

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

BILAN DE L'ANNÉE 2005

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, 2006

ISBN : 2-11-005952-4

En application de la loi du 11 mars 1957 (article 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans l'autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre.



Avant-propos

L'année 2005 restera dans l'histoire de la sécurité routière une année symbolique à plus d'un titre. L'objectif ambitieux fixé par le Président de la République consistant à passer sous la barre des 5 000 personnes tuées a largement été atteint puisqu'ont été dénombrées au total 4 975 victimes en 2005 contre 5 232 en 2004.

Ce chiffre est le plus bas jamais enregistré dans notre pays.

La décision du Chef de l'État de faire de la lutte contre l'insécurité routière l'un des trois grands chantiers de son quinquennat, suivie de la très forte mobilisation du gouvernement dans son ensemble, a provoqué une réelle prise de conscience dans l'opinion et entraîné un véritable changement des comportements individuels.

La Commission européenne a d'ailleurs reconnu les efforts accomplis en montrant que la France était le pays qui avait le plus contribué à l'objectif ambitieux de réduire de moitié le nombre des personnes tuées sur les routes de l'Union d'ici 2010.

Le résultat de notre politique n'est probablement pas sans rapport avec un autre chiffre symbolique : le 1 000^e radar automatique était installé le 22 décembre 2005 dans l'Oise, conformément au programme annoncé et dont le déploiement se poursuivra en 2006. Les Français ont montré qu'ils adhéraient à ce système de contrôle-sanction malgré les contraintes qu'il peut engendrer.

Un meilleur respect des règles concernant la vitesse est en grande partie à l'origine des 257 vies sauvées en 2005 par rapport à l'année précédente. Mais la lutte contre l'alcool au volant avec le lancement de SAM, « celui qui conduit est celui qui ne boit pas » ou encore la qualité de la formation avec le permis à un euro par jour auront également été des actions marquantes à mettre au crédit de l'année 2005.

Les résultats que nous avons obtenus doivent inciter à poursuivre les efforts ainsi que je m'y suis personnellement engagé lors des « États généraux de la sécurité routière » qui ont réuni plus de 800 personnes, le 20 octobre à Paris.

D'une part, ce chiffre de 4 975 personnes tuées reste évidemment beaucoup trop élevé. Il signifie qu'en moyenne, ce sont treize à quatorze de nos concitoyens qui sont décédés chaque jour sur nos routes l'année dernière. D'autre part, le bilan 2005 de l'Observatoire nous rappelle que des catégories importantes d'usagers de la route sont restées en marge des progrès constatés, à commencer par les plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes. La situation s'est également dégradée pour les 15-17 ans et les plus de 65 ans ainsi que sur les autoroutes de liaison. Mais la question prioritaire que ce rapport met en évidence est celle des deux-roues motorisés qui appellera en 2006 une attention particulière.

Ce rapport annuel est devenu un ouvrage de référence. Les réalités qu'il met en exergue, en toute objectivité, guideront utilement l'action publique et les priorités qui mobiliseront le gouvernement en 2006.

Dominique PERBEN

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



Avertissement

- Le 1^{er} janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du « tué » à trente jours et du blessé hospitalisé.
- La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident et le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de six jours.
- Pour permettre le passage du tué à six jours au tué à trente jours, la France utilisait depuis 1993 et jusqu'en 2004, un coefficient multiplicateur de 1,057. Les observations opérées tout au long de l'année 2005 ont permis de calculer un nouveau coefficient de passage qui s'établit désormais à 1,069.
- C'est ce coefficient qui a été utilisé dans les tableaux de la partie « résultats détaillés » où apparaissent les résultats de l'année 2004. Cette année, les tableaux comparatifs comportent quatre lignes pour chaque item : la première donne le bilan 2005 ; la seconde, le bilan 2004 selon les anciennes définitions (« Année 2004 **Obs.** ») ; la troisième, le bilan 2004 selon les nouvelles définitions (« Année 2004 *Calc.* ») en majorant d'une part le nombre de tués de 6,9 % et en retranchant le résultat obtenu du nombre total de blessés ; la quatrième porte sur les évolutions entre les « Année 2005 » et « Année 2004 *Calc.* » des nombres d'accidents corporels, du nombre **total** de blessés (les comparaisons entre blessés hospitalisés et blessés graves étant devenues impossibles) et de la gravité des accidents.
- Par ailleurs, il convient de noter que le changement de définition du blessé hospitalisé n'a été appliqué que progressivement au début de l'année 2005, un certain nombre d'unités continuant à enregistrer les blessés graves (hospitalisés plus de six jours) au cours des six premiers mois.
- Dans tous les tableaux de ce document, le nombre de victimes correspond à la somme du nombre de tués et du nombre total de blessés.



L'Observatoire national interministériel de sécurité routière

Ce bilan de l'année 2005 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 Gatterer, responsable d'études statistiques et actuarielles à la FFSA (ensemble des accidents corporels et matériels de 1995 à 2004) ;
- 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'UMRESTTE 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) ;
- Olivier Forget, chef de la section sécurité routière à la DLPJ au ministère de l'Intérieur (évolution des principales infractions entre 1996 et 2005, participation au permis à points en 2005) ;
- 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 2005) ;
- Thierry Patron, attaché principal 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) ;
- Pierre Sibi, chargé d'études à l'Observatoire (études et recherche) ;
- 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 2004).



Le mot de la rédaction

- À la fin des années 1970 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 : 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 douze chapitres nouveaux¹.
- Cette année, par contre, les modifications ne sont que mineures² : l'année 2005 est une année de pause consacrée à consolider les progrès des dernières années mais surtout à gérer les multiples difficultés induites par le changement de définition de la gravité dont une des conséquences imprévues mais non négligeables aura été la difficulté à faire un diagnostic précis de l'impact du facteur alcool.
- Formons le vœu que ces difficultés seront vite surmontées afin d'améliorer encore ce bilan pour qu'il puisse jouer le rôle qui est le sien dans l'information de tous les acteurs de la sécurité routière.
- Enfin, rappelons au lecteur qui souhaiterait compléter son information, l'adresse de notre site Internet : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

Jean CHAPELON

Secrétaire général de l'Observatoire national
interministériel de sécurité routière

1. Études et recherches (1999) ; le fichier accidents, les grandes données de l'accidentologie et l'analyse conjoncturelle (2000) ; l'alcool, les vies sauvées par le port de la ceinture, les indicateurs d'accidentologie locale (2001), les interdistances et une annexe de données de base (2002) ; les séquelles des accidents (2003) ; la responsabilité, les infractions permises, assurance et délit de fuite et les feux de jour (2004).

2. Elles concernent le calcul de l'indicateur d'accidentologie locale sur l'année en cours et des améliorations des grandes données de l'accidentologie.



Sommaire

Avant-propos	3
Avertissement	5
L'observatoire national interministériel de sécurité routière	7
Le mot de la rédaction	8
SYNTHÈSE	
Synthèse générale de l'année 2005	13
Rappel du bilan des vingt précédentes années	17
Les grandes données de l'accidentologie	20
Actions 2005 des pouvoirs publics	26
Études et recherches	40
RÉSULTATS DÉTAILLÉS	
Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière	59
Par catégories d'usagers	
Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers	66
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2005	69
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2005	70
Par classes d'âge	
Évolution du nombre de victimes par classes d'âge	71
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en 2005	74
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2005	76
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2005	78
Par catégories de réseaux	
Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux	80
Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne	83
Analyse temporelle	
L'analyse conjoncturelle	86
Bilan mensuel 2005/2004	90
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2005	92
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2005	94
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2005	96
Autres analyses	
Bilan 2005 comparé au bilan 2004 par service de surveillance	98
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairage et la présence ou non d'une intersection en 2005	100
Répartition des nombres de véhicules impliqués et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2005	102
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2005	104

Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2005	106
La responsabilité des usagers impliqués dans les accidents corporels en 2005	111
Par départements ou régions	
L'accidentologie des départements	115
L'accidentologie des régions	130
LES USAGERS – COMPORTEMENTS ET SANCTIONS	
Comportement	
Présentation d'ensemble et méthodologie des vitesses et des interdistances	135
Résultats synthétiques vitesse et ceinture	137
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme	140
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme	144
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds	145
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 1996 et 2005	167
Sanctions	
Le permis à points en 2005	171
Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2004	178
COMPARAISONS	
Comparaisons européennes	191
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2004	205
EXPOSITION AU RISQUE	
Parc en circulation	209
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants	210
Permis de conduire délivrés	212
Réseau routier et circulation routière en France	213
ÉLÉMENTS D'APPRÉCIATION	
Ensemble des accidents matériels et corporels de 1995 à 2004	217
Les conséquences sanitaires des accidents de la route	220
Les aspects économiques	226
Les Français et la sécurité routière	228
LES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	233
LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	241
ANNEXE : AUTRES DONNÉES DE BASE ET SIGLES	247



Synthèse



Synthèse générale de l'année 2005

Le bilan de l'insécurité routière de la France entière en 2005, métropole plus les quatre départements d'outre-mer : Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion laisse apparaître une diminution de 0,9 % du nombre d'accidents corporels, de 4,7 % du nombre de tués et une quasi-stabilité du nombre de blessés par rapport à l'année 2004 qui était bissextile.

En métropole, avec 4,9 % de tués en moins au cours de cette année 2005, c'est la quatrième année consécutive que le bilan s'améliore, mais le rythme de baisse se ralentit après la baisse exceptionnelle de 20,9 % en 2003 et la baisse substantielle de 8,7 % en 2004.

La baisse a surtout profité aux routes de **rase campagne** ce qui explique que les principales baisses du nombre de tués en 2005 par rapport à 2004 concernent les autoroutes de dégagement (- 22,5 %), les routes nationales (- 9,9 %), les usagers voitures de tourisme (- 10,0 %) et de véhicules utilitaires (- 9,0 %), les enfants de moins de 15 ans (- 25,1 %) et la classe des 25-44 ans (- 10,5 %). L'exception concerne les autoroutes de liaison (+ 16,7 %) mais elles avaient connu l'an dernier d'excellents résultats (- 34,5 %).

À l'inverse, on observe une hausse des accidents en **zone urbaine** ce qui a entraîné des augmentations du nombre des tués pour les piétons (+ 8,0 %), les cyclomotoristes (+ 3,8 %), les motocyclistes (+ 1,3 %) et les jeunes de 15 à 17 ans (+ 12,6 %).

S'agissant de l'évolution intra-annuelle analysée en données CVS, on constate une très grande stabilité au cours de l'année 2005 : en dehors du mois de juillet qui apparaît comme une exception, tous les mois oscillent entre ± 5 % autour de la tendance moyenne à 5 140.

Le principal facteur ayant contribué à ces résultats est la baisse de 1,9 % des vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes et par les motocyclistes. Cette baisse est due d'abord au développement du contrôle-

sanction automatisé qui a multiplié par deux le nombre d'infractions vitesse mais également à la forte hausse du prix des carburants.

Cette hausse des prix des carburants a également contribué à une stagnation du trafic par rapport à l'an dernier alors qu'il progressait régulièrement de 2,5 à 3 % au cours des dernières années : cette année comme en 2004, les progrès obtenus en particulier grâce aux améliorations des véhicules et des infrastructures n'ont donc pas été contrebalancés par des hausses du trafic et sont donc visibles dans la baisse du nombre des tués.

Les progrès en matière de port de la ceinture se poursuivent en ville, les taux de port en rase campagne avoisinant maintenant les 100 %.

En ce qui concerne le facteur alcool, l'année 2005 a été perturbée par le changement de définition de la personne tuée qui a fortement diminué le nombre des alcoolémies indéterminées et par des dysfonctionnements dans les logiciels des forces de l'ordre. Les analyses montrent une assez nette baisse du nombre d'accidents mortels avec alcool, de 30,9 % à 28,1 %, alors que l'alcoolémie des conducteurs en circulation reste stable.

À noter que, malgré le quasi-abandon de la mesure sur les feux de croisement de jour, les automobilistes continuent à les utiliser l'hiver et sur le réseau à grande circulation.

Pour les prochains mois, il semblerait qu'on s'achemine vers un retour à la tendance séculaire de l'ordre de 2 % de baisse. Il est donc peu probable que l'on puisse descendre, en 2006, en dessous des 5 000 tués (à trente jours).

Des progrès sont cependant encore possibles dans le domaine des vitesses à cause notamment du phénomène que nous avons signalé dans l'édition 2004, du poids modérateur de plus en plus important des conducteurs n'ayant pas douze points sur leur permis de conduire.

Le bilan 2005 de la France entière, métropole + départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion) s'établit comme suit :

- 87 026 accidents corporels ;
- 5 543 tués à trente jours ;
- 111 683 blessés dont 40 792 blessés hospitalisés.

Ce bilan est en diminution, par rapport à celui de 2004, de 0,9 % pour les accidents corporels, de 4,7 % pour les tués à trente jours et reste quasiment stable pour le nombre de blessés.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement les quatre départements d'outre-mer, on a constaté en 2005 :

- 2 501 accidents corporels ;
- 225 tués à trente jours ;
- 3 607 blessés dont 981 blessés hospitalisés ;

ce qui représente, par rapport à 2004, une augmentation des nombres d'accidents corporels (+ 3,7 %) et de blessés (+ 9,9 %) et une quasi stabilité du nombre de tués (- 0,4 %).

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

Le bilan 2005 de la France métropolitaine s'établit comme suit :

- 84 525 accidents corporels ;
- 5 318 tués à trente jours ;
- 108 076 blessés dont 39 811 blessés hospitalisés.

Cette année 2005 présente un bilan en retrait par rapport à celui de l'année bissextile 2004 avec - 1,0 % d'accidents corporels, - 4,9 % de tués et - 0,3 % de blessés.

C'est la quatrième année consécutive que le nombre de tués diminue de façon significative, sans toutefois retrouver la baisse spectaculaire et exceptionnelle de 2003 (- 20,9 %) et en vingt ans, seules quatre années ont enregistré des hausses par rapport à l'année précédente : 1986 (+ 4,9 %), 1988 (+ 7,0 %), 1998 (+ 5,6 %) et 2001 (+ 1,0 %).

La gravité, avec 6,29 tués pour 100 accidents corporels est inférieure de 0,26 point à celle de l'an dernier.

Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2005 comparée à l'année 2004.

Grande stabilité tout au long de l'année 2005, sauf en juillet

En analyse corrigée des variations saisonnières (CVS), l'année 2005 a été marquée par une très grande stabilité du nombre de tués, à ± 5 % autour de la tendance moyenne à 5 140. Seul le mois de juillet s'est démarqué en montant jusqu'à plus de 6 200 tués.

La circulation stagne et la consommation de carburants diminue

La circulation mesurée sur le seul réseau national (autoroutes et routes nationales) a quasiment stagné en 2005 puisqu'elle n'a progressé que de 0,3 % par rapport à l'an dernier (en retrait de 1,8 point par rapport à la hausse constatée en 2004). Elle est très loin des progressions des années antérieures qui se situaient aux environs de 3 à 4 % par an.

Cette année, la circulation sur les autoroutes n'a globalement augmenté que de 0,5 % qui se répartissent en une diminution de 0,4 % sur les autoroutes de dégagement et une augmentation de 1,1 % sur les autoroutes de liaison. Elle n'a pas progressé sur les routes nationales alors qu'elle s'était accrue de 1 % l'an dernier.

La consommation de carburants de 2005 a diminué de 1,1 % par rapport à celle de 2004 qui était restée stable. Bien que le parc poursuive sa diesélisation, l'augmentation de la consommation de gazole (+ 1,0 %) n'a pas compensé la baisse de consommation d'essence.

Poursuite du renforcement des contrôles

Le nombre d'infractions hors stationnement s'est accru de 34,1 % en 2005, faisant suite aux 29,3 % déjà enregistrés l'an dernier. Cette forte variation est due en grande partie 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 près de deux alors que le nombre de procès-verbaux traditionnels n'a augmenté que de 6 %.

Pour les autres « grandes » infractions, le nombre d'infractions pour non-respect du panneau stop a augmenté de 10,6 % et celui pour franchissement de feux rouges de 1,3 %. En revanche, on assiste à une diminution du nombre d'infractions pour non-port de la ceinture de sécurité (- 17,8 %) et pour non-port du casque (- 4,3 %).

Les dépistages d'alcoolémie pratiqués ont augmenté de 12,9 % et parmi eux les dépistages préventifs ont progressé de 13,5 %.

7,4 millions de points retirés en 2005

Plus de 7,4 millions de points ont été retirés des permis cette année, ce qui représente une augmentation de près de 16 % par rapport à 2004.

Les excès de vitesse représentent 65 % des infractions traitées, contre 53 % en 2004. 69 % des excès de vitesse qui ont fait l'objet d'un retrait de points sont inférieurs à 20 km/h et 1 % égaux ou supérieurs à 50 km/h.

54 242 permis ont été invalidés, en progression de 37 % par rapport à l'an dernier. Pour autant, les conducteurs sans permis, impliqués dans les accidents corporels, ont été moins nombreux en 2005 (1,6 % contre 1,8 % en 2004).

Pas de progrès en terme d'alcoolémie

L'analyse du rôle de l'alcool dans l'insécurité routière a été perturbée en 2005 par deux facteurs : d'une part, la modification de la définition du tué (de six jours à trente jours) en allongeant les délais de collecte des données, a fortement baissé le taux d'indéterminés, ce qui oblige à être très prudents dans les comparaisons avec l'année 2004. D'autre part, des dysfonctionnements dans les logiciels des forces de l'ordre ont entraîné des erreurs dans les données du fichier des accidents ce qui a conduit à procéder à des vérifications et des corrections de tous les accidents mortels. Les premières analyses montrent une assez nette baisse des accidents mortels avec alcool de 30,9 % à 28,1 % alors que l'alcoolémie des conducteurs en circulation ne bouge pas (2,46 % au lieu de 2,42 %).

Une des hypothèses pouvant expliquer cette baisse serait le rôle de la diminution de la vitesse moyenne sur les routes.

Diminution de la vitesse moyenne et des taux de dépassement de cette vitesse par les automobilistes. Diminution des grands excès de vitesse

En 2005, la vitesse moyenne pratiquée de jour par les voitures de tourisme, tous réseaux confondus est de 83,1 km/h, en diminution de 8 km/h depuis le pic observé au premier quadrimestre 2002.

Toujours tous réseaux confondus, les taux de dépassement de la vitesse limite se situe à 16 % pour les voitures de tourisme (20 % en 2004), à 40 % pour les motocyclettes et à 20 % pour les poids lourds.

En 2005, le nombre de grands excès de vitesse (dépassements de plus de 30 km/h) a été divisé par cinq par rapport à 2002 pour les automobilistes. Pour les motocyclistes la proportion de grands excès de vitesse est forte et diminue moins vite dans le temps que pour les automobilistes.

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 tous les réseaux et sont les plus faibles des cinq dernières années. Elles ont baissé de 2 à 5 km/h sur les réseaux de rase campagne et de 1 à 2 km/h en milieu urbain. De nuit, les vitesses moyennes sont restées assez stables en agglomération et sur les autoroutes de dégagement et ont diminué en rase campagne, de 2 à 3 km/h selon les réseaux. Toutefois, les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont toujours supérieures aux vitesses pratiquées de jour.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées à peu près stables, à l'exception des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles se sont nettement améliorées, surtout pour les poids lourds de quatre essieux et plus qui représentent la grande majorité du parc.

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes sont restées stables en agglomération, ont augmenté sur les routes départementales mais ont diminué partout ailleurs. Elles demeurent toutefois très supérieures aux vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes de jour et souvent au-dessus des vitesses limites autorisées.

Poursuite de l'augmentation du taux de port de la ceinture de sécurité en ville

L'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture à l'avant des voitures de tourisme qui avait progressé de dix points entre 1992 (80,6 %) et 2001 (91,3 %) se situe maintenant à 97,0 %.

Comme en 2004, on remarque une progression du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme en 2005, particulièrement en milieu urbain, les taux relevés en rase campagne étant désormais proches de 100 %. On observe par ailleurs que les disparités régionales sont quasiment résorbées, même si dans les faits les villes du sud de la France conservent encore des taux de port inférieurs à ceux des villes du Nord.

À l'arrière, 77 % des usagers des voitures de tourisme ont bouclé leur ceinture en 2005, taux plus élevé parmi les enfants (83 %) que parmi les adultes (70 %).

Amélioration en rase campagne, dégradation en milieu urbain

Les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent nettement en rase campagne mais augmentent en milieu urbain. La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, qui est cinq fois moins élevée en milieu urbain qu'en rase campagne diminue de 0,6 point sur ce dernier réseau mais augmente de 0,16 point en milieu urbain.

Par tailles d'agglomérations, la quasi-totalité des indicateurs sont en hausse et c'est dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants que la situation est la plus défavorable puisqu'on y enregistre les plus fortes augmentations. Il n'y a que dans les villes de plus de 100 000 habitants que la gravité des accidents reste à peu près stable. Elle augmente partout ailleurs.

Amélioration sur les routes nationales et départementales mais dégradation sur les autoroutes de liaison

C'est sur les routes nationales et départementales que la situation est la plus favorable avec une diminution des indicateurs très souvent beaucoup plus forte que la moyenne.

En revanche, on constate une nette dégradation sur les autoroutes de liaison (+ 16,7 % de tués) qui fait suite à la nette amélioration qui avait été enregistrée l'an dernier sur ce réseau (- 14,8 % d'accidents corporels, - 34,5 % de tués et - 12,4 % de blessés). Sur les autoroutes de dégagement, si les nombres d'accidents corporels et de blessés augmentent fortement, le nombre de tués est en nette diminution.

Sur les voies communales, le bilan est plus contrasté avec moins de tués et plus de blessés pour un nombre d'accidents corporels quasiment stable.

Les taux de tués aux 100 millions de kilomètres parcourus augmentent peu sur les routes départementales, fortement sur les autoroutes de liaison et diminuent partout ailleurs.

Fortes diminutions du nombre de tués pour les usagers de voitures de tourisme et de véhicules utilitaires mais augmentation pour toutes les autres catégories d'usagers

Le nombre de tués diminue pour les usagers de voitures de tourisme (- 10,0 %) et de véhicules utilitaires (- 9,0 %) mais augmente pour toutes les autres catégories d'usagers, de + 0,6 % pour les cyclistes à + 8,0 % pour les piétons.

Le nombre de blessés diminue pour les piétons (- 1,4 %), les cyclomotoristes (- 11,7 %) et les usagers de voitures de tourisme (- 2,4 %) mais augmente pour toutes les autres catégories d'usagers, en particulier pour les motocyclistes (+ 16,3 %), les usagers de poids lourds (+ 11,0 %) et de véhicules utilitaires (+ 9,8 %).

La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des catégories d'usagers, de - 0,12 point pour les cyclistes à - 0,73 point pour les usagers de véhicules utilitaires mais augmente de la même façon (+ 0,37 point) pour les piétons et les cyclomotoristes.

Le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âge mais augmente pour les jeunes de 15 à 17 ans et pour les aînés

En 2004, la classe des 18-24 ans était la seule à enregistrer une légère augmentation du nombre de tués (+ 0,7 %). En 2005, elle présente une diminution de 6,9 %. Deux autres classes l'accompagnent dans cette baisse, celle des moins de 15 ans (- 25,1 %) et celle des 25-44 ans (- 10,5 %). En revanche, la classe des 15-17 ans voit son nombre de tués augmenter de 12,6 % et celle des 65 ans et plus de 3,5 %.

Le nombre de blessés est en hausse significative pour la classe des 45-64 ans (+ 5,1 %), en quasi-stabilité pour celle des 25-44 ans (+ 0,6 %) mais diminue pour toutes les autres classes, de 0,7 % pour celle des 18-24 ans à 5,9 % pour celle des 15-17 ans.

La gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour la plupart des classes d'âge, de - 0,31 point pour les 18-24 ans et les 45-64 ans à - 0,50 point pour les moins de 15 ans mais augmente pour la classe des 15-17 ans (+ 0,45 point) et pour celle des aînés (+ 0,60 point).

Onze départements ont un sur-risque par rapport à la moyenne nationale supérieur à 50 %

L'indicateur d'accidentologie locale montre qu'en 2005 treize départements présentent un sous-risque de plus de 25 % par rapport au risque de la métropole : Rhône, Côtes-d'Armor, Corrèze, Finistère, Essonne, Hauts-de-Seine, Paris, Côte-d'Or, Ille-et-Vilaine, Savoie, Hautes-Alpes, Landes et Isère.

Onze présentent un sur-risque de plus de 50 % : Tarn, Jura, Corse-du-Sud, Tarn-et-Garonne, Ariège, Aude, Alpes-de-Haute-Provence, Haute-Saône, Yonne, Aube et Marne.

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

L'accidentologie des régions présente en 2005 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, quatre régions se détachent avec de mauvais résultats : Picardie, Centre, Champagne-Ardenne et Franche-Comté.

Parmi les meilleurs résultats, on trouve les régions Bretagne, Rhône-Alpes, Île-de-France et Alsace.

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 2004 placent la France devant l'Autriche, l'Espagne, la Belgique 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 le Royaume-Uni et devant l'Autriche.

Pour ce qui est de la conduite des motocyclettes, la France enregistre un taux 2,7 fois plus fort que l'Allemagne ou que l'Autriche (il était 2,4 fois plus élevé qu'en Allemagne l'an dernier).



Rappel du bilan des vingt précédentes années

	Accidents corporels		dont accidents mortels	Tués à 6 jours		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
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 Obs.	85 390	- 5,4	4 766	5 232	- 8,7	17 435	91 292	108 727	- 6,2	6,13

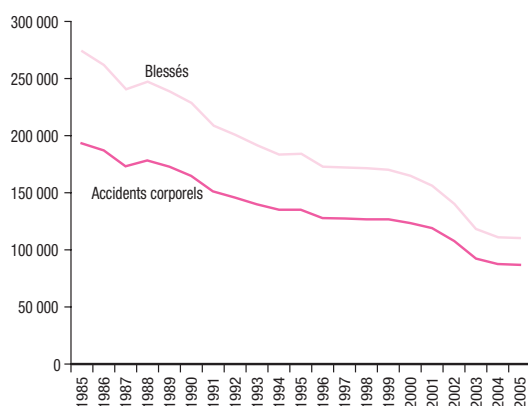
	Accidents corporels		dont accidents mortels	Tués à 30 jours		Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
2004 Cal.	85 390			5 593				108 366		6,55
2005	84 525	- 1,0	4 857	5 318	- 4,9	39 811	68 265	108 076	- 0,3	6,29

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours – pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

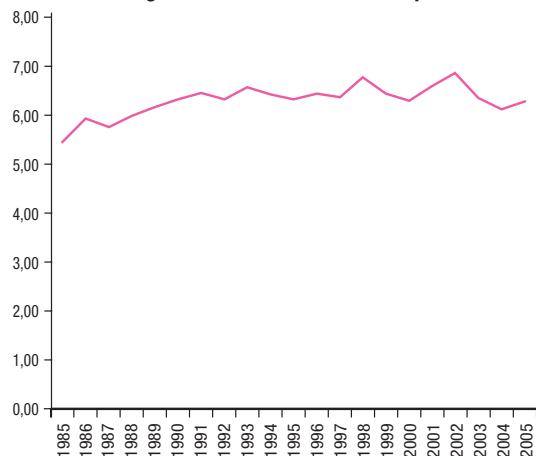
Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour effectuer des comparaisons, l'Observatoire utilise un coefficient de majoration du nombre de tués qui s'élève à 9 % jusqu'en 1992, 5,7 % de 1993 à 2003 et 6,9 % en 2004. Toutefois, afin de simplifier les calculs, l'Observatoire préconise une majoration unique de 6,9 % pour les comparaisons avec chacune des années remontant jusqu'à l'année 2000.

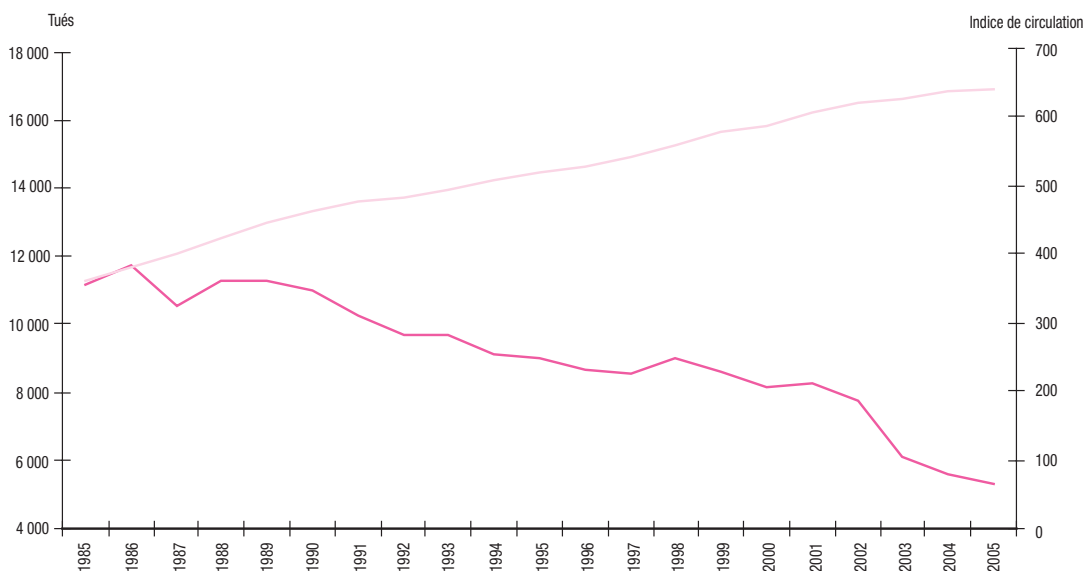
Évolution des nombres d'accidents corporels et de blessés en métropole



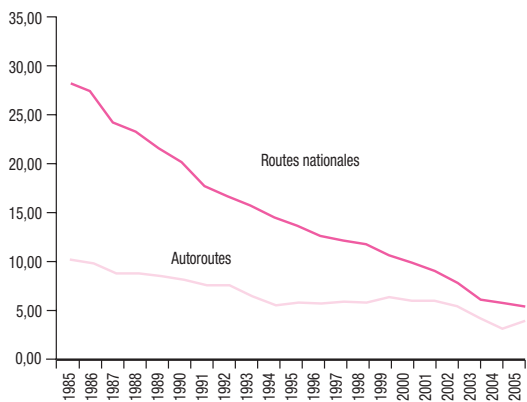
Évolution de la gravité des accidents en métropole



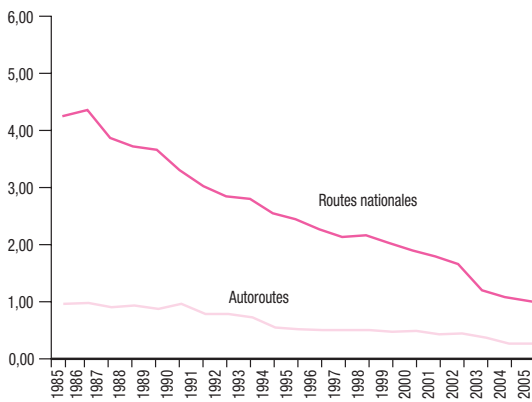
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation en métropole



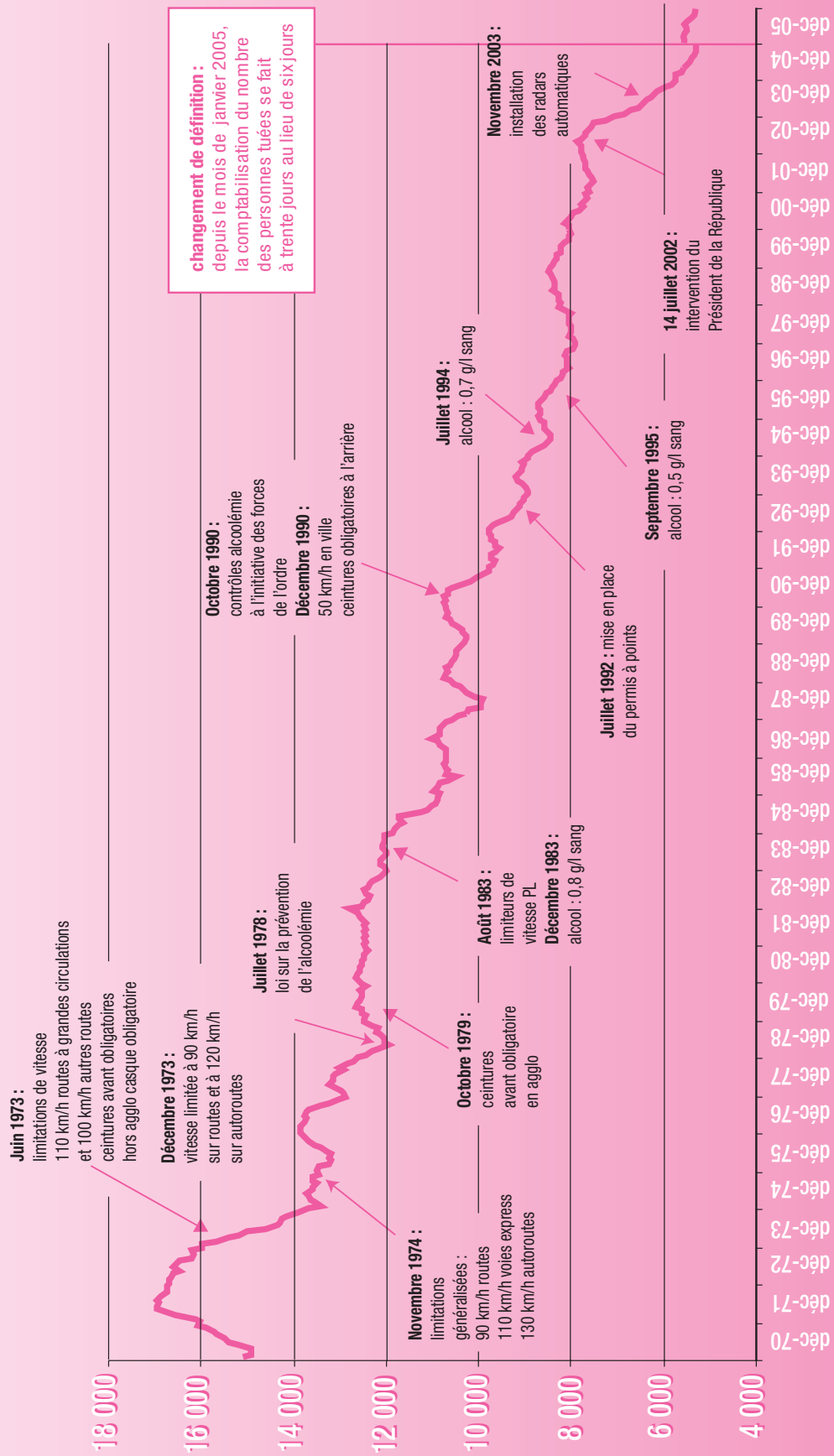
Évolution du taux d'accidents (pour 100 millions de km parcourus) en métropole



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



Évolution du nombre de tués 1970-2005 (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 2005 (les données se rapportant à d'autres années sont signalées) 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 BAAC¹ qui sont remplies par les forces de l'ordre après chaque accident corporel. On se reportera, pour cet aspect, au chapitre qui traite du fichier des accidents corporels.

Une nécessité : évaluer le risque. La plus grande difficulté méthodologique, dans le domaine de l'accidentologie, consiste à ne pas se contenter de mesurer la fréquence des accidents mais à évaluer le risque c'est-à-dire la fréquence des accidents rapportés à l'exposition au risque qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être une autre variable². 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'utilisateur (âge, sexe...), la localisation (type de réseau : autoroute, route nationale... ; les différences locales), le moment (mois, jour, heure) et l'infraction (alcool, vitesse, port de la ceinture).

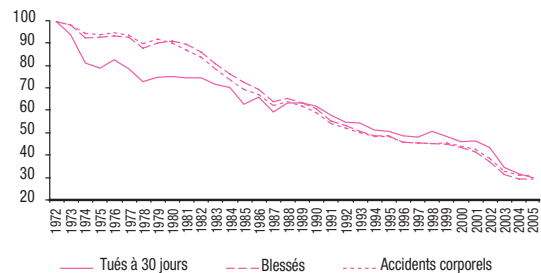
À retenir particulièrement. Au total, on retiendra plus particulièrement les points suivants :

- 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.

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, 8,7 % en 2004 et 4,9 % en 2005. En quatre ans, entre 2001 et 2005, le gain s'élève à - 35,6 % pour les tués et - 29,6 % pour les blessés. Par rapport à la tendance de longue période, le gain cumulé sur quatre ans est estimé à 6 380 vies sauvées.

En dix ans, depuis 1995, le nombre d'accidents a diminué de 36,4 %, celui des tués de 40,9 %, et celui des blessés de 40,2 %.

Évolution comparée du nombre d'accidents et de victimes sur 33 ans (base 100 en 1972)



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.

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 peut ainsi estimer à environ 3 200 le nombre d'orphelins de moins de 18 ans induits par les accidents de la route en 2005, ce qui représente environ six orphelins pour dix tués.

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

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

LE MODE DE DÉPLACEMENT

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

Tués	1995	2005
Piétons	12,21 %	11,94 %
Cyclistes	4,45 %	3,38 %
Cyclomotoristes	5,60 %	6,69 %
Motocyclistes	9,27 %	16,57 %
Usagers de VL	64,06 %	57,63 %
Usagers de PL	1,52 %	1,69 %
Autres usagers	2,89 %	2,09 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les « autres » modes de déplacement sont principalement les camionnettes, les voitures 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	273	2 020*	135
Motocyclistes	748	4 728*	158
Voitures	86	—	—
VL	102	13 164	8
PL	159	48 948	3

* Chiffre mi-2003.

Sources : ONISR, fichier des accidents et 43^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.

Le risque par kilomètre parcouru pour les motocyclistes est vingt fois supérieur à celui des VL.

Les **poids lourds** représentent plus de 6 % des kilomètres parcourus et seulement 3,3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 8,9 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru moins impliqués mais leurs accidents sont plus graves : 13,7 % des tués dont 1,7 % 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 motocyclistes ne représentent que 0,8 % du trafic mais 12,9 % des véhicules impliqués dans les accidents et 16,8 % des victimes.

Le risque particulier des **motocyclistes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto par goût (82 % 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 cm³ 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 2005, 55 % du total des accidents de motos, et 37 % des accidents de VL.

Le **cyclomoteur** est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 48 % des tués avec des cyclomoteurs. Toutefois le parc est en diminution.

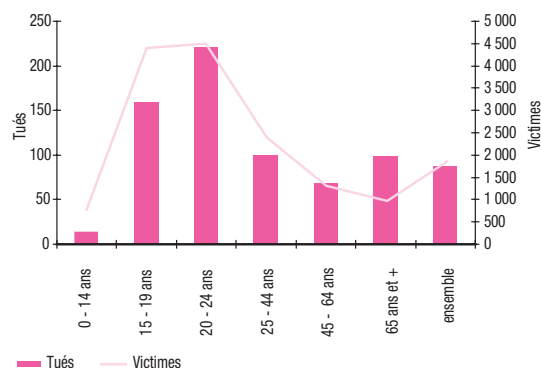
On ne connaît pas le kilométrage parcouru à **bicyclette**, mais on sait que la pratique a notablement augmenté avec le développement des vélos de loisir (à titre d'illustration, on peut observer que les ventes de VTT, adultes et enfants, VTC, BMX et bicross représentaient en 2004 plus de 70 % des ventes totales de bicyclettes).

Les **piétons** victimes d'accidents de la route sont d'abord un phénomène urbain : deux tiers des piétons tués le sont en ville alors que pour les autres victimes le taux est inférieur à un quart.

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

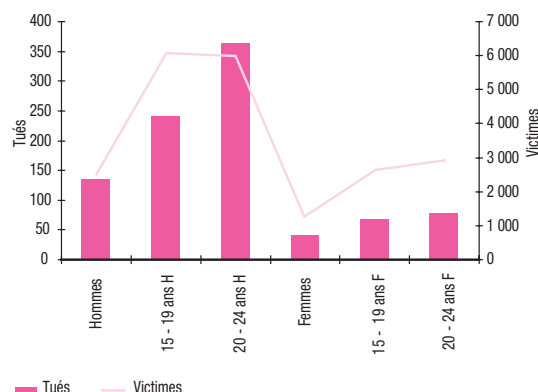


On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (60 % contre 40 % pour le reste de la population) et le week-end (41 % contre 32 %).

En fonction du sexe

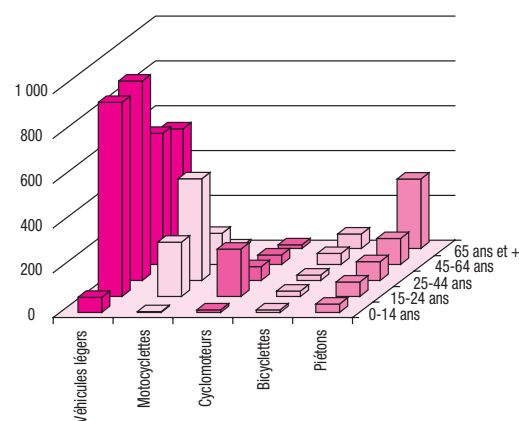
Nombre de victimes et de tués par million d'individus par classe d'âge et par sexe



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	6,2 %	10,6 %	13,7 %	18,9 %	50,6 %	100 %
Bicyclettes	6,7 %	13,9 %	13,9 %	28,3 %	37,2 %	100 %
Cyclomoteurs	3,4 %	61,5 %	18,0 %	12,4 %	4,8 %	100 %
Motocyclettes	0,5 %	28,5 %	53,3 %	16,3 %	1,4 %	100 %
Véhicules légers	2,3 %	29,4 %	30,2 %	19,9 %	18,1 %	100 %
Poids lourds	1,1 %	8,9 %	48,9 %	36,7 %	4,4 %	100 %

Les jeunes. Les 0 à 14 ans sont de manière importante des usagers vulnérables : environ 36 % des tués dans cette classe d'âge sont des piétons ou des cyclistes.

Un grand nombre d'enquêtes ou d'études sociologiques confirmer 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 28 % 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) ³.

Les femmes. Pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes ont 3,7 fois moins de risque d'être tuées et étaient, en 2004, 9,4 fois moins condamnées pour des délits.

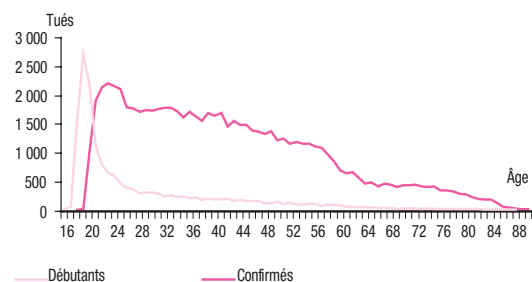
Les personnes âgées. Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides : elles représentent plus de 50 % des piétons tués et plus de 37 % des cyclistes tués.

Conducteurs. On estime à environ 36 700 000 le nombre de personnes qui se servent effectivement de leur permis de conduire ⁴. 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 2005.

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.

3. Données INSERM 2001.
4. Résultat calculé à partir de l'enquête annuelle sur 10 000 ménages de la SOFRES.

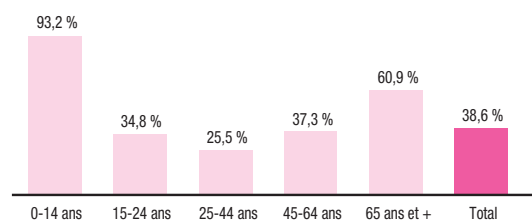
Conducteurs impliqués dans un accident corporel selon l'âge et l'ancienneté du permis



Les étrangers. Sur le territoire national, les étrangers représentaient en 2003 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 %	21,4 %	6,1 %	6,1 %
RN	2,6 %	17,1 %	12,5 %	21,5 %
RD	35,9 %	35,2 %	28,0 %	53,8 %
Autres*	60,5 %	26,3 %	53,4 %	18,6 %

* Essentiellement réseau urbain

Ce tableau montre l'importance du trafic sur autoroutes et la part relativement faible des accidents qui y surviennent ; la part importante des routes nationales et départementales 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 ⁵).

Les autoroutes. Les autoroutes sont quatre fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de kilomètres parcourus de 0,27 alors que les routes nationales ont un taux de 1,00). En dix ans, les deux réseaux ont vu ce taux baisser considérablement.

32 % des tués sur autoroutes n'avaient pas leur ceinture ⁶. 32 % des accidents corporels sont des collisions arrière ou en chaîne. Les accidents en contresens sont très rares (0,7 % des accidents). Ils représentent 24 tués en 2005.

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 fixes : 1 360 tués en 2005 dont 626 tués sur des arbres ou des poteaux. Les EDA ⁷ ont montré l'importance des zones de récupération dans les virages.

Le milieu urbain. En ville : le phénomène de la densité se vérifie aussi puisqu'on observe que la gravité de l'accidentologie diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération. Parmi les tués, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (27,7 % des tués contre 4,8 % en rase campagne), les motocyclistes (20,9 % contre 14,6 %) et les cyclomoteuristes (10,7 % contre 4,9 %).

Les indicateurs d'accidentologie locale. Le ratio tué pour un million d'habitants va de 20 pour les Hauts-de-Seine à 192 pour les Alpes-de-Haute-Provence et le Jura. 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 parmi les départements les plus sûrs figurent des départements urbains : les Hauts-de-Seine (- 35 %), l'Essonne (- 31 %) et le Rhône (- 30 %). Les départements des Landes (- 41 %), de la Côte-d'Or et de l'Isère (- 37 %) sont les mieux classés. Inversement, les départements les moins sûrs sont la Corse-du-Sud (+ 84 %), l'Yonne (+ 59 %), le Gers (+ 58 %) et l'Ariège (+ 56 %).

5. 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.

6. 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.

7. Études détaillées d'accidents.

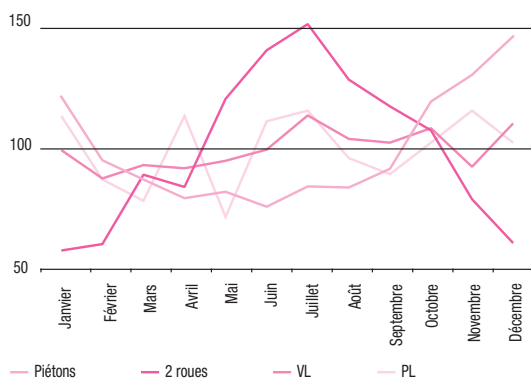
LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

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'éclairage (rapport jour/nuit).

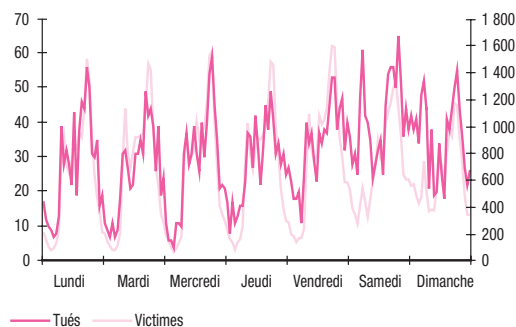
L'effet saisonnier est très différent en fonction du type d'usager : l'évolution intra-annuelle pour les poids lourds est la même que pour les véhicules légers, avec cependant des pointes prononcées en juillet et en novembre ; l'ensemble des deux-roues a une pointe très marquée en période estivale alors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

Nombre de tués en fonction des saisons et selon le type d'usager 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 %.

En fonction de l'heure et du jour de la semaine



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.

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 35 % des blessés hospitalisés et 45 % des tués.

Autres paramètres. 10,8 % des accidents se sont produits en 2005 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 102 tués (1,9 % des tués) par temps de brouillard :

- 76 % des victimes sont locales⁸ ;
- 15 % des victimes conducteurs et piétons le sont lors d'un déplacement domicile-travail, et 8,2 % lors d'un déplacement professionnel.

Conditions de l'accident : 21 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 15,6 % un véhicule seul avec un piéton, 10,9 % des collisions sont frontales, plus de 92 % des accidents mortels n'ont qu'un mort ; 0,4 % des accidents mortels ont plus de trois morts.

LES PRINCIPAUX FACTEURS ET LES ACTIONS LES PLUS EFFICACES LES FACTEURS

L'alcool (chiffres 2004). 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 26 % le nombre de tués qui seraient sauvés si tous les conducteurs ne dépassaient pas la limite légale de l'alcool.

La vitesse. Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est globalement en retrait en 2005, reste un comportement de masse puisque c'est le cas de plus de 40 % des automobilistes, de plus de 50 % des conducteurs de poids lourds et de plus de 60 % des motocyclistes, tous

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

réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont en baisse sensible en 2005, exceptés pour les motocyclistes. Ils s'élevèrent à 18,9 % pour les véhicules de tourisme (contre 21,9 % en 2004) à 16,5 %, pour les poids lourds hors autoroutes (18,0 % en 2004) et 41,8 % pour les motos (contre 40,9 % en 2003).

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations sont les plus élevés avec 68 % 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 sur tous les réseaux excepté sur les autoroutes de liaison.

En ce qui concerne la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes en France, on observe qu'en trois ans, entre 2002 et 2005, elle a baissé de plus de six kilomètres/heure, passant de 89,5 km/h à 83,1 km/h tous réseaux confondus.

Les interdistances. Les données 2005 recueillies sur les interdistances ont confirmé les premières constatations effectuées depuis 2002. 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 5,1 % des conducteurs on observe un temps intervéhiculaire inférieur à une seconde (5,0 % en 2004). Ces deux indicateurs passent respectivement à 56,1 % (contre 56,2 % en 2004) et 12,0 % (contre 12,1 % en 2004) 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 (2,7 %), les franchissements de feux (1,4 %) et le non-respect des stops (0,8 %).

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 2005, le taux global de port de la ceinture pour les places avant des véhicules légers a continué de progresser, notamment en milieu urbain. En rase campagne il s'est élevé à 98,3 %. Il était égal 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 22 points : 71,8 % de taux de port en 1995, 94,2 % en 2005.

On estime par ailleurs à 509 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).

Le téléphone portable. Sauf exception, il n'est pas possible aux forces de l'ordre qui remplissent le BAAC de dire si le téléphone portable a pu jouer un rôle dans un accident. Des études menées au Canada et en Australie ont montré que le téléphone portable, même « main libre » multipliait par près de quatre le risque d'accidents.

Le cannabis. Environ 2,5 % des accidents mortels auraient pu être évités si tous les conducteurs avaient respecté la législation concernant la consommation de cannabis.

LES PRINCIPALES ACTIONS

La communication (information et campagnes) et la mobilisation locale d'une part, le contrôle et les sanctions d'autre part, sont les modes d'action les plus efficaces en faveur de la sécurité routière.

Par ailleurs, les améliorations régulières des infrastructures et des véhicules participent aux progrès de la sécurité. C'est ainsi que le traitement des obstacles latéraux (arbres ou poteaux) permettrait de réduire de 6 % le nombre de victimes tuées sur la route.

L'efficacité des contrôles. En 2005, le nombre d'infractions sanctionnées hors stationnement était de 10,6 millions (contre 7,9 en 2004), la part du contrôle automatisé étant de 4,1 millions. Depuis la mise en place des premiers radars en novembre 2003, le nombre des contrôles de vitesse s'est en effet fortement accru et les infractions constatées ont plus que doublé, la part du contrôle automatisé ayant atteint les 70 % en 2005.

Les contrôles de l'alcoolémie ont également nettement progressé au cours des dix dernières années puisque leur nombre est passé de 6,2 millions de dépistages préventifs en 1996 à 9,0 millions en 2005.

Le permis à points. Il joue un rôle important pour améliorer les comportements.

En 2005, 7 461 475 points ont été retirés à 3 572 806 conducteurs (infraction moyenne de 2,1 points), mais seulement 54 242 permis ont été retirés pendant que 815 952 conducteurs retrouvaient leur capital de points après trois années sans infraction.



Actions 2005 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 post-permis 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 sur le contrôle-sanction qui sont mises 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 2005.

Au cours de l'année 2005, l'action des pouvoirs publics a porté sur deux axes principaux :

- **La poursuite du déploiement du contrôle automatisé**
Au cours de l'année 2005, le dispositif de contrôle-sanction automatisé a été consolidé : 502 radars supplémentaires ont été mis en place, ce qui fait un total de 1 003 radars sur le territoire. Comme l'a montré l'évaluation faite par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, les vitesses globales ont fortement diminué (20 % de dépassement de 10 km/h au-dessus de la limitation de vitesse, contre 35 % en 2002) et les dépassements de plus de 30 km/h ont été divisés par cinq. L'évaluation montre également que les trois quarts de la baisse des accidents sont attribuables à la baisse des vitesses, elle-même due en grande partie au contrôle-sanction automatisé.

- **Des actions de communication et de mobilisation**
En 2005, deux catégories de publics ont été jugées prioritaires : les jeunes (15-24 ans) et les conducteurs de deux-roues motorisés.

Deux campagnes de communication importantes ont porté sur les jeunes pour les inciter à adopter le principe du conducteur désigné avant de sortir.

Un personnage a été créé (Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas) pour incarner ce concept.

Les conducteurs de deux-roues motorisés ont fait l'objet d'une campagne destinée à leur faire comprendre, ainsi qu'aux automobilistes, qu'ils sont plus fragiles et qu'ils doivent, de ce fait, respecter les règles du Code de la route.

D'autres campagnes plus générales ont sensibilisé les citoyens sur le port de la ceinture de sécurité à l'arrière et sur les risques des trajets quotidiens de proximité.

Par ailleurs, « Le permis à un euro par jour » a été conçu comme une mesure positive en direction des jeunes à côté des mesures plutôt répressives du contrôle et de la sanction. Il présente en plus l'avantage de renforcer la lutte contre la conduite sans permis.

Enfin, faisant suite à la campagne engagée en 2004 sur les feux de jour, le gouvernement, au vu des oppositions qui s'étaient exprimées notamment dans les milieux motocyclistes, n'a pas jugé opportun de rendre obligatoires les feux de croisement mais a en revanche engagé, auprès de la Commission européenne, les démarches pour la généralisation des feux dédiés.

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Le Conseil installé depuis octobre 2001, était arrivé au terme de son premier mandat. Afin d'améliorer sa représentativité, notamment celle des jeunes, le décret du 7 février 2005 a ajouté cinq nouveaux membres au collège des représentants d'associations agissant dans le domaine de la sécurité routière.

Le CNSR a réalisé le bilan de son activité de 2001 à 2004, lui permettant ainsi de donner une meilleure visibilité à son action.

En 2005, le CNSR a tenu quatre séances plénières durant lesquelles il a notamment abordé les thèmes suivants : la politique de communication et les mesures adoptées par la délégation interministérielle à la sécurité routière, le bilan de la sécurité routière de 2004, le lancement du permis à un euro, l'étude sur les stupéfiants et accidents mortels (SAM).

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 cinquante-trois 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

Lors de la séance du 6 décembre 2005, les membres du CNSR ont également adopté deux résolutions :

- la première pour soutenir une proposition de loi, visant à redéfinir le champ d'application du délit d'homicide involontaire en matière d'accident de la circulation, en le complétant par « le délit d'homicide par mise en danger caractérisée de la vie d'autrui ». Cette nouvelle qualification correspondrait davantage à la gravité des infractions et induirait des peines de prison et des amendes plus élevées ;
- la seconde sur les feux de jour (*cf. infra* chapitre sur les feux de jour).

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Les deux Comités interministériels qui se sont tenus les 24 janvier et 1^{er} juillet 2005 ont décidé de nouvelles mesures s'articulant autour des thèmes suivants :

Des actions en faveur des jeunes

- Plan d'actions à la sortie des établissements de nuit (contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants, engagements

des dirigeants des établissements de nuit par la signature de chartes avec le préfet).

- Permis à un euro par jour.
- Nouvelle procédure d'organisation des épreuves pour les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR).

Un plan d'actions pour les deux-roues motorisés

- Lutte contre le débridage (la commercialisation et la circulation d'un deux-roues à moteur « débridé » seront sanctionnées plus fermement).
- Contrôle des cyclomoteurs.

Un plan d'actions pour le port systématique de la ceinture de sécurité

Responsabilité du conducteur d'un véhicule étendue à l'ensemble des passagers mineurs qu'il transporte et transposition de la directive européenne de 2003.

La santé publique

- Sensibilisation du corps médical à l'aptitude médicale à la conduite.
- Instauration d'une visite médicale annuelle à partir de 60 ans pour tout conducteur de car.
- Expérimentation du dépistage salivaire des produits stupéfiants.

La mobilisation des acteurs

- Le thème de la Semaine de la sécurité routière en 2005 a été consacré aux petits trajets de tous les jours.
- L'Association des maires de France et l'État ont signé une charte de sécurité routière déclinable au niveau départemental.
- La deuxième édition des « États généraux de la sécurité routière » s'est tenue le 20 octobre 2005.

La poursuite du déploiement du contrôle-sanction automatisé

Le programme de la Direction du programme interministériel contrôle automatisé (DPICA) visant la mise en place de 1 000 radars à la fin 2005 a été réalisé de la manière suivante :

- 10 mai 2004 : 101 radars (71 fixes et 30 mobiles) ;
- 31 décembre 2004 : 400 radars de plus (232 fixes et 168 mobiles) ;
- 31 décembre 2005 : 502 radars supplémentaires (387 fixes et 115 mobiles).

Le CISR du 1^{er} juillet 2005 a décidé de l'implantation de 500 nouveaux dispositifs à installer en 2006.

Les sites d'implantations retenus sont ceux qui ont été communiqués par chaque préfecture avec leur ordre de priorité suivant des critères d'implantation prenant en compte le caractère accidentogène des lieux, l'implication du facteur vitesse dans les accidents, la difficulté d'effectuer des contrôles classiques, ainsi qu'une logique d'itinéraires permettant d'homogénéiser la pose des équipements sur l'ensemble du territoire.

Diverses évolutions ont vu le jour en 2005, notamment celles permettant le paramétrage à distance des radars, la télémaintenance et la signalisation améliorée à l'aide de bandes rétro-réfléchissantes jaunes et noires...

Le contrôle automatisé tel qu'il est actuellement en vigueur

Ce contrôle a été créé par arrêté interministériel du 13 octobre 2004. L'automatisation permet d'assurer des contrôles permanents à partir, soit de postes fixes et intégrés dans l'infrastructure, soit de postes mobiles. Les premières phases de la chaîne de contrôle (constatation des infractions, relevé des données et transmission vers le centre de traitement) sont entièrement automatisées. Les systèmes de transmission utilisent des réseaux de télécommunication (le plus souvent réseaux ADSL) dédiés, avec cryptage des données. Les phases concernant le traitement des infractions et le recouvrement des amendes font l'objet d'un traitement informatique unique au monde.

Bilan qualitatif, quantitatif et financier du programme

- L'engagement financier s'est élevé à 134 millions d'euros.
- Le produit des amendes a été de 217 millions d'euros (dont 13 millions d'euros pour les amendes forfaitaires majorées).
- La création en 2006 d'un compte d'affectation spécial (CAS) d'un montant de 140 millions d'euros recouvre pour 120 millions le budget alloué aux radars, pour 11 millions les opérations de sécurité routière et pour 9 millions le renouvellement du fichier du permis de conduire.
- 8 671 540 infractions ont été relevées (dont 1 048 489 pour les étrangers).
- Ces infractions ont donné lieu à 4 257 541 avis de contraventions,
- 60 % des paiements se sont effectués sous quinze jours.
- 1 % des avis de contraventions a fait l'objet de consignations.
- 21 % des avis de contravention ont donné lieu à des courriers de contestation, dont 70 % concernent la désignation d'un autre conducteur.

Le Centre national de traitement (CNT)

Un centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR), service commun police et gendarmerie ayant pour mission, sur l'ensemble du territoire, 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.

À côté de ce service, l'officier du ministère public (OMP) a en charge le traitement des contestations issues du contrôle automatique. Il opère sous l'autorité du procureur de la République de Rennes qui définit la politique pénale en la matière. Il peut, selon le cas, renvoyer auprès de l'OMP local, toute contestation nécessitant un complément d'enquête.

Ces deux services font partie du Centre national de traitement (CNT) installé à Rennes depuis le 18 octobre 2004 et qui emploie à ce jour 180 personnes. Ce centre intègre par ailleurs, sous l'autorité de la DPICA, des sociétés prestataires de services participant au bon fonctionnement de la chaîne contrôle automatisé.

Différentes mesures d'accompagnement ont été mises en œuvre :

- information systématique auprès du public (panneaux de signalisation, communication dans la presse locale, carte de l'emplacement des radars sur Internet) ;
- ouverture d'un centre d'appels pour répondre aux questions des usagers (2 500 appels/jour) ;
- gestion systématique et rapide des courriers reçus (3 500 courriers/jour) ;
- paiement par Internet et téléphone (13 % des recouvrements).

Les actions en cours

■ Les véhicules étrangers

Ils représentent environ 12 % des véhicules en infraction. Un groupe de travail interministériel piloté par le ministère de la Justice a pour mission de préparer des accords de coopération bilatéraux avec les pays voisins. Des négociations vont aboutir avec le Luxembourg. Des négociations sont en cours avec d'autres pays dont l'Espagne et l'Allemagne en particulier.

■ Les poids lourds

Des développements concernant le pesage et la détection des infractions à la vitesse pour les poids lourds se poursuivent, notamment avec les avancées pilotées par le ministère des Transports à la sous-direction du transport routier de la DGMT.

■ Le vandalisme

Les actes de vandalisme ont augmenté de façon significative depuis le début du programme. Différentes actions ont été entreprises pour endiguer le phénomène : télétransmission des alarmes des radars, information par affiche sur les peines encourues, optimisation du délai de remise en état de l'équipement dégradé, pose de nouvelles vitres, télésurveillance des équipements les plus impactés.

Sur les dix-huit derniers mois, le taux de dégradation est de 28 %. Ce taux à tendance depuis novembre 2005 à s'infléchir grâce aux évolutions techniques apportées au système.

■ Les deux-roues

L'installation des nouveaux équipements de terrain se fait désormais dans la plupart des cas en éloignement pour permettre l'identification des deux-roues. Fin 2005, 47 % des radars étaient implantés pour contrôler les véhicules par l'arrière.

■ Les interdistances

Une étude menée par le Laboratoire régional des Ponts et Chaussées d'Angers est en cours.

■ Les feux rouges

Des expérimentations pour tester différentes technologies ont été mises en œuvre à la fin 2005 dans six villes-pilotes (Metz, Nancy, Toulouse, Nantes, Le Vésinet, et prochainement Paris).

L'évaluation du contrôle-sanction automatisé

En 2005, l'ONISR a réalisé une évaluation du contrôle-sanction automatisé, avec la collaboration du Comité des experts du Conseil national de la sécurité routière, du SETRA, de l'INRETS et du CETE de Normandie-Centre, pour connaître l'impact de ce dispositif sur la sécurité routière. Il ressort de ce travail, achevé au début de l'année 2006 et disponible sur le site du Conseil national de la sécurité routière, que le contrôle-sanction automatisé a permis une forte intensification du contrôle de la vitesse. Il s'en est suivi une diminution importante de la vitesse des conducteurs. L'évaluation établit que les trois quarts de la baisse du nombre d'accidents et de tués sont imputables à cette baisse des vitesses.

L'expérimentation des feux de croisement de jour

Le 30 octobre 2004, le gouvernement a décidé d'engager une campagne nationale pour recommander à tous les usagers d'allumer leurs feux de croisement quand ils circulent de jour, hors agglomération. Cette campagne faisait suite à une note de recommandations du Comité des experts de la sécurité routière (« *Faut-il recommander l'utilisation des feux de jour ?* »).

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière et le Comité des experts ont été chargés de l'évaluation de la mesure qui a été présentée au Conseil national de la sécurité routière le 11 octobre 2005 (note du Comité des experts « *Bilan de l'utilisation des feux de jour en France* »).

L'évaluation comportait trois volets sur l'adhésion des Français, la pratique réelle sur la route et l'impact de la mesure sur le risque accidentel. Du fait de la faible pratique, il n'a pas été possible de démontrer une baisse de l'accidentalité résultant de l'allumage des feux.

Le Comité des experts a considéré néanmoins que ce résultat, en raison des difficultés propres à l'évaluation de la mesure en France, ne permettait pas de contredire tous les résultats significatifs et probants recueillis dans le monde et qu'il serait très dommageable de renoncer à cette mesure au moment où sa généralisation à l'ensemble de l'Europe se poursuit.

Au cours de sa réunion du 6 décembre 2005, le Conseil national de la sécurité routière a adopté une résolution où il demande :

- qu'une expérimentation prévoyant, pendant sa durée, une obligation d'utilisation des feux de croisement soit engagée ;
- que cette expérimentation soit précédée d'une campagne massive de communication et d'explication ;
- que les démarches nécessaires à la généralisation des feux dédiés sur tous les nouveaux véhicules soient engagées sans délai ;
- qu'en outre, soient étudiés des moyens de reconnaissance pour l'ensemble des deux-roues tels que les feux spécifiques pour les motos.

Le gouvernement a décidé de poursuivre l'expérimentation et a engagé, auprès de la Commission européenne les démarches pour la généralisation des feux dédiés.

LA CONNAISSANCE

La création des observatoires départementaux de sécurité routière

La note circulaire du 5 janvier 2005 sur les projets de service des DDE a demandé aux directeurs de l'Équipement de mettre en place, dans le cadre de la réorganisation de leurs services, des Observatoires départementaux de la sécurité routière.

Ces Observatoires sont coordonnés par les Observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR) pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière. Cette animation porte sur les méthodes, les outils et la production des Observatoires départementaux

Ces ODSR qui vont se mettre progressivement en place, interviendront dans trois domaines complémentaires :

- les outils de connaissance de l'insécurité routière avec notamment la qualité et l'exploitation du fichier accidents les mesures de l'exposition au risque et l'observation des comportements (vitesse et port de la ceinture) ;
- l'analyse de l'accidentologie au niveau départemental (diagnostics, études d'enjeux, évaluations des actions locales) ;
- la diffusion de la connaissance (publications, valorisation et capitalisation de la connaissance, réponses à des demandes d'études).

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.

Au cours de l'année 2005, les travaux du Comité des experts ont plus particulièrement porté sur :

- l'évaluation de l'impact du contrôle automatisé sur la sécurité routière ;
- l'évaluation de l'impact de l'utilisation des feux de jour sur la sécurité routière ;
- les modalités de présentation des résultats suite à la modification de la définition de la gravité des accidents.

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

Le changement des définitions de la gravité

Depuis le 1^{er} janvier 2005, les définitions de la gravité retenues dans le fichier national des accidents corporels ont été harmonisées avec celles adoptées par la quasi-totalité des pays développés. Cette harmonisation concerne la **définition de la personne tuée** (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.

Au cours de l'année 2005, les publications mensuelles de résultats de l'accidentalité qui s'appuient sur les remontées rapides, ont continué à présenter des résultats provisoires de personnes tuées à six jours directement

comparables aux résultats de l'année 2004. Ce n'est que depuis le début de l'année 2006 qu'ont été publiées en routine des données sur la base de la nouvelle définition des personnes tuées à trente jours.

Par ailleurs un nouveau coefficient de passage du tué à six jours au tué à trente jours a été calculé : il s'élève à 1,069 (au lieu de 1,057 calculé en 1993).

L'accidentologie

En 2004, les nouvelles analyses de l'Observatoire ont porté en particulier sur les scénarios d'accidents pour les motocyclettes en collaboration avec un laboratoire de l'INRETS.

L'évaluation

Des évaluations ont été faites en 2005 sur le contrôle-sanction automatisé et sur la campagne sur les feux de jour avec l'appui, dans les deux cas, du Comité des experts.

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

- *Les grandes données de l'accidentologie*, DSCR/ONISR, juin 2005.
- *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2004*, DSCR/ONISR, La Documentation française, juillet 2005.
- *La sécurité routière à travers les chiffres*, édition 2005, DSCR/ONISR, La Documentation française, juillet 2005.
- *Grands thèmes de la sécurité routière en France en 2004*, DSCR/ONISR, La Documentation française, mars 2006.

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

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 travaux de l'Observatoire ont donné lieu à une diffusion lors de trois conférences de presse (feux de jour, résultats de l'année 2004, la sécurité des motocyclettes) et de la diffusion de nombreux communiqués de presse (résultats mensuels, Observatoire des vitesses, autres publications).

LA COMMUNICATION

Le contexte de la communication

En 2005, pour contribuer à accélérer l'évolution favorable du respect des règles et à ancrer les comportements positifs dans la durée, la communication devait, au plus près des situations de risque, promouvoir les solutions permettant à chacun de se conformer aux règles de conduite.

En 2005, deux catégories de publics sont jugées prioritaires : les jeunes (15-24 ans) et les conducteurs de deux-roues motorisés.

Cinq thèmes ont fait l'objet d'une campagne de communication d'envergure :

- la **ceinture de sécurité à l'arrière** ;
- les **deux-roues motorisés** ;
- le **conducteur désigné** « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas », lequel se voit doté d'un prénom pour une meilleure identification et appropriation par les jeunes ;
- le **permis de conduire à un euro par jour** annoncé par le Premier ministre destiné à faciliter l'accès à la formation et au permis de conduire des jeunes de moins de 25 ans ;
- la **conduite sur les trajets quotidiens** de proximité qui sont toujours perçus comme relativement sûrs, alors qu'en réalité trois victimes sur quatre ont eu un accident dans le département de leur domicile.

Le thème de la **vitesse** est systématiquement traité au travers de ces thèmes spécifiques. D'autres sujets ont été abordés sous forme de points avec la presse tels que fatigue et vigilance, portable au volant, vélo, etc.

Campagne de relance « Allumage des feux de croisement le jour » – janvier 2005

Dans la continuité de la campagne TV et radio diffusée en novembre 2004, deux spots radio ont été diffusés sur les principales stations généralistes.

Campagne « Port de la ceinture de sécurité à l'arrière » – mars, avril 2005

Le port de la ceinture à l'arrière n'est pas encore systématique, bien qu'il soit obligatoire depuis 1990.

Une campagne plurimédia – TV, radio, affichage tactique, Internet – a été lancée sur ce sujet. Le film TV, dans un registre réaliste, montrait la violence d'un choc sans ceinture. Cette action a été complétée par une campagne radio et une campagne de bannières Internet, ainsi qu'une opération d'affichage tactique dans les parkings urbains.

Campagne « Les conducteurs de deux-roues motorisés » – juin 2005

Seuls les conducteurs de deux-roues motorisés voient leur accidentologie augmenter. L'objectif de la campagne était de leur faire comprendre, ainsi qu'aux automobilistes, qu'ils sont plus fragiles et qu'ils doivent, de ce fait, respecter scrupuleusement les règles du Code de la route.

Cette campagne a été construite autour d'un film TV diffusé durant trois semaines, illustrant à travers la métaphore de la nudité, la fragilité de cette catégorie d'utilisateurs.

Une campagne radio a été organisée pour toucher des publics plus spécifiques tels que les jeunes conducteurs de cyclomoteurs, les « fonctionnalistes » (ceux qui utilisent le deux-roues motorisé pour sa valeur d'usage), les motards (pour qui la moto est un plaisir) et les automobilistes en leur rappelant la nécessité d'utiliser le clignotant lors de chaque changement de direction.

Une campagne de presse a été menée dans les principaux journaux, revues et sites Internet spécialisés moto.

Campagne « Le conducteur désigné » – juillet, août 2005

Des spots ont été diffusés sur les principales radios musicales jeunes les jours de week-end tout au long de la période estivale.

Campagne « Départs en vacances » – juillet, août 2005

Des spots radio multi-thématiques (ceinture, vitesse, distances de sécurité, deux-roues motorisés) ont été diffusés sur les radios d'autoroute au moment des grands week-ends de départs ou de retours de vacances.

Campagne « Permis à un euro par jour » – octobre 2005

Un spot radio a été diffusé sur les stations radio musicales jeunes et sur les stations généralistes. Une campagne de bannières sur Internet a accompagné le lancement d'un site dédié au sujet. En parallèle, un « kit de communication » comprenant des affiches, des stickers, des dépliants a été envoyé aux écoles de conduite, engagées dans le dispositif.

Campagne « Trajets quotidiens de proximité » – Semaine de la sécurité routière du 17 au 24 octobre 2005

À l'occasion de la Semaine de la sécurité routière, une campagne dans la presse quotidienne régionale a été réalisée sur le thème des petits trajets de tous les jours (domicile – travail – loisirs – école – course). Trois insertions presse ont été programmées dans soixante-six titres ainsi que dans les titres de la presse gratuite.

Campagne « Baptême du conducteur désigné » – décembre 2005

Après le lancement du principe du conducteur désigné en 1999, puis celui d'un concept graphique unique et fédérateur en août 2004, la Sécurité routière a choisi en 2005 de le baptiser en l'appelant Sam : « *Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas* ». Tel a été le message d'une campagne commencée fin décembre avec l'objectif de créer de la notoriété autour de ce nouveau prénom. Lancements événementiels à Paris et en région, spots radio, bannières, site Internet dédié, envoi de SMS à des jeunes les 24 et 31 décembre, campagne d'affichage tactique dans les bars, les restaurants et les discothèques.

Les éditions et documents

La Revue de la sécurité routière

En 2005, la *Revue de la sécurité routière* a publié cinq numéros qui ont fait chacun l'objet d'une diffusion à 33 000 destinataires. Les dossiers centraux ont concerné les jeunes : « *Quand la mort croise la route des 18-24 ans* » mais aussi « *Les forces de l'ordre, anges gardiens de la route* » (n° 142), « *La démarche SURE* » (n° 143), « *L'information routière* » (n° 144 dans lequel

le document « *Les grandes données de l'accidentologie* » était encarté) et un dossier « *Deux-roues motorisés : stopper l'hécatombe* » (n° 145).

Un numéro spécial « *Rentrée scolaire* » a été réalisé à 100 000 exemplaires permettant ainsi d'être diffusé, en partenariat avec l'Éducation nationale, à tous les établissements publics et privés en France et à l'étranger assurant la préparation et le passage des épreuves des attestations scolaires de sécurité routière (collèges, lycées, CFA, SEGPA...), ainsi qu'aux IUFM et aux inspections académiques.

Cap sécurité routière

La lettre électronique mensuelle *Cap sécurité routière* informe, chaque mois, 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 tous les usagers, des titres ont été créés sur des thèmes aussi divers que « *Le permis à un euro par jour* », « *Le guide des 50 cm³ sans risque* », « *Des gestes simples pour rouler en sécurité* »... ; d'autres ont été mis à jour comme « *Les motos* », « *La vitesse* », « *Fatigue et somnolence* », « *Le contrôle technique* »...

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

Des dépliants spécifiques pour les conducteurs étrangers (en allemand, anglais, espagnol, portugais) ont été conçus et distribués à un million d'exemplaires.

Événements

Le 20 octobre 2005, suite à la décision du CISR, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a demandé à la Sécurité routière d'organiser la deuxième édition des « *États généraux de la sécurité routière* ». Au palais Brongniart (Paris), en présence du Premier ministre et de six membres du gouvernement, ce rassemblement de plus de 800 personnes a été l'occasion de dresser un bilan des progrès accomplis depuis 2002 et d'évoquer les perspectives.

Au cours de l'année 2005, la Sécurité routière a participé à seize salons et manifestations : Salon de l'Étudiant, Tour de France cycliste, festivals de musique (Solidays, Rock en Seine...), Mondial des deux-roues, Salon des maires et des collectivités locales et salons professionnels.

LES PARTENAIRES NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

L'année 2005 a été marquée par la préparation de l'élargissement du partenariat avec la CNAMTS à deux autres régimes de salariés : la Caisse centrale de mutualité sociale agricole (CCMSA) et la Caisse des dépôts et consignations (CDC) qui assure la couverture des salariés

des collectivités territoriales et des établissements hospitaliers publics.

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 comités d'hygiène et de sécurité (CHSCT).

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

Les partenariats avec le secteur associatif

Le monde associatif constitue, pour les pouvoirs publics, un appui privilégié 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.

D'importance disparate par leur structure ou leur poids financier, s'appuyant sur du bénévolat ou un personnel étoffé, les associations se présentent comme des acteurs autonomes ou des partenaires et constituent, face à l'administration, une force de proposition, de débat ou d'incitation, d'action, de relais ou de mise en œuvre.

Plus d'une trentaine d'associations a bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2005 pour soutenir des projets d'ordre très divers tels que des actions de sensibilisation grand public sur les conséquences de l'insécurité routière, la défense et l'aide aux victimes d'accidents de la circulation, la conception d'outils éducatifs ou ludiques, la participation à des colloques ou encore l'organisation de journées d'études, la formation de bénévoles, la sensibilisation des adhérents, l'appel à projets et l'assistance à la réalisation de projets.

Sur le thème « *alcool* », un groupe de réflexion s'est également constitué sur le phénomène des soirées « *open bar* » organisées dans le milieu étudiant des grandes écoles pour élaborer un plan d'actions d'encadrement préventif de ces soirées.

Enfin, la DSCR soutient de nombreux concours organisés par des entreprises 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 ont été intégrées dans la révision de l'arrêté du 7 mai 1997 sur les incompatibilités à la conduite et un nouvel arrêté a été pris le 21 décembre 2005.

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

Les priorités 2005

Les priorités de l'action locale pour 2005 ont été présentées le 1^{er} février par le délégué interministériel à la sécurité routière aux chefs de projet sécurité routière : les jeunes, les deux-roues motorisés, la conduite sans permis, les stupéfiants, la ceinture de sécurité. Le programme de mise en place de 1 000 radars en 2005 a été mis en œuvre conformément aux engagements du gouvernement. Les acteurs locaux ont été mobilisés pendant la Semaine de la sécurité routière, à travers près de 2 000 actions de terrain. Le délégué interministériel a particulièrement insisté sur la nécessité de renforcer la coordination de l'action locale, de garantir l'équilibre entre les actions inscrites au plan de contrôle et les actions de prévention et enfin d'éviter la dispersion des actions et structurer les plans départementaux d'action de sécurité routière en véritables projets d'actions.

La structuration de l'action locale

En 2005, les préfets ont sollicité la nomination de correspondants dans les administrations.

