OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2010

La sécurité routière en France

Bilan de l'année 2010

La documentation Française

La sécurité routière en France

Bilan de l'année 2010

La **documentation** Française

Sommaire

Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Place des Degrés
Tour Pascal B
92045 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

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2011

Crédit photo couverture : F. CEPAS DSCR

ISBN : 978-2-11-008775-1

« En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1er juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »

Sommaire

La sécurité routière en France

Bilan de l'année 2010

Sommaire

Sommaire

Avant-propos

La lutte contre l'insécurité routière constitue une priorité de l'action du gouvernement. La politique déterminée menée depuis 2002 a ainsi permis d'obtenir des succès incontestables. Il y a dix ans, il y avait plus de 8 000 morts sur les routes ; aujourd'hui, nous sommes passés, pour la première fois, sous le seuil des 4 000 tués.

Le bilan 2010 est marqué par une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2009 : – 7 % pour le nombre d'accidents corporels, – 7,1 % pour le nombre de blessés et – 6,6 % pour le nombre de personnes tuées.

L'année 2010 a été favorable à toutes les classes d'âge, à l'exception toutefois des 0-14 ans (+ 6,6 %). Pour les catégories d'usagers, l'observatoire national interministériel de la sécurité routière relève des données plus mitigées : si la baisse de la mortalité pour les véhicules légers se maintient à – 2 % comme en 2009, celles des usagers de deux-roues motorisés apparaît particulièrement significative avec – 19,8 %. En revanche, la mortalité dans les accidents impliquant au moins un poids lourd a fortement augmenté (+ 9,9 %), mais elle doit être mise en relation avec la hausse importante du trafic des véhicules de plus de 3,5 tonnes en 2010 (+ 3,7 %).

Ces chiffres sont le résultat de la politique volontariste de prévention et de sécurité routière voulue par le président de la République et de la vigilance totale de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière et des forces de sécurité. Mais ce bilan positif, nous avons le devoir de le défendre et de l'améliorer encore.

En premier lieu, il apparaît que la conduite sous l'emprise de l'alcool demeure, pour la cinquième année consécutive, la première cause infractionnelle de mortalité au volant : en 2010, plus de 30 % des personnes tuées sur la route le sont dans un accident en raison de l'alcool. Si aucun conducteur présumé responsable n'avait conduit avec un taux d'alcool positif, 1 150 vies auraient pu être épargnées.

Ensuite, l'accidentalité des usagers de véhicules à deux-roues motorisés, malgré les progrès significatifs précités, reste particulièrement préoccupante. En 2010, ils représentent encore 24 % des personnes tuées sur la route pour moins de 2 % du trafic. Il reste essentiel d'obtenir une amélioration des comportements dans le sens d'une cohabitation beaucoup plus sûre entre tous les usagers, des plus aux moins vulnérables.

Enfin, sur les 23 000 vies sauvées depuis 2002, 13 500 l'ont été grâce à l'amélioration des comportements des conducteurs en matière de vitesse. Mais au moins 717 vies pourraient encore être sauvées en 2010 si les limitations de vitesse avaient été respectées par tous.

Notre objectif demeure inchangé : faire diminuer encore davantage le nombre de tués et de blessés. Chaque jour, 11 personnes meurent et 231 sont blessées sur les routes de France.

La sécurité routière est l'affaire de chacun d'entre nous et demande la mobilisation de toutes les forces : nous sommes tous responsables, devenons tous acteurs.

Claude GUÉANT

Ministre de l'Intérieur, de l'Outre-Mer,
des Collectivités Territoriales et de l'Immigration

Sommaire

Sommaire

Remerciements

Le présent document a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), placé auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières, également délégué interministériel à la sécurité routière.

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

La délégation tient particulièrement à remercier :

– la Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) ;

– la Direction générale de la police nationale (DGPN) ;

qui recueillent sur le terrain les données sur les accidents présentées dans ce bilan.

Ainsi que :

– la Direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT) du ministère de l'Intérieur, et spécialement Guillaume Guiet, chef de la section sécurité routière *(chapitres 3-6 et 3-7)* ;

– la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice, et spécialement Odile Timbart, responsable du bureau des études et de la diffusion *(chapitre 3-8)* ;

– l'Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône, et spécialement son responsable scientifique Alain Bergeret, ainsi que Mireille Chiron, Blandine Gadegbeku, Amina Ndiaye et Colette Mintsa-Eya, chercheuses à l'IFSTTAR–UMRESTTE (*chapitre 2-11*) ;

– la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA), et spécialement Béatrice Gatterer, responsable d'études statistiques et actuarielles (*chapitre 2-10*).

La rédaction du présent document a été coordonnée par :

– Louis Fernique, secrétaire général de l'Observatoire ;

– Christian Machu, secrétaire-général adjoint de l'Observatoire.

Ont été particulièrement impliqués dans sa rédaction :

– Serge Boyer, ONISR, chargé du suivi des données comportementales *(chapitres 1-2, 3-1, 3-2, 3-3 et 3-5)* ;

– Colette Décamme, ONISR, chargée du suivi du fichier national des accidents *(exploitations statistiques et chapitre 4-7)* ;

– Fabienne Dran, ONISR, secrétaire *(mise en forme du document)* ;

– Éric Evain, Centre d'études techniques de l'équipement Normandie-Centre *(chapitres 2-2, 2-5 et 2-7)* ;

– Jean-Pascal Lavielle, ONISR, chargé de l'administration du portail « accidents » et du suivi de la conjoncture *(chapitre 1-3)* ;

– Hervé Leclerc, Centre d'études techniques de l'équipement de Lyon (*chapitres 2-6, 2-9 et 3-4)* ;

– Christian Roy, ONISR, chargé d'études *(chapitres 1-4, 2-3, 2-4* et *relecture du document)* ;

– Rose-Marie Sibel, Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest *(chapitres 2-1, 2-8 et 2-10)* ;

– Joël Valmain, DISR, conseiller technique auprès du délégué interministériel à la sécurité routière (*chapitre 1-6*).

Sommaire

Avertissement

Comme l'édition 2009, le document « La sécurité routière en France – bilan 2010 », est également disponible en version électronique, consultable en ligne et téléchargeable depuis les pages Web de l'ONISR : *www.securiteroutiere.gouv.fr* à la rubrique *« Statistiques de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière »*.

Le contenu des versions 2009 et 2010 a connu quelques ajustements et quelques nouveautés par rapport aux éditions antérieures à 2009. Ont ainsi été introduits (ou réintroduits) :

Depuis le bilan 2009 :

– la distinction entre les données « France métropolitaine » et les données « Départements d'outre-mer », qui réapparaissent séparément dans les résultats détaillés. Dans les autres chapitres, les analyses sont réalisées le plus souvent à partir des données « France métropolitaine » (sauf mention contraire). Dans les données concernant le département de la Guadeloupe, restent comptabilisées les îles de Saint-Barthélemy et Saint-Martin (bien qu'elles aient accédé dès 2007 à un statut spécifique), ceci afin de préserver la comparabilité d'une année sur l'autre ;

– certaines données détaillées de l'accidentalité (pages couleur saumon de l'édition 2007) qui avaient disparu de la version 2008 et n'étaient disponibles qu'en ligne sous forme de tableur. Elles ont été réintégrées, depuis la version 2009, dans une version complète *(annexe 4-7)*. Les tableurs correspondants, dits « documents de travail », restent téléchargeables sur le site de l'Observatoire ;

– la distinction de la classe d'âge des 75 ans et plus, par division de la classe des 65 ans et plus (*chapitre 2-1* notamment), car on observe une évolution très différenciée avant et après 75 ans, masquée par l'emploi d'une classe d'âge unique dans les analyses antérieures à 2009 ;

– l'évolution de l'accidentalité en fonction de la cylindrée des motocyclettes (*chapitre 2-2*), et de façon plus générale la distinction la plus systématique possible entre cyclomoteurs (moins de 50 cm^3) et motocyclettes (plus de 50 cm^3) dans la plupart des chapitres ;

– une analyse de la mortalité pour chaque catégorie d'usagers tués, la mortalité selon le type d'accidents (accident sans usager tiers, collision avec un tiers ou multi-collision) et le détail pour les collisions avec un usager tiers (*chapitre 2-6*) ;

– des données sur les accidents à contresens (*chapitre 2-6*) ;

– une exploitation de la rubrique « drogue » (*chapitre 3-4*), qui reste indicative et limitée dans la mesure où le taux de renseignement de la rubrique correspondante reste encore très faible en 2010 (le recours aux tests de dépistage sur les victimes restant encore trop rare).

Dans le bilan 2010 :

– des éléments d'analyse nouveaux sur certains facteurs d'accidents : perte de vigilance, défaut d'inattention (*chapitre 1-4*), l'implication des poids lourds (*chapitre 2-6*), ainsi que sur le téléphone au volant (*chapitre 3-5*) ;

– la comparaison de certaines données 2010 avec 2000, l'année de référence correspondant à une décennie *(chapitres 1-4, 2-1 et 2-2)* ;

– la distinction entre « véhicules légers » et « deux-roues motorisés » dans le chapitre « Accidents contre obstacle » (*chapitre 2-7*).

Sommaire

Avant-propos 3
Remerciements 5
Avertissement 6

1 I SYNTHÈSE GÉNÉRALE 9

1-1 Synthèse de l'année 11
1-2 Les grandes données de l'accidentalité 21
1-3 L'analyse conjoncturelle 48
1-4 Données d'exposition aux risques d'accidents 56
1-5 Principales actions menées par la Délégation à la sécurité et la circulation routières 69
1-6 Contexte européen et environnement international 89

2 II RÉSULTATS DÉTAILLÉS 111

2-1 Évolution du nombre de victimes par classe d'âge 113
2-2 Évolution du nombre de victimes par catégorie d'usagers 118
2-3 L'accidentalité des départements 127
2-4 L'accidentalité des régions 135
2-5 Évolution du bilan des accidents corporels par catégorie de réseaux et selon le milieu (urbain/rase campagne) 139
2-6 Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident 144
2-7 Répartition des nombres de véhicules impliqués et personnes tuées dans les accidents contre obstacles 152
2-8 Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite 158
2-9 La responsabilité présumée des usagers impliqués dans un accident corporel 167
2-10 La responsabilité civile dans les accidents matériels et corporels 174
2-11 Les conséquences des accidents de la route sur la santé 179

3 III LES USAGERS ET LEURS COMPORTEMENTS 193

3-1 Les vitesses pratiquées 195
3-2 Les interdistances 208
3-3 La ceinture de sécurité 211
3-4 L'alcool et les autres psychotropes 217

3-5 Le téléphone portable 234
3-6 Les principales infractions au Code de la route 239
3-7 Le permis à points 250
3-8 Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2009 262

4 IV ANNEXES 277

4-1 Études et recherches 279
4-2 Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière 301
4-3 La méthodologie des mesures de vitesses et d'interdistances 308
4-4 Les acteurs de la sécurité routière 311
4-5 Les grandes dates de la sécurité routière 324
4-6 L'index des sigles contenus dans le document 333
4-7 Autres données sur les accidents corporels de la circulation 338

Synthèse générale

Sommaire

Sommaire

Synthèse de l'année

Le bilan 2010 de l'accidentalité pour la France entière (métropole et départements d'outre-mer Guadeloupe, Guyane, Martinique et Réunion) s'établit comme suit :
- 69 379 accidents corporels dont 4 120 accidents mortels ;
- 4 172 personnes tuées à trente jours ;
- 87 173 personnes blessées dont 31 387 blessés hospitalisés.

Ce bilan est en net progrès pour tous les indicateurs : nombre d'accidents corporels (– 6,8 %), nombre de personnes blessées (– 7,3 %), nombre de personnes hospitalisées (– 9 %), nombre de personnes tuées (– 6,1 %).

Pour ce qui concerne les quatre départements d'outre-mer, le bilan 2010 est le suivant :
- 2 091 accidents corporels dont 164 accidents mortels ;
- 180 personnes tuées à trente jours ;
- 2 712 personnes blessées dont 944 blessés hospitalisés.

Le bilan sur ces quatre départements est également favorable pour les indicateurs suivants : nombre d'accidents corporels (– 6,8 %), nombre de personnes blessées (– 7 %) et nombre de personnes hospitalisées (– 9,2 %). Il est défavorable pour le nombre d'accidents mortels (+ 3,1 %) et le nombre de personnes tuées (+ 5,9 %), soit dix personnes tuées de plus qu'en 2009.

Le bilan 2010 de la France métropolitaine s'établit ainsi :
- 67 288 accidents corporels dont 3 956 accidents mortels ;
- 3 992 personnes tuées à trente jours, soit 281 personnes tuées en moins par rapport à 2009 ;
- 84 461 personnes blessées dont 30 393 hospitalisés.

Dans tout ce qui suit, seuls les résultats de la France métropolitaine seront commentés. On renvoie aux chapitres concernés, où ces résultats sont détaillés, justifiés et commentées de façon plus approfondie.

TENDANCE GÉNÉRALE

Ce bilan 2010 est marqué par une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2009 : – 7 % pour le nombre d'accidents corporels, – 7,1 % pour le nombre de blessés dont – 8,8 % pour le nombre de blessés hospitalisés et – 6,6 % pour le nombre de personnes tuées.

L'analyse conjoncturelle (*chapitre 1-3*) montre que l'année 2010 a été marquée par une baisse régulière de la mortalité (à l'exception d'un très mauvais mois de juillet). Cette baisse a permis de passer sous la barre symbolique des 4 000 personnes tuées.

Ainsi, depuis 1972, la baisse de la mortalité a été de 77,9 %, le cumul des vies préservées atteignant 306 000. De 2000 à 2010, cette baisse est de 51,1 %, le cumul des vies préservées depuis lors atteignant 26 800 [1].

COÛT ÉCONOMIQUE DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le coût économique de l'insécurité routière est de près de 23,4 milliards d'euros sur l'année, soit 1,3 % du PIB en 2010. Il a ainsi légèrement baissé en 2010 de 1,4 % (*chapitre 1-2*). Il reste lourd pour la société.

COMPARAISONS INTERNATIONALES

30 982 personnes sont décédées sur les routes de l'Union européenne (données provisoires), dont 12,9 % en France.

La France présente un taux de tués par million d'habitants de 67,7, un taux légèrement inférieur à la moyenne européenne (*chapitre 1-6*). En 2009, la France se classait ainsi au onzième rang parmi les 27 États membres [2].

1. Le calcul donne précisément 26 799. Il s'agit ici des gains de mortalité cumulés depuis 2001 inclus, par rapport à la mortalité de référence de l'année 2000.
Si l'on choisit l'année de référence 1999, la baisse atteint 53,5 % et le cumul des vies préservées depuis l'année 2000 incluse, par rapport à la référence 1999, s'établit à 31 342.
NB : contrairement à la série longue depuis 1972, on utilise pour ce calcul sur série courte un unique coefficient de correction des tués à 6 jours pour la période 2000-2004, voir note sur le sujet au chapitre 1-2.
2. Classement 2010 indisponible à ce jour en attente des bilans 2010 définitifs de la totalité des États.

On donne ci-après les enseignements majeurs tirés de l'analyse détaillée de l'accidentalité.

TENDANCES DU VOLUME DE CIRCULATION

Malgré un volume de circulation (parcours en véhicules par milliards de kilomètres) en augmentation de 1,9 % sur le réseau routier national, l'année 2010 a vu la mortalité routière d'ensemble reprendre sa tendance à la baisse initiée en 1972 (– 6,6 % de 2009 à 2010).

ATTEINTES CORPORELLES

77 % des victimes tuées sur la route décèdent immédiatement sur les lieux de l'accident. 1,5 % des personnes hospitalisées décèderont du fait de leurs blessures dans les 30 jours. Pour chaque personne tuée sur la route, une autre conservera de graves séquelles à vie (*chapitre 2-11*).

MORTALITÉ SELON L'ÂGE DES VICTIMES

L'année 2010 a été favorable pour toutes les classes d'âge (*chapitre 2-1*) : 15-17 ans (– 14,8 %), 25-44 ans (– 8,6 %), 65-74 ans (– 8,3 %) et 18-24 ans (– 7,8 %), à l'exception de la classe d'âge des 0-14 ans (+ 6,6 %). Néanmoins, cette dernière classe d'âge a le mieux bénéficié de la baisse de la mortalité enregistrée depuis dix ans (– 63 %). À l'opposé, la classe d'âge des plus de 75 ans a le moins bénéficié de cette baisse sur la période (– 31 %) mais elle a connu pendant la même période une progression démographique du même ordre (+ 32,8 %).

19,2 % des usagers en véhicule motorisé tués dans un accident sont des passagers (*chapitre 2-1*).

MORTALITÉ SELON LES CATÉGORIES D'USAGERS

Ce bilan favorable, *a contrario* de l'année 2009, a été obtenu grâce à une baisse significative de la mortalité des deux-roues motorisés avec – 19,8 % dont – 20,7 % uniquement pour les motocyclettes soit 184 motocyclistes tués en moins par rapport à 2009. À 82 %, il s'agit de motocyclistes conduisant des motocyclettes de plus de 125 cm^3.

La baisse de la mortalité pour les véhicules légers se maintient à – 2 % comme en 2009 soit 43 usagers en véhicule léger en moins par rapport à 2009.

Par contre, la mortalité dans les accidents impliquant au moins un poids lourd a fortement augmenté. Avec 557 personnes tuées, elle représente une augmentation de 9,9 % soit 50 personnes tuées en plus par rapport à 2009. Cette augmentation est à mettre en relation avec la forte augmentation du volume de circulation des poids lourds en 2010 de 3,7 % (*chapitre 2-6*).

MORTALITÉ SELON LES TERRITOIRES

Les chapitres 2-3 et 2-4 mettent en évidence la grande disparité de la mortalité routière entre départements et régions selon différents paramètres socio-géographiques. Toutefois, ces chiffres de l'accidentalité sont difficiles à analyser d'une année sur l'autre car ils sont faibles en nombre et très volatiles. On note ainsi que 70 départements dénombrent moins de 50 personnes tuées par an.

On comprend que l'évolution des volumes de circulation locaux ou l'occurrence d'un seul accident mortel faisant plus de trois personnes tuées (7 accidents en 2010) peut fortement influer sur ces résultats locaux.

MORTALITÉ SELON LE MILIEU ET LES DIFFÉRENTS RÉSEAUX

Plus de deux tiers des personnes tuées sur les routes (72 %) le sont en rase campagne *(chapitre 2-5)*. 85,0 % de la mortalité routière se produit sur les routes communales ou départementales. La mortalité a fortement baissé sur le réseau des routes nationales (– 14,2 %) et sur le réseau communal en 2010 (– 13,6 %) alors qu'elle a augmenté pour la première fois depuis 2005 sur le réseau autoroutier (+ 5,8 %). Néanmoins, ce nombre a diminué en dix ans de 55,3 % sur autoroute et de 52,8 % sur les routes nationales et départementales, soit un peu plus que la moyenne nationale (– 51,1 %).

Le milieu urbain connaît la plus forte baisse annuelle du nombre des personnes tuées à savoir 9,5 % de 2009 à 2010. Mais sur 10 ans, la baisse sur les voies communales (et assimilées) n'est que de 41,1 %.

MORTALITÉ SELON LA CONFIGURATION DES ACCIDENTS

Quant à la répartition de la mortalité selon le type d'accident (*chapitre 2-6*), près de 4 personnes tuées sur 10 le sont à la suite d'un accident sans tiers (38,5 %). Plus de 4 personnes tuées sur 10 le sont lors d'une collision entre deux véhicules (42,4 %). Il s'agit, pour 21,1 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes, de collisions frontales qui se produisent le plus généralement au cours d'un dépassement.

Parmi les 485 piétons tués, dans plus d'un cas sur deux (55,3 %), le piéton est heurté par un véhicule léger, dans 16,5 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 9,9 % par un véhicule utilitaire.

Parmi les 147 cyclistes tués, le cycliste est heurté dans 44,9 % des cas par un véhicule léger, dans 18,4 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 8,84 % par un véhicule utilitaire.

Parmi les 248 cyclomotoristes tués, le cyclomotoriste est heurté dans 44,1 % des cas par un véhicule léger, dans 9,3 % des cas par un poids lourd ou un véhicule de transport en commun et dans 7,7 % par un véhicule utilitaire.

Enfin parmi les 704 motocyclistes tués, le motocycliste est heurté dans 40,9 % des cas par un véhicule léger et 6,9 % par un véhicule utilitaire.

TYPES D'ACCIDENTS SPÉCIFIQUES

Seuls 61 accidents corporels se sont produits au droit d'un passage à niveau (soit 16 de moins qu'en 2009) avec un bilan de 17 personnes tuées (deux piétons, deux cyclomotoristes, deux motocyclistes, neuf automobilistes et quatre usagers d'autres véhicules), soit 8 personnes tuées de moins par rapport à 2009.

On a également dénombré 1072 véhicules impliqués dans un accident corporel où un véhicule circulait à contresens (– 8,8 % par rapport à 2009) avec un bilan de 99 personnes tuées soit 9 personnes tuées de plus par rapport à 2009. Parmi ces accidents, 25 personnes ont été tuées dans un accident avec un véhicule à contresens sur une chaussée séparée (*chapitre 2-6*).

OBSTACLES EN CAUSE

Plus d'une personne sur trois (37,7 %) est tuée à la suite d'un accident contre un obstacle fixe. Dans plus de 85 % des cas, il s'agit d'une perte de contrôle d'un véhicule. 443 personnes en 2010

sont décédées suite au choc de leur véhicule avec un arbre (10,3 % de la mortalité routière). Cette proportion n'a pratiquement pas évolué depuis dix ans malgré les efforts entrepris en la matière (*chapitre 2-7*).

Concernant les obstacles mobiles, les collisions contre des animaux ont fait 292 victimes en 2010 (dans 41 % des cas, il s'agissait d'un animal domestique) soit 22 personnes tuées et 270 personnes blessées.

DÉFAUT DE PERMIS

La part des conducteurs sans permis impliqués dans un accident mortel, en progression constante depuis 1999 pour atteindre 4,5 % en 2009, repasse en 2010 sous la barre des 4 % (3,8 %) (*chapitre 2-8*). Parmi les conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel, 20 % l'ont perdu (invalidé ou suspendu), 74 % n'ont jamais obtenu de permis de conduire et 6 % n'ont pas le permis de la catégorie requise. Le nombre de conducteurs sans permis est estimé à un peu plus de 450 000 parmi les 37,5 millions de conducteurs estimés dans la circulation (*chapitre 3-6*).

IMPLICATION DES SENIORS

Le chapitre 2-9 met en évidence que 61 % des conducteurs de plus de 75 ans sont présumés responsables en cas d'accident corporel (moyenne pour l'ensemble des conducteurs : 44 %). Ce pourcentage monte à 66 % en cas d'accident mortel, proche de celui de la classe d'âge des 18/24 ans (69 %, alors que leur responsabilité dans les accidents corporels est de 52 %).

On donne ci-après les enseignements majeurs tirés de l'analyse des comportements des conducteurs dans la circulation et, le cas échéant, des conducteurs accidentés.

VITESSES MOYENNES

La baisse de la vitesse moyenne de jour des véhicules de tourisme, tous réseaux et toutes limitations confondues, se poursuit en 2010 (*chapitre 3-1*). Cette vitesse moyenne passe de 80,4 km/h en 2009 à 79,7 km/h en 2010. Depuis 2002, c'est une réduction de 9,8 km/h (– 11 %) qui a été obtenue, ce qui représente un effort considérable avec le résultat impressionnant que l'on sait quant à la réduction de la mortalité. Pour les motocyclettes, la réduction est de 13,5 % depuis 2002 malgré une hausse en 2010 de 1,4 % par rapport à 2009.

EXCÈS DE VITESSE

En ce qui concerne l'observation des dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée, pour les véhicules de tourisme, leur part était supérieure à 40 % il y a dix ans pour être ramenée à moins de 20 % en 2004. En 2010, elle tombe à 10 %. Pour les motocyclettes, cette part de dépassement était supérieure à 50 % avant 2001. Elle a été réduite de moitié en 2009 passant sous la barre des 25 %. Elle remonte à 26,2 % en 2010 (*chapitre 4-1*).

Les très grands excès de vitesse (de plus de 50 km/h) sont passés sous la barre des 0,1 % en 2010 (0,07 %).

MARGES DE PROGRÈS SUR LA VITESSE

Parmi les 3 706 accidents mortels, la vitesse (vitesse inappropriée aux circonstances et/ou dépassement de la vitesse maximale autorisée) reste toujours la cause majeure de la mortalité routière. Si tous les conducteurs avaient au moins respecté les vitesses limites autorisées, il est possible d'estimer que 717 vies de plus auraient pu être préservées en 2010 (soit 18 % de l'ensemble de la mortalité routière) (*chapitre 4-1*).

DISTANCES DE SÉCURITÉ

Les distances de sécurité restent mal respectées (*chapitre 3-2*). Dans le trafic dense, plus de la moitié (56,4 %) des conducteurs ne laissent pas les deux secondes réglementaires avec le véhicule qui les précèdent. Or plus de 200 personnes ont été tuées en 2010 dans une collision par l'arrière ou en chaîne.

CEINTURE DE SÉCURITÉ

Le taux du port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme atteint depuis quelques années pratiquement les 100 %. Cependant, ce taux s'est encore très légèrement amélioré en 2010, passant de 97,6 % en 2008 à 97,8 %. Mais le non-port de la ceinture, pour rare qu'il soit devenu dans la circulation, ne pardonne pas : 22 % des personnes tuées de 2010 n'étaient pas ceinturées (contre 98 % des personnes indemnes et des blessés légers). L'absence de protection n'est pas seule en cause. Le non-port de la ceinture est souvent combiné à d'autres comportements à risque, par exemple l'alcool. Plus de 341 vies auraient pu être préservées en 2010 grâce au port systématique de la ceinture, notamment aux places situées à l'arrière, où le taux de port ne s'est pas amélioré en 2010 : 85,2 % contre 84,2 % en 2010 (*chapitre 3-3*).

ALCOOL

30,8 % des personnes tuées sur la route le sont dans un accident en présence d'alcool, c'est-à-dire où au moins un conducteur présentait un taux d'alcool supérieur au taux légal. Si aucun conducteur présumé responsable n'avait conduit avec un taux d'alcool positif, on estime que 1 150 vies (28,8 %) auraient pu être préservées en 2010. Dans plus de 90 % (90,7 %) des accidents mortels impliquant un conducteur avec un taux d'alcool positif, ce taux est supérieur à 0,8 g/l et dans plus d'un cas sur deux, il est supérieur à 1,5 g/l (62,5 %). Plus de 90 % des accidents mortels en présence d'alcool concernent un conducteur alcoolisé homme (92 %).

En 2010, la proportion des conducteurs alcoolisés de la catégorie d'âge 18-24 ans dans les accidents mortels est de 24,3 %, et celle des 25-44 ans de 21,1 %. On remarque aussi la présence plus fréquente d'alcool chez les cyclomotoristes dans les accidents mortels les impliquant (33,3 %) (*chapitre 3-4*).

TÉLÉPHONE AU VOLANT

L'inattention et le défaut de vigilance sont des causes majeures d'accidents. Les méfaits de l'utilisation du téléphone portable le démontrent. Les observations menées en 2010 montrent que l'utilisation du téléphone portable tenu en main au volant n'est pas une pratique rare (*chapitre 3-5*) : en moyenne dans la circulation à un instant *t*, 2,3 % des usagers se trouvent en infraction « téléphone ». Téléphoner en conduisant multiplie par trois les risques d'accidents corporels. Près d'un accident corporel de la route sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

DÉLITS ROUTIERS

Le nombre des délits routiers diminue pour la première fois depuis 2001 *(chapitre 3-6)*. Parmi les 552 278 délits enregistrés en 2010, 30,3 % constituent des infractions relatives à l'alcoolémie au volant. Quant aux contraventions, leur nombre (21 876 130) augmente en 2010 de 4,9 %, essentiellement par l'augmentation du nombre d'infractions enregistrées dans le cadre des contrôles automatisés. Avec 9 347 151 contraventions enregistrées, le contrôle automatisé représente 42,7 % de l'ensemble des contraventions.

PERMIS À POINTS

Après deux années de stabilité, le nombre d'infractions génératrices de retraits de points a connu une nette augmentation de +5,9 % en 2010 *(chapitre 3-7)*. Le nombre de points retirés a, en conséquence, augmenté de +9,3 % après deux années de baisse (–0,5 % en 2008 et –2 % en 2009), dépassant ainsi les 10 millions. Sur les 873 000 points supplémentaires retirés en 2010 par rapport à 2009, 42 % sont dus à une infraction liée à un franchissement de feu rouge et 25 % à un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l *(chapitre 3-7)*.

Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une baisse pour la deuxième année consécutive depuis 2002. Il s'établit à 85 700 en 2010 contre 92 123 en 2009. Parmi les motifs d'invalidation, 6 453 personnes ont vu leurs permis annulés pour solde de points nul pour la seule commission d'infractions de conduite en état d'ivresse ou d'alcoolémie et à l'opposé seulement 86 personnes ont vu leur permis de conduire invalidés pour solde nul en n'ayant commis qu'un seul type d'infraction pour excès de vitesse inférieur à moins de 20 km/h. Les permis probatoires invalidés pour solde de points nul représentent 20,9 % de l'ensemble des permis invalidés en 2010. Enfin, 2,3 millions de titulaires du permis de conduire ont vu rétablir en 2010 leur capital initial de 12 points.

CONDAMNATIONS

43 % des condamnations prononcées en 2009 pour délits et contraventions de 5e classe sanctionnent des infractions à la sécurité routière (*chapitre 3-8*).

58 % des condamnations prononcées sanctionnent un manquement aux règles de la conduite dont 87,5 % concernent une conduite en état alcoolique, soit 1,4 % de moins qu'en 2008 mais 37 % de plus qu'en 2000.

Les condamnations pour homicides involontaires sont en baisse depuis 2002 dans les mêmes proportions que la baisse de la mortalité enregistrée pendant la même période. En 2009, on en dénombrait 996, soit 23,3 % des accidents mortels.

Les grandes données de l'accidentalité

Ce chapitre regroupe les données de l'accidentalité les plus permanentes sur la France métropolitaine. Elles sont pour la plupart détaillées dans les chapitres suivants ou dans l'annexe « Autres données de l'accidentalité ».

SUIVI DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE À LONG TERME

Le niveau de sécurité routière se mesure par la fréquence des accidents et leur gravité, rapportées au niveau d'exposition, ce qui permet d'évaluer les risques par catégories. Les données détaillées d'exposition font souvent défaut et les données globales sont souvent grossières, le chapitre 1-4 fait le point sur cet aspect. Les chiffres des accidents sont par nature sujets à des variations aléatoires. En conséquence, c'est dans le suivi à long terme et sur des grands ensembles qu'il est possible de mesurer les progrès obtenus.

Le graphe qui suit donne l'évolution du nombre de personnes tuées de 1970 à 2010 (personnes tuées à 6 jours jusqu'en 2004, puis à 30 jours) en pointant quelques grandes dates de la sécurité routière (*chapitre 4-4*).

Entre 1972 – l'année de mortalité routière maximale (16 545 personnes tuées à 6 jours, soit 18 034 personnes tuées à 30 jours) – et 2001 (7 720 personnes tuées à 6 jours, soit 8 160 personnes tuées à 30 jours), la baisse moyenne annuelle du nombre des tués est de 2,7 %. Entre 2001 et 2006, on constate une accélération du processus avec des baisses successives de 6,2 % en 2002, 20,9 % en 2003, 7,7 % en 2004, 4,9 % en 2005 et 11,5 % en 2006. Après un ralentissement en 2007 (baisse de 1,9 % seulement), le rythme de la baisse s'est de nouveau accéléré en 2008 avec une baisse de 7,5 % avant de ralentir de nouveau en 2009 (– 0,05 %) et enfin de repartir à la baisse en 2010 (– 6.6 %).

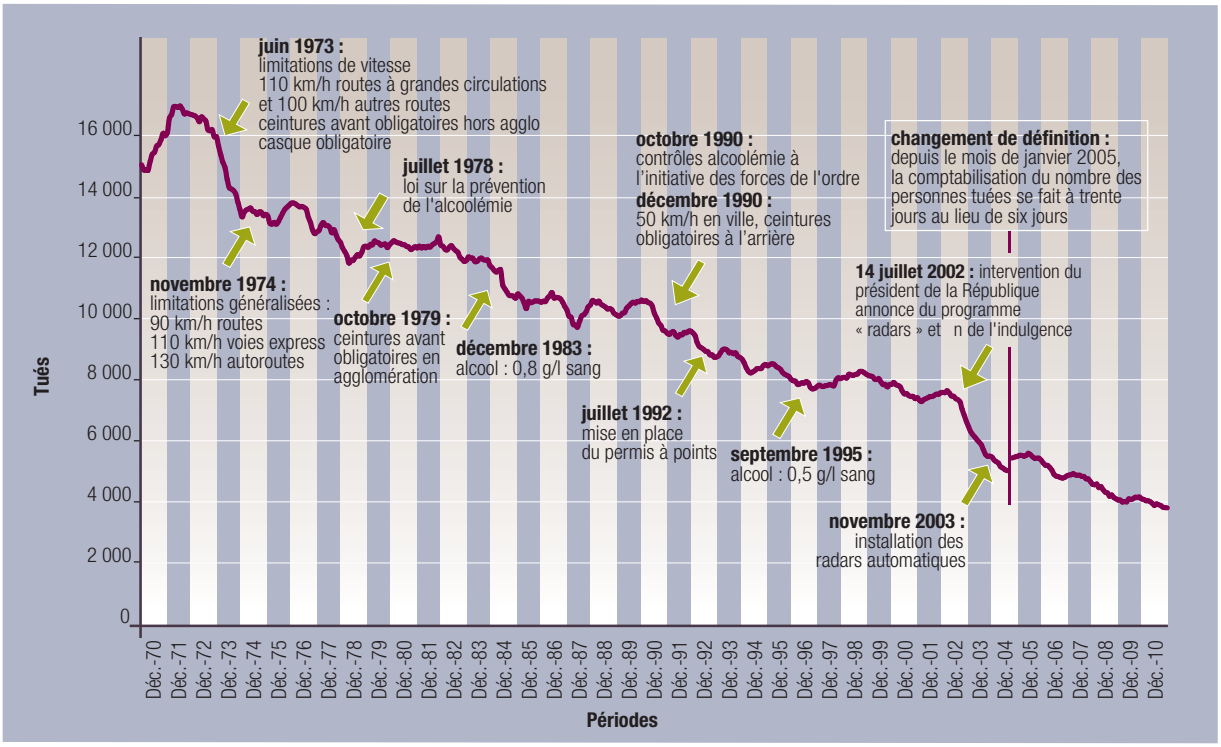
Depuis 1972, la baisse de la mortalité a été de 77,9 %. Le cumul de vies préservées, en chiffres bruts, atteint 306 000.

Le graphe ci-après compare cette évolution (en personnes tuées à 30 jours) à partir de 1953 au regard d'un certain nombre d'indicateurs d'exposition au risque : le parc circulant, le parcours (volume de circulation sur le réseau routier national) et le nombre d'habitants.

Le tableau donné plus loin présente le bilan chiffré des vingt dernières années.

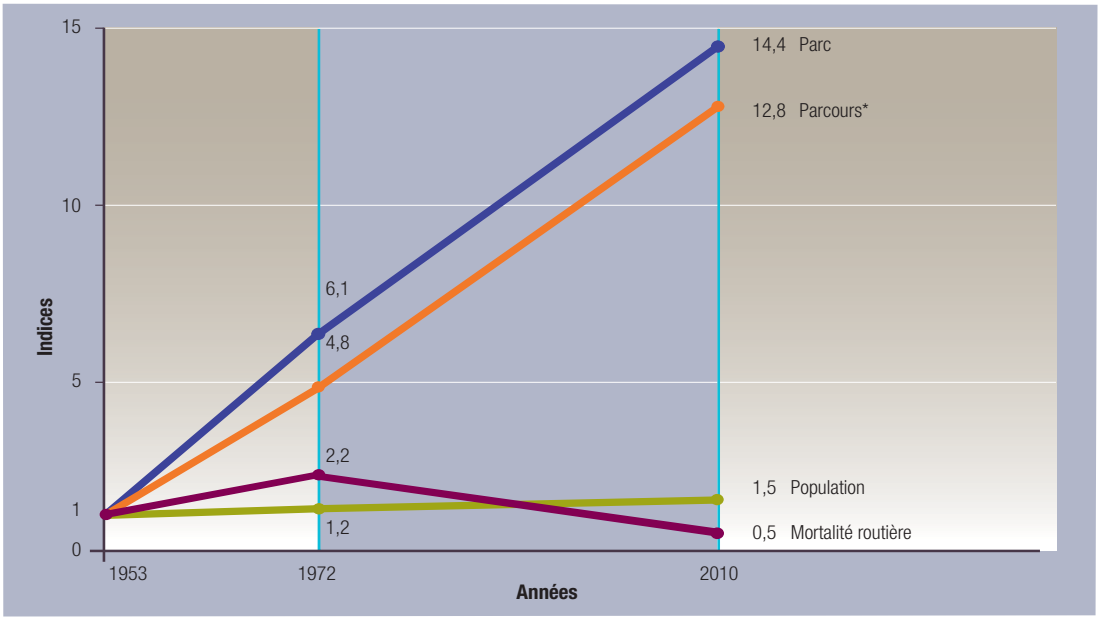
Les données nationales d'accidentalité ne comportent aucune information sur les séquelles des blessés, mais sur la base des données locales du Registre du Rhône, on considère qu'il y a sensiblement autant de blessés très graves avec de lourdes séquelles que de personnes tuées (*chapitre 2-11*).

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES EN FRANCE MÉTROPOLITAINE (MOYENNE GLISSANTE SUR 12 MOIS)



Source : ONISR, fichier des accidents.

ÉVOLUTION INDICIELLE DEPUIS 1953 (BASE 1) DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE
ET DE DONNÉES D'EXPOSITION AU RISQUE



** Ni le parc ni le parcours ne prennent ici en compte les deux-roues motorisés, dont le poids est marginal sur ces indices.*
Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE – SoeS.

Rappel du bilan de 1989 à 2004 (France métropolitaine)

La définition des victimes de la route a été modifiée en 2004. Pour la période avant 2005, le nombre des personnes tuées à trente jours peut être estimé en multipliant le nombre de personnes tuées à 6 jours par le coefficient d'ajustement de 1,069 pour les séries moyennes[1]. Cette conversion ne peut être faite pour obtenir le nombre de blessés hospitalisés et le nombre de blessés légers à défaut de disposer d'un coefficient d'ajustement pour ces deux indicateurs. Le nombre de personnes tuées et le nombre total de blessés pour l'année 2004 ont été recalculés en conséquence.

Années	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Pesonnes tuées à 6 jours		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
1990	162 573	– 4,7	9 128	10 289	– 2,3	52 578	173 282	225 860	– 4,3	6,33
1991	148 890	– 8,4	8 509	9 617	– 6,5	47 119	158 849	205 968	– 8,8	6,46
1992	143 362	– 3,7	8 114	9 083	– 5,6	44 965	153 139	198 104	– 3,8	6,34
1993	137 500	– 4,1	8 005	9 052	– 0,3	43 535	145 485	189 020	– 4,6	6,58
1994	132 726	– 3,5	7 609	8 533	– 5,7	40 521	140 311	180 832	– 4,3	6,43
1995	132 949	0,2	7 453	8 412	– 1,4	39 257	142 146	181 403	0,3	6,33
1996	125 406	– 5,7	7 178	8 080	– 3,9	36 204	133 913	170 117	– 6,2	6,44
1997	125 202	– 0,2	7 130	7 989	– 1,1	35 716	133 862	169 578	– 0,3	6,38
1998	124 387	– 0,7	7 514	8 437	5,6	33 977	134 558	168 535	– 0,6	6,78
1999	124 524	0,1	7 185	8 029	– 4,8	31 851	135 721	167 572	– 0,6	6,45
2000	121 223	– 2,7	6 811	7 643	– 4,8	27 407	134 710	162 117	– 3,3	6,30
2001	116 745	– 3,7	6 920	7 720	1,0	26 192	127 753	153 945	– 5,0	6,61
2002	105 470	– 9,7	6 549	7 242	– 6,2	24 091	113 748	137 839	– 10,5	6,87
2003	90 220	– 14,5	5 168	5 731	– 20,9	19 207	96 722	115 929	– 15,9	6,35
2004	85 390	– 5,4	4,766	5,232	– 8,7	17 435	91 292	108 727	– 6,2	5,58

Source : ONISR, fichier des accidents.

Bilan de 2004 à 2010 (France métropolitaine)

Années	Accidents corporels		Dont accidents mortels	Personnes tuées à 30 jours		Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution en %		Nombre	Évolution en %			Nombre	Évolution en %	
2004 recalculé	85 390	– 5,4	–	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
2006	80 309	– 5,0	4 326	4 709	– 11,5	40 662	61 463	102 125	– 5,5	5,86
2007	81 272	1,2	4 265	4 620	– 1,9	38 615	64 586	103 201	1,1	5,68
2008	74 487	– 8,3	3 933	4 275	– 7,5	34 965	58 833	93 798	– 9,1	5,74
2009	72 315	– 2,9	3 956	4 273	– 0,05	33 323	57 611	90 934	– 3,1	5,91
2010	67 288	– 7,0	3 706	3 992	– 6,6	30 393	54 068	84 461	– 7,1	5,93

Source : ONISR, fichier des accidents.

1. Mais pour les séries plus longues, on est forcé d'employer des coefficients différenciés selon les périodes, le rapport entre les décès à court terme et les décès à moyen terme ayant varié au fil des temps, du fait principalement des progrès des dispositifs d'intervention d'urgence et de ceux de la médecine hospitalière. D'où certaines disparités légitimes entre séries.
Précisément, pour les séries historiques longues : jusqu'en 1967, on dispose des effectifs tués à 3 jours (coefficient de conversion 1,17). Puis jusqu'en 2004 on dispose des effectifs tués à 6 jours, que l'on convertit en utilisant successivement les coefficients 1,09 (de 1967 à 1992 inclus), puis 1,057 (de 1993 à 2003 inclus) et enfin 1,069 pour la seule année 2004. Depuis 2005, les statistiques sont directement exprimées en effectifs tués à 30 jours.
Quand on travaille sur des périodes plus récentes (en général à partir de 2000), on applique de façon uniforme l'unique coefficient 1,069 jusqu'en 2004.

LES CATÉGORIES D'USAGERS

Les enjeux

Même si l'on observe une nette amélioration globale en 2010 par rapport à 2009 (– 6,6 % du nombre des personnes tuées), les améliorations par catégories sont bien plus contrastées.

La mortalité des motocyclettes a chuté fortement (– 20,7 %) ainsi que celle des cyclomoteurs (– 17,1 %).

Hors deux-roues motorisés, la mortalité n'a que très peu varié (3 040 personnes tuées en 2010 contre 3 086 en 2009).

Enfin, les personnes tuées dans un poids lourd ont augmenté de 20,4 % (65 tués en 2010 contre 54 en 2009).

Depuis 2000, la répartition des personnes tuées par catégorie d'usagers a essentiellement évolué pour les usagers circulant en motocyclette (deux-roues motorisés au-delà de 125 cm^3 de cylindrée) et pour les véhicules légers.

Sur la même période, la part des motocyclistes dans le total du nombre de personnes tuées a augmenté de près de 52 % tandis que le parc des motocyclettes circulant a progressé d'environ un tiers. Un peu moins d'une personne tuée sur cinq en 2010 était un motocycliste.

Dans le même temps, la part de mortalité des usagers des véhicules légers a baissé de plus de 12 points, soit près de 20 %, alors que le parc des véhicules légers circulant a augmenté d'environ 8 %.

Enfin, la part des usagers de véhicules utilitaires a presque quadruplé, augmentant de 2,7 points (la mortalité des VU étant passée de 80 tués en 2000 à 146 en 2010).

Personnes tuées	2000	2010
Piétons	10,4 %	12,1 %
Cyclistes	3,3 %	3,7 %
Cyclomotoristes	5,6 %	6,2 %
Motocyclistes	11,6 %	17,6 %
Usagers VL*	65,5 %	53,0 %
Usagers VU**	1,0 %	3,7 %
Usagers PL***	1,5 %	1,6 %
Autres usagers****	1,1 %	2,0 %

* La catégorie « véhicule léger » regroupe les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires de PTAC inférieur à 1,5 tonne.
** La catégorie « véhicule utilitaire » (VU) regroupe les véhicules utilitaires seuls (PTAC compris entre 1,5 et 3,5 tonnes) et les VU avec remorque ou caravane.
*** La catégorie « poids lourd » (PL) regroupe des PL de plus de 3,5 tonnes ainsi que les tracteurs routiers avec ou sans remorque.
**** La catégorie « autres usagers » regroupe principalement les voiturettes, les tracteurs agricoles et les transports en commun (autocars et autobus).
Source : ONISR, fichier des accidents.

Les risques

Le risque d'être tué par kilomètre parcouru est très différent selon la catégorie d'usagers. Son évaluation est une approximation, sachant que les données sur les volumes annuels de circulation sont imparfaitement connues, particulièrement pour ce qui concerne les deux-roues motorisés (*chapitre 1-4*).

Il s'avère que le risque relatif pour les usagers de cyclomoteurs (conducteurs et passagers) est le plus important. Il est plus de vingt fois supérieur (20,7) au risque pour les occupants d'un véhicule léger. Le cyclomoteur est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans. Ceux-ci représentent 44 % des cyclomotoristes tués en 2010.

Le risque relatif des usagers de motocyclettes est de 19,6 fois celui des occupants de véhicules légers. Les motocyclettes constituent 13,8 % des véhicules impliqués et les motocyclistes représentent 17,6 % des personnes tuées (et 21 % des personnes tuées en véhicules à moteur) alors que leur part dans l'ensemble du trafic des véhicules à moteur est estimé à 1,2 % seulement.

Les accidents de motocyclettes sont essentiellement concentrés dans deux régions : la région Île-de-France et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui représentent ensemble en 2010 57,5 % du total des accidents de motocyclistes, contre 40,3 % des accidents de VL.

ESTIMATION DU RISQUE PAR CATÉGORIES D'USAGERS EN 2010 (CONDUCTEURS ET PASSAGERS)

Catégories d'usagers	Conducteurs et passagers tués dans le véhicule	Conducteurs et passagers tués par milliard de véhicules × km	Risque relatif
Cyclomotoristes	248	109,5	20,7
Motocyclistes	704	103,9	19,6
Usagers VL	2 117	5,3	1
Usagers PL	65	2,7	0,5
Usagers TC	4	1,4 [1]	0,3 [1]

[1] Sans considération du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la faiblesse des effectifs, l'indicateur ne doit pas être interprété tel quel.
Sources : ONISR, fichier des accidents et version provisoire du 48e rapport de la commission des comptes des transports de la nation – MEDDTL/CGDD/SoeS.

Le risque des usagers de véhicules légers diminue régulièrement depuis 2000 passant de 13,7 à 5,3 conducteurs (ou passagers) tués par milliard de véhicules kilomètres en 2010.

Le risque relatif d'être tué pour un usager de poids lourd est la moitié du risque d'un occupant de véhicule léger. Pourtant, avec 4,3 % des kilomètres parcourus, 9,1 % des véhicules impliqués dans les accidents mortels sont des poids lourd mais seulement 1,6 % des personnes tuées sont des occupants du PL (la masse du véhicule protégeant ses occupants). Les poids lourd sont donc, par kilomètre parcouru, moins impliqués dans un accident corporel (3,1 %), mais lorsque l'accident survient, il est souvent très grave pour les autres véhicules heurtés (la masse du poids lourd agissant en leur défaveur). Ainsi, la mortalité impliquant au moins un poids lourd représente 13,9 % de la mortalité générale.

Le risque pour un usager de la route d'être tué par un poids lourd (tableau ci-dessous) est beaucoup plus important (22,9), soit plus de trois fois supérieur au risque d'être tué par un véhicule de tourisme.

ESTIMATION DU RISQUE ENCOURU PAR LES USAGERS DE LA ROUTE EN 2010

Catégories de véhicules	Usagers tués dans un accident impliquant au moins un véhicule de la catégorie	Usagers tués par milliard de véhicules × km parcourus par cette catégorie de véhicules	Risque relatif
Cyclomoteurs	264	116,6	15,5
Motocyclettes	750	110,7	14,7
Véhicules légers	3 010	7,5	1
Poids lourds	557	22,9	3,0

Sources : ONISR, fichier des accidents et version provisoire du 48e rapport de la commission des comptes des transports de la nation – MEDDTL/CGDD/SoeS.

Le risque encouru par un cycliste ne peut être estimé globalement avec précision car on ne dispose d'aucun chiffre fiable quant au kilométrage parcouru à bicyclette**.** Selon certaines enquêtes ménages (Grenoble, Lille), ce risque serait une fois et demie à deux fois supérieur à celui des usagers de véhicules légers.

On sait néanmoins que la pratique de la bicyclette a notablement augmenté avec le développement des vélos de loisirs et des vélos urbains. À titre d'illustration, on peut observer que les ventes de VTT, adultes et enfants, VTC, BMX et bicross représentent 65 % des ventes totales de bicyclettes (sur 3 millions de vélos vendus en France en 2010). Par ailleurs on assiste au développement du « VAE », le vélo à assistance électrique, dont 38 000 unités ont été vendues en France en 2010 contre 23 700 en 2009, 15 300 en 2008 et 9 700 en 2007 [2]. Enfin, nombre de grandes villes développent des systèmes de vélos en libre-service.

Après une augmentation du nombre de cyclistes tués en 2009 par rapport à l'année précédente, on constate en 2010 une sensible diminution de ce nombre (– 9,3 %). Ces écarts restent cependant difficiles à interpréter en l'absence totale de données d'exposition.

Un peu plus d'une personne tuée sur les routes sur dix (12,1 %) est un piéton. Il est impossible de donner une estimation du risque encouru par un piéton dans la circulation, le kilométrage parcouru sur trottoirs et chaussées étant impossible à évaluer. Il est certainement plus élevé en rase campagne puisque 28,7 % des piétons tués le sont en dehors des agglomérations. Parmi les différentes classes d'âge, les personnes âgées de plus de 75 ans sont particulièrement exposées. Plus d'un piéton tué sur trois a plus de 75 ans (37,3 %).

L'âge du véhicule

L'enquête annuelle 2010 sur le parc automobile montre que les véhicules âgés de moins de quatre ans parcourent un peu plus de 30 % du total des kilomètres parcourus. L'exploitation du fichier BAAC montre qu'ils sont impliqués dans moins de 20 % des accidents mortels. De ces données, on peut déduire que le risque par kilomètre parcouru d'avoir un accident mortel de la circulation avec un véhicule de moins de 4 ans est deux fois moins élevé que pour un véhicule de plus de 8 ans, la différence étant encore plus forte pour les accidents corporels (2,2).

Une explication de ce constat serait l'âge des conducteurs dont on sait qu'il influe fortement sur le risque d'avoir un accident. Le premier véhicule d'un jeune conducteur est souvent un véhicule d'occasion. Une autre explication est rattachée aux progrès dans la conception des nouveaux véhicules.

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER

En fonction du sexe

953 personnes du sexe féminin ont perdu leur vie sur les routes en 2010 (23,9 % de la mortalité) : 212 en tant que piéton, soit 22,2 % de l'ensemble des femmes tuées et 306 en tant que passagère, soit 32,1 % de l'ensemble des femmes tuées.

Cette répartition est différente chez les hommes avec respectivement 9 % de tués piétons, et 12 % de tués passagers.

2. *Source :* Conseil national des professions du cycle.

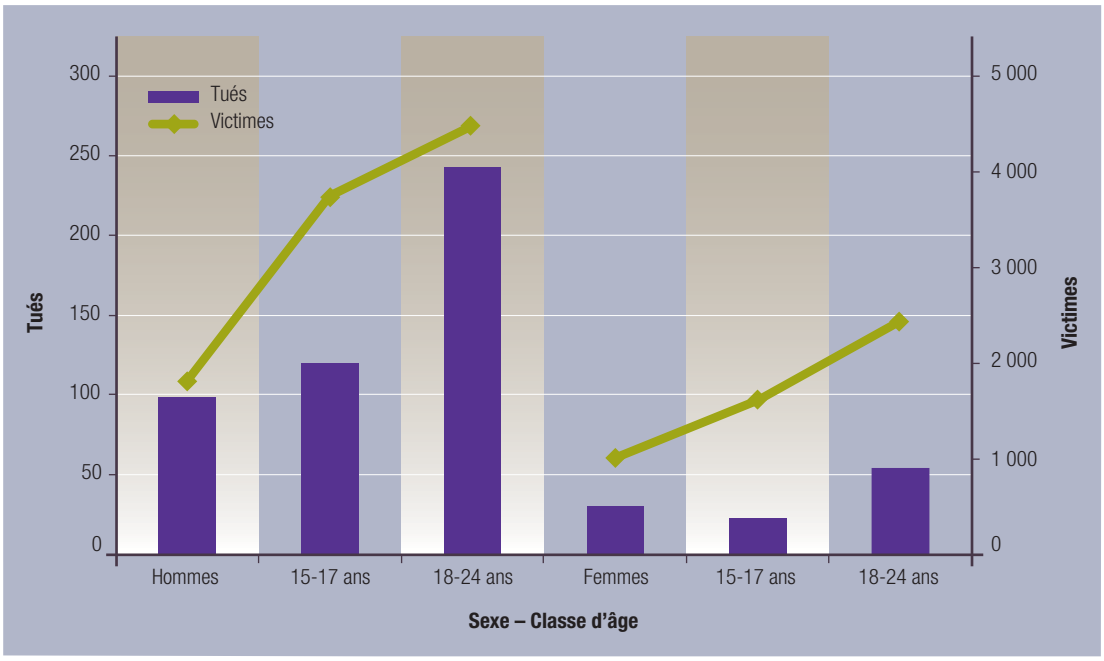
Par contre, la part des conducteurs de véhicules légers dans la mortalité masculine est du même ordre que celle des conductrices dans la mortalité féminine : respectivement 39,8 % et 36,5 %. Au niveau de la responsabilité, elle est à peu près du même ordre : 45,4 % des conducteurs hommes responsables en cas d'accident corporel, 41,6 pour les femmes (*chapitre 2-9*).

C'est donc dans la mortalité des motocyclistes qu'apparaît une très forte spécificité masculine (21,7 % des hommes tués et 4,6 % des femmes).

Le nombre d'hommes tués sur les routes est 3,4 fois supérieur à celui des femmes par million d'individus. Ce facteur est encore plus important si l'on considère la classe d'âge des 18-24 ans (facteur 4).

Ces différences entre sexes et selon les classes d'âge peuvent s'expliquer :
– par des répartitions démographiques différentes qui expliqueraient par exemple une prédominance des femmes en tant que piétons (proportion des femmes de plus 75 ans) ;
– par un accès à la conduite moindre pour les femmes qui expliquerait leur prédominance en tant que passagère (particulièrement dans la classe d'âge des 18-24 ans) ;
– plus généralement, par une mobilité motorisée des femmes assez différenciée de celle des hommes (plus urbaine notamment), avec des choix de véhicules très différents (notamment la proportion de femmes motocyclistes reste très faible) ;
– par un comportement à risque plus important chez les conducteurs hommes. Par exemple, les conducteurs masculins représentent 72,7 % des conducteurs impliqués dans les accidents corporels au taux d'alcool connu et 92 % dans les accidents mortels au taux d'alcool positif (*chapitre 3-4*).

NOMBRE DE VICTIMES ET DE PERSONNES TUÉES EN 2010 PAR MILLION D'INDIVIDUS PAR CLASSE D'ÂGE ET PAR SEXE



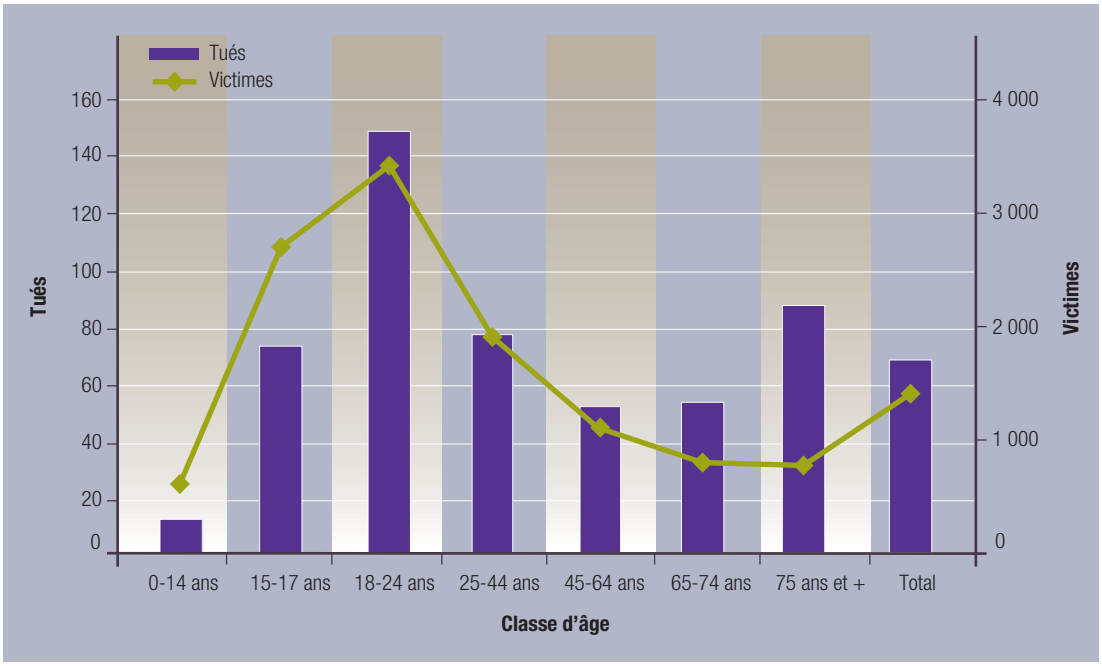
Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

En fonction de l'âge et de la catégorie d'usagers

Rapporté à la population, on constate l'importance du risque pour les jeunes de 18 à 24 ans et la plus forte gravité des accidents des plus de 75 ans.

NOMBRE DE VICTIMES ET DE PERSONNES TUÉES EN 2010 PAR MILLION D'INDIVIDUS DANS LA CLASSE D'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Chaque classe d'âge ayant des pratiques de déplacement différentes, l'analyse par catégorie d'usagers apporte des enseignements.

Les 0-14 ans sont des usagers vulnérables. Ils sont tués pour 61,5 % en tant que passagers et pour 27,7 % en tant que piétons ou cyclistes (données 2010).

La route est la première cause répertoriée de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (36 % des décès pour les jeunes hommes de 15-24 ans et 23 % pour les jeunes femmes dans la même classe d'âge)[3].

Il convient de distinguer en sécurité routière les deux classes d'âge : 15-17 ans et 18-24 ans.

Près d'un jeune sur sept de la classe d'âge des 15-24 ans tué sur les routes l'est en cyclomoteur et les jeunes de cette classe d'âge représentent 54,4 % des cyclomotoristes tués. Parmi eux, les cyclomotoristes de 15 à 17 ans représentent 46,6 % des tués de leur classe d'âge et 30 % des cyclomotoristes tués.

Les jeunes de la classe d'âge des 18-24 ans représentent en 2010 8,8 % de la population, mais 20,8 % des personnes tuées sur la route. Près de deux jeunes de 18-24 ans sur trois (64,3 %) sont

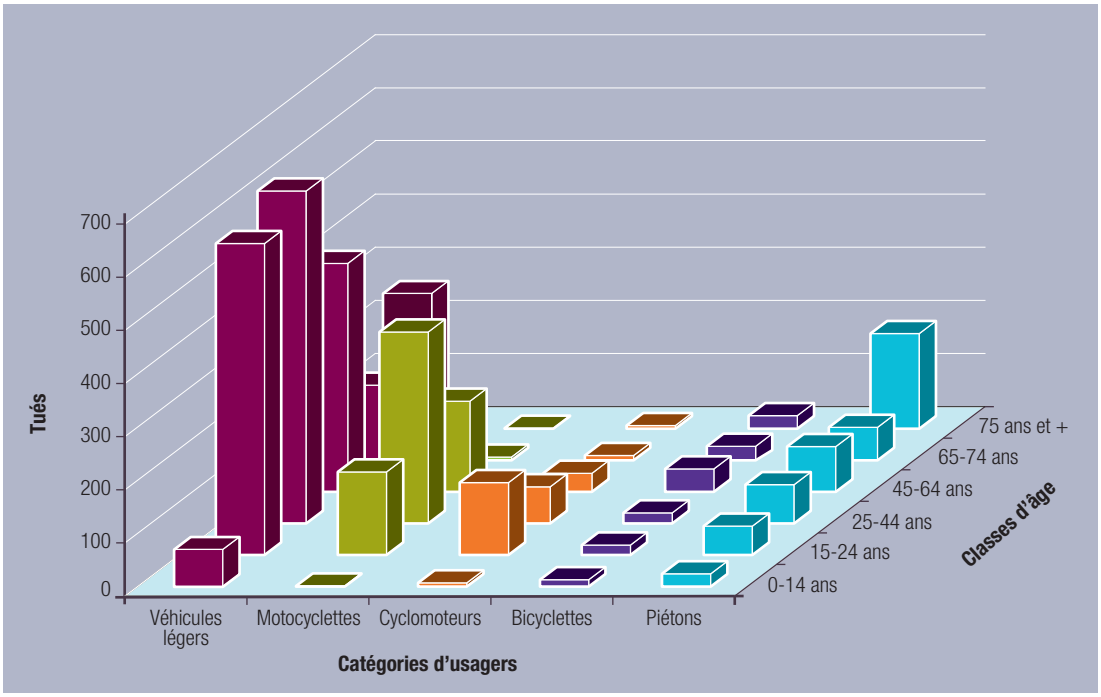
3. Données INSERM 2007.

tués dans un véhicule léger, dont près d'un sur trois (28,3 %) est un passager. Cette classe d'âge représente 25,2 % des conducteurs de véhicules légers tués.

% d'usagers tués par tranches d'âge	0-14 ans	15-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
Piétons	4,9 %	2,3 %	9,3 %	15,1 %	17,9 %	13,2 %	37,3 %	100 %
Bicyclettes	8,2 %	6,1 %	7,5 %	12,2 %	29,9 %	17,7 %	18,4 %	100 %
Cyclomoteurs	2,8 %	30,2 %	24,2 %	25,4 %	11,3 %	3,6 %	2,4 %	100 %
Motocyclettes	0,7 %	1,3 %	21,0 %	51,1 %	24,7 %	0,9 %	0,3 %	100 %
Véhicules légers	3,6 %	2,5 %	25,2 %	29,6 %	20,2 %	6,8 %	12,1 %	100 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

DISTRIBUTION DES TUÉS PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LEUR CLASSE D'ÂGE*, EN 2010



** Hors âge indéterminé.*
Source : ONISR, fichier des accidents.

Plus d'un motocycliste tué sur deux (51,1 %) appartient à la classe d'âge des 25-44 ans. Plus d'un cycliste tué sur trois a 65 ans ou plus (36 %) et 18 % ont 75 ans ou plus.

Les plus de 74 ans paient un très lourd tribut en tant que piétons (37,3 % des piétons tués).

Les plus de 64 ans représentent près de 16 % de la population, mais 19 % des personnes tuées usagers de véhicules légers. Ces personnes tuées sont pour 72,5 % des conducteurs.

En dehors de leur part de responsabilité dans les accidents, la surmortalité des seniors (comme piétons, conducteurs ou passagers) tient notamment à leur fragilité physiologique : à atteinte corporelle égale, leur chance de survie est très inférieure à celle d'un jeune adulte.

Autres caractéristiques importantes

■ Le nombre d'occupants

Le nombre d'occupants par véhicule léger dans la circulation était en 2010 (*mesures ONISR*) en sensible retrait par rapport aux années précédentes. En moyenne, ce nombre d'occupants est resté pratiquement stable de 2002 à 2008 avec une valeur mesurée de l'ordre de 1,56 sur l'ensemble des réseaux. Il est tombé en 2010 à 1,50 occupant par véhicule, avec des différences sensibles entre les différents réseaux, depuis les autoroutes de liaison (taux de 1,75) jusqu'au réseau urbain, avec Paris pour le taux le plus bas (1,42 occupant par véhicule).

Le taux d'occupation des motocyclettes dans la circulation, lui, a été observé à 1,16 occupant par moto en 2010 sur l'ensemble des réseaux[4], et n'a pas varié significativement depuis l'origine de ces relevés (à savoir 2002).

Plus d'un tué sur quatre (26,4 %) dans un véhicule léger est un passager. Pour les véhicules utilitaires légers, ce ratio est de 21,9 %. Il chute fortement pour les cyclomoteurs (9,5 %) et les motocyclettes (6,5 %).

Ce ratio varie suivant les classes d'âge (*chapitre 2-1*). Alors que le pourcentage moyen de passagers est de 19,2 %, les 0-17 ans tués sont passagers pour 55 %, les 18-24 ans pour 23 %, les 25-64 ans pour 11 % et les plus de 64 ans pour 22,9 %.

■ Le nombre de personnes tuées par accident mortel

Sur 3 706 accidents mortels dénombrés en 2010 :
3 462 comptaient une personne tuée (86,7 % des tués) ;
210 comptaient deux personnes tuées (10,5 % des tués) ;
27 comptaient trois personnes tuées (2,0 % des tués) ;
6 comptaient quatre personnes tuées (0,6 % des tués) ;
1 comptait plus de quatre personnes tuées (0,1 % des tués).

