

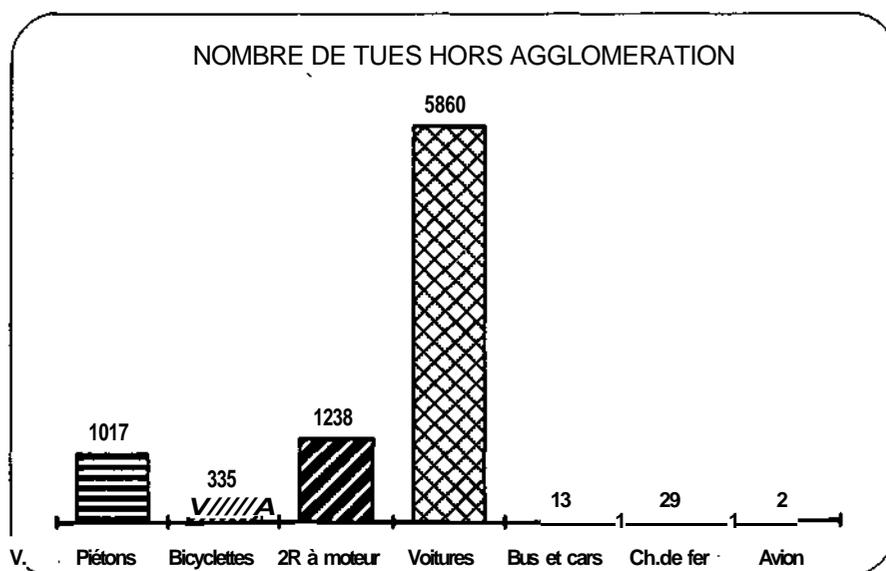
SECURITE: COMPARAISONS INTERMODALES

Les résultats ci-dessous sont extraits d'une étude cofinancée par le Commissariat Général du Plan et l'Observatoire Economique et Statistique des Transports, réalisée par MM. BEAUVAIS et ZENTELIN, du Cabinet Jean-Marie Beauvais.

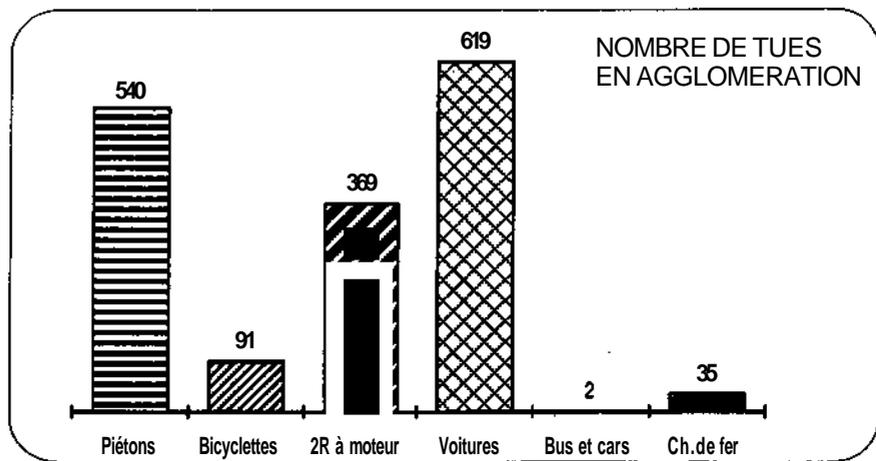
Les victimes d'accidents: bien moins nombreuses en transports collectifs qu'en transports individuels

Les nombres de personnes victimes d'un accident corporel de transport (tués et blessés) ont été relevés pour les principaux modes de transport, tant individuels que collectifs, en séparant les trajets en agglomération de ceux hors agglomération, limités aux parcours effectués en France.

Ceci a été fait sur la période 1975-1985. La comparaison a porté sur les moyennes annuelles, seule référence valable pour l'avion et le chemin de fer, où, les accidents étant rares (mais souvent meurtriers), les chiffres varient beaucoup d'une année à l'autre (mais pour l'année 1985 particulièrement néfaste pour le chemin de fer, le nombre de tués y est resté presque cent fois moindre que pour la route).