Le renforcement des effectifs des équipes de coordination a été engagé en 2005 et se prolongera en 2006. Certaines DDE se structurent, en regroupant les fonctions d'observatoire départemental, d'éducation routière, de réglementation, de contrôle et de conseil et dans certains cas de coordination sécurité routière confiée par le préfet.

La formation des enquêteurs ECPA (enquêtes comprendre pour agir), réalisée par les pôles d'animation sécurité routière, a été effectuée sur tout le territoire et les premières enquêtes ont été lancées.

Pour le programme AGIR (agir pour la sécurité routière), l'engagement des inspecteurs départementaux de sécurité routière a été confirmé dans les départements et les premières formations leur ont été proposées.

Les expériences des premières maisons de la sécurité routière ont été présentées lors d'une réunion nationale. Six ont déjà été inaugurées : dans les départements de la Gironde, de la Haute-Garonne et de la Haute-Corse en 2004 puis dans les départements des Côtes-d'Armor, de la Nièvre et de la Somme en 2005. Une quinzaine de nouveaux projets devraient être concrétisés en 2006.

Les pôles d'animation sécurité routière ont fortement contribué à la mise en place de ces programmes. Ils ont notamment assuré la formation des enquêteurs ECPA et des IDSR et ont organisé l'échange d'expériences entre coordinateurs sécurité routière.

La mobilisation partenariale

L'année 2005 a été marquée par la signature d'une charte nationale de partenariat avec l'Association des maires de

France. Parallèlement, les préfets ont sollicité les maires de leur département pour désigner un correspondant sécurité routière. Les premières actions de sensibilisation, comme les réunions départementales des maires ou les journées d'information des correspondants sécurité routière, ont eu lieu en 2005.

La Semaine de la sécurité routière, centrée sur les risques quotidiens, a permis le développement d'un fort partenariat avec les associations, les communes et les entreprises. Près d'une centaine de forums d'initiatives locales a été réalisée pendant cette semaine.

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

L'année 2005 a été marquée par la définition des missions attendues des services déconcentrés dans le cadre de leur réorganisation. La mise en œuvre des grandes réformes de l'État (loi organique relative aux lois de finances et décentralisation), à partir de début 2006, va permettre un repositionnement et un renforcement des différents services déconcentrés de l'Équipement sur les missions de sécurité routière. Le Directeur de la sécurité et de la circulation routières a fixé, dans une circulaire du 5 janvier 2005 aux préfets, les missions des nouvelles directions départementales de l'équipement (DDE), articulées autour des volets de la connaissance de l'accidentologie locale, de l'éducation routière et de la politique locale de sécurité routière. Ainsi, ce service a vocation à être le service de l'État référent sur ce thème dans le département. Les directions interdépartementales des routes (DIR), créées pour assurer la gestion du réseau routier national non concédé, devront garantir la sécurité de leur réseau et des usagers. Les directeurs régionaux de l'équipement (DRE), responsables du budget opérationnel de programme (BOP) déconcentré du programme sécurité routière, assureront la cohérence de la stratégie et de l'action des services de la région, auront la responsabilité de la répartition des moyens et seront garants de la performance des services.

La mise en application des réformes s'est accompagnée d'un renforcement du pilotage des services déconcentrés par la DSCR au travers du dialogue de gestion.

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

Expérimenté pendant 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, complétée ensuite par d'autres démarches, l'action menée en 2005 s'est attachée à créer les conditions d'une généralisation de la démarche à l'ensemble des services déconcentrés du ministère des Transports et de l'Équipement, dans le cadre de leurs projets de service issus des profondes réorganisations en cours ainsi que du dialogue de gestion initié par la mise en œuvre de la LOLF.

LA ROUTE

La campagne annuelle Bison Futé

Pendant la campagne Bison Futé 2005, vingt et un points d'accueil Bison Futé répartis dans dix-sept départements ont été mis en place.

Tous ces points d'accueil ont fonctionné au minimum pendant quinze jours, du 14 juillet à la fin août 2005. Certains sont restés ouverts tout l'été.

Les principales informations fournies ont porté sur les conditions de circulation, les règles de sécurité routière (distribution de dépliants) et les itinéraires alternatifs aux axes encombrés.

Les visiteurs ont pu disposer d'un accès à Internet. Les sites Bison Futé, Sécurité routière, Météo France, Infotrafic, Sytadin, Mappy, Michelin, Coraly, Mivisu ont été les plus visités.

Le contrôle de sécurité des projets routiers

L'information routière prévisionnelle

L'amélioration du recueil et de la diffusion en « temps réel » est devenue une priorité pour les centres d'information routière (CIR). Ils assument en parallèle une autre mission importante, qui est l'information prévisionnelle. Grâce à leurs travaux, le Centre national d'information routière (CNIR) publie chaque année :

- Le calendrier Bison Futé des prévisions de trafic qui permet à l'automobiliste de visualiser l'état du trafic. L'élaboration de ce calendrier est à la base d'autres actions : le plan PRIMEVERE, pour une surveillance renforcée du réseau, pour les périodes et les zones présumées les plus sensibles ; les plans PALOMAR, pour la mobilisation des moyens routiers (police, gendarmerie, équipement, secours...) lors des journées de départ en vacances ; les plans de gestion de trafic, activés par les préfets de zone de défense, permettant de faire face immédiatement à des perturbations imprévues (événements météorologiques ou exceptionnels) qui nécessitent une action coordonnée des services liés à l'exploitation de la route sur un axe ou un réseau déterminé ; la définition de journées hors chantier ; les interdictions de circulation de certains transports (marchandises, matières dangereuses, enfants).
- Les panoramas de saison (printemps, été, hiver). Ces documents, édités tous les ans, présentent les difficultés attendues pour la période concernée, les secteurs difficiles à éviter, des conseils de conduite...

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 300 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 publié en mars 2005.

Les premières applications de ce contrôle, partie audit avant mise en service, ont été réalisées entre 2002 et 2005. Ces audits vont faire l'objet d'une analyse et d'une synthèse courant 2006 afin d'en tirer les premiers enseignements. 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 cette évaluation.

La démarche SURE

L'amélioration du réseau routier existant nécessite une autre méthodologie. C'est pourquoi, en 2001, la Direction de la sécurité et de la circulation routières et la Direction des routes ont défini, une démarche spécifique intitulée Sécurité des usagers sur les routes existantes (SURE). Cette démarche a été engagée par une circulaire conjointe du directeur des routes et du directeur de la sécurité routière du 1^{er} septembre 2004, puis concrétisée par une expérimentation sur quinze itinéraires pilotes. Quatre guides techniques ont été publiés et sont accessibles sur le site www.sure.equipement.gouv.fr. En 2005, les quinze itinéraires pilotes ont fait l'objet des premières réalisations d'aménagement pour améliorer la sécurité en application de la démarche SURE. La généralisation de cette démarche à l'ensemble du réseau routier national a démarré en 2005.

Cartographie de l'accidentalité

La Direction de la sécurité et de la circulation routières et la Direction des routes ont publié pour la première fois en 2004 et actualisé en 2005 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 compréhensibles par tous. Le site Internet a enregistré environ 60 000 connexions.

Une signalisation routière sans défaut

Plusieurs actions contribuant à l'amélioration de la qualité de la signalisation routière ont été réalisées en 2005 :

- une synthèse des retours des préfetures et des DDE sur les améliorations sur les routes visant « *la pertinence de la signalisation* » ;
- un suivi du site Internet sur la signalisation routière : « *Dites-le au ministre* ». Il s'agit en moyenne de 5 000 connexions par mois enregistrées sur ce site. Le travail statistique consiste à définir le type de voies concerné (RN, RD, RC) et la catégorie de signalisation faisant l'objet du courriel : priorité, marquage, feux etc.) ;
- l'actualisation des textes réglementaires sur la signalisation routière. Il s'agit de mettre à jour le contenu

technique des huit parties de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (IISR).

Les aménagements de sécurité sur le réseau national

Les contrats État-régions du XII^e plan signés en 2000 comportent dans chaque région un volet sécurité 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, le montant des travaux de sécurité qui seront réalisés au titre des PRAS sur le réseau national atteint plus de 300 millions d'euros (le double du XI^e plan).

Au sein de ces programmes d'aménagements de sécurité, une priorité est accordée au traitement des obstacles latéraux sur le réseau routier national.

Les transports intelligents

Initié en 2000, le projet ACTIF (aide à la conception de systèmes de transports interopérables en France) évolue et propose maintenant une aide instrumentée (une méthode, un modèle, des outils) pour élaborer l'architecture générale d'opérations qui impliquent plusieurs projets STI.

Les domaines d'application d'ACTIF sont très variés : billettique, information multimodale, information routière, gestion du trafic, gestion coordonnée des déplacements, gestion des voies navigables...

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.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

Le permis de conduire

Un groupe de travail composé d'inspecteurs du permis de conduire et sécurité routière, de délégués à l'éducation routière et d'agents du bureau du permis de conduire au ministère des Transports a élaboré un nouveau certificat d'examen du permis de conduire, qui sera expérimenté au premier semestre 2006. Ce certificat s'accompagne de l'établissement d'un arrêté relatif à la procédure d'évaluation de la catégorie B et de la sous-catégorie B1.

La loi 2005-102 relative à l'accessibilité du 11 février 2005 a prévu en son article 77 des dispositions particulières pour les candidats sourds ou malentendants se présentant aux examens du permis de conduire de la catégorie B.

Par ailleurs, l'arrêté 21 décembre 2005 fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou la délivrance du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée a remplacé et abrogé l'arrêté de 1997.

La nouvelle organisation de l'épreuve théorique générale, qui se déroule désormais sous la forme de tirage aléatoire, a été généralisée en mars 2005. Elle a nécessité un travail de sélection des thèmes et de détermination du niveau de difficulté des questions. Ces nouvelles modalités permettent notamment d'œuvrer contre la fraude.

Parallèlement, le déploiement de la réforme de l'épreuve pratique de la catégorie B du permis de conduire s'est poursuivie tout au long de l'année 2005. Désormais quatre-vingt-six départements ont appliqué cette réforme qui satisfait l'ensemble des acteurs concernés.

Le continuum éducatif

Le 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 (APER), dont la préparation est assurée par les instituteurs et professeurs des écoles ;
- au collège, dans les classes de 5^e, 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 3^e, l'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau (ASSR 2) qui donne accès à l'épreuve théorique du permis de conduire.

Au collège, en lien avec les programmes des différentes disciplines des classes de 5^e et de 3^e, 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, conduisent des actions d'information et de prévention, concourant ainsi à la préparation des ASSR. En lycée professionnel, pour les élèves de niveau 3^e la même formation est assurée.

Les jeunes, sortis du système scolaire sans avoir validé les ASSR, peuvent passer les épreuves de l'attestation de sécurité routière (ASR) 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 ».

Le dispositif du « permis à un euro par jour » vise deux objectifs :

- faciliter l'accès des jeunes au permis de conduire : depuis le 3 octobre 2005, le dispositif permet l'étalement du coût du permis sur plusieurs mois, grâce à un prêt à taux zéro dont l'État prend en charge le montant des intérêts, par le biais d'une convention passée avec les organismes financiers ;
- poursuivre l'amélioration de la qualité des formations dispensées. Ce dispositif, concerne les écoles de conduite qui s'engagent à respecter une charte de qualité, et ayant souscrit à une garantie financière protégeant les élèves en cas de faillite.

Au 31 décembre 2005, 3 419 écoles avaient signé avec l'État la convention de partenariat, soit plus de 30 % des écoles de conduite et de sécurité routière.

La modernisation des épreuves des attestations scolaires de sécurité routière et des attestations de sécurité routière

Le support des épreuves de l'ASSR et de l'ASR a été modernisé :

- l'élaboration d'une banque importante de questions portant sur des séquences en images de synthèse. Au-delà de la simple connaissance des règles, ces questions cherchent à vérifier l'adhésion à un comportement citoyen et à un partage de l'espace routier prenant en compte tous les usagers, en particulier les plus vulnérables ;
- la construction d'un répertoire des connaissances. De nouvelles fiches pédagogiques proposées par des enseignants de l'éducation nationale accompagnent également ce dispositif. Ce nouvel outil multimédia permettra aux élèves de repasser l'épreuve en cas d'échec et à l'éducation nationale de disposer d'une base de données nationale des résultats.

1 800 000 élèves sont concernés chaque année par l'ASSR, sésame indispensable pour la conduite d'un cyclomoteur, d'une moto ou d'une voiture. En 2005, l'ASSR de premier niveau a connu un taux de réussite de 63,66 % et l'ASSR de second niveau un taux de 90,87 %. Par ailleurs, 4 700 ASR ont été délivrées (avec un taux de réussite de 98,62 %).

Les relations administration et écoles de conduite

Un groupe de travail, sur la qualité et l'efficacité de l'enseignement de la conduite a fait une trentaine de recommandations qui s'articulent autour de cinq thèmes majeurs :

- mieux connaître et mieux reconnaître, au plan économique et social, le métier d'enseignant de la conduite et de la sécurité routière et les entreprises qui exercent cette activité ;
- améliorer les niveaux de recrutement ainsi que les formations initiales et continues des enseignants de la conduite ;
- organiser de façon optimale les examens et la répartition des places entre les écoles de conduite ;
- favoriser un dialogue permanent aux niveaux national et local entre les services administratifs et les écoles de conduite ;
- intégrer l'émergence des demandes des consommateurs, dans un souci d'information objective et complète.

Les études

Deux études ont été réalisées en 2005 :

- une étude socio-économique des écoles de conduite et de sécurité routière visant à mieux connaître l'organisation des offres de formation et les performances économiques de ce secteur professionnel ;
- une étude sur les métiers et filières de formation à la sécurité routière dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Les activités internationales

L'action internationale s'articule autour de deux axes essentiels : la Commission européenne et la Commission

internationale des examens de conduite automobile (CIECA).

Au plan communautaire, les négociations se sont poursuivies tant au niveau du Conseil des ministres des Transports de l'Union européenne qu'à celui du Parlement européen sur le projet de troisième directive sur le permis de conduire.

Le principe d'une généralisation du permis de conduire sous format « carte plastique » n'a pas encore abouti et les travaux vont se poursuivre.

Concernant la CIECA, les conclusions de trois études importantes ont été remises et partagées avec l'ensemble des parties concernées : *Towards european standard for testing* (TEST) qui montre les différences existantes dans l'évaluation des prestations des candidats lors des épreuves de l'examen du permis de conduire, *Novice driver scheme Evaluation* (NOV-EV) qui a démontré l'intérêt, au plan de la sécurité routière, d'une formation postpermis, enfin *Minimum European requirements for driving instructor training* (MERIT) qui a défini les compétences indispensables à tout moniteur de conduite afin que la formation dispensée s'attache davantage à la prise de conscience des risques par les conducteurs novices qu'au simple maniement du véhicule.

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

Six centres ont été réhabilités et quatre nouveaux centres ont pu démarrer des activités d'examen du permis de conduire.

LE VÉHICULE

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

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

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

- 6 000 homologations industrielles ;
- 250 000 réceptions individuelles de véhicules (véhicules carrossés, transformés, ou importés de pays hors Union européenne) ;
- 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 2005 concernent :

- la limitation par construction de la vitesse maximale, étendue aux transports en commun de personnes et aux poids-lourds entre 3,5 et 12 tonnes ;
- l'étiquetage CO² et la consommation des carburants des VP ;
- l'extension aux camionnettes de la détermination de la consommation conventionnelle de carburant et des émissions de dioxyde ;
- les arrêtés définissant les règles de fin de vie des véhicules.

Le 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.

Le contrôle technique a concerné en 2005 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2005 ;
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2003 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2005 ;
- les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Pour chacune des fonctions, les principaux défauts motivant la prescription d'une contre-visite concernent pour l'ensemble des véhicules contrôlés en 2005 :

- la fonction freinage pour 8,43 % des véhicules (4,52 % pour un déséquilibre important du frein de service, 2,15 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement) ;
- la fonction éclairage, signalisation pour 7,99 % des véhicules (feu stop, feu de position, feu de plaque arrière) ;
- la fonction liaison au sol pour 7,59 % des véhicules (usure importante du pneumatique, jeu important de la rotule, jeu important du train) ;
- la fonction direction pour 1,53 % des véhicules (jeu important de la rotule, articulation de direction, jeu important aux braquages du volant de direction) ;
- les fonctions pollution, niveau sonore (4,74 %), visibilité (1,60 %), structure carrosserie (1,55 %), équipements (1,61 %), organes mécaniques (2,47 %).

Les visites complémentaires : en 2005, environ 727 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,47 %.

Les véhicules soumis à réglementation spécifique : en 2005, environ 76 000 véhicules soumis à réglementation spécifique ont été contrôlés. Le taux de prescription de contre-visites s'élève à 9,94 %.

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

Les visites techniques portent depuis le 1^{er} janvier 2002 sur le contrôle de 511 altérations élémentaires (dont 213 altérations soumises à prescription de contre-visites) regroupées en 125 points principaux constituant dix fonctions principales du véhicule.

En 2005, 18,60 millions de contrôles dont 16,01 millions de visites initiales ont été réalisés dans les 5 190 centres de contrôle agréés (4 771 centres spécialisés et 419 centres auxiliaires). Les 16,01 millions de visites initiales réalisées se répartissent en : 13,92 millions pour les voitures particulières et 2,09 millions pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une diminution de 2 % du nombre de contrôles par rapport à 2004.

En 2005, le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est en légère augmentation par rapport à 2004. Il s'élève à 16,6 % en 2005 alors qu'il était de 16,2 % en 2004.

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 2004. Il s'établit en 2005 à 19,7 % comme en 2004.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate une légère diminution du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2004 : il est de 22,7 % en 2005 contre 23,0 % en 2004.

EuroNCAP

L'EuroNCAP est un consortium européen, auquel peuvent adhérer soit des associations de droit 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) adhère au consortium depuis le 1^{er} janvier 2000. Il contribue activement à l'exécution des essais et participe au comité technique.

Les résultats EuroNCAP publiés depuis six 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 2005

Les principales mesures juridiques intervenues en 2005

- La composition et les modalités de fonctionnement du Conseil national de la sécurité routière ont été modifiées par le décret n° 2005-100 du 7 février 2005.
- La nouvelle définition européenne des tracteurs agricoles a été transposée dans le Code de la route et les vitesses maximales de circulation des véhicules agricoles ont été harmonisées par le décret n° 2005-173 du 24 février 2005.
- L'obligation d'équipement d'un limiteur de vitesse par construction a été étendue à tous les véhicules de transport en commun de personnes d'un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 10 tonnes et aux autres véhicules d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes par le décret n° 2005-186 du 25 février 2005.
- L'obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que les enfants transportés ont attaché leur ceinture de sécurité est étendue à tous les mineurs transportés par le décret n° 2005-277 du 25 mars 2005.
- Les modalités d'application des dispositions relatives à la conduite sans permis et au défaut d'assurance de la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 adaptant la justice aux évolutions de la criminalité, dite « loi Perben II », ont été précisées par le décret n° 2005-320 du 30 mars 2005.

– Les obligations administratives après réparation ou installation d'un appareil d'enregistrement de la vitesse ou après réparation du dispositif de limitation de la vitesse sont simplifiées par le décret n° 2005-947 du 2 août 2005.

– La procédure de mise en fourrière des véhicules est rénovée par le décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005.

– Les procédures de mise en circulation d'un véhicule de transport en commun de personne et de conformité initiale des poids lourds sont simplifiées par décret n° 2005-1434 du 18 novembre 2005.

Les textes publiés en 2005

- Arrêté du 27 décembre 2005 portant application de l'article R. 222-8 du Code de la route et fixant les conditions et modalités d'obtention du permis de conduire au vu de diplômes, certificats ou titres professionnels de conducteur routier (*Journal officiel* du 10 janvier 2006).
- Décret n° 2005-1655 du 26 décembre 2005 relatif à la circulation des véhicules et matériels agricoles ou forestiers et des ensembles forains et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 28 décembre 2005).
- Arrêté du 21 décembre 2005 fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée (*Journal officiel* du 28 décembre 2005).

- Arrêté du 16 décembre 2005 modifiant l'arrêté du 16 juillet 1954 relatif à l'éclairage et à la signalisation des véhicules (*Journal officiel* du 27 décembre 2005).
- Arrêté du 16 décembre 2005 modifiant l'arrêté du 20 janvier 1987 relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention urgente et des véhicules à progression lente (*Journal officiel* du 27 décembre 2005).
- Arrêté du 15 décembre 2005 relatif à l'interdiction de transport d'enfants par des véhicules affectés au transport en commun de personnes en 2006 (*Journal officiel* du 22 décembre 2005).
- Arrêté du 25 novembre 2005 modifiant l'arrêté du 13 mai 1998 relatif à la réception communautaire (CE) et à la réception nationale des véhicules à moteur en ce qui concerne les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules (opacité des fumées) (*Journal officiel* du 13 décembre 2005).
- Arrêté du 22 novembre 2005 relatif à la réception CE des tracteurs agricoles ou forestiers et de leurs systèmes, composants et entités techniques (*Journal officiel* du 26 novembre 2005).
- Arrêté du 18 novembre 2005 abrogeant l'arrêté du 7 avril 1960 relatif aux visites techniques des véhicules affectés à des transports de marchandises impliqués dans un accident corporel (*Journal officiel* du 20 novembre 2005).
- Décret n° 2005-1434 du 18 novembre 2005 relatif à la mise en circulation des véhicules de transport en commun de personnes ainsi que des véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 20 décembre 2005).
- Arrêté du 18 novembre 2005 relatif au contrôle de conformité initial prévu à l'article R. 323-25 du Code de la route (*Journal officiel* du 20 novembre 2005).
- Arrêté du 18 novembre 2005 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules (*Journal officiel* du 20 novembre 2005).
- Arrêté du 18 novembre 2005 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (*Journal officiel* du 20 novembre 2005).
- Arrêté du 17 octobre 2005 relatif à l'immobilisation des véhicules dont le dispositif de limitation par construction de la vitesse a fait l'objet d'une modification ou d'une détérioration affectant son fonctionnement normal (*Journal officiel* du 23 novembre 2005).
- Arrêté du 17 octobre 2005 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes (*Journal officiel* du 3 novembre 2005).
- Décision du 29 septembre 2005 portant délégation de signature (Direction de la sécurité et de la circulation routières) (*Journal officiel* du 5 octobre 2005).
- Arrêté du 28 septembre 2005 modifiant l'arrêté du 17 janvier 2001 relatif aux contrôles des émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles et forestiers (*Journal officiel* du 26 octobre 2005).
- Arrêté du 14 septembre 2005 modifiant l'arrêté du 29 janvier 1980 relatif à l'homologation CEE des rétroviseurs des véhicules à moteur et à la réception CEE des véhicules à moteur en ce qui concerne les rétroviseurs (*Journal officiel* du 5 octobre 2005).
- Arrêté du 14 septembre 2005 modifiant l'arrêté du 20 novembre 1969 relatif aux rétroviseurs des véhicules (*Journal officiel* du 3 novembre 2005).
- Décret n° 2005-1148 du 6 septembre 2005 relatif à la mise en fourrière des véhicules et modifiant le Code de la route (partie réglementaire) (*Journal officiel* du 13 septembre 2005).
- Décret n° 2005-947 du 2 août 2005 relatif au dispositif de limitation de vitesse, à l'appareil de contrôle permettant l'enregistrement de la vitesse et aux visites techniques, et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 6 août 2005).
- Décret n° 2005-946 du 2 août 2005 modifiant le décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003 relatif à l'immatriculation des cyclomoteurs ainsi qu'aux coupons détachables de carte grise (*Journal officiel* du 6 août 2005).
- Circulaire n° 2005-42 du 30 juin 2005 relative aux sanctions en matière de défaut et de non-respect des restrictions affectant le permis de conduire (*Bulletin officiel* du 25 juillet 2005).
- Arrêté du 13 mai 2005 relatif à la réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B (*Journal officiel* du 31 mai 2005).
- Arrêté du 6 mai 2005 fixant les règles d'établissement du récépissé de prise en charge pour destruction et du certificat de destruction d'un véhicule hors d'usage (*Journal officiel* du 24 mai 2005).
- Décret n° 2005-425 du 28 avril 2005 relatif à la signalisation des véhicules de service des agents de police municipale, pris en application de l'article L. 412-52 du Code des communes (*Journal officiel* du 7 mai 2005).
- Décret du 13 avril 2005 portant nomination du président et des membres du Conseil national de la sécurité routière (*Journal officiel* du 15 avril 2005).
- Arrêté du 5 avril 2005 modifiant l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif au contrôle technique des véhicules lourds (*Journal officiel* du 4 mai 2005).
- Décret n° 2005-320 du 30 mars 2005 portant application de la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 et modifiant le Code de la route, le Code pénal et le Code des assurances (*Journal officiel* du 6 avril 2005).
- Décret n° 2005-277 du 25 mars 2005 relatif à la ceinture de sécurité et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 26 mars 2005).
- Arrêté du 14 mars 2005 modifiant l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques (*Journal officiel* du 20 avril 2005).
- Arrêté du 14 mars 2005 modifiant l'arrêté du 6 octobre 1992 relatif à l'homologation CEE des pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques et à la réception CEE des véhicules en ce qui concerne le montage des pneumatiques (*Journal officiel* du 27 avril 2005).

- Arrêté du 4 mars 2005 fixant les conditions d'application de l'article R. 432-6 du Code de la route (*Journal officiel* du 5 avril 2005).
- Arrêté du 1^{er} mars 2005 fixant les dates de l'examen du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière de la session 2006 (*Journal officiel* du 18 mars 2005).
- Arrêté du 1^{er} mars 2005 fixant les dates de l'examen du brevet d'aptitude à la formation des moniteurs d'enseignement de la conduite des véhicules terrestres à moteur et désignant les centres d'examen pour la session 2005 (*Journal officiel* du 18 mars 2005).
- Décret n° 2005-186 du 25 février 2005 relatif à l'extension à certains véhicules de la limitation par construction de la vitesse maximale et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 26 février 2005).
- Arrêté du 25 février 2005 relatif à l'extension à certaines catégories de véhicules à moteur de la limitation par construction de la vitesse maximale (*Journal officiel* du 26 février 2005).
- Arrêté du 25 février 2005 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1992 relatif à l'indication des vitesses maximales sur les véhicules automobiles (*Journal officiel* du 26 février 2005).
- Décret n° 2005-173 du 24 février 2005 relatif aux véhicules agricoles et modifiant le Code de la route (*Journal officiel* du 25 février 2005).
- Arrêté du 21 février 2005 modifiant l'arrêté du 21 avril 2000 relatif à la détermination de la consommation conventionnelle de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des véhicules automobiles (*Journal officiel* du 26 février 2005).
- Décret n° 2005-100 du 7 février 2005 modifiant le décret n° 2001-784 du 28 août 2001 portant création du Conseil national de sécurité routière (*Journal officiel* du 10 février 2005).



Études et recherches

L'objectif de ce chapitre est de présenter les études et les recherches menées dans le domaine de la sécurité routière au cours de l'année 2005. En France, ces travaux sont principalement réalisés dans le cadre du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) ou par les organismes d'études et de recherche suivants : 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), le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU) et le Laboratoire central des Ponts et Chaussées (LCPC). D'autres laboratoires ou bureaux d'études (publics ou privés) participent également à l'effort de recherche, sans que la sécurité routière constitue un axe essentiel de leur travail. Le PREDIT et les organismes cités sont présentés ci-dessous, les présentations s'accompagnent d'un résumé des études et recherches terminées en 2005. Il est à noter que certaines recherches sont réalisées en vue de recherches ultérieures, leurs résultats sont donc moins compréhensibles des non-spécialistes, de ce fait, elles ne sont pas mentionnées ici.

LE PROGRAMME DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES (PREDIT)

Le PREDIT est un programme de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres, initié et conduit par les ministères chargés de la Recherche, des Transports, de l'Environnement et de l'Industrie, l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et l'ANVAR (Agence nationale de valorisation de la recherche). Stimulant la coopération entre secteurs public et privé, ce programme vise à favoriser l'émergence de systèmes de transports économiquement et socialement plus efficaces, plus sûrs, plus économes en énergie, et finalement mieux respectueux de l'homme et de l'environnement. Le PREDIT se compose de onze groupes thématiques.

Deux groupes opérationnels donnent une place privilégiée à la sécurité routière : le groupe 3 (GO3) « Nouvelles connaissances pour la sécurité » et le groupe 4 (GO4) « Technologies pour la sécurité ». L'ordre de grandeur de la part des financements publics mobilisés par le programme PREDIT consacrée à la recherche en sécurité routière en 2005 est de 20 % du total de 45 M euros. Les financeurs de la recherche en sécurité routière dans le PREDIT sont les ministères chargés des Transports, de la Recherche (financement des projets par l'ANR, Agence nationale de la recherche, créée en 2005) et de l'Industrie ainsi que l'ANVAR.

Activité des groupes opérationnels 3 et 4 en 2005

En 2005, le GO3 a développé une importante activité très structurée d'animation scientifique autour des projets en cours. Il a également initié un appel à propositions sur le continuum éducatif, suite auquel huit projets et quatre études de définition ont été engagés.

Le GO4 a, quant à lui, initié douze projets sur les trois thèmes en 2005 : sécurité des deux-roues motorisés ; santé et conduite, vigilance et attention ; assistances, nouvelles technologies et risque routier. Ces projets nouveaux sont financés par l'ANR à hauteur de 5 M euros. En parallèle, les projets EDR, SARI et LAVIA se sont poursuivis :

- l'enregistreur de données des événements de la route (EDR) testé sur huit véhicules en phase 1 du projet piloté par le CERTU est fiable mais ne répond pas complètement au cahier des charges et une phase technique 1 bis est en cours en 2006 pour préparer la phase 2 d'expérimentation sur des flottes de véhicules ;
- l'action concertée SARI (Surveillance automatisée des routes de « rase campagne » pour l'information des conducteurs et des gestionnaires) pilotée par le LCPC a mobilisé en 2005 une quarantaine de partenaires et se développe en 2006 avec une forte participation de conseils généraux (budget de près de 9,3 M euros sur quatre ans) ;
- la phase d'expérimentation sur une flotte de vingt véhicules du LAVIA (Limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée) s'est déroulée début 2006 et la phase de traitement des données est en cours.

Projets réalisés dans le cadre du PREDIT : Psychologie du conducteur

« De la vigilance à l'attention : déclinaison des problèmes liés à l'état psychophysiologique et cognitif du conducteur, et analyse de leur influence sur les mécanismes d'accidents », P. Van Elslande, E. Perez, K. Fouquet, C. Nachtergaële (2005), rapport de convention INRETS/DRAST RE-05-918-FR. INRETS : Arcueil

Les problèmes relatifs à l'état vigile et attentionnel du conducteur ont une incidence reconnue en accidentologie. Cette étude vise à appréhender les différentes facettes que recouvrent ces problèmes et à analyser précisément leur rôle respectif dans les mécanismes qui conduisent aux accidents de la route. Elle se base sur une exploitation d'un échantillon important d'études détaillées d'accidents (EDA).

Les résultats font apparaître que les problèmes d'ordre attentionnel ont une fréquence d'occurrence plus

importante que les problèmes de vigilance, au titre des éléments qui contribuent à la genèse d'une défaillance fonctionnelle dans les accidents corporels de la circulation. Mais, en contrepartie, les déficits de vigilance présentent dans l'ensemble un degré d'impact plus élevé que les défauts d'attention, du point de vue de la genèse des accidents. L'évaluation du potentiel de dégradation de ces éléments est donc une question au moins aussi importante à appréhender que celle de leur simple prévalence. Les problèmes de vigilance montrent un certain systématisme dans leurs manifestations accidentologiques (altération globale des capacités de conduite, perte de contrôle du véhicule, etc.). Les problèmes attentionnels font état d'une variété beaucoup plus grande dans leurs contextes d'émergence. En termes de défaillances fonctionnelles, ils se répercutent principalement sur les processus perceptifs engagés dans la conduite, notamment lors de la rencontre de situations complexes.

« Prise de risque au volant face aux contrôles et aux sanctions : une approche en termes d'incitations », P. Picard (école Polytechnique, université Paris X), J.-M. Bourgeon (INRA, école Polytechnique), G. Dionne (HEC Montréal), J. Pinquet (université Paris X, école Polytechnique)

Les deux premiers auteurs ont étudié la structure optimale du permis à points en supposant un comportement rationnel des conducteurs, résultat d'un arbitrage entre le coût d'un effort de conduite prudente et le coût des sanctions. Ils ont calculé des valeurs optimales pour le nombre des points et la durée de retrait de permis.

Les deux auteurs suivants ont analysé les données de la Société de l'assurance automobile du Québec. Ils ont calculé le pouvoir prédictif des infractions sur le risque d'accidents, établi des montants d'amende et analysé les effets incitatifs des sanctions sur le comportement des conducteurs Québécois.

« Développement social et sécurité routière », M.-A. Granié (LPC-INRETS), A. Beaumatin (PCS-université Toulouse II le Mirail), C. Charron (CRPCC-université Rennes II) G. Espiau (LPC-INRETS), P. Georget (ULPCP-université de Caen), J. Lebreuilly (LPCP-université de Caen), P. Mallet (DES-université Paris X Nanterre), C. Munduteguy (LPC-INRETS), I. Ragot (LPC-INRETS), M. Tostain (LPCP-université de Caen). (2005), rapport final sur subvention PREDIT/DSCR

Ce projet avait pour objectif de mieux prendre en compte certaines zones d'influences du développement social sur la sécurité routière des enfants et des adolescents. Le recueil de données quantitatives et qualitatives auprès de 1 232 individus de 7 à 24 ans a permis de dégager de nouvelles connaissances sur le rapport au risque (stratégies d'adaptation, proximité au prototype, traits de personnalité, soumission à la pression des pairs) et à la règle (jugement moral, développement de la conformité, contextualisation des règles). Les résultats sont discutés en termes de délégation de la prise de décision, d'éducation parentale et scolaire et d'influence du sexe et de l'identité sexuée.

« Étude du phénomène de cécité inattentionnelle lié à la réalisation de tâches cognitives en conduite automobile simulée », C. Lemerrier, F. Papin et J.-M. Cellier, Laboratoire travail et cognition – UMR CNRS 5551 – Toulouse 2 (2006)

Cette étude vise à éprouver l'hypothèse de la cécité inattentionnelle (ie, absence de capture par l'attention d'une information présentée dans le champ visuel) comme conséquence de la réalisation de tâches cognitives en conduite automobile simulée. Trente-trois sujets ont participé à une simulation de conduite sur un circuit autoroutier comportant trente panneaux sur lesquels figuraient des noms communs. La session expérimentale se divisait en deux : condition de conduite seule et condition de double tâche (conduite avec tâches verbales et visuospatiales ajoutées). Durant toute la session, les mouvements oculaires étaient enregistrés. À l'issue de celle-ci, un test de reconnaissance des panneaux était proposé aux sujets. Les résultats montrent un déclin des performances de reconnaissance en situation de double tâche, malgré un maintien de la fréquence et de la durée des fixations oculaires sur les panneaux. Ceci permet de conclure à un effet de cécité inattentionnelle en situation de conduite avec tâches cognitives ajoutées.

Politiques de sécurité routière

« Recherche, expertise et politique de contrôle de l'alcool au volant », A. Kletzlen (avec la collaboration de M.-S. Huré), CESAMES/CNRS/INSERM/U. Paris V, Paris, 2005. Convention CNRS/ministère de l'Équipement et des Transports n° 502036. Recherche et expertise dans les politiques de sécurité routière

L'instauration d'un seuil légal d'alcoolémie en 1970 a suivi une route tracée d'avance depuis les années 1950 par les professionnels de la santé publique d'abord, par les chercheurs en sciences sociales ensuite. La définition de la politique de sécurité routière des années 1970 à laquelle les chercheurs en sciences sociales ont contribué a rendu politiquement possible l'instauration d'un taux légal d'alcoolémie. Mais le problème de l'alcool au volant, conçu comme une question de santé publique, est devenu un problème de sécurité routière.

La loi instaurant un seuil légal d'alcoolémie repose sur une assise scientifique destinée à lui conférer un caractère neutre et rationnel. Elle a été précédée, accompagnée et suivie d'évaluations scientifiques, pratiques de création de la loi aujourd'hui répandue.

« Projet RESPONS. La mise en cause de la responsabilité des auteurs indirects : un levier pour une meilleure prise en compte de la sécurité des déplacements ? (2003-2006) », M. Guilbot, V. Ferrant, A. Gerlach, J.-F. Peytavin, P. Rateau, H. Reigner, M. Simeone, (INRETS). Collaborations : CERDAP (Centre d'études sur le droit et les administrations publiques, université de Grenoble 2) et Centre du droit de la Responsabilité (université du Maine,

faculté de droit du Mans). Convention DRAST-INRETS

Les sources des analyses attestent de la reconnaissance partagée du rôle de l'infrastructure dans l'accident : recherche en accidentologie, dossier du contrôle de sécurité des infrastructures, rapports officiels, débats parlementaires, jurisprudence administrative, etc. Mais certaines dévoilent aussi une crainte du risque pénal chez les décideurs et les agents qui mettent en œuvre des stratégies pour assurer leur sécurité juridique. Pourtant ces craintes ne pourraient-elles pas au contraire produire plus de sécurité ? L'objectif de la recherche n'est pas de conduire des professionnels à la condamnation pénale mais au contraire de les encourager à utiliser plus largement leurs possibilités d'action afin de mieux intégrer la sécurité dans leurs pratiques, sans crainte du risque pénal.

« Les régimes français et britannique de régulation du risque routier (R4) : la vitesse d'abord », recherche terminée en décembre 2005, réalisée par une équipe franco-britannique sous la responsabilité scientifique de R. Delorme, professeur, université de Versailles et CEPREMAP (Centre pour la recherche économique et ses applications, Paris)

Le but de la recherche a été de contribuer à la connaissance pour l'action de sécurité routière en France. Le projet a été de caractériser d'une manière intégrative les interactions entre les principaux facteurs présents dans l'action de sécurité routière. La comparaison internationale a permis de faire ressortir des cohérences nationales et, notamment, d'identifier des R4-Vitesse français et britannique.

Trois groupes de résultats se dégagent :

- sur l'évolution de la mortalité (rattrapage relatif français récent en termes d'accidents mortels), vitesses et comportements des conducteurs modifiés ;
- sur la présence en France d'un R4 à gouvernance sous influence dominante gouvernementale et administrative contrastant avec un R4 britannique réparti ;
- sur l'existence d'une marge de progression significative en France en termes de professionnalisation, d'intégration et d'évaluation de l'action de sécurité routière.

Management et pratique de la sécurité routière

« L' élu local et la sécurité routière, journal de vie », J. Yerpez, S. Bouceddour, (INRETS) (2004), rapport de convention INRETS/DRAST, décembre 2004, 245 pages. Diffusion restreinte.

Il s'agit de décrire et d'analyser les pratiques d'un élu local et de sa délégation (adjoint au maire chargé des travaux et des services techniques) sur les problèmes de sécurité routière dans une ville de 6 500 habitants. Quelles questions sont posées, comment y répondre ? L'auteur de la recherche étant à la fois chercheur en sécurité routière et élu local, la méthodologie employée est une « autodescription des pratiques avec la méthode du carnet de bord ». Les pratiques de l' élu local confronté

aux questions de sécurité routière sont décrites et replacées dans le contexte territorial de la commune. Un état de l'insécurité objective par l'analyse des données accidents du Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) permet de rendre compte des enjeux de sécurité et de comparer les demandes de la population à la réalité de l'insécurité routière. Les demandes formulées par la population et la façon dont elles sont traitées sont décrites. Deux projets communaux sont présentés afin d'illustrer cette autre facette de la confrontation de l' élu aux questions de sécurité routière.

Les usagers vulnérables

« Projet RIDER (recherche sur les accidents impliquant un deux-roues motorisé) », B. Amans, M. Moutreuil, A. Martin, J.-C. Fuerxer, T. Hermitte, H. Guillemot, F. Delamarre, DAMIER, CEESAR. Projet financé par le PREDIT (ministère de la Recherche, le CNSR) et la Fondation MAIF

Ce projet qui s'est déroulé de janvier 2003 à avril 2005 a produit :

- 200 EDA (étude détaillée d'accident) en léger différé et en temps réel ;
- un état des lieux sur les recherches relatives aux deux-roues motorisés ;
- huit études : lien accident/infrastructure ; protection du pilote par l'équipement ; le casque ; statistique ; efficacité attendue d'un meilleur freinage en situation d'urgence ; scénarios d'accidents ; analyse des manœuvres réalisées en situation d'urgence ; éjection des pilotes ;
- un rapport final et une synthèse.

Les études ont fait ressortir les préconisations suivantes :

- développer le port correct du casque ;
- développer le port de l'équipement en plus du casque (blouson...) ;
- développer les aides à la conduite (ABS et répartiteur de freinage) ;
- améliorer la perception des deux-roues motorisés (2RM) ;
- développer l'information et la formation sur les 2RM.

Quatre projets PREDIT ont utilisé ou utiliseront les études et la base de données de RIDER : SUMOTORI, PROTEUS, BIOCASQ et SIMACOM.

Santé et sécurité routière

« Redéfinition des victimes de la route », M. Haddak (INRETS-Umrestte), C. Filou (INRETS-Garig), A. Ndiaye (ARVAC), P. Lejeune (CETE Sud Ouest), R. Pollet (GPSA)

L'analyse des données du fichier FFSA-GEMA montre que les délais de consolidation des blessures sont très variables et peuvent atteindre, pour les plus graves, des délais médians de deux à trois ans, et les délais de règlement sont encore plus longs. Cette analyse illustre la nécessité de mettre en place des études pluridisciplinaires de longue haleine sur le devenir des blessés graves et ses déterminants que la seule évaluation du dommage corporel ne peut appréhender dans toute sa complexité (et encore moins un simple indicateur de gravité).

Technologies et aides à la conduite

« Recherche des attributs pour le diagnostic avancé des ruptures de la route », Y. Goyat, programme de recherche, convention avec la DSCR, décembre 2004, LCPC

Le projet RADARR (recherche des attributs pour le diagnostic avancé des ruptures de la route), thème d'un programme de recherche plus général concernant la surveillance automatisée de l'état des routes pour l'information des conducteurs et des gestionnaires (SARI) a été lancé officiellement à la date du 31 mai 2005, pour une durée de trois ans.

L'objectif de cette étude est la mise en place en virage et en carrefour d'un système d'information alertant au moment approprié les conducteurs d'un risque potentiel, ce risque étant principalement lié aux caractéristiques de l'infrastructure.

Cette démarche passe par :

- l'amélioration et la validation des véhicules de diagnostic de risque d'accident sur un itinéraire, notamment des véhicules instrumentés qui analyse en permanence leurs paramètres d'état dynamique ;
- la mise au point d'un observatoire multicapteur permettant d'observer depuis le bord de voie et d'enregistrer les trajectoires suivies par les véhicules empruntant une section de route présélectionnée en fonction de son accidentologie ;
- l'élaboration, à partir des données recueillies dans les sujets précédents, de modèles prédictifs de risque.

À la fin de ce projet, une évaluation du système d'alerte sera effectuée par des spécialistes du domaine. L'efficacité du système sera jugée qualitativement sur le changement de comportement des conducteurs et quantitativement sur la modification de leur trajectoire.

L'INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS ET LEUR SÉCURITÉ (INRETS)⁹

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 ;

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, neuf travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : le GARIG implanté à Marne-la-Vallée, le LPC à Arcueil, l'UMRESTTE, le LESCOT et le LBMH à Lyon-Bron, le LBA à Marseille et MA à Salon-de-Provence, le LIVIC à Versailles et le LEOST à Villeneuve-d'Ascq.

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 de la conduite (LPC) :

L'objectif du LPC est d'analyser les principaux déterminants des comportements des usagers dans la circulation routière.

Département mécanismes d'accidents (MA) :

L'objectif scientifique du département MA est la compréhension des dysfonctionnements du système homme-véhicule-environnement. Il a trois champs de recherche :

- les études détaillées d'accidents ;
- l'aménagement des réseaux de déplacement et l'intégration de la sécurité routière dans la gestion territoriale ;
- la dynamique des véhicules : évaluation sécuritaire des dispositifs d'aide à la conduite.

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

Les objectifs du LIVIC sont l'amélioration des circulations automobiles par le développement de systèmes technologiques d'aides à la conduite permettant une meilleure coopération entre les conducteurs, les véhicules et l'infrastructure.

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

Les recherches du LESCOT se focalisent sur l'étude des processus de traitement de l'information par l'opérateur humain en situation de transport, avec deux angles d'approche :

- l'usage des nouvelles technologies de l'information et de la communication et leurs impacts potentiels sur la conduite ;
- les capacités fonctionnelles de l'utilisateur des transports et leurs altérations en lien avec l'âge et le handicap.

Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA) :

Le LBA est une unité mixte de recherche INRETS/université de la Méditerranée. Son objectif est l'étude du corps de l'être humain face aux agressions générées par un véhicule au cours d'un choc, à partir de la modélisation de l'accident et du corps humain soumis au choc.

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

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

Laboratoire de biomécanique et modélisation humaine (LBMH) :

L'objectif de la recherche menée au LBMH est de développer des modèles numériques exploitables dans divers domaines d'application tels que : la protection contre les effets des accidents, l'orthopédie, la médecine du sport et de rééducation, l'ergonomie et la conception des équipements de travail.

Unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement (UMRESTTE) :

La mission de l'UMRESTTE 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.

Épidémiologie

« Cannabis intoxication and fatal road traffic crashes in France : population based case control study », B. Laumon, B. Gadegbeku, J.-L. Martin, M.B. Biecheler, and the SAM Group, (2005), *British Medical Journal* 2005 ; 331 : 1371-4 (full text on www.bmj.com)

La loi sécurité routière du 18 juin 1999 a permis, à partir du 1^{er} octobre 2001, la mise en place d'un dépistage systématique de la conduite sous l'emprise de stupéfiants chez tous les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière sur l'ensemble du territoire national. L'analyse des deux premières années de ce dispositif montre que la conduite sous l'emprise de cannabis multiplie par près de deux le risque d'être responsable d'un tel accident, et par environ quinze lorsque cette consommation est associée à une alcoolémie positive. La proportion de conducteurs circulant sous l'emprise du cannabis serait de l'ordre de 3 % (proportion comparable à celles des conducteurs présentant une alcoolémie au-delà de 0,5 g/l de sang). On estime ainsi qu'environ 230 décès peuvent être attribués, chaque année en France, à une conduite sous l'emprise de cannabis. Ce chiffre peut être comparé aux 2 270 décès attribuables à une alcoolémie positive des conducteurs. De fait, l'enjeu essentiel du cannabis sur la route est son association avec l'alcool : si à peine 0,4 % des conducteurs circulent sous l'emprise à la fois du cannabis et de l'alcool, ces mêmes conducteurs représentent plus de 5 % des responsables d'accidents mortels.

« Type A Behavior Pattern, Risky Driving Behaviors, and Serious Road Traffic Accidents : A Prospective Study of the GAZEL Cohort », H. Nabi, S.M. Consoli, J.-F. Chastang, M. Chiron, S. Lafont, E. Lagarde, (2005), *American journal of epidemiology* 2005 ; 161 (9) : 864-870

L'article présente une analyse prospective du lien entre le type comportemental et émotionnel dénommé « type A » (impatience, sentiment d'urgence, hostilité) et la survenue des accidents de la route chez les membres de la cohorte

GAZEL (employés et retraités d'EDF et GDF). Le type A a été évalué en 1993, les accidents sont survenus entre 1994 et 2001. Après ajustement sur de nombreux facteurs de confusion y compris les kilométrages parcourus, le risque d'accidents graves de la route augmente avec le score de type A : risque relatif de 1,3 pour le niveau intermédiaire, 1,5 pour le niveau supérieur.

« Différences entre les hommes et les femmes face au risque routier » (full text in English on www.e2med.com/resp), J.-L. Martin, S. Lafont, M. Chiron, B. Gadegbeku, B. Laumon, (2004), *Revue d'épidémiologie et de santé publique* 2004 ; 52 : 357-367

À partir des données nationales des forces de l'ordre et du Registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône, cet article met en évidence la sur-représentation masculine en termes de mortalité, avec un rapport d'incidences hommes/femmes égal à 3,1 et de morbidité (1,7). Cette sur-représentation est en partie expliquée par les types et les quantités de déplacement effectués, mais surtout par les comportements de prise de risque. Des divergences ancrées, et relativement invariables, dans la valeur accordée à la prise de risque sur la route par l'un et l'autre sexe, sont sous-jacentes à ces comportements.

Accidentologie statistique

« Tire Blow-Outs and Motorway Accidents », J.-L. Martin, B. Laumon, (2004), *Traffic Injury Prevention* 2004 ; 5 : 1-3

Un éclatement de pneumatique est constaté pour 7 % des voitures accidentées sur autoroute et 22 % des camionnettes. Ces chiffres proviennent de l'examen de plus de 50 000 véhicules impliqués dans un accident sur autoroute entre 1996 et 2001. Ce phénomène concerne essentiellement les pneus arrière, quatre fois plus souvent pour les voitures et treize fois plus pour les camionnettes. La vérification de l'état des pneus et de leur gonflage conforme est particulièrement importante sur autoroute pour les voitures et apparaît cruciale pour les camionnettes. Pour ces véhicules, il importe de disposer les pneus en meilleur état à l'arrière.

Psychologie du conducteur

Usages de la route et transgression des normes de circulation. Action concertée incitative « Sécurité routière et société », M. Bazire, B. Cambon de Lavalette, C. Tijus, P. Brézillon, (2004), rapport INRETS

Le non-respect de la réglementation est à l'origine de nombreux dysfonctionnements et accidents dans le trafic routier. Concernant la signalisation routière, il s'agit d'expliquer une partie de ces transgressions en postulant une interprétation erronée par le conducteur selon le contexte dans lequel les panneaux sont perçus, induisant alors une prise de décision vers une action non prescrite par le Code de la route. Notre hypothèse est que la transgression des normes de circulation routière relève à la fois d'un problème de normes et d'un problème

d'usage. L'objectif de cette approche consiste à modéliser les processus décisionnels.

Technologies et aides à la conduite

« European Statement of Principles on the Design of Human Machine Interfaces », C. Gelau, A. Pauzie, S. A. Steven, L. Eckstein, A. Hallen, W. Koenig, B. Vezier, T. Victor, (2005), Report WG eSafety – HMI, DG InfSo

Un document intitulé « *Recommandation concernant l'utilisation sûre et efficace des systèmes embarqués d'information et de communication : les principes européens de l'interface homme/machine* » a fait l'objet d'un accord volontaire de la part des industriels européens concernés. À l'initiative de la DG InfSo, un groupe d'experts a été sollicité pour produire une nouvelle version de ces principes, qui concernent la conception des systèmes, la présentation des informations au conducteur, ainsi que les modalités d'interaction avec l'écran et les contrôles, leur installation dans le véhicule et leur mode d'utilisation. Outre le développement de leur contenu, le rapport propose des recommandations sur la mise en œuvre de ces principes par les industriels, les états membres et la Communauté européenne.

« Driving assistance systems and road safety, state-of-the-art and outlook », J.M. Blosseville, (2005), *Annals of telecommunications*, pp. 281-298, mars-avril 2005

Les aides à la conduite se présentent comme un nouveau levier pour l'amélioration des circulations automobiles et notamment sur le plan de la sécurité. Les recherches sur le sujet sont foisonnantes, de nombreux programmes nationaux et internationaux prolifèrent. De façon à produire une image plus fondée des recherches à effectuer, le LIVIC a mené un travail d'analyse et de prospective vérifié auprès de nombreuses organisations : constructeurs (seuls ou regroupés en association, EUCAR par exemple), équipementiers, équipes de recherches... Les aides à la conduite sont d'abord analysées comme réponses possibles aux défaillances du conducteur ; une classification des fonctions génériques est proposée ; enfin une vision prospective de trois classes de systèmes est développée : systèmes autonomes, systèmes coopératifs, systèmes interactifs.

« Détection d'obstacles routiers par stéréovision : l'approche v-disparité », D. Aubert, R. Labayrade, (2005), *Annals of telecommunications*, Vol. 60, n° 3-4, pp. 281-298, mars-avril 2005

L'article décrit une méthode innovante de détection en temps réel d'obstacles routiers par stéréovision embarquée. Après avoir posé les enjeux de la détection d'obstacles, présenté l'état des lieux et identifié les problèmes à résoudre, l'approche développée est décrite. Elle est fondée sur la construction et l'analyse d'une représentation particulière de l'image, la « v-disparité ». La méthode est ensuite évaluée par rapport aux problèmes classiques dans le domaine. Les bonnes propriétés théoriques de l'algorithme – généralité, efficacité, robustesse, vitesse

d'exécution – sont ainsi expérimentalement démontrées. Compte tenu des performances obtenues, l'algorithme est exploité pour des applications embarquées d'aides à la conduite.

« Mesure embarquée de la visibilité atmosphérique pour les aides à la conduite », N. Hautière, D. Aubert, (2005), *Recherche Transports Sécurité* n° 87, 2005

L'article propose des méthodes de mesure de la visibilité atmosphérique à l'aide de caméras embarquées, dans le but de réaliser des aides à la conduite. Une analyse fonctionnelle des sources de réduction de la visibilité conduit à discerner différents types d'applications, comme l'avertissement du conducteur ou encore la qualification des données issues de capteurs extéroceptifs, et à énoncer des contraintes de choix et d'emplacement pour les capteurs. Une modélisation des effets du brouillard sur la vision routière permet ensuite de définir différentes distances de visibilité et de construire les méthodes de mesure correspondantes. Un ensemble de tests en environnement réel permet d'évaluer le travail réalisé. Finalement, deux applications sont présentées.

Management et pratique de la sécurité routière

« Ville et réseaux routiers. Vers un métier de la sécurité ? D. Fleury, (2005), *Synthèse INRETS* n° 49, mars 2005, 86 pages

L'amélioration de la sécurité dans tous les grands systèmes sociotechniques montre que cet objectif ne peut être atteint que par le dépassement d'un point de vue sur la responsabilité individuelle du conducteur vers la responsabilité de conception, par l'existence d'une réelle expertise et d'un réel métier de la sécurité et par la prise de conscience par le management – au plus haut niveau – de sa responsabilité en matière de prévention des accidents.

Aujourd'hui, la sécurité routière ne trouve qu'une place restreinte dans le processus de décision. Elle est surtout pensée comme un supplément technique en dernière phase de conception. Quand elle est évoquée en amont, souvent comme argument, elle mobilise surtout le « bon sens » des acteurs participants, plutôt que de réelles connaissances techniques.

Vouloir intégrer la sécurité dans la gestion de la ville demande un dépassement des points de vue partiels et une vision globalisante pour prévoir l'apparition de tous ces interstices dans lesquels peuvent se glisser des dysfonctionnements.

Sécurité des infrastructures

« Les pertes de contrôle en courbe, cinématique, typologie, caractéristiques des lieux, analyse d'un échantillon de 84 cas », J.-E. Michel, T. Brenac, J. Magnin, C. Naude, C. Perrin, (2005), *rapport INRETS* n° 262, 2005, 101 pages

Cette recherche s'appuie sur l'analyse approfondie de 84 cas d'accidents issus de l'étude détaillée d'accidents

du département mécanismes d'accidents de l'INRETS. L'analyse des mécanismes en jeu, en particulier du point de vue cinématique, dans la genèse de la situation d'accident a d'abord conduit à distinguer deux grandes familles de pertes de contrôle : les accidents liés à un problème de guidage (35 % des cas) et ceux liés à un problème dynamique (65 % des cas). Cette dichotomie typologique apparaît fondamentale, en particulier dans une optique d'actions.

Les analyses abordent ensuite des questions plus particulières : les niveaux de vitesse en jeu, l'influence des paramètres géométriques, de la configuration de l'accotement, le rôle de l'état de surface. Ces analyses conduisent à des résultats permettant de proposer des actions correctives ou préventives, notamment sur les infrastructures.

Accidentologie clinique et expérimentale

« Effects of Static Compression on Human Foot-Ankle Behaviour and Injuries », C. Masson, L. Thollon, D. Cesari, C. Brunet, (2005), *Surgical Radiologic Anatomy*

Le comportement biomécanique de la voûte plantaire soumise à différents chargements quasi statiques a été expérimentalement étudié. Les essais ont consisté à appliquer un effort aux trois points principaux d'appui du pied et à mesurer le déplacement de celui-ci soumis à cette charge. Des corridors force-déplacement ont été établis. Après chaque test une autopsie permettait de connaître les lésions associées. Le niveau de sollicitation étant peu ou pas supra-lésionnel, les résultats de cette étude ont contribué à l'évaluation et l'amélioration de la biofidélité des mannequins de chocs automobiles mais également à la validation de modèles numériques de l'ensemble pied-cheville.

« Development of a set of numerical Human models for safety », P. Vezin, J.P. Verriest, (2005), *Proceedings of the 19th International Technical conference on the enhanced safety of Vehicles (ESV) 2005, paper 05-0163 ; 16 pages*

Le projet HUMOS2 a développé des modèles éléments finis du corps humain représentant la population et prédisant les risques de lésions des victimes d'accidents. Des méthodes de personnalisation géométriques et de positionnement des modèles ont été développées. Une base de données contenant les résultats biomécaniques nécessaires à la validation des modèles a été créée. Elle inclut l'influence de la tonicité musculaire, des lois biomatérielles pour les tissus biologiques et des tests de validation. La robustesse et les avantages de ces modèles humains ont été démontrés dans des simulations de cas réels d'accidents « tests virtuels » – ou dans des situations non standardisées.

« Set of human body meshes for road safety », T. Serre, A. Allimant, T. Bekkour, L. Thollon, K. Bruyere, D. Mitton, S. Bertrand, L. Ben Regaya, K. Kayvantash, P. Vezin,

C. Brunet, J.P. Verriest, W. Skalli, (2004), 9th 3D Human and Medical Modelling Conference, April 28-29, 2004, Paris, France

Dans le cadre du projet « Human Model for Safety », une méthodologie a été mise au point pour générer des maillages représentatifs du corps humain en position de conduite automobile.

Cette méthode fut basée sur l'acquisition de données géométriques réalisée sur volontaires et sur corps donnés à la science et concernaient des dimensions anthropométriques externes et internes. Leur analyse statistique a permis d'identifier les relations existantes entre elles. Elles furent ensuite implémentées dans un logiciel permettant la transformation (grâce à la méthode de Krigeage) d'un maillage existant en un nouveau personnalisé.

Trois maillages (femme petite, homme moyen et grand) ont été générés grâce à ce procédé.

« Modeling the pregnant woman in driving position », J. Delotte, M. Behr, P. Baque, A. Bourgeon, F. de Peretti, C. Brunet, (2005), *Surgical and radiologic Anatomy*

Les accidents de la route sont la première cause de mort fœtale, et pourtant les mécanismes lésionnels liés à la traumatologie de l'utérus gravide sont encore mal connus.

Dans ce contexte, un modèle numérique de la femme enceinte est présenté, il associe un complexe utérus/fœtus/placenta issu d'images IRM, et le modèle Humos, corps humain complet validé dans des configurations d'impact liées à l'accidentologie.

Le modèle qui en résulte offre un environnement anatomique (et donc des conditions aux limites) fidèle à l'utérus gravide, et peut donc être appliqué en particulier à l'analyse de ses mécanismes lésionnels dans diverses situations d'impact.

« Modeling active muscle behavior for emergency braking simulations. Computational fluid and solid mechanics », M. Behr, P.J. Arnoux, T. Serre, K. Kayvantash, C. Brunet, (2005), K.J. Bathe ed, Elsevier Science, p 60-64.

Afin d'étudier l'influence des contractions musculaires sur la gravité des lésions lors d'un accident de la route, un modèle musculo-squelettique des membres inférieurs a été développé. Ce modèle offre la possibilité à l'utilisateur de prédéfinir l'évolution de la contraction indépendamment pour chaque muscle.

La validation de ce modèle a été obtenue d'abord pour un faisceau isolé et par la réalisation de mouvements physiologiques, et ensuite par la simulation d'un freinage d'urgence. Une simulation de choc frontal avec et sans activation musculaire montre en particulier une exposition accrue du tibia au risque de fracture dans le cas contracté.

Urbanisme et sécurité routière

« L'erreur urbaine : défaillances, facteurs, et contextes de production des accidents d'agglomération », P. Van Elslande, K. Fouquet, J.-E. Michel, D. Fleury, (2005), rapport de recherche n° 266, août 2005

L'erreur humaine est trop souvent avancée en tant qu'explication première des accidents, sans qu'on se pose la question de ses déterminants. Le but de cet ouvrage est de chercher à mieux comprendre en quoi l'environnement participe à l'accidentalité, notamment dans la conduite en ville qui concentre les deux tiers des accidents de la route. Son titre, « L'erreur urbaine », évoque la spécificité des erreurs de conduite des usagers de la ville, ainsi que le rôle que l'aménagement urbain joue plus ou moins directement dans leur genèse. L'étude se fonde sur une analyse comparative d'études détaillées d'accidents, selon une approche cognitive, et dans une perspective ergonomique d'adaptation des environnements aux modes de fonctionnement humain.

« Insécurité routière du transport et des livraisons de marchandises en ville, regard sur une complexité », S. Bouccedour, J. Yerpez, (2005), rapport INRETS n° 260, 112 p. plus annexes, janvier 2005

La recherche analyse les relations entre les transports de marchandises et l'insécurité routière dans la ville. Elle traite de l'insécurité routière à travers l'étude de cas de Marseille et de sa région et contribue à une réflexion plus large sur les difficultés de la prise en compte des questions de sécurité du transport de marchandises dans la gestion urbaine. La méthode s'appuie sur l'analyse de différentes sources : les données bibliographiques (enquêtes et études), le contenu de comptes rendus de réunions de travail du plan de déplacements urbains (Marseille), les fichiers du Bulletin d'analyse des accidents corporels et leur localisation cartographique, les dossiers de l'étude détaillée d'accidents de l'INRETS et les entretiens complémentaires auprès de professionnels du transport.

« Voies urbaines : représentations et attentes des conducteurs de jour, de nuit et en soirée », M.-C. Montel, C. Nachtergaële, J.-E. Michel, T. Brenac, P. Van Elslande, (2005), rapport INRETS n° 259, novembre 2004, 170 pages

La conduite automobile est une activité qui nécessite un important recours à des connaissances issues de l'expérience. Les conducteurs font notamment appel à des représentations relatives aux environnements routiers, qu'ils ont préalablement développées durant leur pratique antérieure et structurées en catégories.

Cet ouvrage traite des représentations catégorielles élaborées par les conducteurs en milieu urbain, et de leurs spécificités selon différentes périodes de la journée (jour, soirée, nuit). Les catégorisations, obtenues à partir des classifications d'une soixantaine de photos de voies urbaines effectuées par des sujets-conducteurs, sont

analysées mettant en évidence pour chaque période, les caractéristiques des différentes catégories de voies et les situations (événements, difficultés...) qui y sont attendues.

Santé et sécurité routière

« Vieillesse de la population et sécurité routière », L. Paire-Ficout, C. Gabaude, C. Marin-Lamellet, (2004), rapport de fin de convention CNSR DCSR – INRETS, 136 pages

Ce rapport présente deux études analysant l'impact du vieillissement sur la conduite automobile.

La première étude a comparé l'impact des déficits attentionnels sur la négociation des intersections chez des conducteurs âgés présentant ou non une maladie d'Alzheimer débutante. Les résultats obtenus confirment les difficultés rencontrées par les conducteurs âgés dans une manœuvre de tourne à gauche. Ils indiquent également que ces difficultés se situent au niveau cognitif et notamment dans le monitoring de la prise de décision et le contrôle de l'action motrice.

La seconde étude vise à mieux appréhender la question du suivi des conducteurs âgés via la formation en analysant les besoins et les opinions des seniors quant aux mesures de suivi des conducteurs. Une enquête a porté sur un échantillon national représentatif de 485 individus de 60 ans et plus. Les résultats indiquent que la population française âgée, pour l'instant non sensibilisée à la démarche éducative en sécurité routière, est spontanément plus favorable à un contrôle-sanction qu'à l'accompagnement. Cette étude a aussi permis de recenser au niveau international et national les différents acteurs prenant part au suivi des conducteurs âgés et d'analyser les actions menées dans le département de l'Ain.

LE SERVICE D'ÉTUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES (SETRA)¹⁰

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. 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 se structure autour de deux axes :

- les études de sécurité routière ;
- la mise en œuvre de mesures pour assurer la sécurité des routes.

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

- l'exploitation de données accidents ;

10. 46, avenue Aristide Briand, BP 100, 92223 Bagneux.

- 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.

Accidentologie statistique

« Accidentologie sur le réseau routier national : année 2004 », J. Alexis, CETE Sud-Ouest

La direction générale 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.

« Aménagements de sécurité d'initiative locale – bilan de l'année 2004 », J. Alexis, CETE Méditerranée, agence Languedoc Roussillon

À partir des fiches informatisées et des synthèses réalisées par les DRE, l'objectif de ce bilan est d'examiner l'utilisation des crédits d'initiative locale de 2004 (bilan financier et technique) afin de donner à la Direction générale des routes les éléments objectifs de mesure sur l'efficacité de son action.

Cette étude permet d'ajuster au mieux les orientations relatives aux aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL).

« L'évolution des accidents en France de 2000 à 2004 : étude chronologique et thématique », P. Le Breton, Cete Normandie Centre, E. Lemaire

Si l'on appréhende de façon précise la baisse générale des accidents corporels et des tués, on en connaît moins les évolutions par thématiques d'accidents. Quels accidents ont enregistré la plus forte baisse ces dernières années ? Lesquels sont restés en marge de cette baisse pour le moins unique ? Comment comparer ces diverses évolutions et comment les mettre en lien entre elles ? Autant de questions auxquelles cette étude tente d'apporter des réponses en modélisant suivant différentes méthodes l'évolution des accidents survenus en France de 2000 à 2004, tout en s'appuyant sur le pragmatisme d'experts en sécurité routière.

Des types d'accidents se distinguent de par leur diminution exceptionnellement forte, ou au contraire

parce qu'ils semblent être restés en marge de la baisse nationale. Outre son intérêt en tant qu'observatoire, cette étude dresse ici un diagnostic de la baisse exceptionnelle des accidents, en proposant notamment sur la base de ses résultats statistiques des approfondissements pour comprendre les éléments explicatifs de la baisse.

La sécurité des infrastructures

« Contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR) », L. Nicole et plusieurs CETE

Les guides du CSPR, élaborés par le SETRA et le CERTU, correspondants à chacun des volets de la démarche sont disponibles depuis le 2 juillet 2004 en téléchargement sur Internet à l'adresse suivante : www.setra.equipement.gouv.fr/

Le guide « *Éléments de démarche qualité pour une meilleure prise en compte de la sécurité* » a fait en plus l'objet d'une publication en mars 2005.

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 soit à effectuer après l'audit. Ce guide fera l'objet d'un accompagnement par des formations à partir de 2006.

Guide « Les études d'enjeux en sécurité routière – milieu interurbain », guide méthodologique SETRA 2005, réf. 0503, D. Lemoine et plusieurs CETE

Ce guide pilote propose une méthodologie pour mener une étude d'enjeux en sécurité routière à partir de l'analyse des données d'accidents. Il traite essentiellement du milieu interurbain.

Dans une première partie, il définit la démarche générale d'une étude de sécurité routière au travers de ses différentes étapes : étude d'enjeux, diagnostic et orientation d'actions, suivi et évaluation.

La seconde partie traite uniquement de la méthodologie de l'étude d'enjeux, en renvoyant, pour les points plus techniques, à des fiches « outils » pratiques et plus précises.

Enfin, des fiches de cas illustrent différents types d'études d'enjeux.

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 pour le réseau routier national, elle doit pouvoir être déclinée sur les autres réseaux. C'est une démarche globale qui se décompose en quatre phases principales : étude d'enjeux pour la hiérarchisation des itinéraires ; diagnostic et pistes d'actions ; élaboration de plans d'actions et mise en œuvre des actions ; évaluation. En 2005, des actions issues des diagnostics de sécurité ont été mises en œuvre sur les quinze itinéraires pilotes. 2005 est aussi l'année du déploiement de la démarche sur l'ensemble du territoire

sur le réseau routier national non concédé. Les études d'enjeux ont été réalisées au niveau régional, dans le cadre de formations-action, des études de diagnostic se poursuivent sur plusieurs dizaines d'itinéraires.

Le SETRA, avec la participation du CERTU, a piloté la rédaction de quatre guides. Ils sont accessibles sur le site dédié à la démarche SURE : <http://www.sure.equipement.gouv.fr/>

Guide « Étude d'enjeux de sécurité routière pour la hiérarchisation des itinéraires »

L'objectif de la démarche est de donner la priorité aux itinéraires où se concentrent les enjeux pour lesquels une action sur les infrastructures routières apporterait un gain significatif. La méthode de hiérarchisation des itinéraires, présentée dans ce guide, est basée sur une estimation du coût des accidents évitables.

Guide « Diagnostic de l'itinéraire et pistes d'actions »

Ce guide présente comment approfondir les enjeux sur les itinéraires retenus, comprendre les dysfonctionnements de la voie par l'analyse détaillée des procès-verbaux d'accidents et réaliser une détection très ciblée des configurations reconnues comme accidentogènes. Il permet de proposer des pistes d'actions cohérentes et appropriées.

Guide « Plan d'actions et réalisation des actions », D. Lemoine, L. Nicole et plusieurs CETE

À partir des résultats du diagnostic, des objectifs de sécurité et des pistes d'actions proposées, ce guide permet aux services d'élaborer un plan d'actions pluriannuel comprenant des aménagements, des opérations d'entretien et des mesures exploitation. Il donne également un cadre pour commander les études et les réalisations et pratiquer l'évaluation.

Management et pratiques de sécurité routière (MPSR)

Production de fiches « Savoirs de base », A.-M. Barc et plusieurs CETE

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.

LE LABORATOIRE D'ACCIDENTOLOGIE, DE BIOMÉCANIQUE ET D'ÉTUDES DU COMPORTEMENT HUMAIN (LAB)¹¹

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

1) La sécurité secondaire

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.

La sécurité secondaire regroupe l'accidentologie et la biomécanique :

- 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

La sécurité primaire regroupe les études détaillées d'accidents et des expérimentations associées :

- 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) L'ergonomie

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 les dispositifs techniques et l'activité humaine.

11. 132, rue des Suisses, 92000 Nanterre.

Psychologie du conducteur

« Augmented naïve bayesian network for driver behavior modelling », W. Bouslimi, M. Kassaagi, D. Lourdeaux, P. Fuchs, IEEE Intelligent Vehicles Symposium, June 6-8, 2005, Renaissance Las Vegas Hotel, Nevada, USA

La disponibilité d'un modèle numérique du comportement du conducteur pendant les situations d'urgence constitue un apport important dans la phase de mise au point des systèmes de sécurité active. Cet article présente une approche de modélisation sous la forme d'un système d'entrées-sorties. Le point de départ de ce travail est une base de données comportementales issue d'une expérimentation sur piste avec des conducteurs lambda. Ces derniers étaient confrontés à leur insu au largage et au freinage d'une remorque qu'ils suivaient pendant un certain temps. L'objectif est de pouvoir prédire les actions du conducteur suivant une configuration de conditions initiales. Le cœur du modèle est un système d'inférence en architecture naïve augmentée. Cet article montre les différentes étapes menant à la construction du modèle ainsi que les résultats de validation obtenus à partir d'une autre base de données.

Technologies et aides à la conduite

« Are Expected and observed effectiveness of Emergency Brake Assist in Preventing Road Injury Accidents consistent ? » Y. Page, J.Y. Foret-Bruno, S. Cuny, 19th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles, ESV2005, June 6-9, 2005, Washington, D.C., USA, Paper Number 05-0268

Cet article propose d'estimer et de comparer l'efficacité attendue *a priori* et l'efficacité observée *a posteriori* de l'assistance au freinage d'urgence (un système qui permet d'accéder plus rapidement à la régulation ABS et donc de freiner plus fort plus rapidement), l'efficacité étant mesurée en termes de réduction du nombre d'accidents corporels que l'on observerait en France si tous les véhicules étaient équipés du système.

L'évaluation de l'efficacité *a priori* est basée sur une simulation de la réduction des blessures dans les voitures accidentées, non-équipées d'AFU, qui résulteraient d'une baisse des vitesses de collision, dues elles-mêmes à une augmentation de la décélération procurée par l'AFU si les véhicules accidentés en avaient été équipés. Elle utilise des procès-verbaux d'accidents mortels.

L'évaluation de l'efficacité *a posteriori* suit une démarche en trois étapes :

- l'identification, dans le fichier national des accidents corporels, de voitures impliquées dont on sait si elles sont ou non équipées d'AFU ;
- la détermination des situations accidentelles caractérisant l'accident dans lesquels ces véhicules ont été accidentés, et pour lesquelles nous savons dire si l'AFU est un système d'évitement ou de réduction de la gravité des blessures pertinent ;

– le calcul, à l'aide d'une régression logistique, du risque relatif d'être impliqué dans une situation pertinente à l'AFU pour les véhicules équipés d'AFU *versus* les véhicules non équipés, divisé par le risque relatif d'être impliqué dans une situation non pertinente à l'AFU pour les véhicules équipés d'AFU *versus* les véhicules non équipés.

Les deux évaluations concluent à une bonne efficacité de l'AFU. De plus, les évaluations sont plutôt concordantes (– 7,5 % de tués chez les occupants, et – 10 % chez les piétons pour l'évaluation *a priori* ; – 11 % de blessés pour l'évaluation *a posteriori*).

Accidentologie

« Classification des accidents en situations accidentelles », C. Rivière, Y. Page, L. Adelard, P. Lauret, conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière, juin 2005

La réduction du nombre d'accidents et des lésions corporels passe par le développement des connaissances sur les mécanismes accidentels et sur les interactions entre les facteurs de risque.

À partir de ces connaissances, il est possible d'identifier les problèmes rencontrés par les conducteurs dans des situations critiques de conduite, de déterminer leurs besoins en terme d'assistance, de proposer ainsi des contre-mesures qui auraient pu éviter ces accidents et de les évaluer. Tels sont les objectifs de cette recherche. Pour cela, une classification des accidents a été élaborée pour identifier les situations accidentelles (SA) auxquelles sont confrontés les conducteurs de véhicules légers impliqués dans un accident corporel. Il existe de nombreuses classifications des accidents de la route, chacune répondant à un objectif particulier et utilisant des données et des méthodes de classification différentes. En fonction des objectifs mentionnés ci-dessus, il a été choisi une classification qui présente les particularités suivantes : tout d'abord, les SA sont élaborées dans une approche globale, elles concernent tout type d'accident entre véhicules légers, tout type d'infrastructure, ou de conducteur. Par ailleurs, la méthodologie utilisée a la particularité de combiner à la fois outils statistiques et approche clinique, ce qui permet de construire une classification compréhensible des mécanismes accidentels, à partir d'une base de données de taille importante. Cette méthodologie a permis d'élaborer 28 SA : 12 SA de perte de contrôle et 16 SA de collisions entre véhicules. Ces SA représentent un support pour le développement des connaissances sur l'efficacité des mesures de sécurité.

« Un méta modèle de données pour la représentation des connaissances en accidentologie », W. Ben Ahmed, Y. Page, M. Mekhilef, M. Bigand

Le développement des systèmes de sécurité embarqués dans les véhicules (SSE) nécessite une base de connaissances en accidentologie pour la réflexion sur les fonctionnalités de ces systèmes lors de la phase de conception ainsi que sur leur évaluation. L'extraction de connaissances à partir de bases de données (ECB) d'accidents est l'une des

approches permettant la construction de cette base de connaissances. Mais, vu la complexité des données sur les accidents et la variété de leurs sources (biomécanique, psychologie, mécanique, ergonomie, etc.), les méthodes analytiques d'ECB sont insuffisantes. D'un autre côté, vu le grand nombre de variables caractérisant un accident (900 variables catégorielles à plusieurs modalités) et le grand nombre d'accidents codifiés et stockés dans des bases de données, l'approche experte manuelle est aussi coûteuse et insuffisante. Pour contourner ces inconvénients et améliorer la qualité des connaissances découvertes, il est intéressant de combiner les approches analytiques et les approches expertes. L'intégration des connaissances expertes du domaine dans le processus d'ECB est l'un des leviers. Ce papier développe un métamodèle de données ou Métadonnées (données sur les données) de l'accident (MDA) 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*).

Accidentologie clinique et expérimentale

« Lésions du bassin chez les occupants d'automobiles », H. Guillemot, LAB, S. Cuny, CEESAR

Les fractures du bassin sont fréquemment rencontrées en accidentologie routière. Les piétons, les cyclistes, les motocyclistes, aussi bien que les occupants de véhicules légers, peuvent présenter de telles lésions. Si la gravité de telles lésions se limite à des AIS 2 à 4, elles peuvent avoir comme conséquence des lésions internes, au niveau des vaisseaux, de l'appareil digestif, ou de l'appareil urinaire, des séquelles importantes, de même qu'un risque vital chez les victimes polytraumatisées. Le bassin est caractérisé par une structure anatomique complexe, ainsi que par les différents types de fractures qu'il peut présenter. Cette particularité contribue à identifier les mécanismes lésionnels dans les différentes configurations d'impacts. Ce travail présente une analyse accidentologique centrée sur les lésions pelviennes, en choc frontal ou en choc latéral, dans le but de caractériser précisément les types et les localisations des fractures selon les circonstances de la collision. Ces données seront utiles pour contribuer à valider, en terme de localisation des lésions, un modèle éléments finis lésionnel de bassin, pour évaluer au final de nouvelles solutions dans le but de mieux protéger les usagers de la route.

LE CENTRE EUROPÉEN D'ÉTUDES DE SÉCURITÉ ET D'ANALYSE DES RISQUES (CEESAR)¹²

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.

