	349	341	6 088	6 381	2 908	120	69,7
Auvergne	1 872	1 931	151	138	2 374	2 508	1 309	115	59,6
Basse-Normandie	1 662	1 692	146	168	2 148	2 190	1 422	103	53,9
Bourgogne	2 329	2 268	178	233	3 206	3 074	1 610	111	57,3
Bretagne	2 893	2 816	248	311	3 704	3 665	2 906	85	64,5
Centre	2 949	3 211	317	324	3 838	4 263	2 440	130	65,9
Champagne-Ardenne	1 548	1 601	124	159	2 065	2 072	1 342	92	62,8
Corse	816	854	44	51	1 115	1 284	260	169	62,3
France-Comté	1 273	1 431	134	147	1 649	1 799	1 117	120	58,8
Haute-Normandie	1 851	2 470	155	162	2 418	3 212	10 952	87	69,0
Île-de-France	20 201	21 330	448	491	24 309	25 774	2 296	41	96,1
Languedoc-Roussillon	3 008	3 339	299	333	3 947	4 475	2 296	130	75,3
Limousin	1 175	1 195	78	90	1 528	1 551	711	110	51,8
Lorraine	2 806	2 991	192	208	3 640	3 951	2 310	83	72,6
Midi-Pyrénées	3 688	3 926	304	308	4 820	5 147	2 552	119	64,5
Nord-Pas-de-Calais	3 734	3 995	235	272	4 747	5 141	3 997	59	87,0
Pays de la Loire	3 866	4 164	338	384	4 842	5 191	3 222	105	65,3
Picardie	2 139	2 391	210	229	2 861	3 218	1 857	113	61,2
Poitou-Charentes	1 932	1 972	239	214	2 490	2 547	1 640	146	52,9
PACA	11 785	12 087	469	438	14 913	15 526	4 506	104	91,6
Rhône-Alpes	7 144	7 328	455	581	9 428	9 842	5 645	81	77,4
Métropole	85 390	90 220	5 232	5 731	108 727	115 929	58 518	89	75,5

1. Recensement de mars 1999, sans doubles comptes, rapport entre la dernière estimation de la population des communes composant des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.
Sources : ONISR, fichier des accidents ; INSEE, population légale sans doubles comptes au recensement de mars 1999.

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 2000-2004/1995-1999

	IAL 1995-1999 [1]	IAL 1996-2000 [2]	IAL 1997-2001 [3]	IAL 1998-2002 [4]	IAL 1999-2003 [5]	IAL 2000-2004	Écart IAL 00/04 – IAL 95/99	Évolution favorable (écart)	Évolution défavorable (écart)
Alsace	0,81	0,79	0,79	0,81	0,83	0,85	+ 4,5 %		–
Aquitaine	1,08	1,06	1,01	1,00	0,94	0,91	– 16,5 %	+ +	
Auvergne	1,16	1,16	1,16	1,15	1,14	1,17	+ 0,7 %		
Basse-Normandie	0,88	0,88	0,88	0,87	0,86	0,85	– 3,4 %	+	
Bourgogne	1,08	1,07	1,03	0,98	0,95	0,92	– 16,7 %	+ +	
Bretagne	0,81	0,80	0,78	0,79	0,81	0,82	+ 0,4 %		
Centre	1,22	1,24	1,26	1,25	1,25	1,24	+ 1,7 %		
Champagne-Ardenne	1,04	1,06	1,10	1,14	1,13	1,14	+ 10,2 %		– –
Corse	1,36	1,36	1,41	1,38	1,51	1,66	+ 30,2 %		– –
Franche-Comté	0,86	0,86	0,89	0,91	0,98	1,03	+ 17,3 %		– –
Haute-Normandie	1,00	0,98	1,02	1,02	1,03	1,03	+ 3,4 %		
Île-de-France	0,81	0,81	0,80	0,80	0,81	0,81	+ 0,9 %		
Languedoc-Roussillon	1,21	1,17	1,18	1,19	1,21	1,22	+ 1,1 %		
Limousin	0,96	0,99	0,96	0,96	0,99	0,99	+ 2,4 %		
Lorraine	1,11	1,12	1,04	1,05	1,03	1,01	– 9,9 %	+ +	
Midi-Pyrénées	1,18	1,17	1,18	1,14	1,09	1,06	– 11,4 %	+ +	
Nord-Pas-de-Calais	0,72	0,74	0,75	0,80	0,82	0,83	+ 11,1 %		– –
Pays de la Loire	1,03	1,04	1,07	1,05	1,06	1,08	+ 5,4 %		–
Picardie	1,17	1,16	1,20	1,22	1,24	1,25	+ 8,5 %		– –
Poitou-Charentes	1,08	1,10	1,07	1,08	1,09	1,14	+ 5,1 %		–
PACA	1,18	1,20	1,20	1,21	1,23	1,25	+ 6,8 %		– –
Rhône-Alpes	0,92	0,92	0,93	0,92	0,90	0,87	– 5,1 %	+	

1. à 5. : cette édition rectifie les erreurs de la précédente, entachée d'un classement alphabétique différent entre quelques régions et variable selon la série des IAL.

Signification des légendes :

Évolution favorable

+ +	Forte progression : évolution à la baisse égale ou supérieure à 6 %
+	Progression : évolution à la baisse comprise entre 3 et 5 %
	Progression légère ou stable : évolution à la baisse inférieure à 3 %

Évolution défavorable

– –	Forte régression : évolution à la hausse égale ou supérieure à 6 %
–	Régression : évolution à la hausse comprise entre 3 et 5 %
	Régression légère ou stable : évolution à la hausse inférieure à 3 %

Les usagers : comportements et sanctions

Présentation d'ensemble et méthodologie des vitesses et des interdistances

Depuis plusieurs années, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière fait réaliser des mesures de vitesse sur les différents réseaux routiers. Ces données représentent environ 200 000 observations par an et font l'objet de publications régulières, notamment tous les quatre mois sur le site Internet de l'Observatoire (« l'Observatoire des vitesses [20] ») ainsi que dans le cadre de ce bilan annuel. Elles permettent un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

Les mesures de vitesse exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de l'Observatoire par des enquêteurs d'une société d'études spécialisée (ISL : Institut de sondages Lavialle).

Ces relevés sont totalement indépendants de ceux pratiqués par les forces de l'ordre.

PLAN DE SONDAGE

Il a été défini de la façon suivante : ont été retenues 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 où 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.

Pour mesurer les vitesses, 362 points d'observation (285 le jour, 77 la nuit) représentatifs du réseau routier français ont été retenus. Les enquêteurs – environ 50 – se rendent successivement sur tous les points à observer suivant une répartition prédéfinie des jours dans le mois et des tranches horaires, puis tous les quatre mois sur les mêmes points à la même heure et au même type de jour de la semaine. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les types de jours et toutes les tranches horaires entre 9 heures 30 et 16 heures 30 le jour et entre 22 heures et 2 heures la nuit. La quasi-totalité des mesures de jour, ainsi que la totalité des mesures de nuit sont donc réalisées pendant les heures creuses. Par ailleurs, étant donné que chaque point d'observation nécessite une séquence de mesures par sens et par voie, ce sont plus de 2 000 sessions d'observations qui sont pratiquées chaque année et 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées.

MÉTHODE DE MESURE

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 les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

MESURE DE L'INTERDISTANCE

Les cinémomètres se déclenchent lors du passage du nez de chaque véhicule. Pour obtenir des mesures réellement « intervéhiculaires » il faut mesurer le temps entre l'arrière du véhicule observé et le nez de celui qui le suit. L'algorithme de calcul du temps intervéhiculaire intègre donc une opération pour retrancher la longueur du véhicule observé.

Selon le type de véhicule observé, les valeurs moyennes ci-dessous sont retranchées :
- 1,8 m pour les deux-roues non-immatriculés ;
- 2 m pour les deux-roues immatriculés ;
- 4 m pour les VL ;
- 6,4 m pour les camionnettes ;
- 10,7 m pour les camions à deux essieux ;
- 15,5 m pour les trois essieux ;
- 18,4 m pour les quatre essieux et plus ;
- 12 m pour les transports en commun.

Par ailleurs, les partitions en fonction de la vitesse sont établies à partir de la mesure de la vitesse du véhicule qui suit.

20. www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/observatoire_vitesse.pdf

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION SUR LES VITESSES

Réglementation sur les vitesses maximales autorisées applicables aux véhicules légers en France (de moins de 3,5 tonnes : motos, voitures de tourisme et utilitaires légers) :

	Hors intempéries	**Pluie**	**Visibilité inférieure à 50 mètres** (brouillard)	**Dispositions spéciales**	
				Usage de pneus cramponnés	**Élèves conducteurs et conducteurs novices** (moins de 2 ans de permis, hors intempéries)
Autoroutes	130 km/h	110 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	110 km/h
Routes à deux chaussées séparées	110 km/h	100 km/h	50 km/h		100 km/h
Autres routes hors agglomérations	90 km/h	80 km/h	50 km/h		80 km/h
Agglomérations	50 km/h[1]				

1. Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

Réglementation sur les vitesses maximales autorisées applicables aux véhicules lourds en France :

	Poids lourds			**Transports de matières dangereuses**		**Transports en commun**
	de 3,5 t à 12 t	**> 12 t non-articulés**	**> 12 t articulés**	**de 3,5 t à 12 t**	**> 12 t**	**> 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	100 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h[1]	60 km/h[2]	90 km/h
Autres routes hors agglomérations	80 km/h	80 km/h	60 km/h	60 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations	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.

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 de sondages Lavialle (ISL) 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, il faut 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 temps, 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 basées au départ sur les données consignées dans le 37e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation portant sur l'année 1999, puis plus finement, pour 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), sur les recensements effectués pour établir les 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 prorata des populations respectives.

Les observations « vitesse » ont porté en 2004 sur 185 128 véhicules de tourisme, 24 769 poids lourds et 1 265 motos. 130 923 véhicules ont par ailleurs été observés pour le port de la ceinture aux places avant dont 45 312 en milieu urbain.

Signalons enfin que les points d'observations pour les vitesses sont situés loin des radars automatiques, afin de ne pas fausser la mesure.

LES RÉSULTATS

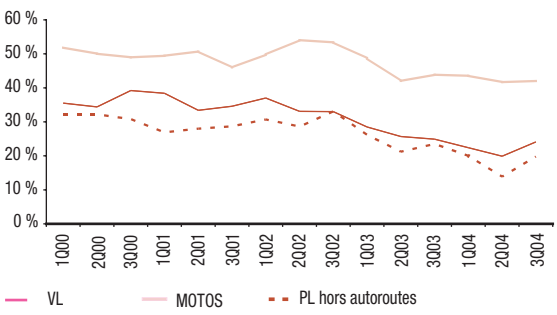
La vitesse

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).

Le tableau de la page suivante récapitule les résultats globaux obtenus sur les trois critères définis plus haut. Ils ont été calculés depuis l'année 2000, par quadrimestres et années entières.

Le graphique suivant globalise les données recueillies au cours des cinq années de 2000 à 2004 sur les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées, pour les voitures de tourisme, les motos et les poids lourds. Pour les motos, les valeurs ont été lissées en retenant une moyenne sur trois quadrimestres, le faible effectif observé par quadrimestre aboutissant à de trop fortes amplitudes de variation. En ce qui concerne les poids lourds, la série de mesures se rapportant aux taux de dépassement a été corrigée, des erreurs ayant été mises à jour au niveau des relevés sur autoroutes.

Dépassements de vitesse de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées



L'examen des courbes permet de mettre en relief une baisse régulière depuis le début de l'année 2002 des dépassements de vitesse, en ce qui concerne les voitures de tourisme. Pour ces dernières, le taux de dépassement de plus de 10 km/h est descendu pour la première fois sous les 30 % début 2003 et il avoisinait les 24 % en fin d'année 2004, malgré une légère remontée au cours du dernier quadrimestre. Les baisses des taux de dépassement sont également visibles pour les autres catégories de véhicules, mais de manière moins linéaire. En fin d'année 2004, ils se situaient cependant sous les 50 % pour les motos, et sous les 20 % pour les poids lourds.

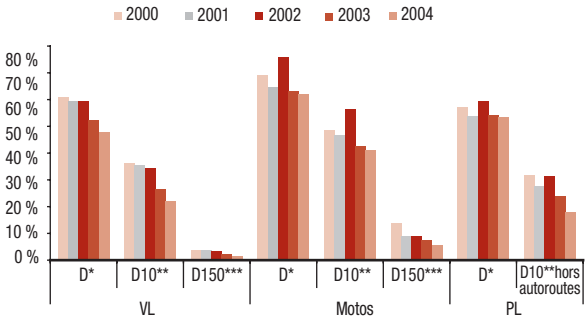
Du fait du faible effectif observé, les valeurs des taux qui concernent les motos ont été lissées en prenant la moyenne des trois derniers quadrimestres.

	Voitures de tourisme			Motos			Poids lourds		Tous véhicules		
	D [1]	D10 [2]	D150 [3]	D lissé [1]	D10 lissé [2]	D150 lissé [3]	D [1]	D10 [2] hors autoroutes	D [1]	D10 [2]	D150 [3]
1Q00	61,2 %	35,5 %	3,5 %	68,2 %	51,8 %	10,3 %	56,3 %	32,2 %	61,4 %	35,0 %	2,5 %
2Q00	59,2 %	34,4 %	3,0 %	69,0 %	50,0 %	10,4 %	56,4 %	32,2 %	59,3 %	34,0 %	2,5 %
3Q00	62,2 %	39,2 %	4,1 %	69,5 %	49,0 %	13,5 %	58,5 %	30,8 %	62,5 %	38,3 %	3,2 %
2000	**60,8 %**	**36,3 %**	**3,5 %**	**69,1 %**	**48,5 %**	**13,6 %**	**57,1 %**	**31,8 %**	**61,1 %**	**35,8 %**	**2,7 %**
1Q01	61,0 %	38,4 %	3,7 %	68,7 %	49,4 %	14,7 %	53,6 %	26,9 %	60,9 %	37,1 %	2,8 %
2Q01	59,3 %	33,4 %	3,2 %	67,8 %	50,7 %	12,4 %	52,4 %	28,0 %	59,1 %	32,8 %	2,5 %
3Q01	58,5 %	34,6 %	4,5 %	64,5 %	46,0 %	11,4 %	55,2 %	28,7 %	58,5 %	34,1 %	3,5 %
2001	**59,5 %**	**35,4 %**	**3,8 %**	**64,7 %**	**46,8 %**	**9,0 %**	**53,8 %**	**27,7 %**	**59,4 %**	**34,6 %**	**2,9 %**
1Q02	63,5 %	37,0 %	3,8 %	67,8 %	49,8 %	9,7 %	55,4 %	30,7 %	63,6 %	36,7 %	2,8 %
2Q02	56,2 %	33,1 %	3,3 %	72,0 %	54,0 %	10,9 %	54,9 %	28,6 %	56,6 %	32,9 %	2,7 %
3Q02	59,5 %	33,0 %	3,1 %	74,4 %	53,4 %	9,4 %	62,3 %	33,1 %	60,2 %	33,0 %	2,4 %
2002	**59,5 %**	**34,2 %**	**3,4 %**	**75,7 %**	**56,5 %**	**9,0 %**	**59,4 %**	**31,5 %**	**59,9 %**	**34,1 %**	**2,6 %**
1Q03	54,2 %	28,5 %	2,5 %	71,3 %	48,7 %	8,2 %	56,5 %	26,2 %	55,4 %	28,8 %	1,8 %
2Q03	51,9 %	25,7 %	2,4 %	66,3 %	42,0 %	8,3 %	51,9 %	21,2 %	51,5 %	24,8 %	2,2 %
3Q03	50,7 %	24,9 %	2,0 %	63,8 %	43,9 %	6,4 %	53,9 %	23,5 %	50,6 %	24,1 %	1,5 %
2003	**52,2 %**	**26,3 %**	**2,3 %**	**62,9 %**	**42,7 %**	**7,4 %**	**54,2 %**	**23,8 %**	**52,4 %**	**25,7 %**	**1,8 %**
1Q04	49,3 %	22,4 %	1,6 %	63,5 %	43,6 %	6,9 %	57,9 %	20,0 %	50,2 %	22,0 %	1,2 %
2Q04	46,6 %	19,9 %	1,3 %	62,4 %	41,7 %	5,5 %	50,6 %	13,9 %	46,8 %	19,3 %	1,1 %
3Q04	47,9 %	24,1 %	1,4 %	62,7 %	42,0 %	5,4 %	51,4 %	19,8 %	48,5 %	23,6 %	1,0 %
2004	**47,8 %**	**21,9 %**	**1,4 %**	**62,0 %**	**40,9 %**	**5,4 %**	**53,5 %**	**18,0 %**	**48,3 %**	**21,5 %**	**1,1 %**

1. Taux de dépassements des vitesses limites autorisées.
2. Taux de dépassements de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées.
3. Proportion de dépassements des vitesses limites autorisées supérieurs à 150 km/h.

Le graphique qui suit reprend les données recueillies depuis l'année 2000 annuellement : dépassements de la vitesse limite autorisée, dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée, et pourcentages de dépassements supérieurs à 150 km/h.

Données annuelles

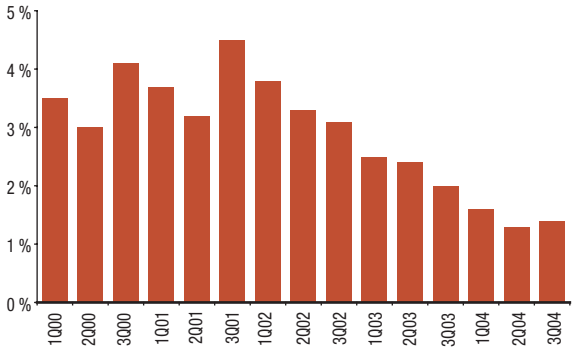


* = dépassements de la vitesse maximale autorisée
** = dépassements de + de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée
*** = % de dépassements de la vitesse maximale autorisée > 150 km/h

D'une manière générale, sur l'ensemble de la période observée, les taux de dépassement se situent entre 50 % et 60 % pour les voitures de tourisme (avec une baisse continue depuis 2002) et les poids lourds. Ils se situent globalement à un niveau plus élevé pour les motos avec une année 2004 qui marque des progrès après ceux déjà réalisés en 2003. On remarque également que le taux de dépassement des vitesses limites par les poids lourds évolue également favorablement mais avec une amplitude moindre que pour les autres catégories.

L'écart entre les différentes catégories d'usagers se retrouve sur les dépassements de plus de 10 km/h, de même que les tendances déjà constatées sur leurs évolutions respectives.

Véhicules de tourisme
% de dépassements supérieurs à 150 km/h

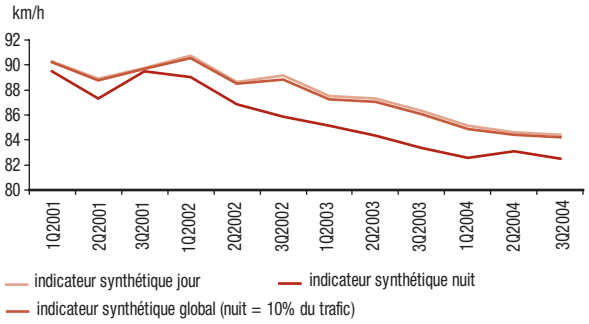


L'évolution du pourcentage de dépassements de la vitesse limite autorisée supérieurs à 150 km/h est illustrée dans le graphique ci-dessus. On peut observer une diminution rapide et régulière de cet indicateur depuis le début de l'année 2002.

La vitesse moyenne

Les indicateurs synthétiques ont été étendus cette année aux vitesses moyennes pratiquées par les véhicules de tourisme sur les différents types de réseau. C'est ainsi que l'on a pu constater qu'en trois ans, entre 2001 et 2004, la vitesse moyenne des automobilistes français avait chuté de cinq kilomètres/heure, passant de 89,5 km/h à 84,5 km/h. Le graphique suivant présente l'évolution de ces indicateurs synthétiques (jour, nuit et ensemble jour plus nuit, avec une hypothèse de 10 % du trafic réalisé la nuit) par quadrimestres, entre le début de 2001 et la fin 2004. On peut remarquer également que, globalement, la vitesse pratiquée de nuit est moins élevée que celle pratiquée le jour.

Vitesses moyennes - indicateurs synthétiques



La ceinture

La méthodologie tient compte de la fréquentation des différents réseaux et du poids démographique des différentes villes constituantes du panel. Elle a tout d'abord été appliquée à l'année 1992, afin d'obtenir une base de référence stable, et ensuite aux cinq dernières années 2000 à 2004.

Les taux synthétiques du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme sont récapitulés dans le tableau ci-après.

1992	2000	2001	2002	2003	2004
80,6 %	89,6 %	91,3 %	91,1 %	95,1 %	96,4 %

On constate donc, qu'après deux années de stagnation en 2001 et 2002, la valeur de ce taux est en net progrès et qu'il se rapproche en 2004 du taux maximum de 100 %. Même, si les progrès sur le taux de port des ceintures à l'avant ne pourront désormais qu'être limités, ils représentent encore un enjeu important pour la sécurité routière car ce petit nombre d'usagers qui ne portent pas la ceinture est sur représenté dans les victimes d'accidents ; par ailleurs les efforts doivent porter de plus en plus sur le port de la ceinture à l'arrière qui est beaucoup plus faible.

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	2000	2001	2002	2003	2004	2004 intempéries
Autoroutes de liaison [1] (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**127**	126	126	124	*121*	123
% de dépassement de la vitesse limite	**52**	49	49	42	*32*	45
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**32**	30	31	22	*13*	20
Autoroutes de dégagement [2] (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*110*	*110*	**112**	**112**	111	110
% de dépassement de la vitesse limite	54	*52*	57	**58**	53	63
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	33	33	**36**	34	*28*	37
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**112**	**112**	**112**	109	*104*	104
% de dépassement de la vitesse limite	56	57	**58**	50	*42*	57
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	35	38	**39**	28	*20*	28
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	89	**90**	88	85	*84*	83
% de dépassement de la vitesse limite	**52**	**52**	46	38	*37*	49
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	28	**29**	23	*17*	*17*	23
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**95**	93	93	90	*88*	88
% de dépassement de la vitesse limite	**61**	59	60	50	*49*	63
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**38**	36	34	26	*24*	33
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**62**	**62**	61	57	*55*	53
% de dépassement de la vitesse limite	82	**83**	80	72	*65*	55
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**53**	50	48	35	*27*	22
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**52**	51	**52**	50	*49*	46
% de dépassement de la vitesse limite	**54**	52	**54**	47	*45*	26
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**25**	24	24	17	*14*	1
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**59**	58	**59**	57	*55*	53
% de dépassement de la vitesse limite	**80**	74	77	72	*65*	61
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**43**	39	**43**	36	*27*	18

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).
Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle.

Globalement, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont en retrait par rapport à 2003, année où de nets progrès avaient pourtant été accomplis. Les vitesses moyennes sont en nette diminution sur la plupart des réseaux, excepté sur les autoroutes de dégagement où elles restent quasiment stables depuis cinq ans. Sur les autoroutes de liaison et les routes nationales à 2 x 2 voies, les progrès sont en revanche spectaculaires avec des vitesses moyennes respectivement en baisse de 3 km/h et de 5 km/h. Rappelons que ces mesures de vitesse sont réalisées loin de tout radar automatique.

En milieu urbain, les gains sont également substantiels, surtout quand on les observe la période 2000-2004 avec – 7 km/h lors des traversées de petites agglomérations par les routes nationales, – 3 km/h dans les centres-villes des agglomérations moyennes et – 4 km/h sur les voies d'entrée/sortie d'agglomérations.

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont également en baisse, souvent importante, sur tous les réseaux. C'est ainsi que l'on enregistre par rapport à 2003 une baisse de – 10 points sur les autoroutes de liaison et de – 1 point à – 8 points sur le reste des réseaux de rase campagne. En milieu urbain, les progrès sont également importants, notamment dans les traversées de petites agglomérations par les routes nationales et sur les voies d'entrée/sortie des agglomérations moyennes avec un taux de dépassement en retrait de – 7 points. Les taux de dépassement de plus de dix km/h des vitesses limites subissent des baisses encore plus marquées.

Par ailleurs, même si dans l'absolu les chiffres sont en baisse, on constate que la vitesse moyenne se situe encore au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain (environ 5 km/h), excepté lors de la traversée des centres-villes d'agglomérations moyennes.

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 ».

Les conducteurs ne réduisent pas leur vitesse en cas d'intempéries ou ils la réduisent insuffisamment. C'est pourquoi, 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 constate alors que l'infractionnisme sous intempéries est généralement plus important que l'infractionnisme sans intempéries.

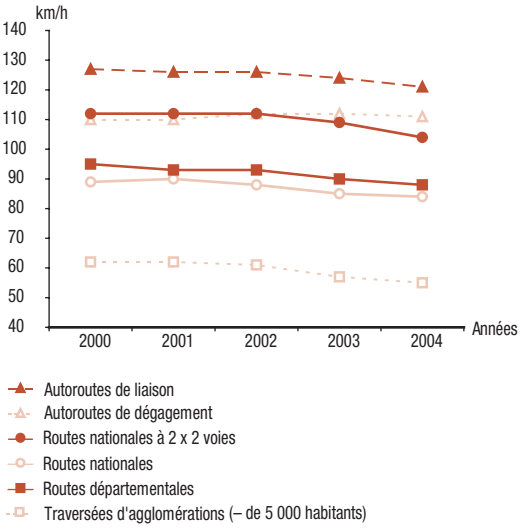
En milieu urbain, du fait des vitesses pratiquées, l'effet des conditions météorologiques est moins sensible.

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.

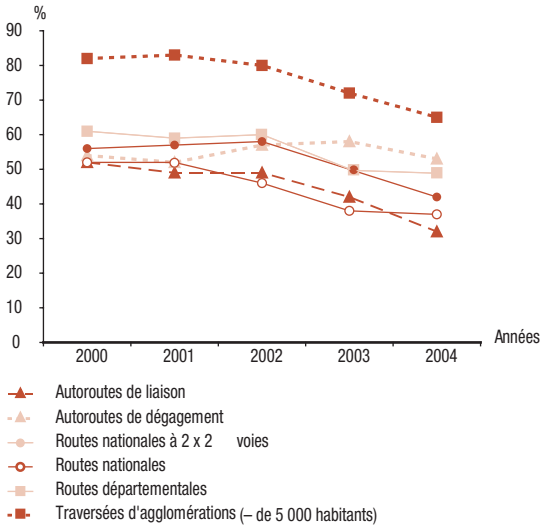
Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	3,1 %	0,8 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	9,3 %	2,6 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	3,6 %	1,0 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-100 km/h	3,2 %	0,9 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	5,2 %	1,9 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	8,0 %	1,9 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-60 km/h	2,6 %	0,3 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	6,1 %	1,0 %

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 on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que la plupart des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur les autoroutes de liaison, entre 90 et 130 km/h sur les autoroutes de dégagement et sur les routes nationales à 2 x 2 voies, et entre 80 et 110 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales.

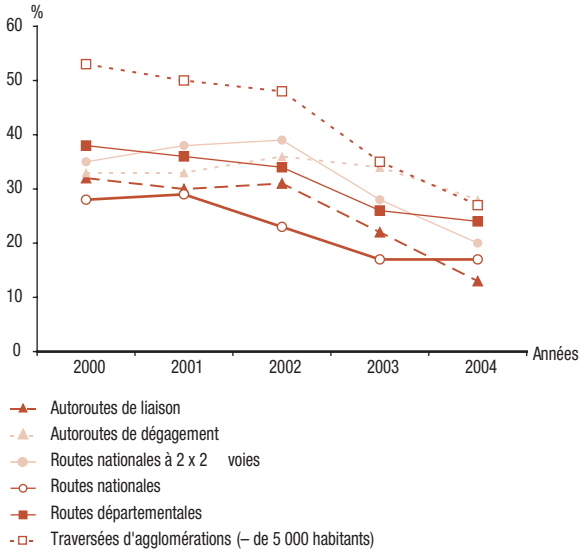
Vitesses moyennes pratiquées de jour



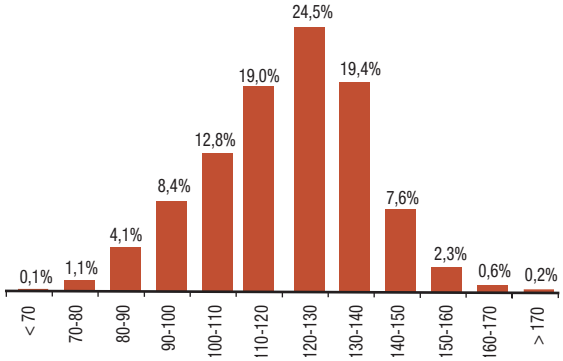
% de dépassement de la vitesse limite



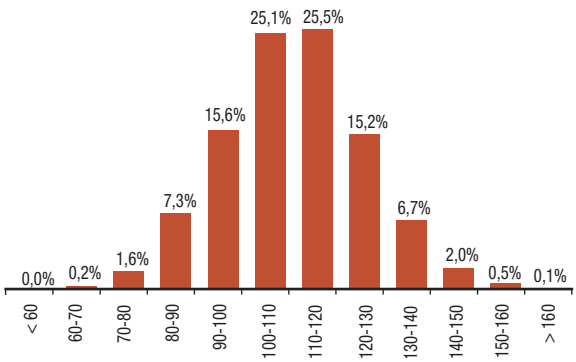
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h



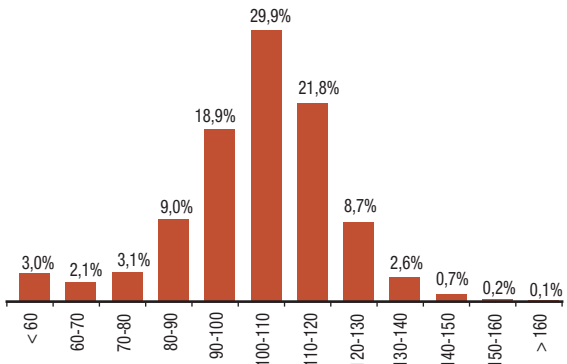
Autoroutes de liaison



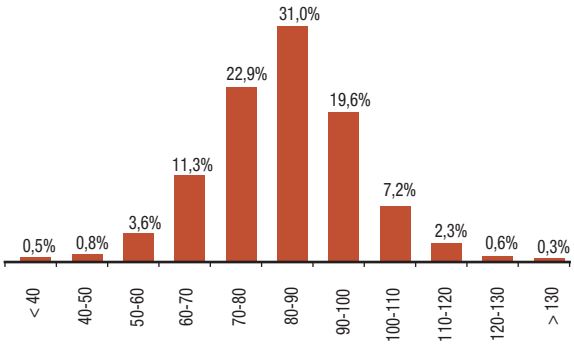
Autoroutes de dégagement



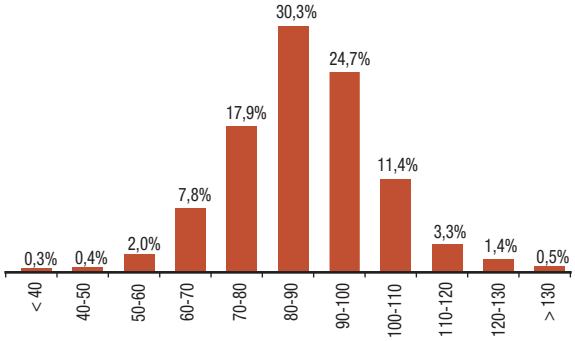
Routes nationales à 2 x 2 voies



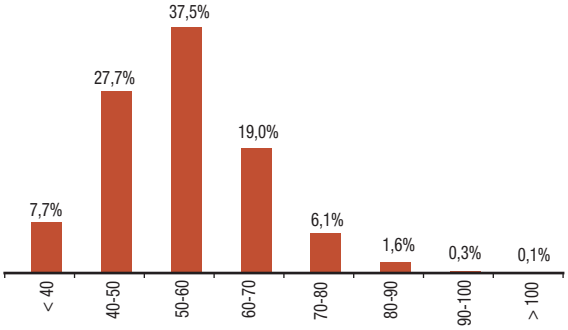
Routes nationales à 2 ou 3 voies



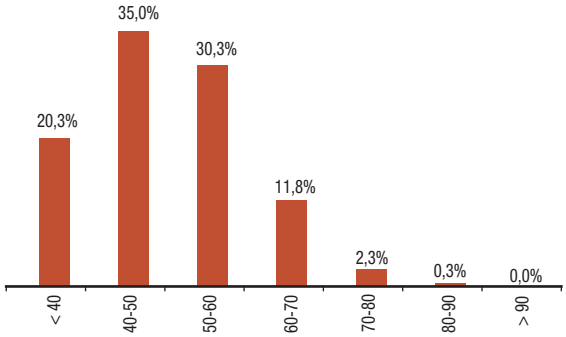
Routes départementales à grande circulation



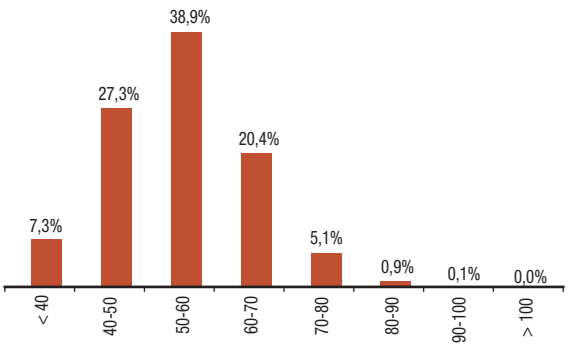
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



Artères du centre ville dans les agglomérations moyennes



Entrées/sorties des agglomérations moyennes



Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

	2000	2001	2002	2003	2004
Autoroutes de liaison [1] (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	121	**122**	121	*114*	116
% de dépassement de la vitesse limite	**38**	35	34	37	*23*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	25	22	20	**26**	*11*
Autoroutes de dégagement [2] (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	117	117	**121**	117	*114*
% de dépassement de la vitesse limite	61	67	**75**	65	*60*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	41	45	**54**	41	*35*
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**96**	**96**	92	88	*86*
% de dépassement de la vitesse limite	65	**68**	54	44	*41*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	37	**40**	32	23	*20*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	65	**66**	64	63	*59*
% de dépassement de la vitesse limite	84	**85**	84	**85**	*76*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**59**	**59**	58	55	*42*
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**59**	57	53	54	*51*
% de dépassement de la vitesse limite	**80**	71	58	62	*50*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**39**	34	23	27	*18*
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**65**	**65**	62	63	*61*
% de dépassement de la vitesse limite	84	87	85	**88**	*82*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	57	**61**	53	55	*52*

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.
Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle.

On observe de nuit en 2004, par rapport aux années précédentes, une situation en nette amélioration sur le réseau de rase campagne. En 2004, les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont inférieures aux vitesses pratiquées de jour de 5 km/h sur les autoroutes de liaison mais supérieures de 3 km/h sur les autoroutes de dégagement. En milieu urbain, les vitesses pratiquées la nuit sont toutes supérieures à celles pratiquées de jour. Les taux de dépassement des vitesses limites de nuit sont également supérieurs aux taux de dépassement de jour sur la plupart des réseaux, sauf sur les autoroutes de liaison (– 9 points). La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement supérieure la nuit que le jour sur les réseaux de rase campagne. La principale raison à ces résultats doit provenir de l'effet de la baisse de trafic sur les vitesses qui est plus fort en milieu urbain et sur les autoroutes de dégagement.

Si les progrès réalisés ces dernières années sont sensibles, ce sont encore près de trois conducteurs sur cinq qui dépassent les vitesses limites sur les autoroutes de dégagement, un sur deux dans les traversées d'agglomérations moyennes, et environ quatre sur cinq lors des traversées de petites agglomérations par les routes nationales ou des entrées en agglomérations moyennes.

Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds

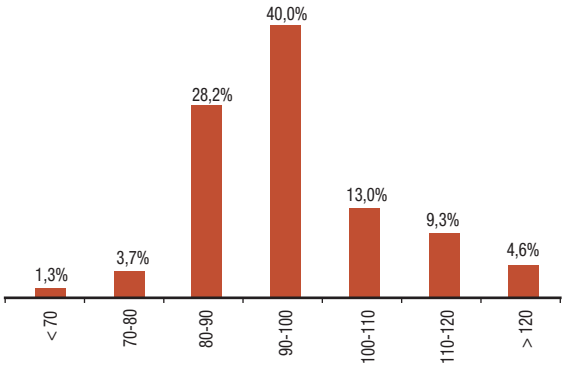
Les enquêtes spécialisées pour les relevés de vitesses des poids lourds ne permettent pas d'avoir de bonnes indications pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC la nuit. Par ailleurs, étant donné la complexité de la grille des limitations des vitesses des poids lourds en fonction des catégories de réseau routier, du PTAC et des catégories de poids lourds de plus de 3,5 tonnes depuis décembre 1992, les techniques de reconnaissance visuelle des poids lourds utilisées pour les mesures de vitesse ne permettent pas d'estimer correctement 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.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE DEUX ESSIEUX (EN KM/H)

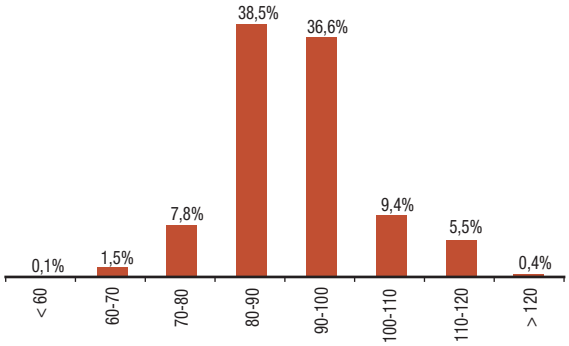
	2000	2001	2002	2003	2004
Autoroutes de liaison [1]	95	*94*	95	**96**	**96**
Autoroutes de dégagement [2]	*87*	*87*	90	91	**92**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	95	95	**96**	95	*93*
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80	**81**	*77*	78	*77*
Routes départementales à grande circulation	**84**	*80*	85	82	81
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	57	**58**	56	53	*52*

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.
Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle. Les données 2004 sont basées sur 2 702 observations.

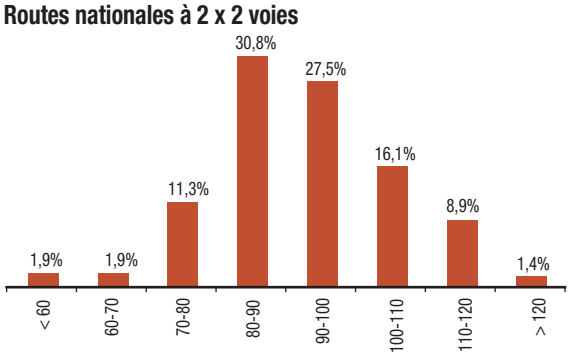
Autoroutes de liaison



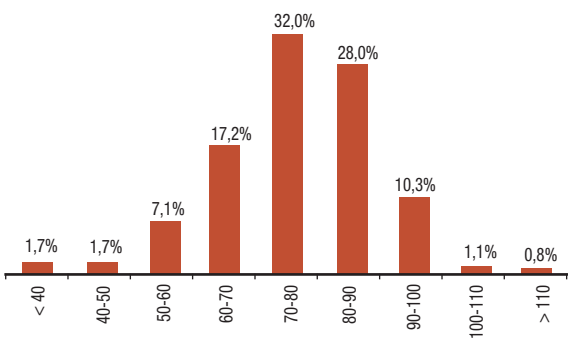
Autoroutes de dégagement



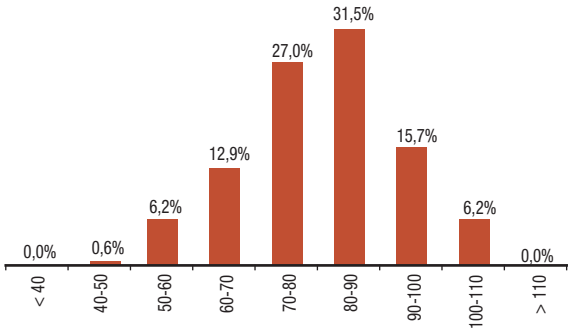
Routes nationales à 2 x 2 voies



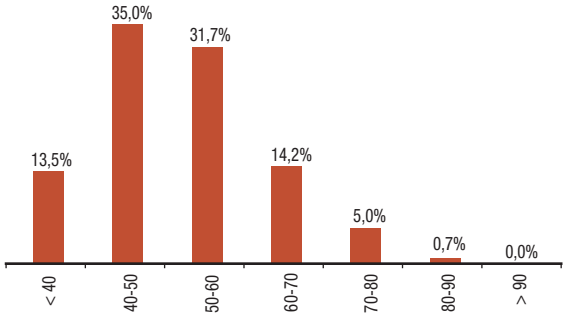
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

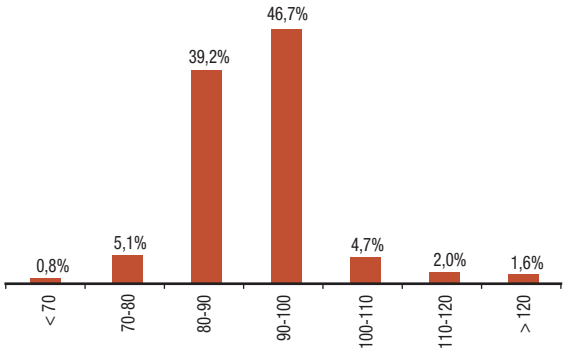


LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

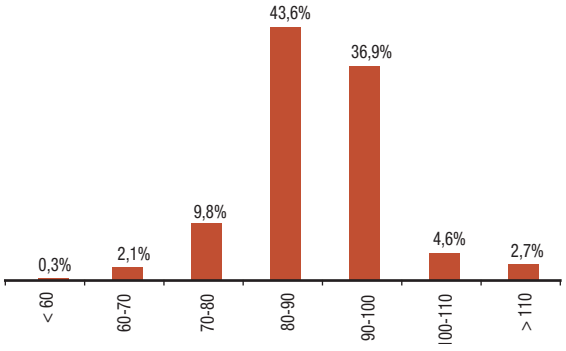
	2000	2001	2002	2003	2004
Autoroutes de liaison [1]	88	*87*	91	91	**92**
Autoroutes de dégagement [2]	83	83	*81*	88	**90**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	88	*87*	88	**92**	89
Routes nationales à 2 ou 3 voies	79	**82**	80	**82**	*78*
Routes départementales à grande circulation	**87**	84	84	82	*81*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	**61**	59	**61**	59	*53*

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.
Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle. Les données 2004 sont basées sur 1 572 observations.

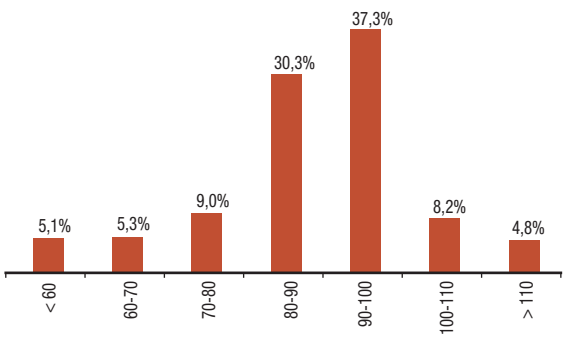
Autoroutes de liaison



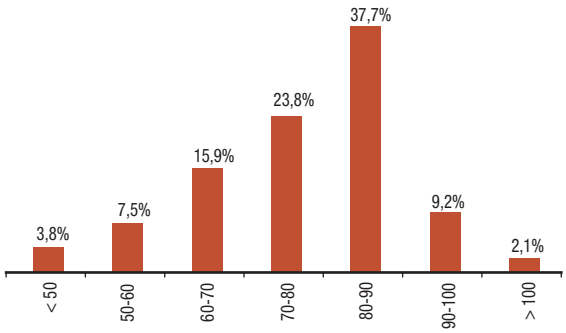
Autoroutes de dégagement



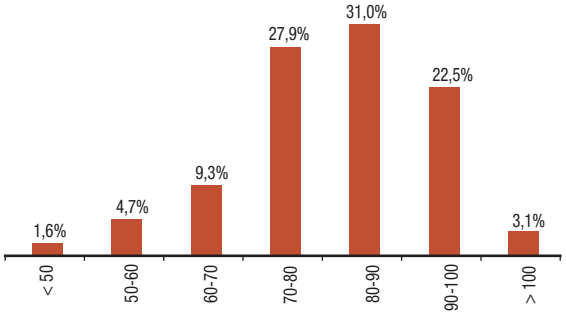
Routes nationales à 2 x 2 voies



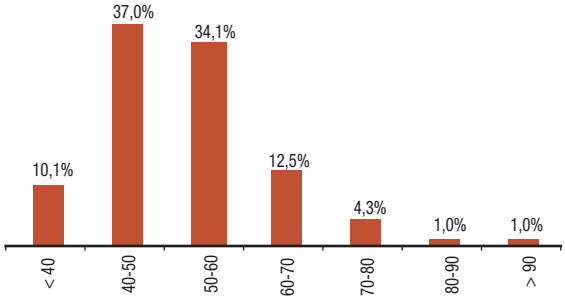
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

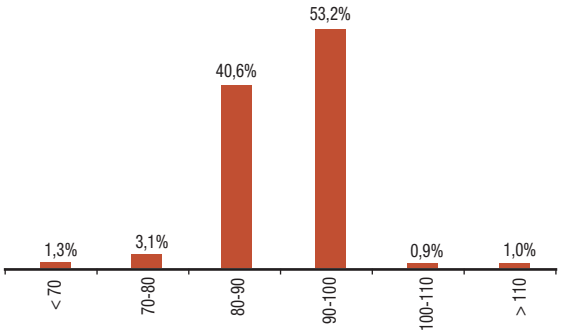


LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE QUATRE ESSIEUX ET PLUS (EN KM/H)

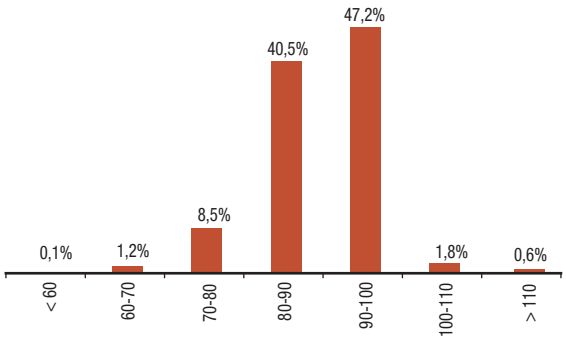
	2000	2001	2002	2003	2004
Autoroutes de liaison [1]	90	*89*	**91**	**91**	**91**
Autoroutes de dégagement [2]	86	*85*	88	88	**90**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	**89**	88	88	*87*	*87*
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80	**82**	80	*76*	80
Routes départementales à grande circulation	**86**	84	85	83	*80*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	**60**	**60**	59	57	*54*

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.
Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle. Les données 2004 sont basées sur 17 094 observations.