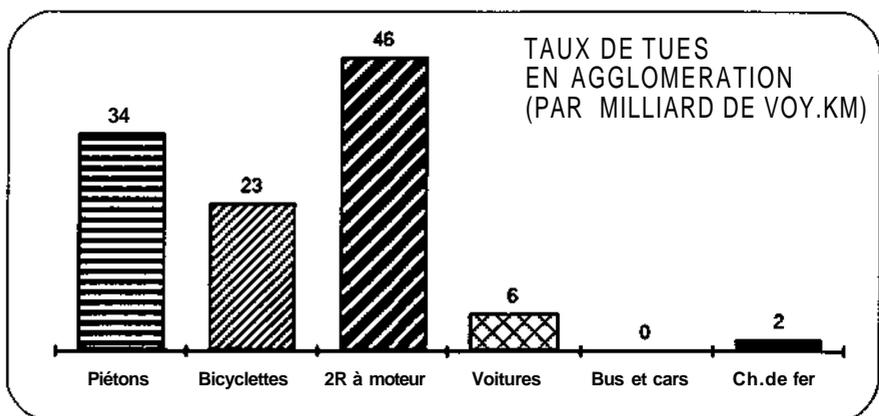
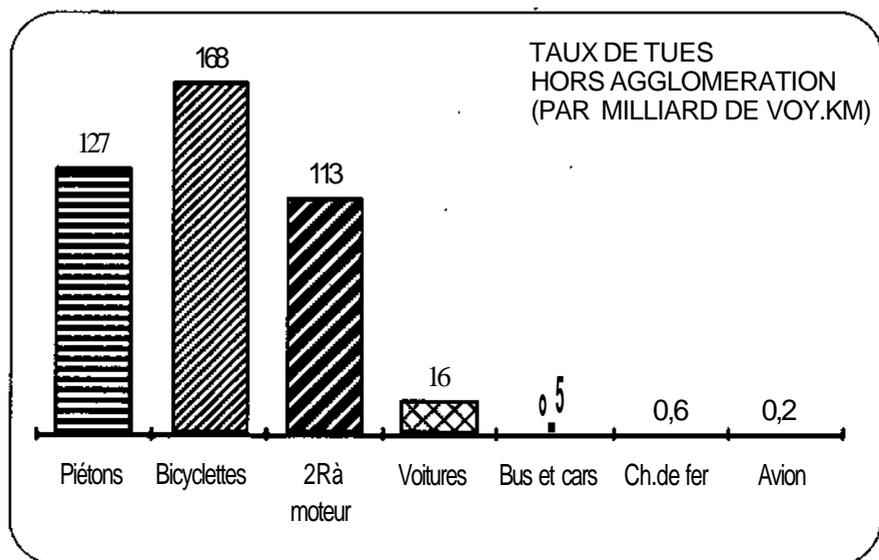


JUIN 1987



L'avantage des modes collectifs, avion en tête, reste considérable lorsqu'on se rapporte au trafic

A partir des chiffres absolus qui précèdent, on peut calculer des taux de victimes rapportés au trafic correspondant (exprimé ici en voyageurs-kilomètres). Bien que le trafic routier soit supérieur à celui des autres modes, le niveau de sécurité procuré par ces derniers reste très supérieur, ainsi qu'en témoignent les résultats ci-après:



JUIN 1987

La prise en compte du critère responsabilité du transporteur joue encore en faveur des transports collectifs, mais rapproche air et fer

Si on se limite aux cas où la responsabilité du transporteur (usagers eux-mêmes pour les transports individuels) est à l'origine de l'accident, les niveaux de risque route et air restent pratiquement inchangés. Par contre celui relatif au transport ferroviaire est largement réduit, car 86 % des voyageurs tués de 1975 à 1985 l'ont été par leur propre imprudence; le taux de voyageurs ferroviaires tués sans être responsables est de 0,2 par milliard de voyageurs-kilomètres, soit le même taux que pour le transport aérien intérieur.