Accidentologie

« Étude sur les collisions multiples et incendie de poids lourds ou autocars », V. Phan, CEESAR, E. Sackx, LIGERON, étude financée par le BEA-TT, juin 2005

À la demande du bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), cette étude s'est focalisée sur les données collectées par l'ONISR sur les accidents corporels de circulation routière en 2003 lors d'accidents multiples ou en chaîne impliquant quatre véhicules et plus, dont un poids lourds ou trois véhicules et plus, dont un autocar. L'ensemble de ces accidents sur l'année 2003 totalisait 323 accidents.

Par conséquent, l'analyse détaillée de ces cas d'accidents a permis d'identifier :

- les causes principales et conséquences de l'accident ;
- le rôle joué par les véhicules à ces deux niveaux ;
- la présence d'un incendie à l'origine, ou conséquence de l'accident.

Ce dernier point a fait l'objet d'une étude plus spécifique qui a mis en avant la fréquence des incendies par rapport à l'ensemble des accidents corporels impliquant des poids lourds ou des autocars, l'évaluation des dommages occasionnés et les causes techniques de l'incendie.

12. 132, rue des Suisses, 92000 Nanterre.

Description de scénarios d'accidents afin de réaliser une formation « poids lourds sur autoroute », V. Phan, T. Hermitte, CEESAR, étude financée par l'ASFA, mai 2005

Dans le cadre de ses actions de sensibilisation aux risques d'accidents impliquant des agents autoroutiers et des conducteurs de poids lourds, l'ASFA a demandé une étude visant à reconstituer lesdits scénarios à des fins pédagogiques envers les conducteurs de poids lourds. Ainsi, l'objet final de l'étude proposée consiste à élaborer un support destiné aux grands organismes de formation, fédérations et organisations concernées par la sécurité des circulations des poids lourds.

Cette prestation fait suite à un projet antérieur, le *projet SARAA [DAPI]*, qui a consisté en l'étude de 232 accidents survenus sur la période du premier semestre 2001 au premier semestre 2003.

Les procès-verbaux des accidents sélectionnés pour l'étude ont été recueillis auprès des forces de l'ordre concernées, afin notamment d'obtenir tous les éléments de constatation relatifs au comportement et à l'état des usagers, des véhicules, du trafic, de l'environnement, ainsi que toutes informations complémentaires existantes (expertises, études, analyses, enquêtes) qui ont été menées ultérieurement.

Ainsi, à l'aide du logiciel PC-Crash, les accidents ont été simulés numériquement. Les informations recueillies et les simulations d'accidents créées ont servi de support au module de formation.

« European Truck Accident Causation – ETAC », V. Phan, CEESAR pilote du projet, projet financé par l'IRU et la Commission européenne, avril 2004

L'IRU (*International Road transport Union*) et la Commission européenne cofinancent une étude européenne dont le but est de fournir des données statistiques fiables sur les causes d'accidents impliquant un poids lourd. L'IRU a longuement insisté sur le fait que de telles données pourraient aider les décideurs mais aussi les transporteurs routiers à développer des mesures rentables afin de réduire le nombre et la sévérité de tels accidents. Le projet implique plusieurs experts européens qui utilisent une méthodologie identique pour identifier les causes et les facteurs d'accidents impliquant un poids lourd. L'étude portera sur plus de 600 accidents.

« Étude sur l'efficacité de ceinture de sécurité pour les transports d'enfants par autocars », P. Botto, J. Sinnaeve, CEESAR, étude financée par IRISBUS, août 2005

Cette présentation débute par des données statistiques concernant l'accidentologie des véhicules de transport en commun de personnes (TCP), aussi bien au niveau européen que strictement français, puis se recentre sur les accidents de TCP impliquant des enfants. L'échantillon de ce travail est de 663 enfants impliqués dans vingt accidents d'autocars en France.

La première partie du document traite du choc frontal pour lequel la ceinture de sécurité serait potentiellement efficace pour 78 % des enfants impliqués en choc frontal.

La seconde partie traite des renversements et des tonneaux d'autocars. Lors d'un renversement la ceinture de sécurité serait efficace dans 77 % des cas et à 96 % des cas lors des tonneaux.

Globalement pour l'ensemble des typologies de choc et pour l'échantillon des 663 enfants impliqués, le port correct d'une ceinture de sécurité type deux points sous abdominale serait efficace pour 80 % des enfants de l'échantillon.

LE CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS (CERTU)¹³

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.

La sécurité des infrastructures

« Accidents contre obstacles en milieu urbain. Comment limiter leur nombre et leur gravité ? », H. Treve, dossier CERTU 2005

L'objectif de ce dossier est de sensibiliser au problème des accidents contre des obstacles en milieu urbain et de proposer des pistes de réflexion sur les solutions possibles. Il s'adresse principalement aux services techniques des collectivités locales et aux maîtres d'œuvre, ainsi qu'aux bureaux d'études et entreprises intervenant quotidiennement dans l'aménagement des voies urbaines.

Le document propose une méthode illustrée par une sélection d'exemples concrets. Il comporte deux parties distinctes : la première concerne les actions à mener sur les objets les plus courants de la rue : îlots de carrefours, ouvrages de maçonnerie, poteaux, mâts de signalisation, plantations, mobilier urbain... La seconde partie traite plus spécifiquement des dispositifs de retenue, glissières ou barrières de sécurité. Le document se termine par une présentation de perspectives d'avenir qui pourraient contribuer à améliorer encore la sécurité en milieu urbain.

13. 9, rue Juliette Récamier, 69456 Lyon Cedex 06.

« Petits aménagements de sécurité », J.-L. Reynaud, fiches de cas CERTU-SETRA

La collection de fiches a été mise en téléchargement sur le site Internet du CERTU avec la rédaction d'avertissements sur la validité des dispositions présentées dans certaines fiches. Elle a été complétée par trois nouvelles fiches, l'une portant sur l'organisation du stationnement de transport scolaire, une autre sur la requalification d'une traversée d'agglomération dans le cadre d'une démarche concertée, ainsi qu'un exemple de traitement d'une rue sinueuse.

« Recommandations pour les aménagements et itinéraires cyclables », G. Laferrere, guide technique CERTU 2005

Le guide *Recommandations pour les aménagements cyclables* (CERTU 2000), connu sous l'abréviation RAC, concerne essentiellement l'intégration du vélo dans les « agglomérations ».

Avec l'augmentation de la pratique de loisir, un ouvrage de référence similaire mais adapté à la problématique des petites communes et à la circulation des cyclistes sur les routes interurbaines était attendu. Des représentants de l'État, des conseils généraux et des usagers se sont réunis pour produire collégialement des « recommandations pour les itinéraires cyclables ». Ce « RIC », consacré au milieu « interurbain » est principalement destiné aux élus et techniciens des collectivités territoriales, aux services de l'État, aux bureaux d'études et aux représentants du monde associatif. À partir du cadre réglementaire dans lequel s'inscrivent les déplacements cyclables et en s'appuyant sur la doctrine technique qui régit la conception des routes et des carrefours, ce guide présente des méthodes et des outils pour réaliser des itinéraires cyclables alliant confort, sécurité et attractivité.

Les usagers vulnérables

« Sécurité routière en ville piéton vélo moto que se passe-t-il en Europe ? » C. Rennesson, dossier Techni.Cités n° 83 8 février 2005, téléchargeable sur le site www.certu.fr, + Cdrom

Suite au colloque du 9 décembre 2004, « Sécurité routière en ville piéton vélo moto que se passe-t-il en Europe ? », un dossier a été réalisé qui fait la synthèse des éléments présentés au colloque. Parallèlement un Cdrom, constituant les actes du colloque a été mis en téléchargement sur le site du CERTU.

Le code de la rue belge, la politique de sécurité durable des Pays-Bas, le plan piéton de Genève ; l'approche des motos par la ville de Barcelone, un tour d'horizon sur les politiques vélo, voici en résumé ce que l'on trouve dans ces documents.

« Le vélo part en campagne », G. Laferrere, dossier Techni.Cités n° 85, 8 mars 2005, téléchargeable sur le site www.certu.fr

En accompagnement de la conférence de presse du Délégué interministériel à la sécurité routière, le

8 mars 2005 est paru un dossier sur le vélo en milieu interurbain.

Le vélo est le sport français le plus pratiqué avec la marche et la natation. Sa cote ne cesse de croître avec la création des voies vertes. C'est aussi le deuxième mode de déplacement en milieu rural après la voiture. Il est donc important de prendre en compte les besoins et surtout la sécurité des cyclistes qui se déplacent, seuls ou en groupe, à la périphérie des villes et sur des routes de campagne.

Politiques de sécurité routière

« Colloque CERTU, INRETS, ADEME, GART, Plan de déplacement urbain, quoi de neuf ? », 22 novembre 2005, M. Meunier-Chabert, H. Treve, dossier à paraître dans *Techni. Cités*, Cdrom actes à venir

Ce colloque a été l'occasion de faire le point sur les plans de déplacements urbains avec trois zooms sur des évolutions récentes ou en cours : la sécurité routière, l'accessibilité et l'environnement.

« Zone 30 : où en est-on en France ? », C. Rennesson, dossier *Revue générale des routes* n° 842 septembre 2005

Introduit en 1990 dans le Code de la route, le concept de zone 30 s'inscrit parfaitement bien dans les objectifs d'actualité qui sont ceux d'apaisement de la circulation automobile, d'amélioration de la sécurité routière et de la construction d'un espace urbain plus agréable à vivre. Après quinze années de fonctionnement en France, il apparaît intéressant de faire un bilan des pratiques en matière de réalisations et de tirer les principaux enseignements. Combien de zones 30 ? Quelles sont leurs tailles ? Quels sont les secteurs concernés ? Comment sont-elles aménagées ? Quels sont les écarts par rapport aux recommandations ? Quelles sont au contraire les pratiques encourageantes ? Sont-elles appréciées ? Quelles sont enfin leurs perspectives de développement ? Autant de questions auxquelles le CERTU s'attache à répondre tout au long de cet article, en s'appuyant sur les résultats d'une enquête menée en 2000 et sur les constats plus récents qui émanent de ses différents échanges avec les collectivités territoriales.

Actes des journées AMF CERTU « sécurité routière que peuvent faire les maires ? », B. Hiron, six Cdrom consultables sur www.certu.fr

Le CERTU organise pour la DSCR 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, Fontenay-sous-Bois.

« La gestion de la vitesse », groupe OCDE-CEMT présidé par J. Nouvier

La vitesse des véhicules est de plus en plus perçue comme une source de problèmes (et pas seulement sous l'angle de la sécurité routière), alors que la notion générale de vitesse ne cesse d'être présentée par ailleurs comme une valeur positive dans les sociétés développées.

En examinant les choses de plus près, on constate que la vitesse dans les transports routiers a une influence sur différents domaines :

- sécurité routière : la vitesse est à l'origine d'un grand nombre d'accidents, et elle est aussi un facteur d'aggravation pour tous les accidents ;
- pollution et nuisances sonores ;
- consommation d'énergie ;
- efficacité du système de transport et plus généralement économie ; en effet la vitesse affecte directement les temps de parcours, même si cette influence est plus faible que ce que l'on imagine généralement, notamment en milieu urbain ;
- on peut aussi penser que la vitesse influence aussi l'urbanisme et l'étalement urbain.

Pour essayer de progresser sur la gestion de la vitesse, et de proposer, dans le cadre d'un rapport de synthèse, des recommandations aux gouvernements, un groupe de travail a été monté par le CCRT (Centre conjoint de recherche sur les transports, ou en anglais JTRC, *Joint Transport Research Center*).

LE LABORATOIRE CENTRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES (LCPC)¹⁴

Le Laboratoire central des Ponts et Chaussées 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.

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 Laboratoire central des Ponts et Chaussées 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, l'entretien des collaborations avec différents organismes, notamment l'INRETS.

Division entretien sécurité et acoustique routière (ESAR) :

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 (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 (météorologie du trafic et signalisation), de la visibilité, et de l'éclairage.

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

« Potentiel d'adhérence du couple pneumatique chaussée » Y. Delanne, M. Gothié, M.T. Do et G. Delalande, Potentiel d'adhérence du couple pneumatique/ chaussée, rapport d'études et recherches (ERLPC), 2006

L'opération de recherche « adhérence », conduite au LCPC de 2000 à 2005, portait sur les forces tangentielles au contact pneumatique chaussée qui peuvent être mobilisées par les usagers.

La première tâche a été l'étude des différents modèles proposés dans la littérature pour déterminer les forces longitudinales et transversales en sollicitation pure (freinage en ligne, et virage sans freinage) et en sollicitation mixte, couplée). Ce travail a mis en évidence les différences entre le potentiel utilisable par les usagers et les performances de frottement mesurées par les appareils d'auscultation de la route. Cette opération a traité ensuite les deux sujets suivants :

- l'analyse et la modélisation de l'influence de la présence d'eau sur les forces d'adhérence ;
- la prédiction des forces tangentielles longitudinales à partir de paramètres de caractérisation de la couche de surface et plus particulièrement de paramètres de texture.

Concrètement, cette recherche explique le lien entre les données d'auscultation et le potentiel d'adhérence réellement utilisable par les usagers. Elle constitue une base pour établir des critères de choix des revêtements routiers en fonction des conditions de sollicitation et des états hydriques possibles et des caractéristiques de surface souhaitables en terme de texture (liées à la technique routière et aux constituants).

« Impact de la hauteur d'eau sur les chaussées sur leur adhérence », P. Guillevic, C. Andrieux, P. Marsac, M.T. Do, 2006. Modelling water film depth and evaporation on road surface. 13th World Congress and Exhibition on Intelligent Transport Systems and Services, London, United Kingdom, 8-12 october 2006

La présence d'eau sur les chaussées affecte de façon significative l'adhérence des revêtements routiers. Le thème de recherche « État hydrique des chaussées » de la division ESAR est centré sur le développement d'outils de mesure et de prédiction de l'état de mouillage des infrastructures routières pendant et après une pluie : hauteur d'eau,

14. 58, boulevard Lefebvre, 75015 Paris.

zones de rétention et temps de séchage. L'objectif est de développer et valider un modèle numérique capable de prédire en temps réel l'état hydrique des chaussées le long d'un itinéraire en exploitant les informations issues des différents réseaux de mesure disponibles (matériel d'auscultation des chaussées, météorologie nationale, stations météorologiques routières). Le modèle s'intégrera au sein d'un système couplé capable d'estimer une dégradation d'adhérence et un risque de perte de contrôle d'un véhicule le long d'une section de route mouillée.

« Polissage des chaussées », M.T. Do, coopération franco-allemande dans le domaine de l'adhérence des chaussées, rapport d'avancement, LCPC, juin 2005

L'adhérence des chaussées évolue sous l'action du trafic et du climat. Une bonne prévision de cette évolution permettra en premier lieu aux gestionnaires des infrastructures d'anticiper l'entretien de son réseau, lorsque l'adhérence est en deçà d'un seuil pouvant entraîner la perte de contrôle des véhicules. Elle permettra aussi d'optimiser à l'amont le choix des matériaux constitutifs du revêtement de chaussée afin d'assurer le maintien dans le temps d'un niveau d'adhérence acceptable.

L'objectif de la recherche menée au LCPC est de développer une méthodologie de laboratoire permettant d'anticiper le niveau d'adhérence initial d'un revêtement et son évolution dans le temps. Les recherches sont menées dans le cadre d'une coopération bilatérale avec l'administration routière allemande, dans l'objectif d'aboutir à une méthodologie commune aux deux pays.

Les premiers résultats montrent :

– que l'évolution de l'adhérence simulée par la machine Wehner et Schulze est très fidèle à celle observée sur des routes réelles ;

– qu'il est possible d'évaluer le rôle du granulat dans la résistance au polissage du mélange d'enrobé.

Ces résultats encourageants ont besoin d'être poursuivis. Ils montrent aussi la nécessité de tenir compte de l'influence des intempéries, qui agissent sur le vieillissement des matériaux et sur des variations saisonnières.

Technologies et aides à la conduite

« Percevoir : la recherche au service de la visibilité routière », rapport final de l'opération, rapport LCPC, avril 2005

L'opération de recherche « percevoir » a regroupé, sur la période 2001-2004, l'ensemble des actions de recherche du réseau des laboratoires des Ponts et Chaussées visant à l'évaluation et l'amélioration de la qualité de service de la route et de ses équipements sur le plan de la visibilité, notamment en conditions lumineuses ou météorologiques difficiles.

Parmi les outils produits, on peut citer l'appareil COLUROUTE, développé par le LRPC de Strasbourg. Destiné à mesurer sur la route, de façon non destructive, les propriétés réfléchissantes de la chaussée, il prend tout son sens depuis la mise en place de la norme européenne sur l'éclairage publique. Le système CYCLOPE, développé par le LRPC d'Angers, est un véhicule équipé d'une caméra étalonnée pour enregistrer l'environnement visuel de l'automobiliste.

En complément, la division ESE du LCPC a développé des outils de simulation de l'environnement visuel des usagers de la route. Le LCPC a aussi contribué à l'amélioration des outils de simulation de conduite en conditions de visibilité dégradée dans le cadre d'un projet du PREDIT, outils qui sont aujourd'hui exploités à l'INRETS pour analyser le lien entre la perception visuelle et le comportement du conducteur dans le brouillard.



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 1^{er} 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 ».

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** : à compter du 1^{er} janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- **les blessés** : victimes non tuées.

On distinguera parmi les blessés :

- **les blessés hospitalisés** : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- **les blessés légers** : 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 treize 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 et les CRS sont transmis au centre d'exploitation informatique de Juvisy. Ce centre contrôle les fichiers recueillis et les fait 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. Essentially 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 plus gendarmerie) du mois n n'est disponible qu'au milieu du mois $n + 4$, celui de l'année complète vers la fin du mois de mai 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. infra*).

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 (DGP), 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 1^{er} 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

L'harmonisation de certaines définitions a conduit à un à l'allègement du chapitre décrivant les lieux, puis 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.

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 partiel a été ajouté dans les logiciels de saisie, il se fera sur l'ensemble du code en 2006.

Au 1^{er} janvier 2006 la variable « catégorie de véhicule » a été modifiée. En effet, suite à la mise en place de l'immatriculation de tous les cyclomoteurs neufs depuis le 1^{er} juillet 2004, la catégorie « scooter immatriculé » regroupe à la fois des cyclomoteurs et des motocyclettes légères. Ce nouvel impératif ajouté à d'autres besoins concernant les motocyclettes, les tramways ou les autobus nécessitait donc de revoir les modalités de cette variable.

A 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 DGNP, 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-2006 : accès en lecture seulement ;
- fin 2007 : accès en lecture et en écriture.

La qualité générale du fichier en 2005

Le contrôle des logiciels des forces de l'ordre a permis cette année de mettre en avant des dysfonctionnements sur la qualité des saisies et des exportations générées par ces logiciels. Des valeurs par défaut sont toujours présentes dans les BAAC.

Les variables d'analyse de l'alcoolémie ne sont pas contrôlées. Ainsi, les variables « impossible » et « refusé » n'exportent pas les résultats des prises de sang ou de l'éthylomètre ; la valeur dépistage négatif est une valeur par défaut. Ce problème nous a imposé de lancer une campagne de mise à jour des variables alcoolémie et drogue sur tous les accidents mortels sur lesquels les données étaient absentes ou non valides.

Le code CNIT n'est toujours pas validé par un algorithme de vérification. Certaines exportations de données BAAC issues de ces logiciels présentent des anomalies (valeur 0 systématique).

Les réseaux des remontées des données de la sécurité publique et des CRS ne sont pas automatisés et cela entraîne des dysfonctionnements importants dans la vérification de l'exhaustivité des données et la qualité des résultats.

Les indicateurs de qualité, suivi du taux de remplissage entre 2004 et 2005

La mise en place du nouveau standard « BAAC 2002 » du Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation au 1^{er} 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 2004 et 2005. 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.

Coordonnées géographiques (CG) ou point repère (PR) : pourcentage d'accidents sur autoroute ou route nationale repérés.

CG ou PR	Année 2004	Année 2005
Gendarmerie	77,6 %	99,9 %
Préfecture de police	100,0 %	100,0 %
CRS	96,5 %	99,1 %
Sécurité publique	11,1 %	15,9 %
Ensemble	39,7 %	53,8 %

La localisation de l'accident en coordonnées géographiques (CG) ou PR est quasiment systématique pour la gendarmerie et, passe globalement de 39,7 % en 2004 à 54 % en 2005.

La localisation par PR seule est en légère hausse en 2005 pour les accidents en zone sécurité publique : 16 % des accidents sont renseignés contre 11 % 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. Cf. *infra*, zone adresse en agglomération.

La gendarmerie utilise deux systèmes selon le lieu d'accident, les coordonnées géographiques et le point repère.

Gendarmerie	Année 2004	Année 2005
Coordonnées géographiques	49,1 %	46,1 %
Point repère	58,5 %	56,4 %

Sur les coordonnées géographiques seules ou le PR, on peut remarquer une légère dégradation pour les gendarmes en 2005, mais l'important c'est le chiffre global (CG + PR) donné plus haut (99,9 % en 2005).

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 postérieure à 1998, à l'exclusion des véhicules en fuite.

	Année 2004	Année 2005
Gendarmerie	24,8 %	25,4 %
Préfecture de police de Paris	19,2 %	19,2 %
CRS	24,0 %	24,2 %
Sécurité publique	25,4 %	25,6 %
Ensemble	24,6 %	24,9 %

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, en 2005 n'a pas progressé, il s'élève à 25 % en moyenne sur les voitures de tourisme.

Alcoolémie du conducteur : pourcentage d'alcoolémie du conducteur renseignée (les modalités « impossible »,

« refusé » et « résultat non connu » sont inexploitable pour les études et donc considérées comme non renseignées).

	Année 2004	Année 2005
Gendarmerie	90,4 %	94,0 %
Préfecture de police de Paris	85,5 %	82,3 %
CRS	65,3 %	86,7 %
Sécurité publique	78,3 %	70,0 %
Ensemble	82,0 %	79,2 %

En 2004, 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.

Pour l'année 2005, le taux de remplissage de la zone CRS est redevenu satisfaisant, le taux de remplissage de l'alcoolémie est passé de 65,3 % à 86,7 %. Pour la sécurité publique la dégradation est due à un dysfonctionnement du logiciel en 2005.

Le taux de remplissage de l'alcoolémie par les gendarmes reste très satisfaisant progressant encore jusqu'à 94 %.

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 2004	Année 2005
Gendarmerie	94,4 %	92,6 %
Préfecture de police de Paris	92,5 %	93,0 %
CRS	95,8 %	95,8 %
Sécurité publique	75,4 %	79,1 %
Ensemble	84,8 %	85,9 %

On note une petite amélioration du taux de remplissage de la variable de 84,8 % en 2004 à 85,9 % en 2005. Cette évolution correspond à une hausse de près de 4 points pour les accidents en zone sécurité publique mais une baisse de 1,8 point pour la gendarmerie.

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

	Année 2004	Année 2005
Gendarmerie	97,8 %	97,2 %
Préfecture de police de Paris	99,9 %	100,0 %
CRS	98,8 %	99,0 %
Sécurité publique	86,4 %	97,7 %
Ensemble	91,9 %	97,8 %

Globalement, l'état de la surface est bien renseigné, avec une hausse significative 92 % à 98 %.

En zone sécurité publique, le taux de renseignement de l'état de la surface est passé de 86,4 % à 97,7 %.

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

	Année 2004	Année 2005
Gendarmerie	94,6 %	94,5 %
Préfecture de police de Paris	99,9 %	99,9 %
CRS	98,7 %	98,4 %
Sécurité publique	82,7 %	95,9 %
Ensemble	88,8 %	95,9 %

Le remplissage de la situation de l'accident a nettement progressé entre 2004 et 2005. Le pourcentage de situation renseignée reste à un haut niveau et se situe à 96 %.

On observe une nette amélioration pour les accidents en zone sécurité publique.

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 2004	Année 2005
Gendarmerie	44,9 %	44,7 %
Préfecture de police de Paris	51,1 %	51,4 %
CRS	38,5 %	40,9 %
Sécurité publique	43,6 %	47,0 %
Ensemble	44,3 %	46,3 %

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 44,3 % à 46,3 %. Cette légère hausse est due à une amélioration du taux de remplissage en zone sécurité publique où le taux de remplissage est passé de 43,6 % à 47 %.

Intersection : pourcentage des intersections de type « autre ».

	Année 2004	Année 2005
Gendarmerie	18,5 %	25,4 %
Préfecture de police de Paris	0,0 %	0,2 %
CRS	60,0 %	76,0 %
Sécurité publique	3,4 %	6,3 %
Ensemble	6,3 %	8,1 %

Le taux de saisie des intersections de type « autre » est en forte augmentation passant de 6,3 % en 2004 à 8,1 % en 2005.

Pour la zone CRS la fréquence de l'utilisation de la modalité de type « autre » est nettement plus forte que pour les autres forces de l'ordre.

Adresse en agglomération :

	Année 2004	Année 2005
Gendarmerie	90,5 %	93,4 %
Préfecture de police de Paris	100,0 %	100,0 %
Sécurité publique	95,1 %	96,2 %
Ensemble	95,0 %	96,3 %

Le pourcentage de l'adresse en agglomération est à un haut niveau avec 96 % d'accidents renseignés en 2005.

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

Identifiant	Code unité	N° de procès-verbal (PV)	N° du feuillet	Établi par <ul style="list-style-type: none"> gendarmerie nationale préfecture de police de Paris compagnie républicaine de sécurité (CRS) police des airs et des frontières (PAF) sécurité publique
	Date <ul style="list-style-type: none"> jour mois année Heure <ul style="list-style-type: none"> heure minute 	Lumière <ul style="list-style-type: none"> plein jour crépuscule ou aube nuit sans éclairage public nuit avec éclairage public non allumé nuit avec éclairage public allumé 	Localisation <ul style="list-style-type: none"> hors agglomération en agglomération de 0 à 500 habitants de 501 à 2 000 habitants de 2001 à 5 000 habitants de 5 001 à 20 000 habitants de 20 001 à 50 000 habitants de 50 001 à 100 000 habitants de 100 001 à 300 000 habitants plus de 300 000 Code INSEE du lieu de l'accident <ul style="list-style-type: none"> département commune 	Intersection <ul style="list-style-type: none"> 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
Caractéristiques	Catégorie <ul style="list-style-type: none"> autoroute route nationale route départementale voie communale hors réseau public parc de stationnement ouvert à la circulation publique autre Voie Composée de : <ul style="list-style-type: none"> numéro ou finato de la voie bis ou ter lettre indice : A, B, C etc. 	Régime de circulation <ul style="list-style-type: none"> route à sens unique route bidirectionnelle route à chaussées séparées route avec voies d'affectation variable Nombre total de voies de circulation Voie spéciale <ul style="list-style-type: none"> piste cyclable bande cyclable voie réservée 	Profil en long <ul style="list-style-type: none"> plat pente sommet de côte bas de côte Tracé en plan (sens du premier véhicule décrit) <ul style="list-style-type: none"> partie rectiligne en courbe à gauche en courbe à droite en S Point kilométrique ou repère (se repérer par rapport à la borne amont) <ul style="list-style-type: none"> n° de borne mètres 	Largeur (en mètres) <ul style="list-style-type: none"> terre plein central route hors TPC
	Lieux	Catégorie administrative <ul style="list-style-type: none"> bicyclette cyclomoteur voiturette, tricycle ou quad 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 <ul style="list-style-type: none"> PK ou PR croissant PK ou PR décroissant Département ou pays d'immatriculation Date de première mise en circulation <ul style="list-style-type: none"> mois année 	Appartenant à <ul style="list-style-type: none"> conducteur véhicule volé propriétaire consentant administration entreprise Véhicule spécial <ul style="list-style-type: none"> taxi ambulance pompier police-gendarmerie transport scolaire matières dangereuses autre
Véhicules		Place dans le véhicule <ul style="list-style-type: none"> avant droit avant milieu avant gauche arrière droit arrière milieu arrière gauche Responsable présumé	Catégorie <ul style="list-style-type: none"> conducteur passager piéton piéton en roller ou en trottinette Gravité <ul style="list-style-type: none"> indemne tué blessé hospitalisé blessé léger 	Catégorie socio-professionnelle <ul style="list-style-type: none"> conducteur professionnel agriculteur artisan, commerçant, profession indépendante cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise cadre moyen, employé ouvrier retraité chômeur étudiant autre Sexe <ul style="list-style-type: none"> masculin féminin Département ou pays de résidence Date de naissance <ul style="list-style-type: none"> mois année
	Usagers	Type de numéro <ul style="list-style-type: none"> numéro non renseigné adresse postale candélabre autre Numéro <ul style="list-style-type: none"> sans objet, bis ou ter 	Distance en mètres <ul style="list-style-type: none"> distance au numéro Libellé de la voie Code RIVOLI	
Localisant urbain				

**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
- (trois véhicules et plus)
 - collision en chaîne
 - collisions multiples
 - autre collision
 - sans collision

Coordonnée géographique

- 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-autoport
- 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

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 droite
- déporté à gauche
- tournant à droite
- tournant à gauche
- dépassant à droite
- dépassant à gauche
- 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

- Code CNIT « type » inscrit sur la carte grise du véhicule**

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

Métropole		Tués	Blessés graves ou hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	Année 2005	635	5 708	7 901	13 609	4,46
	Année 2004 Obs.	550	2 310	11 531	13 841	3,82
	Année 2004 <i>Cal.</i>	588			13 803	4,09
	Évolution	+ 8,0 %			- 1,4 %	+ 0,37 point
Cyclistes	Année 2005	180	1 667	2 920	4 587	3,78
	Année 2004 Obs.	167	669	3 758	4 427	3,64
	Année 2004 <i>Cal.</i>	179			4 415	3,90
	Évolution	+ 0,6 %			+ 3,9 %	- 0,12 point
Cyclomotoristes	Année 2005	356	5 433	8 472	13 905	2,50
	Année 2004 Obs.	321	2 643	13 133	15 776	1,99
	Année 2004 <i>Cal.</i>	343			15 754	2,13
	Évolution	+ 3,8 %			- 11,7 %	+ 0,37 point
Motocyclistes	Année 2005	881	7 386	10 839	18 225	4,61
	Année 2004 Obs.	814	3 016	12 708	15 724	4,92
	Année 2004 <i>Cal.</i>	870			15 668	5,26
	Évolution	+ 1,3 %			+ 16,3 %	- 0,65 point
Usagers de voitures de tourisme	Année 2005	3 065	18 298	35 478	53 776	5,39
	Année 2004 Obs.	3 186	8 318	47 019	55 337	5,44
	Année 2004 <i>Cal.</i>	3 406			55 117	5,82
	Évolution	- 10,0 %			- 2,4 %	- 0,43 point
Usagers de poids lourds	Année 2005	90	454	622	1 076	7,72
	Année 2004 Obs.	80	169	806	975	7,58
	Année 2004 <i>Cal.</i>	86			969	8,15
	Évolution	+ 4,7 %			+ 11,0 %	- 0,43 point
Autres usagers*	Année 2005	111	865	2 033	2 898	3,69
	Année 2004 Obs.	114	310	2 337	2 647	4,13
	Année 2004 <i>Cal.</i>	122			2 639	4,42
	Évolution	- 9,0 %			+ 9,8 %	- 0,73 point
Ensemble	Année 2005	5 318	39 811	68 265	108 076	4,69
	Année 2004 Obs.	5 232	17 435	91 292	108 727	4,59
	Année 2004 <i>Cal.</i>	5 593			108 366	4,91
	Évolution	- 4,9 %			- 0,3 %	- 0,22 point

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours – pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

* Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voitures, 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 ou hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	Année 2005	727	2 115	3 197	5 312	12,0
	Année 2004 Obs.	696	1 026	3 971	4 997	12,2
	Année 2004 <i>Cal.</i>	744			4 949	13,7
	Évolution	- 2,3 %			+ 7,3 %	- 1,1 point
Camionnette (dont usagers de camionnettes)	Année 2005	204 (56)	1 449 (379)	3 161 (826)	4 610 (1 205)	4,24
	Année 2004 Obs.	224 (58)	666 (150)	4 666 (1 234)	5 332 (1 384)	4,03
	Année 2004 <i>Cal.</i>	239 (62)			5 317 (1 380)	4,30
	Évolution	- 14,6 %			- 13,3 %	- 0,06 point

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours – pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

Source : ONISR, fichier des accidents.

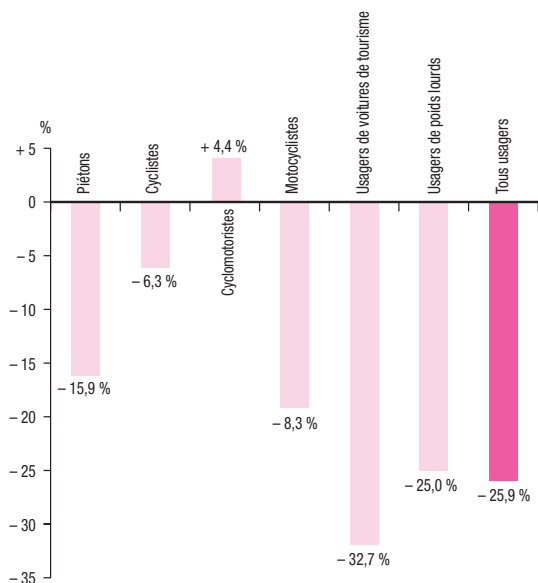
En métropole, en 2005, par rapport à 2004 :

- le nombre de tués augmente pour la plupart des usagers, de + 0,6 % pour les cyclistes à + 8,0 % pour les piétons mais diminue pour les usagers de voitures de tourisme (– 10,0 %) et pour les usagers de véhicules utilitaires (– 9,0 %) ;
- le nombre de blessés augmente pour quatre catégories d'usagers : les cyclistes (+ 3,9 %) et surtout pour les usagers de véhicules utilitaires (+ 9,8 %), de poids lourds (+ 11,0 %) et les motocyclistes (+ 16,3 %). Il diminue pour les trois autres, de – 1,4 % pour les piétons à – 11,7 % pour les cyclomotoristes ;
- c'est pour les usagers de véhicules utilitaires que la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés) diminue le plus (– 0,73 point) et pour les cyclistes qu'elle diminue le moins (– 0,12 point). En revanche, elle augmente de la même façon (+ 0,37 point) pour les piétons et les cyclomotoristes ;
- dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à une diminution du nombre de tués et à une augmentation du nombre de blessés qui s'accompagnent d'une diminution de la gravité des accidents de 1,1 point ;
- dans les accidents avec au moins une camionnette, les diminutions des nombre de tués et de blessés sont très fortes et génèrent une diminution de la gravité des accidents de 0,06 point.

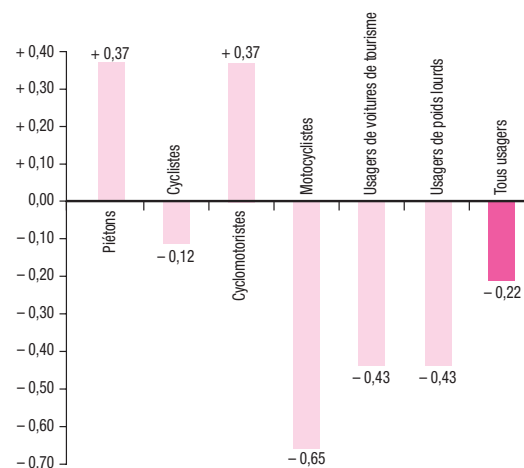
Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers en métropole (2005/2004)



Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers en métropole (2005/moyenne 2000-2004)



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



Départements d'outre-mer Année 2005	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	48	164	295	459	9,47
Cyclistes	7	53	124	177	3,80
Cyclomotoristes	37	176	492	668	5,25
Motocyclistes	32	201	273	474	6,32
Usagers de voitures de tourisme	95	355	1 324	1 679	5,36
Usagers de poids lourds	1	2	26	28	3,45
Autres usagers*	5	30	92	122	3,94
Ensemble	225	981	2 626	3 607	5,87

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

* 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 2005 : accidents impliquant au moins un(e)	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	13	28	68	96	11,9
Camionnette (dont usagers de camionnettes)	11 (3)	33 (9)	73 (27)	106 (36)	9,40 (7,69)

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, la répartition des tués entre les catégories d'usagers diffère entre la métropole et les départements d'outre-mer. Ainsi, les piétons qui représentent 11,9 % des tués en métropole, en représentent 21,3 % dans les départements d'outre-mer, soit 1,8 fois plus. Il en va de

même pour les cyclomotoristes : 6,7 % en métropole et 16,4 % dans les départements d'outre-mer, soit 2,4 fois plus. En revanche, la part des tués en voitures de tourisme est 1,4 fois moins forte dans les départements d'outre-mer qu'en métropole (respectivement 42,2 % et 57,6 %).

France entière Année 2005	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Piétons	683	5 872	8 196	14 068	4,63
Cyclistes	187	1 720	3 044	4 764	3,78
Cyclomotoristes	393	5 609	8 964	14 573	2,63
Motocyclistes	913	7 587	11 112	18 699	4,66
Usagers de voitures de tourisme	3 160	18 653	36 802	55 455	5,39
Usagers de poids lourds	91	456	648	1 104	7,62
Autres usagers*	116	895	2 125	3 020	3,70
Ensemble	5 543	40 792	70 891	111 683	4,73

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

* 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.

France entière Année 2005 : accidents impliquant au moins un(e)	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
Poids lourd	740	2 143	3 265	5 408	12,0
Camionnette (dont usagers de camionnettes)	215 (59)	1 482 (388)	3 234 (853)	4 716 (1 241)	4,36 (4,54)

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

Source : ONISR, fichier des accidents.



Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2005

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.

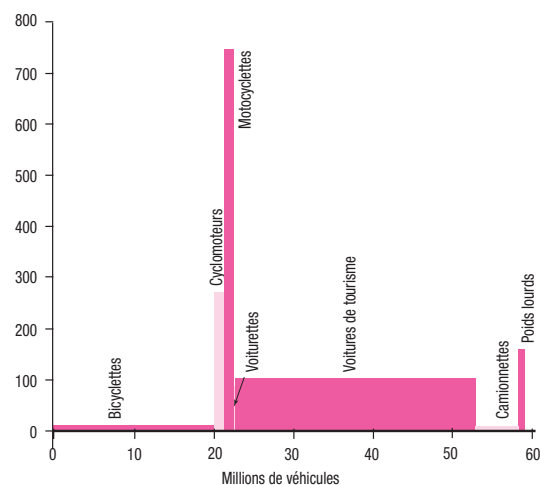
Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules ¹	Nombre de tués dans les véhicules avec au moins un(e) ²	Parc ³ au 1 ^{er} janvier 2006	Tués dans les véhicules par million de véhicules	Tués dans les accidents avec au moins un(e) ⁶ par million de véhicules
Bicyclettes	180	185	20 000 000 ⁴	9	9
Cyclomoteurs	356	381	1 304 000	273	292
Motocyclettes	881	931	1 178 000	748	790
Voiturettes	12	16	140 000 ⁵	86	114
Voitures de tourisme	3 065	4 331	30 100 000	102	144
Camionnettes	56	204	5 548 000	10	37
Poids lourds	90	727	567 000	159	1 282
Transports en commun	14	86	83 000	- *	- *

* 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. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
5. Association européenne des fabricants de quadricycles.
6. Tués dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée.

Tués par million de véhicules



Le kilométrage parcouru qui est un bon indicateur d'exposition au risque, n'est pas ou mal connu pour certaines catégories d'usagers. C'est la raison pour laquelle on utilise le parc de véhicule qui est un indicateur moins bon d'exposition au risque puisque les kilomètres parcourus par véhicule peuvent varier beaucoup d'une année à l'autre ou d'un type de véhicule à l'autre. De plus, le parc décrit dans le tableau ne concerne que les véhicules immatriculés en France et ne tient pas compte des véhicules étrangers circulant en France. Or, le nombre de tués dans les véhicules concerne indifféremment des usagers français ou étrangers (de la même manière que des véhicules immatriculés en France et des usagers français peuvent être accidentés à l'étranger).

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 7,3) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 10).

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 par rapport à la voiture de tourisme, un sur-risque des motocyclettes (multiplication par un facteur 5,5) mais aussi et surtout un sur-risque des poids lourds (multiplication par un facteur 8,9). Le sous-risque des camionnettes s'amenuise puisque le facteur de division n'est plus que de 3,9.



Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2005

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 1 ^{er} janvier 2006	Victimes dans les véhicules par million de véhicules	Victimes dans les accidents avec au moins un(e) ⁶ par million de véhicules
Bicyclettes	4 767	5 291	20 000 000 ⁴	238	265
Cyclomoteurs	14 261	15 957	1 304 000	10 936	12 237
Motocyclettes	19 106	21 644	1 178 000	16 219	18 374
Voiturettes	244	408	140 000 ⁵	1 743	2 914
Voitures de tourisme	56 841	96 415	30 100 000	1 888	3 203
Camionnettes	1 261	4 814	5 548 000	227	868
Poids lourds	1 166	6 039	567 000	2 056	10 651
Transports en commun	940	2 095	83 000	-*	-*

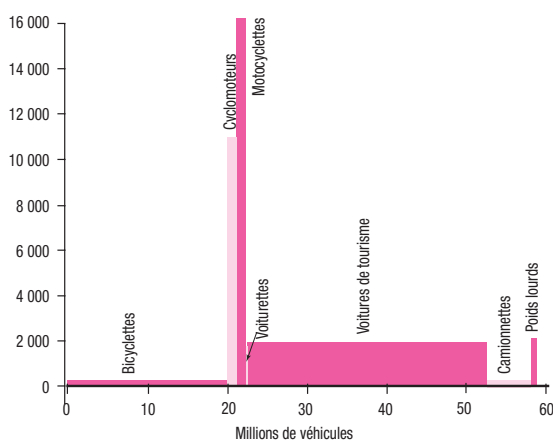
Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

*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. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
5. Association européenne des fabricants de quadricycles.
6. Victimes dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée.

Victimes par million de véhicules



Le kilométrage parcouru qui est un bon indicateur d'exposition au risque, n'est pas ou mal connu pour certaines catégories d'usagers. C'est la raison pour laquelle on utilise le parc de véhicule qui est un indicateur moins bon d'exposition au risque puisque les kilomètres parcourus par véhicule peuvent varier beaucoup d'une année à l'autre ou d'un type de véhicule à l'autre. De plus, le parc décrit dans le tableau ne concerne que les véhicules immatriculés en France et ne tient pas compte des véhicules étrangers circulant en France. Or, le nombre de tués dans les véhicules concerne indifféremment des usagers français ou étrangers (de la même manière que des véhicules immatriculés en France et des usagers français peuvent être accidentés à l'étranger).

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 5,8) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 8,6). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 8,3).

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 par rapport à la voiture de tourisme, un sur-risque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 3,8) et des motocyclettes (multiplication par un facteur 5,7). Le sous-risque des camionnettes s'amenuise puisque le facteur de division n'est plus que de 3,7.



Évolution du nombre de victimes par classes d'âge

Métropole		Tués	Blessés graves ou hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	Année 2005	143	2 944	5 284	8 228	1,71
	Année 2004 Obs.	179	1 109	7 363	8 472	2,07
	Année 2004 <i>Cal.</i>	191			8 460	2,21
	Évolution	- 25,1 %			- 2,7 %	- 0,50 point
15-17 ans	Année 2005	260	3 668	5 341	9 009	2,81
	Année 2004 Obs.	216	1 641	7 946	9 587	2,20
	Année 2004 <i>Cal.</i>	231			9 572	2,36
	Évolution	+ 12,6 %			- 5,9 %	+ 0,45 point
18-24 ans	Année 2005	1 222	8 723	15 440	24 163	4,81
	Année 2004 Obs.	1 227	3 807	20 602	24 409	4,79
	Année 2004 <i>Cal.</i>	1 312			24 324	5,12
	Évolution	- 6,9 %			- 0,7 %	- 0,31 point
25-44 ans	Année 2005	1 645	12 741	25 111	37 852	4,16
	Année 2004 Obs.	1 718	5 613	32 137	37 750	4,35
	Année 2004 <i>Cal.</i>	1 837			37 631	4,65
	Évolution	- 10,5 %			+ 0,6 %	- 0,49 point
45-64 ans	Année 2005	1 034	7 222	12 440	19 662	5,00
	Année 2004 Obs.	981	3 049	15 735	18 784	4,96
	Année 2004 <i>Cal.</i>	1 049			18 716	5,31
	Évolution	- 1,4 %			+ 5,1 %	- 0,31 point
65 ans et plus	Année 2005	994	4 265	4 483	8 748	10,2
	Année 2004 Obs.	898	2 146	6 951	9 097	8,98
	Année 2004 <i>Cal.</i>	960			9 035	9,60
	Évolution	+ 3,5 %			- 3,2 %	+ 0,60 point
Âge indéterminé	Année 2005	20	248	166	414	4,61
	Année 2004 Obs.	13	70	558	628	2,03
	Année 2004 <i>Cal.</i>	14			627	2,18
	Évolution	NS			NS	NS
Ensemble	Année 2005	5 318	39 811	68 265	108 076	4,69
	Année 2004 Obs.	5 232	17 435	91 292	108 727	4,59
	Année 2004 <i>Cal.</i>	5 593			108 366	4,91
	Évolution	- 4,9 %			- 0,3 %	- 0,22 point

NS : non significatif.

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours – pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2005, par rapport à 2004 :

- le nombre de tués diminue pour la plupart des classes d'âge mais augmente fortement pour la classe des 15-17 ans (+ 12,6 %) et dans une moindre mesure pour celle des 65 ans et plus (+ 3,5 %). La baisse est moins forte que la moyenne (- 4,9 %) pour la classe des 45-64 ans (- 1,4 %) mais plus forte pour les classes des 18-24 ans (- 6,9 %), 25-44 ans (- 10,5 %) et pour les moins de 15 ans (- 25,1 %) ;

- le nombre de blessés diminue pour toute la classe des moins de 25 ans et pour celle des 65 ans et plus mais augmente de façon non homogène pour les classes des 25-44 ans (+ 0,6 %) et des 45-64 ans (+ 5,1 %) ;
- la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), en diminution globale de 0,22 point, diminue plus que cette moyenne pour les classes des moins de 15 ans et des 18 à 64 ans mais augmente pour les classes des 15-17 ans (+ 0,45 point) et des 65 ans et plus (+ 0,60 point).

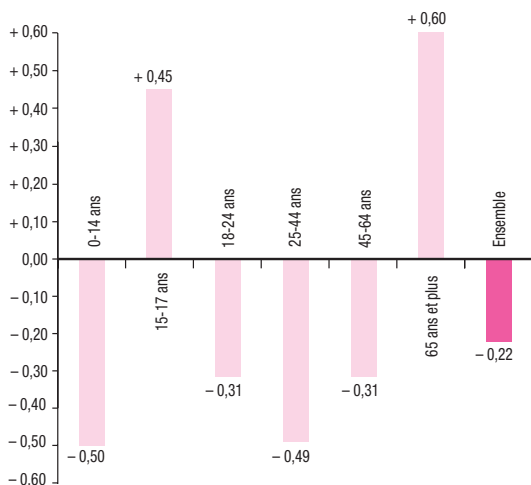
Évolution du nombre de tués par classes d'âge en métropole (2005/2004)



Évolution du nombre de tués par classes d'âge en métropole (2005/moyenne 2000-2004)



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



Départements d'outre-mer Année 2005	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	8	96	326	422	1,86
15-17 ans	16	88	205	293	5,18
18-24 ans	47	244	617	861	5,18
25-44 ans	78	343	934	1 277	5,76
45-64 ans	43	163	442	605	6,64
65 ans et plus	33	43	94	137	19,4
Âge indéterminé	0	4	8	12	-
Ensemble	225	981	2 626	3 607	5,87

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, les personnes âgées de 65 ans et plus représentent 14,7 % des tués dans les départements d'outre-mer contre 18,7 % en métropole, soit 1,3 fois moins. Avec une gravité de 19,4 tués pour 100 victimes

(contre 10,2 en métropole) c'est aussi la classe d'âge pour laquelle la gravité est la plus élevée, 3,3 fois plus que la gravité moyenne.

France entière Année 2005	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes)
0-14 ans	151	3 040	5 610	8 650	1,72
15-17 ans	276	3 756	5 546	9 302	2,88
18-24 ans	1 269	8 967	16 057	25 024	4,83
25-44 ans	1 723	13 084	26 045	39 129	4,22
45-64 ans	1 077	7 385	12 882	20 267	5,05
65 ans et plus	1 027	4 308	4 577	8 885	10,4
Âge indéterminé	20	252	174	426	–
Ensemble	5 543	40 792	70 891	111 683	4,73

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.



Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2005

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	39	6,1	12	6,7	16	1,3	70	2,3	143	2,7
%	<i>27,3</i>		<i>8,4</i>		<i>11,2</i>		<i>49,0</i>		<i>100,0</i>	
15-17 ans	9	1,4	12	6,7	132	10,7	107	3,5	260	4,9
%	<i>3,5</i>		<i>4,6</i>		<i>50,8</i>		<i>41,2</i>		<i>100,0</i>	
18-24 ans	58	9,1	13	7,2	338	27,3	790	25,8	1 222	23,0
%	<i>4,7</i>		<i>1,1</i>		<i>27,7</i>		<i>64,6</i>		<i>100,0</i>	
25-44 ans	87	13,7	25	13,9	534	43,2	922	30,1	1 645	30,9
%	<i>19,0</i>		<i>1,5</i>		<i>32,5</i>		<i>56,0</i>		<i>100,0</i>	
45-64 ans	120	18,9	51	28,3	188	15,2	606	19,8	1 034	19,4
%	<i>11,6</i>		<i>4,9</i>		<i>18,2</i>		<i>58,6</i>		<i>100,0</i>	
65 ans et plus	321	50,6	67	37,2	29	2,3	553	18,0	994	18,7
%	<i>32,3</i>		<i>6,7</i>		<i>2,9</i>		<i>55,6</i>		<i>100,0</i>	
Âge indéterminé	1	0,2	0	0,0	0	0,0	17	0,6	20	0,4
Ensemble	635	100,0	180	100,0	1 237	100,0	3 065	100,0	5 318	100,0

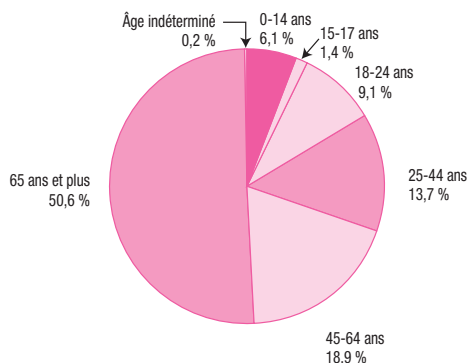
Les pourcentages en italique correspondent à la part que représente chaque catégorie d'usagers dans la classe d'âge.
Source : ONISR, fichier des accidents.

La répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en métropole montre que les personnes âgées représentent un peu plus de la moitié des piétons tués (50,6 %). On trouve également une forte représentation pour les 18-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (27,3 %) ainsi que pour les 25-44 ans (43,2 %) mais, il est vrai, avec

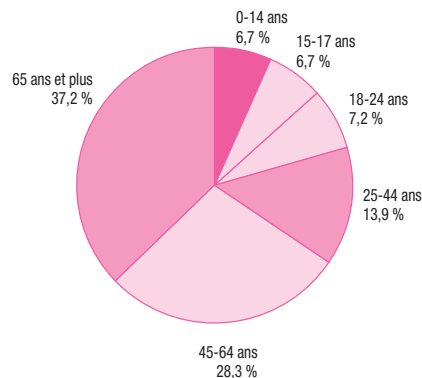
une population plus importante. La forte représentation de ces deux classes d'âge se retrouve également dans les usagers de voitures de tourisme (25,8 % et 30,1 %).

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

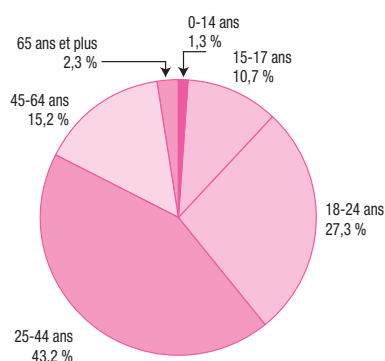
Piétons



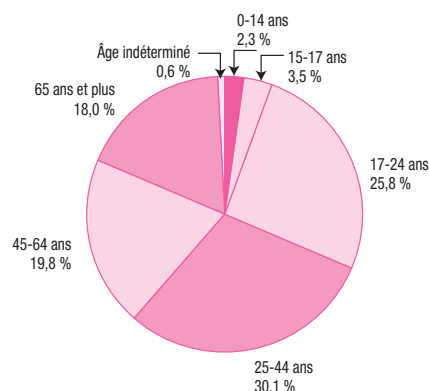
Cyclistes



Usagers de « deux-roues à moteur »



Usagers de voitures de tourisme



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	0	0,0	1	14,3	1	1,4	5	5,3	8	3,6
%	<i>0,0</i>		<i>12,5</i>		<i>12,5</i>		<i>62,5</i>		<i>100,0</i>	
15-17 ans	0	0,0	2	28,6	10	14,5	4	4,2	16	7,1
%	<i>0,0</i>		<i>12,5</i>		<i>62,5</i>		<i>25,0</i>		<i>100,0</i>	
18-24 ans	4	8,3	1	14,3	23	33,3	19	20,0	47	20,9
%	<i>8,5</i>		<i>2,1</i>		<i>48,9</i>		<i>40,4</i>		<i>100,0</i>	
25-44 ans	8	16,7	1	14,3	27	39,1	39	41,1	78	34,7
%	<i>19,0</i>		<i>1,3</i>		<i>34,6</i>		<i>50,0</i>		<i>100,0</i>	
45-64 ans	14	29,2	2	28,6	5	7,2	20	21,1	43	19,1
%	<i>32,6</i>		<i>4,7</i>		<i>11,6</i>		<i>46,5</i>		<i>100,0</i>	
65 ans et plus	22	45,8	0	0,0	3	4,3	8	8,4	33	14,7
%	<i>66,7</i>		<i>0,0</i>		<i>9,1</i>		<i>24,2</i>		<i>100,0</i>	
Âge indéterminé	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Ensemble	48	100,0	7	100,0	69	100,0	95	100,0	225	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.

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 des 25-44 ans dans les nombres d'usagers de deux-roues à moteur et de voitures de tourisme, respectivement 39,1 % et 41,1 %.

France entière	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	39	5,7	13	7,0	17	1,3	75	2,4	151	2,7
%	<i>27,3</i>		<i>8,6</i>		<i>11,3</i>		<i>49,7</i>		<i>100,0</i>	
15-17 ans	9	1,3	14	7,5	142	10,9	111	3,5	276	5,0
%	<i>3,3</i>		<i>5,1</i>		<i>51,4</i>		<i>40,2</i>		<i>100,0</i>	
18-24 ans	62	9,1	14	7,5	361	27,6	809	25,6	1 269	22,9
%	<i>4,9</i>		<i>1,1</i>		<i>28,4</i>		<i>63,8</i>		<i>100,0</i>	
25-44 ans	95	13,9	26	13,9	561	43,0	961	30,4	1 723	31,1
%	<i>19,0</i>		<i>1,5</i>		<i>32,6</i>		<i>55,8</i>		<i>100,0</i>	
45-64 ans	134	19,6	53	28,3	193	14,8	626	19,8	1 077	19,4
%	<i>12,4</i>		<i>4,9</i>		<i>17,9</i>		<i>58,1</i>		<i>100,0</i>	
65 ans et plus	343	50,2	67	35,8	32	2,5	561	17,8	1 027	18,5
%	<i>33,4</i>		<i>6,5</i>		<i>3,1</i>		<i>54,6</i>		<i>100,0</i>	
Âge indéterminé	1	0,1	0	0,0	0	0,0	17	0,5	20	0,4
Ensemble	683	100,0	187	100,0	1 306	100,0	3 160	100,0	5 543	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.



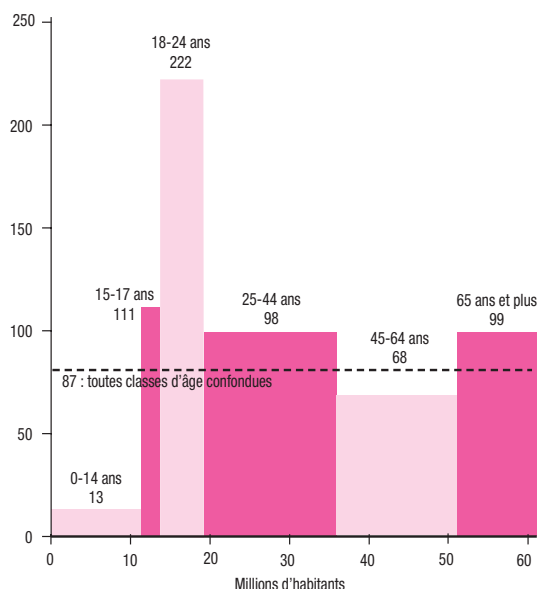
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2005

Métropole	Nombre de tués	Population au 1 ^{er} janvier 2006	Tués par million d'habitants
0-14 ans	143	11 227 306	13
15-17 ans	260	2 339 929	111
18-24 ans	1 222	5 497 839	222
25-44 ans	1 645	16 730 203	98
45-64 ans	1 034	15 214 053	68
65 ans et plus	994	10 035 354	99
Âge indéterminé	20	–	–
Ensemble	5 318	61 044 684	87

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Taux de tués selon l'âge en métropole en 2005

Tués par million d'habitants



En métropole, par classes d'âge, le nombre de tués en 2005 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 6,7 fois plus faible que la moyenne.

Départements d'outre-mer	Nombre de tués	Population au 1 ^{er} janvier 2006	Tués par million d'habitants
0-14 ans	8	465 838	17
15-17 ans	16	97 893	163
18-24 ans	47	202 082	233
25-44 ans	78	524 962	149
45-64 ans	43	377 645	114
65 ans et plus	33	173 067	191
Âge indéterminé	0	–	–
Ensemble	225	1 841 487	122

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Dans les départements d'outre-mer, par classes d'âge, le nombre de tués en 2005 ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 18-24 ans qui est la plus exposée avec un taux de risque 1,9 fois plus

fort que la moyenne, suivie par la classe des 65 ans et plus (multiplication par un facteur 1,6) ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque 7,2 fois plus faible que la moyenne.

France entière	Nombre de tués	Population au 1 ^{er} janvier 2006	Tués par million d'habitants
0-14 ans	151	11 693 144	13
15-17 ans	276	2 437 822	113
18-24 ans	1 269	5 699 921	223
25-44 ans	1 723	17 255 165	100
45-64 ans	1 077	15 591 698	69
65 ans et plus	1 027	10 208 421	101
Âge indéterminé	20	–	–
Ensemble	5 543	62 886 171	88

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.



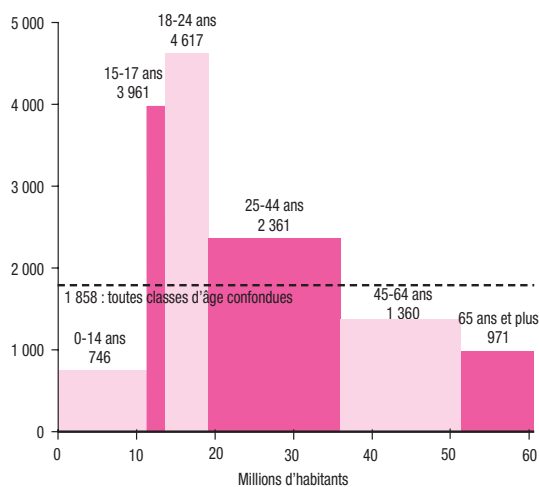
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2005

Métropole	Nombre de victimes	Population au 1 ^{er} janvier 2006	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	8 371	11 227 306	746
15-17 ans	9 269	2 339 929	3 961
18-24 ans	25 385	5 497 839	4 617
25-44 ans	39 497	16 730 203	2 361
45-64 ans	20 696	15 214 053	1 360
65 ans et plus	9 742	10 035 354	971
Âge indéterminé	434	—	—
Ensemble	113 394	61 044 684	1 858

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Taux de victimes selon l'âge en métropole en 2005

Victimes par million d'habitants



En métropole, par classes d'âge, le nombre de victimes en 2005, 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 2,5 et 1,9 fois plus faible que la moyenne.

Départements d'outre-mer	Nombre de victimes	Population au 1 ^{er} janvier 2006	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	430	465 838	923
15-17 ans	309	97 893	3 157
18-24 ans	908	202 082	4 493
25-44 ans	1 355	524 962	2 581
45-64 ans	648	377 645	1 716
65 ans et plus	170	173 067	982
Âge indéterminé	12	—	—
Ensemble	3 832	1 841 487	2 081

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

Dans les départements d'outre-mer, par classes d'âge, le nombre de victimes en 2005, 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 2,2 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 2,3 et 2,1 fois plus faible que la moyenne.

France entière	Nombre de victimes	Population au 1 ^{er} janvier 2006	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	8 801	11 693 144	753
15-17 ans	9 578	2 437 822	3 929
18-24 ans	26 293	5 699 921	4 613
25-44 ans	40 852	17 255 165	2 368
45-64 ans	21 344	15 591 698	1 369
65 ans et plus	9 912	10 208 421	971
Âge indéterminé	446	–	–
Ensemble	117 226	62 886 171	1 864

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.



Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux

Métropole		Accidents corporels	Tués	Blessés graves ou hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 2005	5 181	324	2 448	4 783	7 231	6,25
	Année 2004 Obs.	4 650	301	803	5 832	6 635	6,47
	Année 2004 <i>Cal.</i>	4 650	322			6 614	6,92
	Évolution	+ 11,4 %	+ 0,6 %			+ 9,3 %	- 0,67 point
dont autoroutes de liaison	Année 2005	1 655	224	1 093	1 416	2 509	13,5
	Année 2004 Obs.	1 537	180	600	1 787	2 387	11,7
	Année 2004 <i>Cal.</i>	1 537	192			2 375	12,5
	Évolution	+ 7,7 %	+ 16,7 %			+ 5,6 %	+ 1,0 point
dont autoroutes de dégagement	Année 2005	3 526	100	1 355	3 367	4 722	2,84
	Année 2004 Obs.	3 113	121	203	4 045	4 248	3,89
	Année 2004 <i>Cal.</i>	3 113	129			4 240	4,14
	Évolution	+ 13,3 %	- 22,5 %			+ 11,4 %	- 1,30 point
Routes nationales	Année 2005	10 541	1 142	5 937	8 915	14 852	10,8
	Année 2004 Obs.	10 958	1 186	2 945	12 407	15 352	10,8
	Année 2004 <i>Cal.</i>	10 958	1 268			15 270	11,6
	Évolution	- 3,8 %	- 9,9 %			- 2,7 %	- 0,8 point
Routes départementales	Année 2005	23 684	2 861	15 163	16 307	31 470	12,1
	Année 2004 Obs.	24 696	2 775	8 650	24 333	32 983	11,2
	Année 2004 <i>Cal.</i>	24 696	2 966			32 792	12,0
	Évolution	- 4,1 %	- 3,5 %			- 4,0 %	+ 0,1 point
Voiries communales et autres voies*	Année 2005	45 119	991	16 263	38 260	54 523	2,20
	Année 2004 Obs.	45 086	970	5 037	48 720	53 757	2,15
	Année 2004 <i>Cal.</i>	45 086	1 037			53 690	2,30
	Évolution	+ 0,1 %	- 4,4 %			+ 1,6 %	- 0,10 point
Ensemble	Année 2005	84 525	5 318	39 811	68 265	108 076	6,29
	Année 2004 Obs.	85 390	5 232	17 435	91 292	108 727	6,13
	Année 2004 <i>Cal.</i>	85 390	5 593			108 366	6,55
	Évolution	- 1,0 %	- 4,9 %			- 0,3 %	- 0,26 point

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours – pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

* Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux... dénommés par commodité autres voies dans les commentaires.

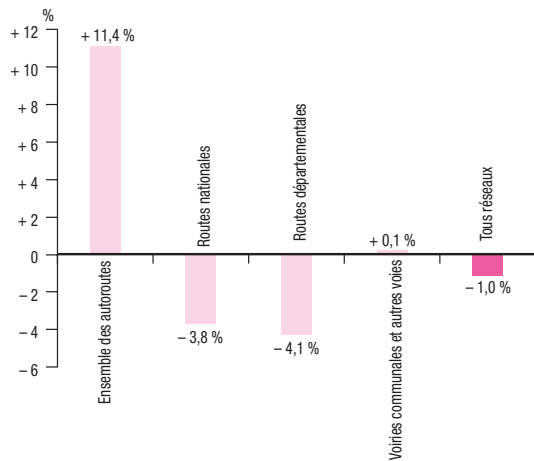
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2005 par rapport à 2004 :

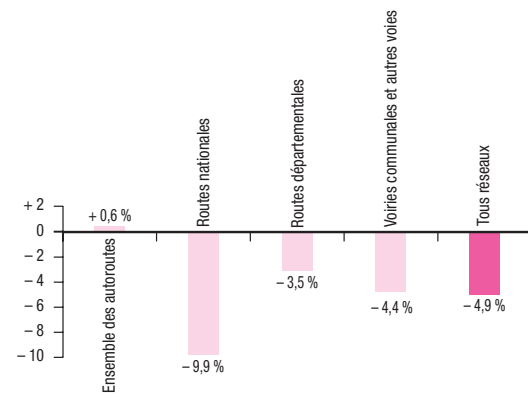
- c'est sur les routes nationales et départementales que la situation est la plus favorable avec une diminution des indicateurs très souvent beaucoup plus forte que la moyenne ;
- en revanche, on constate sur les autoroutes, et plus particulièrement sur les autoroutes de liaison, une nette dégradation des bilans. Cette situation fait suite à la nette amélioration constatée sur ce réseau l'an dernier (- 14,8 % d'accidents corporels, - 34,5 % de tués et - 12,4 % de blessés). Sur les autoroutes de dégagement,

- si les nombres d'accidents corporels et de blessés augmentent, le nombre de tués est en nette diminution ;
- sur les voies communales, le bilan est plus contrasté avec moins de tués et plus de blessés pour un nombre d'accidents corporels quasiment stable ;
- enfin, la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, augmente peu sur les routes départementales (+ 0,1 point), fortement sur les autoroutes de liaison (+ 1,0 point) et diminue partout ailleurs, de 0,10 point sur les voies communales et autres voies à 1,30 point sur les autoroutes de dégagement.

Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux en métropole (2005/2004)



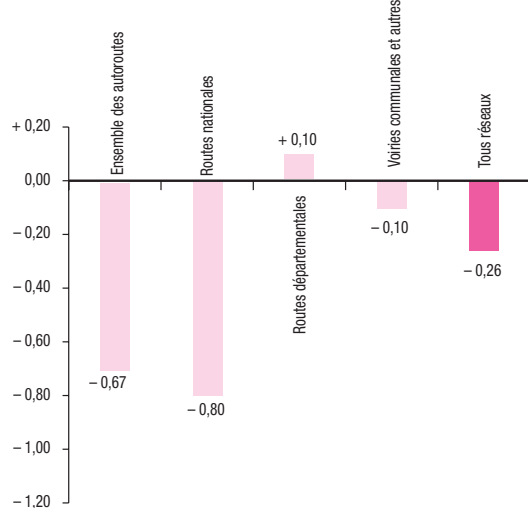
Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux en métropole (2005/2004)



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux en métropole (2005/moyenne 2000-2004)



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



Départements d'outre-mer – Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	26	1	2	37	39	3,85
Routes nationales	715	125	400	685	1 085	17,5
Routes départementales	564	48	246	559	805	8,51
Voies communales et autres voies*	1 196	51	333	1 345	1 678	4,26
Ensemble	2 501	225	981	2 626	3 607	9,00

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

* Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux... dénommés par commodité autres voies dans les commentaires.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, 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.

Alors que la gravité des accidents est 1,9 fois plus forte que la moyenne sur les routes nationales, elle est 2,1 fois moins forte sur les voies communales et autres voies.

France entière Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Autoroutes	5 207	325	2 450	4 820	7 270	6,24
Routes nationales	11 256	1 267	6 337	9 600	15 937	11,3
Routes départementales	24 248	2 909	15 409	16 866	32 275	12,0
Voies communales et autres voies*	46 315	1 042	16 596	39 605	56 201	2,25
Ensemble	87 026	5 543	40 792	70 891	111 683	6,37

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

* Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux... dénommés par commodité autres voies dans les commentaires.

Source : ONISR, fichier des accidents.

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

Métropole		Accidents corporels	Tués	Blessés graves ou hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain (1)	Année 2005	58 680	1 664	22 901	48 951	71 852	2,84
	Année 2004 Obs.	57 825	1 451	7 739	61 905	69 644	2,51
	Année 2004 <i>Cal.</i>	57 825	1 551			69 544	2,68
	Évolution	+ 1,5 %	+ 7,3 %			+ 3,3 %	+ 0,16 point
Rase campagne (2)	Année 2005	25 845	3 654	16 910	19 314	36 224	14,1
	Année 2004 Obs.	27 565	3 781	9 696	29 387	39 083	13,7
	Année 2004 <i>Cal.</i>	27 565	4 042			38 822	14,7
	Évolution	- 6,2 %	- 9,6 %			- 6,7 %	- 0,6 point
Ensemble	Année 2005	84 525	5 318	39 811	68 265	108 076	6,29
	Année 2004 Obs.	85 390	5 232	17 435	91 292	108 727	6,13
	Année 2004 <i>Cal.</i>	85 390	5 593			108 366	6,55
	Évolution	- 1,0 %	- 4,9 %			- 0,3 %	- 0,26 point

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours – pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

(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 hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2005						
< 5 000 habitants	7 202	595	4 610	4 408	9 018	8,26
5 000 à 20 000 habitants	9 629	387	4 889	7 139	12 028	4,02
20 000 à 100 000 habitants	19 318	421	7 654	16 127	23 781	2,18
> 100 000 habitants	22 531	261	5 748	21 277	27 025	1,16
Rappel milieu urbain	58 680	1 664	22 901	48 951	71 852	2,84
Année 2004						
< 5 000 habitants	7 195	568			8 916	7,89
5 000 à 20 000 habitants	9 443	369			11 577	3,91
20 000 à 100 000 habitants	18 727	353			22 455	1,88
> 100 000 habitants	22 460	262			26 595	1,17
Rappel milieu urbain	57 825	1 551			69 544	2,68
Évolution 2005/2004						
< 5 000 habitants	+ 0,1 %	+ 4,8 %			+ 1,1 %	+ 0,37 point
5 000 à 20 000 habitants	+ 2,0 %	+ 4,9 %			+ 3,9 %	+ 0,11 point
20 000 à 100 000 habitants	+ 3,2 %	+ 19,3 %			+ 5,9 %	+ 0,30 point
> 100 000 habitants	+ 0,3 %	- 0,3 %			+ 1,6 %	- 0,01 point
Ensemble milieu urbain	+ 1,5 %	+ 7,3 %			+ 3,3 %	+ 0,16 point

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

Source : ONISR, fichier des accidents.

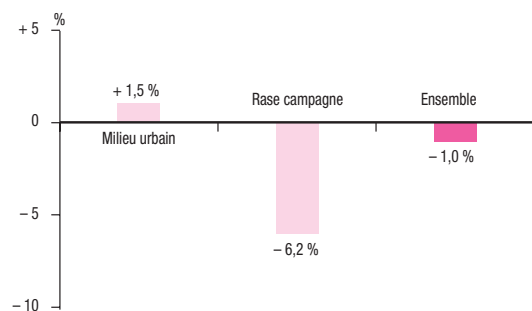
En métropole, en 2005, par rapport à 2004 :

- les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent nettement en rase campagne mais augmentent en milieu urbain. Les différences entre les deux réseaux ont été accentuées suite à des problèmes du logiciel de la police nationale au cours des quatre premiers mois ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, qui est cinq fois moins élevée en milieu urbain qu'en rase campagne diminue de 0,6 point sur

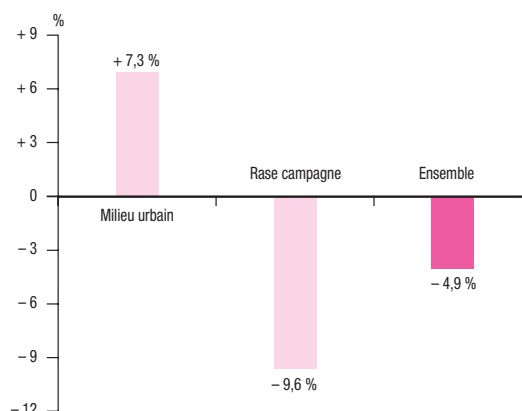
ce dernier réseau mais augmente de 0,16 point en milieu urbain ;

- par tailles d'agglomérations, la quasi totalité des indicateurs sont en hausse et c'est dans les villes de 20 000 à 100 000 habitants que la situation est la plus défavorable puisqu'on y enregistre les plus fortes augmentations. Il n'y a que dans les villes de plus de 100 000 habitants que la gravité des accidents reste à peu près stable ; elle augmente partout ailleurs.

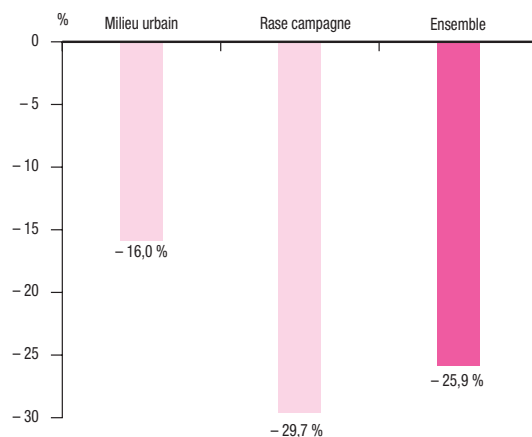
Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu en métropole (2005/2004)



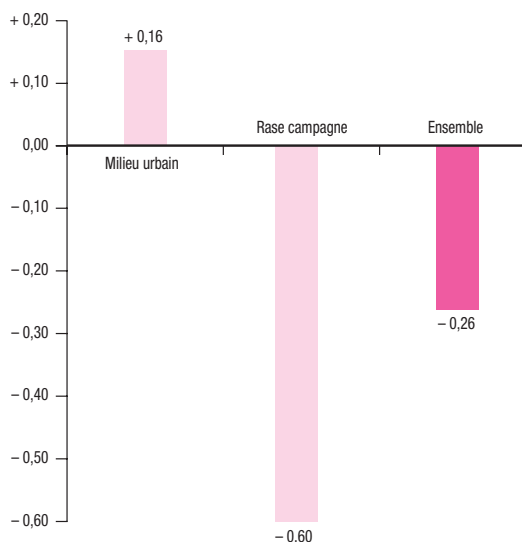
Évolution du nombre de tués selon le milieu en métropole (2005/2004)



Évolution du nombre de tués selon le milieu en métropole (2005/moyenne 2000-2004)



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



Départements d'outre-mer Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain	1 694	75	515	1 823	2 338	4,43
Rase campagne	807	150	466	803	1 269	18,6
Ensemble	2 501	225	981	2 626	3 607	9,00

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Détail milieu urbain Départements d'outre-mer Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
< 5 000 habitants	51	5	29	33	62	9,80
5 000 à 20 000 habitants	192	21	118	127	245	10,9
20 000 à 100 000 habitants	1 268	43	352	1 447	1 799	3,39
> 100 000 habitants	183	6	16	216	232	3,28
Rappel milieu urbain	1 694	75	515	1 823	2 338	4,43

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, au cours de l'année 2005, le milieu urbain représente 67,7 % des accidents et 33,3 % des tués, soit des valeurs très proches de celles de la métropole (respectivement 69,4 % et 31,3 %).

La gravité des accidents en rase campagne dans les départements d'outre-mer est plus forte que celle de la métropole et elle est 4,2 fois plus forte qu'en milieu urbain (cinq fois en métropole). La gravité des accidents en milieu urbain est 1,6 fois plus forte dans les départements d'outre-mer qu'en métropole.

France entière Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/ 100 accidents corporels)
Milieu urbain	60 374	1 739	23 416	50 774	74 190	2,88
Rase campagne	26 652	3 804	17 376	20 117	37 493	14,3
Ensemble	87 026	5 543	40 792	70 891	111 683	6,37

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Détail milieu urbain France entière – Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/ 100 accidents corporels)
< 5 000 habitants	7 253	600	4 639	4 441	9 080	8,27
5 000 à 20 000 habitants	9 821	408	5 007	7 266	12 273	4,15
20 000 à 100 000 habitants	20 586	464	8 006	17 574	25 580	2,25
> 100 000 habitants	22 714	267	5 764	21 493	27 257	1,18
Rappel milieu urbain	60 374	1 739	23 416	50 774	74 190	2,88

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.



L'analyse conjoncturelle

Le présent chapitre a pour but de présenter les méthodes qui ont été développées au cours des dernières années pour connaître le plus rapidement possible les évolutions conjoncturelles et pour les interpréter au mieux en tenant compte des différents paramètres qui peuvent influencer tels que la météorologie, les variations saisonnières, l'effet du trafic, des médias et des contrôles.

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 les interpréter au mieux en tenant compte des différents paramètres qui peuvent influencer tels que la météo, les variations saisonnières.

Jusqu'en 2000, 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.

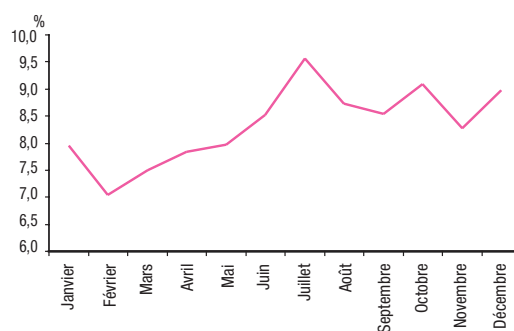
De plus, la méthode consistant à comparer un week-end au même week-end des années précédentes est très fragile car les résultats sur un week-end sont très aléatoires : la comparaison des week-ends conduit à des évolutions fortes d'une année sur l'autre (entre - 30 % et + 10 % par exemple), sans lien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

Depuis la fin de l'année 2000, l'Observatoire a fortement renouvelé ses 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 de la saisonnalité ainsi que l'effet météo particulier du mois.

Les données mensuelles sont, en effet, affectées par un fort coefficient de saisonnalité comme le montre le graphique ci-dessous : 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.