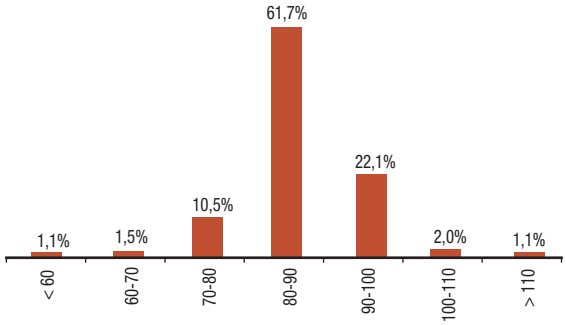
Autoroutes de liaison



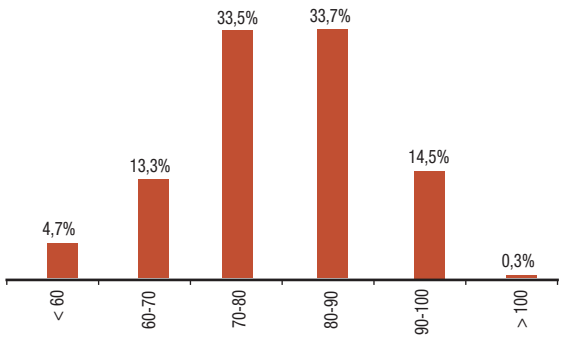
Autoroutes de dégagement



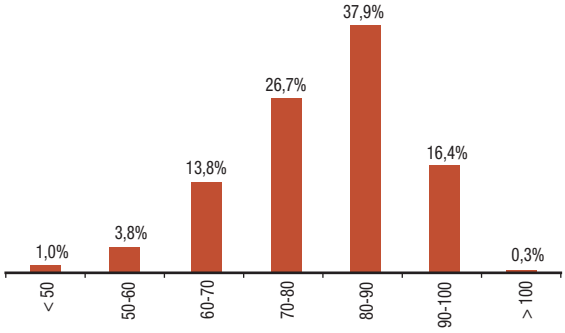
Routes nationales à 2 x 2 voies



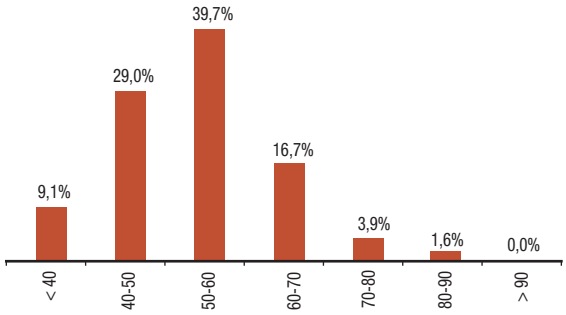
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants

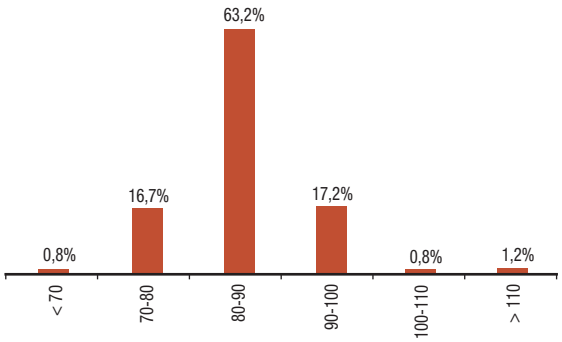


LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MATIÈRES DANGEREUSES (EN KM/H)

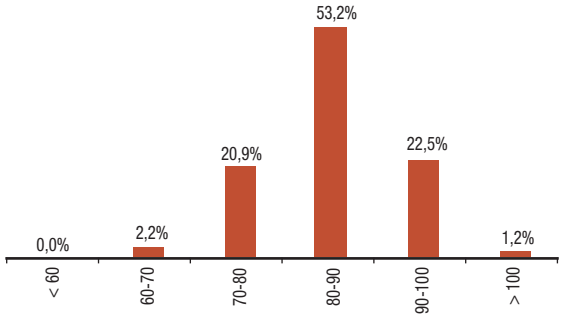
	2000	2001	2002	2003	2004
Autoroutes de liaison [1]	*86*	*86*	**87**	**87**	*86*
Autoroutes de dégagement [2]	83	*82*	**85**	84	**85**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	**84**	**84**	81	*80*	*80*
Routes nationales à 2 ou 3 voies	74	**75**	73	74	*71*
Routes départementales à grande circulation	**76**	*73*	**76**	74	*73*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	58	59	53	**64**	*49*

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.
Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle Les données 2004 sont basées sur 745 observations.

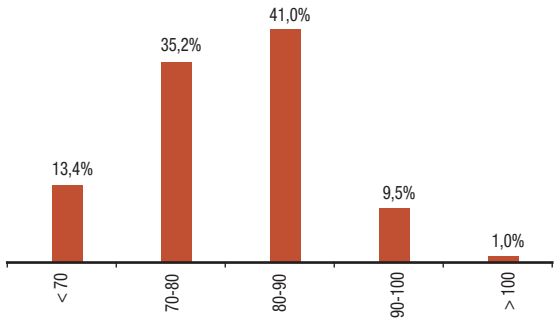
Autoroutes de liaison



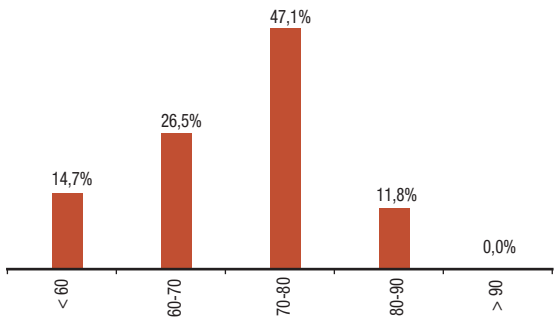
Autoroutes de dégagement



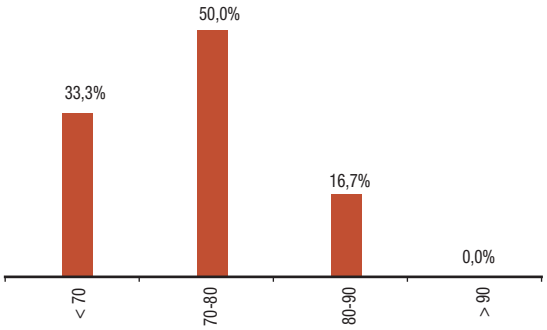
Routes nationales à 2 x 2 voies



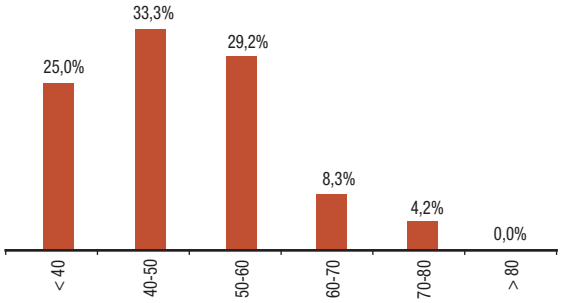
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



COMMENTAIRES

Globalement, en 2004 par rapport à 2003, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées à peu près stables, excepté lors des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles se sont nettement améliorées. Les progrès sont particulièrement significatifs pour les poids lourds de trois essieux et plus qui constituent une grande partie du parc.

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 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 leur dispersion autour de la moyenne 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

	2000	2001	2002	2003	2004
Autoroutes de liaison [1] (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**132**	129	134	130	*126*
% de dépassement de la vitesse limite	**60**	51	54	52	*34*
Autoroutes de dégagement [2] (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*118*	**120**	**120**	119	*119*
% de dépassement de la vitesse limite	*63*	**67**	66	65	*65*
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**121**	118	118	113	*111*
% de dépassement de la vitesse limite	**65**	**65**	64	*54*	59
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	103	97	**104**	98	*96*
% de dépassement de la vitesse limite	**76**	65	74	59	*58*
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	97	99	**109**	*96*	*96*
% de dépassement de la vitesse limite	65	*60*	**85**	*60*	65
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	69	**70**	69	63	*61*
% de dépassement de la vitesse limite	**94**	91	88	82	*77*

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.
Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle.

Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons que de mesures effectuées le jour. Par ailleurs, compte tenu du petit nombre des observations (1 045), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux. Si l'on excepte les autoroutes de liaison, les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes se situent en 2004 toujours au-dessus de la vitesse réglementaire et dans tous les cas au dessus de la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes (+ 5 km/h sur les autoroutes de liaison, + 8 km/h sur les autoroutes de dégagement et jusqu'à + 12 km/h sur les routes nationales à 2 ou 3 voies). On observe cependant que les comportements des motocyclistes sont en léger progrès par rapport à 2003.

Les interdistances

L'article premier du décret du 23 novembre 2001 relatif aux distances de sécurité entre les véhicules stipule que *« lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes ».*

Le cahier des charges de l'Institut de sondages Lavialle (ISL) qui réalise les mesures de vitesse pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a donc été complété en ce sens. Il s'agissait de disposer également des données nécessaires à l'évaluation du respect, par les usagers de la route, du temps intervéhiculaire de deux secondes retenu par la loi, et de connaître en détail les pratiques observées en la matière sur les différents types de réseaux.

Les premières données ont été réunies et exploitées par l'Observatoire à partir de juillet 2002.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2004

Ce sont 183 402 observations recueillies au cours de l'année 2004 sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées. Elles font état de 52 859 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit 28,8 %.

Les indicateurs synthétiques

L'idée a été d'appliquer aux temps intervéhiculaires la méthode de calcul d'indicateurs synthétiques, sur le modèle de celle développée à l'occasion de l'évaluation des dépassements de vitesse autorisée. Le poids des différents réseaux a donc été intégré dans le calcul des quatre indicateurs synthétiques sur les temps intervéhiculaires proposés.

Dans un premier temps, deux indicateurs « absolus » ont été définis. Ils représentent la proportion d'usagers circulant avec des temps intervéhiculaires courts dans le contexte général, toutes conditions de circulation confondues :
– proportion de temps intervéhiculaires « hors-la-loi », inférieurs à deux secondes, dans le contexte général ;
– proportion de temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, dans le contexte général.

Dans un deuxième temps, il est apparu que les mesures du temps intervéhiculaire étaient plus pertinentes à partir d'une certaine densité du trafic. Par convention, on a défini le **trafic dense** comme étant un trafic où les temps intervéhiculaires sont inférieurs à quatre secondes. Deux indicateurs supplémentaires ont donc été définis. Ces deux indicateurs représentent la proportion de temps intervéhiculaires courts, dans un contexte de circulation dense ou en peloton :
– proportion de temps intervéhiculaires « hors-la-loi », inférieurs à deux secondes, hors circulation clairsemée = proportion de TIV inférieurs à deux secondes sur les TIV inférieurs à quatre secondes ;
– proportion de temps intervéhiculaires très courts, hors circulation clairsemée = proportion de TIV < à une seconde sur les TIV < à quatre secondes.

Le tableau ci-dessous fait état de l'évolution des valeurs relevées pour ces quatre indicateurs au cours des deux dernières années.

	Ensemble de la circulation		Circulation dense [1]	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
1er quadrimestre 2003	23,9 %	5,7 %	57,8 %	14,5 %
2e quadrimestre 2003	25,6 %	5,7 %	57,9 %	13,2 %
3e quadrimestre 2003	23,8 %	5,8 %	57,5 %	14,7 %
1er quadrimestre 2004	23,5 %	5,7 %	56,5 %	13,7 %
2e quadrimestre 2004	25,2 %	4,9 %	56,3 %	11,0 %
3e quadrimestre 2004	23,4 %	4,7 %	55,3 %	11,7 %

1. Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

Sur l'ensemble des conditions de circulation, on constate qu'un conducteur sur quatre environ est en infraction, et que, dans des conditions de circulation dense, ce sont plus de la moitié des conducteurs qui sont en infraction.

Depuis le début de 2003 on observe une baisse des temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde. Cette évolution favorable va dans le sens de l'amélioration générale du comportement des automobilistes en matière de respect des vitesses.

Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours de l'année 2004 en fonction du type de réseau (en gras, les valeurs les plus élevées).

Réseaux	Ensemble de la circulation		Proportion de trafic dense [1]	Circulation dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde		TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Autoroutes de liaison	29,9 %	6,0 %	**55,3 %**	54,1 %	10,9 %
Autoroutes de dégagement	**34,5 %**	6,5 %	**64,1 %**	53,9 %	10,1 %
Nationales à 2 x 2 voies	27,7 %	**8,0 %**	53,6 %	51,6 %	**15,0 %**
Nationales à 2 ou 3 voies	27,8 %	6,5 %	46,3 %	**59,9 %**	**14,0 %**
Routes départementales	18,6 %	5,1 %	30,8 %	**60,6 %**	**16,7 %**
Nationales en traversées d'agglomérations	20,8 %	2,1 %	40,5 %	51,2 %	5,2 %
Artères en agglomérations	22,0 %	1,7 %	46,4 %	47,4 %	3,6 %
Entrées/sorties d'agglomérations	29,7 %	3,8 %	51,8 %	57,3 %	7,3 %
Total	**24,1 %**	**5,0 %**	**43,4 %**	**56,2 %**	**12,1 %**

1. Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

On constate, comme les années précédentes, que ce n'est pas sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires courts est la plus élevée en situation de trafic dense, mais davantage sur les routes nationales et départementales de rase campagne. Par ailleurs, on peut observer également que c'est en milieu urbain que les interdistances sont le mieux respectées.

Alcool et accidents de la route

AVERTISSEMENT

Un problème de connaissance de l'alcoolémie

Lorsque les forces de l'ordre arrivent sur les lieux d'un accident de la circulation, elles doivent contrôler l'alcoolémie de tous les conducteurs impliqués et le cas échéant des piétons. 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 résultat de l'éthylotest.

Il arrive cependant assez souvent que l'on ne connaisse 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 bulletin d'analyse d'accident corporel (BAAC), les résultats ne sont pas connus par les forces de l'ordre. Il est aussi possible que le conducteur refuse de réaliser le test d'alcoolémie (cas assez rare). Enfin, la gravité de l'accident 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.

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 / Conducteur 1	Taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcoolémie inconnu
Taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé	AAA	AAA	AAA
Taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé	AAA	ASA	ATI
Taux d'alcoolémie inconnu	AAA	ATI	ATI

En 2004, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante.

Accidents corporels et mortels suivant l'alcoolémie en 2004		ATC *	ATI **	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	65 415	19 975	85 390
	%	76,6	23,4	100
Accidents mortels	Nombre	2 693	2 073	4 766
	%	56,5	43,5	100

* ATC : accidents au taux d'alcoolémie connu.
** ATI : accidents au taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Ainsi, pour 23,4 % des accidents corporels et 43,5 % 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 le sous-ensemble des accidents dont on connaît l'alcoolémie. C'est cette proportion qui est présentée dans les différents tableaux de

ce chapitre. Cette estimation est 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. En effet, comme les forces de l'ordre ne réalisent des dépistages d'alcoolémie sur les piétons que si elles suspectent la présence d'alcool, le fichier accidents fournit l'alcoolémie pour moins de la moitié des piétons impliqués. Pour autant, il ne faut pas négliger ce genre d'accidents qui sont le plus souvent mortels. En 2004, sur 291 accidents corporels avec au moins un piéton au taux d'alcoolémie positif, 61 sont mortels soit 21 %.

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 le vendredi soir à 21 heures et se termine le lundi matin à 8 heures. De même, un jour férié commence la veille à 21 heures et finit le lendemain matin à 8 heures.

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

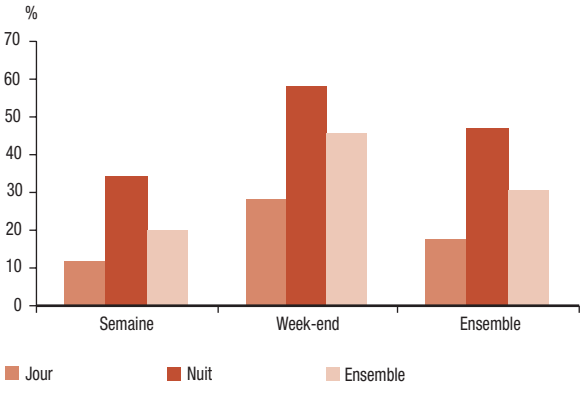
Accidents avec alcool

Accidents corporels et mortels par types d'accidents en 2004

		Accidents corporels				Accidents mortels			
		Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents corporels avec alcool	Total	dont au taux d'alcoolémie connu)	dont avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Semaine	Jour	44 828	34 130	1 180	3,5	1 855	1 008	121	12,0
	Nuit	15 128	11 694	1 633	14,0	1 018	583	202	34,6
	Ensemble	59 956	45 824	2 813	6,1	2 873	1 591	323	20,3
Week-end * ou jour férié	Jour	14 393	11 249	959	8,5	843	464	132	28,4
	Nuit	11 041	8 342	2 461	29,5	1 050	638	372	58,3
	Ensemble	25 434	19 591	3 420	17,5	1 893	1 102	504	45,7
Ensemble	Jour	59 221	45 379	2 139	4,7	2 698	1 472	253	17,2
	Nuit	26 169	20 036	4 094	20,4	2 068	1 221	574	47,0
	Ensemble	85 390	65 415	6 233	9,5	4 766	2 693	827	30,7

* Du vendredi 21 heures au lundi 8 heures.
Pourcentages d'accidents mortels avec alcool en 2004.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Pourcentages d'accidents mortels avec alcool en 2004



En 2004, 6 233 accidents corporels sont dus à l'alcool dont 827 mortels, soit 9,5 % des accidents corporels et 30,7 % des accidents mortels, contre respectivement 9,4 % et 31,1 % en 2003.

Presque la moitié des accidents mortels survenant la nuit impliquait un conducteur au-dessus du taux d'alcoolémie autorisé. Lorsque l'on s'intéresse aux nuits de week-ends ou de jours fériés, c'est plus de la moitié des accidents mortels qui sont imputables à l'alcool !

66 % de ces accidents corporels avec alcool ont eu lieu la nuit, 55 % les week-ends et 39 % les nuits de week-ends. En cas d'accident mortel, ces traits s'accusent encore, les nuits de week-ends engendrent à elles seules 45 % des accidents mortels 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 trois fois plus élevée que celle constatée dans les corporels.

Victimes des accidents avec alcool

Victimes d'accidents par types d'accident en 2004

		Tués			
		Nombre total de tués	dans les accidents à taux connus	dans les accidents avec alcool	% de tués dans les accidents avec alcool
Semaine	Jour	1 986	1 066	128	12,0
	Nuit	1 121	644	218	33,9
	Ensemble	3 107	1 710	346	20,2
Week-end ou jour férié	Jour	938	514	156	30,4
	Nuit	1 187	728	424	58,2
	Ensemble	2 125	1 242	580	46,7
Ensemble	Jour	2 924	1 580	284	18,0
	Nuit	2 308	1 372	642	46,8
	Ensemble	5 232	2 952	926	31,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés graves			
		Nombre total de blessés graves	dans les accidents à taux connus	dans les accidents avec alcool	% de blessés graves dans les accidents avec alcool
Semaine	Jour	7 676	6 070	342	5,6
	Nuit	3 197	2 454	493	20,1
	Ensemble	10 873	8 524	835	9,8
Week-end ou jour férié	Jour	3 464	2 757	351	12,7
	Nuit	3 098	2 319	889	38,3
	Ensemble	6 562	5 076	1 240	24,4
Ensemble	Jour	11 140	8 827	693	7,9
	Nuit	6 295	4 773	1 382	29,0
	Ensemble	17 435	13 600	2 075	15,3

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés légers			
		Nombre total de blessés légers	dans les accidents à taux connus	dans les accidents avec alcool	% de blessés légers dans les accidents avec alcool
Semaine	Jour	46 860	36 152	1 160	3,2
	Nuit	15 692	12 346	1 657	13,4
	Ensemble	62 552	48 498	2 817	5,8
Week-end ou jour férié	Jour	16 117	12 879	994	7,7
	Nuit	12 623	9 796	2 653	27,1
	Ensemble	28 740	22 675	3 647	16,1
Ensemble	Jour	62 977	49 031	2 154	4,4
	Nuit	28 315	22 142	4 310	19,5
	Ensemble	91 292	71 173	6 464	9,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2004, le bilan des victimes des accidents avec alcool est le suivant : 926 tués, 8 539 blessés dont 2 075 graves. Environ 70 % des décès dans les accidents avec alcool se sont produits la nuit et 46 % les nuits de week-ends.

Ainsi, 31 % des tués, 15 % des blessés graves et 9 % des blessés légers étaient impliqués dans un accident avec alcool. Ces chiffres sont sans appel : les accidents avec alcool provoquent des blessures très graves, beaucoup plus que les autres types d'accidents. Ce risque est maximal les nuits de week-ends. En effet, 58 % des personnes tuées une nuit de week-end sont imputables à l'alcool. Cette proportion est de 38 % pour les blessés graves et de 27 % pour les blessés légers.

Ainsi, en supposant que les accidents aux taux indéterminés se repartissent comme les accidents aux taux connus ; on estime, chaque semaine, que 31 personnes sont tuées dans un accident avec alcool, 51 sont gravement blessées et 159 légèrement.

LES ACCIDENTS

Généralités

Accidents corporels et mortels par types et caractéristiques d'accident en 2004

	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents corporels avec alcool	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Rase campagne	27 565	21 733	2 736	12,6	3 380	1 866	606	32,5
Milieu urbain	57 825	43 682	3 497	8,0	1 386	827	221	26,7
Hors intersection	62 232	47 467	4 880	10,3	4 050	2 297	714	31,1
En intersection	23 158	17 948	1 353	7,5	716	396	113	28,5
Autoroute	4 650	3 453	258	7,5	252	160	34	21,3
Route nationale	10 958	8 398	908	10,8	1 037	573	147	25,7
Route départementale	24 696	20 131	2 684	13,3	2 545	1 413	498	35,2
Voie communale	39 536	29 203	2 050	7,0	744	445	123	27,6
Autres voies	5 550	4 230	333	7,9	188	102	25	24,5
Un véhicule avec piéton (s)	13 395	10 797	285	2,6	505	432	24	5,6
Un véhicule sans piéton	17 338	13 355	2 727	20,4	1 853	1 030	477	46,3
Deux véhicules et plus								
– collision frontale	9 818	7 662	919	12,0	1 019	514	147	28,6
– collision par le côté	9 482	7 118	627	8,8	194	117	39	33,3
– collision arrière	25 060	19 064	1 076	5,6	683	338	75	22,2
– collision en chaîne	2 413	1 816	135	7,4	71	42	9	21,4
– collisions multiples	2 837	2 025	211	10,4	294	153	41	26,8
– autres collisions	5 047	3 578	253	7,1	147	67	15	22,4
Ensemble	85 390	65 415	6 233	9,5	4 766	2 693	827	30,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents avec alcool les plus graves se situent en rase campagne. En effet, ils représentent moins de la moitié des accidents corporels avec alcool mais 73 % des accidents mortels.

58 % des accidents mortels avec alcool n'impliquent qu'un seul véhicule sans piéton.

60 % des accidents mortels avec alcool se sont produits sur une route départementale.

Presque la moitié des accidents mortels à un seul véhicule sans piéton est imputable à l'alcool.

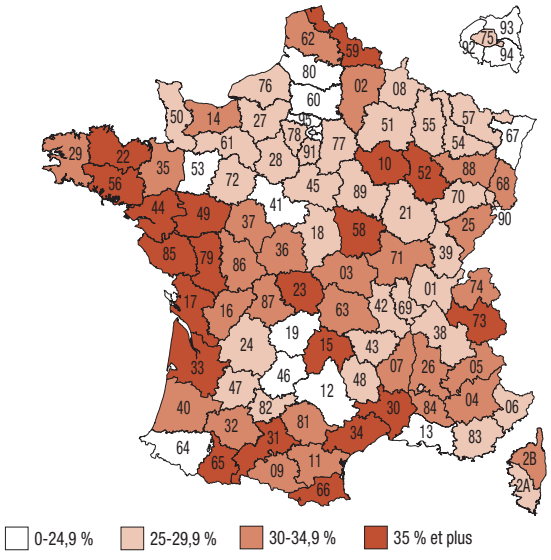
Par département

En cumulant les résultats sur cinq ans, on estime en France que 31 % des accidents mortels sont dus à l'alcool. La répartition est très inégale sur le territoire : elle varie de 45 % pour la Charente-Maritime, 44 % pour la Nièvre à 16 % pour l'Aveyron et le Val-d'Oise.

Le littoral atlantique et les Pyrénées demeurent les régions les plus touchées par l'alcoolisme au volant. Cette carte dévoile aussi les habitudes locales de consommation d'alcool : la Bretagne et le Nord sont des régions touchées de manière générale par une consommation excessive d'alcool.

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. La région Île-de-France se situe, elle, bien en dessous de la moyenne française.

Cumul 2000-2004 : proportion d'accidents mortels avec alcool par départements



Source : ONISR, fichier des accidents.

Évolution par types d'accidents 1994-2004

Accidents mortels	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Avec alcool	1 321	1 250	1 329	1 379	1 471	1 409	1 341	1 349	1 158	929	827
Au taux d'alcoolémie connu	4 161	4 291	4 234	4 311	4 611	4 498	4 428	4 326	3 899	2 990	2 693
Pourcentage	31,7	29,1	31,4	32	31,9	31,3	30,3	31,2	29,7	31,1	30,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

Tués	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Dans les accidents avec alcool	1 523	1 459	1 537	1 581	1 692	1 621	1 512	1 554	1 300	1 050	926
Dans les accidents au taux d'alcoolémie connu	4 649	4 829	4 767	4 824	5 140	5 011	4 939	4 799	4 289	3 313	2 952
Pourcentage	32,8	30,2	32,2	32,8	32,9	32,3	30,6	32,4	30,3	31,7	31,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1994 et 2004, 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 quatrième 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 la conduite en état d'ivresse 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. En juin 2003, les peines encourues lors d'un accident sous l'empire d'un état alcoolique ont été aggravées. En octobre 2004, le taux maximum autorisé d'alcoolémie est abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs de transport en commun.

Depuis trois ans, le nombre d'accidents mortels sous l'influence de l'alcool connaît une baisse sans précédent. Entre 1994 et 2001, le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool était en stagnation voire en légère hausse. Les trois dernières années ont rompu avec cette tendance : le nombre d'accidents mortels avec alcool a chuté d'environ 40 % en trois ans. Mais on note que cette baisse suit la tendance générale enregistrée sur l'ensemble des accidents. Ainsi le taux d'accident mortel avec alcool reste stable, aux alentours de 30 %.

LES USAGERS

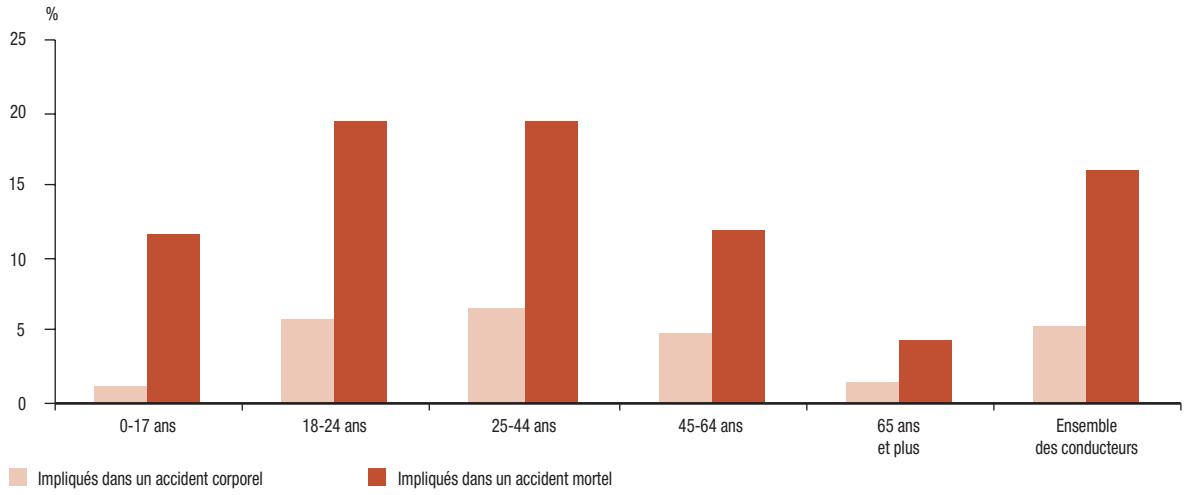
Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel en 2004

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	% d'impliqués dans un accident corporel	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	% d'impliqués dans un accident mortel
Selon le type de véhicule						
Bicyclettes	46	3 205	1,4	6	88	6,8
Cyclomoteurs	624	11 613	5,4	57	164	34,8
Motocyclettes	485	12 603	3,8	80	413	19,4
Voitures de tourisme	4 896	81 148	6,0	674	3 653	18,5
Camionnettes	175	3 524	5,0	18	171	10,5
Poids lourds	41	3 921	1,0	4	597	0,7
Autres véhicules	55	2 109	2,6	6	161	3,7
Selon le sexe						
Hommes	5 769	88 937	6,5	797	4 296	18,6
Femmes	553	29 186	1,9	48	951	5,0
Selon l'âge						
Âge indéterminé	12	358	3,4	2	8	25,0
0-17 ans	81	6 337	1,3	10	85	11,8
18-24 ans	1 497	25 190	5,9	210	1 075	19,5
25-44 ans	3 308	51 192	6,5	450	2 305	19,5
45-64 ans	1 305	27 045	4,8	151	1 274	11,9
65 ans et plus	119	8 001	1,5	22	500	4,4
Ensemble des conducteurs	6 322	118 123	5,4	845	5 247	16,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pourcentages de conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel ou mortel par tranches d'âge en 2004



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	
	avec alcool	sans alcool	avec alcool	sans alcool
Ceinturés	3 326	65 382	369	2 635
Non ceinturés	606	1 250	194	131
Port de ceinture indéterminé	964	9 620	111	213
Taux de port de la ceinture en %	84,6	98,1	65,5	95,3

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2004, 6 322 conducteurs sont impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, dont 845 dans un accident mortel. Dans l'ensemble, 5,4 % des conducteurs ont un taux positif lors de leur accident ; cette proportion monte à 16,1 % dans le cas d'un accident mortel, soit trois fois plus.

Les conducteurs masculins sont très fortement sur-représentés dans les accidents avec alcool ; Ils représentent 91 % des conducteurs sous l'emprise d'un état alcoolique, contre 75 % seulement dans l'ensemble des conducteurs impliqués. Ce trait s'accentue encore dans les accidents mortels, le taux de conducteur masculin s'élevant à 94 %.

Les conducteurs au taux positif empruntent le plus souvent des voitures légères (77 % des conducteurs au taux d'alcoolémie positif conduisaient des voitures de tourisme contre 67 % dans les accidents en général). Ces conducteurs sous-estimeraient donc plus facilement le danger de la conduite sous l'emprise de l'alcool que les autres catégories de conducteurs.

Entre 2003 et 2004, le nombre de conducteurs de cyclomoteur au taux d'alcoolémie positif impliqués a augmenté : il passe de 603 à 624. Parmi eux, les 45-64 ans passent même de 84 à 130 !

La conduite de deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) est celle qui présente le plus d'incompatibilité avec l'alcool. Sur l'ensemble des deux-roues motorisés impliqués dans un accident mortel, 24 % des conducteurs avaient un taux d'alcoolémie positif. Usagers plus vulnérables, ce sont en grande majorité eux qui périssent dans l'accident.

À l'inverse, on note la très faible représentation des autres catégories d'usagers : 1 % des chauffeurs de poids lourds impliqués dans un accident corporel conduisaient sous l'emprise de l'alcool. Les conducteurs de transports en commun se distinguent par un comportement exemplaire puisqu'ils n'ont pas du tout été impliqués dans les accidents mortels avec alcool en 2004.

Sur les 6 322 conducteurs au taux d'alcoolémie positif, un peu plus de la moitié avait entre 25 et 44 ans. 6,5 % des conducteurs de cette tranche d'âge impliqués dans un accident corporel avaient un taux d'alcoolémie positif. Dans les accidents mortels, cette proportion passe à 19,5 %. Une proportion identique est relevée pour les 18-24 ans.

Entre 2003 et 2004, on observe un changement de comportement assez important des 18-24 ans vis-à-vis de l'alcool au volant. En 2003, le nombre d'accidents mortels imputables à l'alcool avait connu une baisse très importante par rapport à 2002, mais une classe d'âge restait en retrait : les 18-24 ans. En 2004, c'est cette classe d'âge qui a le plus fortement contribué à la baisse observée cette année. En 2002, 19 % des conducteurs entre 18 et 24 ans impliqués dans un accident mortel avaient un taux d'alcoolémie positif ; un an plus tard, cette proportion était passée à 25 %, en 2004, elle est revenue à 19 %.

Outre le fait de conduire avec un taux d'alcoolémie positif, les conducteurs de voiture de tourisme impliqués dans un accident corporel oublient de boucler leur ceinture de sécurité. Ainsi, 15 % des conducteurs avec un taux d'alcoolémie positif étaient non ceinturés.

Les victimes des accidents avec alcool en 2004

Victimes graves d'accidents par types d'accidents et par tranches d'âge

Tranches d'âge	Tués			Blessés graves		
	dans les accidents avec alcool (A)	dans les accidentsau taux connu (B)	% de tués (A)/(B)	dans les accidents avec alcool (A)	dans les accidents au taux connu (B)	% de blesses graves (A)/(B)
Âge indéterminé	2	7	28,6	9	45	20,0
0-17 ans	51	237	21,5	176	2 216	7,9
18-24 ans	246	656	37,5	567	2 858	19,8
25-44 ans	400	918	43,6	904	4 316	20,9
45-64 ans	166	535	31,0	361	2 415	14,9
65 ans et plus	61	599	10,2	58	1 750	3,3
Ensemble	926	2 952	31,4	2 075	13 600	15,3

Source : ONISR, fichier des accidents.

Victimes d'accidents avec alcool

	Tués		Blessés graves		Blessés légers	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	563	60,8	1 121	54,0	2 386	36,9
Passagers du conducteur au taux d'alcoolémie positif	175	18,9	420	20,2	1 191	18,4
Usagers d'un autre véhicule	157	17,0	452	21,8	2 633	40,7
Piétons heurtés par un conducteur au taux d'alcoolémie positif	31	3,3	82	4,0	254	3,9
Ensemble	926	100	2 075	100	6 464	100

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif représentent 61 % des tués dans les accidents avec alcool, les passagers du conducteur 19 %. Enfin, les usagers des autres véhicules ou les piétons représentent 20 % des tués et un quart des blessés graves.

Les accidents avec alcool ont occasionné 37,5 % des tués et 20 % des blessés graves âgés entre 18 et 24 ans. La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus gravement touchée avec 44 % des tués et 21 % des blessés graves, mais elle est aussi la plus importante dans la population française. Les autres tranches d'âges sont largement moins touchées : seulement 10 % des tués de plus de 65 ans le sont dans les accidents avec alcool.

Les taux d'alcoolémie

Conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident selon leur taux d'alcoolémie en 2004

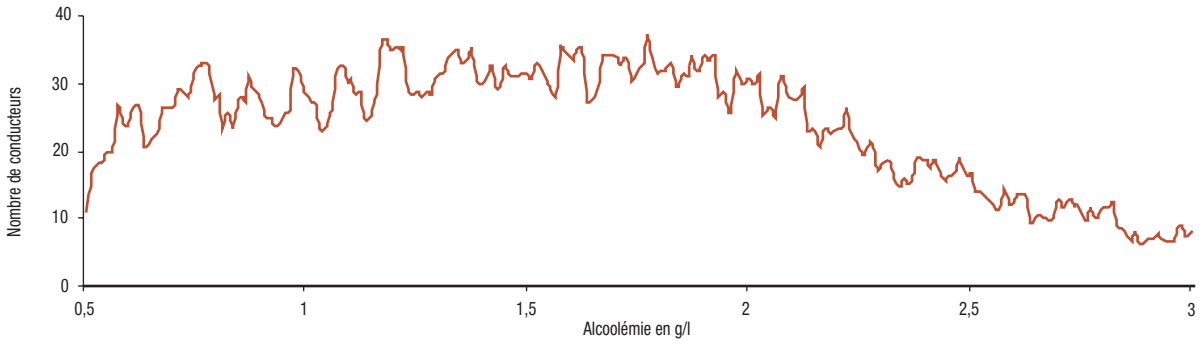
Taux d'alcoolémie	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5-0,99 g/l	1 273	20,1	150	17,8
1-1,49 g/l	1 525	24,1	177	20,9
1,5-1,99 g/l	1 576	24,9	185	21,9
2-2,99 g/l	1 633	25,8	273	32,3
3 g/l et plus	315	5,0	60	7,1
Total	6 322	100	845	100

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les taux d'alcoolémie constatés lors des accidents corporels dépassent pour beaucoup le seuil de 0,5 g/l. L'alcoolémie moyenne constatée se situe à 1,7 g/l soit plus de trois fois le taux autorisé. Plus de 30 % des conducteurs conduisaient avec une alcoolémie supérieure à 2 g/l.

Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels ne sont que légèrement plus élevées que pour les accidents corporels (1,8 g/l en moyenne).

Distribution du taux d'alcoolémie dans les accidents corporels



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 2004 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. Pour cela, il nous faut connaître l'alcoolémie des conducteurs.

L'alcoolémie des conducteurs en général (c'est-à-dire en dehors des accidents) est mal connue. Elle est de 2 % lors de contrôles préventifs, mais ceux-ci sont considérés comme sous-estimant la réalité.

Pour avoir une idée de cette alcoolémie, on peut partir des accidents avec plusieurs véhicules dont au moins un conducteur est alcoolisé (pour la suite, on appellera ce conducteur « le premier ») : on propose de faire l'hypothèse que l'alcoolémie des autres conducteurs est représentative de l'alcoolémie générale.

La formule utilisée est alors simplement le ratio entre :
– nombre de conducteurs alcoolisés – nombre d'accidents (c'est-à-dire nombre de conducteurs alcoolisés en dehors du premier) ;
– sur le nombre de conducteurs impliqués – nombre d'accidents (c'est-à-dire nombre de conducteurs impliqués en dehors du premier) ;
– sur les 6 233 accidents corporels avec alcool, il y avait 6 322 conducteurs au taux positif, soit 89 de plus que d'accidents et 9 913 conducteurs impliqués soit 3 591 de plus que d'accidents.

Le pourcentage ainsi estimé est de :

$$\frac{89}{3\,591} = 2{,}48\ \%$$

Ce qui est un peu au-dessus du taux recueilli dans les contrôles préventifs (2 %).

Le même calcul fait avec les accidents mortels dont on sait qu'ils ont lieu à des heures et des jours (nuit et week-end) où le taux d'alcoolémie est plus fort, aboutit à un taux de 4,7 % ce qui est cohérent.

Pour continuer, il faut utiliser la connaissance des accidents en fonction de leur gravité et de leur alcoolémie telle que le synthétise le tableau ci-dessous.

Accidents corporels et mortels au taux d'alcoolémie connu par types d'accidents en 2004

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents avec alcool	827	5 406	6 233
Accidents sans alcool	1 866	57 316	59 182
Accidents au taux d'alcoolémie connu	2 693	62 722	65 415
Accidents au taux d'alcoolémie indéterminé	2 073	17 902	19 975
Ensemble	4 766	80 624	85 390

Source : ONISR, fichier des accidents.

Évaluation du nombre d'accidents mortels qui pourraient être évités

Pour estimer le nombre 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.

Les taux utilisés sont d'une part le taux d'alcoolémie des conducteurs précédemment calculés et d'autre part la part des accidents mortels avec alcool ce qui équivaut à la part des conducteurs responsables avec alcool si on fait l'hypothèse que dès qu'il y a un conducteur alcoolisé, celui-ci est le responsable principal de l'accident.

	Alcool	Sans alcool
Conducteurs	4,7 %	95,3 %
(Responsables) accidents mortels	827	1 866

L'odds-ratio calculé sur les accidents au taux d'alcoolémie connu est égal à 8,9.

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 inférieur au taux légal afin de ne pas rendre mortel l'accident dans lequel il a été impliqué.

Cette « efficacité » serait de :

1 -1 / odds-ratio = 88,8 %.

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 :

827 x 88,8 % = 734 soit 27 % (734/2 693) des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.

Évaluation du nombre de vies humaines sauvées

Ces 827 accidents mortels avec alcool ont entraîné la mort de 926 personnes. On a donc en moyenne 1,12 tué par accident mortel avec alcool. En appliquant cette valeur

aux 734 accidents mortels qui auraient pu être évités, on obtient un gain de vies potentiel minimum lié à l'alcool au volant de :

734 x 1,12 = 822 soit 27,8 % (822/2952) des tués des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.

Ainsi, en 2004, 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 27,8 %.

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 1 299 accidents mortels et 1 455 tués.

En 2003, le même calcul estimait à 1 644 le nombre de décès imputables à l'alcool au volant. L'amélioration du comportement des conducteurs a donc épargné la vie de 189 personnes.

Port de la ceinture de sécurité en circulation et dans les accidents – vies sauvées grâce à la ceinture

MESURES DU PORT DE LA SÉCURITÉ DE JOUR AUX PLACES AVANT DES VOITURES DE TOURISME

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 circulation 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 %)	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Autoroutes de liaison	*96*	97	97	98	**99**
Autoroutes de dégagement	*91*	94	95	97	**98**
Routes nationales	*94*	95	95	96	**98**
Routes départementales à grande circulation	*94*	96	95	97	**98**

Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle.

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 %)	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Routes nationales en traversées d'agglomérations	*92*	*92*	93	95	**97**
Metz	*83*	85	86	92	**96**
Lille	88	*87*	*87*	93	**95**
Nantes	86	*85*	87	92	**93**
Lyon	*65*	68	70	84	**91**
Toulouse	84	86	*79*	**87**	**87**
Avignon	62	*61*	64	83	**88**
Ensemble grandes agglomérations de province	*78*	79	79	88	**92**
Paris	*77*	82	82	93	**94**

Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle.

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, on remarque une nette progression du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme en 2004. On observe par ailleurs que le resserrement des valeurs des taux de port enregistrés entre les villes de la zone nord de la France et celles de la zone sud se poursuit. Les disparités régionales sont quasiment résorbées.

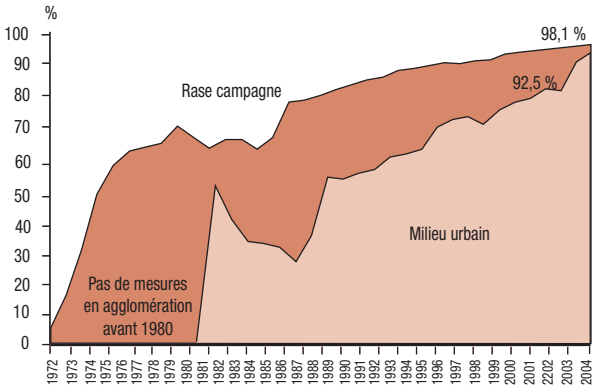
Rappelons ici que selon les études d'efficacité, sur 100 conducteurs tués dans un accident de la circulation, alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, 45 auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture.

La ceinture arrière

Les taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme se rapprochant des 100 %, la généralisation du port de la ceinture aux places arrière constitue désormais un enjeu prioritaire en termes de sécurité.

Un premier sondage réalisé fin 2004 en milieu urbain, a montré qu'un peu moins des trois quarts des passagers assis aux places arrière des véhicules de tourisme bouclaient leur ceinture (74,2 %). Ce chiffre est à rapprocher des 92,5 % des occupants des places avant bouclés en milieu urbain, au cours de l'année 2004. On peut constater également que le taux des passagers bouclés aux places arrière était plus élevé chez les enfants (88,5 %) que chez les adultes (62,6 %). Ces premiers éléments sont cependant à considérer avec prudence étant donné le faible effectif du panel, les observations portant sur 547 passagers aux places arrière.

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2004 aux places avant des voitures de tourisme



PORT DE LA CEINTURE DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Une première partie traitera du port de la ceinture dans les voitures de tourisme des usagers impliqués dans un accident corporel. Puis, nous allons estimer le nombre de vies qui auraient pu être sauvées si tous les usagers avaient mis leur ceinture de sécurité en 2004.

Avertissement : 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 fait par constatation sur place ou par interrogation des personnes indemnes ou blessées. De ce fait, le pourcentage d'indéterminé du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important : 15 % pour l'ensemble des impliqués.

De plus, dans la mesure où le non-port de la ceinture est une infraction et peut avoir des conséquences en terme d'assurance, le témoignage des impliqués peut conduire à surestimer le taux de port.

L'Observatoire préconise de privilégier l'observation des dispositifs de sécurité, qui sont brûlés après le choc pour déterminer si l'usager portait ou non la ceinture de sécurité.

Dans le tableau ci-dessous, les taux de port de la ceinture de sécurité sont calculés sur les usagers dont le taux de port est connu. Cette estimation est basée sur l'hypothèse que les usagers dont le port est indéterminé se répartissent comme les usagers dont le port de la ceinture de sécurité est connu. Cette hypothèse donnant une efficacité de la ceinture particulièrement forte (de l'ordre de 89 % alors que la littérature conclut à une efficacité de l'ordre de 50 %), nous utiliserons par la suite une autre hypothèse. Néanmoins, cette estimation permet de comparer les taux de port sur différentes années et de voir son impact dans l'accidentologie en France.

Les résultats

En 2004, sur les 3 186 tués dans des voitures de tourisme ; plus d'un usager sur quatre n'était pas ceinturé. Ce taux est à relativiser sachant que dans 16 % des cas, le port de la ceinture n'était pas connu. Pour les blessés, le taux de port est plus important puisqu'il passe à 87,5 % pour les blessés graves et à 95 % pour les blessés légers.

23 % des conducteurs non ceinturés impliqués dans un accident corporel ont été tués, alors que moins de 2 % des conducteurs ceinturés ont péri. Ne pas porter sa ceinture augmente donc la gravité des blessures dans un accident.