Des dépenses de sécurité difficiles à évaluer....

Un deuxième volet de l'étude portait sur l'importance des dépenses auxquelles on consent dans chaque mode pour améliorer le niveau de sécurité, c'est-à-dire diminuer le nombre d'accidents et réduire la gravité de ceux qui subsistent.

Cette partie de l'étude s'est heurtée à de grandes difficultés, du fait que certaines dépenses concourent à plusieurs objectifs. Il en va ainsi de la construction des autoroutes, qui améliorent la sécurité, mais permettent aussi de gagner du temps (par suppression des "bouchons", mais aussi en dehors), de faciliter le développement économique par une meilleure irrigation du territoire et de délivrer certaines agglomérations de nuisances dues au trafic; de même, nombre d'investissements ferroviaires et aéronautiques ont à la fois pour but d'améliorer la sécurité et la régulation du transport; dans la conception du matériel de transport, il est souvent difficile de faire la part des exigences liées à la sécurité.

.... mais, en regard du trafic, moindres pour la route que pour le chemin de fer et pour le transport aérien

Les postes de dépenses spécifiques à la sécurité ont pu par contre être relevés sans difficultés. On y a ajouté des dépenses qui ont plusieurs buts, mais où l'objectif sécurité a paru prépondérant. Pour le transport interurbain et pour l'année 1985, on a ainsi obtenu une évaluation des dépenses de sécurité (par défaut, compte tenu des considérations exposées à l'alinéa précédent) de l'ordre de 900 millions de francs pour la route comme pour le chemin de fer, de l'ordre de 300 millions de francs pour le transport aérien.

Par unité de trafic, le montant des dépenses consacrées à la sécurité apparaît alors comme très supérieur pour les modes ferroviaire et aérien par rapport à la route.

L'écart est tel que cette conclusion ne serait très vraisemblablement pas modifiée si on parvenait à incorporer la part imputable à la sécurité dans les dépenses qui répondent à des objectifs multiples.

Les données les plus récentes sur le coût des accidents font apparaître des pertes indemnisées de l'ordre de 30 milliards de francs par an

Le dernier volet de l'étude consistait à recueillir les données les plus récentes sur le coût des accidents.

Pour les accidents de la circulation routière, les indemnités versées par les compagnies d'assurance ont été, en 1983, de 25729 millions de francs au titre de la responsabilité civile, dont 9777 pour les dommages matériels, 14794 pour les dommages corporels et 1158 de frais (de justice, expertises, ...). Si on ajoute les indemnités à la charge de la Sécurité Sociale (régime général), soit environ 3 milliards de francs après déduction des sommes qu'elle récupère auprès des compagnies d'assurances, on arrive à environ 30 milliards de francs de pertes indemnisées en 1983.

Pour le chemin de fer et l'avion, les indemnités versées aux voyageurs sont évidemment bien plus faibles puisque les victimes sont beaucoup moins nombreuses: respectivement, en moyenne annuelle, 15 millions de francs (petits sinistres exclus) (31 en 1986 du fait des catastrophes de 1985) et 6 millions de francs. Les dommages subis par le matériel de transport ont été de 1800 millions de francs environ pour l'air; ils ne peuvent être isolés dans les comptes de la S.N.C.F.

Les pertes totales sont bien supérieures

Il faudrait ajouter à ces chiffres:

- les pertes matérielles indemnisées par d'autres organismes que les assurances et le régime général de la Sécurité Sociale ou non indemnisées (cas de victimes responsables), qui, pour la route, ont été évaluées approximativement à 2 milliards de francs par an,
- les pertes indirectes et subjectives, tant pour la victime (privation des satisfactions futures procurées pour la vie), que pour la collectivité (pertes de production de biens et services, pertes affectives); l'évaluation de ces dernières pertes, si on veut le faire en termes monétaires, nécessite des conventions de calcul; leur prise en compte porterait les pertes totales causées par les accidents de la route à 40 ou 80 milliards de francs par an, selon les auteurs.

JUIN 1987