De plus, les conditions météo influent 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.

Part de chaque mois dans les résultats de l'année (moyenne sur 1998-2002)

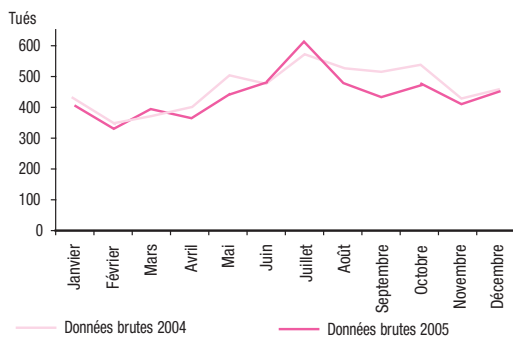


Pour faciliter la compréhension des résultats, l'Observatoire calcule des données corrigées des effets météo, calendaire et de saisonnalité sous forme d'un « équivalent annuel » qui s'interprète de la façon suivante : par exemple, l'équivalent annuel de janvier 2005 qui est de 4 998, signifie que si pendant un an les comportements restent les mêmes et que la météo est neutre, le résultat fin 2006 sera de 5 000 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. 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.

L'ANALYSE CONJONCTURELLE DE L'ANNÉE 2005

Le graphique ci-dessous donne les résultats de l'année 2005 comparés à ceux de l'année 2004. De fortes baisses ont pu être observées tout au long de l'année (en janvier, avril, mai, août, septembre et octobre), alors que deux mois seulement ont connu une hausse significative (mars et juillet).



L'effet météo et la correction des variations saisonnières : l'équivalent annuel

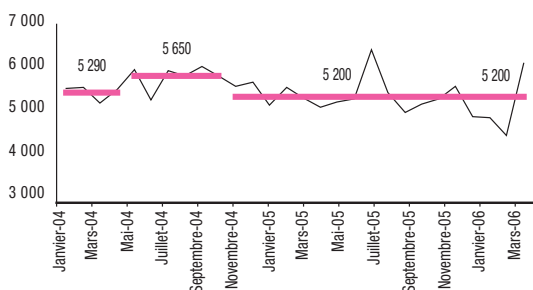
L'application de la méthodologie décrite ci-dessus aux années 2004 et 2005 donne les résultats suivants :

	2004		2005		
	Données brutes	Équivalent annuel	Données brutes	Effet météo*	Équivalent annuel
Janvier	432	5 374	405	+ 7,6 %	4 998
Février	354	5 402	345	+ 0,7 %	5 403
Mars	373	5 050	396	+ 1,0 %	5 162
Avril	393	5 349	370	+ 3,5 %	4 974
Mai	500	5 795	450	+ 2,8 %	5 085
Juin	471	5 124	480	+ 5,6 %	5 152
Juillet	566	5 782	608	+ 0,8 %	6 244
Août	539	5 662	478	- 3,1 %	5 291
Septembre	527	5 865	441	+ 0,4 %	4 857
Octobre	540	5 665	472	+ 1,2 %	5 042
Novembre	429	5 429	413	+ 2,7 %	5 152
Décembre	469	5 507	460	- 2,4 %	5 437

* Il s'agit de l'effet météo spécifique du mois.

Le graphique ci-dessous donne l'évolution en équivalent annuel de données CVS. Il montre une très grande stabilité au cours de l'année 2005 : en dehors du mois de juillet qui apparaît comme une exception, tous les mois oscillent entre $\pm 5\%$ autour de la tendance moyenne à 5 140.

Ceci a conduit à être relativement pessimiste au début de l'année 2006 dans la mesure où on ne voyait pas d'éléments de progrès, à la différence de la situation du début de l'année 2005 où l'Observatoire a pu anticiper une amélioration annuelle de l'ordre de 5 %.



En 2006, par contre, l'évolution des quatre premiers mois a été très chahutée avec trois mois excellents (janvier à mars) et un mois très mauvais (avril).

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.

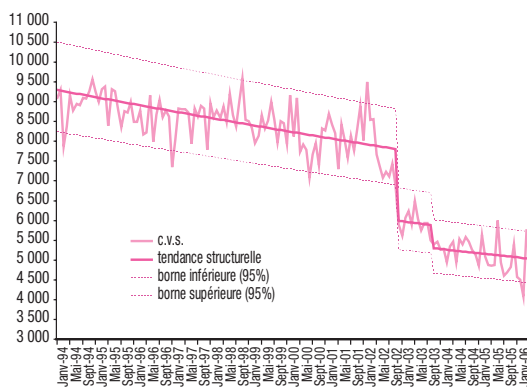
L'Observatoire utilise, suivant une méthode simplifiée, les paramètres météo, calendaire et de saisonnalité calculés par le modèle Giboulée.

Cette première analyse peut être affinée en intégrant dans le modèle la tendance séculaire et les ruptures de tendance.

Le graphique ci-dessous montre une tendance structurelle en baisse lente (- 1,9 % par an) entrecoupée de deux ruptures de tendance en décembre 2002 et en novembre 2003.

La rupture de tendance de décembre 2002 est très forte : - 24,8 %. C'est la période de l'annonce prochaine d'une loi sur la sécurité routière avec en particulier le projet d'installation de radars automatiques.

Tués à 30 jours – Ensemble du réseau – janvier 1994-avril 2006 Valeurs (annualisées) : c.v.s. et tendance structurelle avec ruptures de tendance en décembre 2002 et novembre 2003



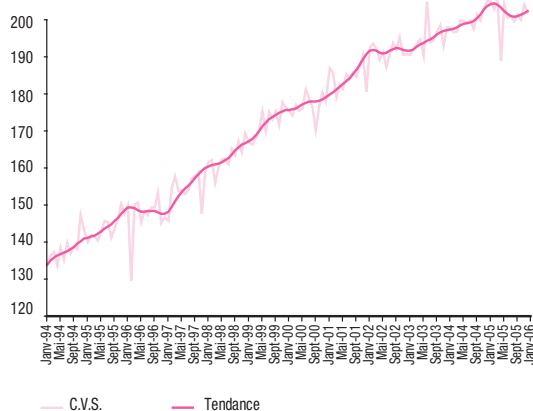
Cette décision est prise en effet lors du CISR du 18 décembre 2002. Elle a été fortement relayée dans les médias. L'étonnant par rapport aux habitudes précédentes est que cet effet médiatique dure longtemps jusqu'à la pose des dix premiers radars en novembre 2003 qui va générer la deuxième rupture de tendance de - 9,7 %.

Au-delà de cette analyse des effets météo, de saisonnalité ou des décisions, il est intéressant de décrire ici l'évolution de trois facteurs qui impactent conjoncturellement les résultats de la sécurité routière : le trafic, les médias et les contrôles.

L'ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DU TRAFIC 1994-2005

L'analyse du trafic sur l'ensemble du réseau routier national (routes nationales et autoroutes) se fait par utilisation de la méthode de désaisonnalisation CENSUS X 11 sur les données de l'indice de circulation (source SETRA).

Ensemble du réseau national Parcours en 100 millions de véhicules x km Janvier 1994 – Décembre 2005



Elle met en évidence une croissance faible mais très régulière depuis janvier 1994. Sur la période récente, on enregistre un léger ralentissement à partir de 2001 (+ 3,1 % en 2001 et + 3,0 % en 2002), qui s'est accentué à partir de 2003 (+ 1,6 % en 2003, + 2,1 % en 2004 et 0,3 % en 2005).

Le nombre des tués ayant une élasticité voisine de 1 par rapport au trafic, on peut estimer que le ralentissement du trafic a pu contribuer de 2 à 3 % de la baisse du nombre des tués.

L'ANALYSE DE L'EFFET MÉDIAS

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. De ce fait, les médias jouent un rôle dans les comportements.

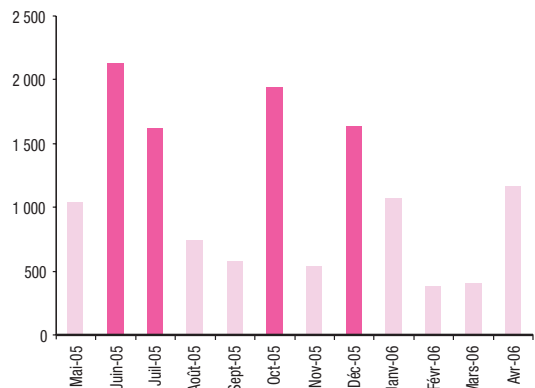
Pour étudier cet effet, nous nous appuyerons sur un outil mis en œuvre par la société TNS Média Intelligence : l'UBM.

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.

Depuis mai 2005, l'indicateur UBM distingue entre le thème sécurité routière et le thème circulation routière (départs en vacances, travaux, etc).

Unité de bruit médiatique sécurité routière (hors circulation routière)



Le graphique ci-dessus donne le nombre d'UBM pour le thème de la sécurité routière hors circulation routière depuis mai 2005.

Le graphique montre quatre mois de fortes activités médiatiques en juin, juillet, octobre et décembre.

Ces pointes correspondent :

- pour juin à des accidents dramatiques (tunnel du Fréjus et Orléans) et au débat sur les radars ;
- pour juillet à la décision de poursuivre l'installation des radars, au jugement du procès du tunnel du Mont-Blanc et aux dispositifs de sécurité liés aux déplacements de la fin du mois ;
- pour octobre à la Semaine de la sécurité routière sur les trajets quotidiens, aux « États généraux de la sécurité routière », au permis à un euro par jour et aux radars ;
- pour décembre à la sortie de l'étude sur le cannabis au volant, aux mauvais chiffres de novembre, à l'identification du conducteur désigné « Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas », à l'opération « Capitaine de soirée » de la Prévention routière et à l'installation du millièmè radar automatique.

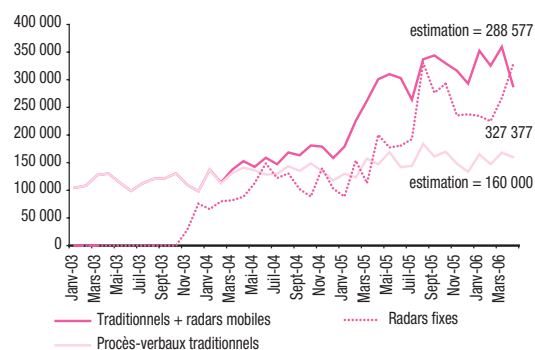
L'ÉVOLUTION CONJONCTURELLE DES CONTRÔLES

Comme cela a été expliqué dans le rapport de l'Observatoire sur l'évaluation du contrôle-sanction automatisé (cf. « Action des pouvoirs publics » *supra*), il convient de distinguer dans le nombre d'infractions sanctionnées celles qui proviennent des radars fixes totalement automatiques de celles qui proviennent des radars mobiles et des contrôles traditionnels.

Cette deuxième catégorie de contrôles a un impact plus fort sur les comportements parce qu'il s'agit de contrôles aléatoires non présignalés et parce qu'ils nécessitent une mise en œuvre opérationnelle par les unités de police ou de gendarmerie et qu'ils peuvent donc être influencés par un surcroît de travail dans d'autres domaines du maintien de l'ordre.

En conséquence on observe dans le graphique ci-contre :
 – pour les radars fixes, la pointe traditionnelle au cours de l'été due à l'augmentation du trafic et le fait qu'il s'agit de parcours non-habituels pour lesquels les usagers ne connaissent pas l'implantation des radars ;

Évolution du nombre de procès-verbaux pour excès de vitesse



– pour les contrôles aléatoires, des baisses liées à une surcharge de travail des forces de l'ordre en juillet (Vigipirate) et en octobre et novembre (crises des banlieues).



Bilan mensuel 2005/2004

Métropole	Accidents corporels		Tués		Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %	Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
Janvier	6 922	+ 5,0	405	- 6,3	2 885	6 042	8 927	+ 7,3	5,85
Février	5 387	- 6,8	345	- 2,5	2 150	4 821	6 971	- 4,6	6,40
Mars	6 382	- 2,2	396	+ 6,2	2 475	5 633	8 108	+ 0,2	6,20
Avril	6 410	- 4,2	370	- 5,9	2 577	5 524	8 101	- 6,1	5,77
Mai	7 604	+ 1,4	450	- 10,0	3 065	6 544	9 609	+ 1,0	5,92
Juin	8 273	+ 0,5	480	+ 1,9	3 683	6 739	10 422	- 0,6	5,80
Juillet	7 472	- 1,0	608	+ 7,4	4 021	5 809	9 830	+ 1,1	8,14
Août	6 285	- 4,7	478	- 11,3	3 756	4 712	8 468	- 4,2	7,61
Septembre	7 694	- 1,5	441	- 16,3	3 897	5 807	9 704	+ 0,3	5,73
Octobre	7 851	- 2,7	472	- 12,6	4 067	5 811	9 878	- 3,2	6,01
Novembre	7 406	+ 3,5	413	- 3,7	3 616	5 619	9 235	+ 3,1	5,58
Décembre	6 839	- 0,6	460	- 1,9	3 619	5 204	8 823	+ 2,3	6,73
Ensemble	84 525	- 1,0	5 318	- 4,9	39 811	68 265	108 076	- 0,3	6,29

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, au cours de l'année 2005, huit mois ont connu des évolutions contrastées. Seuls les mois de février, avril, août et octobre ont enregistré des diminutions plus ou moins fortes de l'ensemble de leurs indicateurs.

Dans le détail, on constate que :

- le nombre d'accidents corporels a connu quatre augmentations, en janvier (+ 5,0 %), mai (+ 1,4 %), juin (+ 0,5 %) et novembre (+ 3,5 %). Il diminue pour tous les autres mois, entre - 0,6 % en décembre pour la valeur la plus faible et - 6,8 % en février pour la plus forte ;
- le nombre de tués a diminué de 10 % ou plus à quatre reprises dans l'année. Ces diminutions ont été observées pour la plus forte en septembre (- 16,3 %) puis en octobre

(- 12,6 %), en août (- 11,3 %) et en mai (- 10,0 %). Trois hausses sont à déplorer, la plus élevée en juillet (+ 7,4 %) puis en mars (+ 6,2 %) et en juin (+ 1,9 %) ;

- le nombre de blessés augmente un mois sur deux jusqu'en septembre puis au cours des deux derniers mois de l'année. La plus forte hausse a été enregistrée en janvier (+ 7,3 %) et la plus basse en mars (+ 0,2 %). La plus forte baisse a été enregistrée en avril (- 4,6 %) et la plus basse en juin (- 0,6 %) ;

- la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,29 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en juillet (8,14) et la plus basse en novembre (5,58).

Évolution du nombre d'accidents corporels en métropole



Évolution du nombre de tués en métropole



Départements d'outre-mer Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Janvier	203	21	75	243	318	10,3
Février	181	23	63	160	223	12,7
Mars	187	10	85	206	291	5,35
Avril	208	19	56	200	256	9,13
Mai	228	20	76	263	339	8,77
Juin	196	20	91	174	265	10,2
Juillet	186	23	69	171	240	12,4
Août	194	19	72	239	311	9,79
Septembre	223	17	81	245	326	7,62
Octobre	206	20	90	212	302	9,71
Novembre	239	21	99	245	344	8,79
Décembre	250	12	124	268	392	4,80
Ensemble	2 501	225	981	2 626	3 607	9,00

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer en 2005, c'est au cours des mois de février et de juillet que les nombres de tués sont les plus élevés. Avec 9,00 tués pour 100 accidents corporels, la gravité est supérieure de 2,71

points à celle constatée en métropole et c'est au cours des mois de février et de juillet qu'elle est la plus élevée (respectivement 12,7 et 12,4).

France entière Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Janvier	7 125	426	2 960	6 285	9 245	5,98
Février	5 568	368	2 213	4 981	7 194	6,61
Mars	6 569	406	2 560	5 839	8 399	6,18
Avril	6 618	389	2 633	5 724	8 357	5,88
Mai	7 832	470	3 141	6 807	9 948	6,00
Juin	8 469	500	3 774	6 913	10 687	5,90
Juillet	7 658	631	4 090	5 980	10 070	8,24
Août	6 479	497	3 828	4 951	8 779	7,67
Septembre	7 917	458	3 978	6 052	10 030	5,79
Octobre	8 057	492	4 157	6 023	10 180	6,11
Novembre	7 645	434	3 715	5 864	9 579	5,68
Décembre	7 089	472	3 743	5 472	9 215	6,66
Ensemble	87 026	5 543	40 792	70 891	111 683	6,37

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

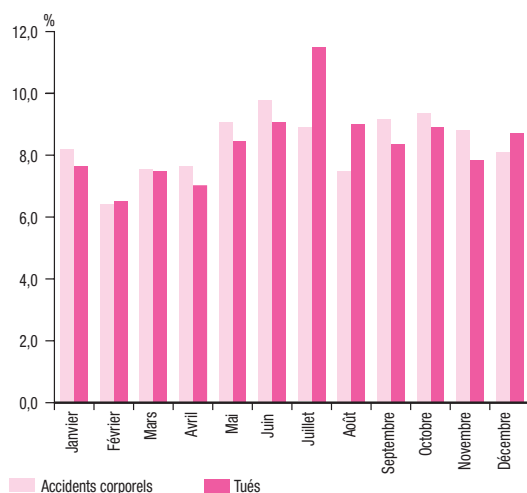


Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2005

Métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	6 922	8,2	405	7,6
Février	5 387	6,4	345	6,5
Mars	6 382	7,6	396	7,4
Avril	6 410	7,6	370	7,0
Mai	7 604	9,0	450	8,5
Juin	8 273	9,8	480	9,0
Juillet	7 472	8,8	608	11,4
Août	6 285	7,4	478	9,0
Septembre	7 694	9,1	441	8,3
Octobre	7 851	9,3	472	8,9
Novembre	7 406	8,8	413	7,8
Décembre	6 839	8,1	460	8,6
Ensemble	84 525	100,0	5 318	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

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



En métropole, en 2005, 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, septembre et mai. Pour le nombre de tués, c'est au cours des mois de juin, juillet, août et octobre que l'on trouve les plus fortes valeurs.

Départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	203	8,1	21	9,3
Février	181	7,2	23	10,2
Mars	187	7,5	10	4,4
Avril	208	8,3	19	8,4
Mai	228	9,1	20	8,9
Juin	196	7,8	20	8,9
Juillet	186	7,4	23	10,2
Août	194	7,8	19	8,4
Septembre	223	8,9	17	7,6
Octobre	206	8,2	20	8,9
Novembre	239	9,6	21	9,3
Décembre	250	10,0	12	5,3
Ensemble	2 501	100,0	225	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, en 2005, c'est au cours du mois de décembre puis en novembre que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels.

Pour le nombre de tués, c'est en février et en juillet que les valeurs sont les plus élevées.

France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	7 125	8,2	426	7,7
Février	5 568	6,4	368	6,6
Mars	6 569	7,5	406	7,3
Avril	6 618	7,6	389	7,0
Mai	7 832	9,0	470	8,5
Juin	8 469	9,7	500	9,0
Juillet	7 658	8,8	631	11,4
Août	6 479	7,4	497	9,0
Septembre	7 917	9,1	458	8,3
Octobre	8 057	9,3	492	8,9
Novembre	7 645	8,8	434	7,8
Décembre	7 089	8,1	472	8,5
Ensemble	87 026	100,0	5 543	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

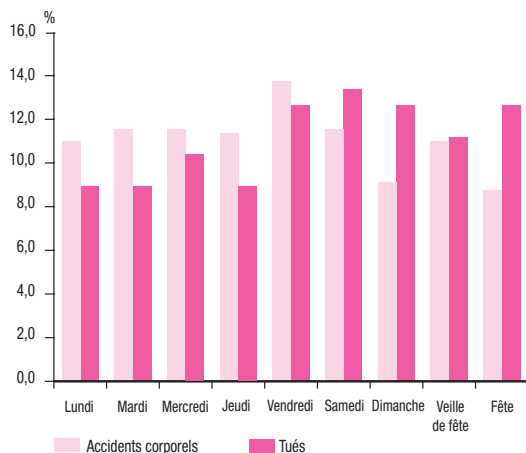


Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2005

Métropole	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	49	10 913	223	11,0	607	12	9,0
Mardi	51	12 019	236	11,6	604	12	9,0
Mercredi	50	11 869	237	11,6	677	14	10,4
Jeudi	50	11 566	231	11,4	606	12	9,0
Vendredi	50	14 073	281	13,8	842	17	12,7
Samedi	46	10 788	235	11,5	816	18	13,4
Dimanche	46	8 668	188	9,2	789	17	12,7
Veille de fête	11	2 465	224	11,0	168	15	11,2
Fête	12	2 164	180	8,8	209	17	12,7
Ensemble	365	84 525	232	100,0	5 318	15	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

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



En métropole, en 2005, ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses :

- les vendredis pour les accidents corporels ;
- les vendredis, samedis et dimanches 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	342	7	11,3	21	0	0,0
Mardi	51	309	6	9,7	23	0	0,0
Mercredi	50	290	6	9,7	24	0	0,0
Jeudi	50	320	6	9,7	22	0	0,0
Vendredi	50	382	8	12,9	30	1	20,0
Samedi	46	361	8	12,9	41	1	20,0
Dimanche	46	338	7	11,3	42	1	20,0
Veille de fête	11	80	7	11,3	8	1	20,0
Fête	12	79	7	11,3	14	1	20,0
Ensemble	365	2 501	7	100,0	225	1	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

France entière	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	49	11 255	230	11,0	628	13	9,2
Mardi	51	12 328	242	11,5	627	12	8,5
Mercredi	50	12 159	243	11,6	701	14	9,9
Jeudi	50	11 886	238	11,3	628	13	9,2
Vendredi	50	14 455	289	13,8	872	17	12,1
Samedi	46	11 149	242	11,5	857	19	13,5
Dimanche	46	9 006	196	9,3	831	18	12,8
Veille de fête	11	2 545	231	11,0	176	16	11,3
Fête	12	2 243	187	8,9	223	19	13,5
Ensemble	365	87 026	238	100,0	5 543	15	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

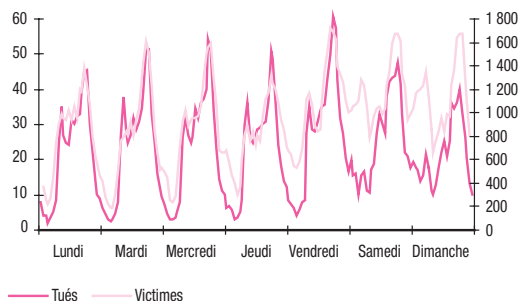


Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2005

Métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	1 446	1,7	160	3,0
1-2 heures	1 199	1,4	158	3,0
2-3 heures	1 008	1,2	140	2,6
3-4 heures	794	0,9	105	2,0
4-5 heures	962	1,1	147	2,8
5-6 heures	1 247	1,5	166	3,1
6-7 heures	1 466	1,7	172	3,2
7-8 heures	3 548	4,2	236	4,4
8-9 heures	4 648	5,5	214	4,0
9-10 heures	3 865	4,6	191	3,6
10-11 heures	3 877	4,6	220	4,1
11-12 heures	4 234	5,0	222	4,2
12-13 heures	4 813	5,7	209	3,9
13-14 heures	4 511	5,3	193	3,6
14-15 heures	4 959	5,9	286	5,4
15-16 heures	5 429	6,4	283	5,3
16-17 heures	6 072	7,2	338	6,4
17-18 heures	7 424	8,8	378	7,1
18-19 heures	7 319	8,7	373	7,0
19-20 heures	5 329	6,3	307	5,8
20-21 heures	3 884	4,6	269	5,1
21-22 heures	2 680	3,2	202	3,8
22-23 heures	2 071	2,5	183	3,4
23-24 heures	1 740	2,1	166	3,1
Ensemble	84 525	100,0	5 318	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres de victimes selon l'heure en métropole



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	41	1,6	4	1,8
1-2 heures	45	1,8	9	4,0
2-3 heures	40	1,6	12	5,3
3-4 heures	31	1,2	8	3,6
4-5 heures	42	1,7	5	2,2
5-6 heures	52	2,1	10	4,4
6-7 heures	72	2,9	10	4,4
7-8 heures	117	4,7	6	2,7
8-9 heures	120	4,8	8	3,6
9-10 heures	116	4,6	14	6,2
10-11 heures	126	5,0	6	2,7
11-12 heures	116	4,6	9	4,0
12-13 heures	145	5,8	7	3,1
13-14 heures	125	5,0	8	3,6
14-15 heures	144	5,8	10	4,4
15-16 heures	141	5,6	6	2,7
16-17 heures	160	6,4	13	5,8
17-18 heures	157	6,3	5	2,2
18-19 heures	155	6,2	17	7,6
19-20 heures	189	7,6	20	8,9
20-21 heures	153	6,1	15	6,7
21-22 heures	84	3,4	5	2,2
22-23 heures	69	2,8	11	4,9
23-24 heures	61	2,4	7	3,1
Ensemble	2 501	100,0	225	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	1 487	1,7	164	3,0
1-2 heures	1 244	1,4	167	3,0
2-3 heures	1 048	1,2	152	2,7
3-4 heures	825	0,9	113	2,0
4-5 heures	1 004	1,2	152	2,7
5-6 heures	1 299	1,5	176	3,2
6-7 heures	1 538	1,8	182	3,3
7-8 heures	3 665	4,2	242	4,4
8-9 heures	4 768	5,5	222	4,0
9-10 heures	3 981	4,6	205	3,7
10-11 heures	4 003	4,6	226	4,1
11-12 heures	4 350	5,0	231	4,2
12-13 heures	4 958	5,7	216	3,9
13-14 heures	4 636	5,3	201	3,6
14-15 heures	5 103	5,9	296	5,3
15-16 heures	5 570	6,4	289	5,2
16-17 heures	6 232	7,2	351	6,3
17-18 heures	7 581	8,7	383	6,9
18-19 heures	7 474	8,6	390	7,0
19-20 heures	5 518	6,3	327	5,9
20-21 heures	4 037	4,6	284	5,1
21-22 heures	2 764	3,2	207	3,7
22-23 heures	2 140	2,5	194	3,5
23-24 heures	1 801	2,1	173	3,1
Ensemble	87 026	100,0	5 543	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



Bilan 2005 comparé au bilan 2004 par service de surveillance

BILAN GLOBAL

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés graves ou hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2005	84 525	5 318	39 811	68 265	108 076	6,29
Année 2004 Obs.	85 390	5 232	17 435	91 292	108 727	6,13
Année 2004 Cal.	85 390	5 593			108 366	6,55
Évolution	- 1,0 %	- 4,9 %			- 0,3 %	- 0,26 point

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours – pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN GENDARMERIE NATIONALE

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés graves ou hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2005	26 198	3 920	19 041	16 465	35 506	15,0
Année 2004 Obs.	27 742	3 926	12 013	26 127	38 140	14,2
Année 2004 Cal.	27 742	4 197			37 869	15,1
Évolution	- 5,6 %	- 6,6 %			- 6,2 %	- 0,1 point

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours – pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN POLICE NATIONALE

Métropole	Accidents corporels	Tués	Blessés graves ou hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2005	58 327	1 398	20 770	51 800	72 570	2,40
Année 2004 Obs.	57 648	1 306	5 422	65 165	70 587	2,27
Année 2004 Cal.	57 648	1 396			70 497	2,42
Évolution	+ 1,2 %	+ 0,1 %			+ 2,9 %	- 0,02 point

Obs. : observé en 2004 (tués à six jours) ; Cal. : calculé en convertissant les tués à six jours en tués à trente jours – pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.

Source : ONISR, fichier des accidents.

En métropole, en 2005, par rapport à 2004, on assiste à des diminutions significatives de l'ensemble des indicateurs sur le réseau surveillé par la gendarmerie nationale mais à de légères augmentations sur le réseau surveillé par la police nationale.

La gravité, en tués pour 100 accidents corporels, reste quasiment stable en zone police et diminue en zone gendarmerie.

Départements d'outre-mer Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Bilan gendarmerie	889	182	627	695	1 322	20,5
Bilan police	1 612	43	354	1 931	2 285	2,67
Ensemble	2 501	225	981	2 626	3 607	9,00

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, au cours de l'année 2005, 36 % des accidents corporels et 81 % des tués sont constatés en zone surveillée par la gendarmerie

et 64 % des accidents corporels et 19 % des tués sont constatés en zone surveillée par la police nationale, ce qui signifie que ces accidents sur ce réseau sont très graves, 7,7 fois plus que ceux qui surviennent en zone surveillée par la police nationale.

France entière Année 2005	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Bilan gendarmerie	27 087	4 102	19 668	17 160	36 828	15,1
Bilan police	59 939	1 441	21 124	53 731	74 855	2,40
Ensemble	87 026	5 543	40 792	70 891	111 683	6,37

Pour les définitions et la méthodologie voir encadré page 5.
Source : ONISR, fichier des accidents.



Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairage et la présence ou non d'une intersection en 2005

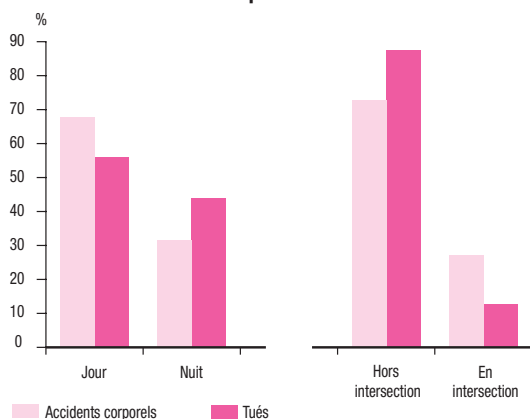
Conditions d'éclairage en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	58 426	69,1	2 937	55,2
Nuit	26 099	30,9	2 381	44,8
Ensemble	84 525	100,0	5 318	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	61 455	72,7	4 670	87,8
En intersection	23 070	27,3	648	12,2
Ensemble	84 525	100,0	5 318	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, au cours de l'année 2005, près d'un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente 45 % 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 12 % 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 2005 ils ont représenté 35,1 % des accidents survenus en milieu urbain et 9,6 % de ceux survenus en rase campagne.

Conditions d'éclairage dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	1 508	60,3	100	44,4
Nuit	993	39,7	125	55,6
Ensemble	2 501	100,0	225	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	2 098	83,9	205	91,1
En intersection	403	16,1	20	8,9
Ensemble	2 501	100,0	225	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, dans les départements d'outre-mer, la nuit on recense quatre accidents corporels et six tués sur dix intersection, c'est un accident sur cinq et un tué sur dix qui sont constatés.

Conditions d'éclairage France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	59 934	68,9	3 037	54,8
Nuit	27 092	31,1	2 506	45,2
Ensemble	87 026	100,0	5 543	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	63 553	73,0	4 875	87,9
En intersection	23 473	27,0	668	12,1
Ensemble	87 026	100,0	5 543	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



Répartition des nombres de véhicules impliqués et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2005

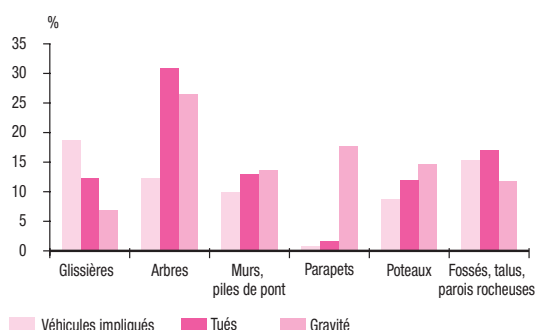
Ensemble des accidents en métropole	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	19 041	100,0	1 951	100,0	10,2
<i>dont :</i>					
– glissières	3 514	18,5	236	12,1	6,72
– arbres	2 283	12,0	598	30,7	26,2
– murs, piles de pont	1 830	9,6	248	12,7	13,6
– parapets	160	0,8	28	1,4	17,5
– poteaux	1 582	8,3	228	11,7	14,4
– fossés, talus, parois rocheuses	2 870	15,1	328	16,8	11,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

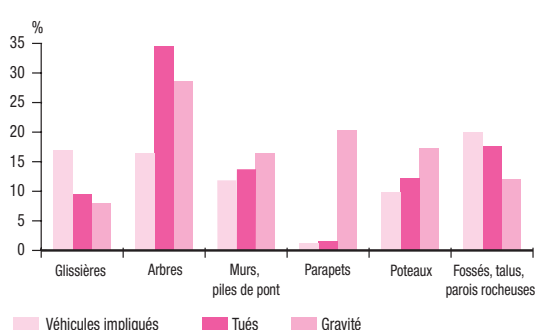
dont accidents à un seul véhicule sans piéton en métropole	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	12 337	100,0	1 696	100,0	13,7
<i>dont :</i>					
– glissières	2 072	16,8	157	9,3	7,58
– arbres	2 035	16,5	578	34,1	28,4
– murs, piles de pont	1 427	11,6	230	13,6	16,1
– parapets	129	1,0	26	1,5	20,2
– poteaux	1 212	9,8	207	12,2	17,1
– fossés, talus, parois rocheuses	2 467	20,0	298	17,6	12,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ensemble des accidents contre obstacles fixes en métropole



dont accidents à un seul véhicule sans piéton



En métropole, au cours de l'année 2005, 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 (26,2), les parapets (17,5), les poteaux (14,4) et les murs ou les piles de ponts (13,6) 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 : 28,4 dans les accidents contre arbres, 20,2 contre les parapets, 17,1 contre les poteaux et 16,1 contre les murs ou les piles de ponts. Il convient de noter que la gravité des accidents contre glissières est plus faible dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes (6,72) que dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (7,58).

Ensemble des accidents dans les départements d'outre-mer	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	427	100,0	61	100,0	14,3
<i>dont :</i>					
– glissières	62	14,5	7	11,5	11,3
– arbres	43	10,1	12	19,7	27,9
– murs, piles de pont	43	10,1	2	3,3	4,65
– parapets	9	2,1	1	1,6	11,1
– poteaux	36	8,4	9	14,8	25,0
– fossés, talus, parois rocheuses	66	15,5	20	32,8	30,3

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	266	100,0	54	100,0	20,3
<i>dont :</i>					
– glissières	43	16,2	7	13,0	16,3
– arbres	32	12,0	11	20,4	34,4
– murs, piles de pont	28	10,5	2	3,7	7,14
– parapets	9	3,4	1	1,9	11,1
– poteaux	33	12,4	8	14,8	24,2
– fossés, talus, parois rocheuses	54	20,3	19	35,2	35,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, au cours de l'année 2005, c'est dans les fossés, contre les talus, les parois rocheuses puis contre 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.

Pour la gravité, c'est dans les accidents contre les talus, les parois rocheuses ou dans les fossés (30,3), contre les

arbres (27,9) et contre les poteaux (25,0) que l'on retrouve les valeurs les plus élevées pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes comme dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (respectivement, 35,2 ; 34,4 et 24,2). Il convient de noter que la gravité des accidents contre glissières est plus faible dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes (11,3) que dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (11,3).

Ensemble des accidents France entière	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	19 468	100,0	2 012	100,0	10,3
<i>dont :</i>					
– glissières	3 576	18,4	243	12,1	6,80
– arbres	2 326	11,9	610	30,3	26,2
– murs, piles de pont	1 873	9,6	250	12,4	13,3
– parapets	169	0,9	29	1,4	17,2
– poteaux	1 618	8,3	237	11,8	14,6
– fossés, talus, parois rocheuses	2 936	15,1	348	17,3	11,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

dont accidents à un seul véhicule sans piéton France entière	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	12 603	100,0	1 750	100,0	13,9
<i>dont :</i>					
– glissières	2 115	16,8	164	9,4	7,75
– arbres	2 067	16,4	589	33,7	28,5
– murs, piles de pont	1 455	11,5	232	13,3	15,9
– parapets	138	1,1	27	1,5	19,6
– poteaux	1 245	9,9	215	12,3	17,3
– fossés, talus, parois rocheuses	2 521	20,0	317	18,1	12,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

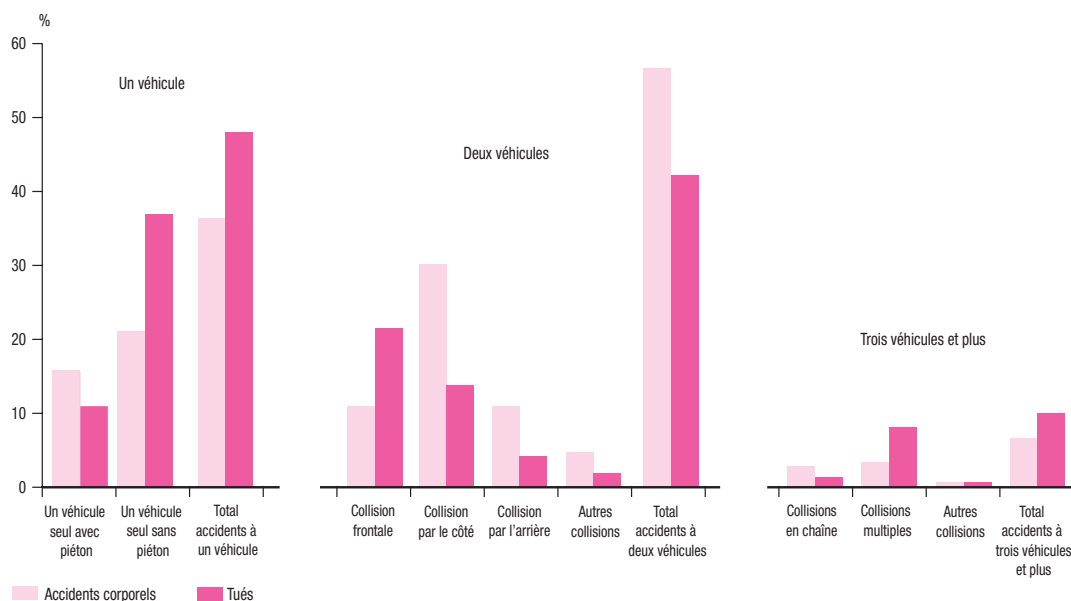


Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2005

Types d'accidents en métropole	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	13 212	15,6	596	11,2
Un véhicule seul sans piéton	17 707	20,9	1 959	36,8
Total accidents à un véhicule	30 919	36,6	2 555	48,0
Deux véhicules :				
– collision frontale	9 184	10,9	1 158	21,8
– collision par le côté	25 393	30,0	752	14,1
– collision par l'arrière	9 210	10,9	229	4,3
– autres collisions	4 010	4,7	99	1,9
Total accidents à deux véhicules	47 797	56,5	2 238	42,1
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 419	2,9	80	1,5
– collisions multiples	2 966	3,5	423	8,0
– autres collisions	424	0,5	22	0,4
Total accidents à trois véhicules et plus	5 809	6,9	525	9,9
Ensemble	84 525	100,0	5 318	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués par type d'accident en métropole



En métropole, au cours de l'année 2005, 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 corporels et 90 % des tués.

Types d'accidents dans les départements d'outre-mer	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	448	17,9	44	19,6
Un véhicule seul sans piéton	461	18,4	75	33,3
Total accidents à un véhicule	909	36,3	119	52,9
Deux véhicules :				
– collision frontale	406	16,2	46	20,4
– collision par le côté	663	26,5	32	14,2
– collision par l'arrière	279	11,2	12	5,3
– autres collisions	94	3,8	3	1,3
Total accidents à deux véhicules	1 442	57,7	93	41,3
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	44	1,8	2	0,9
– collisions multiples	97	3,9	11	4,9
– autres collisions	9	0,4	0	0,0
Total accidents à trois véhicules et plus	150	6,0	13	5,8
Ensemble	2 501	100,0	225	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer en 2005, près d'un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul sans piéton). Ces accidents occasionnent un tué sur trois.

Les collisions frontales sont la cause 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 94 % des accidents et des tués.

Types d'accidents France entière	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	13 660	15,7	640	11,5
Un véhicule seul sans piéton	18 168	20,9	2 034	36,7
Total accidents à un véhicule	31 828	36,6	2 674	48,2
Deux véhicules :				
– collision frontale	9 590	11,0	1 204	21,7
– collision par le côté	26 056	29,9	784	14,1
– collision par l'arrière	9 489	10,9	241	4,3
– autres collisions	4 104	4,7	102	1,8
Total accidents à deux véhicules	49 239	56,6	2 331	42,1
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 463	2,8	82	1,5
– collisions multiples	3 063	3,5	434	7,8
– autres collisions	433	0,5	22	0,4
Total accidents à trois véhicules et plus	5 959	6,8	538	9,7
Ensemble	87 026	100,0	5 543	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite en 2005

Ce chapitre porte sur trois comportements infractionnistes : deux infractions de type « papiers » le défaut d'assurance et le défaut de permis, et le délit de fuite après l'accident.

Ces infractions très minoritaires, puisqu'elles sont relevées dans moins de 3 % des accidents corporels, sont analysées à partir du fichier des accidents corporels qui indique les infractions commises par le(s) conducteur(s) lors de l'accident. Cette analyse est plus fiable que celle effectuée à partir des contrôles effectués par les forces de l'ordre qui reflète d'abord leur niveau d'activité.

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.

Les deux infractions « papiers » (conduite sans permis et/ou sans assurance) ont connu depuis dix ans une évolution très similaire : progression entre 1998 et 2002 suivie d'une baisse de 2003 à 2005 très nette pour la conduite sans permis.

Ces infractions sont très liées entre elles : un tiers des conducteurs sans assurance circulent aussi sans permis valable.

Ces infractions concernent soit une population jeune souvent conductrice de deux-roues motorisés soit une population fortement touchée par l'alcool au volant.

Les deux-roues sont sur-représentés (43 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 23 % des véhicules impliqués). Comme en 2004, les conducteurs sans permis sont plus jeunes (en 2005, 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 2005, 9 % des chômeurs circulent sans assurance contre 0,5 % des cadres supérieurs). La consommation d'alcool est avérée pour une proportion importante d'entre eux (30 % des conducteurs sans permis circulent sous l'empire d'un état alcoolique contre 5 % des conducteurs en possession du permis).

Les délits de fuite après un accident corporel, sont en baisse ces deux dernières années après six années de hausses consécutives. Ils concernent surtout les accidents légers (les délits de fuite après un accident mortel restant marginaux, moins de 1 %), en milieu urbain (8 % des accidents corporels dans les villes de plus de 300 000 habitants sont suivis d'un délit de fuite), impliquant des usagers vulnérables (environ un tiers des accidents comportant un délit de fuite impliquent un piéton).

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.

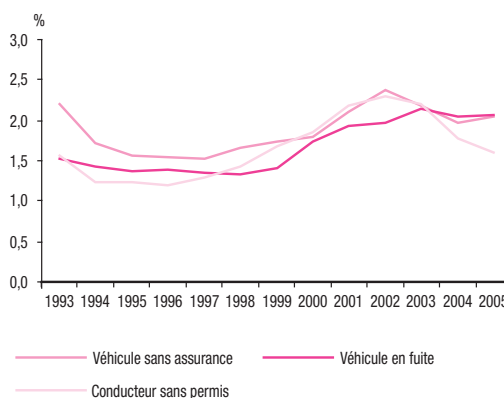
Pour le calcul des véhicules sans assurances, les bicyclettes, les véhicules en fuite et les autres véhicules sont exclus.

Pour le calcul des conducteurs sans permis, sont considérés tous les conducteurs de véhicules nécessitant un permis, véhicules en fuite exclus.

Évolution de différentes infractions relevées lors des accidents corporels

Le graphique ci-dessous montre que les trois infractions étudiées suivent la même tendance depuis dix ans.

Pourcentage de conducteurs en infraction dans les accidents corporels ou mortels :

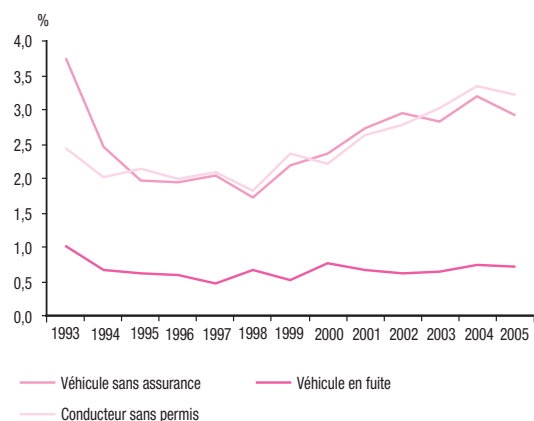


Source : ONISR, fichier des accidents.

Depuis 1997, les trois infractions étaient en hausse dans les accidents. Entre 2002 et 2004, les deux infractions « papiers » ont baissé. En 2005, l'absence d'assurance est en légère hausse alors que les conducteurs sans permis continuent de baisser. 1,6 % des conducteurs circulent sans permis contre 1,8 % en 2004.

Les délits de fuite après accident ont légèrement diminué en 2005 mais sur l'ensemble de la période étudiée, c'est aux cours des quatre 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) était en progression constante de 1998 à 2004 passant de 1,8 % en 1998 à 3,3 % en 2004. En 2005 les infractions papiers baissent très légèrement passant à 3,2 %.

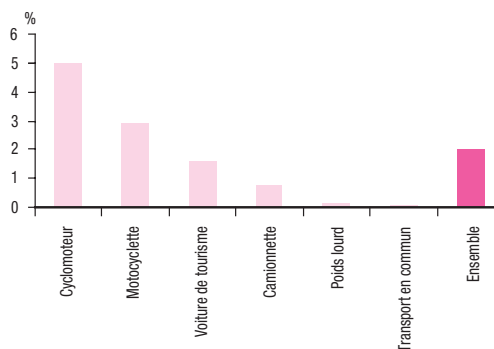
Les taux de fuite en cas d'accident mortel sont extrêmement faibles, inférieurs à 1 % : le délit de fuite

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 2005 (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 circulent sans assurance contre 2 % en moyenne sur l'ensemble des véhicules).

Les deux-roues représentent 43 % des défauts d'assurance constatés dans les accidents, alors qu'ils ne constituent que 23 % des véhicules impliqués. Ainsi, 5 % des cyclomoteurs et 3 % des motocyclettes ne sont pas assurés lors de l'accident. Pour les autres catégories de véhicules, les taux de défaut d'assurance sont plus faibles, avec seulement 1,6 % pour les voitures de tourisme et 0,8 % pour les camionnettes. Dans l'ensemble, 2,1 % 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 2005 (à l'exception des bicyclettes)

Âge du conducteur \ Assurance	Assurance			Total	% de sans assurance
	Indéterminée	Assuré	Non assuré		
Âge indéterminé	28	404	10	442	2,4
0-14 ans	64	612	36	712	5,6
15-24 ans	2 015	32 609	1 169	35 793	3,5
25-44 ans	3 189	55 436	1 172	59 797	2,1
45-64 ans	1 288	29 962	269	31 519	0,9
65 ans et +	220	8 511	28	8 759	0,3
Ensemble des conducteurs	6 804	127 534	2 684	137 022	2,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

On constate que la part d'usagers non assurés décroît avec l'âge : 3,5 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,3 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 43,6 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2005 alors qu'ils ne représentent que 26 % des conducteurs impliqués dans les accidents.

L'âge des conducteurs sans assurance est largement en dessous de celui des autres conducteurs impliqués

dans un accident corporel (30 ans contre 37 ans pour l'ensemble des impliqués). Les usagers de cyclomoteurs sans assurance sont plutôt jeunes : 50 % des usagers ont moins de 24 ans.

Cette sur-représentation des jeunes n'est pas la conséquence du type de véhicule utilisé (essentiellement des deux-roues) car, 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	Assurance			Total	% de sans assurance
	Indéterminée	Assuré	Non assuré		
Moins de 18 ans	476	6 608	237	7 321	3,5
Etudiant	293	7 305	115	7 713	1,5
Conducteur professionnel	375	5 697	34	6 106	0,6
Agriculteur	178	449	2	629	0,4
Profession indépendante	278	5 020	70	5 368	1,4
Cadre sup., chef d'entreprise	212	5 945	28	6 185	0,5
Cadre moyen	1 362	34 593	353	36 308	1,0
Ouvrier	873	18 297	612	19 782	3,2
Retraité	220	10 591	37	10 848	0,3
Chômeur	332	5 151	510	5 993	9,0
Autre ou indéterminée	2 205	27 878	686	30 769	2,4
Total	6 804	127 534	2 684	137 022	2,1

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 % des chômeurs, 3,2 % des ouvriers et 3,5 % des mineurs impliqués dans un accident corporel en 2005 ne possédaient pas d'assurance en règle contre seulement 0,3 % des retraités, 0,4 % des agriculteurs et 0,5 % 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 d'alcoolémie positif	% de conducteurs sans permis
Indéterminée	8,1	5,5
Assuré	4,9	1,0
Non assuré	21,0	30,7
Total	5,3	1,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

La conduite sans assurance est très liée avec les infractions à l'alcoolémie et au défaut de permis.

Un conducteur non assuré sur cinq a une alcoolémie positive contre un sur vingt pour les conducteurs assurés et 30 % des conducteurs non assurés n'ont également pas de permis contre 1 % pour les conducteurs assurés.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

Ce type de comportement a un impact limité sur l'insécurité routière : en 2005, 1,6 % des conducteurs impliqués dans un accident circulaient sans permis et 3,2 % dans un accident mortel.

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 0,7 % dans les accidents mortels, soit deux fois plus. 40 % 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 37 % d'entre eux. En outre, une forte proportion a commis une autre infraction lors de l'accident, qui est probablement liée à l'absence d'apprentissage à la conduite.

Au cours de l'année 2005, 71 989 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).

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 2005	% de permis suspendus ou invalidés	% de défaut de permis ou catégorie non valable	% de conducteurs sans permis
Total conducteurs impliqués dans un accident corporel	0,4	1,2	1,6
– dont conducteur de motocyclette	0,5	2,3	2,8
– dont conducteur de voiture de tourisme	0,4	1,1	1,5
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel	0,7	2,5	3,2
– dont conducteur de motocyclette	0,7	5,3	6,0
– dont conducteur de voiture de tourisme	0,8	2,3	3,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

La conduite sans permis est un facteur aggravant dans les accidents corporels : si 1,6 % des conducteurs circulaient sans permis valide dans les accidents corporels, cette proportion monte à 3,2 % en cas d'accidents mortels. Cet écart n'est pas dû à un sous-enregistrement des accidents légers, car 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 cm³, 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 cm³ 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 27 % 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 2,8 % dans les accidents corporels, elle est de 6,0 % dans les accidents mortels.

Lien avec d'autres infractions

Permis de conduire	% de conducteurs au taux d'alcoolémie positif	% de sans assurance
Indéterminé	5,7	5,0
Valide	4,9	1,2
Suspendu	40,2	15,8
Défaut de permis	25,3	37,1
Sous-total sans permis	29,3	31,4
Total	5,4	2,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

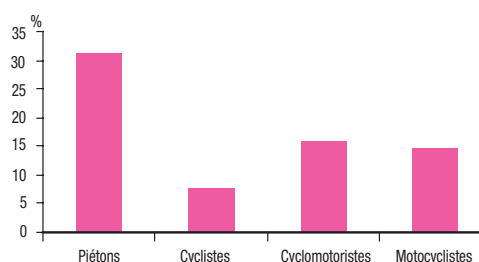
Caractéristique des accidents impliquant un conducteur sans permis, la très forte présence d'alcool puisqu'un tiers des conducteurs sans permis circulaient avec un taux d'alcoolémie positif alors que la moyenne sur l'ensemble des conducteurs en possession du permis est de 4,9 %. Cette proportion atteint 40 % si le permis a été suspendu ou invalidé.

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi 37 % 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 DELIT DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

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, 7,7 % une bicyclette). La raison est vraisemblablement qu'après le heurt d'un usager vulnérable, les dégâts sont moins importants et n'interdisent pas de prendre la fuite après l'accident.

Un phénomène urbain

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 8 % 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 réduites, n'occasionnent le plus souvent 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.

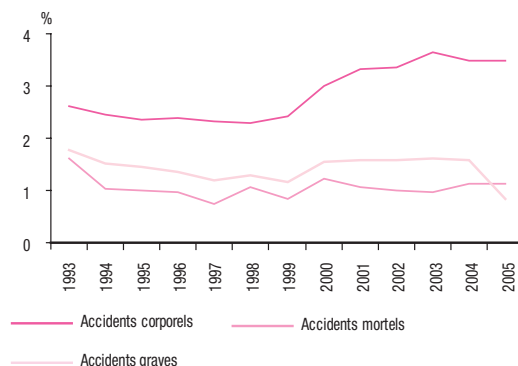
Taux de fuite dans les accidents corporels selon la taille de l'agglomération en 2005



Source : ONISR, fichier des accidents.

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 importante pour s'établir 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.



La responsabilité des usagers impliqués dans les accidents corporels en 2005

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.

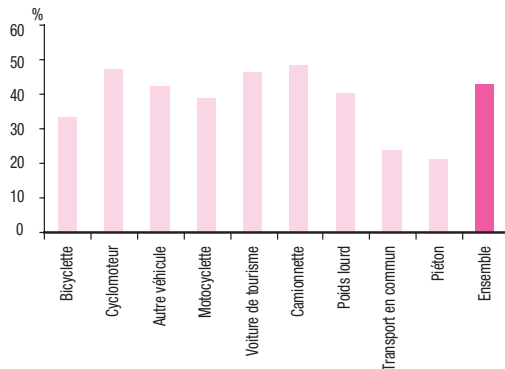
A *contrario*, deux types d'usagers se distinguent par une faible responsabilité dans les accidents corporels : d'une part, les piétons, avec 22 % d'usagers responsables et notamment les plus de 65 ans et d'autre part les usagers de motocyclettes en milieu urbain.

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 voitures de tourisme 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 2005	% de responsables	
	conducteurs	piétons
Selon le sexe		
– Homme	46,4	22,6
– Femme	42,4	16,8
Selon l'âge		
– Âge inconnu	62,7	11,4
– 0-14 ans	52,3	24,3
– 15-24 ans	51,7	25,1
– 25-44 ans	42,5	21,8
– 45-64 ans	40,3	18,0
– 65 ans et plus	54,2	11,1
Selon la nationalité		
– Français	45,4	19,8
– Étranger	42,9	16,4
– Indéterminé	40,0	44,4
Total	45,3	19,6

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 11 % des accidents, contre 25 % des 15-24 ans.

Côté conducteurs, 54 % des personnes de plus de 65 ans voient leur responsabilité engagée, contre moins de 41,7 % 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 lents) 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 plus souvent mis en cause dans les accidents avec 52 % 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 (26 % des conducteurs sont impliqués dans ce type d'accident contre 43 % pour les 25-64 ans).

Selon le sexe, on constate une légère sur-responsabilité des conducteurs masculins : 46 % d'usagers responsables contre 42 % pour leurs homologues féminins. Cette différence s'accroît pour les piétons avec 22,6 % d'hommes responsables contre seulement 16,8 % pour les femmes.

La nationalité des conducteurs influe aussi sur la responsabilité. Ainsi, 43 % des conducteurs résidant à l'étranger sont considérés comme responsables contre 45 % 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 78,7 % des accidents. Les deux-roues représentent 26,3 % 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.

Methodologie : 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	204	86	29,7
Manœuvre d'évitement de véhicule	381	386	50,3
Facteur mécanique lié au véhicule	130	156	54,5
Route ou condition atmosphérique mauvaise	270	640	70,3
Sans facteur externe	2 787	12 660	82,0
Ensemble	3 772	13 928	78,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

Parmi les facteurs minorant la responsabilité de l'utilisateur, on observe en premier lieu le heurt d'un animal sur la chaussée où seulement 29,7 % 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 50 % 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 ») atténuent parfois la mise en cause de l'utilisateur : 70 % des conducteurs seulement sont en cause.

Même si les accidents avec un facteur externe ne représentent que 12,7 % des accidents à un véhicule sans piéton, ce facteur explique 26 % 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	943	3 056	5 867	9 866
	Responsable	34	2 485	185	2 704
	Total	977	5 541	6 052	12 570

Source : ONISR, fichier des accidents.

En moyenne, 23 % des piétons sont présumés responsables de leur accident contre 48 % 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 56 %. En moyenne, les conducteurs sont en général 2,5 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	58,7	25,5
Cyclomoteur	65,1	18,8
Motocyclette	45,8	34,3
Voiture de tourisme	56,9	19,5
Camionnette	58,8	26,7
Poids lourd	54,1	20,6
Transport en commun	27,2	40,1
Autre véhicule	65,9	14,1

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 58 %. 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 moindre responsabilité des motocyclistes avec moins de la moitié des conducteurs responsables : 46 % des accidents seraient dus aux motocyclistes contre 34 % pour le piéton alors que ces ratios sont respectivement de 57 % et 19 % pour les voitures de tourisme. 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 piéton contre véhicule de transport en commun sont très partagés : dans 27 % des cas, la faute incombe au conducteur de bus, mais dans 40 % des cas elle revient au piéton. Dans les 33 % 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 piéton		Conducteur responsable						
		Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette	Voiture de tourisme	Camionnette	Poids lourd	Autre véhicule
Conducteur non responsable	Bicyclette	–	46 %	37 %	47 %	53 %	50 %	30 %
	Cyclomoteur	30 %	–	33 %	39 %	39 %	30 %	27 %
	Motocyclette	48 %	46 %	–	48 %	54 %	38 %	33 %
	Voiture de tourisme	32 %	42 %	31 %	–	49 %	33 %	27 %
	Camionnette	31 %	46 %	33 %	38 %	–	27 %	24 %
	Poids Lourds	24 %	52 %	45 %	54 %	66 %	–	26 %
	Autre véhicule	39 %	51 %	41 %	53 %	58 %	56 %	–
	Total	32 %	43 %	32 %	45 %	50 %	35 %	28 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lecture : dans les conflits bicyclette/cyclomoteur, les usagers de cyclomoteurs sont responsables dans 46 % des accidents, contre 30 % 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 camionnettes. 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 50 % des cas. Il s'agit du taux de responsabilité le plus fort. Les camionnettes sont assez minoritaires dans les accidents : en 2005, une camionnette était impliquée dans 7 % des accidents à deux véhicules.

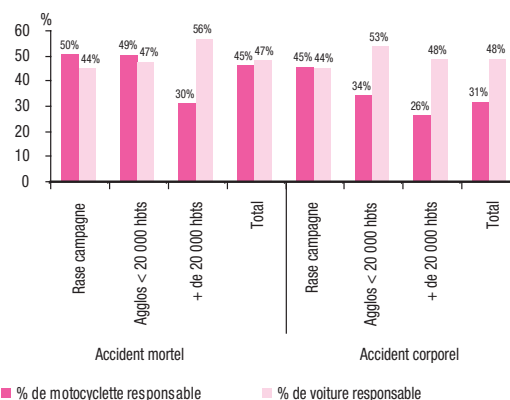
Dans les conflits les opposant à un autre véhicule, les motocyclistes, avec seulement un tiers de présumés responsables, obtiennent un taux de responsabilité très faible, en dessous de la plupart des autres catégories d'usagers.

On note que dans le cas d'un accident motocyclette contre cyclomoteur, la responsabilité n'échoit au motard que dans 33 % 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 voitures de tourisme sont jugés beaucoup plus souvent responsables que les motocyclistes (48 % contre 31 %). 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 1,5 fois plus souvent responsables que les motocyclistes.

Pour les accidents mortels, 45 % des motocyclistes sont jugés non responsables contre 47 % des automobilistes. Le taux de responsabilité des motocyclistes est aussi un peu plus important si l'accident se produit en rase campagne (50 % contre 44 %) ou dans les villes de moins de 20 000 habitants (49 % contre 47 %).



L'accidentologie des départements

Depuis 2001, l'Observatoire publie un palmarès des départements déterminé à partir d'un indicateur d'accidentologie locale (IAL) établi sur cinq années glissantes. Cet indicateur qui prend en compte les particularités des réseaux et des trafics respectifs permet d'apprécier, par rapport à la référence constituée par les données de la métropole, le risque d'être tué en fonction des parcours. Pour plus d'informations, on se reportera en fin de chapitre à l'annexe méthodologique. En rappelant qu'en 2005, le recensement des victimes tuées est passé de six jours à trente jours, on signalera que les données de la base IAL des années 1995 à 2004 ont été recalculées en appliquant le coefficient validé après expertise à 1,069.

Dans la présente édition, il est publié également l'IAL de l'année 2005 qui permet d'apprécier les résultats de l'année 2005 en fonction des parcours sur les différents réseaux et pour la première fois, l'IAL 2005 des départements d'outre-mer qui ont pu fournir des données (Martinique et Réunion). Le risque IAL est calculé par rapport à celui de la référence France métropolitaine. La série 2001-2005 étant incomplète, il a été entrepris une simulation qui, malgré ses limites, reste indicative du positionnement des DOM. En métropole, dans un certain nombre de cas (quarante-trois départements en 2005 et douze départements en 2004), les données parcours n'ayant pu être actualisées voire consolidées ou seulement de façon partielle parfois, les IAL calculés sur ces périodes doivent être considérés comme provisoires.

SYNTHÈSE

Les grandes tendances IAL 2001-2005

Entre les départements les mieux classés et les départements les moins bien classés, il y a un rapport de 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

Douze départements présentent un **sous-risque** par rapport au risque de la métropole de plus de 20 % : il s'agit des Landes (0,59), de l'Isère et de la Côte-d'Or (0,63), des Hauts-de-Seine (0,65), de l'Essonne (0,69), du Rhône (0,70), de la Savoie (0,71), des Yvelines et du Val-d'Oise (0,72), de l'Ille-et-Vilaine et du Finistère (0,76) et enfin du Calvados (0,77).

Les départements les moins bien classés

Treize départements présentent un **sur-risque** par rapport au risque de la métropole de plus de 35 % : il s'agit de la Corse-du-Sud (1,84), de l'Yonne (1,59), du Gers (1,58), de l'Ariège (1,56), de l'Oise (1,50), du Lot-et-Garonne et du Tarn-et-Garonne (1,49), de la Haute-Corse (1,46), du Vaucluse (1,45), du Jura (1,42), de l'Aube (1,41), de la Haute-Marne et du Gard (1,38).

Les départements d'outre-mer

La Martinique (1,45) se situerait au niveau du Vaucluse, soit au neuvième rang et la Réunion (1,17) au trentième

rang. Le meilleur positionnement de la Réunion tient d'une part à une caractéristique urbaine plus marquée et à un très faible risque sur le réseau des routes départementales (0,49 contre 1,04 en Martinique).

Comparaison IAL 01-05 et IAL 95-99

Les départements qui ont le plus progressé depuis l'édition 1995-1999

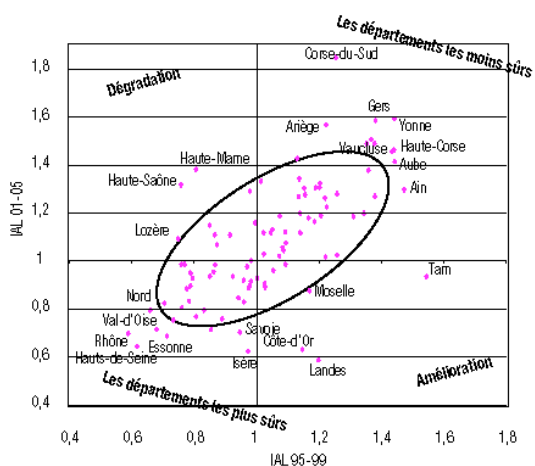
Huit départements ont baissé leur risque d'au moins 20 % : il s'agit du Tarn et des Landes (- 61 %), de la Côte-d'Or (- 51 %), de l'Isère (- 34 %), de la Moselle (- 29 %), de la Savoie (- 24 %), de la Dordogne (- 23 %), en signalant que la Haute-Loire, avec une baisse de 20,1 % est dans le cadre du seuil fixé.

Les départements qui ont le moins progressé depuis l'édition 1995-1999

Dix départements ont dégradé leur risque de plus de 25 % : il s'agit de la Corse-du-Sud (+ 59 %), de la Haute-Marne (+ 57 %), de la Haute-Saône (+ 56 %), de la Lozère et de l'Ariège (+ 34 %), des Alpes-Maritimes (+ 32 %), des Alpes-de-Haute-Provence (+ 31 %), du Maine-et-Loire (+ 30 %) et enfin du Jura (+ 29 %).

Le graphique ci-après est illustratif des principaux résultats de cette comparaison.

Évolution du palmarès des départements

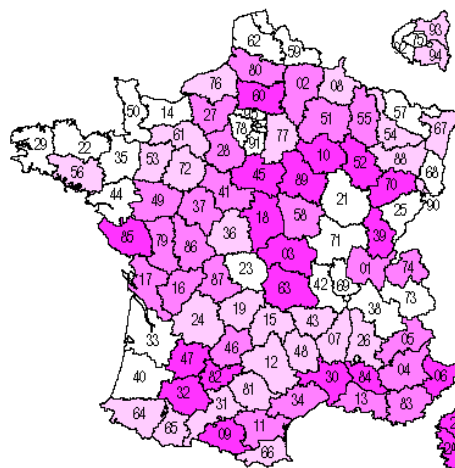


Comparaison IAL 2001-2005 et IAL 2005

L'IAL 2005 est très comparable à l'IAL 2001-2005 sauf pour onze départements pour lesquels les écarts peuvent être importants : Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Aude, Charente, Gers, Jura, Marne, Oise, Haute-Saône, Tarn et Var.

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE PAR DÉPARTEMENT

IAL 2001-2005



0-0,89 % 0,9-1,09 % 1,1-1,29 % 1,30 % et plus

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 métropolitaine). 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 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.

	Tués 2001-2005									2005
	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	IAL tués	IAL tués
Ain	5,0	0,62	20,1	1,43	56,8	1,37	10,3	1,25	1,30	1,49
Aisne	3,1	0,74	30,1	1,60	53,5	1,16	9,7	1,12	1,20	1,11
Allier	2,4	0,75	36,8	1,67	44,1	1,16	11,9	1,41	1,30	1,33
Alpes-de-Haute-Provence	4,4	1,05	34,6	1,62	43,6	1,04	9,4	1,91	1,29	1,61
Hautes-Alpes	0,0		42,5	1,16	46,2	1,27	5,7	0,77	1,16	0,48
Alpes-Maritimes	6,4	0,87	13,3	0,83	23,1	1,33	55,7	1,73	1,33	1,36
Ardèche			33,2	1,19	52,8	0,93	9,2	0,92	0,98	1,10
Ardennes	2,0	0,56	18,2	0,73	71,0	1,33	4,8	0,38	0,99	1,08
Ariège	0,0		24,2	1,41	59,3	1,60	12,1	2,73	1,56	1,63
Aube	6,6	1,10	34,1	1,64	47,7	1,57	8,9	0,93	1,41	1,53
Aude	11,3	0,89	22,8	1,57	50,8	1,26	9,8	1,65	1,27	1,61
Aveyron	0,4	0,24	26,0	1,36	61,2	0,85	7,9	1,33	0,92	1,04
Bouches-du-Rhône	12,9	1,28	22,2	1,33	28,3	1,05	33,4	1,36	1,22	1,19
Calvados	4,1	0,60	15,4	0,63	61,8	0,81	11,3	0,89	0,77	0,82
Cantal	8,5	1,61	33,2	1,75	37,1	0,58	12,7	2,05	0,98	1,11
Charente			25,8	0,93	55,6	1,14	11,0	1,65	1,12	1,42
Charente-Maritime	2,8	0,67	19,2	0,89	59,5	1,19	11,6	1,65	1,12	1,19
Cher	6,0	1,02	14,2	1,20	61,3	1,39	13,4	1,44	1,30	1,49
Corrèze	10,3	1,33	27,7	1,33	48,9	0,77	9,6	1,10	0,92	0,73
Corse-du-Sud	0,0		38,7	1,43	41,2	2,45	17,3	2,10	1,84	1,66
Haute-Corse	0,0		63,3	1,77	31,0	1,38	4,3	0,59	1,46	1,25
Côte-d'Or	17,7	1,30	17,5	0,96	45,4	0,45	16,2	1,41	0,63	0,60
Côtes-d'Armor			15,9	0,51	63,9	0,92	7,3	0,73	0,83	0,74
Creuse	1,4	2,64	24,3	0,60	61,4	0,88	2,9	0,77	0,81	0,77
Dordogne	0,3	0,43	20,9	0,97	60,3	0,99	8,8	1,38	1,02	0,90
Doubs	6,9	1,27	18,5	0,89	55,1	0,85	10,6	0,79	0,89	1,02
Drôme	16,2	0,99	18,4	1,04	48,9	1,06	8,1	0,83	1,04	0,97
Eure	8,2	1,15	26,3	1,09	52,3	1,40	7,2	1,18	1,26	1,14
Eure-et-Loir	11,2	1,29	28,0	1,26	52,6	1,42	6,1	0,99	1,27	1,41
Finistère			7,9	0,27	60,1	0,82	14,1	0,75	0,76	0,71
Gard	4,2	0,78	26,4	2,08	51,7	1,30	13,7	1,39	1,38	1,41
Haute-Garonne	7,8	0,54	12,2	0,94	52,3	0,99	24,9	1,07	0,91	1,01
Gers			31,6	1,61	55,4	1,54	5,7	1,86	1,58	1,22
Gironde	6,9	0,78	15,4	0,84	49,4	0,75	21,2	1,16	0,83	0,90
Hérault	8,6	1,19	20,7	1,57	48,0	1,20	19,5	1,54	1,28	1,28
Ille-et-Vilaine	0,9	0,56	15,8	0,32	67,0	1,15	9,4	0,61	0,76	0,59
Indre	8,3	0,93	16,6	1,13	58,6	1,00	4,5	0,53	1,02	0,81
Indre-et-Loire	3,8	0,66	20,8	1,42	52,6	1,15	13,0	0,93	1,16	1,10
Isère	7,1	0,87	26,7	1,03	46,0	0,48	11,4	0,66	0,63	0,42
Jura	3,8	0,79	31,7	1,60	51,2	1,43	8,1	1,58	1,42	1,84
Landes	2,1	0,75	22,6	0,82	59,9	0,51	6,3	1,13	0,59	0,43
Loir-et-Cher	11,6	1,49	18,7	1,26	53,6	1,11	7,8	1,28	1,20	1,16
Loire	6,6	0,66	23,9	0,97	43,7	0,95	19,8	0,76	0,89	1,03
Haute-Loire	1,4	5,81	30,5	1,02	58,4	1,09	2,3	0,30	1,02	1,15
Loire-Atlantique	2,1	0,88	14,8	0,46	52,9	1,02	21,5	1,12	0,89	0,93
Loiret	8,5	1,33	24,0	1,38	43,6	1,27	15,7	1,29	1,34	1,40
Lot	8,6	1,85	25,4	1,37	55,1	1,08	6,2	1,78	1,19	1,16
Lot-et-Garonne	3,1	0,88	17,7	1,87	61,8	1,49	10,7	1,42	1,49	1,65
Lozère	3,7	0,43	29,4	0,97	52,1	1,23	1,7	0,38	1,09	1,00
Maine-et-Loire	3,4	1,22	16,1	0,90	58,5	1,20	12,2	1,06	1,15	1,05
Manche	2,4	1,02	14,0	0,77	69,5	0,95	10,4	1,29	0,90	0,89

	Tués 2001-2005									2005
	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	IAL tués	IAL tués
Marne	6,0	1,24	30,5	1,36	44,5	1,02	11,2	0,91	1,12	1,51
Haute-Marne	10,9	1,30	26,4	1,32	52,3	1,54	8,0	1,39	1,38	1,29
Mayenne	5,5	1,30	22,6	1,11	58,2	1,09	8,2	1,04	1,08	0,91
Meurthe-et-Moselle	9,3	0,85	17,7	0,82	53,9	1,20	13,6	0,65	0,96	1,17
Meuse	2,7	0,67	23,8	0,87	58,9	1,30	9,9	1,68	1,13	1,37
Morbihan			11,2	0,33	65,6	1,17	9,6	0,99	0,94	1,12
Moselle	13,5	1,05	21,2	1,00	43,5	0,84	16,5	0,78	0,88	0,81
Nièvre	1,9	1,24	32,1	1,35	56,4	1,10	6,4	0,88	1,11	0,98
Nord	13,4	1,14	14,3	0,60	32,0	0,72	32,7	0,83	0,80	0,88
Oise	5,6	1,04	26,2	1,42	51,2	1,75	8,2	0,86	1,50	1,25
Orne	0,0		23,0	1,11	69,3	0,98	3,0	0,51	0,94	0,87
Pas-de-Calais	10,0	1,24	16,8	0,97	43,4	0,77	23,1	1,06	0,90	0,91
Puy-de-Dôme	5,8	0,74	15,2	1,20	57,3	1,50	18,7	1,41	1,30	1,17
Pyrénées-Atlantiques	5,6	0,85	13,7	0,96	48,1	1,01	27,3	1,41	1,07	1,06
Hautes-Pyrénées	3,3	0,61	16,7	0,97	62,1	1,08	10,5	0,88	1,00	0,95
Pyrénées-Orientales	5,0	0,98	28,2	0,93	43,6	0,86	16,6	1,11	0,93	0,91
Bas-Rhin	10,6	0,91	10,6	0,56	54,5	1,13	17,9	0,88	0,95	0,83
Haut-Rhin	9,8	1,04	13,3	0,56	53,3	0,82	15,8	0,84	0,80	0,80
Rhône	13,4	1,45	17,0	1,09	29,6	0,45	32,9	0,75	0,70	0,74
Haute-Saône			24,2	1,31	65,0	1,40	6,2	1,15	1,31	1,57
Saône-et-Loire	10,6	1,24	31,0	1,58	40,1	0,56	12,8	1,44	0,85	0,93
Sarthe	7,1	0,77	18,9	0,82	53,7	1,13	10,9	0,97	1,03	0,94
Savoie	5,3	0,78	31,8	0,82	42,0	0,56	10,2	0,86	0,71	0,51
Haute-Savoie	4,5	0,83	31,7	1,24	42,8	1,10	14,5	0,93	1,11	1,23
Paris	6,7	0,47	0,0		0,0		93,3	0,87	0,83	0,65
Seine-Maritime	3,7	0,87	13,5	0,68	52,7	1,00	22,9	1,09	0,96	0,81
Seine-et-Marne	10,2	1,14	27,9	0,87	42,7	1,14	12,1	0,66	0,99	1,06
Yvelines	15,2	0,98	18,2	0,61	34,3	0,80	27,5	0,60	0,72	0,79
Deux-Sèvres	2,7	0,59	14,7	0,93	66,5	1,45	8,7	1,25	1,27	1,09
Somme	8,5	1,07	18,7	1,33	58,7	1,23	8,3	0,99	1,19	1,06
Tarn	1,7	0,93	16,7	1,07	58,5	0,83	13,5	1,40	0,94	2,21
Tarn-et-Garonne	2,5	0,29	9,5	0,89	71,1	1,90	9,4	1,60	1,49	1,49
Var	9,5	1,14	23,8	1,80	38,8	0,96	24,2	1,37	1,18	1,40
Vaucluse	7,9	1,32	8,6	0,80	51,8	1,50	25,6	1,93	1,45	1,42
Vendée	1,9	0,79	14,3	1,30	66,7	1,34	9,9	1,60	1,32	1,18
Vienne	5,9	1,19	28,5	1,09	44,4	1,13	16,3	1,88	1,19	1,09
Haute-Vienne	4,5	0,62	25,1	1,27	44,6	0,99	19,5	1,68	1,12	1,36
Vosges	1,8	0,79	21,4	0,93	63,5	1,17	7,5	0,96	1,06	1,13
Yonne	10,3	1,07	30,2	1,93	46,3	1,65	8,0	1,33	1,59	1,57
Territoire de Belfort	13,6	1,42	27,7	1,33	35,6	0,81	16,9	0,80	0,99	1,10
Essonne	11,8	1,02	21,8	0,49	34,1	0,77	26,4	0,68	0,69	0,67
Hauts-de-Seine	19,5	1,05					80,0	0,58	0,65	0,65
Seine-Saint-Denis	28,7	1,31					70,6	0,85	0,95	0,94
Val-de-Marne	24,4	1,08					75,2	0,87	0,93	0,82
Val-d'Oise	11,5	1,03	23,7	0,92	28,4	0,59	34,6	0,72	0,72	0,87
Métropole	7,0	1	20,5	1	48,4	1	17,8	1	1	1
Martinique	9,0 %	5,49	39,0 %	1,47	20,4 %	1,04	29,2 %	1,61	1,45	1,88
Réunion			53,2 %	1,50	10,6 %	0,49	29,9 %	1,19	1,17	1,41

Sachant que les taux de risque sur cette période 2001-2005 sont de 0,38 pour les autoroutes, 1,22 pour les routes nationales et 1,52 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) 2001-2005

Départements		Départements		Départements		Départements	
Corse-du-Sud	1,84	Eure-et-Loir	1,27	Drôme	1,04	Manche	0,90
Yonne	1,59	Deux-Sèvres	1,27	Sarthe	1,03	Loire-Atlantique	0,89
Gers	1,58	Eure	1,26	Dordogne	1,02	Loire	0,89
Ariège	1,56	Bouches-du-Rhône	1,22	Indre	1,02	Doubs	0,89
Oise	1,50	Loir-et-Cher	1,20	Haute-Loire	1,02	Moselle	0,88
Lot-et-Garonne	1,49	Aisne	1,20	Hautes-Pyrénées	1,00	Saône-et-Loire	0,85
Tarn-et-Garonne	1,49	Somme	1,19	Territoire de Belfort	0,99	Côtes-d'Armor	0,83
Haute-Corse	1,46	Vienne	1,19	Ardennes	0,99	Gironde	0,83
Vaucluse	1,45	Lot	1,19	Seine-et-Marne	0,99	Paris	0,83
Jura	1,42	Var	1,18	Ardèche	0,98	Creuse	0,81
Aube	1,41	Indre-et-Loire	1,16	Cantal	0,98	Haut-Rhin	0,80
Haute-Marne	1,38	Hautes-Alpes	1,16	Meurthe-et-Moselle	0,96	Nord	0,80
Gard	1,38	Maine-et-Loire	1,15	Seine-Maritime	0,96	Calvados	0,77
Loiret	1,34	Meuse	1,13	Seine-Saint-Denis	0,95	Finistère	0,76
Alpes-Maritimes	1,33	Marne	1,12	Bas-Rhin	0,95	Ille-et-Vilaine	0,76
Vendée	1,32	Charente-Maritime	1,12	Morbihan	0,94	Val-d'Oise	0,72
Haute-Saône	1,31	Haute-Vienne	1,12	Tarn	0,94	Yvelines	0,72
Allier	1,30	Charente	1,12	Orne	0,94	Savoie	0,71
Cher	1,30	Haute-Savoie	1,11	Pyrénées-Orientales	0,93	Rhône	0,70
Puy-de-Dôme	1,30	Nièvre	1,11	Val-de-Marne	0,93	Essonne	0,69
Ain	1,30	Lozère	1,09	Aveyron	0,92	Hauts-de-Seine	0,65
Alpes-de-Haute-Provence	1,29	Mayenne	1,08	Corrèze	0,92	Côte-d'Or	0,63
Hérault	1,28	Pyrénées-Atlantiques	1,07	Haute-Garonne	0,91	Isère	0,63
Aude	1,27	Vosges	1,06	Pas-de-Calais	0,90	Landes	0,59

Indice autoroutes (tués) 2001-2005

Départements		Départements		Départements		Départements	
Loir-et-Cher	1,49	Hérault	1,19	Drôme	0,99	Gironde	0,78
Rhône	1,45	Eure	1,15	Pyrénées-Orientales	0,98	Savoie	0,78
Loiret	1,33	Seine-et-Marne	1,14	Yvelines	0,98	Gard	0,78
Corrèze	1,33	Nord	1,14	Indre	0,93	Sarthe	0,77
Vaucluse	1,32	Var	1,14	Bas-Rhin	0,91	Puy-de-Dôme	0,74
Seine-Saint-Denis	1,31	Aube	1,10	Aude	0,89	Aisne	0,74
Haute-Marne	1,30	Val-de-Marne	1,08	Loire-Atlantique	0,88	Charente-Maritime	0,67
Côte-d'Or	1,30	Yonne	1,07	Lot-et-Garonne	0,88	Indre-et-Loire	0,66
Eure-et-Loir	1,29	Somme	1,07	Alpes-Maritimes	0,87	Loire	0,66
Bouches-du-Rhône	1,28	Moselle	1,05	Isère	0,87	Haute-Vienne	0,62
Doubs	1,27	Hauts-de-Seine	1,05	Seine-Maritime	0,87	Ain	0,62
Marne	1,24	Haut-Rhin	1,04	Pyrénées-Atlantiques	0,85	Calvados	0,60
Saône-et-Loire	1,24	Oise	1,04	Meurthe-et-Moselle	0,85	Deux-Sèvres	0,59
Pas-de-Calais	1,24	Val-d'Oise	1,03	Haute-Savoie	0,83	Haute-Garonne	0,54
Maine-et-Loire	1,22	Cher	1,02	Jura	0,79	Paris	0,47
Vienne	1,19	Essonne	1,02	Vendée	0,79	Tarn-et-Garonne	0,29

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) 2001-2005

Départements	Départements	Départements	Départements
Gard	2,08	Bouches-du-Rhône	1,33
Yonne	1,93	Haute-Marne	1,32
Var	1,80	Haute-Saône	1,31
Haute-Corse	1,77	Vendée	1,30
Allier	1,67	Haute-Vienne	1,27
Aube	1,64	Loir-et-Cher	1,26
Gers	1,61	Eure-et-Loir	1,26
Aisne	1,60	Haute-Savoie	1,24
Jura	1,60	Puy-de-Dôme	1,20
Saône-et-Loire	1,58	Ardèche	1,19
Aude	1,57	Hautes-Alpes	1,16
Hérault	1,57	Mayenne	1,11
Ain	1,43	Orne	1,11
Indre-et-Loire	1,42	Eure	1,09
Oise	1,42	Vienne	1,09
Loiret	1,38	Rhône	1,09
Aveyron	1,36	Tarn	1,07
Marne	1,36	Drôme	1,04
Nièvre	1,35	Isère	1,03
Somme	1,33	Haute-Loire	1,02
		Moselle	1,00
		Dordogne	0,97
		Pas-de-Calais	0,97
		Loire	0,97
		Pyrénées-Atlantiques	0,96
		Côte-d'Or	0,96
		Haute-Garonne	0,94
		Pyrénées-Orientales	0,93
		Deux-Sèvres	0,93
		Vosges	0,93
		Charente	0,93
		Val-d'Oise	0,92
		Maine-et-Loire	0,90
		Charente-Maritime	0,89
		Doubs	0,89
		Seine-et-Marne	0,87
		Meuse	0,87
		Gironde	0,84
		Alpes-Maritimes	0,83
		Savoie	0,82
		Landes	0,82
		Meurthe-et-Moselle	0,82
		Sarthe	0,82
		Vaucluse	0,80
		Manche	0,77
		Ardennes	0,73
		Seine-Maritime	0,68
		Calvados	0,63
		Yvelines	0,61
		Nord	0,60
		Haut-Rhin	0,56
		Bas-Rhin	0,56
		Côtes-d'Armor	0,51
		Essonne	0,49
		Loire-Atlantique	0,46
		Morbihan	0,33
		Ille-et-Vilaine	0,32
		Finistère	0,27

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) 2001-2005

Départements	Départements	Départements	Départements
Tarn-et-Garonne	1,90	Loiret	1,27
Oise	1,75	Aude	1,26
Yonne	1,65	Somme	1,23
Ariège	1,60	Maine-et-Loire	1,20
Aube	1,57	Meurthe-et-Moselle	1,20
Gers	1,54	Hérault	1,20
Haute-Marne	1,54	Charente-Maritime	1,19
Puy-de-Dôme	1,50	Morbihan	1,17
Vaucluse	1,50	Vosges	1,17
Lot-et-Garonne	1,49	Aisne	1,16
Deux-Sèvres	1,45	Allier	1,16
Jura	1,43	Ille-et-Vilaine	1,15
Eure-et-Loir	1,42	Indre-et-Loire	1,15
Haute-Saône	1,40	Charente	1,14
Eure	1,40	Seine-et-Marne	1,14
Cher	1,39	Bas-Rhin	1,13
Ain	1,37	Sarthe	1,13
Vendée	1,34	Vienne	1,13
Alpes-Maritimes	1,33	Loir-et-Cher	1,11
Ardennes	1,33	Nièvre	1,10
Gard	1,30	Haute-Savoie	1,10
Meuse	1,30	Haute-Loire	1,09
		Mayenne	1,09
		Lot	1,08
		Hautes-Pyrénées	1,08
		Drôme	1,06
		Bouches-du-Rhône	1,05
		Alpes-de-Haute-Provence	1,04
		Loire-Atlantique	1,02
		Marne	1,02
		Pyrénées-Atlantiques	1,01
		Indre	1,00
		Seine-Maritime	1,00
		Haute-Garonne	0,99
		Haute-Vienne	0,99
		Dordogne	0,99
		Orne	0,98
		Var	0,96
		Loire	0,95
		Manche	0,95
		Ardèche	0,93
		Côtes-d'Armor	0,92
		Creuse	0,88
		Pyrénées-Orientales	0,86
		Doubs	0,85
		Aveyron	0,85
		Moselle	0,84
		Tarn	0,83
		Haut-Rhin	0,82
		Finistère	0,82
		Calvados	0,81
		Yvelines	0,80
		Essonne	0,77
		Corrèze	0,77
		Pas-de-Calais	0,77
		Gironde	0,75
		Nord	0,72
		Val-d'Oise	0,59
		Cantal	0,58
		Savoie	0,56
		Saône-et-Loire	0,56
		Landes	0,51
		Isère	0,48
		Rhône	0,45
		Côte-d'Or	0,45

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 départementales.