Entre 2003 et 2004, le taux de port de la ceinture des impliqués dans un accident s'est sensiblement amélioré, il passe de 95,3 % en 2003 à 96,3 % en 2004. Ce résultat corrobore l'enquête présentée en première partie.

Selon la place de l'usager, les taux de port ne sont pas les mêmes : ainsi seulement 88,5 % des passagers arrière impliqués dans un accident portaient sa ceinture contre 95,2 % pour les passagers avant. On note de même que plus la gravité des blessures augmente, plus le taux de port diminue.

Impliqués dans un accident corporel, usagers d'une voiture de tourisme en fonction du port de la ceinture et de la gravité en 2004

		Tués	Impliqués non tués	dont blessés graves	dont blessés légers
Conducteur	Ensemble	2 313	94 072	5 509	31 096
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**74,0 %**	**97,3 %**	**89,7 %**	**95,9 %**
	Taux d'indéterminé	15,3 %	14,8 %	11,5 %	13,7 %
Passager	Ensemble	873	27 792	2 809	15 923
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**71,3 %**	**92,9 %**	**83,1 %**	**92,2 %**
	Taux d'indéterminé	17,9 %	16,2 %	13,0 %	17,9 %
dont passager avant	*Ensemble*	*556*	*18 307*	*1 773*	*10 800*
	Taux de port de la ceinture de sécurité	***81,3 %***	***95,2 %***	***89,5 %***	***94,6 %***
	Taux d'indéterminé	*16,4 %*	*16,7 %*	*11,8 %*	*18,0 %*
dont passager arrière	*Ensemble*	*315*	*9 389*	*1 031*	*5 045*
	Taux de port de la ceinture de sécurité	***53,2 %***	***88,5 %***	***71,7 %***	***87,2 %***
	Taux d'indéterminé	*20,6 %*	*14,8 %*	*14,7 %*	*17,0 %*
Ensemble	Ensemble	3 186	121 864	8 318	47 019
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**73,3 %**	**96,3 %**	**87,5 %**	**94,7 %**
	Taux d'indéterminé	16,0 %	15,1 %	12,0 %	15,1 %

NB : la somme des victimes passagers avant et passagers arrière n'est pas égale au total passagers car il existe des occupants de voitures de tourisme dont la place est indéterminée.
Source : ONISR, fichier des accidents.

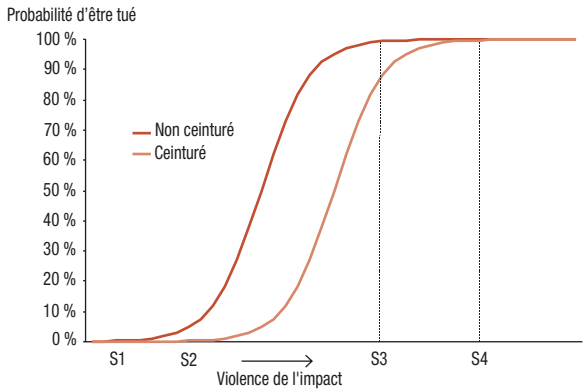
L'efficacité de la ceinture de sécurité

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. Nous avons en effet sélectionné sur cette période les accidents où 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'accident, 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'impact inférieure à S1, les probabilités 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'usager 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.

Probabilité d'être tué dans un accident corporel en fonction de la violence du choc
(source : Evans)



L'étude d'Evans de 1996 aboutit à une efficacité globale moyenne de la ceinture de sécurité de 42 %. L'étude du FARS de 2002 donne une efficacité conjuguée ceinture plus airbag de l'ordre de 68 %. D'autres études, comme celle du LAB donnent des efficacités d'environ 50 %. Pour l'estimation des vies sauvées, nous choisirons ce taux intermédiaire de 50 %.

Estimation du nombre de vies sauvées

Avant de calculer le nombre de vies sauvées, il convient donc de redresser les indéterminés. La méthode utilisée auparavant ne donne pas de résultat satisfaisant : la répartition des indéterminés de façon proportionnelle aux usagers dont le port est connu aboutit à une efficacité de la ceinture de l'ordre de 89 %, ce qui est impossible.

Par rapport aux années précédentes, nous avons dû actualiser la méthode qui s'appuyait jusqu'à présent sur des résultats de 1996. De plus, les actions menées en matière de qualité des données sur la ceinture ont fait grandement varier le taux d'indéterminés : pour les impliqués, il passe de 20 % en 2003 à 15 % en 2004. La méthodologie n'étant pas transposable en l'état, il fallait la modifier. Nous nous sommes donc appuyés cette année sur une étude du LAB, qui ne donne pas des résultats sensiblement différents. Cette enquête conclut, en comparant pour plus de 1 500 occupants les véritables taux de port lors de l'analyse des voitures avec le codage des forces de police et de gendarmerie que les vrais taux de port sont de l'ordre de 10 points inférieur pour les tués et de 15 points inférieurs pour les impliqués.

On estime donc les taux de port de la ceinture de la façon suivante :
– taux de port de la ceinture parmi les tués :
73,3 % – 10 = 63,3 % ;
– taux de port de la ceinture parmi les impliqués :
95,7 % – 15 = 80,7 %.

Après redressement, la répartition obtenue est la suivante :

Usagers de voitures de tourisme tués et non tués en fonction du port de la ceinture de sécurité en 2004

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	2 016	98 912	100 928
Non ceinturés	1 170	22 952	24 122
Taux de port de la ceinture	63,3 %	81,2 %	80,7 %
Total	3 186	121 864	125 050

Source : ONISR, fichier des accidents.

Comme la ceinture n'est efficace qu'à 50 %, on obtient un gain de vies de :

1 170 x 50 % = 585

Cette enjeu se décompose environ en 70 % de conducteurs, 15 % de passagers avant et 15 % de passagers arrière.

En 2004, si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité, le nombre total de tués aurait pu être réduit de 11 % et le nombre de tués dans les voitures de tourisme de plus de 18 %.

En 2003, on a estimé avec la même méthode que 612 vies auraient pu être sauvées avec le port de la ceinture de sécurité. Ainsi, le port plus systématique de la ceinture de sécurité en 2004 a épargné la vie de 27 personnes.

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.

RASE CAMPAGNE

Taux de port (en %)	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Routes nationales à 2 ou 3 voies	93	*90*	94	98	**100**
Routes départementales à grande circulation	93	*70*	95	91	**100**

Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle.
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 %)	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Routes nationales en traversées d'agglomérations	*89*	90	97	**98**	**98**
Ensemble des grandes agglomérations de province	*91*	93	95	**95**	94
Agglomération parisienne	97	*96*	99	**100**	**100**
dont Paris	97	*96*	98	98	**100**

Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle.
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 des réseaux de rase campagne et urbain, les valeurs relevées sont comprises entre 94 % et 100 %, soit égales ou très proches du maximum.

On observe en 2004 des valeurs de taux de port globalement supérieures ou égales à celles relevées en 2003, sauf en ce qui concerne l'ensemble des grandes agglomérations de province.

Ces constatations doivent toutefois être utilisées avec prudence au vu du faible effectif de l'échantillon.

Au total, ce sont 452 cyclomoteurs qui ont été observés en 2004, avec 503 occupants (conducteurs et passagers). Le coefficient d'occupation moyen s'établit donc à 1,11 occupant par véhicule contre 1,10 en 2003.

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.

RASE CAMPAGNE

Taux de port (en %)	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Autoroutes de liaison	*96*	**98**	*96*	**98**	97
Autoroutes de dégagement	*97*	**98**	*97*	*97*	*97*
Routes nationales à 2 x 2 voies	97	**98**	94	96	*88*
Routes nationales à 2 ou 3 voies	**99**	**99**	97	*94*	*94*
Total routes nationales	**99**	**99**	96	95	*92*
Routes départementales à grande circulation	95	97	**99**	97	*92*

Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle.
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 %)	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Routes nationales en traversées d'agglomérations	**98**	**98**	95	*94*	96
Ensemble des grandes agglomérations de province	**97**	**97**	**97**	96	*95*
Agglomération parisienne	*98*	*98*	*98*	**99**	**99**
dont Paris	*98*	*98*	*98*	**99**	*98*

Source : DSCR, Institut de sondages Lavialle.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Même si les taux de port du casque constatés restent à un niveau élevé, supérieur dans l'ensemble à 90 %, on observe en 2004 une stabilisation des résultats par rapport à l'année précédente, excepté sur les routes nationales et sur les routes départementales à grande circulation où ils se sont dégradés. On peut noter par ailleurs, que 2 143 motos ont été observées pour un total de 2 508 occupants recensés (conducteurs et passagers). Cela donne un coefficient moyen de 1,17 occupant par véhicule, proche de celui relevé en 2003 (1,15) et supérieur à celui observé pour les cyclomoteurs (1,11).

L'utilisation des feux de croisement le jour

UN ENJEU SÉCURITAIRE IMPORTANT

La mise en œuvre de la mesure est née d'un constat simple : la mauvaise perception par les usagers de la route des véhicules qui les environnent génère de très nombreux accidents. Or, ces accidents pourraient être en grande partie évités. L'usage des feux de croisement le jour permet en effet à tous les usagers quels qu'ils soient (usagers de véhicule à moteur ou piéton ou cycliste) d'appréhender le danger plus rapidement et de manière plus distincte.

Cet enjeu sécuritaire est souligné par les études scientifiques menées en France ainsi que dans les différents pays qui ont adopté la mesure. Toutes s'accordent à considérer que l'allumage généralisé des feux de croisement le jour constitue un gisement de sécurité non négligeable. Un gain substantiel en vies sauvées, estimé entre 5 % et 8 %, est ainsi attendu.

Ce gain sécuritaire est à rapprocher des inconvénients liés à la très légère augmentation de la consommation de carburant (coût et pollution) ainsi qu'au changement plus fréquent des ampoules. On estime ainsi à 1 % le surcroît de consommation qu'entraînerait en moyenne l'allumage généralisé des feux de croisement le jour. Par ailleurs, si la mesure est adoptée définitivement, il est vraisemblable que les constructeurs proposeront des feux dédiés moins puissants et moins consommateurs d'énergie dont le surcroît de consommation est évalué à environ 0,5 %.

C'est en fonction de toutes ces données que le gouvernement a décidé d'expérimenter l'allumage des feux de croisement le jour, hors agglomération, à partir du 1er novembre 2004, cette expérimentation prenant dans un premier temps la forme d'une recommandation. À l'automne 2005 un bilan complet de l'expérimentation sera présenté au gouvernement qui décidera de l'extension, du maintien ou de l'abandon de la mesure.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière a été chargé de l'évaluation à laquelle les associations d'usagers seront associées. Cette évaluation comprend trois volets :
– la mesure de l'usage effectif par les conducteurs ;
– l'opinion des Français ;
– l'analyse de l'accidentologie.

LA MESURE DE L'USAGE EFFECTIF PAR LES CONDUCTEURS DES FEUX DE CROISEMENT LE JOUR

Les mesures sur l'utilisation des feux de jour sont issues de sondages effectués pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière par les enquêteurs de la même société d'études spécialisée qui réalise déjà les enquêtes « vitesse » et « ceinture » (ISL : Institut de sondages Lavialle). Depuis le début de l'année 2005 des mesures complémentaires sur le réseau départemental sont effectuées par certaines directions départementales de l'équipement (DDE).

Entamée en septembre 2004, soit deux mois avant le début de l'expérimentation, la constitution de l'historique des données se poursuit va permettre de mieux connaître et comprendre l'usage réel des feux de croisement le jour. C'est un des paramètres essentiels dans l'appréciation de l'impact de la mesure sur les accidents et pour les comparaisons futures.

On a constaté que le taux d'utilisation des feux de route sur les réseaux à grande circulation (autoroutes et routes nationales à fort débit) avait progressé jusqu'au mois de décembre avec une pointe a plus de 50 %, pour décroître ensuite. Sur le réseau des routes départementales, l'usage diurne des feux de croisement se situe actuellement à une valeur inférieure, légèrement au-dessus de 20 %.

Les informations recueillies ont mis en évidence également **un fort gradient nord/sud**, le taux d'utilisation des feux de croisement le jour dans la moitié nord de la France étant supérieur à celui de la moitié sud.

Mais le facteur explicatif qui semble le plus pertinent est la **variation diurne des conditions d'éclairement**. On a constaté en effet que c'est la graduation dans la luminosité ambiante qui conditionne l'utilisation des feux de jour. On ne dispose malheureusement que d'informations parcellaires (mais néanmoins très significatives) sur cette donnée très difficile à mesurer et exprimer de manière rigoureuse. C'est ainsi que sur les routes départementales le taux d'utilisation des feux de croisement de jour variait de 35,4 % à 12,5 % selon que le ciel était couvert ou dégagé (mesures réalisées en janvier 2005 par les DDE).

Évolution de la proportion de feux de jour allumés (début de l'expérience : novembre 2004)

	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Nationales 2 x 2 voies	Nationales campagne	Routes départementales	Grande circulation*	Rase campagne **
Septembre	*8,1 %*	*5,0 %*	*3,0 %*	*3,9 %*	*NS*	*5,7 %*	*NS*
Octobre	*14,8 %*	*26,4 %*	*12,9 %*	*5,8 %*	*NS*	*19,4 %*	*NS*
Novembre	41,8 %	26,3 %	42,9 %	34,0 %	NS	36,5 %	NS
Décembre	64,2 %	50,2 %	39,2 %	31,7 %	NS	51,9 %	NS
Janvier	45,5 %	37,7 %	51,5 %	15,2 %	23,9 %	34,5 %	29,4 %
Février	33,2 %	26,2 %	–	15,6 %	20,4 %	25,0 %	22,2 %

Remarque : ne sont pas prises en compte les mesures faites par temps de pluie ou de brouillard.
NS = non significatif.
* Grande circulation = ensemble des réseaux autoroutiers et national.
** Rase campagne = réseau grande circulation plus routes départementales.

L'OPINION DES FRANÇAIS

L'opinion des Français a été analysée à deux reprises par sondages en septembre 2004 et en janvier 2005 (IFOP). Ces sondages montrent que la notoriété de la mesure a fortement augmenté entre les deux dates, passant 77 % à 91 %. Au cours de cette même période, les opinions sont restées pratiquement stables avec 52 % de favorables en janvier 2005 contre 56 % en septembre 2004.

On peut noter également que 38 % des personnes interrogées n'avaient pas l'intention d'allumer les feux en septembre. En janvier, 30 % déclarent n'avoir jamais allumé leurs feux de croisement le jour et 11 % ne les avoir allumés que rarement.

L'ANALYSE DE L'ACCIDENTOLOGIE

La méthode proposée repose sur la comparaison des accidents de jour hors agglomération avec véhicule seul et les accidents avec tiers (accidents à plusieurs véhicules ou véhicule x piéton). L'hypothèse est que la plupart des facteurs qui font évoluer le nombre des accidents à court terme, à savoir la vitesse, l'alcool, la ceinture, l'aptitude à la conduite, jouent de manière voisine pour les deux catégories d'accidents.

L'évaluation finale sera rendue au début de l'automne 2005.

Évolution des principales infractions entre 1995 et 2004

Le volume des infractions relevées chaque année par les services de police et de gendarmerie, hors le nombre des contraventions constatées par les polices municipales [21] est resté relativement stable au cours de ces dix dernières années. Il se situe entre un minimum de 12,8 millions pour l'année 2001 et un maximum de 16,1 millions en 1999.

En 2004, le volume des infractions est passé à 15,5 millions en raison du développement du contrôle-sanction automatisé (1 465 530 excès de vitesse relevés).

Sur 14 millions d'infractions hors contrôle-sanction automatisé, 7,6 millions sont des *contraventions aux règles de stationnement*, en diminution annuelle de 11,8 % et représentent 54 % de l'ensemble des infractions. Ce volume place l'année 2004 au niveau le plus faible depuis dix ans [22].

Le nombre des *contraventions aux règles de limitation de vitesse* établies par les forces de l'ordre dans le cadre de contrôles routiers est demeuré relativement stable jusqu'en 2001 à un niveau compris entre 1 et 1,3 million. Après une augmentation en 2002, il atteint en 2003 le niveau de 1,5 million (+ 11 %) et s'élève en 2004 à plus de 1,6 million, soit une hausse de 8 %.

Les *délits* sont en progression annuelle de 49 % en 2004 et atteignent 399 000 en volume. Ils représentent 2,8 % de l'ensemble des infractions en 2004. Une des explications de cette variation est l'adoption de la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité.

Ce texte a transformé en délit trois contraventions de cinquième classe :
– la circulation d'un véhicule terrestre à moteur sans assurance ;
– la conduite d'un véhicule sans permis ;
– la conduite d'un véhicule sans permis correspondant à la catégorie du véhicule.

De plus, il a créé deux nouveaux délits :
– la circulation d'un véhicule muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule ;
– le refus par le conducteur d'obtempérer à une sommation de s'arrêter dans des circonstances exposant autrui à un risque de mort ou de blessures.

En 2004, 35 % des délits sont des *infractions relatives à l'alcoolémie au volant*, soit un volume de 140 000. L'augmentation des contrôles de l'imprégnation alcoolique depuis 2003 se confirme cette année avec 10 millions de dépistages pratiqués, en progression annuelle de 4,8 %. Le nombre de ces dépistages et des contrôles préventifs effectués place l'année 2004 à un niveau encore jamais atteint. En effet, le volume des opérations préventives s'élève à 7,9 millions, en augmentation annuelle de 3 %. Plus de 277 000 dépistages se sont révélés positifs, en augmentation de 14 %, ce qui porte le taux de positivité à 2,3 %.

L'usage de produits stupéfiants lors de la conduite d'un véhicule, entré dans le domaine d'activité de contrôle des forces de l'ordre à partir du deuxième semestre de l'année 2003, a fait l'objet de 2 138 dépistages. 15 900 contrôles ont été effectués en 2004 dont 22 % se sont révélés positifs.

Le nombre des *défauts de port de la ceinture de sécurité* est en forte diminution annuelle de 20 % à 652 000, après trois années consécutives de hausse. Il se situe au niveau moyen de la décennie, le minimum se situant en 1995 à moins de 600 000.

De même, le volume des *défauts de port de casque* est en baisse de 9,4 % à 72 500. Il se situe au niveau le plus bas des dix dernières années.

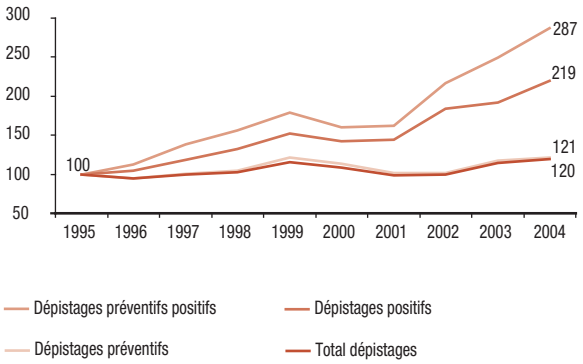
Le nombre des *franchissements de feux tricolores au rouge fixe,* en baisse annuelle de 12 % à 233 000 infractions, reste néanmoins le plus élevé de la décennie après l'année 2003 (264 000).

Le volume des *franchissements de panneaux « stop »* évolue nettement à la hausse, en accroissement annuel de 19 %, à 128 400 infractions. Il se situe au niveau le plus élevé des dix dernières années.

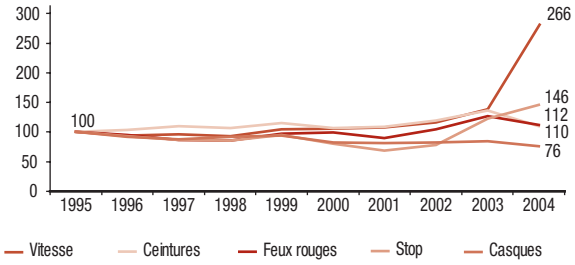
Quant au nombre de *restrictions administratives du droit de conduire* (rétention immédiate suivie d'une suspension), il s'établit à 156 000 en 2004, en légère diminution annuelle de 2,8 %. La stagnation relative de cet indicateur s'explique par la diminution du nombre des grands excès de vitesse et l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire aux excès de vitesse d'au moins 40 km/h et inférieurs à 50 km/h.

21. Les statistiques relevées par les polices municipales, de l'ordre de 5,5 millions procès-verbaux en 2003, qui étaient estimées par les services de la Direction centrale de la sécurité publique ne sont plus comptabilisées en 2004.
22. Ce chiffre ne prend toutefois pas en compte les contraventions établies par les polices municipales dont le recueil national des statistiques est à l'étude.

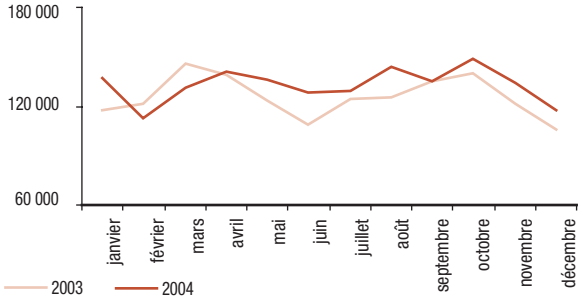
Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1995)



Évolution des infractions (base 100 en 1995)



Évolution mensuelle du nombre de PV pour excès de vitesse (hors CSA)



ANNEXE

Infractions relevées – répartition contraventions/délits

	Infractions		dont contravention hors stationnement		dont délits	
	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**
1995	14 026 424	*100*	5 372 568	*100*	240 085	*100*
1996	14 498 754	*103*	5 272 689	*98*	231 496	*96*
1997	15 210 901	*108*	5 278 606	*98*	234 106	*98*
1998	14 420 766	*103*	4 883 862	*91*	226 597	*94*
1999	16 143 538	*115*	5 804 462	*108*	267 199	*111*
2000	15 337 111	*109*	5 399 090	*100*	254 806	*106*
2001	12 890 840	*92*	5 045 956	*94*	246 162	*103*
2002	13 549 039	*97*	5 449 575	*101*	257 034	*107*
2003**	14 770 184	*105*	6 101 375	*114*	266 691	*111*
2004**	15 539 833	*111*	7 891 332	*147*	398 997	*166*

* Base 100 en 1995.
** Y compris CSA (infractions relevées par contrôle-sanction automatisé) 2003 : 103 889, 2004 : 1 465 530.
Source : ministère de l'Intérieur, DLPAJ.

Restrictions administratives du droit de conduire prononcées

	Nombre	*Évolution**
1995	154 464	*100*
1996	113 462	*73*
1997	93 983	*61*
1998	94 954	*61*
1999	110 276	*71*
2000	112 910	*73*
2001	109 659	*71*
2002	158 381	*103*
2003	160 504	*104*
2004	156 011	*101*

* Base 100 en 1995

Source : ministère de l'Intérieur, DLPAJ.

Alcoolémie

	Tous dépistages		Dépistages positifs		Dont dépistages préventifs		Dépistages préventifs positifs		Taux de positivité
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	
1995	8 426 940	*100*	126 547	*100*	6 557 921	*100*	62 953	*100*	0,96 %
1996	7 990 692	*95*	132 283	*105*	6 188 748	*94*	71 074	*113*	1,15 %
1997	8 376 939	*99*	149 620	*118*	6 572 783	*100*	87 266	*139*	1,33 %
1998	8 618 406	*102*	167 465	*132*	6 836 119	*104*	98 438	*156*	1,44 %
1999	9 731 699	*115*	193 192	*153*	7 942 681	*121*	112 456	*179*	1,42 %
2000	9 146 230	*109*	179 974	*142*	7 422 337	*113*	100 756	*160*	1,36 %
2001	8 275 651	*98*	182 829	*144*	6 642 584	*101*	102 342	*163*	1,54 %
2002	8 377 355	*99*	232 317	*184*	6 685 072	*102*	136 214	*216*	2,04 %
2003	9 617 684	*114*	243 256	*192*	7 703 816	*117*	156 747	*249*	2,03 %
2004	10 084 154	*120*	277 679	*219*	7 942 467	*121*	180 718	*287*	2,28 %

* base indice 100 pour l'année 1995

Source : ministère de l'Intérieur, DLPAJ.

Autres infractions : vitesse, ceinture, casque, feu rouge, stop

	Contraventions à la vitesse		Non-port de la ceinture		Non-port du casque	
	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**
1995	1 165 347	*100*	594 834	*100*	95 225	*100*
1996	1 097 056	*94*	618 014	*104*	87 522	*92*
1997	1 116 788	*96*	653 523	*110*	83 791	*88*
1998	1 084 010	*93*	634 550	*107*	87 442	*92*
1999	1 215 793	*104*	687 950	*116*	90 015	*95*
2000	1 231 304	*106*	636 647	*107*	78 556	*82*
2001	1 262 745	*108*	648 575	*109*	77 777	*82*
2002	1 354 957	*116*	707 553	*119*	78 161	*82*
2003**	1 611 240	*138*	810 936	*136*	80 116	*84*
2004**	3 099 257	*266*	652 036	*110*	72 568	*76*

* Base 100 en 1995.

** Y compris CSA (infractions relevées par contrôle-sanction automatisé) 2003 : 103 889, 2004 : 1 465 530.

Source : ministère de l'Intérieur, DLPAJ.

	Franchissement feu rouge		Franchissement stop	
	Nombre	***Évolution****	**Nombre**	***Évolution****
1995	208 432	*100*	88 089	*100*
1996	198 530	*95*	82 292	*93*
1997	180 499	*87*	76 750	*87*
1998	178 622	*86*	75 004	*85*
1999	202 713	*97*	83 711	*95*
2000	207 651	*100*	70 836	*80*
2001	188 350	*90*	60 392	*69*
2002	218 271	*105*	69 032	*78*
2003	264 284	*127*	108 032	*123*
2004	233 144	*112*	128 358	*146*

* Base 100 en 1995.
Source : ministère de l'Intérieur, DLPAJ.

Le permis à points en 2004

Depuis sa création en 1992, le système du permis à points a traité chaque année un nombre croissant de dossiers, à l'exception de l'année 2002 qui avait connu une baisse de 2,2 % par rapport à l'année 2001, et de l'année 1998 en stagnation par rapport à l'année 1997.

Avec un volume de 2 527 678 dossiers traités, soit une augmentation annuelle de plus de 52 %, l'année 2004 confirme et amplifie la forte hausse de 40 % déjà enregistrée en 2003. Les augmentations 2004 et 2003 constituent les plus fortes variations depuis 1994.

Le nombre des infractions traitées suit exactement la même évolution que celle des dossiers traités depuis 1994. Il est en forte hausse cette année de plus de 50 % à 2 550 501.

Avec un volume de 6 442 660 en 2004, le nombre de points retirés est également en hausse, de 44,5 % par rapport à l'année précédente qui avait connu la plus forte progression (+ 44 %) depuis 1994.

Ces évolutions s'expliquent notamment par l'essor du contrôle-sanction automatisé. 1 465 530 excès de vitesse ont été relevés au moyen de cette procédure en 2004 auxquels il faut ajouter les 1 633 727 constatés par les forces de l'ordre.

LES NOUVELLES DISPOSITIONS

En 2004, les modifications législatives et réglementaires affectant le Code de la route ont eu un effet direct sur le fonctionnement du permis à points.

La *loi n° 2004-404 du 9 mars 2004* portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité a créé deux nouveaux délits entraînant chacun un retrait de six points. En effet, ce texte institue notamment dans le but de lutter plus efficacement contre la volonté de certains contrevenants de tromper les contrôles automatiques, le délit d'usurpation de plaque d'immatriculation. Il crée également le délit de refus, par le conducteur, d'obtempérer à une sommation de s'arrêter dans des circonstances exposant autrui à un risque de mort ou de blessures.

Le *décret n° 2004-1 138 du 25 octobre 2004* relatif à la conduite sous l'emprise d'un état alcoolique et modifiant le Code de la route, a abaissé le seuil d'alcoolémie pour les conducteurs des véhicules affectés au transport en commun de personnes, de 0,5 g/l à 0,2 g/l de sang. Cette contravention de quatrième classe est sanctionnée d'un retrait de six points.

Enfin, le Comité interministériel de la sécurité routière du 7 juillet 2004 a défini les modalités d'application de la décision du Premier ministre, annoncée dans son allocution du 6 mai 2004, d'adapter la sanction à la gravité de l'infraction et de conforter ainsi l'adhésion du public à la politique de sécurité routière. Le *décret n° 2004-1330 du 6 décembre 2004* relatif aux sanctions en matière de dépassement des vitesses maximales autorisées et modifiant le Code de la route, stipule que désormais, les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h lorsque la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h, ne seront plus sanctionnés que d'une contravention de troisième classe. Le montant de l'amende forfaitaire est abaissé de 90 à 45 euros mais le retrait d'un point est inchangé.

LES CATÉGORIES D'INFRACTIONS

Il s'agit uniquement des infractions donnant lieu à un retrait de points en 2004. Leur répartition demeure similaire à l'an passé.

Les excès de vitesses restent majoritaires. Ils sont suivis, par ordre décroissant, des infractions à l'obligation de port du casque et de la ceinture de sécurité, puis de celles concernant les règles de la circulation et de la priorité et enfin de celles relatives à l'alcoolémie au volant.

Les excès de vitesse ayant entraîné un retrait de points en 2004 s'élèvent au nombre de 1 357 000 et sont en très forte augmentation de 72 % confirmant la nette hausse enregistrée en 2003 (+ 38 %). Leur part dans le total des infractions, croissante depuis 1999, augmente en 2004 à plus de 53 %. Ils sont commis pour l'essentiel par les hommes (74 % des infractions de la catégorie) mais la progression chez ceux-ci (+ 67 %) est moindre que chez les femmes (+ 89 %).

Le volume des infractions à l'obligation de port du casque ou de la ceinture de sécurité baisse de 4 % et la part respective de cette catégorie baisse de neuf points à 16 % de l'ensemble.

Le volume de la catégorie des infractions constatées en matière d'alcoolémie est à la hausse (122 800 infractions, soit + 8 % par rapport à 2003), en léger recul par rapport à la variation 2003/2002 qui s'élevait à + 18 %. Par ailleurs, l'augmentation est plus forte chez les femmes (+ 13 %) que chez les hommes (+ 8 %).

Ces évolutions sont le résultat de l'application des mesures de renforcement des contrôles routiers décidées par le gouvernement.

LES CLASSES DE CONTRAVENTIONS ET LES DÉLITS

Pour les seules contraventions ayant entraîné un retrait de points, la quatrième classe regroupe comme l'an passé le plus grand nombre d'infractions qui sont pour 60 % des excès de vitesse.

Les contraventions de quatrième classe augmentent en volume de près de 47 % avec plus de 2,2 millions d'infractions ce qui représente plus de 86 % de l'ensemble des délits et contraventions. Cet accroissement confirme la très forte augmentation de 2003 (+ 92 %) découlant de l'application des nouvelles règles édictées par le décret n° 2003-293 du 31 mars 2003 relatif à la sécurité routière. En effet, ce texte ajoute dorénavant à cette catégorie le défaut d'utilisation des ceintures de sécurité et le non-port du casque.

Viennent ensuite, les contraventions de deuxième classe (9 % de l'ensemble) qui ont vu leur nombre se multiplier par quatre. L'explosion du volume de ces contraventions est essentiellement à mettre en relation avec l'introduction par le décret précité d'une infraction spécifique « d'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation » : 43 939 faits constatés en 2003 pour 203 862 en 2004.

Les contraventions de cinquième classe (1 % de l'ensemble) visant principalement les grands excès de vitesse sont en baisse de 14 %.

Les délits, et uniquement ceux traités pour retrait de points, en majorité des conduites sous l'empire d'un état alcoolique passent du second au troisième rang des infractions et représentent 4 % du total de celles-ci.

LES CONDUCTEURS SANCTIONNÉS

Comme les années précédentes, les hommes sont majoritairement représentés dans les dossiers traités (1 900 000 dossiers, soit plus de 76 % de l'ensemble) par rapport aux femmes (590 000 dossiers, soit plus de 23 %).

Toutefois, les résultats enregistrés en 2004 confirment la tendance, apparue ces dernières années, à une augmentation du nombre des infractions commises par les femmes. Ainsi la hausse du nombre des dossiers traités est-elle plus importante pour les femmes (+ 69 %) que pour les hommes (+ 48 %), comme celle du nombre des infractions traitées (+ 68 % pour les femmes et + 46 % pour les hommes) et celle du nombre des points retirés (+ 54 % pour les femmes et + 42 % pour les hommes).

Les tranches d'âge des 26-35 ans et 36-50 ans restent celles où les conducteurs enfreignent le plus le Code de la route (58 % chez les hommes et 64 % chez les femmes). Les moins de 25 ans sont concernés par 21 % de l'ensemble des dossiers et les plus de 50 ans par 19 %.

LES RETRAITS DE POINTS

Le nombre des retraits de points est en progression constante depuis deux ans : + 43,7 % en 2003 et + 44,5 % en 2004. La répartition des dossiers traités en fonction du nombre de points retirés reste inchangée.

Les dossiers à trois points sont en nette progression (+ 79 %) en 2003 et demeurent toujours au premier rang à 708 000, en augmentation de 30 % cette année. Ils représentent 28 % de l'ensemble des dossiers. Figurent dorénavant dans cette catégorie les défauts de port de casque et de la ceinture de sécurité.

Le deuxième rang est toujours occupé par les dossiers à deux points qui, après la forte progression de 72 % en 2003, sont en hausse de plus de 61 % à 688 600. Ils prennent part pour plus de 27 % dans l'ensemble des dossiers. Cette inflation correspond à l'entrée dans cette catégorie de l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation.

Sont ensuite représentés à hauteur de 25 % les dossiers à un point qui sont en très forte progression à 625 700 (+ 85 %) par rapport à l'année 2003. Le développement du contrôle-sanction automatisé a engendré une multiplication des relevés d'excès de vitesse de moins de 20 km/h sanctionnés d'un seul point.

Enfin, les dossiers à quatre points se situent au quatrième rang à 15 % en augmentation de 50 % à 250 000. Font partie de cette catégorie le franchissement de panneaux « stop », en progression cette année, et le franchissement de feux tricolores au rouge fixe.

LES PERMIS INVALIDÉS

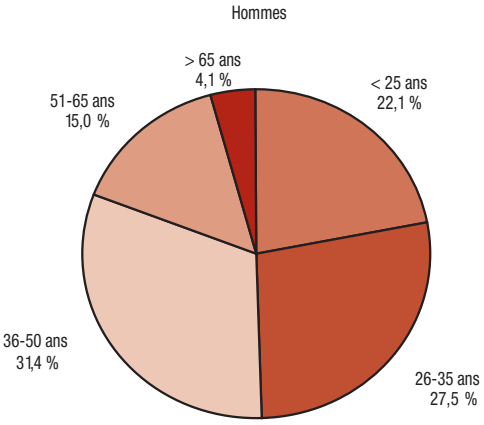
Au cours de l'année 2004, on compte 39 413 permis de conduire invalidés (au solde nul) soit une augmentation de plus de 87 % par rapport à 2003 et une multiplication par quatre en volume depuis 1997. Plus de 96 % de ces permis étaient détenus par les hommes (+ 87 %), la variation étant encore plus élevée pour les femmes (+ 106 %).

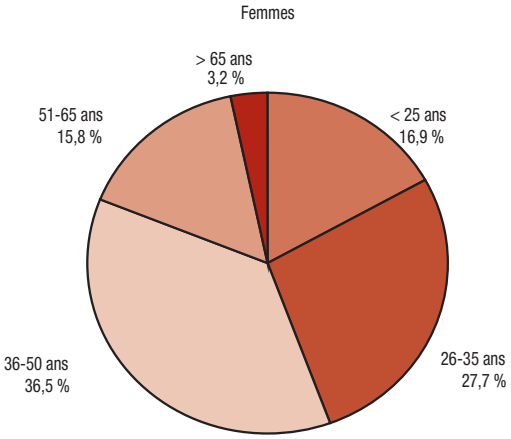
Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une augmentation marquée depuis 2003. Cette évolution tient à la fois à l'augmentation des contrôles routiers et au renforcement des barèmes de retraits de points.

LES RÉTABLISSEMENTS DU NOMBRE INITIAL DE POINTS

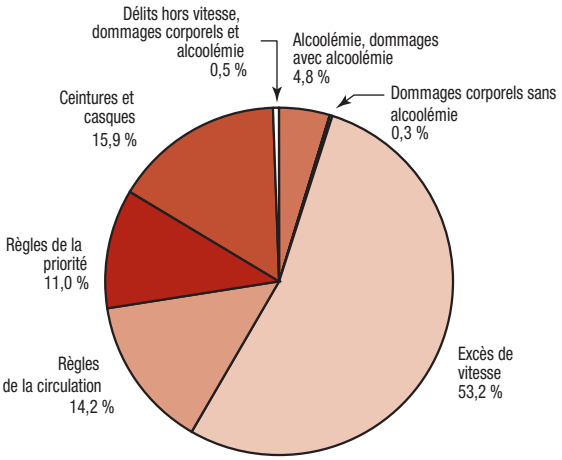
En 2004, 825 600 permis de conduire ont bénéficié d'un rétablissement du nombre initial de points, soit une diminution de près de 8 % par rapport à l'an passé, consécutive à des augmentations respectives de 6 % et 10 % pour les années 2003 et 2002.

Répartition des dossiers traités par sexe et par âge en 2004

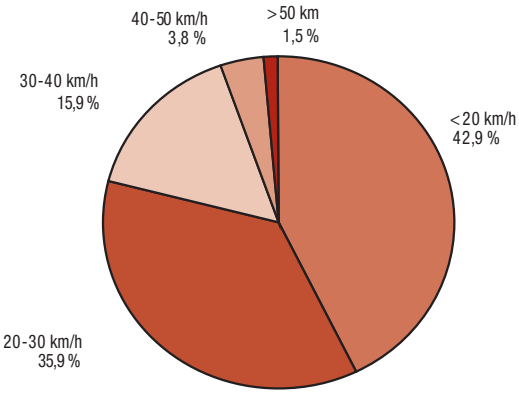




Répartition des infractions inscrites au SNPC en 2004



Répartition des infractions vitesse inscrites au SNPC en 2004



LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS/LES STAGES/LES CENTRES

Historique du permis à points

Le tableau ci-dessous donne une vue d'ensemble du fonctionnement du système depuis son origine jusqu'en 1998, les années suivantes figurent en tableau à la fin du chapitre.

Années / Thèmes	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Dossiers traités	394 971	782 383	803 857	1 011 674	1 046 764	1 043 442
Points retirés	1 176 621	2 387 492	2 266 143	2 837 280	2 876 246	2 821 563
Permis invalidés	3 295	5 213	8 443	10 387	11 055	10 548
Rétablissement du quantum initial			49 408	471 441	635 532	593 129
Stages en « alternative »	2 144 (en 1993 cumul des deux)	1 479	790	746	440	395
Stages « mixtes » (alternative et permis à points)		1 376	1 688	1 837	1 859	1 873
Stages en « reconstitution du capital »	2	57	151	365	476	510
Stagiaires dans le cadre de l'alternative	30 199	38 663	28 397	27 523	25 371	24 813
Stagiaires « permis à points »	322	3 383	7 578	12 678	15 636	15 755
Nombre de centres agréés	321	384	414	441	460	472
Contrôles effectués	–	–	21	10	11	11

Source : DSCR, Mission du permis à points.

La reconstitution du nombre de points

La reconstitution du capital de points du conducteur se fait suivant trois modes :
– la reconstitution totale du capital de points après un délai de trois ans ;
– la reconstitution partielle du capital de points après un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;
– la ré-attribution de points après un délai de dix ans.

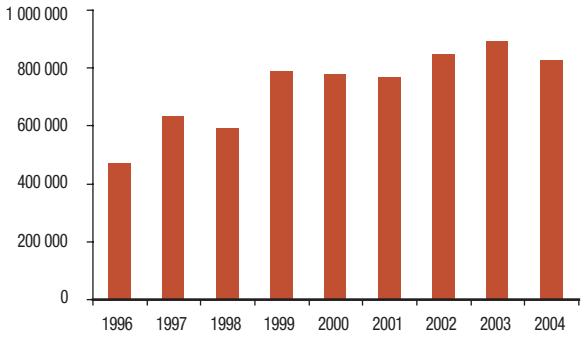
L'application de la règle des trois années

L'application de la règle des trois années passées sans commettre de nouvelle infraction entraînant retrait de points, a bénéficié, en 2004, à 825 624 conducteurs, soit une diminution de 7,9 % environ par rapport à 2003. Cette baisse significative fait suite à des hausses de + 10 % et + 3 % enregistrées respectivement en 2002 et 2003.

Cette tendance peut résulter de la forte progression du nombre de contrôles et corrélativement du nombre de points retirés. Il devient plus difficile de conserver intact son capital de points sur une longue durée : trois ans en l'occurrence. L'effet dissuasif du permis à points produit ses effets.

Le graphique ci-contre illustre l'évolution depuis 1996.

Évolution du nombre de conducteurs ayant bénéficié de la règle des trois années



Les conducteurs novices

La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et son décret d'application n° 2003-842 du 11 juillet 2003 sont venus abroger la réglementation antérieure (loi du 18 juin 1999) qui avait instauré pour les conducteurs novices l'obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière dès lors qu'ils avaient perdu quatre points ou plus.

Dans le nouveau dispositif, les conducteurs novices (durant la période probatoire) doivent se soumettre au stage de sensibilisation dès qu'ils ont un retrait de trois points ou plus. La mise en œuvre très récente à partir du 1er mars 2004, ne permet pas pour cette année 2004 de produire des données significatives sur l'ampleur de cette obligation. Il en est de même pour les stages obligatoires.

L'obligation de suivre le stage avait cessé dès la parution des nouveaux textes et la mise en application de ceux-ci ne s'est faite qu'au 1er mars 2004.

Pour l'année 2003, le service du fichier national des permis de conduire a comptabilisé 16 765 conducteurs concernés par le système antérieur et le nombre de ceux qui ont effectivement suivi le stage est de 8 325.

Les stages

En reconstitution partielle du capital de points

Après les hausses recensées en 2001 et 2002, respectivement + 7 % et + 5,6 %, un accroissement de + 66 % s'était produit en 2003 avec un nombre de 35 028 stagiaires, créant une rupture dans les rythmes antérieurs. En 2004, on relève un véritable « bond » : + 92,5 % avec 67 449 stagiaires

En alternative aux poursuites judiciaires

Le nombre de stagiaires ayant fréquenté ces stages en 2004 s'établit à 12 599. Si on compare à l'année 2003 où leur nombre était de 20 570, on constate une diminution de – 38,7 %, accentuant la baisse enregistrée depuis l'année 1995. Seule l'année 2001 avait connu une hausse qui n'aura été que temporaire. Cette diminution correspond à l'application de la forfaitisation des quatre premières classes d'infractions.

Les stages « justice »

Il s'agit des stages institués dans le cadre des peines complémentaires ou de l'obligation imposée dans le cadre du sursis avec mise à l'épreuve en application des articles R. 131-35-1 et R. 132-45 du Code pénal. Leur nombre, bien que non significatif, s'élève à 302 en 2004. Cette nouvelle « classe » de stagiaires est appelée à se renforcer dans les années qui viennent.

La ré-attribution de points après un délai de dix ans

Aux termes du troisième alinéa de l'article L. 223-6 du Code de la route, les points retirés du fait de contraventions passibles d'une amende forfaitaire sont ré-attribués au titulaire du permis de conduire à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la date à laquelle la condamnation est devenue définitive ou du paiement de l'amende forfaitaire correspondante.

Il ressort de cette disposition que 891 conducteurs ont bénéficié de cette disposition en 2004.

Les centres agréés

Leur nombre est de 997 au 31 décembre 2004, soit un accroissement de 24,3 % par rapport à 2003 où on recensait 786 centres (déjà en progression de 18,5 % par rapport à 2002). Cette progression est due à la convergence de plusieurs facteurs : le constat d'une augmentation sensible du nombre de stagiaires au cours des années 2003 et 2004 venant volontairement recapitaliser des points et l'anticipation de l'effet probable du permis probatoire pour les conducteurs novices qui se voient contraints de suivre le stage dès la perte de trois points ou plus de leur permis. Sans compter l'influence de certains médias qui ont traité du sujet des stages.

Les contrôles des centres agréés

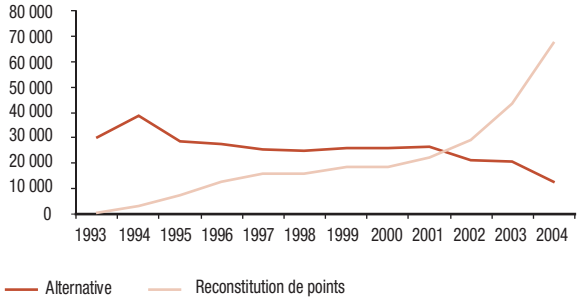
Pour satisfaire aux obligations légales (application de l'article R. 223-9 du Code de la route) les délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ont accès aux locaux affectés au déroulement des stages, et contrôlent les obligations mentionnées aux articles R. 223-5 à R. 223-8. En 2003, 27 contrôles ont été réalisés dans ce cadre.

Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer utilement depuis 1999, l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

Années / Thèmes	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Dossiers traités	1 103 179	1 204 372	1 214 175	1 187 101	1 660 016	2 527 678
Points retirés	2 940 562	3 175 619	3 180 578	3 100 966	4 458 497	6 442 660
Permis invalidés	10 548	11 758	13 410	13 601	20 967	39 413
Rétablissement du quantum initial	789 827	779 656	768 398	847 126	896 167	825 624
Nombre de dossiers « conducteurs novices »	–	–	8 343	24 928	16 765	NS
Stages en « alternative »	416	468	495	407	257	175
Stages « mixtes » (alternative et permis à points)	1 989	1 939	2 080	1 965	2 270	1 641
Stages en « reconstitution du capital »	663	698	887	1 127	1 582	3 567
Stagiaires dans le cadre de l'alternative	26 026	26 016	26 971	21 267	20 570	12 599
Stagiaires » permis à points » – volontaires	18 699	18 631	19 931	21 054	35 028	67 449
– novices	–	–	2 600	8 236	8 325	NS
Stagiaires » justice »	–	–	–	–	–	302
Nombre de centres agréés	530	580	607	664	786	977
Contrôles effectués	7	6	21	14	12	27

NS : non significatif.
Source : DSCR, Mission du permis à points.

Le graphique ci dessous illustre l'évolution du nombre de stagiaires ayant suivi des stages dans le cadre de l'alternative et en « reconstitution de points » depuis 1993.