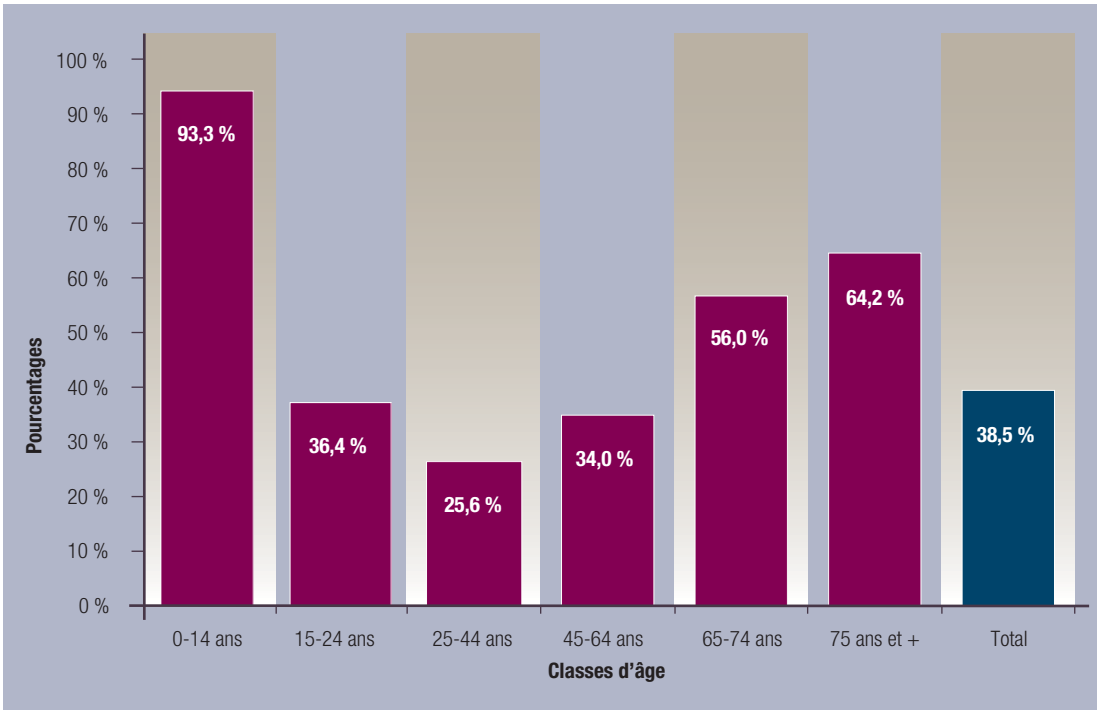
La moyenne se situe à 108 personnes tuées pour 100 accidents mortels. Elle était de 118 en 2002 et de 121 en 1972, donc une tendance longue bien nette à la baisse.

■ Les victimes « hors de cause »

Sont considérés ici comme victimes « hors de cause » les piétons et les cyclistes (notamment du fait que la loi les exonère de toute responsabilité sauf cas particulier), auxquels on ajoute les passagers des véhicules. Ces usagers représentent 38,5 % des victimes de la route (blessés et tués) et 32,6 % des personnes tuées.

4. Celui des cyclomoteurs serait du même ordre (1,16), mais le nombre d'observations est trop faible pour s'y fier.

RÉPARTITION DES VICTIMES « HORS DE CAUSE » (PERSONNES TUÉES OU BLESSÉES) SUIVANT L'ÂGE



Source : ONISR, fichier des accidents.

■ Les motifs du trajet

Parmi les motifs du trajet, en 2010, 17,1 % des conducteurs tués (484 parmi les 2 835) l'ont été lors de leur déplacement domicile-travail et 5,1 % (146) lors d'une utilisation professionnelle du véhicule[5].

Ainsi, 15,8 % de la mortalité routière correspond à conducteurs tués dans le cadre d'accidents du travail au sens large (sans compter les éventuels piétons et passagers qui seraient également dans cette situation).

Au total, selon les statistiques de la Caisse nationale d'assurance-maladie (CNAMTS), près de deux accidents mortels du travail sur trois sont des accidents de la route[6].

■ La proximité du déplacement

La distance kilométrique entre domicile et lieu de l'accident n'est pas une donnée disponible, mais on constate qu'environ 78 % des victimes tuées le seraient à proximité de leur domicile

5. Le Fichier national des accidents ne permet pas l'exploitation de la variable « Motif du trajet » pour les passagers des véhicules de façon fiable.
6. Noter que les statistiques de la CNAM-TS ne couvrent pas l'ensemble du champ des accidents routiers professionnels : en effet, la CNAMTS ne traite que du régime général qui couvre 80 % des assurés sociaux (y échappe le régime agricole, celui des indépendants et divers régimes spéciaux). Au total, elle n'a à connaître qu'environ 60 % des personnes exposées au risque domicile-travail que sont les actifs cotisants.

(on comptabilise ici par approximation : les piétons, les cyclistes et les occupants d'un véhicule immatriculé dans le département de l'accident).

Ce ratio ne doit pas être interprété à tort : rien, dans les données des enquêtes ménages, ne permet de penser qu'il ne corresponde pas à la répartition géographique des déplacements soumis au risque routier par rapport au département de résidence.

■ Les véhicules immatriculés à l'étranger

Sur le territoire national, les véhicules légers et les véhicules utilitaires légers immatriculés à l'étranger représentent 2,2 % des véhicules impliqués dans les accidents mortels alors qu'ils représentent de l'ordre de 5 % de la circulation.

Les poids lourds immatriculés à l'étranger représentent 17 % des poids lourds impliqués dans les accidents mortels, ce qui est très inférieur à leur part du volume de circulation (estimée à 25,6 % en 2010).

Les motocyclettes immatriculées à l'étranger, quant à elles, ne représentent que 2,7 % des motocyclettes impliquées dans les accidents mortels. Leur part dans la circulation est inconnue.

LA LOCALISATION : LE TYPE DE RÉSEAU, LES DIFFÉRENCES LOCALES

Par réseau

Près de deux personnes sur trois décèdent sur une route départementale. Ce réseau est constitué majoritairement de routes de rase campagne aux caractéristiques réduites).

	Part du linéaire	Part du volume de circulation	Part des accidents	Part des tués
Autoroutes	1,1 %	25,5 %	6,4 %	6,0 %
RN	0,9 %	8,6 %	5,7 %	8,8 %
RD	36,8 %	39,5 %	32,5 %	66,2 %
Autres*	61,3 %	26,3 %	55,4 %	19,0 %

*Essentiellement réseau urbain.
Source : ONISR, fichier des accidents.

A contrario, le réseau autoroutier offre par conception un niveau de sécurité qui se traduit par un faible taux d'accidents : 17,6 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus pour les autoroutes concédées et 18,8 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus pour les autoroutes non concédées interurbaines. On relève 20,7 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus pour les routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières et 95,1 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus pour les routes nationales à chaussée unique.

La rase campagne[7]

Les routes de rase campagne sont caractérisées par une fluidité de la circulation qui permet des vitesses élevées. Elles représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité routière avec 71,6 % du total des personnes tuées sur les routes.

Parmi les grands facteurs des décès en relation avec l'aménagement de l'infrastructure des routes figurent les obstacles fixes : 1 119 personnes tuées contre obstacles fixes en 2010 dont 383 contre des arbres. Les EDA[8] ont montré l'importance, pour remédier à bon nombre de ces accidents, de disposer d'accotements qui jouent le rôle de zones de récupération, notamment dans les virages.

Le milieu urbain

Le nombre d'accidents corporels en milieu urbain est beaucoup plus important qu'en rase campagne (69,6 % de l'ensemble des accidents corporels). Ce milieu concentre 94,7 % des accidents impliquant un piéton, 87,8 % des accidents impliquant un cyclomoteur, 85,3 % des accidents impliquant au moins une bicyclette.

Ces accidents urbains présentent une mortalité bien moins importante (seulement 28,4 % de l'ensemble de la mortalité), essentiellement du fait des vitesses pratiquées nettement moins élevées qu'en rase campagne, avec des limitations à 30 ou 50 km/h, contre 90, 110 ou 130. Or comme on le sait, l'énergie d'un choc à 50 km/h est considérablement moindre qu'à 90 km/h (plus de trois fois moins). Cependant leur gravité reste consistante puisque 52 % des personnes hospitalisées le sont à la suite d'un accident en milieu urbain. Ainsi, si le risque d'être tué par kilomètre parcouru est comparable en milieu urbain à celui relevé en rase campagne, le risque d'être blessé est 5 fois supérieur. En ville, la densité de la circulation joue également puisqu'on observe que la gravité de l'accidentalité diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération.

Le nombre de personnes tuées en milieu urbain est inférieur à la rase campagne pour toutes les catégories d'usagers à l'exception des piétons : 71,3 % des piétons sont tués en milieu urbain.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CATÉGORIE D'USAGERS SELON LE MILIEU

	Milieu urbain	Rase campagne	Total
Piétons	346	139	485
Cyclistes	59	88	147
Cyclomotoristes	123	125	248
Motocyclistes	272	432	704
Véhicules légers	288	1829	2117
Autres	45	246	291
Total	**1133**	**2859**	**3992**

Source : ONISR, fichier des accidents.

7. Pour la définition des termes, la référence est le Code de la route : est considéré comme « milieu urbain » l'ensemble des sections de routes et rues inclus dans les périmètres délimités par les panneaux d'agglomérations. La « rase campagne » désigne tous les réseaux hors agglomérations.
8. Études détaillées d'accidents.

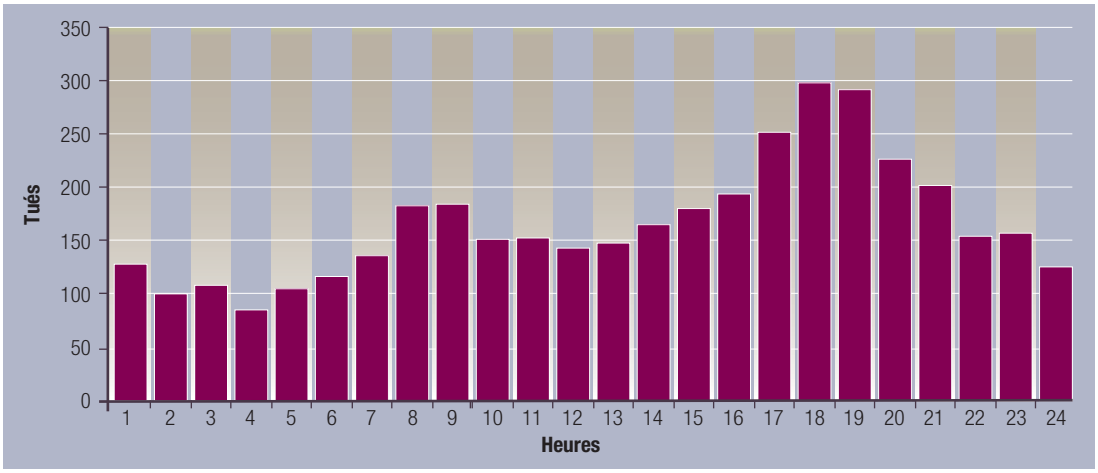
LES CIRCONSTANCES (HEURE, JOUR, SAISON, CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES)

En fonction de l'heure

Quant aux heures où surviennent les accidents, on constate la présence d'un pic quotidien d'accidents important aux alentours de 18 heures à mettre en relation avec le pic des trafics cumulé mais aussi à la présence du facteur « fatigue ». Il existe d'ailleurs un pic moins marqué mais réel en semaine autour de 8-9 heures correspondant à des déplacements domicile/travail.

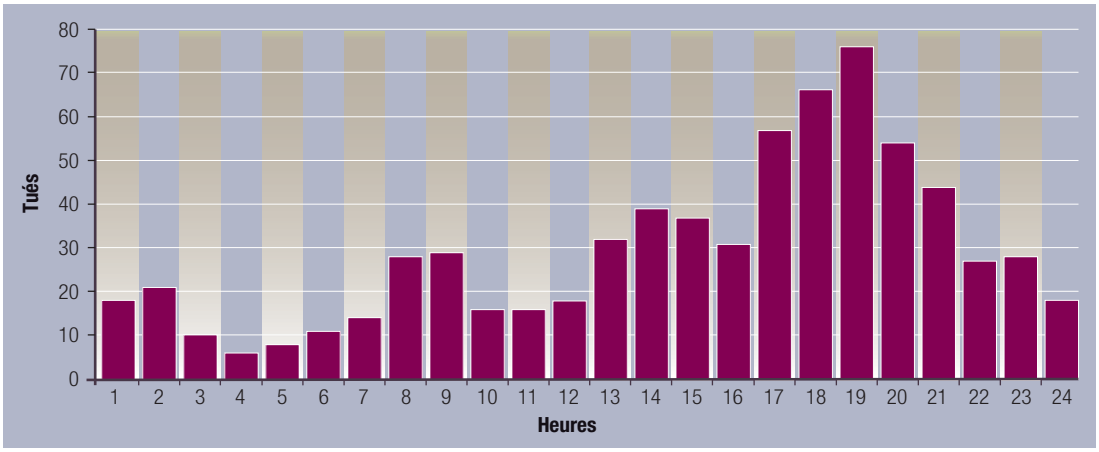
Pour les motocyclettes, la répartition par tranche horaire est marquée par des pics plus accentués notamment en début et en fin d'après-midi traduisant ainsi un usage plus exclusif lié aux loisirs, bien corroboré par la fréquence selon les types de jour (voir plus loin).

RÉPARTITION DES TUÉS SELON LES HEURES



Source : ONISR, fichier des accidents.

RÉPARTITION DES TUÉS MOTOCYCLISTES SELON LES HEURES



Source : ONISR, fichier des accidents.

Si l'on prend en compte la répartition jour/nuit de la circulation, on constate que le risque d'avoir un accident mortel de nuit est sept fois supérieur au risque diurne. Avec moins de 10 % des km parcourus, on déplore en effet pendant la période nocturne 32,6 % des blessés hospitalisés et 44 % des personnes tuées.

On ne dispose pas de données fiables de répartition jour/nuit des trafics par catégories d'usagers, alors qu'il est clair que ce ratio de répartition n'est pas uniforme : le trafic cycliste de nuit, par exemple, est très faible (et la part nocturne de la mortalité cycliste est ainsi très faible, à 18,4 %). Les catégories d'usagers les plus tuées la nuit (en proportion jour/nuit) sont les cyclomotoristes (52,8 %) et les camionneurs (55,4 %). On est proche de la parité jour/nuit pour les véhicules légers et les piétons. Les motocyclistes connaissent une mortalité de jour à plus de 65 %, à l'inverse des cyclomotoristes.

	Accidents de jour		Accidents de nuit		Total	
	Blessés hospitalisés	Tués	Blessés hospitalisés	Tués	Blessés hospitalisés	Tués
Piétons	3 359	257	1 225	228	4 584	485
Cyclistes	1 144	120	217	27	1 361	147
Cyclomotoristes	2 586	117	1 514	131	4 100	248
Motocyclistes	4 701	478	1 422	226	6 123	704
Véhicules légers	7 489	1 094	4 965	1 023	12 454	2 117
Véhicules utilitaires	591	82	330	64	921	146
Camions	257	29	106	36	363	65
Autres	364	58	123	22	487	80

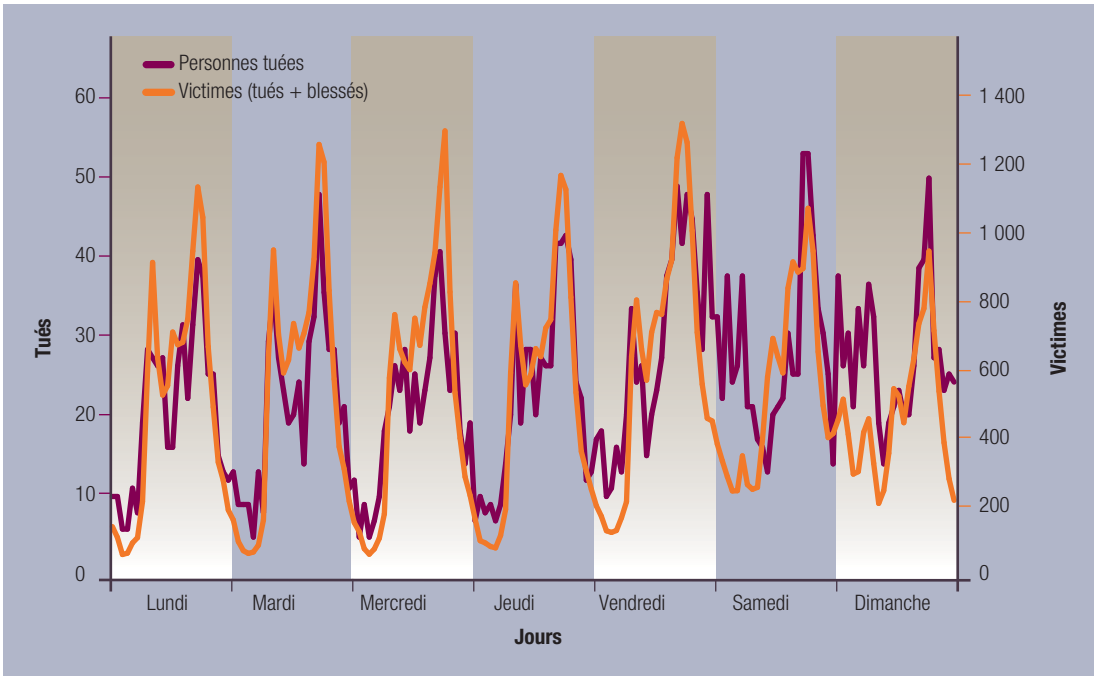
Source : ONISR, fichier des accidents.

23,2 % de ces accidents mortels de nuit se produisent entre 2 heures et 6 heures du matin. Fatigue, somnolence et alcool associés à une vitesse pratiquée plus importante sont les facteurs les plus souvent présents dans ce type d'accident. Mais attention, le facteur fatigue apparaît en fait bien plus fréquemment le jour que la nuit – voir plus loin.

En fonction du jour de la semaine

Onze personnes en moyenne sont tuées chaque jour sur les routes. Ce bilan varie sensiblement selon le jour de la semaine. Les jours de début de semaine ont une moyenne plus basse (9 à 10 personnes tuées) que les jours de fin de semaine (14 à 15 personnes tuées). Cela correspond notamment à des circulations moins urbaines, et donc plus dangereuses, en fin de semaine.

VALEUR SELON LES HEURES DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES
ET DU NOMBRE DE VICTIMES PAR JOUR DE LA SEMAINE



Source : ONISR, fichier des accidents.

Pour l'année 2010, les jours les plus meurtriers ont été :
- le vendredi 2 juillet : 26 personnes tuées ;
- le mercredi 7 juillet : 26 personnes tuées ;
- le dimanche 23 mai (dimanche de Pentecôte) : 25 personnes tuées ;
- le samedi 4 septembre : 24 personnes tuées.

Quant aux fins de semaine, elles présentent des bilans variables, les week-ends de grande circulation n'étant pas toujours les plus meurtriers.

Pour 2010, les fins de semaines (samedi/dimanche) les plus meurtrières ont été :
- celle du 22 et 23 mai (Pentecôte) : 41 personnes tuées ;
- celle du 4 et 5 septembre : 37 personnes tuées ;
- celle du 9 et 10 octobre : 37 personnes tuées ;
- celle du 26 et 27 juin : 34 personnes tuées.

Mais le concept de week-end s'est étendu au-delà dans les pratiques des déplacements, et il est souvent plus pertinent de considérer un bilan de fin de semaine sur trois jours (vendredi/samedi/dimanche).

C'est ainsi qu'ont été particulièrement meurtriers :
- le week-end des 9/10/11 juillet : 55 personnes tuées ;
- le week-end 2/3/4 juillet : 53 personnes tuées ;
- le week-end des 8/9/10 octobre : 53 personnes tuées ;
- le week-end des 21/22/23 mai (Pentecôte – sauf le lundi) : 52 personnes tuées.

En fonction des saisons, du calendrier et de la météo

L'accidentalité routière, et notamment la mortalité, sont d'abord déterminées à chaque moment par le niveau réel de circulation et par sa composition, avant toute considération de progrès ou non du niveau de sécurité qui ne peut se révéler que sur le long terme ou encore en s'affranchissant par des moyens statistiques *ad hoc* de cette forte variabilité de l'exposition au risque routier, soumise à de nombreux paramètres.

333 personnes en moyenne sont tuées chaque mois. Ce bilan varie sensiblement selon les saisons. Le mois le plus meurtrier a été en 2010 le mois de juillet. En 2010, 453 personnes ont été tuées en juillet, suivi du mois d'août (383 personnes tuées) et du mois d'octobre (377 personnes tuées). Les mois les moins meurtriers sont en général les mois d'hiver. En 2010, c'est en février que l'on a dénombré le moins de personnes décédées sur les routes (254 personnes tuées) suivi du mois de janvier (273 personnes tuées) et du mois de décembre (295 personnes tuées).

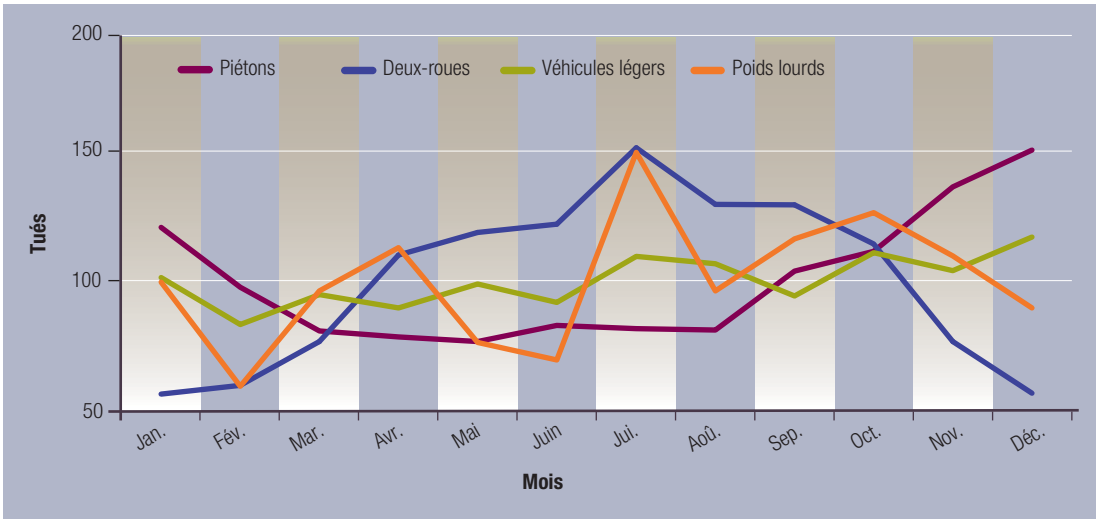
Cette saisonnalité de la mortalité reflète d'abord la saisonnalité de la circulation, qui est le résultat des caractéristiques habituelles propres à chaque saison en ce qui concerne le volume de la circulation et sa composition, l'effet de la durée d'éclairement et l'effet de la météorologie normale de saison. Alors que la variation selon les saisons de la mortalité routière d'ensemble reste assez mesurée, la mortalité de l'ensemble des deux-roues, motorisés ou non, connaît ainsi un débattement hiver/été considérable avec toujours une pointe très marquée en période estivale. Pour les piétons, c'est l'inverse qui apparaît (graphe ci-dessous).

Le volume de circulation d'un mois donné (ou d'une semaine) est également sensible à l'effet calendaire, c'est-à-dire au nombre et à la position des jours chômés dans la période. En effet, d'un mois au suivant, voire d'un mois donné au même mois de l'année précédente, sont susceptibles de varier le nombre de jours du mois, le nombre de jours de week-ends et autres jours fériés, les opportunités de « ponts » selon la position dans la semaine des jours fériés. Ainsi, selon l'année, un même mois peut avoir de trois à cinq week-ends. D'où des différences inévitables quant aux volumes de circulation et par suite quant à la mortalité. La variation mensuelle de mortalité mensuelle résultant des seuls effets calendaires peut atteindre – 6 % à + 9 % pour un mois donné d'une année à la suivante soit une variation d'une vingtaine de personnes tuées en moins ou en plus au niveau national. Cet effet calendaire est pratiquement gommé à l'échelle de l'année (mais pas tout à fait : d'une année à l'autre, selon que des fêtes mobiles tombent ou non sur un week-end ou coïncident avec des fêtes fixes, ainsi que selon les opportunités de ponts).

Au-delà des normales saisonnières, le volume de circulation est également sensible aux conditions météorologiques particulières, éventuellement anormales. C'est particulièrement vrai pour le volume de circulation des motocyclistes, qui disparaît quasiment en cas de conditions très hivernales (grand froid, neige et verglas) et explose en cas de météorologie estivale favorable : fortes températures sans intempéries annoncées. Et là encore, circulation anormale signifie mortalité anormale. L'effet sur la mortalité routière de la météorologie singulière d'un mois donné par rapport à la météorologie normale de saison peut être important et atteindre parfois plus de 10 %. Mais globalement sur l'ensemble de l'année, l'effet des singularités météorologiques ne dépasse guère 2 à 3 % (*chapitre 1-3*).

Cumulés, les deux effets, saisonnalité et météorologie, peuvent avoir un impact de plus ou moins 15 % sur les données mensuelles soit plus ou moins 50 personnes tuées.

ÉVOLUTION MENSUELLE DU NOMBRE DE TUÉS PAR TYPE D'USAGERS (BASE 100 – MOYENNE 2006-2010)



Source : ONISR, fichier des accidents.

En fonction des intempéries immédiates

23,8 % des accidents mortels se sont produits en 2010 sous conditions météorologiques dégradées avec intempéries en cours (pluie, neige, grêle, vent, brouillard).

À noter, 85 accidents mortels en présence du facteur « neige ou grêle » en 2010 alors que l'on a connu des épisodes neigeux plus fréquents qu'habituellement (contre 19 accidents dans ces circonstances en 2008 et 35 en 2009).

LES PRINCIPAUX FACTEURS DE RISQUE D'IMPLICATION DANS UN ACCIDENT CORPOREL DE LA ROUTE

La vitesse *(chapitre 3-1)*

La vitesse pratiquée est un facteur de risque particulier dans la mesure où il est toujours présent dans une collision comme facteur d'occurrence et/ou facteur de gravité. En effet, indépendamment de la genèse de l'accident, la marge de réaction des conducteurs pour éviter le choc est déterminée par leurs vitesses. De plus la gravité de l'accident (le degré d'atteinte corporelle) dépend étroitement de l'énergie de choc, donc des vitesses en jeu avant et au moment du choc.

Le respect des limitations générales de la vitesse, mesuré de façon neutre dans la circulation ordinaire (indépendamment des dispositifs de contrôle et sanction) progresse encore en 2010

par rapport à 2009. Le dépassement des VLA[9] reste néanmoins une pratique encore très répandue malgré la baisse très significative enregistrée depuis 2002. La proportion des dépassements de VLA concerne désormais environ 32 % des automobilistes (contre 59 % en 2002), 42 % des conducteurs de poids lourds (contre 65 % en 2002) et 50 % des motocyclistes (contre 76 % en 2002), tous réseaux et toutes limitations confondus.

Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée sont en baisse pour les véhicules légers en 2010 mais en sensible augmentation pour les motocyclistes. Ces dépassements concernent encore 10,2 % des véhicules légers (contre 10,4 % en 2009 et 34 % en 2002), 10,3 % des poids lourds hors autoroutes (10,6 % en 2009 et 34 % en 2002) et 25,6 % des motocyclettes (contre 24,4 % en 2009 et 56 % en 2002).

C'est dans les traversées de petites agglomérations (17,4 %) et sur les autoroutes de dégagement (18,6 %) que les taux de dépassement de plus de 10 km/h sont les plus élevés pour les conducteurs de voitures de tourisme.

Par ailleurs, on a 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'elle passe de 80,4 km/h en 2009 à 79,7 km/h en 2010, tous réseaux confondus. Depuis 2002, c'est une réduction de plus de 10 km/h (– 11,0 %) qui a été obtenue, ce qui représente un effort considérable avec le résultat impressionnant que l'on sait quant à la réduction de la mortalité.

En appliquant le modèle dit « en puissance » de G. Nilsson[10], dont les ordres de grandeur sont universellement admis par l'accidentologie, on a calculé que si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesse, ce qui correspond à une baisse supplémentaire de l'ordre de – 3,8 km/h sur la vitesse moyenne pratiquée en 2010, on pouvait espérer une baisse supplémentaire de l'ordre de 18 % du nombre de tués. On en déduit qu'au moins 717 personnes de plus auraient pu voir leur vie préservée.

Ce gain potentiel serait considérablement plus élevé si, au-delà du respect des limites de vitesse, tous les conducteurs adoptaient en toutes circonstances une vitesse appropriée au tracé et aux circonstances – comme l'impose le Code de la route, mais ce gain ne peut être estimé en l'absence d'une connaissance précise de la part du facteur « vitesse inappropriée » dans les données « accidents ». Deux pays, l'Allemagne et la Suisse, mentionnent dans leurs statistiques une proportion de l'ordre de 40 %.

L'alcool *(chapitre 3-6)*

L'alcool est avec l'excès de vitesse l'un des premiers facteurs de risque d'accidents.

La proportion des accidents corporels dont au moins un conducteur présente un taux d'alcool supérieur au taux légal (accidents corporels « avec facteur alcool ») s'élève à 10,8 % (30,4 %

9. VLA = vitesse limite autorisée.
10. Nilsson G 1982 –Symposium international OCDE.

parmi les accidents mortels). La part de la mortalité routière en présence d'un dépassement du taux légal d'alcool s'élève à 30,8 %.

Parmi les 884 accidents mortels avec facteur alcool déplorés en 2010 (qui ont provoqué la mort de 963 personnes), on estime que 93 % ne se seraient pas produits ou n'auraient pas été mortels (*chapitre 3-4*) si aucun conducteur n'avait présenté un taux illégal. Par extrapolation à l'ensemble des personnes tuées en 2010, ce serait 1 150 vies qui seraient préservées (28,8 % de la mortalité). Dans bien des cas, les deux facteurs excès de vitesse et alcool sont présents.

Parmi les victimes des accidents mortels avec facteur alcool, les conducteurs alcoolisés eux-mêmes ainsi que leurs propres passagers représentent ensemble environ 70 % des personnes tuées.

On estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à environ 2,8 % dans la circulation générale (chiffre 2009 extrapolé à partir de contrôles préventifs), à 6,1 % parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel et à 18 % dans le cas des accidents mortels

Le risque générique pour un conducteur d'être impliqué dans un accident tout en présentant un taux d'alcool supérieur au taux légal varie considérablement selon son sexe, son âge, son mode de déplacement et également l'heure et le jour (la nuit et le week-end étant particulièrement propices).

Le non-port de la ceinture de sécurité *(chapitre 3-2)*

Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années, notamment à partir de 1992 où le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis, puis de 2003 où cette sanction est passée à trois points.

Globalement, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme s'est encore légèrement amélioré en 2010, passant de 97,6 % en 2008 à 97,8 %.

En rase campagne, le taux s'est maintenu en 2010 à celui relevé en 2009, soit 98,9 %. Il était égal à 94 % en 2000, dix ans auparavant.

Cette amélioration est due en totalité au milieu urbain où le taux de port est passé de 94,6 % en 2009 à 95,5 % en 2010. Plus spécifiquement, cette amélioration concerne les deux grandes agglomérations observées dans notre échantillon : Paris et Lyon. La progression sur les dix dernières années en ville est encore plus spectaculaire avec une progression de près de 18 points : 77,7 % de taux de port en 2000, 95,5 % en 2010.

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité en agglomération reste néanmoins de plus de trois points supérieurs à celui de la rase campagne. Et il existe encore des marges de progrès, particulièrement dans les villes du sud de la France qui conservent des taux de non-port légèrement supérieurs à ceux des villes du Nord.

Le taux de port de la ceinture est plus faible aux places arrière, même s'il a encore progressé en 2010 par rapport à 2009 en rase campagne, passant de 88,3 % à 88,7 %. En milieu urbain il est en très légère progression en 2010 avec 78,3 %, contre 78,1 % en 2009.

Ainsi, sur les 2 117 personnes tuées dans des véhicules légers, on estime qu'une sur cinq n'était pas ceinturée. C'est dire que, pour une victime d'accident, le non-port de la ceinture correspond à

un surrisque de décès considérable, de l'ordre de 10 (combinaison d'un surrisque comportemental global – l'oubli ou le refus de la ceinture accompagnent souvent avec d'autres facteurs de risque et de l'absence effective de protection en cas de choc).

On estime à 341 (dont 72 % de conducteurs, 13 % de passagers avant et 15 % de passagers arrière) le nombre de vies qui auraient pu être sauvées en 2010 si tous les occupants avaient bouclé leur ceinture de sécurité.

Les interdistances *(chapitre 3-2)*

Près de 6 % des accidents corporels, provoquant le décès de plus de 230 personnes, sont des collisions par l'arrière ou en chaîne pouvant avoir pour explication, outre la vitesse, une distance de sécurité insuffisante.

Tous réseaux confondus, en 2010, dans la fraction dense de la circulation [11], 12 % des conducteurs ne ménageaient qu'un temps intervéhiculaire (TIV) inférieur à une seconde par rapport au véhicule qui les précédait (contre 10,7 % en 2009). Toujours dans la circulation dense, la part des TIV inférieurs à deux secondes – qui est le seuil de l'infraction (hors poids lourds) – est encore en 2010 de 56,4 %, soit plus d'un usager sur deux qui, dans les situations méritant une vigilance accrue quant à l'interdistance, se met en infraction et en danger.

Les facteurs suivants sont des facteurs plus récents identifiés dans l'analyse des accidents de la route et pouvant présenter des enjeux non négligeables. Ils font l'objet de recherches et d'études.

Le cannabis et autres drogues *(chapitre 3-4)*

L'enquête de référence SAM [12] menée en 2002-2003 avait permis d'évaluer à 230 le nombre annuel de personnes tuées sur la route imputable au cannabis, directement ou indirectement (sur-responsabilité et sur-vulnérabilité), sur la base d'une enquête qui avait tout juste précédé la création du délit de conduite sous l'emprise de stupéfiants par la loi n° 2003-87 dite loi Dell'Agnola, applicable au 31 mars 2003.

La fraction de mortalité attribuable au cannabis selon cette enquête historique ne peut donc pas être extrapolée pour 2010 : d'une part le cadre légal a fondamentalement changé, d'autre part les pratiques générales de consommation de stupéfiants dans la population ont évolué. L'enquête SAM n'a pas fait encore l'objet d'une actualisation à ce jour. Cependant, ses évaluations de risques relatifs restent, elles, valables : sous influence d'alcool seul, le risque pour un conducteur d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5. Le même risque n'est multiplié que par 1,8 sous influence de cannabis seul, mais par 14 en cas d'association alcool + cannabis (observée dans plus d'un tiers des cas mortels avec facteur cannabis [13]). Depuis, la rubrique « drogue » a été ajoutée au recueil des données « accidents » mais l'exploitation des résultats issus de cette rubrique reste encore non significative en 2010 car elle n'est renseignée que dans un cas sur 10

11. Définie comme la fraction de trafic présentant des TIV inférieurs à quatre secondes, c'est-à-dire celle où la moyenne des interdistances est un enjeu de sécurité routière.
12. Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière (Projet SAM) – Convention OFDT/CEESAR – Septembre 2005.
13. L'étude SAM avait par contre échoué à estimer le surrisque lié aux autres stupéfiants (amphétamines, cocaïne, opiacés) en raison des trop faibles prévalences rencontrées.

(les tests sont encore trop rarement pratiqués – pour des raisons pratiques et des raisons de coût – et le retour des résultats des tests est parfois trop tardif pour renseigner la fiche BAAC).

À titre indicatif, notons qu'en 2010 l'exploitation de la rubrique donne 511 accidents corporels dont 110 accidents mortels (soit 3 % d'entre eux) où au moins un conducteur a subi un test positif au cannabis, que l'accident lui soit imputable ou non. Ces accidents mortels avec facteur cannabis établi ont provoqué 122 décès (soit 3,1 % de la mortalité routière). La réalité est inévitablement plus élevée.

La prise de médicaments

Quant à l'impact de l'usage de médicaments sur la sécurité routière, on dispose dorénavent du rapport de recherche CESIR-A publié en novembre 2010 par une équipe de chercheurs[14] issue d'un partenariat de plusieurs instituts. Élaboré à partir de deux bases de données nationales françaises (les données de remboursement de la sécurité sociale et le fichier national des accidents corporels), complétées de l'analyse des procès-verbaux, ce rapport a permis, pour la première fois, de cerner la part des accidents de la route qui peut être attribuée à la prise de médicaments. Ces résultats confirment également la pertinence de la classification mise en place en 2005 sur la base des travaux de l'Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé (AFSSAPS), les médicaments les plus dangereux étant signalés à l'usager par un pictogramme de couleur orangé (niveau 2) ou rouge (niveau 3).

Les résultats montrent que :

- la classification AFSSAPS est pertinente au regard de l'accidentailté : les médicaments de niveau 1, bien qu'ayant des effets reconnus comme pouvant retentir sur les capacités de conduite, n'ont pas, en pratique, d'incidence sur l'accidentologie ;
- la prise de médicaments comportant un pictogramme de niveau 2 ou de niveau 3 est associée à une augmentation significative du risque d'être responsable d'un accident : ce sont essentiellement des anxiolytiques, des hypnotiques, des antiépileptiques et des antidépresseurs ;
- ce risque augmente avec le nombre de ces médicaments potentiellement dangereux consommés ;
- la proportion d'accidents corporels de la route qui leur est attribuable peut être estimée à 3 %.

La perte de vigilance

La vigilance correspond à un état de veille. La complexité de la conduite demande au conducteur un niveau de vigilance optimal. Les facteurs de dégradation de la vigilance peuvent être liés à l'individu, et au premier chef à la qualité chronique de son sommeil. Des facteurs circonstanciels provoquent également une dégradation de la qualité du sommeil : la fatigue (temps de conduite trop long par exemple) et la consommation de psychotropes (alcool, médicaments, drogues). Ils peuvent également être liés à la situation de conduite dans son caractère monotone et répétitif.

Ces informations ne figurent pas dans les fiches BAAC et ne peuvent être estimées que par une analyse des circonstances de l'accident à travers les procès-verbaux d'accident. C'est ainsi qu'il a été

14. Étude publiée dans la revue *PLoS Medicine*, coordonnée par l'équipe « Prévention et prise en charge des traumatisme» de l'INSERM, fruit d'une collaboration entre l'AFSSAPS, l'Institut national de la santé et la recherche médicale (INSERM), la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) et l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).

possible de mettre en évidence que la fatigue et la somnolence sont la cause d'un tiers des accidents mortels sur les autoroutes concédées[15], mais il s'agit là d'un réseau bien spécifique (à la fois très peu accidentogène par ailleurs et faisant peu appel à la vigilance du conducteur en raison du grand confort de conduite). Ce ratio ne peut donc pas être extrapolé au réseau routier ordinaire.

Seules figurent dans les fiches BAAC des données d'accidentalité indiquant le motif « malaise et fatigue (M + F) »[16] quand les forces de l'ordre intervenues sur la scène d'accident estiment ce motif comme manifeste et déterminant dans l'accident. Malgré les limitations propres à cette donnée, il est possible d'en retenir les enseignements suivants : le taux de mise en cause « M+ F» dans les décès routiers est invariant : 8 % en 2010 comme en 2009 et en 2008. Ce taux est très différencié selon les réseaux : en 2010, 18 % sur autoroutes, 15 % sur RN, 7 % sur RD et 3 % seulement sur le réseau tertiaire. Il est ainsi d'autant plus élevé que la voie est importante et que la vitesse autorisée est élevée.

On relève également que le taux de mise en cause « M+F» dans les décès routiers est partout significativement plus élevé le jour que la nuit (tous réseaux confondus, deux fois plus le jour que la nuit : 10 % contre 5 %). Le passage à vide diurne est ainsi plus pointé que le coup de pompe du petit matin, ce que corroborent d'ailleurs les observations des autoroutiers pour leur réseau.

	Autoroutes			Routes nationales			Routes départementales			Autres réseaux			Tous réseaux		
	Tués « MF »	Tous tués	%	Tués « MF »	Tous tués	%	Tués « MF »	Tous tués	%	Tués « MF »	Tous tués	%	Tués « MF »	Tous tués	%
Jour	26	120	22	42	193	22	129	1 496	9	20	426	5	217	2 235	10
Nuit	17	118	14	11	157	7	61	1 148	5	6	334	2	95	1 757	5
Ensemble	**43**	**238**	**18**	**53**	**350**	**15**	**190**	**2 644**	**7**	**26**	**760**	**3**	**312**	**3 992**	**8**

« MF » : « malaise fatigue ».
Source : ONISR, fichier des accidents.

La « distraction » ou attention perturbée

Ici l'on entend par « distraction » du conducteur le détournement ponctuel de son attention de ses tâches immédiates de conduite vers d'autres tâches mobilisant significativement son attention, Cet état correspond à une perte momentanée du contrôle de l'activité de conduite car ses capacités de détection des évènements de la circulation et de réaction aux incidents sont amoindries. Certaines études (*chapitre 3-5*) mettraient en évidence qu'environ 25 % à 50 % des accidents corporels (selon la portée que l'on donne à la notion d'attention perturbée), seraient dus à un défaut d'attention. L'exploitation de la rubrique « facteurs liés à l'usager » du fichier national des accidents sur les années 2008 et 2009 montre que, dans au moins 4,9 % des décès routiers, le facteur « attention perturbée » serait présent pour au moins un des conducteurs impliqués.

Parmi les défauts d'attention, se classe l'usage du téléphone au volant – avec ou sans kit mains libres dont la pratique s'étend malgré la réglementation qui interdit l'usage du téléphone mobile ordinaire (*chapitre 3-5*).

15. Analyse des accidents mortels 2008 sur autoroutes concédées – ASFA – 2009.
16. Cela inclut sans pouvoir les distinguer les effets éventuels de prises de médicaments et les cas pathologiques (problème cardiaque, etc.) et cela exclut tous les cas où ce motif, quoique réel, ne peut être mis en évidence par les premières investigations.

Les résultats du sondage réalisé au bord des routes au cours du dernier quadrimestre 2010 sur l'utilisation du téléphone portable tenu en main par les conducteurs montrent qu'environ 1,9 % des conducteurs sont observés avec le téléphone tenu en main sur l'oreille et 0,4 % avec le téléphone seulement tenu en main (soit en moyenne dans la circulation, 2,3 % des usagers en infraction « téléphone ») [17]. Ce taux de 2,3 % se décline ainsi : 2,1 % chez les automobilistes, 3,4 % chez les conducteurs de VUL, 3,9 % chez les conducteurs de poids lourds.

Une expertise collective (proche d'une méta-analyse), confiée conjointement en 2010 à l'INSERM et à l'INRETS, selon une méthodologie éprouvée développée par l'INSERM et livrée début 2011, a permis de mettre en évidence le surrisque d'accident découlant d'une conversation téléphonique au volant. Téléphoner en conduisant multiplie par trois les risques d'accidents corporels comme matériels. La pratique du téléphone au volant étant extrêmement répandue (taux de prévalence [18] de 6 % en France en 2010), ce surrisque a un effet non négligeable sur l'accidentalité routière. L'expertise conclue que près d'un accident corporel de la route sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

La référence : 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 » [19] a analysé les différentes composantes du prix de la vie humaine et les a calculés 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 la circulation congestionnée 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.

17. Ce qui n'inclut pas le kit mains-libres, qui n'est pas interdit et dont l'emploi ne peut être détecté par simple observation visuelle.
18. Taux de prévalence, en moyenne, le nombre d'usagers dans la circulation qui, à un instant « t », utilisent un téléphone portable ou un kit mains-libres au volant.
19. De M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées, remis au Commissariat général du Plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

Les coûts marchands indirects

Perte de production future des personnes tuées.

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) blessé(s).

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 de la personne tuée : 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 conduisait aux chiffres suivants : 3 950 380 francs pour les personnes tuées, 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'a été estimé pour la première fois le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de la sécurité routière de 1999.

Par la suite un groupe de travail *ad hoc* du Commissariat général du Plan avait été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il avait conclu à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconisé dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros pour les personnes tuées, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels (le tout en valeur 2000).

Ce groupe avait recommandé par ailleurs de faire évoluer la valeur de la personne tuée dans un accident de la route au même rythme que la dépense de consommation des ménages par tête. Jusqu'en 2004, la valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur de la personne tuée, les mêmes pourcentages de progression étaient appliqués.

Par la suite, afin de tenir compte du changement de définition des gravités appliqué en 2005, l'ONISR a procédé à l'estimation du coût d'un blessé hospitalisé (alors évalué à 124 987 euros) et d'un blessé léger (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. Enfin l'ONISR a fait l'hypothèse que le coût des accidents matériels progressait au rythme de l'inflation.

En conséquence pour 2010, les valeurs suivantes sont appliquées :

1 263 255 euros pour une personne tuée (+ 0,7 % de hausse des dépenses à la consommation des ménages par tête) ;

136 474 euros pour un blessé hospitalisé ;
5 578 euros pour un blessé léger ;
6 459 euros pour un accident matériel (moyennant une inflation 2010 de 1,8 %).

Le coût global de l'insécurité routière en 2010 (France métropolitaine)

■ Estimation du coût des accidents corporels en 2010 (France métropolitaine)

Nombre de personnes tuées à trente jours : 3 992, soit un coût de la mortalité routière de 5,04 milliards d'euros.

Nombre de blessés hospitalisés : 30 393 ; coût des blessés hospitalisés : 4,15 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 54 068 ; coût des blessés légers 0,30 milliard d'euros.

Nombre d'accidents corporels[20] : 67 288.

Coût des dégâts matériels des 67 288 accidents corporels : 0,43 milliard d'euros.

Soit un coût des seuls accidents corporels de 9,92 milliards d'euros contre 10,68 en 2009, en baisse de 7,1 %.

■ Estimation du coût des accidents purement matériels en 2010 (France métropolitaine)

L'Observatoire estime chaque année le nombre d'accidents matériels à partir des données fournies par la Fédération française des sociétés d'assurances avec un décalage d'un an. L'estimation du coût des accidents matériels pour 2010 se fonde sur une hausse de 0,8 % des déclarations d'accidents enregistrées par les sociétés d'assurance (*chapitre 2-10*) par rapport à 2009, soit 2 082 595 accidents matériels avec suite.

L'estimation du coût des accidents purement matériels pour 2010 s'élèverait à 13,45 milliards d'euros contre 13,04 en 2009. Notons que seuls les accidents ayant fait l'objet d'une instruction sinon d'une indemnisation par les assurances sont comptabilisés ici.

■ Coût global

Au total, le coût direct de l'insécurité routière (France métropolitaine) est estimé à 23,37 milliards d'euros en 2010 contre 23,71 en 2009, soit 1,3 % du PIB en 2010.

Le coût direct de l'insécurité routière a baissé en 2010 de 1 % par rapport à 2009.

20. Non pris en compte dans les versions antérieures à 2002.

ÉVOLUTION DU COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE 2009/2010

Coût en milliards	2010	2009	Évolution en %
Personnes tuées	5,04	5,36	– 6,7
Hospitalisées	4,15	4,52	– 8
Blessés légers	0,30	0,31	– 3,2
Total blessés	4,45	4,83	– 7,8
Total victimes	9,49	10,19	– 7,1
dégâts matériels	0,43	0.47	– 6,1
Total accidents corporels	9,92	10,66	– 7,1
Accidents matériels	13,45	13,04	+ 3,2
Total de l'insécurité routière	**23,37**	**23,70**	**– 1,4**

L'EFFORT DE LA NATION EN FAVEUR DE LA SÉCURITE ROUTIÈRE

L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière est retracé par le « document de politique transversale », document annexe au projet de loi de finances pour 2011.

L'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière a été de 2 536 millions d'euros en 2010 selon la ventilation suivante :

- Programme 207 : Sécurité et circulation routières 259 682 470 € ;
- Programme 176 : Police nationale 554 195 134 € ;
- Programme 152 : Gendarmerie nationale 791 155 832 € ;
- Programme 203 : Infrastructures et services de transports 438 967 030 € ;
- Programme 751 : Radars 196 000 000 € ;
- Programme 752 : Fichier national du permis de conduire 16 050 000 € ;
- Programme 166 : Justice judiciaire 151 939 200 € ;
- Programme 182 : Protection judiciaire de la jeunesse 1 154 235 € ;
- Programme 140 ; Enseignement scolaire public du premier degré 34 351 171 € ;
- Programme 141 ; Enseignement scolaire public du second degré 27 458 295 € ;
- Programme 214 ; Soutien de la politique de l'éducation nationale 580 324 € ;
- Programme 190 ; Recherche dans le domaine de l'énergie 31 615 762 € ;
- Programme 204 ; Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins 505 800 € ;
- Programme 219 ; Sport 70 000 € ;
- Programme 307 ; Administration territoriale 4 662 927 € ;
- Programme 174 ; Énergie, Climat 28 500 000 €.

L'analyse conjoncturelle

Le présent chapitre a pour but de présenter et d'expliquer l'évolution conjoncturelle de l'insécurité routière en 2010. Cette analyse tient compte des différents paramètres qui peuvent influer l'accidentalité tels que la saisonnalité et la météorologie. L'analyse est faite à partir des données « France métropolitaine ».

MÉTHODE UTILISÉE

Le suivi de l'efficacité des politiques de sécurité routière se fait à partir d'un certain nombre d'indicateurs. Ce suivi se fait le plus souvent au niveau national mois par mois.

Ces indicateurs de l'insécurité routière (nombre d'accidents, nombre de personnes tuées…) sont des données aléatoires, se traduisant par une grande variabilité des chiffres d'une période à l'autre (année, mois, jour).

Chaque indicateur forme dans le temps une série de valeurs brutes d'aspect chahuté. Il est alors difficile au vu de ce type de série d'apprécier l'évolution dans le temps de l'indicateur et de détecter les inflexions uniquement dues à la conjoncture. Ce constat est particulièrement vrai pour la série relative au nombre de personnes tuées, dont les effectifs sont bien plus limités que la série des accidents corporels (17 fois plus volumineuse) ou celle des blessés (21 fois).

Pour réduire l'aléatoire de la part de la valeur brute, il existe des outils statistiques de traitement de données permettant de gommer deux effets liés aux particularités mensuelles :

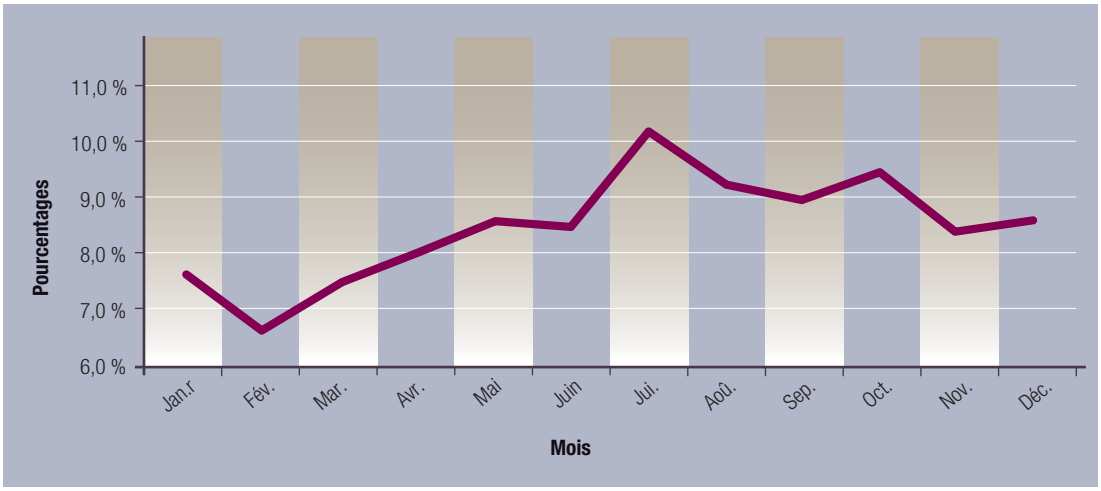
– Le premier effet est la saisonnalité qui traduit les caractéristiques habituelles propres à un mois donné de l'année en ce qui concerne le volume de la circulation et sa composition, et l'effet sur l'accidentalité de la durée d'éclairement dans la journée ainsi que de la météorologie normale de saison. Ces grandes variations saisonnières de la mortalité d'ensemble apparaissent sur le premier graphe ci-après.
Mais alors que ces variations d'ensemble restent assez mesurées, la mortalité des deux-roues, motorisés ou non, connaît ainsi un débattement hiver/été bien plus marqué avec toujours une pointe très marquée en période estivale. En effet, la circulation des deux-roues, et tout particulièrement des motocyclettes, est très sensible à la saison (et de plus particulièrement soumis aux aléas météo, comme dit plus

loin) – ceci correspond à une forte composante loisirs dans les déplacements à moto (moins de déplacements contraints) et à plus d'alternatives au déplacement en moto quand les conditions sont peu favorables. Dans la mesure où la mortalité des motocyclistes en est venue à approcher 20 % du total, c'est la saisonnalité motocycliste qui détermine une bonne part de la saisonnalité de la mortalité. Le volume de circulation sur un mois donné de l'année (ou une semaine, *a fortiori*) est également sensible à l'effet calendaire. En effet, d'un mois au suivant, voire d'un mois donné au même mois de l'année précédente, sont susceptibles de varier le nombre de jours du mois, le nombre de jours de week-ends et autres jours fériés, ainsi que les opportunités de « ponts » selon la position dans la semaine des jours fériés. Le volume de circulation en découle, la mortalité aussi.
Concrètement, la moyenne journalière du nombre de personnes tuées a été en 2010 de 11 mais ce nombre peut varier de + ou – 3 selon le type de jour.
Selon l'année, un même mois peut comporter de trois à cinq week-ends entiers. La variation mensuelle en résultant peut donc être d'environ une quinzaine de personnes tuées uniquement à cause de cette variation calendaire. La moyenne mensuelle étant de 333 personnes tuées, on comprend qu'une variation de + ou – 4 % du nombre de personnes tuées peut être uniquement due à cet effet calendaire sans signification véritable.
De surcroît, cette variation peut être amplifiée en fonction des départs en vacances ou de la position des jours fériés mobiles dans le calendrier. Ainsi Pâques peut se situer en mars ou en avril. Certaines fêtes peuvent tomber un week-end ou provoquer un pont. Certaines fêtes peuvent aussi se superposer selon l'année (Ascension avec 1er mai ou 8 mai).
Finalement, il a été mis en évidence qu'en fonction de ces variations, le nombre de personnes tuées d'un mois d'une année sur l'autre pouvait varier entre – 6 % et + 9 %.

– Le second effet est l'effet de la météorologie (réelle ou parfois annoncée) sur le trafic et sur la nature des accidents dans ce qu'elle a de spécifique pour le mois en question par rapport aux normales saisonnières.
Ainsi, l'installation au cours d'un mois de bonnes conditions météorologiques, atypiques par rapport à la météorologie ordinaire du mois, peut entraîner une circulation plus importante et de composition différente (plus de deux-roues motorisés par exemple) et donc provoquer une augmentation de l'accidentalité par rapport à la norme saisonnière. L'inverse peut être vrai pour des conditions météorologiques anormalement médiocres.
Il s'avère que l'effet météorologique peut avoir un impact allant jusqu'à 10 % sur les données mensuelles. En règle générale, celui-ci se trouve généralement autour de 2 à 3 %.

Cumulés, les deux effets : saisonnalité et météorologie peuvent avoir un impact de plus ou moins 15 % sur les données mensuelles soit plus ou moins 55 personnes tuées.

PART DE CHAQUE MOIS DANS LES RÉSULTATS DE L'ANNÉE (MOYENNE SUR 2006-2010)



Source : ONISR, fichier des accidents.

L'Observatoire utilise comme outil de corrections de ces variations mensuelles le logiciel « GIBOULÉE », mis au point par le SETRA dans les années 1980 avec l'aide de l'INRETS et des universités de Paris-I et de Paris-XI.

La communication institutionnelle sur l'insécurité routière retenant plutôt les valeurs annuelles, notamment pour le nombre de personnes tuées, l'unité utilisée dans les analyses qui en découle est l'unité annuelle dit « équivalent annuel CVS [1] ». Autrement dit, la valeur donnée pour un mois *n* est celle observée sur les 12 derniers mois si le niveau de sécurité du mois *n* s'étendait à l'année écoulée.

Un mois est alors favorable (ou défavorable) par rapport à la période qui l'environne si la valeur CVS est inférieure à la valeur de tendance associée.

Dans les premières années de l'utilisation de l'outil, les données utilisées étaient celles issues des fiches BAAC du fichier national des accidents. Compte tenu du délai de leur disponibilité (au moins *n* + 4 mois), l'Observatoire utilise depuis 2000 le système établi par les forces de l'ordre de remontées statistiques rapides arrêtées dès la fin de mois. Il s'agit là d'un simple décompte des accidents corporels, personnes tuées et blessées dit « ATB »

Ces données sont ensuite extrapolées pour donner une estimation provisoire des résultats du mois en vue d'une publication immédiate quelques jours après la fin du mois, à travers le « baromètre » mensuel de la sécurité routière établi par l'ONISR.

Jusque récemment, les séries mensuelles provisoires qui en découlent étaient ensuite « redressées » par le logiciel « GIBOULÉE », pour mise en ligne de séries corrigées sur les pages Web de l'ONISR.

1. « CVS » pour corrigé des variations saisonnières, un abrégé signifiant en fait : corrigé de variations saisonnières, de l'effet calendaire et de l'effet des aléas météorologiques.

Mais ce logiciel en l'état ne prend en compte l'effet calendaire qu'indirectement. De plus, son utilisation selon un paramétrage « tous usagers confondus » s'avérait de moins en moins pertinente depuis quelques années, du fait surtout de la forte sensibilité de l'accidentalité des deux-roues motorisés (2RM) aux effets météorologiques : elle est insuffisamment prise en compte alors que la mobilité 2RM a évolué et que la mortalité 2RM a pris une place grandissante. De plus, 2009 et 2010 ont connu, à l'échelle du territoire français, une météorologie plus erratique par rapport aux normales connues (et 2011 confirme cette moindre régularité, attribuable ou non à des évolutions climatiques plus globales).

C'est pourquoi la publication au mois le mois de ces données corrigées a été suspendue fin 2009 jusqu'à conclusion d'un travail de réadaptation du modèle Giboulée qui vient d'être confié par l'ONISR à l'IFSTTAR (ex-INRETS).

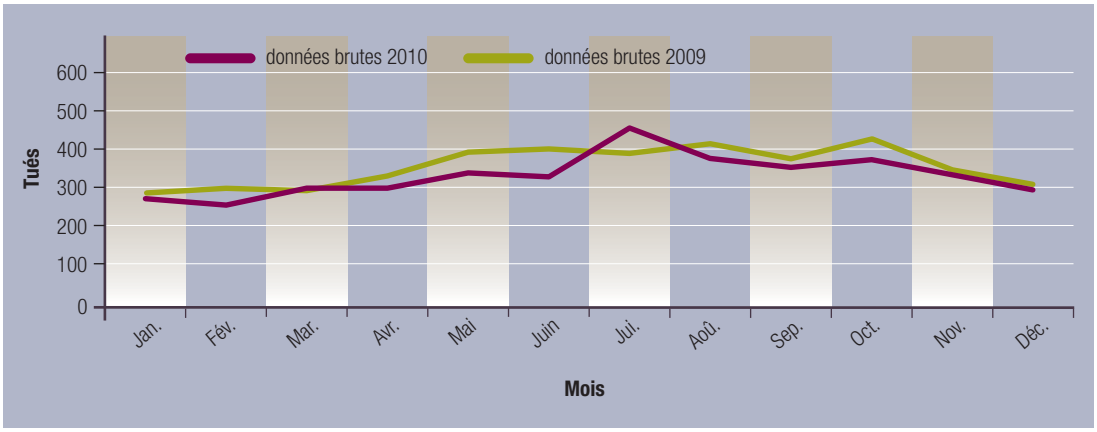
On donne cependant ci-dessous, pour préserver la continuité statistique, les grandes lignes de l'analyse conjoncturelle de l'année 2010 selon les standards antérieurs.

L'ANALYSE CONJONCTURELLE DE L'ANNÉE 2010

Analyse des données brutes

Le graphique ci-dessous donne les résultats du nombre de personnes tuées de l'année 2010 comparés à ceux de l'année 2009 mois par mois. Leur examen ne nous permet pas de dégager des tendances très nettes. Tout au plus est-il possible de constater que seul le mois de juillet comptait plus de tués en 2010 qu'en 2009.

NOMBRE MENSUEL DE TUÉS EN 2009 ET 2010

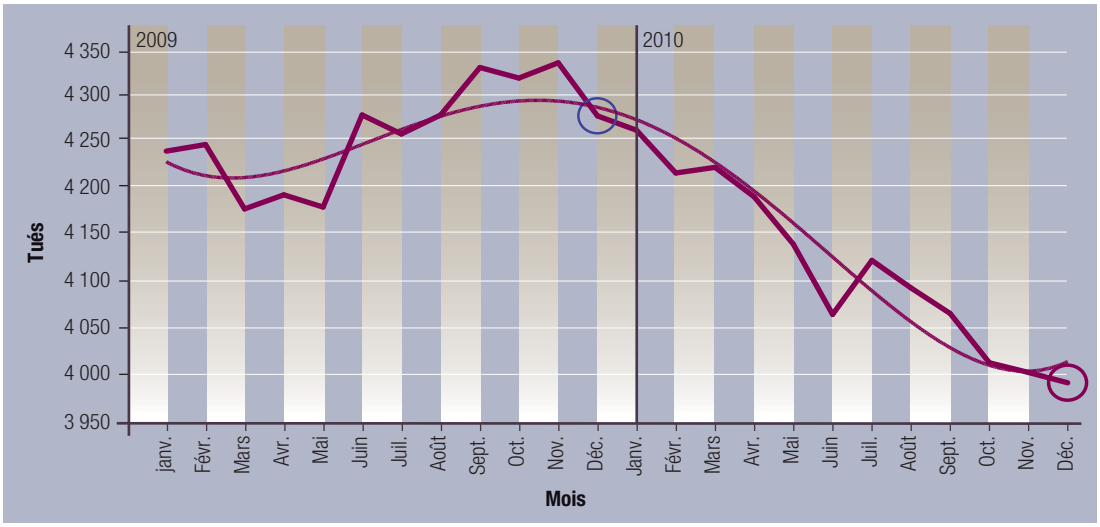


Source : ONISR, fichier accidents.

Le graphe ci-dessous, plus élaboré, donne les données brutes en année glissante. Il est donné pour chaque mois le cumul des personnes tuées sur une période de douze mois se terminant par le mois en question. On s'affranchit ainsi aisément, dans une certaine mesure, du cycle saison-

nier. Il permet de mettre en évidence sans même avoir recours à une correction saisonnière une dégradation de l'insécurité dans la première partie de l'année 2009 suivi d'une reprise à la baisse significative à l'automne qui s'est poursuivie durant toute l'année 2010.

ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ SUR DEUX ANNÉES (DOUZE MOIS GLISSANTS)



Source : ONISR, fichier des accidents.

Analyse des données corrigées

Mais l'analyse en année glissante porte le même inconvénient qu'un lissage sur 12 mois : l'impact de la donnée mensuelle est noyé par agrégation avec des données antérieures. Au contraire, pour un mois donné, l'équivalent annuel CVS du nombre de personnes tuées fourni par le modèle « GIBOULÉE » reflète bien la tendance singulière de ce mois et de lui seul. Cela donne pour l'année 2010 les résultats suivants.

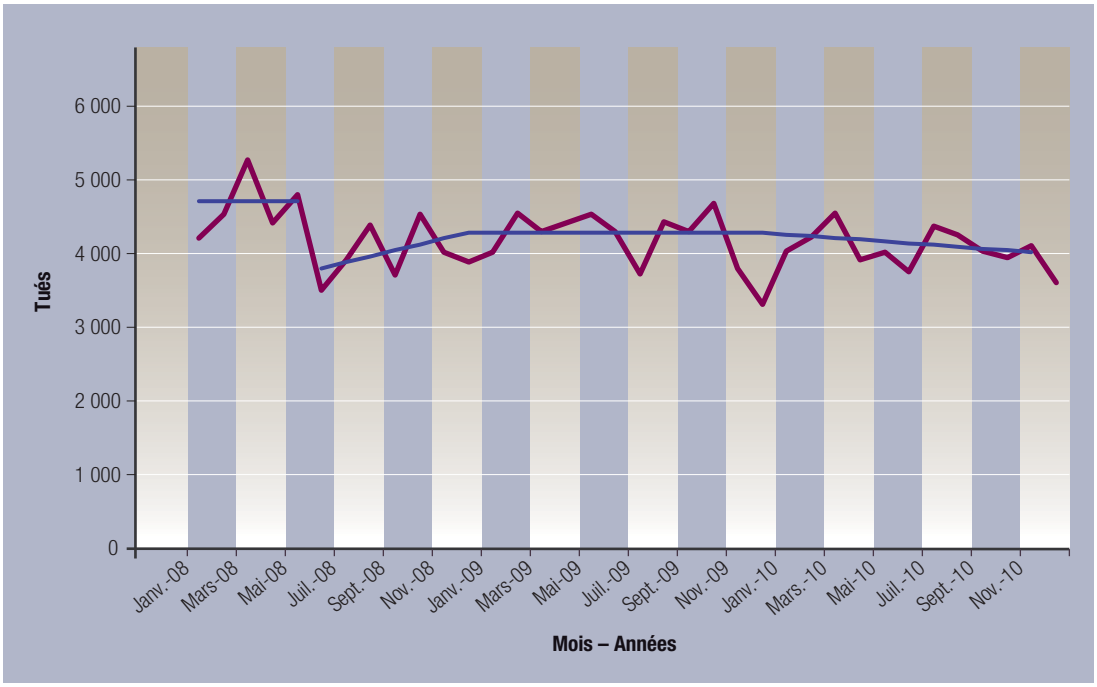
	Cumul 12 mois brut	Variations de mois en mois du cumul sur 12 mois brut	Équivalent annuel CVS	Variations de mois en mois de l'équivalent annuel CVS
décembre 2009	4 273		3 886	
janvier	4 258	– 0,4 %	4 033	3,8 %
février	4 213	– 1,1 %	4 220	4,6 %
mars	4 219	+ 0,1 %	4 550	7,8 %
avril	4 188	– 0,7 %	3 917	– 13,9 %
mai	4 138	– 1,2 %	4 011	2,4 %
juin	4 064	– 1,8 %	3 753	– 6,4 %
juillet	4 121	+ 1,4 %	4 367	16,4 %
août	4 092	– 0,7 %	4 254	– 2,6 %
septembre	4 065	– 0,7 %	4 031	– 5,2 %
octobre	4 013	– 1,3 %	3 939	– 2,3 %
novembre	4 003	– 0,2 %	4 110	4,3 %
décembre	3 992	– 0.3 %	3 602	– 12,4 %

Note : voir plus haut pour la définition de l'équivalent annuel CVS
Source : ONISR, fichier des accidents – SETRA.