LES RÉSULTATS 2005

	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2005)	Part de la population urbaine (1)
	2005	2004	2005	2004	2005	2004			
Ain	579	615	77	74	816	848	547	141	60,0 %
Aisne	470	544	60	59	591	753	536	112	57,4 %
Allier	437	459	48	62	608	575	344	139	60,6 %
Alpes-de-Haute-Provence	193	221	28	25	271	313	146	192	52,1 %
Hautes-Alpes	196	214	8	18	279	303	128	63	52,9 %
Alpes-Maritimes	3 345	3 454	73	96	4 242	4 212	1 057	69	95,4 %
Ardèche	277	313	30	27	365	415	299	100	52,1 %
Ardennes	228	253	26	21	293	327	289	90	61,4 %
Ariège	170	173	24	11	217	258	142	168	48,2 %
Aube	306	320	41	34	411	433	294	139	60,6 %
Aude	295	276	59	53	396	401	329	179	54,8 %
Aveyron	221	214	39	35	294	279	272	143	45,5 %
Bouches-du-Rhône	5 487	5 449	162	176	7 032	6 909	1 893	86	97,8 %
Calvados	652	704	65	60	913	900	664	98	62,3 %
Cantal	102	99	18	18	130	123	149	121	36,4 %
Charente	273	332	58	68	345	432	344	168	46,8 %
Charente-Maritime	960	889	82	82	1 167	1 056	588	140	55,3 %
Cher	381	376	45	38	504	491	313	144	57,3 %
Corrèze	365	366	20	25	468	455	237	84	49,4 %
Corse-du-Sud	435	408	16	18	593	547	125	128	61,3 %
Haute-Corse	410	408	19	29	545	565	148	128	63,4 %
Côte-d'Or	733	838	57	50	907	1 115	515	111	64,9 %
Côtes-d'Armor	393	377	45	57	539	472	561	80	53,9 %
Creuse	115	117	11	18	137	156	124	89	24,2 %
Dordogne	448	453	51	67	575	601	398	128	47,9 %
Doubs	572	630	55	56	751	825	510	108	66,9 %
Drôme	622	615	53	77	872	811	458	116	69,6 %
Eure	713	621	71	73	942	852	557	127	54,7 %
Eure-et-Loir	497	460	68	73	664	613	415	164	62,3 %
Finistère	702	721	58	62	885	953	874	66	72,8 %
Gard	1 145	1 190	92	99	1 553	1 516	665	138	76,4 %
Haute-Garonne	1 699	1 680	98	92	2 169	2 121	1 135	86	82,2 %
Gers	292	234	25	36	369	310	178	140	36,6 %
Gironde	2 135	2 135	131	128	2 733	2 818	1 360	96	79,6 %
Hérault	1 443	1 095	122	108	1 881	1 435	971	126	82,8 %
Ille-et-Vilaine	1 056	1 023	66	83	1 353	1 297	908	73	65,4 %
Indre	338	323	21	27	459	401	231	91	55,0 %
Indre-et-Loire	537	549	55	58	698	703	568	97	75,1 %
Isère	1 155	1 262	80	82	1 602	1 694	1 145	70	76,4 %
Jura	194	164	49	37	231	228	255	192	44,6 %
Landes	416	454	51	48	567	608	347	147	53,5 %
Loir-et-Cher	434	446	42	52	573	572	321	131	54,6 %
Loire	1 039	985	52	42	1 362	1 220	732	71	79,6 %
Haute-Loire	241	244	24	35	329	327	216	111	53,6 %
Loire-Atlantique	1 328	1 405	104	108	1 674	1 742	1 192	87	76,7 %
Loiret	672	795	76	91	880	1 036	634	120	74,3 %
Lot	160	239	24	26	199	302	167	143	36,3 %
Lot-et-Garonne	460	510	55	62	611	683	315	175	62,6 %
Lozère	122	105	8	9	170	140	75	106	35,1 %
Maine-et-Loire	1 072	1 009	69	74	1 325	1 197	753	92	64,9 %
Manche	589	697	44	55	778	897	486	91	48,0 %
Marne	613	619	80	66	807	806	564	142	68,8 %
Haute-Marne	365	356	21	11	495	491	190	111	50,3 %
Mayenne	185	173	25	37	231	209	293	85	49,1 %
Meurthe-et-Moselle	1 034	1 085	68	56	1 361	1 331	723	94	77,3 %
Meuse	250	291	30	20	319	410	193	156	46,4 %

	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2005)	Part de la population urbaine (1)
	2005	2004	2005	2004	2005	2004			
Morbihan	798	772	83	63	1 008	965	677	123	60,9 %
Moselle	1 016	1 006	66	76	1 368	1 293	1 033	64	75,1 %
Nièvre	282	295	22	45	336	374	222	99	52,4 %
Nord	2 609	2 496	143	149	3 261	3 137	2 577	55	89,9 %
Oise	691	805	76	93	942	1 119	780	97	65,9 %
Orne	277	261	35	42	375	340	292	120	44,9 %
Pas-de-Calais	1 208	1 238	112	103	1 617	1 593	1 450	77	81,9 %
Puy-de-Dôme	1 037	1 070	51	46	1 331	1 339	617	83	66,9 %
Pyrénées-Atlantiques	1 064	1 068	45	67	1 355	1 355	625	72	75,0 %
Hautes-Pyrénées	380	416	20	25	511	560	228	88	59,5 %
Pyrénées-Orientales	300	342	38	50	347	435	421	90	80,2 %
Bas-Rhin	1 319	1 371	59	61	1 682	1 714	1 063	55	73,9 %
Haut-Rhin	766	728	55	66	986	875	731	75	77,0 %
Rhône	2 220	2 266	78	88	2 870	2 936	1 646	47	92,4 %
Haute-Saône	187	216	31	38	263	271	234	132	43,9 %
Saône-et-Loire	647	737	82	57	848	1 039	548	150	59,3 %
Sarthe	716	770	43	71	926	1 007	543	79	62,8 %
Savoie	350	315	29	30	466	427	392	74	69,7 %
Haute-Savoie	715	773	70	67	982	1 045	676	103	74,7 %
Paris	7 361	7 199	54	53	8 553	8 276	2 164	25	100,0 %
Seine-Maritime	1 041	1 230	83	93	1 351	1 555	1 245	67	75,2 %
Seine-et-Marne	1 473	1 306	116	121	1 999	1 794	1 257	92	80,4 %
Yvelines	1 697	1 519	68	62	2 149	1 970	1 390	49	93,2 %
Deux-Sèvres	248	262	37	49	290	323	352	105	51,7 %
Somme	758	790	58	73	965	974	559	104	58,5 %
Tarn	334	338	67	57	482	427	358	187	67,3 %
Tarn-et-Garonne	354	394	33	44	466	541	219	150	56,3 %
Var	1 316	1 611	116	112	1 726	2 096	958	121	90,6 %
Vaucluse	716	836	66	74	952	1 048	522	127	83,2 %
Vendée	477	509	73	72	631	663	577	127	53,0 %
Vienne	503	449	44	56	657	663	408	108	55,9 %
Haute-Vienne	644	692	51	41	852	911	361	141	62,7 %
Vosges	372	424	49	53	514	593	382	128	70,1 %
Yonne	403	459	47	38	518	666	338	139	45,9 %
Territoire de Belfort	271	263	12	12	339	316	140	86	80,3 %
Essonne	1 658	1 684	59	73	2 160	2 155	1 172	50	95,2 %
Hauts-de-Seine	2 454	2 316	30	20	2 855	2 660	1 494	20	100,0 %
Seine-Saint-Denis	2 709	2 618	46	50	3 223	3 089	1 417	32	100,0 %
Val-de-Marne	2 153	2 199	34	35	2 645	2 612	1 259	27	100,0 %
Val-d'Oise	1 450	1 360	58	64	1 794	1 723	1 139	51	95,4 %
Métropole	84 525	85 390	5 318	5 593	108 076	108 366	60 340	88	75,5 %
Guadeloupe	539	536	59	81	775	737	422	140	
Martinique	684	571	52	37	990	803	381	136	92,2 %
Guyane	538	589	41	34	879	797	157	261	
Réunion	740	716	73	73	963	945	706	103	89,0 %
France entière	87 026	87 802	5 543	5 819	111 683	111 647	62 006	89	

Sources : ONISR – fichier des accidents ; INSEE, estimations localisées de population (métropole) – données provisoires au 1er janvier 2004. DOM recensement 1999.

(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.

ÉLÉMENTS D'INTERPRÉTATION

Dans la mesure où le facteur parcours est pris en compte dans les IAL, l'interprétation des résultats doit se tourner vers d'autres facteurs explicatifs. En première approche, certains s'imposent d'emblée. On peut par exemple constater que parmi les départements les mieux classés

la plupart sont des départements dont la caractéristique urbaine est très marquée ou que les meilleurs scores sur le réseau des routes nationales sont souvent le cas des départements dont le poids du parcours des routes express à 2 x 2 voies est le plus élevé. Cependant, on peut aussi remarquer, qu'entre des départements aux caractéristiques similaires, la valeur de l'IAL diffère qu'il s'agisse de l'IAL global ou selon les réseaux. Le facteur

parcours étant neutralisé, il devient évident que d'autres facteurs sont à rechercher pour interpréter les différences. Avant la présentation de résultats sur des variables choisies en raison de leur potentiel accidentogène reconnu de tous les experts, il convient d'attirer l'attention sur le fait que la notion de neutralisation des parcours est à prendre avec précaution. En effet, 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, ce qui, pour certains départements, particulièrement en Île-de-France, conduit à occulter le réseau de rase campagne.

En ce qui concerne l'étude des différentes variables, jusqu'ici présentées, l'année 2005 entraîne une rupture dans les données. Précédemment centrée sur la répartition des victimes graves (tués + blessés graves) établie sur une moyenne de cinq ans, l'introduction de la nouvelle définition des victimes ne permet plus de suivre cet indicateur. Sauf pour les accidents avec alcool, il sera remplacé par la part des tués + blessés hospitalisés en 2005, indicateur qui sera toujours dénommé « victimes graves ».

S'agissant des accidents avec alcool, le recensement des blessés hospitalisés a rencontré des difficultés qui ne permettent pas d'être assurés de la fiabilité de cet indicateur. Dans la mesure où l'expérience des années précédentes a montré une certaine permanence des différences interdépartementales, il a été décidé de garder les résultats de l'année dernière (part des tués + blessés graves 2000-2004).

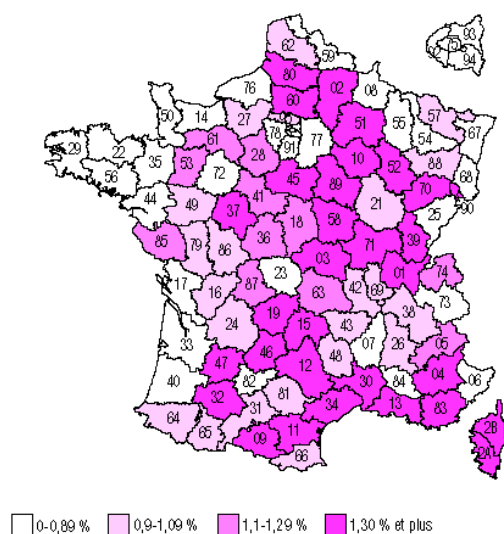
Comme précédemment cinq facteurs sont étudiés malgré les défauts ou limites des données. Ainsi par exemple pour l'alcool, la ceinture, les plantations d'alignement et

les motos, nous ne disposons pas des véritables variables d'exposition au risque que pourraient être la part des conducteurs sous l'influence de l'alcool, la part des motocyclistes dans le trafic, etc.

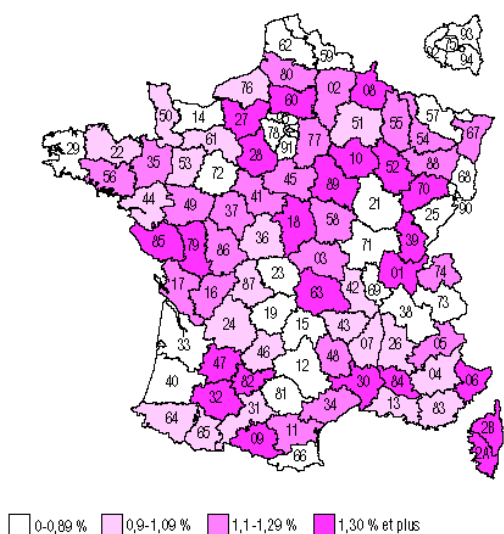
À défaut de ces variables d'exposition au risque, il est proposé des variables de résultat. Il ne faut toutefois pas cacher que certaines de ces variables sont mal renseignées. Si l'on veut progresser dans la connaissance de l'accidentologie locale, il est important qu'un effort soit fait dans ce domaine d'une part (des progrès étant cependant réalisés comme le montre le chapitre « Le fichier national des accidents corporels de la circulation ») et que l'analyse s'intéresse également à des données autres que celles issues du fichier BAAC d'autre part, comme en priorité les données vitesse. Ensuite, au plan de facteurs ayant une influence manifeste, comme en premier lieu l'âge, dont diverses caractéristiques semblent pérennes, il n'est pas inutile, au plan local, de vérifier par exemple si la répartition selon le sexe croisée avec les catégories d'usagers, les réseaux et moments n'évoluerait pas.

Pour les routes nationales, dans la mesure où les routes express à 2 x 2 voies sont très proches des autoroutes qui ont un taux de tués au kilomètre parcouru trois fois plus faible que celui des routes nationales et quatre fois plus faible que celui des 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 en 2005, treize départements ne possèdent pas ce type d'infrastructure (01, 04, 05, 15, 19, 47, 48, 64, 73, 75, 92, 93 et 94). Pour les départements concernés par le réseau de routes nationales à 2 x 2 voies, l'étendue de la part du parcours sur ce réseau varie en 2005 de 0,8 (Ardèche) à 100 (Morbihan).

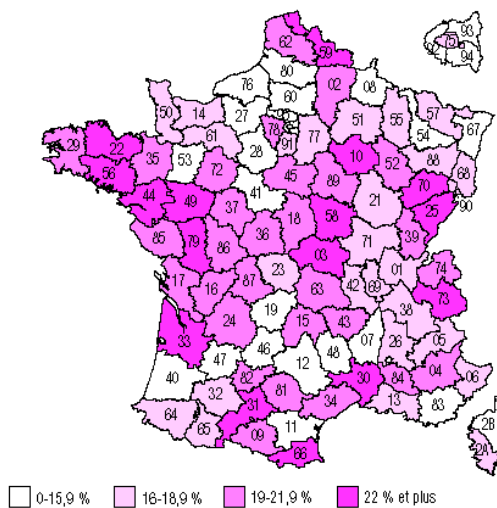
IAL routes nationales (2001-2005)



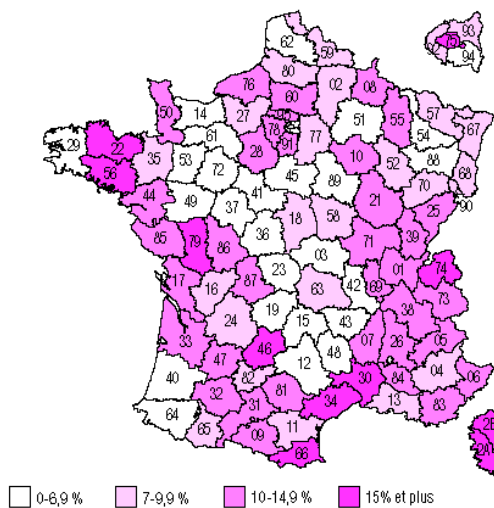
IAL routes départementales (2001-2005)



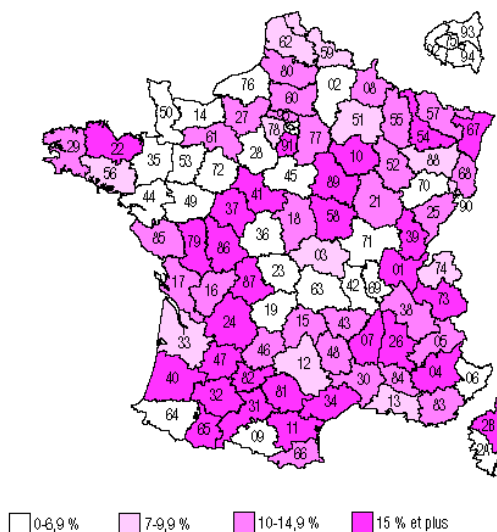
Part des victimes graves (tués + blessés graves) dans les accidents avec alcool (2000-2004)



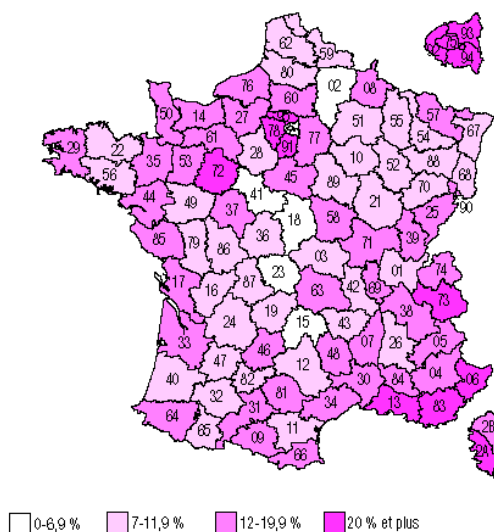
Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) non-ceinturées (2005)



Part de tués sur arbre (2001-2005)



Part de victimes graves (tués + blessés hospitalisés) motocyclistes (2005)



	IAL global tués 2001-2005	Part RN 2 x 2 voies en % (1)	Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en %			
			VG contre arbre 2005 (2)	VG avec alcool (2000-2004) (3)	VG non-ceinturées 2005 (4)	VG motocyclistes 2005 (5)
Ain	1,30	0,0	10,8	17,2	14,8	10,4
Aisne	1,20	16,9	6,6	20,1	9,6	6,6
Allier	1,30	15,1	6,9	23,2	5,7	9,9
Alpes-de-Haute-Provence	1,29	0,0	8,3	19,5	9,9	17,8
Hautes-Alpes	1,16	0,0	8,5	16,7	10,4	16,1
Alpes-Maritimes	1,33	36,9	1,8	18,0	12,8	29,3
Ardèche	0,98	0,8	8,9	14,4	12,5	13,9
Ardennes	0,99	26,0	3,9	14,6	12,5	12,2
Ariège	1,56	45,0	5,6	18,3	14,1	16,0
Aube	1,41	8,5	10,7	22,3	10,0	8,9
Aude	1,27	8,8	9,7	14,3	7,9	11,1
Aveyron	0,92	18,3	8,8	9,2	6,9	11,8
Bouches-du-Rhône	1,22	28,2	2,5	16,1	8,9	25,5
Calvados	0,77	73,0	4,3	16,2	4,9	14,1
Cantal	0,98	0,0	7,1	20,0	6,6	4,5
Charente	1,12	56,0	5,7	21,9	9,8	9,3
Charente-Maritime	1,12	61,0	4,1	21,6	11,3	15,4
Cher	1,30	4,0	6,6	20,0	8,2	6,6
Corrèze	0,92	0,0	4,9	15,7	1,2	8,6
Corse-du-Sud	1,84	6,6	4,6	18,3	19,2	21,8
Haute-Corse	1,46	22,5	3,1	15,6	22,1	17,5
Côte-d'Or	0,63	6,5	4,6	17,2	14,1	10,0
Côtes-d'Armor	0,83	75,0	4,6	26,5	15,7	10,0
Creuse	0,81	62,4	5,0	18,1	5,4	5,0
Dordogne	1,02	4,0	12,7	21,9	7,2	11,5
Doubs	0,89	24,4	5,1	22,0	12,2	13,0
Drôme	1,04	28,0	6,8	17,7	12,8	11,7
Eure	1,26	30,0	6,3	12,0	7,2	13,0
Eure-et-Loir	1,27	36,1	3,1	14,2	14,2	11,3
Finistère	0,76	92,0	4,0	20,7	6,3	12,4
Gard	1,38	12,0	5,1	24,8	17,2	14,9
Haute-Garonne	0,91	26,0	6,2	22,7	12,1	17,2
Gers	1,58	7,1	10,1	18,0	11,7	10,1
Gironde	0,83	40,0	2,4	24,1	13,3	17,1
Hérault	1,28	16,7	8,5	18,9	15,3	17,1
Ille-et-Vilaine	0,76	97,3	3,0	21,5	9,4	14,4
Indre	1,02	1,5	1,7	20,0	3,4	10,5
Indre-et-Loire	1,16	10,2	4,8	19,4	5,0	13,6
Isère	0,63	8,1	3,0	17,3	13,8	16,4
Jura	1,42	9,3	11,2	20,6	10,5	12,2
Landes	0,59	73,0	8,9	15,9	4,6	8,4
Loir-et-Cher	1,20	9,6	5,4	14,3	6,1	6,6
Loire	0,89	16,6	1,4	18,0	6,3	10,0
Haute-Loire	1,02	42,3	9,2	19,4	5,3	10,1
Loire-Atlantique	0,89	82,0	2,7	22,6	12,4	17,1
Loiret	1,34	23,4	4,8	19,6	6,1	13,6
Lot	1,19	10,6	6,7	12,7	15,6	13,3
Lot-et-Garonne	1,49	0,0	11,3	14,4	15,0	8,2
Lozère	1,09	0,0	16,3	15,8	6,6	12,5
Maine-et-Loire	1,15	58,8	2,4	22,3	3,9	11,2
Manche	0,90	78,0	2,0	17,3	10,3	12,8
Marne	1,12	26,5	5,8	18,9	6,1	10,4
Haute-Marne	1,38	14,5	5,9	19,0	8,6	8,5
Mayenne	1,08	6,0	1,6	15,5	3,5	13,8
Meurthe-et-Moselle	0,96	58,0	9,1	14,9	6,9	9,3
Meuse	1,13	51,9	7,2	18,9	10,7	7,8

	IAL global tués 2001-2005	Part RN 2 x 2 voies en % (1)	Part des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en %			
			VG contre arbre 2005 (2)	VG avec alcool (2000-2004) (3)	VG non-ceinturées 2005 (4)	VG motocyclistes 2005 (5)
Morbihan	0,94	100	8,7	24,4	15,7	11,6
Moselle	0,88	18,0	5,0	17,3	9,2	14,1
Nièvre	1,11	9,0	9,0	24,7	9,9	14,4
Nord	0,80	Non-précisé	2,9	24,4	7,3	12,0
Oise	1,50	35,5	7,1	5,8	10,1	13,2
Orne	0,94	18,0	7,1	17,4	6,6	12,2
Pas-de-Calais	0,90	23,0	3,8	19,7	5,5	11,1
Puy-de-Dôme	1,30	22,4	4,1	21,7	7,7	14,8
Pyrénées-Atlantiques	1,07	0,0	3,2	16,9	6,0	13,8
Hautes-Pyrénées	1,00	14,8	4,7	18,8	9,7	11,2
Pyrénées-Orientales	0,93	55	4,1	24,5	20,0	15,4
Bas-Rhin	0,95	31,0	6,0	14,9	7,9	11,7
Haut-Rhin	0,80	37,0	9,6	18,3	9,8	10,6
Rhône	0,70	18,8	2,1	17,0	10,8	16,3
Haute-Saône	1,31	10,2	4,1	22,3	7,8	8,1
Saône-et-Loire	0,85	14,0	5,9	17,6	13,4	14,6
Sarthe	1,03	23,9	2,6	20,9	5,8	21,4
Savoie	0,71	0,0	5,7	24,2	12,4	20,2
Haute-Savoie	1,11	13,2	6,8	19,9	15,4	13,7
Paris	0,83	0	0,5	17,2	37,3	38,7
Seine-Maritime	0,96	34,0	4,5	14,4	10,3	15,8
Seine-et-Marne	0,99	53	4,0	18,0	8,3	17,7
Yvelines	0,72	56,7	2,9	19,1	10,5	22,4
Deux-Sèvres	1,27	34,4	9,9	24,3	15,1	11,1
Somme	1,19	18,5	6,1	13,4	7,6	10,5
Tarn	0,94	20	11,6	18,6	14,9	13,8
Tarn-et-Garonne	1,49	18	13,0	19,6	8,9	10,5
Var	1,18	5	4,7	14,3	12,1	25,7
Vaucluse	1,45	44	6,8	19,9	13,7	15,0
Vendée	1,32	14,6	5,3	21,7	10,1	14,9
Vienne	1,19	41	8,9	20,7	12,2	9,9
Haute-Vienne	1,12	12,5	10,4	19,8	15,0	11,2
Vosges	1,06	69	5,1	17,7	2,2	9,8
Yonne	1,59	3,0	7,3	21,2	7,0	9,7
Territoire de Belfort	0,99	4,0	3,1	18,9	8,9	14,6
Essonne	0,69	86	4,4	17,0	13,2	25,0
Hauts-de-Seine	0,65	0	0,6	12,5	7,4	36,9
Seine-Saint-Denis	0,95	0	0,7	12,0	7,4	22,1
Val-de-Marne	0,93	0	1,3	14,4	6,8	32,6
Val-d'Oise	0,72	56,2	3,6	11,8	10,0	21,4
Métropole	1		4,8	18,6	10,1	16,3

(1) La part des RN 2 x 2 voies se réfère au poids du parcours (en véhicules x kilomètres) qu'elles représentent en 2005 sur l'ensemble du réseau RN du département. Les chiffres en italique se réfèrent aux données 2004 (actualisées dans quelques cas depuis la précédente publication).

(2) et (5) Le dénominateur est le total des victimes graves (tués + blessés hospitalisés) en 2005 de l'ensemble des accidents.

(3) Le dénominateur est le total des victimes graves (tués + blessés graves 2000-2004) 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) + (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 hospitalisés) recensées dans ces accidents et pour lesquels la rubrique a été renseignée. En moyenne, la part des indéterminés représente pour le cas étudié 15,1 % pour une étendue allant de 2,6 % (Jura) à 36,6 % (Haute-Garonne). En moyenne, sur l'ensemble des impliqués (victimes + indemnes), la part des indéterminés représente 14,1 % pour une étendue allant de 3,2 % (Jura) à 39,7 % (Haute-Garonne).

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 2001-2005/1995-1999

	IAL 1995-1999 (1)	IAL 2000-2004 (2)	IAL 2001-2005 (3)	IAL 2005 (4)	Écart (3) – (1)	Évolution favorable (écart)	Évolution défavorable (écart)
Ain	1,47	1,26	1,30	1,49	- 17,5 %	++	
Aisne	1,14	1,19	1,20	1,11	+ 5,9 %		
Allier	1,20	1,30	1,30	1,33	+ 10,4 %		--
Alpes-de-Haute-Provence	0,98	1,18	1,29	1,61	+ 31,0 %		--
Hautes-Alpes	1,00	1,13	1,16	0,48	+ 16,3 %		--
Alpes-Maritimes	1,01	1,31	1,33	1,36	+ 31,8 %		--
Ardèche	0,87	0,98	0,98	1,10	+ 11,6 %		--
Ardennes	0,77	0,94	0,99	1,08	+ 21,6 %		--
Ariège	1,22	1,36	1,56	1,63	+ 34,2 %		--
Aube	1,44	1,40	1,41	1,53	- 2,8 %		
Aude	1,15	1,13	1,27	1,61	+ 12,0 %		--
Aveyron	0,96	0,90	0,92	1,04	- 3,8 %		
Bouches-du-Rhône	1,22	1,23	1,22	1,19	- 0,1 %		
Calvados	0,81	0,75	0,77	0,82	- 3,6 %		
Cantal	0,97	0,93	0,98	1,11	+ 0,8 %		
Charente	1,14	1,07	1,12	1,42	- 2,2 %		
Charente-Maritime	1,02	1,07	1,12	1,19	+ 9,6 %		--
Cher	1,19	1,32	1,30	1,49	+ 11,4 %		--
Corrèze	0,98	0,98	0,92	0,73	- 6,6 %		
Corse-du-Sud	1,25	1,77	1,84	1,66	+ 59,0 %		--
Haute-Corse	1,44	1,53	1,46	1,25	+ 2,2 %		
Côte-d'Or	1,14	0,72	0,63	0,60	- 51,0 %	++	
Côtes-d'Armor	0,78	0,83	0,83	0,74	+ 5,0 %		
Creuse	0,76	0,90	0,81	0,77	+ 4,8 %		
Dordogne	1,25	1,08	1,02	0,90	- 23,0 %	++	
Doubs	0,78	0,83	0,89	1,02	+ 10,9 %		--
Drôme	1,09	1,04	1,04	0,97	- 4,2 %		
Eure	1,22	1,25	1,26	1,14	+ 4,3 %		
Eure-et-Loir	1,38	1,31	1,27	1,41	- 10,9 %	+	
Finistère	0,89	0,78	0,76	0,71	- 12,8 %	+	
Gard	1,36	1,36	1,38	1,41	+ 1,9 %		
Haute-Garonne	1,02	0,93	0,91	1,01	- 11,7 %	+	
Gers	1,38	1,62	1,58	1,22	+ 20,2 %		--
Gironde	0,96	0,85	0,83	0,90	- 12,8 %	+	
Hérault	1,26	1,25	1,28	1,28	+ 2,2 %		
Ille-et-Vilaine	0,73	0,77	0,76	0,59	+ 2,2 %		
Indre	1,07	1,04	1,02	0,81	- 5,1 %		
Indre-et-Loire	1,18	1,17	1,16	1,10	- 2,1 %		
Isère	0,97	0,73	0,63	0,42	- 34,5 %	++	
Jura	1,13	1,25	1,42	1,84	+ 29,5 %		--
Landes	1,20	0,67	0,59	0,43	- 60,5 %	++	
Loir-et-Cher	1,34	1,22	1,20	1,16	- 14,4 %	+	
Loire	0,97	0,85	0,89	1,03	- 8,5 %		
Haute-Loire	1,22	0,93	1,02	1,15	- 20,1 %	++	
Loire-Atlantique	1,03	0,91	0,89	0,93	- 13,4 %	+	
Loiret	1,14	1,30	1,34	1,40	+ 20,5 %		--
Lot	1,31	1,25	1,19	1,16	- 12,3 %	+	
Lot-et-Garonne	1,38	1,39	1,49	1,65	+ 11,0 %		--
Lozère	0,75	1,14	1,09	1,00	+ 34,3 %		--
Maine-et-Loire	0,85	1,12	1,15	1,05	+ 29,8 %		--
Manche	0,98	0,90	0,90	0,89	- 7,9 %		
Marne	1,09	1,06	1,12	1,51	+ 3,0 %		
Haute-Marne	0,81	1,35	1,38	1,29	+ 57,2 %		--
Mayenne	1,09	1,10	1,08	0,91	- 1,7 %		
Meurthe-et-Moselle	1,05	0,95	0,96	1,17	- 9,1 %		
Meuse	1,05	1,16	1,13	1,37	+ 8,1 %		

	IAL 1995-1999 (1)	IAL 2000-2004 (2)	IAL 2001-2005 (3)	IAL 2005 (4)	Écart (3) – (1)	Évolution favorable (écart)	Évolution défavorable (écart)
Morbihan	0,85	0,87	0,94	1,12	+ 8,7 %		
Moselle	1,17	0,96	0,88	0,81	- 29,0 %	+ +	
Nièvre	0,91	1,07	1,11	0,98	+ 19,4 %		--
Nord	0,66	0,77	0,80	0,88	+ 13,7 %		-
Oise	1,36	1,57	1,50	1,25	+ 13,9 %		-
Orne	0,92	0,97	0,94	0,87	+ 1,2 %		
Pas-de-Calais	0,79	0,91	0,90	0,91	+ 11,0 %		-
Puy-de-Dôme	1,15	1,25	1,30	1,17	+ 15,0 %		-
Pyrénées-Atlantiques	0,87	0,99	1,07	1,06	+ 19,3 %		--
Hautes-Pyrénées	0,98	1,00	1,00	0,95	+ 2,0 %		
Pyrénées-Orientales	1,00	0,96	0,93	0,91	- 7,1 %		
Bas-Rhin	0,79	0,90	0,95	0,83	+ 16,1 %		--
Haut-Rhin	0,83	0,79	0,80	0,80	- 3,4 %		
Rhône	0,59	0,69	0,70	0,74	+ 11,2 %		-
Haute-Saône	0,76	1,17	1,31	1,57	+ 55,7 %		--
Saône-et-Loire	0,94	0,82	0,85	0,93	- 9,4 %		
Sarthe	1,02	1,07	1,03	0,94	+ 0,6 %		
Savoie	0,95	0,75	0,71	0,51	- 23,9 %	+ +	
Haute-Savoie	0,87	1,08	1,11	1,23	+ 24,2 %		--
Paris	0,70	0,80	0,83	0,65	+ 12,1 %		-
Seine-Maritime	0,86	0,91	0,96	0,81	+ 9,3 %		
Seine-et-Marne	1,09	1,05	0,99	1,06	- 10,6 %	+	
Yvelines	0,85	0,74	0,72	0,79	- 13,6 %	+	
Deux-Sèvres	1,13	1,30	1,27	1,09	+ 13,3 %		-
Somme	1,20	1,17	1,19	1,06	- 1,7 %		
Tarn	1,54	0,86	0,94	2,21	- 60,5 %	+ +	
Tarn-et-Garonne	1,35	1,47	1,49	1,49	+ 13,5 %		-
Var	1,17	1,15	1,18	1,40	+ 1,3 %		
Vaucluse	1,43	1,49	1,45	1,42	+ 2,0 %		
Vendée	1,20	1,36	1,32	1,18	+ 12,1 %		-
Vienne	1,07	1,16	1,19	1,09	+ 11,3 %		-
Haute-Vienne	1,04	1,07	1,12	1,36	+ 7,2 %		
Vosges	1,08	1,09	1,06	1,13	- 2,7 %		
Yonne	1,44	1,50	1,59	1,57	+ 14,9 %		--
Territoire de Belfort	0,76	0,89	0,99	1,10	+ 22,8 %		--
Essonne	0,71	0,70	0,69	0,67	- 2,3 %		
Hauts-de-Seine	0,62	0,64	0,65	0,65	+ 3,0 %		
Seine-Saint-Denis	0,79	0,91	0,95	0,94	+ 16,6 %		---
Val-de-Marne	0,80	0,94	0,93	0,82	+ 13,4 %		-
Val-d'Oise	0,68	0,68	0,72	0,87	+ 3,8 %		

(1) à (2) : données consolidées 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 :

$$IAL = \frac{\text{Nombre de tués}}{\text{Nombre de tués que le département aurait eu s'il avait gardé les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale}}$$

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 2001-2005. Sont ensuite présentés les principaux indicateurs des années 2005 et 2004. Enfin, s'agissant de la septième édition des IAL, la comparaison entre les IAL 2001-2005 et 1995-1999 terminera 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 2001-2005

	Tués 2001-2005									2005
	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain		Global	Global
	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	IAL tués	IAL tués
Alsace	10,2	0,96	11,8	0,56	54,0	0,97	17,0	0,86	0,88	0,82
Aquitaine	4,2	0,80	17,7	0,95	54,8	0,81	15,8	1,26	0,89	0,84
Auvergne	4,3	0,88	26,9	1,40	50,8	1,17	13,2	1,32	1,21	1,21
Basse-Normandie	2,5	0,69	17,0	0,79	66,3	0,90	8,8	0,94	0,85	0,85
Bourgogne	11,4	1,22	27,1	1,44	45,2	0,68	11,8	1,35	0,89	0,88
Bretagne	0,4	0,83	12,6	0,34	64,3	1,01	10,2	0,75	0,82	0,77
Centre	8,3	1,17	21,5	1,30	52,2	1,23	10,8	1,12	1,23	1,25
Champagne-Ardenne	6,5	1,15	28,7	1,30	51,0	1,27	9,0	0,86	1,20	1,40
Corse			52,5	1,64	35,5	1,77	10,0	1,30	1,61	1,41
Franche-Comté	4,8	1,14	24,6	1,23	54,8	1,10	9,3	0,97	1,11	1,32
Haute-Normandie	5,6	1,03	19,1	0,88	52,6	1,14	16,1	1,11	1,07	0,93
Île-de-France	14,3	1,02	15,1	0,72	23,0	0,86	44,0	0,75	0,81	0,81
Languedoc-Roussillon	7,2	0,97	23,9	1,51	49,1	1,19	15,3	1,42	1,24	1,29
Limousin	5,9	0,92	25,8	1,11	48,5	0,89	13,8	1,46	0,99	1,04
Lorraine	8,3	0,94	20,6	0,92	52,9	1,06	12,8	0,79	0,97	1,04
Midi-Pyrénées	3,6	0,58	18,6	1,19	58,3	1,09	13,8	1,24	1,07	1,25
Nord-Pas-de-Calais	11,8	1,18	15,5	0,74	37,3	0,74	28,2	0,90	0,84	0,89
Pays de la Loire	3,4	0,93	16,3	0,76	58,0	1,16	13,8	1,14	1,07	1,00
Picardie	5,8	0,99	25,1	1,45	54,1	1,37	8,7	0,97	1,31	1,14
Poitou-Charentes	2,9	0,81	21,8	0,96	56,7	1,22	11,9	1,63	1,16	1,20
PACA	9,4	1,18	20,5	1,29	34,9	1,13	31,4	1,51	1,26	1,28
Rhône-Alpes	8,0	0,93	24,4	1,08	44,7	0,74	15,2	0,80	0,84	0,79
Métropole	7,0	1	20,5	1	48,4	1	17,8	1	1	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 2001-2005 sont de 0,38 pour les autoroutes, 1,22 pour les routes nationales et 1,52 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 (1,61), PACA (1,26), le Languedoc-Roussillon (1,24) et l'Auvergne (1,21). Plus au nord, trois régions se détachent avec de mauvais résultats : la Picardie (1,31), le Centre (1,23) et la région Champagne-Ardenne (1,20).

Parmi les meilleurs résultats, on trouve logiquement les régions à forte caractéristique urbaine : Île-de-France (0,81), Nord-Pas-de-Calais et Rhône-Alpes (0,84). 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 aboutissant au plus faible risque enregistré du réseau des routes nationales (0,34).

L'IAL 2005 est très comparable à l'IAL 2001-2005 à quelques exceptions près qui concernent surtout de petites régions : Champagne-Ardenne, Corse et Picardie.

IAL 2001-2005 PAR RÉGION

IAL 2001-2005 par région



Résultats

LES RÉSULTATS 2005

	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale (en milliers) (1)	Tués par million habitants (2005)	Part population urbaine (2)
	2005	2004	2005	2004	2005	2004			
Alsace	2 085	2 099	114	127	2 668	2 589	1 794	64	75,1
Aquitaine	4 523	4 620	333	373	5 841	6 064	3 045	109	69,7
Auvergne	1 817	1 872	141	161	2 398	2 364	1 326	106	59,6
Basse-Normandie	1 518	1 662	144	156	2 066	2 138	1 442	100	53,9
Bourgogne	2 065	2 329	208	190	2 609	3 194	1 623	128	57,3
Bretagne	2 949	2 893	252	265	3 785	3 687	3 021	83	64,5
Centre	2 859	2 949	307	339	3 778	3 816	2 482	124	65,9
Champagne-Ardenne	1 512	1 548	168	133	2 006	2 056	1 336	126	62,8
Corse	845	816	35	47	1 138	1 112	273	128	62,3
Franche-Comté	1 224	1 273	147	143	1 584	1 640	1 139	129	58,8
Haute-Normandie	1 754	1 851	154	166	2 293	2 407	1 802	85	69,0
Île-de-France	20 955	20 201	465	479	25 378	24 278	11 291	41	96,1
Languedoc-Roussillon	3 305	3 008	319	320	4 347	3 926	2 462	130	75,3
Limousin	1 124	1 175	82	83	1 457	1 523	722	114	51,8
Lorraine	2 672	2 806	213	205	3 562	3 627	2 331	91	72,6
Midi-Pyrénées	3 610	3 688	330	325	4 707	4 799	2 701	122	64,5
Nord-Pas-de-Calais	3 817	3 734	255	251	4 878	4 731	4 028	63	87,0
Pays de la Loire	3 778	3 866	314	361	4 787	4 819	3 358	94	65,3
Picardie	1 919	2 139	194	224	2 498	2 847	1 875	103	61,2
Poitou-Charentes	1 984	1 932	221	255	2 459	2 474	1 691	131	52,9
PACA	11 253	11 785	453	501	14 502	14 881	4 703	96	91,6
Rhône-Alpes	6 957	7 144	469	486	9 335	9 397	5 896	80	77,4
Métropole	84 525	85 390	5 318	5 593	108 076	108 366	60 340	88	75,5

Sources : ONISR – fichier des accidents

(1) INSEE, estimations localisées de population – données provisoires au 1^{er} janvier 2004.

(2) 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.

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 2001-2005/1995-1999

	IAL 1995-1999 (1)	IAL 2000-2004 (2)	IAL 2001-2005 (3)	IAL 2005 (4)	Écart (3) (1)	Évolution favorable (écart)	Évolution défavorable (écart)
Alsace	0,81	0,85	0,88	0,82	+ 6,9 %		--
Aquitaine	1,07	0,91	0,89	0,84	- 18,6 %	++	
Auvergne	1,16	1,16	1,21	1,21	+ 4,8 %		-
Basse-Normandie	0,88	0,85	0,85	0,85	- 3,2 %	+	
Bourgogne	1,08	0,91	0,89	0,88	- 18,7 %	++	
Bretagne	0,81	0,81	0,82	0,77	+ 0,4 %		
Centre	1,22	1,24	1,23	1,25	+ 1,3 %		
Champagne-Ardenne	1,03	1,15	1,20	1,40	+ 16,4 %		--
Corse	1,36	1,62	1,61	1,41	+ 24,8 %		--
Franche-Comté	0,85	1,01	1,11	1,32	+ 25,6 %		--
Haute-Normandie	1,00	1,04	1,07	0,93	+ 7,1 %		-
Île-de-France	0,80	0,81	0,81	0,81	+ 0,3 %		
Languedoc-Roussillon	1,21	1,21	1,24	1,29	+ 3,2 %		-
Limousin	0,96	1,01	0,99	1,04	+ 3,1 %		-
Lorraine	1,10	1,01	0,97	1,04	- 13,7 %	++	
Midi-Pyrénées	1,17	1,05	1,07	1,25	- 10,1 %	++	
Nord-Pas-de-Calais	0,72	0,83	0,84	0,89	+ 12,5 %		--
Pays de la Loire	1,02	1,08	1,07	1,00	+ 4,3 %		-
Picardie	1,25	1,32	1,31	1,14	+ 8 %		--
Poitou-Charentes	1,08	1,13	1,16	1,20	+ 0 %		--
PACA	1,17	1,25	1,26	1,28	+ 4 %		--
Rhône-Alpes	0,92	0,87	0,84	0,79	- 7,7 %	++	

(1) à (2) données consolidées depuis la précédente édition.

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



P

réésentation 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 ¹⁵ ») 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 Laviolle).

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.

15. 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 deux 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

NOTE SUR LA MÉTHODOLOGIE

Les observations « vitesse » ont porté en 2005 sur 229 250 véhicules de toutes catégories dont 186 679 voitures de tourisme, 24 423 poids lourds et 1 417 motos. 8 % de ces mesures ont été réalisées la nuit. 127 376 véhicules ont par ailleurs été observés pour le port de la ceinture aux places avant, dont 42 633 en milieu urbain. Enfin, 4 921 véhicules ont été observés pour le port de la ceinture aux places arrière dont 2 384 en milieu urbain.

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 Lavalie (ISL) réalisant les sondages vitesse et ceinture pour le compte du ministère autorisent une analyse très fine des différents paramètres. Elles ne donnent pas en revanche, du fait du morcellement de l'information, une vision globale de la situation et à son évolution.

En effet, pour rendre compte de l'évolution globale du comportement de l'utilisateur en matière de respect des limites de vitesse et du port de la ceinture de sécurité, il faut disposer d'indicateurs globaux ou « **synthétiques** » qui puissent la résumer, pour l'ensemble du réseau, de jour comme de nuit, indépendamment des conditions météorologiques.

C'est pour ces raisons que la méthode employée pour bâtir la plupart des indicateurs fait appel à une pondération des observations selon le poids du réseau, à partir des données de répartition du trafic.

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 37^e 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.

Pour l'observation du port de la ceinture en milieu urbain, la pondération s'effectue en fonction de la population respective des agglomérations concernées.

Signalons enfin que les points d'observations pour les vitesses sont situés en rase campagne à plus de cinq kilomètres d'un radar automatique et à plus de trois kilomètres en milieu urbain, afin de ne pas fausser la mesure.

LES RÉSULTATS

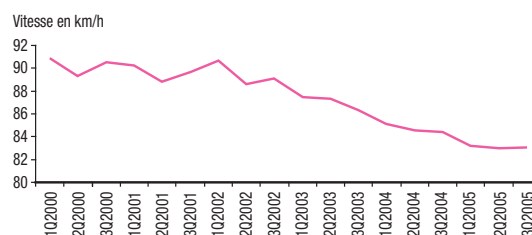
La vitesse

Les indicateurs suivis par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière portent sur plusieurs séries d'observations. Nous présentons ici celles qui paraissent les plus pertinentes : tout d'abord les vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes français qui synthétisent l'évolution globale du comportement concernant la catégorie d'usagers la plus représentée ; ensuite les dépassements des vitesses maximales autorisées pour trois catégories de véhicules : voitures de tourisme, motos et poids lourds ; enfin les comportements extrêmes analysés à travers deux indicateurs : les grands excès de vitesse (dépassement de plus de 30 km/h des vitesses limites) et les très grandes vitesses (sur autoroutes de liaison). Par ailleurs un dernier paragraphe est consacré aux différences de comportement entre les usagers circulant la nuit et ceux circulant le jour.

La vitesse moyenne

Celle-ci a été recueillie et analysée pour les voitures de tourisme circulant de jour sur l'ensemble du réseau métropolitain français urbain comme de rase campagne. La vitesse moyenne pratiquée de nuit a été écartée de cet indicateur global car l'Observatoire ne dispose pas de mesures de nuit sur deux types de réseaux : les routes nationales à 2 x 2 voies et les routes départementales. Elle fait cependant l'objet d'une analyse spécifique par la suite.

Évolution de la vitesse moyenne pratiquée de jour par les VL tous réseaux confondus



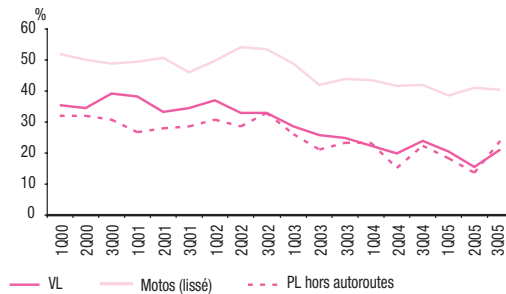
L'examen de la courbe ci-dessus permet de suivre l'évolution de la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes français sur l'ensemble des réseaux depuis le début de l'année 2000. On observe une diminution régulière de la vitesse à partir du pic du premier quadrimestre 2002. Depuis cette date ce sont près de 8 km/h qui ont été gagnés (de 90,7 km/h à 83,1 km/h fin 2005), soit 8,4 %.

On constate également que cette décroissance connaît une pause depuis le début de l'année 2005.

Les dépassements de la vitesse limite

Le graphique suivant globalise les données recueillies au cours des six années de 2000 à 2005 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.

Taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées



L'examen des courbes permet de mettre en relief une baisse régulière des dépassements de vitesse depuis le début de l'année 2002, pour les trois catégories de véhicules observées et notamment pour 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 20 % en 2004 et les 16 % en 2005. On a assisté cependant à une remontée de ce taux fin 2005, où il atteignait 21,3 %. Les baisses des taux de dépassement sont également visibles pour les autres catégories de véhicules, mais de manière moins linéaire. En fin d'année 2005, ils se situaient cependant aux alentours de 40 % pour les motos, et de 20 % pour les poids lourds.

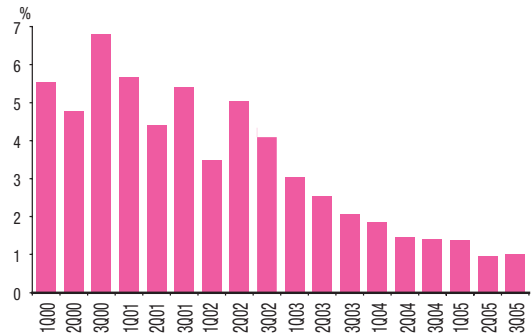
Les grands excès de vitesse

L'évolution du pourcentage de dépassements de plus de 30 km/h de la vitesse limite autorisée est illustrée par les deux graphiques qui suivent.

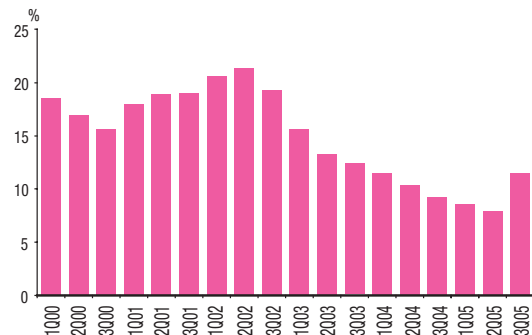
S'agissant des voitures de tourisme, on peut observer une diminution rapide et régulière de cet indicateur depuis le début de l'année 2002. Fin 2005, cette proportion de grands excès de vitesse avait été divisée par cinq par rapport à cette période. On constate pour les motos une proportion nettement plus élevée de grands excès de vitesse et une diminution plus faible de ceux-ci dans

le temps, même si, en ce qui concerne cette catégorie d'usagers, des progrès ont également été accomplis depuis trois ans.

Véhicules de tourisme
% de dépassements > à 30 km/h des vitesses limites



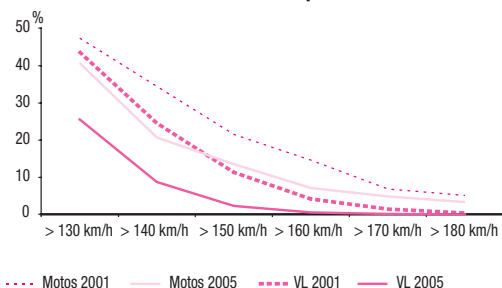
Motos
% de dépassements > à 30 km/h des vitesses limites



Les vitesses élevées

Les vitesses élevées ont été observées sur les autoroutes de liaison, terrain où elles peuvent le mieux « s'exprimer ». On a ici retenu les vitesses pratiquées par deux catégories d'usagers, les motocyclistes et les conducteurs de voitures de tourisme et observé leurs évolutions entre 2001 et 2005. On constate que les progrès en matière de comportement sont particulièrement marqués pour les usagers de VL et que les vitesses supérieures à 160 km/h ont pratiquement disparu en 2005 (0,6 %), alors qu'elles

Autoroutes de liaison
Proportion d'usagers de VL et motos au-delà d'un certain seuil de vitesse – comparaison 2001-2005



représentaient encore 4,2 % en 2001. Pour les motos, les progrès sont plus lents, même s'ils sont incontestables, avec une situation actuelle qui présente des similitudes avec celle de l'automobiliste de 2001.

La vitesse de nuit

Globalement, la vitesse moyenne des automobilistes est sensiblement plus élevée la nuit que le jour : on constate une vitesse moyenne de 81,3 km/h la nuit contre 79,6 km/h le jour en 2005 sur les réseaux où la comparaison peut être faite (c'est-à-dire sans les routes nationales à 2 x 2 voies et le réseau départemental). On observe en revanche sur les autoroutes de liaison une vitesse moyenne nettement moins élevée la nuit que le jour. Sur les autres réseaux, les vitesses pratiquées la nuit sont plus élevées, et plus particulièrement sur les réseaux « de transition », par opposition aux réseaux où la vitesse est établie : autoroutes de dégagement, traversées d'agglomérations sur routes nationales et voies d'entrée/sortie d'agglomération. Sur autoroutes de liaison, les motocyclistes roulent globalement plus vite la nuit, mais on distingue deux groupes aux deux extrémités de l'échelle des vitesses, les vitesses médianes étant plus rares que de jour.

LA CEINTURE

La méthodologie tient compte de la fréquentation des différents réseaux et du poids démographique des différentes villes constituant le 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 2001 à 2005.

Les taux synthétiques du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme sont récapitulés dans le tableau ci-après :

Taux de port de la ceinture :

1992	2001	2002	2003	2004	2005
80,6 %	91,3 %	91,1 %	95,1 %	96,4 %	97,0 %

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 2005 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 nettement plus faible, de l'ordre de 75 %.



Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	2001	2002	2003	2004	2005	2005 intempéries
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	126	126	124	121	<i>119</i>	113
% de dépassement de la vitesse limite	49	49	42	32	<i>34</i>	43
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	30	31	22	<i>13</i>	<i>16</i>	22
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	110	112	112	111	<i>109</i>	109
% de dépassement de la vitesse limite	52	57	58	53	<i>49</i>	60
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	33	36	34	28	<i>24</i>	31
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	112	112	109	104	<i>99</i>	101
% de dépassement de la vitesse limite	57	58	50	42	<i>32</i>	43
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	38	39	28	20	<i>14</i>	18
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	90	88	85	84	<i>81</i>	81
% de dépassement de la vitesse limite	52	46	38	37	<i>26</i>	35
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	29	23	17	17	<i>10</i>	14
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	93	93	90	88	<i>86</i>	83
% de dépassement de la vitesse limite	59	60	50	49	<i>43</i>	53
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	36	34	26	24	<i>20</i>	28
Traversées d'agglomérations (< 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	62	61	57	55	<i>53</i>	53
% de dépassement de la vitesse limite	83	80	72	65	<i>60</i>	60
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	50	48	35	27	<i>23</i>	20
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	51	52	50	49	<i>48</i>	47
% de dépassement de la vitesse limite	52	54	47	45	<i>43</i>	23
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	24	24	17	14	<i>13</i>	13
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	58	59	57	55	<i>55</i>	55
% de dépassement de la vitesse limite	74	77	72	65	<i>68</i>	64
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	39	43	36	27	<i>29</i>	26

(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 Lavalie.

Quel que soit le type de réseau, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont en retrait par rapport à 2004 et apparaissent dans le tableau comme les plus faibles de ces cinq dernières années. Les progrès sont particulièrement nets sur les deux réseaux de routes nationales, celui des routes à 2 x 2 voies (- 13 km/h en cinq ans) et celui de celles limitées à 90 km/h (- 9 km/h en cinq ans), ainsi que lors des traversées de petites agglomérations sur routes nationales. En revanche les vitesses pratiquées sur les autoroutes de déviation sont restées quasiment stables au cours de cette période. Rappelons que ces mesures de vitesse sont réalisées loin de tout radar automatique.

En milieu urbain, des progrès ont également été constatés en 2005, même si l'essentiel du changement de comportement apparaît au cours de l'année 2003.

Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont également en baisse, souvent importante, sur tous les réseaux, excepté sur les autoroutes de liaison où les résultats les plus bas de 2004 n'ont pas été atteints. Parmi les baisses les plus importantes, on a enregistré ainsi en 2005, par rapport à 2004, - 10 points sur les routes nationales à 2 x 2 voies et - 11 points sur les autres nationales. En milieu urbain, des progrès ont également été notés, excepté sur les voies d'entrée/sortie des agglomérations où l'on note par rapport à 2004 une légère dégradation.

Les taux de dépassement de plus de dix km/h des vitesses limites subissent des variations du même ordre.

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 (entre 3 et 5 km/h), excepté lors de la traversée des centres des 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**. On constate en effet que l'infractionnisme sous intempéries est généralement plus important que l'infractionnisme sans intempéries.

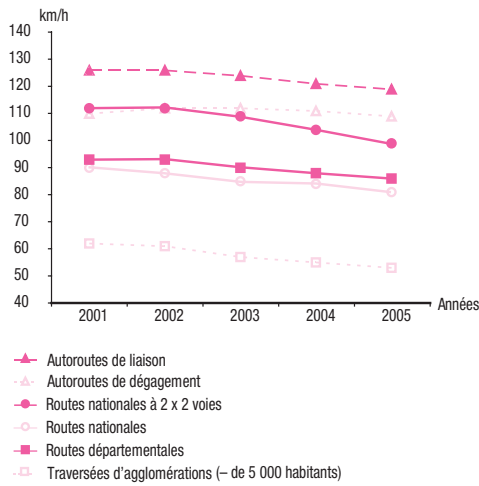
En milieu urbain, du fait des vitesses pratiquées, l'effet des conditions météorologiques est moins sensible.

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 :

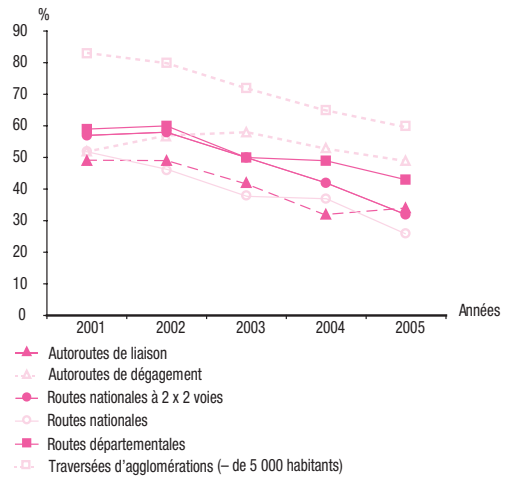
Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	2,1 %	0,5 %
Autoroutes de déviation	100-110 km/h	7,2 %	1,9 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	2,1 %	0,6 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-100 km/h	2,0 %	0,6 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	4,4 %	1,3 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	6,1 %	1,2 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-60 km/h	2,3 %	0,3 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	7,4 %	1,3 %

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 120 km/h sur les autoroutes de déviation 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.

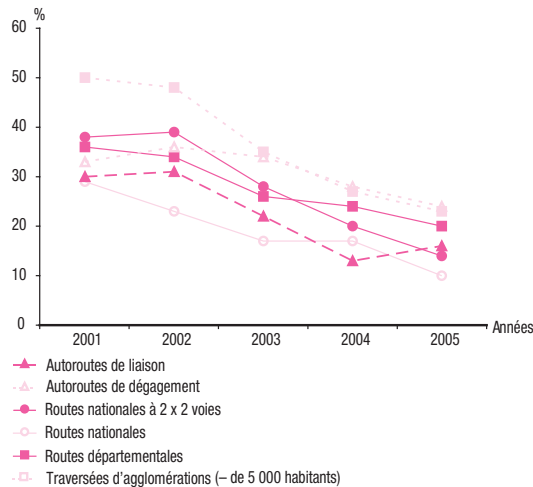
Vitesses moyennes pratiquées de jour



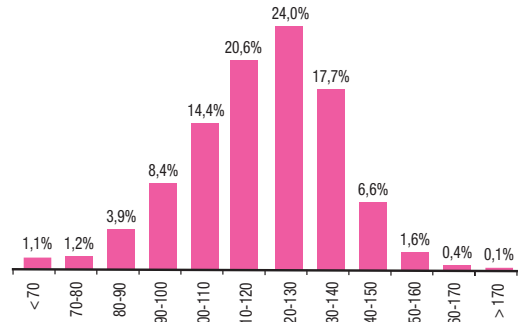
% de dépassement de la vitesse limite



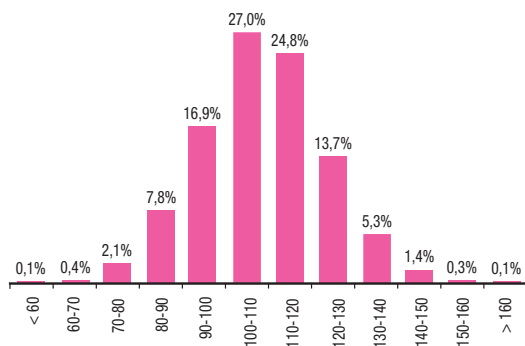
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h



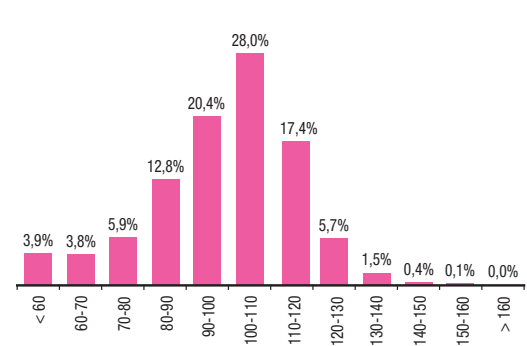
Autoroutes de liaison



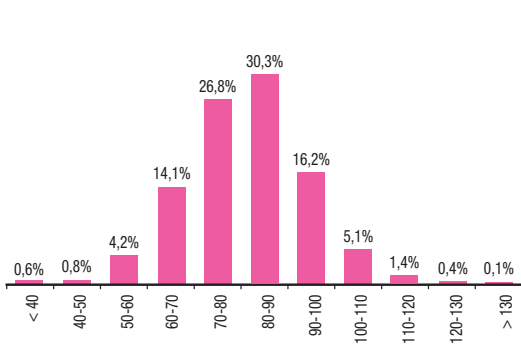
Autoroutes de déchargement



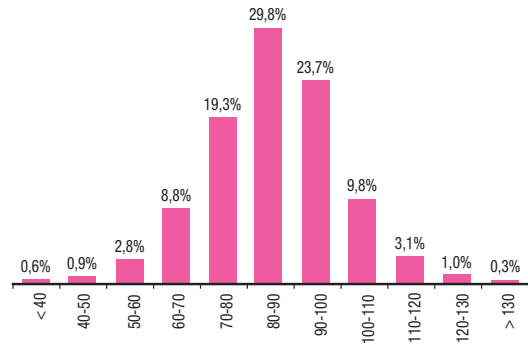
Routes nationales à 2 x 2 voies



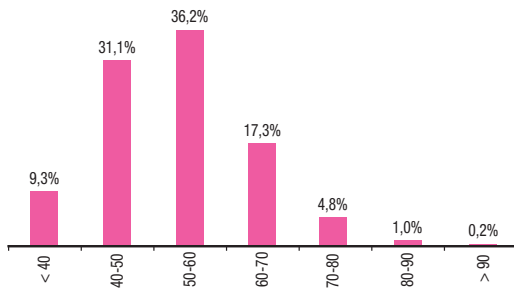
Routes nationales à 2 ou 3 voies



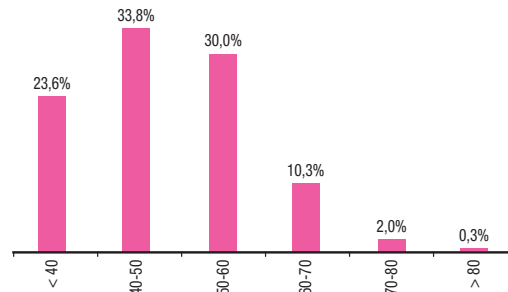
Routes départementales à grande circulation



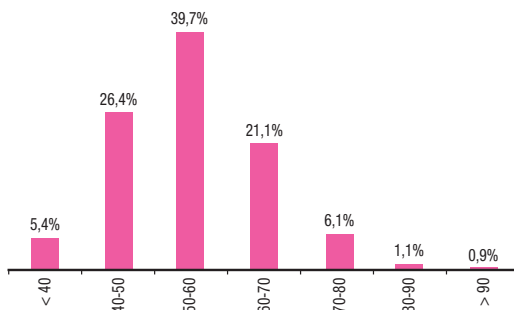
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



Artères du centre ville dans les agglomérations moyennes



Entrées/sorties des agglomérations moyennes



Usagers



Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	122	121	114	116	114
% de dépassement de la vitesse limite	35	34	37	23	22
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	22	20	26	11	10
Autoroutes de déviation (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	117	121	117	114	114
% de dépassement de la vitesse limite	67	75	65	60	55
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	45	54	41	35	30
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	96	92	88	86	83
% de dépassement de la vitesse limite	68	54	44	41	33
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	40	32	23	20	16
Traversées d'agglomérations (< 5 000 habitants) par RN (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	66	64	63	59	59
% de dépassement de la vitesse limite	85	84	85	76	74
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	59	58	55	42	45
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	57	53	54	51	50
% de dépassement de la vitesse limite	71	58	62	50	43
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	34	23	27	18	14
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	65	62	63	61	61
% de dépassement de la vitesse limite	87	85	88	82	80
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	61	53	55	52	49

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Nota bene : il n'y a pas de mesures la nuit sur les routes nationales à 2 x 2 voie ainsi que sur le réseau de routes départementales.

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 Lavalie.

En ce qui concerne la circulation de nuit, on observe que les progrès réalisés en 2004 ont été poursuivis en 2005, même si les améliorations sont moins marquées. Considérées sur une période de cinq ans, les baisses ont été parfois spectaculaires comme pour les routes nationales où la vitesse moyenne a chuté de 13 km/h, soit – 13,5 %.

On constate également que mis à part les autoroutes de liaison, **les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont toujours supérieures aux vitesses pratiquées de jour**, l'écart le plus important concernant la traversée des petites agglomérations par route nationale et les voies d'entrée/sortie des agglomérations moyennes (+ 6 km/h).

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 (– 12 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 déviation.

Même si les progrès réalisés ces dernières années sont sensibles, c'est encore plus de la moitié des conducteurs qui dépasse les vitesses limites sur les autoroutes de déviation, les trois quarts lors de la traversée de petites agglomérations par route nationale et quatre sur cinq sur les voies d'entrée/sortie des 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)

	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (1)	94	95	96	96	97
Autoroutes de dégagement (2)	87	90	91	92	91
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	95	96	95	93	<i>90</i>
Routes nationales à 2 ou 3 voies	81	77	78	77	<i>76</i>
Routes départementales à grande circulation	<i>80</i>	85	82	81	83
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	58	56	53	52	<i>51</i>

(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 Lavalie. Les données 2005 sont basées sur 2 379 observations.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de deux essieux

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales	Traversées par RN
< 40	0,2 %	0,2 %	0,0 %	0,9 %	0,5 %	14,7 %
40-50	0,2 %	0,2 %	0,6 %	0,5 %	0,0 %	35,2 %
50-60	0,4 %	1,5 %	4,0 %	6,8 %	7,5 %	34,5 %
60-70	0,4 %	2,8 %	4,9 %	23,3 %	9,1 %	14,3 %
70-80	2,2 %	9,1 %	15,7 %	32,0 %	17,7 %	1,3 %
80-90	27,2 %	35,1 %	29,7 %	28,2 %	38,2 %	0,0 %
90-100	42,2 %	35,1 %	19,7 %	7,3 %	21,5 %	0,0 %
100-110	11,9 %	9,0 %	17,1 %	0,7 %	4,3 %	0,0 %
110-120	10,8 %	6,0 %	6,6 %	0,2 %	0,5 %	0,0 %
> 120	4,5 %	1,1 %	1,7 %	0,0 %	0,5 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (1)	87	91	91	92	92
Autoroutes de dégagement (2)	83	<i>81</i>	88	90	90
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	87	88	92	89	<i>86</i>
Routes nationales à 2 ou 3 voies	82	80	82	78	<i>78</i>
Routes départementales à grande circulation	84	84	82	<i>81</i>	82
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	59	61	59	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 Lavalie. Les données 2005 sont basées sur 1 540 observations.

Usagers

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de trois essieux

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales	Traversées par RN
< 40	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,5 %	0,7 %	10,5 %
40-50	0,0 %	0,0 %	1,8 %	1,0 %	0,7 %	34,8 %
50-60	0,0 %	0,7 %	4,5 %	5,3 %	3,7 %	37,0 %
60-70	0,4 %	3,6 %	5,7 %	16,3 %	9,7 %	13,3 %
70-80	3,0 %	9,6 %	15,2 %	34,9 %	20,1 %	3,3 %
80-90	44,3 %	39,7 %	32,4 %	30,6 %	43,3 %	1,1 %
90-100	44,7 %	36,3 %	27,7 %	11,0 %	20,1 %	0,0 %
100-110	3,4 %	7,5 %	9,2 %	0,5 %	1,5 %	0,0 %
110-120	2,7 %	2,6 %	3,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
> 120	1,5 %	0,0 %	0,3 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE QUATRE ESSIEUX ET PLUS (EN KM/H)

	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (1)	<i>89</i>	91	91	91	91
Autoroutes de dégagement (2)	<i>85</i>	88	88	90	89
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	88	88	87	87	86
Routes nationales à 2 ou 3 voies	82	80	76	80	<i>77</i>
Routes départementales à grande circulation	84	85	83	<i>80</i>	82
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	60	59	57	54	<i>50</i>

(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 Lavalie. Les données 2005 sont basées sur 17 416 observations.

Répartition par classes de vitesse des poids lourds de quatre essieux et plus

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales	Traversées par RN
< 40	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,8 %	0,0 %	11,0 %
40-50	0,0 %	0,1 %	0,3 %	1,0 %	0,7 %	41,4 %
50-60	0,1 %	0,3 %	1,4 %	5,4 %	2,8 %	36,5 %
60-70	0,5 %	2,5 %	2,7 %	18,9 %	9,1 %	8,8 %
70-80	3,0 %	10,6 %	16,9 %	30,4 %	28,2 %	2,2 %
80-90	46,7 %	42,8 %	54,7 %	33,6 %	39,9 %	0,0 %
90-100	46,6 %	40,2 %	21,2 %	9,7 %	18,9 %	0,0 %
100-110	1,3 %	2,1 %	1,7 %	0,3 %	0,2 %	0,0 %
110-120	0,7 %	1,0 %	0,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
> 120	1,1 %	0,5 %	0,1 %	0,0 %	0,2 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MATIÈRES DANGEREUSES (EN KM/H)

	2000	2001	2002	2003	2005
Autoroutes de liaison(1)	<i>86</i>	87	87	<i>86</i>	<i>86</i>
Autoroutes de dégagement(2)	<i>82</i>	85	84	85	86
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	84	81	<i>80</i>	<i>80</i>	<i>80</i>
Routes nationales à 2 ou 3 voies	75	73	74	<i>71</i>	75
Routes départementales à grande circulation	73	76	74	73	<i>64</i>
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN	59	53	64	49	50

(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 Lavalie Les données 2005 sont basées sur 645 observations.

Répartition par classes de vitesse des transports de matières dangereuses

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales	Traversées par RN
< 40	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	4,8 %	11,5 %
40-50	0,0 %	0,0 %	1,0 %	3,0 %	0,0 %	42,3 %
50-60	0,4 %	0,4 %	3,8 %	0,0 %	42,9 %	26,9 %
60-70	0,0 %	1,3 %	9,6 %	30,3 %	19,0 %	19,2 %
70-80	18,2 %	19,9 %	37,5 %	36,4 %	28,6 %	0,0 %
80-90	60,4 %	58,9 %	33,7 %	27,3 %	4,8 %	0,0 %
90-100	20,0 %	17,8 %	11,5 %	3,0 %	0,0 %	0,0 %
100-110	0,0 %	0,8 %	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
110-120	0,4 %	0,8 %	1,9 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
> 120	0,4 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %

Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.