ANALYSE DES INFRACTIONS EN FONCTION DE LEUR DATE DE COMMISSION

Les différentes analyses qui ont été faites ci-dessus concernent les infractions en fonction de ***la date où elles ont été enregistrées*** *dans le fichier national du permis de conduire (FNPC).*

Les analyses qui vont suivre partent d'un autre point de vue : il s'agit d'étudier les infractions en fonction de la ***date de la commission de l'infraction****.*

Ces analyses ont nécessité la création ***d'un info-centre*** *qui a été réalisé avec le concours du SETRA et la collaboration du ministère de l'Intérieur (DLPAJ).*

Cet info-centre permet notamment de connaître, année par année et par type d'infractions, comment se répartit le nombre de décisions respectives. En reliant ces données aux infractions constatées par les forces de l'ordre au cours de la même période, il est possible de calculer le taux d'enregistrement des infractions et d'approcher ainsi la mesure de l'efficacité de la procédure de retrait de points.

Cet info-centre permet également d'étudier le phénomène de la récidive, en calculant le taux d'infraction pour les conducteurs ayant tous leurs points et le taux de récidive pour ceux qui n'ont pas tous leurs points et d'éclairer ainsi le comportement des usagers.

Toutefois ces études nécessitent d'attendre que toutes les infractions d'une année aient été traitées pour pouvoir procéder à une telle analyse : ceci explique que les analyses faites ci-dessous s'arrêtent à l'année 2003. Elles sont néanmoins très instructives au moment où le permis à points va connaître un bouleversement quantitatif du fait de l'arrivée en masse des infractions constatées par le contrôle-sanction automatisé.

Le taux d'enregistrement du SNPC

En la matière, la référence est constituée par l'audit interministériel dont les résultats ont été publiés en novembre 2001. Des principales conclusions relatives à l'efficacité de la procédure de retrait de points, on retiendra trois phénomènes : une assez forte déperdition (taux d'enregistrement des infractions inférieur à 50% en moyenne), une tendance à l'amélioration (43 % en 1999 et 49 % en 2000) et enfin le constat d'une variabilité selon le type d'infractions.

En l'état des données disponibles, le rapprochement entre les procès-verbaux dressés et les infractions qui ont fait l'objet d'une décision de retrait de points peut-être mené sur deux catégories d'infractions qui représentent près des trois quarts des infractions traitées dans le cadre du permis à points : les contraventions liées à la vitesse et aux équipements de sécurité (non-port de la ceinture de sécurité et du casque). Le tableau ci-dessous montre que le taux d'enregistrement s'améliore, mais reste proche de 50 % et varie selon le type d'infraction.

	Années	PV dressés (A)	Infractions info-centre (B)	B/A en %
Vitesse	1999	1 215 793	577 795	47,5
	2000	1 231 304	629 702	51,1
	2001	1 262 745	603 804	47,8
	2002	1 354 957	613 808	45,3
	2003	1 611 240	835 819	51,9
Ceinture/casque	1999	777 965	295 133	37,9
	2000	715 203	329 956	46,1
	2001	726 352	320 975	44,2
	2002	785 714	375 315	47,8
	2003	891 052	444 500	49,9

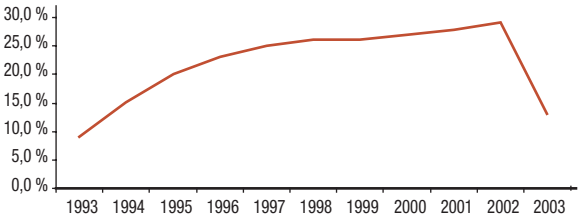
Source : DLPAJ (données PV) et Info-centre (ONISR-SETRA).

La part des infractions commises en état de récidive

Dans le cadre du permis à points, la récidive concerne des conducteurs qui, dans les trois années qui précèdent, ont commis une précédente infraction. La prise en compte s'effectue très précisément de date à date à compter de la date de l'infraction de récidive.

Après une constante progression de la récidive, 2003 marque une nette rupture dont l'explication peut recouvrir deux axes : impact du permis à points sur le comportement et/ou influence d'un dysfonctionnement dans la qualification ou l'intégration des données dans la base. En tout état de cause, la recherche des facteurs explicatifs est en cours.

Part de la récidive
Infractions de récidive/total infractions *100



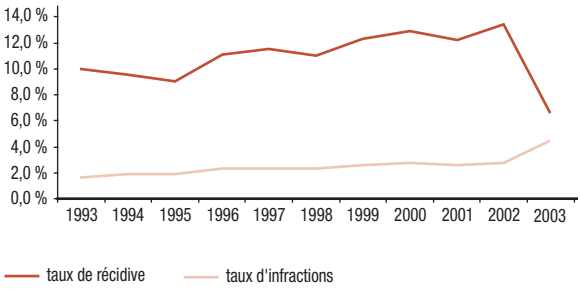
Le taux de récidive des infractionnistes

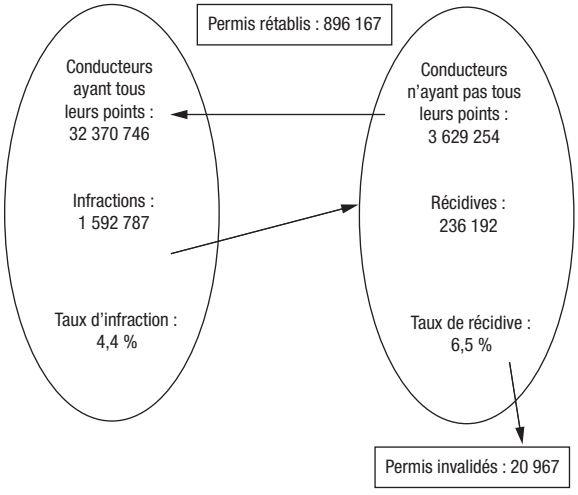
On s'intéresse maintenant au taux d'infractions des conducteurs ayant tous leurs points et ceux qui ne les ont pas (taux de récidive). Pour cela il faut que nous connaissions le nombre de conducteurs n'ayant pas tous leurs points : ceci peut être fait de manière approchée en utilisant les données sur le nombre de récidivistes, le nombre de permis invalidés et le nombre de permis rétablis après trois ans sans infractions. C'est ce que donne le tableau ci-dessous.

	Total infractions [1]	Total récidives [2]	Infractionnistes nouveaux [3=1–2]	Permis invalidés [4]	Permis rétablis [5]	Conducteurs n'ayant pas 12 points [6=3–4–5]
1993	646 488	58 280	588 208	3 295	0	584 913
1994	778 536	118 332	660 204	5 213	0	1 239 904
1995	824 268	166 126	658 142	8 443	49 408	1 840 195
1996	1 034 051	238 404	795 647	10 387	471 441	2 154 014
1997	1 054 382	264 791	789 591	11 055	635 532	2 297 018
1998	1 036 675	270 572	766 103	10 548	593 129	2 459 444
1999	1 186 426	311 145	875 281	10 548	789 827	2 534 350
2000	1 278 483	345 586	932 897	11 758	779 656	2 675 833
2001	1 221 042	337 465	883 577	13 410	768 398	2 777 602
2002	1 415 898	379 172	1 036 726	13 601	847 126	2 953 601
2003	1 828 979	236 192	1 592 787	20 967	896 167	3 629 254

1. et 2. Comptabilisation des infractions ayant entraîné le retrait d'un point ou plus.

Dans le graphique ci-après, le taux de récidive est le rapport entre le nombre de récidivistes et le nombre de conducteurs qui n'ont pas 12 points. Ce taux est comparé au taux d'infractions des conducteurs ayant tous leurs points (*cf.* schéma ci-dessous).





Le système du permis à points est généralement caractérisé par un plus fort taux de récidive comparé au taux d'infraction des conducteurs ayant tous leurs points.

Par contre le nombre de permis invalidés est très faible de l'ordre de 0,5 %. Ces données incitent à penser qu'il y a une population d'infractionnistes réguliers qui ont une forte tendance à récidiver, mais qui savent modifier leur comportement pour éviter la sanction finale qu'est l'invalidation de leur permis. Globalement le système du permis à points fonctionne assez bien.

Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2003

L'ensemble du champ couvert par les données statistiques du ministère de la Justice est constitué des condamnations pour délit et contravention de cinquième classe relatifs à la circulation routière.

L'année 1987 a été conservée 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).

• 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 2002. Les données 2003 provisoires sont composées des condamnations inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2003 et d'une estimation de celles à venir. Ce reliquat estimé représente dans le cas de 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 par conducteur en état alcoolique, une blessure involontaire par conducteur en état alcoolique ;
– l'approche « condamnations » traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier à savoir : la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. 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 rapprochée de l'infraction principale, les autres peines seront considérées comme des peines « associées ».

Plus de 42 % des condamnations prononcées en 2003 pour délit et contravention de cinquième classe sanctionnent des infractions de sécurité routière

En 2003, 221 497 condamnations ont sanctionné 279 145 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 42,5 % de l'ensemble des condamnations et 35,6 % de l'ensemble des délits et contraventions de cinquième classe sanctionnées par ces condamnations.

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 cinquième classe relative au grand excès de vitesse (décret du 24 mars 1998).

En 2000, le nombre d'infractions était en hausse de 4,6 % 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 n'aurait été que de 2,8 %).

En 2002, le nombre d'infractions à la sécurité routière sanctionnées a augmenté de 3,5 %, exception faite de l'infraction de défaut d'assurance qui a été amnistiée. Cette hausse a toutefois été plus sensible pour les infractions visant à échapper au contrôle (+ 11 %) ou pour les infractions « papiers » (+ 8,8 %) que pour les infractions aggravées par l'alcool (+ 1,2 %).

En 2003, le nombre d'infractions sanctionnées a augmenté de 10 % par rapport à l'année précédente. Cette hausse très importante est due pour une large part aux défauts d'assurance dont le nombre avait été divisé par deux du fait de l'amnistie en 2002. Si l'on fait abstraction de ce phénomène la hausse de 2003 se situe à 3,6 % ce qui est très proche de l'évolution constatée entre 2001 et 2002.

Tandis que les infractions aggravées par l'alcool ont progressé de 4,5 %, celles résultant de la seule conduite ont diminué de plus de 8 %. Les infractions « papiers »

ont augmenté de 35 %, notamment pour « défaut d'assurance » qui avait été largement amnistié en 2002 ; mais également pour la conduite sans permis (+ 16 %) et sa récidive (+ 35 %).

Mises à part quelques infractions sporadiques, les infractions à la sécurité routière peuvent être classées, selon les circonstances ou la nature de l'atteinte, en quatre groupes. Toutes les infractions aggravées par l'état alcoolique constituent le premier groupe avec 40,4 % des infractions sanctionnées pour ce domaine. Viennent ensuite avec 32,3 %, les infractions dites « papiers » qui rassemblent tous les manquements ou irrégularités en matière de permis de conduire ou de documents administratifs. Les infractions relevant directement de la conduite comme les excès de vitesse et les atteintes corporelles par conducteur sans état alcoolique constituent le troisième groupe avec 16,6 %. Enfin, les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le dernier groupe avec 10,3 % des infractions (délit de fuite, refus de se soumettre aux vérifications).

Tableau 1 : Vue d'ensemble du contentieux de la circulation routière

	Nombre de condamnations			Nombre d'infractions sanctionnées		
	2003p	2002	1987	2003p	2002	1987
Infractions sécurité routière aggravées par l'alcool	108 539	104 141	81 903	112 811	107 914	86 323
Conduite en état alcoolique	104 983	100 128	75 252	108 967	103 623	78 216
Blessures involontaires avec ITT < = 3 mois	2 780	3 191	4 976	3 019	3 427	5 530
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois	386	430	1 492	435	472	1 756
Homicides involontaires	390	392	183	390	392	821
Infractions sécurité routière non aggravées par l'alcool	112 958	100 061	101 543	166 334	145 657	136 347
Infractions résultant de la conduite	43 434	47 418	35 123	46 252	50 466	38 746
Grand excès de vitesse	*30 054*	*32 657*	*0*	*30 552*	*33 090*	*0*
Récidive de grand excès de vitesse	*63*	*54*	*0*	*66*	*55*	*0*
Blessures involontaires	*12 082*	*13 395*	*32 671*	*14 377*	*15 973*	*36 231*
Homicides involontaires	*1 235*	*1 312*	*2 452*	*1 257*	*1 348*	*2 515*
Infractions « papiers »	50 680	34 285	47 165	90 164	66 624	68 863
Conduite d'un véhicule sans permis	*17 363*	*14 672*	*9 327*	*33 453*	*28 893*	*18 321*
Récidive de conduite sans permis	*1 613*	*1 207*	*330*	*2 554*	*1 883*	*535*
Conduite malgré suspension du permis	*5 176*	*4 584*	*3 510*	*10 242*	*9 188*	*5 729*
Défaut d'assurance	*25 488*	*12 850*	*33 340*	*41 753*	*24 510*	*42 345*
Défaut de plaques ou fausses plaques	*1 040*	*972*	*658*	*2 162*	*2 150*	*1 933*
Infractions visant à échapper au contrôle	17 953	17 798	18 570	28 814	27 876	27 941
Délit de fuite	*7 907*	*8 386*	*12 105*	*10 745*	*11 101*	*15 246*
Refus d'obtempérer	*7 797*	*6 818*	*4 367*	*13 071*	*11 390*	*6 982*
Refus de vérification de l'état alcoolique	*1 501*	*1 533*	*1 239*	*4 193*	*4 239*	*4 270*
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	*748*	*1 061*	*859*	*805*	*1 146*	*993*
Autres infractions de circulation routière	891	560	685	1 104	691	797
Toutes infractions de sécurité routière	221 497	204 202	183 446	279 145	253 571	222 670

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

p : provisoire.

L'ALCOOL CONSTITUE LE FONDEMENT DE HUIT DÉLITS ROUTIERS SUR DIX

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 conduite en état alcoolique simple (qui comprend aussi sa récidive), l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique et les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. En regroupant ces trois catégories, on obtient 112 811 infractions sanctionnées en 2003, ce qui représente 81,5 % des délits routiers et 40,4 % de l'ensemble des infractions de sécurité routière (délits + contraventions de cinquième classe). Ces infractions ont été sanctionnées dans 108 539 condamnations (*cf.* tableau 1).

Près de 105 000 condamnations pour simple conduite en état alcoolique

Près de 105 000 condamnations pour simple conduite en état alcoolique (CEA) sans atteinte corporelle ont été prononcées en 2003 par les juridictions pénales. On avait atteint en 2000 le niveau le plus élevé depuis 1984 (112 771 condamnations), l'année 2001 s'est située en net recul avec 103 791 condamnations, en recul également 2002 avec 100 128 condamnations prononcées soit 3,5 % de moins qu'en 2001. 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 2003 avec 104 983 condamnations se situe donc, à nouveau à un niveau relativement élevé (+ 4,8 % par rapport à 2002).

Tableau 2 : Évolution des condamnations prononcées pour infractions de sécurité routière aggravées par l'alcool

	Conduite en état alcoolique simple	Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique	Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique	Toutes condamnations pour infractions aggravées par l'alcool
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
1999	106 567	3 985	453	111 005
2000	112 771	3 911	399	117 081
2001	103 791	3 784	394	107 969
2002	100 128	3 621	392	104 141
2003 p	104 983	3 166	390	108 539

p : provisoire.
Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

En 2003, la part de la CEA dans l'ensemble des condamnations pour délits prononcées représente 26,4 %. Ce contentieux arrive devant l'ensemble des vols recels (23,5 %) et loin devant les coups et violences volontaires (9,2 %) et les autres domaines d'infractions qui ne dépassent pas 5 % de l'ensemble des délits. La prédominance de ce contentieux reflète la réponse pénale donnée par l'institution judiciaire à l'augmentation depuis dix ans des contrôles de la police et de la gendarmerie.

Alors qu'elles étaient encore marginales il y a dix ans, les condamnations pour récidive de conduite en état alcoolique représentent un peu plus de 12,6 % du total des condamnations pour simple CEA. Le nombre de condamnés en état de récidive s'accroît chaque année (8 395 en 1997, 11 353 en 2001, 11 844 en 2002 et 13 246 en 2003), conséquence logique de l'intensité de la répression de l'alcool au volant.

Des infractions associées dans 18 % des condamnations

Sur les 104 983 condamnations pour simple conduite en état alcoolique [23], 86 453, soit un peu plus de 82 %, ne sanctionnent que cette infraction.

Dans les 18 530 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps : 14 925 délits (dont 9 881 de circulation routière) et 10 784 contraventions de cinquième classe (dont 10 487 de circulation routière).

23. Hors blessures et homicides involontaires par conducteur en état alcoolique.

Tableau 3 : Infractions associées à la conduite en état alcoolique dans les condamnations prononcées en 2003

	Nombre	%
Toutes condamnations pour CEA	**104 983**	**100,0**
– *condamnations pour infractions uniques*	*86 453*	*82,3*
– *condamnations pour infractions multiples*	*18 530*	*17,7*
Toutes infractions associées à la CEA	25 709	100,0
Tous délits	14 925	58,1
Délits de circulation routière	9 881	38,4
dont :		
délits « papiers »	4 156	16,2
– *conduite malgré suspension du permis*	*3 743*	*14,6*
– *défaut de plaques ou fausses plaques*	*66*	*0,3*
– *récidive de conduite sans permis*	*347*	*1,3*
délits « contrôle »	5 725	22,3
– *délits de fuite*	*1 326*	*5,2*
– *refus d'obtempérer*	*2 339*	*9,1*
– *refus de vérification de l'état alcoolique*	*2 060*	*8,0*
Autres délits	5 044	19,6
dont :		
– outrage à agent	1 059	4,1
– rébellion	686	2,7
– coups et violence volontaire	404	1,6
Toutes contraventions	10 784	41,9
Contraventions de circulation routière	10 487	40,8
dont :		
Contraventions « papiers »	10 304	40,1
– *défaut d'assurance*	*5 816*	*22,6*
– *conduite d'un véhicule sans permis*	*4 488*	*17,5*

Lecture : 25 709 infractions sont associées à une conduite en état alcoolique dans les 18 530 condamnations à infractions multiples.
Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Les délits associés les plus fréquents sont :
– les refus de se soumettre au contrôle : 22,3 % ;
– les délits « papiers » (16,2 %) principalement constitués de conduite malgré suspension du permis ;
– des délits relevant d'autres secteurs infractionnels : des outrages et rébellions (6,8 %) ou des coups et violences volontaires (1,6 %).

Les défauts d'assurance représentent les contraventions de cinquième classe les plus fréquentes avec 29,7 %, suivis par le défaut de permis de conduire. Globalement, délits et contraventions regroupés, le défaut de permis de conduire constitue plus d'un tiers des infractions associées à la conduite en état alcoolique.

Il faut noter que l'année 2003 se caractérise par la présence d'un plus grand nombre de délits associés à la conduite en état alcoolique.

Un nombre record de peines d'emprisonnement avec une partie ferme

En 2003, une peine d'emprisonnement a été prononcée à l'encontre de six condamnés sur dix pour simple CEA. Le conducteur est condamné à un emprisonnement en tout ou partie ferme dans 9 % des cas, il bénéficie d'un sursis total dans plus de la moitié des condamnations (52,7 %). La durée moyenne de l'emprisonnement ferme est de 3,5 mois. L'emprisonnement avec sursis total est une fois sur quatre accompagné d'une mise à l'épreuve.

Les autres peines sont l'amende (23,6 %) dont le montant moyen est de 336 euros et les mesures de substitution (14,5 %). Les peines de substitution sont à près de 82 % des mesures restrictives du permis de conduire : la suspension en représente à elle seule 73 %, l'annulation près de 8,5 %. Le travail d'intérêt général et les jours-amendes complètent ce type de peines avec respectivement 4,6 % et 12 %.

Tableau 4 : Nature des peines principales pour simple conduite en état alcoolique en 2003

	Toutes condamnations pour simple CEA		dont			
			condamnations pour récidive de CEA		condamnations pour CEA infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations	104 983	100,0	13 246	100,0	18 530	100,0
Emprisonnement	64 710	61,6	11 245	84,9	15 479	83,5
Ferme	6 262	6,0	2 529	19,1	3 628	19,6
Sursis partiel	3 111	3,0	1 802	13,6	1 911	10,3
– *simple*	*144*	*0,1*	*28*	*0,2*	*106*	*0,6*
– *probatoire*	*2 967*	*2,8*	*1 774*	*13,4*	*1 805*	*9,7*
Sursis total	55 337	52,7	6 914	52,2	9 940	53,6
– *simple*	*40 147*	*38,2*	*1 533*	*11,6*	*6 317*	*34,1*
– *probatoire*	*14 027*	*13,4*	*4 945*	*37,3*	*3 244*	*17,5*
– *TIG*	*1 163*	*1,1*	*436*	*3,3*	*379*	*2,0*
Amende	24 761	23,6	715	5,4	1 322	7,1
Peines de substitution	15 220	14,5	1 284	9,7	1 709	9,2
dont :						
– suspension de permis de conduire	11 167	10,6	11	0,1	819	4,4
– TIG	705	0,7	151	1,1	197	1,1
– jours-amendes	1 793	1,7	519	3,9	388	2,1
– interdiction permis de conduire	1 279	1,2	532	4,0	192	1,0
Mesure éducative	69	0,1			17	0,1
Dispense de peine	223	0,2	2	0,0	3	0,0

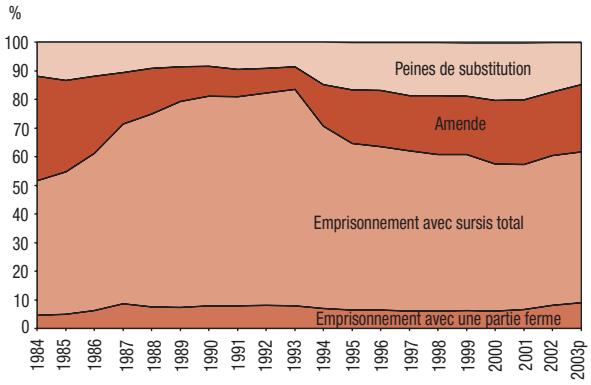
Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Avec 9 373 emprisonnements fermes prononcés soit 17 % de plus qu'en 2002, l'année 2003 présente le niveau le plus élevé jamais enregistré depuis 1984. Cette sévérité est confirmée par la baisse de 18 % des peines de substitution et de 19 % des dispenses de peines.

Parallèlement, la durée moyenne d'emprisonnement est en hausse de quelques jours. Depuis 1994, elle augmente régulièrement, passant de trois mois en 2001 à 3,5 mois en 2003. La part des peines courtes (inférieures à un mois) baisse continûment, puisqu'elle est de l'ordre de 4,4 % en 2003 à comparer à 5,5 % en 2001, 7,6 % en 2000 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 43,6 % en 2000 et jusqu'à 56 % en 2003 ; les peines de six mois et plus représentent 15,5 % des emprisonnements en 2003.

Le nombre d'amendes augmente de 8 % par rapport à 2002, et leur montant moyen est en hausse : 316 euros en 2001, 329 en 2002 et 336 en 2003.

Nature des peines prononcées pour simple conduite en état alcoolique



Deux facteurs aggravants : la multiplicité d'infractions et la récidive

Deux facteurs viennent aggraver les peines prononcées : la pluralité d'infractions et la récidive (*cf.* tableau 4).

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (17,7 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 83,5 % des condamnations (56,9 % en cas d'infraction unique). En particulier l'emprisonnement ferme (en tout ou partie) se rencontre dans 29,9 % des cas (4,4 % en cas d'infraction unique). Les emprisonnements avec sursis total assortis d'une mise

à l'épreuve ou d'un TIG représentent 19,5 % des peines prononcées contre 13,4 % si l'infraction est unique. Cette augmentation des peines d'emprisonnement se fait au détriment des amendes dont la part s'établit à 7 % au lieu de 27,1 % en cas d'infraction unique.

Il en est de même en cas de récidive, la part des peines d'emprisonnement passe à 85 % ; celle des emprisonnements avec une partie ferme à 32,7 %, enfin celle des emprisonnements avec sursis total probatoire ou TIG atteint 40,6 %. Au sein des mesures restrictives du permis de conduire les annulations dominent.

Que ce soit en matière de simple CEA ou de CEA avec des circonstances aggravantes les juges ont durci les sanctions prononcées. Ainsi en cas de qualifications multiples ou de récidive les emprisonnements fermes sont plus fréquents que l'année précédente (respectivement 30 % et 32,7 % au lieu de 28,1 % et 30,7 %).

Dans les cas où la conduite en état alcoolique est aggravée, les quanta fermes moyens des peines d'emprisonnement et les montants moyens des amendes sont plus élevés : la durée moyenne des peines d'emprisonnement, qui est de 80 jours en cas d'infraction unique, passe à 115 jours pour la récidive de CEA et à 126 jours quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions. De même, le montant moyen des amendes passe à 392 euros en cas de récidive et à 411 euros en cas d'infractions multiples (332 euros pour la CEA non aggravée).

Les peines principales ne donnent pas une mesure complète 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 simple sont quasiment toujours prononcés avec une mesure restrictive du permis de conduire, et 46 % 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.

Par rapport à 2003, le nombre de condamnations comportant plusieurs peines a augmenté de 3,6 % et les condamnations comportant à la fois amende et mesure restrictive du permis de conduire de 3,7 %.

Les tribunaux correctionnels ont jugé les auteurs de conduite en état alcoolique dans un délai moyen de 3,9 mois à comparer à un peu moins de dix mois pour l'ensemble des délits. La baisse continue des délais de jugement depuis 1987 s'est interrompue en 1997 pour se stabiliser les années suivantes. 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 2003, la moitié des condamnations ont été prononcées un peu plus de deux mois et demi après l'infraction, et 90 % en moins de huit mois.

Des condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique en baisse continue

En 2003, 3 166 condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont été prononcées soit 12,6 % de moins qu'en 2002 (3 621). Depuis 1992, le nombre de condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique baisse chaque année et on atteint en 2003 le niveau le plus faible jamais enregistré (*cf.* tableau 2).

Parallèlement, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur non aggravées par l'état alcoolique baissent plus sensiblement (– 9,1 %), passant de 13 508 en 2002 à 12 284 condamnations en 2003.

Sur les 3 166 condamnations, 891 sanctionnent plusieurs infractions.

Tableau 5 : Les infractions associées aux blessures involontaires par conducteur en état alcoolique en 2003

	Infractions associées à l'ensemble des blessures involontaires		dont infractions associées aux blessures involontaires avec ITT > trois mois	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique	3 166	100,0	386	100,0
– Condamnations pour infraction unique	*2 275*	*71,9*	*235*	*60,9*
– Condamnations pour infraction multiple	*891*	*28,1*	*151*	*39,1*
Toutes infractions associées	1 285	100,0	213	100,0
Tous délits	863	67,2	167	78,4
dont :				
délits « contrôle »	318	24,7	26	12,2
– délits de fuite	*248*	*19,3*	*22*	*10,3*
– refus d'obtempérer	*30*	*2,3*	*3*	*1,4*
– refus de vérification de l'état alcoolique	*40*	*3,1*	*1*	*0,5*
délits « conduite »	106	8,2	105	49,3
– blessures involontaires	*106*	*8,2*	*105*	*49,3*
délits « papiers »	108	8,4	7	3,3
– conduite malgré suspension du permis	*93*	*7,2*	*7*	*3,3*
– défaut de plaques ou fausses plaques	*3*	*0,2*	*0*	*0,0*
– récidive de conduite sans permis	*12*	*0,9*	*0*	*0,0*
Toutes contraventions	422	32,8	46	21,6
dont :				
contraventions « papiers »	404	31,4	44	20,7
– défaut d'assurance	*250*	*19,5*	*27*	*12,7*
– conduite d'un véhicule sans permis	*154*	*12,0*	*17*	*8,0*

Lecture : 1 285 infractions sont associées à des blessures involontaires par conducteur en état alcoolique dans les 891 condamnations pour infractions multiples.
Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Parmi les 1 285 infractions associées dans ces condamnations, 863 (67,2 %) sont des délits dont les trois quarts relèvent du domaine routier, essentiellement des infractions destinées à faire obstacle au contrôle et d'autres blessures involontaires. Les conduites sans permis représentent 36,5 % des 422 contraventions associées.

Un emprisonnement plus de quatre fois sur cinq

Les atteintes corporelles causées par un conducteur en état alcoolique sont sanctionnées plus sévèrement que la simple conduite en état alcoolique. En 2003, l'emprisonnement est prononcé dans plus de huit condamnations sur dix (six sur dix pour la simple CEA).

Tableau 6 : Nature des peines principales pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique en 2003

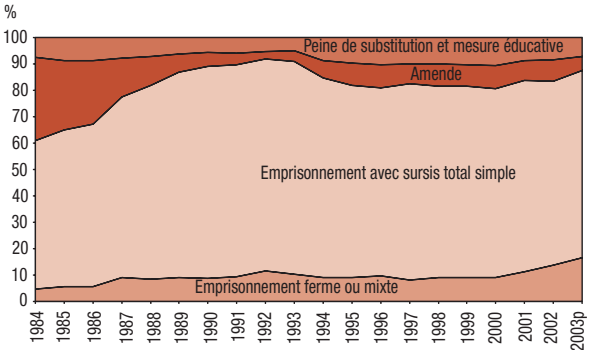
	Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique					
	Toutes condamnations		Blessures involontaires avec ITT > 3 mois		Blessures involontaires et infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	3 166	100,0	386	100,0	954	100,0
Emprisonnement	2 771	87,5	363	94,0	836	87,6
Ferme	238	7,5	27	7,0	132	13,8
Sursis partiel	282	8,9	61	15,8	173	18,1
– *simple*	*59*	*1,9*	*23*	*6,0*	*30*	*3,1*
– *probatoire*	*223*	*7,0*	*38*	*9,8*	*143*	*15,0*
Sursis total	2 251	71,1	275	71,2	531	55,7
– *simple*	*1 782*	*56,3*	*221*	*57,3*	*370*	*38,8*
– *probatoire*	*429*	*13,6*	*48*	*12,4*	*146*	*15,3*
– *TIG*	*40*	*1,3*	*6*	*1,6*	*15*	*1,6*
Amende	172	5,4	12	3,1	22	2,3
Peines de substitution	220	6,9	11	2,8	32	3,4
dont :						
– suspension de permis de conduire	138	4,4	1	0,3	13	1,4
– TIG	15	0,5	4	1,0	4	0,4
– jours-amendes	20	0,6	1	0,3	6	0,6
– interdiction permis de conduire	43	1,4	4	1,0	8	0,8
Mesure éducative	1	0,0				
Dispense de peine	2	0,0				

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

L'emprisonnement ferme ou mixte apparaît dans 16,4 % des peines (9 % pour la simple CEA) pour une durée moyenne d'un peu plus de cinq mois soit près de deux mois de plus que dans le cas d'une simple CEA.

Les amendes et les peines de substitution sont, avec respectivement 5,4 % et 6,9 %, quatre fois moins présentes que dans les condamnations pour simple CEA et ceci au profit de l'emprisonnement avec sursis total qui est prononcé dans 71,1 % des condamnations alors qu'il ne représente que 52,7 % des condamnation pour simple conduite en état alcoolique.

Nature des peines prononcées pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique



Comme pour la simple conduite en état alcoolique, l'emprisonnement ferme ou mixte occupe une place plus importante en 2003 dans le choix des peines : 16,4 % au lieu de 14,1 % en 2002. Les trois dernières années marquent une rupture avec les années précédentes qui se situaient très majoritairement en dessous de 10 %.

Quand les blessures sont plus graves (ITT > trois mois) ou qu'il y a pluralité d'infractions les peines infligées sont plus lourdes : la part de l'emprisonnement ferme passe respectivement à 22,8 % et à 31 % avec un quantum moyen de six mois. Dans ces situations les juges ont également alourdi les peines par apport à 2002 en prononçant davantage d'emprisonnements fermes et en allongeant les quanta.

D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, 8,7 % seulement des condamnations ne comportent qu'une mesure, 66,3 % en comportent deux et 25 % trois et plus. 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 le plus fréquemment associée (47,2 %) ; 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 (53 %) ; quand la condamnation sanctionne d'autres infractions que les seules blessures involontaires, la mesure associée la plus courante est l'amende (42,5 %).

Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : de la prison ferme pour trois condamnés sur quatre

En 2003, 390 homicides involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnés par une condamnation ce qui représente 24 % de l'ensemble des homicides involontaires par conducteur. Ce nombre est en diminution constante depuis 1992 ; les condamnations pour homicide involontaire non aggravé par l'état alcoolique (1 235 condamnations) ont baissé de 5,8 % en un an.

Sur les 390 condamnations, seules 169 (soit 43 %) ne sanctionnent que cette seule infraction. Dans les 221 autres condamnations, d'autres infractions sont également sanctionnées : elles appartiennent pour l'essentiel au domaine de la circulation routière et près de deux sur trois sont des blessures involontaires.

76,6 % des peines comportent un emprisonnement ferme

L'emprisonnement constitue l'essentiel des peines prononcées pour homicide involontaire par conducteur sous l'empire de l'alcool.

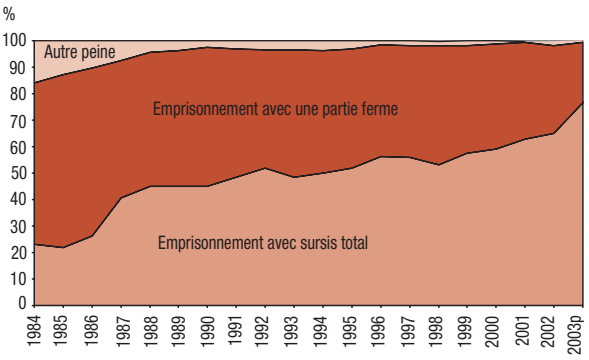
Tableau 7 : Nature des peines principales pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique en 2003

	Ensemble des homicides involontaires		dont homicides involontaires et infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	390	100,0	221	100,0
Emprisonnement	388	99,5	220	99,5
Ferme	50	12,8	38	17,2
Sursis partiel	249	63,8	152	68,8
– *simple*	*147*	*37,7*	*83*	*37,6*
– *probatoire*	*102*	*26,2*	*69*	*31,2*
Sursis total	89	22,8	30	13,6
– *simple*	*75*	*19,2*	*22*	*10,0*
– *probatoire*	*11*	*2,8*	*5*	*2,3*
– *TIG*	*3*	*0,8*	*3*	*1,4*
Amende	1	0,3	1	*0,5*
Peines de substitution	1	0,3	0	*0,0*
Interdiction du permis de conduire	1	0,3	0	*0,0*

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Les emprisonnements comportant une partie ferme sont beaucoup plus fréquents que pour les autres infractions, ils représentent 76,6 % des peines infligées. La durée moyenne de la partie ferme de ces peines est de quatorze mois (11,8 mois en 2002). Les amendes et les peines de substitution sont quasiment inexistantes en tant que peines principales.

Nature des peines prononcées pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique



Si l'homicide involontaire est accompagné d'autres infractions, les sanctions vont être encore alourdies ; l'emprisonnement ferme touche alors 86 % des condamnés et le quantum ferme est de 15,9 mois (elle est en moyenne de 10,9 mois quand l'homicide est la seule infraction sanctionnée). Le quantum moyen pour les homicides aggravés par d'autres infractions est en augmentation de presque 2,2 mois par rapport à 2002.

Toutes les condamnations comportent au moins deux peines : l'annulation de permis représente 81 % des mesures associées et l'amende 11,7 %.

La durée moyenne des procédures en cas d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique s'établit à 17 mois en 2003.

LA RÉPRESSION DES INFRACTIONS RELEVANT DE LA CONDUITE

Les infractions relevant de la « conduite » se distinguent selon qu'elles sont ou non à l'origine d'un accident corporel. Elles regroupent d'une part les blessures et homicides involontaires par conducteur non aggravé par l'état alcoolique (30,7 %), d'autre part la contravention de grand excès de vitesse (69,3 %). Quand plusieurs infractions sont associées dans une même condamnation, les deux tiers relèvent du même groupe, 20 % sont de type « papiers » et 7 % sont des refus de se soumettre au contrôle.

La nature des peines prononcées dans les 43 434 condamnations diffère selon que l'on sanctionne les auteurs d'accidents corporels ou les conducteurs en simple grand excès de vitesse. À l'encontre de ces derniers les juges prononcent une amende dans 96,5 % des cas, une mesure de suspension de permis de conduire dans 3,1 % et une dispense de peine dans 0,3 %. Le montant moyen des amendes est de 368 euros. Quand une amende est prononcée à titre principal, une suspension de permis de conduire y est associée dans 77 % des cas.

Tableau 8 : Nature des peines principales pour infractions relevant de la conduite en 2003

	Condamnations pour infraction relevant de la conduite							
	Homicides involontaires par conducteur		Blessures involontaires par conducteur ITT>3mois		Blessures involontaires par conducteur ITT<=3mois		Excès de grande vitesse[1]	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	1 235	100,0	3 240	100,0	8 842	100,0	30 117	100,0
Emprisonnement	1 144	92,6	1 264	39,0	0	0,0	22	0,1
Ferme	41	3,3	92	2,8				
Sursis partiel	148	12,0	61	1,9			1	
– *simple*	110	8,9	18	0,6				
– *probatoire*	*38*	*3,1*	*43*	*1,3*				
Sursis total	955	77,3	1 111	34,3			21	0,1
– *simple*	*920*	74,5	*1 037*	*32,0*			*21*	*0,1*
– *probatoire*	*28*	*2,3*	*61*	*1,9*				
– *TIG*	*7*	*0,6*	*13*	*0,4*				
Amende	27	2,2	1 124	34,7	7 026	79,5	29 064	96,5
Peines de substitution	56	4,5	815	25,2	1 736	19,6	932	3,1
dont :								
– *suspension de permis de conduire*	*37*	*3,0*	*757*	*23,4*	*1 720*	*19,5*	*929*	*3,1*
– *interdiction permis de conduire*	*17*	*1,4*	*27*	*0,8*	*0*	*0,0*	*0*	*0,0*
– *jours-amendes*	*0*	*0,0*	*16*	*0,5*	*0*		*0*	
– *TIG*	*2*	*0,2*	*9*	*0,3*	*13*	*0,1*	*0*	
Mesure éducative	0	0,0	9	0,3	26	0,3	0	0,0
Dispense de peine	8	0,6	28	0,9	54	0,6	99	0,3

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

1, y compris 63 délits de récidive d'excès de grande vitesse

Les auteurs d'accidents corporels sont jugés par le tribunal correctionnel ou le tribunal de police selon la gravité de l'atteinte corporelle. Près de 8 900 condamnations pour blessures involontaires par conducteur avec ITT < = trois mois ont été prononcées par le tribunal de police en 2003. Pour sanctionner cette contravention de cinquième classe les juges ont prononcé 7 026 amendes et 1 736 mesures de substitution, essentiellement des suspensions de permis de conduire. Le montant moyen des amendes est de 295 euros (quatre euros de plus qu'en 2002). Une suspension de permis de conduire accompagne 70 % des amendes prononcées à titre principal.

Les blessures plus graves (ITT > trois mois) sont des délits relevant du tribunal correctionnel et sanctionnés par une peine d'emprisonnement dans 39 % des condamnations (32,6 % en 2002). La plupart de ces peines sont accompagnées d'un sursis total, 2,8 % comportent une partie ferme. Les autres peines sont des amendes (35 %) et des mesures de substitution (25 %). Le montant moyen des amendes est de 444 euros (411 euros en 2002), les peines de substitution sont pour l'essentiel des suspensions de permis de conduire (93 %), dans une moindre mesure des annulations (3 %), des jours-amendes (2 %) et des TIG (1,1 %).

Des suspensions de permis de conduire et des amendes viennent par ailleurs s'ajouter aux peines prononcées à titre principal.

Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (1 235 condamnations), le condamné est sanctionné par un emprisonnement dans 92,6 % des cas (90 % en 2002) et dans 15,3 % il comporte une partie ferme d'une durée moyenne de douze mois. Amendes et peines de substitution sont rares : respectivement 2,2 % et 4,5 %.

D'autres peines viennent alourdir ces sanctions : un emprisonnement sur deux s'accompagne d'une amende et 1 100 mesures de suspension ou d'annulation du permis de conduire s'ajoutent aux peines prononcées à titre principal.

Si l'on compare les sanctions prononcées à l'encontre des conducteurs responsables d'accidents corporels selon l'existence d'une circonstance aggravante comme l'état alcoolique on s'aperçoit que la nature de la peine prononcée se modifie en multipliant les emprisonnements fermes par quatre pour les homicides et par trois fois et demi pour les blessures. Les quanta moyens restent en revanche sensiblement les mêmes avec ou sans alcool.

La durée des procédures est semblable qu'il y ait ou non aggravation par l'alcool : 17,8 mois pour les homicides et 16,2 mois pour les blessures involontaires. Elle est de 9,2 mois pour les contraventions d'excès de vitesse.

LES INFRACTIONS DE TYPE « PAPIERS »

Les infractions de type « papiers » regroupent à la fois des contraventions de cinquième classe comme la conduite sans permis et des délits comme le défaut d'assurance, la conduite malgré suspension du permis ou le défaut de plaques. Ces infractions sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation : 77 % des infractions associées à une infraction principale de ce poste, sont aussi des infractions de type « papiers ».

La prédominance des contraventions (42 851) dans ce groupe de 50 713 condamnations explique la faible part réservée aux peines d'emprisonnement (9,9 %). Celles-ci sanctionnent les délits de conduite malgré suspension de permis ou de récidive de conduite sans permis, globalement ces deux infractions ont augmenté de 17,8 % en un an. Les amendes sont nombreuses et représentent 82,5 % des mesures et leur montant moyen est de 382 euros mais elles peuvent atteindre jusqu'à 4 500 euros. Les peines de substitution (suspension ou annulation du permis de conduire) sont peu nombreuses (4,8 %) du fait de la nature même des infractions ; en effet, 48 % des condamnations sanctionnent l'absence de permis.

Tableau 9 : Nature des peines pour infractions « papiers » et pour infractions destinées à faire obstacle au contrôle en 2003

	Condamnations pour obstacle au contrôle		Condamnations pour infractions « papiers »	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	17 953	100,0	50 680	100,0
Emprisonnement	9 936	55,3	4 993	9,9
Ferme	2 558	14,2	2 670	5,3
Sursis partiel	446	2,5	274	0,5
– simple	*84*	*0,5*	*36*	*0,1*
– probatoire	*362*	*2,0*	*238*	*0,5*
Sursis total	6 932	38,6	2 049	4,0
– simple	*5 581*	*31,1*	1 283	2,5
– probatoire	*1 018*	*5,7*	*555*	*1,1*
– TIG	*333*	*1,9*	*211*	*0,4*
Amende	3 772	21,0	41 787	82,5
Peines de substitution	3 875	21,6	3 466	6,8
Dont :				
– suspension de permis de conduire	*2 643*	*14,7*	*2 081*	*4,1*
– interdiction du permis de conduire	*157*	*0,9*	*358*	*0,7*
– jours amendes	*627*	*3,5*	*542*	*1,1*
– TIG	*360*	*2,0*	*176*	*0,3*
Mesure éducative	268	1,5	243	0,5
Dispense de peine	102	0,6	191	0,4

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

La durée moyenne des procédures varie de 6,7 mois en cas de conduite malgré suspension de permis à huit mois en cas de conduite sans permis.

DES SANCTIONS SÉVÈRES POUR LES INFRACTIONS DESTINÉES A 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 une contravention, l'utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police. Si la condamnation vise plusieurs infractions la moitié sont de type « papiers », un peu près d'un quart appartiennent à d'autres domaines : mise en danger d'autrui, outrage à agent et rébellion. La nature des peines prononcées dans les 17 953 condamnations se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions. Les emprisonnements sont prononcés dans 55,3 % des cas contre 51,4 % en 2002 et les emprisonnements fermes dans 16,7 % des condamnations (14,4 % en 2002). Les peines de substitution et les amendes sont un peu plus fréquentes que pour la CEA (respectivement 21,6 % et 21 %). Le montant moyen des amendes s'établit à 433 euros et peut atteindre jusqu'à 3 000 euros.

La durée des procédures devant le tribunal correctionnel est de 6,5 mois s'il y a refus de se prêter aux vérifications sur l'état alcoolique, et de 11,7 mois en cas de délit de fuite.

DES CONDAMNÉS PLUS ÂGÉS, DES FEMMES MOINS NOMBREUSES QUE DANS LES AUTRES CONTENTIEUX

Les caractéristiques des auteurs d'infractions routières varient peu depuis quelques années ; elles sont en 2003 sensiblement les mêmes qu'en 2002. L'individu moyen qui commet ce type d'infraction est un homme français âgé d'environ 35 ans.

Tableau 10 : Caractéristiques des condamnés pour infractions à la sécurité routière en 2003

	Tous condamnés pour conduite en état alcoolique		dont						Tous condamnés pour infractions à la sécurité routière	
			condamnés pour récidive de conduite en état alcoolique		condamnés pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique		condamnés pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique			
	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%
Tous condamnés	104 983	100,0	13 246	100,0	3 166	100,0	390	100,0	221 497	100,0
hommes	97 872	93,2	12 735	96,1	2 911	91,9	369	94,6	202 892	91,6
femmes	7 111	6,8	511	3,9	255	8,1	21	5,4	18 605	8,4
français	94 975	90,5	12 098	91,3	2 878	90,9	369	94,6	183 178	82,7
étrangers	7 764	7,4	982	7,4	247	7,8	17	4,4	19 270	8,7
non déclarés	2 244	2,1	166	1,3	41	1,3	4	1,0	19 049	8,6
mineurs	77	0,1	0	0,0	3	0,1	0	0,0	885	0,4
18-19 ans	1 796	1,7	26	0,2	117	3,7	30	7,7	11 296	5,1
20-24 ans	13 541	12,9	1 130	8,5	634	20,0	106	27,2	44 521	20,1
25-29 ans	13 762	13,1	1 785	13,5	461	14,6	74	19,0	33 446	15,1
30-39 ans	30 340	28,9	4 283	32,3	839	26,5	97	24,9	57 590	26,0
40-59 ans	41 378	39,4	5 607	42,3	987	31,2	75	19,2	65 564	29,6
60 ans et plus	4 089	3,9	415	3,1	125	3,9	8	2,1	8 195	3,7
âge moyen	*37,9 ans*		*38,7 ans*		*35,5 ans*		*31,2 ans*		*34,9 ans*	

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Avec 8,4 % des condamnés, les femmes sont sous-représentées dans le contentieux de la circulation routière, alors qu'elles représentent 9,2 % en moyenne de l'ensemble des condamnés pour délits et contraventions de cinquième classe et jusqu'à 18 % des condamnés pour vol simple. Cette faiblesse du taux de féminité s'accuse encore quand on considère la conduite en état alcoolique (6,8 % des condamnés sont des femmes). En revanche, la part des femmes tourne autour des 20 % pour toutes les atteintes involontaires aux personnes non aggravées par l'alcool.