Sa variation de mois en mois montre clairement de nettes différences avec celles du cumul sur 12 mois en données brutes. Ces variations ne sont analysables que sur des longues séries en appliquant des filtres de détection des continuités, ruptures et inflexions mettant en évidence une courbe simplifiée qui rend mieux compte des évolutions supramensuelles de la mortalité routière.

Le graphique ci-dessous donne l'évolution en équivalent annuel de données CVS sur les trois dernières années (la courbe la plus hachée sur le graphe). La tendance (la droite grisée sur le graphe) met en évidence une légère pente à la baisse jusqu'en mai 2008 autour de 4 700 personnes tuées par an, puis une rupture en juin 2008 suivi d'une remontée rapide fin 2008 pour se stabiliser autour de 4 300 au cours de 2009. L'année 2010 est caractérisée par une nouvelle pente à la baisse, à partir d'un point d'articulation dès janvier.

ÉQUIVALENT ANNUEL EN DONNÉES CVS DE LA MORTALITÉ SUR TROIS ANS



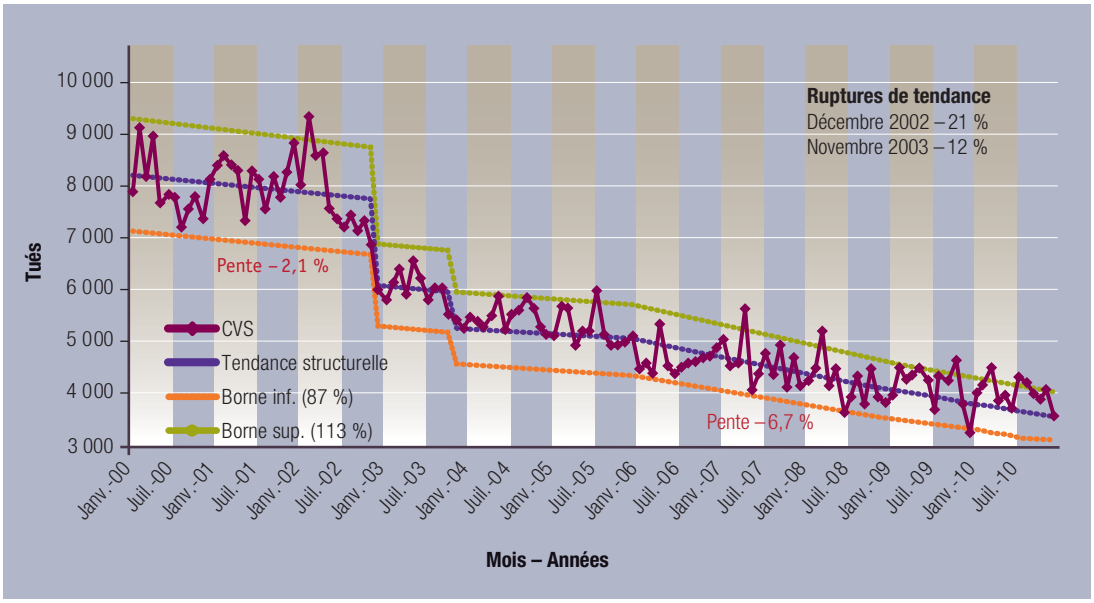
Source : ONISR – SETRA.

Cette première analyse peut être étendue sur vingt ans.

Le graphique ci-dessous montre, pour la période allant de janvier 2000 à juillet 2002, une tendance structurelle en baisse lente (– 2,1 % par an) puis une première forte rupture de juillet 2002 à janvier 2003 (– 21 %) suivie d'une nouvelle rupture de juillet 2003 à octobre 2004 (– 12 %), et enfin une nouvelle baisse d'abord lente (– 2,2 %) jusqu'en janvier 2006 puis plus marquée (– 6,7 %) jusqu'en 2010 inclus.

Ces deux ruptures correspondent à deux périodes fortes dans la politique de sécurité routière. La première (2002-2003) correspond à l'annonce par le Président de la République de l'époque du lancement d'un grand chantier de politique de sécurité routière. La seconde (2003-2004) correspond au début du déploiement effectif du contrôle sanction automatisé.

TUÉS – ENSEMBLE DU RÉSEAU – JANVIER 2000 À DÉCEMBRE 2010
VALEURS ANNUALISÉES DE CVS ET TENDANCE STRUCTURELLE



Source : ONISR – SETRA.

L'ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION 2001–2010

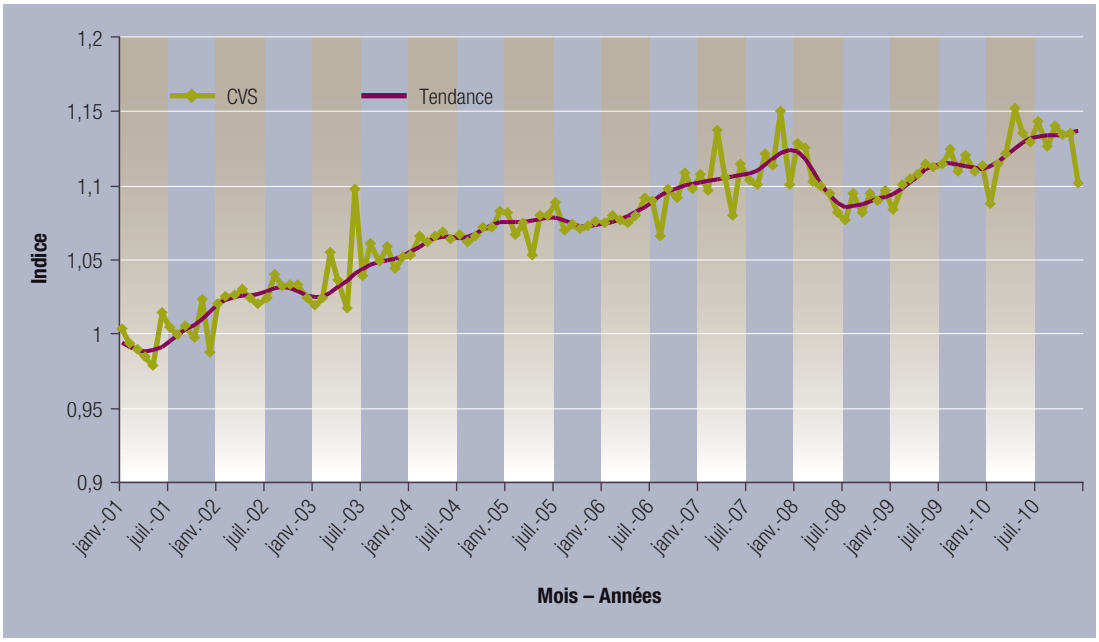
Les données de circulation mesurées sur l'ensemble du réseau routier national (routes nationales et autoroutes) produites par le SETRA permettent de constituer un indice de circulation. Cet indice peut être analysé également en indice brut ou en indice corrigé CVS (*via* un modèle de correction *ad hoc,* sans rapport avec GIBOULÉE). Le graphe ci-dessous donne l'indice corrigé ainsi que la tendance qui en résulte.

On constate une augmentation de la circulation régulière comprise entre 2 et 3 % depuis janvier 2001 jusqu'au deuxième semestre 2007 suivie d'une chute allant jusqu'au premier semestre 2008 avant une reprise progressive de la croissance de la circulation fin 2008 jusqu'en 2010. Le volume de circulation a atteint son plus haut niveau fin 2010 – en tendance, mais pas en chiffres bruts, décembre 2010 ayant connu une météo très perturbée.

Cette inflexion 2008 à la baisse correspond à peu près à la période de renchérissement du prix du carburant qui a duré jusqu'en juin 2008. Le redressement de l'indice sur le second semestre ne permet pourtant pas de retrouver le niveau initial de janvier 2008. Cette reprise atténuée doit être attribuée à la crise économique qui limite les effets positifs habituels d'une baisse des prix pétroliers sur la circulation, et qui a des effets très directs sur l'activité du transport routier de marchandises.

Malgré la tendance à la hausse du trafic général, le nombre de personnes tuées continue de baisser.

INDICE DE CIRCULATION SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL



Source : ONISR – SETRA.

Données d'exposition aux risques d'accidents

L'analyse quantitative des enjeux de l'insécurité routière s'appuie sur la connaissance de la distribution des accidents et des victimes selon toute une série de critères pertinents, qu'ils soient démographiques (selon les classes d'âge ou le sexe des victimes – ou des conducteurs responsables), géographiques (selon les départements ou les régions du site de l'accident, selon les réseaux routiers, selon les milieux – en agglomération ou hors agglomération), temporels (selon la saison, l'horaire ou le jour de la semaine, de jour ou de nuit), relatifs à des situations d'infractions (conduite sans permis, conduite sous alcool ou sous cannabis, conduite sans ceinture…) ou autres (selon les catégories d'usagers, plus ou moins segmentées – par exemple pour les motocyclistes par tranches de cylindrées, ou selon la nationalité d'immatriculation, etc.). Toutes les distributions de l'accidentalité (ou de la mortalité) sont fournies, avec une plus ou moins grande fiabilité, par le fichier national des accidents corporels.

Ces ventilations brutes des accidents selon divers critères sont amplement exposées et commentées dans divers chapitres de ce document. Elles permettent notamment d'instructives comparaisons entre classes d'âge ou autres entités (notamment avec d'autres pays ou avec l'ensemble européen) ainsi que des analyses d'évolution différenciées d'une année sur l'autre ou à plus long terme. Elles permettent d'identifier des enjeux « quantifiés » pour l'élaboration des politiques de sécurité routière.

Cependant, ces enjeux ne prennent vraiment sens que si l'on peut les confronter aux mêmes distributions dans la circulation, ce qui permet d'apprécier d'éventuels niveaux de surrisque. En effet, savoir que x % des personnes tuées en motos ont entre 40 et 50 ans est une chose, mais restera un peu vain tant que l'on ne connaîtra pas la part y % des motocyclistes circulants qui ont entre 40 et 50 ans – ou mieux, z %, la part du volume de circulation motocycliste attribuable aux 40-50 ans, ce qui permettra d'identifier s'il y a ou non un problème spécifique à cette classe d'âge chez les motocyclistes. À défaut de ces données, on cherchera des substituts plus grossiers, et bien moins pertinents, par exemple la fraction des 40-50 ans dans la population française, mais l'enseignement à en tirer sera plus ténu.

Cette démarche de recherche de données dites « d'exposition » qualifiant plus ou moins précisément l'intensité de la présence sur nos routes du groupe considéré (donc le niveau de son « exposition » au risque d'accident) puis de détermination de niveaux de surrisque par rapprochement avec les données d'accidentalité, est typique du monde de l'assurance – en vue de correctement segmenter les tarifs. C'est également un outil essentiel pour les pouvoirs publics, mais en vue de focaliser l'action de sécurité routière dans toutes ses dimensions (prévention, répression, etc.) sur les meilleures cibles.

L'exposition peut être mesurée au regard de différents paramètres qui correspondent à différents points de vue de la collectivité dans son souhait d'évaluer les risques : la population en termes de santé publique, la longueur du réseau (pour la sécurité des infrastructures), le parc de véhicules (pour la sécurité des véhicules) et la circulation exprimée en kilomètres parcourus (pour les politiques modales de sécurité routière). Très souvent, les meilleures données d'exposition font défaut (particulièrement les comptages des catégories d'usagers spécifiques) et les données de deuxième choix sont des estimations peu fiables (par exemple estimations des parcs circulants pour les deux-roues motorisés).

La connaissance du risque (collectif) d'avoir un accident constitue également pour l'usager un élément d'évaluation de son propre risque dans sa catégorie, selon son profil particulier (en tant que jeune, en tant qu'usager motocycliste). Néanmoins, son risque individuel peut s'écarter, bien sûr, de ce risque générique à raison d'un comportement individuel atypique.

LA POPULATION

Évolution de la population

L'estimation prise en compte est celle de l'INSEE pour l'année 2009 [1].

Au 1er janvier 2009, la population française (hors département d'outre-mer) comptait 62,5 millions d'habitants dont près d'un tiers était âgé de moins de 25 ans. Cette part des moins de 25 ans diminue régulièrement depuis une trentaine d'années.

En revanche, la part des personnes de 65 ans ou plus continue d'augmenter et atteignait près de 17 % en 2009. Ce sont surtout les personnes les plus âgées (75 ans ou plus) qui sont de plus en plus nombreuses. En vingt ans, leur nombre a augmenté de plus de 1 800 000, soit une hausse de 49 %.

Estimation du risque d'être tué dans un accident de la route pour les différentes classes d'âge

Le nombre de personnes tuées par million d'habitants est un indicateur de risque habituellement utilisé en santé publique, qui permet de cibler les classes de population à risque. Il permet aussi des comparaisons notamment au niveau international et également des comparaisons avec d'autres types de risque (accidents domestiques, suicides, maladies...).

Depuis 2000, la valeur de cet indicateur pour la métropole a baissé de 53,8 % (passant de 138,4 à 63,9) ramenant la France à une meilleure place par rapport aux autres pays européens (*voir chapitre 1-6*).

Pour être plus spécifique, on peut considérer des niveaux de risque différenciés selon l'âge, à partir de la classification des âges communément utilisée par l'INSEE et des effectifs de population correspondants. Cela reste une approche grossière, dans la mesure où la mobilité routière ou piétonne est en réalité très différenciée selon l'âge : le niveau et les circonstances d'exposition au risque routier d'un écolier et d'un adulte dans la force de l'âge ont peu de points en commun (types de véhicules utilisés et kilométrages correspondants, statut conducteur ou passager, etc.).

Néanmoins, au sens de ce ratio assez simpliste, il apparaît que la classe d'âge des 15-24 ans présente un risque presque deux fois plus important d'être tué sur les routes que la moyenne de l'ensemble de la population, ce qui explique que les politiques publiques de sécurité routière ciblent particulièrement cette classe d'âge.

Du point de vue de la sécurité routière, il peut être intéressant de considérer d'autres classes d'âge, plus pertinentes au regard des déplacements. Ainsi, la classe d'âge des 15-24 ans est depuis quelques années divisée entre la classe d'âge des 15-17 ans (où l'usage du cyclomoteur est très présent) et la classe d'âge des 18-24 ans (qui marque le début de l'accès à la conduite automobile ou un épisode de vie motocycliste).

Par ailleurs, face à la forte hausse de la démographie des personnes âgées et compte tenu d'une mobilité bien spécifique, la classe d'âge des 65 ans et plus a été scindée dans ce document entre la classe d'âge des 65-74 ans et celle des 75 ans et plus.

1. Selon nos conventions reconduites. Ce décalage découlait précédemment de la disponibilité différée des données définitives INSEE par départements.

La classe d'âge des 0-14 ans (qui agrège des classes d'âge ayant des mobilités très différentes, du nourrisson sans aucune autonomie à l'adolescent) est celle qui encourt le moins de risque par rapport à la moyenne de la population.

La classe d'âge des 18-24 ans est la classe d'âge à plus haut risque avec un risque relatif supérieur de presque deux fois et demi à la moyenne.

Il apparaît ainsi que la classe d'âge des plus de 75 ans est une classe d'âge à risque élevé, avec un risque relatif supérieur de près de plus d'une fois et demie à la moyenne. Dans la perspective de la poursuite annoncée de la hausse de leur démographie, cette classe d'âge mérite une vigilance particulière.

Tranches d'âge	Nombre de personnes tuées en 2010	%	Population au 1er janvier 2009	%	Personnes tuées par million d'habitants	Risque relatif
0-14 ans	130	3,3	11 449 849	18,3	11,4	0,2
15-17 ans	161	4,0	2 287 709	3,7	70,4	1,1
18-24 ans	831	20,8	5 554 291	8,9	149,6	2,3
25-44 ans	1 249	31,3	16 560 790	26,5	75,4	1,2
45-64 ans	856	21,4	16 195 508	25,9	52,9	0,8
65-74 ans	264	6,6	4 952 226	7,9	53,3	0,8
75 et plus	500	12,5	5 473 503	8,8	91,3	1,4
Indéterminé	1					
Ensemble	**3 992**	**100,0**	**62 473 876**	**100,0**	**63,9**	**1,0**

Sources : ONISR, fichier accidents et INSEE 2009.

LE RÉSEAU ROUTIER

Évolution de la longueur du réseau routier

Au 1er janvier 2011, la longueur totale du réseau routier ouvert à la circulation publique est de l'ordre de 1 028 000 kilomètres.

Concernant plus particulièrement le réseau routier national, en France métropolitaine, sa longueur est de 20 537 km. Elle n'a augmenté en moyenne annuelle que de 190 km sur les dix dernières années (221 km supplémentaires au cours de l'année 2010). Ces augmentations ont intéressé principalement les autoroutes concédées avec en moyenne 150 km environ supplémentaires sur les dix dernières années. Pour 2010, l'augmentation pour ce réseau est de 223 km.

Le kilométrage des routes nationales s'élève fin 2010 à un peu plus de 9 000 km dont 4 000 km environ de routes à chaussées séparées. Il a été réduit de près de 18 000 km depuis la dernière loi sur la décentralisation, à la suite d'un transfert massif des routes nationales d'intérêt local aux départements.

Le linéaire départemental avoisine dorénavant les 377 400 km. Quant au kilométrage total des autres voiries locales, il n'est pas connu avec la même précision (voirie relevant des communes y compris hors agglomérations, diverses voiries privées ouvertes à la circulation publique, etc.). On l'estime à 630 000 km environ.

Les volumes de circulation sont évidemment très différents d'un réseau à l'autre : d'un côté, les autoroutes assurent 25 % de la circulation pour 1,1 % du linéaire seulement, de l'autre, la voirie locale assure tout juste un peu plus la circulation (26 %) pour plus de 60 % du linéaire. Pour les segments intermédiaires : les routes nationales hors autoroutes assurent 8 % de la circulation pour 0,9 % du linéaire, les routes départementales 40 % de la circulation pour 37 % du linéaire. L'essentiel est donc porté par le réseau départemental, l'un des plus étendus (près de 380 000 km). C'est sur ce segment départemental que se situent les principaux enjeux de sécurité routière.

Estimation du risque d'accident pour les différents types de route

Les responsables de voirie utilisent deux indicateurs de risque afin d'identifier des routes ou des sections de routes présentant un risque anormalement élevé pour les usagers.

L'indicateur de risque d'accident le plus facile à produire est la densité d'accident. Il s'agit du nombre d'accidents ou de victimes sur un réseau ou une section de route, rapporté au nombre de kilomètres de ce réseau ou de cette section. Il permet d'identifier les sections routières les plus accidentogènes.

Cette identification se fait en comparant l'indicateur à un indicateur national pour la catégorie de route étudiée.

Pour obtenir des comparaisons statistiquement significatives, l'indicateur est habituellement calculé sur une période de 3 ans. Pour la période 2007-2009, les données SETRA sont les suivantes pour les deux grands types de routes du réseau routier national de rase campagne :
– route nationale nationale interurbaine à chaussées séparées : 17 accidents corporels par an pour 100 km ;
– route nationale interurbaine à chaussée unique : 22 accidents corporels par an pour 100 km.

Un second indicateur de risque utilisé est le taux d'accidents par milliard de kilomètres parcourus. Ce taux permet davantage d'évaluer la sécurité « intrinsèque » d'une infrastructure (puisqu'il neutralise le poids du trafic), en le comparant avec le taux national de référence correspondant au même type de voie. Pour la période 2007-2009, les données SETRA sont les suivantes pour les deux grands types de routes en rase campagne :
– route nationale interurbaine à chaussées séparées : 25,7 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus ;
– route nationale interurbaine à chaussée unique : 49,7 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus.

Ces valeurs de références sont calculées à partir du fichier national des accidents après amélioration de la qualité de sa localisation par le réseau des observatoires départementaux de la sécurité routière et leurs partenaires.

Afin de disposer d'un aperçu sommaire des évolutions les plus récentes en termes de risque d'accidents corporels, on peut tenter d'estimer ce taux à partir des données 2010 pour les grands ensembles de réseau défini par l'indice de circulation (il ne s'agit là que d'une estimation dans la mesure où une partie des accidents survenus en rase campagne sur réseau routier national est mal localisée).

Pour les accidents corporels les taux sont les suivants :
– autoroutes concédées : 17,6 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus ;
– autoroutes non concédées interurbaines : 18,8 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus ;
– autoroutes et voies rapides urbaines : 97,3 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus ;
– routes nationales interurbaines : 20,7 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus ;
– autres routes nationales : 95,1 accidents corporels par milliard de kilomètres parcourus.

Pour la mortalité routière, les taux sont les suivants :
– autoroutes concédées : 1,8 tués par milliard de kilomètres parcourus ;
– autoroutes non concédées interurbaines : 1,9 tués par milliard de kilomètres parcourus ;
– autoroutes et voies rapides urbaines : 2,0 tués par milliard de kilomètres parcourus ;
– routes nationales interurbaines : 2,2 tués par milliard de kilomètres parcourus ;
– autres routes nationales : 11,6 tués par milliard de kilomètres parcourus.

En l'absence de données de qualité sur la géolocalisation des accidents au niveau national, ces valeurs ne constituent en rien des références directement exploitables. Pour disposer d'une référence de comparaison adaptée au contexte d'une étude d'itinéraire au plan local, il conviendra de contacter le SETRA en vue d'établir des ratios plus appropriés au cas d'espèce.

Sur la base de ces deux taux, on observe que les routes à usage interurbain (autoroutes concédées, autoroutes non concédées interurbaines, et routes nationales interurbaines) présentent moins de risque d'accidents corporels que les routes à usage périurbain ou urbain (autoroutes et voies rapides urbaines), mais que leur risque de mort est très semblable. Les autres routes nationales, dont la fréquentation est moindre, présentent quant à elles des taux d'accidents corporels et de tués plus préoccupants.

Réseaux	Longueur [1] (en kilomètres)		Parcours [2] (en milliards de km)		Accidentalité	
	01/01/2010	01/01/2011	2009	2010	Accidents corporels 2010	Nombre de personnes tuées 2010
Autoroutes concédées	8548	8771	82,1	84,1	1482	148
Autoroutes non concédées interurbaines	1898	1915	22,7	23,4	438	44
Autoroutes et voies rapides urbaines	1274	1252	35,7	35,8	3486	71
Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2663	2765	23,5	24,9	514	54
Autres routes nationales	5932	5835	23,5	23,3	2212	271
Réseau routier national	20316	20537	187,8	191,5	8132	588
Routes départementales et communales	1007 400e	1007 400e	363,3	369,8	59156	3404
Ensemble	**1027 716e**	**1027 937e**	**551**	**561,3**	**67288**	**3992**

Sources :
1. SETRA.
e = estimation dont 630000 km de routes communales.
2. Version provisoire du 48e rapport de la commission des comptes des transports de la nation – SoeS MEDDTL.

LE PARC DE VÉHICULES

Avertissement

L'estimation des parcs circulants est une question complexe, particulièrement pour les véhicules non immatriculés (vélos) ou immatriculés depuis peu (cyclomoteurs), mais plus généralement pour toutes les catégories de véhicules. Il s'agit de croiser des données d'origines diverses (immatriculations, résultats d'enquêtes, données des assurances, etc.).

Dans cette partie, sont rassemblées les estimations issues du Rapport annuel de la commission des comptes des transports de la nation dans son chapitre « Le bilan de la circulation » (version provisoire) pour ce qui concerne les véhicules motorisés à l'exception des deux-roues motorisés. La méthode d'estimation utilisée est de tenir compte des nouvelles immatriculations d'une part et d'autre part d'estimer le taux de véhicules mis à la casse selon leur âge.

Elle est également utilisée par l'ONISR pour l'estimation du parc circulant des deux-roues motorisés (2RM). Toutefois, cette estimation du parc des 2RM reste très hypothétique. S'y ajoute une autre difficulté, c'est qu'il n'existe pas de mesure généralisée des parcours des 2RM (volume de circulation en véhicule x km), à la fois pour des raisons économiques et technologiques. Or la connaissance du volume de circulation et celle des kilométrages moyens (tirés d'enquêtes ménages ou assimilées) est un moyen classique de recouper les évaluations de parc roulant, inemployable ici. Pour consolider les estimations du parc de deux-roues, une enquête spécifique sera lancée en 2012, en partenariat avec la DSCR, par le service des statistiques (SoeS) du ministère de l'Écologie.

Notons que les catégories de véhicules utilisées sont légèrement différentes de celles utilisées au niveau des accidents pour ce qui concerne les voitures particulières (catégorie plus restrictive que celle des véhicules légers du BAAC) et les véhicules utilitaires (catégorie plus large que celle du BAAC qui ne considère dans cette classe que les véhicules de plus de 1,5 tonne, les véhicules de moins de 1,5 tonne étant classés dans les véhicules légers).

Évolution du parc des véhicules neufs en 2010 par rapport à 2009

Les immatriculations de voitures particulières neuves enregistrent une baisse en 2010 (– 2,6 %) après la forte hausse enregistrée en 2009 (+ 10,7 %). Les immatriculations sont cependant restées à un niveau très élevé grâce aux incitations gouvernementales.

Les immatriculations poids lourds enregistrent une hausse de 10,7 % après la baisse de 2009 (– 38,7 %). Il en est de même pour les véhicules utilitaires (camionnettes) avec + 11,1 %.

En ce qui concerne les motocyclettes, les immatriculations baissent en 2010 pour la troisième année consécutive (– 9,1 %), après une période de forte augmentation entre 2003 et 2007 (+ 11,4 % en moyenne). Il n'y a pas eu d'effet « prime à la casse » pour les deux-roues. Les immatriculations des cyclomoteurs sont également en baisse de 7,3 %.

La variation des volumes des immatriculations neuves n'induit pas forcément la baisse ou la hausse du parc circulant, puisqu'un effet de vieillissement ou de rajeunissement du parc circulant joue également. Ainsi, l'estimation du parc circulant des motocyclettes est en augmentation par rapport à 2009 (+ 1,1 %).

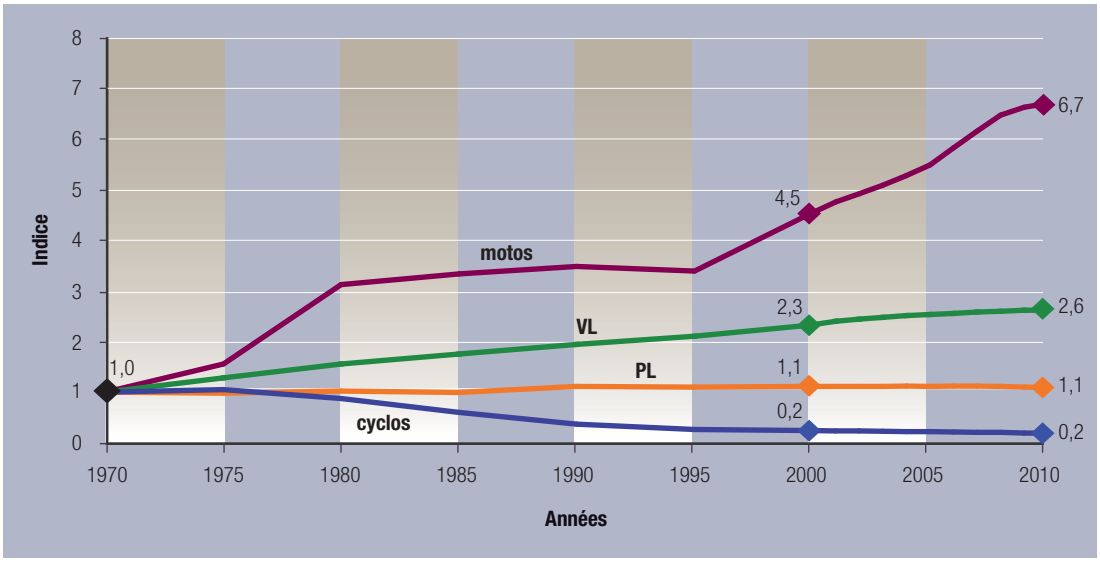
On ne dispose d'aucune estimation solidement construite du parc circulant des bicyclettes, le chiffre utilisé plus loin (de l'ordre de 25 millions) doit être considéré comme purement indicatif. Le nombre de bicyclettes neuves vendues en 2010 a été estimé à plus de 3,030 millions (source : Conseil national du cycle), soit une baisse de 2,2 % par rapport à 2009 après celle de 6 % en 2008. Ces ventes concernaient essentiellement des vélos de loisirs pour 69 %, dont 22 % des cycles destinés aux déplacements quotidiens et 5 % des vélos de sport.

Le marché des vélos à assistance électrique (VAE) continue sa forte progression avec +65 % en 2010 (38 000 ventes en 2010, 23 700 ventes en 2009 et 15 300 ventes en 2008).

Estimation du parc de véhicules circulant

Le graphe ci-dessous donne l'évolution des parcs depuis 1970.

ÉVOLUTION INDICIELLE DES PARCS CIRCULANT DEPUIS 1970 (BASE 1)



Sources : ONISR – SoeS.

Depuis 1970, le parc circulant des motocyclistes a été multiplié par 6,7, celui des voitures de tourisme par 2,6 et celui des poids lourds de 1,1. Celui des cyclomoteurs est par contre en baisse régulière.

Plus récemment entre 2000 et 2010, le parc circulant des motocyclistes a augmenté de 48,3 %, celui des voitures de tourisme de 13,4 % alors que celui des poids lourds a baissé de 0,4 % et celui des cyclomoteurs de 22,3 %.

Enfin entre 2009 et 2010, le parc circulant des motocyclistes a augmenté de 2,7 % quand bien même la baisse des immatriculations neuves est constatée, celui des voitures de tourisme de 0,7 % alors que celui des poids lourds et des cyclomoteurs a baissé respectivement de 0,2 % et de 3,3 %.

PARCS CIRCULANTS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES

		2000	2009	2010	2009-2010 Évolution en %
Parcs (milliers de véhicules)	Motocyclettes	968	1 398	1 436	2,7 %
	Cyclomoteurs	1 442	1 159	1 121	– 3,3 %
	Voitures de tourisme	27 480	30 950	31 174	0,7 %
	Poids lourds	547	546	545	– 0,2 %

Source : version provisoire du 48e rapport de la commission des comptes des transports de la nation – SoeS MEDDTL.

Estimation du risque pour les différentes catégories de véhicules

Le nombre d'accidents ou de victimes rapporté au nombre estimé de véhicules en circulation permet d'approcher le risque encouru au regard des véhicules utilisés.

Il présente cependant certains défauts, outre celui de l'estimation approximative des parcs circulant réellement, celui de ne pas tenir compte du taux d'occupation dans les véhicules, ni du parc de véhicules étrangers circulant en France.

Il est néanmoins donné à titre indicatif, cet indicateur étant repris dans certaines comparaisons internationales.

Cet indicateur (nombre de personnes tuées par million de voitures de tourisme) pour les voitures particulières a été réduit de 64,4 % depuis 2000.

ÉVOLUTION DU TAUX DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION DE VOITURES PARTICULIÈRES

Année	2000	2005	2007	2008	2009	2010
Voitures particulières en millions	27,5	30	30,6	30,8	31	31,2
Taux de personnes tuées par million de voitures particulières	195	102	81	72	70	69

Source : ONISR, fichier accidents.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES RAPPORTÉ AU NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION

Catégories de véhicules	Estimation du parc au 1er janvier 2010	Nombre de personnes tuées (conducteurs et passagers) dans les véhicules de la catégorie (1)	Personnes tuées dans les véhicules de la catégorie par million de véhicules de cette catégorie
Bicyclettes	25 000 000 (2)	147	5,9
Cyclomoteurs	1 121 000 (3)	248	221,2
Motocyclettes	1 436 000 (3)	704	490,3
Voitures particulières	31 174 000	2 160	69,3
Véhicules utilitaires	5 786 000	146	25,2
Poids lourds	545 000	65	119,3

Source : ONISR, fichier accidents.
1. Personnes tuées à l'intérieur des véhicules impliqués= ONISR, fichier accidents.
2. Estimation du parc des bicyclettes en circulation à partir des ventes communiquées par le Conseil national du Cycle.
3. Estimations des parcs en circulation selon ONISR à partir des immatriculations.
Source : version provisoire du 48e rapport de la commission des comptes des transports de la nation – SoeS MEDDTL.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Avertissement

L'indicateur de la circulation routière le plus pertinent pour le calcul du risque en matière de transport est en principe la distance parcourue par occupant, mais celui le plus communément utilisé, notamment pour les comparaisons internationales, est la distance parcourue par véhicule.

Pour la circulation routière, la distance parcourue est estimée à partir de l'estimation du parc circulant d'une part et de celle de la distance moyenne parcourue annuellement d'autre part.

Dans cette partie, les données pour ce qui concerne tous les véhicules motorisés sont issues du Rapport annuel de la commission des comptes des transports de la nation dans son chapitre « le bilan de la circulation » (version provisoire). Le rapport identifie la catégorie « véhicules divers » qui comprend notamment les deux-roues motorisés sans pour autant les individualiser. Les données concernant les cyclomoteurs et les motocyclettes ont donc été estimées par l'ONISR selon la même méthode.

Estimation et évolution des distances parcourues

En 2010, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 561,3 milliards de véhicules x kilomètres parcourus, soit une augmentation de 1,9 % par rapport à 2010. L'augmentation est globalement homogène pour l'ensemble des réseaux à l'exclusion des routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières qui enregistrent une hausse de 5,9 %.

Selon les natures de véhicules, les variations sont plus marquées. La circulation des utilitaires légers est en forte hausse (+5,1 %). Après la baisse de 2009, la circulation des poids lourds enregistre une hausse de 3,8 %. Par ailleurs, la circulation des véhicules étrangers augmente fortement (+3,8 %) et celle des voitures particulières augmente plus légèrement (+1 %).

PARCOURS EN FONCTION DES CATÉGORIES DE VÉHICULES

Catégorie de véhicules	Parcours (en véhicules × milliards de km)		
	2009	2010	Évolution en %
Voitures particulières	395,9	399,7	1,0 %
Véhicules utilitaires	92,4	97,1	5,1 %
Poids lourds	23,4	24,3	3,8 %
Autobus et autocars	2,8	2,8	0,0 %
Véhicules immatriculés à l'étranger	26,5	27,5	3,8 %
Véhicules divers	10,1	10	– 1,0 %
Total	**551**	**561,3**	**1,9 %**

Source : version provisoire du 48e rapport de la commission des comptes des transports de la nation – SoeS MEDDTL.

Concernant la circulation des motocyclistes, le parcours en véhicules par milliards de kilomètres a augmenté de 2,7 %, augmentation correspondant à celle estimée du parc circulant en faisant l'hypothèse d'une distance parcourue annuellement de 4 717 km. Le parcours des cyclomoteurs poursuit sa baisse estimée à – 4,3 %, diminution correspondant à la celle estimée du parc circulant en faisant l'hypothèse d'une distance parcourue annuellement de 2 020 km.

L'estimation du parcours annuel des bicyclettes ne peut également pas être faite en l'état des enquêtes disponibles. Seules, quelques enquêtes ménages réalisées dans quelques grandes villes donnent quelques indications sur la part modale de ce mode de déplacement.

Estimation du risque pour les différentes catégories de véhicules en fonction de la distance parcourue

Le nombre d'accidents ou de victimes rapporté au nombre de kilomètres parcourus est l'indicateur de risque le plus souvent utilisé pour effectuer des comparaisons sur le risque que courent les usagers d'une catégorie de véhicules.

Le nombre de personnes tuées sur la route par milliard de kilomètres parcourus toutes catégories de véhicule confondues est estimé en 2010 à 7,1. Ce taux est en baisse de près de 10 % par rapport à 2009 (7,75). Depuis 2000, ce taux qui mesure le risque d'être tué dans la circulation a baissé de plus de 54 %.

Il reste néanmoins très largement supérieur à d'autres modes de transports comme le train (de l'ordre de vingt fois).

Par catégorie de véhicules motorisés, le risque le plus élevé d'être tué en tant qu'occupant (conducteur ou passager) est celui des motocyclistes. Leur risque d'être tué est environ de l'ordre de vingt fois supérieur à celui d'un occupant d'un véhicule léger. À l'inverse, celui d'un occupant d'un poids lourd voit son risque divisé par près de deux (1,98). Le risque le moins élevé par rapport à celui d'un occupant d'un véhicule léger est encouru par les camionnettes (3,5 fois moins). On notera que ce risque ne peut être évalué pour les usagers de transports en commun compte tenu de la faiblesse des effectifs de tués.

Il est également pertinent de connaître le risque que courent les usagers d'une catégorie mais aussi d'ajouter celui qu'il fait courir aux autres.

Le ratio entre les deux indicateurs est proche de 1 pour les cyclomoteurs et les motocyclettes.

Par ailleurs, il s'accroît fortement avec la masse des véhicules : 2,9 pour les véhicules utilitaires et 8,6 pour les poids lourds. Ce ratio reflète également la différence de vulnérabilité entre catégories d'usagers.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES RAPPORTÉ AUX DISTANCES PARCOURUES – ANNÉE 2010

Catégories de véhicules	Estimation du km parcouru en milliards	Nombre de personnes tuées uniquement de la catégorie du véhicule (1)	Nombre de personnes tuées uniquement de la catégorie du véhicule par milliard de km parcourus par cette catégorie	Nombre de personnes tuées dans les accidents impliquant au moins un véhicule de la catégorie (2)	Nombre de personnes tuées par les véhicules de la catégorie par milliard de km parcourus par cette catégorie
Bicyclettes	inconnu	147	–	154	–
Cyclomoteurs	2,3 (3)	248	109,5	264	116,6
Motocyclettes	6,8 (4)	704	103,9	750	110,7
Voitures de tourisme	399,7	2 117	5,3	3 010	7,5
Véhicules utilitaires	97,1	146	1,5	418	4,3
Poids lourds	24,3	65	2,7	557	22,9
Transport en commun	2,8	4	1,4 (5)	60	21,4
Tous usagers motorisés	561,3			3 992	7,1

Sources :

1. Personnes tuées à l'intérieur des véhicules impliqués (y compris dans un véhicule immatriculé à l'étranger) : ONISR, fichier des accidents.
2. Personnes tuées à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués (y compris dans un véhicule immatriculé à l'étranger) : ONISR, fichier des accidents.
3. Sur la base d'un parcours moyen annuel de 2 020 km – année 2006 source : chambre syndicale nationale du motocycle.
4. Sur la base d'un parcours moyen annuel de 4 717 km – année 2006 source : chambre syndicale nationale du motocycle.
5. Sans considération du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la faiblesse des effectifs, l'indicateur ne doit pas être interprété tel quel.

Pour cet indicateur, le risque le plus élevé d'être tué est celui encouru dans les accidents impliquant un cyclomoteur. Avec une motocyclette, ce risque est de l'ordre de quinze fois supérieur (14,7) à celui où un véhicule léger est impliqué. En 2009, il était 17,9 fois supérieur.

On remarquera que le risque est aussi trois fois supérieur (3) si un poids lourd est impliqué dans l'accident au lieu d'un véhicule léger.

LES CONDUCTEURS DANS LA CIRCULATION

Nombre de permis délivrés

En 2010, il a été enregistré une baisse du nombre de permis de conduire délivrés par rapport à 2009 (– 1,1 %). Cette baisse est encore plus importante si l'on prend pour référence l'année 2000 (– 2,1 %).

La baisse par rapport à 2009 n'est pas uniforme. Le nombre de permis pour les motocyclettes de moins de 125 cm^3 enregistre une hausse (+ 10,2 %) tout comme les permis pour les transports en commun (+ 5,7 %). Les permis pour les véhicules légers sont stables et ceux pour les poids lourds sont en baisse plus particulièrement le permis EC (– 42 %). Pour ce dernier, le nombre de permis délivrés en 2010 est même très inférieur à celui de l'année 2000.

PERMIS DÉLIVRÉS PAR CATÉGORIE DE VÉHICULES

	2000	2009	2010	2009-2010 Évolution en %	2000-2010 Évolution en %
Permis A1 (motocyclette de moins de 125 cm³)	6 755	3 877	4 272	10,2 %	– 36,8 %
Permis A (motocyclette de plus de 125 cm³)	103 631	112 067	110 540	– 1,4 %	6,7 %
Permis B (voitures légères)	772 922	745 659	749 641	0,5 %	– 3,0 %
Permis C (poids lourds)	24 209	28 582	26 787	– 6,3 %	10,6 %
Permis D (transports en commun)	6 636	5 982	6 321	5,7 %	– 4,7 %
Permis EC (poids lourds avec remorque)	18 286	27 125	15 642	– 42,3 %	– 14,5 %
Total des permis délivrés	**932 439**	**923 292**	**913 203**	**– 1,1 %**	**– 2,1 %**

Source : DSCR.

Nombre de conducteurs français dans la circulation

Le nombre de conducteurs français dans la circulation, qu'ils conduisent régulièrement ou non, ne peut être estimé à partir du fichier national du permis de conduire dans la mesure où une part significative des détenteurs du permis ne conduit jamais.

L'enquête annuelle réalisée par le MEDDTL (chiffre 2008) sur le parc automobile des ménages permettait cependant d'estimer le nombre de titulaires du permis de conduire en métropole à plus de 40 millions (40,3) et celui des conducteurs circulant régulièrement (82,6 %) ou occasionnellement (10,4) à 37,5 millions. 7 % des titulaires du permis de conduire déclaraient ainsi ne jamais conduire.

L'enquête nous apprenait également que :
– sur 10 conducteurs qui conduisent régulièrement, 6 ont entre 25 et 54 ans, 3 ont 55 ans ou plus et 1 à moins de 25 ans ;
– en moyenne, 84 % de la population âgée de 18 ans et plus détient le permis de conduire ;
– la quasi-totalité de la classe d'âge 25-34 ans détient le permis de conduire (96 %) suivie de très près par les 35-44 ans (92 %) puis, avec 86 % et 87 % viennent les 45-54 ans et 55-64 ans ;
– entre 18 et 24 ans, plus de la moitié (53,8 %) est titulaire du permis de conduire.

Estimation du risque pour différentes catégories de conducteurs en fonction de la distance parcourue

L'indicateur de risque retenu, pour chaque catégorie, est le nombre de conducteurs tués par milliard véhicules x km parcourus dans la même catégorie. Cet indicateur permet de mesurer le risque spécifique d'implication d'un conducteur d'une catégorie dans un accident provoquant son décès.

Pour identifier ce risque, il convient de faire la part des personnes tuées selon qu'elles sont conducteurs ou passagers (*cf. chapitre 2-2*).

Pour cet indicateur, le risque le plus élevé d'être tué concerne les deux-roues motorisés. Ce risque d'un conducteur de motocyclettes est près de vingt-cinq (24,9) supérieur celui d'un conducteur d'un véhicule léger et celui d'un conducteur de cyclomoteur est 26,5 fois supérieur. Celui d'un chauffeur de poids lourds est 2,3 fois moindre et celui d'un conducteur de camionnette 3,5 fois moindre.

RISQUE D'ÊTRE TUÉ POUR DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE CONDUCTEURS

	Nombre de conducteurs tués	Parcours en milliards de km	Conducteurs tués par milliards de km parcourus
Cyclistes	145		
Cyclomotoristes	234	2,3	103,3
Motocyclistes	658	6,8	97,1
Conducteurs de voitures de tourisme	1 558	399,7	3,9
Camionnettes	109	97,1	1,1
Chauffeurs de poids lourds	41	24,3	1,7
Total conducteurs	**2 835**		

Source : ONISR, fichier des accidents.

Principales actions menées par la délégation à la sécurité et à la circulation routières

L'action menée par la délégation à la sécurité et à la circulation routières en faveur de la sécurité routière porte sur les trois composantes de l'accidentologie : l'usager de la route et le conducteur en particulier – la route et son environnement – le véhicule – ainsi que sur leurs interactions.
Toutes ces actions sont rendues plus efficaces grâce au développement d'une meilleure connaissance de l'accidentalité et par une politique locale forte visant à associer les pouvoirs publics (services de l'État et collectivités territoriales) ainsi que les nombreuses associations œuvrant dans le domaine de la sécurité routière.
Ce chapitre présente les principales actions menées au titre de l'année 2010 sous l'autorité de la déléguée interministérielle à la sécurité routière de l'époque, M^me^ Michèle Merli, préfète, également déléguée à la sécurité et à la circulation routières.

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Les actions menées au titre de l'année 2010 ont été fortement orientées par les décisions du Conseil interministériel de sécurité routière qui s'est tenu le 18 février 2010, au cours duquel ont été prises 21 mesures (19 mesures dont 2 se composent de 2 sous-mesures). Ces mesures s'articulent autour de grandes priorités visant à :

Lutter contre la conduite sous l'influence de l'alcool et de la drogue ; il est pour cela décidé de :

– porter à 5 000 d'ici à 2012 le nombre de véhicules des forces de l'ordre équipés d'éthylomètres embarqués, destinés au contrôle de l'alcoolémie ;

– réaliser 100 000 contrôles de stupéfiants par an et élargir les possibilités de contrôle ;

Sommaire

– mettre les frais de dépistage médical à la charge des conducteurs circulant sous l'empire de stupéfiants ;
– « imposer » la mise à disposition d'éthylotests chimiques à tous les débits de boisson détenteurs d'une licence de vente d'alcool.

Dissuader du non-respect des limitations de vitesse ; il est pour cela décidé de :
– créer des zones de contrôles radars fréquents ;
– déployer des dispositifs de contrôle de la vitesse moyenne sur itinéraires ;
– renforcer la lutte contre les grands délits routiers ;
– permettre l'immobilisation immédiate du véhicule pour une durée maximale de 7 jours en cas d'infraction grave.

Dissuader le délit de fuite.

Renforcer la sécurité des conducteurs de deux-roues motorisés (2RM) :
– en mettant fin au débridage des cyclomoteurs (création dans le Code de la route d'une infraction spécifique pour sanctionner l'utilisateur d'un cyclomoteur débridé, et campagne de communication sur les risques de sécurité routière encourus par les utilisateurs de ces véhicules débridés. Et renforcement des contrôles en direction des utilisateurs comme des professionnels ;
– en instituant un contrôle technique des cyclomoteurs, contrôlant en particulier le bridage des moteurs ;
– en mettant en place une formation de 7 heures pour les détenteurs du permis B pour la conduite d'une motocyclette légère ;
– en expérimentant les supports fragilisés pour réduire l'exposition au risque d'accident corporel des deux-roues motorisés.

Renforcer le continuum éducatif, par la création d'un cadre de sensibilisation à la sécurité routière au lycée.

Développer la politique partenariale, en renforçant le plan de prévention du risque routier professionnel dans les administrations et les entreprises.

Une série de mesures complémentaires prévoit par ailleurs de :
– mettre au point les radars mobiles-mobiles (capables d'opérer depuis un véhicule en mouvement) ;
– prendre en compte l'essor du vélo en ville en autorisant pour les cyclistes le tourne-à-droite à certains feux de signalisation ;
– inciter les conducteurs de deux-roues motorisés au port d'un équipement de protection adapté et au port d'un dispositif rétroréfléchissant ;
– intervenir pour fixer des normes communautaires en matière de sécurité des deux-roues ;
– lancer une réflexion pour améliorer l'information des usagers sur le permis à points et remédier aux difficultés de procédure.

Par ailleurs, un premier bilan de la réforme du permis de conduire issue des décisions du Conseil interministériel de sécurité routière du 13 janvier 2009 a été tiré : réduction effective des délais de passage à l'examen pratique (moins de deux mois dans plus de 80 % des départements), refonte de la banque de questions de l'épreuve théorique générale déployée au 1er semestre 2010 ainsi que la rénovation de l'épreuve pratique, renforcement de l'aide de l'État pour le permis à 1€ par jour (signature de conventions avec les acteurs financiers).

Les concertations nationales

■ La concertation nationale sur le thème « Santé et sécurité routière »

La concertation sur la promotion des capacités à la conduite a été lancée en novembre 2009. Elle réunit les institutions et professionnels concernés par les aspects médicaux de l'aptitude à la conduite (administrations, ordres, académies, organismes de recherche, sociétés savantes, Automobile club médical de France [ACMF], médecins du permis de conduire, experts des domaines étudiés), et son but est de faire émerger des propositions d'actions dans ce domaine, avec l'idée de promouvoir les capacités des personnes, tout en assurant la sécurité des personnes.

Les domaines explorés sont en particulier ceux de la formation et de l'information des médecins en premier lieu des médecins du permis de conduire. La réflexion sur l'amélioration du système actuel d'évaluation de l'aptitude médicale des conducteurs devrait aboutir à de propositions de modification du système actuel.

Les aspects relatifs aux produits psychoactifs (problèmes d'addiction) et aux situations physiologiques et pathologiques (âge, handicap, maladies chroniques, troubles du sommeil, hypovigilance…) pouvant avoir un impact sur l'aptitude à la conduite sont également traités, ainsi que les problèmes liés aux distractions technologiques (dont le téléphone).

Quatre groupes de travail, chacun constitué de médecins, experts et administrations ont été mis en place depuis avril 2011 en lien étroit avec le ministère de la santé, direction générale de la santé (DGS). Le premier groupe est consacré aux « produits psychoactifs – alcool, drogues, médicaments », le second est chargé de répondre à la question « comment accompagner et améliorer l'aptitude à la conduite dans un certain nombre de situations physiologiques et pathologiques ? », le troisième porte sur « l'organisation du système de l'aptitude médicale ». Enfin le quatrième groupe travaille sur « téléphonie et autres distractions technologiques ».

■ La concertation nationale pour l'amélioration de la sécurité des deux-roues motorisés

Le rapport du préfet Guyot intitulé « Gisements de sécurité routière : les deux-roues motorisés » avait formulé en 2008, 74 propositions pour améliorer les conditions de sécurité et de circulation des deux-roues motorisés. L'ensemble de ces propositions fait l'objet d'un examen dans le cadre d'une concertation nationale, lancée à l'été 2009, qui rassemble les structures représentatives de la communauté motocycliste et des acteurs de la sécurité routière.

Après les quatre réunions plénières qui se sont tenues en 2009, cinq se sont déroulées en 2010, appuyées par les travaux de cinq groupes de travail œuvrant dans les domaines suivants : règles et équipements ; véhicules ; formation et noviciat ; infrastructure et partage de l'espace public ; connaissance des causes et conséquences de l'accident.

Dans le cadre de cette concertation se sont poursuivis les travaux devant conduire à la publication de plusieurs guides (infrastructures, partage de la route, équipement de l'usager), très attendus par les acteurs concernés par l'usage du deux roues.

Enfin, ses travaux ont alimenté les réflexions qui ont conduit à l'adoption des mesures importantes du CISR relatives aux 2RM, concernant particulièrement :
– l'obligation, pour tous les possesseurs du permis B, de suivre une formation de 7 heures pour la conduite de motocyclettes légères (125 cm^3) et de tricycles L5e ayant pour objectif de faire en sorte que plus aucun conducteur de deux-roues motorisés puisse conduire un deux roues motorisé sans formation minimale, mesure qui devait s'appliquer à compter du 1er janvier 2011 ;
– le contrôle technique, tous les 2 ans, des cyclomoteurs ayant pour objectif de faire en sorte que les cyclomoteurs respectent la règle du bridage qui leur impose par construction de ne pas dépasser 45 km/h.

Les actions au niveau international

En 2010, la DSCR a participé aux efforts aboutissant à une résolution de l'Assemblée générale des Nations unies. Cette résolution, qui a été adoptée le 2 mars 2010, a déclaré la décennie à venir (2011-2020), décennie mondiale d'action pour la sécurité routière.

La France avait porté lors de sa présidence de l'Union européenne au second semestre 2008, une proposition de directive de la Commission européenne sur les poursuites transfrontières des infractions routières. Cette proposition de directive a fait l'objet d'un accord politique au Conseil des ministres des transports du 2 décembre 2010.

LA CONNAISSANCE DE L'ACCIDENTOLOGIE

Accidentalité

■ Portail « accidents »

L'année 2009 avait vu la mise en service du Portail « accidents ». Ce portail est devenu le cœur du dispositif de constitution du fichier national des accidents corporels en centralisant les bulletins d'analyse des accidents corporels rédigés par les forces de l'ordre.

Ce portail permettra à moyen terme de raccourcir les délais de productions des statistiques et d'en améliorer la fiabilité. Ces améliorations restent toutefois conditionnées pour l'alimentation des données par les forces de l'ordre. On notera une amélioration significative des délais de production des données annuelles de 2010 par rapport à celles de 2009.

Les observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) sont les acteurs clés du dispositif. Ils sont en effet responsables au plan départemental de la cohérence, de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national. Ils sont organisés en réseau animé par chacun de leur observatoire régional. L'ONISR réunit périodiquement les observatoires régionaux afin de valoriser les bonnes pratiques du terrain. La journée nationale annuelle s'est tenue le 18 juin.

■ Productions

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière a publié à la Documentation française le document – « La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2009 », ONISR, septembre 2009.

L'ONISR a également réalisé de nombreuses exploitations du fichier national des accidents, notamment pour alimenter les campagnes nationales de communication.

Études et recherches

Les études et les recherches financées par le programme « sécurité routière » font l'objet depuis 2009 d'un pilotage par un comité des études au sein de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) dont l'objectif est :
– d'assurer la cohérence du programme d'études et de recherche avec les orientations définies par la politique de sécurité routière et les décisions du CISR ;
– de coordonner les programmations établies avec les différentes entités concernées au sein du réseau scientifique et technique du ministère (SETRA, CERTU, INRETS et LCPC, ainsi que certains CETE impliqués directement ou non) ;
– de veiller à la valorisation rapide des enseignements et conclusions de ces études et des recherches.

Ce comité a notamment examiné en 2010 les résultats finaux des recherches suivantes :
– rapport d'étude sur la valorisation de la recherche effectuée dans le domaine de l'éducation routière, présenté par l'INSERR ;
– rapport d'études sur l'indemnisation des dommages corporels, réalisé par l'Institut catholique de Lille.

Le comité des études de la DSCR a également décidé du lancement d'un certain nombre d'études relatives aux deux-roues motorisés, d'un programme d'étude concernant l'évaluation du contrôle automatisé du franchissement de feux rouges et du projet SVRAI (Sauver des vies par le retour d'analyse sur incidents).

Le projet SVRAI (Sauver des vies par le retour d'analyse sur Incidents), piloté par le CERTU et confié à la direction scientifique de l'IFSTTAR, consiste à :
– recueillir de façon automatisée des données sur les incidents de la route à l'aide d'enregistreurs de données routières (EDR) installés dans des flottes de véhicules utilisés dans un contexte professionnel ;
– développer des outils adaptés à leur analyse pour identifier des pistes de progrès dans la lutte contre l'insécurité routière ;
– montrer et qualifier la contribution de l'analyse des incidents aux diagnostics de l'infrastructure routière et du comportement des conducteurs ;
– investiguer l'efficacité d'enregistreurs de données en tant qu'outil de réduction de l'insécurité routière au sein de flottes professionnelles ;
– explorer diverses voies de connaissance dans le domaine de la sécurité routière ouvertes par l'emploi des EDR.
Le recueil des données d'incidents sera réalisé à l'aide d'un enregistreur dénommé EMMA2, développé par l'unité de recherche Mécanismes d'accidents de l'IFSTTAR. La phase probatoire 2011 se basera sur 50 EDR circulants, avant le lancement courant 2012 de la vraie phase pilote concernant 5000 EDR à déployer sur la flotte de véhicules de service d'un conseil général et d'une unité territoriale de direction interdépartementale des routes œuvrant sur le même territoire.
Ces phases opérationnelles s'inscriront dans le cadre d'un partenariat à établir avec le ou les conseils généraux intéressés.

Sommaire

Enfin, au titre du groupe 2 « Qualité et sécurité des systèmes de transport » du PREDIT, un document de référence le « Livre Blanc du GO2 » réactualisé a structuré les travaux du groupe dans le domaine de la sécurité routière autour de quatre axes : connaissance de l'accidentologie et de l'exposition au risque ; dispositifs de prévention et de fiabilité des interactions dans le système de sécurité routière ; cohésion sociale et développement durable ; outils d'observation et d'évaluation.

Six séminaires de suivi et de valorisation des projets ont été organisés en 2010 sur les thèmes suivants : sécurité des usagers vulnérables, sécurité des véhicules et aides à la conduite, sécurité routière et santé, gouvernance de la sécurité routière et de la sûreté, gestion du trafic et des mobilités, accessibilité.

LA COMMUNICATION

Les campagnes d'information et de sensibilisation

En 2010, en matière de prévention, priorité a été donnée à la lutte contre l'alcool au volant, ainsi qu'à la prévention de l'accidentalité des jeunes et des usagers de deux-roues motorisés.

Ainsi, les campagnes diffusées auprès du grand public ont eu pour ambition de rappeler que ces enjeux relèvent de la conscience collective et non de la seule responsabilité individuelle :
– campagne télévisée avec la diffusion de 45 programmes courts « C'est pas sorcier » et « Auto-moto » consacrés à la sécurité routière ;
– opérations tout au long de l'année sur la vulnérabilité des usagers de deux-roues motorisés ;
– exposition de portraits de personnes accidentées « Survie » ;
– insertion dans toute la presse quotidienne régionale et une partie de la presse quotidienne nationale d'un supplément « permis à points, faisons le point » ;
– diffusion sur Internet du film « Insoutenable » pour dissuader les jeunes de reprendre le volant après avoir bu (cette vidéo a été la 7e vidéo la plus regardée dans le monde la semaine de son lancement) ;
– diffusion au cinéma d'un film sur les dangers du téléphone portable au volant, et de messages télévisés, radios et *via* une application smartphone sur ceux de l'alcool : « Ne laissons pas une personne qui a bu reprendre la route » ;
– « Sam. Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas », a poursuivi son travail de sensibilisation auprès des jeunes (film Internet personnalisable, radio, présence en discothèques, soirées étudiantes et sur les festivals de musique…).

Par ailleurs, on retiendra que le Grand prix de la 2e édition du Festival mondial du film de sécurité routière (FMFSR) a été décerné à la France. Ce prix récompense une série sur la sécurité routière réalisée par la chaîne de télévision « France 2 ».

LES PARTENAIRES NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

L'année 2010 a permis de conclure ou de renouveler des accords avec des partenaires essentiels de la DSCR.

• La convention entre l'État et les sociétés d'assurances représentées par la FFSA et le GEMA a été renouvelée au début de l'année 2010 : depuis 1995, les sociétés et mutuelles d'assurances se sont engagées à affecter aux actions de prévention routière au moins 0,5 % du montant des cotisations de responsabilité automobile perçues. Cette convention, signée pour une période de 5 ans s'articule autour de trois objectifs : la prévention aux différentes étapes de la vie, la lutte contre la prise d'alcool et de produits stupéfiants et la sécurité des deux-roues motorisés.

• Signature le 24 juin 2010, d'une charte entre le ministère de l'éducation nationale, la Délégation à la sécurité et à la circulation routières et l'association prévention routière, dans laquelle l'association s'engage à poursuivre ses actions de sensibilisation dans les écoles, collèges et lycées et à développer de nouvelles actions dans les lycées et formations par apprentissages (mesure décidée du CISR du 18 février 2010).

• Signature le 20 juillet 2010 d'une charte avec les représentants des restaurateurs et patrons de bars (UMIH, SNDLL, SYNHORCAT, CPIH, CSCAD, FAGIHT) : le CISR de février 2010 a décidé de lancer, en lien avec les professionnels, une campagne destinée à inciter tous les débits de boissons de vente à consommer sur place ouverts en journée à mettre à disposition de leurs clients, gratuitement ou à titre onéreux, des éthylotests chimiques ou électroniques certifiés. Les professionnels signataires de cette charte se sont engagés à promouvoir auprès de leurs adhérents (cafés et restaurants) la mise à disposition de ces dispositifs d'autocontrôle, ainsi que la sensibilisation de leurs personnels à l'utilisation de ces moyens d'autocontrôle et la promotion de l'autocontrôle auprès de la clientèle.

• Signature d'une charte avec l'Association des parents d'élèves de l'enseignement libre, par laquelle cette dernière s'engage à diffuser les messages de sécurité routière à ses adhérents, responsables d'associations.

■ Les chartes de sécurité routière pour la prévention du risque routier professionnel

Un certain nombre de chartes, destinées à promouvoir la prise en compte du risque routier en milieu professionnel, ont été signées (parfois renouvelées) au cours de l'année 2010 :

• Renouvellement le 25 février 2010 de la charte signée en 2006 entre la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), l'Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics (OPPBTP) et la Fédération française du bâtiment (FFB), dans laquelle la FFB s'engage à promouvoir la prévention du risque routier professionnel dans le management des déplacements, le management des véhicules en mission, le management des communications mobiles ainsi qu'en promouvant l'apprentissage anticipé de la conduite avec les apprentis.

• Signature d'une charte entre la DSCR, la CNAMTS et la Fédération des entreprises de propretés et de services associés (FEP) le 10 juin 2010 : dans laquelle la FEP s'engage à promouvoir la prévention du risque routier dans les trajets domicile/travail et dans le cadre de l'activité professionnelle auprès des entreprises de propreté et des CFA.

• Signature le 8 juillet 2010 d'une convention-cadre nationale de partenariat sur la conduite accompagnée des apprentis dans l'artisanat pour la prévention du risque routier professionnel entre la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés et la Délégation à la sécurité et à la circulation routières, d'une part, et l'Union professionnelle artisanale (UPA), la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB), la Confédération nationale de l'artisanat et des métiers de service et la Confédération générale de l'alimentation en détail, d'autre part.

• Renouvellement en octobre 2010 de la charte signée en 2003 entre la société Arval, la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés et la Délégation à la sécurité et à la circulation : Arval, société de location longue durée de véhicules d'entreprises s'engage à renforcer la prévention du risque routier professionnel auprès de ses salariés comme auprès de ses clients.

Les partenariats avec le milieu 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 de nombreuses années en plein développement et s'adresse à un public toujours croissant.

33 associations ont bénéficié au niveau national d'une subvention de la DSCR en 2010 (voir liste de ces bénéficiaires au chapitre 4-5).

LE CONTRÔLE-SANCTION AUTOMATISÉ

Le parc de radars, dont l'implantation a commencé en 2003, a contribué d'une manière décisive à la réduction de la vitesse moyenne sur les routes françaises et par suite à la baisse du nombre de victimes d'accidents de la route.

Conformément aux orientations du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), le Département du contrôle automatisé créé au sein de la DSCR a poursuivi en 2010 le déploiement des « radars vitesse » et des « radars feux-rouges » tout en complétant les dispositifs de contrôle sanction automatisé par l'homologation d'une nouvelle génération de radars vitesse dits « discriminants ». L'année 2010 a également vu la notification d'un nouveau marché relatif au déploiement de dispositifs permettant de contrôler les vitesses moyennes des usagers sur une section de plusieurs kilomètres.

Ainsi, 317 équipements pour le contrôle des franchissements de feux rouges ont été installés dans les villes en 2010 pour contribuer à la sécurisation des centres urbains. Cela porte le parc à 435 équipements de ce type installés fin 2010, l'objectif étant d'en installer 800 d'ici à fin 2012.

De plus, dans le cadre du plan de sécurisation des passages à niveau, 19 radars vitesse supplémentaires ont été installés en 2010 à l'approche de passages à niveau préoccupants, portant ce

nombre à 45. De plus, une expérimentation de dispositifs spécifiques de contrôle de franchissement de passages à niveaux s'est déroulée sur deux sites, pour préparer le lancement, en 2011, d'un marché de déploiement national.

Pour les radars vitesse, 163 dispositifs de contrôle supplémentaires – 162 équipements fixes et 1 mobile – ont été implantés en 2010.

• La répartition des 1 823 radars fixes par type de voie était fin 2010 la suivante : 15,9 % des radars fixes étaient installés sur les autoroutes, 27,9 % sur les routes nationales, 53,0 % sur les routes départementales, 2,2 % sur les voies communales et 0,5 % sur les boulevards périphériques.

• Le nombre de dispositifs de contrôle automatisé installés fin 2010 s'élève ainsi à 3 191, dont 1 823 radars fixes, 933 radars embarqués et 435 équipements de contrôle de franchissement de feux rouges, sans compter les 2 dispositifs passage à niveau qui sont pour l'instant en expérimentation.

Le Centre national de traitement (CNT) de Rennes a traité en 2010, 17,27 millions de messages d'infraction, ainsi que l'envoi de 9,05 millions d'avis de contravention (+5,2 % par rapport à 2009).

Les véhicules immatriculés à l'étranger représentent toujours une part importante des véhicules en infraction estimée à 24,4 %. Dans l'attente d'une décision au niveau européen, les accords de coopération bilatérale avec les pays voisins ont été mis en œuvre en 2010 avec la Suisse, l'Italie et le Luxembourg.

Le CNT a eu également pour tâche le traitement des très nombreux courriers qu'il reçoit, près de 3,5 millions en 2010, dont près de 2,4 millions portant sur la désignation d'un autre conducteur et environ 369 000 étant des lettres de contestation.

Par ailleurs, le centre d'appel a reçu plus de 1 258 000 appels en 2010 (– 6,4 % par rapport à 2009) dont environ 783 000 ont été traités par le CNT (– 9,7 % par rapport à 2009).

Ce bilan ne serait pas complet si on ne soulignait pas la mise en œuvre du procès-verbal électronique grâce auquel l'État modernise ses procédures en substituant au carnet à souche des moyens modernes comme les assistants personnels.

LA ROUTE

Le code de la route

En termes d'usage de la voirie urbaine, un déséquilibre demeure entre les différentes catégories d'usagers. Si on assiste, depuis quelques années déjà, à une réappropriation progressive de l'espace public urbain en faveur des modes doux de circulation, des progrès sont encore nécessaires. Les piétons et les cyclistes, usagers vulnérables, restent, en milieu urbain, fortement touchés par l'insécurité routière.

C'est pourquoi, sous la dénomination *« Code de la rue »*, le ministre des Transports a lancé dès 2006 une démarche originale de modernisation du Code de la route pour l'adapter aux nouvelles réalités de la vie urbaine. Les travaux menés dans ce cadre, en partenariat avec de nombreuses associations d'usagers (piétons, cyclistes, personnes handicapées…) avaient permis la publication du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008.

Ce texte a introduit le principe de prudence accrue à l'égard des usagers de la route les plus vulnérables. Il redéfinit la zone 30 et l'aire piétonne et crée un nouveau dispositif : la zone de rencontre. Dans cette dernière, les piétons peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie et sont prioritaires sur tous les véhicules (à l'exception du tramway) qui doivent circuler à 20 km/h maximum.