COMMENTAIRES

Globalement, en 2005 par rapport à 2004, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées à peu près stables, à l'exception notable des traversées d'agglomérations par les routes nationales où elles se sont nettement améliorées, surtout pour les poids lourds de quatre essieux et plus qui représentent la grande majorité 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.

Les données concernant les transports de matière dangereuse doivent par ailleurs être interprétées avec précautions étant donnée l'hétérogénéité des véhicules concernés.



Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes

	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	129	134	130	126	<i>125</i>
% de dépassement de la vitesse limite	51	54	52	34	39
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	120	120	119	119	<i>117</i>
% de dépassement de la vitesse limite	67	66	65	65	<i>59</i>
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	118	118	113	111	<i>108</i>
% de dépassement de la vitesse limite	65	64	54	59	43
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	97	104	98	96	<i>91</i>
% de dépassement de la vitesse limite	65	74	59	58	48
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	99	109	<i>96</i>	<i>96</i>	99
% de dépassement de la vitesse limite	60	85	<i>60</i>	65	68
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	70	69	63	61	61
% de dépassement de la vitesse limite	91	88	82	77	83

(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 Lavalle.

Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons que de mesures effectuées le jour. Par ailleurs, compte tenu du petit nombre des observations (1 192), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux. Si l'on excepte les autoroutes de liaison et les routes nationales à 2 x 2 voies, les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes se situent en 2005 toujours au-dessus

de la vitesse réglementaire et dans tous les cas au-dessus de la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes (+ 6 km/h sur les autoroutes de liaison, + 8 km/h sur les autoroutes de dégagement et jusqu'à + 10 km/h sur les routes nationales à 2 ou 3 voies). On observe cependant que les comportements des motocyclistes sont en progrès sensible par rapport à 2004.



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 Lavalle (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 en juillet 2002.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2005

Ce sont 193 528 observations recueillies au cours de l'année 2005 sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées. Elles font état de 55 632 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit 28,7 %.

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 quatre dernières années (l'année 2002 est réduite au second semestre) :

	Ensemble de la circulation		Circulation dense (1)	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
2002	25,6 %	7,1 %	59,1 %	17,5 %
2003	24,5 %	5,7 %	57,8 %	14,1 %
2004	24,1 %	5,0 %	56,2 %	12,1 %
2005	24,7 %	5,1 %	56,1 %	12,0 %

(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 2002 on a observé 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. On constate également que les résultats de l'année 2005 sont au niveau de ceux de 2004, l'essentiel des progrès ayant été réalisés entre 2002 et 2004.

Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours de l'année 2005 en fonction du type de réseau :

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	29,7 %	5,8 %	56,1 %	53,0 %	10,3 %
Autoroutes de dégagement	34,7 %	6,0 %	64,2 %	54,1 %	9,4 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	26,8 %	7,0 %	52,5 %	51,1 %	13,4 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	27,8 %	6,5 %	46,2 %	60,3 %	14,2 %
Routes départementales	20,2 %	5,6 %	33,3 %	60,8 %	16,9 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations	21,7 %	2,2 %	42,0 %	51,6 %	5,3 %
Artères en agglomérations	22,0 %	1,5 %	48,1 %	45,7 %	3,2 %
Entrées/sorties d'agglomérations	29,0 %	4,1 %	49,9 %	58,2 %	8,2 %
Total	24,7 %	5,1 %	44,4 %	56,1 %	12,0 %

(1) Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées.

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

surtout départementales de rase campagne. Par ailleurs, on peut observer également que c'est en milieu urbain que les temps intervéhiculaires sont le mieux respectés.



A lcool et accidents de la route

L'analyse du rôle de l'alcool dans l'insécurité routière a été perturbée cette année par deux facteurs.

D'une part, la modification de la définition du tué (de six jours à trente jours) en allongeant les délais de collecte des données, a fortement baissé le taux d'indéterminés, ce qui nous oblige à être très prudents dans les comparaisons avec l'année 2004.

Par ailleurs, des dysfonctionnements dans les logiciels des forces de l'ordre ont entraîné des erreurs dans les données du fichier des accidents ce qui nous a conduits à procéder à des vérifications et des corrections de tous les accidents mortels.

Nos premières analyses montrent une assez nette baisse des accidents mortels avec alcool de 30,9 % à 28,1 % alors que l'alcoolémie des conducteurs circulant ne bouge pas (2,46 % au lieu de 2,42 %). Une des hypothèses pouvant expliquer cette baisse serait le rôle de la diminution de la vitesse moyenne sur les routes.

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.

Nous ne connaissons pas toujours 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 (alcoolémie positive).

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		Taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcoolémie inconnu
Conducteur 1				
Taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé		AAA	AAA	AAA
Taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé		AAA	ASA	ATI
Taux d'alcoolémie inconnu		AAA	ATI	ATI

En 2005, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

Accidents corporels et mortels suivant l'alcoolémie en 2005		ATC*	ATI*	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	66 503	18 022	84 525
	%	78,7	21,3	100,0
Accidents mortels	Nombre	4 287	570	4 857
	%	88,3	11,7	100,0

*ATC : accidents au taux d'alcoolémie connu ; ATI : accidents au taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu.
Source : ONISR, fichier des accidents.

L'analyse du rôle de l'alcool dans l'insécurité routière a été perturbée cette année par deux facteurs.

D'une part, la modification de la définition du tué (de six jours à trente jours) a allongé les délais de collecte des données et notablement baissé le taux d'indéterminés, nous obligeant à être très prudents dans les comparaisons avec l'année 2004. Par ailleurs, des dysfonctionnements dans les logiciels des forces de l'ordre ont entraîné des erreurs dans les données du fichier des accidents ce qui nous a conduit à procéder à des vérifications et des corrections sur les accidents mortels de la gendarmerie, de la sécurité publique et des CRS.

Alors qu'en 2004, les indéterminés représentaient 23,4 % pour les accidents corporels et 43,5 % pour les accidents mortels, en 2005 après la vérification des données, ils n'étaient plus que de 21,3 % pour les accidents corporels et de 11,7 % pour les accidents mortels. Il apparaît donc que l'alcool est mieux suivi dans les accidents mortels que dans les corporels, mais que pour les raisons évoquées plus haut (impossibilité de prise de sang et résultat non connu) sa connaissance nécessite un certain délai : l'augmentation des délais de collecte a fortement amélioré la connaissance de l'alcoolémie.

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 accidents avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcoolémie connu. Cette hypothèse peut être discutée : on observe par exemple que les accidents de nuit les week-ends sont mieux renseignés que les accidents de jour en semaine. De ce fait, l'extrapolation pourrait conduire à surestimer l'alcoolisation des conducteurs.

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 2005, sur 226 accidents corporels avec au moins un piéton au taux d'alcoolémie positif, 62 sont mortels soit 27,4 %.

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.

LES ACCIDENTS

Accidents avec alcool

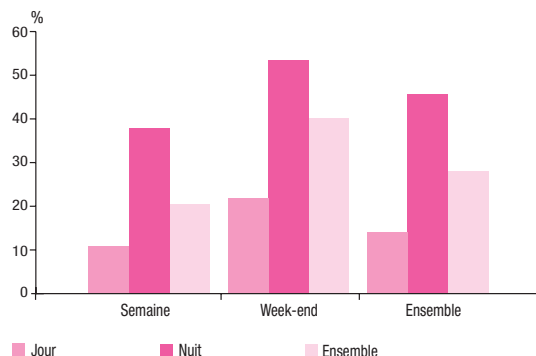
Accidents corporels et mortels par types d'accidents en 2005

		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	44 806	34 696	1 298	3,7	1 932	1 700	186	10,9
	Nuit	15 175	11 956	1 795	15,0	1 088	957	362	37,8
	Ensemble	59 981	46 652	3 093	6,6	3 020	2 657	548	20,6
Week-end* ou jour férié	Jour	13 620	10 963	1 037	9,5	780	684	150	21,9
	Nuit	10 924	8 888	2 511	28,3	1 057	946	505	53,4
	Ensemble	24 544	19 851	3 548	17,9	1 837	1 630	655	40,2
Ensemble	Jour	58 426	45 659	2 335	5,1	2 712	2 384	336	14,1
	Nuit	26 099	20 844	4 306	20,7	2 145	1 903	867	45,6
	Ensemble	84 525	66 503	6 641	10,0	4 857	4 287	1 203	28,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

* du vendredi 21h au lundi 8h.

Pourcentages d'accidents mortels avec alcool en 2005



En 2005, on dénombre 6 641 accidents corporels avec un taux d'alcoolémie positif dont 1 203 mortels, soit 10 % des accidents corporels et 28,1 % des accidents mortels.

72 % des accidents mortels survenant la nuit impliquaient un conducteur au-dessus du taux d'alcoolémie autorisé. Lorsque l'on s'intéresse aux nuits de week-ends ou de jours fériés, ce sont 53,4 % des accidents mortels qui sont imputables à l'alcool !

64,8 % de ces accidents corporels avec alcool ont eu lieu la nuit, 53,4 % les week-ends et 37,8 % les nuits de week-ends.

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 presque trois fois plus élevée que celle constatée dans les accidents corporels.

Victimes des accidents avec alcool

Victimes d'accidents par types d'accidents en 2005

		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	2 057	1 801	198	11,0
	Nuit	1 187	1 048	404	38,5
	Ensemble	3 244	2 849	602	21,1
Week-end ou jour férié	Jour	880	773	176	22,8
	Nuit	1 194	1 075	577	53,7
	Ensemble	2 074	1 848	753	40,7
Ensemble	Jour	2 937	2 574	374	14,5
	Nuit	2 381	2 123	981	46,2
	Ensemble	5 318	4 697	1 355	28,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés hospitalisés			
		Nombre total de blessés hospitalisés	dans les accidents à taux connus	dans les accidents avec alcool	% de blessés hospitalisés dans les accidents avec alcool
Semaine	Jour	18 805	15 106	696	17,3
	Nuit	7 484	6 081	1 055	8,3
	Ensemble	26 289	21 187	1 751	11,7
Week-end ou jour férié	Jour	7 194	5 995	704	31,6
	Nuit	6 328	5 283	1 668	21,0
	Ensemble	13 522	11 278	2 372	6,6
Ensemble	Jour	25 999	21 101	1 400	24,0
	Nuit	13 812	11 364	2 723	12,7
	Ensemble	39 811	32 465	4 123	17,3

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	36 002	27 824	870	3,1
	Nuit	11 627	9 090	1 210	13,3
	Ensemble	47 629	36 914	2 080	5,6
Week-end ou jour férié	Jour	11 565	9 322	710	7,6
	Nuit	9 071	7 371	1 879	25,5
	Ensemble	20 636	16 693	2 589	15,5
Ensemble	Jour	47 567	37 146	1 580	4,3
	Nuit	20 698	16 461	3 089	18,8
	Ensemble	68 265	53 607	4 669	8,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, le bilan des victimes des accidents avec alcool est le suivant : 1 355 tués, 8 792 blessés dont 4 123 hospitalisés. Environ 72,4 % des décès dans les accidents avec alcool se sont produits la nuit.

Ainsi, 28,8 % des tués, 17,3 % des blessés hospitalisés et 8,7 % des blessés légers étaient impliqués dans un accident

avec alcool. Ces chiffres montrent que les accidents avec alcool provoquent des blessures très graves. Ce risque est maximal les nuits de week-ends. En effet, 53,7 % des personnes tuées une nuit de week-end sont imputables à l'alcool. Cette proportion est de 21 % pour les blessés hospitalisés et de 25,5 % pour les blessés légers.

Accidents corporels et mortels par types et caractéristiques d'accidents en 2005

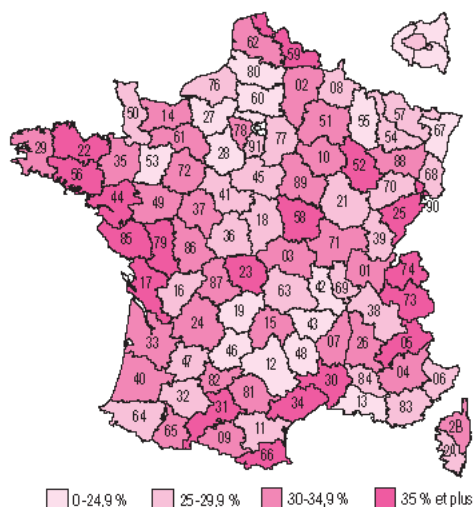
	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents corporels avec alcool	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents mortels avec alcool
Rase campagne	25 845	22 778	3 126	13,7	3 288	2 883	819	28,4
Milieu urbain	58 680	43 725	3 515	8,0	1 569	1 404	384	27,4
Hors intersection	61 455	49 567	5 530	11,2	4 265	3 763	1 096	29,1
En intersection	23 070	16 936	1 111	6,6	592	524	107	20,4
Autoroute	5 181	4 453	302	6,8	280	253	59	23,3
Route nationale	10 541	8 568	921	10,7	1 012	891	205	23,0
Route départementale	23 684	20 525	2 966	14,5	2 607	2 295	710	30,9
Voie communale	40 664	29 357	2 133	7,3	788	691	186	26,9
Autres voies	4 455	3 600	319	8,9	170	157	43	27,4
1 véhicule avec piéton(s)	13 212	10 479	300	2,9	590	551	30	5,4
1 véhicule sans piéton	17 707	15 205	3 029	19,9	1 828	1 626	718	44,2
2 véhicules et plus								
– collision frontale	9 184	7 725	990	12,8	1 015	882	229	26,0
– collision par le côté	9 210	6 995	613	8,8	222	195	50	25,6
– collision arrière	25 393	19 137	1 096	5,7	690	601	99	16,5
– collision en chaîne	2 419	1 821	150	8,2	65	54	11	20,4
– collisions multiples	2 966	2 287	258	11,3	333	289	51	17,6
– autres collisions	4 434	2 854	205	7,2	114	89	15	16,9
Ensemble	84 525	66 503	6 641	10,0	4 857	4 287	1 203	28,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

– Les accidents avec alcool sont moins fréquents sur les autoroutes, ils représentent 6,8 % des accidents corporels avec alcool mais 23,3 % des accidents mortels.

– 44,2 % des accidents mortels à un véhicule seul sans piéton impliquent l'alcool.

Cumul 2001-2005 : proportion d'accidents mortels avec alcool par départements



Source : ONISR, fichier des accidents.

Par département

En cumulant les résultats sur cinq ans, on estime en France que l'alcool est présent dans 28 % des accidents mortels. La répartition est très inégale sur le territoire : elle varie de 41 % pour la Nièvre et les Pyrénées-Orientales à 14 % pour l'Aveyron et 26 % pour l'Essonne.

Cette carte dévoile les habitudes locales de consommation d'alcool : le grand ouest, le sud-est et le Nord sont les régions plus touchées 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, en dessous de la moyenne nationale.

Évolution par types d'accidents 1995-2005

Accidents mortels	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Avec alcool	1 250	1 329	1 379	1 471	1 409	1 341	1 349	1 158	929	827	1 203
Au taux d'alcoolémie connu	4 291	4 234	4 311	4 611	4 498	4 428	4 326	3 899	2 990	2 693	4 287
Pourcentage	29,1	31,4	32,0	31,9	31,3	30,3	31,2	29,7	31,1	30,7	28,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

Tués	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dans les accidents avec alcool	1 459	1 537	1 581	1 692	1 621	1 512	1 554	1 300	1 050	926	1 355
Dans les accidents au taux d'alcoolémie connu	4 829	4 767	4 824	5 140	5 011	4 939	4 799	4 289	3 313	2 952	4 697
Pourcentage	30,2	32,2	32,8	32,9	32,3	30,6	32,4	30,3	31,7	31,4	28,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1995 et 2005, 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.

En 2005 le taux d'accident mortel avec alcool a fortement baissé à 28,1 % et le nombre de tué avec alcool en 2005 est descendu à 28,8 %. Une des hypothèses de ces baisses pourrait être la diminution de la vitesse moyenne sur les routes.

LES USAGERS

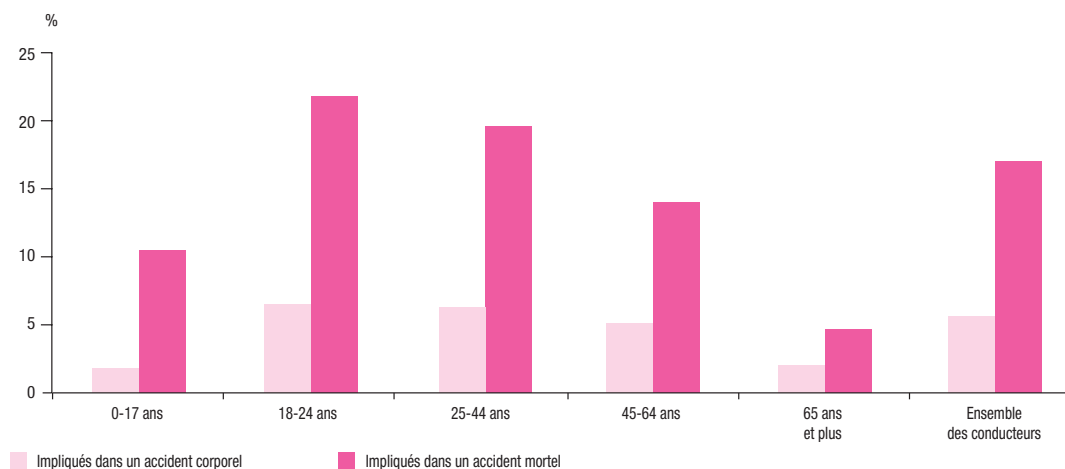
Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel en 2005

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	53	3 227	1,6	10	155	6,5
Cyclomoteurs	659	10 639	6,2	103	320	32,2
Motocyclettes	619	14 967	4,1	163	812	20,1
Voitures de tourisme	5 169	81 974	6,3	919	4 856	18,9
Camionnettes	109	3 118	3,5	15	189	7,9
Poids lourds	45	4 339	1,0	9	683	1,3
Transports en commun	2	1 119	0,2	—	72	—
Autres véhicules	79	1 305	6,1	8	116	6,9
Selon le sexe						
Hommes	6 159	89 654	6,9	1 144	5 946	19,2
Femmes	576	31 034	1,9	83	1 257	6,6
Selon l'âge						
Âge indéterminé	34	386	8,8	7	34	20,6
0-17 ans	106	5 846	1,8	18	172	10,5
18-24 ans	1 686	25 856	6,5	338	1 547	21,8
25-44 ans	3 310	52 225	6,3	584	2 975	19,6
45-64 ans	1 435	28 224	5,1	247	1 768	14,0
65 ans et plus	164	8 151	2,0	33	707	4,7
Ensemble des conducteurs	6 735	120 688	5,6	1 227	7 203	17,0

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 2005



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	3 605	65 829	516	3 389
Non ceinturés	608	1 375	264	182
Port de ceinture indéterminé	956	9 601	139	366
Taux de port de la ceinture en %	85,6	98,0	66,2	94,9

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2005, 6 735 conducteurs sont impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie supérieure à 0,5g/l, dont 1 227 dans un accident mortel. Dans l'ensemble, 5,6 % des conducteurs ont un taux positif lors de leur accident ; cette proportion monte à 17 % 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 91,4 % des conducteurs sous l'emprise d'un état alcoolique, contre 74 % seulement dans l'ensemble des conducteurs impliqués. Ce trait s'accroît encore dans les accidents mortels, le taux de conducteur masculin s'élevant à 93,2 %.

Les conducteurs au taux positif utilisent le plus souvent des voitures légères (76,7 % des conducteurs au taux d'alcoolémie positif conduisaient des voitures de tourisme contre 67,9 % dans les accidents en général). Ces conducteurs sous-estiment donc plus facilement le danger de la conduite sous l'emprise de l'alcool que les autres catégories de conducteurs.

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 corporel,

19 % 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 : 0,7 % des chauffeurs de poids lourds et 0,03 % des conducteurs de transports en commun impliqués dans un accident corporel conduisaient sous l'emprise de l'alcool.

Sur les 6 735 conducteurs au taux d'alcoolémie positif, un peu moins de la moitié avait entre 25 et 44 ans. 6,3 % 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 19,6 %.

En 2005, dans les accidents mortels, la proportion des conducteurs entre 18 et 24 ans sous l'emprise de l'alcool passe à 21,8 %, contre 19,5 % en 2004.

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, 14,4 % des conducteurs avec un taux d'alcoolémie positif étaient non ceinturés et surtout 33,8 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels n'étaient pas ceinturés.

Les victimes des accidents avec alcool en 2005

Victimes graves d'accidents par types d'accidents et par tranches d'âge

Tranches d'âge	Tués			Blessés hospitalisés		
	dans les accidents avec alcool (A)	dans les accidents au taux connu (B)	% de tués (A)/(B)	dans les accidents avec alcool (A)	dans les accidents au taux connu (B)	% de blessés hospitalisés (A)/(B)
Âge indéterminé	8	20	40,0	28	209	13,4
0-17 ans	68	354	19,2	354	5 220	6,8
18-24 ans	384	1 076	35,7	1 224	7 251	16,9
25-44 ans	557	1 436	38,8	1 668	10 418	16,0
45-64 ans	270	936	28,8	688	6 069	11,3
65 ans et plus	68	896	7,6	161	3 684	4,4
Ensemble	1 355	4 718	28,7	4 123	32 851	12,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

Victimes d'accidents avec alcool

	Tués		Blessés hospitalisés		Blessés légers	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	929	68,6	2 037	49,4	1 582	33,9
Passagers du conducteur au taux d'alcoolémie positif	243	17,9	870	21,1	823	17,6
Usagers d'un autre véhicule	141	10,4	1 035	25,1	2 101	45,0
Piétons heurtés par un conducteur au taux d'alcoolémie positif	42	3,1	181	4,4	163	3,5
Ensemble	1 355	100,0	4 123	100,0	4 669	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif représentent 68,6 % des tués dans les accidents avec alcool, les passagers du conducteur 17,9 %. Enfin, les piétons représentent 3,1 % des tués.

Les accidents avec alcool ont occasionné 35,7 % des tués et 16,9 % des blessés hospitalisés âgés de 18 à 24 ans. La tranche d'âge des 25-44 ans est la plus gravement touchée avec 38,8 % des tués et 16 % des blessés hospitalisés, mais elle est aussi la plus importante dans la population française. Les autres tranches d'âges sont largement moins touchées : seulement 7,6 % des tués de plus de 65 ans le sont dans les accidents corporels avec alcool.

Les taux d'alcoolémie

Conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident selon leur taux d'alcoolémie en 2005

Taux d'alcoolémie	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5-0,80 g/l	1 965	29,2	164	13,4
0,81-1,49 g/l	2 093	31,1	341	27,8
1,5-1,99 g/l	1 129	16,8	302	24,6
2-2,99 g/l	1 284	19,1	344	28,0
3 g/l et plus	264	3,99	76	6,2
Total	6 735	100,0	1 227	100,0

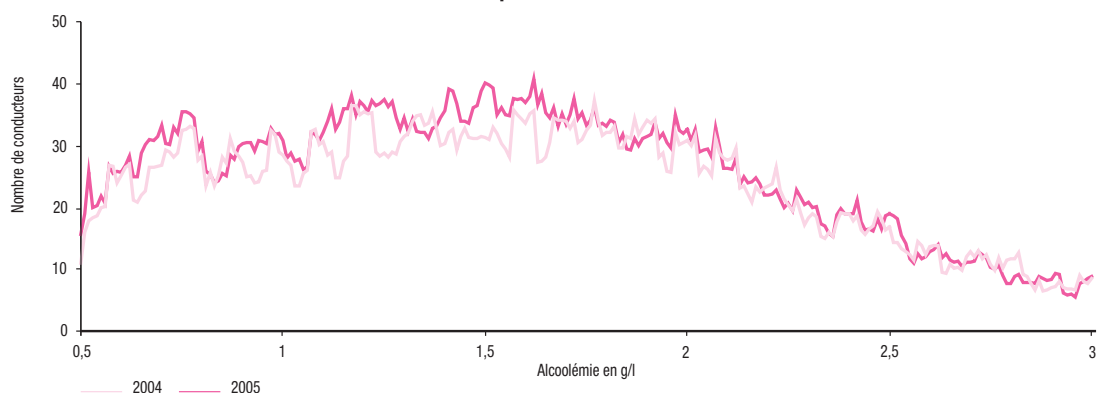
Source : ONISR, fichier des accidents.

Les taux d'alcoolémie constatés lors des accidents corporels dépassent pour beaucoup le seuil de 0,5 g/l. Comme en 2004, l'alcoolémie moyenne constatée se situe à 1,39 g/l soit un peu moins de trois fois le taux autorisé. Un peu moins de 30 % des conducteurs sont impliqués dans les accidents corporels avec une alcoolémie comprise entre 0,5 g/l et 0,8 g/l et 23 % des conducteurs conduisaient avec une alcoolémie supérieure à 2 g/l.

Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels sont plus élevées que pour les accidents corporels (1,7 g/l en moyenne). Plus de 34 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels conduisaient avec une alcoolémie supérieure à 2 g/l.

Conducteurs positifs impliqués dans un accident selon le taux d'alcoolémie

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 2005 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 2,5 % lors de contrôles préventifs, mais ceux-ci ne peuvent être considérés comme un échantillon représentatif puisque les usagers cherchent à éviter les contrôles et les forces de l'ordre cherchent à mieux les cibler au moment où il y a le plus d'alcoolémie.

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 6 641 accidents corporels avec alcool, il y avait 6 735 conducteurs au taux positif, soit 94 de plus que d'accidents et 10 469 conducteurs impliqués soit 3 828 de plus que d'accidents.

Le pourcentage ainsi estimé est de 2,46 % contre 2,42 % en 2004 :

$$\frac{94}{3\ 828} = 2,46\%$$

Ce qui est identique au taux recueilli dans les contrôles préventifs (2,5 %).

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. En 2005, sur les 1 203 accidents mortels avec alcool, il y avait 1 227 conducteurs au taux positif, soit 24 de plus que d'accidents et 1 742 conducteurs impliqués soit 539 de plus que d'accidents, on aboutit à un taux de 4,5 % comme en 2004.

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 2005

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents avec alcool	1 203	5 438	6 641
Accidents sans alcool	3 084	56 778	59 862
Accidents au taux d'alcoolémie connu	4 287	62 216	66 503
Accidents au taux d'alcoolémie indéterminé	570	17 452	18 022
Ensemble	4 857	79 668	84 525

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 calculé 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	4,45 %	95,55 %
(responsables) accidents mortels	1 203	3 084

L'odds-ratio calculé sur les accidents au taux d'alcoolémie connu est égal à 8,37.

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 :

$$1 - 1 / \text{odds-ratio} = 88,05\%$$

Ainsi, le nombre minimum d'accidents mortels qui auraient pu être évités si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif serait de :

$1\ 203 \times 88,05\% = 1\ 059$ soit 24,7 % ($1\ 059 / 4\ 287$) des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.

Évaluation du nombre de vies humaines sauvées

Ces 1 203 accidents mortels avec alcool ont entraîné la mort de 1 355 personnes. On a donc en moyenne

1,13 tué par accident mortel avec alcool. En appliquant cette valeur aux 1 059 accidents mortels qui auraient pu être évités, on obtient un gain de vies potentiel minimum lié à l'alcool au volant de :

$1\ 059 \times 1,13 = 1\ 197$ soit 25,5 % (1 197 / 4 697) des tués des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.

En 2005, si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, les nombres d'accidents mortels et de tués auraient pu être réduits d'environ 25,5 % (27,8 % en 2004).

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 1 200 accidents mortels et 1 356 tués.

Conclusion

Le changement de définition de la victime tuée dans un accident de la route a fortement amélioré notre connaissance de l'alcoolémie au volant puisque le nombre d'accidents mortels avec une alcoolémie indéterminée est passé de 43,5 % à 11,7 %.

Les résultats de 2005 montrent une très forte baisse des décès « attribuables » à l'alcool (c'est-à-dire qui auraient pu être évités si tous les conducteurs avaient respecté la limite légale d'alcoolémie) qui passent de 27,8 % à 25,5 %. Pour autant, on ne peut considérer qu'il y ait eu une amélioration des comportements puisque l'alcoolémie des conducteurs circulant reste constant (2,46 % en 2005 contre 2,42 % en 2004).

L'explication de ce paradoxe pourrait être recherchée dans la baisse de la vitesse de circulation, l'effet néfaste de l'alcool baissant lorsque la vitesse de circulation diminue : ce point devra faire l'objet de recherches complémentaires pour être confirmé.



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 %)	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison	97,0	96,9	98,0	98,7	99,2
Autoroutes de déviation	<i>93,6</i>	94,8	97,0	98,1	98,3
Routes nationales	<i>95,7</i>	96,5	97,3	98,1	98,3
Routes départementales à grande circulation	95,5	<i>95,3</i>	97,2	97,9	98,2

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 Lavalie.

En agglomération

Taux de port (en %)	2001	2002	2003	2004	2005
Routes nationales en traversées d'agglomérations	<i>92,0</i>	93,4	95,2	96,6	96,8
Metz	<i>84,9</i>	85,6	91,6	95,7	97,2
Lille	87,3	<i>86,7</i>	93,4	94,5	94,5
Nantes	<i>85,0</i>	86,8	91,7	93,3	95,2
Lyon	68,0	69,9	83,7	90,9	92,0
Toulouse	86,3	<i>79,2</i>	87,0	87,4	88,6
Avignon	<i>60,8</i>	64,3	83,1	87,9	90,0
Ensemble grandes agglomérations de province	<i>78,9</i>	79,3	88,2	91,9	93,1
Paris	<i>82,9</i>	83,4	93,3	94,4	96,6

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 Lavalie.

Comme en 2004, on remarque une progression du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme en 2005, particulièrement en milieu urbain, les taux relevés en rase campagne étant désormais proches de 100 %. 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, même si dans les faits les villes du sud de la France conservent encore des taux inférieurs.

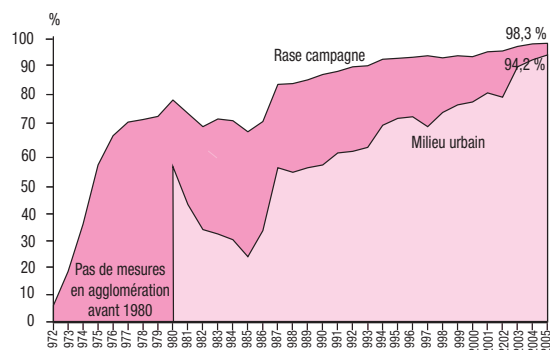
Rappelons ici que selon les études d'efficacité, sur cent conducteurs tués dans un accident de la circulation, alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, quarante-cinq auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture.

La ceinture arrière

Les taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme se rapproche désormais des 100 %. On sait cependant que la règle est moins respectée aux places arrière, c'est pourquoi depuis 2004 l'Observatoire recueille les données statistiques les concernant.

Malgré les difficultés liées à leur recueil, les données concernant le taux de port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules de tourisme sont suivies par l'Observatoire depuis 2004. Les enquêteurs ne peuvent en effet effectuer leurs observations sur le terrain que lorsque les véhicules sont à l'arrêt ou se déplacent à très faible allure. C'est pourquoi les mesures en rase campagne sont effectuées exclusivement aux péages autoroutiers, et les mesures urbaines au niveau des feux tricolores ou des panneaux stop.

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2005 aux places avant des voitures de tourisme



Le tableau suivant présente les données recueillies en 2005. On constate qu'un peu plus des trois quarts des occupants des places arrière bouclent leur ceinture et que ce taux dépasse 80 % pour les enfants.

Ceinture arrière	Milieu urbain	Rase campagne	Ensemble
Adultes	65,7 %	73,2 %	69,8 %
Enfants	85,1 %	81,6 %	83,0 %
Ensemble	75,7 %	77,8 %	76,9 %

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

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 estimerons le nombre de vies qui auraient pu être sauvées si 100 % des usagers avaient mis leur ceinture de sécurité en 2005.

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'utilisateur 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 2005, sur les 3 063 tués dans des voitures de tourisme, un usager sur quatre n'était pas ceinturé. Ce taux est à relativiser sachant que dans 15 % 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 92 % pour les blessés hospitalisés et à 96 % pour les blessés légers.

19 % 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.

Impliqués dans un accident corporel, usagers d'une voiture de tourisme en fonction du port de la ceinture et de la gravité en 2005

		Tués	Impliqués non tués	dont blessés hospitalisés	dont blessés légers
Conducteur	Ensemble	2 228	93 720	12 238	23 410
	Taux de port de la ceinture de sécurité	76,6 %	97,1 %	93,4 %	96,8 %
	Taux d'indéterminé	14,5 %	14,4 %	15,0 %	12,3 %
Passager	Ensemble	835	27 670	5 987	11 913
	Taux de port de la ceinture de sécurité	77,1 %	93,8 %	89,7 %	94,0 %
	Taux d'indéterminé	15,9 %	12,6 %	14,7 %	11,9 %
dont passager avant	Ensemble	557	17 322	3 753	7 504
	Taux de port de la ceinture de sécurité	85,0 %	96,2 %	94,4 %	96,0 %
	Taux d'indéterminé	14,9 %	12,6 %	13,7 %	11,9 %
dont passager arrière	Ensemble	278	10 348	2 234	4 409
	Taux de port de la ceinture de sécurité	60,5 %	89,9 %	81,5 %	90,7 %
	Taux d'indéterminé	18,0 %	12,7 %	16,5 %	11,8 %
Ensemble	Ensemble	3 063	121 390	18 225	35 323
	Taux de port de la ceinture de sécurité	76,7 %	96,3 %	92,2 %	95,9 %
	Taux d'indéterminé	14,9 %	14,0 %	14,9 %	12,2 %

Nota bene : 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.

Entre 2004 et 2005, le taux de port de la ceinture des impliqués dans un accident est resté stable à 96,3 %.

Selon la place de l'utilisateur, les taux de port ne sont pas les mêmes : ainsi seulement 90 % des passagers arrière impliqués dans un accident portaient leur ceinture contre 96 % pour les passagers avant. On note de même que plus la gravité des blessures augmente, plus le taux de port diminue.

L'efficacité de la ceinture de sécurité

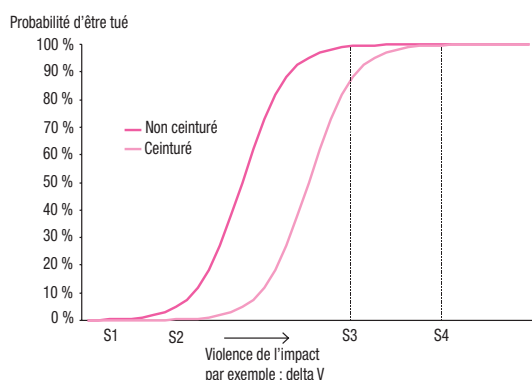
La ceinture de sécurité n'est bien évidemment pas efficace à 100 % puisqu'il y a un nombre important de victimes tuées qui portaient la ceinture de sécurité. Son efficacité dépend en grande partie de la vitesse au moment de l'accident. On comprend intuitivement qu'à très faible vitesse, il n'y a pas 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'utilisateur ait mis sa ceinture de sécurité ou non. Au-dessus de S4, les probabilités d'être tué étant égales et maximales, le dispositif de sécurité ne sert à rien.

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 + 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. Leur répartition 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.

Nous nous sommes donc appuyés sur une étude du LAB. Cette enquête conclut, en comparant pour plus de 1 500 occupants les véritables taux de port lors de l'analyse des accidents de voiture avec le codage des forces de police et de gendarmerie, que les vrais taux de port sont de l'ordre de 10 points inférieurs 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 :

$$76,7 \% - 10 \% = 66,7 \% ;$$

– taux de port de la ceinture parmi les impliqués :

$$95,8 \% - 15 \% = 80,8 \% .$$

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 2005

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	2 044	98 564	100 609
Non ceinturés	1 019	22 826	23 844
Taux de port de la ceinture	66,7 %	81,2 %	80,8 %
Total	3 063	121 390	124 453

Source : ONISR, fichier des accidents.

Comme la ceinture n'est efficace qu'à 50 %, on obtient un gain de vies de :

$$1\ 019 \times 50 \% = 509$$

Cet enjeu se décompose environ en 75 % de conducteurs, 15 % de passagers avant et 14 % de passagers arrière.

En 2005, si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité, le nombre total de tués aurait pu être réduit de 9 % et le nombre de tués dans les voitures de tourisme de plus de 16 %.

En 2004, on a estimé avec la même méthode que 625 vies (tués à trente jours) auraient pu être sauvées avec le port de la ceinture de sécurité. Ainsi, le port plus systématique de la ceinture de sécurité en 2005 a épargné la vie de 116 personnes.



P

ort 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 %)	2001	2002	2003	2004	2005
Routes nationales à 2 ou 3 voies	90	94	98	100	97
Routes départementales à grande circulation	70	95	91	100	94

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 Lavalie.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	2001	2002	2003	2004	2005
Routes nationales en traversées d'agglomérations	90	97	98	98	100
Ensemble des grandes agglomérations de province	93	95	95	94	94
Agglomération parisienne	96	99	100	100	99
dont Paris	96	98	98	100	99

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 Lavalie.

Sur l'ensemble des réseaux de rase campagne et urbains, les valeurs relevées sont comprises entre 94 % et 100 %, soit égales ou très proches du maximum.

Globalement, on observe en 2005 des valeurs de taux de port en léger retrait par rapport à celles relevées en 2004, sauf en ce qui concerne les traversées de petites agglomérations par routes nationales.

Ces constatations doivent toutefois être utilisées avec prudence au vu du faible effectif de l'échantillon.

Au total, ce sont 378 cyclomoteurs qui ont été observés en 2005, avec 410 occupants (conducteurs et passagers). Le coefficient d'occupation moyen s'établit donc à 1,11 occupant par véhicule, soit le même chiffre qu'en 2004.



P

ort 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 %)	2001	2002	2003	2004	2005
Autoroutes de liaison	98	96	98	97	99
Autoroutes de dégagement	98	97	97	97	96
Routes nationales à 2 x 2 voies	98	94	96	<i>88</i>	90
Routes nationales à 2 ou 3 voies	99	97	<i>94</i>	<i>94</i>	96
Total routes nationales	99	96	95	<i>92</i>	94
Routes départementales à grande circulation	97	99	97	92	<i>92</i>

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 Lavalie.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	2001	2002	2003	2004	2005
Routes nationales en traversées d'agglomérations	98	95	<i>94</i>	96	96
Ensemble des grandes agglomérations de province	97	97	96	<i>95</i>	97
Agglomération parisienne	<i>98</i>	<i>98</i>	99	99	99
dont Paris	<i>98</i>	<i>98</i>	99	<i>98</i>	99

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 Lavalie.

Même si les taux de port du casque constatés restent à un niveau élevé, supérieur ou égal à 90 %, on observe en 2005 une stabilisation des résultats par rapport à l'année précédente, et au total une légère dégradation du taux de port en rase campagne par rapport à 2001. On peut noter par ailleurs, que 2 389 motos ont été observées

pour un total de 2 746 occupants recensés (conducteurs et passagers). Cela donne un coefficient moyen de 1,15 occupant par véhicule, proche de celui relevé en 2004 (1,17) 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.

C'est en fonction de cette constatation que le gouvernement a décidé d'expérimenter l'allumage des feux de croisement le jour, hors agglomération, à partir du 1^{er} novembre 2004, sous forme d'une recommandation.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière et le Comité des experts ont été chargés de l'évaluation de la mesure. Elle a été présentée au Conseil national de la sécurité routière qui a voté une résolution favorable à l'utilisation des feux de croisement le jour.

Cependant, le gouvernement, au vu des oppositions qui s'étaient exprimées notamment dans les milieux motocyclistes, n'a pas jugé opportun de rendre obligatoires les feux de croisement mais a par contre engagé, auprès de la Commission européenne, les démarches pour la généralisation des feux dédiés.

LA MESURE DE L'USAGE EFFECTIF PAR LES CONDUCTEURS DES FEUX DE CROISEMENT LE JOUR ¹⁶

Le tableau ci-dessous présente les résultats des mesures effectuées depuis septembre 2004, soit deux mois avant le début de l'expérience, jusqu'à la fin de l'année 2005.

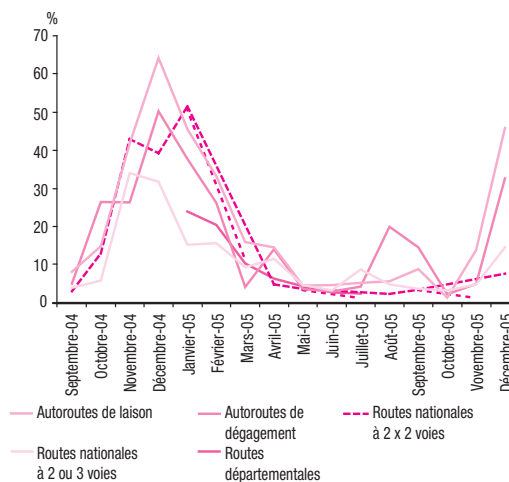
	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales à 2 ou 3 voies	Routes départementales
Septembre 2004	8,10 %	5,00 %	3,00 %	3,90 %	–
Octobre 2004	14,80 %	26,40 %	12,90 %	5,80 %	–
Novembre 2004	41,80 %	26,30 %	42,90 %	34,00 %	–
Décembre 2004	64,20 %	50,20 %	39,20 %	31,70 %	–
Janvier 2005	45,50 %	37,70 %	51,50 %	15,20 %	23,90 %
Février 2005	33,20 %	26,20 %	–	15,60 %	20,40 %
Mars 2005	15,90 %	4,10 %	10,90 %	9,30 %	10,30 %
Avril 2005	14,50 %	14,00 %	4,80 %	11,50 %	6,30 %
Mai 2005	4,50 %	3,60 %	3,60 %	4,60 %	4,30 %
Juin 2005	4,60 %	2,90 %	–	3,20 %	2,70 %
Juillet 2005	5,20 %	4,20 %	1,60 %	8,70 %	2,40 %
Août 2005	5,60 %	19,90 %	2,30 %	4,80 %	–
Septembre 2005	8,80 %	14,50 %	3,40 %	3,60 %	–
Octobre 2005	1,30 %	2,20 %	–	3,20 %	–
Novembre 2005	13,80 %	4,90 %	1,80 %	4,80 %	–
Décembre 2005	45,80 %	32,60 %	7,60 %	14,50 %	–

16. 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 société d'études spécialisée ISL (Institut de sondages Lavalie). Ils sont réalisés de jour, hors intempéries.

Le facteur explicatif le plus pertinent mis à jour est l'impact sur le comportement de l'automobiliste des **variations diurnes des conditions d'éclairage**. On a constaté en effet que c'est la graduation dans la luminosité ambiante qui conditionne l'utilisation des feux de jour.

On constate par ailleurs sur le graphique ci-dessous qu'il subsiste en permanence une proportion non négligeable de conducteurs utilisant leurs feux de jour tout au long de l'année et quel que soit le type de réseau et que l'utilisation des feux de jour augmente considérablement en période hivernale, notamment sur les autoroutes et les voies rapides.

Évolution du taux d'allumage des feux de jour septembre 2004 – décembre 2005





Évolution des principales infractions entre 1996 et 2005

Le volume des infractions relevées chaque année par les services de police et de gendarmerie, hors le nombre de contraventions constatées par les polices municipales, connaît une progression régulière depuis trois ans.

De 13,5 millions en 2002, ce volume atteint 17,4 millions en 2005 soit une progression de 29 %. La principale raison de cette progression est le développement du contrôle-sanction automatisé, 400 radars fin 2004 pour 1 000 au 31 décembre 2005 (fixes et embarqués).

Sur 13,2 millions d'infractions hors contrôle-sanction automatisé, 6,8 millions sont des *contraventions aux règles de stationnement*, en diminution annuelle de 11 %. Elles représentent 51 % de l'ensemble des infractions. Ce volume place l'année 2005 au niveau le plus faible depuis dix ans ¹⁷.

Le nombre des *contraventions aux règles de limitation de vitesse* établies par les forces de l'ordre dans le cadre de contrôles routiers traditionnels est demeuré relativement stable jusqu'en 2002 à un niveau compris entre 1 et 1,3 million. Ce chiffre passe à 1,7 million en 2005 soit une évolution de 30 % en trois ans.

Les *délits* sont en progression annuelle de 12 % en 2005 et atteignent 445 000 en volume. Ils n'étaient que 257 000 en 2002 soit + 73 % en trois ans. 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 qui a créé de nouveaux délits et transformé en délits des contraventions de cinquième classe.

En 2005, 35 % des délits sont des *infractions relatives à l'alcoolémie au volant*, soit un volume de 153 000. L'augmentation des contrôles de l'imprégnation alcoolique depuis 2003 se confirme cette année avec 11 millions de dépistages pratiqués, en progression annuelle de 13 %. Le nombre de ces dépistages et des contrôles préventifs effectués place l'année 2005 à un niveau encore jamais atteint. En effet, le volume des opérations préventives s'élève à 9 millions, en augmentation annuelle de 14 %. Plus de 226 000 dépistages se sont révélés positifs, en augmentation de 13 %. Le taux de dépistages positifs est de 2,51 % alors qu'il était de 2,28 % en 2004.

Les *délits de fuite après un accident* représentent 26 %, soit 115 000 infractions, les *circulations sans assurance* 17 %, soit 75 000 infractions et les *conduites d'un véhicule sans permis de conduire* 11 %, soit 50 000 infractions.

L'*usage de stupéfiants lors de la conduite d'un véhicule* a fait l'objet de 21 000 dépistages ¹⁸ contre 16 000 en 2004. 7 900 se sont révélés positifs.

En matière contraventionnelle, le nombre des *défauts de port de la ceinture de sécurité* est en diminution annuelle de 18 % à 536 000.

De même, le volume des *défauts de port de casque* est en baisse de 4 % à 69 000.

Le nombre des *franchissements de feux tricolores au rouge fixe* est en hausse annuelle de 1 % à 236 000 infractions.

Le volume des *franchissements de panneaux « stop »* est en accroissement annuel de 11 %, à 142 000 infractions. Il se situe au niveau le plus élevé de ces dix dernières années.

Quant au nombre de *suspensions administratives du droit de conduire*, il s'établit à 162 000 en 2005, en légère augmentation annuelle de 4 %.

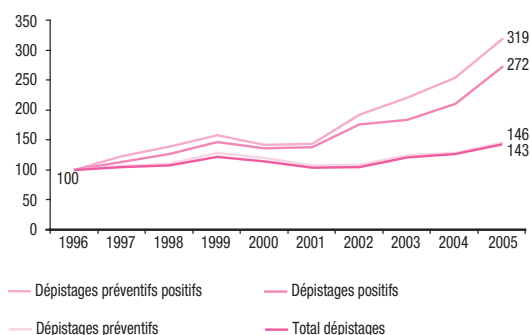
Les *rétections immédiates du permis de conduire* s'élèvent à 129 000 pour alcoolémie et à 30 000 pour excès de vitesse. Cette différence s'explique par la diminution du nombre des grands excès de vitesse et l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire aux excès de vitesse d'au moins 40 km/h et inférieurs à 50 km/h.

Dans un souci de simplification et d'efficacité du traitement pénal est intervenu le décret n° 2005-320 du 30 mars 2005 portant application de la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 modifiant le Code de la route, le Code pénal et le Code des assurances. Les infractions relatives au non-respect des conditions de validité ou d'usage du permis de conduire constituent désormais des contraventions de quatrième classe, comme par exemple la conduite d'un véhicule à boîte de vitesse mécanique alors que le titre de conduite fait obligation de n'utiliser qu'un véhicule automatique.

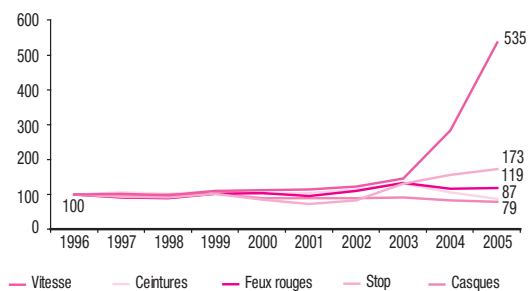
17. Ce chiffre ne prend toutefois pas en compte les contraventions établies par les polices municipales dont le recueil national des statistiques est à l'étude.

18. Dépistages par tests urinaires et analyses sanguines uniquement, les tests salivaires sont toujours en cours d'évaluation.

Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1996)



Évolution des infractions (base 100 en 1996)



Évolution mensuelle du nombre de PV pour excès de vitesse (hors CSA)



ANNEXE

Infractions relevées – répartition contraventions/délits

	Infractions		dont contraventions hors stationnement		dont délits	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1996	14 498 754	100	5 272 689	100	231 496	100
1997	15 210 901	105	5 278 606	100	234 106	101
1998	14 420 766	99	4 883 862	93	226 597	98
1999	16 143 538	111	5 804 462	110	267 199	115
2000	15 337 111	106	5 399 090	102	254 806	110
2001	12 890 840	89	5 045 956	96	246 162	106
2002	13 549 039	93	5 449 575	103	257 034	111
2003**	14 770 184	102	6 101 375	116	266 691	115
2004**	15 539 833	107	7 891 332	150	398 997	172
2005**	17 393 265	120	10 582 257	201	445 327	192

* Base 100 en 1996.

** Y compris CSA (infractions relevées par contrôle-sanction automatisé) 2003 : 103 889 – 2004 : 1 465 530 – 2005 : 4 135 818

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Restrictions administratives du droit de conduire prononcées

	Nombre	Évolution*
1996	113 462	100
1997	93 983	83
1998	94 954	84
1999	110 276	97
2000	112 910	100
2001	109 659	97
2002	158 381	140
2003	160 504	141
2004	156 011	138
2005	161 920	143

* Base 100 en 1996.
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*	
1996	7 990 692	100	132 283	100	6 188 748	100	71 074	100	1,15 %
1997	8 376 939	105	149 620	113	6 572 783	106	87 266	123	1,33 %
1998	8 618 406	108	167 465	127	6 836 119	110	98 438	139	1,44 %
1999	9 731 699	122	193 192	146	7 942 681	128	112 456	158	1,42 %
2000	9 146 230	114	179 974	136	7 422 337	120	100 756	142	1,36 %
2001	8 275 651	104	182 829	138	6 642 584	107	102 342	144	1,54 %
2002	8 377 355	105	232 317	176	6 685 072	108	136 214	192	2,04 %
2003	9 617 684	120	243 256	184	7 703 816	124	156 747	221	2,03 %
2004	10 084 154	126	277 679	210	7 942 467	128	180 718	254	2,28 %
2005	11 387 829	143	359 229	272	9 017 161	146	226 422	319	2,51 %

* Base 100 en 1996.
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*
1996	1 097 056	100	618 014	100	87 522	100
1997	1 116 788	102	653 523	106	83 791	96
1998	1 084 010	99	634 550	103	87 442	100
1999	1 215 793	111	687 950	111	90 015	103
2000	1 231 304	112	636 647	103	78 556	90
2001	1 262 745	115	648 575	105	77 777	89
2002	1 354 957	124	707 553	114	78 161	89
2003**	1 611 240	147	810 936	131	80 116	92
2004**	3 099 258	283	652 036	106	72 568	83
2005**	5 866 543	535	536 086	87	69 474	79

* Base 100 en 1996.
** Y compris CSA (infractions relevées par contrôle-sanction automatisé) 2003 : 103 889 – 2004 : 1 465 530 – 2005 : 4 135 818
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

	Franchissement feu rouge		Franchissement stop	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1996	198 530	100	82 292	100
1997	180 499	91	76 750	93
1998	178 622	90	75 004	91
1999	202 713	102	83 711	102
2000	207 651	105	70 836	86
2001	188 350	95	60 392	73
2002	218 271	110	69 032	84
2003	264 284	133	108 032	131
2004	233 144	117	128 358	156
2005	236 248	119	141 967	173

* Base 100 en 1996.

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.



Le permis à points en 2005

Institué en France par *la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989* entrée en application le 1^{er} juillet 1992, le système du permis à points a traité un nombre croissant de dossiers dont l'évolution s'est faite par paliers successifs plus ou moins marqués depuis sa création.

En 2002, la priorité accordée à la sécurité routière par le Président de la République a conduit à la prise de mesures visant à renforcer à partir de 2003 les sanctions à l'encontre des conducteurs infractionnistes. Le flux de dossiers traités dans le cadre du permis à points s'est alors fortement accéléré.

De 1,2 million en 2002, le nombre des infractions traitées est passé à 3,6 millions en 2005 soit une multiplication par trois.

Avec un volume de 7,4 millions en 2005, le nombre de points retirés est également en hausse de 16 % par rapport à 2004 qui avait connu la plus forte progression (+ 44 %) depuis 1995.

Ces évolutions s'expliquent d'une part par l'essor du contrôle-sanction automatisé accompagné d'une mobilisation accrue des forces de l'ordre et d'autre part par des sanctions plus lourdes pour le non-respect des règles élémentaires.

LES NOUVELLES DISPOSITIONS

Le décret n° 2005-320 du 30 mars 2005 portant application de la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 et modifiant le Code de la route, le Code pénal et le Code des assurances.

Dans un souci de simplification et d'efficacité du traitement pénal, les infractions relatives au non-respect des conditions de validité ou d'usage du permis de conduire constituent désormais des contraventions de quatrième classe et entraînent un retrait de trois points du permis de conduire.

Depuis avril 2005, sont donc sanctionnées d'un retrait de trois points du permis de conduire, les infractions suivantes :

- la conduite d'un véhicule à moteur sans respecter une restriction d'usage mentionnée sur le permis de conduire ;
- la conduite d'un véhicule à moteur avec un permis non prorogé ;
- le fait de conduire, sans attestation délivrée par le préfet, au-delà de la date limite de validité de la visite médicale, les véhicules suivants : les taxis et les voitures de remise ; les ambulances ; les véhicules affectés au ramassage scolaire ; les véhicules affectés au transport public de personnes.

LES CATÉGORIES D'INFRACTIONS

Le fait marquant en 2005 est l'augmentation substantielle des excès de vitesse dans la répartition des infractions ayant entraîné un retrait de points.

Les retraits de points pour excès de vitesse représentent 65 % de toutes les infractions traitées en 2005 pour seulement 53 % en 2004. Elles atteignent le nombre de 2,3 millions et enregistrent une augmentation de 73 % (1,3 million en 2004). À l'intérieur de cette catégorie d'infractions, les excès de vitesse de moins de 20 km/h sont majoritaires avec 69 % et ceux de 50 km/h et au delà, minoritaires avec 1 %.

Cette progression s'explique par le déploiement des radars automatisés (fixes et embarqués) dont le nombre est passé de 400 fin 2004 à 1 000 au 31 décembre 2005.

La part relative des infractions liées à l'alcoolémie s'est en conséquence amoindrie passant de 5 à 3,5 % mais le nombre d'infractions traitées est en hausse de 122 000 en 2004 à 125 000 en 2005.

La part des infractions à l'obligation du port du casque et de la ceinture de sécurité a chuté de 16 à 9 % (406 000 en 2004 à 312 000 en 2005) et passe au troisième rang derrière le non-respect des règles de circulation qui augmente de 30 % (281 000 en 2004 à 366 000 en 2005). Ces règles de circulation concernent essentiellement l'usage d'un téléphone mobile au volant, le franchissement d'une ligne continue, la circulation en sens interdit et le non-respect des distances de sécurité.

L'inobservation des règles de priorité est en légère augmentation de 280 000 en 2004 à 300 000 en 2005 mais la part relative de ces infractions diminue de 11 à 8 %.

LES CLASSES DE CONTRAVENTIONS ET LES DÉLITS

En cas de dépassement inférieur à 50 km/h, le conducteur encourt en principe l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe et un retrait de un à quatre points. Ces contraventions restent majoritaires mais elles connaissent une baisse dans la répartition des infractions par classe passant de 86 à 62 %.

Cette baisse sensible est due à la nouvelle rédaction de l'article R. 413-14.1 du Code de la route issue du *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.

L'amende encourue est celle prévue pour les contraventions de la troisième classe si deux conditions sont remplies : l'excès de vitesse doit être inférieur à 20 km/h et avoir été commis sur des voies où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h. Cette disposition est applicable hors agglomération, mais aussi en agglomération, lorsque la vitesse maximale autorisée est plus importante que celle du droit commun.

Ce déclasserment contraventionnel de certains excès de vitesse vise à introduire une certaine proportionnalité dans les sanctions encourues en ce domaine.

Concrètement, « un petit excès de vitesse », dans les conditions sus-évoquées, peut être sanctionné d'une amende de 45 euros contre 90 euros auparavant et d'un retrait d'un point.

Cette modification réglementaire a généré l'entrée en force des contraventions de la troisième classe (900 000 soit 25 % des infractions ayant entraîné un retrait de point) notamment en raison du développement des radars automatiques.

Les contraventions de deuxième classe progressent de 217 000 en 2004 à 331 000 en 2005 mais leur part relative reste stable. Il s'agit essentiellement de l'usage d'un téléphone mobile au volant.

Les contraventions de cinquième classe sont en régression, passant de 20 000 en 2004 à 12 000 en 2005. Il s'agit principalement des excès de vitesse de 50 km/h au moins.

Les délits, en majorité des conduites sous l'emprise d'un état alcoolique, sont en très légère baisse de 104 000 en 2004 à 100 000 en 2005.

LES CONDUCTEURS SANCTIONNÉS

Comme les années précédentes, si les hommes sont majoritairement représentés dans les dossiers de retrait de points (73 %), la tendance est à une augmentation du nombre d'infractions commises par les femmes :

- en 2004, les femmes faisaient l'objet de 590 000 dossiers de retrait de points soit 23 % de l'ensemble ;
- en 2005, elles sont 971 000 soit 27 % de l'ensemble ce qui représente une progression de 64 % alors que l'augmentation n'est que de 34 % 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 62 % pour les femmes).

Le fait nouveau concerne les moins de 25 ans, tranche d'âge pourtant particulièrement touchée par la mortalité routière :

- si le nombre de dossiers traités pour les hommes de moins de 25 ans est en légère hausse passant de 427 000 en 2004 à 440 000 en 2005, leur part est en diminution de 22 à 17 % dans la pyramide des âges ;
- parallèlement, la part des hommes de 51-65 ans passent de 15 à 19 % (de 16 à 19 % pour les femmes) et celle des plus de 65 ans de 4 à 6 % avec une progression

importante de 106 % (de 79 000 en 2004 à 164 000 en 2005).

LES RETRAITS DE POINTS

Le nombre de retraits de points, en progression constante depuis deux ans : + 43 % en 2003 et + 44 % en 2004, marque le pas en 2005 avec seulement + 16 % : 7 460 000 points retirés en 2005 pour 6 440 000 en 2004.

Le décret n° 2004-1330 du 6 décembre 2004 précité a cependant renforcé les sanctions du grand excès de vitesse en augmentant le nombre de points retirés : il s'élève désormais à six contre quatre auparavant. Cette modification aura surtout des conséquences pour les conducteurs novices qui, titulaires d'un permis de conduire affecté d'un capital initial de six points, verront leur permis automatiquement invalidé en cas de contravention de grand excès de vitesse.

Avec le développement des radars automatisés, les infractions à un point sont en nette progression et passent au premier rang de l'ensemble des dossiers avec 45 % pour 25 % en 2004. Il s'agit principalement des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h.

En conséquence, les infractions à deux points (essentiellement l'usage du téléphone mobile au volant et les excès de vitesse entre 20 et 30 km/h), bien qu'en progression de 687 000 en 2004 pour 815 000 en 2005, passent de 27 à 23 %.

Les infractions à six points progressent de 115 000 en 2004 à 155 000 en 2005 et restent stables en pourcentage.

LES PERMIS INVALIDÉS

Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une augmentation significative depuis 2002. Cette évolution tient à la fois à l'augmentation des contrôles routiers et au renforcement des barèmes de retraits de points.

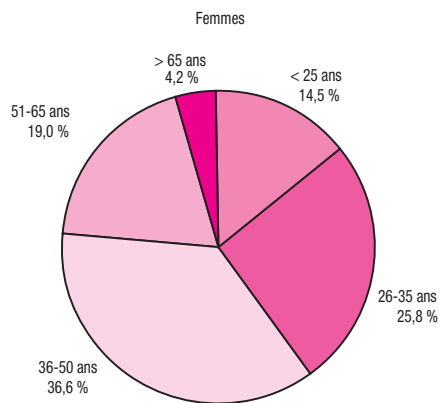
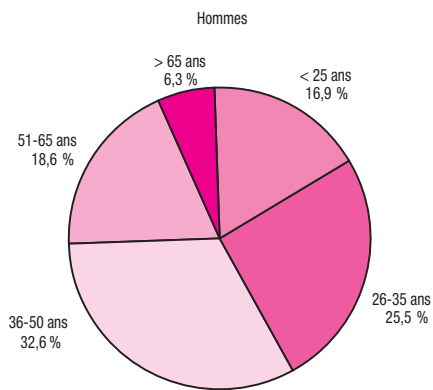
Même si le nombre de conducteurs n'ayant plus de points reste relativement marginal (moins de 2 pour 1 000 des conducteurs titulaires du permis de conduire en France), son évolution mérite une attention particulière.

Au cours de l'année 2005, on compte 54 242 dossiers de permis de conduire invalidés (au solde nul de points) soit une augmentation de 37 % par rapport à 2004. 95 % de ces permis étaient détenus par des hommes.

LES RÉTABLISSEMENTS DU NOMBRE INITIAL DE POINTS

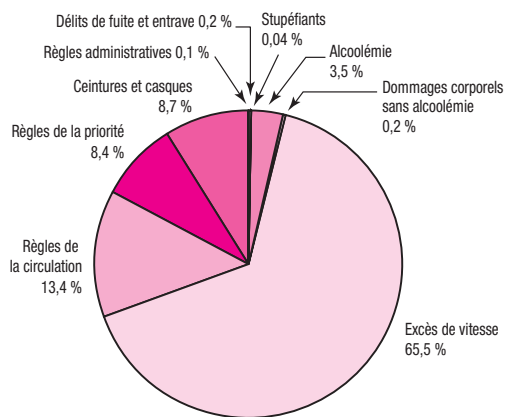
En 2005, 816 000 permis de conduire ont bénéficié d'un rétablissement du nombre initial de points, soit une très légère baisse par rapport à 2004 (825 600), consécutive à des augmentations respectives de 6 % et 10 % pour les années 2003 et 2002.

Répartition des dossiers traités par sexe et par âge en 2005

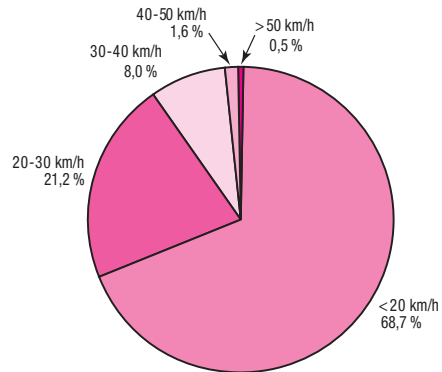


Usagers

Répartition des infractions inscrites au SNPC en 2005



Répartition des infractions vitesse inscrites au SNPC en 2005



LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS/LES STAGES/LES CENTRES

La reconstitution du nombre de points

La reconstitution du capital de points du conducteur se fait suivant trois modes :

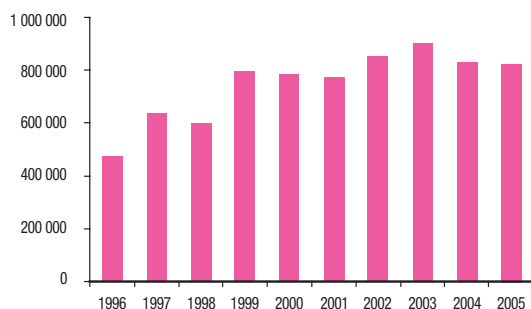
- la reconstitution totale du capital de points après un délai de trois ans ;
- la reconstitution partielle du capital de points après un stage de sensibilisation à la sécurité routière ;
- la ré-attribution de points après un délai de dix ans.

L'application de la règle des trois années passées sans commettre de nouvelle infraction entraînant retrait de points, a bénéficié, en 2005, à 815 952 conducteurs, soit une diminution de 1,2 % par rapport à 2004, prolongeant la tendance enregistrée par rapport à 2003 (-7,9 %). Cette baisse fait suite aux hausses de +10 % et +3 % enregistrées respectivement en 2002 et 2003.

Cette nouvelle orientation résulte vraisemblablement 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-dessous 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 ont instauré le système du permis probatoire qui marque une évolution fondamentale dans le dispositif du permis à points. Tout nouveau titulaire du permis de conduire voit son capital initial doté de six points pour une période probatoire de trois années (durée ramenée à deux ans pour les nouveaux conducteurs issus de la filière de l'apprentissage anticipé de la conduite – AAC)

Si au cours de cette période probatoire le conducteur voit son capital réduit de trois points ou plus suite à la commission d'une infraction, il doit obligatoirement suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière. Il

dispose d'une période de quatre mois pour se soumettre à cette obligation.

Le dispositif mis en œuvre à partir du 1^{er} mars 2004 n'avait pas permis d'en mesurer les effets sur la période des neuf mois suivants. L'année 2005 étant complète, le service du fichier national des permis de conduire a comptabilisé environ 17 400 conducteurs novices concernés par le système et 5 689 ont suivi le stage.

Les stages

En reconstitution partielle du capital de points

Après des hausses significatives enregistrées au cours des années 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 relevait un véritable « bond » : +92,5 % avec 67 449 stagiaires. L'année 2005 confirme cette progression rapide et continue avec un nombre de 99 795 stagiaires, soit un nouvel accroissement de +48 %.

Cette progression peut s'expliquer par :

- le renforcement de la réglementation au cours des années 2003 et 2004 ;
- le renforcement des contrôles opérés par les forces de l'ordre avec la mise en place depuis la fin de l'année 2003 d'un contrôle automatisé dont les effets ont commencé au cours de l'année 2004 et se sont confirmés en 2005 ;
- la politique volontariste dans ce domaine avec le déploiement de plus de 1 000 radars fixes et mobiles en 2005 ;
- le décret n° 2005-320 du 30 mars 2005 pris en application de la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004, relative au non-respect des conditions de validité ou d'usage du permis de conduire, constituant des contraventions de quatrième classe avec retrait de trois points.

En alternative aux poursuites judiciaires

Le nombre de stagiaires ayant fréquenté ces stages en 2005 s'élève à 12 557. En 2004, il était de 12 599. Il semble qu'un palier s'établisse après des baisses constantes dans les années antérieures et une inflexion brusque en 2004 par rapport à 2003 (-38,7 %).

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 131-35-1 et R. 132-45 du Code pénal. Le nombre de personnes ayant suivi ces stages était non significatif en 2004 (302). Il passe à 6 811 en 2005.

Les centres agréés

Leur nombre est de 1 204 au 31 décembre 2005, soit un accroissement de 20,7 % par rapport à 2004 où on recensait 997 centres, en augmentation déjà de 24,3 % par rapport à 2003.

Cette progression est due à la convergence de plusieurs facteurs : une augmentation sensible du nombre de

stagiaires venant volontairement recapitaliser des points au cours des années 2003 à 2005 ; l'anticipation de l'effet du permis probatoire pour les conducteurs novices et la percée des stagiaires venant dans le cadre judiciaire des peines complémentaires, sursis avec mise à l'épreuve, composition pénale, etc.

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 2005, 39 contrôles ont été réalisés dans ce cadre.

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.

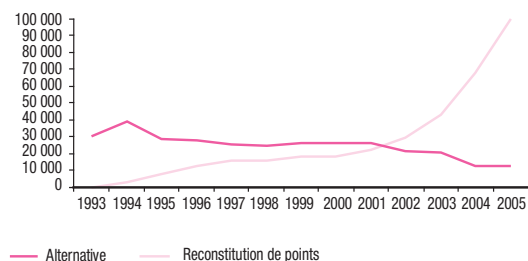
Il ressort de cette disposition que 1 157 conducteurs ont bénéficié de cette disposition en 2005, ils étaient 891 en 2004.

Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer utilement depuis 2000, l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

Thèmes	Années					
	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Dossiers traités	1 204 372	1 214 175	1 187 101	1 660 016	2 527 678	3 572 806
Points retirés	3 175 619	3 180 578	3 100 966	4 458 497	6 442 660	7 461 475
Permis invalidés	11 758	13 410	13 601	20 967	39 413	54 242
Rétablissement du quantum initial	779 656	768 398	847 126	896 167	825 624	815 952
Nombre de dossiers « conducteurs novices »	–	8 343	24 928	16 765	NS	17 393
Stages en « alternative »	468	495	407	257	175	246
Stages « mixtes » (alternative et permis à points)	1 939	2 080	1 965	2 270	1 641	1 613
Stages en « reconstitution du capital »	698	887	1 127	1 582	3 567	5 805
Stagiaires dans le cadre de l'alternative	26 016	26 971	21 267	20 570	12 599	12 557
Stagiaires « permis à points »						
– volontaires	18 631	19 931	21 054	35 028	67 449	99 795
– novices	–	2 600	8 236	8 325	NS	5 689
Stagiaires « justice »	–	–	–	–	302	6 811
Nombre de centres agréés	580	607	664	786	977	1 204
Contrôles effectués	6	21	14	12	27	39

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

Avertissement : les données de récidives (1993-2003) publiées dans le bilan de l'année dernière étaient erronées et sont rétablies dans la présente édition. Un retard de mise à disposition des données de l'info-centre explique l'absence de données pour les années 2004 et 2005.

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'infraction, 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.

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

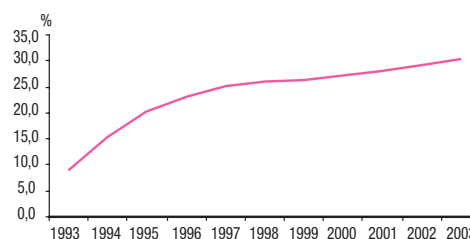
Source : DLPJA (données PV) et Info-centre (ONISR-SETRA).

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.

En constante progression, l'évolution de la récidive sur les dernières années, comparativement aux périodes précédentes, semble être caractérisée par un ralentissement.

Part de la récidive Infractions de récidive/total infractions *100



Le taux de récidive des infractionnistes

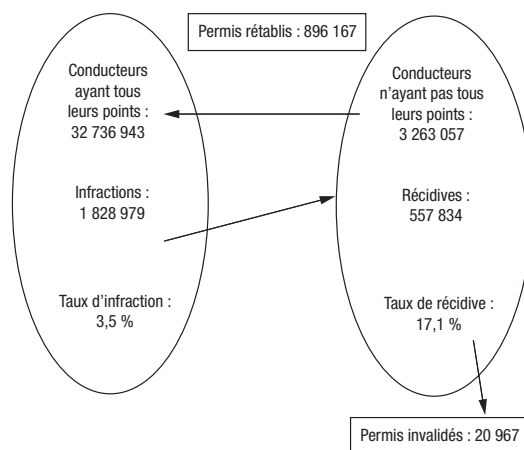
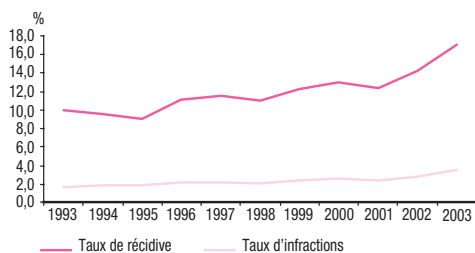
On s'intéresse maintenant au taux d'infractions des conducteurs ayant tous leurs points et de ceux qui ne les ont pas (taux de récidive). Pour cela il faut que nous

connaissons 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	58 335	588 153	3 295	0	584 858
1994	778 536	118 556	659 980	5 213	0	1 239 625
1995	824 268	166 370	657 898	8 443	49 408	1 839 672
1996	1 034 051	238 737	795 314	10 387	471 441	2 153 158
1997	1 054 382	265 127	789 255	11 055	635 532	2 295 826
1998	1 036 675	271 302	765 373	10 548	593 129	2 457 522
1999	1 186 426	311 731	874 695	10 548	789 827	2 531 842
2000	1 278 483	346 704	931 779	11 758	779 656	2 672 207
2001	1 221 042	342 398	878 644	13 410	768 398	2 769 043
2002	1 415 898	415 168	1 000 730	13 601	847 126	2 909 046
2003	1 828 979	557 834	1 271 145	20 967	896 167	3 263 057

(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 2004

Le 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'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 2003. Les données 2004 provisoires sont composées des condamnations inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2004 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 ».

40 % des condamnations prononcées en 2004 pour délit et contravention de cinquième classe sanctionnent des infractions de sécurité routière

En 2004, 239 178 condamnations ont sanctionné 305 918 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 40,2 % de l'ensemble des condamnations et 34,2 % de l'ensemble des délits et contraventions de cinquième classe sanctionnés par des condamnations. 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, la loi d'amnistie va diviser par deux le nombre de défauts d'assurance.

Les années 2001 et 2002 vont ressentir également les effets de la loi d'amnistie avec une baisse de 20 % des

défauts d'assurance. Si l'on fait abstraction de cette infraction, le nombre d'infractions à la sécurité routière sanctionnées a augmenté régulièrement depuis 2000 avec une forte accélération en 2003 (+ 7,5 % par rapport à 2002 hors défaut d'assurance). Cette hausse est due principalement à la conduite en état alcoolique (+ 10 000 infractions) et à la conduite sans permis (+ 8 000 infractions).

En 2004, si l'on exclut toujours les défauts d'assurance, le nombre d'infractions sanctionnées augmente plus faiblement (+ 0,6 %). Cette évolution résulte d'une part de la hausse de 4,8 % des infractions liées à l'alcool et de 18 % des conduites sans permis et d'autre part d'une baisse de 30 % des infractions de grand excès de vitesse et de 27 % des blessures involontaires non aggravées par l'alcool.

Globalement, sur les cinq dernières années, l'année 2004 présente le niveau le plus élevé tant en matière de nombre de condamnations prononcées que de nombre d'infractions sanctionnées.

Tableau 1 : Vue d'ensemble du contentieux de la circulation routière

	Nombre de condamnations					Nombre d'infractions sanctionnées				
	2004p	2003r	2002	2001	2000	2004p	2003r	2002	2001	2000
Toutes infractions de sécurité routière	239 178	231 744	204 202	218 351	232 673	305 918	293 034	253 571	268 714	272 855
Infractions sécurité routière aggravées par l'alcool ou les stupéfiants	118 368	113 493	104 141	107 969	112 771	123 659	117 977	107 914	111 318	116 146
Conduite en état alcoolique	114 604	109 853	100 128	103 791	108 461	119 428	114 003	103 623	106 851	111 324
<i>dont récidive de conduite en état alcoolique</i>	<i>14 968</i>	<i>13 789</i>	<i>11 603</i>	<i>11 383</i>	<i>10 967</i>	<i>15 991</i>	<i>14 590</i>	<i>12 265</i>	<i>11 923</i>	<i>11 484</i>
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	601	37				817	66			
Blessures involontaires avec ITT ≤ 3 mois	2 472	2 792	3 191	3 311	3 410	2 670	3 044	3 427	3 557	3 837
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois	374	412	430	473	501	423	464	472	516	568
Homicides involontaires	317	399	392	394	399	321	400	392	394	417
Infractions sécurité routière non aggravées par l'alcool	120 810	118 251	100 061	110 482	119 902	182 259	175 057	145 657	157 396	156 709
<i>Infractions résultant de la conduite</i>	<i>30 884</i>	<i>43 474</i>	<i>47 418</i>	<i>46 398</i>	<i>49 010</i>	<i>33 128</i>	<i>46 324</i>	<i>50 466</i>	<i>49 243</i>	<i>52 315</i>
Grand excès de vitesse	20 568	29 810	32 657	31 336	32 983	21 048	30 331	33 090	31 670	33 301
Récidive de grand excès de vitesse	99	79	54	37	17	102	84	55	37	17
Blessures involontaires	9 015	12 326	13 395	13 711	14 575	10 744	14 627	15 973	16 222	17 537
Homicides involontaires	1 202	1 259	1 312	1 314	1 435	1 234	1 282	1 348	1 314	1 460
<i>Infractions « papiers »</i>	<i>70 868</i>	<i>55 057</i>	<i>34 285</i>	<i>46 971</i>	<i>53 363</i>	<i>118 064</i>	<i>97 659</i>	<i>66 624</i>	<i>81 860</i>	<i>88 005</i>
Conduite d'un véhicule sans permis	22 865	18 242	14 672	12 564	12 319	40 922	35 307	28 893	26 786	25 849
Récidive de conduite sans permis	2 122	1 826	1 207	1 015	888	2 876	2 823	1 883	1 573	1 365
Conduite malgré suspension du permis	7 938	5 564	4 584	4 420	4 563	13 973	10 744	9 188	8 619	8 717
Défaut d'assurance	36 954	28 381	12 850	28 541	35 214	58 024	46 588	24 510	43 505	50 695
Défaut de plaques ou fausses plaques	989	1 044	972	431	379	2 269	2 197	2 150	1 377	1 379
<i>Infractions visant à échapper au contrôle</i>	<i>18 454</i>	<i>18 805</i>	<i>17 798</i>	<i>16 550</i>	<i>16 897</i>	<i>30 193</i>	<i>29 954</i>	<i>27 876</i>	<i>25 610</i>	<i>15 622</i>
Délit de fuite	7 574	8 267	8 386	8 116	8 595	10 484	11 101	11 101	10 813	11 113
Refus d'obtempérer	8 569	8 169	6 818	5 985	5 962	14 479	13 659	11 390	9 876	9 831
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 602	1 552	1 533	1 448	1 355	4 493	4 316	4 239	3 838	3 628
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	709	817	1 061	1 001	985	737	878	1 146	1 083	1 050
<i>Autres infractions de circulation routière</i>	<i>604</i>	<i>915</i>	<i>560</i>	<i>563</i>	<i>632</i>	<i>874</i>	<i>1 120</i>	<i>691</i>	<i>683</i>	<i>767</i>

Source : ministère de la Justice – SDESD – exploitation statistique du casier judiciaire.

p : chiffres provisoires.

r : chiffres corrigés par rapport à l'édition précédente.