Plus de 82,7 % des condamnés sont français ce qui représente une part plus élevée que celle observée sur l'ensemble des délits et des contraventions de cinquième classe (80,5 %). Cette part est plus importante quand il s'agit de conducteur en état alcoolique (93,2 %).

Les condamnés pour infraction routière sont en moyenne plus âgés que l'ensemble des condamnés : 34,9 ans contre 31,8 ans. Les 40 ans et plus représentent plus du tiers des contrevenants contre 25,7 % dans l'ensemble des condamnés. Les auteurs de conduite en état alcoolique se caractérisent par un âge moyen plus élevé (37,9 ans).

Quand on isole les récidivistes de conduite en état alcoolique, ces traits caractéristiques s'accusent. En effet, la part des hommes (96,1 %), tout comme celle des français (91,3 %) et l'âge moyen à la commission de l'infraction (38,7 ans) augmentent.

En revanche les condamnés pour homicide ou blessures involontaires en état alcoolique sont plus jeunes que les simples conducteurs en état alcoolique : 31,2 ans pour les homicides et 35,5 ans pour les blessures.

Depuis trois ans la part des jeunes s'est néanmoins accrue notamment dans les condamnations pour délits « papiers ».

Comparaisons européennes

Comparaisons européennes

Les pays de l'Union européenne ont tous connu une diminution assez régulière du nombre de tués sur la route depuis les années 1970. Cette évolution n'est néanmoins pas homogène pour l'ensemble du continent ; les pays d'Europe de l'Est présentent un décalage dans le temps : le nombre de tués a cru jusqu'au début des années 1990, pour décroître ensuite d'environ 4 % chaque année.

Ces comparaisons doivent se faire en gardant en mémoire les différences structurelles (taille du pays, densité et qualité du réseau routier, population, etc.) et socio-économiques (composition du parc, présence de trafic international et touristique, comportement des usagers, etc.).

La définition internationale du « tué » a été amendée lors de la convention de Vienne de 1968 : « *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 comptabiliser les tués, 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.

Progressivement, depuis 1968, la définition du tué à trente jours s'est imposée dans la plupart des pays de l'Union européenne. Jusqu'en 2005, la France comptabilisait ses tués à six jours. Afin de pouvoir se comparer avec ses voisins européens, elle utilisait un coefficient multiplicateur de 1,057 pour estimer le nombre de tués à trente jours. En 2005, elle a adopté la définition internationale. Le Portugal continue de compter ses décès sur la route avec sa propre définition : tué sur le coup ou dans les 24 heures qui suivent l'accident.

Pour les autres victimes, l'IRTAD préconise et privilégie la définition d'hospitalisé : « *Victimes d'un accident admises comme patients dans un hôpital, à l'exclusion des décès* ».

RÉSULTATS DÉFINITIFS 2004

Les résultats définitifs des pays européens de l'année 2004 ne seront disponibles qu'au milieu de l'année 2005. Dès que ces chiffres seront parus, ils seront diffusés sur Internet sur le site de la sécurité routière : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire.

COMPARAISON 2003-2002

	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)		
	2003	2002	Évolution (%)	2003	2002	Évolution (%)
Allemagne	354 534	362 054	– 2,1	6 613	6 842	– 3,3
Autriche	43 426	43 175	+ 0,6	931	956	– 2,6
Danemark	6 749	7 126	– 5,3	432	463	– 6,7
Espagne	99 987	98 433	+ 1,6	5 399	5 347	+ 1,0
Finlande	6 907	6 196	+ 11,5	379	415	– 8,7
France	**90 220**	**105 470**	**– 14,5**	**6 058**	**7 655**	**– 20,9**
Grèce	15 746	16 852	– 6,6	1 615	1 654	– 2,4
Hongrie	ND	19 686	ND	1 326	1 429	– 7,2
Irlande	ND	6 625	ND	338	376	– 10,1
Italie	225 141	237 812	– 5,3	6 015	6 736	– 10,7
Luxembourg	720	771	– 6,6	53	62	– 14,5
Pays-Bas	31 635	33 538	– 5,7	1 028	987	+ 4,2
Pologne	51 078	53559	– 4,6	5 640	5 827	– 3,2
Portugal	41 495	42 219	– 1,7	1 546	1 675	– 7,7
Royaume-Uni	220 079	228 535	– 3,7	3 658	3 581	+ 2,2
Slovénie	11910	10541	+ 13,0	242	269	– 10,0
Suède	18 365	16 919	+ 8,5	529	532	– 0,6
Tchéquie	27 320	26 586	+ 2,8	1 447	1 431	+ 1,1
Total partiel UE (dix-huit pays)	**ND**	**1 316 097**	**ND**	**43 249**	**46 237**	**– 6,5**
Pays hors UE						
Islande	787	1 027	– 23,4	23	29	– 20,7
Norvège	7 921	8 724	– 9,2	280	312	– 10,3
Suisse	23 840	23 647	+ 0,8	546	513	+ 6,4

ND : non disponible.
Pays de l'Union européenne pour lesquels les données ne sont pas disponibles : Belgique, Lituanie, Slovaquie, Estonie, Lettonie, Malte et Chypre.
Sources : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), sauf source : indicateur rapide européen pour les données 2002 et 2003 de la Grèce, pour les données 2003 de l'Italie et de l'Irlande, pour les accidents corporels 2003 du Royaume-Uni.

Avant de comparer les chiffres européens, il faut se rappeler que les modalités de recueil des accidents varient beaucoup d'un pays à un autre.

Les écarts constatés entre la France et le Royaume-Uni proviennent en partie des législations différentes. Un conducteur britannique est obligé de déclarer son accident (même matériel) à la police avant d'entamer un recours devant son assurance. En France, cette procédure n'est obligatoire que pour les accidents corporels, mais en pratique, de nombreux accidents corporels légers ne sont jamais connus des forces de l'ordre.

En 2002, les dix-huit pays de l'Union européenne dont les données sont disponibles ont enregistré 1,3 million d'accidents corporels ayant occasionné le décès de plus de 46 000 personnes.

Entre 2003 et 2002, pour les dix-huit pays dont les données sont disponibles (les pays en dehors de l'Union sont exclus), la tendance est sensiblement à la baisse : – 3,4 % pour les accidents corporels, – 6,5 % pour les tués. Le même calcul (sans la Grèce) entre 2002 et 2001 donnait – 0,6 % seulement de baisse du nombre de tués.

La tendance de l'année 2003 est donc exceptionnellement importante. On note toutefois que la prise en compte de deux pays ayant eu des résultats très bons (la France et l'Italie) contribue à plus de 75 % du résultat final.

La France, l'Italie, l'Irlande, le Luxembourg sont les pays dont l'évolution a été la plus favorable, le nombre de tués y a baissé de plus de 10 %. On doit relativiser le bilan de l'Italie car la baisse de – 10,7 % du nombre de tués survient après deux années successives de hausse. En revanche, la France, le Luxembourg et l'Irlande avaient déjà obtenu de très bons résultats en 2002.

La forte baisse obtenue en France en 2003 ne trouve son équivalent dans aucun pays d'Europe. Cette tendance s'est poursuivie en 2004.

Cinq pays voient au contraire leur mortalité sur les routes augmenter : l'Espagne avec + 1,0 %, les Pays-Bas avec + 4,2 %, le Royaume-Uni avec + 2,2 %, la Tchéquie avec + 1,1 % et la Suisse avec + 6,4 %. La Tchéquie présente donc pour la deuxième année un bilan à la hausse. Ce chiffre est à rapprocher de la hausse importante du trafic routier constatée depuis deux ans (+ 10,8 % entre 2001 et 2003).

PRINCIPAUX INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE DES PAYS D'EUROPE EN 2003

	Superficie (milliers de km²)	**Population** (millions)	**Densité** (habitants/ km²)	**Parc en circulation** (milliers)	**Longueur du réseau** (kilomètres)	**Circulation** (millions de véhicules x km)	**Nombre de véhicules pour 100 habitants**	**Tués par million d'habitants**	**Tués par milliard de km parcourus**
Allemagne	357	82,5	231,2	53 656	626 981	682 215	65,0	80,1	9,7
Autriche	84	8,1	96,2	5 114	106 585	79 702	63,4	115,4	11,7
Belgique	33	10,40	319,7	5 837	149 018	92 683	56,1	126,4	14,2
Danemark	43	5,4	124,9	2 502	72 074	47 940	46,5	80,2	9,0
Espagne	505	42,2	83,6	25 170	665 636	ND	59,7	128,0	ND
Finlande	338	5,2	15,4	2 657	79 064	49 790	51,0	72,8	7,6
France	**551**	**59,6**	**108,2**	**35 982**	**994 354**	**557 000**	**60,3**	**101,6**	**10,9**
Grèce	132	11	83,4	5 061	40 164	81 635	46,0	146,8	19,8
Hongrie	93	10,1	109,0	3 141	135 555	ND	31,0	130,7	ND
Irlande	71	4,0	56,2	1 850	95 752	37 840	46,5	84,9	8,9
Italie	301	57,2	189,8	42107	654 197	ND	73,6	105,2	ND
Luxembourg	3	0,4	173,2	350	2 875	ND	78,1	118,3	ND
Pays-Bas	42	16,2	389,9	8 387	117 430	133 800	51,8	63,5	7,7
Pologne	323	38,2	118,4	15 899	377 289	ND	41,6	147,7	ND
Portugal	93	10,5	113,1	5 197	ND	ND	49,6	147,6	ND
Royaume-Uni	244	59,6	244,0	31 950	413 120	501 338	53,6	61,4	7,3
Slovaquie	49	5,4	110,1	1 834	17 755	13 402	34,0	113,4	45,5
Slovénie	20	2,0	98,5	1 065	20 156	14 526	53,4	121,2	16,7
Suède	450	8,9	19,9	4 998	212 000	69 558	55,9	59,2	7,6
Tchéquie	79	10,2	129,4	4 490	55 422	45 678	44,0	141,8	31,7
Pays hors UE									
Islande	103	0,3	2,8	207	ND	2 006	71,4	79,3	11,5
Norvège	324	4,6	14,1	2 752	91 825	33 316	60,1	61,2	8,4
Suisse	41	7,3	177,2	4 888	ND	61 871	66,8	74,6	8,8

ND : non disponible.
Tués à trente jours : données 2003 sauf Belgique et Slovaquie 2002.
Source : IRTAD sauf Belgique, Grèce, Italie et Irlande (source indicateur rapide européen) pour les données suivantes :
Parc automobile : 2003 sauf Norvège, Irlande, Italie, Slovaquie 2002, Belgique 2001, et Grèce 2000.
Longueur du réseau : 2003 sauf Belgique, Slovaquie 2002, Irlande, Italie 2001, Pays-Bas 1999 Grèce et Royaume Uni 1998.
Kilométrage : 2003 sauf Belgique, Danemark 2002 ; Norvège, Irlande 2001 ; Islande, Slovaquie 2000 ; Suède et Royaume-Uni 1999 ; Grèce 1998.
Sources : INED (population de la Grèce, de l'Italie, de la Belgique et de la Slovaquie) et International Road Traffic and Accident (IRTAD) pour la population.

De nombreuses explications sont proposées pour expliquer les différences de résultats entre les pays : les facteurs les plus couramment avancés ont trait à la démographie, au niveau de développement et à la densité de l'habitat. Mais au niveau très global où nous situons notre analyse, les réflexions les plus pertinentes utilisent la notion d'apprentissage.

On se reportera sur ce point en particulier aux travaux de Siem Oppe de l'Institut de recherche en sécurité routière des Pays-Bas (SWOW) :

– dans les pays les plus pauvres, les déplacements sont peu nombreux et se font en transports collectifs. La circulation automobile est très faible et le taux de tués par million d'habitants est très bas (moins de 30) ;

– le développement de l'usage de la voiture entraîne une forte hausse de la circulation donc du nombre des accidents et le ratio des tués par million d'habitants dans les pays « moins pauvres » peut dépasser les 200 ;

– de leur côté, les pays très riches connaissent beaucoup d'encombrements. Ils ont développé des politiques de transport collectif et de sécurité routière. Les comportements sont plus prudents et le ratio retombe à moins de 80 tués par million d'habitants.

Nous décrivons cette évolution en nous appuyant sur les différents pays de l'Union, selon les différents stades de développement du pays :

– la Slovaquie présente toutes les caractéristiques d'un pays qui commence seulement à se développer : un taux d'équipement en voiture très faible, une circulation peu importante et un taux de tués par million d'habitants assez faible. À l'inverse, on note un taux de tués rapporté au parcours très élevé ;

– la Tchéquie, elle, est en pleine croissance économique (+ 3 % de croissance du PIB chaque année depuis trois ans), sa circulation a explosé (+ 10,8 % en deux ans). Le revers de la médaille : elle connaît depuis deux ans une hausse du nombre de tués sur ses routes. Mais la Tchéquie est quand même plus sûre que sa voisine de l'est : elle compte 32 tués par million de kilomètres contre 45 pour la Slovaquie ;

– la Slovénie présente un taux d'équipement en automobile comparable à celui des pays développés (53 voitures en circulation pour 100 habitants), son nombre de tués décroît alors au fur et à mesure de la mise en place d'une politique de sécurité efficace ;

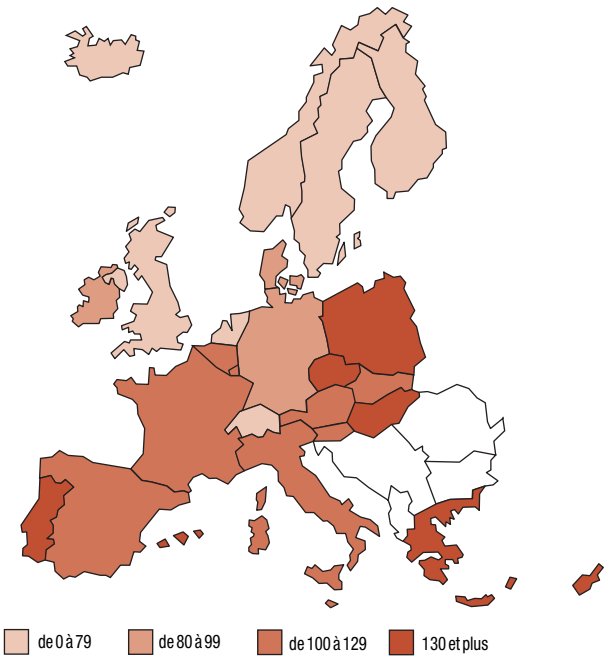
– parmi les pays riches, on peut citer le cas du Royaume-Uni, pays dont le taux de tués rapporté à la circulation

est le plus faible. Sa politique de sécurité est en place depuis de nombreuses années. Le développement automobile a provoqué de nombreux embouteillages autour des grandes villes. Cette situation a entraîné deux effets sur l'accidentologie : un report de l'automobile en faveur du deux-roues, dont l'usage va croissant surtout en périphérie des villes et une hausse de l'accidentologie piéton, conséquence de la circulation automobile importante en ville.

Parmi les pays riches, on distingue encore deux groupes de pays : les pays d'influence latine (France, Espagne, Italie...) d'une part et les pays nordiques (Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède, Danemark...) d'autre part. En effet, les pays nordiques présentent un taux de tués par million d'habitants beaucoup plus faible que celui des pays situés plus au sud. Une explication fait appel aux comportements individuels : il semblerait que les habitants du nord de l'Europe adoptent un comportement plus citoyen que ceux du sud.

En 2003, selon l'indicateur « tués par million d'habitants », la France se classe au huitième rang sur les vingt pays de l'Union dont les données sont disponibles.

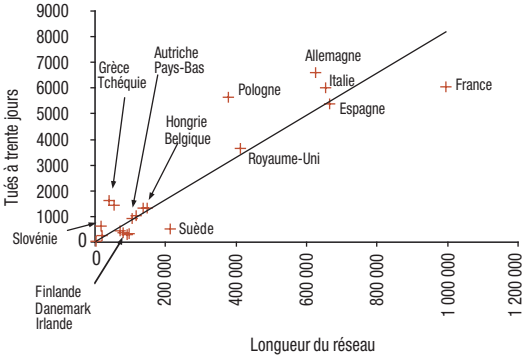
Tués par million d'habitants



En moyenne, il y a 101 tués par million d'habitants dans l'Union européenne en 2003 (calculé sur vingt pays).

On distingue trois groupes de pays :
– les pays nordiques (Norvège, Suède, Royaume-Uni...) où la mortalité routière est la plus faible (moins de 100 tués par million d'habitants) ;
– les pays de l'Europe de l'Ouest (France, Italie, Espagne...) se situent à des taux intermédiaires (entre 100 et 130 tués par million d'habitants) ;
– les pays de l'Est, moins développés économiquement, présentent de médiocres résultats avec plus de 130 tués par million d'habitants.

Tués à trente jours
en fonction de la longueur du réseau



Les caractéristiques du réseau influent fortement sur les résultats de l'accidentologie. Très souvent, cette relation est exprimée par l'effet de la densité : un pays dense a plus d'autoroutes qui sont plus chargées et donc plus sûres, a beaucoup de transports en commun, et n'impose pas des déplacements très longs.

Un contre exemple de cette relation densité-accidentologie est le cas des pays « faussement » peu denses tels que la Suède ou la Finlande qui ont, schématiquement, une partie du pays quasiment déserte, sans habitant, sans route et donc sans accident et une autre partie du pays avec une densité voisine de celle des autres pays.

C'est la raison pour laquelle nous proposons dans le graphique ci-dessus de mettre en relation les tués sur la route en fonction de la longueur du réseau routier du pays c'est-à-dire de raisonner en terme de **densité de tués**.

On constate qu'une relation linéaire lie les deux grandeurs : sur les routes européennes, on observe un mort pour 122 km de réseau.

La longueur du réseau est une donnée qui agrège de nombreux facteurs. Ainsi, la circulation intérieure peut être déduite de la longueur du réseau, puisque l'État construit des routes en fonction de la circulation observée.

La longueur du réseau est un indicateur plus précis que la densité car elle reflète la répartition de la population sur le territoire : ainsi la longueur relativement faible du réseau routier de la Suède indique que la majorité de son territoire est vide d'habitants.

Une infrastructure très étendue met en évidence un réseau de routes secondaires très dense, ces routes ne pouvant faire l'objet d'une attention aussi soutenue que les voies principales, elles sont les plus dangereuses quel que soit le pays. Ainsi la Grèce, où la majorité des déplacements s'effectue sur des voies secondaires, présente un ratio très fort (un mort tous les vingt-cinq kilomètres).

ÉVOLUTION SUR TRENTE ANS (DE 1970 À 2003)

Pour analyser l'évolution sur longue période du nombre de tués à trente jours, 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 (sept jours) + 8 % ;
– France : avant 1992 (six jours) + 9 %, de 1993 à 2004 (six jours) +5,7 % ;
– Espagne : avant 1993 (24 heures) + 30 % ;
– Portugal : avant 1997 (24 heures) + 30 %, depuis 1998 (24 heures) + 14 % ;
– Grèce : avant 1996 (trois jours) + 18 % ;
– Autriche : avant 1991 (trois jours) + 12 %.

Entre parenthèses figure le nombre de jours de comptabilisation du tué utilisé par les différents pays.

Évolution du nombre de tués (à trente jours)

	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	Évolution 70/03 *** (%)
Allemagne*	17 743	21 653	17 332	15 050	10 070	11 046	9 454	7 503	6 977	6 842	6 613	– 3,5
Autriche	1 829	2 574	2 533	2 003	1 524	1 558	1 210	976	958	956	931	– 3,0
Belgique	2 441	3 070	2 346	2 396	1 801	1 976	1 449	1 470	1 486	1 315	ND	– 2,6
Danemark	1 010	1 208	827	690	772	634	582	498	431	463	432	– 3,1
Espagne	3 643	5 456	5 833	6 522	6 374	9 032	5 751	5 776	5 517	5 347	5 399	0,0
Finlande	1 049	1 055	910	551	541	649	441	396	433	415	379	– 3,1
France	**14 951**	**16 445**	**14 355**	**13 672**	**11 387**	**11 215**	**8 891**	**8 079**	**8 160**	**7 655**	**6 058**	**– 3,0**
Grèce	897	1 099	1 251	1 446	2 011	2 050	2 411	2 037	ND	1 654	1 615	+ 1,2
Hongrie	ND	1 627	1 678	1 630	1 756	2 432	1 589	1 200	1 239	1 429	1 326	– 0,6
Irlande	356	540	586	564	410	478	437	415	411	376	338	– 1,4
Islande	ND	20	33	25	24	24	24	32	24	29	23	+ 0,4
Italie	9 709	11 025	10 272	9 220	7 700	7 151	7 033	6 649	6 682	6 736	6 015	– 1,8
Luxembourg	83	132	124	98	79	70	70	76	70	62	53	– 2,7
Norvège	ND	560	539	362	402	332	305	341	275	312	280	– 2,1
Pays-Bas	2 479	3 181	2 321	1 996	1 438	1 376	1 334	1 082	993	987	1 028	– 3,4
Pologne	ND	3 446	5 633	6 002	4 688	7 333	6 900	6 294	5 534	5 827	5 640	+ 1,5
Portugal	1 049	1 615	3 051	2 579	2 138	2 646	2 377	1 860	1 671	1 675	1 546	– 0,1
Royaume-Uni	8 143	7 771	6 679	6 239	5 342	5 402	3 765	3 580	3 598	3 581	3 658	– 2,3
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	ND	662	660	628	614	610	ND	– 0,7
Slovénie	ND	620	596	558	464	517	415	313	278	269	242	– 2,8
Suède	1 313	1 307	1 172	848	808	772	572	591	554	532	529	– 2,7
Suisse	1 265	1 643	1 206	1 209	881	925	692	592	544	513	546	– 3,3
Tchéquie**	1 463	1 983	1 632	1 261	987	1 291	1 588	1 486	1 334	1 431	1 447	– 1,0

* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne.
** Jusqu'en 1990, Tchécoslovaquie.
*** En moyenne annuelle selon disponibilité des données.
ND : non disponible.
Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).
Sauf source : indicateur rapide européen pour les données 2002 de la Grèce et la Belgique, et pour les données 2003 de l'Italie, la Grèce et l'Irlande.

La plupart des pays de l'Union ont connu une baisse très importante du nombre de leurs tués entre 1970 et 2003. Par exemple, l'Allemagne et les Pays-Bas qui ont divisé par trois leur nombre de tués en trente ans.

Pour les pays d'Europe du Nord ou de l'Ouest, cette baisse s'est effectuée en deux étapes :
– entre 1970 et 1995, on observe une baisse très importante et régulière du nombre de tués dans la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest. Cette baisse quasi-générale s'explique par la mise en place d'une réglementation complète ;
– entre 1995 et 2003, la tendance s'est infléchie, toujours marquée à la baisse mais de façon moins importante. En effet, la majeure partie des gains des mesures réglementaires ayant été obtenue sur la période précédente, la mesure ne produit plus que des effets marginaux au fur et à mesure que son application s'impose à l'ensemble des usagers.

En trente ans, le nombre de tués à trente jours en France a été divisé par 2,7 passant de 16 445 en 1970 à 6 058 en 2003. De 1996 à 2003, le nombre de tués à trente jours stagnait avant de connaître depuis deux ans de très fortes baisses.

Évolution du nombre de tués (à trente jours) par million d'habitants

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	Évolution* (%)
Allemagne	276,6	219,7	192,5	129,6	139,6	115,9	91,3	84,8	83,0	80,1	– 3,7
Autriche	345,3	333,6	265,4	201,2	202,6	152,2	121,8	119,3	119,0	115,4	– 3,3
Belgique	317,8	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	143,6	144,8	126,4	ND	– 2,8
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	111,6	93,4	80,6	86,3	80,2	– 3,3
Espagne	ND	166,0	176,5	165,9	232,0	146,7	145,4	137,5	132,3	128,0	– 0,9
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	76,6	83,6	79,9	72,8	– 3,4
France	**325,5**	**272,9**	**254,5**	**206,4**	**198,2**	**153,2**	**136,4**	**138,2**	**129,0**	**101,6**	**– 3,5**
Grèce	125,0	138,3	150,0	202,4	201,8	230,6	193,0		150,4	146,8	+ 0,5
Hongrie	157,8	159,7	152,2	164,8	234,4	155,1	119,5	121,5	140,4	130,7	– 0,6
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,3	121,4	109,6	107,1	96,0	84,9	– 2,3
Islande	97,6	150,7	110,1	99,6	94,5	89,6	113,1	83,9	100,7	79,3	– 0,6
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	114,9	115,5	116,5	105,2	– 2,0
Luxembourg	ND	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	174,7	158,7	139,6	118,3	– 3,8
Norvège	145,5	135,3	88,7	97,0	78,4	70,1	75,9	61,1	68,5	61,2	– 2,6
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	68,2	62,1	61,3	63,5	– 4,0
Pologne	105,7	164,8	168,0	125,5	192,0	178,7	162,9	143,2	152,5	147,7	+ 1,0
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	181,3	161,8	160,9	147,6	– 0,8
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	59,9	61,2	60,5	61,4	– 2,5
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	ND	123,2	116,2	114,1	113,4	ND	ND
Slovénie	358,0	329,5	292,1	234,9	258,5	208,5	157,3	139,4	137,0	121,2	– 3,2
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	66,7	62,4	59,7	59,2	– 3,0
Suisse	266,3	189,7	191,8	136,5	138,6	98,6	82,6	75,5	70,7	74,6	– 3,8
Tchéquie	200,2	162,8	122,2	95,5	124,6	153,7	144,6	130,4	140,2	141,8	– 1,0

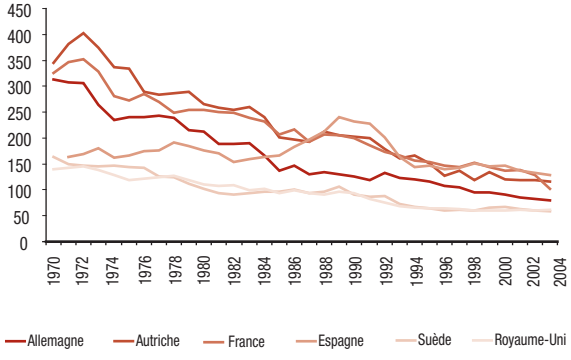
* Évolution en moyenne annuelle suivant la disponibilité des données.
ND : non disponible.
Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).
Sauf source : indicateur rapide européen pour les données 2002 de la Grèce et la Belgique, et pour les données 2003 de l'Italie, la Grèce et l'Irlande.

Le même constat s'applique lorsque l'on rapporte le nombre de tués à la population.

Les pays dont l'essor de l'automobile est précoce voient leur mortalité décroître très rapidement entre 1970 et 1995. Puis cette tendance s'atténue à partir du moment où l'effet des grandes mesures de sécurité a fini de porter ses fruits.

Mais les pays sont encore très inégaux devant ce fléau. La Pologne, la Grèce, le Portugal et l'Espagne, pays dont le développement automobile est plus récent, n'ont pas connu une évolution aussi favorable. Leur évolution à long terme augmente ou diminue de moins d'un pour cent par an. Ces pays ont connu une augmentation de motorisation et donc de trafic dans les années 1980 qui ont fait augmenter leur nombre de tués. L'évolution est donc semblable aux pays les plus développés mais décalée dans le temps. Ainsi le « pic » de mortalité pour la Hongrie, la Pologne et tout particulièrement pour l'Espagne se situe environ en 1990, contre 1970 pour la France et l'Allemagne. Depuis 1990, la mortalité routière recule dans ces pays de 4 % chaque année.

1970-2003 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants



Évolution du nombre de tués (à trente jours) par milliard de kilomètres parcourus

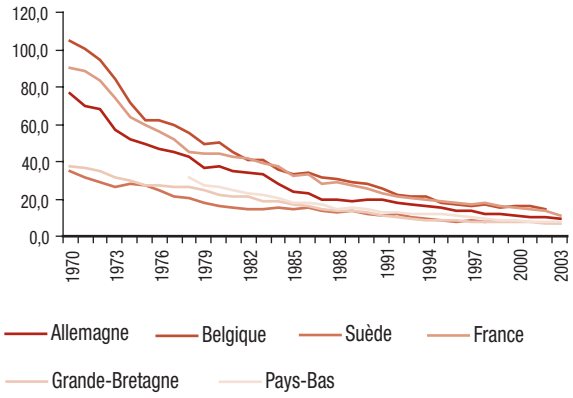
	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Allemagne	ND	ND	37,2	23,7	20,0	15,1	11,3	10,2	10,0	9,7
Autriche	109,3	83,4	56,3	38,2	27,9	18,6	13,2	12,7	12,3	11,7
Belgique	104,6	61,7	50,0	33,6	28,1	18,1	16,3	16,2	14,2	ND
Danemark	50,5	31,0	25,0	25,6	17,3	14,0	10,7	9,2	9,7	9,0*
Finlande	ND	37,3	20,6	17,4	16,3	10,5	8,5	9,1	8,5	7,6
France	**90,4**	**59,2**	**44,1**	**32,5**	**25,7**	**18,7**	**15,1**	**14,8**	**13,8**	**10,9**
Grande-Bretagne	37,4	27,4	22,1	16,7	12,7	8,4	7,3	7,3	7,1	7,2
Irlande	ND	ND	28,4	ND	19,2	13,7	ND	10,9	ND	ND
Islande	ND	ND	21,1	17,9	13,5	12,7	16,0	ND	ND	ND
Norvège	ND	35,1	19,3	17,3	12,0	10,5	10,5	8,3	ND	ND
Pays-Bas	ND	ND	26,7	18,0	14,2	12,1	8,5	7,8	7,7	7,7
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	8,5	ND	ND	ND	ND
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	66,4	61,5	46,9	ND	ND	ND
Slovénie	ND	ND	ND	ND	ND	44,2	26,6	23,1	21,7	16,7
Suède	35,3	27,0	16,4	14,7	12,0	8,6	ND	ND	ND	ND
Suisse	56,5	35,5	30,9	20,1	18,5	13,3	10,1	9,1	8,4	8,8
Tchéquie	ND	ND	53,9	42,2	48,3	47,1	36,7	32,4	33,1	31,7

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce, Italie, Luxembourg et Portugal.
ND : non disponible.
Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).
sauf source : indicateur rapide européen pour les données 2002 de la Belgique et pour les données 2003 de l'Irlande.
* Kilométrage Danemark 2003 non disponible, taux calculé avec le chiffre 2002.

Entre 1970 et 2003, l'écart constaté entre les pays européens s'est considérablement amoindri. Ainsi en 1970, le nombre de tués rapporté à la circulation montre que la Belgique était 2,7 fois plus dangereuse que la Grande-Bretagne. En 2002, la Belgique reste très en retard mais l'écart entre les deux pays n'est plus que 2.

Les pays d'Europe de l'Est présentent un taux de tués par milliard de kilomètres parcourus encore très élevé. Cet indicateur se révèle donc être le meilleur pour effectuer une comparaison des pays entre eux. Cependant, l'estimation du trafic n'est pas chose aisée : cette donnée n'est pas disponible pour de nombreux pays.

1970-2003 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus



Résultats détaillés dans l'Union européenne en 2003

Par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)		
	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total
Allemagne	65,0	35,0	354 534	24,9	75,1	6 613
Autriche	60,0	40,0	43 426	23,7	76,3	931
Belgique (2001)	51,4	48,6	47 444	30,3	69,7	1 486
Danemark	58,2	41,8	6 749	26,4	73,6	432
Espagne	52,4	47,6	99 987	17,0	83,0	5 399
Finlande	49,4	50,6	6 907	26,6	73,4	379
France	**66,7**	**33,3**	**90 220**	**27,5**	**72,5**	**6 058**
Grèce (2000)	69,8	30,2	23 001	34,1	65,9	2 037
Hongrie (2002)	69,2	30,8	19 686	36,7	63,3	1 429
Irlande	53,3	46,7	5 985	26,6	73,4	335
Italie (2002)	73,6	26,4	237 812	43,1	56,9	6 736
Luxembourg	ND	ND	720	ND	ND	53
Pays-Bas	64,5	35,5	31 635	33,7	66,3	1 028
Pologne	72,3	27,7	51 078	47,0	53,0	5 640
Portugal	67,4	32,6	41 495	42,6	57,4	1 546
Royaume-Uni (2002)	72,3	27,7	228 535	39,3	60,7	3 581
Slovénie	56,7	43,3	11 910	29,8	70,2	242
Suède	54,3	45,7	18 365	25,3	74,7	529
Tchéquie	62,0	38,0	27 320	38,4	61,6	1 447

ND : non disponible.
Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

En moyenne, les deux tiers des accidents ont lieu en milieu urbain, mais ces accidents n'ont occasionné qu'un tiers des tués sur les routes européennes.

Les pays les plus au nord (Suède, Finlande, Danemark), pays les plus en avancés en matière de sécurité, ont des taux de tués en milieu urbain très faibles, autour de 25 %.

Au contraire, en Italie, en Pologne et au Portugal, où la mortalité routière est assez élevée, plus de 40 % des tués l'ont été en milieu urbain. Le développement d'une politique de sécurité en milieu urbain devrait permettre de gagner de nombreuses vies dans ces pays.

Cependant le Royaume-Uni fait figure d'exception avec 39 % de tués en milieu urbain, alors qu'il se place parmi les pays les plus sûrs. Cela s'explique par un nombre très important de piétons tués dans ce pays qui est aussi un pays très dense, d'où un trafic très important en milieu urbain.

Accidents corporels et tués à trente jours par types de réseaux (en % du total en rase campagne)

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels					Tués				
	Ensemble rase campagne	Rase campagne sauf autoroutes	Autoroutes	Routes nationales de rase campagne	Autres routes de rase campagne	Ensemble rase campagne	Rase campagne sauf autoroutes	Autoroutes	Routes nationales de rase campagne	Autres routes de rase campagne
Allemagne	124 013	81,7	18,3	27,2	54,5	4 967	83,7	16,3	33,4	50,3
Autriche	17 350	84,9	15,1	40,5	44,4	710	84,8	15,2	48,9	35,9
Belgique (2001)	23036	80,2	19,8	53,7	26,6	1 036	81,4	18,6	58,4	23,0
Danemark	2 821	87,0	13,0	23,8	63,2	318	89,6	10,4	32,1	57,5
Espagne	47 567	92,3	7,7	ND	ND	4 480	ND	8,3	ND	ND
Finlande	3 493	95,4	4,6	42,7	52,7	278	97,5	2,5	55,0	42,4
France	**30 058**	**79,5**	**20,5**	**19,9**	**59,6**	**4 392**	**89,2**	**10,8**	**25,5**	**63,7**
Irlande	2 797	98,0	2,0	36,3	61,7	246	96,3	3,7	47,6	48,8
Italie (2002)	62 812	76,5	23,5	ND	ND	3 835	80,2	19,8	ND	ND
Pays-Bas	11 219	77,1	22,9	37,7	39,4	682	83,0	17,0	41,5	41,5
Pologne	14 165	98,5	1,5	ND	ND	2 988	98,8	1,2	20,2	ND
Portugal	13 512	84,6	15,4	61,3	23,4	887	85,7	14,3	ND	17,7
Royaume-Uni (2002)	63 264	ND	ND	ND	ND	2 173	89,5	10,5	ND	ND
Slovénie	5 157	89,5	10,5	30,4	59,1	170	87,1	12,9	32,4	54,7
Suède	8 394	84,3	15,7	ND	ND	395	91,4	8,6	ND	ND
Tchéquie	10 384	95,7	4,3	34,5	61,2	891	94,6	5,4	47,3	47,4

ND : non disponible.
Ensemble rase campagne = rase campagne hors autoroute plus autoroute.
Rase campagne hors autoroute = route nationale (RN) de rase campagne + autres routes de rase campagne.
Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD)

Tués (à trente jours) et circulation par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	**Tués** (à 30 jours)			**Circulation** (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	6 613	811	1 657	682 215	213 100	108 400	9,7	3,8	15,3
Autriche	931	108	347	79 702	18 436	16 187	11,7	5,9	21,4
Belgique (2001)	1 486	193	605	91 469	31 189	32 075	16,2	6,2	18,9
Danemark	432	33	102	ND	10 880	7 941	ND	3,0	12,8
Finlande	379	7	153	49 790	4 918	8 858	7,6	1,4	17,3
France	**6 058**	**476**	**1 119**	**557 000**	**117 971**	**95 141**	**10,9**	**4,0**	**11,8**
Grande-Bretagne	3 508	217	1 343	490 327	92 900	139 429	7,2	2,3	9,6
Grèce (1998)	2 182	ND	ND	81 635	ND	ND	26,7	ND	ND
Hongrie (2002)	1 429	54	554	ND	3 462	11 848	ND	15,6	46,8
Irlande (2001)	411	4	150	37 840	ND	ND	10,9	ND	ND
Pays-Bas	1 028	116	283	133 800	56 385	23 280	7,7	2,1	12,2
Portugal (1999)	1 995	123	618	ND	8 156	ND	ND	15,1	ND
Slovaquie (2000)	628	13	ND	13 402	ND	ND	46,9	ND	ND
Slovénie	242	22	55	14 526	2 719	2 122	16,7	8,1	25,9
Suède (1999)	580	25	ND	69 558	9 853	ND	8,3	2,5	ND
Tchéquie	1 447	48	421	45 678	4 846	ND	31,7	9,9	ND

ND : non disponible.
Données kilométrage et circulation de la même année.
Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

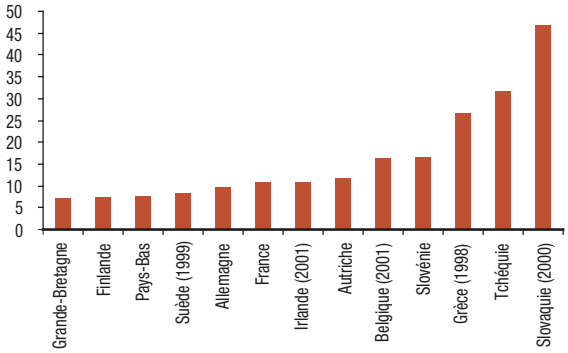
Chacun des pays qui a pu fournir les données de circulation par types de réseaux à la base de données IRTAD voit ses autoroutes plus sûres que son réseau national de rase campagne (de l'ordre de deux à trois fois selon les pays). Mise à part la Finlande dont les données ne sont pas très significatives, les autoroutes les plus sûres d'Europe se situent au Pays-Bas avec deux tués par milliard de kilomètres parcourus, la Grande-Bretagne et la Suède obtiennent aussi de très bons résultats. Les autoroutes françaises étaient en 2003 un peu moins sûres que la moyenne européenne avec 4 tués par milliard de km. En 2004, suite à la baisse de près de 40 % du nombre de tués sur autoroutes, elle se classera parmi les plus sûres.

Les routes nationales de rase campagne en France se situent, en terme de sécurité, en deuxième position parmi les dix pays où les données sont disponibles avec seulement 12 tués par milliard de kilomètres parcourus.

La Belgique se distingue par une forte importance du poids des routes nationales dans l'accidentologie (58 % du total des tués en rase campagne) et par une très forte dangerosité des routes nationales (19 tués par milliard de véhicules x kilomètres). La conjugaison de ces deux facteurs explique les mauvais résultats de la Belgique et si l'on rapporte ses résultats au kilométrage sur l'ensemble des réseaux, elle est en effet deux fois plus dangereuse que le Danemark.

Tous réseaux confondus, les pays de l'Est sont encore très en retard par rapport aux autres pays de l'Union européenne.

Tués (à 30 jours)
par milliard de kilomètres parcourus en 2003



Par catégories d'usagers

Tués (à trente jours) par catégories d'usagers (en % de l'ensemble des usagers)

Pays de l'Union européenne	Piétons	Bicyclettes	Cyclomoteurs < = 50 cm³	Motos > 50 cm³	Voitures de tourisme	Autres types d`implication	Total
Allemagne	12,3	9,3	2,0	14,3	57,1	5,0	6 613
Autriche	14,2	6,0	5,0	11,7	56,3	6,8	931
Belgique (2001)	10,6	8,6	4,2	9,9	60,5	5,7	1 486
Danemark	11,3	10,9	10,0	5,8	56,5	5,6	432
Espagne	14,6	1,4	7,2	6,8	59,5	10,5	5 399
Finlande	15,6	10,3	3,2	6,1	57,3	7,7	379
France	**10,3**	**3,3**	**6,5**	**14,2**	**61,2**	**4,4**	**6 058**
Grèce (2000)	18,4	1,1	4,4	20,2	43,7	12,0	2 037
Hongrie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	1 326
Irlande	19,1	3,3	16,4		51,3	9,9	335
Italie (2002)	17,6	4,7	6,1	12,8	52,8	6,1	6 736
Luxembourg	13,2	ND	ND	ND	ND	ND	53
Pays-Bas	9,4	18,3	9,1	9,2	47,0	6,9	1 028
Pologne	33,3	11,5	1,0	2,6	45,1	6,6	5 640
Portugal	18,1	4,1	10,2	13,8	40,8	13,1	1 546
Royaume-Uni	21,9	3,2	0,7	18,9	50,9	4,5	3 658
Slovénie	15,7	5,8	2,5	10,7	60,3	5,0	242
Suède	10,4	6,6	1,7	8,9	65,4	7,0	529
Tchéquie	20,0	11,0	0,8	7,0	55,1	6,1	1 447

ND : non disponible.
Note : certains usagers sont de catégorie inconnue, le total peut donc être inférieur à 1.
Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

Les habitudes locales de déplacement se répercutent sur la répartition des tués suivant les différentes catégories d'usagers. 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 mode de transport. Néanmoins, outre ses spécificités, chaque pays présente une catégorie d'usager qui pèse plus lourd dans son accidentologie que dans celle des autres pays.

En Pologne, un tiers de tués sont des piétons ! Ce taux est très largement au-dessus de celui des autres pays. Au Royaume-Uni, un peu plus d'un tué sur cinq sur est un piéton. En France, ce rapport est d'un sur neuf.

Le taux de tués en deux-roues motorisés (cyclomoteur et motocyclette) a augmenté dans de nombreux pays de l'Union. Ainsi entre 2002 et 2003, l'Irlande voit sa part de tués en deux-roues motorisés augmenter de 4,7 points, l'Autriche de 2,6 points, le Danemark de 2,3 points, la France de 2,2 points, le Royaume-Uni de 2 points, le Portugal de 1,8 point, la Suède de 1,4 point et l'Allemagne de 1,1 point.

Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus par catégories d'usagers

(Les pays européens ne comptent pas la circulation des deux-roues de la même manière : certains ne prennent en compte que les motocyclettes, d'autres les motocyclettes et les cyclomoteurs).

Pays de l'Union européenne	Tous usagers	Deux-roues motorisés	Motos > 50 cm³	Voitures de tourisme
Allemagne	9,7	65,6	75,6	6,5
Autriche	11,7	79,1	77,2	8,8
Belgique (2001)	16,2	ND	142,3	11,7
Danemark (2002)	9,7	61,2	43,6	6,5
Finlande	7,6	ND	ND	5,1
France	**10,9**	**158,6**	**181,7**	**9,2**
Grande-Bretagne	7,2	123,7	ND	4,5
Grèce (1998)	26,7	ND	ND	ND
Irlande (2001)	10,9	171,8	ND	7,7
Pays-Bas	7,7	ND	ND	ND
Slovénie	16,7	ND	295,5	11,2
Suède (1998)	7,9	ND	65,3	5,7
Tchéquie	31,7	ND	ND	ND

ND : non disponible.
Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

Les différentes façons de comptabiliser la circulation des motocyclettes (motocyclettes seules ou motocyclettes et cyclomoteurs) ne nous permettent pas de comparer le risque des motocyclettes ou des deux-roues pour chaque pays européen.

Le problème de l'accidentologie des usagers de motocyclettes en France se confirme avec 182 tués par milliard de kilomètres parcourus en 2003.

Concernant les voitures de tourisme, la France se distingue encore (avec la Belgique) par un nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus particulièrement fort. Notons toutefois que la comparaison s'effectue avec des pays aux bons résultats (Allemagne, Royaume-Uni, Suède).

Ainsi entre la France et la Grande-Bretagne, la circulation des voitures de tourisme est quasiment aussi importante mais la Grande-Bretagne dénombre deux fois moins de tués dans ces véhicules. Cependant on doit se rappeler que la longueur du réseau routier français est une fois et demie celle de la Grande-Bretagne.

Mise à part la Grèce dont les dernières données datent de 1998, la Tchéquie est le pays le moins sûr, toutes catégories de véhicules confondues avec 32 tués par milliard de kilomètres parcourus, suivie ensuite par la Belgique avec 16 tués.

Par classes d'âge

Tués (à 30 jours) par classes d'âge (en % du total)

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Âge Inconnu	Ensemble (données brutes)
Allemagne	7,9	21,0	31,2	19,7	20,1	0,0	6 613
Autriche	8,4	18,7	27,6	24,1	21,3	0,0	931
Belgique (2001)	7,3	18,9	37,0	18,4	17,8	0,5	1 486
Danemark	8,8	15,5	33,3	19,4	22,9	0,0	432
Espagne	6,4	18,1	37,6	19,9	15,0	3,0	5 399
Finlande	9,0	15,6	25,3	24,8	25,3	0,0	379
France	**8,2**	**21,2**	**32,4**	**18,6**	**18,1**	**1,4**	**6 058**
Grèce (2000)	4,9	18,4	34,0	20,4	21,0	1,3	2 037
Irlande	8,4	24,5	34,9	14,6	15,8	1,8	335
Italie (2002)	5,6	15,6	33,0	19,8	20,8	4,9	6 736
Luxembourg	3,8	18,9	43,4	22,6	11,3	0,0	53
Pays-Bas	11,5	17,4	30,5	19,1	21,5	0,0	1 028
Pologne	6,8	16,1	32,5	26,1	15,7	2,8	5 640
Portugal	5,7	16,5	34,9	21,8	19,5	1,6	1 546
Royaume-Uni	9,5	21,1	33,4	17,6	18,0	0,5	3 658
Slovénie	4,1	21,1	26,0	26,9	21,9	0,0	242
Suède	8,3	17,6	27,8	24,0	22,3	0,0	529
Tchéquie	5,5	16,8	34,5	26,3	16,0	1,0	1 447

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

La répartition des tués suivant les différentes classes d'âge peut traduire aussi bien une tranche de population à risque qu'une démographie propre au pays.