Un second décret (n° 2010-1390) en date du 12 novembre 2010 a été publié au *Journal officiel* le 16 novembre 2010. Il apporte des compléments importants et décline de manière concrète le principe de prudence.

Il traduit ce principe en élargissant le champ des obligations du conducteur lorsqu'un piéton traverse régulièrement une chaussée. Le Code de la route prévoit désormais que lorsqu'un piéton s'engage régulièrement ou manifeste de façon claire l'intention de s'engager régulièrement dans la traversée d'une chaussée – position du piéton, gestuelle, allure indiquant cette volonté – le conducteur doit lui céder le passage et, au besoin, s'arrêter.

Cette modification ne change en rien les devoirs du piéton et les règles qu'il doit respecter avant de traverser une chaussée (utiliser les passages piétons s'il en existe à moins de 50 mètres, tenir compte de la visibilité, de la distance et de la vitesse des véhicules avant de traverser, etc.). Les nouvelles dispositions vont dans le sens d'un renforcement de la sécurité des piétons en ce que ces derniers peuvent désormais faire valoir leur droit à l'abri sur la chaussée, sans s'exposer sur la chaussée.

Ce décret précise également les conditions de circulation des véhicules ou engins autorisés à franchir ou à circuler sur le trottoir (allure du pas, sans gêner les piétons) afin d'encadrer cette circulation et de protéger les piétons sur le trottoir.

Il modifie en outre les articles relatifs aux traversées des piétons pour mettre en cohérence ces articles avec la règle de priorité des piétons dans les aires piétonnes et les zones de rencontre.

Il permettra à l'autorité de police, par exemple le maire en agglomération, de mettre en place plus facilement des « tourne-à-droite » pour les vélos avec la possibilité de recourir à un panneau ou à des feux (mesure nécessitant un arrêté d'application).

Afin d'accompagner la mise en œuvre des nouvelles dispositions introduites par le décret, le CERTU a publié des fiches techniques à destination des aménageurs.

Enfin, le décret (n° 2010-1581) du 16 décembre 2010 qui concerne le stationnement a été publié le 18 décembre 2010. Il permet à l'autorité investie du pouvoir de police d'organiser sa politique de stationnement de manière plus optimale, notamment dans un espace urbain contraint (ex. : autorisation de stationner sur les aires de livraison la nuit), et ainsi de réduire les comportements de stationnement illégaux encore trop répandus dans les villes, et potentiellement accidentogènes pour les usagers vulnérables. À noter que la Ville de Paris a déjà étendu cette possibilité à une très grande partie des aires de livraisons de la ville.

Ce texte permet également au gestionnaire de voirie d'organiser du stationnement pour les vélos dans les aires piétonnes (circulation vélos autorisée à l'allure du pas et sans gêner les piétons).

Parallèlement à ces modifications du code de la route, la démarche du code de la rue a permis également de faire évoluer la réglementation sur la signalisation routière.

Conformément à la décision du comité de pilotage du 24 juin 2009, les travaux devant conduire à la modification des textes relatifs à la signalisation routière, engagée en 2008, se sont poursuivis. Ils se sont accompagnés de plusieurs expérimentations (actuellement en cours) autorisées par la DSCR dans le domaine de la signalisation routière :
– mise en place d'une ligne d'arrêt devant un passage piéton non géré par feux ;
– espaces mixtes piétons-vélos sur le modèle fait en Suisse : lorsque l'emprise est insuffisante pour créer des aménagements cyclables en site propre ou lorsque les conditions de circulation sur chaussée sont dangereuses pour les cyclistes ;
– sas cycliste sans bande cyclable amorce : cette expérimentation permettra de mesurer le comportement des différents types d'usagers et éventuellement l'accidentalité dans ces sas (à noter : le code de la route et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière permettent déjà la mise en place de sas cycliste aux feux).

Des réflexions et actions de concertation ont été poursuivies sur les règles de circulation des nouveaux usagers de la rue (patineurs, gyropodes…) : définition de ces engins de déplacement personnel et identification de leur place dans l'espace public de circulation.

Les passages à niveau

Afin d'accélérer la politique de traitement des passages à niveau engagée depuis dix ans, le Gouvernement avait lancé une campagne de diagnostic des 15 450 passages à niveau publics ouverts à la circulation automobile sur le réseau ferré national afin de définir les mesures de renforcement de la sécurité ou de suppression des passages à niveau le nécessitant (circulaire du 11 juillet 2008).

Pour mener à bien cette démarche, un appui méthodologique a été diffusé auprès des différents gestionnaires concernés : grille d'analyse plus mode opératoire (circulaire du 4 décembre 2008). Des expérimentations sur la signalisation se sont poursuivies en 2010 afin d'améliorer encore la sécurité des usagers.

Des actions de prévention ont été menées au niveau national et local. Ainsi, 15 opérations locales de sensibilisation ont été organisées par RFF et la DSCR le 22 juin 2010. À cette occasion, le secrétaire d'État aux transports a inauguré le premier radar de franchissement entre les communes du Plessis-Belleville et de Lagny-le-Sec, dans l'Oise. Ce nouveau type de radar a pour objectif de repérer les franchissements de passages à niveau en chicane, lorsque les barrières sont baissées. (*cf.* DAC pour plus de détails).

Les commissions consultatives départementales des usagers de la signalisation routière

L'ensemble de la signalisation routière doit être lisible et compréhensible par tous les usagers. Afin d'être mieux à l'écoute des usagers de la route, il avait été créé en novembre 2006, à titre

expérimental dans cinq départements, des commissions consultatives d'usagers sur la signalisation routière. Il s'agit d'une démarche innovante qui vise à associer les usagers de la route pour mieux repérer les défauts de la signalisation en place sur le terrain.

Au vu des résultats de l'expérimentation réalisée dans ces cinq départements, il a été décidé d'étendre cette initiative à l'ensemble du territoire national. En 2010, le déploiement des Commissions consultatives d'usagers pour la signalisation routière s'est poursuivi. Leur mise en place s'accompagne de la création d'un espace Internet dédié où les usagers peuvent formuler leurs remarques et leurs propositions.

La généralisation de ces commissions, instances de concertation et d'échange, entre les usagers de la route et les acteurs institutionnels, qui apportent une contribution importante à l'amélioration de la signalisation et à la sécurité routière demeure un objectif, confirmé en 2010.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

À la demande du Président de la République, le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) a lancé le 13 janvier 2009 le grand chantier de la réforme de l'apprentissage de la conduite et du permis de conduire.

Cette réforme a trois objectifs principaux : un permis moins long, moins cher et plus sûr, pour répondre à une problématique majeure de sécurisation de la conduite des jeunes. Ce grand chantier est déployé sur trois ans.

Pour un permis moins long, 55 inspecteurs supplémentaires ont été recrutés en 2009 et 2010 ; ils sont désormais opérationnels. Il a en outre été décidé de mettre en place 120 000 examens supplémentaires sur trois ans afin de réduire les délais d'attente entre les présentations. Cette mesure s'est traduite par l'organisation de 43 133 examens supplémentaires sur 2009, 43 476 en 2010, qui ont permis la réduction significative des délais d'attente (deux mois ou moins dans 80 % des départements). Cette mesure se poursuivra jusqu'à la fin de l'année 2011.

Pour un permis moins cher, il a été décidé de lever l'obstacle de la caution pour l'accès au « permis à un euro par jour ». À cet effet, une convention entre l'État (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable, des Transports et du Logement et ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi) et la Caisse des dépôts et consignations (CDC) a été signée le 30 novembre 2009 donnant mandat à la CDC (à travers le Fonds de cohésion sociale) de prendre en charge le cautionnement du prêt au bénéfice des jeunes concernés (80 000 prêts délivrés chaque année, une vingtaine de cautions publiques accordées depuis début 2011). L'objectif est de multiplier les aides pour bien parvenir à toucher tous les publics fragiles et les aider à réussir, grâce au permis de conduire, leur insertion sociale et professionnelle.

Ont ainsi été mis en place la bourse au permis financée par les collectivités territoriales (107 communes et 5 communautés de communes l'ont mise en place actuellement), l'opération

« 10 000 permis pour réussir » lancée par le ministère en charge de la jeunesse (58 porteurs de projets sélectionnés [associations, conseils généraux…] et 6 597 jeunes concernés à ce jour), les aides par Pôle emploi pour les bénéficiaires du RSA et les demandeurs d'emploi (30 758 bénéficiaires sur le second semestre 2010) et la conduite accompagnée en entreprise pour les apprentis (signature de chartes en 2009 avec la CAPEB, la FNTP, l'entreprise Colas et en 2010 avec l'UPA).

Pour un permis plus sûr, l'élaboration de nouveaux dispositifs d'apprentissage et d'évaluation (nouvelles modalités de conduite accompagnée, banque de questions rénovée pour l'épreuve de code, bilan de compétences pour l'évaluation des candidats lors de l'épreuve de conduite de catégorie B) a été engagée en 2009. Basée désormais sur un bilan de compétence et non plus sur un relevé d'erreurs, avec introduction de l'évaluation de la courtoisie au volant, les capacités à l'écoconduite et à la conduite autonome, le déploiement de cette mesure sur tout le territoire national s'est effectué entre le 6 mars et le 6 mai 2010, après une période de formation lourde des 28 000 enseignants de la conduite et des 1 300 IPCSR. La formation va se poursuivre jusqu'en 2012. Le taux de réussite a augmenté de près de deux points en 2 ans pour dépasser pour la première fois en 2010 en moyenne annuelle les 58 % (58,22 %).

L'État a poursuivi en 2010 son engagement à améliorer les conditions d'accueil des candidats et des inspecteurs au sein des centres d'examen (notamment des permis de conduire moto et du groupe lourd) en consacrant près de 6 millions d'euros en crédits de paiement à la rénovation des centres existants et à la construction de centres neufs. La DSCR a ainsi fait le choix en 2010 de privilégier la poursuite de projets de centres d'examen importants comme Gennevilliers, Poilley, Amiens, Troyes, Saint-Dizier et Châteauroux dont certains se poursuivront en 2011.

Dans le même temps, la DSCR a engagé avec les services déconcentrés régionaux et départementaux une réflexion stratégique visant à bâtir un programme pluriannuel de construction et de rénovation des centres d'examen sur l'ensemble du territoire.

LE VÉHICULE

La réglementation technique des véhicules est élaborée essentiellement aux niveaux communautaire et international.

La Communauté européenne 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 l'un des États membres et peuvent ensuite être mis en circulation, sans contrôle supplémentaire, dans tous les autres États membres. La réception CE mise en œuvre initialement pour les seules voitures particulières a été étendue, depuis le 30 avril 2009, aux autres catégories de véhicules que sont les camionnettes, les poids lourds et les véhicules de transports en commun de personnes, en application de la directive 2007/46/CE.

Dans ce contexte, les activités correspondantes pour l'année 2010 au niveau français s'évaluent à :
- 5 552 réceptions CE et réceptions par type de portée nationale ;
- 47 274 réceptions individuelles de véhicules ;
- 20,4 millions de contrôles techniques de véhicules légers ;
- 1,1 million de contrôles techniques de véhicules industriels ;
- 3 millions d'immatriculations de véhicules neufs ;
- 7 millions d'immatriculations de véhicules d'occasion.

La réglementation technique

Les principaux textes réglementaires parus en 2010 sont les suivants :

1° – Réglementation internationale de Genève

72 amendements techniques ou compléments ont été adoptés modifiant principalement les règlements applicables en matière de sécurité : l'éclairage et la signalisation (règlements nos 3, 4, 6, 7, 19, 23, 27, 37, 38, 48, 50, 53, 65, 77, 91, 119, 123), la compatibilité électromagnétique (règlement no 10), les vitrages (règlement no 43), le champ de vision (règlements nos 46 et 125), les serrures et fixation des portes (règlement no 11), le freinage (règlements nos 13, 13H, 78 et 90), la protection des occupants d'une cabine de véhicule utilitaire (règlement no 29), les dispositifs limiteurs de vitesse (règlement no 89), les roues des voitures particulières (règlement no 124), l'emplacement et les moyens d'identification des commandes manuelles, des témoins et des indicateurs (règlement no 121), les ceintures de sécurité et leurs ancrages (règlement no 16), les sièges pour enfants (règlement no 44), les pneumatiques (règlements nos 64, 108 et 117), la protection en cas de chocs (règlements nos 12, 94 et 95), les systèmes d'alarme (règlements nos 97 et 116), les véhicules de transport de matières dangereuses (règlement no 105), les sièges (règlement no 80), les systèmes d'attelage (règlement no 55) et les véhicules M2 et M3 (règlement no 107).

2° – Directives et règlements de l'Union européenne

15 règlements et directives (dont 1 recommandation et 1 décision) ont été adoptés en 2010 portant principalement sur la sécurité des véhicules à hydrogène (règlement no 406/2010/UE), la réception des véhicules (règlement no 371/2010), la sécurité générale des véhicules à moteur (règlements nos 672/2010/UE, 1003/2010/UE, 1005/2010/UE, 1008/2010/UE, 1009/2010/UE), les systèmes anti-projections (directive 2010/19/UE), le contrôle technique des véhicules (directive 2010/48/UE, recommandation 2010/378/UE), la sécurité des tracteurs agricoles et forestiers (directives 2009/144/UE, 2010/22/UE, 2010/52/UE, 2010/62/UE), les véhicules hors d'usage (décision 2010/115/UE).

Le contrôle technique

■ Véhicules légers

Le contrôle technique des véhicules légers a concerné en 2010 :
- les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2010 ;

– les véhicules particuliers ainsi que les véhicules utilitaires légers contrôlés en 2008 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2010 ;
– les véhicules particuliers ou véhicules utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

Les visites techniques portent depuis le 1er janvier 2008 sur le contrôle de 398 altérations élémentaires (dont 165 altérations soumises à l'obligation de contre-visite) regroupées en 116 points principaux constituant 10 fonctions principales du véhicule : identification, freinage, direction, visibilité, éclairage/signalisation, liaisons au sol, structure de la carrosserie, équipements de sécurité, organes mécaniques, pollution/niveau sonore.

En 2010, 20,46 millions de contrôles, dont 17,39 millions de visites techniques périodiques et 3,07 millions de contre-visites ont été réalisées dans les 5 605 installations de contrôle agréées (5 434 centres de contrôle et 171 installations auxiliaires). Les 17,39 millions de visites techniques périodiques réalisées se répartissent en 15,12 millions pour les véhicules particuliers et 2,27 millions pour les véhicules utilitaires légers. Ces résultats traduisent une diminution de 1,2 % du nombre de contrôles par rapport à 2009.

En 2010, le pourcentage de véhicules particuliers ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est en diminution par rapport à 2009. Il s'établit à 14,3 % en 2010 alors qu'il était de 16,2 % en 2009.

En ce qui concerne les altérations soumises à l'obligation de contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les véhicules particuliers est en diminution par rapport à 2009. Il s'établit en 2010 à 20,65 % alors qu'il était de 21,10 % en 2009.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate également une diminution du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2009. Il est de 24,56 % en 2010 contre 25,58 % en 2009. En 2010, environ 1 138 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,61 %.

■ Véhicules Lourds

Le contrôle technique des véhicules lourds (poids lourds, véhicules de transports en commun et véhicules spécifiques) a été réalisé en 2010 dans 430 installations de contrôle dont 327 centres de contrôle et 103 installations auxiliaires. Ces chiffres traduisent un accroissement du nombre d'installations de contrôle agréées de 13,16 % en 2010.

En 2010, les visites techniques ont été réalisées conformément à la nomenclature de points de contrôle du 1er janvier 2010 permettant de procéder à une description de l'état du véhicule à partir de 1 473 altérations élémentaires (défauts + commentaires) dont 646 sont soumises à l'obligation de contre-visite :
– sans interdiction de circulation pour 445 d'entre elles ;
– assorties d'une interdiction de circulation pour 201 d'entre elles.

En 2010, 1 175 229 contrôles techniques ont été effectués dont 1 071 404 visites techniques périodiques et 103 825 contre-visites. Ces volumes représentent une diminution de 1,55 % du

nombre de contrôles techniques par rapport à 2009 (1 193 746 contrôles réalisés l'an passé, avec 1 078 663 visites techniques périodiques et 115 083 contre-visites).

Le taux de prescription de contre-visites constaté en 2010 est en baisse par rapport à l'an passé. Il s'établit en 2010 à 11,49 % alors qu'il était de 12,48 % en 2009.

En 2010, 8,42 % des véhicules lourds (9,28 % en 2009) ont fait l'objet d'une prescription de contre-visite sans interdiction de circuler et 3,07 % (3,20 % en 2009) des véhicules contrôlés se sont vus prescrire une contre-visite assortie d'une interdiction de circuler.

■ 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. Il vise à donner aux médias et aux consommateurs des informations sur la sécurité des modèles les plus vendus.

Le ministère en charge des Transports (Délégation à la sécurité et à la circulation routières) adhère au consortium depuis le 1er janvier 2000. Il contribue activement à l'exécution des essais et participe au comité technique. Les résultats EuroNCAP publiés depuis huit ans ont mis en évidence une amélioration considérable de la protection offerte, en cas de choc, pour les occupants des modèles les plus récents. Ces dernières années, la quasi-totalité des nouveaux modèles ont obtenu un classement de cinq étoiles au lieu de la référence trois étoiles utilisée en 2000.

Textes réglementaires préparés par la DSCR et parus en 2010

■ Décrets

• Décret CE n° 2010-163 du 22 février 2010 relatif à la libre prestation de services et à la reconnaissance des qualifications professionnelles des contrôleurs techniques et des experts en automobile (*JO* du 23 février 2010) (DEVS0922971D).

Le décret comporte 11 articles et permet la transposition effective de la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles des professions de contrôleur technique et d'expert en automobile.

Il répond à un double objet :
– la directive 2005/36/CE a créé un régime particulier pour la libre prestation de services (LPS), commun à toutes les professions réglementées. Ce régime a été introduit dans la partie législative du code de la route par l'ordonnance n° 2008-507 du 30 mai 2008. Le projet de décret précise les conditions d'application des dispositions nouvelles relatives à ce régime de LPS pour les deux professions concernées de contrôleur technique et expert en automobile ;
– de même, les articles réglementaires du code de la route concernant les procédures à suivre et les pièces à fournir conditionnant l'accès à titre permanent par des ressortissants d'un État membre aux deux professions de contrôleur technique et d'expert en automobile ont été mis en conformité avec le titre II de la directive 2005/36/CE relatif à la liberté d'établissement.

• Décret CE n° 2010-272 du 15 mars 2010 modifiant le décret du 29 décembre 2009 relatif à l'enseignement de la conduite et à l'animation de stages de sensibilisation à la sécurité routière (*JO* du 17 mars 2010) (DEVS1000104D)

Le décret vise à reporter de six mois, conformément à la demande du ministère de l'intérieur, la date d'application d'une disposition du décret n° 2009-1678 du 29 décembre 2009.

• Décret simple n° 2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation (*JO* du 2 juin 2010) (DEVS0928601D)

Ce décret a pour objet de finaliser la rectification de la liste des routes à grande circulation (RGC) sur tout l'ensemble du territoire.

• Décret n° 2010-1390 du 12 novembre 2010 portant diverses mesures de sécurité routière (*JO* du 16 novembre 2010) (DEVS1010192D)

Ce texte instaure des mesures issues de la démarche « code de la rue » (circulation des piétons en agglomération, circulation sur le trottoir et circulation des cycles), des mesures relatives à la circulation interurbaine (pouvoir de police sur les routes à grande circulation) et des mesures relatives à la sécurité de l'usage des véhicules deux-roues motorisés (usage de la motocyclette légère et du tricycle à moteur, lutte contre le débridage du cyclomoteur).

• Décret n° 2010-1581 du 16 décembre 2010 portant modification de certaines dispositions relatives au stationnement (*JO* du 18 décembre 2010) (DEVS1012581D)

Le décret permet tout d'abord à l'autorité investie du pouvoir de police d'autoriser l'arrêt ou le stationnement des véhicules à certains horaires (par exemple, la nuit) sur les emplacements qui sont habituellement réservés aux livraisons, au stationnement des véhicules de transport en commun, des taxis et des véhicules de service public.

Il permet en outre à l'autorité investie du pouvoir de police de créer des emplacements d'arrêt et de stationnement dans les passages souterrains et sous les passages supérieurs, lorsque le contexte local et les conditions de sécurité le rendent possible (par exemple, sous les voies d'un métro aérien).

Il permet enfin d'assouplir l'interdiction de stationnement dans les aires piétonnes en y autorisant le stationnement des cycles sur les emplacements qui seront aménagés à cet effet. En effet, dans les aires piétonnes, la circulation des cyclistes est autorisée à condition qu'elle s'effectue à l'allure du pas et sans gêner les piétons. Ainsi des parcs de stationnement pour les vélos pourront être installés dans ces aires.

■ Arrêtés

23 février 2010	relatif à la composition du CCER
19 février 2010	relatif aux conditions d'exercice de la profession d'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière
3 mars 2010	fixant les dates de l'examen du BEPECASER de la session de 2011

2 mars 2010	d'agrément du séparateur modulaire de voies DB 65 S
3 mai 2010	fixant les conditions de fonctionnement du CSER
31 mai 2010	relatif aux élections pour la désignation des représentants de la profession d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière au CSER
31 mai 2010	relatif à la conduite des camping-cars sous couvert d'un permis de conduire de la catégorie B délivré avant le 20 janvier 1975
2 juin 2010	relatif au renforcement de la politique locale et nationale de sécurité routière en 2010
18 juin 2010	instruction relative à l'organisation de l'examen du BAFM de la session 2010
22 juillet 2010	relatif à la mise en œuvre de la caution publique pour les prêts délivrés dans le cadre du dispositif du « permis à un euro par jour »
30 juillet 2010	relatif à l'actualisation de la liste des écoles de conduite partenaires de l'opération « permis à un euro par jour »
30 juillet 2010	relatif à la formation des accompagnateurs en apprentissage libre
30 juillet 2010	relatif à l'attestation de sécurité routière (ASR)
27 août 2010	modifiant l'arrêté du 29 septembre 2009 fixant la liste des coordinateurs pédagogiques du BEPECASER
30 août 2010	portant désignation des membres du jury de l'examen du BAFM de la session 2010.
23 février 2010	relatif aux conditions dans lesquelles il peut être décidé de soumettre à un entretien professionnel les prestataires désignés au II de l'article L. 326-4 du code de la route
19 février 2010	relatif aux modalités de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B et de la sous-catégorie B1
22 février 2010	relatif au calendrier de déploiement de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B du permis de conduire de la catégorie B et de la sous-catégorie B1
3 mars 2010	abrogeant l'article 33 de l'arrêté du 19 février 2010 relatif aux modalités de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B et de la sous-catégorie B1
2 mars 2010	relatif à l'agrément de l'INSERR pour la formation initiale des inspecteurs stagiaires du permis de conduire et de la sécurité routière
3 mai 2010	relatif aux conditions d'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière

31 mai 2010	relatif au calendrier des élections des représentants de la profession de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière au CSER
31 mai 2010	relatif aux élections pour la désignation des représentants de la profession de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière au CSER
1er juin 2010	modifiant l'arrêté du 20 janvier 1987 relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention urgente et des véhicules à progression lente
2 juin 2010	modifiant l'arrêté du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules
18 juin 2010	relatif à l'apprentissage de la conduite des véhicules à moteur à titre non onéreux
22 juillet 2010	modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes et concernant la signalisation des zones où la vitesse est contrôlée par un ou plusieurs dispositifs de contrôle automatisés
30 juillet 2010	modifiant l'arrêté du 18 décembre 2002 fixant les conditions de réactualisation des connaissances des exploitants des établissements de la conduite, à titre onéreux, des véhicules à moteur et de la sécurité routière.
30 juillet 2010	modifiant l'arrêté du 8 janvier 2001 modifié relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière
30 juillet 2010	modifiant l'arrêté du 8 janvier 2001 fixant les conditions d'agrément de la formation à la capacité de gestion pour exploiter, à titre onéreux, un établissement d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière
27 août 2010	portant délégation de signature à la délégation à la sécurité et à la circulation routières
30 août 2010	modifiant l'arrêté du 8 janvier 2001 fixant les conditions d'agrément de la formation à la capacité de gestion pour exploiter, à titre onéreux, un établissement d'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière
31 août 2010	modifiant l'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
30 septembre 2010	relatif à la conduite encadrée
24 novembre 2010	modifiant l'arrêté du 15 juillet 2004 relatif à l'homologation des équipements de constatation automatisée de franchissement des feux rouges de signalisation routière

17 décembre 2010	relatif aux conditions requises pour la conduite des motocyclettes légères et des véhicules de la catégorie L5e par les titulaires de la catégorie B du permis de conduire
20 décembre 2010	portant interdiction de certaines routes aux concentrations et manifestations sportives
20 décembre 2010	portant interdiction des routes à grande circulation aux concentrations et manifestations sportives à certaines périodes de l'année 2011
20 décembre 2010	relatif à l'attestation annuelle d'entretien des véhicules motorisés à deux ou trois roues, utilisés pour le transport à titre onéreux de personnes

Contexte européen et environnement international

Aujourd'hui, aucun pays ne peut prétendre lutter seul contre l'insécurité routière, sans tenir compte des expériences des autres et de leurs bonnes pratiques. Il faut élargir l'action au contexte européen et à l'environnement international.
La France y attache une importance d'autant plus grande que sa position géographique et son histoire en font un pays de transit très important, ainsi que la première destination touristique dans le monde chaque année. Il en résulte l'utilisation et le partage de l'espace routier national par un très grand nombre de conducteurs, ce qui nécessite qu'au plan mondial et surtout européen, des règles de conduite et de comportement sinon communes, du moins les plus proches possibles, soient adoptées.
Pour ce faire, les mesures mises en œuvre en matière de sécurité routière par les gouvernements des différents pays, en particulier par ceux des États membres de l'Union européenne devraient être prises de manière de plus en plus concertée. L'échange des bonnes pratiques qui ont engendré des résultats remarqués en termes de réduction du nombre de victimes (tués et blessés) de la route dans certains pays constitue un moyen efficace de lutte contre l'insécurité routière pour d'autres pays qui cherchent à s'en inspirer.
La mise en œuvre du système de contrôle-sanction automatisé dans notre pays depuis quelques années en est un exemple, puisque de nombreuses délégations étrangères sont reçues à la Délégation à la sécurité et à la circulation routières chaque année et en particulier au cours de l'année 2010, afin de dupliquer le modèle français avec les ajustements nécessaires au niveau national.
Ce chapitre présente l'action internationale de la France ainsi qu'un bilan de l'insécurité routière des pays de l'Union européenne pour l'année 2010, à travers certains indicateurs extraits de la base de données européenne dite « CARE », pour « Community database on Accidents on Roads in Europe ».

L'ACTION AU NIVEAU INTERNATIONAL

L'Organisation des Nations unies, l'Organisation mondiale de la santé, mais aussi tous les gouvernements, les organisations non gouvernementales et le secteur privé avaient pris conscience en 2009 qu'il convenait d'endiguer l'augmentation très inquiétante du nombre de morts et de blessés sur les routes dans le monde.

L'insécurité routière est aujourd'hui la 1re cause de décès des 15-29 ans dans le monde et la 9e toutes tranches d'âge confondues. Si rien ne change, elle deviendra la 5e cause de mortalité dans le monde en 2030, derrière les cardiopathies, les maladies cardiovasculaires, les broncho-pneumopathies et les infections des voies respiratoires.

Sommaire

Les accidents de la route tuent chaque année près de 1,3 million de personnes et font jusqu'à 50 millions de blessés dans le monde. Près de la moitié des victimes sont des usagers vulnérables : enfants, personnes âgées, piétons, cyclistes et motocyclistes. Plus de 90 % des décès par accident de la route surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, où l'on ne compte toutefois que 48 % des véhicules au niveau mondial.

À l'occasion de la conférence ministérielle mondiale organisée en novembre 2009 à Moscou par les autorités de la Fédération de Russie, en vue de mettre un coup d'arrêt à cette tendance inquiétante, la France avait fait partie des pays qui se sont engagés pour faire de la décennie 2011-2020, la décennie mondiale d'action pour la sécurité routière.

Le rôle de la France dans ce processus politique

La France a été très sollicitée, notamment en raison des bons résultats qu'elle a connus ces dernières années dans le domaine de la sécurité routière ; la politique française qui combine prévention, éducation, communication et contrôle-sanction fait toujours l'objet d'un grand intérêt de la part des partenaires des autres pays. De même, le caractère interministériel affirmé de la politique française de sécurité routière suscite une grande attention. Les échanges de bonnes pratiques et d'expériences sont une nécessité et la volonté d'agir ensemble pour éradiquer ce fléau une obligation incontournable. En cette période de crise mondiale, c'est bien de la mutualisation des connaissances et des efforts que l'on peut espérer des progrès durables dans ce domaine.

En 2010, le soutien de la France à cette action de niveau mondial s'est manifesté sous forme de deux actions concrètes :
– en participant aux efforts visant à faire de la déclaration de Moscou, une résolution de l'Assemblée générale des Nations unies. Cette résolution, qui a été adoptée le 2 mars 2010, a déclaré la décennie à venir (2011-2020), décennie mondiale d'action pour la sécurité routière ;
– en s'impliquant dans les réflexions et les travaux pour définir les actions concrètes à mettre en œuvre pour que les dix ans à venir voient une amélioration sensible de la sécurité de tous sur la route, à l'échelle de la planète, mais aussi dans chaque pays.

Des actions coordonnées entre les pays sont aussi à prévoir à moyen terme et long terme, en soutien d'actions nationales et locales. Il convient d'envisager la question du financement des actions de sécurité routière au niveau mondial, mais il faut surtout une coordination au plan international autour des cinq piliers suivants :
– Le management de la sécurité routière ;
– L'amélioration des infrastructures routières ;
– La sécurité des véhicules ;
– Le comportement du conducteur (éducation, prévention, campagnes de sensibilisation) ;
– L'intervention des secours et les soins postaccident.

Tous ces éléments sont à prendre en considération, selon un calendrier à coordonner au niveau mondial, le rôle des « Amis de la déclaration de Moscou » étant aussi de se mettre d'accord sur le type d'actions à mener à court, moyen et long terme, tout comme sur le calendrier à tenir et dont il faudra assurer la tenue.

En matière de management de la sécurité routière, il sera utile de partager nos expériences avec les pays émergents : nécessité d'un engagement au plus haut niveau politique, définir une stratégie, des objectifs et prévoir les financements.

Sur les infrastructures routières, indépendamment de la question de financement très importante des routes dans les pays émergents, il conviendra de faciliter le transfert de nos connaissances et nos savoir-faire en ce domaine par des missions de coopération et de formation, pour que la sécurité routière soit mieux prise en compte dès la conception d'une nouvelle route, notamment en tenant compte des spécificités selon les usagers.

L'amélioration de la sécurité des véhicules passe par l'harmonisation des normes techniques au niveau mondial (EuroNCAP), par exemple en faisant en sorte, dans un premier temps, que tous les véhicules soient équipés de ceintures de sécurité et qu'elles soient utilisées (pour le deux-roues – port du casque), dans un deuxième temps, que les véhicules soient plus sûrs, que la recherche soit développée, en particulier dans le domaine de la sécurité des usagers vulnérables, surtout des utilisateurs de deux-roues motorisés, très utilisés dans les pays en développement.

En ce qui concerne le comportement des usagers, l'expérience accumulée dans les pays à haut revenu doit bénéficier aux pays émergents dans le domaine de l'éducation routière des enfants, de la formation des conducteurs, de l'élaboration des règles de circulation, de la mise en place d'un système de contrôle routier et de sanction des conducteurs, etc.

En terme de calendrier, si 2010 a été l'année de l'adoption de la résolution de l'ONU et du plan d'action qui la porte, certains événements sont programmés dans la décennie à venir, afin de soutenir les efforts déployés :

- 2011, année du lancement de la décennie d'action pour la sécurité routière, le 11 mai ;
- 2012, année du 2e rapport mondial sur la situation de la sécurité routière dans le monde par l'OMS et de l'organisation de la 2e semaine mondiale de la sécurité routière ;
- 2013, année d'un rapport d'étape de l'ONU sur l'amélioration de la sécurité routière dans le monde ;
- 2014, année du 3e rapport de la situation de la sécurité routière dans le monde par l'OMS ;
- 2015, à mi-parcours, organisation d'une 2e Conférence mondiale ;
- 2018, organisation de la 3e semaine mondiale de la sécurité routière ;
- 2020, 3e Conférence mondiale sur la sécurité routière.

La France a toutefois souhaité faire écho à l'élan mondial qui s'est fait jour en 2010. C'est ainsi que, dans le prolongement de la coopération permanente en matière de sécurité routière entre la DSCR et le ministère des Transports québécois, ces deux administrations ont souhaité donner une résonance toute particulière à cette décennie mondiale pour la sécurité routière, en organisant conjointement les « Journées francophones de la sécurité routière » à Lyon, les 22 et 23 novembre 2010.

Ces journées ont été riches d'informations et d'échanges. Il s'est agi dans un premier temps d'échanger sur les plans d'action à mettre en œuvre, pour ensuite concrètement considérer les besoins et des exemples de pistes à suivre en expertises et recherche pour ancrer dans le quotidien et la durée les changements nécessaires aux améliorations de la sécurité routière.

Près de 200 participants venus de plusieurs pays francophones ont pu se rencontrer, mais aussi intervenir pour exposer la situation de la sécurité routière dans leur pays et leurs attentes en

la matière. Étaient aussi représentées l'ONU, l'OMS, l'Union européenne, par la présidence belge de l'Union européenne de ce deuxième semestre 2010 et la Commission européenne, ainsi que la Fédération internationale de l'automobile (FIA) en la personne de son président, Jean Todt.

La place de notre pays dans les instances internationales

Indépendamment des grands rendez-vous de sécurité routière, la Délégation à la sécurité et à la circulation routières représente régulièrement notre pays dans les instances « onusiennes », notamment à Genève, au sein de la Division des Transports de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU. Cette représentation existe dans deux groupes de travail, certes distincts, mais qui s'efforcent de travailler en bonne cohérence. À savoir :

Le Groupe de travail sur la sécurité routière ou WP 1 (WP = Working Party), aussi appelé « Forum pour la sécurité routière » dont la principale tâche consiste à actualiser régulièrement, en tant que de besoin, les deux conventions internationales de Vienne du 8 novembre 1968, à savoir :

– celle sur la circulation routière internationale qui vise à rapprocher le plus possible les réglementations du code de la route des différents pays ;

– celle sur la signalisation routière internationale, tant il est important, sinon d'harmoniser parfaitement la dite signalisation pour une meilleure compréhension et lisibilité de la route par les conducteurs, du moins d'en réduire le plus possible les différences.

Créé en 1950, le WP 1 est composé de plus de cinquante pays, regroupant tous les pays de l'Europe géographique auxquels il convient d'ajouter les États-Unis, le Canada et Israël. La Commission européenne y est invitée en tant qu'organisation gouvernementale observatrice.

En 2010, ce groupe s'est plus particulièrement intéressé à la question de la cohérence qui doit prévaloir entre l'introduction de nouvelles technologies dans les véhicules en vue d'améliorer la sécurité routière, telles que l'ABS, l'ESP ou l'avertisseur de sortie de voie (la liste n'est pas exhaustive), et le principe, énoncé dans la Convention de Vienne sur la circulation routière, selon lequel le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule en toutes circonstances.

Ce travail d'adaptation de la Convention de Vienne au progrès technique nécessite une rédaction soigneusement élaborée, faisant la place aux systèmes électroniques aidant le conducteur dans sa tâche de conduite et favorisant sa sécurité et celle des autres usagers, mais pas au détriment du rôle rappelé ci-dessus qu'il doit jouer dans la maîtrise de son véhicule. En liaison avec le WP 29 *(cf.* ci-dessous), une solution devrait pouvoir être adoptée dans les prochains mois.

Le Groupe de travail sur l'harmonisation de la réglementation technique des véhicules ou WP 29, aussi appelé « Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules ». Il traite de toutes les questions relatives à la réception et à l'homologation des véhicules : de leur sécurité en général, des questions de pollution et d'énergie, de roulement et de freinage, d'éclairage et de signalisation lumineuse, du bruit et de la sécurité passive.

La Direction générale de l'énergie et du climat du MEDDTL est largement partie prenante dans le travail de ce groupe qui définit au niveau de la planète les conditions dans lesquelles un véhicule peut être mis en circulation, tant au niveau de sa sécurité que de ses caractéristiques ayant un impact environnemental. Néanmoins, la DSCR reste partie prenante sur les aspects de sécurité des véhicules, qui constituent un des piliers de l'action en termes d'amélioration de la sécurité routière.

La Commission européenne, en tant qu'organisation gouvernementale ayant l'initiative législative au sein de l'Union européenne en la matière, y intervient de manière tout à fait officielle.

À l'inverse du WP 1 qui se réunit deux fois par an, les réunions du WP 29 sont plus nombreuses et il voit l'adoption chaque année de plusieurs dizaines de règlements liés aux caractéristiques techniques des véhicules. Ce sont bien sûr ceux qui ont un impact en termes de sécurité routière qui intéressent de manière privilégiée la DSCR.

L'ACTION AU NIVEAU EUROPÉEN

La politique des transports de l'Union européenne comporte un volet « sécurité » important et, en matière de sécurité des transports routiers, la Commission européenne avait lancé en 2003 un programme d'action pour la sécurité routière visant à diviser par deux le nombre de morts sur les routes de l'Union européenne à l'horizon 2010.

Même si la Commission admet elle-même que l'objectif n'a pas été atteint, la réduction du nombre de tués sur les routes de l'Union européenne entre 2001 et 2010 a tout de même atteint – 44 % ; sur la même période, la France a connu une baisse de – 51 %. Les chiffres mentionnés par la Commission proviennent presque tous de données définitives, même si quelques-uns d'entre eux sont encore des chiffres provisoires. Il semblerait que la Commission ait estimé le différentiel suffisamment négligeable pour pouvoir néanmoins les publier.

La Commission constate en outre que l'affichage d'une telle ambition (diviser par 2 le nombre de tués) a toutefois permis d'enregistrer des progrès considérables dans certains États, devenus membres de l'Union européenne ces récentes années, et dans lesquels des politiques de sécurité routière déterminées ont été de ce fait engagées.

En tout, entre 2001 et 2010, la Commission évalue à près de 100 000 le nombre de vies préservées dans l'Union européenne. À noter que la France a contribué à ce résultat à hauteur de 27 %, soit près de 27 000 vies sauvées.

Au vu des résultats encourageants au niveau européen, mais encore insuffisants, la Commission européenne a adopté le 20 juillet 2010 une nouvelle stratégie européenne en matière de sécurité routière pour la décennie à venir, à savoir 2011-2020.

L'implication de la France dans ce processus

La France avait soutenu et inspiré la Commission européenne dans son initiative de définir une politique européenne de sécurité routière pour la décennie à venir. La délégation à la sécuritéet à la circulation routières avait participé activement aux différents ateliers de travail organisés par la Commission sur des thèmes spécifiques liés à la sécurité routière, comme l'éducation routière et la formation des conducteurs, la sécurité des deux-roues motorisés, l'amélioration de la gestion de la sécurité des infrastructures routières et la communication en matière de sécurité routière.

Travailler ensemble entre tous les États membres de l'Union européenne pour bâtir cet espace routier commun de sécurité est une priorité, mais ce travail ne sera fructueux et efficace que s'il respecte les usages et les cultures des différents pays qui composent l'Union.

Le triptyque fondateur, à savoir comportement – véhicule – infrastructure, doit rester la référence et ces piliers doivent être constamment interactifs. En matière de comportement, il faut une politique

équilibrée entre prévention, formation et contrôle-sanction ; la loi est faite pour protéger et elle est la même pour tous quel que soit notamment l'État membre d'origine du conducteur : c'est dans cette perspective que la France a soutenu la présidence belge de l'Union européenne, au 2e semestre 2010, dans sa relance des discussions sur la proposition de directive de la Commission sur les poursuites transfrontières des infractions routières. C'est en effet la France qui avait porté initialement cette proposition lors de sa présidence de l'Union européenne au 2e semestre 2008.

Cette proposition de directive a fait l'objet d'un accord politique au Conseil des ministres des transports du 2 décembre 2010, laissant augurer d'une adoption par le Parlement européen en 2011, sous présidence hongroise.

En attendant l'adoption d'un tel texte au niveau européen, la DSCR s'efforce de conclure des accords bilatéraux entre la France et ses principaux voisins, de manière à mettre fin à l'impunité dont jouissent encore trop de conducteurs de véhicules immatriculés à l'étranger et dont les infractions commises sont constatées par l'intermédiaire du système du contrôle-sanction automatisé (au moins un quart des contrevenants en 2010 n'a pu être poursuivi pour cette raison et jusqu'à la moitié en période estivale).

Le travail de ratification d'accords bilatéraux d'ores et déjà signés (avec l'Allemagne et la Belgique), d'extension d'accords de coopération policière et douanière (avec le Luxembourg et la Suisse) et les négociations engagées pour signer de nouveaux accords bilatéraux (avec les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne) vont dans le sens de la création de cet espace commun de sécurité routière.

Le processus de ratification parlementaire des accords franco-allemand et franco-belge a été accéléré en 2010, de telle sorte que leur mise en œuvre peut être envisagée en 2011.

La coopération renforcée sur le thème de la sécurité routière entre les États membres devrait nous permettre d'affronter les changements à venir dans nos sociétés en étant plus forts. Pour ce faire, il convient d'élargir nos connaissances statistiques, de créer des sources et des remontées d'informations communes, de lancer des études et des recherches en matière de sécurité routière avec des cahiers des charges établis ensemble et en mutualisant les fonds y afférents, d'autant plus que l'Union européenne, comme le reste du monde, connaît une période de crise économique majeure.

Cela étant, par l'exigence qu'elle contient de trouver des solutions innovantes, la crise peut aussi constituer une extraordinaire occasion de développement d'opportunités, de foisonnement d'idées nouvelles pour répondre aux défis et aux complications à venir : plus de véhicules électriques, plus de véhicules plus légers devant cohabiter avec des gros véhicules, etc. Quelle place faut-il donner aux skate-boards, aux patinettes, aux Segways, etc. ? Quelle place réserver aux deux-roues motorisés de tous types et comment améliorer leur sécurité ? Ces questions sont quelques-unes des questions qui nourriront les discussions à venir au niveau européen et pour lesquelles il convient d'apporter des solutions concertées entre les pays et les institutions européennes.

La présence française dans les instances européennes

Indépendamment de la participation active à de telles conférences qui seraient organisées à un rythme annuel, la DSCR assure la représentation de notre pays dans de nombreux groupes et/ou comités qui contiennent des aspects en général plus spécifiques et/ou plus techniques de la politique de sécurité routière :

Le Groupe à haut niveau de la sécurité routière : notre pays y est représenté par le délégué interministériel à la sécurité routière. Cette instance, qui n'a connu qu'une seule réunion en 2010, à Madrid sous la présidence espagnole de l'Union européenne, est le lieu d'échanges privilégiés entre les responsables de la politique de sécurité routière de chaque État membre et l'occasion d'apprendre des uns et des autres quel est l'état d'avancement et les bénéfices retirés des mesures mises en œuvre ; c'est surtout une opportunité de partager les réflexions sur les mesures envisagées dans un avenir proche dans les différents États membres pour lutter contre tel ou tel facteur particulier d'insécurité routière.

La réunion de Madrid a été essentiellement axée sur la création d'un espace routier européen commun de sécurité auquel les États membres doivent s'efforcer de contribuer.

Des Comités plus techniques :

Le Comité pour le permis de conduire, créé par la directive 91/439/CEE du 29 juillet 1991 et relative au permis de conduire, dans lequel la DSCR est représentée et qui s'est réuni deux fois en 2010. C'est au cours d'une de ces réunions qu'a été votée positivement par les États membres une directive de la Commission relative au modèle européen de permis de conduire, incluant toutes les catégories de permis définies par la directive de base n° 2006/126/CE.

D'une manière plus générale, ce comité a compétence pour traiter de toute question relative au permis de conduire, d'autant plus que tous les États membres sont engagés dans un travail très important de transposition de la directive susvisée.

Le Comité pour la gestion de la sécurité des infrastructures routières, créé par la directive 2008/96 du 19 novembre 2008, dans lequel à la fois la DSCR et la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) sont représentées, car le thème concerne ces deux directions d'administration centrale. Il n'y a pas eu de réunion en 2010, les États membres étant tous engagés dans la transposition de cette directive 2008/96.

D'autres comités relatifs aux caractéristiques techniques des véhicules, comme le Comité pour l'équipement et l'utilisation obligatoires des ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants, le Comité relatif aux contrôles techniques des véhicules, se réunissent régulièrement. En règle générale, la DGEC y participe, compte tenu de la technicité des sujets, mais en concertation étroite avec la DSCR, en raison de l'impact de nombre de sujets sur la sécurité routière.

Des groupes d'experts sur des sujets spécifiques :

Le groupe mis en place en 2009 par la Commission européenne, ***dit « groupe RESPER »*** (pour réseau du permis de conduire), qui traite des spécificités techniques que devrait comporter un tel réseau d'échanges de données sur les permis de conduire en Europe en vue de l'application à l'horizon 2013 de la directive 2006/126 citée plus haut. Les aspects éminemment techniques du dossier font que notre pays est représenté par le service en charge de la délivrance de titres sécurisés du MIOMCTI, en lien avec les services traitant du permis de conduire à la DSCR.

Le groupe « alcool, drogues, médicaments et conduite » a été créé il y a environ quinze ans par la Commission européenne. Son mandat consiste à conseiller la Commission sur la politique à mettre en œuvre en vue de lutter contre la conduite sous l'influence de telles substances psychoactives. La DSCR est présente et active dans ce groupe, compte tenu du caractère de plus en plus aigu que prend ce phénomène au sein de l'Union européenne.

Le groupe sur les maladies cardio-vasculaires. Après le travail effectué en 2009 qui a permis l'évolution de la réglementation européenne relative à l'épilepsie, le diabète, les troubles de la vision et la conduite automobile, la Commission européenne a décidé en 2010 d'actualiser les normes d'aptitude à conduire un véhicule en ce qui concerne les maladies cardio-vasculaires. La DSCR s'est donc employée, en concertation avec la DGS (Direction générale de la santé), de proposer la nomination d'un médecin français au sein de ce groupe, spécialiste de cette affection, pour participer aux travaux.

L'action de notre pays au niveau européen se manifeste par la participation de la DSCR aux grands rendez-vous fixés et aux conférences majeures organisées par les institutions européennes, mais aussi par sa présence régulière et active aux réunions de ces comités et groupes d'experts.

COMPARAISONS CHIFFRÉES AU SEIN DE L'UNION

Les comparaisons des chiffres de la sécurité routière entre les différents États membres de l'Union européenne sont extraites de la base de données européenne *CARE*, pour « Community database on Accidents on the Roads in Europe », c'est-à-dire : « Base de données communautaire sur les accidents de la route en Europe ». Elle est gérée par l'Unité « Sécurité routière » de la Direction Générale Mobilité et Transports (DG MOVE) de la Commission européenne.

Cette base contient des données détaillées d'accidents mortels et/ou corporels fournies par chaque État membre. Les données sur les tués dans les accidents de la route sont regroupées dans des tableaux par type d'usager, par genre, selon le mode de transport utilisé, selon la tranche d'âge, par mois et par an. Pour la France, il s'agit des données publiées par l'ONISR, provisoires ou définitives selon le cas.

Après agrégation des données obtenues pays par pays, la tendance européenne en matière de sécurité routière peut être établie. Les résultats ainsi dégagés permettent de définir les grandes orientations et domaines d'intervention de la Commission européenne dans sa stratégie de sécurité routière, en collaboration étroite avec les États membres.

La base CARE constitue aussi, comme les tableaux et les graphiques qui vont suivre le montrent, un outil très intéressant de classement de la situation de chaque État membre dans ce domaine.

Bilan provisoire 2010

Avec 30 982 personnes décédées, la mortalité serait en recul en 2010 de 11 % du nombre de décès sur les routes de l'Union européenne en 2010. Les statistiques pays par pays indiquent cependant que le nombre de tués reste extrêmement variable d'un pays à l'autre. La plupart des pays ont connu en 2010 une réduction à deux chiffres du nombre de morts sur les routes, les baisses les plus importantes ayant été enregistrées au Luxembourg (– 33 %), à Malte (– 29 %), en Suède (– 26 %) et en Slovaquie (– 26 %).

La mortalité sur les routes de France constitue 12,9 % de cette mortalité routière européenne. La France présente un taux de tués par million d'habitants de 62, égale à la moyenne européenne, la plaçant au onzième rang sur 27 États membres.

Bilan définitif 2009 [1]

En 2009, les pays de l'Union européenne (UE) ont connu 1 190 milliers d'accidents corporels ayant occasionné le décès de 34 817 personnes. Entre 2008 et 2009, la tendance est à la baisse pour les accidents corporels (– 4 %) ainsi que pour les personnes tuées (– 10,6 %).

Le coût de l'insécurité routière (hors accidents matériels) au sein de l'UE est estimé à 130 M€ [2]. Certains pays ont connu des baisses du nombre de personnes tuées remarquables entre 2008 et 2009. C'est le cas de la Slovaquie (– 38,3 %), de la Lituanie (– 25,9 %) et de l'Estonie (– 25,8 %). Seuls, deux pays ont, par contre connu une augmentation du nombre de personnes tuées : Malte (40 %) et le Luxembourg (34,3 %) mais cette augmentation n'est pas statistiquement significative.

	Accidents corporels			Personnes tuées (à trente jours)		
	2008	2009	Évolution en %	2008	2009	Évolution en %
Allemagne	320 614	310 667	– 3,1	4 477	4 152	– 7,2
Autriche	39 173	37 925	– 3,2	679	633	– 6,8
Belgique	42 115	41 944	– 0,4	944	944	0
Bulgarie	8 045	7 068	– 12,1	1 061	901	– 15,1
Chypre	1 392	1 197	– 14,0	82	71	– 13,4
Danemark	5 020	4 174	– 16,9	406	303	– 25,4
Espagne	93 161	88 251	– 5,3	3 100	2 714	– 12,5
Estonie	1 868	1 506	– 19,4	132	98	– 25,8
Finlande	6 881	6 414	– 6,8	344	279	– 18,9
France	74 487	72 315	– 2,9	4 275	4 273	– 0,1
Grèce	15 083	14 789	– 1,9	1 555	1 456	– 6,4
Hongrie	19 174	17 863	– 6,8	996	822	– 17,5
Irlande	6 736	6 618	–, 8	280	239	– 14,7
Italie	218 963	215 405	– 1,6	4 731	4 237	– 10,4
Lettonie	4 796	3 827	– 20,2	316	254	– 19,7
Lituanie	8 894	6 721	– 24,4	499	370	– 25,9
Luxembourg	927	869	– 6,3	35	47	+ 34,3
Malte	764	636	– 16,8	9	21	+ 40
Pays-Bas	23 708	19 378	– 18,3	677	644	– 4,9
Pologne	49 054	44 195	– 9,9	5 437	4 572	– 15,9
Portugal	33 613	35 484	+ 5,6	885	840	– 5,1
République tchèque	22 481	21 706	– 3,5	1 076	901	– 16,3
Roumanie	29 307	28 612	– 2,4	3 061	2 796	– 8,7
Royaume-Uni	176 814	169 805	– 4,0	2 645	2 337	– 11,6
Slovaquie	9 165	8 717	– 4,9	384	622	– 38,3
Slovénie	8 245	6 517	– 21	171	293	– 20,1
Suède	18 462	17 845	– 3,3	397	358	– 9,8
Total Union européenne	**1 239 113**	**1 190 448**	**– 3,9**	**38 921**	**34 817**	**– 10,6**

Source : CARE – International Road Traffic and Accident Database.

1. S'agissant d'agréger les données fournies par 27 États membres, les données définitives d'une année donnée n'apparaissent dans la base CARE que très tardivement après que le dernier des 27 contributeurs les a fournies. Au moment de la parution de ce Bilan définitif 2010 pour la France, le dernier Bilan définitif européen est donc encore celui de 2009.
2. Le coût de l'insécurité routière 2009 en France, hors accidents matériels, était estimé par l'ONISR à 10,7 M€. Mais les méthodologies de valorisation diffèrent sensiblement, notamment quant aux valeurs tutélaires appliquées (coût du blessé et du tué).

Comparaison de l'évolution du nombre de personnes tuées depuis 2000

Depuis 2000, la baisse du nombre de personnes tuées sur les routes de l'Union européenne a été de 38,3 %. 14 pays ont connu une baisse plus forte parmi les 27 États membres.

Parmi ces 14 pays, trois pays ont connu une baisse supérieure à 50 % : l'Espagne (53 %), l'Estonie (52 %) et la Lettonie (60,4).

À l'opposé, deux pays seulement ont connu une très faible baisse du nombre de personnes tuées (moins de 20 %) : la Suède (9,6 %) et la Bulgarie (11 %).

Les pays connus pour leur bon niveau de sécurité continuent de connaître une baisse importante du nombre de personnes tuées (Royaume-Uni : – 34,7 %, Pays-Bas : – 40,5 %, Danemark : – 39,2 %), à l'exception de la Suède.

Sur longue période, la France se classe dans le peloton de tête, au 5e rang pour la baisse de la mortalité entre 2000 et 2009.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS)

	2000	2002	2004	2006	2008	2 009	Évolution 2000/2009
Allemagne	7 503	6 482	5 842	5 091	4 477	4 152	– 44,7
Autriche	976	956	878	730	679	633	– 35,1
Belgique	1 470	1 306	1 162	1 069	944	944	– 35,8
Bulgarie	1 012	959	943	1 043	1 061	901	– 11,0
Chypre	111	94	117	86	82	71	– 36,1
Danemark	498	463	369	306	406	303	– 39,2
Espagne	5 777	5 347	4 749	4 104	3 100	2 714	– 53,0
Estonie	204	223	170	204	132	98	– 52,0
Finlande	431	415	375	336	344	279	– 35,3
France	8 079	7 655	5 530	4 709	4 275	4 273	– 47,1
Grèce	2 037	1 634	1 670	1 657	1 555	1 456	– 28,5
Hongrie	1 200	1 429	1 296	1 303	996	822	– 31,5
Irlande	418	376	377	365	280	239	– 42,8
Italie	7 061	6 980	6 122	5 669	4 731	4 237	– 40,0
Lettonie	641	697	752	760	316	254	– 60,4
Lituanie	635	559	516	407	499	370	– 41,7
Luxembourg	76	62	50	43	35	47	– 38,2
Malte	15	16	13	11	9	21	+ 40
Pays-Bas	1 082	987	804	730	677	644	– 40,5
Pologne	6 294	5 826	5 712	5 243	5 437	4 572	– 27,4
Portugal	1 877	1 655	1 294	969	885	840	– 55,3
République tchèque	1 486	1 430	1 382	1 063	1 076	901	– 39,4
Roumanie	2 466	2 411	2 442	2 587	3 061	2 796	+ 13,4
Royaume-Uni	3 580	3 581	3 368	3 298	2 645	2 337	– 34,7
Slovaquie	628	269	274	262	384	384	– 38,9
Slovénie	314	610	603	614	171	171	– 45,5
Suède	396	560	480	445	397	358	– 9,6
Total Union européenne	**56 427**	**53 342**	**47 290**	**43 104**	**38 921**	**34 817**	**– 38,30**

Source : CARE – International Road Traffic and Accident Database.

Comparaison du nombre de personnes tuées par million d'habitants

Au titre de l'année 2009, la valeur de cet indicateur de santé publique est de 70 personnes tuées par million d'habitants pour l'ensemble de l'Union européenne[3].

Au regard de cet indicateur, mis à part Chypre et Malte qui connaissent des conditions de circulation insulaires particulières, on distingue trois groupes de pays :

– les pays du Nord de l'Europe (Pays-Bas, Suède, Royaume-Uni, Allemagne, Irlande, Finlande, Danemark) où la mortalité routière est la plus faible (moins de 55 personnes tuées par million d'habitants) ;

– les pays de l'Europe centrale, en cours de développement économique, où la mortalité est la plus forte avec plus de 100 personnes tuées par million d'habitants (auxquels s'ajoute la Grèce), sans pour autant atteindre le niveau des pays émergents qui dépassent largement les 200 personnes tuées par million d'habitants ;

– les autres pays où la mortalité routière se situe autour de la moyenne européenne, dont fait partie la France, qui occupe le 11e rang.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'HABITANTS EN 2009

	Population (millions d'habitants)	Personnes tuées	Ratio
Royaume-Uni	61,5 ***	2337	38,00
Suède	9,3 ***	358	38,49
Pays-Bas	16,5 ****	644	39,03
Allemagne	81,5 *	4152	50,94
Irlande	4, *6	239	51,96
Malte	0,4 **	21	52,50
Finlande	5,3 ****	279	52,64
Danemark	5,5 ***	303	55,09
Espagne	45,3 *	2714	59,91
Chypre	1,1 **	71	64,55
France	63,1 *	4273	67,72
Italie	60 ***	4237	70,62
Slovaquie	5,4 ****	384	71,11
Autriche	8,4 *	633	75,36
Estonie	1,3 ****	98	75,38
Portugal	10,7 ***	840	78,50
Slovénie	2,1 ***	171	81,43
Hongrie	9,9 ***	822	83,03
Belgique	10,9 *	944	86.61
République tchèque	10,4 ****	901	86,63
Luxembourg	0,5 *	47	94,00
Lituanie	3,3 ****	370	112,12
Lettonie	2,2 ****	254	115,45
Pologne	38,1 *	4572	120,00
Bulgarie	7,4 *	901	121,76
Grèce	11,2 *	1456	130,00
Roumanie	21,5 ****	2796	130,05
Total Union européenne	**497,4**	**34817**	**70,00**

Année de référence des données de populations considérées : *2011 ** 2010 ***2009 **** 2008.
Source : CARE – International Road Traffic and Accident Database

3. Cet indicateur très usité au plan international (que l'ONISR calcule aussi pour la France, ses régions et ses départements) est imparfait : la mortalité est rapportée à la population résidente, alors que la circulation comporte selon les pays ou les zones une part de transit plus ou moins consistante. L'indicateur dessert donc les pays de grand transit routier et de tourisme comme la France et avantage les pays moins attractifs pour le trafic international.
Noter aussi que les statisticiens de la Commission se procurent directement les données démographiques, si bien que les dates d'arrêt des estimations de populations employées sont disparates d'un pays à l'autre et éventuellement différentes des conventions nationales en la matière : d'où des écarts minimes, parfaitement documentés, entre les ratios publiés par la Commission et par chaque pays.

Comparaison par catégorie d'usagers

Les pratiques locales de déplacement ont des conséquences sur la répartition du nombre des personnes tuées suivant les différentes catégories d'usagers. Ainsi, l'analyse des données montre qu'aux Pays-Bas, le pourcentage de cyclistes tués est de 21,4 %.

Concernant les cyclomotoristes, plusieurs pays présentent une proportion élevée de tués pour cette catégorie d'usagers (Chypre : 9,4 %, Portugal : 8 %, Pays-Bas : 7,3 %, France : 7 %).

Pour les motocyclistes, plusieurs pays présentent une proportion nettement plus élevée de motocyclistes tués que la moyenne européenne (14,9 %) : Grèce : 27,8 %, Luxembourg : 25,7 %, Italie : 23 %, France 21,2 %.

PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS) PAR CATÉGORIES D'USAGERS
(EN % DE L'ENSEMBLE DES USAGERS)

Pays	Année	Total	Piétons	%	Cyclistes	%	Cyclo	%	moto	%	VL	%	PL	%	Autres	%
Allemagne	2009	4 152	591	14,2	462	11,1	99	2,4	650	15,7	2 110	50,8	164	3,9	76	1,8
Autriche	2009	633	101	16,0	39	6,2	30	4,7	87	13,7	325	51,3	22	3,5	29	4,6
Belgique	2009	944	101	10,7	89	9,4	25	2,6	137	14,5	464	49,2	63	6,7	65	6,9
Chypre	2004	117	18	15,4	2	1,7	11	9,4	24	20,5	37	31,6	0	0,0	25	21,4
Danemark	2009	303	52	17,2	25	8,3	15	5,0	27	8,9	164	54,1	19	6,3	1	0,3
Espagne	2009	2 714	470	17,3	57	2,1	156	5,7	437	16,1	1 260	46,4	239	8,8	95	3,5
Estonie	2009	98	23	23,5	7	7,1	3	3,1	2	2,0	54	55,1	6	6,1	3	3,1
Finlande	2009	279	30	10,8	20	7,2	11	3,9	27	9,7	165	59,1	16	5,7	10	3,6
France	2009	4 273	496	11,6	162	3,8	299	7,0	908	21,2	2 162	50,6	198	4,6	48	1,1
Grèce	2009	1 456	202	13,9	15	1,0	28	1,9	405	27,8	680	46,7	82	5,6	44	3,0
Hongrie	2009	822	186	22,6	103	12,5	23	2,8	73	8,9	386	47,0	40	4,9	11	1,3
Irlande	2008	280	49	17,5	13	4,6	0	0,0	29	10,4	160	57,1	20	7,1	9	3,2
Italie	2008	4 731	648	13,7	288	6,1	294	6,2	1 086	23,0	2 116	44,7	85	1,8	214	4,5
Lituanie	2007	316	74	23,4	15	4,7	4	1,3	6	1,9	167	52,8	4	1,2	46	15
Lettonie	2009	254	82	32,3	26	10,2	1	0,4	10	3,9	115	45,3	9	3,5	11	4,3
Luxembourg	2008	35	6	17,1	0	0,0	0	0,0	9	25,7	20	57,1	0	0,0	0	0,0
Malte	2007	15	0		0		0		3	20	4	26,7	0		7	47
Pays-Bas	2009	644	63	9,8	138	21,4	47	7,3	68	10,6	288	44,7	28	4,3	12	1,9
Pologne	2009	4 572	1 467	32,1	371	8,1	68	1,5	290	6,3	2 179	47,7	136	3,0	61	1,3
Portugal	2008	885	155	17,5	42	4,7	71	8,0	116	13,1	358	40,5	105	11,9	38	4,3
République tchèque	2009	901	176	19,5	84	9,3	9	1,0	84	9,3	497	55,2	45	5,0	6	0,7
Roumanie	2009	2 796	1 015	36,3	157	5,6	122	4,4	74	2,6	1 168	41,8	101	3,6	159	5,7
Royaume-Uni	2009	2 337	524	22,4	104	4,5	16	0,7	472	20,2	1 123	48,1	55	2,4	43	1,8
Slovaquie	2009	384	113	29,4	22	5,7	0	0,0	34	8,9	182	47,4	18	4,7	15	3,9
Slovénie	2009	171	24	14,0	18	10,5	3	1,8	28	16,4	59	34,5	6	3,5	33	19,3
Suède	2008	397	45	11,3	30	7,6	11	2,8	51	12,8	230	57,9	16	4,0	14	3,5
Total Union européenne		34509	6 711	19,5	2 289	6,6	1 349	3,9	5 139	14,9	16469	47,7	1 477	4,3	1 074	3,1

Source : CARE – International Road Traffic and Accident Database.

En Roumanie, 36,3 % des personnes tuées sont des piétons. On remarque que d'autres pays de l'Europe centrale présentent également une proportion élevée de piétons tués dans la circulation : 32,3 % pour la Lituanie, 32,1 % pour Pologne et 29,4 % pour la Slovaquie.

Curieusement, on constate que la proportion des piétons tués au Royaume-Uni est également nettement supérieure à la moyenne européenne (22,4 %).

Le Portugal et l'Espagne présentent une proportion élevée de chauffeurs de poids lourds tués, respectivement 11,9 et 8,8 %, soit plus du double de la moyenne européenne (4,3 %).

Comparaison par classe d'âge

PERSONNES TUÉES (À TRENTE JOURS) PAR CLASSE D'ÂGE (EN % DU TOTAL)

Pays	année	Total	inconnu	< 15 ans	%	15/17 ans	%	18/24 ans	%	25/49	%	50/64 ans	%	+ 65 ans	%
Allemagne	2009	4 152		90	2,2	133	3,2	796	19,2	1 351	32,54	678	16,3	1 104	26,6
Autriche	2009	633		15	2,4	29	4,58	99	15,6	229	36,18	102	16,1	159	25,1
Belgique	2009	944	141	14	1,5	21	2,22	142	15,0	330	34,96	142	15,0	154	16,3
Chypre	2004	117		0	0,0	7	5,98	25	21,4	42	35,9	18	15,4	25	21,4
Danemark	2009	303		10	3,3	17	5,61	53	17,5	121	39,93	41	13,5	61	20,1
Estonie	2009	98	1	4	4,1	2	2,04	21	21,4	39	39,8	13	13,3	18	18,4
Espagne	2009	2 714	33	61	2,2	70	2,58	357	13,2	1 273	46,9	412	15,2	507	18,7
Finlande	2009	279		6	2,2	23	8,24	51	18,3	84	30,11	46	16,5	69	24,7
France	2009	4 273		122	2,9	189	4,42	901	21,1	1 653	38,68	612	14,3	796	18,6
Grèce	2009	1 456	31	43	3,0	37	2,54	242	16,6	617	42,38	211	14,5	275	18,9
Hongrie	2009	822		22	2,7	16	1,95	81	9,9	353	42,94	184	22,4	166	20,2
Irlande	2008	280	5	18	6,4	20	7,14	75	26,8	91	32,5	24	8,6	47	16,8
Italie	2008	4 731	147	86	1,8	163	3,45	637	13,5	1 938	40,96	660	14,0	1 100	23,3
Lettonie	2007	316	0	11	3,5	11	3,48	48	15,2	124	39,24	62	19,6	53	16,8
Lituanie	2009	254		7	2,8	4	1,57	31	12,2	115	45,28	48	18,9	49	19,3
Luxembourg	2008	35	8	0	0,0	0	0	7	20,0	13	37,14	4	11,4	3	8,6
Malta	2009	15		1	6,7	0	0	2	13,3	5	33,33	2	13,3	5	33,3
Malte	2007	9		0	0,0	0	0	2	22,2	5	55,56	0	0,0	2	22,2
Pays-Bas	2009	644	2	23	3,6	26	4,04	126	19,6	190	29,5	91	14,1	186	28,9
Pologne	2009	4 572	43	128	2,8	120	2,62	833	18,2	1 668	36,48	970	21,2	810	17,7
Portugal	2008	885	3	23	2,6	11	1,24	113	12,8	363	41,02	174	19,7	197	22,3
République tchèque	2009	901	1	16	1,8	13	1,44	133	14,8	405	44,95	166	18,4	167	18,5
Roumanie	2009	2 796	7	125	4,5	58	2,07	416	14,9	1000	35,77	597	21,4	593	21,2
Royaume-Uni	2009	2 337		69	3,0	126	5,39	467	20,0	913	39,07	330	14,1	432	18,5
Slovaquie	2009	384	64	9	2,3	5	1,3	53	13,8	122	31,77	80	20,8	51	13,3
Slovénie	2009	171		2	1,2	4	2,34	30	17,5	61	35,67	35	20,5	39	22,8
Suède	2008	397	12	6	1,5	13	3,27	63	15,9	138	34,76	70	17,6	95	23,9
Total Union européenne		**34518**	**498**	**911**	**2,6**	**1 118**	**3,24**	**5 804**	**16,8**	**13243**	**38,37**	**5 772**	**16,7**	**7 163**	**20,8**

Source : CARE.