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 38,6 %, 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 10,8 %. Enfin, les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le dernier groupe avec 9,9 % des infractions (délit de fuite, refus de se soumettre aux vérifications).

L'ALCOOL CONSTITUE LE FONDEMENT DE SIX DÉLITS ROUTIERS SUR DIX

Les infractions relatives à l'état alcoolique sont très nombreuses (elles incluent depuis 2003 les infractions à la sécurité routière aggravées par l'usage de stupéfiants). Constatées sur simple contrôle préventif ou à la suite

d'un accident corporel, la conduite en état alcoolique est l'élément constitutif de quatre catégories d'infractions : la conduite en état alcoolique simple (qui comprend aussi la récidive et la conduite en ayant fait usage de stupéfiants), l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique et les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. En regroupant ces quatre catégories, on obtient 123 659 infractions sanctionnées en 2004, ce qui représente 60,0 % 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 118 368 condamnations (cf. tableau 1 *supra*).

Près de 115 000 condamnations pour simple conduite en état alcoolique

Près de 115 000 condamnations pour conduite en état alcoolique (CEA) sans atteinte corporelle ont été prononcées en 2004 par les juridictions pénales, ce qui représente le niveau le plus élevé jamais atteint. 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. Les années 2001 et 2002 se sont situées en net recul compensé par la

forte augmentation de 2003 (+ 9,7 %). Avec 114 604 condamnations, l'année 2004 continue la progression (+ 4,3 % par rapport à 2003).

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	109 853	3 204	399	113 456
2004p	114 604	2 846	317	117 767

Source : ministère de la Justice – SDESD – Exploitation statistique du casier judiciaire.

* non compris les condamnations pour conduite sous l'empire de stupéfiants (601 en 2004).

p : chiffres provisoires.

En 2004, la part de la conduite en état alcoolique dans l'ensemble des condamnations prononcées pour délits représente 23,5 %. Ce contentieux arrive à égalité avec l'ensemble des vols recels (23,3 %) et loin devant les coups et violences volontaires (9,5 %) et les autres domaines d'infractions qui ne dépassent pas 5 % de l'ensemble des délits. L'importance de ce contentieux reflète la réponse pénale donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage systématique entreprise par la police et la gendarmerie.

Les condamnations pour récidive de conduite en état alcoolique représentent 13,0 % du total des condamnations pour simple CEA. Le nombre de condamnés en état de récidive s'accroît chaque année (8 395 en 1997, 11 844 en 2002 et 14 968 en 2004), conséquence logique de l'intensité de la répression de l'alcool au volant.

Enfin depuis 2003 apparaissent les condamnations pour conduite sous l'empire de stupéfiants, au nombre de 601 en 2004.

Des infractions associées dans 18 % des condamnations

Sur les 114 604 condamnations pour conduite en état alcoolique (hors blessures et homicides involontaires par conducteur en état alcoolique), 94 473, soit un peu plus de 82 %, ne sanctionnent que cette infraction.

Dans les 20 131 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps : 24 881 délits (dont 19 288 de circulation routière) et 3 439 contraventions de cinquième classe (dont 3 105 de circulation routière).

Tableau 3 : Infractions associées à la conduite en état alcoolique dans les condamnations prononcées en 2004

	Nombre	%
Toutes condamnations pour CEA	114 604	100,0
– condamnations pour infraction unique	94 473	82,4
– condamnations pour infractions multiples	20 131	17,6
Toutes infractions associées à la CEA	28 320	100,0
Tous délits	24 881	87,9
Délits de circulation routière	19 288	68,1
dont :		
délits « papiers »	12 839	45,3
– conduite malgré suspension du permis	4 356	15,4
– récidive de conduite sans permis	253	0,9
– conduite d'un véhicule sans permis	1 812	6,4
– défaut d'assurance	6 418	22,7
délits « contrôle »	6 109	21,6
– délit de fuite	1 353	4,8
– refus d'obtempérer	2 613	9,2
– refus de vérification de l'état alcoolique	2 143	7,6
Autres délits	5 593	19,7
dont :		
– outrage à agent	1 141	4,0
– rébellion	825	2,9
– coups et violences volontaires	364	1,3
Toutes contraventions	3 439	12,1
Contraventions de circulation routière	3 105	11,0
dont :		
contraventions « papiers »	2 950	10,4
– défaut d'assurance	28	0,1
– conduite d'un véhicule sans permis	2 922	10,3

Source : ministère de la Justice – SDESD – exploitation statistique du casier judiciaire.

Lecture : 28 320 infractions sont associées à une conduite en état alcoolique dans les 20 131 condamnations sanctionnant plusieurs infractions.

Les délits associés les plus fréquents sont :

- les délits « papiers » (45,3 %) principalement constitués de conduite malgré suspension du permis et de défaut d'assurance ;
- les refus de se soumettre au contrôle : 21,6 % ;
- des délits relevant d'autres secteurs infractionnels : des outrages et rébellions (6,9 %) ou des coups et violences volontaires (1,3 %).

Du fait de la correctionnalisation de la conduite sans permis et du défaut d'assurance, le nombre de contraventions de cinquième classe associées s'est beaucoup réduit. Globalement, délits et contraventions regroupés, la conduite sans permis de conduire constitue un tiers des infractions associées à la conduite en état alcoolique.

Des peines d'amende plus fréquentes

En 2004, une peine d'emprisonnement a été prononcée à l'encontre 54,3 % des condamnés pour simple CEA. Le conducteur est condamné à un emprisonnement en tout ou partie ferme dans 8 % des cas, il bénéficie d'un sursis total dans 46,3 % des condamnations. La durée moyenne de l'emprisonnement ferme est de 3,6 mois. L'emprisonnement avec sursis total est trois fois sur dix accompagné d'une mise à l'épreuve.

Les autres peines sont l'amende (32,1 %) et les mesures de substitution (13,3 %). Les peines de substitution sont à près des trois quarts des mesures restrictives du permis de conduire : la suspension en représente à elle seule 66 %, l'annulation 8,1 %. Le travail d'intérêt général et les jours-amendes complètent ce type de peines avec respectivement 4,8 % et 18,4 %.

Tableau 4 : Nature des peines principales pour simple conduite en état alcoolique en 2004

	Toutes condamnations pour simple CEA		Condamnations pour CEA infractions uniques		Condamnations pour CEA infractions multiples		dont condamnations pour récidive de CEA	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations	114 604	100,0	94 473	100,0	20 131	100,0	14 968	100,0
Emprisonnement	62 243	54,3	45 684	48,4	16 559	82,3	12 509	83,6
Ferme	6 244	5,4	2 526	2,7	3 718	18,5	2 740	18,3
Sursis partiel	2 920	2,5	1 007	1,1	1 913	9,5	1 794	12,0
– simple	108	0,1	34	0,0	74	0,4	26	0,2
– probatoire	2 812	2,5	973	1,0	1 839	9,1	1 768	11,8
Sursis total	53 079	46,3	42 151	44,6	10 928	54,3	7 975	53,3
– simple	37 235	32,5	30 413	32,2	6 822	33,9	1 810	12,1
– probatoire	14 611	12,7	10 964	11,6	3 647	18,1	5 711	38,2
– TIG	1 233	1,1	774	0,8	459	2,3	454	3,0
Amende	36 826	32,1	35 107	37,2	1 719	8,5	865	5,8
Peines de substitution	15 235	13,3	13 416	14,2	1 819	9,0	1 591	10,6
dont :								
– suspension de permis de conduire	10 056	8,8	9 365	9,9	691	3,4	14	0,1
– TIG	735	0,6	503	0,5	232	1,2	185	1,2
– jours-amendes	2 797	2,4	2 201	2,3	596	3,0	792	5,3
– interdiction permis de conduire	1 230	1,1	1 047	1,1	183	0,9	552	3,7
Mesure éducative	102	0,1	75	0,1	27	0,1		
Dispense de peine	198	0,2	191	0,2	7	0,0	3	0,0

Source : ministère de la Justice – SDES – exploitation statistique du casier judiciaire.

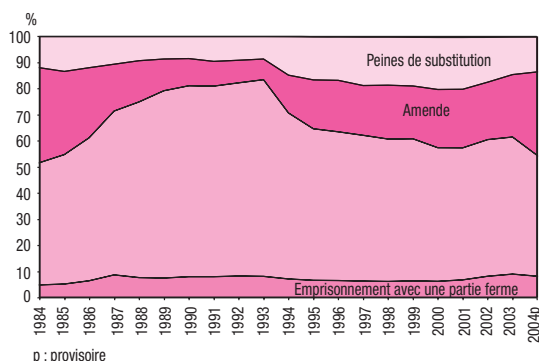
L'année 2004 se présente comme une année de moins grande sévérité par rapport à 2003 qui était une année assez exceptionnelle de ce point de vue : les emprisonnements sont moins fréquents (– 6 points) au profit des amendes (+ 8 points). Les peines de substitution diminuent (– 1point).

Parallèlement, la durée moyenne d'emprisonnement semble s'être stabilisée en 2004 par rapport à 2003, passant de 3,5 mois à 3,6 mois. Cette durée avait augmenté régulièrement depuis 1994.

Le nombre d'amendes augmente de 49 % par rapport à 2003, et leur montant moyen est en hausse : 336 euros en 2003 et 352 euros en 2004.

Par ailleurs, six cents condamnations ont sanctionné une conduite sous l'empire de stupéfiants. L'emprisonnement, le plus souvent avec sursis partiel constitue la moitié des peines, amendes et mesures de substitution se partageant l'autre moitié.

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.

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (17,6 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 82,3 % des condamnations pour infractions.

Il en est de même en cas de récidive, la part des peines d'emprisonnement passe à 83,6 % ; celle des emprisonnements avec une partie ferme à 30,3 %, enfin celle des emprisonnements avec sursis total probatoire ou TIG atteint 41,2 %. Au sein des mesures restrictives du permis de conduire les annulations dominent.

Que ce soit en matière de simple CEA ou de CEA avec facteurs aggravants les juges ont fait évoluer les sanctions prononcées. Ainsi globalement les emprisonnements sont moins fréquents que l'année précédente et les amendes plus fréquentes.

Dans les cas où la conduite en état alcoolique est aggravée, les quantum 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 77 jours en cas d'infraction unique, passe à 114 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 427 euros en cas de récidive et à 435 euros en cas d'infractions multiples (348 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 une mesure restrictive du permis de conduire accompagne quasi systématiquement la peine principale (emprisonnement et amende) et une amende s'ajoute à près de la moitié des peines d'emprisonnement avec sursis total simple.

Les tribunaux correctionnels ont jugé les auteurs de conduite en état alcoolique dans un délai moyen de 4,5 mois à comparer à un peu moins de dix mois pour l'ensemble des délits. Même si cette durée est en hausse par rapport à 2003 le contentieux de la conduite en état alcoolique reste celui qui est traité dans les délais les plus brefs. Les tribunaux ont depuis longtemps su répondre à l'augmentation massive du nombre de poursuites pour CEA en organisant des audiences consacrées exclusivement à ce contentieux. En 2004, la moitié des condamnations ont été prononcées trois mois après l'infraction, et 90 % en moins de dix mois.

Des condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique en baisse continue

En 2004, 2 846 condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont été prononcées soit 11 % de moins qu'en 2003 (3 204). Depuis 1992, le nombre de condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique baisse chaque année et on atteint en 2004 le niveau le plus faible jamais enregistré (cf. tableau 2 *supra*).

Parallèlement, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur non aggravées par l'état alcoolique baissent de façon encore plus sensible (- 27 %), passant de 12 326 condamnations en 2003 à 9 015 en 2004.

Sur les 2 846 condamnations pour blessures avec CEA, 734 sanctionnent plusieurs infractions.

Tableau 5 : Infractions associées aux blessures volontaires par conducteur en état alcoolique en 2004

	Infractions associées à l'ensemble des blessures involontaires		dont infractions associées aux blessures involontaires avec ITT > 3 mois	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique	2 846	100,0	374	100,0
<i>Condamnations pour infraction unique</i>	2 112	74,2	222	59,4
<i>Condamnations pour infraction multiple</i>	734	25,8	152	40,6
Toutes infractions associées	1 057	100,0	196	100,0
Tous délits	953	90,2	185	94,4
dont :				
délits « contrôle »	213	20,2	28	14,3
– délit de fuite	163	15,4	23	11,7
– refus d'obtempérer	26	2,5	3	1,5
– refus de vérification de l'état alcoolique	24	2,3	2	1,0
délits « conduite »	101	9,6	96	49,0
<i>blessures involontaires</i>	101	9,6	96	49,0
délits « papiers »	332	31,4	7	3,6
– conduite malgré suspension du permis	60	5,7	4	2,0
– défaut de plaques ou fausses plaques	3	0,3	0	0,0
– récidive de conduite sans permis	3	0,3	0	0,0
– conduite d'un véhicule sans permis	30	2,8	3	1,5
– défaut d'assurance	236	22,3	0	0,0
Toutes contraventions	104	9,8	11	5,6
dont :				
contraventions « papiers »	83	7,9	7	3,6

Source : ministère de la Justice – SDESD – exploitation statistique du casier judiciaire.

Lecture : 1 057 infractions sont associées à des blessures involontaires par conducteur en état alcoolique dans les 734 condamnations pour infractions multiples.

Les 1 057 infractions associées dans ces condamnations sont essentiellement des délits dont 70 % relèvent du domaine routier : infractions destinées à faire obstacle au contrôle, défauts d'assurance, autres blessures involontaires ou encore conduite sans permis ou malgré suspension.

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 2004, l'emprisonnement est prononcé dans 86,8 % (54 % pour la simple CEA).

Tableau 6 : Nature des peines principales pour blessures volontaires par conducteur en état alcoolique en 2004

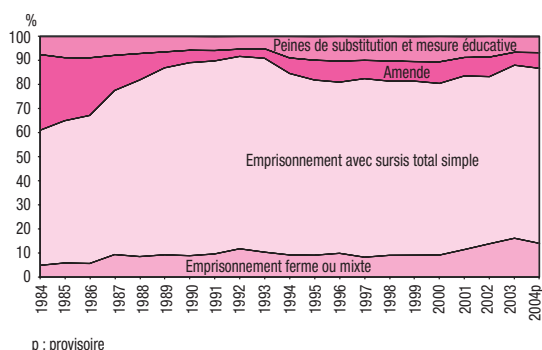
	Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique					
	Toutes condamnations		Blessures involontaires avec ITT > 3 mois		Blessures involontaires et infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	2 846	100,0	374	100,0	734	100,0
Emprisonnement	2 469	86,8	349	93,3	686	93,5
Ferme	181	6,4	32	8,6	98	13,4
Sursis partiel	213	7,5	64	17,1	141	19,2
– simple	46	1,6	28	7,5	32	4,4
– probatoire	167	5,9	36	9,6	109	14,9
Sursis total	2 075	72,9	253	67,6	447	60,9
– simple	1 623	57,0	208	55,6	314	42,8
– probatoire	411	14,4	42	11,2	118	16,1
– TIG	41	1,4	3	0,8	15	2,0
Amende	187	6,6	18	4,8	18	2,5
Peines de substitution	188	6,6	7	1,9	30	4,1
dont :						
– suspension de permis de conduire	116	4,1	3	0,8	12	1,6
– TIG	19	0,7	1	0,3	4	0,5
– jours-amendes	26	0,9	1	0,3	6	0,8
– interdiction permis de conduire	23	0,8	2	0,5	7	1,0
Mesure éducative	1	0,0	0	0,0	0	0,0
Dispense de peine	1	0,0	0	0,0	0	0,0

Source : ministère de la Justice – SDSED – exploitation statistique du casier judiciaire.

L'emprisonnement ferme ou mixte apparaît dans 13 % des peines (8 % pour la simple CEA) pour une durée moyenne de 5,5 mois soit deux mois de plus que pour une CEA seule.

Les amendes et les peines de substitution avec chacune 6,6 % des peines sont respectivement cinq fois et deux fois moins fréquentes que dans les condamnations pour simple CEA et ceci au profit de l'emprisonnement avec sursis total qui est prononcé dans 73 % des condamnations alors qu'il ne représente que 46,3 % des condamnations pour simple conduite en état alcoolique.

Nature des peines prononcées pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique



p : provisoire

Comme pour la simple conduite en état alcoolique, l'emprisonnement ferme ou mixte avec 13,9 % occupe une place moins importante qu'en 2004 (16,4 %) retrouvant ainsi son niveau de 2002.

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 25,7 % et à 32,6 % avec un quantum moyen de six à sept mois. Dans ces situations les juges ont en revanche allourdi les peines par apport à 2003 en prononçant davantage d'emprisonnements fermes et en allongeant les quantums.

D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales. Comme pour la CEA la quasi totalité des peines sont accompagnées d'une mesure restrictive du permis de conduire : suspension de permis (48 %) ou annulation du permis (53 %) selon la gravité des blessures. L'amende s'ajoute à un emprisonnement sur trois mais quand la condamnation sanctionne d'autres infractions que les seules blessures involontaires, elle est présente une fois sur deux.

Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : de la prison ferme pour trois condamnés sur quatre

En 2004, 317 homicides involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnés par une condamnation ce qui représente 20 % de l'ensemble des homicides involontaires par conducteur. Ce nombre est en diminution constante depuis 1992 (- 20 % entre 2003 et 2004) ; les condamnations pour homicide involontaire non aggravé par l'état alcoolique (1 202 condamnations) ont baissé de 4,5 % sur la même période.

Sur les 317 condamnations, seules 135 (soit 43 %) ne sanctionnent que cette seule infraction. Dans les 182 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.

Un emprisonnement ferme dans plus de trois condamnations sur quatre

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 prononcées pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique en 2004

	Homicides involontaires en état alcoolique		dont	
	Nombre	%	homicides involontaires et infractions multiples	
			Nombre	%
Toutes peines principales	317	100,0	182	100,0
Emprisonnement	314	99,1	181	99,5
Ferme	41	12,9	30	16,5
Sursis partiel	202	63,7	128	70,3
– simple	91	28,7	59	32,4
– probatoire	111	35,0	69	37,9
Sursis total	71	22,4	23	12,6
– simple	64	20,2	20	11,0
– probatoire	6	1,9	3	1,6
– TIG	1	0,3	0	0,0
Amende	0	0,0	0	0,0
Peines de substitution	3	0,9	1	0,5
Interdiction du permis de conduire	3	0,9	1	0,5

Source : ministère de la Justice – SDESD – exploitation statistique du casier judiciaire.

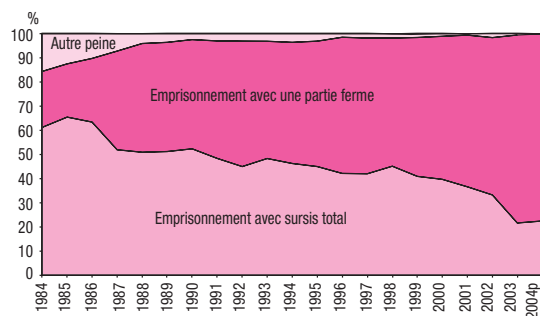
Les emprisonnements comportant une partie ferme sont beaucoup plus fréquents que pour les autres infractions, ils représentent 76,6 % des peines infligées. La durée moyenne de la partie ferme de ces peines est de 16,8 mois soit près de trois mois de plus qu'en 2003. Les amendes et les peines de substitution sont quasiment inexistantes en tant que peines principales.

Si l'homicide involontaire est accompagné d'autres infractions, les sanctions vont être encore alourdies ; l'emprisonnement ferme touche alors près de 87 % des condamnés et le quantum ferme est de 18,4 mois soit quatre mois de plus qu'en 2003.

Toutes les condamnations comportent au moins deux peines : l'annulation de permis représente 87 % des mesures associées et l'amende 13 %.

La durée moyenne des procédures en cas d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique s'établit à quatorze mois en 2004.

Nature des peines prononcées pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique



p : provisoire

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 aggravés par l'état alcoolique (33,1 %), d'autre part l'infraction de grand excès de vitesse (66,9 %). Quand plusieurs infractions sont sanctionnées par 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 30 884 condamnations diffère selon que l'on sanctionne les auteurs d'accidents corporels ou les conducteurs en simple grand excès de vitesse¹⁹. À l'encontre de ces derniers les juges prononcent une amende dans 97,1 % des cas, une

mesure de suspension de permis de conduire dans 2,6 % et une dispense de peine dans 0,1 %. Le montant moyen des amendes est de 394 euros. Quand une amende est prononcée à titre principal, une suspension de permis de conduire y est associée dans 85 % des cas.

Tableau 8 : Nature des peines principales prononcées pour infractions relevant de la conduite en 2004

	Condamnations pour infraction relevant de la conduite							
	Homicides involontaires par conducteur		Blessures involontaires par conducteur ITT > 3 mois		Blessures involontaires par conducteur ITT ≤ 3 mois		Excès de grande vitesse*	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	1 202	100,0	5 829	100,0	3 186	100,0	20 667	100,0
Emprisonnement	1 112	92,5	2 239	38,4			25	0,1
Ferme	45	3,7	178	3,1			3	0,0
Sursis partiel	174	14,5	132	2,3				
– simple	108	9,0	39	0,7				
– probatoire	66	5,5	93	1,6				
Sursis total	893	74,3	1 929	33,1			22	0,1
– simple	858	71,4	1 746	30,0			21	0,1
– probatoire	27	2,2	137	2,4				
TIG	8	0,7	46	0,8			1	0,0
Amende	25	2,1	2 181	37,4	2 655	83,3	20 076	97,1
Peines de substitution	57	4,7	1 337	22,9	493	15,5	536	2,6
dont :								
– suspension de permis de conduire	34	2,8	1 193	20,5	480	15,1	531	2,6
– interdiction permis de conduire	21	1,7	33	0,6	0	0,0	1	0,0
– jours-amendes	0	0,0	46	0,8	0	0,0	3	0,0
– TIG	0	0,0	45	0,8	9	0,3		
Mesure éducative	1	0,1	26	0,4	15	0,5		
Dispense de peine	7	0,6	46	0,8	23	0,7	30	0,1

Source : ministère de la Justice – SDESD – exploitation statistique du casier judiciaire.
* y compris 99 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.

Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (1 202 condamnations), le condamné est sanctionné par un emprisonnement dans 92,5 % des cas (comme en 2003) et dans 18,2 % il comporte une partie ferme d'une durée moyenne de 15,4 mois. Amendes et peines de substitution prononcées à titre principal sont rares : respectivement 2,1 % et 4,7 %. En revanche elles viennent alourdir les autres sanctions : 25 % des emprisonnements s'accompagnent d'une amende et une mesure de suspension ou d'annulation du permis de conduire s'ajoute presque systématiquement aux peines prononcées à titre principal.

Les blessures les plus graves (ITT > trois mois) sont des délits relevant aussi du tribunal correctionnel et sanctionnés par une peine d'emprisonnement dans 38,4 % des condamnations (39 % en 2003). La plupart de ces peines sont assorties d'un sursis total, 5,4 % comportent une partie ferme. Les autres peines sont des amendes (37,4 %) et des mesures de substitution (23 %). Le montant moyen des amendes est de 393 euros

(444 euros en 2003), les peines de substitution sont pour l'essentiel des suspensions de permis de conduire (89 %), dans une moindre mesure des annulations (2,5 %), des jours amendes (3,4 %) et des TIG (3,4 %).

Des suspensions de permis de conduire et des amendes viennent par ailleurs s'ajouter aux peines prononcées à titre principal.

Enfin plus de 3 000 condamnations pour blessures involontaires par conducteur avec ITT ≤ trois mois ont été prononcées par le tribunal de police en 2004. Pour sanctionner cette contravention de cinquième classe les juges ont prononcé 2 655 amendes et 493 mesures de substitution, essentiellement des suspensions de permis de conduire. Le montant moyen des amendes est de 311 euros (en hausse par rapport à 2003). Une suspension de permis de conduire accompagne près de 70 % des amendes 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

19. Les grands excès de vitesse sont pour l'essentiel des contraventions de cinquième classe.

fermes par quatre pour les homicides et par cinq pour les blessures. Les quantums moyens restent en revanche sensiblement les mêmes avec ou sans alcool.

La durée des procédures est de 19 mois pour les homicides et 13,6 mois pour les blessures involontaires délictuelles. Devant le tribunal de police, elle est de 10 mois pour les excès de vitesse mais de 16,7 mois pour les blessures légères.

LES INFRACTIONS DE TYPE « PAPIERS »

Les infractions de type « papiers » regroupent à la fois la conduite sans permis, le défaut d'assurance, la conduite malgré suspension du permis et le défaut de plaques. Depuis mars 2004 la conduite sans permis et le défaut

d'assurance figurent au nombre des délits. Malgré cette correctionnalisation et du fait des délais de procédure, les condamnations prononcées en 2004 sanctionnent encore un nombre important de contraventions de cinquième classe, c'est-à-dire des faits commis antérieurement au 12 mars 2004. Les infractions « papiers » sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation.

Les amendes sont nombreuses et constituent 78,8 % des peines et leur montant moyen est de 396 euros. L'emprisonnement apparaît dans 13,7 % des peines réparti pour moitié entre emprisonnement ferme ou mixte et sursis total. Les peines de substitution (suspension ou annulation du permis de conduire) sont peu nombreuses (6,5 %) du fait même de la nature des infractions ; en effet, la moitié 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 2004

	Condamnations pour infractions « papiers »		Condamnations pour obstacle au contrôle	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	70 868	100,0	18 454	100,0
Emprisonnement	9 688	13,7	10 021	54,3
Ferme	4 584	6,5	2 602	14,1
Sursis partiel	504	0,7	450	2,4
– simple	48	0,1	82	0,4
– probatoire	456	0,6	368	2,0
Sursis total	4 600	6,5	6 969	37,8
– simple	3 105	4,4	5 512	29,9
– probatoire	969	1,4	1 074	5,8
– TIG	526	0,7	383	2,1
Amende	55 840	78,8	4 581	24,8
Peine de substitution	4 611	6,5	3 415	18,5
dont :				
– suspension de permis de conduire	1 934	2,7	2 158	11,7
– interdiction de permis de conduire	387	0,5	148	0,8
– jours-amendes	1 392	2,0	692	3,7
– TIG	501	0,7	358	1,9
Mesure éducative	499	0,7	325	1,8
Dispense de peine	230	0,3	112	0,6

Source : ministère de la Justice – SDESD – exploitation statistique du casier judiciaire.

La durée moyenne des procédures varie de 4,6 mois en cas de conduite sans permis devant le tribunal correctionnel à dix mois en cas de défaut de permis ou d'assurance devant le tribunal de police.

DES SANCTIONS SÉVÈRES POUR LES INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE

Les infractions destinées à faire obstacle à un contrôle sont 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 », et un quart appartiennent à d'autres domaines : mise en danger d'autrui, outrage à agent et rébellion. La nature des peines prononcées dans les 18 454 condamnations se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions. Les emprisonnements sont prononcés dans 54,3 % des cas et les emprisonnements fermes dans 16,5 % des condamnations, comme en 2003. Les amendes sont prononcées une fois sur quatre et les peines de substitution dans 18,5 % des condamnations. Le montant moyen des amendes s'établit à 415 euros et atteint jusqu'à 3 000 euros.

Tableau 10 : Caractéristiques des condamnés pour infractions à la sécurité routière en 2004

	Tous condamnés pour infraction à la sécurité routière		Tous condamnés pour conduite en état alcoolique		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	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Tous condamnés	239 178	100,0	114 604	100,0	14 968	100,0	2 846	100,0	317	100,0
Hommes	220 329	92,1	106 731	93,1	14 363	96,0	2 627	92,3	295	93,1
Femmes	18 849	7,9	7 873	6,9	605	4,0	219	7,7	22	6,9
Français	195 842	81,9	101 778	88,8	13 649	91,2	2 576	90,5	291	91,8
Étrangers	23 058	9,6	8 855	7,7	1 131	7,6	241	8,5	22	6,9
Non déclarés	20 278	8,5	3 971	3,5	188	1,3	29	1,0	4	1,3
Mineurs	1 508	0,6	144	0,1	1	0,0	14	0,5	2	0,6
18-19 ans	15 593	6,5	2 609	2,3	52	0,3	159	5,6	28	8,8
20-24 ans	50 384	21,1	15 909	13,9	1 389	9,3	562	19,7	82	25,9
25-29 ans	36 980	15,5	15 614	13,6	2 125	14,2	460	16,2	53	16,7
30-39 ans	60 771	25,4	32 860	28,7	4 867	32,5	752	26,4	74	23,3
40-59 ans	66 719	27,9	43 448	37,9	6 087	40,7	790	27,8	71	22,4
60 ans et plus	7 223	3,0	4 020	3,5	447	3,0	109	3,8	7	2,2
Âge moyen	34 ans		37,3 ans		38,3 ans		34,6 ans		31,3 ans	

Source : ministère de la Justice – SDSSE – exploitation statistique du casier judiciaire.

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 2004 sensiblement les mêmes qu'en 2003. L'individu moyen qui commet ce type d'infraction est un homme français âgé d'environ 34 ans.

Avec moins de 8 % des condamnés, les femmes sont sous-représentées dans le contentieux de la circulation routière, alors qu'elles représentent en moyenne 9,4 % de l'ensemble des condamnés pour délit ou contravention de cinquième classe et jusqu'à 19 % des condamnés pour vol simple. Cette faiblesse du taux de féminité s'accuse encore quand on considère la conduite en état alcoolique (6,9 % des condamnés sont des femmes), le défaut de permis (4,7 %) ou la conduite sous l'empire de stupéfiants (2,8 %). En revanche, la part des femmes tourne autour des 22 % pour toutes les atteintes involontaires aux personnes non aggravées par l'alcool.

Près de 82 % des condamnés sont français ce qui représente une part légèrement 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 (88,8 %) ou sous l'empire de stupéfiants (94,5 %).

Les condamnés pour infraction routière sont en moyenne plus âgés que l'ensemble des condamnés : 34 ans contre 31,8 ans. Les 40 ans et plus représentent 30 % des contrevenants contre 24,4 % dans l'ensemble des condamnés. Les auteurs de conduite en état alcoolique se caractérisent par un âge moyen plus élevé (37,3 ans).

Si l'on observe les condamnés pour conduite sous l'empire de la drogue, on constate qu'ils sont nettement plus jeunes puisque leur âge moyen est de 23,4 ans avec 20 % de jeunes âgés de moins de 20 ans et 53,4 % de jeunes dont l'âge est compris entre 20 et 24 ans.

Quand on isole les récidivistes de conduite en état alcoolique, ces traits caractéristiques s'accroissent. En effet, la part des hommes (96 %), tout comme celle des Français (91,2 %) et l'âge moyen à la commission de l'infraction (38,3 ans) augmentent.

En revanche les condamnés pour homicide ou blessures involontaires en état alcoolique sont plus jeunes que les simples conducteurs en état alcoolique : 31,3 ans pour les homicides et 34,6 ans pour les blessures.

Les jeunes de moins de 25 ans représentent la moitié des condamnés pour défaut de permis de conduire (contre 14 % pour la CEA).



Comparaisons



C 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 ».

Progressivement, depuis 1968, la définition du tué à trente jours s'est imposée dans la plupart des pays de l'Union européenne.

Jusqu'en 2004, 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 jusqu'en 2004 revu à 1,069 à partir de 2005 pour estimer le nombre de tués à trente jours.

En 2005, la France a adopté la définition internationale.

RÉSULTATS DÉFINITIFS 2005

Les résultats définitifs des pays européens de l'année 2005 ne seront disponibles qu'au milieu de l'année 2006. Dès que ces chiffres seront parus, ils seront diffusés sur Internet sur le site de la sécurité routière : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire.

Attention ! Depuis le 1^{er} mai 2004, l'Union européenne compte vingt-cinq États membres suite à l'entrée officielle des dix États suivants : Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Tchéquie, Slovaquie et Slovénie.

COMPARAISON 2004/2003

	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)		
	2004	2003	Évolution	2004	2003	Évolution
Allemagne	339 310	354 534	- 4,3 %	5 842	6 613	- 11,7 %
Autriche	42 657	43 426	- 1,8 %	878	931	- 5,7 %
Danemark	6 209	6 749	- 8,0 %	369	432	- 14,6 %
Espagne	94 009	99 987	- 6,0 %	4 741	5 399	- 12,2 %
Finlande	6 767	6 907	- 2,0 %	375	379	- 1,1 %
France	85 390	90 220	- 5,4 %	5 530	6 058	- 8,7 %
Hongrie	20 957	19 976	+ 4,9 %	1 296	1 326	- 2,3 %
Italie	224 553	231 740	- 3,1 %	5 625	6 015	- 6,5 %
Luxembourg	716	720	- 0,6 %	50	53	- 5,7 %
Pays-Bas	27 760	31 635	- 12,3 %	804	1 028	- 21,8 %
Pologne	51 069	51 078	0,0 %	5 712	5 640	+ 1,3 %
Portugal	38 930	41 495	- 6,2 %	1 294	1 546	- 16,3 %
Royaume-Uni	213 043	220 079	- 3,2 %	3 368	3 658	- 7,9 %
Suède	18 029	18 365	- 1,8 %	480	529	- 9,3 %
Tchéquie	26 516	27 320	- 2,9 %	1 382	1 447	- 4,5 %
Total partiel Union européenne (quinze pays)	1 195 895	1 244 231	- 3,9 %	37 746	41 054	- 8,1 %
Autres pays						
Grèce	ND	15 746	ND	ND	1 615	ND
Irlande	ND	5 985	ND	ND	338	ND
Slovénie	12 890	11 910	- 8,0 %	ND	242	ND
Pays hors Union européenne						
Islande	790	787	+ 0,4 %	23	23	0,0 %
Norvège	8 194	7 921	+ 3,4 %	259	282	- 8,2 %
Suisse	22 891	23 840	- 4,0 %	510	546	- 6,6 %

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 : IRTAD (International Road Traffic and Accident Database).

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 2003, les dix-huit pays de l'Union européenne dont les données sont disponibles ont enregistré 1,277 million d'accidents corporels ayant occasionné le décès de plus de 43 200 personnes.

Entre 2004 et 2003, pour les quinze pays dont les données sont disponibles (les pays en dehors de l'Union

sont exclus), la tendance est sensiblement à la baisse : - 3,9 % pour les accidents corporels, - 8,1 % pour les tués. Entre 2003 et 2002 la baisse du nombre de tués était de - 6,5 %. La tendance de l'année 2004 est dans le prolongement de l'année 2003. On note toutefois que la prise en compte de quatre pays ayant eu des résultats très bons (la France, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie) contribue à plus de 71 % du résultat final.

L'Allemagne, le Portugal, les Pays-Bas, le Danemark et l'Espagne, sont les pays dont l'évolution a été la plus favorable, le nombre de tués y a baissé de plus de 10 %. En revanche, la France après une baisse spectaculaire de 20,9 % en 2003 a connu une moindre progression avec - 8,7 %.

Cette année seule la Pologne voit au contraire sa mortalité sur les routes augmenter de + 1,3 % soit + 72 tués. Après deux années successives de hausse, la Tchéquie présente cette année une baisse de - 4,5 %.

PRINCIPAUX INDICATEURS D'ACCIDENTOLOGIE DES PAYS D'EUROPE EN 2004

	Superficie (milliers de km ²)	Population (millions)	Densité (habitants/ km ²)	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	231,1	54 082	626 981	697 148	65,6	70,8	8,4
Autriche	84	8,2	97,8	5 205	118 829	81 006	63,5	107,1	10,8
Belgique	33	10,5	322,8	6 062	150 567	94 555	57,7	128,9	14,3
Danemark	43	5,4	125,3	2 521	72 074	47 940	46,7	68,3	7,7
Espagne	505	43,5	86,2	26 433	665 636	665 636	60,8	109,2	7,1
Finlande	338	5,2	15,4	2 757	79 162	50 890	53,0	72,1	7,4
France	551	60,7	110,1	36 809	1 000 960	560 000	60,6	91,1	9,9
Grèce	132	11,1	84,1	5 061	40 164	81 635	45,6	145,9	19,8
Hongrie	93	10,1	108,6	3 305	135 555	ND	32,7	128,3	ND
Irlande	71	4,1	57,9	1 937	95 752	37 840	47,2	92,4	10,0
Italie	301	58,7	194,8	43 141	654 197	654 197	73,5	95,8	8,6
Luxembourg	3	0,5	177,9	358	2 876	2 875	77,8	106,5	17,0
Pays-Bas	42	16,3	392,5	8 494	117 430	133 800	52,1	49,3	6,0
Pologne	323	38,2	118,4	16 701	377 289	377 289	43,7	149,5	15,1
Portugal	93	10,6	114,4	5 366	ND	ND	50,6	122,1	ND
Royaume-Uni	244	60,1	246,2	33 033	413 120	501 338	55,0	56,0	6,7
Slovaquie	49	5,4	110,1	1 834	17 755	13 402	34,0	111,7	45,0
Slovénie	20	2,0	98,7	1 065	20 172	15 099	53,3	137,0	18,1
Suède	450	9,0	20,0	5 055	212 000	76 112	56,2	53,3	6,3
Tchéquie	79	10,2	129,3	4 573	55 447	47 193	44,8	135,5	29,3
Pays hors Union européenne									
Islande	103	0,3	2,9	218	91 916	2 006	72,7	78,2	15,9
Norvège	324	4,6	14,2	2 862	91 825	35 725	62,2	56,6	7,2
Suisse	41	7,4	179,2	4 969	71 027	63 079	67,1	69,3	8,9

ND : non disponible.

Tués à trente jours : données 2004 sauf Belgique 2003.

Source IRTAD sauf Belgique, Grèce, Italie et Irlande (source indicateur rapide européen) pour les données suivantes : parc automobile : 2004 sauf Slovaquie 2002 et Grèce 2001.

Longueur du réseau : 2004 sauf Allemagne, Belgique, Danemark, Hongrie, Suède, Pologne 2003 ; Slovaquie 2002 ; Irlande, Italie 2001 ; Pays-Bas 1999 ; Grèce et Royaume-Uni 1998.

Kilométrage : 2004 sauf Danemark 2002 ; Irlande 2001 ; Islande, Slovaquie 2000 ; Royaume-Uni 1999 ; Grèce 1998.

Sources : INED (population de la Grèce, de l'Italie, de la Belgique et de la Slovaquie) et 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 :

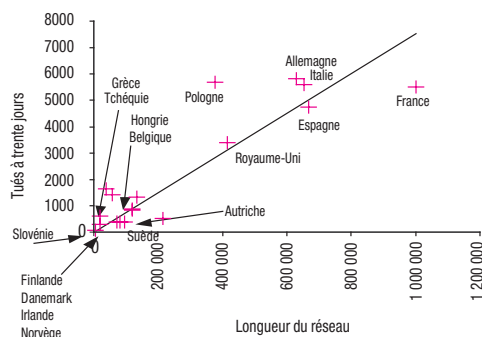
- la Slovaquie présente toutes les caractéristiques d'un pays qui commence seulement à se développer : un taux d'équipement en voiture très faible, une circulation peu importante et un taux de tués par million d'habitants assez faible. À l'inverse, on note un taux de tués rapporté au parcours très élevé ;
- la Tchéquie, en pleine croissance économique (+ 3 % de croissance du PIB chaque année depuis trois ans est quand même plus sûre que sa voisine de l'Est : elle compte 30 tués par milliard 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 a légèrement augmenté en 2004 ;
- parmi les pays riches, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni ont le taux de tués rapporté à la circulation le plus faible. 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 2004, selon l'indicateur « tués par million d'habitants », la France se classe au septième rang sur les vingt pays de l'Union dont les données sont disponibles.

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 115 km de réseau.

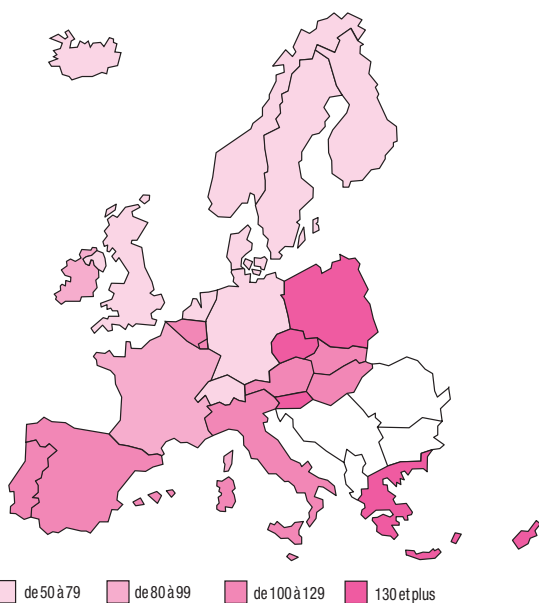
La longueur du réseau est une donnée qui agrège de nombreux facteurs. Ainsi, la circulation intérieure peut être déduite de la longueur du réseau, puisque l'État construit des routes en fonction de la circulation observée.

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).

Tués par million d'habitants

Comparaisons



En moyenne, il y a 100 tués par million d'habitants dans l'Union européenne en 2004 (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 80 tués par million d'habitants) ;
 - les pays de l'Europe de l'Ouest et du Sud (France, Italie, Espagne...) se situent à des taux intermédiaires (entre 80 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.

ÉVOLUTION SUR TRENTE ANS (DE 1970 À 2004)

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)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	Évolution 1970-2004 ***
Allemagne*	21 653	17 332	15 050	10 070	11 046	9 454	7 503	6 977	6 842	6 613	5 842	- 3,8
Autriche	2 574	2 533	2 003	1 524	1 558	1 210	976	958	956	931	878	- 3,1
Belgique	3 070	2 346	2 396	1 801	1 976	1 449	1 470	1 486	1 315	1 353	ND	- 2,4
Danemark	1 208	827	690	772	634	582	498	431	463	432	369	- 3,4
Espagne	5 456	5 833	6 522	6 374	9 032	5 751	5 776	5 517	5 347	5 399	4 741	- 0,4
Finlande	1 055	910	551	541	649	441	396	433	415	379	375	- 3,0
France	16 445	14 355	13 672	11 387	11 215	8 891	8 079	8 160	7 655	6 058	5 530	- 3,2
Grèce	1 099	1 251	1 446	2 011	2 050	2 411	2 037	1 895	1 654	1 615	1 619	+ 1,1
Hongrie	1 627	1 678	1 630	1 756	2 432	1 589	1 200	1 239	1 429	1 326	1 296	- 0,7
Irlande	540	586	564	410	478	437	415	411	376	335	379	- 1,0
Islande	20	33	25	24	24	24	32	24	29	23	ND	+ 0,4
Italie	11 025	10 272	9 220	7 700	7 151	7 033	6 649	6 682	6 736	6 015	5 625	- 2,0
Luxembourg	132	124	98	79	70	70	76	70	62	53	50	- 2,8
Norvège	560	539	362	402	332	305	341	275	312	280	259	- 2,2
Pays-Bas	3 181	2 321	1 996	1 438	1 376	1 334	1 082	993	987	1 028	804	- 4,0
Pologne	3 446	5 633	6 002	4 688	7 333	6 900	6 294	5 534	5 827	5 640	5 712	+ 1,5
Portugal	1 615	3 051	2 579	2 138	2 646	2 377	1 860	1 671	1 675	1 546	1 294	- 0,6
Royaume-Uni	7 499	6 366	6 010	5 165	5 217	3 621	3 409	3 450	3 431	3 508	2 268	- 3,5
Slovaquie****	ND	ND	ND	ND	662	660	628	614	610	645	603	- 0,7
Slovénie	620	596	558	464	517	415	313	278	269	242	274	- 2,4
Suède	1 307	1 172	848	808	772	572	591	554	532	529	480	- 2,9
Suisse	1 643	1 206	1 209	881	925	692	592	544	513	546	510	- 3,4
Tchéquie**	1 983	1 632	1 261	987	1 291	1 588	1 486	1 334	1 431	1 447	1 382	- 1,1

* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.

** Jusqu'en 1990, Tchécoslovaquie.

*** En moyenne annuelle selon disponibilité des données.

**** À partir de 1990 pour la Slovaquie.

ND : non disponible.

Source : IRTAD.

Sauf source : indicateur rapide européen pour les données 2003 de la Belgique, Italie, l'Islande.

La plupart des pays de l'Union ont connu une baisse très importante du nombre de leurs tués entre 1970 et 2004. Par exemple, le Royaume-Uni et les Pays-Bas qui ont divisé par plus de 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 2004, 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 trois, passant de 16 445 en 1970 à 5 530 en 2004. De 1996 à 2000, le nombre de tués à trente jours baissait lentement avant de connaître depuis 2002 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	2004	Évolution* (%)
Allemagne*	276,6	219,7	192,5	129,6	139,6	115,9	91,3	84,8	83,0	80,1	70,8	-4,2
Autriche	345,3	333,6	265,4	201,2	202,6	152,2	121,8	119,3	119,0	115,4	107,1	-3,6
Belgique	317,8	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	143,6	144,8	126,4	130,1	128,9	-2,8
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	111,6	93,4	80,6	86,3	80,2	68,3	-3,9
Espagne	ND	166,0	176,5	165,9	232,0	146,7	145,4	137,5	132,3	128,0	109,2	-1,3
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	76,6	83,6	79,9	72,8	72,1	-3,5
France	325,5	272,9	254,5	206,4	198,2	153,2	136,4	138,2	129,0	101,6	91,1	-3,9
Grèce	125,0	138,3	150,0	202,4	201,8	230,6	193,0	ND	150,4	146,8	145,9	0,5
Hongrie	157,8	159,7	152,2	164,8	234,4	155,1	119,5	121,5	140,4	130,7	128,3	-0,6
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,3	121,4	109,6	107,1	96,0	84,2	92,4	-2,1
Islande	97,6	150,7	110,1	99,6	94,5	89,6	113,1	83,9	100,7	79,3	78,2	-0,7
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	114,9	115,5	116,5	105,2	95,8	-2,4
Luxembourg	ND	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	174,7	158,7	139,6	118,3	106,5	-3,6
Norvège	145,5	135,3	88,7	97,0	78,4	70,1	75,9	61,1	68,5	61,2	56,6	-2,9
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	68,2	62,1	61,3	63,5	49,3	-4,9
Pologne	105,7	164,8	168,0	125,5	192,0	178,7	162,9	143,2	152,5	147,7	149,5	1,1
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	181,3	161,8	160,9	147,6	122,1	-1,4
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	59,9	61,2	60,5	61,4	56,0	-2,8
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	ND	123,2	116,2	114,1	113,4	119,4	111,7	-0,3
Slovénie	358,0	329,5	292,1	234,9	258,5	208,5	157,3	139,4	137,0	121,2	137,0	-3,0
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	66,7	62,4	59,7	59,2	53,3	-3,4
Suisse	266,3	189,7	191,8	136,5	138,6	98,6	82,6	75,5	70,7	74,6	69,3	-4,1
Tchéquie	200,2	162,8	122,2	95,5	124,6	153,7	144,6	130,4	140,2	141,8	135,5	-1,2

Évolution en moyenne annuelle suivant la disponibilité des données.

* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne, évolution calculée sur la totalité des tués des deux Allemagne.

ND : non disponible.

Source : IRTAD.

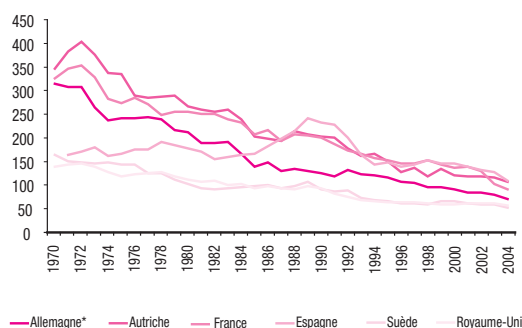
Sauf source : indicateur rapide européen pour les données 2003 de la Grèce, la Belgique, l'Italie et l'Irlande.

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, la Tchéquie 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 de 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, le Portugal, la Pologne et l'Espagne se situe environ en 1990, contre 1970 pour la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. Depuis 1990, la mortalité routière recule dans ces pays d'environ 4 % chaque année.

1970-2004 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants



* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne.

Évolution du nombre de tués (à trente jours) par milliard de kilomètres parcourus

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Allemagne	ND	ND	37,2	23,7	20,0	15,1	11,3	10,2	10,0	9,7	8,4
Autriche	109,3	83,4	56,3	38,2	27,9	18,6	13,2	12,7	12,3	11,7	10,8
Belgique	104,6	61,7	50,0	33,6	28,1	18,1	16,3	16,2	14,2	14,6	14,3
Danemark	50,5	31,0	25,0	25,6	17,3	14,0	10,7	9,2	9,7	9,0*	7,7
Finlande	ND	37,3	20,6	17,4	16,3	10,5	8,5	9,1	8,5	7,6	7,4
France	90,4	59,2	44,1	32,5	25,7	18,7	15,1	14,8	13,8	10,9	9,9
Grande-Bretagne	37,4	27,4	22,1	16,7	12,7	8,4	7,3	7,3	7,1	7,2	6,5
Irlande	ND	ND	28,4	ND	19,2	13,7	ND	10,9	ND	ND	10,0
Islande	ND	ND	21,1	17,9	13,5	12,7	16,0	ND	ND	ND	16,0
Norvège	ND	35,1	19,3	17,3	12,0	10,5	10,5	8,3	ND	8,0	7,3
Pays-Bas	ND	ND	26,7	18,0	14,2	12,1	8,5	7,8	7,7	7,7	6,0
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	8,5	ND	ND	ND	ND	6,7
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	66,4	61,5	46,9	ND	ND	ND	45,0
Slovénie	ND	ND	ND	ND	ND	44,2	26,6	23,1	21,7	16,7	18,2
Suède	35,3	27,0	16,4	14,7	12,0	8,6	8,4	7,7	7,2	7,0	6,3
Suisse	56,5	35,5	30,9	20,1	18,5	13,3	10,1	9,1	8,4	8,8	8,9
Tchéquie	ND	ND	53,9	42,2	48,3	47,1	36,7	32,4	33,1	31,7	29,3

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce, Italie, Luxembourg et Portugal.

ND : non disponible.

Source : IRTAD.

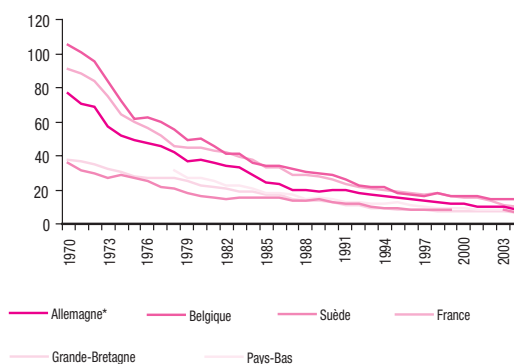
Sauf source : indicateur rapide européen pour les données 2004 de la Belgique et l'Irlande.

* Kilométrage Danemark 2003 non disponible, taux calculé avec le chiffre 2002.

Entre 1970 et 2004, 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 France était 2,4 fois plus dangereuse que la Grande-Bretagne. En 2004, la France a presque rattrapé son retard et le rapport entre les deux pays n'est plus que de 1,5.

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.

1970-2004 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus



* Jusqu'à l'année 1991, République Fédérale d'Allemagne.

RÉSULTATS DÉTAILLÉS DANS L'UNION EUROPÉENNE EN 2004

Par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels			Tués (à trente jours)		
	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total
Allemagne	65,8	34,2	339 310	25,4	74,6	5 842
Autriche	60,7	39,3	42 657	26,2	73,8	878
Belgique (2001)	51,4	48,6	47 444	30,3	69,7	1 486
Danemark	59,8	40,2	6 209	32,5	67,5	369
Espagne	53,4	46,6	94 009	19,0	81,0	4 741
Finlande	50,4	49,6	6 767	21,9	78,1	375
France	67,7	32,3	85 390	27,6	72,4	5 530
Grèce (2000)	69,8	30,2	23 001	34,1	65,9	2 037
Hongrie	67,5	32,5	20 957	36,7	63,3	1 296
Irlande (2003)	53,3	46,7	5 985	26,6	73,4	335
Italie	75,7	24,3	224 553	41,1	58,9	5 625
Luxembourg	0,0	0,0	716	0,0	0,0	50
Pays-Bas	ND	ND	ND	32,7	67,3	804
Pologne	71,9	28,1	51 069	48,2	51,8	5 712
Portugal	69,5	30,5	38 930	43,0	57,0	1 294
Royaume-Uni	63,5	36,5	213 043	33,7	66,3	3 368
Slovénie	57,8	42,2	12 890	30,3	69,7	274
Suède	54,1	45,9	18 029	26,0	74,0	480
Tchéquie	62,3	37,7	26 516	38,0	62,0	1 382

ND : non disponible.
Source : 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 (Allemagne, Autriche, Suède, Finlande), pays les plus 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 33,7 % 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.

La France se classe septième en milieu urbain sur les quinze pays dont les données sont disponibles.

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	115 996	81,5	18,5	27,1	54,4	4 358	84,1	15,9	32,4	51,7
Autriche	16 776	84,8	15,2	40,6	44,2	648	80,7	19,3	43,1	37,7
Belgique (2001)	23 036	80,2	19,8	53,7	26,6	1 036	81,4	18,6	58,4	23,0
Danemark	2 499	87,6	12,4	24,6	62,9	249	87,6	12,4	28,9	58,6
Espagne	43 787	ND	7,6	ND	ND	3 841	ND	7,3	ND	ND
Finlande	3 354	95,1	4,9	42,4	52,7	293	94,2	5,8	56,0	38,2
France	27 600	80,9	19,1	19,7	61,2	4 001	91,1	8,9	25,1	66,0
Hongrie	6 807	93,8	6,2	47,4	46,4	820	92,7	7,3	57,6	35,1
Italie	54 660	74,4	25,6	ND	ND	3 315	80,5	19,5	ND	ND
Pologne	14 375	98,7	1,3	ND	ND	2 957	98,8	1,2	ND	ND
Portugal	11 857	83,8	16,2	12,3	71,6	738	84,1	15,7	19,4	64,9
Royaume-Uni	77 824	88,2	11,8	ND	ND	2 233	92,6	7,4	ND	ND
Slovénie	5 439	90,1	9,9	30,0	60,0	191	89,0	11,0	40,3	48,7
Suède	8 269	82,0	18,0	ND	ND	355	88,2	11,8	0,0	0,0
Tchéquie	9 999	95,4	4,6	35,2	60,2	857	93,2	6,8	48,7	44,6
Suisse	8 333	74,0	26,0	51,5	22,5	319	84,0	16,0	61,4	22,6
Slovénie	5 439	90,1	9,9	30,0	60,0	191	89,0	11,0	40,3	48,7

ND : non disponible.

Ensemble rase campagne = rase campagne hors autoroute + autoroute.

Rase campagne hors autoroute = route nationale (RN) de rase campagne + autres routes de rase campagne.

Source : IRTAD.

Tués (à trente jours) et circulation par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Tués (à trente jours)			Circulation (millions de véhicules x km)			Tués (à trente 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	5 842	694	1 413	697 148	218 900	109 300	8,4	3,2	12,9
Autriche	878	125	279	81 006	18 704	16 465	10,8	6,7	16,9
Belgique (2001)	1 486	193	605	94 555	32 597	32 967	15,7	5,9	18,4
Danemark	369	31	72	47 941	11 702	6 879	7,7	2,6	10,5
Finlande	375	17	164	50 890	5 070	9 172	7,4	3,4	17,9
France	5 530	356	1 005	560 000	121 360	96 132	9,9	2,9	10,5
Grande-Bretagne	3 221	164	1 268	498 606	96 633	141 258	6,5	1,7	9,0
Hongrie	1 296	60	472	ND	4 154	12 384	ND	14,4	38,1
Italie	5 625	648	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Luxembourg	50	7	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Pays-Bas	804	ND	ND	133 800	56 385	23 280	6,0	ND	ND
Pologne	5 712	35	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Portugal	1 294	116	143	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Slovénie	274	21	77	15 099	2 866	2 226	18,1	7,3	34,6
Suède	480	42	ND	76 112	ND	ND	6,3	ND	ND
Tchéquie	1 382	58	417	47 193	5 274	ND	29,3	11,0	ND

ND : non disponible.

Données kilométrage et circulation de la même année.

Source : 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). Les autoroutes les plus sûres d'Europe

se situent en Grande-Bretagne avec 1,7 tué par milliard de kilomètres parcourus. Les autoroutes françaises se situent dans la moyenne avec 2,9 tués par milliard de km la moyenne européenne étant de 3,3 tués par milliard de km.

Les routes nationales de rase campagne en France se situent, en terme de sécurité, en deuxième position à égalité avec le Danemark parmi les neuf pays où les données sont disponibles avec seulement 10,5 tués par milliard de kilomètres parcourus.

Tous réseaux confondus, les pays de l'Est sont encore très en retard par rapport aux autres pays de l'Union européenne. En effet l'ensemble du réseau est deux fois plus dangereux en Tchéquie et en Slovaquie que pour le reste de l'Europe.

**Tués (à 30 jours)
par milliard de kilomètres parcourus en 2004**



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 cm ³	Motos > 50 cm ³	Voitures de tourisme	Autres types d'implication	Total
Allemagne	14,3	8,1	2,1	14,7	55,4	5,3	5 842
Autriche	15,0	6,6	5,0	11,2	54,7	7,5	878
Belgique (2001)	10,6	8,6	4,2	9,9	60,5	5,7	1 486
Danemark	11,7	14,4	12,5	6,2	51,8	3,5	369
Espagne	14,4	1,9	7,6	8,4	56,8	10,9	4 741
Finlande	13,1	6,9	3,7	5,3	58,9	12,0	375
France	10,5	3,2	6,1	15,6	60,9	3,7	5 530
Grèce (2000)	18,4	1,1	4,4	20,2	43,7	12,0	2 037
Hongrie	25,2	14,1	1,7	5,6	46,8	6,7	1 296
Irlande	19,1	3,3	0,0	16,4	51,3	9,9	335
Italie	12,6	5,3	6,9	19,3	49,9	6,0	5 625
Luxembourg	24,0	ND	2,0	20,0	54,0	ND	50
Pays-Bas	8,1	18,5	8,2	10,3	46,4	8,5	804
Pologne	34,8	12,1	0,9	3,2	43,1	6,0	5 712
Portugal	18,0	3,6	9,4	14,0	41,5	13,6	1 294
Royaume-Uni	20,6	4,0	0,8	17,3	52,6	4,8	3 368
Slovaquie	12,8	7,7	2,6	8,4	62,4	6,2	274
Suède	14,0	5,6	3,8	11,7	59,2	5,8	480
Tchéquie	20,3	9,5	0,4	7,0	56,4	6,4	1 382

ND : non disponible.

Note : certains usagers sont de catégorie inconnue, le total peut donc être inférieur à 1.

Source : 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 18,5 % 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 est un piéton. En France, ce rapport est de un sur dix.

Le taux de tués en deux-roues motorisés (cyclomoteur et motocyclette) a augmenté dans de nombreux pays de l'Union. Ainsi entre 2003 et 2004, la Suède voit sa part de tués en deux-roues motorisés augmenter de 4,9 points, le Danemark de 3 points, l'Espagne de 2 points, la France de 1 point, l'Allemagne et la Pologne de 0,5 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 cm ³	Voitures de tourisme
Allemagne	8,4	57,7	67,35	5,4
Autriche	10,8	69,9	66,44	7,9
Belgique (2001)	16,2	ND	142,3	11,7
Danemark (2002)	7,7	68,1	41,74	4,9
Finlande	7,4	ND	ND	5,1
France	9,9	151,9	182,20	8,3
Grande-Bretagne	6,8	117,7	ND	4,4
Irlande (2001)	10,9	171,8	ND	7,7
Pays-Bas	6,0	ND	ND	ND
Slovénie	18,1	ND	230,00	12,7
Tchéquie	29,3	ND	ND	ND

ND : non disponible.
Source : 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 2004.

Concernant les voitures de tourisme, la France se distingue encore 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, Grande-Bretagne et Finlande).

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.

La Tchéquie est le pays le moins sûr, toutes catégories de véhicules confondues avec 29 tués par milliard de kilomètres parcourus.

Par classes d'âge

Tués (à trente 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	7,1	21,7	29,5	21,0	20,6	0,1	5 842
Autriche	6,7	19,2	31,9	21,8	20,4	0,0	878
Belgique (2001)	7,3	18,9	37,0	18,4	17,8	0,5	1 486
Danemark	8,1	18,2	30,6	21,4	21,7	0,0	369
Espagne	6,2	16,8	38,3	20,6	15,6	2,5	4 741
Finlande	9,1	19,7	23,2	22,1	25,9	0,0	375
France	7,6	23,5	32,8	18,7	17,2	0,3	5 530
Hongrie	4,6	10,6	37,0	30,0	16,5	1,3	1 296
Italie	5,5	15,7	35,1	18,7	20,7	4,3	5 625
Luxembourg	4,0	16,0	42,0	8,0	28,0	0,0	50
Pays-Bas	9,2	19,2	27,4	19,4	24,8	0,1	804
Pologne	6,7	14,9	30,1	28,7	16,9	2,8	5 712
Portugal	6,7	16,5	36,4	21,3	17,8	1,3	1 294
Royaume-Uni	10,3	21,6	33,9	16,2	17,5	0,5	3 368
Slovénie	5,5	17,9	33,6	25,2	17,9	0,0	274
Suède	6,9	16,3	28,1	19,8	29,0	0,0	480
Tchéquie	4,0	15,8	35,5	26,7	17,9	0,1	1 382

Source : 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.

En France et au Royaume-Uni la part des jeunes de moins de 24 ans représente 31 % des tués sur les routes ; cette population ne représente que 23 % des tués au Portugal et en Espagne et 21 % en Italie.

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	27,7	188,6	70,4	57,3	80,8	70,8
Autriche	36,5	237,4	111,8	92,9	139,1	107,4
Belgique (2001)	50,4	316,8	181,9	111,3	152,6	144,8
Danemark	25,0	162,6	72,6	55,4	99,4	68,3
Espagne	38,7	202,8	127,1	97,6	102,1	110,2
Finlande	30,7	160,2	62,9	57,1	119,3	71,8
France	31,0	237,8	109,4	71,1	96,8	92,3
Hongrie	29,8	141,2	167,3	142,7	136,6	128,1
Italie	31,1	199,3	110,9	71,9	104,7	97,2
Luxembourg	20,0	222,2	147,9	36,7	218,8	110,9
Pays-Bas	20,5	113,8	45,1	37,3	88,4	49,5
Pologne	47,1	185,9	160,8	166,8	192,3	149,6
Portugal	43,6	219,0	147,2	107,6	128,4	122,9
Royaume-Uni	26,2	135,7	66,7	37,4	61,5	56,3
Slovénie	41,7	252,6	152,3	129,5	160,1	137,1
Suède	17,0	106,7	55,6	40,7	90,2	53,5
Tchéquie	28,2	216,6	163,0	131,0	173,6	135,3

Source : IRTAD.

Comparaisons

La Slovénie, la Pologne, la Belgique (2001) et la Tchéquie se démarquent des autres pays par un nombre de tués par million d'habitants très élevé, supérieur à 135. À l'inverse, la Suède, le Royaume-Uni et les Pays-Bas occupent les premières positions avec moins de 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 deux 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 188 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 toujours un taux de tués 18-24 ans très important (sur les dix-sept pays dont les données sont disponibles, elle se classe quizième en 2004) et un taux des tués de plus de 65 ans assez faible (elle se classe d'après cet indicateur à la cinquième place). Au final, elle se situe à une position intermédiaire, ces deux résultats se compensant.

MESURES DE SÉCURITÉ

État de la réglementation en 2005

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 point
		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 (5)*	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
Tchéquie	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.

(5) * : 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 tolèrent 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 2004

	Autoroute	Milieu urbain
Allemagne	97	91
Autriche	83	72
Belgique	77	67
Danemark (2003)	88	81
Finlande	ND	86
France	98	95
Grande-Bretagne	ND	91
Hongrie (2003)	69	49
Pays-Bas	ND	88
Pologne	ND	69
Slovénie	96	92
Suède (2003)	98	88
Tchéquie	82	58

ND : non disponible.
Source : 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 %.

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 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 qu'ils restent plus nombreux à l'oublier en ville et sur les petits trajets (pourtant les plus accidentogènes).



C

omparaisons avec d'autres modes de transport en 2004

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 2004.

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	65	7	74
Nombre de tués (4)	0	48	10	58
Nombre de blessés	2	51	2	55

- (1) Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés).
 (2) Avions, hélicoptères et ULM (aéro-clubs, écoles, sociétés, privés).
 (3) Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, héli-treuilage...)
 (4) Décédés dans les trente jours.
 Source : Direction générale de l'aviation civile.

Indicateurs d'activité

En 2003, le parc global (source : Bureau Veritas) 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)	303
Accidents de train	85
dont :	49
– collisions	36
– déraillements	0
Accidents de cars	70
Accidents individuels (2)	148
Autres accidents (3)	
Nombre de tués (4)	55
Agents en service (5) (6)	5
Voyageurs (6)	6
dont voyageur par accident de train (6)	0
Autres personnes (7)	44
Nombre de blessés graves (8)	27
Agents en service (5) (6)	3
Voyageurs (6)	7
dont voyageur par accident de train (6)	1
Autres personnes (7)	17

- (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)	126
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
– gardés	0
– avec signalisation automatique	84
– non gardés (sans barrière ni signalisation)	26
Accidents de piétons	16
Nombre de tués (11)	38
Nombre de blessés graves (11)	13

(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 2004 : 697,0 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 74,3 milliards de voyageurs x kilomètres (63,7 en 1990) et à 45,1 milliards de tonnes x 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 2004 :

- 85 390 accidents corporels ;
- 5 232 tués à six jours, dont 3 186 usagers de voitures de tourisme ;
- 108 727 blessés (source : ONISR, fichier des accidents).

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues immatriculés représentait 37,2 millions de véhicules dont 29,9 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 2004 à 736,9 milliards (source : DAEI/SES – INSEE – 42^e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation).

Évaluation du risque encouru par l'utilisateur hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers x km (en milliards)						Nombre moyen de tués pour un milliard de passagers x km
	2000	2001	2002	2003	2004	Moyenne 2000-2004	2000	2001	2002	2003	2004	Moyenne 2000-2004	
Transports aériens	109	19	5	1	0	26,8	130,1	127,1	129,8	130,1	130 (e)	129,4	0,21
Transports ferroviaires	15	11	22	7	6	12,2	69,9	71,6	73,5	72,3	74,3	72,3	0,17
Transports routiers (véhicules particuliers)	5 006	4 998	4 602	3 509	3 186	4 260	700	728	734	739	737	727,6	5,85

(e) : estimation.

COMPARAISONS ENTRE CES TROIS MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un niveau de risque pour l'utilisateur d'un de ces trois modes de transport.

Compte tenu de l'imprécision des chiffres, on 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 2000 à 2004, le train est en moyenne 1,2 fois plus sûr que l'avion et 34 fois plus sûr que l'automobile.



Exposition au risque



P arc en circulation

PARC AU 31 DÉCEMBRE DE CHAQUE ANNÉE (en milliers) EN MÉTROPOLE

Quatre roues	2001	2002	2003	2004	2005
Voitures particulières	28 700	29 160	29 560	29 900	30 100
Véhicules utilitaires	5 596	5 687	5 772	5 842	5 902
Tracteurs routiers	220	216	214	215	213
Autocars-autobus	81	81	82	82	83

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

Deux-roues	2001	2002	2003	2004	2005
Bicyclettes*	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Cyclomoteurs	1 421	1 387	1 357	1 331	1 304
Motocyclettes	1 019	1 054	1 091	1 131	1 178

* Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.
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 de tracteurs routiers, après deux années de baisse en 2002 et 2003 avait connu une augmentation en 2004 qui ne s'est pas confirmée en 2005 tandis que

le parc d'autocars et d'autobus, stabilisé en 2004 semble amorcer une reprise en 2005.

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)

2005/2004	Autoroutes	Routes nationales	Ensemble
Janvier	+ 3,8 %	+ 2,6 %	+ 3,3 %
Février	- 1,8 %	- 1,2 %	- 1,5 %
Mars	+ 5,0 %	+ 1,1 %	+ 3,3 %
Avril	- 4,7 %	- 2,6 %	- 3,8 %
Mai	+ 1,5 %	+ 1,1 %	+ 1,3 %
Juin	+ 1,1 %	- 0,2 %	+ 0,5 %
Juillet	+ 2,1 %	- 0,4 %	+ 1,0 %
Août	+ 0,2 %	0,0 %	+ 0,1 %
Septembre	+ 0,4 %	+ 0,4 %	+ 0,4 %
Octobre	- 0,6 %	+ 0,1 %	- 0,3 %
Novembre	+ 0,4 %	+ 0,4 %	+ 0,4 %
Décembre	- 0,6 %	- 0,9 %	- 0,8 %
Total	+ 0,5 %	0,0 %	+ 0,3 %

Source : SETRA.

LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

2005/2004	Supercarburants	Gazole	Ensemble
Janvier	- 5,5 %	+ 1,5 %	- 0,6 %
Février	- 7,9 %	+ 0,5 %	- 2,0 %
Mars	- 4,8 %	- 0,6 %	- 1,8 %
Avril	- 10,3 %	- 1,2 %	- 4,0 %
Mai	+ 2,8 %	+ 10,0 %	+ 7,8 %
Juin	- 6,2 %	- 1,1 %	- 2,6 %
Juillet	- 7,4 %	- 0,6 %	- 2,8 %
Août	- 2,5 %	+ 5,0 %	+ 2,6 %
Septembre	- 6,8 %	+ 2,4 %	- 0,3 %
Octobre	- 8,9 %	- 1,5 %	0,0 %
Novembre	- 5,7 %	+ 3,0 %	+ 0,5 %
Décembre	- 9,5 %	- 1,2 %	- 3,7 %
Total	- 6,0 %	+ 1,0 %	- 1,1 %

Source : Comité professionnel du pétrole.

– En 2005, par rapport à 2004, on assiste à une quasi-stagnation de la circulation (+ 0,3 %) sur le seul réseau national alors qu'elle avait augmenté de 2,1 % en 2004 par rapport à 2003. À noter qu'au cours des années antérieures les augmentations étaient plutôt de l'ordre de 3 à 4 %.

La circulation est restée globalement stable sur les routes nationales et n'a progressé que de 0,5 % sur les autoroutes.

D'après le 43^e rapport des comptes des transports de la nation, on estime que le kilométrage moyen des voitures particulières est en repli d'environ 3 % en 2005. Ce repli est particulièrement marqué pour les véhicules diesel (– 4,6 %, selon l'enquête tns secodip) : à la décroissance structurelle des parcours moyens pour ce type de véhicules (le diesel étant de moins en moins réservé aux conducteurs roulant le plus) s'ajoute vraisemblablement un recul plus conjoncturel, suite à l'augmentation des prix des carburants. Cette dernière a probablement pesé aussi sur la circulation de l'ensemble des véhicules. La baisse du kilométrage moyen des véhicules à essence est, quant à elle, estimée à – 3,3 %.

– La consommation de carburants en 2005 est en diminution de 1,1 % par rapport à 2004. La faible hausse de 1,0 % de la consommation de gazole, en diminution de 1,4 point par rapport à l'an dernier, est loin de compenser la baisse de 6,0 % de la consommation de supercarburants, diminution plus forte que celle enregistrée en 2004 (– 4,9 %).

Au cours de la dernière décennie, la consommation de carburants a connu une baisse de la même ampleur (– 1,2 %) en 2003, les années 1996 et 2000 ayant plutôt connu des stagnations plutôt que des baisses (respectivement – 0,2 % et – 0,1 %).

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.

Selon le 43^e rapport des comptes des transports de la nation, les prix des carburants ont été orientés à la hausse tout au long du premier semestre 2005, s'envolant début septembre à la suite du passage de Katrina pour atteindre des niveaux record (1,33 euro/l pour l'essence 95). Le gouvernement demande alors aux opérateurs pétroliers de faire des efforts en faveur des consommateurs et l'Observatoire des prix des carburants est instauré. Malgré un léger rebond au début octobre, les prix TTC des carburants s'orientent de nouveau à la baisse, retrouvant à la fin de l'année 2005 des niveaux semblables à ceux de la fin du premier semestre.

L'écart de prix entre essence et gazole reste globalement stable en niveau au cours de l'année 2005, aux environs de 0,13 euro/l. Il est directement lié à la fiscalité, inchangée en 2005. En valeur relative, l'écart s'est encore réduit en 2005, pesant quelque peu sur l'attractivité du gazole. En mai 1995, le gazole coûtait 32 % moins cher que l'essence. En mai 2005, l'écart n'est plus que de 12 % (contre 20 % en mai 2004).



P

ermis de conduire délivrés

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Permis A1	6 755	6 396	5 865	5 147	5 394	4 980
Permis A	103 631	107 092	102 282	100 820	99 056	97 642
Permis B + BA	772 950	746 487	714 685	680 078	684 155	686 602
Permis C	24 210	26 701	26 579	28 759	30 414	28 767
Permis EC	18 284	21 249	21 440	24 114	26 643	27 176
Permis D	6 636	6 979	6 833	6 678	7 031	6 943
Total	932 466	914 904	877 684	845 596	852 693	852 110

Source : DSCR – sous-direction de l'éducation routière.

Définition des permis :

- A1 : motos de 125 cm³ et moins ;
- A : motos de plus de 125 cm³ ;
- B : voitures de tourisme ;
- BA : voitures de tourisme avec boîte automatique ;
- C : véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le PTAC excède 3,5 t. Aux véhicules de

- cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg ;
- EC : ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg ;
- D : véhicules de transport en commun.

Toutes catégories confondues, 2005, avec un nombre de permis délivrés très proche celui de 2004 (baisse limitée à 0,1 %), s'inscrit dans la tendance de 2004 qui marquait une rupture après les baisses successivement enregistrées depuis 2000.

Par catégories de permis, on notera les évolutions suivantes :

- baisse pour la quatrième année consécutive du permis de catégorie A (– 1,4 % entre 2005 et 2004) ;
- constante progression du permis de catégorie EC depuis 2000 (+ 2,0 % entre 2005 et 2004).

À l'opposé de cette stabilité, certaines catégories montrent une évolution plus ou moins contrastée dans le temps :

- très légère augmentation (+ 0,4 %) du nombre de permis de catégorie B qui reste sensiblement au niveau de l'année 2003 qui marquait le plus faible nombre de permis délivrés ;
- forte baisse (– 5,4 %) du nombre de permis de catégorie C qui revient au niveau de l'année 2003 qui, depuis 2000, marquait la troisième hausse consécutive.

L'organisation des épreuves du permis de conduire

L'année 2005 a été marquée par la poursuite 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. On rappellera que la réforme avait été mise en place en 2004 dans un peu plus de la moitié des départements. À fin 2005, elle concerne 86 départements. C'est en juin 2006, avec la mise en place dans le dernier département, en l'occurrence celui de La Réunion, que la réforme sera définitivement appliquée sur la France entière.

Part respective de chacune des catégories de permis

	2001	2002	2003	2004	2005
Permis A1	0,7 %	0,7 %	0,6 %	0,6 %	0,6 %
Permis A	11,7 %	11,7 %	11,9 %	11,6 %	11,5 %
Permis B + BA	81,6 %	81,4 %	80,4 %	80,2 %	80,6 %
Permis C	2,9 %	3,0 %	3,4 %	3,6 %	3,4 %
Permis EC	2,3 %	2,4 %	2,9 %	3,1 %	3,2 %
Permis D	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %



Réseau routier et circulation routière en France

LE RÉSEAU ROUTIER EN MÉTROPOLE

Au 1^{er} janvier 2005, la longueur totale du réseau routier était estimée à 1 002 486 kilomètres

Réseaux	Longueur (en kilomètres)	
	2003	2004
Autoroutes concédées (1)	7 836	7 907
Autoroutes non concédées (1)	2 543	2 579
Routes nationales (1)	26 127	26 014
Routes départementales (2)	359 644	359 955
Routes communales (y compris réseau urbain) (2)	601 851	606 031
Total	998 001	1 002 486

Sources : (1) SETRA ; (2) ministère de l'Intérieur – Direction générale des collectivités locales.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN MÉTROPOLE

En 2004, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 560 milliards de kilomètres :

Catégories de véhicules	Parcours (en milliards de km)	
	2003	2004
Voitures de tourisme immatriculées en France	404 (72,5 %) dont essence : 183 (32,9 %) gazole : 221 (39,7 %)	403 (72,0 %) dont essence : 174 (31,1 %) gazole : 229 (40,9 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	88 (15,8 %)	90 (16,1 %)
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	26 (4,7 %)	27 (4,8 %)
Bus et cars immatriculés en France	2 (0,4 %)	3 (0,5 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	8 (1,4 %)	8 (1,4 %)
Deux-roues	8 (1,4 %)	8 (1,4 %)
Total	557²⁰ (100 %)	560²⁰ (100 %)

Source : 42^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES-INSEE, juillet 2005.

20. Fin 1999 - début 2000 un rechiffrement de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 553 milliards de kilomètres en 2002, 545 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)	
	2003	2004
Autoroutes concédées	74 (13,3 %)	76 (13,6 %)
Autoroutes non concédées	44 (7,9 %)	45 (8,0 %)
Routes nationales	95 (17,1 %)	96 (17,1 %)
Routes départementales et réseau local urbain	344 (61,8 %)	343 (61,3 %)
Total	557²⁰ (100 %)	560²⁰ (100 %)

Source : 42^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES – INSEE, juillet 2005.

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	2005	220

Source : SETRA.

Entre 1980 et 2005, la circulation sur le seul réseau national, a été multipliée par 2,2.

LA MOBILITÉ EN 2005

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 2005, le kilométrage moyen annuel était de 12 230 km (15 180 km pour les véhicules diesel) ; 13 650 km pour les hommes et 11 370 km pour les femmes ; 15 040 km pour les 25-34 ans et 9 530 km pour les plus de 65 ans.

Plus de 81 % des ménages français sont équipés de voitures de tourisme dont 46 % d'un seul véhicule, 29 % de deux véhicules et 5 % de trois véhicules et plus.

76 % des voitures constituant le panel ont parcouru moins de 20 000 kilomètres, 16 % entre 20 000 et 30 000 kilomètres et 7 % plus de 30 000 kilomètres.