Ainsi en Irlande, pays plutôt jeune, la part des jeunes de moins de 24 ans représentent 33 % des tués sur les routes ; cette population ne représente que 23 % des tués en Italie et en Grèce.

Tués (à trente jours) par million d'habitants de cette classe d'âge

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Ensemble (données brutes)
Allemagne	34,4	208,0	83,4	60,8	92,0	80,1
Autriche	48,1	253,3	102,7	111,7	158,3	115,4
Belgique (2001)	50,4	316,8	181,9	111,3	152,6	144,8
Danemark	32,0	159,9	92,0	59,4	124,1	80,2
Espagne	46,0	242,7	145,6	111,1	114,3	128,0
Finlande	30,5	127,7	69,0	65,3	120,2	72,8
France	**36,9**	**237,3**	**117,7**	**78,5**	**113,1**	**101,6**
Grèce (2000)	50,0	349,8	222,2	163,3	234,5	193,0
Irlande	27,6	177,5	97,2	57,3	119,6	84,2
Luxembourg	20,2	277,8	159,7	113,2	95,2	118,3
Pays-Bas	32,8	132,8	63,7	47,8	99,5	63,5
Pologne	46,1	197,2	172,0	152,9	178,8	147,7
Portugal	43,9	253,7	170,0	133,3	170,9	147,6
Royaume-Uni	26,1	147,2	71,0	44,9	69,2	61,4
Slovénie	27,2	257,6	104,3	123,6	176,7	121,2
Suède	22,7	129,2	60,5	54,9	76,9	59,2
Tchéquie	39,8	233,0	168,3	136,5	162,9	141,8

Source : International Road and Traffic Accident Database (IRTAD).

La Grèce, la Pologne, le Portugal, la Belgique et la Tchéquie se démarquent des autres pays par un nombre de tués par million d'habitants très élevé, supérieur à 140. À l'inverse, la Suède, le Royaume-Uni et les Pays-Bas occupent les premières positions avec seulement 60 tués par million d'habitants.

Dans tous les pays de l'Union européenne, ce sont les jeunes âgés entre 18 et 24 ans qui sont les plus exposés : en moyenne ces personnes ont 2,1 fois plus de risque de mourir dans un accident de voiture que le reste de la population.

L'Allemagne, qui présente pourtant de bons résultats en matière de sécurité routière, dévoile une faiblesse sur la classe d'âge des 18-24 ans, avec un taux de tués supérieur à 200 tués par million d'habitants.

Les plus de 65 ans sont aussi plus fréquemment touchés que les autres classes d'âge. Même si les personnes de cette tranche d'âge ont moins d'accidents que le reste de la population, elles succombent plus facilement de leurs blessures.

Les résultats de la France sont assez particuliers : elle présente un taux de tués 18-24 ans très important (sur les 17 pays dont les données sont disponibles, elle se classe dixième) et un taux de tués plus de 65 ans assez faible (elle se classe d'après cet indicateur à la sixième place). Au final, elle se situe à une position intermédiaire, ces deux résultats se compensant.

MESURES DE SÉCURITÉ

État de la réglementation en 2004

Pays de l'Union européenne	Réglementation concernant le téléphone portable	Limitations de vitesse en km/h			Taux d'alcoolémie maximum autorisé en g/l	Réglementation sur le permis à points
		Agglomération	Route	Autoroute		
Allemagne	Kit main libre toléré	50	100	130 *	0,5	Oui
Autriche	Kit main libre toléré	50	100	130	0,5 **	Non
Belgique	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5	Non
Chypre	Aucune	50	80	100	0,9	Non
Danemark	Kit main libre toléré	50	80	130	0,5	Non
Espagne	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5 ***	Non
Estonie	Aucune	50	90	110	0,2	Non
Finlande	Aucune	50	100	120	0,5	Non
France	**Kit main libre toléré**	**50**	**90**	**130**	**0,5** ****	**Oui**
Grèce	Aucune	50	90	120	0,5	Oui
Hongrie	Aucune	50	110	130	0,0	Non
Irlande	Kit main libre toléré	50	100	120	0,8	Oui
Italie	Kit main libre toléré	50	90	130	0,5	Oui
Lettonie	Kit main libre toléré	50	90	100	0,5 [1] *	Oui
Lituanie	Aucune	60	90	130	0,4	Non
Luxembourg	Kit main libre toléré	50	90	120	0,8	Oui
Malte	Aucune	50	80	–	0,8	Non
Pays-Bas	Kit main libre toléré	50	80	120	0,5	Non
Pologne	Kit main libre toléré	50/60 [6] *	90	130	0,2	Oui
Portugal	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5	Non
Rep. Tchèque	Aucune	50	90	130	0,0	Non
Royaume-Uni	Kit main libre toléré	48	96	112	0,8	Oui
Slovaquie	Kit main libre toléré	50	90	130	0,0	Non
Slovénie	Aucune	50	90	130	0,5	Non
Suède	Aucune	50	90	110	0,2	Non

* 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 20 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.
**** depuis le 25 octobre 2004, 0,2 g/L pour les conducteurs de transport en commun.

1 * : 0,2 g/l pour les nouveaux conducteurs.

6 * 50 km/h la journée et 60 km/h la nuit
Source : Direction de la sécurité et de la circulation routières – Mission des affaires internationales.

D'une manière générale, les réglementations 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 (à l'exception de la Lituanie et de la Pologne), il n'en est pas de même pour les autres réseaux. Sur routes, les limitations varient entre 80 et 100 km/h sauf la Hongrie qui a opté pour 110 km/h. La plupart des pays ont cependant adopté 90 km/h. Sur autoroutes, elles oscillent entre 110 et 130 km/h suivant les pays.

Concernant l'alcoolémie, la législation est encore très variable. Cinq pays ont un taux maximum autorisé supérieur à 0,5 g/l. Treize pays ont adopté comme limite 0,5 g/l. Pour les sept derniers pays, la législation est plus restrictive avec un taux maximum autorisé compris entre 0,4 g/l et 0,0 g/l.

Il faut noter aussi la spécificité des réglementations espagnoles, autrichiennes, françaises et lettones qui ont baissé le taux d'alcool maximum autorisé pour certaines catégories de conducteurs (les novices ayant moins de deux ans de permis notamment).

Les réglementations sur le téléphone portable commencent à se généraliser depuis 2001, aujourd'hui quinze pays de l'Union interdisent son usage pendant la conduite d'un véhicule mais tolère l'utilisation du kit main libre.

Dans neuf pays européens, un système de permis à points a été mis en place. Dans certains pays comme l'Allemagne ou le Royaume-Uni, cette législation est très ancienne. Mais elle fait de nombreux émules puisque trois pays (la Lettonie, l'Italie et le Luxembourg) l'ont mise en place depuis moins de trois ans.

Taux de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs en 2003

	Autoroute	Milieu urbain
Allemagne	97	90
Autriche	81	72
Belgique (2001)	65	49
Danemark	88	81
Finlande	ND	83
France	**98**	**95**
Hongrie	69	49
Irlande (2001)	ND	69
Pays-Bas	ND	84
Pologne	ND	73
Portugal (2001)	ND	86
Slovénie	96	92
Suède	98	88
Tchéquie	88	47

Données non disponibles pour les pays suivants : Danemark, Espagne, Grèce, Italie, Luxembourg et Portugal.
ND : non disponible.
Source : International Road Traffic and Accident Database (IRTAD).

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 voitures de tourisme pour l'ensemble du réseau. Les taux de port sont fournis pour deux types de réseaux : milieu urbain et autoroute.

En milieu urbain, le taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme le plus élevé se situe en France avec 95 %. Avec moins de 50 % de port, la Tchéquie, la Hongrie et la Belgique ont encore de gros progrès à réaliser.

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 autoroutes que sur l'ensemble du réseau de rase campagne. On peut dire que presque la totalité des Européens (sauf les Autrichiens, les Hongrois et les Belges) portent la ceinture sur autoroute. Il semblerait donc que les Européens ont compris l'intérêt de la ceinture sur les longues distances mais ils restent plus nombreux à l'oublier en ville et sur les petits trajets (pourtant les plus accidentogènes).

Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2003

L'absence de définitions et de références communes rend difficiles de véritables comparaisons entre les différents modes de transport : 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 2003.

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	103	6	111
Nombre de tués [4]	1	91	3	95
Nombre de blessés	7	72	3	82

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, héli-treuillage...).
4. Décédés dans les trente jours.
Source : Direction générale de l'aviation civile.

Indicateurs d'activité

En 2003, le parc global (*source* : Bureau Véritas) représentait 12 163 aéronefs répartis en :
– 8 290 avions (dont 653 pour le transport public) ;
– 854 hélicoptères ;
– 2 137 planeurs ;
– 867 ballons libres ;
– 15 autres.

Le trafic commercial total des grandes compagnies aériennes nationales (*source* : Direction générale de l'aviation civile et Groupe Air France) s'élevait en 2003 à :
– 130,1 milliards de passagers-kilomètres transportés ;
– 14,5 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]	365
Accidents de train	103
dont :	
– *collisions*	*56*
– *déraillements*	*47*
Accidents de cars	1
Accidents individuels [2]	93
Autres accidents [3]	168
Nombre de tués [4]	46
Agents en service [5 6]	5
Voyageurs [6]	7
dont voyageurs par accident de train [6]	*1*
Autres personnes [7]	34
Nombre de blessés graves [8]	62
Agents en service [5 6]	5
Voyageurs [6]	25
dont voyageurs par accident de train [6]	*8*
Autres personnes [7]	32

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, etc. 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 niveaux.
7. Y compris les ouvriers d'entreprises travaillant sur le réseau ferroviaire français.
8. Est considérée comme blessé grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné, ou aurait pu entraîner, une hospitalisation de plus de trois jours.

Accidents de passage à niveau [9]

Nombre d'accidents [10]	197
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
– gardés	4
– avec signalisation automatique	129
– non gardés (sans barrière ni signalisation)	40
Accidents de piétons	24
Nombre de tués [11]	61
Nombre de blessés graves [11]	14

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.

Source : SNCF, Direction de la comptabilité et du contrôle de gestion.

Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules moteurs de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des entreprises ferroviaires étrangères, représentait en 2003 : 695,0 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 72,3 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990) et à 46,8 milliards de tonnes-kilomètres de fret (51,5 en 1990) (*source* : SNCF, Direction de la comptabilité et du contrôle de gestion).

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Bilan des accidents corporels

Le bilan des accidents corporels était le suivant en 2003 :
– 90 220 accidents corporels ;
– 5 731 tués à six jours, dont 3 509 usagers de voitures de tourisme ;
– 115 929 blessés (*source* : ONISR, fichier des accidents).

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues immatriculés représentait 36,7 millions de véhicules dont 29,6 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 2003 à 738,6 milliards (*source* : 41e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES – INSEE).

COMPARAISONS ENTRE CES TROIS MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un niveau de risque pour l'usager d'un de ces trois modes de transport.

Compte tenu de l'imprécision des chiffres, on ne retiendra que les ordres de grandeur 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 deux, six ou trente 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 les parcours effectués sur le territoire étranger par les avions des compagnies aériennes françaises, mais uniquement les 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 transport 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 1999 à 2003, le train est en moyenne 1,4 fois plus sûr que l'avion et 35 fois plus sûr que l'automobile.

Exposition au risque

Parc en circulation

PARC AU 31 DÉCEMBRE DE CHAQUE ANNÉE (en milliers) EN MÉTROPOLE

Quatre roues	2000	2001	2002	2003	2004
Voitures particulières	28 060	28 700	29 160	29 560	29 900
Véhicules utilitaires	5 456	5 596	5 687	5 772	5 842
Tracteurs routiers	217	220	216	214	215
Autocars - autobus	80	81	81	82	82

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

Deux-roues	2000	2001	2002	2003	2004
Bicyclettes*	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Cyclomoteurs	1 442	1 421	1 387	1 357	1 331 e
Motocyclettes	968	1 019	1 054	1 091	1 129 e

* Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
e : estimation INRETS
Source : Chambre syndicale nationale du motocycle.

Pour les quatre roues, on assiste à une augmentation régulière du parc de voitures particulières et de véhicules utilitaires. Le parc d'autocars et d'autobus se stabilise en 2004 et le parc de tracteurs routiers, qui baissait sensiblement depuis 2002 semble amorcer une reprise en 2004 qui devra cependant être confirmée. Pour les deux-roues, tandis que le parc de cyclomoteurs continue à diminuer celui des motocyclettes poursuit sa progression.

Évolution de la circulation et de la consommation de carburants

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU NATIONAL (en millions de véhicules x km)

2004/2003	Autoroutes	Routes nationales	Ensemble
Janvier	+ 4,3 %	+ 2,1 %	+ 3,3 %
Février	+ 7,7 %	+ 3,1 %	+ 5,8 %
Mars	+ 0,9 %	– 0,3 %	+ 0,4 %
Avril	+ 3,3 %	+ 1,4 %	+ 2,4 %
Mai	+ 6,2 %	+ 2,1 %	+ 4,3 %
Juin	– 3,9 %	– 2,1 %	– 3,1 %
Juillet	+ 4,0 %	+ 1,7 %	+ 3,0 %
Août	+ 0,1 %	– 0,1 %	0,0 %
Septembre	+ 3,0 %	+ 1,0 %	+ 2,1 %
Octobre	+ 2,1 %	+ 0,8 %	+ 1,5 %
Novembre	+ 4,2 %	+ 1,7 %	+ 3,1 %
Décembre	+ 4,7 %	+ 1,9 %	+ 3,4 %
Total	+ 2,9 %	+ 1,0 %	+ 2,1 %

Source : SETRA.

LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

2004/2003	Supercarburants	Gazole	Ensemble
Janvier	– 6,9 %	– 0,3 %	– 2,3 %
Février	– 3,8 %	+ 1,6 %	0,0 %
Mars	– 3,1 %	+ 7,8 %	+ 4,4 %
Avril	– 3,4 %	+ 2,9 %	+ 0,9 %
Mai	– 8,3 %	– 1,1 %	– 3,4 %
Juin	– 4,7 %	+ 6,9 %	+ 3,1 %
Juillet	– 6,6 %	– 1,1 %	– 2,9 %
Août	– 5,0 %	+ 5,2 %	+ 1,6 %
Septembre	– 5,6 %	+ 0,4 %	– 1,4 %
Octobre	– 7,7 %	+ 14,3 %	0,0 %
Novembre	+ 1,7 %	+ 7,6 %	+ 5,8 %
Décembre	– 2,7 %	+ 4,5 %	+ 2,3 %
Total	– 4,9 %	+ 2,4 %	+ 0,1 %

Source : Comité professionnel du pétrole.

• En 2004, par rapport à 2003, l'augmentation de la circulation sur le seul réseau national a été de 2,1 %, soit 0,5 point de plus qu'en 2003 mais elle reste éloignée des valeurs connues au cours des années antérieures : + 3,0 % en 2002 par rapport à 2001, + 3,1 % en 2001 par rapport à 2000, + 2,1 % en 2000 par rapport à 1999, + 4,2 % en 1999 par rapport à 1998, + 4,3 % en 1998 par rapport à 1997 et + 3,2 % en 1997 par rapport à 1996.

Cette augmentation se répartit en + 2,9 % sur les autoroutes et + 1,0 % sur les routes nationales, soit un écart de 1,9 point entre les deux réseaux (contre 0,6 point l'an dernier). Rappelons qu'en 2002 cet écart était encore plus fort puisque l'augmentation était de 4,0 % sur les autoroutes et de 1,7 % sur les routes nationales, soit 2,3 points.

La circulation est restée globalement stable en août et a même connu une diminution en juin, aussi bien sur autoroutes que sur routes nationales.

• La consommation de carburants est globalement stable (+ 0,1 %). La hausse de la consommation de gazole (+ 2,4 %), en augmentation d'un point par rapport à l'an dernier, n'a pas suffisamment compensé la baisse de la consommation de supercarburants (– 4,9 %), diminution cependant moins forte que celle enregistrée l'an dernier (– 6,3 %). 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.

D'après une étude récente réalisée par le ministère de l'Équipement, en coordination avec le ministère de l'Industrie, l'année 2002 semble avoir marqué une rupture. Après quinze ans d'augmentation régulière de la consommation de carburants, on assiste à une stagnation alors qu'un certain nombre d'éléments auraient dû conduire à une hausse des consommations comme la poursuite de la hausse des trafics ; l'augmentation de la masse des véhicules (+ 11,9 % de 1997 à 2003 pour l'ensemble des voitures particulières), due pour partie aux améliorations de confort et de sécurité ; la généralisation du pot catalytique sur l'essence (1993) et sur le diesel (1997) ; le développement des équipements électriques (autoradio, fermeture des portières, lève vitres) et de la climatisation (32 % des véhicules en 2003 contre 16 % en 2000) ; le développement du parc de 4 x 4.

Ces facteurs de hausse sont contrebalancés par la baisse des consommations unitaires des voitures particulières. De plus, depuis 2002, la forte baisse des vitesses moyennes a largement contribué à la stagnation de la consommation.

Permis de conduire délivrés

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Permis B1	261	–	–	–	–	–
Permis A1	7 029	6 755	6 396	5 865	5 147	5 394
Permis A	95 692	103 631	107 092	102 282	100 820	99 056
Permis B + BA	807 229	772 950	746 487	714 685	680 078	684 155
Permis C	22 061	24 210	26 701	26 579	28 759	30 414
Permis EC	13 605	18 284	21 249	21 440	24 114	26 643
Permis D	6 438	6 636	6 979	6 833	6 678	7 031
Total	952 315	932 466	914 904	877 684	845 596	852 693

Source : DSCR, sous-direction de l'éducation routière.

Définition des permis :
– B1 : tricycles et quadricycles à moteur ;
– A1 : motos de 125 cm^3 et moins ;
– A : motos de plus de 125 cm^3 ;
– 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, 2004 se caractérise par une rupture de la tendance continue à la baisse du nombre de permis de conduire délivrés. Si l'on considère que la conjoncture [24] a joué un rôle d'amplificateur dans les baisses des années 2002 et 2003, 2004 marque probablement un rattrapage qui reste cependant limité puisque par rapport à 2003 qui représente l'effectif le plus faible, l'augmentation n'est que de 0,8 %.

Par catégories de permis, les évolutions sont contrastées. Si, à l'exception de la catégorie A qui baisse de 1,7 %, le nombre de permis délivrés enregistre par rapport à 2003 une augmentation, on remarque que la progression la plus faible concerne la catégorie B (+ 0,6 %). Sans doute faut-il voir dans cette évolution, l'impact de la mise en place de la réforme de l'épreuve pratique du permis de catégorie B qui notamment fait passer la durée de l'épreuve de 22 à 35 minutes et a concerné en 2004 un peu plus de la moitié des départements.

En 2004, seul, le permis de conduire A1 avec une hausse de 4,8 % par rapport à 2003 enregistre un retournement de tendance. D'une manière générale, pour les autres catégories de permis, 2004 confirme les grandes tendances :
– baisse pour la troisième année consécutive du permis de catégorie A (– 1,7 % par rapport à 2003) ;
– constante progression du permis de catégorie EC (+ 10,5 % par rapport à 2003) ;
– poursuite de la progression du permis de catégorie C (+ 5,8 %) qui n'avait été que très légèrement concerné par la baisse conjoncturelle de 2002 ;
– reprise de la progression du permis de catégorie D (+ 5,3 %) qui avait été un peu plus touché par la conjoncture 2002 et 2003.

Part respective de chacune des catégories de permis.

	2000	2001	2002	2003	2004
Permis A1	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,6 %	0,6 %
Permis A	11,1 %	11,7 %	11,7 %	11,9 %	11,6 %
Permis B + BA	82,9 %	81,6 %	81,4 %	80,4 %	80,2 %
Permis C	2,6 %	2,9 %	3,0 %	3,4 %	3,6 %
Permis EC	2,0 %	2,3 %	2,4 %	2,9 %	3,1 %
Permis D	0,7 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %

24. Grève des inspecteurs du permis de conduire en 2002 et chute des taux de réussite à la suite de l'instauration progressive de la nouvelle épreuve théorique générale en 2003.

Réseau routier et circulation routière en France

LE RÉSEAU ROUTIER EN MÉTROPOLE

Au 1er janvier 2004, la longueur totale du réseau routier était estimée à 998 001 kilomètres

Réseaux	Longueur (en kilomètres)	
	2002	2003
Autoroutes concédées [1]	7 718	7 836
Autoroutes non concédées [1]	2 505	2 543
Routes nationales [1]	26 154	26 127
Routes départementales [2]	359 597	359 644
Routes communales (y compris réseau urbain) [2]	598 380*	601 851
Total	994 354	998 001

Sources : 1. SETRA ; 2. ministère de l'Intérieur – Direction générale des collectivités locales.

* Valeur réactualisée.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN MÉTROPOLE

En 2003, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 557 milliards de kilomètres :

Catégories de véhicules	**Parcours** (en milliards de km)	
	2002	2003
Voitures de tourisme immatriculées en France	401 (72,6 %) dont essence : 191 (34,6 %) gazole : 210 (38,0 %)	404 (72,5 %) dont essence : 183 (32,9 %) gazole : 221 (39,7 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	86 (15,6 %)	88 (15,8 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	21 (3,8 %)	21 (3,8 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	27 (4,9 %)	26 (4,7 %)
Bus et cars immatriculés en France	2 (0,4 %)	2 (0,4 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	7 (1,3 %)	8 (1,4 %)
Deux-roues	8 (1,4 %)	8 (1,4 %)
Total	553 [25] (100 %)	557 [25] (100 %)

Source : 41e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES – INSEE, juin 2004.

25. Fin 1999 - début 2000 un rechiffrage de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 545 milliards de kilomètres en 2001, 526 en 2000, 523 en 1999, 507 en 1998, 492 en 1997, 482 en 1996, 476 en 1995 et 465 en 1994.

Catégories de routes	Parcours (en milliards de km)	
	2002	2003
Autoroutes concédées	72 (13,0 %)	74 (13,3 %)
Autoroutes non concédées	44 (8,0 %)	44 (7,9 %)
Routes nationales	94 (17,0 %)	95 (17,1 %)
Routes départementales et réseau local urbain	343 (62,0 %)	344 (61,8 %)
Total	553 [25] (100 %)	557 [25] (100 %)

Source : 41e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES - INSEE, juin 2004.

La circulation sur le réseau national, mesurée par les parcours en 100 millions de kilomètres parcourus a évolué de la façon suivante :

Années	Parcours (base 100 en 1980)	Années	Parcours (base 100 en 1980)
1980	100	1993	160
1981	103	1994	166
1982	106	1995	171
1983	107	1996	174
1984	108	1997	180
1985	111	1998	188
1986	119	1999	196
1987	126	2000	200
1988	133	2001	206
1989	141	2002	212
1990	147	2003	215
1991	151	2004	220
1992	154		

Source : SETRA.

Entre 1980 et 2004, la circulation sur le seul réseau national, a été multipliée par 2,2.

LA MOBILITÉ EN 2004

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 2004, le kilométrage moyen annuel était de 13 190 km (16 920 km pour les véhicules diesel) ; 13 770 km pour les hommes et 12 340 km pour les femmes ; 15 110 km pour les 25-34 ans et 9 540 km pour les plus de 65 ans).

Près de 81 % des ménages français sont équipés de voitures de tourisme dont 47 % d'un seul véhicule, 28 % de deux véhicules et 5 % de trois véhicules et plus.

76 % des voitures constituant le panel ont parcouru moins de 20 000 kilomètres, 17 % entre 20 000 et 30 000 kilomètres et 6 % plus de 30 000 kilomètres.

Les voitures de moins de cinq ans ont parcouru 16 160 kilomètres et celles de cinq ans et plus, 12 010 kilomètres.

50 % des voitures de tourisme sortent tous les jours et 4 % uniquement le week-end. 56 % sont utilisées pour le trajet domicile-travail.

D'après une exploitation réalisée par l'INRETS sur les données de la SOFRES de l'année 2001 :
– les trajets automobiles s'effectuaient pour 31,3 % dans les zones urbaines, pour 22,2 % sur les autoroutes et pour 46,6 % sur les routes ;
– les femmes circulaient relativement plus en ville que les hommes (36,1 % des kilomètres effectués par les femmes étaient urbains pour 28,5 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (17,7 % pour les femmes et 24,6 % pour les hommes), la répartition sur routes restant équivalente.

Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante en 2004 :

Professions et catégories sociales	Kilométrage annuel moyen
Agriculteurs	14 160
Artisans, commerçants	12 940
Cadres supérieurs et professions libérales	16 870
Professions intermédiaires	15 130
Employés	13 830
Ouvriers	13 980
Inactifs	10 590

Source : SOFRES.

25. Fin 1999 - début 2000 un rechiffrage de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 545 milliards de kilomètres en 2001, 526 en 2000, 523 en 1999, 507 en 1998, 492 en 1997, 482 en 1996, 476 en 1995 et 465 en 1994.

Éléments d'appréciation

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1994 à 2003

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 1er janvier au 31 décembre ou deux véhicules assurés du 1er janvier au 30 juin ou trois véhicules assurés du 1er 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 et provisionnées, au nombre de sinistres correspondant.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1994 À 2003 – 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

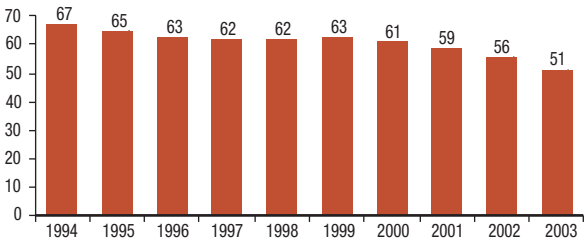
	Fréquence 0/00		
	Matérielle	Corporelle	Matérielle + corporelle
1994	59,6	7,4	67
1995	57,5	7,5	65
1996	55,6	7,2	63
1997	54,7	7,2	62
1998	54,4	7,2	62
1999	56,0	7,1	63
2000	54,5	6,7	61
2001	53,1	6,3	59
2002	50,0	5,9	56
2003	45,5	5,2	51

Source : FFSA, Statistique commune automobile.

La fréquence des accidents matériels et corporels, en diminution jusqu'en 1998, a connu un palier en 1999 et décroît à nouveau depuis 2000.

La fréquence des accidents corporels de responsabilité civile s'est réduite plus rapidement sur le moyen terme que celle des sinistres matériels.

Évolution de la fréquence des sinistres avec suite



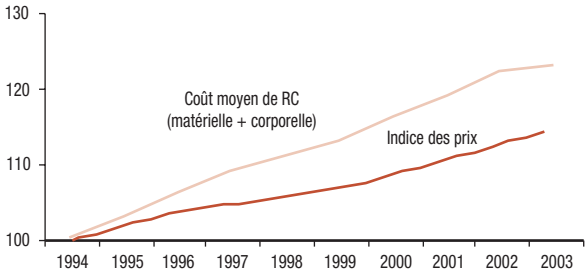
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1993 À 2002 – RESPONSABILITÉ CIVILE

Évolution du coût moyen des sinistres des véhicules de première catégorie en responsabilité civile corporelle et matérielle (base 100 en 1993)

	Coût moyen de RC (matérielle + corporelle)	Indice des prix
1994	100	100
1995	103	102
1996	106	104
1997	109	105
1998	111	106
1999	113	107
2000	116	109
2001	119	111
2002	122	113
2003	123	115

Source : FFSA, statistique commune automobile.

Évolution du coût moyen des sinistres avec suite



ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2003

En 2003, 3 900 000 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier. On peut donc estimer le nombre d'accidents à 3 900 000/1,72 = 2 267 000. 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 2003, les sociétés d'assurance ont payé et provisionné 13 milliards d'euros (y compris les frais de gestion) dont 9,6 milliards d'euros pour les dommages matériels et 3,4 milliards d'euros pour les sinistres corporels.

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Le 1er 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 :

Années de présentation	Nombre (milliers)	Montant (millions d'euros)	Coût moyen (euros)	Forfait (euros)
1994	1 781,5	1 686,2	947	945
1995	1 716,1	1 680,9	979	945
1996	1 700,3	1 720,8	1 012	976
1997	1 687,1	1 754,8	1 040	976
1998	1 741,2	1 881,5	1 081	1 036
1999	1 760,2	1 917,4	1 089	1 096
2000	1 784,4	1 956,1	1 096	1 128
2001	1 789,3	1 996,7	1 116	1 128
2002	1 814,5	2 066,7	1 139	1 172
2003	1 680,0	1 895,3	1 128	1 204

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 2003

Ces estimations sont effectuées à partir de différents sondages et enquêtes réalisés par la FFSA (Fédération française des sociétés d'assurances).

Globalement, pour 100 euros de sinistres payés, hors frais de gestion, la répartition par garantie est la suivante :

Responsabilité civile	50
Dommage tous accidents	33
Vol	11
Bris de glaces	5
Garantie du conducteur responsable	1
Total toutes garanties	**100**

Plus spécifiquement, pour la seule garantie de responsabilité civile, la charge réglée ou provisionnée en 2003 se ventile de la manière suivante :

Dommages matériels et réparations	
Main d'œuvre	13
Pièces détachées	19
Pertes totales	10
Total des dommages matériels	**42**
dont dommages matériels des sinistres corporels	*4*

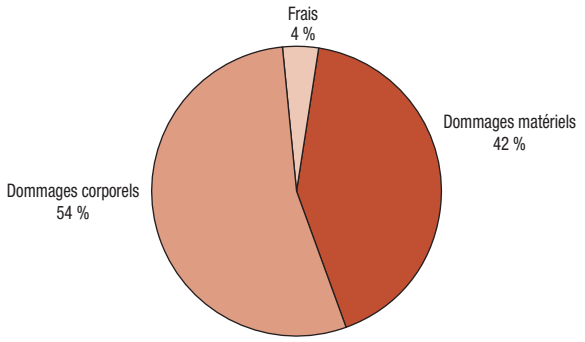
Dommages corporels	
Frais médicaux, pharmaceutiques et hospitalisation	12
Incapacité temporaire	6
Capitaux constitutifs	16
Pretium doloris	7
Préjudice esthétique	1
Préjudice d'agrément	1
Préjudice moral	7
Autres	4
Total des dommages corporels	**54**

Frais	
Total des frais de justice et d'expertise (frais de gestion exclus)	**4**

Total général	**100**

Globalement sur 100 euros de sinistrés payés :
– 54 concernent les dommages corporels ;
– 42 les dommages matériels ;
– 4 les frais divers.

Répartition de 100 euros de sinistres au titre de la responsabilité civile



Les conséquences sanitaires des accidents de la route

L'apport du Registre d'accidentés de la circulation dans le département du Rhône [29] ***:*** *depuis 1995 fonctionne, pour la première fois en Europe, un enregistrement continu des accidents corporels de la circulation routière et de leurs victimes, comprenant une description des lésions. L'ensemble des services de secours et de soins prenant en charge des victimes signale au Registre toute personne consultant à la suite d'un accident de la circulation sur une voie publique ou privée du département du Rhône (accident impliquant au moins un moyen mécanique de locomotion, y compris planche ou patins à roulettes). Des renseignements concernant la victime, son accident, ses lésions, et son devenir médical sont recueillis.*

Les résultats présentés ici concernent les 73 077 victimes [30] recensées par le Registre, pour les années 1996 à 2002. On observe une baisse de 18 % pour l'année 2002, avec 8 757 victimes enregistrées contre une moyenne de 10 720 victimes par an sur la période 1996-2001.

CONSÉQUENCES SANITAIRES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Populations concernées

Le Rhône compte 1,6 million d'habitants dont 48 % d'hommes. Sachant que 88 % des victimes résident effectivement dans le département, on calcule des incidences (nombre de victimes rapporté à la population, éventuellement pour chaque catégorie d'âge et de sexe). L'accident de la circulation a concerné, en moyenne chaque année, 661 personnes sur 100 000 dans le département du Rhône (*cf.* tableau 1), l'un des départements français les plus sûrs.

Les hommes sont plus souvent concernés que les femmes par les accidents de la route : 842 hommes sur 100 000 contre 474 femmes sur 100 000, soit un rapport d'incidences de 1,8 toutes gravités confondues (*cf.* tableaux 1 et 2). Ils sont majoritaires quel que soit le moyen de transport à l'exception des transports en commun. Cependant, chez les automobilistes, les femmes sont plus nombreuses en tant que passagères. Les jeunes présentent des taux d'incidence très élevés. Le pic d'incidence se situe entre 15 et 19 ans chez les hommes avec 2 092 victimes pour 100 000 jeunes hommes et entre 20 et 24 ans chez les femmes avec 1 031 victimes pour 100 000 jeunes femmes. Le moyen de locomotion utilisé au moment de l'accident varie fortement selon l'âge et le sexe. Seulement 42 % des hommes accidentés le sont en voiture (dont moins d'un sur quatre en tant que passager), alors que c'est le cas pour 68 % des femmes (dont plus d'une sur trois en tant que passagère). Les hommes se caractérisent par une forte proportion d'usagers de deux-roues : vélos avant quinze ans, deux-roues à moteur ensuite. Le Registre révèle l'importance en effectif des jeunes qui se blessent à deux-roues, particulièrement lorsqu'ils s'accidentent seuls.

Atteintes corporelles initiales : les lésions

Les lésions initiales de la victime sont codées selon l'échelle AIS (*Abbreviated Injury Scale* [31]) version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier le territoire corporel [32], l'organe atteint et la nature de la lésion. À chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate appelé score AIS, prenant en compte le risque vital, la rapidité, la complexité et la longueur attendue des soins. Il est compris entre 1 (gravité mineure) et 6 (gravité maximale). Les lésions élémentaires [33] observées pour le plus grand nombre de victimes du Registre sont, pour chaque niveau de gravité [34] :

– AIS1 : étirement de la colonne cervicale sans fracture ni luxation (12 711 victimes), contusion superficielle du cou (7 494), contusion du genou (6 752), hématome superficiel au membre inférieur (4 895), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (3 999) contusion superficielle à la face (3 951) érosion cutanée

29. UMRETTE. Unité mixte de recherche transport travail environnement INRETS-UCBL, et ARVAC, Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône, 25, avenue François Mitterrand, case 24, 69675 Bron cedex.
30. Données du Registre de mars 2005.
31. D'après l'AAAM *Association for the Advancement of Automotive Medicine.*
32. Les neuf zones corporelles sont la tête, la face, le cou (hors colonne vértébrale), le thorax (hors colonne), l'abdomen (hors colonne), la colonne vertébrale, le membre supérieur, le membre inférieur (comprenant le bassin), la « zone externe », c'est-à-dire la peau.
33. Chaque lésion élémentaire est comptée une fois par victime, même si elle est présente deux fois (ex. : contusion du genou à droite et à gauche).
34. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

sans précision (3 902), contusion de l'épaule (3 851), hématome superficiel au thorax (3 539), contusion de la cage thoracique (3 456), érosion cutanée au membre inférieur (3 383), plaie de la face sans précision (3 375) ;
– AIS2 : notion de perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inconnue (2 001), fracture de la clavicule (1 515), du radius (fracture simple, 1 467), du carpe ou du métacarpe (1 250), du péroné (tête, col ou diaphyse, 1 006), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée connue inférieure à une heure (998), fracture du sternum (780), fracture de doigt (s) (763) ;
– AIS3 : fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (985), du tibia (747), du cubitus (608), de l'humérus (390) ou du fémur (377), fracture non décrite du fémur (277), hémorragie sous-arachnoïdienne (267), contusion pulmonaire unilatérale (254), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins 4 d'un côté, au plus 3 de l'autre, 245) ;
– AIS4 : fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre d'un côté, au plus trois de l'autre) avec hémo ou pneumothorax (150), contusion pulmonaire bilatérale (125), fracture complexe de la base du crâne (88), hémorragie cérébrale intra-ventriculaire (87), hématome intracérébral en pétéchies (80), œdème cérébral modéré (73), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » (73), hématome extradural sans précision (71), hématome sous-dural sans précision (64), hématome sous-dural petit (< 50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 chez l'enfant, 52), plaie majeure de rate (47), hématome intracérébral sans précision (45) ;
– AIS5 : fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » bilatéral (87), œdème cérébral sévère (69), lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (37), blessure majeure du crâne par pénétration supérieure à deux centimètres (34), contusion du tronc cérébral (34), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre de chaque côté) avec hémo ou pneumothorax (30), contusion cérébrale sans précision (29), plaie massive ou rupture de rate (29), hématome sous-dural volumineux (50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 avant dix ans, 23), coma avec mouvements inadaptés (« décérébration » ou « décortication », 21) ;
– AIS6 : destruction massive du crâne et du cerveau (127), écrasement bilatéral du thorax (106), carbonisation (13).

Pour chaque victime, on appelle MAIS le score de la lésion la plus grave.

Au total : 1,2 % des victimes sont décédées, 0,3 % ont survécu avec un MAIS5 (au moins une lésion critique), 0,9 % avec un MAIS4 (lésion sévère), 5,4 % avec un MAIS3 (lésion sérieuse), 20,3 % avec un MAIS2 (lésion modérée). La grande majorité des victimes (71,9 %) ne présente qu'une ou plusieurs lésion (s) mineure (s). La nature médicale du recueil, incluant toutes les lésions minimes grâce à la participation des services d'accueil des urgences, met en évidence l'importance des effectifs des blessés de la route. Ainsi, pour la même période, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a enregistré 31 734 victimes pour le Rhône.

La plupart des victimes (56 %) ne sont atteintes que dans une seule zone parmi les neuf définies par l'AIS, 30 % dans deux zones, 11 % dans trois et 3 % dans quatre ou plus. Les occupants de poids lourd, de camionnette ainsi que les piétons sont plus souvent polytraumatisés que les autres victimes, avec plus de la moitié des victimes atteintes dans deux zones ou plus.

La répartition des lésions, toutes gravités confondues, entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre. La zone la plus touchée au total (*cf.* figure 1) est le membre inférieur (35 % des victimes). Les victimes touchées dans cette zone sont dans un cas sur trois seulement automobilistes, le second tiers est constitué d'usagers de deux-roues à moteur, le dernier d'usagers non motorisés (piétons, cyclistes et patineurs).

Les victimes blessées au membre supérieur sont presque aussi nombreuses (33 %). La part des deux-roues à moteur et des piétons y est moindre, celle des cyclistes et patineurs y est maximale (respectivement 19 et 7 %, alors qu'ils ne représentent que 13 et 4 % des victimes).

Pour l'ensemble des autres zones corporelles (excepté la « zone externe », c'est-à-dire la peau dans son ensemble) les automobilistes sont majoritaires. Globalement la colonne vertébrale est touchée pour plus d'une victime sur cinq, la tête (19 %) et la face (16 %) arrivent ensuite. Pour ces deux zones la part des cyclistes dépasse nettement celle des deux-roues à moteur. Les deux-roues, à moteur ou non, constituent la majorité des victimes concernées par des lésions étendues de la peau.

Alors que 9 % des victimes sont des piétons, cette catégorie compte pour 17 % des blessés au membre inférieur, 14 % à la tête, 12 % à la peau, 11 % à la face.

Lorsqu'on s'intéresse aux lésions sévères à maximales (AIS 4 et plus), qui mettent en jeu le pronostic vital et nécessitent, lorsqu'elles ne sont pas mortelles d'emblée, des soins urgents et/ou complexes (*cf.* figure 2), ce sont la tête (1,20 % des victimes) et le thorax (0,93 %) qui sont les plus nombreux, suivis de l'abdomen (0,21 %) et de la colonne vertébrale (0,14 %). Aucune autre région corporelle n'est touchée avec cette sévérité pour plus d'une victime sur 1 000. Les piétons sont ici surreprésentés pour l'ensemble des zones (excepté la colonne et la peau), représentant par exemple 29 % des victimes sévèrement blessées au membre inférieur, 24 % à la tête, 23 % à la face, 17 % à l'abdomen, 18 % au thorax, alors qu'ils ne comptent que pour 9 % de l'ensemble des victimes. Leur vulnérabilité est ainsi concrétisée. Les usagers de deux-roues à moteur sont particulièrement nombreux parmi les victimes sévèrement touchées à l'abdomen (28 %) ou à la colonne vertébrale (28 %). Les automobilistes sont en excès pour la colonne vertébrale (57 % des victimes concernées), ainsi que pour la zone externe (17 victimes sur 23, presque toutes brûlées dans l'incendie de leur véhicule). Quant aux cyclistes, ils sont ici peu nombreux, étant en grande majorité victimes d'une simple chute sans antagoniste, rarement sévère. Ce phénomène est encore plus accentué pour les patineurs.

La plupart (78 %) des victimes gravement atteintes (AIS 4 ou plus) ne le sont que dans une seule zone, tandis que 19 % le sont dans deux zones, et 3 % dans trois ou plus.

Sur la période 1996-2002, 1 758 victimes ont été atteintes de telles lésions mettant en jeu leur pronostic vital. Les hommes représentent les trois quarts des effectifs. Ils sont majoritaires pour tout type d'usager (sauf bus).

Décès

La **létalité** (nombre de tués rapporté aux victimes) augmente régulièrement avec l'âge à partir de quinze ans : chez les moins de quinze ans 0,4 % des victimes sont décédées, chez les 15-24 ans 0,9 %, et chez les 80 ans et plus 7,8 %. Les hommes, excepté aux deux extrêmes de la vie, décèdent plus souvent quand ils sont victimes d'un accident corporel (1,5 % des hommes sont morts, 0,8 % des femmes). La létalité est très variable d'un type d'usager à l'autre : 3,3 % de décès chez les victimes occupants de poids lourd, 2,9 % pour les piétons, 2,4 % pour les occupants de camionnette, 1,2 % pour les usagers de deux-roues à moteur et les automobilistes, et 0,4 % pour les cyclistes.

Sur la période 1996-2002, 909 victimes sont décédées des suites de leur accident. Les hommes représentent les trois quarts des **effectifs** des tués (673). Ils sont majoritaires pour tout type d'usager.

Chez les hommes, les jeunes entre 15 et 30 ans sont particulièrement concernés, représentant quatre hommes tués sur dix. La part des deux-roues à moteur est importante entre 15 et 40 ans : un tiers des hommes tués de cette tranche d'âge. Pour les femmes, l'effet de l'âge est minime. Plus d'une femme tuée sur trois était piéton (contre un homme sur six).

Seulement la moitié des tués étaient automobilistes (avec quatre passagères pour dix femmes automobilistes tuées, un passager pour quatre hommes).

Globalement, la **mortalité** moyenne annuelle (nombre de tués rapporté à la population) est de 8,1 pour 100 000 (12,5 hommes pour 100 000 et 4,1 femmes pour 100 000). Elle est maximale pour les hommes entre 15 et 30 ans (21,3 pour 100 000) et après 70 ans (32,3 pour 100 000), et croissante avec l'âge pour les femmes après 70 ans (9,2 pour 100 000).

Parmi les 680 tués pour lesquels on dispose d'une description lésionnelle pouvant expliquer le décès, 38 % étaient atteints d'au moins une lésion mortelle d'emblée (AIS6), quatre fois sur dix à la tête, presque quatre fois sur dix au thorax, mois d'une fois sur dix à la tête et au thorax, une fois sur dix à la colonne vertébrale ou à la peau (brûlures). Le même nombre de victimes décédées (41 %) souffrait d'une ou plusieurs lésion (s) critique (s) (AIS5), plus de quatre fois sur dix à la tête, trois fois sur dix au thorax, moins d'une fois sur dix à l'abdomen. Enfin 21 % des tués souffraient « seulement » de lésions sévères AIS4, quatre fois sur dix à la tête, deux fois sur dix au thorax, plus d'une fois sur dix à la tête et au thorax, moins d'une fois sur dix à la face.

Séquelles

Grâce à la codification précise des lésions, il est possible de prévoir dès l'admission les séquelles probables. Un indice couplé à l'AIS fournit un niveau de déficience prévisible à un an. Pour les déficiences mineures ou modérées, cet indicateur n'a pas de qualité prédictive au niveau individuel, la récupération dépendant de nombreux facteurs autres que la lésion initiale elle-même. Les constructeurs de l'indice estiment que la prévision est valable pour 80 % des cas au moins. Par contre, pour les hauts niveaux de handicap, dus à des lésions telles que la destruction de structures anatomiques, le niveau de fiabilité de la prévision est élevé. Par analogie avec l'AIS, le code IIS a six niveaux de gravité (et un niveau 0 pour les lésions sans séquelles prévisibles) prenant en compte la mobilité, les aspects cognitif, esthétique, sensoriel, sexuel/reproductif et la douleur. Les lésions élémentaires les plus fréquemment observées [35] chez les survivants pour chaque niveau de gravité sont :

– IIS0 : lésions sans séquelles prévues : contusion superficielle du cou (7 486 victimes), contusion du genou (6 747), hématome superficiel au membre inférieur (4 888), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (3 998), contusion superficielle à la face (3 929), érosion cutanée sans précision (3 876), contusion de l'épaule (3 847), hématome superficiel au thorax (3 529), contusion de la cage thoracique (3 455), érosion cutanée au membre inférieur (3 379), plaie de la face sans précision (3 331) ;

– IIS1 : étirement de la colonne vertébrale cervicale sans fracture ni luxation (12 705 victimes), perte de connaissance antérieure à l'admission, de durée inconnue (1 995), étirement de la colonne vertébrale lombaire sans fracture ni luxation (1 492), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inférieure à une heure (995), fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (960) ;

– IIS2 : fracture complexe du bassin (122), fracture du calcanéum (111), fracture de l'astragale (74), hématome intracérébral en pétéchies (70), œdème cérébral modéré (67), coma à l'arrivée Glasgow < = 8 (65), contusion cérébrale sans autre précision (59), arrachement, rupture ou déchirure des ligaments croisés ou latéraux du genou (49), contusion cérébrale < 30 cm^3 ou quatre centimètres de diamètre (35) ;

– IIS3 : luxation du genou (85), hémorragie cérébrale intraventriculaire (47), hématome intracérébral de taille < = 30 cm^3 ou quatre centimètres de diamètre pour un adulte, 15 cm^3 ou deux centimètres pour un enfant de moins de dix ans (39), hématome intracérébral de taille non précisée (36), luxation de hanche avec atteinte articulaire (23), rupture complète du ligament croisé postérieur (20), œdème cérébral sévère (16), contusion (élongation) du plexus brachial (16), amputation du membre inférieur en dessous du genou (14) ;

– IIS4 : hématome sous-dural de taille non précisée (45), hématome sous-dural de taille < = 50 cm^3 pour un adulte, 25 cm^3 pour un enfant (45), hématome intracrânien bilatéral (22), plaie de la moelle épinière au niveau dorsal avec atteinte médullaire complète touchant la sensibilité et la motricité, avec fracture vertébrale (11), avec fracture et luxation (9), fracture de la voûte crânienne avec enfoncement > deux centimètres ;

35. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées chez les survivants, pour chaque niveau de gravité.