La répartition des personnes tuées suivant les différentes classes d'âge peut traduire aussi bien une classe de population à risque qu'une démographie propre au pays.

Au niveau de la communauté européenne, les plus de 65 ans (20,8 % des personnes tuées) et les jeunes de 18-24 ans (16,8 % des personnes tuées) font l'objet d'une attention particulière dans les programmes d'action de l'Union européenne.

Pour les plus de 65 ans, la Finlande (24,7 %), les Pays-Bas (28,9 %), l'Allemagne (26,6 %) et l'Autriche (25,1 %) connaissent les proportions les plus élevées alors que les moins élevées se trouvent en Belgique (16,3 %), en Slovaquie (13,3 %) et en Lettonie (16,8 %).

Pour les 18-24 ans, l'Irlande (26,8 %), la France (21,1 %), l'Estonie (21,4 %) et le Royaume-Uni (20,0 %) connaissent les proportions les plus élevées alors que les moins élevées se trouvent au Portugal (12,8 %) et en Italie (13,5 %).

On notera également que la proportion des jeunes de moins de 15 ans est particulièrement élevée en Irlande (6,4 %), la proportion des jeunes de 15-17 ans l'est au Royaume-Uni (5,4 %), et enfin la proportion des adultes de 50-64 ans l'est en Hongrie (22,4 %).

Comparaison concernant les accidents en présence d'alcool

Environ 10 000 décès sur les 38 927 déplorés sur les routes de l'Union européenne en 2009 seraient attribuables à une conduite sous l'emprise de l'alcool selon une estimation de l'Observatoire européen de la sécurité routière (ERSO – 2006), soit 26 % de la mortalité. Une fourchette d'incidence de 5 à 35 % selon les pays a été mise en évidence dans le projet SafetyNet de la direction générale de l'énergie et des transports (DG-TREN) de la Commission européenne.

Ces importantes variations reflètent en partie des différences dans la détection de la donnée et dans son recueil. Ainsi, dans certains pays, il n'est pas légalement autorisé d'effectuer un dépistage d'alcoolémie sur une personne décédée. Le taux communiqué lors du projet SafetyNet par les États membres est fourni dans le tableau suivant.

Ces variations de taux s'expliquent également par le fait que la législation est encore très variable sur le sujet.

La Commission européenne a publié une recommandation le 17 janvier 2001 qui milite pour un taux maximal d'alcool au volant de 0,5 g/l, abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs professionnels.

En décembre 2010, **17 États membres sont à 0,5 g/l** (tout comme la Suisse et la Croatie hors UE), **1 à 0,4 g/l** (Lituanie), **3 à 0,2 g/l** [(Estonie, Pologne, Suède) tout comme la Norvège hors UE, **4 à 0,0 g/l** (Hongrie, République tchèque, Roumanie et Slovaquie). **Seuls, le Royaume-Uni et Malte en sont encore à 0,8 g/l.**

11 États membres ont abaissé leur taux maximal de 0,3 g/l à 0,0 g/l à pour les conducteurs novices et/ou les conducteurs jeunes ;
– 8 États membres ont abaissé leur taux maximal de 0,3 g/l à 0,0 g/l à pour les conducteurs professionnels.

	Taux d'alcool maximum autorisé en g/l	% du nombre de personnes tuées dans un accident où au moins un conducteur présentait un taux positif au regard de la législation du pays
Allemagne	0,5 (0 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les moins de 21 ans – 0 pour les conducteurs professionnels)	11,4 **
Autriche	0,5 (0,1 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et pour les conducteurs professionnels)	6,2 *
Belgique	0,5	5,4* *
Bulgarie	0,5	4,4 ***
Chypre	0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis)	17,4 **
Danemark	0,5	16 *
Espagne	0,5 (0,3 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et pour les conducteurs professionnels)	26,8 **
Estonie	0,2	20,8 *
Finlande	0,5	26,2 **
France	0,5 (0,2 pour les conducteurs de transports en commun)	30,8 ****
Grèce	0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les moins de 21 ans et pour les conducteurs professionnels)	9,5 *
Hongrie	0,0	8,7 *
Irlande	0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les conducteurs professionnels)	NC
Italie	0,5 (0,0 pour les conducteurs de moins de trois ans de permis et les conducteurs professionnels)	NC
Lettonie	0,5 (0,1 pour les cyclomotoristes et les cyclistes et 0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis et les conducteurs professionnels)	21,7 **
Lituanie	0,4 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis)	9,3 **
Luxembourg	0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de deux ans de permis)	9 *
Malte	0,8	NC
Pays-Bas	0,5 (0,2 pour les conducteurs de moins de cinq ans de permis)	6,2 ***
Pologne	0,2	8,6 *
Portugal	0,5	6,7 **
République tchèque	0,0	4,7 **
Roumanie	0,0	5,7 ***
Royaume-Uni	0,8	17 **
Slovaquie	0,0	NC
Slovénie	0,5 (0 pour les conducteurs professionnels)	7,3 **
Suède	0,2	7 *
Union européenne		25

Données : **** 2009 ; *** 2007 ; ** 2006 ; * 2005.

Source : DCSR et Safetynet – Safety performance indicators for Alcohol and Drugs.

Sommaire

DIVERSES RÉGLEMENTATIONS EUROPÉENNES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

D'une manière générale, les réglementations au sein de l'Union européenne tendent à devenir homogènes.

Une directive européenne rend ainsi obligatoire le port de la ceinture de sécurité aux places avant et arrière d'un véhicule léger dans l'ensemble des pays.

En ce qui concerne les limitations de la vitesse :

– en ville, la vitesse maximale autorisée est en général 50 km/h, excepté en Slovaquie où elle est de 60 km/h, ainsi qu'en Pologne la nuit (de 23 heures à 5 heures du matin) ;

– sur route, elle varie de 80 à 100 km/h, avec une majorité de pays à 90 km/h (18 pays) avec une exception, la Suède à 70 km/h ;

– sur les routes à 2 × 2 voies, elle varie de 90 à 110 km/h, avec quelques exceptions à 120 km/h (Belgique) et 130 km/h (Allemagne, République tchèque et Croatie), pays où ces routes sont assimilées à autoroutes. Au Danemark, en Finlande et en Norvège, c'est l'inverse, la limitation est de 80 km/h ;

– sur autoroute, elle varie de 110 à 130 km/h : 11 pays à 130 km/h, 6 pays à 120 km/h, 4 pays à 110 km/h dont le Royaume-Uni et 3 pays à 100 km/h.

Les réglementations sur le téléphone portable commencent à se généraliser depuis 2001. Aujourd'hui vingt-six pays de l'Union interdisent son usage pendant la conduite d'un véhicule et tolère l'usage du kit mains-libres. Il est à noter que l'Espagne interdit l'usage d'oreillettes en conduisant. En règle générale, les décisions relatives à ce sujet ont été prises par les différents pays européens à la fin des années 1990 ou au début des années 2000. La Suède n'a pas estimé utile de légiférer sur cette question : ce sont les règles générales de prudence et d'attention que le conducteur doit appliquer en la matière.

Quant au permis à points, après le Danemark le 1er septembre 2005, l'Espagne a rejoint à son tour le 1er juillet 2006 la liste des pays européens ayant adopté le permis de conduire à points. Pionnière du dispositif, l'Allemagne l'a instauré en 1974, suivie par la Grèce (1983), la France (1992), la Pologne (1993), la Grande-Bretagne (1995). D'autres États y sont venus plus récemment : Bulgarie (2000), Irlande (2001), Luxembourg (2002), Italie (2003), Lettonie (2004) et Danemark (2005). On remarquera l'absence dans cette liste de la Belgique et de la Suède.

Aucun projet de directive européenne ne prévoit pour l'instant une harmonisation, chaque pays ayant mis en place un système de pénalités selon ses propres modalités. Ainsi, plusieurs États (France, Italie, Luxembourg, Lettonie, Bulgarie…) ont retenu le principe d'un capital de points initial entamé d'un ou plusieurs points selon les infractions. Les autres (Danemark, Allemagne, Grèce, Irlande…) ont adopté le système inverse : le conducteur part de zéro point et accumule des points à chaque infraction jusqu'à une limite à ne pas dépasser. L'Italie et l'Espagne se distinguent par leur système de bonus.

ÉTAT DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES DANS LES PAYS DE LA CE EN 2010

	Agglomération	Route à deux voies	Route à 2x2 voies (statut voie expresse)	Autoroute
Allemagne	50	100	130	130*
Autriche	50	100	100**	130
Belgique	50	90	120	120
Bulgarie	50	90	90	130
Chypre	50	80	-	100
Danemark	50	80	80	130
Espagne	50	90	100	120
Estonie	50	90	110	-
Finlande	50	80	80**	100/120 (en été)
France	50	90***	110***	130
Grèce	50	90	100	130
Hongrie	50	90	110	130
Irlande	48 (30 miles)	96 (60 miles)	96 (60 miles)	96 (60 miles)
Italie	50	90	110	130
Lettonie	50	90	-	100
Lituanie	60	90	100	130/110 (l'hiver)
Luxembourg	50	90	90	130***
Malte	50	80	-	–
Pays-Bas	50	80	100	120
Pologne	50 de 5h à 23h 60 de 23h à 5h	90	100	130
Portugal	50	90	100	120
République tchèque	50	90	130	130
Roumanie	50	90	100	120
Royaume-Uni	48 (30 miles)	80 (50 miles)	97 (60 miles)	112 (70 miles)
Slovaquie	50	90	130	130
Slovénie	50	90	-	130
Suède	50	90	110	110

* Limite légale 130 ou 120 km/h (ou moins) sur 1/3 du réseau, 130 km/h recommandés sur le reste du réseau.
** Des panneaux peuvent indiquer une vitesse maximale autorisée supérieure.
*** Par temps de pluie.
Source : DSCR.

Comme la France, et son permis probatoire doté de 6 points, d'autres pays ont établi un système spécifique aux conducteurs novices. C'est le cas de l'Italie : pour la même infraction, le jeune conducteur perd deux fois plus de points qu'un conducteur plus expérimenté. De même qu'au Danemark, où il risque une suspension de permis s'il est sanctionné de 2 points dans un délai de trois ans, contre 3 points pour les autres conducteurs. Pour sa part, l'Espagne reconnaît la spécificité des conducteurs professionnels, qui bénéficient d'un délai plus court que les autres pour reprendre le volant après la perte totale du capital de départ.

Le nombre total de points – à perdre ou à ne pas atteindre – varie fortement selon les pays : 12 en France, en Irlande et au Royaume-Uni, 18 en Allemagne, 20 en Italie, voire 39 en Bulgarie. Malgré ces variations arithmétiques, tous les pays sanctionnent peu ou prou les mêmes infractions (conduite sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, dépassement de la vitesse autorisée, non-port de la ceinture de sécurité, non-respect des feux tricolores ou de l'arrêt au stop…) avec la même sévérité. On observera cependant que l'usage d'un téléphone portable sans kit mains-libres se voit sanctionner de 4 points en Italie contre 1 point seulement en Allemagne.

En cas d'atteinte de la limite maximale, la durée de retrait du permis varie, par exemple, de 6 mois au Royaume-Uni à 12 mois au Luxembourg. De nombreux pays, comme l'Allemagne et la France, proposent aux conducteurs de s'inscrire à un stage qui leur permettra de récupérer quelques points avant qu'il ne soit trop tard. Si aucune infraction n'est commise dans l'année qui suit pour la Pologne, dans les deux ans pour l'Italie, les deux ou trois ans pour l'Espagne (voir encadré) et les trois ans pour la France et le Luxembourg, ces pays autorisent la récupération de points. Quant au Royaume-Uni, chaque infraction est traitée séparément des autres. Les points ajoutés (système d'accumulation de points) relatifs à une infraction sont systématiquement retirés au bout de trois ans. Même chose en Allemagne, où en plus le délai de retrait de point dépend de l'infraction.

Pays	Permis à points	Capital initial	Points de pénalité (total)	Cas des conducteurs novices = 2 ou 3 ans de permis	Retrait de points par type d'infractions	Récupération de points ou diminution de points de pénalité + retrait du permis
Allemagne	Oui depuis 1974		18		Excès de vitesse ≤ 20 km/h : 0 point Téléphone portable : 1 point Alcool au volant : entre 5 et 7 points Non-port de la ceinture : 0 point Non-arrêt au feu rouge : 4 points	– Les points ajoutés après une infraction sont retirés au bout de 3 ans ; – Information du conducteur par les autorités : – dès 8 points, stage possible pour « perdre » 4 points ; – entre 9 et 13 points, stage possible pour « perdre » 2 points ; – à 14 points, stage obligatoire + conseils psychologiques pour « perdre » 2 points.
Bulgarie	Oui depuis 2000	39			Excès de vitesse : il n'y aurait pas de retrait de points Téléphone portable : 8 points Alcool au volant : 10 points, si récidive perte de 13 points. En cas de refus des tests de dépistage, il en coûte 12 points. Non-port de la ceinture : 8 points Non-arrêt au feu rouge : 8 points	Recherche de l'information en cours
Danemark	Oui depuis 2005		3	2	Excès de vitesse de plus de 30 % de la vitesse autorisée : 1 point Téléphone portable : 0 point Alcool au volant : 0 point, mais suspension du permis Non-port de la ceinture : 0 point, sauf pour les passagers de moins de 15 ans = 1 point sur permis du conducteur Non-arrêt au feu rouge : 1 point	– 1 point récupéré automatiquement tous les 3 ans, si pas d'infraction ; – en cas d'atteinte du total de 3 points de pénalité, annulation du permis et repasser code + conduite (délai de 3 mois).
Italie	Oui depuis 2003	20		Même infraction = 2 fois plus de points perdus	Excès de vitesse ≤ 10 km/h : 0 point (à partir de 10 km/h, perte de 3 points) Téléphone portable : 4 points Alcool au volant : 10 points Non-port de la ceinture : 5 points Non-arrêt au feu rouge : 6 points	– sans infraction pendant 2 ans, crédit de 2 points, et ce pendant la durée de validité du permis de 10 ans = certains peuvent avoir un total de 30 points (= bonus) ; – après 2 ans sans infraction, reconstitution automatique du capital de 20 points ; – stage de récupération possible de 12 heures et 6 points récupérables (18 heures et 9 points récupérables pour les professionnels) ; – en cas de perte totale de points, annulation du permis et repasser code et conduite.

Sommaire

Pays	Permis à points	Capital initial	Points de pénalité (total)	Cas des conducteurs novices = 2 ou 3 ans de permis	Retrait de points par type d'infractions	Récupération de points ou diminution de points de pénalité + retrait du permis
Grèce	Oui depuis 1983		17		Recherche de l'information en cours	Recherche de l'information en cours
Hongrie	Oui		18		Les infractions occasionnent de 1 à 9 points de pénalité (Recherche de l'information plus précise en cours)	– Quand les 18 points sont atteints sur une période de 3 ans, le permis est suspendu pour 6 mois. – Tous les points de pénalité sont effacés si le nombre total de points obtenus pendant 3 ans est inférieur à 18. – stage possible d'effacement de points tous les ans : 9 points jusqu'à 12 points de pénalié atteints au total, seulement 6 points entre 13 et 17 points. – comme en Allemagne, une lettre de notification est envoyée quand le total de 14 points est atteint.
Irlande	Oui depuis 2001		12		Système similaire à celui du Royaume-Uni (cf. ci-dessous)	Système similaire à celui du Royaume-Uni (*cf.* ci-dessous)
Luxembourg	Oui depuis 2002	12			Excès de vitesse ≤ 15 km/h en ville, 20 km/h sur route, 25 km/h sur autoroute : 0 point (à partir de ces seuils et plus, perte de 2 points) Téléphone portable : 0 point Alcool au volant : 4 points Non-port de la ceinture : 1 point Non-arrêt au feu rouge : 2 points	– si plusieurs points perdus, reconstitution du capital de 12 points après 3 ans sans infraction ; – stage de récupération d'1 journée possible tous les 3 ans, pour récupérer 3 points ; – en cas de perte totale de points, suspension du permis pour 1 an (la 2e fois pour 2 ans) et restitution du permis après un stage de 5 jours.
Lettonie	Oui depuis 2004	16			Recherche de l'information en cours	Recherche de l'information en cours
Pays-Bas	le système ne concerne que les conducteurs qui sont dans les 5 premières années de détention de leur permis de conduire.			3	Chaque infraction coûte 1 point de pénalité, quelle qu'elle soit.	En cas d'atteinte du total de 3 points de pénalité, annulation du permis et repasser code + conduite.
Pologne	Oui depuis 1993	24		20 (1re année du permis)	Excès de vitesse : de 1 à 10 points (selon l'excès) Alcool au volant : 10 points Non-arrêt au feu rouge : 6 points Mise en danger de la sécurité : 6 points Causer un accident : 10 points	– un conducteur novice qui perd 20 points doit suivre un cours de réhabilitation. – un conducteur expérimenté qui perd 24 points doit passer une épreuve pratique, sinon son permis lui est retiré.

Pays	Permis à points	Capital initial	Points de pénalité (total)	Cas des conducteurs novices = 2 ou 3 ans de permis	Retrait de points par type d'infractions	Récupération de points ou diminution de points de pénalité + retrait du permis
République tchèque		12			Alcool au volant : 7 points	Recherche de l'information en cours
Royaume-Uni	Oui depuis 1995		12	6	L'attribution de points de pénalité est modulée par le juge. Excès de vitesse : de 3 à 6 points Téléphone portable : 3 points Alcool au volant : de 3 à 11 points Non-port de la ceinture : 0 point Non-arrêt au feu rouge : 3 points	– Les points ajoutés après une infraction sont retirés au bout de 3 ans ; – en cas de perte totale de points, annulation du permis pour une période minimale de 6 mois (durée modulable par le juge = jusqu'à plusieurs mois) et repasser code et conduite.
Espagne	Oui depuis 2006	12		8	Excès de vitesse ≤ 20 km/h : 0 point Téléphone portable : 3 points Alcool au volant : 6 points Non-port de la ceinture : 3 points Non-arrêt au feu rouge : 4 points	– sans infraction pendant 2 ans, crédit de 2 points + au bout d'une année supplémentaire, crédit d'1 point = certains peuvent avoir un total de 15 points (= bonus) ; – stage possible de récupération de 4 points tous les 2 ans (tous les ans pour les professionnels) ; – en cas de perte totale de points, annulation du permis la 1re fois pour 6 mois, la 2e pour 1 an (pour les professionnels respectivement 3 et 6 mois) et repasser code et conduite.
France	Oui depuis 1992	12		6 Crédit de 2 points/an, si pas d'infraction pendant les 3 ans (ou 3 points/an pendant 2 ans si AAC)	Excès de vitesse ≤ 20 km/h : 1 point Téléphone portable : 2 points Alcool au volant : 6 points Non-port de la ceinture : 3 points Non-arrêt au feu rouge : 4 points	– si 1 point perdu, 1 point récupéré automatiquement après 1 an sans infraction ; – si plusieurs points perdus, reconstitution du capital de 12 points après 3 ans sans infraction ; – stage possible de récupération de 4 points tous les 2 ans ; – en cas de perte totale de points, annulation du permis pour 6 mois et repasser code et conduite (seulement le code sous certaines conditions).

Sommaire

Résultats détaillés

Sommaire

Sommaire

Évolution du nombre de victimes par classe d'âge

ÉVOLUTION 2009-2010

L'année 2010 a surtout été favorable aux 15-17 ans. Le nombre de personnes tuées de cette classe d'âge a baissé de 14,8 % par rapport à l'année 2009. D'autres classes d'âge ont réalisé également des baisses significatives, les 18-24 ans (–7,8 %), les 25-44 ans (–8,6 %) et les 65-74 ans (–8,3 %). Connaissent également une légère baisse de la mortalité les plus de 75 ans (–1,6 %) et la classe d'âge 45-64 ans (–4,8 %). En revanche, l'année 2010 a été moins favorable pour la classe d'âge des 0-14 ans avec une augmentation de 6,6 % du nombre de jeunes tués.

ÉVOLUTION DEPUIS 2000

Malgré ces fluctuations annuelles, l'évolution du nombre de personnes tuées depuis 2000 bénéficie à toutes les classes d'âge, mais avec néanmoins quelques nuances.

C'est la classe d'âge des 0-14 ans qui a le mieux bénéficié de l'évolution favorable du nombre des personnes tuées sur les routes depuis 2000 avec une baisse de 65 % du nombre des personnes tuées, ramenant leur part dans la mortalité routière à 3,3 % en 2010 contre 4,5 % en 2000.

Les jeunes de 15-17 ans, les 18-24 ans, les 25-44 ans et les 65-74 ans profitent également de cette baisse. Les personnes tuées dans ces classes d'âge ont baissé de plus de 50 % depuis 2000, ramenant leur part à 4,0 % en 2010 contre 4,3 % en 2000 pour les 15-17 ans; 20,8 % en 2010 contre 21,4 % en 2000 pour les 18-24 ans; 31,3 % en 2010 contre 33 % en 2000 pour les 25-44 ans; et 6,6 % en 2010 contre 7,7 % en 2000 pour les 65-74 ans

Les classes d'âge 45-64 ans et plus de 75 ans ont des résultats moins spectaculaires avec respectivement –43 % et –31 % de personnes tuées entre 2000 et 2010. Pour ces classes d'âge, une explication de ces résultats est, sans aucun doute, l'accroissement de la population (+20,9 % pour les 45-64 ans et +32,8 % pour les plus de 75 ans du 1er janvier 1999 au 1er janvier 2009).

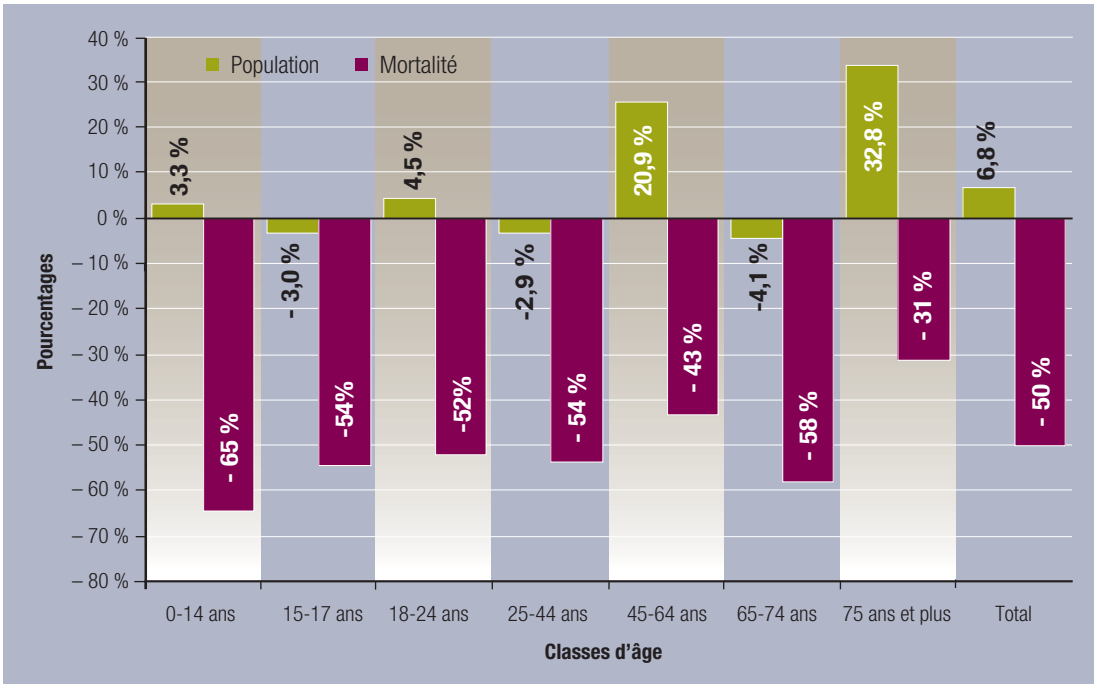
On peut également noter qu'en 2000 on dénombrait dans les fichiers des accidents 133 personnes tuées avec un âge indéterminé pour seulement 1 en 2010.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE EN 2000 ET EN 2010

	2000	2010
0-14 ans	4,5 %	3,3 %
15-17 ans	4,3 %	4,0 %
18-24 ans	21,4 %	20,8 %
25-44 ans	33,0 %	31,3 %
45-64 ans	18,5 %	21,4 %
65-74 ans	7,7 %	6,6 %
75 et plus	8,9 %	12,6 %
Indéterminé	1,7 % (133 tués)	0,0 % (1 tué)

Source : ONISR, fichier des accidents

ÉVOLUTIONS COMPARÉES DÉMOGRAPHIE ET MORTALITÉ ROUTIÈRE (2000-2010)



NB : le comparatif des populations est établi du 1er janvier 1999 au 1er janvier 2009.
Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE.

VICTIMES PAR CLASSE D'ÂGE

Métropole		Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-14 ans	Année 2010	130	2 166	4 252	6 418
	Année 2009	122	2 389	4 709	7 098
	Différence	8	– 223	– 457	– 680
	Évolution	**6,6 %**	**– 9,3 %**	**– 9,7 %**	**– 9,6 %**
15-17 ans	Année 2010	161	2 342	3 472	5 814
	Année 2009	189	2 639	3 985	6 624
	Différence	– 28	– 297	– 513	– 810
	Évolution	**– 14,8 %**	**– 11,3 %**	**– 12,9 %**	**– 12,2 %**
18-24 ans	Année 2010	831	6 298	11 967	18 265
	Année 2009	901	7 175	12 673	19 848
	Différence	– 70	– 877	– 706	– 1 583
	Évolution	**– 7,8 %**	**– 12,2 %**	**– 5,6 %**	**– 8,0 %**
25-44 ans	Année 2010	1 249	9 786	20 000	29 786
	Année 2009	1 366	10 628	21 502	32 130
	Différence	– 117	– 842	– 1 502	– 2 344
	Évolution	**– 8,6 %**	**– 7,9 %**	**– 7,0 %**	**– 7,3 %**
45-64 ans	Année 2010	856	6 302	10 752	17 054
	Année 2009	899	6 715	10 889	17 604
	Différence	– 43	– 413	– 137	– 550
	Évolution	**– 4,8 %**	**– 6,2 %**	**– 1,3 %**	**– 3,1 %**
65-74 ans	Année 2010	264	1 483	1 912	3 395
	Année 2009	288	1 636	1 951	3 587
	Différence	– 24	– 153	– 39	– 192
	Évolution	**– 8,3 %**	**– 9,4 %**	**– 2,0 %**	**– 5,4 %**
75 ans et plus	Année 2010	500	2 009	1 698	3 707
	Année 2009	508	2 137	1 895	4 032
	Différence	– 8	– 128	– 197	– 325
	Évolution	**– 1,6 %**	**– 6,0 %**	**– 10,4 %**	**– 8,1 %**
Âge indéterminé	Année 2010	1	7	15	22
	Année 2009	0	4	7	11
	Différence	1	3	8	11
	Évolution	**ind**	**75,0 %**	**114,3 %**	**100,0 %**
Ensemble	Année 2010	3 992	30 393	54 068	84 461
	Année 2009	4 273	33 323	57 611	90 934
	Différence	– 281	– 2 930	– 3 543	– 6 473
	Évolution	– 6,6 %	– 8,8 %	– 6,1 %	– 7,1 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

BILAN 2010 DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

La répartition du nombre de personnes tuées par classe d'âge dans les DOM est légèrement différente de celle de la métropole. Cette différence concerne les moins de 24 ans et les plus de 65 ans.

Les jeunes de moins de 24 ans représentent 41,7 % de la mortalité routière dans les DOM (28,1 % en métropole). À l'inverse, les personnes de plus de 65 ans représentent 7,2 % de la mortalité routière dans les DOM (19,1 % en métropole).

Départements d'outre–mer Année 2010	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0-14 ans	8	56	201	257
15-17 ans	14	74	120	194
18-24 ans	53	251	417	668
25-44 ans	61	377	625	1002
45-64 ans	31	139	329	468
65-74 ans	8	28	56	84
75 ans et plus	5	19	20	39
Ensemble	**180**	**944**	**1768**	**2712**

Source : ONISR, fichier des accidents.

RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE CONDUCTEURS ET PASSAGERS SELON LES CLASSES D'ÂGE

La part des passagers parmi le nombre de personnes tuées dans les véhicules est de 19,2 % en 2010. Cette part présente des spécificités pour ce qui concerne les passagers des véhicules légers (26,4 % pour l'ensemble des classes d'âge). Elle varie de 96,1 % pour les 0-14 ans à 16,0 % pour les 25-44 ans. Cette part est de 31,9 % pour la classe d'âge des plus de 75 ans et de 28,3 % pour la classe d'âge des 18-24 ans.

Parmi les 559 personnes tuées en tant que passager d'un véhicule léger, 27,0 % ont entre 18 et 24 ans.

RÉPARTITION DE LA MORTALITÉ ENTRE CONDUCTEURS ET PASSAGERS SELON LES CLASSES D'ÂGE POUR LES DEUX-ROUES MOTORISÉS, LES VÉHICULES LÉGERS ET LES AUTRES VÉHICULES

Métropole		Conducteurs tués	Passagers tués	Personnes tuées	% passagers
0-14 ans	2RM	9	3	12	25,0 %
	VL	3	73	76	96,1 %
	Autre	14	4	18	22,2 %
	Total	**26**	**80**	**106**	**75,5 %**
15-17 ans	2RM	76	8	84	9,5 %
	VL	7	46	53	86,8 %
	Autre	8	5	13	38,5 %
	Total	**91**	**59**	**150**	**39,3 %**
18-24 ans	2RM	188	20	208	9,6 %
	VL	383	151	534	28,3 %
	autre	35	9	44	20,5 %
	Total	**606**	**180**	**786**	**22,9 %**
25-44 ans	2RM	405	18	423	4,3 %
	VL	526	100	626	16,0 %
	Autre	114	13	127	10,2 %
	Total	1045	131	1176	11,1 %
45-64 ans	2RM	191	11	202	5,4 %
	VL	349	78	427	18,3 %
	Autre	127	13	140	9,3 %
	Total	667	102	769	13,3 %
65-74 ans	2RM	15	0	15	0,0 %
	VL	115	28	143	19,6 %
	Autre	40	2	42	4,8 %
	Total	170	30	200	15,0 %
75 ans et plus	2RM	8	0	8	0,0 %
	VL	175	82	257	31,9 %
	Autre	47	7	54	13,0 %
	Total	230	89	319	27,9 %
Ensemble	**2RM**	**892**	**60**	**952**	**6,3 %**
	VL	1558	559	2117	26,4 %
	Autre	385	53	438	12,1 %
	Total	**2835**	**672**	**3507**	**19,2 %**

2RM = deux roues motorisés.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

Évolution du nombre de victimes par catégorie d'usagers

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS ENTRE 2009 ET 2010 ET ENTRE 2000 ET 2010

La baisse de la mortalité routière enregistrée depuis 2000 bénéficie de façon différenciée selon la catégorie d'usagers. En 2010 par rapport à 2009, parmi les 281 personnes tuées en moins sur les routes, 235 étaient des deux-roues motorisés, 43 des occupants de véhicules légers et 26 des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).

Sur le long terme, c'est la catégorie des usagers de véhicules légers (53 % des personnes tuées en 2010) qui bénéficie le mieux des effets de la politique de sécurité routière avec une réduction du nombre de personnes tuées de 60,4 % depuis 2000. Cependant en 2010, par rapport à 2009, pour cette catégorie, la baisse du nombre des personnes tuées est limitée (2 %), soit la même proportion qu'en 2009 par rapport à 2008.

La catégorie des piétons (12,1 % des personnes tuées en 2010) est également une catégorie d'usagers qui bénéficie fortement de la réduction de la mortalité sur les routes avec une baisse de 42,7 % du nombre des personnes tuées depuis 2000. En 2010, cette tendance se poursuit plus faiblement avec une réduction de 2,2 % par rapport à 2009.

La catégorie des cyclistes (3,7 % des personnes tuées en 2010) a bénéficié d'une baisse de 46,2 % du nombre des personnes tuées depuis 2000 et connaît une baisse du nombre de tués de 9,3 % par rapport à 2009, revenant ainsi à son niveau de 2008.

La catégorie des usagers motocyclistes (17,6 % des personnes tuées en 2010) est la catégorie d'usagers qui bénéficie en 2010 de la plus forte baisse du nombre de tués par rapport à 2009 avec une baisse de 20,7 %, soit 184 tués en moins. Depuis 2000, la tendance est à la baisse avec une diminution de 25,7 % du nombre de tués, mais cette diminution depuis dix ans est bien plus faible que celle des véhicules légers (– 60,4 %).

La catégorie des usagers cyclomotoristes (6,2 % des personnes tuées en 2010) connaît également une baisse significative du nombre de tués par rapport à 2009 avec une diminution de 17,1 %. La baisse est également sensible parmi les blessés puisque le nombre de blessés hospitalisés est en réduction de 15,1 % par rapport à 2009. La baisse du nombre d'usagers cyclomotoristes tués est de 46,1 % depuis 2000. Cette baisse est plus importante que celle des tués motocyclistes, mais néanmoins inférieure à celle des véhicules légers.

L'évolution depuis 2000 sur les véhicules de plus de 1,5 tonne ne peut être mesurée compte tenu des changements intervenus dans les catégorisations de ces véhicules en 2004.

Entre 2009 et 2010, on note une hausse de 20,4 % du nombre de tués parmi les usagers de poids lourds alors que le nombre de tués parmi les usagers de véhicules utilitaires[1] reste stable (+1 tué).

Les usagers de voiturettes ont connu une évolution sensible du nombre de tués (+42,9 % par rapport à 2009) et du nombre de blessés (+12,1 % par rapport à 2009). Compte tenu du nombre très limité d'usagers impliqués, ces évolutions sont à analyser sur plusieurs années.

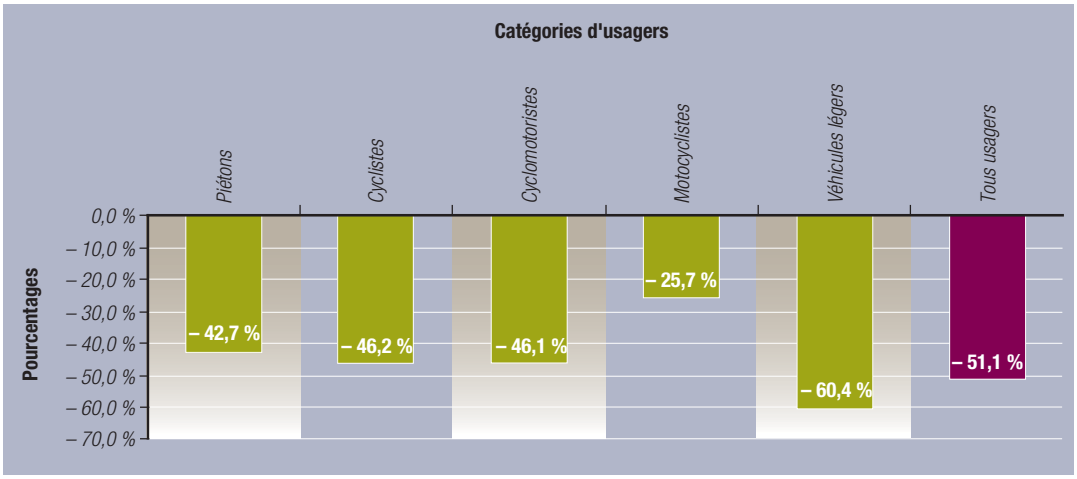
RÉPARTITION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS (2000-2010)

Personnes tuées	2000	2010
Piétons	10,4 %	12,1 %
Cyclistes	3,3 %	3,7 %
Cyclomotoristes	5,6 %	6,2 %
Motocyclistes	11,6 %	17,6 %
Usagers VL*	65,5 %	53,0 %
Usagers VU**	0,9 %	3,7 %
Usagers PL***	1,5 %	1,6 %
Autres usagers****	1,1 %	2,0 %

* La catégorie « véhicule léger » regroupe les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires de PTAC inférieur à 1,5 tonne.
** La catégorie « véhicule utilitaire » (VU) regroupe les véhicules utilitaires seuls (PTAC compris entre 1,5 et 3,5 tonnes) et les VU avec remorque ou caravane.
*** La catégorie « Poids lourds » (PL) regroupe des PL de plus de 3,5 tonnes ainsi que les tracteurs routiers avec ou sans remorque.
**** La catégorie « autres usagers » regroupe principalement les voiturettes, les tracteurs agricoles et les transports en commun (autocars et autobus).
Source : ONISR, fichier des accidents.

Les comparaisons d'évolutions entre les différentes catégories d'usagers sont à nuancer par ailleurs en fonction de la répartition de chaque catégorie dans le trafic routier (*chapitre 1-4*). Pour autant, aucune relation simple et précise n'est établie entre volume du trafic et fréquence des accidents.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS EN MÉTROPOLE (2000-2010)



Coefficient pour conversion des personnes de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069.
Source : ONISR, fichier des accidents.

1. Pour cette catégorie de véhicule, il est utilisé une définition plus restrictive pour le recueil des données accidents que celle donnée par le Code de la route sous le terme « camionnette » (article R311-1) en retenant les véhicules à moteur destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est compris en 1,5 et 3,5 tonnes ainsi que les véhicules utilitaires avec remorque ou caravane.
Véhicule utilitaire léger (VUL) ou Camionnettes sont les termes généralement utilisés pour désigner un véhicule appartenant à une entreprise, conçu et aménagé pour **transporter des marchandises, avec simplement deux places à l'avant,** et ceci pour un usage essentiellement professionnel.
Pour ce type de véhicue, le code de la route (article R311-1) retient le terme «camionnette» avec la définition suivante: véhicule à moteur ayant au moins quatre roues, à l'exclusion des quadricycles à moteur, destiné au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes.

VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS (2009-2010)

Métropole		Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons	Année 2010	485	4 584	7 502	12 086
	Année 2009	496	4 789	7 714	12 503
	Différence	– 11	– 205	– 212	– 417
	Évolution	– 2,2 %	– 4,3 %	– 2,7 %	– 3,3 %
Cyclistes	Année 2010	147	1 361	2 608	3 969
	Année 2009	162	1 554	2 825	4 379
	Différence	– 15	– 193	– 217	– 410
	Évolution	– 9,3 %	– 12,4 %	– 7,7 %	– 9,4 %
Cyclomotoristes (y compris les scooters ≤ 50 cm³)	Année 2010	248	4 100	7 485	11 585
	Année 2009	299	4 829	8 605	13 434
	Différence	– 51	– 729	– 1 120	– 1 849
	Évolution	– 17,1 %	– 15,1 %	– 13,0 %	– 13,8 %
Motocyclistes (y compris les scooters > 50 cm³)	Année 2010	704	6 123	9 036	15 159
	Année 2009	888	6 742	9 672	16 414
	Différence	– 184	– 619	– 636	– 1 255
	Évolution	– 20,7 %	– 9,2 %	– 6,6 %	– 7,6 %
Usagers de véhicules légers	Année 2010	2 117	12 454	24 656	37 110
	Année 2009	2 160	13 594	25 867	39 461
	Différence	– 43	– 1 140	– 1 211	– 2 351
	Évolution	– 2,0 %	– 8,4 %	– 4,7 %	– 6,0 %
Usagers de poids lourds	Année 2010	65	363	426	789
	Année 2009	54	405	466	871
	Différence	11	– 42	– 40	– 82
	Évolution	20,4 %	– 10,4 %	– 8,6 %	– 9,4 %
Usagers de véhicules utilitaires	Année 2010	146	921	1 465	2 386
	Année 2009	145	894	1 427	2 321
	Différence	1	27	38	65
	Évolution	0,7 %	3,0 %	2,7 %	2,8 %
Usagers de voiturettes	Année 2010	30	142	183	325
	Année 2009	21	125	165	290
	Différence	9	17	18	35
	Évolution	42,9 %	13,6 %	10,9 %	12,1 %
Autres usagers (1)	Année 2010	50	345	707	1 052
	Année 2009	48	391	870	1 261
	Différence	2	– 46	– 163	– 209
	Évolution	4,2 %	– 11,8 %	– 18,7 %	– 16,6 %
Ensemble des usagers	Année 2010	3 992	30 393	54 068	84 461
	Année 2009	4 273	33 323	57 611	90 934
	Différence	– 281	– 2 930	– 3 543	– 6 473
	Évolution	– 6,6 %	– 8,8 %	– 6,1 %	– 7,1 %

1. Usagers transports en commun, tracteurs agricoles, engins spéciaux, dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.
Source : ONISR, fichier des accidents.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES SELON LA CYCLINDRÉE DES MOTOCYCLETTES

Le tableau suivant donne l'accidentalité en fonction de la cylindrée de la motocyclette impliquée (segment 50/125 cm³ et segment de plus de 125 cm³), en distinguant pour chaque segment entre le type « scooter » et le type « autre moto » (qui recouvrent essentiellement les motocyclettes d'architecture classique).

On constate que 82,1 % de la diminution du nombre de motocyclistes tués en 2010 par rapport à 2009 concerne le segment des motos de plus de 125 cm³ (151 motocyclistes sur les 184).

VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS (2009-2010)

Métropole		Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Scooter de plus de 50 cm³ jusqu'à 125 cm³	Année 2010	33	697	2 302	2 999
	Année 2009	34	705	2 413	3 118
	Différence	– 1	– 8	– 111	– 119
	Évolution	– 2,9 %	– 1,1 %	– 4,6 %	– 3,8 %
Autres motos de plus de 50 cm3 jusqu'à 125 cm³	Année 2010	80	1 019	1 443	2 462
	Année 2009	112	1 077	1 704	2 781
	Différence	– 32	– 58	– 261	– 319
	Évolution	– 28,6 %	– 5,4 %	– 15,3 %	– 11,5 %
Total segment 50/125 cm³	Année 2010	113	1 716	3 745	5 461
	Année 2009	146	1 782	4 117	5 899
	Différence	– 33	– 66	– 372	– 438
	Évolution	– 22,6 %	– 3,7 %	– 9,0 %	– 7,4 %
Scooter de plus de 125 cm³	Année 2010	21	300	808	1 108
	Année 2009	27	323	729	1 052
	Différence	– 6	– 23	79	56
	Évolution	– 22,2 %	– 7,1 %	10,8 %	5,3 %
Autres motos de plus de 125 cm³	Année 2010	570	4 107	4 483	8 590
	Année 2009	715	4 637	4 826	9 463
	Différence	– 145	– 530	– 343	– 873
	Évolution	– 20,3 %	– 11,4 %	– 7,1 %	– 9,2 %
Total segment plus de 125 cm³	Année 2010	591	4 407	5 291	9 698
	Année 2009	742	4 960	5 555	10 515
	Différence	– 151	– 553	– 264	– 817
	Évolution	– 20,4 %	– 11,1 %	– 4,8 %	– 7,8 %
Total motos Y compris scooters de plus de 50 cm³	Année 2010	704	6 123	9 036	15 159
	Année 2009	888	6 742	9 672	16 414
	Différence	– 184	– 619	– 636	– 1 255
	Évolution	– 20,7 %	– 9,2 %	– 6,6 %	– 7,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

BILAN 2010 DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Le nombre de personnes tuées dans les départements d'outre-mer a augmenté de 5,9 % en 2010 par rapport à 2009 (+10 personnes tuées).

La répartition des catégories d'usagers impliqués dans un accident mortel diffère notablement dans les DOM de la répartition de la métropole. En 2010, 64,4 % des personnes tuées dans les DOM sont des usagers vulnérables (piétons et deux-roues) contre 39,7 % en métropole.

Les motocyclistes et les cyclomotoristes sont particulièrement touchés par cette surmortalité (respectivement 25,5 % et 20 % des tués dans les DOM contre 17,8 % et 6,2 % en métropole).

Les piétons représentent 15,5 % des tués dans les DOM contre 12,1 % en métropole.

VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS EN 2010 – DOM

Départements d'outre-mer Année 2010	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons	28	161	236	397
Cyclistes	6	50	92	142
Cyclomotoristes	36	207	323	530
Motocyclistes	46	209	225	434
Usagers de véhicule légers	50	266	830	1096
Usagers de poids lourds	0	12	16	28
Autres usagers (1)	14	39	46	85
Ensemble	**180**	**944**	**1768**	**2712**

1. Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux.
Source : ONISR, fichier des accidents.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE ET CATÉGORIE D'USAGERS ET ÉVOLUTION DEPUIS 2000

L'utilisation d'une catégorie de véhicules plutôt qu'une autre varie fortement selon les classes d'âge. Elle est également en évolution depuis quelques années, notamment avec une augmentation des déplacements en deux-roues. Ces spécificités se retrouvent dans le bilan de la mortalité sur les routes.

Ainsi, la baisse de la mortalité des piétons depuis 2000 profite essentiellement aux enfants de 0-14 ans (–71,1 %, alors que la moyenne de cette catégorie d'usagers est de –42,7 %). Par contre, les personnes âgées de plus de 75 ans avec 181 personnes tuées en 2010 représentent maintenant

37,3 % de la mortalité piétonne (baisse depuis 2000 de seulement 20,3 %). Plus d'un piéton tué sur deux est une personne âgée de plus de 65 ans.

Près d'un usager de deux-roues motorisé tué sur deux a entre 25 et 44 ans. Pour cette catégorie d'usagers, les classes d'âges inférieures à 45 ans bénéficient le plus de la diminution du nombre de personnes tuées depuis 2000 avec des baisses comprises entre – 30,7 % et – 73,3 %, alors que les classes d'âges supérieures à 44 ans ont des résultats plus hétérogènes avec une augmentation de + 33,8 % pour les 45-64 ans et une diminution de – 46,7 % pour les plus de 75 ans.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'USAGERS PAR CLASSE D'ÂGE EN 2010

Métropole	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de véhicule légers		Total personnes tuées (y compris poids lourds, véhicules utilitaires…)	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	24	4,9	12	8,2	12	1,3	76	3,6	130	3,3
%	*18,5*		*9,2*		*9,2*		*58,5*		*100,0*	
15-17 ans	11	2,3	9	6,1	84	8,8	53	2,5	161	4,0
%	*6,8*		*5,6*		*52,2*		*32,9*		*100,0*	
18-24 ans	45	9,3	11	7,5	208	21,8	534	25,2	831	20,8
%	*5,4*		*1,3*		*25,0*		*64,3*		*100,0*	
25-44 ans	73	15,1	18	12,2	423	44,4	626	29,6	1 249	31,3
%	*5,8*		*1,4*		*33,9*		*50,1*		*100,0*	
45-64 ans	87	17,9	44	29,9	202	21,2	427	20,2	856	21,4
%	*10,2*		*5,1*		*23,6*		*49,9*		*100,0*	
65-74 ans	64	13,2	26	17,7	15	1,6	143	6,8	264	6,6
%	*24,2*		*9,8*		*5,7*		*54,2*		*100,0*	
75 ans et plus	181	37,3	27	18,4	8	0,8	257	12,2	501	12,6
%	*36,1*		*5,4*		*1,6*		*51,5*		*100,0*	
Indéterminé							1	0	1	0
							100		*100*	
Ensemble	**485**	**100,0**	**147**	**100,0**	**952**	**100,0**	**2 117**	**100,0**	**3 992**	**100,0**

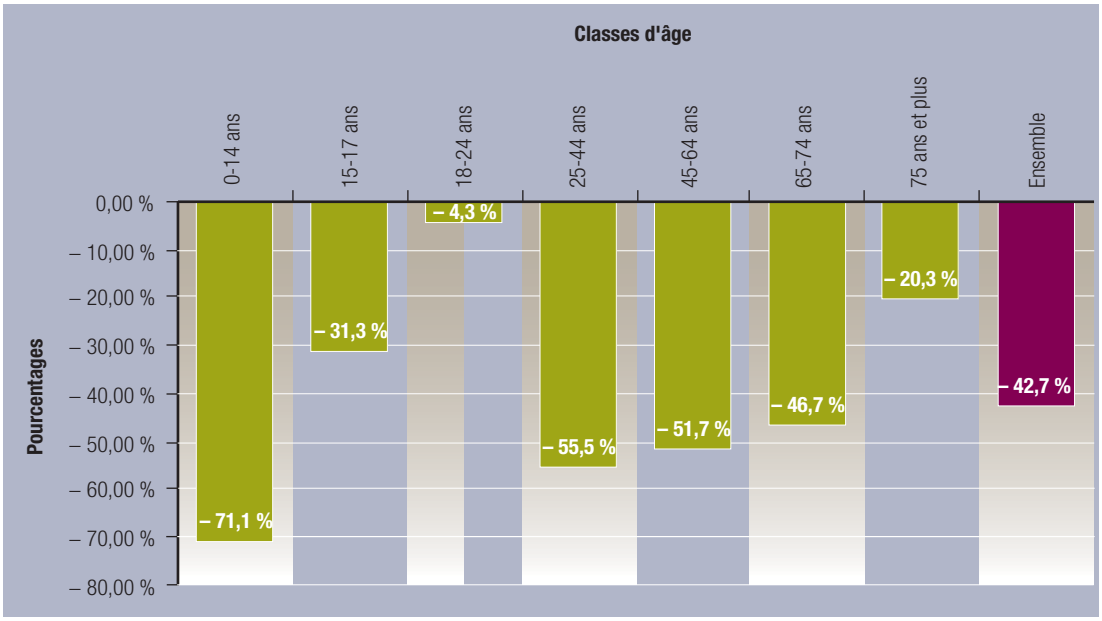
Les pourcentages en italique correspondent à la part que représente chaque catégorie d'usagers dans la classe d'âge.
Source : ONISR, fichier des accidents.

La répartition des personnes tuées en tant qu'usagers de véhicules légers en fonction des classes d'âge présente une certaine stabilité et les progrès réalisés depuis 2000 sont uniformément répartis avec une baisse du nombre de tués autour de 60 % dans toutes les tranches d'âge jusqu'à 75 ans. Au-delà de 75ans, la baisse du nombre de tués est de 40,7 %.

Pour cette dernière catégorie, si on distingue la part des conducteurs de celle des passagers, on observe que 73,6 % des personnes tuées sont des conducteurs. Ils sont 81,7 % dans la classe d'âge des 45-64 ans, 71,7 % dans celle des 18-24 ans et 72,3 % dans celle des plus de 65 ans.

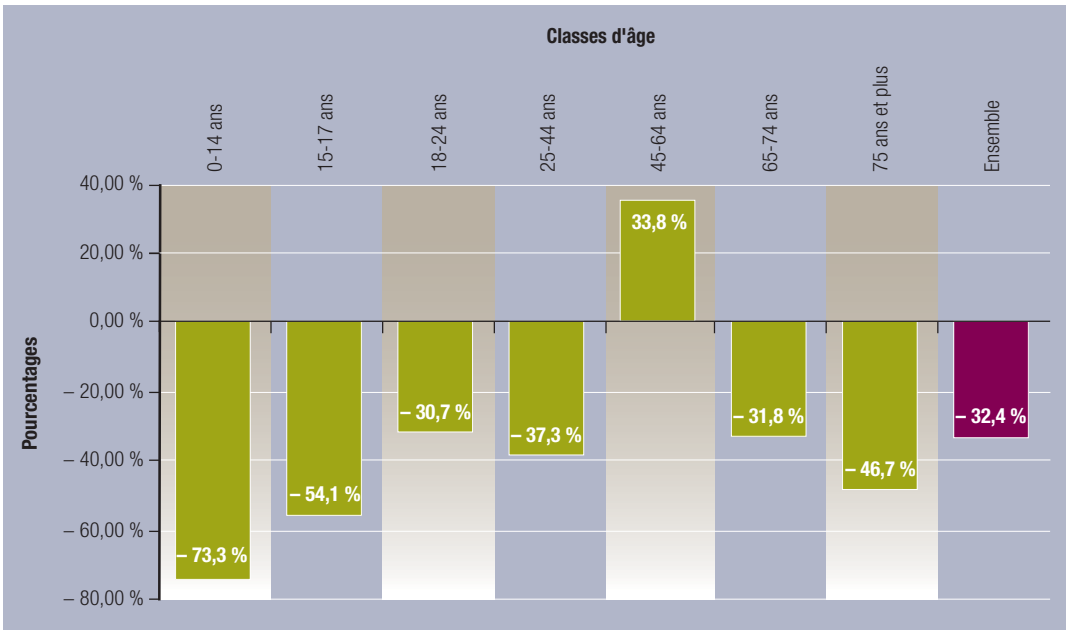
Depuis 2000, la baisse de la mortalité des conducteurs de véhicule légers a été de 54,6 % concernant essentiellement la classe d'âge des 25-44 ans (– 59,1 %). La mortalité des conducteurs de 18-24 ans a baissé de 54,3 %, alors que celle des personnes âgées de plus de 75 ans a baissé de 35,2 %.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PIÉTONS TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE EN MÉTROPOLE (2000-2010)



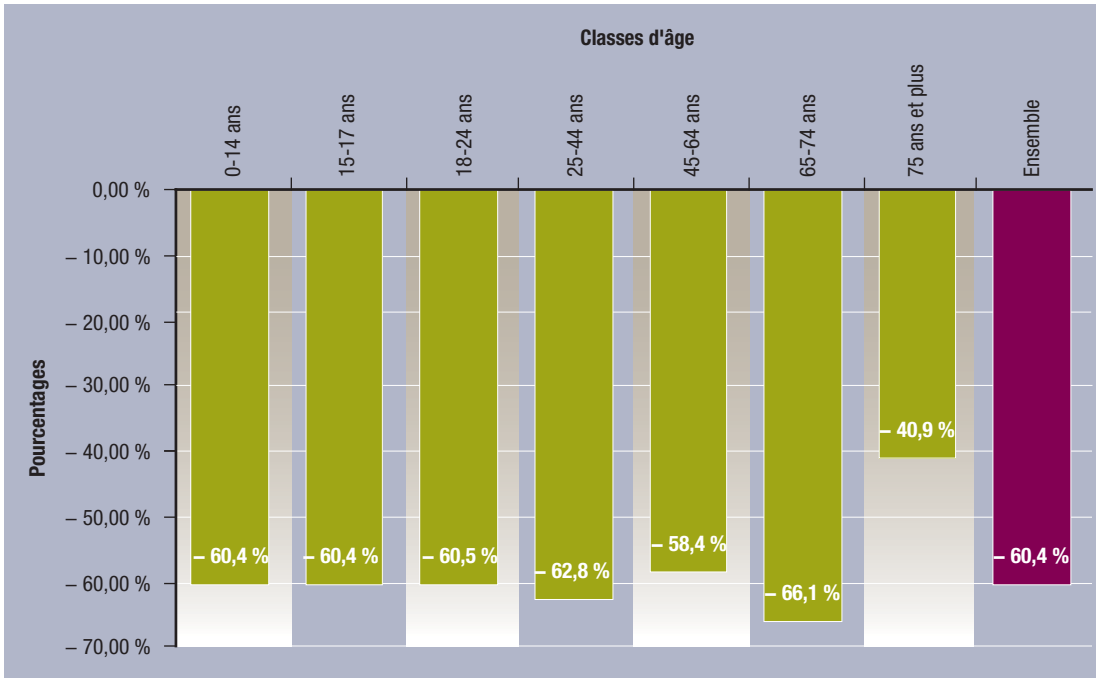
Coefficient pour conversion des personnes de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069.
Source : ONISR, fichier des accidents et INSEE.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'USAGERS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE EN MÉTROPOLE (2000-2010)



Coefficient pour conversion des personnes de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069.
Source : ONISR, fichier des accidents.

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'USAGERS DE VÉHICULES LÉGERS TUÉS PAR CLASSE D'ÂGE EN MÉTROPOLE (2000-2010)



Coefficient pour conversion des personnes de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069.
Source : ONISR. fichier des accidents.

RÉPARTITION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR CLASSE D'ÂGE ET CATÉGORIE D'USAGERS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Dans les départements d'outre-mer, les usagers de deux-roues à moteur sont particulièrement touchés par la mortalité routière puisqu'ils représentent 45,6 % des tués, et même entre 54,1 % et 57,1 % pour les usagers de deux-roues motorisés entre 15 et 44 ans.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'USAGERS PAR CLASSE D'ÂGE DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Départements d'outre-mer Année 2010	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme		Total personnes tuées (y compris poids lourds, véhicules utilitaires…)	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	3	10,7	1	16,7	0	0,0	4	8,0	8	4,4
%	*37,5*		*12,5*		*0,0*		*50,0*		*100,0*	
15-17 ans	0	0,0	2	33,3	8	9,8	3	6,0	14	7,8
%	*0,0*		*14,3*		*57,1*		*21,4*		*100,0*	
18-24 ans	2	7,1	0	0,0	30	36,6	15	30,0	53	29,4
%	*3,8*		*0,0*		*56,6*		*28,3*		*100,0*	
25-44 ans	8	28,6	1	16,7	33	40,2	17	34,0	61	33,9
%	*13,1*		*1,6*		*54,1*		*27,9*		*100,0*	
45-64 ans	11	39,3	2	33,3	8	9,8	6	12,0 %	31	17,2
%	*35,5*		*6,5*		*25,8*		*19,4*		*100,0*	
65-74 ans	1	3,6	0	0,0	2	2,4	4	8,0 %	8	4,4
%	*12,5*		*0,0*		*25,0*		*50,0*		*100,0*	
75 ans et plus	3	10,7	0	0,0	1	1,2	1	2,0 %	5	2,8
%	*60,0*		*0,0*		*20,0*		*20,0*		*100,0*	
Ensemble	**28**	**100,0**	**6**	**100,0**	**82**	**100,0**	**50**	**100,0**	**180**	**100,0**

L'accidentalité des départements

Ce chapitre présente le bilan de l'accidentalité (accidents corporels, personnes tuées et blessées) dans les départements, ainsi qu'un certain nombre d'autres indicateurs liés aux enjeux nationaux : la mortalité dans la population résidente, la proportion d'accidents mortels en présence du « facteur alcool » (rapportés à l'ensemble des accidents mortels avec une alcoolémie connue), la proportion des personnes tuées en deux-roues motorisés (2RM) ainsi que celle des jeunes de 18-24 tués sur la route.

Il convient de prendre quelques précautions avant d'interpréter ces indicateurs de niveau départemental car il s'agit souvent de petits nombres. Or, ces nombres s'avèrent très fluctuants compte tenu du caractère aléatoire des accidents de la circulation routière et de leur gravité. Ainsi, le nombre de personnes tuées dans un département peut présenter des variations importantes d'une année sur l'autre. Ces variations risquent d'être statistiquement non significatives et par conséquent, on ne pourra conclure ni à une détérioration ni à une amélioration de la sécurité routière dans ce département. Cette impossibilité d'interpréter ces indicateurs est encore plus vraie quand il s'agit d'analyser une mortalité routière spécifique.

Le chapitre suivant (« L'accidentalité par régions ») traitant d'ensembles géographiques plus vastes que les départements donne des indicateurs plus significatifs, notamment quand il s'agit de comparer une évolution d'une année sur l'autre.

Par ailleurs, si la comparaison de ces indicateurs entre départements peut être pertinente dans l'élaboration d'un diagnostic de sécurité, elle est néanmoins délicate car très sensible à un certain nombre de paramètres propres à chaque département, notamment la géographie, le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socio-économique. Pour permettre néanmoins de telles comparaisons, l'ONISR proposait dans ce document pour les années 2001 à 2008 un indicateur nommé « indicateur d'accidentologie locale (IAL) ». Cependant, l'ONISR a choisi d'abandonner cet indicateur en 2009 en raison de l'absence de données de trafic exhaustives, fiables et harmonisées relatives aux réseaux départementaux. Cette situation prévaut depuis la dernière vague de décentralisation routière en 2005, qui a transféré aux départements la gestion des 18 000 km les moins structurants du réseau des routes nationales, qui constituent dorénavant les itinéraires départementaux parmi les plus circulés. Depuis lors, le dispositif national de consolidation de ces données de trafic n'est pas reconstitué à ce jour. Les parcours départementaux (en centaines de millions de véhicules x kilomètres), qui entraient dans la composition de l'IAL, sont ainsi devenus des données d'une qualité globalement trop médiocre dans nombre de départements pour continuer à publier les résultats des IAL départementaux au niveau national.

Des travaux sont engagés pour permettre des comparaisons entre départements. Ils visent notamment à définir des typologies de départements et à opérer des regroupements au sein d'une dizaine de familles maximum.

Sommaire

LES RÉSULTATS 2010

Nombre de personnes tuées selon le département

La répartition suivante, pour les 96 départements de France métropolitaine est la suivante :

- Départements ayant jusqu'à 25 personnes tuées = 23
- Départements ayant entre 26 et 50 personnes tuées = 47
- Départements ayant entre 51 et 75 personnes tuées = 18
- Départements ayant entre 76 et 100 personnes tuées = 6
- Départements ayant entre 101 et 125 personnes tuées = 1
- Département ayant plus de 125 personnes tuées = 1

Cette répartition permet de constater le faible nombre de personnes tuées par an dans un département – en moyenne 42. Ce faible nombre rend délicat toute interprétation de variation annuelle sur deux années consécutives (et encore davantage toute interprétation mensuelle) à défaut d'un test de significativité, (un seul accident mortel avec plusieurs personnes décédées peut créer un écart relatif considérable).

L'aspect aléatoire des accidents de la route conduit par ailleurs à des variations erratiques. Ainsi, on peut noter que le département de l'Ariège qui connaît une très forte augmentation en pourcentage du nombre de personnes tuées en 2010 (+111 % par rapport à 2009, soit +10 tués) avait enregistré une baisse de 31 % en 2009 par rapport à 2008, soit –4 tués. De manière similaire, le département de la Corse-du-Sud enregistre la plus forte baisse en pourcentage du nombre de personnes tuées (–68 %, soit –13 tués) alors qu'il a connu une augmentation des personnes tuées 72 % en 2009 par rapport à 2008, soit +8 tués. On notera que les effectifs des personnes tuées dans ces deux départements sont très réduits.

On en déduit qu'au niveau départemental, il est préférable de faire des analyses pluriannuelles soit en comparant plusieurs années successives (par exemple, 2010/2009/2008 à 2007/2006/2005) pour avoir des effectifs suffisants à comparer (plus de 100 pour le moins), soit en analysant la série chronologique de l'indicateur sur une dizaine d'années.

Le tableau ci-après reprend cette dernière option en effectuant une comparaison par rapport à 2000.

Les variations demeurent toutefois importantes. L'Ariège connaît la plus forte augmentation en pourcentage des personnes tuées en 2010 par rapport à 2000 (+2 tués, soit +11 %) et, à l'opposé, la Corse-du-sud connaît la plus forte baisse (–18 tués, soit –74 %).

Sur la période 2000-2010, l'écart des personnes tuées en France métropolitaine s'établit à 4 278 tués en moins, soit –51,1 %.

La comparaison entre les départements est également délicate à mener.

Entre le département où il y a eu le plus de personnes tuées en 2010 (Bouches-du-Rhône, 139 personnes tuées) et celui où il y en a eu le moins (Lozère, 6 personnes tuées), on observe un rapport de plus de 20. On constate cependant que le premier est un département très urbain alors que le second, à l'opposé, est un département très rural.

Si l'on rapporte le nombre de personnes tuées à la population du département, on obtient toujours un facteur multiplicatif important (facteur de 10) entre le ratio le plus élevé (Haute-Corse, 183,1 personnes tuées par million d'habitants) et le plus faible (Hauts-de-Seine, 17,9 personnes tuées par million d'habitants), avec le même constat sur leur urbanisation respective.

Plusieurs paramètres peuvent biaiser la comparaison : la géographie, le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socio-économique.

Pour avoir une typologie des départements, on pourra se reporter au document « Typologie des régions et départements français » pour l'aide à l'analyse en accidentologie – ONISR – 1995. Cette typologie est en cours d'actualisation.