Les voitures de moins de cinq ans ont parcouru 15 380 kilomètres et celles de cinq ans et plus, 11 602 kilomètres.

49 % des voitures de tourisme sortent tous les jours et 4 % uniquement le week-end. 55 % sont utilisées pour le trajet domicile-travail.

Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante en 2005 :

Professions et catégories sociales	Kilométrage annuel moyen
Agriculteurs	10 840
Artisans, commerçants	14 060
Cadres supérieurs et professions libérales	16 230
Professions intermédiaires	15 570
Employés	13 260
Ouvriers	13 600
Inactifs	10 430

Source : SOFRES.

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.

20. Fin 1999 - début 2000 un rechiffage de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 553 milliards de kilomètres en 2002, 545 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



E

nsemble des accidents matériels et corporels de 1995 à 2004

QUELQUES DÉFINITIONS

Responsabilité civile : la garantie de responsabilité civile est obligatoirement souscrite par tout automobiliste pour permettre de couvrir les dommages matériels et corporels causés à autrui par son véhicule.

Sinistre avec suite : un sinistre est avec suite lorsqu'il entraîne un débours de la part de la société d'assurances. Dans le cas contraire, il est sans suite.

Véhicule année : un véhicule année représente 365 jours d'assurance de véhicule, soit un véhicule assuré du 1^{er} janvier au 31 décembre ou deux véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 juin ou trois véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 avril.

Fréquence : la fréquence est obtenue en faisant le rapport du nombre de sinistres avec suite rapporté à celui des véhicules année. Elle est 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 1995 À 2004 – 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

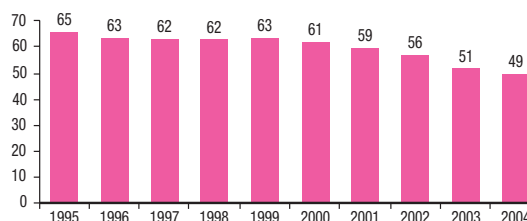
	Fréquence 0/00		
	Matérielle	Corporelle	Matérielle + corporelle
1995	57,5	7,5	65
1996	55,6	7,2	63
1997	54,7	7,2	62
1998	54,4	7,2	62
1999	56,0	7,1	63
2000	54,5	6,7	61
2001	53,1	6,3	59
2002	50,0	5,9	56
2003	45,5	5,2	51
2004	43,5	5,0	49

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



Appréciation

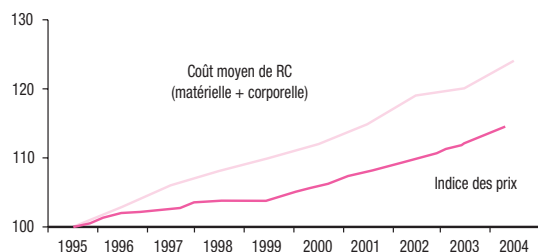
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1995 À 2004 – RESPONSABILITÉ CIVILE

Évolution du coût moyen des sinistres des véhicules de première catégorie en responsabilité civile corporelle et matérielle (base 100 en 1995)

	Coût moyen de RC (matérielle + corporelle)	Indice des prix
1995	100	100
1996	103	102
1997	106	103
1998	108	104
1999	110	104
2000	112	106
2001	115	108
2002	119	110
2003	120	112
2004	124	115

Source : FFSA, statistique commune automobile.

Évolution du coût moyen des sinistres avec suite



ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2004

En 2004, 3 850 000 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 $3\,850\,000 / 1,72 = 2\,240\,000$. 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 2004, les sociétés d'assurance ont payé et provisionné 13,2 milliards d'euros (y compris les frais de gestion) dont 9,65 milliards d'euros pour les dommages matériels et 3,55 milliards d'euros pour les sinistres corporels.

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Le 1^{er} janvier 1997 l'IDA a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels et est devenue le titre V de la CGIRSA. Les cas de barème ont été simplifiés. La mécanique de ce dispositif reste identique et s'applique si :

- il y a collision entre deux véhicules à moteur ;
- le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié ;
- le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas une valeur plafond fixée chaque année.

Les recours se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année. Le bilan statistique de cette convention est le suivant :

Années de présentation	Nombre (en milliers)	Montant (en millions d'euros)	Coût moyen (en euros)	Forfait (en euros)
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	2 065,9	1 139	1 172
2003	1 680,0	1 895,3	1 128	1 204
2004	1 651,4	1 859,2	1 126	1 204

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 2004

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	51
Dommege aux véhicules	32
Vol-incendie	10
Bris de glaces	5
Autres	1
Total toutes garanties	100

Plus spécifiquement, pour la seule garantie de responsabilité civile, la charge réglée ou provisionnée en 2004 se ventile de la manière suivante :

Dommege matériels et réparations	
Main-d'œuvre	13
Pièces détachées	19
Pertes totales	10
Total des dommege matériels	42
<i>(dont dommege matériels des sinistres corporels)</i>	<i>4</i>

Dommege corporels	
Frais médicaux, pharmaceutiques et hospitalisation	14
Incapacité temporaire	6
Capitaux constitutifs	14
Pretium doloris	8
Préjudice esthétique	1
Préjudice d'agrément	1
Préjudice moral	5
Autres	4
Total des dommege corporels	54

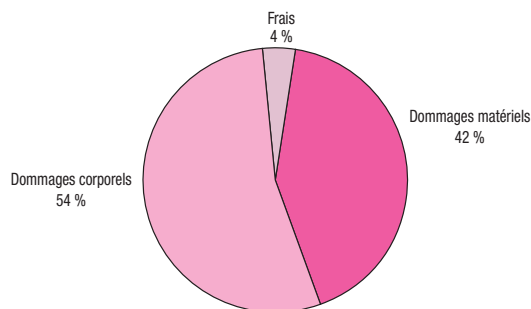
Frais	
Total des frais de justice et d'expertise (frais de gestion exclus)	4

Total général	100
----------------------------	------------

Globalement sur 100 euros de sinistres payés :

- 54 concernent les dommege corporels ;
- 42 les dommege 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 Rhône²¹ : 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.

Comme les données n'ont pu être actualisées, les résultats et commentaires ci-après, concernant en l'occurrence 73 077 victimes²² recensées par le Registre, pour les années 1996 à 2002, sont tels qu'ils avaient été présentés dans le bilan 2004. 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

Atteintes corporelles initiales : les lésions

Les lésions initiales de la victime sont codées selon l'échelle AIS (Abbreviated Injury Scale)²³ version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier le territoire corporel²⁴, 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 élémentaires²⁵ observées pour le plus grand nombre de victimes du Registre sont, pour chaque niveau de gravité²⁶ :

– 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 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 hémio ou pneumothorax (150), contusion pulmonaire bilatérale (125), fracture complexe de la base du crâne (88), hémorragie cérébrale intraventriculaire (87), hématome intracérébral en pétéchies (80), œdème cérébral modéré (73), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » (73), hématome extra-dural sans précision (71), hématome sous-dural sans précision (64), hématome sous-dural petit (50 cm³ chez l'adulte, 25 cm³ 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)

21. INRETS-UMRESTTE. Unité mixte de recherche et de surveillance transport travail environnement INRETS-UCBL-InVS, 25, avenue François Mitterrand, Case 24, 69675 Bron CEDEX.

22. Données du Registre de mars 2005.

23. D'après l'AAAM Association for the Advancement of Automotive Medicine.

24. Les neuf zones corporelles sont la tête, la face, le cou (hors colonne vertébrale), 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.

25. 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).

26. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

avec hémorragie ou pneumothorax (30), contusion cérébrale sans précision (29), plaie massive ou rupture de rate (29), hématome sous-dural volumineux (50 cm³ chez l'adulte, 25 cm³ avant dix ans, 23), coma avec mouvements inadaptes (« décébration » 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 minimales 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 face, 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 sur-représentés 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 (dix-sept victimes sur vingt-trois, 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 (AIS4 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 **létalement** (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, moins 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 observées²⁷ 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 \leq 8 (65), contusion

cérébrale sans autre précision (59), arrachement, rupture ou déchirure des ligaments croisés ou latéraux du genou (49), contusion cérébrale $<$ 30 cm³ ou quatre centimètres de diamètre (35) ;

– IIS3 : luxation du genou (85), hémorragie cérébrale intraventriculaire (47), hématome intracérébral de taille \leq 30 cm³ ou quatre centimètres de diamètre pour un adulte, 15 cm³ 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 \leq 50 cm³ pour un adulte, 25 cm³ 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 ;

– 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 cm³ chez l'adulte, 25 cm³ 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 %).

27. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées chez les survivants, pour chaque niveau de gravité.

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 ressort²⁸ 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 (MIIIS3 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 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 lourdes²⁹.

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.

28. On présente ici les pourcentages calculés sur les accidents renseignés pour le type de trajet (80 % des cas).

29. Ces valeurs sont des rapports d'incidences hommes/femmes prenant en compte l'effectif des populations de chaque sexe.

Tableau 1 : 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 « voitures ». ».

** 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 chaque région corporelle, par type d'usager
 (données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 1996-2002, INRETS-ARVAC, n = 72 979)
 Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones

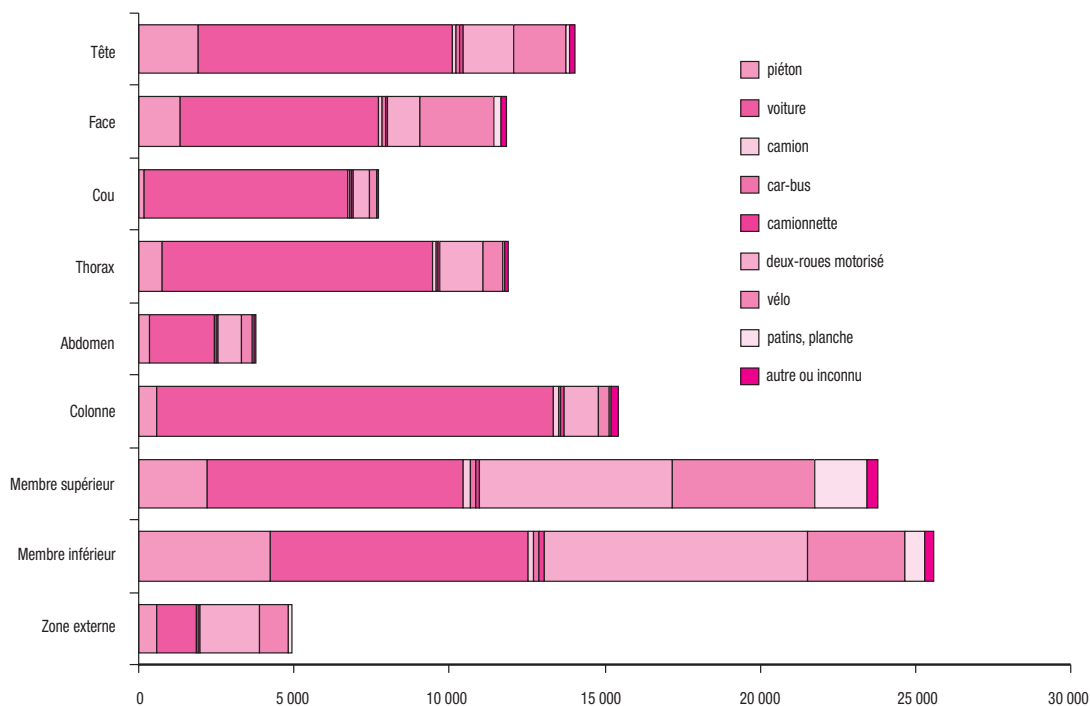


Figure 2 : Régions corporelles touchées de façon sévère à maximale (AIS4 et plus)
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'usager
 (données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 1996-2002, INRETS-ARVAC, n = 1 527)
 Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones

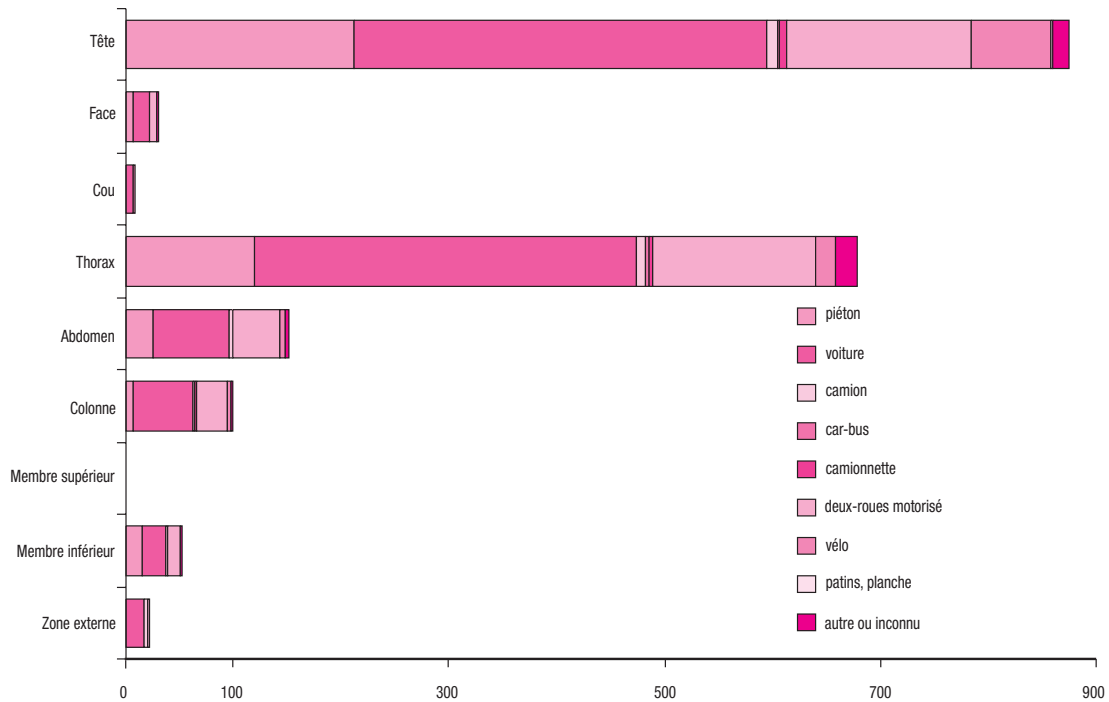
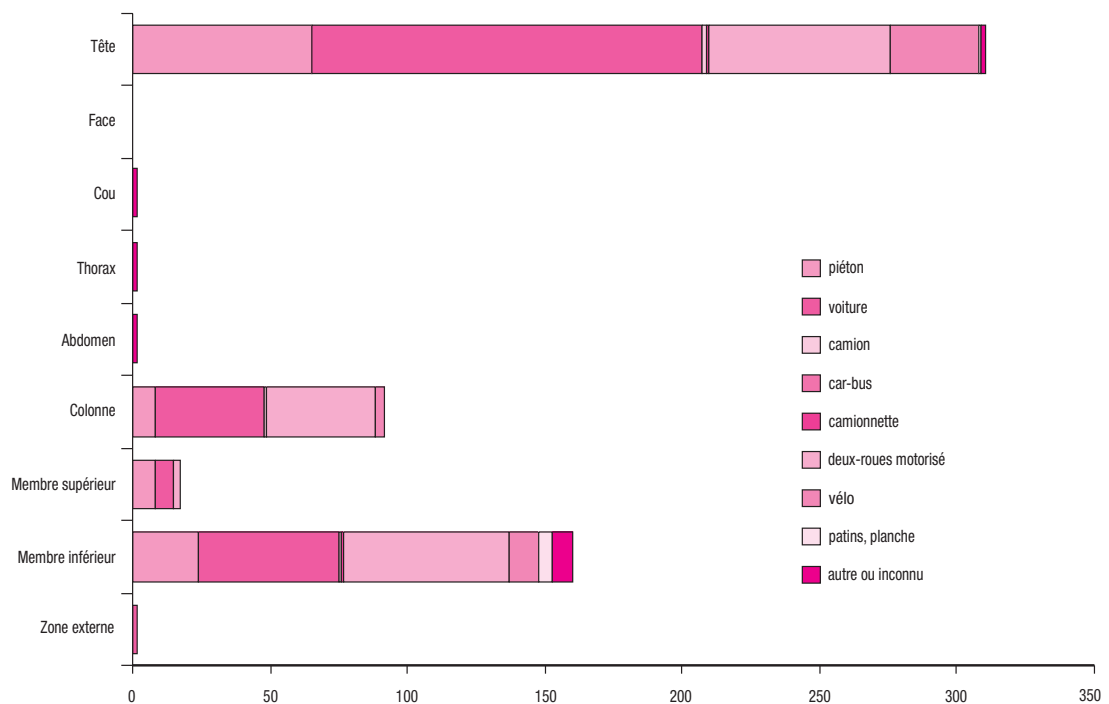


Figure 3 : Régions corporelles touchées par des lésions avec séquelles prévisibles sérieuses à maximales (IIS3 et plus) chez les survivants
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'usager
 (données du Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation, 1996-2001, INRETS-ARVAC, n = 573)
 Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones



Appréciation



Les aspects économiques

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2005

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 »³⁰ 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, *pretium mortis*, transfert du *pretium doloris* du mort aux héritiers.

- **Cas du blessé** : *pretium doloris*, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet.

Pour 1999, l'actualisation des valeurs conduit aux chiffres suivants : 3 950 380 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 au 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, + 2,9 % en 2004 et + 2,3 % en 2005. Jusqu'en 2004, la valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur du tué, les mêmes pourcentages de progression étaient appliqués. 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 et 1,7 % en 2005.

Pour 2005, les valeurs suivantes seront donc utilisées : 1 156 925 euros pour les tués et 6 078 euros pour les dégâts matériels. Par ailleurs, afin de tenir compte du changement de définition des gravités appliqué en 2005, l'Observatoire a procédé à l'estimation du coût d'un blessé hospitalisé évalué à 124 987 euros et d'un blessé léger évalué à 5 000 euros, en prenant pour convention que le coût estimé de l'insécurité routière ne devrait pas être changé à la suite de la modification des définitions de la gravité des blessés.

30. de M. Le Net, directeur de recherche à l'école nationale des Ponts et Chaussées, remis au Commissariat général du plan (CGP) au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

COÛT GLOBAL DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2005

Estimation du coût des accidents corporels en 2005

Nombre de tués à trente jours : 5 318 ; coût des tués : 6,2 milliards d'euros.

Nombre de blessés hospitalisés : 39 811 ; coût des blessés hospitalisés : 5,0 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 68 265 ; coût des blessés légers : 0,3 milliard d'euros.

Nombre d'accidents corporels³¹ : 84 525 ; coût des dégâts matériels des accidents corporels : 0,5 milliard d'euros.

Soit un coût de **12,0 milliards d'euros**.

Estimation du coût des accidents purement matériels en 2005

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 avons estimé la diminution du nombre d'accidents matériels en 2004 à 3,2 % alors qu'elle n'a été en réalité que de 1,2 %. Le coût des accidents matériels en 2004 aurait donc dû être de 12,9 milliards d'euros au lieu des 12,6 milliards d'euros annoncés.

L'estimation de la baisse calculée pour 2005 est basée sur une baisse de 1,2 % par rapport à 2004.

L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2005 est de **12,9 milliards d'euros**.

Le coût de l'insécurité routière est estimé à **24,9 milliards d'euros** en 2005.

Le coût de l'insécurité routière est un peu plus élevé que celui de l'an dernier (24,3 milliards d'euros) mais il convient de noter qu'en 2005 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 2006 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 2005, à 1 833 millions d'euros. Il serait de 2 434 millions d'euros en 2006.

La répartition entre les différents ministères de l'effort prévu en 2006 est la suivante (en millions d'euros) :

- Transports, Équipement, Tourisme et Mer : 727,90 ;
- Défense : 778,83 ;
- Intérieur, Sécurité intérieure et Libertés locales : 568,45 ;
- Justice : 247,38 ;
- Éducation nationale, Enseignement supérieur et Recherche : 59,35 ;
- Jeunesse, Sports et Vie associative : 0,12 ;
- Recherche : 25,79 ;
- Économie, Finances et Industrie : 24,03.

31. 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, réalisés en 2005 par l'IFOP, sont publiés dans la présente édition les principaux résultats du sondage IFOP visant à mesurer l'opinion des Français sur le système du contrôle-sanction automatisé.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU BAROMÈTRE

Le dernier sondage, réalisé du 10 au 17 octobre 2005, 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, 83 % déclarant en octobre 2005 être beaucoup ou assez intéressés (84 % en avril 2005 et octobre 2004).

Si 2004 avait marqué une forte progression dans la connaissance des grandes orientations de l'action des pouvoirs publics assortie en revanche d'une baisse du souhait d'information, octobre 2005 se caractérise également par une hausse dans la connaissance assortie au contraire d'une hausse du souhait d'information : 68 % estimant bien les connaître (soit + 6 points en un an et + 5 points par rapport à avril 2005) et 72 % souhaitant plus d'informations contre 64 % en octobre 2004 (70 % en octobre 2003).

En 2005, une large majorité de Français s'estime bien informée sur les principaux thèmes. En un an, tous enregistrent une progression, plus ou moins sensible, mais qui en l'occurrence est particulièrement marquée pour les 15-24 ans (la plus faible progression enregistrant une augmentation de 8 points par rapport à octobre 2004). On note qu'avec 33 % de citations en moyenne contre 29 % pour les 15-24 ans « les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu », puis « le permis probatoire » (52 % en moyenne contre 60 % pour les 15-24 ans) et « le fonctionnement et l'implantation des radars automatiques » (respectivement 55 et 51 %) sont les trois thèmes pour lesquels les Français s'estiment globalement les moins bien informés.

Les causes liées au comportement humain

À l'intérieur des huit causes proposées, on retiendra que si la conduite en état d'ivresse reste de loin la cause reconnue comme étant la plus importante (69 %), suivie par les excès de vitesse et le non-respect des règles sur la priorité et la signalisation (un tiers des citations), les Français continuent d'attacher une faible importance au non-respect des distances de sécurité (2 %).

Le comportement propre des conducteurs

Sur les onze comportements à risques étudiés, trois enregistrent une évolution favorable, les scores obtenus au cours de l'année 2005 étant parmi les plus faibles enregistrés. Sont concernés : « le dépassement des limites de vitesse, le non-port de la ceinture de sécurité et la prise de risque volontaire sur la route ». Même s'il reste le plus fréquemment cité, « rouler en dépassant les limites de vitesse » enregistre la meilleure évolution, passant de 28 % en octobre 2004 à 23 % en octobre 2005.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU SONDRAGE SUR LE CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ

Le sondage, réalisé par téléphone, a été mené du 7 au 12 mars 2005 et a concerné un échantillon de 1 004 personnes représentatif de la population française. L'échantillon a été structuré sur la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage, région et catégorie d'agglomération). La présente synthèse porte sur les réponses de la population des conducteurs qui représentent 736 individus.

Le dispositif est jugé globalement efficace par une large majorité d'entre eux :

- 86 % estimant que ce système a permis la diminution des vitesses pratiquées ;
- 77 % jugeant qu'il a entraîné une amélioration de la sécurité sur la route ;
- 76 % ayant indiqué faire plus attention aux limites de vitesse ;
- 66 % ayant annoncé rouler globalement moins vite.

D'une manière générale, la perception des conducteurs est largement positive :

- 78 % pensant que les radars n'ont pas pour objectif de punir, mais celui d'inciter au respect des vitesses ;
- 72 % indiquant qu'ils sont bien signalés ;

– c'est la pertinence de l'emplacement des radars qui avec 57 % de réponses positives recueillie comparativement un avis contrasté.

L'INTÉRÊT DES FRANÇAIS POUR LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En moyenne, globalement stable par rapport à l'année précédente, avec 83 % de citations en octobre 2005 contre 84 % en 2004, l'intérêt selon les classes d'âges suit une évolution contrastée. Ont déclaré en octobre 2005 être beaucoup ou assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route :

- 80 % des 15-24 ans (73 % en octobre 2004) ;
- 82 % des 25-34 ans (88 % en octobre 2004) ;
- 90 % des 35-49 ans (88 % en octobre 2004) ;
- 82 % des 50-64 ans (87 % en octobre 2004) ;
- 79 % des 65 ans et plus (81 % en octobre 2004).

Si par rapport à la moyenne la plus forte mobilisation concerne systématiquement les 35-49 ans (+ 7 points en 2005 et + 4 points en 2004), l'intérêt, entre les deux périodes, marque le pas pour les 25-34 ans et les 50-64 ans et augmente fortement pour les 15-24 ans.

L'intérêt reste très nettement marqué pour ceux qui utilisent la voiture au moins une fois par semaine, ils sont 88 % contre 79 % en moyenne pour ceux qui l'utilisent moins souvent ou jamais.

L'INFORMATION ET L'OPINION PUBLIQUE

Octobre 2005 marque le meilleur score jamais enregistré, 68 % des Français estimant 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. Avec un gain de 6 points par rapport à 2004, ce résultat conforte l'avancée observée en 2004 qui avait enregistré une augmentation de 8 points par rapport à 2003 et consolide en quelque sorte le degré de sensibilisation des Français, le souhait d'information avec 72 % de citations ayant également progressé de 8 points en un an.

Dans le détail, 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 2004 (1)	Avril 2005 (1)	Octobre 2005 (1)	15-24 ans octobre 2005	Octobre 2004 (1)	Avril 2005 (1)	Octobre 2005 (1)
« Les conséquences du non-port de la ceinture »	74	80	80	81 (+ 17)	38	48	48
« Le taux d'alcool autorisé pour la conduite »	71	76	77	74 (+ 12)	39	46	49
« Le permis à points »	68	69	71	77 (+ 17)	41	52	52
« Les contrôles techniques »	67	69	73	60 (+ 10)	41	42	47
« Les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives »	65	61	68	66 (+ 10)	45	56	57
« Les distances de sécurité à respecter »	64	68	71	67 (+ 14)	45	54	54
« Les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant ou du main libre »	58	69	72	74 (+ 27)	45	49	51
« Les distances de freinage nécessaires selon la vitesse et l'état de la route »	58	59	63	58 (+ 8)	46	56	57
« L'apprentissage anticipé de la conduite »	57	60	62	71 (+12)	38	25	51
« L'évolution de la réglementation routière »	56	54	60	61 (+11)	50	66	66
« Le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route »	54	70	66	62 (+ 16)	42	52	53
« Les conséquences du non-port du casque lorsqu'on se déplace en deux-roues »	54	62	66	68 (+ 18)	36	40	44
« Le fonctionnement et l'implantation des radars automatiques » (2)	53	68	72	76 (+ 29)	50	57	58
« Le permis probatoire » (2)	47	46	52	60 (+ 10)	49	55	56
« Les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu »	45	54	55	51 (+ 11)	50	58	60
« Le coût financier pour la société des accidents de la route »	29	28	33	29 (+ 10)	49	60	62
« Les bénéfices en termes de sécurité des feux de croisement de jour » (2)		45	48	42		56	56

Source : 2004 baromètre CSA/DSCR ; 2005 baromètre IFOP/DSCR.

(1) Ensemble des Français. Pour les 15-24 ans, le chiffre mis en parenthèse traduit l'écart par rapport au pourcentage obtenu en octobre 2004.

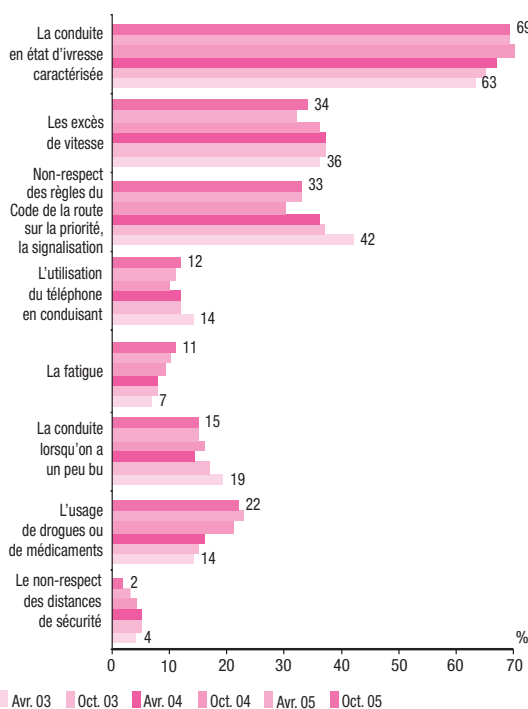
(2) Nouvel item.

Pour tous les items, 2005 marque les meilleurs scores de la série tant au plan du niveau de connaissance que des demandes d'informations complémentaires.

Par rapport à 2004, le fait le plus remarquable à retenir est la forte progression du degré d'information exprimé par les 15-24 ans. En moyenne, sur l'ensemble des thèmes, le pourcentage de citations obtenu en octobre est passé de 50 à 63 %. À cette progression, il convient d'ajouter que le score des 15-24 ans en octobre 2005 est à un point de celui de l'ensemble des Français (64 % en moyenne s'estimant globalement très ou assez bien informés). Parmi les faits marquants, il est à souligner également la progression du souhait d'information passant en moyenne de 44 % en octobre 2004 à 54 % en octobre 2005.

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 2005

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 l'usage de drogues ou de médicaments consolide la progression amorcée en octobre 2004 obtenant depuis lors un score supérieur à la conduite lorsqu'on a un peu bu, item qui occupe le cinquième rang.

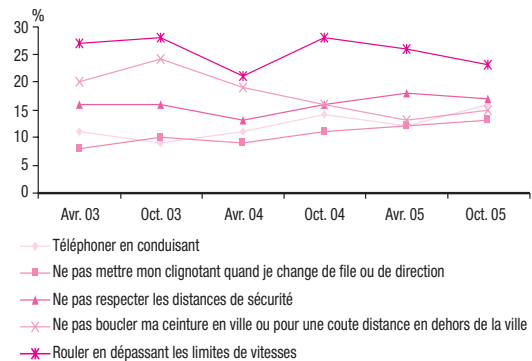
Pour les trois causes qui suivent, tout semble montrer qu'en moyenne, les Français :

- accordent de plus en plus d'attention à la fatigue, en constante augmentation sur la période étudiée ;
- sont en 2005 par rapport à 2004, davantage sensibilisés au risque de l'utilisation du portable en conduisant ;
- sont de moins en moins sensibilisés au non-respect des distances de sécurité.

LE COMPORTEMENT PROPRE DES CONDUCTEURS

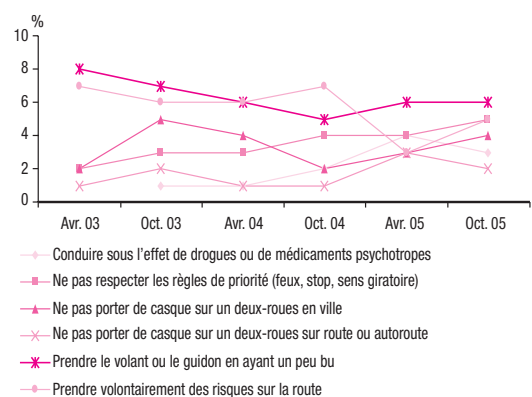
« Pour chacune des choses que je vais vous citer, dites-moi s'il vous arrive assez souvent, de temps en temps, rarement ou jamais de le faire ».

Évolution des cinq comportements généralement les plus fréquemment cités [cumul en % des citations « assez souvent et de temps en temps »]



Si d'une période à l'autre le classement évolue peu, en un an, à l'exception du non-respect des limites de vitesse et du non-port de la ceinture, les trois autres comportements étudiés se sont particulièrement dégradés en fin d'année, octobre 2005 se situant dans les plus forts pourcentages de citations.

Évolution des six comportements généralement les moins fréquemment cités



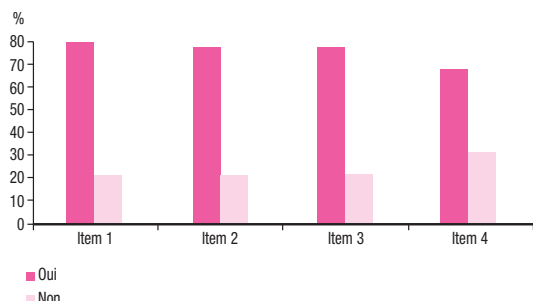
Sauf pour la prise de risque volontaire qui obtient en 2005 les plus faibles pourcentages de citations, mais qui augmente de deux points entre avril et octobre, les autres comportements accusent tous une légère dégradation entre octobre 2004 et octobre 2005. Quant à la conduite sous l'effet de drogues ou le non-respect des distances de sécurité, ce sont les comportements qui, au cours de l'année 2005, enregistrent les plus forts pourcentages de citations.

L'OPINION DES FRANÇAIS SUR LE CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ

Les résultats ci-après détaillent quelques données du sondage conçu par l'INRETS et réalisé par l'IFOP portant sur l'opinion et la perception à l'égard du système recueillie auprès de 736 conducteurs ayant conduit une voiture au cours des douze derniers mois.

Opinions générales sur le dispositif

À la question, « êtes-vous tout à fait, plutôt d'accord (oui), pas du tout, plutôt pas d'accord (non) avec les phrases que je vais vous citer » (4 items proposés), la répartition des réponses s'établit comme suit :



- **item 1** : les accidents vont diminuer sur les routes où les radars automatiques sont installés ;
- **item 2** : les radars automatiques sont un bon moyen de faire payer le conducteur ;
- **item 3** : les radars automatiques sont là pour inciter les conducteurs à respecter les limites, pas pour les punir ;
- **item 4** : avec les radars automatiques, les conducteurs dangereux risquent d'être pris plus souvent.

Même si l'impact est largement reconnu, comparativement, c'est l'efficacité du système sur les conducteurs dangereux qui est le plus controversé. *A priori* paradoxal, ce résultat pourrait s'expliquer par une perception spécifique de la notion de dangerosité, concernant en

l'occurrence bien d'autres comportements à risques que celui lié au seul non-respect des limites de vitesse.

Les réponses à la question « *Considérez-vous que l'emplacement des radars automatiques est choisi en fonction du nombre d'accidents à cet endroit-là ?* », se répartissent de la manière suivante :

Oui, tout à fait	34 %
Oui, plutôt	23 %
Non, plutôt pas	18 %
Non, pas du tout	24 %
Sans réponse	1 %

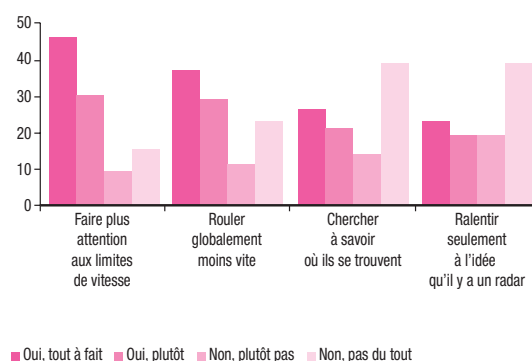
La pertinence de l'emplacement des radars est le critère qui partage le plus les Français tout en étant cependant majoritaire puisque près de six Français sur dix estiment qu'ils sont bien placés.

On retiendra également que quatre conducteurs sur dix seulement trouveraient utile d'avoir dans le véhicule un dispositif qui informe de leur emplacement.

Fonctionnement des conducteurs

Sur quatre comportements pré-définis, la question visait à connaître, depuis la mise en place des radars automatiques, quel était le fonctionnement des conducteurs.

Globalement, on peut en déduire un bon niveau de sensibilisation (76 % de conducteurs disant faire plus



attention aux limites de vitesse et 66 % indiquant rouler globalement moins vite). Si l'on admet que les deux autres items font davantage référence à la notion de responsabilité, comparativement, elle est plus ténue, mais elle se situe à un bon niveau d'autant que le croisement des deux items montre que seuls 13 % des conducteurs disent à la fois chercher à savoir où les radars se trouvent et à ralentir seulement lorsqu'ils pensent qu'un radar est présent.

Appréciation



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. 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.

Le Comité des experts de la sécurité routière

Le Conseil national est assisté par un comité d'experts, dont il nomme les membres sur proposition du délégué

interministériel à la sécurité routière. Ce comité est chargé d'éclairer les travaux du Conseil, d'orienter la méthodologie des recueils et analyses statistiques ainsi que des études de l'Observatoire. Il peut également être consulté sur la qualité scientifique des publications mises à la disposition du public en matière de sécurité routière.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, 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 politique d'éducation routière (définition, évaluation, réglementations des formations et examens, animation des réseaux...);
- 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 123 millions d'euros en 2005.

Principaux services gestionnaires

La Direction générale des routes (DGR) 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.

Au sein de **la Direction générale de la mer et des transports (DGMT)**, **la Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux (DTMRF)** est chargée de la réglementation des transports routiers.

Dans les **directions départementales de l'Équipement (DDE)**, la sécurité routière est principalement prise en charge par les cellules départementales d'exploitation et de sécurité (CDES) ou les cellules départementales de sécurité routière (CDSR), ainsi que par les cellules éducation routière.

Les directions régionales de l'Équipement (DRE) exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Au sein des DRE, les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR) ont principalement en charge l'information et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

La Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre l'insécurité routière. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action.

La gendarmerie exerce sa mission de police de la route sur environ 95 % du territoire national. Elle a donc à sa charge la majeure partie du réseau routier et autoroutier.

La gendarmerie départementale, forte de 63 359 militaires, dont 10 785 gendarmes adjoints, regroupe des unités territoriales (696 brigades territoriales autonomes, 1 059 brigades territoriales de proximité chef-lieu, 1 577 brigades de proximité, l'ensemble formant 381 compagnies) et des unités spécialisées de police de la route (93 escadrons départementaux de sécurité routière – EDSR – constitués de 328 brigades motorisées, 19 brigades motorisées autoroutières, 137 pelotons d'autoroute et 54 brigades rapides d'intervention).

La gendarmerie mobile, forte de 16 476 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 quarante-cinq hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

La lutte contre l'insécurité routière a représenté en 2005, 14,91 % de l'activité missionnelle de la gendarmerie nationale (14,20 % en 2004).

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 dans ses services de voie publique, d'unités de circulation, de formations motocyclistes et de brigades d'accidents et de délits routiers, soit :

- 1 000 fonctionnaires concernés principalement par la circulation et la sécurité routières dont 76 dans les 31 brigades de contrôles techniques ;
- 1 378 fonctionnaires regroupés dans 126 formations motocyclistes.

Au total, ces unités de voie publique regroupent donc 2 378 personnes.

La Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité

Le bureau de la circulation et des missions de secours de la sous-direction des missions opérationnelles assure le suivi des missions de circulation et de sécurité routières.

Les neuf compagnies républicaines de sécurité autoroutières, regroupant 1 861 fonctionnaires, ont en charge la surveillance des voies rapides des principales agglomérations.

Par ailleurs, six unités motocyclistes zonales constituées de trente détachements répartis sur tout le territoire regroupant 570 motocyclistes, sont chargées de répondre aux objectifs de lutte contre la violence routière sur les principaux axes routiers, tant à l'initiative qu'à l'occasion des plans départementaux de contrôle.

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 principalement assurées par 1 600 fonctionnaires de la sous-direction de la circulation et de la sécurité routières réparties comme suit :

- la compagnie de circulation qui assure la gestion et la sécurisation du trafic routier ;
- le service de répression de la délinquance routière ;
- la compagnie périphérique ;
- la compagnie motocycliste.

Par ailleurs, c'est le service central des accidents de la Direction de la police urbaine de proximité qui prend en charge le traitement administratif et judiciaire des accidents graves.

Enfin, dix-neuf fonctionnaires de la direction opérationnelle des services techniques et logistiques interviennent dans la répression de la vente et de l'usage des pièces, accessoires et véhicules non-homologués ou débridés.

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 préfetures

La responsabilité de la politique locale de sécurité routière a été confiée aux préfets de département. Par ailleurs, les préfetures ont en charge la diffusion des titres de circulation (cartes grises, permis de conduire), la délivrance des autorisations d'enseignement, la gestion des fichiers et la gestion des commissions médicales du permis de conduire.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

La Direction des affaires criminelles et des grâces prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale et en élabore les circulaires d'application. Elle anime, coordonne et contrôle l'exercice de l'action publique dans les juridictions et établit les directives de politique pénale générale.

À ce titre, elle suit l'activité des tribunaux correctionnels qui jugent les délits et 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 à la lutte contre l'insécurité routière. Une charte d'accueil des familles des victimes de la violence routière a 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 hélicoptéré.

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 DÉLÉGUÉ À LA FAMILLE

Délégation interministérielle à la famille

Depuis 2004, le ministère de la Famille s'associe à des actions de sensibilisation du public (semaines de la sécurité routière, mobilisation à l'occasion des grands départs en vacances, etc.).

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE LA RECHERCHE ET DE LA TECHNOLOGIE

La Direction de l'enseignement scolaire 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 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 ;
- Ligue contre la violence routière ;

- Association des familles de victimes des accidents de la circulation ;
- Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs ;
- Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens ;
- Institut national d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM) ;
- 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 ;
- Anima'fac ;
- Voiture & Co ;
- Comité national premier de cordées ;
- Club junior contre l'insécurité routière de Victimes et citoyens ;
- Avenir santé.

Parmi les nombreuses autres associations intervenant sur certains aspects de la sécurité routière, citons de manière non exhaustive :

- 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 ;
- L'ANPAA (Association nationale de prévention en alcoologie et addictologie) ;
- Communes en route pour la vie ;
- Familles rurales ;
- L'AFPC (Association française de prévention des comportements au volant).

Enfin, des associations sont concernées par la sécurité d'un certain type d'usagers :

- L'Automobile club de France ;
- Les pros de la route (poids lourds) ;
- Fédération française de cyclisme ;
- FUBICY ;
- Fédération française de cyclotourisme ;
- Fédération française de motocyclisme ;
- 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 8 300 km au 1^{er} janvier 2006) 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.

Les établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière

La formation des conducteurs est assurée dans environ 10 000 établissements et moins de 100 écoles associatives avec le concours de plus de 26 000 enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses organisations professionnelles ou associations : organisations patronales (Conseil national des professions de l'automobile,

Fédération nationale des enseignants de la conduite, Union nationale des indépendants de la conduite, Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite) ; organisations de salariés (chambre nationale des salariés responsables de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière, Fédération nationale des enseignants de la conduite, Syndicat national de l'enseignement de la conduite et de l'éducation routière affilié à l'Union nationale des syndicats autonomes, Union nationale indépendante des salariés de l'enseignement de la conduite automobile) ; associations (École de conduite française, Centre d'éducation routière, Centre de formation routière européen).

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, le tunnel de Saint-Cloud, et Orgeval, du premier tronçon d'autoroute long de 20 km environ, dénommé autoroute de l'Ouest.

1954

- Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).
- Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1956

Le 20 juin, le ministre des Finances, Paul Ramadier, instaure la vignette automobile.

1957

Mise en place du premier SMUR (Service médical d'urgence) à Salon-de-Provence.

1958

- Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.

- Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961

Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

1965

Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1969

Décret du 5 février, applicable le 15 avril, limitant la vitesse à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.

1970

Loi du 9 juillet, applicable le 1^{er} octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :

- 0,80 g/l de sang pour la contravention 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 1^{er} juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.

- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.

- Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur les routes et 120 km/h sur les 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 1^{er} janvier.

- Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.

- Décret du 26 août relatif à :
 - l'interdiction de transporter des enfants de moins de dix ans aux places avant des voitures de tourisme ;
 - l'obligation pour les piétons de circuler sur le bord gauche de la chaussée, hors agglomération ;
 - l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.

- Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

Obligation, à compter du 1^{er} octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

- Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1^{er} octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.

- Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1^{er} janvier 1980, du port du casque par les usagers de 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 1^{er} janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
 - 80 km/h sur les routes ;
 - 100 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
 - 110 km/h sur les autoroutes.

1983

- Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :

- a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1^{er} octobre 1983 :

- 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;
- 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;

- b) pour les véhicules de transports en commun :

- 100 km/h pour les véhicules équipés de système antiblocage 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 de délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1984

Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :

- de réception, à compter du 1^{er} janvier 1985 ;
- de vente, à compter du 1^{er} janvier 1986.

1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1^{er} janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de déféctuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

- Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des infractions en cas d'alcoolémie.

- 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière).

1988

Application généralisée de l'AAC à tous les départements (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

1989

- Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1^{er} juillet 1992.

- Arrêté du 14 décembre portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

- Loi du 31 octobre portant (entre autres) sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.

- À compter du 1^{er} décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.

- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

- 1^{er} janvier : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.

Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.

- 1^{er} juillet : mise en application du permis à points.
- 1^{er} décembre : le nombre de points est porté à 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.

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.

- 1^{er} septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la quatrième classe donnant lieu à retrait 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.

1996

- Loi du 26 février 1996 : soumet 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 cm³ 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 : rapport de la commission présidée par M. Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs.

- 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans (la partie théorique du BSR se déroule au collège (ASSR) et la partie pratique est assurée par des spécialistes de la conduite des deux-roues).

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

- 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.
- 21 octobre : 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 : première Semaine de la sécurité sur la route.

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 : proposition, études, évaluation.
- 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 1^{er} 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 : premiers « États généraux de la sécurité routière ».

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 (aggravation des peines et 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.
- 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

2004

- 1^{er} mars : mise en application du permis probatoire.
- 1^{er} juillet : immatriculation des cyclomoteurs neufs.
- 1^{er} septembre : la formation pratique du brevet de sécurité routière (BSR) est portée de trois à cinq heures.
- 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.

2005

- 25 février : décret précisant que les véhicules de transport en commun de 10 tonnes et moins ainsi que les autres véhicules de plus de 3,5 tonnes et de 12 tonnes et moins doivent être équipés d'un limiteur de vitesse par construction.
- 25 mars : décret relatif à l'obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que tous les mineurs transportés ont attaché leur ceinture de sécurité.
- 13 avril : décret portant nomination du président et des membres du Conseil national de la sécurité routière.
- 17 au 24 octobre : Semaine de la sécurité routière sur la route.
- 20 octobre : États généraux à la sécurité routière.
- 31 décembre : 502 radars supplémentaires sont implantés portant à 1 003 le nombre de radars sur les routes (690 fixes et 313 embarqués).



Annexe : Autres données de bases et sigles

FRANCE ENTIÈRE – RÉPARTITION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS

	Milieu urbain		Rase campagne		Ensemble des réseaux	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bicyclettes	4 402	4,26	811	1,75	5 213	3,48
Cyclomoteurs	12 494	12,09	2 001	4,31	14 495	9,68
Scoters immatriculés	4 007	3,88	331	0,71	4 338	2,90
Motocyclettes	10 448	10,11	4 411	9,51	14 859	9,92
Side-cars	23	0,02	11	0,02	34	0,02
Voitures de tourisme	65 146	63,02	33 585	72,39	98 731	65,92
VL plus caravanes	37	0,04	65	0,14	102	0,07
VL plus remorques	94	0,09	182	0,39	276	0,18
Camionnettes = < 3,5 t	2 671	2,58	1 041	2,24	3 712	2,48
Camionnettes + caravanes	8	0,01	2	0,00	10	0,01
Camionnettes + remorques	25	0,02	36	0,08	61	0,04
PL 3,5 t < PTAC = 7,5 t	284	0,27	202	0,44	486	0,32
PL > 7,5 t	761	0,74	670	1,44	1 431	0,96
PL + remorques	329	0,32	775	1,67	1 104	0,74
Tracteurs routiers	37	0,04	50	0,11	87	0,06
Tracteurs + semi-remorques	369	0,36	1 320	2,85	1 689	1,13
Transports en commun	1 146	1,11	214	0,46	1 360	0,91
Trains, tramways	122	0,12	23	0,05	145	0,10
Engins spéciaux	131	0,13	38	0,08	169	0,11
Tracteurs agricoles	72	0,07	251	0,54	323	0,22
Voiturettes	241	0,23	89	0,19	330	0,22
Autres	522	0,50	287	0,62	809	0,54
Tous véhicules	103 369	100,00	46 395	100,00	149 764	100,00

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		683	5 872	8 196	14 068
Bicyclettes	– conducteurs	184	1 700	3 003	4 703
	– passagers	3	20	41	61
	– ensemble	187	1 720	3 044	4 764
Cyclomoteurs	– conducteurs	363	5 014	7 701	12 715
	– passagers	30	595	1 263	1 858
	– ensemble	393	5 609	8 964	14 573
Motocyclettes	– conducteurs	840	6 814	9 869	16 683
	– passagers	73	773	1 243	2 016
	– ensemble	913	7 587	11 112	18 699
Voitures de tourisme	– conducteurs	2 286	12 448	24 208	36 656
	– passagers	874	6 205	12 594	18 799
	– ensemble	3 160	18 653	36 802	55 455
Camionnettes	– conducteurs	39	246	577	823
	– passagers	20	142	276	418
	– ensemble	59	388	853	1 241
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	31	202	318	520
	– passagers	11	47	98	145
	– ensemble	42	249	416	665
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	47	191	215	406
	– passagers	2	16	17	33
	– ensemble	49	207	232	439
Transports en commun	– conducteurs	2	33	93	126
	– passagers	13	148	707	855
	– ensemble	15	181	800	981
Tracteurs agricoles	– conducteurs	11	27	26	53
	– passagers	1	7	7	14
	– ensemble	12	34	33	67
Voiturettes	– conducteurs	12	65	104	169
	– passagers	1	19	45	64
	– ensemble	13	84	149	233
Autres	– conducteurs	14	164	183	347
	– passagers	3	44	107	151
	– ensemble	17	208	290	498
Tous usagers		5 543	40 792	70 891	111 683

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Milieu urbain

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		487	5 466	7 926	13 392
Bicyclettes	– conducteurs	71	1 296	2 739	4 035
	– passagers	1	16	27	43
	– ensemble	72	1 312	2 766	4 078
Cyclomoteurs	– conducteurs	180	3 952	7 047	10 999
	– passagers	13	464	1 146	1 610
	– ensemble	193	4 416	8 193	12 609
Motocyclettes	– conducteurs	331	4 502	8 163	12 665
	– passagers	28	486	1 000	1 486
	– ensemble	359	4 988	9 163	14 151
Voitures de tourisme	– conducteurs	414	4 638	14 227	18 865
	– passagers	181	2 138	7 008	9 146
	– ensemble	595	6 776	21 235	28 011
Camionnettes	– conducteurs	9	90	326	416
	– passagers	5	51	153	204
	– ensemble	14	141	479	620
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	4	26	95	121
	– passagers	2	15	46	61
	– ensemble	6	41	141	182
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	3	20	30	50
	– passagers	0	1	5	6
	– ensemble	3	21	35	56
Transports en commun	– conducteurs	1	14	73	87
	– passagers	0	72	475	547
	– ensemble	1	86	548	634
Tracteurs agricoles	– conducteurs	0	6	2	8
	– passagers	0	5	1	6
	– ensemble	0	11	3	14
Voiturettes	– conducteurs	0	37	77	114
	– passagers	0	14	35	49
	– ensemble	0	51	112	163
Autres	– conducteurs	9	87	108	195
	– passagers	0	20	65	85
	– ensemble	9	107	173	280
Tous usagers		1 739	23 416	50 774	74 190

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Rase campagne

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		196	406	270	676
Bicyclettes	– conducteurs	113	404	264	668
	– passagers	2	4	14	18
	– ensemble	115	408	278	686
Cyclomoteurs	– conducteurs	183	1 062	654	1 716
	– passagers	17	131	117	248
	– ensemble	200	1 193	771	1 964
Motocyclettes	– conducteurs	509	2 312	1 706	4 018
	– passagers	45	287	243	530
	– ensemble	554	2 599	1 949	4 548
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 872	7 810	9 981	17 791
	– passagers	693	4 067	5 586	9 653
	– ensemble	2 565	11 877	15 567	27 444
Camionnettes	– conducteurs	30	156	251	407
	– passagers	15	91	123	214
	– ensemble	45	247	374	621
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	27	176	223	399
	– passagers	9	32	52	84
	– ensemble	36	208	275	483
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	44	171	185	356
	– passagers	2	15	12	27
	– ensemble	46	186	197	383
Transports en commun	– conducteurs	1	19	20	39
	– passagers	13	76	232	308
	– ensemble	14	95	252	347
Tracteurs agricoles	– conducteurs	11	21	24	45
	– passagers	1	2	6	8
	– ensemble	12	23	30	53
Voiturettes	– conducteurs	12	28	27	55
	– passagers	1	5	10	15
	– ensemble	13	33	37	70
Autres	– conducteurs	5	77	75	152
	– passagers	3	24	42	66
	– ensemble	8	101	117	218
Tous usagers		3 804	17 376	20 117	37 493

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Jour

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		365	4 268	6 288	10 556
Bicyclettes	– conducteurs	152	1 446	2 500	3 946
	– passagers	3	17	34	51
	– ensemble	155	1 463	2 534	3 997
Cyclomoteurs	– conducteurs	169	3 211	5 448	8 659
	– passagers	6	364	802	1 166
	– ensemble	175	3 575	6 250	9 825
Motocyclettes	– conducteurs	548	4 962	7 409	12 371
	– passagers	44	524	845	1 369
	– ensemble	592	5 486	8 254	13 740
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 176	7 344	16 200	23 544
	– passagers	443	3 471	7 638	11 109
	– ensemble	1 619	10 815	23 838	34 653
Camionnettes	– conducteurs	25	163	406	569
	– passagers	11	99	185	284
	– ensemble	36	262	591	853
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	15	133	233	366
	– passagers	10	28	65	93
	– ensemble	25	161	298	459
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	24	118	135	253
	– passagers	2	4	10	14
	– ensemble	26	122	145	267
Transports en commun	– conducteurs	2	22	76	98
	– passagers	10	113	536	649
	– ensemble	12	135	612	747
Tracteurs agricoles	– conducteurs	9	24	23	47
	– passagers	1	7	7	14
	– ensemble	10	31	30	61
Voiturettes	– conducteurs	9	45	74	119
	– passagers	1	16	30	46
	– ensemble	10	61	104	165
Autres	– conducteurs	9	131	145	276
	– passagers	3	34	88	122
	– ensemble	12	165	233	398
Tous usagers		3 037	26 544	49 177	75 721

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Nuit

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		318	1 604	1 908	3 512
Bicyclettes	– conducteurs	32	254	503	757
	– passagers	0	3	7	10
	– ensemble	32	257	510	767
Cyclomoteurs	– conducteurs	194	1 803	2 253	4 056
	– passagers	24	231	461	692
	– ensemble	218	2 034	2 714	4 748
Motocyclettes	– conducteurs	292	1 852	2 460	4 312
	– passagers	29	249	398	647
	– ensemble	321	2 101	2 858	4 959
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 110	5 104	8 008	13 112
	– passagers	431	2 734	4 956	7 690
	– ensemble	1 541	7 838	12 964	20 802
Camionnettes	– conducteurs	14	83	171	254
	– passagers	9	43	91	134
	– ensemble	23	126	262	388
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	16	69	85	154
	– passagers	1	19	33	52
	– ensemble	17	88	118	206
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	23	73	80	153
	– passagers	0	12	7	19
	– ensemble	23	85	87	172
Transports en commun	– conducteurs	0	11	17	28
	– passagers	3	35	171	206
	– ensemble	3	46	188	234
Tracteurs agricoles	– conducteurs	2	3	3	6
	– passagers	0	0	0	0
	– ensemble	2	3	3	6
Voiturettes	– conducteurs	3	20	30	50
	– passagers	0	3	15	18
	– ensemble	3	23	45	68
Autres	– conducteurs	5	33	38	71
	– passagers	0	10	19	29
	– ensemble	5	43	57	100
Tous usagers		2 506	14 248	21 714	35 962

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Hommes

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		401	2 979	3 856	6 835
Bicyclettes	– conducteurs	151	1 359	2 206	3 565
	– passagers	1	13	31	44
	– ensemble	152	1 372	2 237	3 609
Cyclomoteurs	– conducteurs	324	4 460	6 320	10 780
	– passagers	21	332	631	963
	– ensemble	345	4 792	6 951	11 743
Motocyclettes	– conducteurs	816	6 413	9 025	15 438
	– passagers	32	300	423	723
	– ensemble	848	6 713	9 448	16 161
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 802	8 098	13 272	21 370
	– passagers	463	2 834	5 204	8 038
	– ensemble	2 265	10 932	18 476	29 408
Camionnettes	– conducteurs	32	216	519	735
	– passagers	13	90	177	267
	– ensemble	45	306	696	1 002
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	31	193	315	508
	– passagers	9	36	85	121
	– ensemble	40	229	400	629
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	47	186	211	397
	– passagers	2	7	12	19
	– ensemble	49	193	223	416
Transports en commun	– conducteurs	2	29	74	103
	– passagers	8	50	248	298
	– ensemble	10	79	322	401
Tracteurs agricoles	– conducteurs	11	27	25	52
	– passagers	1	6	5	11
	– ensemble	12	33	30	63
Voiturettes	– conducteurs	6	51	61	112
	– passagers	0	7	19	26
	– ensemble	6	58	80	138
Autres	– conducteurs	13	150	161	311
	– passagers	1	24	64	88
	– ensemble	14	174	225	399
Tous usagers		4 187	27 860	42 944	70 804

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Femmes

		Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		282	2 893	4 340	7 233
Bicyclettes	– conducteurs	33	341	797	1 138
	– passagers	2	7	10	17
	– ensemble	35	348	807	1 155
Cyclomoteurs	– conducteurs	39	554	1 381	1 935
	– passagers	9	263	632	895
	– ensemble	48	817	2 013	2 830
Motocyclettes	– conducteurs	24	401	844	1 245
	– passagers	41	473	820	1 293
	– ensemble	65	874	1 664	2 538
Voitures de tourisme	– conducteurs	484	4 350	10 936	15 286
	– passagers	411	3 371	7 390	10 761
	– ensemble	895	7 721	18 326	26 047
Camionnettes	– conducteurs	7	30	58	88
	– passagers	7	52	99	151
	– ensemble	14	82	157	239
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	0	9	3	12
	– passagers	2	11	13	24
	– ensemble	2	20	16	36
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	0	5	4	9
	– passagers	0	9	5	14
	– ensemble	0	14	9	23
Transports en commun	– conducteurs	0	4	19	23
	– passagers	5	98	459	557
	– ensemble	5	102	478	580
Tracteurs agricoles	– conducteurs	0	0	1	1
	– passagers	0	1	2	3
	– ensemble	0	1	3	4
Voiturettes	– conducteurs	6	14	43	57
	– passagers	1	12	26	38
	– ensemble	7	26	69	95
Autres	– conducteurs	1	14	22	36
	– passagers	2	20	43	63
	– ensemble	3	34	65	99
Tous usagers		1 356	12 932	27 947	40 879

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Tous usagers et piétons

	Tous usagers				Piétons			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	49	550	1 187	1 737	18	266	365	631
5-9 ans	30	913	1 704	2 617	9	504	721	1 225
10-14 ans	72	1 577	2 719	4 296	12	544	909	1 453
15-19 ans	648	6 668	10 480	17 148	27	468	780	1 248
20-24 ans	897	6 055	11 123	17 178	44	303	620	923
25-29 ans	551	3 923	8 128	12 051	21	223	493	716
30-34 ans	452	3 466	6 917	10 383	25	228	433	661
35-39 ans	372	2 966	5 817	8 783	25	237	422	659
40-44 ans	348	2 729	5 183	7 912	24	227	411	638
45-49 ans	376	2 541	4 525	7 066	36	296	407	703
50-54 ans	280	2 113	3 769	5 882	29	342	458	800
55-59 ans	253	1 700	2 945	4 645	36	327	452	779
60-64 ans	168	1 031	1 643	2 674	33	224	305	529
65-69 ans	157	989	1 310	2 299	37	268	315	583
70-74 ans	241	1 076	1 207	2 283	72	357	323	680
75-79 ans	262	1 096	1 010	2 106	83	453	332	785
80 ans et plus	367	1 147	1 050	2 197	151	584	438	1 022
Âge indéterminé	20	252	174	426	1	21	12	33
Total	5 543	40 792	70 891	111 683	683	5 872	8 196	14 068
dont								
< 1 an	10	56	193	249	0	10	13	23
1 an	8	69	186	255	4	15	37	52
2 ans	8	127	244	371	5	71	82	153
3 ans	11	151	271	422	5	90	107	197
4 ans	12	147	293	440	4	80	126	206
5 ans	7	148	299	447	3	80	128	208
6 ans	4	169	343	512	1	104	149	253
7 ans	9	194	359	553	5	111	147	258
8 ans	6	201	350	551	0	100	158	258
9 ans	4	201	353	554	0	109	139	248
10 ans	6	204	353	557	3	108	141	249
11 ans	10	241	461	702	4	120	201	321
12 ans	6	255	504	759	0	117	220	337
13 ans	16	292	517	809	4	107	162	269
14 ans	34	585	884	1 469	1	92	185	277
15 ans	53	992	1 425	2 417	2	118	165	283
16 ans	100	1 332	1 946	3 278	6	96	151	247
17 ans	123	1 432	2 175	3 607	1	83	161	244
18 ans	169	1 506	2 449	3 955	10	100	162	262
19 ans	203	1 406	2 485	3 891	8	71	141	212
20 ans	184	1 349	2 395	3 744	9	86	136	222
21 ans	175	1 278	2 317	3 595	7	76	126	202
22 ans	187	1 210	2 234	3 444	8	46	129	175
23 ans	184	1 154	2 137	3 291	9	50	129	179
24 ans	167	1 064	2 040	3 104	11	45	100	145

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Cyclistes et cyclomotoristes

	Cyclistes				Cyclomotoristes			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	0	8	16	24	0	2	4	6
5-9 ans	3	97	114	211	0	4	15	19
10-14 ans	10	240	378	618	12	347	396	743
15-19 ans	20	187	388	575	186	3 137	4 702	7 839
20-24 ans	8	108	319	427	57	794	1 640	2 434
25-29 ans	8	97	255	352	23	286	676	962
30-34 ans	5	91	251	342	15	239	436	675
35-39 ans	6	79	235	314	14	199	323	522
40-44 ans	7	97	218	315	18	154	215	369
45-49 ans	14	97	192	289	14	137	200	337
50-54 ans	13	112	195	307	14	110	147	257
55-59 ans	11	123	167	290	14	58	77	135
60-64 ans	15	115	93	208	6	33	31	64
65-69 ans	16	89	69	158	6	27	31	58
70-74 ans	20	77	77	154	3	25	20	45
75-79 ans	15	56	36	92	4	17	14	31
80 ans et plus	6	44	37	81	7	18	20	38
Âge indéterminé	0	3	4	7	0	22	17	39
Total	187	1 720	3 044	4 764	393	5 609	8 964	14 573
dont								
< 1 an	0	1	3	4	0	1	2	3
1 an	0	1	0	1	0	0	0	0
2 ans	0	1	0	1	0	0	0	0
3 ans	0	0	4	4	0	0	0	0
4 ans	0	5	9	14	0	1	2	3
5 ans	0	10	12	22	0	0	2	2
6 ans	0	10	12	22	0	1	4	5
7 ans	1	20	28	48	0	1	0	1
8 ans	1	24	27	51	0	1	4	5
9 ans	1	33	35	68	0	1	5	6
10 ans	0	30	36	66	0	2	6	8
11 ans	1	35	70	105	1	4	10	14
12 ans	1	51	67	118	0	13	18	31
13 ans	3	64	106	170	1	35	34	69
14 ans	5	60	99	159	10	293	328	621
15 ans	7	62	95	157	27	564	776	1 340
16 ans	5	44	76	120	46	832	1 144	1 976
17 ans	2	33	74	107	41	823	1 190	2 013
18 ans	4	25	77	102	44	589	926	1 515
19 ans	2	23	66	89	28	329	666	995
20 ans	3	25	61	86	17	253	487	740
21 ans	1	20	61	81	14	173	382	555
22 ans	2	26	68	94	9	141	296	437
23 ans	2	18	60	78	10	131	253	384
24 ans	0	19	69	88	7	96	222	318

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Motocyclistes

	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	0	1	4	5
5-9 ans	1	18	21	39
10-14 ans	4	83	111	194
15-19 ans	67	850	1 046	1 896
20-24 ans	193	1 378	1 862	3 240
25-29 ans	148	1 223	1 937	3 160
30-34 ans	155	1 064	1 694	2 758
35-39 ans	97	831	1 357	2 188
40-44 ans	91	794	1 160	1 954
45-49 ans	93	644	935	1 579
50-54 ans	30	369	543	912
55-59 ans	20	179	273	452
60-64 ans	2	77	88	165
65-69 ans	3	24	36	60
70-74 ans	6	18	15	33
75-79 ans	2	9	10	19
80 ans et plus	1	5	4	9
Âge indéterminé	0	20	16	36
Total	913	7 587	11 112	18 699
dont				
< 1 an	0	1	1	2
1 an	0	0	0	0
2 ans	0	0	0	0
3 ans	0	0	3	3
4 ans	0	0	0	0
5 ans	0	2	0	2
6 ans	0	2	5	7
7 ans	0	4	4	8
8 ans	0	5	5	10
9 ans	1	5	7	12
10 ans	0	4	9	13
11 ans	1	2	10	12
12 ans	0	8	15	23
13 ans	0	12	21	33
14 ans	3	57	56	113
15 ans	4	110	119	229
16 ans	10	166	223	389
17 ans	14	192	266	458
18 ans	20	194	221	415
19 ans	19	188	217	405
20 ans	26	203	239	442
21 ans	20	249	354	603
22 ans	52	304	401	705
23 ans	50	301	436	737
24 ans	45	321	432	753

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Usagers de voitures de tourisme

	Usagers de voitures de tourisme				dont conducteurs			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	30	265	756	1 021	0	0	1	1
5-9 ans	13	276	786	1 062	0	2	0	2
10-14 ans	32	324	814	1 138	0	8	6	14
15-19 ans	343	1 939	3 365	5 304	149	817	1 283	2 100
20-24 ans	577	3 330	6 376	9 706	430	2 306	4 329	6 635
25-29 ans	325	1 970	4 429	6 399	263	1 447	3 261	4 708
30-34 ans	242	1 700	3 785	5 485	194	1 314	2 953	4 267
35-39 ans	207	1 481	3 201	4 682	175	1 187	2 568	3 755
40-44 ans	187	1 320	2 906	4 226	154	1 057	2 338	3 395
45-49 ans	192	1 206	2 541	3 747	150	935	1 946	2 881
50-54 ans	178	1 058	2 200	3 258	157	811	1 670	2 481
55-59 ans	154	925	1 824	2 749	129	684	1 347	2 031
60-64 ans	102	545	1 063	1 608	78	385	758	1 143
65-69 ans	92	550	808	1 358	65	351	515	866
70-74 ans	134	570	727	1 297	86	362	473	835
75-79 ans	150	545	588	1 133	108	355	374	729
80 ans et plus	85	477	516	993	133	306	324	630
Âge indéterminé	7	172	117	289	15	121	62	183
Total	3 160	18 653	36 802	55 455	2 286	12 448	24 208	36 656
dont								
< 1 an	10	41	168	209	0	0	0	0
1 an	4	53	144	197	0	0	0	0
2 ans	3	53	151	204	0	0	0	0
3 ans	6	58	150	208	0	0	0	0
4 ans	7	60	143	203	0	0	1	1
5 ans	3	53	154	207	0	0	0	0
6 ans	3	50	158	208	0	0	0	0
7 ans	1	56	168	224	0	0	0	0
8 ans	4	69	149	218	0	1	0	1
9 ans	2	48	157	205	0	1	0	1
10 ans	3	57	152	209	0	0	0	0
11 ans	2	74	155	229	0	0	0	0
12 ans	5	56	145	201	0	2	1	3
13 ans	8	65	163	228	0	3	3	6
14 ans	14	72	199	271	0	3	2	5
15 ans	13	124	231	355	0	13	10	23
16 ans	33	186	321	507	5	17	21	38
17 ans	65	291	443	734	7	26	35	61
18 ans	90	575	1 009	1 584	48	283	440	723
19 ans	142	763	1 361	2 124	89	478	777	1 255
20 ans	126	757	1 418	2 175	90	481	911	1 392
21 ans	130	738	1 335	2 073	96	503	879	1 382
22 ans	112	662	1 276	1 938	79	464	892	1 356
23 ans	111	624	1 206	1 830	90	466	835	1 301
24 ans	98	549	1 141	1 690	75	392	812	1 204

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Hommes – femmes

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	28	323	638	961	21	227	549	776
5-9 ans	18	597	958	1 555	12	316	746	1 062
10-14 ans	44	1 038	1 636	2 674	28	539	1 083	1 622
15-19 ans	509	5 071	6 974	12 045	139	1 597	3 506	5 103
20-24 ans	743	4 509	7 038	11 547	154	1 546	4 085	5 631
25-29 ans	457	2 906	5 109	8 015	94	1 017	3 019	4 036
30-34 ans	379	2 513	4 380	6 893	73	953	2 537	3 490
35-39 ans	305	2 127	3 643	5 770	67	839	2 174	3 013
40-44 ans	271	1 899	3 120	5 019	77	830	2 063	2 893
45-49 ans	294	1 737	2 650	4 387	82	804	1 875	2 679
50-54 ans	210	1 328	2 118	3 446	70	785	1 651	2 436
55-59 ans	176	1 030	1 558	2 588	77	670	1 387	2 057
60-64 ans	119	580	834	1 414	49	451	809	1 260
65-69 ans	91	508	651	1 159	66	481	659	1 140
70-74 ans	146	529	571	1 100	95	547	636	1 183
75-79 ans	160	477	468	945	102	619	542	1 161
80 ans et plus	22	518	486	1 004	145	629	564	1 193
Âge indéterminé	15	170	112	282	5	82	62	144
Total	4 187	27 860	42 944	70 804	1 356	12 932	27 947	40 879
dont								
< 1 an	6	25	105	130	4	31	88	119
1 an	1	40	93	133	7	29	93	122
2 ans	6	75	124	199	2	52	120	172
3 ans	7	98	154	252	4	53	117	170
4 ans	8	85	162	247	4	62	131	193
5 ans	4	105	159	264	3	43	140	183
6 ans	3	114	191	305	1	55	152	207
7 ans	6	122	199	321	3	72	160	232
8 ans	2	128	207	335	4	73	143	216
9 ans	3	128	202	330	1	73	151	224
10 ans	3	125	208	333	3	79	145	224
11 ans	3	137	258	395	7	104	203	307
12 ans	4	169	290	459	2	86	214	300
13 ans	11	190	325	515	5	102	192	294
14 ans	23	417	555	972	11	168	329	497
15 ans	39	747	956	1 703	14	245	469	714
16 ans	76	1 023	1 318	2 341	24	309	628	937
17 ans	92	1 111	1 486	2 597	31	321	689	1 010
18 ans	134	1 156	1 616	2 772	35	350	833	1 183
19 ans	168	1 034	1 598	2 632	35	372	887	1 259
20 ans	153	995	1 527	2 522	31	354	868	1 222
21 ans	134	929	1 462	2 391	41	349	855	1 204
22 ans	155	901	1 428	2 329	32	309	806	1 115
23 ans	152	886	1 330	2 216	32	268	807	1 075
24 ans	149	798	1 291	2 089	18	266	749	1 015

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – ACCIDENTS SELON LES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Conditions atmosphériques normales	71 314	3 978	31 000	4 346	32 909	57 779	90 688
Pluie légère	8 014	400	3 261	441	3 600	6 909	10 509
Pluie forte	1 367	107	682	119	746	1 115	1 861
Neige – grêle	1 012	57	403	64	453	975	1 428
Brouillard – fumée	651	94	384	102	395	528	923
Vent fort – tempête	191	19	101	22	104	149	253
Temps éblouissant	750	65	464	68	479	479	958
Temps couvert	2 990	266	1 509	293	1 600	2 434	4 034
Autre	737	82	440	88	506	523	1 029
Total	87 026	5 068	38 244	5 543	40 792	70 891	111 683

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Surface normale	69 300	3 930	30 363	4 287	32 183	55 824	88 007
Surface mouillée	13 646	881	5 962	977	6 550	11 760	18 310
Flaques	55	4	31	5	34	37	71
Surface inondée	21	3	16	4	14	8	22
Surface enneigée	565	32	231	35	258	520	778
Boue	42	4	21	4	18	29	47
Surface verglacée	745	61	410	62	446	608	1 054
Corps gras	220	8	86	8	93	212	305
Autre	503	56	289	63	278	347	625
Indéterminé	1 929	89	835	98	918	1 546	2 464
Total	87 026	5 068	38 244	5 543	40 792	70 891	111 683

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE – VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ

Ensemble des accidents	Véhicules	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Véhicule en stationnement	3 212	91	938	1 777	2 715
Arbre	2 326	610	1 591	1 003	2 594
Glissière métallique	1 838	167	833	1 223	2 056
Glissière en béton	1 554	63	555	1 185	1 740
Autre glissière	184	13	81	122	203
Mur, pile de pont	1 873	250	1 162	1 026	2 188
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	354	24	143	238	381
Poteau	1 618	237	912	950	1 862
Mobilier urbain	442	14	152	294	446
Parapet	169	29	102	85	187
Îlot, refuge, borne	351	23	138	237	375
Bordure de trottoir	744	64	320	413	733
Fossé, talus, paroi rocheuse	2 936	348	1 872	1 731	3 603
Autre obstacle sur chaussée	1 177	34	337	571	908
Autre obstacle sur trottoir	690	45	281	417	698
Total obstacles fixes	19 468	2 012	9 417	11 272	20 689
Sortie de chaussée sans obstacle	734	80	376	485	861
Dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	1 023	46	418	706	1 124
Arbre	2 067	589	1 455	874	2 329
Glissière métallique	1 004	111	572	762	1 334
Glissière en béton	983	44	387	810	1 197
Autre glissière	128	9	65	95	160
Mur, pile de pont	1 455	232	986	799	1 785
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	204	16	104	150	254
Poteau	1 245	215	797	693	1 490
Mobilier urbain	244	11	105	184	289
Parapet	138	27	84	68	152
Îlot, refuge, borne	273	22	121	189	310
Bordure de trottoir	546	54	261	314	575
Fossé, talus, paroi rocheuse	2 521	317	1 687	1 494	3 181
Autre obstacle sur chaussée	372	23	183	229	412
Autre obstacle sur trottoir	400	34	214	256	470
Total obstacles fixes	12 603	1 750	7 439	7 623	15 062
Sortie de chaussée sans obstacle	633	74	343	417	760

Source : ONISR, fichier des accidents.

FRANCE ENTIÈRE ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE

	Accidents corporels	dont mortels	dont graves	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Autoroutes							
Bicyclette	5	0	3	0	3	4	7
Cyclomoteur	34	2	15	2	13	22	35
Motocyclette	992	41	407	42	406	667	1 073
Voiture de tourisme	4 514	224	1 778	260	2 088	4 326	6 414
Camionnette	302	17	114	18	151	311	462
Poids lourd	929	87	446	100	455	791	1 246
Transport en commun	38	5	19	10	47	97	144
Transport agricole	0	0	0	0	0	0	0
Autre véhicule	81	2	29	2	35	84	119
Routes nationales							
Bicyclette	373	29	180	29	166	224	390
Cyclomoteur	1 274	60	636	62	639	825	1 464
Motocyclette	2 329	187	1 294	195	1 254	1 372	2 626
Voiture de tourisme	9 825	957	4 915	1 089	5 516	8 706	14 222
Camionnette	466	52	225	62	242	442	684
Poids lourd	1 038	224	621	257	539	728	1 267
Transport en commun	131	18	63	19	83	245	328
Tracteur agricole	37	6	23	6	25	27	52
Autre véhicule	138	10	70	10	78	114	192
Routes départementales							
Bicyclette	1 191	113	695	114	613	600	1 213
Cyclomoteur	3 491	215	2 109	225	2 111	1 862	3 973
Motocyclette	4 611	452	2 867	487	2 809	2 487	5 296
Voiture de tourisme	20 678	2 224	12 154	2 461	13 215	15 072	28 287
Camionnette	808	81	437	83	475	625	1 100
Poids lourd	1 255	261	815	292	707	719	1 426
Transport en commun	241	31	126	38	118	220	338
Tracteur agricole	216	31	173	33	173	91	264
Autre véhicule	373	39	213	42	205	272	477
Autres voies							
Bicyclette	3 495	49	1 097	49	1 082	2 636	3 718
Cyclomoteur	9 359	132	3 265	133	3 379	7 533	10 912
Motocyclette	10 825	237	3 747	246	3 827	8 447	12 274
Voiture de tourisme	37 631	661	12 545	693	13 386	32 847	46 233
Camionnette	2 028	52	582	52	614	1 856	2 470
Poids lourd	1 252	91	481	91	442	1 027	1 469
Transport en commun	931	24	299	24	325	970	1 295
Tracteur agricole	69	12	46	12	39	27	66
Autre véhicule	814	41	365	41	360	593	953
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	5 064	191	1 975	192	1 864	3 464	5 328
Cyclomoteur	14 158	409	6 025	422	6 142	10 242	16 384
Motocyclette	18 757	917	8 315	970	8 296	12 973	21 269
Voiture de tourisme	72 648	4 066	31 392	4 503	34 205	60 951	95 156
Camionnette	3 604	202	1 358	215	1 482	3 234	4 716
Poids lourd	4 474	663	2 363	740	2 143	3 265	5 408
Transport en commun	1 341	78	507	91	573	1 532	2 105
Tracteur agricole	322	49	242	51	237	145	382
Autre véhicule	1 406	92	677	95	678	1 063	1 741

Source : ONISR, fichier des accidents.

Remarques :

1) 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.

2) Les nombres de victimes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des victimes quelle que soit la catégorie d'utilisateur 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
- BH** : Blessés hospitalisés, dont l'état nécessite plus de 24 heures d'hospitalisation
- BL** : Blessés légers, dont l'état nécessite un soin médical ou moins de 24 heures 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
- 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/SESP** : Direction des affaires économiques et internationales/service économie, statistiques et prospective
- 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
- DGR** : Direction générale des routes
- DISR** : Délégation interministérielle à la sécurité routière
- DLPAJ** : Direction des libertés publiques et des affaires juridiques
- DOM** : Départements d'outre-mer
- DRE** : Direction régionale de l'Équipement
- DSCR** : Direction de la sécurité et de la circulation routières
- 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

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 Lavielle

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 finances

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

UMRESTTE : 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