– IIS5 : lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (31), hématome sous-dural bilatéral (4), contusion de la moelle épinière au niveau cervical en dessous de la troisième vertèbre avec atteinte médullaire complète touchant la sensibilité et la motricité et luxation vertébrale (3), lésion axonale diffuse du cervelet (2), hématome sous-dural volumineux (50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 avant dix ans, 2), coma avec mouvements inadaptés (« décérébration » ou « décortication », 2), contusion de la moelle épinière au niveau cervical en dessous de la troisième vertèbre avec atteinte médullaire complète touchant la sensibilité et la motricité (2), *idem* avec fracture et luxation (2) ;
– IIS6 : contusion du tronc cérébral (26), lésion hémorragique du tronc cérébral (9), lésion axonale diffuse du tronc cérébral (4), atteinte du tronc cérébral sans description (4).

Au total, outre les victimes décédées (1,2 %), 23 398 personnes (32,0 % des victimes) ont probablement gardé des séquelles mineures ou modérées un an après l'accident (IIS 1 ou 2), et 573 (0,8 %) des séquelles graves (sérieuses à maximales IIS 3 ou plus). L'incidence moyenne annuelle des séquelles graves est donc de 5,1 pour 100 000 (7,7 pour 100 000 hommes, 2,7 pour 100 000 femmes).

Presque la moitié (46 %) des hommes qui garderont des séquelles lourdes sont âgés de 15 à 29 ans, et plus du tiers (35 %) de 15 à 24 ans, tandis que chez les femmes l'âge n'a pas d'effet net.

Chez les victimes âgées de 5 à 19 ans, le nombre de séquelles lourdes est supérieur au nombre de décès. Ce rapport décroît ensuite avec l'âge, étant à sa valeur moyenne (six handicapés pour dix morts) vers 40-54 ans.

La grande majorité (98,1 %) des victimes concernées ont des séquelles graves prévues pour une seule zone, onze victimes garderont des séquelles graves concernant deux zones corporelles (1,9 %).

La répartition des séquelles graves (IIS3 ou plus), entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre (*cf.* figure 3).

La tête est la première région concernée (0,42 % de l'ensemble des victimes), les piétons étant particulièrement à risque (21 % des lésions graves cérébrales, alors qu'ils comptent pour 9 % des victimes). De telles séquelles, les plus lourdes pour l'avenir de la victime, peuvent toucher l'intellect, la mémoire, le comportement, la motricité, la vue, etc.

Les séquelles médullaires (0,13 % des victimes, atteintes de tétraplégies ou paraplégies) concernent à parts égales automobilistes et usagers de deux-roues à moteur, ces derniers sont donc un groupe à risque pour ce type de séquelles (dont ils constituent 42 % des cas, ne représentant que 19 % des victimes).

Les séquelles du membre inférieur (0,22 % des victimes, concernées par une amputation ou des dégâts articulaires), ont un niveau de gravité moindre. Les victimes usagers de deux-roues à moteur en constituent plus du tiers.

TYPES DE TRAJET

Pour les années 2001 et 2002, on dispose du type de trajet concerné : trajet privé ou en lien avec le travail (domicile – travail ou mission professionnelle). Il ressort [36] que, tous âges confondus, presque le quart des accidentés l'ont été lors d'un trajet lié au travail. Dans la tranche d'âge des 20-59 ans, les blessés lors d'un trajet domicile/travail comptent pour 29 % des accidentés chez les femmes comme chez les hommes, alors que les victimes d'accidents de mission représentent 3 % des femmes accidentés et 9 % des hommes.

En trajet domicile-travail, les femmes sont accidentées plus de huit fois sur dix en voiture, ce n'est le cas que de la moitié des hommes, qui se blessent aussi (dans trois cas sur dix) sur des deux-roues motorisés.

En mission professionnelle aussi, les femmes sont majoritairement en voiture (sept fois sur dix), alors que les hommes sont accidentés en voiture dans quatre cas sur dix, en poids lourd ou véhicule utilitaire dans trois cas sur dix, et deux fois sur dix à deux-roues motorisé.

FACTEURS DE RISQUE DE GRAVITÉ

Quel que soit le critère de gravité choisi (létalité, gravité immédiate du tableau lésionnel, gravité des séquelles prévues), il apparaît que le type d'usager, l'utilisation des protections (ceinture ou casque), l'antagoniste percuté, le lieu de l'accident, l'âge et le sexe des victimes sont liés à la gravité des atteintes.

Ces différents facteurs sont fortement corrélés entre eux, mais il est possible, grâce à des analyses multivariées, de mesurer l'influence de chacun d'eux, à égalité de niveau pour les autres facteurs.

Par exemple dans une étude concernant les quatre principaux types d'usagers pour les séquelles sérieuses à maximales (MIIS 3 et plus), le facteur prépondérant est le moyen de locomotion, associé ou non à l'utilisation du dispositif de sécurité (ceinture, casque). Ainsi c'est l'utilisateur d'un deux-roues motorisé sans casque qui risque le plus de garder un handicap sérieux ou sévère. Viennent ensuite par ordre décroissant le piéton, l'usager de deux-roues à moteur casqué, l'automobiliste non ceinturé, le cycliste, et enfin l'automobiliste ceinturé. Les risques décroissent de 9,5 à 1. L'obstacle rencontré est lui aussi déterminant, lorsqu'il s'agit d'un poids lourd ou engin (risque de 3,5 par rapport à un accident sans antagoniste), ou à un moindre degré d'un obstacle fixe. Le lieu de l'accident a également une influence : route nationale ou départementale ainsi qu'autoroutes sont

36. On présente ici les pourcentages calculés sur les accidents renseignés pour le type de trajet (80 % des cas).

plus à risque que les rues (risque de 2,9 pour les routes et de 1,7 pour les autoroutes par rapport aux rues). La nuit est également un facteur de risque (1,7).

Même lorsqu'on prend en compte l'ensemble de ces descripteurs de l'accident, il subsiste une gravité croissante avec l'âge, et supérieure pour le sexe masculin.

Au total le traumatisme routier concerne plus souvent et plus gravement les hommes : ils sont 1,8 fois plus souvent accidentés, 3,3 fois plus souvent atteints de lésions mettant en cause leur pronostic vital, 3,2 fois plus souvent tués, et 2,9 fois plus souvent survivants avec des séquelles lourdes [37].

Les jeunes hommes sont particulièrement concernés, mais le sur-risque des hommes existe à tout âge et pour tous les types d'usagers (excepté pour les passagers de bus ou voitures). Sur dix femmes accidentées, quatre le sont en tant que piétons ou passagères (c'est le cas de deux hommes accidentés sur dix seulement).

CONCLUSIONS

Le recueil médical permet de connaître la nature et la gravité des blessures. Ainsi les lésions mettant en jeu le pronostic vital touchent principalement la tête et le thorax, les séquelles lourdes sont majoritairement cérébrales. Ces deux types de conséquences concernent trois fois plus les hommes que les femmes.

On retiendra également que dans le département du Rhône, pour dix tués dans un accident de la route, plus de six autres victimes garderont des séquelles lourdes.

Tableau 1 : incidences moyennes annuelles des accidents de la route pour 100 000 personnes de même âge et sexe, par type d'usager

(données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2002, INRETS-ARVAC, n = 72 816)

Hommes	Piéton	Voiture (dont passagers)	Camion	Car/bus	Camionnette	Deux-roues motorisé	Vélo	Patins, planche	Autre ou inconnu	Total
0 à 4 ans	75	76 (76)	0	2	0	3	101	6	11	273
5 à 9 ans	125	91 (91)	0	3	1	12	297	61	14	606
10 à 14 ans	120	89 (86)	1	4	1	157	476	214	21	1 084
15 à 19 ans	98	572 (270)	4	4	5	1 018	284	85	22	2 092
20 à 24 ans	74	1 045 (258)	16	3	16	515	133	41	29	1 870
25 à 29 ans	51	710 (130)	23	3	14	386	119	22	17	1 346
30 à 34 ans	54	514 (71)	17	3	15	266	97	16	17	999
35 à 39 ans	44	383 (48)	19	3	11	211	93	13	13	791
40 à 44 ans	45	300 (34)	18	3	11	162	78	8	9	635
45 à 49 ans	40	288 (34)	11	5	11	111	70	4	9	549
50 à 54 ans	46	235 (25)	13	2	6	62	54	2	9	430
55 à 59 ans	58	210 (20)	11	4	4	42	59	0	5	393
60 à 64 ans	44	170 (23)	2	5	4	24	53	0	5	306
65 à 69 ans	45	133 (21)	2	2	1	16	47	0	6	253
70 à 74 ans	62	142 (15)	1	6	0	13	36	0	3	264
75 à 79 ans	66	139 (20)	0	9	1	8	34	0	2	259
80 à 84 ans	111	184 (29)	0	10	0	13	23	0	2	344
85 à 89 ans	73	100 (16)	0	7	0	9	14	0	2	205
90 ans et plus	106	67 (11)	0	0	0	6	6	0	0	185
Incidence totale	**67**	**353 (86)**	**10**	**4**	**7**	**218**	**137**	**33**	**13**	**842**

37. Ces valeurs sont des rapports d'incidences hommes/femmes prenant en compte l'effectif des populations de chaque sexe.

Femmes	Piéton	Voiture	Camion	Car/bus	Camionnette	Deux-roues motorisé	Vélo	Patins, planche	Autre ou inconnu	Total
0 à 4 ans	37	68 (68)	0	1	1	1	39	1	3	150
5 à 9 ans	78	98 (98)	0	3	1	3	150	58	12	403
10 à 14 ans	99	115 (112)	0	5	3	44	114	91	14	485
15 à 19 ans	94	473 (318)	0	9	3	198	59	15	6	858
20 à 24 ans	57	805 (289)	0	7	3	85	43	17	15	1 031
25 à 29 ans	40	638 (174)	1	7	1	44	31	15	7	784
30 à 34 ans	36	496 (109)	0	4	1	30	24	8	7	607
35 à 39 ans	36	396 (86)	1	5	1	25	28	8	5	503
40 à 44 ans	31	374 (86)	0	6	0	21	19	5	4	461
45 à 49 ans	39	332 (83)	0	4	1	15	19	2	4	416
50 à 54 ans	37	267 (78)	1	6	1	8	16	2	3	341
55 à 59 ans	38	241 (78)	0	8	0	3	19	1	3	314
60 à 64 ans	47	168 (87)	0	5	0	2	14	1	2	239
65 à 69 ans	48	156 (80)	0	6	0	0	7	0	2	220
70 à 74 ans	61	124 (77)	0	15	0	1	6	0	2	208
75 à 79 ans	80	110 (63)	0	12	0	1	4	0	1	208
80 à 84 ans	100	101 (71)	0	15	0	0	4	0	2	223
85 à 89 ans	72	41 (31)	0	5	0	0	0	0	2	120
90 ans et plus	42	21 (19)	0	1	0	0	1	0	0	65
Incidence totale	**53**	**323 (121)**	**0**	**6**	**1**	**33**	**37**	**14**	**6**	**474**

Tableau 2 : victimes d'accidents de la circulation dans le département du Rhône - répartition par type d'usager et sexe

(données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2002, INRETS-ARVAC, n = 73 077)

Types d'usager	Hommes		Femmes		Total (dont 108 de sexe inconnu)	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Piéton	3 614	*7,97*	3 115	*11,27*	6 738	*9,22 %*
Voiture	19 008	*41,93*	18 828	*68,13*	* 37 891	*51,85 %*
(dont passager)	(4 595)	*(10,14)*	(7 057)	*(25,53)*	(11 699)	*(16,01 %)*
Camion	531	*1,17*	18	*0,07*	551	*0,75 %*
Car/bus	191	*0,42*	360	*1,30*	553	*0,76 %*
Camionnette	385	*0,85*	67	*0,24*	452	*0,62 %*
Deux-roues motorisé	11 729	*25,88*	1 899	*6,87*	13 647	*18,67 %*
Vélo	7 366	*16,25*	2 177	*7,88*	9 556	*13,08 %*
Patins, planche	1 791	*3,95*	833	*3,01*	2 628	*3,60 %*
Autre ou inconnu	716	*1,58*	339	*1,23*	** 1 061	*1,45 %*
Total	45 331	*100,00*	27 636	*100,00*	73 077	*100,00 %*

* Dont 19 « voiturettes ».
** Dont 592 inconnus, 110 tracteurs ou engins, 105 trottinettes, 27 karts, 17 quads, 9 fauteuils roulants...

Figure 1 : Régions corporelles touchées, toutes gravités confondues
Effectifs de victimes touchées pour chaquue région corporelle, par type d'usager
(données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 1996-2002, INRETS-ARVAC, n = 72979)
Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones

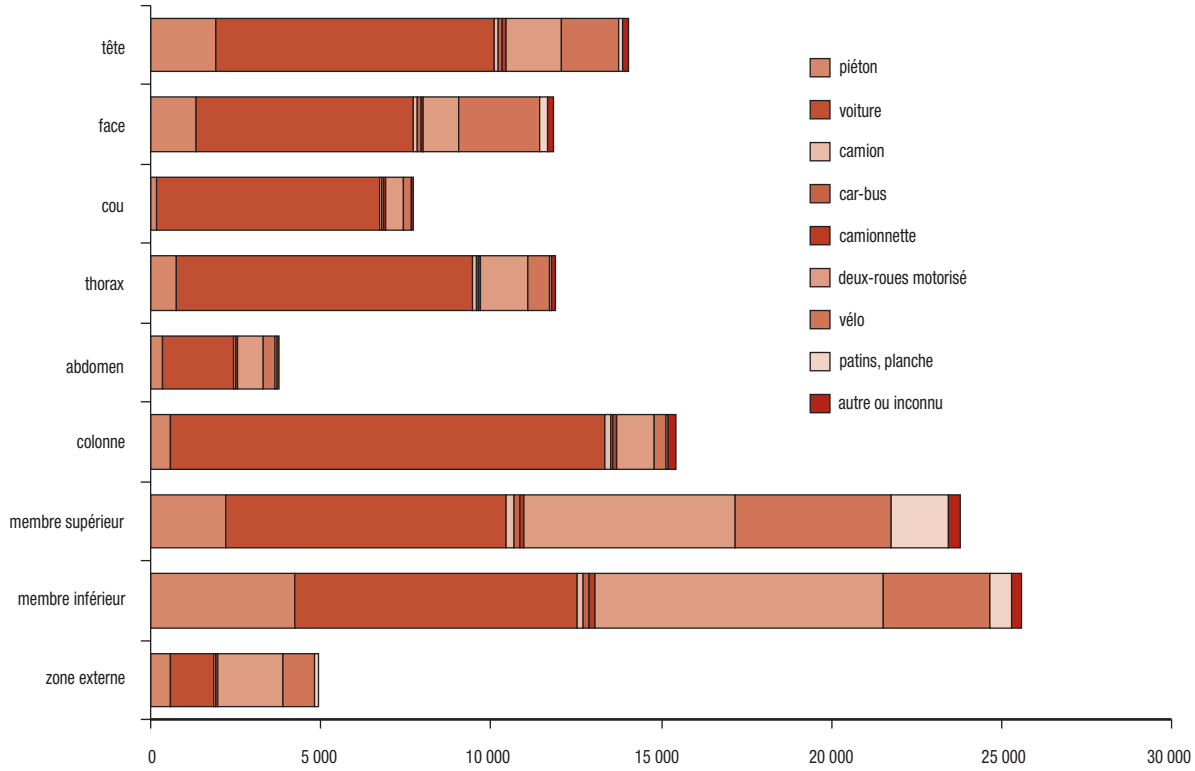


Figure 2 : Régions corporelles touchées de façon sévère à maximale (AIS4 et plus)
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'usager
(données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 1996-2002, INRETS-ARVAC, n = 1527)
Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones

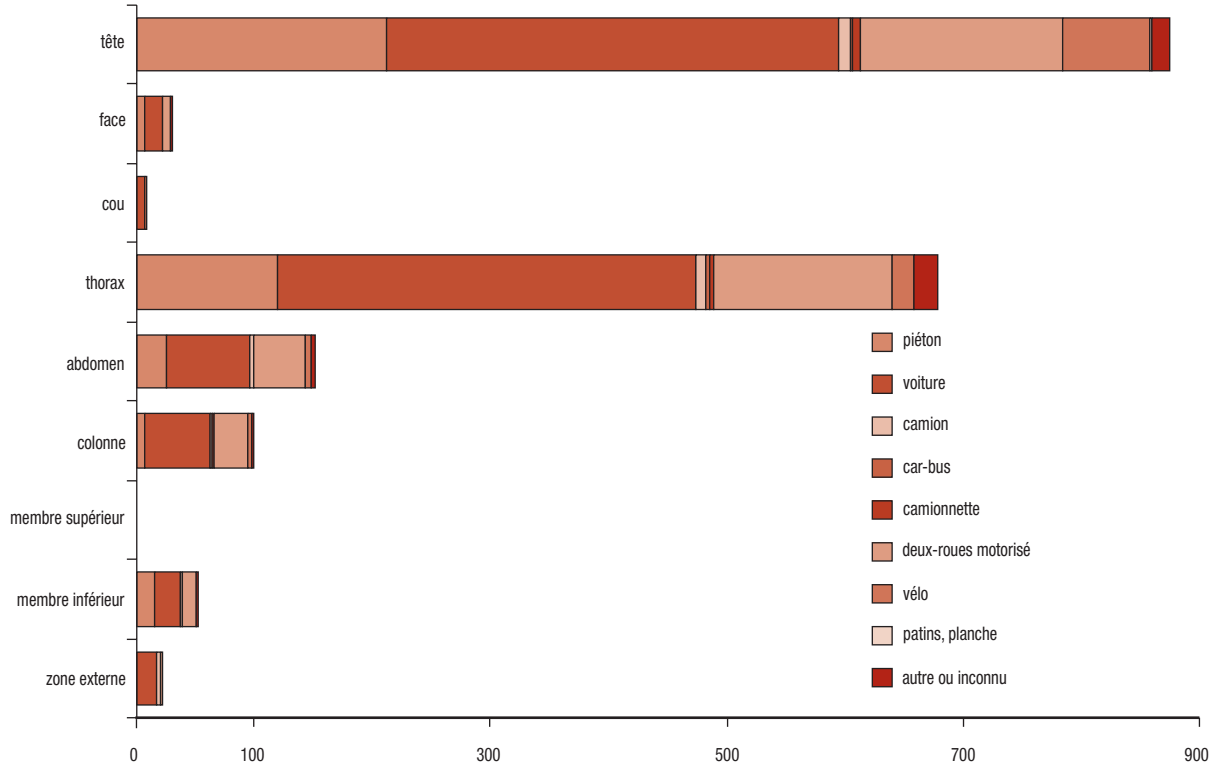
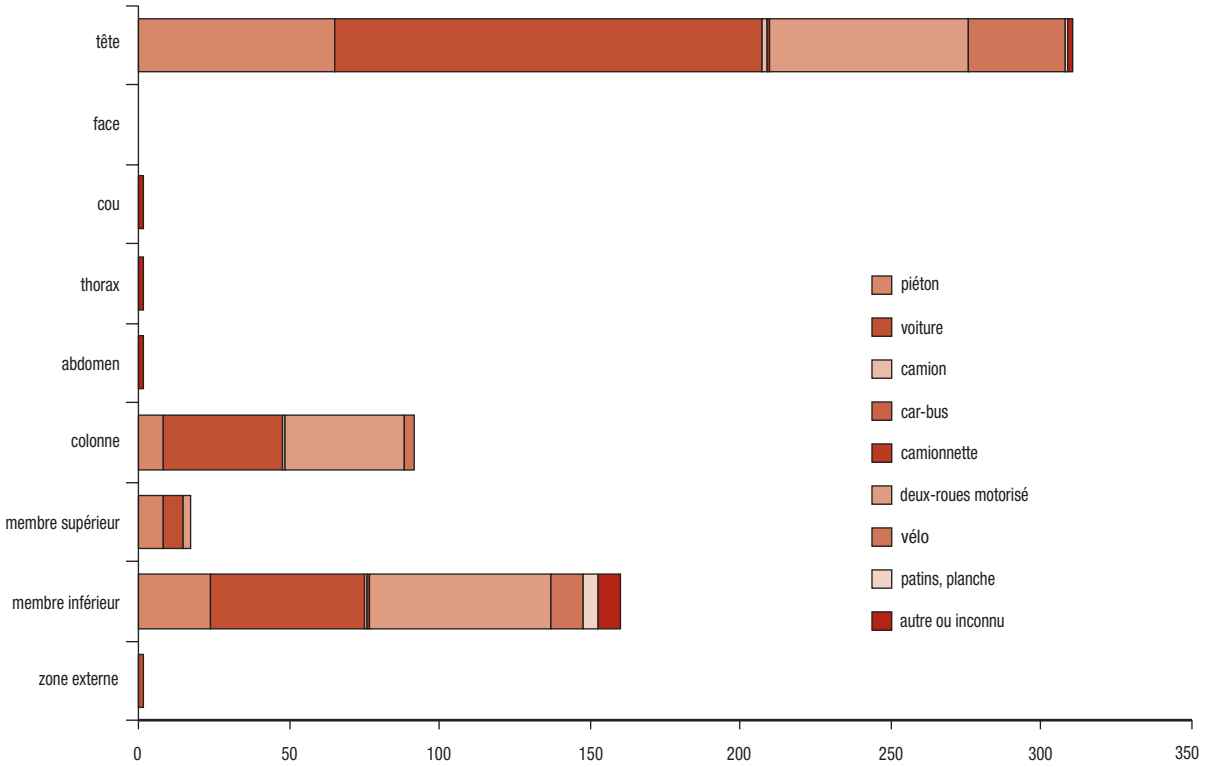


Figure 3 : Régions corporelles touchées par des lésions avec séquelles prévisibles sérieuses à maximales (IIS3 et plus) chez les survivants
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'usager
(données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 1996-2002, INRETS-ARVAC, n = 573)
Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones



Les aspects économiques

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2004

Le coût individuel des accidents en 1999

Une étude réalisée en 1991-1992 sur le « Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière » [38] a analysé les différentes composantes du prix de la vie humaine et les a calculé en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Elle distingue en particulier :

Les coûts marchands directs

– **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

– **Perte de production future** des tués.

– **Perte de production temporaire** des blessés ; des personnes éventuellement emprisonnées suite à l'accident ; des personnes bloquées par l'accident, des membres du ménage du (des) blessés.

– **Perte de production potentielle** de la descendance potentielle des accidentés, 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, *prétium mortis*, transfert du *prétium doloris* du mort aux héritiers.

– **Cas du blessé :** *prétium 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 francs pour les tués, dont 88 % de coûts marchands indirects, 406 812 francs pour les blessés graves, 86 478 francs pour les blessés légers et 22 205 francs 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 2000 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. Le groupe recommande par ailleurs de faire croître la valeur du tué au même rythme que la dépense de consommation des ménages par tête, soit + 4,1 % en 2001, + 2,8 % en 2002, + 2,7 % en 2003 et + 2,9 % en 2004. La valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur du tué, on appliquera les mêmes pourcentages de progression. Pour les accidents matériels, on appliquera le taux annuel d'inflation, soit 1,4 % en 2001, 2,4 % en 2002 et 2,3 % en 2003 et 2004.

Pour 2004, les valeurs suivantes seront donc utilisées : 1 130 914 euros pour les tués, 169 637 euros pour les blessés graves, 24 880 euros pour les blessés légers et 5 976 euros pour les dégâts matériels.

Coût global de l'insécurité routière en 2004

Estimation du coût des accidents corporels en 2004

Nombre de tués à six jours : 5 232 ; coût des tués : 5,9 milliards d'euros.

Nombre de blessés graves : 17 435 ; coût des blessés graves : 3,0 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 91 292 ; coût des blessés légers : 2,3 milliards d'euros.

38. 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.

Nombre d'accidents corporels [39] : 85 390 ; coût des dégâts matériels des accidents corporels : 0,5 milliard d'euros.

Soit un coût de **11,7 milliards d'euros.**

Estimation du coût des accidents purement matériels en 2004

L'Observatoire est amené chaque année à estimer le nombre d'accidents matériels à partir des données fournies par la Fédération française des sociétés d'assurances avec un décalage d'un an. Nous avions estimé la diminution du nombre d'accidents matériels en 2003 à 9 % alors qu'elle n'a été en réalité que de 3,2 %. Le coût des accidents matériels en 2003 aurait donc dû être de 12,7 milliards d'euros au lieu des 11,9 milliards d'euros annoncés.

L'estimation de la baisse calculée pour 2004 est basée sur une baisse de 3,2 % par rapport à 2003.

L'estimation du coût des accidents matériels pour 2004 est de **12,6 milliards d'euros**.

Le coût de l'insécurité routière est estimé a 24,3 milliards d'euros en 2004

Le coût de l'insécurité routière est à peu près équivalent à celui de l'an dernier (24,2 milliards d'euros) mais il convient de noter qu'en 2004 le coût des accidents matériels est supérieur au coût des accidents corporels.

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 2005 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 2004, à 1 803 millions d'euros. Il serait de 1 725 millions d'euros en 2005.

La répartition entre les différents ministères de l'effort prévu en 2005 est la suivante (en millions d'euros) :
– Équipement, Transports, Logement, Tourisme et Mer : 657,99 ;
– Défense : 471,45 ;
– Intérieur, Sécurité intérieure et Libertés locales : 284,24 ;
– Justice : 215,38 ;
– Jeunesse, Éducation nationale et Recherche : 55,56 ;
– Sports : 0,13 ;
– Recherche et Nouvelles technologies : 24,88 ;
– Économie, Finances et Industrie : 14,93.

39. Non pris en compte dans les versions antérieures à 2002.

Les Français et la sécurité routière

PRÉSENTATION

En plus des résultats issus des sondages mis en œuvre dans le cadre du baromètre de la communication gouvernementale, sont publiés dans la présente édition les principaux résultats du sondage réalisé par l'IFOP visant à mesurer la sensibilité des Français à l'allumage des feux de croisement le jour.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU BAROMÈTRE

Le dernier sondage, réalisé du 11 au 21 octobre 2004 a concerné 1 001 personnes interrogées en face à face à leur domicile. L'échantillon, comme à chaque fois, représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus, est constitué selon la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage), après stratification par région et catégorie d'agglomération.

L'intérêt des Français

Les problèmes de sécurité sur la route mobilisent toujours une très large majorité de Français, 84 % déclarant en octobre 2004 être beaucoup ou assez intéressés (81 % en avril 2004 et 86 % en octobre 2003).

Le fait marquant de l'année 2004 réside, avec un gain de huit points en un an, dans la forte progression de la connaissance des grandes orientations de l'action des pouvoirs publics, 62 % estimant en avril et octobre bien les connaître, ce qui depuis 1999 représente le meilleur score jamais enregistré. Conséquence logique, la demande d'informations complémentaires passe de 70 % en octobre 2003 à 64 % en octobre 2004.

D'une manière générale, une assez large majorité de Français, un peu moins marquée pour les 15-24 ans, s'estime bien informée sur les principaux thèmes. On note qu'avec 45 % de citations en moyenne contre 40 % pour les 15-24 ans « les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu », puis « le permis probatoire » (47 % en moyenne) et « le fonctionnement et l'implantation des radars automatiques » (47 % pour les 15-24 ans) sont les thèmes les moins connus et pour lesquels il est logiquement manifesté la plus forte demande d'information complémentaire.

Les causes liées au comportement humain

À l'intérieur des huit causes proposées, on retiendra que si la conduite en état d'ivresse, les excès de vitesse et le non respect des règles sur la priorité et la signalisation sont bien reconnus comme les causes les plus importantes, les Français continuent d'attacher une faible importance au non-respect des distances de sécurité, alors qu'en revanche l'usage de drogues ou de médicaments a fortement progressé.

Le comportement propre des conducteurs

Les résultats des sondages de l'année 2004 montrent une évolution contrastée. Après avoir marqué le pas en avril 2004, la plupart des comportements à risque enregistrent une recrudescence en octobre 2004. Sur les onze comportements étudiés, seuls, évoluent favorablement depuis avril, le port de la ceinture (le taux de port augmentant de 3 points), puis le port du casque en ville (+ 2 points) et la conduite en ayant un peu bu (– 1 point).

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU SONDAGE SUR LES FEUX DE JOUR

Le sondage, réalisé par téléphone, a été mené les 17 et 18 septembre 2004 et a concerné un échantillon de 1 002 personnes représentatif de la population française de 15 ans et plus. L'échantillon a été structuré sur la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage) et stratifié par région et catégorie d'agglomération.

D'après ce sondage, mené un mois avant le lancement de la campagne sur l'allumage des feux de croisement le jour, il ressort que :
– 77 % des Français ont déclaré connaître la mesure ;
– 56 % y sont plutôt favorables (dont 14 % de très favorables) ;
– 79 % ont jugé que la mesure ne demandera pas d'effort particulier de la part des conducteurs ;
– les possesseurs d'un permis de conduire voiture qui représentent 82 % de l'échantillon ont indiqué dans 62 % des cas qu'ils ont l'intention de suivre cette recommandation.

On remarque un fort décalage entre la notoriété et l'acceptation de la mesure.

Si près de six Français sur dix se déclarent favorables, leur opinion quant à l'impact de la mesure sur la baisse des accidents est davantage réservée :
– 52 % ayant estimé que la mesure ne permettra pas de réduire les accidents de jour ;
– 45 % ayant indiqué que la mesure ne sert à rien.

L'INTÉRÊT DES FRANÇAIS POUR LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Même si la mobilisation concerne toujours une large majorité de Français, 2004 marque un léger retrait par rapport à 2003. Ont déclaré être beaucoup ou assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route :
– 84 % en octobre 2004 (86 % en 2003) ;
– 81 % en avril 2004 (85 % en 2003).

En soulignant que le score d'avril 2004 est le plus faible enregistré depuis 2000, le point positif de l'année 2004 est le gain de trois points entre avril et octobre. Par classe d'âges, l'évolution est contrastée. En octobre 2004 par rapport à octobre 2003 :
– seuls, les 25-34 ans enregistrent une progression de deux points passant de 86 % à 88 % ;
– l'intérêt reste stable pour les 50-64 ans (87 %) ;
– les 35-49 ans perdent deux points, passant de 90 % à 88 % et les 65 ans et plus perdent un point, passant de 82 à 81 % ;
– les 15-24 ans, assortis de la plus faible citation (73 %) enregistrent la plus forte baisse en un an (– 11 points).

L'intérêt, bien qu'en léger recul, reste très nettement marqué pour ceux qui utilisent la voiture au moins une fois par semaine, ils sont 90 % contre 85 % pour ceux qui l'utilisent moins souvent (respectivement 92 % contre 89 % en octobre 2003).

L'INFORMATION ET L'OPINION PUBLIQUE

En avril et octobre 2004, 62 % estiment bien connaître les grandes orientations de l'action des pouvoirs publics visant à diminuer dans les années qui viennent le nombre et la gravité des accidents. S'agissant du plus fort score jamais enregistré depuis 1999 (marquant une progression de huit points en un an), le souhait d'information complémentaire en la matière accuse logiquement un recul, passant en un an de 70 % à 64 % en octobre 2004.

Au plan de l'information, divers thèmes ont été proposés à l'opinion des Français. S'agissant de mesurer leur degré de connaissance et leurs attentes, en voici ci-après les principaux résultats.

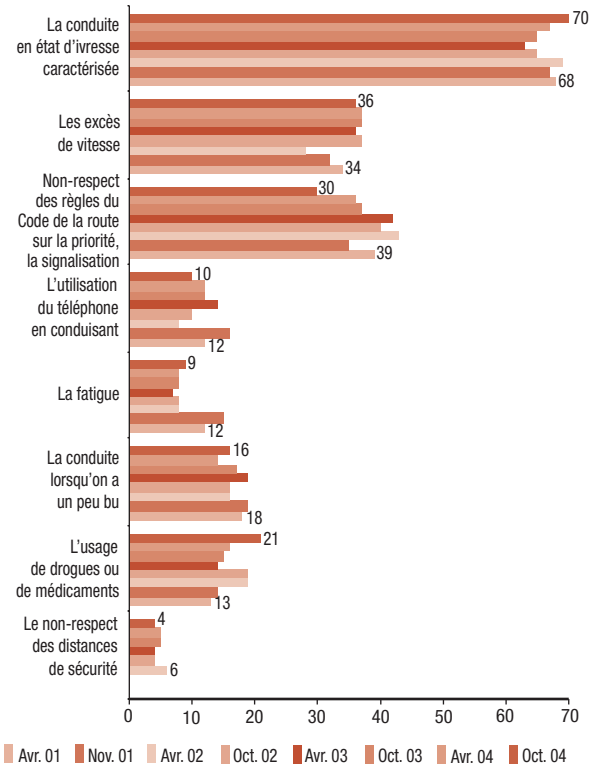
Vous personnellement, avez-vous le sentiment d'être très bien, assez bien informé sur... ?					Souhaiteriez-vous ou non avoir beaucoup plus, un peu plus d'information sur... ?		
Réponses oui en %	**Octobre 2003 [1]**	**Avril 2004 [1]**	**Octobre 2004 [1]**	**15-24 ans octobre 2004**	**Octobre 2003 [1]**	**Avril 2004 [1]**	**Octobre 2004 [1]**
« les conséquences du non-port de la ceinture »	76	76	74	64 (– 4)	42	38	38
« le taux d'alcool autorisé pour la conduite »	73	76	71	62 (– 7)	43	37	39
« le permis à points »	67	73	68	60 (– 7)	47	41	41
« les contrôles techniques »	66	70	67	50 (+ 3)	42	39	41
« les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives »	66	68	65	56 (– 1)	52	45	45
« les distances de sécurité à respecter »	66	67	64	53 (– 8)	50	43	45
« les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant ou du main libre* »	67	66	58	47 (– 14)	48	43	45
« les distances de freinage nécessaires selon la vitesse et l'état de la route »	60	64	58	50 (– 8)	53	44	46
« l'apprentissage anticipé de la conduite »	55	56	57	59 (– 5)	44	39	38
« l'évolution de la réglementation routière »	50	57	56	50 (+ 3)	62	52	50
« le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route »	56	56	54	46 (– 4)	48	42	42
« les conséquences du non-port du casque lorsqu'on se déplace en deux-roues »	60	60	54	50 (– 15)	40	34	36
« le fonctionnement et l'implantation des radars automatiques » [2]		56	53	47		48	50
« le permis probatoire » [2]			47	50		48	49
« les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu »	51	52	45	40 (– 5)	55	49	50
« le coût financier pour la société des accidents de la route »	26	27	29	19 (– 3)	57	51	49

* Lors de la vague précédente l'item était « les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant ».
1. Ensemble des Français. Pour les 15-24 ans, le chiffre mis en parenthèse traduit l'écart par rapport au pourcentage obtenu en octobre 2003.
2. Nouvel item.
Source : baromètre CSA/DSCR.

Pour la quasi-totalité des items, après la progression observée en avril, le degré de connaissance des Français marque le pas en octobre 2004 montrant qu'en un an le niveau a régressé dans l'absolu sur neuf thèmes. En dépit de cette baisse, on constate que le souhait d'information complémentaire est nettement plus faible qu'en octobre 2003, restant sensiblement au niveau du sondage d'avril. Même si l'interprétation reste délicate, tout montre qu'il faut en définitive progresser dans l'offre d'information tant quantitativement que qualitativement. D'une manière générale, par rapport à la moyenne, les 15-24 ans sont moins bien informés, mais il est encourageant de constater, tout comme pour l'ensemble des Français, qu'a minima un sur deux se dit très ou assez bien informé sur une large majorité de thèmes.

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].



Les faits marquants en 2004.

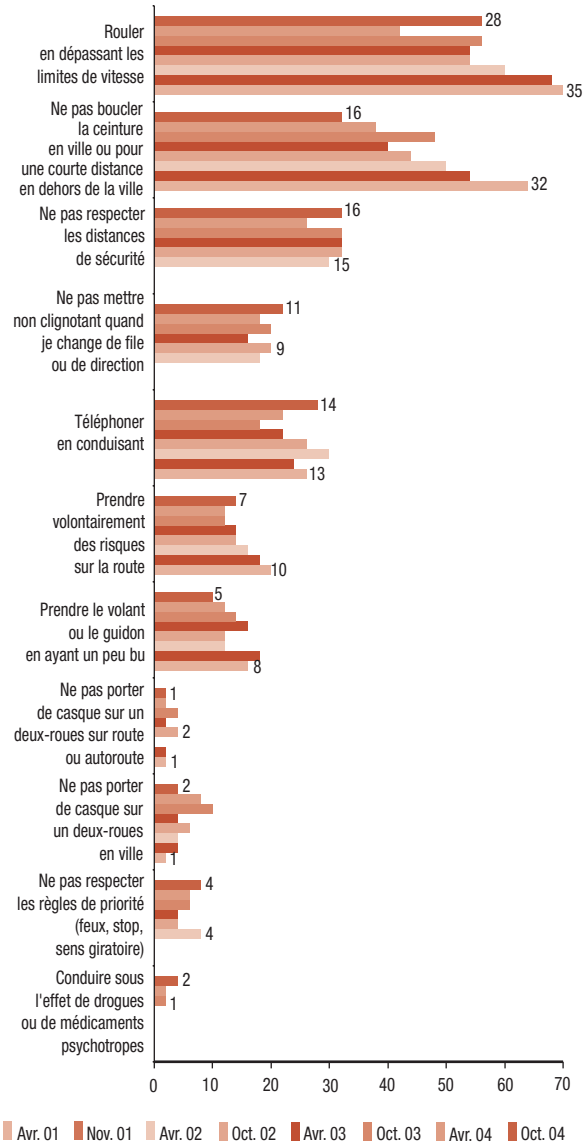
Si les trois causes les plus fréquemment citées restent la conduite en état d'ivresse caractérisée (toujours largement au premier rang) suivie par le non-respect des règles et les excès de vitesse, on remarque que les excès de vitesse, prennent en avril et octobre 2004 le pas sur le non-respect des règles.

Pour les deux causes qui suivent, on note la forte progression de l'usage de drogues (+ 6 points en un an) par rapport à la conduite lorsqu'on a un peu bu (- 1 point en un an, mais + 2 points entre avril et octobre 2004).

Enfin, parmi les causes considérées par la majorité des Français comme étant les moins importantes, le non-respect des distances de sécurité vient toujours en tête (placée au premier ou deuxième rang dans seulement 4 % des cas, cela représente 66 points d'écart avec la première cause). On trouve ensuite la fatigue qui avec 9 % de citations se maintient à son niveau le plus bas (+ 1 point en un an), suivie de très près par l'utilisation du téléphone, enregistrant 10 % de citations (- 2 points en un an).

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 d'une période à l'autre le classement évolue peu, 2004 est une année contrastée où avril marque une amélioration plus ou moins sensible de la quasi totalité des comportements alors qu'en revanche, octobre marque une dégradation.

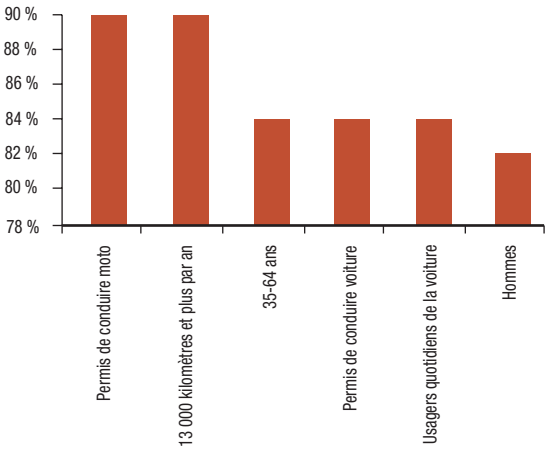
Parmi les trois comportements à risque les plus souvent cités, alors que le dépassement des limites de vitesse et le non-respect des distances de sécurité retrouvent le niveau d'octobre 2003, octobre 2004 annulant les gains observés en avril, seul le port de la ceinture (- 8 points en un an) poursuit la tendance à l'amélioration observée en avril.

Les comportements qui évoluent le moins favorablement en un an sont les suivants : conduire tout en téléphonant (+ 5 points), ne pas mettre assez souvent et de temps en temps son clignotant (+ 2 points). Parmi les comportements à risque les moins répandus, il est notable de relever que la conduite en ayant un peu bu enregistre en octobre 2004 avec 5 % de citations, son plus faible score jamais observé, représentant une baisse de deux points en un an.

L'OPINION DES FRANÇAIS SUR LES FEUX DE JOUR

Les résultats ci-après détaillent quelques principales données du sondage réalisé par l'IFOP portant sur la mesure de la sensibilité à l'allumage des feux de croisement.

En moyenne, 77 % des Français sondés ont répondu oui la question « Avez-vous entendu parler récemment d'une future campagne d'incitation nationale d'allumage des feux de croisement également appelés codes, des véhicules en journée et hors agglomérations ? ». Parmi eux, ce sont de loin, les possesseurs d'un permis de conduire moto et les gros rouleurs qui en ont le plus entendu parler :

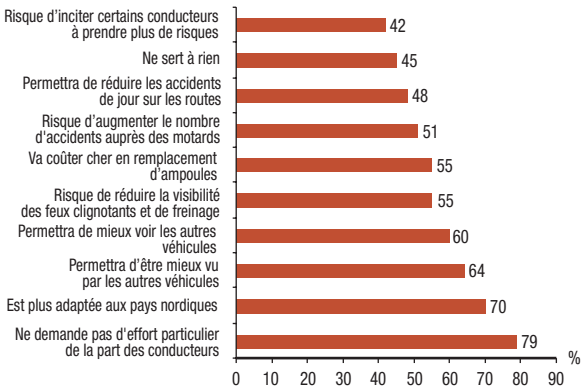


2 % des Français ne s'étant pas prononcés sur leur niveau d'adhésion, il est relevé que 42 % se sont déclarés plutôt défavorables : peu favorables (28 %) et pas du tout favorables (14 %). Parmi eux, les possesseurs d'un permis moto représentent 51 % contre 45 % pour les possesseurs d'un permis voiture. Pour autant que le mécontentement des motocyclistes ait été largement médiatisé, il ressort que l'opposition à la mesure de la part des possesseurs d'un permis de conduire moto, n'est, en définitive, pas largement majoritaire.

Parmi les 294 possesseurs d'un permis de conduire voiture qui ont déclaré ne pas avoir l'intention d'allumer leurs feux de croisement, une large majorité pense que la mesure est inutile (60 %). On retient également que 41 % jugent que l'impact sur la visibilité des motards sera amoindri et que 25 % estiment qu'elle entraînera des dépenses supplémentaires.

Diverses opinions sur la mesure de l'allumage des feux de croisement le jour dont les principales sont reprises dans le graphique ci-après, ont été soumises au sentiment des Français.

Répartition de la part des Français qui se sont respectivement déclarés « plutôt d'accord ou tout à fait d'accord ».



Globalement, l'adhésion à la mesure est assez ténue. Alors qu'une assez large majorité de Français estime que la mesure entraînera une meilleure visibilité, ils sont nettement moins nombreux à penser qu'elle est utile ou qu'elle permettra de réduire les accidents de jour.

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 la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. 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 délégué interministériel à la sécurité routière est également directeur de la sécurité et de la circulation routières au ministère des Transports.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

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 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.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

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.

Les effectifs de la DSCR sont d'environ 200 personnes et ses moyens financiers sont de l'ordre de 114 millions d'euros en 2004.

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 dégagement 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 65 306 militaires, dont 11 230 gendarmes adjoints, regroupe des unités territoriales (697 brigades territoriales autonomes, 1 055 brigades territoriales de proximité chef-lieu, 1 581 brigades de proximité, l'ensemble formant 382 compagnies) et des unités spécialisées de police de la route (93 escadrons départementaux de sécurité routière - EDSR - constitués de 327 brigades motorisées, 17 brigades motorisées autoroutière, 136 pelotons d'autoroute et 51 brigades rapides d'intervention).

La gendarmerie mobile, forte de 17 079 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. Enfin, les sections aériennes de la gendarmerie, disposant de 48 hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

La lutte contre l'insécurité routière a représenté en 2004, 14,20 % de l'activité missionnelle de la gendarmerie nationale (14,16 % en 2003).

Le découpage retenu en métropole est de quinze pôles d'animation regroupant une ou plusieurs régions, en fonction de leur taille et pour favoriser l'échange d'expériences.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

La 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 routières ;
– 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.

La préfecture de police de Paris

À Paris, les missions de circulation et de sécurité routières sont notamment assurées par :
– la compagnie de circulation qui assure la gestion et la sécurisation du trafic routier, soit 700 policiers et agents de surveillance ;
– le service de répression de la délinquance routière, nouvellement créé, soit 194 fonctionnaires ;
– la compagnie périphérique, soit 188 agents ;
– la compagnie motocycliste, soit 291 personnes.

Par ailleurs, c'est le service central des accidents qui prend en charge le traitement administratif des accidents graves.

La direction des libertés publiques et des affaires juridiques

La direction des libertés publiques et des affaires juridiques est en charge de la gestion du fichier national du permis à points et du bilan statistique de l'exécution du permis à points. Elle établit les statistiques relatives aux infractions au Code de la route et aux suspensions administratives du permis de conduire.

Les préfectures

La responsabilité de la politique locale de sécurité routière a été confiée aux préfets de département. Par ailleurs, les préfectures 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 celle des tribunaux de police et des juridictions de proximité qui traitent les contraventions.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

La direction générale de la santé

La direction générale de la santé participe activement à la sensibilisation du monde de la santé aux problématiques liées a la lutte contre l'insécurité routière. Une charte d'accueil des familles des victimes de la violence routière à été largement diffusée aux établissements de 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 héliporté.