BILAN PAR DÉPARTEMENT DES VICTIMES (2009-2010)

	Accidents corporels		Personnes tuées à 30 jours		Blessés		Population (1)	Tués par million d'habitants en 2010
	2010	2009	2010	2009	2010	2009		
Ain	442	486	54	51	659	663	588 133	91,8
Aisne	310	322	41	49	415	402	538 557	76,1
Allier	257	301	42	36	314	397	342 114	122,8
Alpes-de-Haute-Provence	113	125	19	19	158	192	159 599	119,0
Hautes-Alpes	66	111	15	11	100	153	135 451	110,7
Alpes-Maritimes	2 380	2 563	60	75	2 883	3 166	1 091 072	55,0
Ardèche	165	203	25	32	224	286	313 693	79,7
Ardennes	126	143	15	28	159	176	283 159	53,0
Ariège	104	116	19	9	125	149	151 581	125,3
Aube	204	244	16	29	259	316	302 267	52,9
Aude	509	492	36	52	642	623	353 024	102,0
Aveyron	174	183	19	31	240	245	276 779	68,6
Bouches-du-Rhône	4 357	3 927	150	139	5 587	5 152	1 979 267	75,8
Calvados	423	575	37	51	563	777	680 951	54,3
Cantal	79	87	8	9	97	119	148 219	54,0
Charente	231	143	39	25	265	167	352 775	110,6
Charente-Maritime	954	1 038	73	64	1 167	1 291	616 632	118,4
Cher	372	398	29	39	482	490	312 738	92,7
Corrèze	259	291	23	24	332	363	243 553	94,4
Corse-du-Sud	228	252	6	19	320	384	143 051	41,9
Haute-Corse	356	372	30	27	515	528	163 855	183,1
Côte-d'Or	499	574	34	50	666	720	522 971	65,0
Côtes-d'Armor	436	521	39	41	580	726	585 116	66,7
Creuse	78	97	10	10	89	117	123 798	80,8
Dordogne	244	298	37	41	321	390	411 266	90,0
Doubs	291	499	44	39	353	627	525 352	83,8

Sommaire

BILAN PAR DÉPARTEMENT DES VICTIMES (2009-2010)

	Accidents corporels		Personnes tuées à 30 jours		Blessés		Population [1]	Tués par million d'habitants en 2010
	2010	2009	2010	2009	2010	2009		
Drôme	493	502	43	57	690	738	482 101	89,2
Eure	369	446	47	52	464	582	581 082	80,9
Eure-et-Loir	453	476	45	53	587	591	425 023	105,9
Finistère	638	585	41	53	779	764	893 687	45,9
Gard	869	1 191	75	90	1 194	1 608	700 929	107,0
Haute-Garonne	997	1 149	66	69	1 309	1 504	1 234 241	53,5
Gers	159	187	26	31	220	274	186 527	139,4
Gironde	1 950	2 087	76	91	2 468	2 538	1 434 192	53,0
Hérault	1 233	1 301	104	102	1 533	1 678	1 031 212	100,9
Ille-et-Vilaine	837	841	55	56	1 059	1 042	977 842	56,2
Indre	286	287	23	13	382	363	231 724	99,3
Indre-et-Loire	803	560	44	42	952	660	588 294	74,8
Isère	653	781	78	85	924	1 075	1 198 421	65,1
Jura	127	127	33	32	201	166	261 793	126,1
Landes	297	316	40	54	368	405	377 381	106,0
Loir-et-Cher	360	357	33	40	449	453	327 487	100,8
Loire	820	842	36	38	1 056	1 062	742 960	48,5
Haute-Loire	155	231	18	29	198	299	222 883	80,8
Loire-Atlantique	902	1 049	78	86	1 138	1 288	1 267 586	61,5
Loiret	506	561	56	69	688	730	653 744	85,7
Lot	120	140	19	20	135	149	173 845	109,3
Lot-et-Garonne	250	346	34	36	354	460	328 213	103,6
Lozère	84	79	11	6	111	110	77 193	142,5
Maine-et-Loire	910	900	52	55	1 114	1 083	778 873	66,8
Manche	496	501	46	35	656	657	498 104	92,4
Marne	351	369	45	55	438	454	565 547	79,6
Haute-Marne	166	266	17	19	218	360	185 244	91,8
Mayenne	147	125	26	28	185	133	304 616	85,4
Meurthe-et-Moselle	696	706	33	33	876	898	730 961	45,1
Meuse	154	189	17	22	184	234	194 237	87,5
Morbihan	645	728	48	48	884	931	716 399	67,0
Moselle	596	764	56	55	794	1 019	1 043 581	53,7
Nièvre	164	211	21	16	198	272	219 815	95,5
Nord	1 840	2 246	85	109	2 237	2 797	2 563 914	33,2
Oise	472	486	53	76	652	655	802 636	66,0
Orne	148	185	25	37	186	228	291 614	85,7
Pas-de-Calais	788	992	65	78	992	1 334	1 461 430	44,5
Puy-de-Dôme	707	793	43	47	865	1 008	630 544	68,2
Pyrénées-Atlantiques	937	952	36	37	1 138	1 206	651 665	55,2

BILAN PAR DÉPARTEMENT DES VICTIMES (2009-2010)

	Accidents corporels		Personnes tuées à 30 jours		Blessés		Population [1]	Tués par million d'habitants en 2010
	2010	2009	2010	2009	2010	2009		
Hautes-Pyrénées	213	252	12	22	309	306	229 273	52,3
Pyrénées-Orientales	366	263	25	24	513	405	445 737	56,1
Bas-Rhin	957	1 174	46	44	1 239	1 480	1 097 045	41,9
Haut-Rhin	434	549	37	51	524	650	749 820	49,3
Rhône	2 303	2 228	75	77	2 911	2 818	1 702 468	44,1
Haute-Saône	133	130	32	23	158	182	239 372	133,7
Saône-et-Loire	350	488	51	60	449	632	554 837	91,9
Sarthe	425	466	35	42	520	595	562 093	62,3
Savoie	220	238	31	22	299	332	412 144	75,2
Haute-Savoie	471	543	39	66	665	709	725 206	53,8
Paris	7 181	7 990	43	45	8 311	9 183	2 220 114	19,4
Seine-Maritime	857	1 064	67	65	1 135	1 407	1 248 443	53,7
Seine-et-Marne	921	929	82	86	1 219	1 208	1 316 761	62,3
Yvelines	1 266	1 421	64	49	1 608	1 840	1 410 040	45,4
Deux-Sèvres	225	279	37	33	251	312	367 190	100,8
Somme	630	716	51	52	801	879	569 041	89,6
Tarn	181	198	49	39	232	264	374 501	130,8
Tarn-et-Garonne	198	213	34	32	224	242	239 228	142,1
Var	1 100	1 267	90	94	1 447	1 670	1 010 291	89,1
Vaucluse	367	531	52	49	496	694	542 370	95,9
Vendée	320	343	70	62	398	468	624 865	112,0
Vienne	323	349	36	22	426	474	426 924	84,3
Haute-Vienne	556	572	19	29	715	718	375 914	50,5
Vosges	244	315	40	35	312	396	379 605	105,4
Yonne	276	309	32	42	376	421	343 110	93,3
Territoire de Belfort	205	277	7	7	261	332	142 273	49,2
Essonne	1 429	1 444	40	27	1 805	1 798	1 212 393	33,0
Hauts-de-Seine	2 489	2 668	28	18	2 844	3 085	1 560 870	17,9
Seine-Saint-Denis	2 900	2 561	39	43	3 442	3 033	1 519 071	25,7
Val-de-Marne	2 359	2 463	27	28	2 767	2 942	1 319 227	20,5
Val-d'Oise	1 154	860	33	31	1 413	1 032	1 171 137	28,2
Métropole	**67 288**	**72 315**	**3 992**	**4 273**	**84 461**	**90 934**	**62 473 876**	**63,9**
Guadeloupe	506	498	65	65	679	701	403 257	161,2
Martinique	456	536	37	29	593	716	398 733	92,8
Guyane	322	340	36	28	448	452	225 751	159,5
Réunion	807	720	42	48	992	910	821 168	51,1
DOM	**2 091**	**2 094**	**180**	**170**	**2 712**	**2 779**	**1 848 909**	**97,4**

1. INSEE, estimations de population par département au 1er janvier 2009.

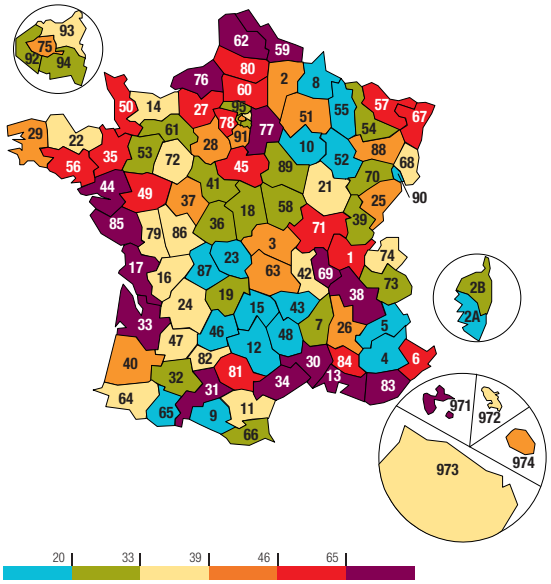
Source : ONISR – fichier des accidents.

Sommaire

Les cartes suivantes donnent le résultat par département des indicateurs suivants :
– le nombre de personnes tuées en 2010 par département ;
– le nombre de personnes tuées par million d'habitants qui est en 2010 pour la France métropolitaine de 63,9 contre 68,8 en 2009 ;
– la proportion des personnes tuées dans un accident mortel en présence du facteur « alcool » qui est en 2010 pour la France métropolitaine de 30,4 % contre 30 % en 2009 et 28,6 % en 2008 ;
– la proportion des jeunes de 18-24 ans parmi les personnes tuées qui est en 2010 pour la France métropolitaine de 20,8 % contre 21,1 % en 2009 et son évolution entre 2000 et 2010 ;
– la proportion des usagers de deux-roues motorisés parmi les personnes tuées qui est en 2010 pour la France métropolitaine de 20,8 % contre 27,8 % en 2009 et son évolution entre 2000 et 2010.

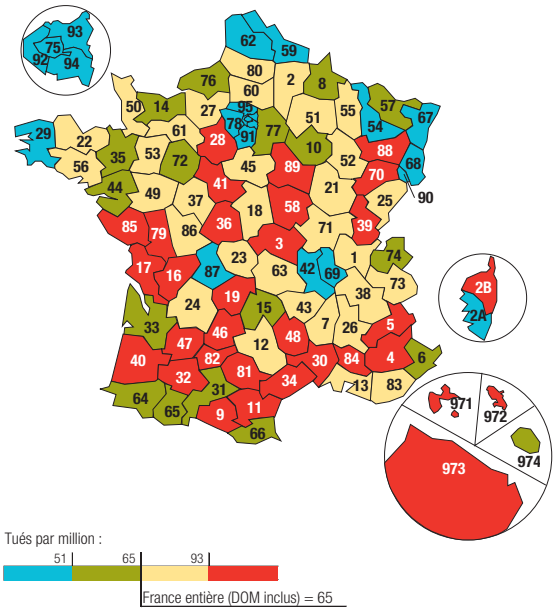
NB : ces cartes donnent également les résultats des quatre départements d'outre-mer ainsi que les valeurs d'ensemble pour la France entière, DOM compris. On trouvera dans les annexes de ce bilan (sous 4-7) l'intégralité des tableaux chiffrés correspondant à ces cartes.

MORTALITÉ ROUTIÈRE 2010
PAR DÉPARTEMENT



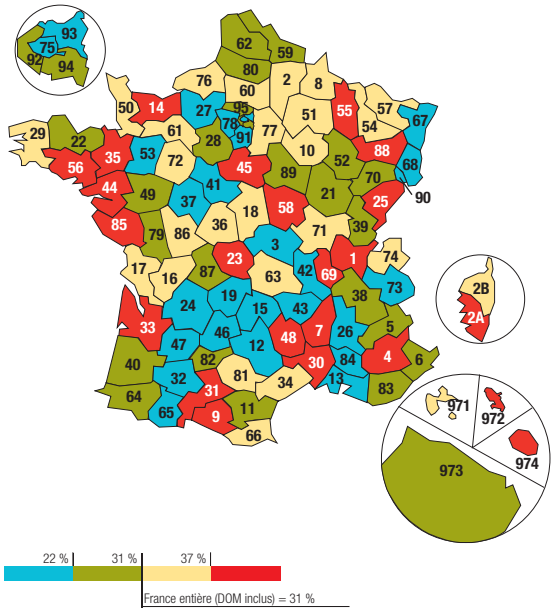
Source : ONISR - fichier accidents.

TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS PAR DÉPARTEMENT



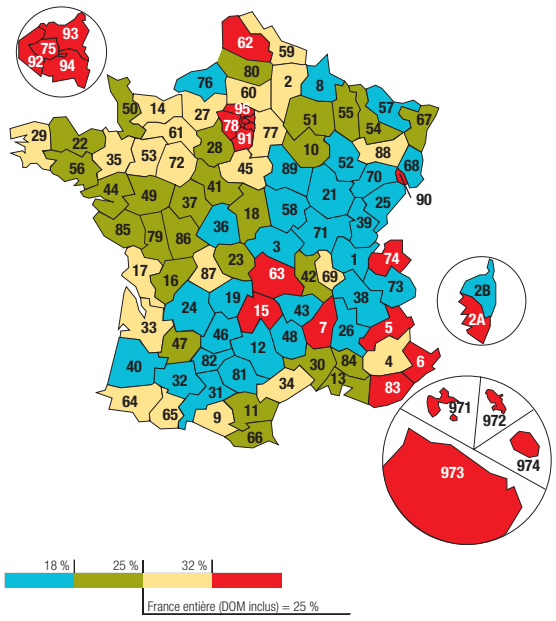
Source : ONISR – fichier accidents.

PROPORTION D'ACCIDENTS MORTELS AVEC ALCOOL POSITIF PARMI LES ACCIDENTS MORTELS AU TAUX D'ALCOOL CONNU EN 2010 PAR DÉPARTEMENT



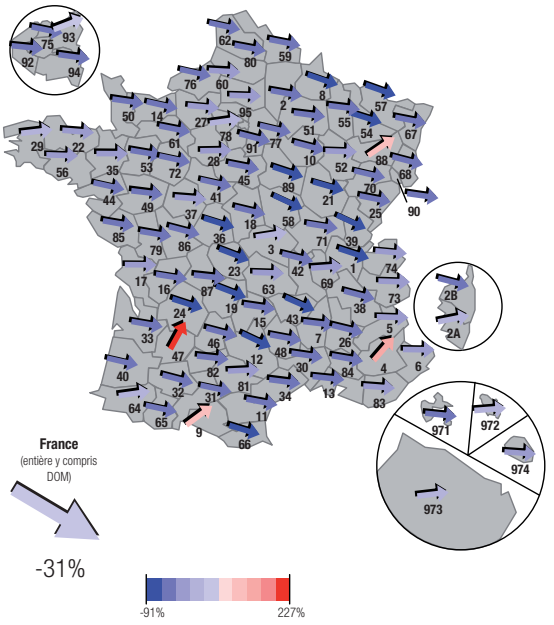
Source : ONISR – fichier accidents.

PROPORTIONS DE TUÉS EN DEUX-ROUES MOTORISÉS PARMI LES TUÉS 2010 PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR - fichier accidents.

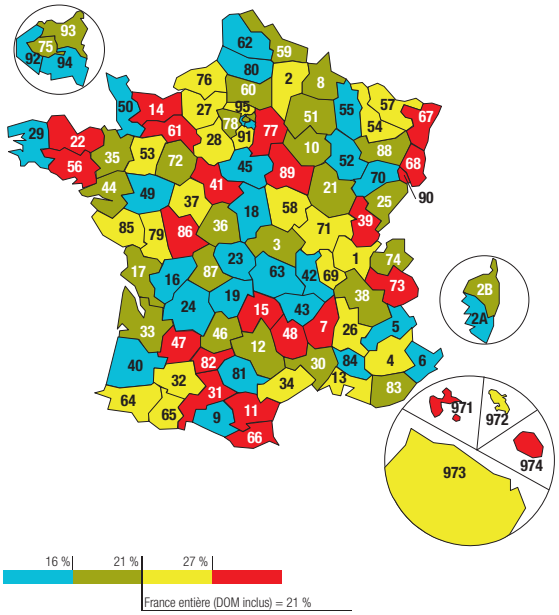
ÉVOLUTION DE LA PROPORTION DE TUÉS EN DEUX-ROUES MOTORISÉS 2000-2010 PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR - fichiers accidents.

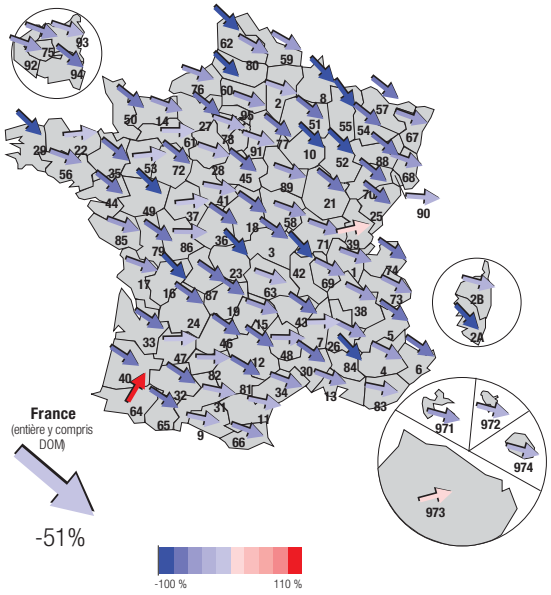
Sommaire

PROPORTION DE TUÉS 18-24 ANS PARMI LES TUÉS EN 2010 PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR – fichier accidents.

ÉVOLUTION DE LA PROPORTION DE TUÉS 18-24 ANS 2000-2010 PAR DÉPARTEMENT

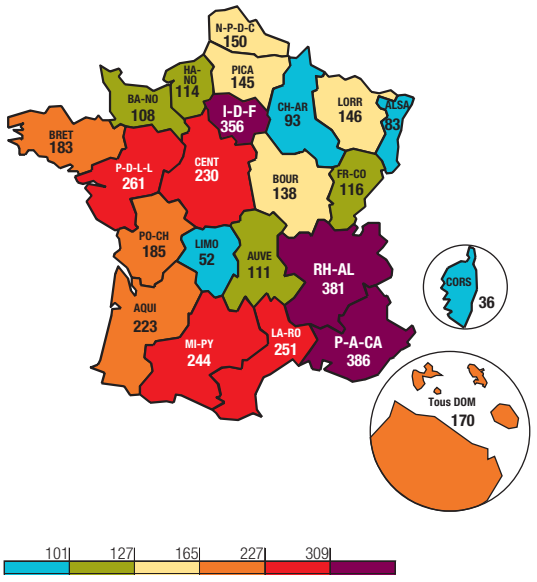


Source : ONISR – fichier accidents.

L'accidentalité des régions

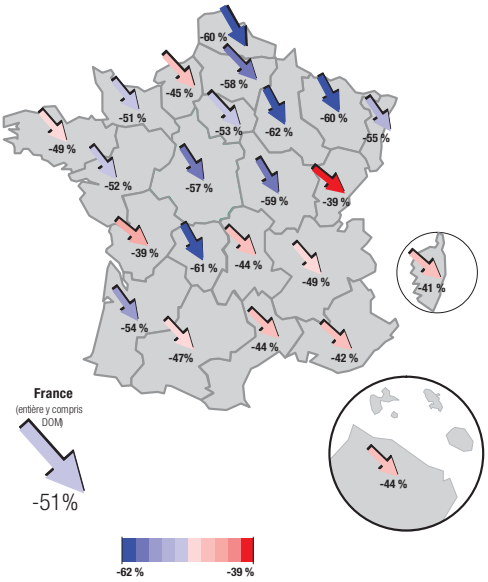
Ce chapitre présente le bilan de l'accidentalité (accidents corporels, personnes tuées et blessées) dans les régions, ainsi qu'un certain nombre d'autres indicateurs liés aux enjeux nationaux : la mortalité dans la population résidente, la proportion des jeunes de 18-24 tués sur la route ainsi que celle des personnes tuées en deux-roues motorisés (2RM) et la proportion d'accidents mortels en présence du « facteur alcool » (rapportés à l'ensemble des accidents mortels avec une alcoolémie connue).
Ces indicateurs permettent éventuellement de mieux appréhender des enjeux spécifiques propres.
Les mises en garde figurant en tête du précédent chapitre (« L'accidentalité des départements ») quant au caractère fluctuant des données annuelles ne s'appliquent aux régions que dans une moindre mesure (vu la taille moyenne des ensembles considérés, nettement plus importante). Néanmoins, le nombre d'accidents ou de victimes peut s'avérer encore trop faible pour analyser l'évolution d'une année sur l'autre d'une mortalité spécifique.

MORTALITÉ ROUTIÈRE 2010 PAR RÉGION



Source : ONISR - fichier accidents.

ÉVOLUTION 2000-2011
DE LA MORTALITÉ PAR RÉGION



Source : ONISR – fichier accidents.

Sommaire

BILAN 2009-2010 DES VICTIMES PAR RÉGION

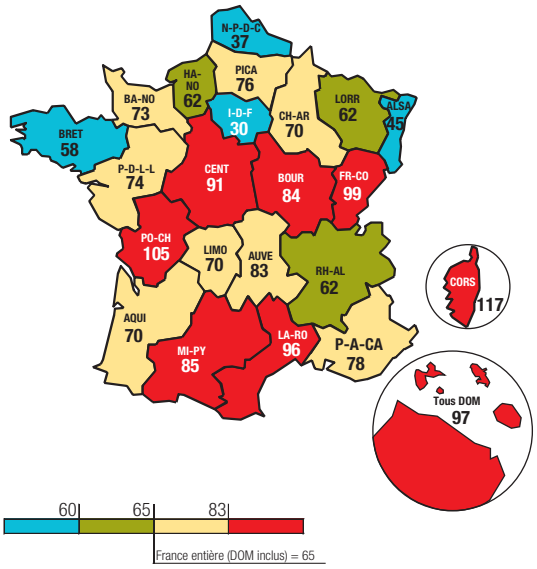
	Accidents corporels		Personnes tuées à 30 jours		Blessés		Population[1]	Tués par million d'habitants en 2010
	2010	2009	2010	2009	2010	2009		
Alsace	1391	1723	83	95	1763	2130	1846865	44,9
Aquitaine	3678	3999	223	259	4649	4999	3202717	69,6
Auvergne	1198	1412	111	121	1474	1823	1343760	82,6
Basse-Normandie	1067	1261	108	123	1405	1662	1470669	73,4
Bourgogne	1289	1582	138	168	1689	2045	1640733	84,1
Bretagne	2556	2675	183	198	3302	3463	3173044	57,7
Centre	2780	2639	230	256	3540	3287	2539010	90,6
Champagne-Ardenne	847	1022	93	131	1074	1306	1336217	69,6
Corse	584	624	36	46	835	912	306906	117,3
Franche-Comté	756	1033	116	101	973	1307	1168790	99,2
Haute-Normandie	1226	1510	114	117	1599	1989	1829525	62,3
Île-de-France	19699	20336	356	327	23409	24121	11729613	30,4
Languedoc-Roussillon	3061	3326	251	274	3993	4424	2608095	96,2
Limousin	893	960	52	63	1136	1198	743265	70,0
Lorraine	1690	1974	146	145	2166	2547	2348384	62,2
Midi-Pyrénées	2146	2438	244	253	2794	3133	2865975	85,1
Nord – Pas-de-Calais	2628	3238	150	187	3229	4131	4025344	37,3
Pays de la Loire	2704	2883	261	273	3355	3567	3538033	73,8
Picardie	1412	1524	145	177	1868	1936	1910234	75,9
Poitou-Charentes	1733	1809	185	144	2109	2244	1763521	104,9
Provence – Alpes – Côte d'Azur	8383	8524	386	387	10671	11027	4918050	78,5
Rhône-Alpes	5567	5823	381	428	7428	7683	6165126	61,8
Métropole	67288	72315	3992	4273	84461	90934	62473876	63,9
Ensemble 4 DOM	2091	2094	180	170	2712	2779	1848909	97,4
France entière	69379	74409	4172	4443	87273	93713	64322785	64,9

1. INSEE, estimations de population par département au 1er janvier 2009.
Sources : ONISR – fichier des accidents.

Les cartes suivantes donnent le résultat par région des indicateurs suivants :
– le nombre de personnes tuées par million d'habitants qui est en 2010 pour la France métropolitaine de 63,9 contre 68,8 en 2009 ;
– la proportion des personnes tuées dans un accident mortel en présence du facteur « alcool » qui est en 2010 pour la France métropolitaine de 30,4 % contre 30 % en 2009 et 28,6 % en 2008 ;
– la proportion des jeunes de 18-24 ans parmi les personnes tuées qui est en 2010 pour la France métropolitaine de 20,8 % contre 21,1 % en 2009 et leur évolution entre 2000 et 2010 ;
– la proportion des usagers de deux-roues motorisés parmi les personnes tuées qui est en 2010 pour la France métropolitaine de 20,8 % contre 27,8 % et leur évolution entre 2000 et 2010.

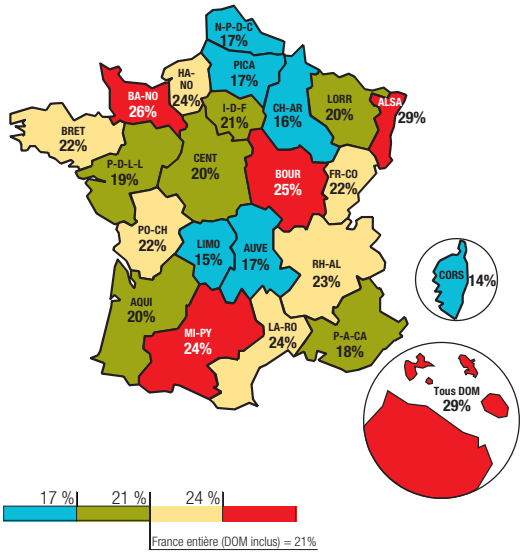
NB : ces cartes donnent également les résultats de l'ensemble des 4 DOM (Guadeloupe, Martinique, Guyane et Réunion) ainsi que les valeurs d'ensemble pour la France entière, DOM compris. On trouvera dans les annexes de ce bilan (sous 4-7 « Autres données sur les accidents corporels ») l'intégralité des tableaux chiffrés correspondant à ces cartes, avec indication des valeurs France métropolitaine et France entière).

TUÉS PAR MILLION D'HABITANTS PAR RÉGION



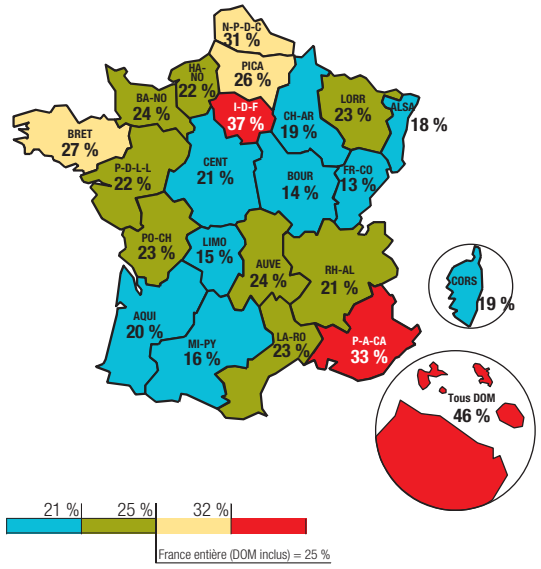
Source : ONISR – fichier accidents.

PROPORTION D'ACCIDENTS MORTELS AVEC ALCOOL POSITIF PARMI LES ACCIDENTS MORTELS À TAUX D'ALCOOL CONNU EN 2010 PAR RÉGION



Source : ONISR – fichier accidents.

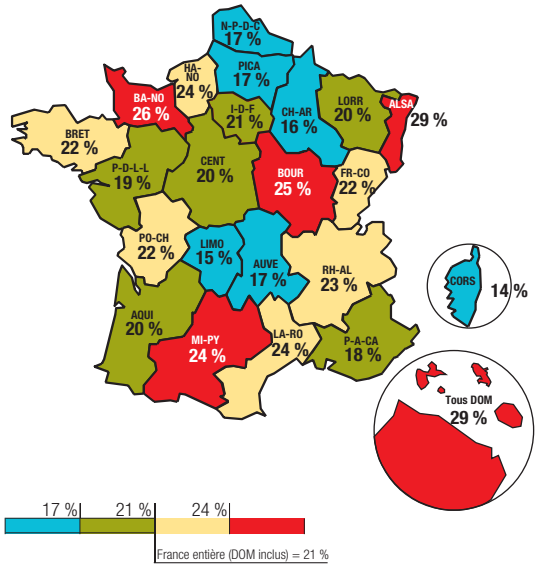
PROPORTION DE TUÉS DEUX-ROUES MOTORISÉS PARMI LES TUÉS EN 2010 PAR RÉGION



Source : ONISR – fichier accidents.

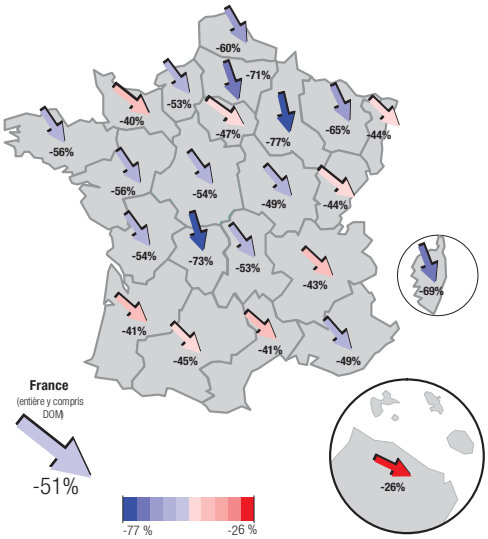
Sommaire

PROPORTION DE TUÉS 18-24 ANS PARMI LES TUÉS EN 2010 PAR RÉGION



Source : ONISR – fichier accidents.

ÉVOLUTION DE LA PROPORTION DES TUÉS 18-24 ANS 2000-2010 PAR RÉGION



Source : ONISR – fichier accidents.

Évolution du bilan des accidents corporels par catégorie de réseaux et selon le milieu (urbain/rase campagne)

ÉVOLUTION PAR CATÉGORIE DE RÉSEAUX

En 2010, le nombre de personnes tuées et le nombre de blessés diminuent sur toutes les catégories de réseaux à l'exception des autoroutes où le nombre de personnes tuées augmente de 5,8 % et celui des personnes blessées de 7,7 %.

Par ailleurs, les autoroutes de liaison sont la catégorie de route ayant l'indice de gravité le plus élevé en 2010 (15 personnes tuées pour 100 accidents corporels).

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES TUÉES PAR TYPE DE ROUTES (2000-2010)

Coefficient pour conversion des personnes tuées de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

Depuis 2000, la baisse la plus importante du nombre de personnes tuées concerne cependant le réseau autoroutier où il a été réduit de 55,3 % alors que dans le même temps, le kilométrage d'autoroutes augmentait de près de 20 %.

BILAN 2009-2010 DES VICTIMES PAR TYPE DE ROUTE

Métropole		Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Gravité[2] (tués/ 100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 2010	4 298	238	1 981	3 959	5 940	5,54
	Année 2009	3 914	225	1 690	3 826	5 516	5,75
	Différence	384	13	291	133	424	– 0,21
	Évolution	9,8 %	5,8 %	17,2 %	3.5 %	7,7 %	– 3,7 %
Dont autoroutes de liaison	Année 2010	1 113	167	1 039	686	1 725	15,00
	Année 2009	1 085	154	1 002	674	1 676	14,19
	Différence	28	13	37	12	49	0,81
	Évolution	2,6 %	8,4 %	3,7 %	1.8 %	2,9 %	5,7 %
Dont autoroutes de dégagement	Année 2010	3 185	71	942	3 273	4 215	2,23
	Année 2009	2 829	71	688	3 152	3 840	2,51
	Différence	356	0	254	121	375	– 0,28
	Évolution	12,6 %	0,0 %	36,9 %	3.8 %	9,8 %	– 11,2 %
Routes nationales et départementales	Année 2010	25 723	2 994	17 020	16 931	33 951	11,64
	Année 2009	27 925	3 168	19 120	17 878	36 998	11,34
	Différence	– 2 202	– 174	– 2 100	– 947	– 3 047	0,29
	Évolution	– 7,9 %	– 5,5 %	– 11,0 %	– 5.3 %	– 8,2 %	2,6 %
Routes nationales	Année 2010	3 834	350	2 099	3 277	5 376	9,13
	Année 2009	4 381	408	2 463	3 552	6 015	9,31
	Différence	– 547	– 58	– 364	– 275	– 639	– 0,18
	Évolution	– 12,5 %	– 14,2 %	– 14,8 %	– 7.7 %	– 10,6 %	– 2,0 %
Routes départementales	Année 2010	21 889	2 644	14 921	13 654	28 575	12,08
	Année 2009	23 544	2 760	16 657	14 326	30 983	11,72
	Différence	– 1 655	– 116	– 1 736	– 672	– 2 408	0,36
	Évolution	– 7,0 %	– 4,2 %	– 10,4 %	– 4.7 %	– 7,8 %	3,0 %
Voies communales et autres voies[1]	Année 2010	37 267	760	11 392	33 173	44 565	2,04
	Année 2009	40 476	880	12 513	35 907	48 420	2,17
	Différence	– 3 209	– 120	– 1 121	– 2 734	– 3 855	– 0,13
	Évolution	– 7,9 %	– 13,6 %	– 9,0 %	– 7.6 %	– 8,0 %	– 6,2 %
Ensemble des usagers	Année 2010	67 288	3 992	30 393	54 068	84 461	5,93
	Année 2009	72 315	4 273	33 323	57 611	90 934	5,91
	Différence	– 5 027	– 281	– 2 930	– 3 543	– 6 473	0,02
	Évolution	– 7,0 %	– 6,6 %	– 8,8 %	– 6.1 %	– 7,1 %	0,4 %

1. Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux…
2. La gravité est donnée à titre indicatif, la complétude du recensement des accidents corporels pouvant être très variable d'un type de réseau à l'autre. Elle doit être utilisée que pour comparer des réseaux identiques.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Par rapport à 2009, le nombre d'accidents sur autoroute est en augmentation ce qui marque une rupture par rapport aux années antérieures avec une hausse de 9,8 % sur l'ensemble du réseau autoroutier. Le nombre de victimes est également en hausse avec un nombre de tués en augmentation de 5,8 % ce qui le ramène à un niveau légèrement supérieur à celui de 2008 et un nombre de blessés hospitalisés en hausse de 17,2 % qui revient quasiment au niveau de 2007. Depuis 2000, la baisse du nombre d'accidents est de 35,1 % et la baisse du nombre de tués est de 55,3 %.

A contrario l'ensemble des routes nationales connaît une baisse de l'accidentalité significative avec une diminution de 12,5 % des accidents par rapport à 2009 et une baisse de 14,2 % du nombre de tués. Si on considère le réseau des routes nationales depuis sa configuration de 2007, faisant suite au transfert vers les collectivités territoriales, la baisse du nombre d'accidents depuis 2007 est de 41,4 % et celle du nombre de tués de 36,6 %.

Les routes départementales connaissent également une baisse sensible de 7,9 % du nombre d'accidents et de 13,6 % du nombre de tués par rapport à 2009.

Depuis 2000, il est difficile de faire la part des choses entre routes départementales et routes nationales du fait du transfert de gestion d'une partie importante du réseau national dans les départements entamé en 2005. Néanmoins, en 2000, 52,0 % des personnes décédaient sur les routes départementales et 25,7 % sur les routes nationales. Ce pourcentage est maintenant en 2010 de 66,2 % sur les routes départementales alors que ce réseau s'est allongé d'environ 17 000 km. Il est de 8,8 % sur les routes nationales alors que la longueur de ce réseau a lui été réduite de 64 %. En considérant l'ensemble des routes nationales et départementales depuis 2000, la baisse du nombre d'accidents corporels est de 54,3 % et la baisse du nombre de tués est de 52,8 %.

Le nombre de personnes tuées sur les voies communales baisse de 13,6 % entre 2009 et 2010. Depuis 2000, ce nombre a été réduit de 41,1 %.

BILAN 2010 DES VICTIMES PAR TYPE DE ROUTE – DOM

Départements d'outre mer Année 2010	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Gravité[2] (tués/ 100 accidents corporels)
Autoroutes	47	3	3	60	63	6,38
Routes nationales et départementales	1 202	144	674	954	1 628	11,98
Voies communales et autres voiries[1]	842	33	267	754	1 021	3,72
Ensemble	**2 091**	**180**	**944**	**1 768**	**2 712**	**8,36**

1. Autres voies : bretelles d'autoroutes, parkings, chemins vicinaux…
2. La gravité est donnée à titre indicatif, la complétude du recensement des accidents corporels pouvant être très variable d'un type de réseau à l'autre. Elle ne peut être utilisée que pour comparer des réseaux identiques.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Le nombre de personnes tuées dans les départements d'outre-mer a augmenté de 5,9 % en 2010 par rapport à 2009 (+10 personnes tuées). L'augmentation se constate surtout sur les routes nationales et départementales (+10 tués, soit une augmentation de 7,5 %)

ÉVOLUTION SELON LE MILIEU (URBAIN/RASE CAMPAGNE)

71,6 % des personnes tuées en 2010 l'ont été en rase campagne alors que 69,6 % des accidents corporels se sont produits en en milieu urbain. Ces ratios restent constants d'une année sur l'autre.

La rase campagne connaît une diminution du nombre de personnes tuées de 5,4 % entre 2009 et 2010. Ce nombre a diminué de 54,8 % depuis 2000, soit légèrement plus que la moyenne nationale (– 51,1 %).

Le milieu urbain connaît une baisse du nombre des personnes tuées de 9,5 % entre 2009 et 2010. Depuis 2000, ce nombre a diminué de 50,4 %.

En milieu urbain, toutes les tailles d'agglomérations connaissent une baisse du nombre d'accidents et du nombre de personnes tuées. La baisse la plus importante du nombre d'accidents corporels provient des agglomérations de moins de 5 000 habitants (– 13,9 %) alors que la baisse la plus importante du nombre de personnes tuées provient des agglomérations de plus de 100 000 habitants (– 20,8 %).

Depuis 2000, ce sont les villes de moins de 5 000 habitants qui ont connu la plus forte baisse (– 56,4 %) du nombre de tués et les villes entre 20 000 et 100 000 habitants la moins forte (– 44,3 %)

Des indicateurs plus précis en milieu urbain sont donnés dans la brochure *Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain 2008* – CERTU.

BILAN 2009-2010 DES VICTIMES MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE

Métropole		Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Gravité3 (tués / 100 accidents corporels)
Milieu urbain[1]	Année 2010	46 859	1 133	15 797	40 418	56 215	2,42
	Année 2009	50 884	1 252	17 462	43 806	61 268	2,46
	Différence	– 4 025	– 119	– 1 665	– 3 388	– 5 053	– 0,04
	Évolution	– 7,9 %	– 9,5 %	– 9,5 %	– 7,7 %	– 8,2 %	– 1,7 %
Rase campagne [2]	Année 2010	20 429	2 859	14 596	13 650	28 246	13,99
	Année 2009	21 431	3 021	15 861	13 805	29 666	14,10
	Différence	– 1 002	– 162	– 1 265	– 155	– 1 420	– 0,10
	Évolution	– 4,7 %	– 5,4 %	– 8,0 %	– 1,1 %	– 4,8 %	– 0,7 %
Ensemble	Année 2010	67 288	3 992	30 393	54 068	84 461	5,93
	Année 2009	72 315	4 273	33 323	57 611	90 934	5,91
	Différence	– 5 027	– 281	– 2 930	– 3 543	– 6 473	0,02
	Évolution	– 7,0 %	– 6,6 %	– 8,8 %	– 6,1 %	– 7,1 %	0,4 %

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.
3. La gravité est donnée à titre indicatif, la complétude du recensement des accidents corporels pouvant être très variable d'un type de réseau à l'autre. Elle ne peut être utilisée que pour comparer des réseaux identiques.
Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN 2009-2010 DES VICTIMES PAR TAILLE D'AGGLOMÉRATION

Détail milieu urbain en métropole	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Gravité[1] (tués/ 100 accidents corporels)
Année 2010						
< 5 000 habitants	4 314	373	3 269	1 989	5 258	8,65
5 000 à 20 000 habitants	7 283	287	3 381	5 467	8 848	3,94
20 000 à 100 000 habitants	16 317	290	5 403	14 191	19 594	1,78
> 100 000 habitants	18 945	183	3 744	18 771	22 515	0,97
Rappel milieu urbain	46 859	1 133	15 797	40 418	56 215	2,42
Année 2009						
< 5 000 habitants	5 012	433	3 781	2 371	6 152	8,64
5 000 à 20 000 habitants	7 702	288	3 660	5 859	9 519	3,74
20 000 à 100 000 habitants	17 807	300	6 002	15 404	21 406	1,68
> 100 000 habitants	20 363	231	4 019	20 172	24 191	1,13
Rappel milieu urbain	50 884	1 252	17 462	43 806	61 268	2,46
Évolution 2010/2009						
< 5 000 habitants	– 698	– 60	– 512	– 382	– 894	0,01
5 000 à 20 000 habitants	– 419	– 1	– 279	– 392	– 671	0,20
20 000 à 100 000 habitants	– 1 490	– 10	– 599	– 1 213	– 1 812	0,10
> 100 000 habitants	– 1 418	– 48	– 275	– 1 401	– 1 676	– 0,16
Rappel milieu urbain	– 4 025	– 119	– 1 665	– 3 388	– 5 053	– 0,04

1. La gravité est donnée à titre indicatif, la complétude du recensement des accidents corporels pouvant être très variable d'un type de réseau à l'autre. Elle ne peut être utilisée que pour comparer des réseaux identiques.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les départements d'outre-mer, la répartition des personnes tuées entre le milieu urbain et la rase campagne (respectivement 27,8 % et 72,2 %) est sensiblement la même qu'en métropole, alors que 54,9 % des accidents corporels se produisent en milieu urbain.

BILAN 2009-2010 DES VICTIMES MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE DANS LES DOM

Départements d'outre-mer Année 2010	Accidents corporels	Personnes tuées	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total blessés	Gravité[1] (tués/ 100 accidents corporels)
Milieu urbain[1]	1 147	50	466	938	1 404	4,36
Rase campagne[2]	944	130	478	830	1 308	13,77
Ensemble	**2 091**	**180**	**944**	**1 768**	**2 712**	**8,61**

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.

Répartition du nombre d'accidents corporels et de personnes tuées selon le type d'accident

SELON LE TYPE DE COLLISION

Près de 4 personnes tuées sur 10 le sont à la suite d'un accident sans tiers (38,5 %). Il s'agit le plus souvent d'une perte de contrôle du véhicule qui se termine en général contre un obstacle rigide en bord de chaussée.

Plus de 4 personnes tuées sur 10 le sont lors d'une collision entre deux véhicules (42,4 %). Il s'agit, pour 21,1 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes, de collisions frontales qui se produisent le plus généralement au cours d'un dépassement.

Les collisions par le côté (essentiellement en carrefour) occasionnent beaucoup d'accidents corporels (28,9 %) mais seulement 14,8 % de l'ensemble des personnes tuées sur les routes. Cette moindre gravité s'explique par des vitesses de choc plus basses que lors d'une collision frontale, l'approche et le franchissement d'un carrefour se faisant à vitesse plus réduite.

Cette répartition selon le type d'accidents peut apparaître assez stable d'une année sur l'autre.

Cependant, il est possible de noter quelques évolutions depuis 2000. La baisse de 51,1 % du nombre de personnes tuées sur les routes s'est traduite différemment :
– une réduction de 47 % du nombre de personnes tuées lors d'un accident sans tiers,
– une réduction de 55 % du nombre de personnes tuées lors d'une collision par le côté. Ce résultat peut s'expliquer d'une part, par la réduction générale des vitesses pratiquées, qui serait plus significative en carrefour et d'autre part, par la multiplication des carrefours giratoires qui ont le même effet sur les vitesses d'approche et qui offrent un bon niveau de sécurité pour un carrefour à niveau.
– une réduction de 45 % du nombre de personnes tuées lors d'une collision frontale.

Les résultats sont sensiblement identiques dans les DOM au niveau de la répartition des types d'accidents, avec toutefois pour les chocs frontaux une surreprésentation des nombres d'accidents, qui peuvent s'expliquer par la composition du réseau routier.

BILAN 2010 SELON LE TYPE DE COLLISION – MÉTROPOLE

Types de collision en métropole	Accidents corporels		Personnes tuées	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton (s)	11 689	17,4	447	11,2
Un véhicule seul sans piéton	14 178	21,1	1 537	38,5
Total accidents à un véhicule	**25 867**	**38,4**	**1 984**	**49,7**
Deux véhicules :				
– collision frontale	6 281	9,3	844	21,1
– collision par le côté	19 455	28,9	589	14,8
– collision par l'arrière	7 778	11,6	190	4,8
– autres collisions	3 547	5,3	71	1,8
Total accidents à deux véhicules	**37 061**	**55,1**	**1 694**	**42,4**
Trois véhicules et plus				
– collisions en chaîne	1 942	2,9	43	1,1
– collisions multiples	2 045	3,0	261	6,5
– autres collisions	373	0,6	10	0,3
Total accidents à trois véhicules et plus	**4 360**	**6,5**	**314**	**7,9**
Ensemble	**67 288**	**100,0**	**3 992**	**100,0**

Source : ONISR fichier des accidents.

BILAN 2010 SELON LE TYPE DE COLLISION – DOM

Types de collision dans les DOM	Accidents corporels		Personnes tuées	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton (s)	377	18	29	14,4
Un véhicule seul sans piéton	436	20,9	68	37,8
Total accidents à un véhicule	**813**	**38,9**	**94**	**52,2**
Deux véhicules :				
– collision frontale	272	13	26	14,4
– collision par le côté	548	26,2	29	16,1
– collision par l'arrière	235	11,2	9	5
– autres collisions	100	4,8	11	6,1
Total accidents à deux véhicules	**1 155**	**55,2**	**75**	**41,7**
Trois véhicules et plus				
– collisions en chaîne	42	2,0	2	1,1
– collisions multiples	73	3,5	8	4,4
– autres collisions	8	0,4	1	0,6
Total accidents à trois véhicules et plus	**123**	**5,9**	**11**	**6,1**
Ensemble	**2 091**	**100,0**	**180**	**100,0**

Source : ONISR fichier des accidents.

AUTRES TYPES D'ACCIDENTS

La fiche BAAC propose d'autres rubriques que la rubrique « type de collision ». Elles permettent d'avoir une connaissance des enjeux sur d'autres types d'accidents, notamment sur des accidents qui sont particulièrement suivis dans les politiques de sécurité routière, suite à de très graves accidents.

Ainsi, la rubrique « Intersection » renseigne, outre les accidents aux intersections entre routes ou rues, les accidents survenant au droit d'un passage à niveau, type d'accidents particulièrement suivis depuis la catastrophe de Sainte-Foy survenue le 8 septembre 1997 et ayant fait 13 morts et 43 blessés.

En 2010, on a dénombré 61 accidents corporels au droit d'un passage à niveau avec un bilan de 17 personnes tuées (deux piétons, deux cyclomotoristes, deux motocyclistes, neuf automobilistes et quatre usagers d'autres véhicules) et 92 personnes blessées parmi les usagers de la route. En 2009, ce même bilan est de 25 personnes tuées (un piéton, un cycliste, quatre cyclomotoristes, seize automobilistes et un usager de camionnette) et de 85 personnes blessées. Il s'agit d'une baisse conséquente de la mortalité sur les passages à niveau qui se situe en moyenne autour de 30 personnes tuées par an.

Par ailleurs, la rubrique « manœuvres principales avant l'accident » renseigne sur les accidents impliquant un véhicule à contresens.

En 2010, on a dénombré 1 072 véhicules à contresens impliqués dans ce type d'accidents corporels. Le bilan de ces accidents est de 99 personnes tuées et 1 523 personnes blessées. En 2009, le bilan est de 1 176 véhicules à contresens impliqués pour un bilan de 90 personnes tuées et 1 652 personnes blessées. Si l'on considère uniquement les accidents résultant d'une remontée de chaussée séparée (hors bretelle), le bilan en 2010 est de 25 personnes tuées.

BILAN 2010 DES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE À CONTRESENS – MÉTROPOLE

	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Véhicule à contresens
Autoroutes	**33**	**13**	**16**	**33**	**23**	**33**
– dont routes à sens unique	6	2	2	8	4	6
– dont routes bidirectionnelles	2	0	0	1	2	2
– dont routes à chaussées séparées	25	11	14	24	17	25
Routes nationales	**70**	**15**	**15**	**56**	**62**	**71**
– dont routes à sens unique	7	0	0	3	7	7
– dont routes bidirectionnelles	44	8	8	33	40	45
– dont routes à chaussées séparées	18	7	7	19	14	18
Routes départementales	**374**	**39**	**44**	**337**	**298**	**394**
– dont routes à sens unique	29	2	2	14	22	30
– dont routes bidirectionnelles	299	33	38	284	236	317
– dont routes à chaussées séparées	34	3	3	31	33	34
Autres voies	**653**	**13**	**15**	**262**	**581**	**678**
– dont routes à sens unique	242	1	2	71	217	246
– dont routes bidirectionnelles	350	8	9	165	311	369
– dont routes à chaussées séparées	27	1	1	9	26	27
Ensemble	**1 130**	**80**	**90**	**688**	**964**	**1 176**
– dont routes à sens unique	284	5	6	96	250	289
– dont routes bidirectionnelles	695	49	55	483	589	733
– dont routes à chaussées séparées	104	22	25	83	90	104

Source : ONISR fichier des accidents.

SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS

Le tableau qui suit présente, pour chaque catégorie d'usagers tués, la mortalité selon le type d'accidents (accident sans usager tiers, collision avec un tiers ou multicollision) et la détaille pour les collisions avec un usager tiers.

Soulignons que ce tableau, en l'état, ne prend aucunement en considération la question de la mise en cause éventuelle de l'un ou l'autre des usagers impliqués dans la genèse de l'accident (responsabilité présumée). Il ne s'agit ici, du moins pour les collisions à deux, que de la répartition du bilan mortel entre les deux catégories d'usagers impliquées.

De ce tableau, on peut en déduire des enjeux d'accidentalité, qui, au niveau national d'une année sur l'autre, sont à peu près du même ordre.

38,5 % des personnes tuées (1 537) le sont dans un accident sans tiers. Dans 67,1 %, ils le sont dans un accident dans un véhicule léger seul, et dans 16,5 % dans un accident sur une motocyclette seule.

8,7 % des personnes tuées (347) le sont dans des multicollisions.

Parmi les personnes tuées dans une collision à deux véhicules, 60,9 % le sont dans une collision impliquant au moins un véhicule léger, 21,8 % dans une collision impliquant au moins un poids lourd ou un transport en commun et seulement 2,2 % résultant d'une collision impliquant au moins une motocyclette, hors personnes tuées dans les véhicules.

Parmi les 485 piétons tués, dans plus d'un cas sur deux (55,3 %), le piéton est heurté par un véhicule léger, dans 17,2 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 9,9 % par un véhicule utilitaire.

Parmi les 147 cyclistes tués, le cycliste est heurté dans 44,9 % des cas par un véhicule léger, dans 18,4 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 8,8 % par un VU.

Parmi les 248 cyclomotoristes tués, le cyclomotoriste est heurté dans 44,1 % des cas par une voiture de tourisme, dans 9,3 % des cas par un poids lourd ou un transport en commun et dans 7,7 % par un VU.

Enfin parmi les 704 motocyclistes tués, le motocycliste est heurté dans 40,9 % des cas par une voiture de tourisme, 6,8 % par un VU.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES EN 2010 SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

Catégorie d'usagers des tués Autres usagers impliqués	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Occupants de VL	Occupants de VU	Occupants de PL et TC	Autres usagers	Toutes catégories
Sans tiers	**–**	**18**	**78**	**253**	**1 031**	**78**	**38**	**41**	**1 537**
Contre piéton	–	0	0	0	2	0	0	0	2
Contre bicyclette	2	1	0	5	0	0	0	0	8
Contre cyclomoteur	8	1	1	5	0	0	0	0	15
Contre motocyclette	24	4	7	7	5	0	0	0	47
Contre véhicule léger (VL)	268	66	102	288	512	20	5	22	1 283
Contre camionnettes (VU)	48	13	19	48	82	8	0	3	221
Contre véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun routier – PL ou TC)	80	27	23	41	245	23	15	6	460
Contre autres véhicules	15	5	8	9	31	0	0		71
Sous-total collisions avec un tiers	**445**	**117**	**160**	**404**	**877**	**51**	**20**	**33**	**2 107**
Multi-collisions	**40**	**12**	**10**	**47**	**209**	**17**	**11**	**2**	**348**
Total toutes situations	**485**	**147**	**248**	**704**	**2 117**	**146**	**69**	**76**	**3 992**

Source : ONISR fichier des accidents.

L'indice de mortalité sans tiers

Du tableau ci-dessus, il est possible de calculer un indice caractéristique de chaque catégorie d'usagers, l'indice de mortalité sans tiers, qui est le pourcentage des personnes tuées sans tiers dans cette catégorie. L'indice 2010 est sensiblement du même ordre que celui calculé en 2009.

INDICE DE MORTALITÉ SANS TIERS

Catégories d'usagers	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Occupants de VL	Occupants de VU	Occupants de PL + TC	Autres usagers	Toutes catégories
Indice de mortalité sans tiers	0 %	12 %	31 %	36 %	49 %	53 %	55 %	54 %	39 %

Source : ONISR fichier des accidents.

Soulignons que la mortalité sans usager tiers couvre une grande variété de situations, depuis la collision avec un animal sauvage ou domestique jusqu'à la sortie de route en virage due à une vitesse inadaptée avec présence éventuelle du facteur alcool, en passant par le dérapage sur verglas non maîtrisé ou la sortie de route en alignement droit due à l'endormissement du conducteur.

Les faibles valeurs de l'indice pour les cyclistes et peut-être pour les cyclomotoristes s'expliquent notamment par les vitesses réduites qui limitent les conséquences d'un accident sans tiers. Pour l'ensemble des deux-roues, motorisés ou non, cela résulte aussi du risque réduit de somnolence voire d'hypovigilance, dans la mesure où la conduite d'un deux-roues et la situation de plein air sollicitent beaucoup plus le conducteur d'un point de vue physique et le maintiennent plus alerte (au contraire de l'habitacle fermé, insonorisé, chauffé, etc. d'un véhicule léger ou d'un poids lourd).

Ainsi, il apparaît que l'ensemble des deux roues-motorisés connaît bien moins d'accidents sans tiers (36 % au maximum, pour les motocyclistes) que les autres véhicules motorisés, notamment des véhicules légers (48 %). Pour l'ensemble des usagers, on retrouve la moyenne de 38 % de mortalité sans tiers mentionnée dans le paragraphe « selon le type de collision ».

L'indice de vulnérabilité en collision avec un tiers

On peut également calculer, pour chaque catégorie d'usagers, un autre indice caractéristique, l'indice de vulnérabilité en collision avec un tiers, comme suit : c'est le rapport du nombre de personnes tuées en collision avec tiers dans la catégorie considérée par le total des personnes tuées toutes catégories dans les collisions à deux impliquant un usager de cette catégorie.

Autrement dit, cet indice représente la probabilité qu'un décès donné, dans une collision à deux (un véhicule ou un piéton) impliquant un usager d'une catégorie donnée, appartienne effectivement à cette catégorie. L'indice 2010 est sensiblement du même ordre que celui calculé en 2009.

INDICE DE VULNÉRABILITÉ EN COLLISION AVEC UN TIERS

Catégories d'usagers	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Occupants de VL	Occupants de VU	Occupants de PL + TC	Autres usagers	Toutes catégories
Indice de vulnérabilité en collision avec un tiers	100 %	94 %	92 %	91 %	53 %	19 %	4 %	7 %	100 %

Source : ONISR.

Cet indice illustre de façon frappante une situation bien connue : plus le véhicule est lourd, plus il occasionne des dommages aux tiers en cas de collision et moins ses propres occupants y courent de risque (ce constat ne tient pas compte des éventuelles responsabilités respectives de l'un ou l'autre dans la genèse de l'accident). Ce déséquilibre du bilan mortel tient à de nombreux facteurs notamment au rapport des masses, au rapport des gabarits et au niveau de sécurité passive des véhicules.

Les évolutions 2009-2010

La confrontation des tableaux 2009 et 2010 met en évidence les types de collisions critiques de la mortalité routière, c'est-à-dire les « types d'accidents » qui ont connu des variations significatives (dans un contexte où le bilan global de la mortalité est passé de 4 273 tués en 2009 à 3 992 en 2010).

On constate la baisse assez nette de la mortalité sans tiers, l'indice correspondant toutes catégories confondues est passé de 40 % à 38,5 %. Cela représente 170 personnes tuées de moins en 2010 à déduire des 1 707 personnes tuées sans tiers de 2009, soit – 10,0 %.

De même, le nombre personnes tuées dans des multicollisions a baissé en valeur absolue et en valeur relative (15 personnes tuées de moins en 2010 à déduire des 363 personnes tuées en 2009, soit – 4,1 %).

Les personnes tuées dans des collisions à deux véhicules ont également baissé : moins 96 personnes tuées à déduire des 2 203 personnes tuées en 2009 soit – 4,3 %.

L'examen par mode met en évidence que parmi les 281 personnes tuées en moins en 2010, on note 184 motocyclistes et 51 cyclomotoristes. On note également 43 occupants d'un véhicule léger tués en moins malgré 34 personnes tuées en plus dans une collision entre deux véhicules légers. Enfin, on note 29 personnes tuées en plus dans un accident mortel impliquant un poids lourd ou un TC.

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES EN 2009 (1RE LIGNE DU TABLEAU) ET L'ÉVOLUTION EN NOMBRE ENTRE 2009 ET 2010 (2E LIGNE DU TABLEAU) SELON LE TYPE DE COLLISION ET LA CATÉGORIE DE VÉHICULES

Catégorie d'usagers des tués Autres usagers impliqués	Piétons	Cyclistes	Cyclomotoristes	Motocyclistes	Occupants de VL	Occupants de VU	Occupants de PL et TC	Autres usagers	Toutes catégories
Sans tiers	**0** **0**	**23** **–5**	**98** **–20**	**320** **–67**	**1 111** **–80**	**86** **–8**	**37** **+1**	**32** **+9**	**1 707** **–170**
Contre piéton	0 0	0 0	0 0	4 –4	0 +2	0 0	0 0	0 0	4 –2
Contre bicyclette	2 0	2 –1	0 0	3 +2	0 0	0 0	0 0	0 0	7 +1
Contre cyclomoteur	17 –9	1 0	2 –1	3 +2	1 –1	0 0	0 0	0 0	24 –9
Contre motocyclette	20 +4	4 0	2 +5	14 –7	14 –9	2 –2	0 0	3 –3	59 –12
Contre véhicule léger (VL)	274 –6	73 –7	118 –16	346 –58	478 +34	15 +5	5 0	11 +11	1 320 –37
Contre camionnette (VU)	59 –11	12 +1	18 +1	59 –11	88 –6	10 –2	1 –1	5 –2	252 –31
Contre véhicule lourd (poids lourd ou transport en commun routier – PL ou TC)	73 +7	29 –2	22 +1	50 –9	232 +13	20 +3	7 +8	6 0	439 +21
Contre autres véhicules	17 –2	3 +2	17 –9	23 –13	35 –4	0 0	0 0	3 –1	98 –27
Sous-total collisions avec un tiers	**462** **–17**	**124** **–7**	**179** **–19**	**502** **–98**	**848** **+29**	**47** **+4**	**13** **+7**	**28** **+5**	**2 203** **–96**
Multicollisions	**34** **+6**	**15** **–3**	**22** **–12**	**66** **–19**	**201** **+8**	**12** **+5**	**9** **+2**	**4** **–2**	**363** **–15**
Total toutes situations	**496** **–11**	**162** **–15**	**299** **–51**	**888** **–184**	**2 160** **–43**	**145** **+1**	**59** **+10**	**64** **+12**	**4 273** **–281**

Source : ONISR fichier accidents.

IMPLICATION DES POIDS LOURDS DANS L'ACCIDENTALITÉ

Le bilan 2010 des accidents impliquant au moins un poids lourd (métropole et départements d'outre-mer) s'établit comme suit :

– 564 personnes tuées (à trente jours) ;
– 4 052 personnes blessées dont 1 766 personnes blessées hospitalisées.

Ce bilan se décompose ainsi :

Résultats (France métropolitaine)	Personnes tuées à 30 jours	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Bilan définitif 2010	557	3978	1735
Bilan définitif 2009	507	3951	1741
Évolution 2009/2010	9,9 %	0,7 %	– 0,3 %

Résultats (DOM)	Personnes tuées à 30 jours	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Bilan définitif 2010	7	74	31
Bilan définitif 2009	9	67	42
Évolution 2009/2010	NS %	10,4 %	NS %

NS : variation non significative statistiquement.

Résultats (France entière)	Personnes tuées à 30 jours	Blessés	Dont blessés hospitalisés
Bilan définitif 2010	564	4052	1766
Bilan définitif 2009	516	4018	1783
Évolution 2009/2010	9,3 %	0,8 %	– 1,0 %

Source : ONISR.

La part des victimes d'un accident impliquant au moins un poids lourd dans le nombre total de personnes tuées a augmenté alors qu'elle évoluait très peu depuis 2002. Elle est maintenant légèrement inférieure à 14 % alors qu'elle se situait autour de 12 % les années précédentes.

En 2010, les poids lourds (véhicules de plus de 3,5 tonnes) ne sont pas significativement surreprésentés en fréquence dans l'accidentalité routière.

En 2010, 3289 accidents corporels impliquaient au moins un poids lourd, sur un total de 67288 (France métropolitaine), soit 4,9 %, alors que le trafic des poids lourds représente en France 4,5 % du total des kilomètres parcourus.

Par contre, du fait de la masse de ces véhicules, ces accidents ont un niveau de gravité important. En 2009, 500 accidents avec poids lourd impliqué ont été mortels, soit plus d'un sur dix, au cours desquels 557 personnes sont décédées (soit 13,9 % de la mortalité routière).

Dans le bilan de ces accidents avec poids lourds, 7 morts sur 8 étaient des tiers (piétons ou occupants d'autres véhicules).

Les accidents mortels avec poids lourd se produisent plutôt plus souvent en rase campagne que l'ensemble des accidents mortels. Ils représentent environ trois accidents mortels sur quatre.

Par catégorie de voies, les accidents mortels avec poids lourds impliqués se produisent un peu moins souvent en agglomération et un peu plus souvent sur autoroute que l'ensemble des accidents mortels (respectivement 29 % contre 23 % et 16 % contre 6 %).

Les accidents avec poids lourds impliqués sur autoroute sont généralement spectaculaires car ils impliquent souvent plusieurs véhicules. Plus d'une personne tuée sur trois sur autoroute l'est dans un accident impliquant un poids lourd.

Répartition des nombres de véhicules impliqués et personnes tuées dans les accidents contre obstacles

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES

De nombreux objets bordent les routes et peuvent faire obstacle, par leur rigidité, à un véhicule en perte de contrôle et sortant de la chaussée. Les arbres, les divers poteaux, les têtes de buse font partie de ces obstacles. Les fossés profonds, les bordures ou îlots ainsi que les talus sont aussi considérés comme des obstacles. Leur présence aggrave sérieusement les conséquences des accidents. Les tableaux ci-après distinguent l'ensemble des accidents contre obstacles fixes, y compris à l'issue d'une collision entre plusieurs véhicules, de ceux impliquant un seul véhicule sans piéton. Les accidents contre une glissière de sécurité sont aussi répertoriés dans la rubrique « obstacle fixe heurté » du fichier « accidents ».

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/ 100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
– glissières métalliques	**1 217**	**8,5**	**118**	**7,8**	**9,7**
– dont véhicules légers	*862*	*8,9*	*73*	*7,1*	*8,5*
– dont motocyclettes	*132*	*7,3*	*34*	*13,8*	*25,8*
– glissières béton	**1 388**	**9,7**	**36**	**2,4**	**2,6**
– dont véhicules légers	*1 122*	*11,6*	*22*	*2,1*	*2,0*
– dont motocyclettes	*104*	*5,8*	*7*	*2,8*	*6,7*
– arbres	**1 644**	**11,4**	**443**	**29,4**	**26,9**
– dont véhicules légers	*1 359*	*14,0*	*376*	*36,4*	*27,7*
– dont motocyclettes	*86*	*4,8*	*24*	*9,7*	*27,9*
– murs, piles de pont,	**1 240**	**8,6**	**183**	**12,2**	**14,8**
– dont véhicules légers	*885*	*9,1*	*123*	*11,9*	*13,9*
– dont motocyclettes	*116*	*6,4*	*26*	*10,5*	*22,4*
– parapets	**148**	**1,0**	**20**	**1,3**	**13,5**
– dont véhicules légers	*103*	*1,1*	*14*	*1,4*	*13,6*
– dont motocyclettes	*20*	*1,1*	*4*	*1,6*	*20,0*
– poteaux	**1 190**	**8,3**	**157**	**10,4**	**13,2**
– dont véhicules légers	*842*	*8,7*	*109*	*10,6*	*12,9*
– dont motocyclettes	*131*	*7,3*	*30*	*12,1*	*22,9*
– fossés, talus, parois rocheuses	**1 867**	**13,0**	**270**	**17,9**	**14,5**
– dont véhicules légers	*1 390*	*14,4*	*199*	*19,3*	*14,3*
– dont motocyclettes	*192*	*10,7*	*27*	*10,9*	*14,1*
– signalisation, mobilier urbain	**617**	**4,3**	**46**	**3,1**	**7,5**
– dont véhicules légers	*434*	*4,5*	*19*	*1,8*	*4,4*
– dont motocyclettes	*73*	*4,1*	*16*	*6,5*	*21,9*
– bordures, îlots	**994**	**6,9**	**76**	**5,0**	**7,6**
– dont véhicules légers	*389*	*4,0*	*25*	*2,4*	*6,4*
– dont motocyclettes	*275*	*15,3*	*37*	*15,0*	*13,5*
Autres obstacles sur chaussée ou trottoir	**1 396**	**9,7**	**68**	**4,5**	**4,9**
– dont véhicules légers	*800*	*8,3*	*29*	*2,8*	*3,6*
– dont motocyclettes	*292*	*16,2*	*20*	*8,1*	*6,8*
Véhicules en stationnement	**2 498**	**17,4**	**64**	**4,3**	**2,6**
– dont véhicules légers	*1 376*	*14,2*	*31*	*3,0*	*2,3*
– dont motocyclettes	*351*	*19,5*	*15*	*6,1*	*4,3*
Ensemble des obstacles fixes	**14 367**	**100**	**1 505**	**100**	**10,5**
– dont véhicules légers	*9 674*	*100*	*1 033*	*100*	*10,7*
– dont motocyclettes	*1 801*	*100*	*247*	*100*	*13,7*
Ensemble des accidents	**114 221**		**3 992**		**3,5**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON CONTRE OBSTACLES FIXES – MÉTROPOLE 2010

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/ 100 véhicules impliqués
	Nombre	%	Nombre	%	
– glissières métalliques	**700**	**7,4**	**65**	**5,0**	**9,3**
– dont véhicules légers	*481*	*7,5*	*40*	*4,4*	*8,3*
– dont motocyclettes	*92*	*7,6*	*19*	*9,3*	*20,7*
– glissières béton	**907**	**9,6**	**26**	**2,0**	**2,9**
– dont véhicules légers	*748*	*11,7*	*14*	*1,6*	*1,9*
– dont motocyclettes	*62*	*5,1*	*6*	*2,9*	*9,7*
– arbres	**1 456**	**15,5**	**413**	**31,6**	**28,4**
– dont véhicules légers	*1 207*	*18,9*	*347*	*38,6*	*28,7*
– dont motocyclettes	*76*	*6,3*	*23*	*11,2*	*30,3*
– mur, pile de pont	**957**	**10,2**	**168**	**12,8**	**17,6**
– dont véhicules légers	671	10,5	112	12,4	16,7
– dont motocyclettes	95	7,8	24	11,7	25,3
– parapets	**117**	**1,2**	**20**	**1,5**	**17,1**
– dont véhicules légers	*86*	*1,3*	*14*	*1,6*	*16,3*
– dont motocyclettes	*14*	*1,2*	*4*	*2,0*	*28,6*
– poteaux	**873**	**9,3**	**148**	**11,3**	**17,0**
– dont véhicules légers	*618*	*9,7*	*102*	*11,3*	*16,5*
– dont motocyclettes	*94*	*7,8*	*28*	*13,7*	*29,8*
– fossés, talus, parois rocheuses	**1 629**	**17,3**	**253**	**19,3**	**15,5**
– dont véhicules légers	*1 211*	*19,0*	*183*	*20,3*	*15,1*
– dont motocyclettes	*170*	*14,0*	*27*	*13,2*	*15,9*
– ensemble des obstacles fixes	**9 413**	**100,0**	**1 309**	**100,0**	**13,9**
– dont véhicules légers	*6 388*	*100,0*	*900*	*100,0*	*14,1*
– dont motocyclettes	*1 212*	*100,0*	*205*	*100,0*	*16,9*

Source : ONISR, fichier des accidents.

37,7 % des personnes tuées sur la route le sont lors d'un accident contre un obstacle.

Dans plus de 85 % des cas, il s'agit d'un accident à un seul véhicule sans piéton, impliquant le cas échéant un autre véhicule dans une manœuvre d'évitement. La gravité de ces accidents est particulièrement élevée. Elle est trois fois supérieure à celle des collisions frontales pour ce qui concerne un choc contre un arbre. Ainsi, 10,3 % des personnes tuées sur les routes l'ont été contre cet obstacle en 2010. Cette proportion n'a pratiquement pas baissé depuis 2000 (25,3 tués à 30 jours pour 100 véhicules impliqués) malgré les recommandations faites en matière d'éloignement des alignements d'arbres même si le nombre de personnes tuées contre un arbre a été divisé par deux depuis 2000 (854 tués à 30 jours en 2000).

Les dispositifs de retenue métalliques ou en béton sont également classés dans les obstacles bien que leur vocation soit de réduire la gravité d'une sortie de chaussée. Depuis 2000, leur part

dans la mortalité routière a légèrement baissé (13,6 % en 2000 contre 11,8 % en 2010) alors que le linéaire de ces dispositifs s'accroît régulièrement. Par ailleurs, la gravité a légèrement baissé (8 tués à 30 jours pour 100 véhicules impliqués en 2000 contre 6,4 en 2010). Cette variation est à rapprocher de la baisse des vitesses moyennes depuis 2000 (voir chapitre 3-1).

La gravité des chocs contre glissières métalliques est près de trois fois plus élevée pour les motocyclettes que pour les véhicules légers et de près de cinq fois plus élevées sur les glissières béton. En 2010, 19 motocyclistes ont eu un accident mortel au cours duquel une glissière métallique a été heurtée et 6 pour une glissière en béton.

Les accidents contre obstacles fixes représentent 30,0 % des tués dans les départements d'outre-mer. Comme en métropole, les accidents contre un arbre représentent 31,5 % des tués contre obstacles fixes, mais la gravité des chocs contre arbre est accentuée dans les départements d'outre-mer avec une gravité de plus de 40 tués pour 100 véhicules impliqués. Par ailleurs, les accidents contre arbres représentent plus de la moitié des tués des accidents dans un véhicule léger.

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES FIXES – DOM 2010

Départements d'outre-mer	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/ 100 véhicules impliqués
	Nombre	%	Nombre	%	
– glissières métalliques	**31**	**8,6**	**7**	**13,0**	**22,6**
– dont véhicules légers	*15*	*7,0*	*1*	*3,8*	*6,7*
– dont motocyclettes	*5*	*8,8*	*2*	*18,2*	*40,0*
– glissières béton	**34**	**9,5**	**2**	**3,7**	**5,9**
– dont véhicules légers	*27*	*12,6*	*2*	*7,7*	*7,4*
– dont motocyclettes	*4*	*7,0*	*0*	*0,0*	*0,0*
– arbres	**42**	**11,7**	**17**	**31,5**	**40,5**
– dont véhicules légers	*28*	*11,6*	*15*	*55,6*	*53,6*
– dont motocyclettes	*3*	*5,3*	*1*	*9,1*	*33,3*
– mur, pile de pont	**42**	**11,7**	**2**	**3,7**	**4,8**
– dont véhicules légers	*34*	*15,8*	*0*	*0,0*	*0,0*
– dont motocyclettes	*3*	*5,3*	*1*	*9,1*	*33,3*
– parapets	**7**	**1,9**	**2**	**3,7**	**28,6**
– dont véhicules légers	*3*	*1,4*	*0*	*0,0*	*0,0*
– dont motocyclettes	*2*	*3,5*	*1*	*9,1*	*50,0*
– poteaux	**22**	**6,1**	**6**	**11,1**	**20,7**
– dont véhicules légers	*15*	*7,0*	*3*	*11,5*	*20,0*
– dont motocyclettes	*4*	*7,0*	*1*	*9,1*	*25,0*
– fossés, talus, parois rocheuses	**36**	**10,0**	**7**	**13,0**	**19,4**
– dont véhicules légers	*22*	*10,2*	*3*	*11,5*	*13,6*
– dont motocyclettes	*4*	*7,0*	*2*	*18,2*	*50,0*
Ensemble des obstacles fixes	**359**	**100,0**	**54**	**100,0**	**15,0**
– dont véhicules légers	*215*	*100,0*	*26*	*100,0*	*12,1*
– dont motocyclettes	*57*	*100,0*	*11*	*100,0*	*19,3*

Source : ONISR, fichier des accidents.

ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON CONTRE OBSTACLES FIXES – DOM 2010

Départements d'outre-mer	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués/ 100 véhicules impliqués
	Nombre	%	Nombre	%	
– glissières	**24**	**9,3**	**5**	**10,0**	**20,8**
– dont véhicules légers	*12*	*7,9*	*1*	*3,8*	*8,3*
– dont motocyclettes	*5*	*10,9*	*2*	*18,2*	*40,0*
– glissières béton	**25**	**9,7**	**2**	**4,0**	**8,0**
– dont véhicules légers	*19*	*12,6*	*2*	*7,7*	*10,5*
– dont motocyclettes	*4*	*8,7*	*0*	*0,0*	*0,0*
– arbres	**39**	**15,2**	**17**	**34,0**	**43,6**
– dont véhicules légers	*25*	*16,6*	*15*	*57,7*	*60,0*
– dont motocyclettes	*3*	*6,5*	*1*	*9,1*	*33,3*
– mur, pile de pont	**37**	**14,4**	**2**	**4,0**	**5,4**
– dont véhicules légers	*31*	*20,5*	*0*	*0*	*0*
– dont motocyclettes	*3*	*6,5*	*1*	*9,1*	*33,3*
– parapets	**7**	**2,7**	**2**	**4,0**	**28,6**
– dont véhicules légers	*3*	*2,0*	*0*	*0*	*0*
– dont motocyclettes	*2*	*4,3*	*1*	*9,1*	*50,0*
– poteaux	**19**	**7,4**	**5**	**10**	**26,3**
– dont véhicules légers	*14*	*9,3*	*3*	*11,5*	*21,4*
– dont motocyclettes	*3*	*6,5*	*1*	*9,1*	*33,3*
– fossés, talus, parois rocheuses	**32**	**12,5**	**7**	**14,0**	**21,9**
– dont véhicules légers	*19*	*12,6*	*3*	*11,5*	*15,8*
– dont motocyclettes	*4*	*8,7*	*2*	*18,2*	*50,0*
– ensemble des obstacles fixes	**257**	**100,0**	**50**	**100,0**	**19,5**
– dont véhicules légers	*151*	*100,0*	*26*	*100,0*	*17,2*
– dont motocyclettes	*46*	*100,0*	*11*	*100,0*	*23,9*

Source : ONISR, fichier des accidents.

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES MOBILES

Les obstacles mobiles sont comptabilisés dans une autre rubrique de la fiche BAAC.

Dans cette rubrique, on recense notamment les accidents contre un animal (sauvage ou domestique). Ce type d'accident apparaît en recrudescence dans les statistiques du fond de garantie des assurances (plus de 30 000 dossiers ouverts), ce qui n'est pas le cas dans celles issues du fichier national des accidents : 292 victimes ont heurté un animal occasionnant des victimes dans le véhicule : au total, 22 personnes ont été tuées et 270 personnes blessées. Dans 41 % des cas de choc contre animal, il s'agit d'un animal domestique.

On recense également dans cette rubrique, les véhicules sur rail (tramway ou train). En 2010, 110 véhicules ont ainsi heurté ce type de véhicule pour un bilan de 15 personnes tuées et 111 personnes blessées.

ACCIDENTS CONTRE OBSTACLES MOBILES

Métropole	Véhicules impliqués		Personnes tuées		Gravité (tués / 100 véhicules impliqués
	Nombre	%	Nombre	%	
– véhicules sur rail	110	6,2	15	26,3	13,6
– animal sauvage	151	8,5	13	22,8	8,6
– animal domestique	105	5,9	9	15,8	8,6
– Autres obstacles mobiles	1 419	79,5	20	35,1	1,4
Ensemble des obstacles mobiles (hors piétons et véhicules)	1 785	100,0	57	100,0	3,2
Ensemble des accidents	**114 221**		**3 992**		**3,5**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

Répartition des accidents selon le défaut de permis, le défaut d'assurance et le délit de fuite

Ce chapitre se propose d'examiner les accidents à la suite desquels sont relevés trois comportements à caractère délictuel : deux infractions de type « papiers » (le défaut d'assurance et le défaut de permis), ainsi que le délit de fuite après l'accident.
Leur nombre étant plutôt en progression depuis quelques années, ce chapitre tente de cerner le profil des conducteurs concernés.

ÉVOLUTION GÉNÉRALE SUR DIX ANS

Méthodologie

Les taux de conducteurs commettant les infractions étudiées sont calculés à partir du nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels ou mortels. Pour le calcul des véhicules sans assurance, les bicyclettes, les véhicules et conducteurs en fuite ont été exclus. Pour le calcul des conducteurs sans permis impliqués, sont considérés tous les conducteurs de véhicules nécessitant un permis, véhicules et conducteurs en fuite exclus.

Évolution des trois infractions relevées lors des accidents corporels

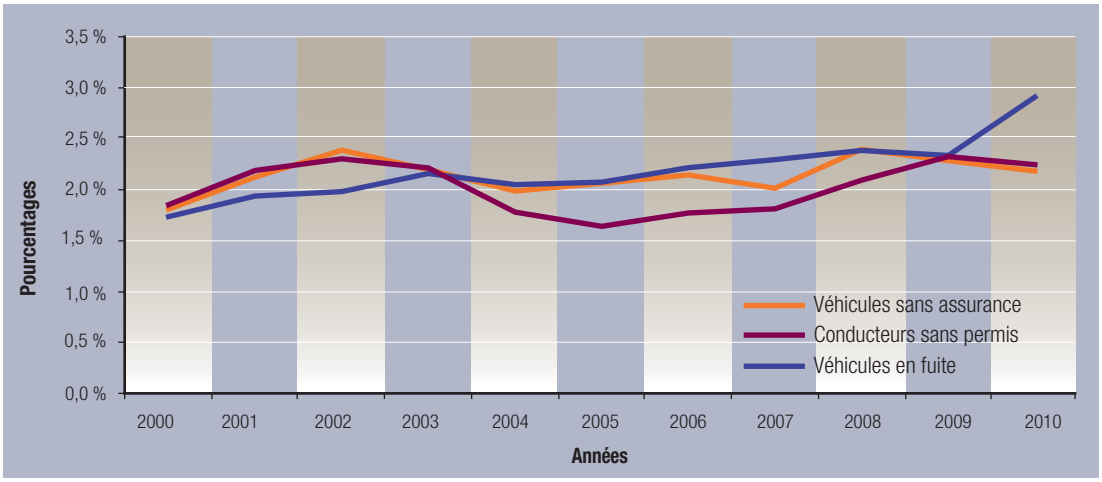
Le graphique ci-dessous montre l'évolution depuis 2000 des trois infractions étudiées.

Le nombre de conducteurs sans permis après une hausse continue entre 2005 et 2009 baisse en 2010 en se maintenant autour de 2 % (2,2 % contre 2,4 % en 2010).

Le nombre de véhicules non assurés connaît des variations annuelles également autour de 2 %. Il est en baisse en 2010 par rapport à 2009 passant de 2,3 % à 2,2 %.

Par contre, le nombre de conducteurs en délit de fuite augmente depuis 2000, passant de 1,7 % à 2,9 % en 2010 (2,3 % en 2009).

PART D'USAGERS SELON LES TROIS COMPORTEMENTS DÉLICTUELS DEPUIS 2000 LORS D'ACCIDENTS CORPORELS



Source : ONISR, fichier des accidents.

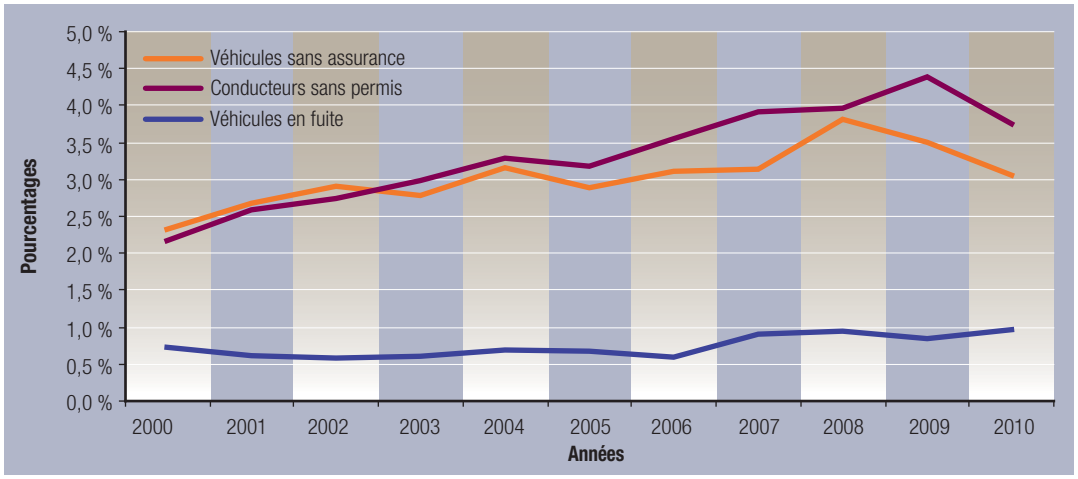
Évolution des trois infractions relevées lors des accidents mortels

Le graphique ci-dessous montre l'incidence des trois infractions dans les accidents mortels.

On remarque une hausse régulière du nombre de conducteurs sans permis passant de 2,2 % en 2000 à 4,4 % en 2009. En 2010, il redescend à 3,8 %. L'évolution du nombre de véhicules sans assurance impliqués dans un accident mortel est à peu près semblable à celle des conducteurs sans permis passant de 2,4 % en 2000 à 3,8 % en 2008 pour redescendre à 3,1 % en 2010.

Par contre, alors que le nombre de conducteurs en délit de fuite augmente dans les accidents corporels, leur implication dans les accidents mortels est stabilisée à moins de 1 % soit moins d'une cinquantaine par an. Le délit de fuite étant plutôt un phénomène urbain, ceci explique en partie la moindre gravité de ce type d'accidents.

PART D'USAGERS SELON LES TROIS COMPORTEMENTS DÉLICTUELS DEPUIS 2000 LORS D'ACCIDENTS MORTELS



Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

LE DÉFAUT D'ASSURANCE

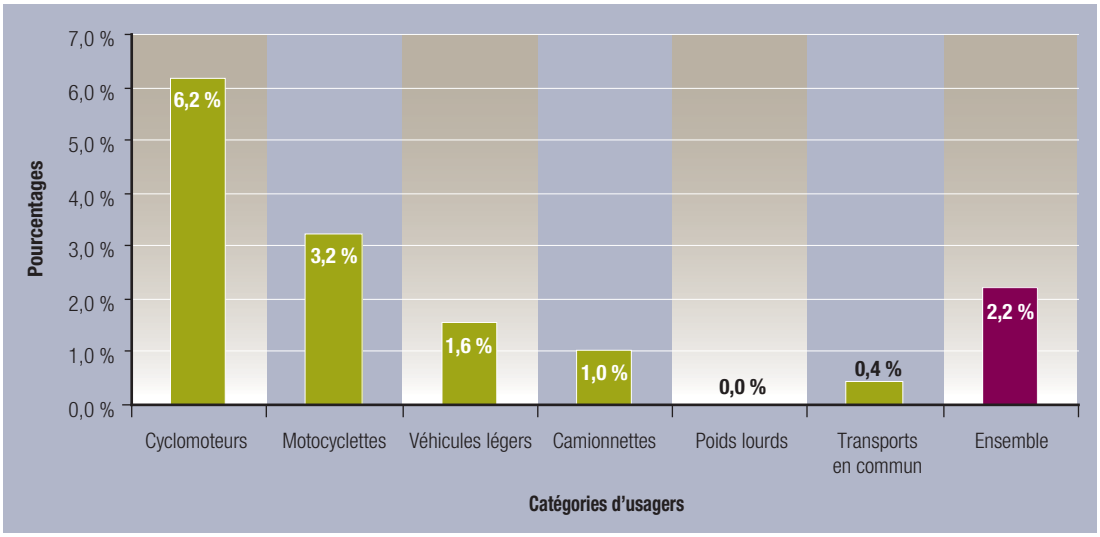
Selon la catégorie de véhicule

Parmi les 2,2 % de véhicules sans assurance, un sur deux concerne un deux-roues motorisé (50,1 %) alors que les deux-roues motorisés ne constituent que 25,3 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels (hors bicyclettes, tracteurs agricoles, voiturettes, quads, engins spéciaux, trains, tramways, autres).

Ainsi, 6,2 % des cyclomoteurs et 3,2 % 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 1 % pour les camionnettes.

POURCENTAGE DE VÉHICULES SANS ASSURANCE PARMI LES VÉHICULES IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN 2010 (À L'EXCEPTION DES VÉHICULES ET CONDUCTEURS EN FUITE, DES BICYCLETTES, TRACTEURS AGRICOLES, VOITURETTES, QUADS, ENGINS SPÉCIAUX, TRAINS, TRAMWAYS ET AUTRES)



Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon l'âge du conducteur

On constate que la part d'usagers non assurés décroît avec l'âge : 3,9 % des 15-24 ans ne sont pas assurés contre 0,3 % des plus de 65 ans. Les 15-24 ans représentent 41,9 % des conducteurs sans assurance accidentés en 2010 alors qu'ils ne représentent que 23,9 % des conducteurs impliqués.

L'âge moyen des conducteurs sans assurance est largement en dessous de celui des conducteurs avec assurance impliqués dans un accident corporel (30 ans contre 39 ans).

Les usagers de véhicules légers sans assurance sont pour 32,0 % d'entre eux âgés de moins de 25 ans alors que ces jeunes ne constituent que 20,3 % des usagers de véhicules légers impliqués dans les accidents corporels ayant une assurance.

DÉFAUT D'ASSURANCE ET CLASSE D'ÂGE DES CONDUCTEURS

Âge du conducteur \ Assurance	Indéterminée	Assuré	Non-assuré	Total	% de sans assurance
Age indéterminé	6	24	1	31	4,0
0-14 ans	35	409	34	478	7,7
15-24 ans	1 326	23 125	943	25 394	3,9
25-44 ans	2 131	43 066	989	46 186	2,2
45-64 ans	842	25 925	257	27 024	1,0
65 ans et +	137	7 190	25	7 352	0,3
Ensemble des conducteurs	**4 477**	**99 739**	**2 249**	**106 465**	**2,2**

Sauf bicyclettes et véhicules ou conducteurs en fuite.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon la catégorie socioprofessionnelle du conducteur

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.

Les retraités sont peu touchés par le défaut d'assurance car la prime d'assurance est souvent moins chère lorsque le véhicule est assuré depuis longtemps et que 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 plus dangereux.

DÉFAUT D'ASSURANCE ET CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DES CONDUCTEURS

Profession du conducteur \ Assurance	Indéterminée	Assuré	Non-assuré	Total	% de sans assurance
Moins de 18 ans	246	3 695	208	4 149	5,3
Étudiant	184	5 024	76	5 284	1,5
Conducteur professionnel	179	3 793	18	3 993	0,5
Agriculteur	79	346	1	427	0,3
Profession indépendante	135	3 844	45	4 024	1,2
Cadre sup., chef d'entreprise	116	4 417	35	4 568	0,8
Cadre moyen	750	25912	284	26 951	1,1
Ouvrier	443	12 271	393	13 108	3,1
Retraité	129	8 528	41	8 698	0,5
Chômeur	167	3 607	414	4 188	10,3
Autre ou indéterminée	2 049	2 8302	734	31 075	2,5
Ensemble des conducteurs	**4 477**	**99 739**	**2 249**	**106 465**	**2,2**

Sauf bicyclettes et véhicules ou conducteurs en fuite.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Lien entre la conduite sans assurance et d'autres infractions

Le tableau suivant concerne tous les véhicules impliqués dans un accident corporel à l'exception des bicyclettes et des véhicules et conducteurs en fuite.

La conduite sans assurance est très corrélée avec les infractions liées à l'alcoolémie et au défaut de permis.

Plus d'un conducteur non-assuré sur cinq (23,0 %) a une alcoolémie positive contre moins d'un sur dix-sept pour les conducteurs assurés et 32,1 % des conducteurs non-assurés n'ont pas de permis contre 1,6 % pour les conducteurs assurés.

DÉFAUT D'ASSURANCE ET TAUX D'ALCOOL POSITIF

Assurance	% de conducteur au taux d'alcoolémie positif	% de conducteurs sans permis
Assuré	5,7 %	1,6 %
Non assuré	23,0 %	32,1 %
Total	**6,1 %**	**2,1 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS

En 2010, 2,2 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel circulaient sans permis et 3,8 % dans un accident mortel soit 2 066 accidents corporels dont 195 accidents mortels. Si ces accidents constituent une part très faible de l'accidentalité, ils présentent une gravité importante soit un accident mortel pour dix accidents corporels lorsqu'au moins un conducteur est sans permis (un accident mortel pour dix-huit accidents corporels si tous les conducteurs ont leur permis.)

Ce bilan s'analyse avec quelques nuances selon que l'on considère le type de situation sans permis. La rubrique « permis » du fichier BAAC identifie 7 situations : 1 – permis valide, 2 – permis périmé, 3 – permis suspendu, 4 – conduite en auto-école, 5 – catégorie non valable, 6 – défaut de permis, 7 – conduite accompagnée.

Les conducteurs sans permis regroupant les situations 2, 3, 5 et 6, il convient de considérer les deux familles suivantes :
– la première est celle des conducteurs qui ont eu leur permis mais l'ont perdu soit les situations 2 – permis invalidé et 3 – permis suspendu, soit 20 % de la population des conducteurs sans permis impliqués dans un accident corporel. Cette population représente 0,5 % des impliqués dans un accident corporel mais 0,9 % dans les accidents mortels, soit près de deux fois plus. Cette infraction est fortement liée à l'alcool, 44,2 % de ces conducteurs impliqués dans les accidents corporels présentaient un taux d'alcoolémie positif, contre 5,4 % des conducteurs en possession

du permis. Ils étaient 65,9 % dans les accidents mortels, contre 16,3 % des conducteurs en possession du permis. Il apparaîtrait ainsi que les conducteurs avec un permis perdu impliqués dans des accidents corporels sont le plus souvent des conducteurs « multi-infractionnistes » dans leur comportement.

– La deuxième catégorie est la plus nombreuse. Elle concerne les gens n'ayant jamais eu le permis (74 %) ou présentant un permis non valable (6 %). Cette population représente 1,8 % des impliqués dans un accident corporel, mais 2,8 % dans les accidents mortels.

S'agissant des permis non valables, il s'agit essentiellement de conducteurs de deux-roues motorisés. Cette situation peut s'expliquer par la complexité de la réglementation en vigueur concernant la conduite des deux-roues motorisés (permis A1 ou permis B avec au minimum deux ans d'ancienneté plus une formation obligatoire de 7 heures pour les 125 cm^3, permis A pour les plus grosses cylindrées). De plus, cette transgression est moins volontaire pour un conducteur de deux-roues motorisé qui passe du cyclomoteur au 125 cm^3 et/ou à la motocyclette nécessitant un permis spécifique que pour celui qui n'a encore jamais conduit de véhicule léger.

On note dans le tableau ci-dessous que la part des motocyclistes pour défaut de permis parmi l'ensemble des motocyclistes est plus importante que celle des conducteurs sans permis impliqués parmi l'ensemble des conducteurs de véhicules légers dans un accident corporel et mortel (respectivement 3,5 % et 6,4 % contre 1,5 % et 2,8 % pour les conducteurs de véhicules de tourisme).

LES CONDUCTEURS SANS PERMIS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année 2009	Permis suspendus ou invalidés	Défaut de permis ou catégorie non valable	Conducteurs sans permis
Total conducteurs impliqués dans un accident corporel	0,5 %	1,8 %	2,2 %
– dont conducteurs de motocyclette	0,5 %	3,5 %	4,0 %
– dont conducteurs de véhicules légers	0,5 %	1,5 %	1,9 %
Total conducteurs impliqués dans un accident mortel	0,9 %	2,8 %	3,8 %
– dont conducteurs de motocyclettes	1,6 %	6,4 %	8,0 %
– dont conducteurs de véhicules légers	0,9 %	2,8 %	3,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce tableau exclut les véhicules et conducteurs en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (ne restent que les motocyclettes, VL, VU, PL, quads lourds, autobus et autocars).

Lien avec d'autres infractions

Une des caractéristiques des accidents impliquant un conducteur sans permis est la très forte présence d'alcool puisque près d'un tiers des conducteurs sans permis (29,6 %) circulait avec un taux d'alcoolémie positif alors que la moyenne sur l'ensemble des conducteurs devant bénéficier d'un permis est de 5,9 %. Cette proportion atteint 44,2 % si le permis est suspendu ou périmé.

CONDUCTEURS SANS PERMIS ET TAUX D'ALCOOL POSITIF

Permis de conduire	Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	Conducteurs sans assurance
Valide	5,4 %	1,2 %
Suspendu ou invalide	44,2 %	13,1 %
Défaut de permis	25,3 %	31,7 %
Sous-total sans permis	29,6 %	27,6 %
Total	**5,9 %**	**1,7 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce tableau exclut les véhicules et conducteurs en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (ne restent que les motocyclettes, VL, VU, PL, quads lourds, autobus et autocars).

On note que la conduite sans permis est aussi fortement liée au défaut d'assurance. Ainsi 27,6 % des conducteurs sans permis circulaient aussi sans assurance. Cette proportion est plus importante pour le défaut de permis (31,7 %) que dans le cas d'une suspension (13,1 %).

Évaluation du nombre de conducteurs circulant sans permis et sans assurance

Cette évaluation se fait en considérant la part des conducteurs présumés non responsables dans les accidents (voir chapitre 2-9) sans permis et sans assurance. Cette part permet d'estimer la prévalence (c'est-à-dire la part des conducteurs présentant une caractéristique donnée) de ce type de conducteur dans la circulation.

Sachant que le pourcentage de conducteurs non responsables conduisant sans permis est de 1,2 %, (dont 20,5 % ont perdu leur permis, 70 % ne l'ont jamais eu et 9,5 % ont un permis non valable) l'hypothèse est que le nombre de conducteurs circulant sans permis serait du même ordre parmi l'ensemble des conducteurs. L'enquête annuelle sur le parc automobile des ménages (*chapitre 1-4*) estime le nombre de conducteurs en circulation à 37,5 millions. On peut en déduire une estimation de l'ordre de 450 000 pour le nombre de conducteurs sans permis dans la circulation.

Parmi eux, 92 250 conducteurs ont perdu leur permis, 315 000 conducteurs n'ont jamais eu le permis et 42 750 conducteurs ont un permis non valable.

ACCIDENTS RESPONSABLES SELON DÉFAUT DE PERMIS ET ASSURANCE

Responsabilité présumée	Conducteurs sans permis	Conducteurs sans assurance
Non responsable	1,2 %	1,3 %
Responsable	3,5 %	3,3 %
Total	**2,2 %**	**2,2 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

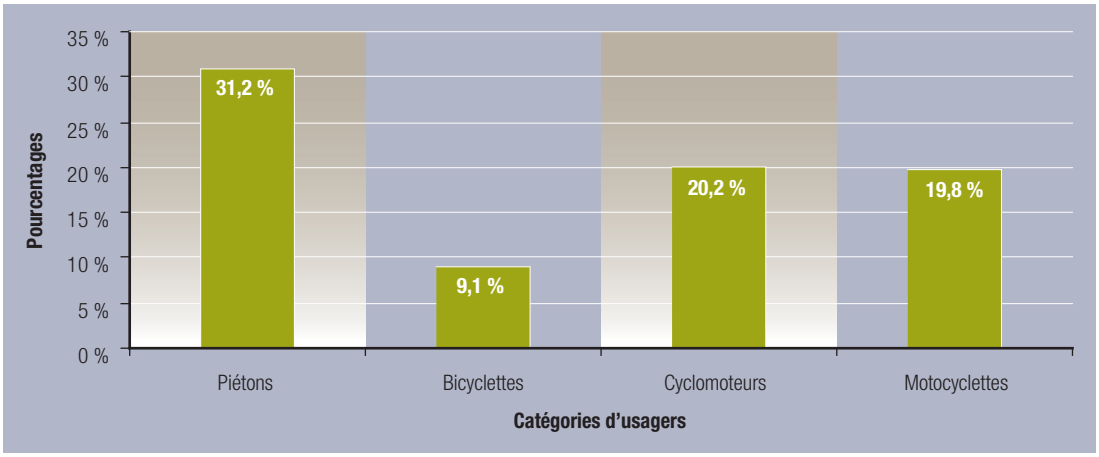
Ce tableau exclut les véhicules et conducteurs en fuite dont l'information est manquante ainsi que les catégories de véhicules ne nécessitant pas de permis (ne restent que les motocyclettes, VL, VU, PL, quads lourds, autobus et autocars) pour la colonne « conducteurs sans permis » et les bicyclettes et véhicules et conducteurs en fuite pour la colonne « conducteurs sans assurance ».

LE DÉLIT DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Un délit subi par les usagers vulnérables

Les usagers vulnérables sont les premières victimes des accidents impliquant un véhicule en fuite, en premier lieu des piétons dans presque un tiers des accidents (31,2 %). Les deux-roues sont aussi fréquemment victimes (20,2 % des accidents impliquaient un cyclomoteur, 18,8 % une motocyclette, 9,1 % une bicyclette). La raison est vraisemblablement qu'après le heurt d'un usager vulnérable, les dommages subis par le véhicule lourd et ses occupants sont peu graves et permettent de prendre la fuite après l'accident. *A contrario,* les dommages corporels subis par les usagers vulnérables sont souvent très graves et peuvent engendrer une réaction de panique irresponsable de la part du conducteur.

PART D'USAGERS VULNÉRABLES IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN VÉHICULE EN FUITE



Source : ONISR, fichier des accidents.

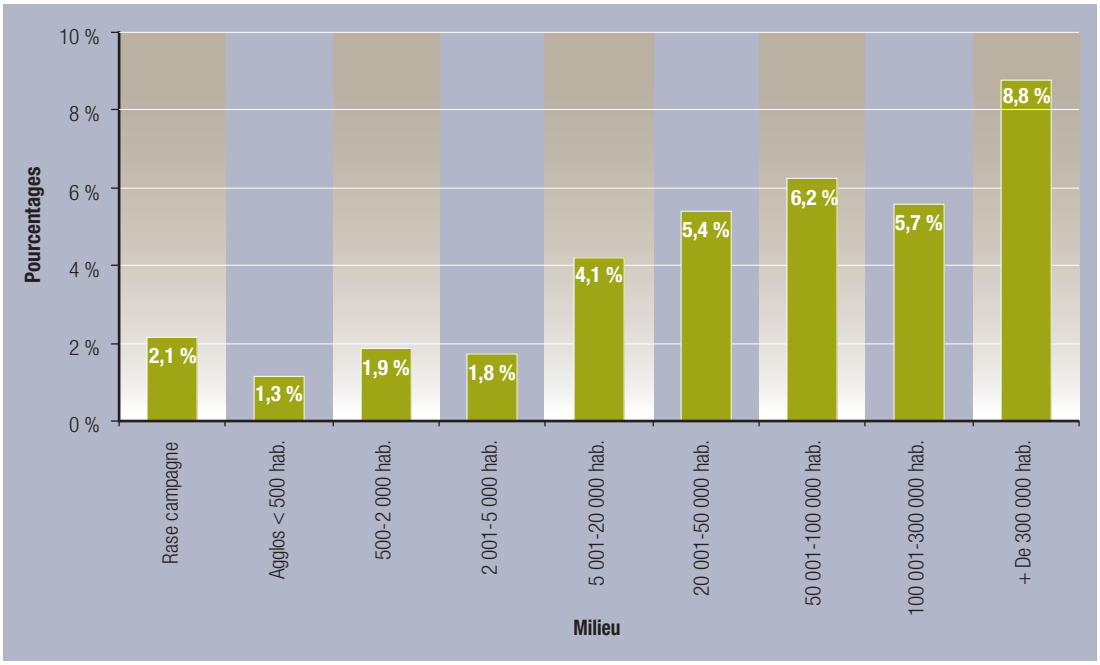
Un délit urbain

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 8,8 % 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.

On peut noter cependant que sauf pour les agglomérations de 2 001 à 5 000 habitants pour lesquelles ce taux est en baisse et les agglomérations de 501 à 2 000 habitants pour lesquelles il stagne, il a augmenté et ce de façon significative pour toutes les autres tailles d'agglomérations.

Les accidents en milieu urbain, se produisant généralement à des vitesses assez réduites, n'occasionnent généralement que des dégâts légers. 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 pas prendre la fuite.

TAUX DE FUITE DANS LES ACCIDENTS CORPORELS SELON LA TAILLE DE L'AGGLOMÉRATION EN 2010

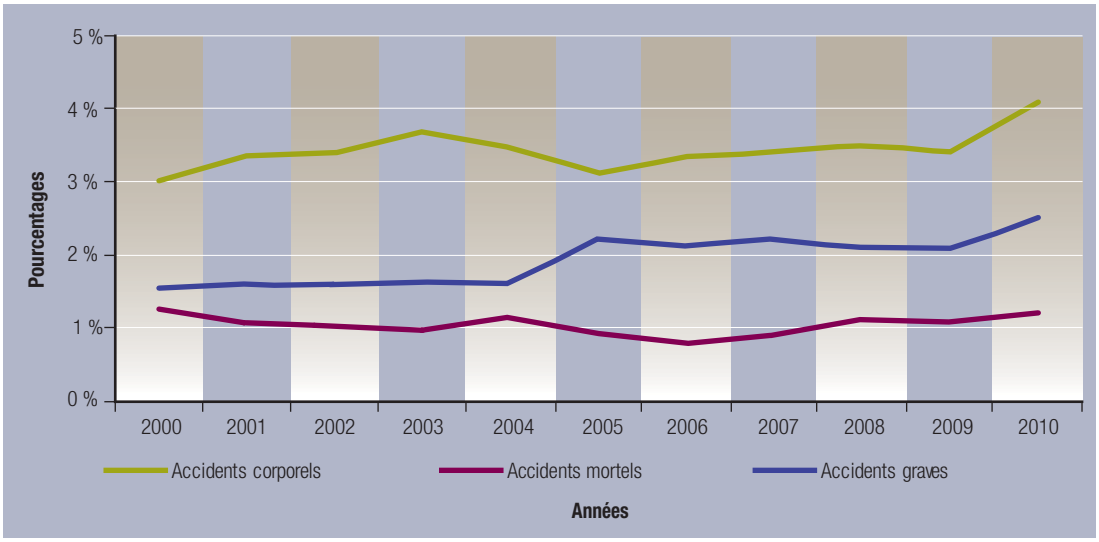


Source : ONISR, fichier des accidents.

Évolution depuis 2000

Alors que le taux de fuite après accident décroissait lentement depuis 2003 pour atteindre 3,1 % en 2005, il augmente de nouveau depuis pour culminer en 2010 à 4,1 %.

ÉVOLUTION SUR LES DIX DERNIÈRES ANNÉES DU DÉLIT DE FUITE APRÈS UN ACCIDENT



Source : ONISR, fichier des accidents.

La responsabilité présumée des usagers impliqués dans un accident corporel

Un accident est la conséquence d'un dysfonctionnement du système homme-véhicule-environnement. C'est dans les interactions de ces trois composantes qu'il faut chercher les relations causales menant à l'accident. Cette approche permet de mieux comprendre l'accident et de trouver des actions pour y remédier (notamment en travaillant sur les scénarios d'accidents). Cette approche est plus fine qu'une approche par imputation. L'approche par imputation consiste à identifier des facteurs d'accidents ayant contribué à l'occurrence de l'accident et/ou à sa gravité.

Les exploitations des enquêtes REAGIR avaient permis d'évaluer dans les années 1990 la part de chacune des composantes dans les accidents graves et mortels et d'en décliner les facteurs principaux de chacune. Dans 90 % de ces accidents, la composante « comportement » était présente. Les facteurs classiquement associés à l'homme étaient l'alcool, la vitesse et le port de la ceinture. Plus récemment, les facteurs « vigilance » ou « inattention » sont recherchés.

La composante « environnement » était présente dans 40 % des accidents (dont le facteur « signalisation » dans 8 % des cas). Quant à la composante « véhicule », elle était présente dans 15 % des cas.

Dans cette logique d'imputation, ce chapitre a pour but d'analyser les présomptions de responsabilité d'usagers en fonction de certaines caractéristiques. Cette analyse se fonde sur une exploitation des premières informations recueillies à chaud par les forces de l'ordre qui sont intervenues sur la scène de l'accident et qu'ils ont reportées dans la fiche BAAC dans la case prévue à cet effet. Cette variable du fichier national des accidents corporels ne rend compte que d'une présomption de responsabilité. Elle n'a aucun lien avec les condamnations qui pourront être prononcées ensuite.

Dans un cas sur quatre, cette variable n'est pas renseignée car il n'a pas été possible d'attribuer à l'usager l'entière responsabilité de l'accident soit parce cette dernière n'est pas évidente, soit parce que d'autres facteurs sont intervenus. Ce constat conforte l'hypothèse qu'un nombre conséquent d'accidents n'a pas qu'une seule cause.

PROFILS DES USAGERS PRÉSUMÉS RESPONSABLES

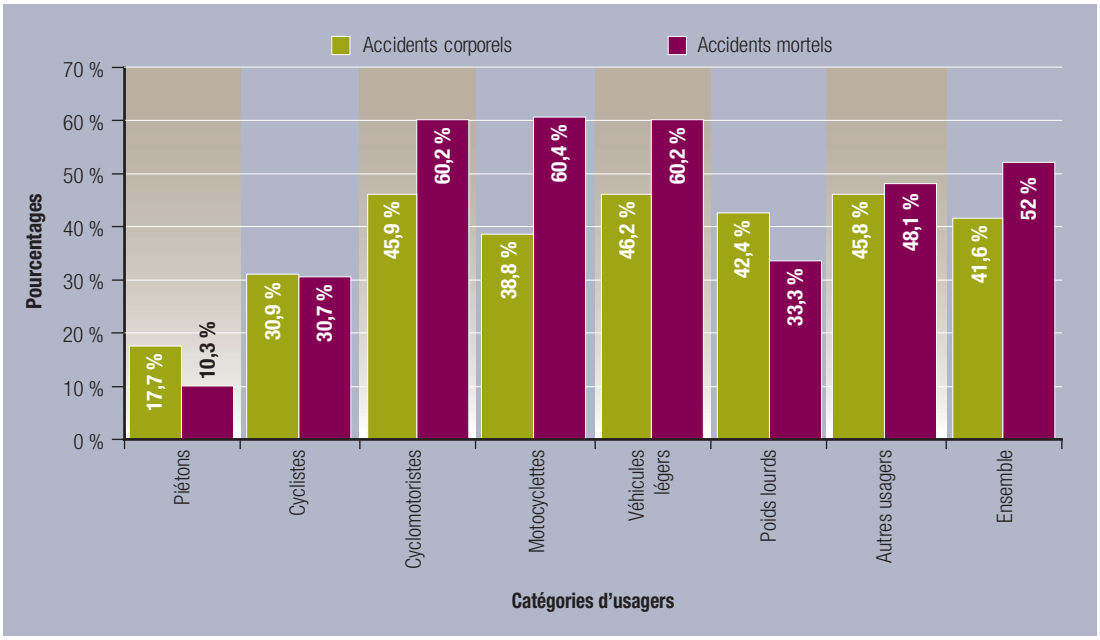
Parmi les différentes catégories d'usagers, les piétons sont les usagers auxquels la responsabilité est la moins souvent imputée (17,7 % pour les accidents corporels et 10,3 % pour les accidents mortels). Ils sont le plus souvent victimes. La responsabilité des piétons décroît avec l'âge. Ainsi, les piétons de plus de 75 ans sont crédités de la responsabilité dans seulement 10,1 % des accidents (20,5 % pour les 18-24 ans).

Puis, viennent les cyclistes qui sont également dans les deux tiers des cas victimes avec une responsabilité pouvant être engagée seulement dans moins d'un cas sur trois (30,9 % pour les accidents corporels et 30,7 % pour les accidents mortels).

Les autres catégories, tous titulaires d'un permis de conduire ont une responsabilité se situant proche de la moyenne établie à 41,6 % pour les accidents corporels et 52 % pour les accidents mortels.

Dans les accidents corporels, les conducteurs de véhicule léger (45,8 %) et de cyclomoteurs (45,9 %) se situent au–dessus de la moyenne alors que les conducteurs de motocyclettes (38,8 %) se situent en dessous. Dans les accidents mortels, la responsabilité des conducteurs de ces trois catégories est équivalente avec près de huit points au-delà de la moyenne.

PART D'USAGERS PRÉSUMÉS RESPONSABLES SELON LA CATÉGORIE D'USAGERS EN 2010



Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon le sexe, on constate une légère sur-responsabilité des conducteurs masculins : 45,4 % d'usagers pour les conducteurs contre 41,6 % pour les conductrices dans les accidents corporels.

	% présumées responsables	
	conducteurs	piétons
Selon le sexe		
Homme	45,4	20,7
Femme	41,6	15,0
Total	**44,4**	**17,7**

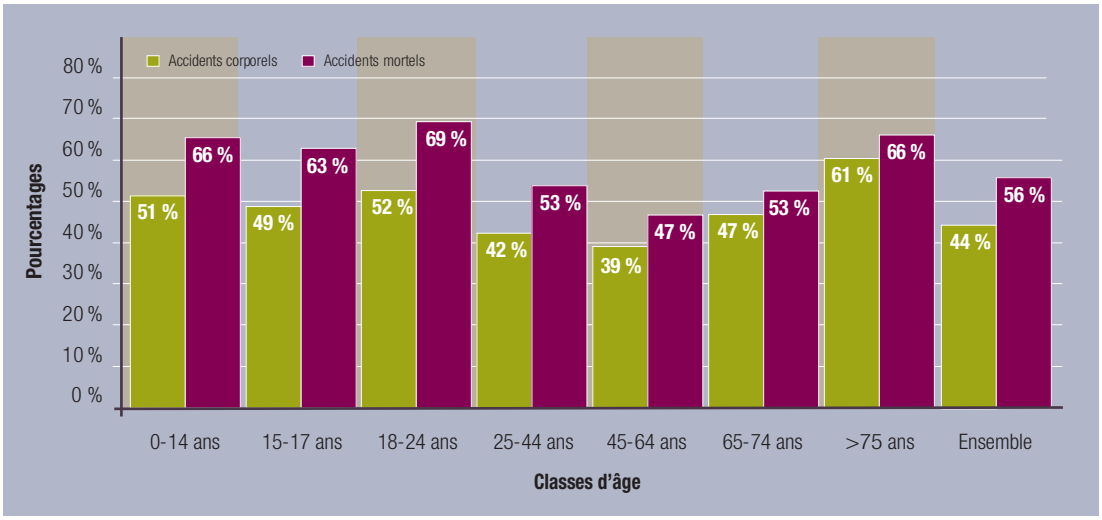
Source : ONISR, fichier des accidents.

Parmi les différentes classes d'âge, les conducteurs de plus de 75 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée (61 %) suivi de la classe d'âge des 18-24 ans (52 %). Les conducteurs de la classe 45-64 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée (39 %).

Ces parts sont légèrement différentes si l'on s'intéresse uniquement aux accidents mortels. Les conducteurs de 18-24 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le plus souvent imputée avec une part à 69 %. Cette classe d'âge est suivie par la classe d'âge des plus de 75 ans (66 %). Les conducteurs de la classe 45-64 ans sont les usagers auxquels la responsabilité est le moins souvent imputée (47 %).

Même s'ils sont très peu nombreux, les conducteurs de moins de 14 ans, en grande partie cyclomotoristes sont également souvent mis en cause dans les accidents avec 51 % d'usagers présumées responsables dans les accidents corporels, 66 % dans les accidents mortels.

TAUX DE RESPONSABILITÉ PRÉSUMÉ DES CONDUCTEURS IMPLIQUÉS SELON LA CLASSE D'ÂGE EN 2010



Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS À UN SEUL VÉHICULE SANS PIÉTON

Ce type d'accident, ne mettant en cause qu'un seul conducteur, voit la responsabilité présumée du conducteur engagée dans la plupart des cas (77,4 %). Il s'agit le plus souvent de sortie de chaussée dont les causes peuvent être une perte de vigilance ou un défaut d'attention associé à une vitesse inappropriée.

Dans certains cas, il survient un facteur ou des facteurs externes en relation avec la composante « véhicule » et/ou la composante « environnement » qui font que l'imputation de l'accident est partagée.

Ainsi, lorsqu'un animal est impliqué dans un accident, la responsabilité du conducteur n'est plus imputée que dans 32,4 % des cas.

Un autre facteur environnemental peut être les conditions climatiques difficiles (« neige » ou « vent fort-tempête ») ou le mauvais état de la surface (« inondée », « enneigée », « corps gras », « verglacée »). Dans ce cas, l'imputation est de 64,8 % des cas.

Lorsqu'un facteur mécanique (« défectuosité mécanique », « éclatement de pneumatique ») est constaté, la responsabilité des conducteurs est présente dans un peu plus de la moitié des accidents (50,9 %).

RESPONSABILITÉ DANS LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE SANS PIÉTON

	Conducteur non responsable	Conducteur responsable	% de responsables
Animal impliqué dans l'accident	138	66	32,4
Facteur mécanique lié au véhicule	109	113	50,9
Route ou condition atmosphérique mauvaise	308	568	64,8
Autres	2 633	10 192	79,5
Ensemble	**3 188**	**10 939**	**77,4**

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE AVEC PIÉTON

L'analyse est restreinte aux accidents impliquant un seul véhicule et un piéton, ce qui représente 90 % des accidents impliquant un piéton.

En moyenne, 19,2 % des piétons sont présumés responsables de leur accident contre 41,8 % côté conducteurs (hors conducteurs en fuite).

On remarque qu'un certain nombre de conducteurs prend la fuite après avoir heurté un piéton (voir chapitre 2-8). En prenant en compte ces accidents, la proportion de conducteurs responsables est de l'ordre de 56 %.

RESPONSABILITÉ CROISÉE DANS LES ACCIDENTS « VÉHICULE CONTRE PIÉTON »

		Conducteur			Total
		Conducteur ou véhicule en fuite	Identifié et non responsable présumé	Identifié et responsable présumé	
Piéton	Non responsable	959	2 849	5 187	8 995
	Responsable	23	2 049	64	2 136
	Total	**982**	**4 898**	**5 251**	**11 131**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Selon les catégories d'usagers, on constate que 33,9 % des accidents de motocyclistes contre un piéton seraient imputables aux motocyclistes contre 36,6 % au piéton (alors que ces ratios sont respectivement de 49,8 % et 16,7 % pour les véhicules légers). Mis à part les conducteurs de transports en commun, il s'agit du plus faible taux de responsabilité parmi les conducteurs : les motocyclistes seraient plus attentifs aux mouvements des piétons que les autres conducteurs de véhicules. De plus, ces usagers, à la fois rapides et peu visibles, sont mal perçus par les piétons.

39,4 % des accidents de cyclomotoristes contre un piéton seraient imputables aux cyclomotoristes contre 21,3 % au piéton.

Les plus forts taux de responsabilité des conducteurs sont ceux des véhicules utilitaires et des camions. Pour ces cas, la responsabilité des piétons est la plus faible.

Bien que très minoritaires, la responsabilité des accidents de véhicule de transport en commun heurtant un piéton est très partagée : dans 25,9 % des cas, la faute incombe au conducteur du transport en commun, mais dans 36,7 % des cas elle revient au piéton.

RESPONSABILITÉ DANS LES ACCIDENTS À UN VÉHICULE ET UN PIÉTON SELON LE TYPE DE VÉHICULE

	% de conducteurs responsables	% de piétons responsables
Bicyclette	42	26,1
Cyclomoteur	39,4	21,3
Motocyclette	33,9	36,6
Véhicule léger	49,8	16,7
Véhicule utilitaire	53,2	16,5
Poids lourd	56,1	10,4
Transport en commun	25,9	36,7
Autre véhicule	33,2	22,1
Total	**47,2**	**19,2**

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS CORPORELS À DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON

L'analyse du tableau suivant est à rapprocher du tableau du chapitre 2-6 sur les victimes dans un accident impliquant au moins une catégorie de véhicule.

Les conducteurs des deux-roues, motorisés ou non, voient leur responsabilité (30,5 %) engagée moins souvent que les conducteurs de véhicules légers (44,4 %) ou utilitaires (46,7 %). Parmi eux, les cyclistes sont les conducteurs dont la responsabilité est la moins souvent imputée (28,3 %).

La responsabilité des chauffeurs de poids lourds se situe 4 points et demi (34,8 %) sous la moyenne (39,3 %). De même, la responsabilité des motocyclettes est moins souvent engagée que la moyenne (30,5 %).

Par type de collision, les niveaux d'imputation les plus élevés concernent les conducteurs de véhicules utilitaires contre un poids lourd (65,4 %) suivis des conducteurs de véhicules utilitaires contre un autre véhicule (59,2 %).

RESPONSABILITÉ CROISÉE DANS LES ACCIDENTS IMPLIQUANT DEUX VÉHICULES SANS PIÉTON

		Conducteur responsable							
		Bicyclette	Cyclomoteur	Motocyclette	Véhicule léger	Véhicule utilitaire	Poids lourd	Autre véhicule	Total
Conducteur non responsable	Bicyclette		43,9 %	29,7 %	47,1 %	50,9 %	55,0 %	38,0 %	46,5 %
	Cyclomoteur	23,7 %		25,3 %	37,5 %	36,7 %	33,5 %	29,0 %	37,7 %
	Motocyclette	43,4 %	45,4 %		47,9 %	48,3 %	36,4 %	34,3 %	48,0 %
	Véhicule léger	27,4 %	38,7 %	29,6 %		46,2 %	33,5 %	27,4 %	33,4 %
	Véhicule utilitaire	25,2 %	44,9 %	34,1 %	38,7 %		27,7 %	26,8 %	37,1 %
	Poids lourd	22,9 %	48,0 %	43,2 %	51,2 %	65,4 %		42,9 %	49,3 %
	Autre véhicule	38,0 %	48,1 %	39,5 %	52,9 %	59,2 %	41,1 %		49,0 %
	Total	**28,3 %**	**39,8 %**	**30,5 %**	**44,4 %**	**46,7 %**	**34,8 %**	**30,0 %**	**39,3 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

LES ACCIDENTS DE VÉHICULE LÉGER IMPLIQUANT UNE MOTOCYCLETTE

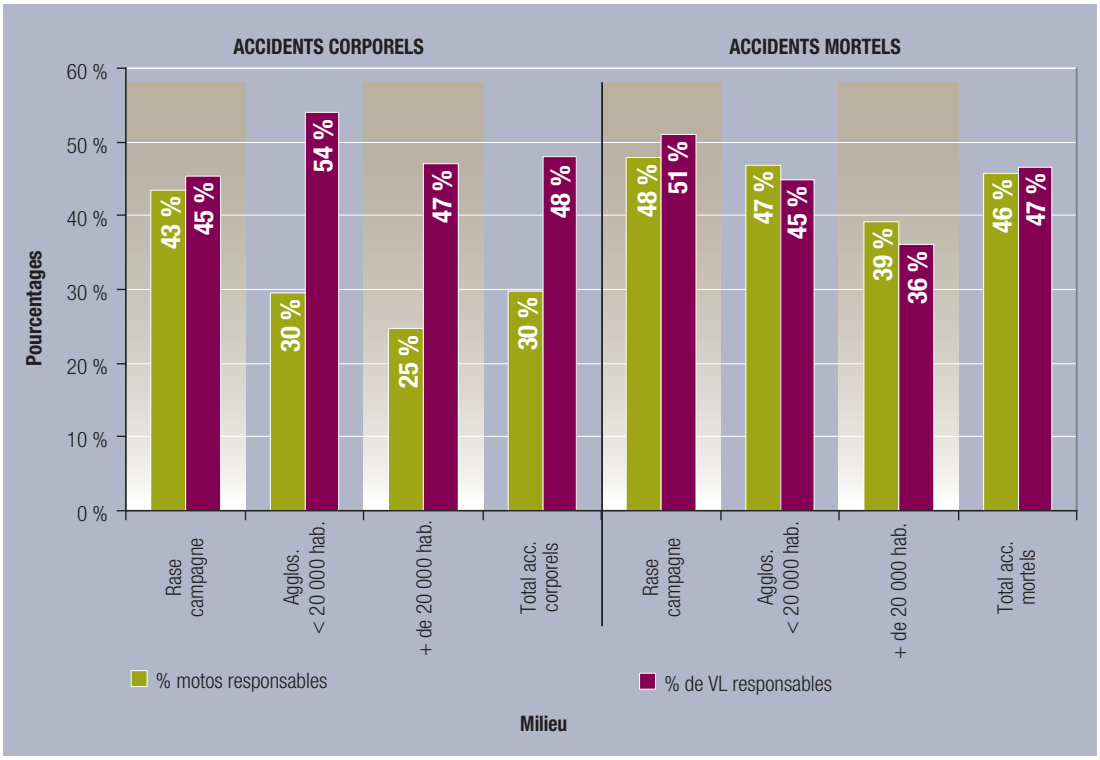
La cohabitation entre véhicules légers et motocyclistes est parfois difficile. C'est pourquoi il est intéressant de regarder quelle est la part des responsabilités présumées en cas d'accidents corporels et mortels dans les collisions entre deux véhicules.

Cette dernière a pu être estimée dans plus de 78 % des cas pour les accidents corporels, ce qui est dans la moyenne de l'ensemble des accidents corporels qui se situe à 76 %.

Dans un accident corporel, la responsabilité du conducteur de véhicule léger est plus souvent engagée que celle du motocycliste (48 % contre 30 %).

Cet écart de 18 points est plus net dans les villes de moins de 20 000 habitants où cet écart atteint 24 % alors qu'il est nettement plus faible en rase campagne (2 %).

Pour les accidents mortels impliquant un véhicule léger et une motocyclette, les responsabilités sont très proches, l'écart n'étant jamais supérieur à 3 %.



Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

La responsabilité civile dans les accidents matériels et corporels

Ce chapitre donne un certain nombre d'informations sur les accidents matériels et corporels recensés par le service statistique commun Fédération française des sociétés assurances (FFSA) – Groupement des entreprises mutuelles d'assurance (GEMA) dans le cadre de la responsabilité civile des conducteurs.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1997 À 2010 – RESPONSABILITÉ CIVILE

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES VÉHICULES DE PREMIÈRE CATÉGORIE EN RESPONSABILITÉ CIVILE (RC)

Année	Fréquence (en ‰)		
	RC matériels	RC corporels	RC (matériels + corporels)
1997	54,7	10,4	65,1
1998	54,4	10,4	64,8
1999	56,0	10,2	66,2
2000	54,5	9,7	64,2
2001	53,1	9,1	62,2
2002	50,1	8,5	58,6
2003	45,5	7,5	53,0
2004	43,7	7,3	51,0
2005	42,4	7,0	49,4
2006	40,3	6,7	47,0
2007	39,4	6,5	45,9
2008	37,5	6,2	43,7
2009	38,3	6,1	44,4
2010	38.6	5,9	44,5

Source : FFSA – GEMA.

Ces résultats obtenus par les enquêtes annuelles automobiles 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 d'un échantillon de sociétés, représentant 70,5 % du marché automobile, qui fournissent des informations sur les véhicules qu'elles assurent ainsi que les sinistres correspondants. L'ensemble des véhicules assurés constitue un parc de plusieurs millions de véhicules qui permet de suivre l'évolution des fréquences et des coûts moyens.

Ils concernent uniquement les sinistres qui ont entraîné un débours de la part de la société d'assurance (sinistres avec suite).

La fréquence des accidents matériels et corporels (nombre de sinistres avec suite rapporté au nombre de véhicules année) se situe autour de 65 ‰ jusqu'en 2000 (64,2 ‰) puis ne cesse de diminuer jusqu'en 2008 pour remonter légèrement en 2009 puis en 2010 (44,5 ‰). En 2010 comme en 2009, cette augmentation est due à une légère augmentation de la fréquence pour les accidents matériels (38,6 ‰), tandis que les accidents corporels diminuent toujours (5,9 ‰).

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1997 À 2010 RESPONSABILITÉ CIVILE

ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES DES VÉHICULES DE PREMIÈRE CATÉGORIE EN RESPONSABILITÉ CIVILE CORPORELLE ET MATÉRIELLE

Indices base 100 en 1997

Année	Coût moyen matériels + corporels	Indice des prix
1997	100	100
1998	102	101
1999	100	101
2000	98	103
2001	100	105
2002	105	107
2003	110	109
2004	116	111
2005	123	113
2006	128	115
2007	130	117
2008	133	120
2009	134	120
2010	NC	NC

Source : FFSA – GEMA – États comptables.

Le coût moyen des sinistres avec suite augmente plus vite que celui de l'indice des prix.

ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2009

En 2009, 3 710 000 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts, soit une hausse de 1,3 % par rapport à 2008 après une baisse de 2,8 %. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier.

On peut donc estimer le nombre d'accidents matériels et corporels en 2009 à 2 157 000. 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 2009, les sociétés ont payé et provisionné 15,1 milliards d'euros, dont 11,1 pour les dommages matériels (garanties autres que RC et RC matérielle) et 4,0 pour les dommages corporels.

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Le 1er janvier 1997, l'indemnisation directe de l'assuré (IDA) a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels. 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 :

ÉVOLUTION DU MONTANT DES INDEMNISATIONS

Année de survenance	Nombre (en milliers)	Montant (en millions)	Coût moyen de l'accident (en euros)	Forfait (en euros)
1997	1 329,1	1 390,2	1 086,8	976
1998	1 371,3	1 491,0	1 128,9	1 037
1999	1 377,3	1 496,9	1 128,9	1 098
2000	1 362,7	1 492,7	1 137,2	1 128
2001	1 357,4	1 520,9	1 162,8	1 128
2002	1 342,1	1 531,8	1 185,2	1 172
2003	1 270,2	1 430,6	1 169,6	1 204
2004	1 279,4	1 447,2	1 175,6	1 204
2005	1 278,7	1 456,0	1 184,4	1 204
2006	1 247,9	1 433,1	1 195,6	1 204
2007	1 268,7	1 453,7	1 195,3	1 204
2008	1 230,0	1 412,3	1 200,0	1 204
2009	1 225,6	1 416,1	1 208,8	1 204
2010	1 247,7	1 472,1	1 234,0	1 204

Source : FFSA – GEMA.

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 2009

Ces estimations sont effectuées à partir de différents sondages et enquêtes réalisés par le service statistique commun FFSA-GEMA.

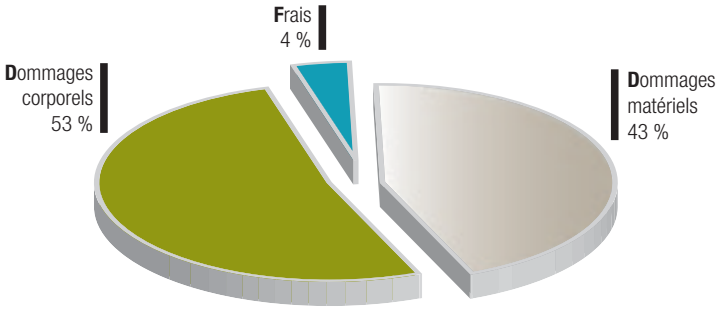
Globalement, pour 100 euros de sinistres payés, hors frais de gestion, la répartition par garantie est la suivante :

Responsabilité civile	47
Dommage aux véhicules	33
Vol-Incendie	7
Bris de glaces	10
Autres	3
Total toutes garanties	**100**

Plus spécifiquement, pour la seule garantie de responsabilité civile, la charge réglée ou provisionnée en 2009 se ventile de la manière suivante :

Dommages matériels et réparations	
Main-d'œuvre	14
Pièces détachées	18
Pertes totales	11
Total des dommages matériels	**43**
(dont dommages matériels des sinistres corporels)	4
Dommages corporels	
Dépenses de santé actuelles et futures	10
Perte de gains professionnels actuels	6
Déficit fonctionnel permanent	12
Souffrances endurées	7
Préjudice esthétique	2
Préjudice d'agrément	2
Préjudice d'affection et d'accompagnement	4
Autres	10
Total des dommages corporels	**53**
Frais	**4**
Total des frais de justice et d'expertise (frais de gestion exclus)	
Total général	**100**

Globalement sur 100 euros de sinistres payés :
- 53 concernent les dommages corporels ;
- 43 les dommages matériels ;
- 4 les frais divers.



Source : FFSA.

Les conséquences des accidents de la route sur la santé

Depuis 1995 fonctionne le Registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône. Il s'agit, pour la première fois en Europe, d'enregistrer en continu, les lésions et le parcours hospitalier de l'ensemble des victimes d'accidents de la route sur une zone géographiquement délimitée. 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 planches ou patins à roulettes). Des renseignements concernant la victime, son accident, ses lésions, et son devenir médical sont recueillis.
Les résultats présentés ci-dessous concernent les 33 284 victimes recensées par le Registre pour les années 2006 à 2009.

DESCRIPTION DES VICTIMES

Le Rhône compte 1,7 million d'habitants dont 48 % d'hommes. Sachant que 89 % des victimes résident effectivement dans le département, on calcule des incidences (nombre de victimes rapporté à la population). L'accident de la circulation concerne, en moyenne chaque année, 494 personnes sur 100 000 dans le département du Rhône, l'un des départements français les plus sûrs.

Toutes gravités confondues, les automobilistes représentent 42 % des victimes, les usagers de deux-roues à moteur 27 %, les cyclistes 15 %, les piétons 9 % et les patineurs 3 %. La répartition par type d'usager, sexe et âge se trouve dans les tableaux ci-après.

Sommaire

Les hommes sont plus souvent concernés que les femmes par les accidents de la route : 644 hommes sur 100 000 chaque année en moyenne contre 356 femmes sur 100 000, soit un rapport d'incidences de 1,8, toutes gravités confondues. Ils sont majoritaires quel que soit le moyen de transport à l'exception de la voiture et des transports en commun (*cf.* premier tableau).

RÉPARTITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR TYPE D'USAGER ET SEXE (2006-2009)

	Hommes		Femmes		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Voiture [1]	6 575	31,6	7 546	60,6	14 121	42,4
dont conducteurs	*4 989*	*24,0*	*5 084*	*40,8*	*10 073*	*30,3*
dont passagers	*1 471*	*7,1*	*2 339*	*18,8*	*3 810*	*11,4*
Deux-roues motorisé	7 541	36,2	1 381	11,1	8 922	26,8
Vélo	3 767	18,1	1 289	10,3	5 056	15,2
Piéton	1 417	6,8	1 494	12,0	2 911	8,8
Patins, planche, trottinette	696	3,3	411	3,3	1 107	3,3
Camionnette (VU)	232	1,1	58	0,5	290	0,9
Car/bus	81	0,4	181	1,5	262	0,8
Camion	206	1,0	13	0,1	219	0,7
Autre ou inconnu [2]	311	1,5	85	0,7	396	1,2
Total	**20 826**	**100,0**	**12 458**	**100,0**	**33 284**	**100,0**

1. Pour 1,7 % des automobilistes on ignore le statut de conducteur ou passager.
2. Dont 90 inconnus, 191 quads, 40 voiturettes, 26 tracteurs ou engins, 20 trams, 14 karts, 7 fauteuils roulants, 6 poussettes et 2 motos enfants.
Source : Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière.

Tous usagers et toutes gravités confondus, les effectifs les plus importants sont observés chez les jeunes hommes âgés de 15 à 29 ans, tandis que chez les femmes le pic, moins élevé, apparaît entre 20 et 24 ans (*cf.* tableau suivant). En distinguant les types d'usagers, les effectifs les plus importants se trouvent chez les garçons de 15 à 24 ans usagers de deux-roues à moteurs, puis chez les hommes et femmes automobilistes âgés de 20 à 24 ans. Le moyen de locomotion utilisé au moment de l'accident varie fortement selon l'âge et le sexe. Le Registre recense particulièrement bien les accidents de deux-roues à moteur et bicyclettes, révélant l'importance de ces types d'usagers.