Les partenaires de l'urgence

Publics

Les sapeurs-pompiers, au nombre d'environ 240 000 dont 6 000 médecins, essentiellement généralistes et libéraux travaillant en cabinet qui participent au réseau 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

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE LA RECHERCHE ET DE LA TECHNOLOGIE

La direction de l'enseignement scolaire

Elle est chargée de mettre en œuvre la politique éducative relative aux écoles, aux collèges, aux lycées et aux lycées professionnels.

Cette action éducative est jalonnée par trois évaluations à différents moments de la scolarité :

– à l'école primaire, l'attestation de première éducation à la route ;
– au collège, dans les classes de cinquième, l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR 1) qui donne accès au brevet de sécurité routière nécessaire pour conduire un cyclomoteur ;
– dans les classes de troisième, l'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau (ASSR 2) qui donne accès à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Les jeunes, sortis du système scolaire sans avoir validé les ASSR, peuvent passer les épreuves de l'attestation de sécurité routière qui se substitue aux deux ASSR dans le réseau des groupements d'établissements pour la formation des adultes (GRETA) du ministère de la Jeunesse, de l'Éducation nationale et de la Recherche.

Pour accompagner ces actions éducatives, la direction de l'enseignement scolaire s'appuie sur un réseau de 230 correspondants académiques et départementaux « sécurité ».

SERVICES DÉCONCENTRÉS : L'ORGANISATION AU PLAN LOCAL

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière a été placée sous la responsabilité du préfet de département. Il s'appuie sur un chef de projet sécurité routière, sur un coordinateur sécurité routière et sur des observatoires départementaux de sécurité routière en cours de création. Au niveau de chaque région, les observatoires régionaux de sécurité routière sont notamment chargés d'animer et assister les observatoires départementaux.

Pour définir la politique de l'État, chaque préfet a mis en place un pôle de compétences État regroupant tous les services déconcentrés de l'État. Des partenariats sont établis avec les collectivités territoriales, les entreprises, les acteurs socioprofessionnels et les associations.

La sécurité routière fait partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et des objectifs de lutte contre l'insécurité. Elle est donc traitée dans le cadre des dispositifs territoriaux de sécurité et de coopération pour la prévention et la lutte contre la délinquance mis en place par décret du ministère de l'Intérieur du 17 juillet 2002.

Le conseil départemental de prévention, présidé par le préfet et dont les vice-présidents sont le président du conseil général et le procureur de la République a vocation à encourager les initiatives dans ce domaine et à en assurer leur évaluation. Il est l'instance d'approbation du document général d'orientations (DGO) à cinq ans et du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et d'évaluation des résultats.

Le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance présidé par le maire et dont le préfet et le procureur de la République sont membres de droit est notamment chargé de mettre en œuvre les programmes d'actions proposés par la collectivité dans le plan départemental d'actions de sécurité routière.

La conférence départementale de sécurité, placée sous l'autorité du préfet et celle du procureur de la République,

coordonne l'action des services de l'État dans la lutte contre l'insécurité en général, y compris l'insécurité routière. Il lui appartient de fixer les orientations d'actions de l'État du DGO pour les cinq ans à venir et leur programmation annuelle dans le cadre des PDASR et les programmes d'actions du plan de contrôles routiers.

Afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux, quinze pôles d'animation sécurité routière ont été créés par le délégué interministériel à la sécurité routière au niveau régional ou interrégional. Ils sont constitués de chargés de mission sécurité routière (CMSR) désignés par les administrations ou des partenaires, et de personnes recrutées sur engagement personnel. Ils ont pour fonctions principales la formation, l'échange d'expériences, l'assistance - conseil des acteurs locaux pour la mise en œuvre des orientations nationales. Ils n'ont en revanche aucune responsabilité opérationnelle dans la définition et la mise en œuvre des politiques départementales, qui sont placées, pour l'État, sous l'autorité des préfets.

PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les associations

Une centaine d'associations œuvrent en matière de la sécurité routière, à titre principal ou accessoire.

Plusieurs associations se sont constituées pour assurer, l'écoute, le soutien, la défense des victimes des accidents de la route :
– la Prévention routière ;
– la Ligue contre la violence routière ;
– l'Association des familles de victimes des accidents de la circulation ;
– la Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière ;
– la Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs ;
– l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens ;
– l'Institut national d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM) ;
– Marilou, pour les routes de la vie ;
– Victimes et citoyens.

De nombreuses associations travaillent dans le domaine de la jeunesse :
– Ben ;
– FAGE (Fédération des associations générales étudiantes) ;
– La route des jeunes ;
– Fondation Anne Cellier junior ;
– Opération Z ;
– Anima'fac ;
– Voiture & Co ;
– Comité national premier de cordées ;
– Club junior contre l'insécurité routière de Victimes et citoyens.

Parmi les nombreuses autres associations intervenant sur certains aspects de la sécurité routière, citons de manière non exhaustive :
– les Pros de la route (poids lourds) ;
– la Rue de l'avenir (partage de l'espace public urbain) ;
– l'ANATEEP (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public) ;
– FARE (Fédération des associations de la route par l'éducation) ;
– l'Union nationale des foyers et services pour jeunes travailleurs (UFJT) ;
– la Fédération nationale des familles rurales.

Enfin, des associations sont concernées par la sécurité d'un certain type d'usagers :
– l'Automobile club de France ;
– la Fédération française de cyclisme ;
– FUBICY ;
– la Fédération française de cyclotourisme ;
– la Fédération française de motocyclisme ;
– la Fédération française des motards en colère ;
– Club des villes cyclables ;
– Droits du piéton.

Les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage

Onze sociétés concessionnaires du réseau des autoroutes concédées (près de 8 000 km au 1er janvier 2005) accordent une attention constante à l'amélioration de l'infrastructure et des interventions d'urgence et se préoccupent de l'éducation des automobilistes en matière de comportement au volant.

Les assurances

La convention quinquennale entre l'État et le secteur des assurances, renouvelée en juillet 2003, a reconduit l'affectation de 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 dont la moitié sur la base d'objectifs prioritaires définis annuellement. Ce sont principalement des actions de communication ou des actions d'accompagnement de nouvelles dispositions relatives (permis probatoire, aptitude médicale à la conduite).

Les auto-écoles

La formation des conducteurs est assurée par environ 12 000 auto-écoles employant plus de 25 000 enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses organisations professionnelles ou associations : organisations patronales (CNPA, FNEC, UNIC, UNIDEC) ; organisations de salariés (CNSR, FNEC, SNECER-UNSA, UNISDECA) ; associations (ECF, CER).

Les entreprises

Dans le cadre du partenariat engagé en 2000 entre la DSCR et la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), un programme d'actions a été défini et mis en œuvre pour la prévention des risques routiers encourus par les salariés qui aboutit à la signature de chartes.

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 vingt 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 1er octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :
– 0,80 g/l de sang pour la contravention et ;
– 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 1er juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1er avril 1970.

• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er 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 13 mars fixant les limitations de vitesse à :
– 140 km/h sur les autoroutes ;
– 115 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
– 90 km/h sur les autres routes.

• Décret du 6 novembre fixant la limitation de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974 à :
– 130 km/h sur les autoroutes ;
– 110 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
– 90 km/h sur les routes.

1975

• Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1er 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 1er 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 1er 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 1er janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

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 1er 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 1er 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 1er janvier 1985 ;
– de vente, à compter du 1er janvier 1986.

1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1er 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 1er 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 1er 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

• 1er 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.

• 1er juillet : mise en application du permis à points.

• 1er décembre : le nombre de points est porté à 12 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 troisième 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 d'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 quatrième 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.

• 1er septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la quatrième 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

• Loi du 26 février 1996 : prévoit de soumettre l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles de sanction que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie.

• Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :
– accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
– autorisation de conduire une 125 cm^3 si on possède le permis B depuis au moins deux ans.

• Décret du 4 juillet 1996 : 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 du rapport Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs, au ministre.

• 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 cinquième 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 : cette loi 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.

• 21 octobre 2000 : publication de la première note de conjoncture à partir des remontées rapides pour le mois de septembre. La première publication de résultats provisoires à partir de remontées rapides concernera l'année 2001 (21 janvier 2002).

• 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.

• 20 au 26 octobre : semaine de la sécurité sur la route.

• 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.

2002

• 30 avril : décret stipulant que les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans à compter du 1er janvier 2004 devront être titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette) et de l'attestation scolaire de sécurité routière pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire.

• 14 juillet : le Président de la République décide de faire de la sécurité routière un des trois chantiers de son quinquennat.

• 6 août : la loi portant amnistie présidentielle a marqué une nette rupture avec les pratiques antérieures en limitant son champ d'application.

• 17 septembre : états généraux de la sécurité routière.

• 16 au 23 octobre : semaine de la sécurité sur la route.

• 18 décembre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Plusieurs décisions ont été prises :
– accroître les contrôles notamment par la mise en place du contrôle automatisé et aggraver les sanctions ;
– assurer un meilleur encadrement des conducteurs (permis probatoire et évaluation médicale de l'aptitude à la conduite) ;
– prévenir le risque routier par la mobilisation des partenaires.

2003

• 3 février : loi relative au dépistage de stupéfiants de tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.

• 31 mars : décret relatif à l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque (retrait de trois points du permis au lieu de un point) ainsi que pour l'usage du téléphone portable (retrait de deux points).

• 14 mai : décret relatif à l'extension du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds.

• 12 juin : loi renforçant la lutte contre la violence routière. Elle prévoit, entre autres :
– de sanctionner plus sévèrement les fautes les plus graves par une aggravation des peines en cas d'accident corporel ou mortel avec un véhicule terrestre à moteur ;
– l'instauration du permis probatoire.

• 9 juillet : décret relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars.

• 11 juillet : décret prévoyant le retrait de six points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.

• 14 octobre : Conseil des ministres restreint sur la sécurité routière présidé par le président de la République.

• 15 au 22 octobre : semaine de la sécurité sur la route et assises départementales de la sécurité routière.

• 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

2004

• 1er mars : mise en application du permis probatoire.

• 1er juillet : immatriculation des cyclomoteurs neufs.

• 1er septembre : la formation pratique du brevet de sécurité routière (BSR) est portée de trois à cinq heures.

• 13 au 20 octobre : semaine de la sécurité routière.

• 25 octobre : décret relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transport en commun de personnes à 0,2 gramme par litre de sang.

• 31 octobre : recommandation portant sur l'allumage des feux de croisement le jour hors agglomération.

• 6 décembre : décret prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus ainsi que la minoration des sanctions pour les excès de vitesse de moins de 20 km/h hors agglomération.

• 31 décembre : 400 radars automatiques ont été installés.

Annexe
Autres données de bases et sigles

RÉPARTITION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS

	Milieu urbain		Rase campagne		Ensemble des réseaux	
	Nombre	**%**	**Nombre**	**%**	**Nombre**	**%**
Bicyclettes	4 127	4,14	801	1,69	4 928	3,35
Cyclomoteurs	13 505	13,53	2 239	4,71	15 744	10,69
Scooters immatriculés	2 259	2,26	154	0,32	2 413	1,64
Motocyclettes	9 705	9,73	4 174	8,78	13 879	9,42
Side-cars	10	0,01	20	0,04	30	0,02
Voitures de tourisme	63 384	63,52	34 968	73,58	98 352	66,77
VL + caravanes	27	0,03	52	0,11	79	0,05
VL + remorques	78	0,08	183	0,39	261	0,18
Camionnettes = < 3,5 tonnes	2 972	2,98	1 177	2,48	4 149	2,82
Camionnettes + caravanes	0	0	5	0,01	5	0,00
Camionnettes + remorques	20	0,02	45	0,09	65	0,04
PL 3,5 tonnes < ptac = < 7,5 tonnes	237	0,24	213	0,45	450	0,31
PL > 7,5 tonnes	663	0,66	670	1,41	1 333	0,90
PL + remorques	286	0,29	669	1,41	955	0,65
Tracteurs routiers	27	0,03	46	0,10	73	0,05
Tracteurs plus semi-remorques	366	0,37	1 362	2,87	1 728	1,17
Transports en commun	1 110	1,11	185	0,39	1 295	0,88
Trains, tramways	142	0,14	20	0,04	162	0,11
Engins spéciaux	104	0,10	52	0,11	156	0,11
Tracteurs agricoles	75	0,08	242	0,51	317	0,22
Voiturettes	137	0,14	66	0,14	203	0,14
Autres	552	0,55	179	0,38	731	0,50
Tous véhicules	99 786	100,00	47 522	100,00	147 308	100,00

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		550	2 310	11 531	13 841
Bicyclettes	– conducteurs	166	665	3 719	4 384
	– passagers	1	4	39	43
	– ensemble	167	669	3 758	4 427
Cyclomoteurs	– conducteurs	300	2 339	11 508	13 847
	– passagers	21	304	1 625	1 929
	– ensemble	321	2 643	13 133	15 776
Motocyclettes	– conducteurs	755	2 756	11 364	14 120
	– passagers	59	260	1 344	1 604
	– ensemble	814	3 016	12 708	15 724
Voitures de tourisme	– conducteurs	2 313	5 509	31 096	36 605
	– passagers	873	2 809	15 923	18 732
	– ensemble	3 186	8 318	47 019	55 337
Camionnettes	– conducteurs	48	100	816	916
	– passagers	10	50	418	468
	– ensemble	58	150	1 234	1 384
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	26	72	406	478
	– passagers	6	16	69	85
	– ensemble	32	88	475	563
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	45	76	310	386
	– passagers	3	5	21	26
	– ensemble	48	81	331	412
Transports en commun	– conducteurs	0	3	80	83
	– passagers	20	29	621	650
	– ensemble	20	32	701	733
Tracteurs agricoles	– conducteurs	9	21	37	58
	– passagers	3	3	4	7
	– ensemble	12	24	41	65
Voiturettes	– conducteurs	6	30	91	121
	– passagers	0	7	31	38
	– ensemble	6	37	122	159
Autres	– conducteurs	14	53	154	207
	– passagers	4	14	85	99
	– ensemble	18	67	239	306
Tous usagers		5 232	17 435	91 292	108 727

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Milieu urbain

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		368	2 053	11 062	13 115
Bicyclettes	– conducteurs	81	423	3 281	3 704
	– passagers	0	2	32	34
	– ensemble	81	425	3 313	3 738
Cyclomoteurs	– conducteurs	149	1 583	10 314	11 897
	– passagers	10	212	1 439	1 651
	– ensemble	159	1 795	11 753	13 548
Motocyclettes	– conducteurs	291	1 485	8 970	10 455
	– passagers	16	93	968	1 061
	– ensemble	307	1 578	9 938	11 516
Voitures de tourisme	– conducteurs	350	1 203	16 610	17 813
	– passagers	157	586	7 658	8 244
	– ensemble	507	1 789	24 268	26 057
Camionnettes	– conducteurs	7	17	445	462
	– passagers	1	7	193	200
	– ensemble	8	24	638	662
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	3	8	83	91
	– passagers	0	4	32	36
	– ensemble	3	12	115	127
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	5	6	38	44
	– passagers	0	1	0	1
	– ensemble	5	7	38	45
Transports en commun	– conducteurs	0	1	60	61
	– passagers	0	8	462	470
	– ensemble	0	9	522	531
Tracteurs agricoles	– conducteurs	2	3	7	10
	– passagers	1	0	1	1
	– ensemble	3	3	8	11
Voiturettes	– conducteurs	2	13	67	80
	– passagers	0	3	17	20
	– ensemble	2	16	84	100
Autres	– conducteurs	8	23	105	128
	– passagers	0	5	61	66
	– ensemble	8	28	166	194
Tous usagers		1 451	7 739	61 905	69 644

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Rase campagne

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		182	257	469	726
Bicyclettes	– conducteurs	85	242	438	680
	– passagers	1	2	7	9
	– ensemble	86	244	445	689
Cyclomoteurs	– conducteurs	151	756	1 194	1 950
	– passagers	11	92	186	278
	– ensemble	162	848	1 380	2 228
Motocyclettes	– conducteurs	464	1 271	2 394	3 665
	– passagers	43	167	376	543
	– ensemble	507	1 438	2 770	4 208
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 963	4 306	14 486	18 792
	– passagers	716	2 223	8 265	10 488
	– ensemble	2 679	6 529	22 751	29 280
Camionnettes	– conducteurs	41	83	371	454
	– passagers	9	43	225	268
	– ensemble	50	126	596	722
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	23	64	323	387
	– passagers	6	12	37	49
	– ensemble	29	76	360	436
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	40	70	272	342
	– passagers	3	4	21	25
	– ensemble	43	74	293	367
Transports en commun	– conducteurs	0	2	20	22
	– passagers	20	21	159	180
	– ensemble	20	23	179	202
Tracteurs agricoles	– conducteurs	7	18	30	48
	– passagers	2	3	3	6
	– ensemble	9	21	33	54
Voiturettes	– conducteurs	4	17	24	41
	– passagers	0	4	14	18
	– ensemble	4	21	38	59
Autres	– conducteurs	6	30	49	79
	– passagers	4	9	24	33
	– ensemble	10	39	73	112
Tous usagers		3 781	9 696	29 387	39 083

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Jour

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		290	1 606	8 790	10 396
Bicyclettes	– conducteurs	133	574	3 133	3 707
	– passagers	1	3	31	34
	– ensemble	134	577	3 164	3 741
Cyclomoteurs	– conducteurs	161	1 489	8 060	9 549
	– passagers	9	179	1 067	1 246
	– ensemble	170	1 668	9 127	10 795
Motocyclettes	– conducteurs	518	2 024	8 589	10 613
	– passagers	41	194	953	1 147
	– ensemble	559	2 218	9 542	11 760
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 218	3 232	20 663	23 895
	– passagers	440	1 516	9 542	10 968
	– ensemble	1 658	4 748	30 115	34 863
Camionnettes	– conducteurs	31	61	567	628
	– passagers	8	34	273	307
	– ensemble	39	95	840	935
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	14	48	298	346
	– passagers	5	12	52	64
	– ensemble	19	60	350	410
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	22	43	197	240
	– passagers	1	3	12	15
	– ensemble	23	46	209	255
Transports en commun	– conducteurs	0	2	59	61
	– passagers	1	12	464	476
	– ensemble	1	14	523	537
Tracteurs agricoles	– conducteurs	7	17	27	44
	– passagers	3	3	3	6
	– ensemble	10	20	30	50
Voiturettes	– conducteurs	5	25	72	97
	– passagers	0	7	27	34
	– ensemble	5	32	99	131
Autres	– conducteurs	12	47	123	170
	– passagers	4	9	65	74
	– ensemble	16	56	188	244
Tous usagers		2 924	11 140	62 977	74 117

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Nuit

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		260	704	2 741	3 445
Bicyclettes	– conducteurs	33	91	586	677
	– passagers	0	1	8	9
	– ensemble	33	92	594	686
Cyclomoteurs	– conducteurs	139	850	3 448	4 298
	– passagers	12	125	558	683
	– ensemble	151	975	4 006	4 981
Motocyclettes	– conducteurs	237	732	2 775	3 507
	– passagers	18	66	391	457
	– ensemble	255	798	3 166	3 964
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 095	2 277	10 433	12 710
	– passagers	433	1 293	6 471	7 764
	– ensemble	1 528	3 570	16 904	20 474
Camionnettes	– conducteurs	17	39	249	288
	– passagers	2	16	145	161
	– ensemble	19	55	394	449
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	12	24	108	132
	– passagers	1	4	17	21
	– ensemble	13	28	125	153
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	23	33	113	146
	– passagers	2	2	9	11
	– ensemble	25	35	122	157
Transports en commun	– conducteurs	0	1	21	22
	– passagers	19	17	157	174
	– ensemble	19	18	178	196
Tracteurs agricoles	– conducteurs	2	4	10	14
	– passagers	0	0	1	1
	– ensemble	2	4	11	15
Voiturettes	– conducteurs	1	5	19	24
	– passagers	0	0	4	4
	– ensemble	1	5	23	28
Autres	– conducteurs	2	6	31	37
	– passagers	0	5	20	25
	– ensemble	2	11	51	62
Tous usagers		2 308	6 295	28 315	34 610

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Hommes

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		335	1 162	5 824	6 986
Bicyclettes	– conducteurs	128	529	2 784	3 313
	– passagers	1	4	26	30
	– ensemble	129	533	2 810	3 343
Cyclomoteurs	– conducteurs	276	2 095	9 682	11 777
	– passagers	18	191	851	1 042
	– ensemble	294	2 286	10 533	12 819
Motocyclettes	– conducteurs	738	2 666	10 615	13 281
	– passagers	27	88	470	558
	– ensemble	765	2 754	11 085	13 839
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 778	3 887	18 538	22 425
	– passagers	481	1 360	7 134	8 494
	– ensemble	2 259	5 247	25 672	30 919
Camionnettes	– conducteurs	46	90	713	803
	– passagers	7	39	285	324
	– ensemble	53	129	998	1 127
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	26	72	392	464
	– passagers	4	14	62	76
	– ensemble	30	86	454	540
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	45	73	302	375
	– passagers	2	3	18	21
	– ensemble	47	76	320	396
Transports en commun	– conducteurs	0	3	71	74
	– passagers	13	15	235	250
	– ensemble	13	18	306	324
Tracteurs agricoles	– conducteurs	9	20	36	56
	– passagers	2	3	4	7
	– ensemble	11	23	40	63
Voiturettes	– conducteurs	5	25	57	82
	– passagers	0	4	7	11
	– ensemble	5	29	64	93
Autres	– conducteurs	11	47	131	178
	– passagers	4	8	51	59
	– ensemble	15	55	182	237
Tous usagers		3 956	12 398	58 288	70 686

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Femmes

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		215	1 148	5 707	6 855
Bicyclettes	– conducteurs	38	136	935	1 071
	– passagers	0	0	13	13
	– ensemble	38	136	948	1 084
Cyclomoteurs	– conducteurs	24	244	1 826	2 070
	– passagers	3	113	774	887
	– ensemble	27	357	2 600	2 957
Motocyclettes	– conducteurs	17	90	749	839
	– passagers	32	172	874	1 046
	– ensemble	49	262	1 623	1 885
Voitures de tourisme	– conducteurs	535	1 622	12 558	14 180
	– passagers	392	1 449	8 789	10 238
	– ensemble	927	3 071	21 347	24 418
Camionnettes	– conducteurs	2	10	103	113
	– passagers	3	11	133	144
	– ensemble	5	21	236	257
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	0	0	14	14
	– passagers	2	2	7	9
	– ensemble	2	2	21	23
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	0	3	8	11
	– passagers	1	2	3	5
	– ensemble	1	5	11	16
Transports en commun	– conducteurs	0	0	9	9
	– passagers	7	14	386	400
	– ensemble	7	14	395	409
Tracteurs agricoles	– conducteurs	0	1	1	2
	– passagers	1	0	0	0
	– ensemble	1	1	1	2
Voiturettes	– conducteurs	1	5	34	39
	– passagers	0	3	24	27
	– ensemble	1	8	58	66
Autres	– conducteurs	3	6	23	29
	– passagers	0	6	34	40
	– ensemble	3	12	57	69
Tous usagers		1 276	5 037	33 004	38 041

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	57	158	1 507	1 665	11	62	553	615
5-9 ans	41	296	2 144	2 440	11	137	1 050	1 187
10-14 ans	81	655	3 712	4 367	13	151	1 198	1 349
15-19 ans	599	2 929	14 498	17 427	27	138	1 058	1 196
20-24 ans	844	2 519	14 050	16 569	23	99	783	882
25-29 ans	524	1 612	9 832	11 444	19	73	594	667
30-34 ans	457	1 533	8 774	10 307	23	86	637	723
35-39 ans	388	1 297	7 203	8 500	19	89	555	644
40-44 ans	349	1 171	6 328	7 499	28	92	505	597
45-49 ans	300	971	5 350	6 321	32	92	596	688
50-54 ans	305	832	4 677	5 509	27	128	586	714
55-59 ans	230	733	3 563	4 296	19	127	601	728
60-64 ans	146	513	2 145	2 658	13	119	423	542
65-69 ans	167	441	1 905	2 346	25	133	468	601
70-74 ans	202	533	1 819	2 352	52	180	525	705
75-79 ans	242	549	1 557	2 106	81	244	551	795
80 ans et +	287	623	1 670	2 293	124	348	757	1 105
Âge indéterminé	13	70	558	628	3	12	91	103
Total	**5 232**	**17435**	**91 292**	**108 727**	**550**	**2 310**	**11 531**	**13 841**
Dont :								
<1 an	18	24	228	252	1	2	24	26
1 an	9	21	200	221	1	3	43	46
2 ans	11	25	306	331	3	8	117	125
3 ans	12	41	377	418	4	19	176	195
4 ans	7	47	396	443	2	30	193	223
5 ans	10	45	396	441	2	22	200	222
6 ans	6	68	413	481	4	29	200	229
7 ans	10	61	461	522	4	26	235	261
8 ans	8	55	439	494	0	28	207	235
9 ans	7	67	435	502	1	32	208	240
10 ans	8	62	451	513	3	29	207	236
11 ans	8	80	601	681	4	31	52	283
12 ans	12	111	684	795	1	34	306	340
13 ans	21	83	680	763	0	30	234	264
14 ans	32	319	1 296	1 615	5	27	199	226
15 ans	40	449	2 005	2 454	2	27	215	242
16 ans	68	589	2 746	3 335	5	36	223	259
17 ans	108	603	3 195	3 798	8	20	235	255
18 ans	186	640	3 301	3 941	6	30	204	234
19 ans	197	648	3 251	3 899	6	25	181	206
20 ans	177	552	3 063	3 615	6	19	175	194
21 ans	189	532	2 848	3 380	6	23	159	182
22 ans	164	512	2 856	3 368	2	27	152	179
23 ans	172	470	2 773	3 243	4	14	137	151
24 ans	142	453	2 510	2 963	5	16	160	176

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	2	17	19	0	0	6	6
5-9 ans	6	39	125	164	0	5	21	26
10-14 ans	14	82	520	602	19	268	801	1 069
15-19 ans	5	62	516	578	146	1 501	7 433	8 934
20-24 ans	8	28	330	358	33	283	2 054	2 337
25-29 ans	5	23	286	309	14	108	788	896
30-34 ans	2	19	280	299	15	89	520	609
35-39 ans	6	30	257	287	17	81	383	464
40-44 ans	11	50	238	288	12	72	298	370
45-49 ans	20	33	211	244	15	76	237	313
50-54 ans	18	40	248	288	19	41	200	241
55-59 ans	11	61	204	265	12	36	112	148
60-64 ans	14	51	139	190	4	23	57	80
65-69 ans	13	46	127	173	3	13	56	69
70-74 ans	10	42	110	152	5	10	37	47
75-79 ans	12	40	73	113	5	15	41	56
80 ans et +	11	18	57	75	1	10	16	26
Âge indéterminé	0	3	20	23	1	12	73	85
Total	**167**	**669**	**3 758**	**4 427**	**321**	**2 643**	**13 133**	**15 776**
Dont :								
<1 an	0	0	2	2	0	0	2	2
1 an	0	0	1	1	0	0	0	0
2 ans	0	0	1	1	0	0	1	1
3 ans	1	2	7	9	0	0	2	2
4 ans	0	0	6	6	0	0	1	1
5 ans	1	4	13	17	0	0	2	2
6 ans	0	6	18	24	0	1	2	3
7 ans	2	10	24	34	0	2	6	8
8 ans	2	8	37	45	0	0	3	3
9 ans	1	11	33	44	0	2	8	10
10 ans	2	9	57	66	0	2	9	11
11 ans	2	13	89	102	0	3	13	16
12 ans	0	27	110	137	0	8	36	44
13 ans	6	15	133	148	2	26	82	108
14 ans	4	18	131	149	17	229	661	890
15 ans	1	16	126	142	24	330	1 304	1 634
16 ans	3	13	104	117	31	403	1 866	2 269
17 ans	0	17	106	123	40	383	1 981	2 364
18 ans	0	7	95	102	35	232	1 365	1 597
19 ans	1	9	85	94	16	153	917	1 070
20 ans	2	10	80	90	15	90	631	721
21 ans	0	5	58	63	5	64	462	526
22 ans	1	4	75	79	7	58	370	428
23 ans	3	3	52	55	3	38	327	365
24 ans	2	6	65	71	3	33	264	297

VICTIMES SELON L'ÂGE

Motocyclistes

	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	0	2	1	3
5-9 ans	3	3	19	22
10-14 ans	0	13	94	107
15-19 ans	63	248	773	1 021
20-24 ans	167	554	2 177	2 731
25-29 ans	138	448	2 280	2 728
30-34 ans	132	499	2 170	2 669
35-39 ans	104	391	1 656	2 047
40-44 ans	82	344	1 432	1 776
45-49 ans	61	242	1 021	1 263
50-54 ans	39	140	602	742
55-59 ans	15	71	291	362
60-64 ans	3	27	82	109
65-69 ans	2	13	39	52
70-74 ans	0	7	16	23
75-79 ans	3	6	10	16
80 ans et +	0	2	6	8
Âge indéterminé	2	6	39	45
Total	**814**	**3 016**	**12 708**	**15 724**
dont				
<1 an	0	1	1	2
1 an	0	0	0	0
2 ans	0	1	0	1
3 ans	0	0	0	0
4 ans	0	0	0	0
5 ans	0	0	3	3
6 ans	0	1	2	3
7 ans	0	1	3	4
8 ans	2	1	6	7
9 ans	1	0	5	5
10 ans	0	1	11	12
11 ans	0	2	11	13
12 ans	0	2	21	23
13 ans	0	1	16	17
14 ans	0	7	35	42
15 ans	2	19	63	82
16 ans	4	44	118	162
17 ans	16	67	186	253
18 ans	18	54	200	254
19 ans	23	64	206	270
20 ans	26	64	299	363
21 ans	28	109	361	470
22 ans	33	113	493	606
23 ans	42	144	518	662
24 ans	38	124	506	630

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	42	92	901	993	0	0	0	0
5-9 ans	21	107	865	972	0	0	1	1
10-14 ans	33	127	1 007	1 134	2	2	8	10
15-19 ans	352	950	4 537	5 487	172	407	1 776	2 183
20-24 ans	600	1 504	8 354	9 858	443	1 025	5 617	6 642
25-29 ans	332	919	5 537	6 456	259	685	4 091	4 776
30-34 ans	269	787	4 775	5 562	230	630	3 728	4 358
35-39 ans	224	648	3 991	4 639	194	531	3 272	3 803
40-44 ans	185	558	3 529	4 087	167	432	2 807	3 239
45-49 ans	152	482	3 000	3 482	118	374	2 360	2 734
50-54 ans	180	444	2 817	3 261	153	320	2 180	2 500
55-59 ans	155	408	2 178	2 586	122	287	1 639	1 926
60-64 ans	108	279	1 351	1 630	78	202	986	1 188
65-69 ans	110	229	1 163	1 392	74	141	769	910
70-74 ans	127	276	1 084	1 360	89	156	705	861
75-79 ans	138	242	837	1 079	104	157	537	694
80 ans et +	151	235	792	1 027	102	141	505	646
Âge indéterminé	7	31	301	332	6	19	115	134
Total	**3 186**	**8 318**	**47 019**	**55 337**	**2 313**	**5 509**	**31 096**	**36 605**
Dont :								
<1 an	17	21	196	217	0	0	0	0
1 an	7	18	152	170	0	0	0	0
2 ans	6	16	177	193	0	0	0	0
3 ans	7	20	189	209	0	0	0	0
4 ans	5	17	187	204	0	0	0	0
5 ans	7	19	161	180	0	0	0	0
6 ans	2	31	179	210	0	0	1	1
7 ans	4	19	184	203	0	0	0	0
8 ans	4	18	172	190	0	0	0	0
9 ans	4	20	169	189	0	0	0	0
10 ans	3	20	158	178	0	0	0	0
11 ans	2	30	215	245	0	1	0	1
12 ans	10	36	189	225	2	0	0	0
13 ans	12	10	198	208	0	0	1	1
14 ans	6	31	247	278	0	1	7	8
15 ans	10	55	271	326	0	2	10	12
16 ans	24	90	410	500	4	7	22	29
17 ans	43	112	656	768	1	11	58	69
18 ans	126	307	1 396	1 703	67	154	627	781
19 ans	149	386	1 804	2 190	100	233	1 059	1 292
20 ans	125	362	1 816	2 178	92	250	1 147	1 397
21 ans	150	322	1 753	2 075	107	214	1 177	1 391
22 ans	120	299	1 698	1 997	87	205	1 160	1 365
23 ans	118	257	1 636	1 893	96	178	1 128	1 306
24 ans	87	264	1 451	1 715	61	178	1 005	1 183

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	28	95	891	986	29	63	616	679
5-9 ans	24	201	1 301	1 502	17	95	843	938
10-14 ans	55	474	2 331	2 805	26	181	1 381	1 562
15-19 ans	473	2 290	10 189	12 479	126	639	4 309	4 948
20-24 ans	704	1 942	9 409	11 351	140	577	4 641	5 218
25-29 ans	436	1 275	6 635	7 910	88	337	3 197	3 534
30-34 ans	393	1 193	5 904	7 097	64	340	2 870	3 210
35-39 ans	322	989	4 666	5 655	66	308	2 537	2 845
40-44 ans	271	855	4 041	4 896	78	316	2 287	2 603
45-49 ans	229	705	3 247	3 952	71	266	2 103	2 369
50-54 ans	225	563	2 712	3 275	80	269	1 965	2 234
55-59 ans	157	466	1 969	2 435	73	267	1 594	1 861
60-64 ans	92	304	1 151	1 455	54	209	994	1 203
65-69 ans	100	219	989	1 208	67	222	916	1 138
70-74 ans	116	255	900	1 155	86	278	919	1 197
75-79 ans	154	237	779	1 016	88	312	778	1 090
80 ans et +	164	280	822	1 102	123	343	848	1 191
Âge indéterminé	13	55	352	407	0	15	206	221
Total	**3 956**	**12 398**	**58 288**	**70 686**	**1 276**	**5 037**	**33 004**	**38 041**
Dont :								
< 1 an	10	16	132	148	8	8	96	104
1 an	5	11	120	131	4	10	80	90
2 ans	3	12	179	191	8	13	127	140
3 ans	7	23	223	246	5	18	154	172
4 ans	3	33	237	270	4	14	159	173
5 ans	7	31	265	296	3	14	131	145
6 ans	2	49	251	300	4	19	162	181
7 ans	6	39	282	321	4	22	179	201
8 ans	5	36	252	288	3	19	187	206
9 ans	4	46	251	297	3	21	184	205
10 ans	4	41	284	325	4	21	167	188
11 ans	2	49	359	408	6	31	242	273
12 ans	7	81	392	473	5	30	292	322
13 ans	16	60	398	458	5	23	282	305
14 ans	26	243	898	1 141	6	76	398	474
15 ans	34	344	1 439	1 783	6	105	566	671
16 ans	54	473	2 018	2 491	14	116	728	844
17 ans	85	488	2 270	2 758	23	115	925	1 040
18 ans	146	504	2 282	2 786	40	136	1 019	1 155
19 ans	154	481	2 180	2 661	43	167	1 071	1 238
20 ans	137	423	2 028	2 451	40	129	1 035	1 164
21 ans	156	405	1 920	2 325	33	127	928	1 055
22 ans	143	399	1 897	2 296	21	113	959	1 072
23 ans	149	361	1 890	2 251	23	109	883	992
24 ans	119	354	1 674	2 028	23	99	836	935

ACCIDENTS SELON LES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	*dont mortels*	*dont graves*	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Conditions atmosphériques normales	69 715	*3 629*	*15 223*	3 953	13 595	74 153	87 748
Pluie légère	8 598	*449*	*1 806*	494	1 629	9 635	11 264
Pluie forte	1 739	*124*	*504*	150	459	1 982	2 441
Neige – grêle	550	*24*	*150*	25	160	636	796
Brouillard – fumée	685	*100*	*290*	110	255	693	948
Vent fort – tempête	216	*32*	*90*	36	77	196	273
Temps éblouissant	667	*67*	*260*	72	228	610	838
Temps couvert	2 801	*277*	*954*	309	852	2 971	3 823
Autre	416	*64*	*203*	83	180	413	593
Indéterminée	3	*0*	*0*	0	0	3	3
Total	85 390	*4 766*	*19 480*	5 232	17 435	91 292	108 727

ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	*dont mortels*	*dont graves*	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Surface normale	62 545	*3 468*	*14 447*	3 789	12 894	66 141	79 035
Surface mouillée	14 241	*1 006*	*3 599*	1 118	3 206	15 813	19 019
Flaques	43	*5*	*13*	5	13	47	60
Surface inondée	16	*1*	*8*	1	8	15	23
Surface enneigée	305	*10*	*86*	11	87	366	453
Boue	40	*4*	*12*	6	8	43	51
Surface verglacée	485	*47*	*180*	58	170	514	684
Corps gras	216	*16*	*55*	19	58	265	323
Autre	547	*53*	*204*	57	173	492	665
Indéterminé	6 952	*156*	*876*	168	818	7 596	8 414
Total	85 390	*4 766*	*19 480*	5 232	17 435	91 292	108 727

VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ

Ensemble des accidents	Véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Véhicule en stationnement	2 560	64	302	1 850	2 152
Arbre	2 225	592	992	1 571	2 563
Glissière métallique	1 742	169	335	1 479	1 814
Glissière en béton	1 401	56	165	1 483	1 648
Autre glissière	171	20	46	132	178
Mur, pile de pont	1 785	241	595	1 474	2 069
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	296	31	61	252	313
Poteau	1 484	197	413	1 225	1 638
Mobilier urbain	296	18	56	277	333
Parapet	169	34	57	152	209
Îlot, refuge, borne	305	23	49	277	326
Bordure de trottoir	652	51	156	550	706
Fossé, talus, paroi rocheuse	2 916	381	1 006	2 604	3 610
Autre obstacle sur chaussée	891	25	29	642	771
Autre obstacle sur trottoir	557	46	107	463	570
Total obstacles fixes	**17 450**	**1 948**	**4 469**	**14 431**	**18 900**
Sortie de chaussée sans obstacle	767	75	207	667	874
dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	739	24	126	698	824
Arbre	2 051	566	950	1 431	2 381
Glissière métallique	1 091	128	251	1 004	1 255
Glissière en béton	945	34	123	1 075	1 198
Autre glissière	120	17	38	102	140
Mur, pile de pont	1 457	229	537	1 242	1 779
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	218	29	55	187	242
Poteau	1 237	185	380	1 063	1 443
Mobilier urbain	201	14	42	206	248
Parapet	142	33	52	131	183
Îlot, refuge, borne	229	20	43	221	264
Bordure de trottoir	523	44	141	459	600
Fossé, talus, paroi rocheuse	2 606	354	930	2 394	3 324
Autre obstacle sur chaussée	320	18	75	310	385
Autre obstacle sur trottoir	371	36	86	345	431
Total obstacles fixes	**12 250**	**1 731**	**3 829**	**10 868**	**14 697**
Sortie de chaussée sans obstacle	675	70	196	595	791

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE

	Accidents corporels	*dont mortels*	*dont graves*	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Autoroutes							
Bicyclette	3	2	2	2	0	2	2
Cyclomoteur	12	0	2	0	2	13	15
Motocyclette	770	39	134	40	103	735	838
Voiture de tourisme	4 118	202	725	247	701	5 343	6 044
Camionnette	274	18	43	31	41	395	436
Poids lourd	834	69	189	86	159	985	1 144
Transport en commun	28	7	10	17	23	101	124
Transport agricole	1	0	0	0	0	1	1
Autre véhicule	50	2	8	3	10	61	71
Routes nationales							
Bicyclette	317	25	90	25	66	254	320
Cyclomoteur	1 403	39	291	40	280	1 356	1 636
Motocyclette	1 993	173	674	183	549	1 738	2 287
Voiture de tourisme	9 643	892	2 846	1 027	2 591	11 241	13 832
Camionnette	543	53	152	61	146	726	872
Poids lourd	964	188	424	209	286	873	1 159
Transport en commun	129	7	25	18	29	227	256
Tracteur agricole	35	5	16	5	11	37	48
Autre véhicule	139	13	45	13	38	150	188
Routes départementales							
Bicyclette	1 199	92	442	96	364	895	1 259
Cyclomoteur	3 852	185	1 401	191	1 285	3 045	4 330
Motocyclette	4 038	393	1 700	422	1 472	3 073	4 545
Voiture de tourisme	21 115	2 154	8 069	2 368	7 334	21 751	29 085
Camionnette	909	83	318	88	278	974	1 252
Poids lourd	1 324	280	633	305	422	1 037	1 459
Transport en commun	229	22	66	25	53	262	315
Tracteur agricole	215	29	125	30	108	133	241
Autre véhicule	306	31	125	34	106	278	384
Autres voies							
Bicyclette	3 258	49	346	50	299	3 098	3 397
Cyclomoteur	10 100	114	1 348	116	1 287	10 307	11 594
Motocyclette	9 149	215	1 273	220	1 116	9 117	10 233
Voiture de tourisme	37 086	626	4 208	657	3 859	40 829	44 688
Camionnette	2 309	44	229	44	201	2 571	2 772
Poids lourd	1 090	91	238	96	159	1 076	1 235
Transport en commun	896	32	109	32	78	1 114	1 192
Tracteur agricole	63	10	32	10	22	41	63
Autre véhicule	739	36	121	37	92	742	834
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	4 777	168	880	173	729	4 249	4 978
Cyclomoteur	15 367	338	3 042	347	2 854	14 721	17 575
Motocyclette	15 950	820	3 781	865	3 240	14 663	17 903
Voiture de tourisme	71 962	3 874	15 848	4 299	14 485	79 164	93 649
Camionnette	4 035	198	742	224	666	4 666	5 332
Poids lourd	4 212	628	1 484	696	1 026	3 971	4 997
Transport en commun	1 282	68	210	92	183	1 704	1 887
Tracteur agricole	314	44	173	45	141	212	353
Autre véhicule	1 234	82	299	87	246	1 231	1 477

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 indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des victimes quelle que soit la catégorie d'usager à laquelle elles appartiennent.

Index des sigles contenus dans le bilan

AAC : Apprentissage anticipé de la conduite

ABS : *Antiblockiersystem* mot allemand signifiant antiblocage des roues au freinage

ACEM : Association européenne des constructeurs de motocycles

ADECA : Association de défense de l'enseignement de la conduite automobile

AFPC : Association française de prévention des comportements au volant

ARVAC : Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône

ASFA : Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage

ASIL : Aménagement de sécurité d'initiative locale

ASR : Attestation de sécurité routière

ASSR : Attestation scolaire de sécurité routière

ATB : Accidents, tués, blessés

BAAC : Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation

BG : Blessés graves, dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation

BL : Blessés légers, dont l'état nécessite entre zéro et six jours d'hospitalisation

BSR : Brevet de sécurité routière

CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles

CDES : Cellule départementale d'exploitation et de sécurité

CEA : Conduite en état alcoolique

CEE : Communauté économique européenne

CEESAR : Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques

CER : Centre d'éducation routière

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CETE : Centre d'études techniques de l'Équipement

CGIRSA : Convention générale d'indemnisation rapide des sinistres automobiles

CGP : Commissariat général du plan

CIL : Crédits d'initiative locale

CISR : Comité interministériel de la sécurité routière

CNAM : Caisse nationale d'assurance maladie

CNAMTS : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

CNPR : Conseil national des professions de l'automobile

CNSR : Conseil national de la sécurité routière

CPAM : Caisse primaire d'assurance maladie

CRAM : Caisse régionale d'assurance maladie

CRS : Compagnies républicaines de sécurité

CSA : Contrôle-sanction automatisé

CSPR : Contrôle de sécurité des projets routiers

DAEI/SES : Direction des affaires économiques et internationales/Service économique et statistique

DCSP : Direction centrale de la sécurité publique

DDE : Direction départementale de l'Équipement

DERA : Département évaluation et recherche en accidentologie

DGGN : Direction générale de la gendarmerie nationale

DGO : Document général d'orientation

DGPN : Direction générale de la police nationale

DISR : Délégation interministérielle à la sécurité routière

DLPAJ : Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

DOM : Départements d'outre-mer

DR : Direction des routes

DRE : Direction régionale de l'Équipement

DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières

DTT : Direction des transports terrestres

ECF : École de conduite française

EDA : Étude détaillée d'accident

EDSR : Escadron départemental de sécurité routière

ENSERR : voir INSERR

EPST : Établissement public à caractère scientifique et technologique

FFM : Fédération française de motocyclisme

FFSA : Fédération française des sociétés d'assurances

GRETA : Groupement d'établissements pour la formation des adultes

GRRT : Groupement régional Nord-Pas-de-Calais pour la recherche dans les transports

IAL : Indicateur d'accidentologie locale

IALVG : Indicateur d'accidentologie locale des victimes graves

IDA : Indemnisation directe de l'assuré

IGACEM : Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie

INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale

INSERR : Institut national de sécurité et de recherches (ex ENSERR)

IRTAD : International road traffic and accident database

ISL : Institut de sondages Lavialle

ITT : Interruption temporaire de travail

LAB : Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain

LBA : Laboratoire de biomécanique appliquée

LBMC : Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs

LCPC : Laboratoire central des ponts et chaussées

LEOST : Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports

LESCOT : Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports

LIVIC : Laboratoire sur les interactions véhicule infrastructure – conducteur

LPC : Laboratoire de psychologie

MA : Département mécanismes d'accidents

MPSR : Management et pratiques de sécurité routière

ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière

ORSR : Observatoire régional de sécurité routière

PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur

PAF : Police aux frontières

PAP : Permis à points

PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière

PDU : Plan de déplacements urbains

PIB : Produit intérieur brut

PLF : Projet de loi de finance

PRAS : Plan régional d'aménagement de sécurité

PREDIT : Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

PSRE : Prévention et sécurité en entreprise

PTAC : Poids total autorisé en charge

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RC : Responsabilité civile

RD : Routes départementales

REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier

RN : Routes nationales

SAMU : Service d'aide médicale urgente

SETRA : Service d'études techniques des routes et autoroutes

SMUR : Service mobile d'urgence et de réanimation

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SOFRES : Société française de sondages et d'études de marché

SURE : Sécurité des usagers sur les routes existantes

TIG : Travail d'intérêt général

TIV : Temps intervéhiculaire

UE : Union européenne

ULM : Ultra légers motorisés

UMRETTE : Unité mixte de recherche épidémiologique transport - travail - environnement

UNIDEC : Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite

UNPFA : Union nationale des professionnels de la formation des automobilistes

USEP : Union sportive d'enseignement du premier degré

VG : Victimes graves (tués + blessés graves)