RÉPARTITION DES VICTIMES D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR TYPE D'USAGER, ÂGE ET SEXE (2006-2009)

Hommes	Voiture	2RM	Vélo	Piétons	Patins, planche, trottinette	Camionnette	Car/Bus	Camion	Total [1]
0 à 4 ans	61	1	89	106	23	.	6	.	**294**
5 à 9 ans	86	11	281	124	89	2	5	.	**607**
10 à 14 ans	111	159	527	138	251	1	10	1	**1 214**
15 à 19 ans	690	2 122	508	160	105	12	1	4	**3 626**
20 à 24 ans	1 477	1 607	448	155	77	44	4	33	**3 911**
25 à 29 ans	950	993	344	84	46	43	8	26	**2 526**
30 à 34 ans	734	695	279	73	26	29	6	34	**1 915**
35 à 39 ans	592	541	268	83	29	29	7	26	**1 610**
40 à 44 ans	448	498	248	76	19	20	6	25	**1 359**
45 à 49 ans	332	384	202	54	14	20	3	21	**1 049**
50 à 54 ans	314	265	170	63	3	10	2	19	**860**
55 à 59 ans	245	156	127	53	6	11	4	12	**627**
60 à 64 ans	171	68	103	48	6	5	2	4	**413**
65 à 69 ans	106	21	77	39	2	4	5	1	**258**
70 à 74 ans	103	12	55	46	0	.	4	.	**223**
75 à 79 ans	84	5	22	39	0	2	3	.	**157**
80 à 84 ans	50	3	11	45	0	.	2	.	**113**
85 à 89 ans	16	0	6	24	0	.	2	.	**49**
90 ans et plus	5	0	2	5	0	.	1	.	**13**
Total	**6 575**	**7 541**	**3 767**	**1 415** [2]	**696**	**232**	**81**	**206**	**20 824**

Femmes	Voiture	2RM	Vélo	Piétons	Patins, planche, trottinette	Camionnette	Car/Bus	Camion	Total [1]
0 à 4 ans	70	0	53	46	16	.	3	.	**190**
5 à 9 ans	107	5	181	74	97	.	5	.	**475**
10 à 14 ans	98	54	100	128	110	1	10	.	**503**
15 à 19 ans	633	477	110	178	29	3	15	1	**1 459**
20 à 24 ans	1 505	348	191	153	35	15	6	3	**2 271**
25 à 29 ans	1 101	130	138	116	34	7	13	1	**1 542**
30 à 34 ans	790	89	84	60	21	7	7	.	**1 068**
35 à 39 ans	704	75	76	69	23	3	9	4	**970**
40 à 44 ans	567	77	71	73	25	4	10	2	**836**
45 à 49 ans	475	74	74	71	11	3	13	1	**723**
50 à 54 ans	456	34	79	85	5	7	10	1	**685**
55 à 59 ans	367	10	54	82	1	2	11	.	**531**
60 à 64 ans	213	5	36	63	3	2	5	.	**330**
65 à 69 ans	121	1	15	42	0	2	7	.	**190**
70 à 74 ans	136	1	17	66	0	1	11	.	**233**
75 à 79 ans	105	0	6	70	1	1	19	.	**202**
80 à 84 ans	64	1	4	63	0	.	13	.	**145**
85 à 89 ans	30	0	.	46	0	.	9	.	**87**
90 ans et plus	4	0	.	9	0	.	5	.	**18**
Total	**7 546**	**1 381**	**1 289**	**1 494**	**411**	**58**	**181**	**13**	**12458**

1. La colonne Total inclut les « autres ou inconnus ».
2. Deux hommes piétons ont un âge inconnu.
Source : Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière.

Sommaire

BILAN LÉSIONNEL INITIAL

Description générale des lésions les plus fréquentes

Les lésions initiales de chaque victime sont codées selon l'échelle AIS (Abbreviated Injury Scale[1]) version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier la région corporelle[2], 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 : lésion toujours mortelle). Pour chaque victime, on appelle MAIS le score de la lésion la plus grave.

Parmi les 33 284 victimes enregistrées, 0,9 % sont décédées, 0,2 % ont survécu avec une ou plusieurs lésion(s) critique(s) (MAIS5), 1,0 % avec une lésion sévère (MAIS4), 5,2 % avec une lésion sérieuse (MAIS3), 18,8 % avec une lésion modérée (MAIS2). La grande majorité des victimes (73,8 %) ne présentait qu'une ou plusieurs lésion(s) mineure(s) (MAIS1).

Pour la période 2006-2009, 63 321 lésions ont été enregistrées (1,9 par victime en moyenne), avec 651 codes (types de lésion) différents.

Les lésions élémentaires[3] observées pour le plus grand nombre de victimes du Registre sont, pour chaque niveau de gravité[4] :
– AIS1 : étirement de la colonne cervicale sans fracture ni luxation (6 117 victimes), érosions cutanées sur tout le corps ou dans une zone indéterminée (3 249), contusion superficielle du cou (3 149), contusion du genou (3 042), maux de tête ou vertiges secondaires à un traumatisme crânien (2 731), contusion de l'épaule (2 238), hématome superficiel du membre inférieur (2 131), hématome superficiel du thorax (1 714) ;
– AIS2 : notion de perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inconnue (735), fracture simple du radius (714), fracture de la clavicule (694), du carpe ou du métacarpe (580), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée connue inférieure à une heure (485), entorse du genou (464), fracture du péroné (376), fracture de doigt(s) (359), fracture du métatarse (319), fracture du sternum (318) ;
– AIS3 : fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (411), de la diaphyse tibiale (300), du cubitus (246), contusion pulmonaire unilatérale (223), hémorragie sous-arachnoïdienne (191), fracture complexe du fémur (164), de l'humérus (153), du plateau tibial (131), du bassin (109) ;
– AIS4 : contusion pulmonaire bilatérale (145), hématome sous-dural petit (< 50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 chez l'enfant, ou sans précision sur la taille, 110), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre d'un côté, au plus trois de l'autre) avec hémo ou pneumothorax (72),

1. D'après l'Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM).
2. Les neuf régions 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.
3. 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).
4. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

hémorragie cérébrale intra-ventriculaire (64), fracture complexe de la base du crâne (52), plaie majeure de rate (43), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » (35), œdème cérébral modéré (34), hématome extradural petit (< 50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 chez l'enfant, 32), hématome intracérébral en pétéchies (29) ;
– AIS5 : œdème cérébral sévère (34), lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (29), fractures multiples et bilatérales de côtes (au moins quatre de chaque côté) avec hémo ou pneumothorax (24), hématome sous-dural bilatéral (16), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » bilatéral (16), contusion du tronc cérébral (13), plaie majeure du foie (10), hématome sous-dural volumineux (50 cm^3 chez l'adulte, 25 cm^3 avant dix ans, 9), hématome extradural volumineux (> 50 cm^3 chez l'adulte, à 25 cm^3 chez l'enfant, 8), plaie majeure de l'aorte thoracique (8) ;
– AIS6 : destruction massive du crâne et du cerveau (9), plaie majeure de l'aorte thoracique (5), écrasement bilatéral du thorax (4), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et fracture (4), plaie de la moelle épinière au niveau C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents, fracture et luxation (3), arrachement du foie (2), plaie de la moelle épinière au niveau de C3 ou au-dessus, avec signes neurologiques permanents et luxation (2), carbonisation (2).

La répartition des zones corporelles atteintes, toutes gravités confondues, est différente d'un type d'usager à l'autre (*cf.* tableau ci-dessous). Plus de la moitié des atteintes concernent les membres pour les piétons, cyclistes et usagers de deux-roues à moteur, moins d'un tiers pour les automobilistes. Le membre supérieur est particulièrement touché chez les deux-roues, motorisés ou non.

EFFECTIFS DE VICTIMES TOUCHÉES PAR RÉGION CORPORELLE, POUR LES 5 PRINCIPAUX TYPES D'USAGERS, TOUTES GRAVITÉS CONFONDUES (2006-2009)

	Voiture	2RM	Vélo	Piétons	Patins, planche, trottinette
	n = 14 121	n = 8 922	n = 5 056	n = 2 911	n = 1 107
Tête	2 783	1 065	797	753	89
Face	1 368	592	1 086	461	176
Cou	2 526	335	143	107	13
Thorax	2 977	917	366	294	25
Abdomen	900	569	199	177	30
Colonne vertébrale	6 482	1 059	337	378	40
Membre supérieur	3 042	3 853	2 353	888	568
Membre inférieur	2 422	5 321	1 647	1 806	311
Peau	683	1 875	812	437	68

Une victime peut être atteinte sur plusieurs régions corporelles.
Source : Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière.

La tête et la face comptent pour un quart des atteintes chez les cyclistes et piétons, un cinquième chez les automobilistes, pour seulement une zone atteinte sur 10 chez les usagers de deux-roues à moteur. L'abdomen ne représente qu'une petite part des atteintes par zone pour les

cinq principaux types d'usagers : au minimum 2,3 % chez les patineurs et au maximum 3,9 % chez les automobilistes. Les atteintes du cou, du thorax et de la colonne vertébrale concernent particulièrement les automobilistes.

Alors que 9 % des victimes sont des piétons, cette catégorie compte pour 15 % des blessés au membre inférieur et 13 % à la tête.

Lésions potentiellement mortelles

Sur la période 2006-2009, 711[5] victimes sont décédées ou ont été atteintes de lésions sévères à maximales (AIS4 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. Pour ce niveau de gravité, les automobilistes représentent 35 % des victimes, les usagers de deux-roues à moteur représentent 32 %, les piétons 19 %, les cyclistes 10 % (seulement 4 patineurs). Par rapport à l'ensemble des victimes, on constate donc une sur-représentation des usagers de deux-roues à moteur et des piétons.

Lorsqu'on s'intéresse à ces lésions, ce sont la tête (1,1 % de l'ensemble des victimes, 56 % des victimes atteintes de lésions sévères à maximales) et le thorax (respectivement 1,0 % et 51 %) qui occupent l'avant-scène, nettement devant l'abdomen (respectivement 0,3 % et 13 %) et la colonne vertébrale (0,2 % et 9 %).

EFFECTIFS DE VICTIMES TOUCHÉES PAR RÉGION CORPORELLE,
POUR LES 5 PRINCIPAUX TYPES D'USAGERS, LÉSIONS SÉVÈRES À MAXIMALES AIS4+ (2006-2009)

	Voiture	2RM	Vélo	Piétons	Patins, planche, Trottinette
	n = 212	n = 218	n = 65	n = 129	n = 4
Tête	108	99	46	96	4
Face	3	2	1	1	0
Cou	0	0	1	0	0
Thorax	117	134	17	49	0
Abdomen	30	36	4	12	0
Colonne vertébrale	21	24	6	6	0
Membre supérieur	0	0	0	0	0
Membre inférieur	4	8	1	10	0
Peau	3	0	0	0	0

Une victime peut être atteinte sur plusieurs régions corporelles.
Source : Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière.

Plus de la moitié des atteintes mortelles ou potentiellement mortelles (AIS4+) se trouvent à la tête pour piétons et cyclistes concernés par ce type de lésions. En revanche chez automobilistes et usagers de deux-roues à moteur, les lésions au thorax sont un peu plus nombreuses que les lésions à la tête. Ces deux derniers types d'usagers sont les plus concernés par des lésions touchant la colonne vertébrale, ainsi que l'abdomen. Les lésions sévères des membres inférieurs concernent particulièrement les piétons (en proportion).

5. 653 victimes atteintes de lésions AIS4 et plus, ainsi que 58 victimes décédées sans lésion susceptible d'expliquer directement le décès, du fait de l'absence d'un bilan lésionnel complet, de l'absence d'autopsie ou de la coexistence d'une autre pathologie.

Les piétons sont ici surreprésentés pour l'ensemble des zones (excepté la colonne et la peau), représentant par exemple 43 % des victimes sévèrement blessées au membre inférieur ou bassin et 26 % à la tête, 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, qui comptent pour 27 % des victimes, sont particulièrement nombreux parmi les victimes sévèrement touchées à la colonne vertébrale (41 %) à l'abdomen (41 %) ou au thorax (40 %).

Quant aux cyclistes, ils sont ici sous-représentés pour l'ensemble des régions corporelles, étant en grande majorité victimes d'une simple chute sans antagoniste, rarement sévère. Même pour la tête, zone où ils sont le plus gravement touchés, ils ne comptent que pour 13 % des victimes sévèrement touchées, alors qu'ils représentent 15 % de l'ensemble des victimes.

HOSPITALISATIONS

Sur la période 2006-2009, 4 673 victimes (14 %) ont été hospitalisées. Parmi elles 1,5 % (68) sont décédées en milieu hospitalier.

La durée d'hospitalisation est connue pour 92 % des victimes hospitalisées. Elle est de un jour pour 28 % des victimes hospitalisées (4 % de l'ensemble des victimes), entre 2 et 6 jours pour 40 % (respectivement 5 %), entre 7 et 30 jours pour 22 % (respectivement 3 %) et plus de 30 jours pour 10 % des victimes hospitalisées (soit 1 % de l'ensemble des victimes). Sont exclues du calcul de la durée d'hospitalisation, les victimes pour lesquelles le parcours est complexe (plusieurs retours à domicile), qui sont perdues de vue (transférées dans d'autres départements) ou encore hospitalisées.

DÉCÈS

La létalité (nombre de tués rapporté aux victimes) est de 0,9 % (292 tués). Elle augmente régulièrement avec l'âge à partir de l'âge de quinze ans : chez les moins de quinze ans 0,2 % des victimes sont décédées, chez les 15-44 ans 0,7 %, chez les 45–64 ans 1,3 % et chez les 65 ans et plus 3,7 %. Les hommes sont plus souvent décédés que les femmes (1,1 % des hommes sont morts, 0,6 % des femmes). La létalité est très variable d'un type d'usager à l'autre : 2,0 % pour les piétons, 1,8 % pour les occupants de poids-lourd, 1,4 % pour les occupants de camionnette,

1,0 % pour les usagers de deux-roues à moteur, 0,8 % pour les automobilistes, et 0,3 % pour les cyclistes. Aucun patineur n'est décédé.

Pour 77 % des victimes tuées, le décès est survenu immédiatement sur les lieux de l'accident. Les victimes décédées après hospitalisation avaient été admises principalement dans l'un et/ou l'autre des services suivants : réanimation (75 %), neurologie (19 %), chirurgie (3 %), service de rééducation fonctionnelle (3 %). Une victime peut avoir été hospitalisée dans plusieurs services avant de décéder. Le décès survient principalement dans un service de soins intensifs ou de réanimation (7 décès sur 10).

Parmi les 234 tués pour lesquels on dispose d'une description lésionnelle pouvant expliquer le décès (au moins une lésion AIS4+), 15 % sont atteints d'au moins une lésion mortelle d'emblée (AIS6). Les autres victimes décédées sont atteintes d'une ou plusieurs lésion(s) critique(s) AIS5 (49 %), ou seulement d'une ou plusieurs lésion(s) sévères AIS4 (37 %). Ces lésions responsables du décès siègent au thorax chez 67 % des victimes décédées, à la tête chez 53 %, à l'abdomen pour 21 %, à la colonne pour 14 %, puis au bassin (5 %), à la face et à la peau (brûlures) dans moins de 5 % des cas.

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 concepteurs 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 sept niveaux de gravité (dont 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 liées à des séquelles les plus fréquemment observées[6] chez les 32 992 survivants pour chaque niveau de gravité sont :

– IIS1 : étirement de la colonne vertébrale cervicale sans fracture ni luxation (6 117 victimes), étirement de la colonne vertébrale lombaire sans fracture ni luxation (1 391), étirement de la colonne vertébrale dorsale sans fracture ni luxation (1 136), perte de connaissance antérieure à l'admission, de durée inconnue (735), perte de connaissance antérieure à l'admission de durée inférieure à une heure (483) ;

6. Sont décrites les lésions constituant plus de 3 % des lésions recensées chez les survivants, pour chaque niveau de gravité.

– IIS2 : fracture complexe du bassin (91), fracture du calcanéum (47), fracture de l'astragale (39), arrachement, rupture ou déchirure des ligaments croisés ou latéraux du genou (38), contusion cérébrale petite (< 30 cm^3, déplacement du plan médian < 5 mm, 34), contusion cérébrale multiples bilatérales (32), œdème cérébral modéré (28), hématome intracérébral en pétéchies (26), fracture complexe de la voûte crânienne (23), fracture de l'articulation sacro-iliaque (23), contusion du cerveau sans précision (18) ;
– IIS3 : luxation du genou (49), hémorragie cérébrale intraventriculaire (35), rupture complète du ligament croisé postérieur du genou (17), hématome intracérébral sans précisions (15), luxation du genou sans atteinte articulaire (14), hématome intracérébral petit (≤ 30 cm^3 ou quatre centimètres de diamètre pour un adulte, 15 cm^3 ou deux centimètres pour un enfant de moins de dix ans, 11), amputation en dessous du genou (8) ; œdème cérébral sévère (6), amputation du membre supérieur (6) ;
– IIS4 : hématome sous-dural petit (≤ 50 cm^3 pour un adulte, 25 cm^3 pour un enfant, 66), hématome sous-dural de taille non précisée (29), contusion de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète et fracture (7), contusion de la moelle dorsale avec syndrome d'atteinte médullaire complète, fracture et luxation (5), hématome intracérébral bilatéral (4) ;
– IIS5 : lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (22), hématome sous-dural bilatéral (10), hématome sous-dural volumineux (2), contusion de la moelle épinière cervicale avec signes neurologiques permanents, niveau C4 ou au-dessous avec fracture (2), avec fracture et luxation (2) ;
– IIS6 : contusion du tronc cérébral (7).

Outre les victimes décédées (0,9 %), 11 577 personnes (34,8 % des victimes) ont probablement gardé des séquelles mineures ou modérées un an après l'accident (IIS1 ou 2), et 296 (0,9 %) des séquelles graves (sérieuses à maximales IIS3 ou plus).

Pour les séquelles graves, les usagers de deux-roues à moteur représentent 33 % des victimes, les automobilistes 26 %, les piétons 22 %, les cyclistes 12 %, tandis qu'on note le faible effectif de patineurs.

Les hommes représentent plus de 7 porteurs de séquelles lourdes sur 10 (212 sur 296). Ils sont majoritaires pour tous les types d'usager, représentant même 86 % des cyclistes concernés et 91 % des usagers de deux-roues à moteur. La plupart des hommes qui garderont des séquelles étaient à deux-roues motorisé (42 %), puis en voiture (24 %) et à pied (11 %). En revanche les femmes touchées par les séquelles lourdes étaient plutôt en voiture (34 %), puis à pied (42 %) et à deux-roues motorisé (11 %).

Presque la moitié (49 %) des victimes qui garderont des séquelles lourdes sont âgés de moins de 30 ans, et une sur cinq (21 %) de moins de 20 ans.

Le rapport séquelles lourdes/décès décroît avec l'âge. Chez les victimes âgées de moins de 40 ans il est égal à 1,3, chez 40-64 ans il est de 0,8, et chez les 65 ans et plus 0,6. Au total, sur la période 2006-2009, on a autant d'handicapés (296) que de morts (292).

La quasi-totalité des victimes concernées (98 %) ont des séquelles graves prévues pour une seule zone, 2 % pour deux zones.

EFFECTIFS DE VICTIMES TOUCHÉES PAR RÉGION CORPORELLE, POUR LES 5 PRINCIPAUX TYPES D'USAGERS, LÉSIONS RESPONSABLES DE SÉQUELLES MAJEURES IIS3+ (2006-2009)

	Voiture	2RM	Vélo	Piétons	Patins, planche, trottinette
	n = 76	n = 98	n = 36	n = 65	n = 8
Tête	45	47	20	51	1
Face	0	0	0	0	0
Cou	1	0	0	0	0
Thorax	0	1	0	0	0
Abdomen	0	0	0	0	0
Colonne vertébrale	7	18	5	3	0
Membre supérieur	1	3	0	0	0
Membre inférieur	25	35	11	12	7
Peau	0	0	0	0	0

Une victime peut être atteinte sur plusieurs régions corporelles.
Source : Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière.

La répartition des séquelles graves (IIS3 ou plus) entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre (voir tableau). La tête est la première région touchée (0,5 % des victimes survivantes, 58 % des victimes qui garderont des séquelles graves), puis les membres inférieurs (respectivement 0,3 % et 32 %).

Pour les séquelles à la tête, les piétons sont particulièrement à risque. 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 deux-roues, motorisés ou non, sont particulièrement exposés pour les membres inférieurs. Il s'agit de dégâts des grosses articulations ou d'amputations. Leurs conséquences séquellaires sont cependant moins graves que celles attendues pour la tête et la colonne.

Les séquelles médullaires (0,1 % de l'ensemble des victimes survivantes, atteintes de tétraplégies ou paraplégies) touchent surtout des usagers de deux-roues à moteur et des automobilistes.

Parmi les victimes atteintes de lésions IIS3+, 42 % ont séjourné dans un centre de rééducation.

TYPES DE TRAJETS

Ce renseignement est connu chez 86 victimes sur 100. Tous âges confondus, une victime sur cinq (21 %) a été accidentée lors d'un trajet lié au travail : trajet domicile-travail ou mission professionnelle (24 % lorsqu'on a l'information).

Parmi les victimes âgées de 20 à 59 ans, les blessés lors d'un accident de trajet domicile-travail comptent pour 22 % des victimes chez les hommes et 25 % chez les femmes (respectivement 26 % et 30 % lorsqu'on a l'information), alors que les victimes d'accident de travail proprement dit (mission professionnelle) représentent 5,7 % des hommes et 3,5 % des femmes (respectivement 6,8 % et 4,1 %).

En trajet domicile-travail les femmes sont blessées à 71 % en voiture, à 10 % en deux-roues moteur et 9 % à vélo. Chez les hommes seulement 40 % des accidentés en trajet sont des automobilistes, à égalité avec les usagers de deux-roues motorisé (40 %), les cyclistes comptant pour 12 %.

En mission professionnelle aussi, les femmes étaient majoritairement en voiture (65 %), plus rarement à deux-roues moteur (14 %), à pied (8 %), à vélo (6 %). Les hommes accidentés en mission professionnelle étaient en voiture dans 34 % des cas, mais aussi à deux-roues moteur (25 %), en poids lourds ou véhicule utilitaire (24 %), à pied (8 %), à vélo (5 %).

DIFFÉRENCES ENTRE LES SEXES

En effectifs comme en incidences, les risques de décès, handicap lourd et handicap léger concernent plus les hommes que les femmes. Le rapport d'incidences entre hommes et femmes est de 1,8 toutes gravités confondues sur la période 2006-2009. Il est d'autant plus élevé que la gravité est importante : 3,4 pour la mortalité et 2,7 pour les séquelles lourdes, 2,2 pour les lésions sans séquelles. Il est le plus faible pour les séquelles légères (1,3), essentiellement en raison de la fréquence de l'étirement de la colonne cervicale (coup du lapin), qui touche 28 % des femmes contre 12 % des hommes, tous usagers confondus.

ÉVOLUTIONS SUR LA PÉRIODE 1996-2009

On compare 4 périodes (*cf.* tableau). En effet une nette baisse des effectifs a été observée en 2002 et 2003, année depuis laquelle on observe une certaine stabilité.

La létalité (nombre de tués rapporté aux victimes) a baissé continûment (0,9 % *vs* 1,2 % au début du Registre, différence significative), ainsi que l'effectif total. La mortalité ramenée à la population accuse donc une nette baisse, pour les deux sexes.

ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ET DES INCIDENCES DE SURVIE AVEC OU SANS SÉQUELLES, SELON LE SEXE

		Décédés	Survivants avec séquelles lourdes	Survivants avec séquelles légères	Survivants sans séquelles	Total toutes gravités
		Mortalité /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000	Incidence /1 000 000
Hommes	2006-2009	68	66	1 921	4 381	6 436
	2004-2005	79	73	2 053	4 634	6 839
	2002-2003	107	91	2 263	4 646	7 107
	1996-2001	129	77	2 453	6 119	8 778
Femmes	2006-2009	20	24	1 530	1 981	3 556
	2004-2005	29	21	1 507	2 082	3 639
	2002-2003	40	37	1 634	2 110	3 821
	1996-2001	41	25	1 838	3 052	4 957

Source : Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière 1996-2009.

En revanche, la part des victimes pour lesquelles des séquelles lourdes sont prévues ainsi que leurs effectifs n'ont pas baissé. Les porteurs de séquelles lourdes sont maintenant aussi nombreux que les tués, avec un ratio de 296/292 (101 séquelles lourdes pour 100 morts) ce qui n'était pas le cas dans les périodes précédentes. L'incidence moyenne annuelle des séquelles graves présente des effectifs erratiques et la tendance n'est donc pas aussi claire que celle des décès.

CONCLUSIONS

Le recueil médical permet de connaître la nature et la gravité des blessures depuis 1996.

Entre les deux périodes 1996-2001 et 2006-2009, une baisse de 22 % dans l'effectif annuel moyen des victimes a été observée. Cette baisse a surtout concerné les victimes blessées de façon mineure et les tués.

Les hommes sont toujours les plus nombreux, et les plus gravement touchés, représentant 63 % des victimes toutes gravités confondues, 75 % des tués, 71 % des survivants qui garderont des séquelles lourdes.

Les lésions mettant en jeu le pronostic vital et fonctionnel touchent principalement le thorax responsable de décès précoces et la tête qui, lorsque les lésions ne sont pas fatales laissent des déficits neurologiques significatifs. Les séquelles lourdes sont majoritairement orthopédiques et cérébrales, plus rarement médullaires.

On retiendra que dans le département du Rhône, pour 100 tués dans un accident de la route, 101 autres victimes garderont des séquelles lourdes.

L'année 2009, dernière année disponible du Registre, montre une remontée de 8 % des effectifs de victimes, toutes gravités confondues (8 341), observable pour tous les types d'usagers. Le nombre des tués a aussi nettement augmenté (81). L'effectif annuel le plus faible observé depuis le début du registre est celui de l'année 2008 : 7 730 victimes et seulement 57 morts. Chez les hommes, les usagers de deux-roues à moteur sont, pour la troisième année consécutive et de façon de plus en plus marquée, plus nombreux que les automobilistes (en 2009, 2 007 victimes usagers de deux-roues à moteur *vs* 1 541 automobilistes).

Compte tenu de leurs effectifs de victimes qui restent très élevés, les deux-roues à moteur constituent un problème de santé publique majeur. Les campagnes de prévention sont plus que jamais d'actualité.

Sommaire

Les usagers et leurs comportements

Sommaire

Sommaire

Les vitesses pratiquées

La vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents. C'est pourquoi il est important de suivre l'évolution des vitesses pratiquées pour comprendre l'évolution du nombre d'accidents et leurs conséquences.
Les mesures des vitesses pratiquées sont effectuées pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) par une société d'études spécialisée, selon une méthodologie exposée. Ces données représentent environ 200 000 observations par an (219 335 en 2010) et font l'objet de publications régulières, notamment tous les quatre mois sur le site Internet de l'ONISR 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.
Le chapitre se termine par une estimation des enjeux liés aux dépassements des limitations de la vitesse et un rappel de la réglementation en la matière..

ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'OBSERVATOIRE DES VITESSES

Les données analysées

Les indicateurs suivis par l'ONISR portent sur plusieurs séries d'observations. Les données présentées dans ce chapitre sont celles qui paraissent les plus pertinentes : tout d'abord, les vitesses moyennes pratiquées qui synthétisent l'évolution globale du comportement au regard des limitations de la vitesse ; ensuite, les vitesses excessives à travers deux indicateurs : les dépassements de plus de 10 km/h et les grands dépassements de plus de 30 km/h dont les très grandes vitesses (plus de 50 km/h). Les paragraphes suivants sont consacrés à l'analyse des comportements pour les automobilistes circulant de jour et de nuit ainsi qu'à une analyse de l'évolution des taux d'infraction par niveau de limitation de la vitesse, l'analyse des comportements pour les chauffeurs de poids lourds (plus de trois essieux) conduisant de jour et pour les motocyclistes roulant de jour.

La vitesse moyenne

La vitesse moyenne est calculée pour les véhicules circulant de jour sur l'ensemble du réseau métropolitain. La vitesse moyenne pratiquée de nuit a été écartée de cet indicateur global car l'ONISR ne dispose pas de mesures de nuit sur deux types de réseaux : les routes nationales à 2x2 voies et les routes départementales. Elle fait cependant l'objet d'une analyse spécifique par la suite.

L'examen de la courbe ci-dessus permet de suivre l'évolution quadrimestrielle de la vitesse moyenne pratiquée de jour sur l'ensemble des réseaux depuis le début de l'année 2001.

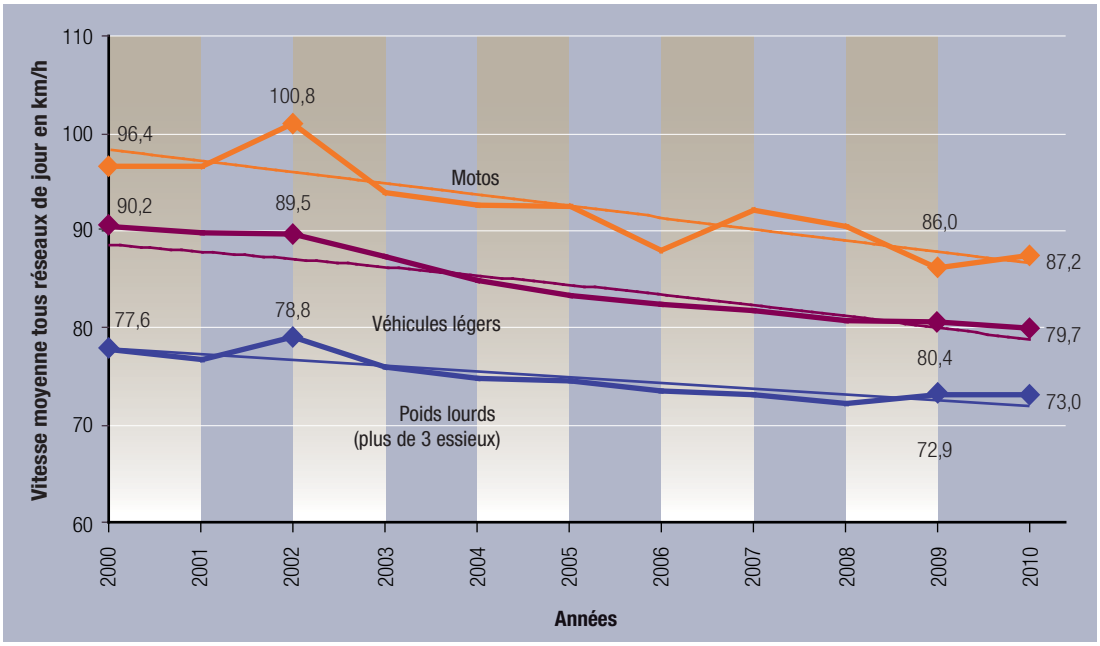
On observe un pic au premier quadrimestre 2002 suivi d'une baisse quel que soit le type de véhicule.

Pour les véhicules de tourisme, on note un palier à partir de 2008. La vitesse moyenne pour 2010 calculée sur les trois quadrimestres s'établit à 79,7 km/h, soit un gain de 9,8 km/h par rapport à 2002 (soit – 11,0 %).

Pour les motocyclettes, on note une réduction importante entre 2002 et 2003 suivi d'une évolution à la baisse plus chahutée. La vitesse moyenne pour 2010 calculée sur les trois quadrimestres s'établit à 87,2 km/h, soit une reprise à la hausse par rapport à 2009 de 1,2 km/h (soit + 1,4 %) mais un gain de 13,6 km/h par rapport à 2002 (soit – 13,5 %).

Pour les poids lourds (plus de 3 essieux), on note une légère reprise à la hausse depuis 2008. La vitesse moyenne pour 2010 calculée sur les trois quadrimestres s'établit à 73 km/h,soit un gain de 4,6 km/h par rapport à 2002 (7,4 en %).

ÉVOLUTION DE LA VITESSE MOYENNE – (INDICATEUR SYNTHÉTIQUE TOUS RÉSEAUX CONFONDUS)



Source : ONISR, observatoire des vitesses.

Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 10 km/h

Le graphique suivant globalise les données recueillies au cours des dix dernières années, de 2001 à 2010, 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.

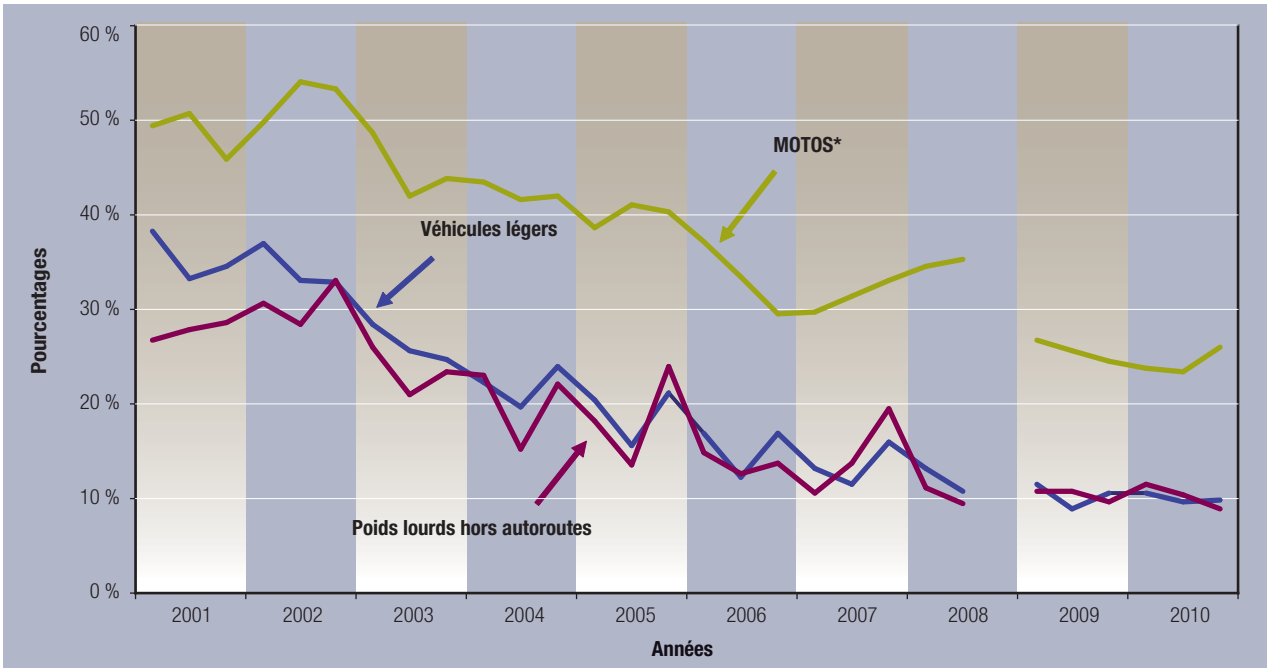
L'examen des courbes permet de mettre en évidence une baisse régulière des dépassements des limitations de la vitesse depuis le milieu de l'année 2002, pour les trois catégories de véhicules observées avec cependant une relative stagnation depuis trois ans :

Pour les voitures de tourisme, le taux de dépassement de plus de 10 km/h est descendu pour la première fois sous les 20 % en 2004 et atteint les 10 % en 2010 (contre 10,8 % en 2009).

Les baisses des taux de dépassement sont également visibles pour les poids lourds, pour lesquels on observe un taux légèrement plus bas que celui des VL (9,1 %).

En revanche, en ce qui concerne les motos, même si de notables progrès ont également été accomplis depuis 2002, les taux sont nettement plus importants que pour les autres catégories d'usagers observées. En 2009, il est passé sous la barre des 25 % (24,7 %) pour remonter au-dessus en 2010 (26,1 %).

TAUX DE DÉPASSEMENT > À 10 KM/H DES VITESSES MAXIMALES AUTORISÉES



** Lissé-excepté 1Q2009*
NB : *le troisième quadrimestre 2008 n'est pas disponible.*
Source : ONISR, observatoire des vitesses.

** Le faible effectif des observations s'ajoutant à la forte saisonnalité du comportement des motards nous ont conduit à présenter pour cette catégorie d'usagers une série lissée. Le lissage s'effectue par extrapolation d'une moyenne glissante sur les relevés des trois derniers quadrimestres. Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, cette opération n'a pu être appliquée aux deux premiers quadrimestres de l'année 2009 dont les valeurs sont de ce fait à considérer avec beaucoup de précaution.*

Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 30 km/h

Après une très forte baisse entre 2002 et 2004, la proportion des dépassements de la limitation de vitesse de plus de 30 km/h s'était stabilisée autour de 1 % et autour de 0,2 % à 0,3 % pour les dépassements de plus de 40 km/h.

Depuis le début de l'année 2006, la tendance à la baisse était repartie, mais de façon plus atténuée, jusqu'au premier quadrimestre 2010 inclus, malgré quelques épisodes de hausse restés sans suite.

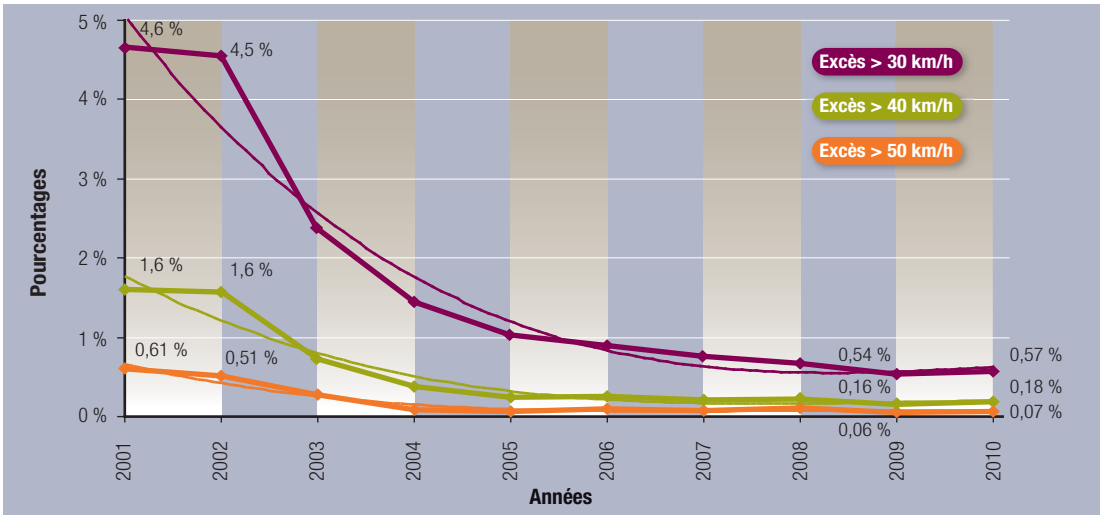
Après une nette dégradation au cours du deuxième quadrimestre 2010, on constate au cours du troisième quadrimestre une sensible amélioration des comportements avec, par rapport au deuxième quadrimestre 2010 :

– pour les dépassements supérieurs à 30 km/h, un taux qui passe de 0,63 % à 0,57 %, soit une diminution de 9,5 % des cas observés ;

– pour les dépassements supérieurs à 40 km/h, un taux qui passe de 0,25 % à 0,16 %, soit une diminution de 36 % des cas observés ;

– pour les dépassements supérieurs à 50 km/h dits « grands excès de vitesse », un taux qui passe de 0,10 % à 0,07 %, soit une diminution de 30 % des cas observés.

TAUX DE DÉPASSEMENT DES VITESSES LIMITES AUTORISÉES (VLA) TOUS VÉHICULES, TOUTES VLA



Source : ONISR, observatoire des vitesses.

LES VITESSES PRATIQUÉES PAR CERTAINES CATÉGORIES D'USAGERS

Les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

On observe que les valeurs relevées au cours de l'année 2010 sont très proches de celles relevées au cours des deux années précédentes. Cependant, si l'on remonte à 2005, on constate une nette évolution des comportements concernant les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme.

Sur une période de cinq ans, entre 2005 et 2010, en effet, les progrès sont dans l'ensemble particulièrement sensibles sur les autoroutes (– 5 km/h) et sur le réseau urbain (– 2 km/h pour les

traversées de petites agglomérations, – 3 km/h dans les centres-villes et sur les voies d'entrée-sortie des agglomérations moyennes).

En revanche, on a assisté en 2010 à une légère dégradation du respect des limitations de la vitesse sur les routes nationales à 2x2 voies. Rappelons que ces mesures de vitesse sont réalisées loin de tout radar automatique.

Globalement, les chiffres 2010 marquent également des progrès par rapport aux valeurs relevées en 2009, excepté sur les routes nationales à 2x2 voies et lors des traversées d'agglomérations par voies d'entrée-sortie.

Par ailleurs, les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont généralement en baisse en 2010 par rapport à 2009, excepté sur les routes nationales à 2x2 voies et les routes nationales et départementales à 2 ou 3 voies.

Signalons qu'à vitesses moyennes égales, si l'on constate une diminution du pourcentage de dépassement des vitesses limites, cela signifie que l'on assiste à un resserrement des valeurs autour de la moyenne, donc à une moindre dispersion des vitesses.

	2005	2006	2007	2008 8 mois	2009	2010
Autoroutes de liaison [1] (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	119	119	120	118	118	114
% de dépassement de la vitesse limite	34	34	32	32	29	23
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	16	14	13	11	11	7
Autoroutes de dégagement [2] (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	109	109	109	108	107	104
% de dépassement de la vitesse limite	49	51	49	46	41	40
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	24	26	20	21	19	18
Routes nationales à 2x2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	99	100	99	98	99	101
% de dépassement de la vitesse limite	32	27	25	20	23	29
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	14	9	9	5	6	10
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	83	82	82	80	81	81
% de dépassement de la vitesse limite	34	31	28	25	24	26
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	15	13	10	8	7	8
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	53	52	53	52	52	51
% de dépassement de la vitesse limite	60	53	55	49	52	50
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	23	17	20	18	18	17
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	48	47	46	46	46	45
% de dépassement de la vitesse limite	43	36	31	29	28	28
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	13	9	6	5	5	5
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	55	54	54	52	51	52
% de dépassement de la vitesse limite	68	63	61	54	51	51
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	29	23	25	19	14	14

1 Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2 Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
NB : Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.
Source : DSCR. Les données 2010 sont basées sur 176 300 observations.

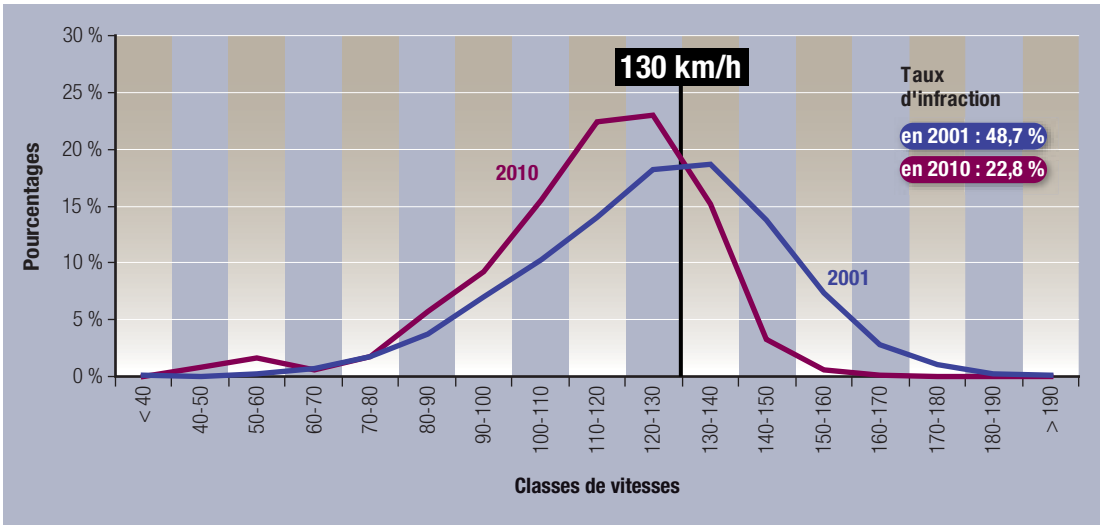
Sommaire

Les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites subissent des variations du même ordre, les taux 2010 étant égaux ou en progrès sur tous les réseaux, excepté sur les routes nationales et départementales où l'on observe une augmentation du taux.
Par ailleurs, on constate, comme en 2009, que la vitesse moyenne se situe encore légèrement au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain, excepté lors de la traversée des centres-villes des agglomérations moyennes.
Les histogrammes des vitesses pratiquées 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	4,0 %	0,7 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	5,8 %	1,0 %
Routes nationales à 2x2 voies	100-110 km/h	5,7 %	1,4 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies et routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	1,5 %	0,4 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	4,7 %	1,5 %
Artères en centre-ville dans les agglomérations moyennes	40-50 km/h	0,6 %	0,1 %
Entrées/sorties des agglomérations moyennes	50-60 km/h	2,8 %	0,3 %

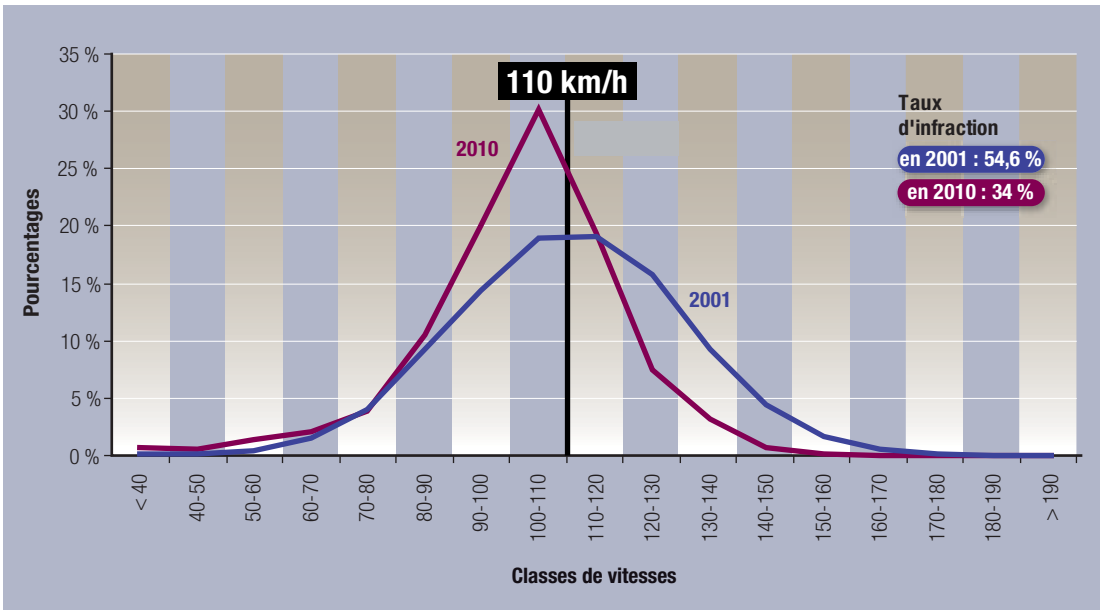
Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on 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 dégagement et sur les routes nationales à 2x2 voies, et entre 80 et 100 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales.

DISTRIBUTION DES VITESSES DES VÉHICULES LÉGERS SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 130 KM/H EN 2001 ET 2010



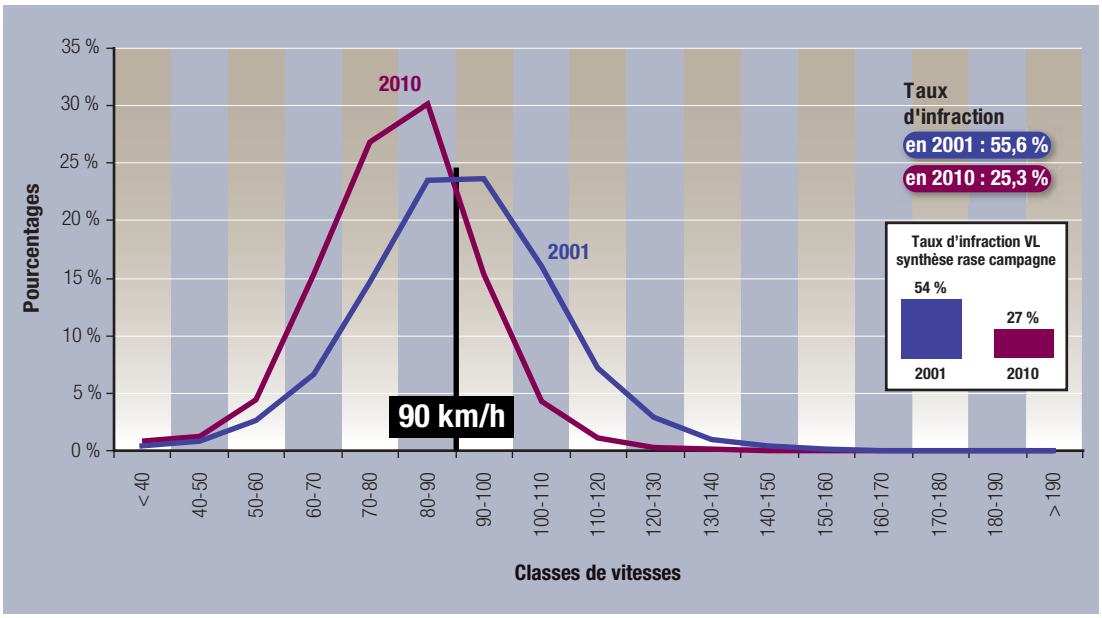
Source : ONISR, observatoire des vitesses.

DISTRIBUTION DES VITESSES DES VÉHICULES LÉGERS SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 110 KM/H EN 2001 ET 2010



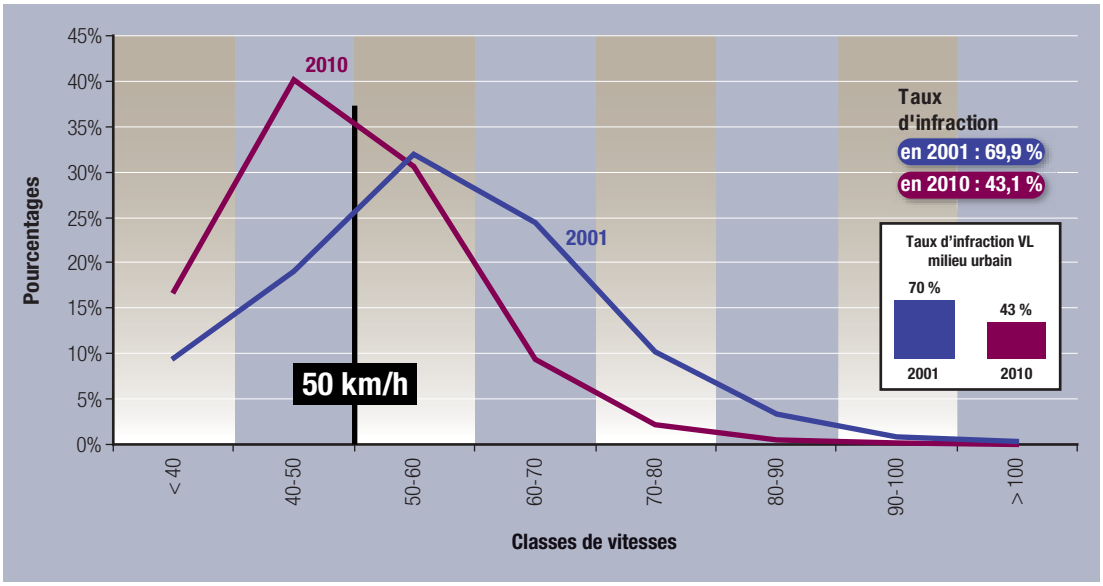
Source : ONISR, observatoire des vitesses.

DISTRIBUTION DES VITESSES DES VÉHICULES LÉGERS SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 90 KM/H EN 2001 ET 2010



Source : ONISR, observatoire des vitesses.

DISTRIBUTION DES VITESSES DES VÉHICULES LÉGERS SUR LE RÉSEAU LIMITÉ À 50 KM/H EN 2001 ET 2010



Source : ONISR. observatoire des vitesses.

Les vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

En ce qui concerne la circulation de nuit, on observe au cours de 2010, par rapport à 2009, des progrès importants dans les comportements sur les réseaux de routes nationales et départementales (–5 km/h). En revanche, en milieu urbain, les résultats sont soit en stagnation, soit en léger retrait. La situation sur le réseau autoroutier est restée très stable d'une année à l'autre. Entre 2005 et 2010, les baisses de la vitesse nocturne ont été significatives sur tous les types de réseaux, avec des valeurs comprises entre –2 km/h et –5 km/h.

On constate également que mis à part les autoroutes de liaison et le réseau de routes départementales et nationales à 2 ou 3 voies, les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont toujours supérieures aux vitesses pratiquées de jour, les écarts les plus importants en valeur absolue concernant les autoroutes de dégagement (+8 km/h) puis les voies d'entrée/sortie des agglomérations et les traversées des petites agglomérations par les routes nationales (+6 km/h).

Les taux de dépassement des vitesses limites de nuit sont également généralement largement supérieurs aux taux de dépassement de jour sur la plupart des réseaux, sauf sur les autoroutes de liaison (–3 points pour le taux de dépassement et égalité pour le taux de dépassement de plus de 10 km/h) et les routes nationales et départementales à 2 ou 3 voies (–6 points pour le taux de dépassement et égalité pour le taux de dépassement de plus de 10 km/h). Les écarts les plus importants ont été constatés sur les routes nationales en traversées d'agglomérations (+23 et +17 points), sur les voies d'entrée/sortie d'agglomération (+17 et +19 points) et sur les autoroutes de dégagement (+16 et +13 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 de ces résultats doit provenir de l'effet de la baisse de trafic sur les vitesses qui est plus fort en milieu urbain et sur les autoroutes de dégagement.

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 dégagement, les deux tiers lors de la traversée de petites agglomérations par route nationale et les trois-quarts sur les voies d'entrée/sortie des agglomérations moyennes.

Ce constat est à mettre en relation avec la forte mortalité nocturne de 44 % pour moins de 10 % du trafic.

	2005	2006	2007	8 mois 2008	2009	2010
Autoroutes de liaison [1] (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	114	113	115	114	113	112
% de dépassement de la vitesse limite	22	19	23	27	26	20
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	10	9	10	14	13	7
Autoroutes de dégagement [2] (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	114	113	115	114	112	112
% de dépassement de la vitesse limite	55	57	62	62	59	56
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	30	32	36	32	34	31
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	83	82	82	84	83	78
% de dépassement de la vitesse limite	33	29	29	30	28	20
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	16	11	11	14	12	8
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	59	58	58	58	56	57
% de dépassement de la vitesse limite	74	71	69	73	65	67
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	45	36	41	39	32	36
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	50	48	46	48	46	47
% de dépassement de la vitesse limite	43	40	31	44	33	32
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	14	13	9	18	9	10
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	58	58	57	58	58
% de dépassement de la vitesse limite	80	77	77	71	75	74
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	49	38	37	33	38	37

1 Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2 Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
NB : il n'y a pas de mesures la nuit sur les routes nationales à 2x2 voies ainsi que sur le réseau de routes départementales.
Source : DSCR. Les données 2010 sont basées sur 10 933 observations.

Les 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. Cepen-

dant, nous pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées. Nous présentons dans ce paragraphe les résultats pour les poids lourds de plus de trois essieux et plus, lesquels sont largement majoritaires sur le réseau autoroutier.

VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR
PAR LES POIDS LOURDS DE PLUS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

	2005	2006	2007	8 mois 2008	2009	2010
Autoroutes de liaison [1]	91	91	91	91	90	90
Autoroutes de dégagement [2]	89	90	89	90	89	88
Routes nationales à 2x2 voies avec chaussées séparées	86	86	85	84	86	86
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)	78	77	77	76	79	79
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	50	49	52	51	51	48

1 Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2 Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
NB : Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.
Source : DSCR. Les données 2010 sont basées sur 17 851 observations.

RÉPARTITION PAR CLASSES DE VITESSE DES POIDS LOURDS DE PLUS DE TROIS ESSIEUX

Classes de vitesse (en km/h)	Autoroutes de liaison	Autoroutes de dégagement	Routes nationales à 2 x 2 voies	Routes nationales et départementales (90 km/h)	Traversées d'agglomérations par RN
<40	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,5 %	18,1 %
40-50	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,9 %	**44,7 %**
50-60	0,1 %	0,2 %	0,5 %	4,3 %	**26,0 %**
60-70	0,3 %	1,4 %	1,7 %	17,7 %	7,1 %
70-80	5,4 %	11,2 %	15,9 %	**28,9 %**	3,7 %
80-90	**52,1 %**	**49,8 %**	**54,8 %**	**36,6 %**	0,4 %
90-100	**40,3 %**	**35,6 %**	25,7 %	11,0 %	0,1 %
100-110	0,7 %	0,8 %	0,8 %	0,1 %	0,0 %
110-120	0,5 %	0,6 %	0,4 %	0,1 %	0,0 %
>120	0,7 %	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %

NB : Les nombres en gras correspondent aux classes de vitesse les plus représentées.
Source : DSCR.

Les vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes

Pour cette catégorie de véhicules, seules les mesures effectuées de jour sont significatives même si, compte tenu du nombre réduit des observations (1 214 en 2010), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux.

La vitesse moyenne des motos est en net retrait en 2010 par rapport à 2009 sur la plupart des réseaux, excepté le réseau de rase campagne limité à 90 km/h. C'est sur les autoroutes de liaison que les progrès ont été les plus importants avec une baisse de 3 km/h de la vitesse moyenne.

Dans tous les cas, les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont supérieures à celles pratiquées par les automobilistes. C'est ainsi que l'on observe une vitesse moyenne supérieure de +2 km/h sur les autoroutes de liaison et de +4 km/h sur les autoroutes de dégagement pour les motos par rapport aux voitures de tourisme. Ce différentiel atteint +3 km/h pour les motos sur les routes nationales à 2x2 voies, +9 km/h sur le réseau de routes nationales et départementales à grande circulation et enfin +8 km/h lors de la traversée des petites agglomérations par RN.

	2005	2006	2007	2008 8 mois	2009	2010
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	125	118	124	122	119	116
% de dépassement de la vitesse limite	39	31	41	37	26	24
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	117	116	114	112	110	108
% de dépassement de la vitesse limite	59	59	54	52	43	41
Routes nationales à 2x2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	108	109	106	104	106	104
% de dépassement de la vitesse limite	43	39	32	30	35	31
Routes nationales et départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	94	90	96	93	89	90
% de dépassement de la vitesse limite	57	46	51	50	40	50
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	55	60	56	60	59
% de dépassement de la vitesse limite	83	64	75	59	72	71

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

NB : Le programme de relevé des vitesses ayant été interrompu au cours du dernier quadrimestre 2008, les chiffres se rapportant à l'année 2008 ne concernent que les huit premiers mois de l'année et ne sont donc pas directement comparables aux données des années antérieures.

Source : DSCR. Les données 2010 sont basées sur 1 214 observations.

Les enjeux liés au non-respect des limitations de la vitesse

La vitesse n'est pas un facteur d'accident comme les autres, puisqu'inhérent à la notion même de déplacement. La vitesse constitue le seul facteur réellement causal d'accidents, les autres facteurs habituellement avancés comme tels n'étant que des facteurs secondaires (ne serait-ce que parce qu'ils sont inopérants à vitesse nulle) venant « seulement » accentuer la relation vitesse-accident (ou l'atténuer pour les facteurs protecteurs) [1].

Des limitations généralisées des vitesses ont été mises en place pour tenir compte de l'usage des voies et de leurs caractéristiques techniques. Le respect de ces limitations de vitesse limite le risque de collision et leur gravité sans pour autant les annuler.

Un lien entre baisse des limitations de vitesse réglementaires et accidents a été mis en évidence par de nombreux chercheurs. L'étude de Nilsson [2] de l'institut suédois des routes en 1982 constitue

1. Rapport d'expertise : Téléphone et sécurité routière – expertise collective – INSERM-IFSTTAR – Mars 2011 – Communication de Bernard Laumon page 183.
2. Nilsson G 1982 –Symposium international OCDE.

la référence en la matière. Sur la base d'une excellente modélisation « en puissance », il a démontré qu'une variation de 1 % de la vitesse moyenne entraîne une variation de 2 % du nombre d'accidents et de 4 % du mortel d'accidents mortels.

Ainsi une faible variation de vitesse implique une variation significative du risque d'accidents et une variation encore plus consistante du risque d'accidents mortels.

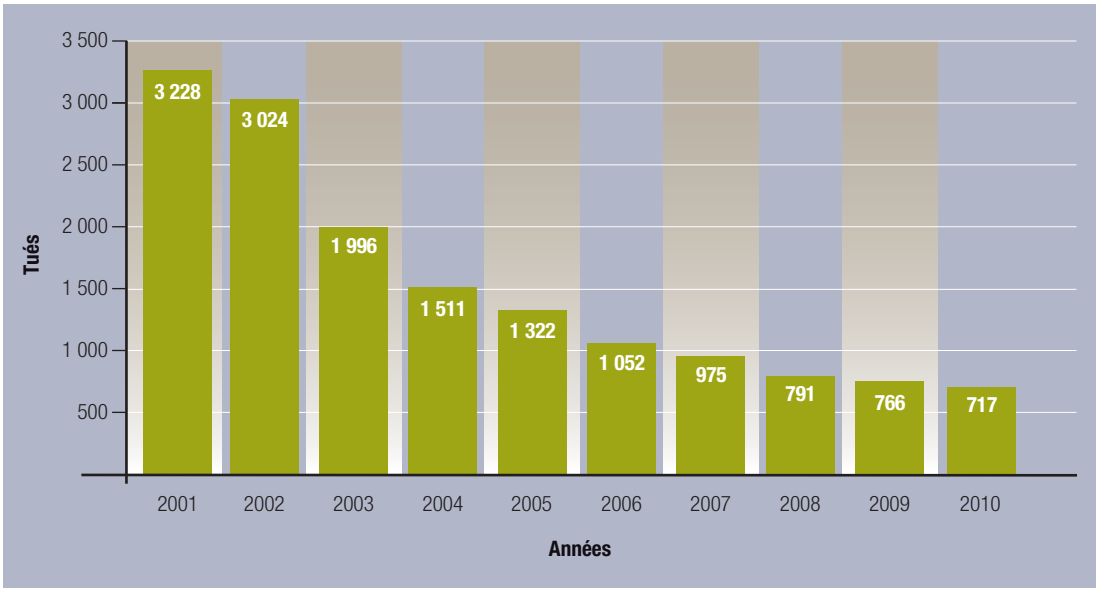
Sur la base de cette hypothèse, l'ONISR évalue, depuis 2001, l'impact sur le nombre de personnes tuées si tous les usagers respectaient les limitations de vitesse.

En 2010, si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesse, le gain aurait été de – 3,8 km/h sur la vitesse moyenne pratiquée et aurait pour effet (en appliquant l'hypothèse de Nilsson) une baisse de 18 % du nombre d'accidents mortels.

On en déduit qu'au moins 665 accidents mortels en 2010 ne se seraient pas produits et que 717 personnes auraient pu avoir la vie préservée, soit 18 % de la mortalité routière.

Ce nombre de vies préservées est bien plus important si l'on considère également les accidents mettant en jeu une vitesse inappropriée aux circonstances rencontrées. Aucune étude récente en France ne permet d'évaluer la proportion de la mortalité prenant en compte la vitesse pratiquée avant le choc. Deux pays, l'Allemagne et la Suisse, mentionnent dans leur statistique une proportion de l'ordre de 40 %.

ENJEU VITESSE : GAIN EN TUÉS SI RESPECT INTÉGRAL DES LIMITATIONS



Source : DSCR.

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION SUR LES LIMITATIONS DE VITESSE

VÉHICULES 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 des pneus à crampons [1]	Élèves conducteurs et conducteurs novices (moins de 2 ans de permis, hors intempéries)
Autoroutes	130 km/h	110 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	110 km/h
Routes à chaussées séparées	110 km/h	100 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	100 km/h
Autres routes hors agglomérations	90 km/h	80 km/h	50 km/h	90 km/h	80 km/h
Agglomérations	50 km/h[2]			50 km/h	

1. Sur autorisation préfectorale uniquement, entre le samedi précédant le 11 novembre et le dernier dimanche de mars.
2. 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.

VÉHICULES LOURDS

	Poids lourds		Transports de matières dangereuses	Transports exceptionnels	Transports de personnes		
					9 places au plus et 12 tonnes au plus	Transports en commun > 9 places	
	12 t et moins	plus de 12 t				10 tonnes au plus (droit commun)	> 10 tonnes
Autoroutes	90 km/h	90 km/h	80 km/h	80 km/h	110 km/h	100 km/h	90 km/h (100 km/h pour les véhicules équipés d'un ABS)
Routes à caractère prioritaire	80 km/h (90 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central)	80 km/h	60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)	60 km/h (70 km/h lorsque le véhicule est équipé d'un ABS)	80 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC[2])	90 km/h (110 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC[2])	90 km/h
Autres routes hors agglomérations	80 km/h	80 km/h (60 km/h pour les ensembles de véhicules)	60 km/h	60 km/h	80 km/h	90 km/h (100 km/h sur les routes à deux chaussées séparées par un TPC[2])	90 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.
2. TPC = Terre-plein central.

Les interdistances

Plus de 5 % des accidents corporels sont des collisions par l'arrière ou en chaîne, provoquant le décès de plus de 200 personnes par an (chapitre 2-6).
L'article R.412-12 du Code de la route (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. Afin d'évaluer le respect de cette mesure par les conducteurs et son évolution dans le temps, l'Observatoire procède depuis 2002 à des mesures du temps inter-véhiculaire dont la méthodologie est présentée dans l'annexe 4-3.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2010

Évolution du temps intervéhiculaire

Ce sont 197 454 observations sur tous les types de réseaux et concernant tous les types de véhicules qui ont pu être exploitées en 2010.

Elles font état de 55 808 valeurs de temps inter-véhiculaires inférieures à deux secondes, soit, avant ajustement par les données trafic, un taux de 28,3 %.

Ainsi, un peu moins d'un conducteur sur trois ne respecte pas la distance de sécurité réglementaire. Ce taux ne connaît qu'une très faible évolution favorable au fil des années.

L'évolution de ce taux depuis les premières mesures est consignée dans le tableau ci-dessous :

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
30,3 %	28,2 %	28,8 %	28,7 %	28,2 %	29,0 %	28,6 %	28,3 %	28,3 %

Si on applique à ces résultats bruts une pondération représentative de la part de trafic sur les différents réseaux, on obtient un taux pondéré de 24,6 % en 2010, en léger retrait par rapport au taux relevé en 2009 (24,3 %).

Par ailleurs, parmi les conducteurs ne respectant pas les temps inter-véhiculaires en 2010, 4,9 % ne laissent qu'une seconde ou moins avec le véhicule qui les précède.

La distance de sécurité est d'autant plus importante à respecter que le trafic est dense et sa vitesse élevée. 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. Ils représentent la proportion de temps intervéhiculaires courts, dans un contexte de circulation dense ou en peloton :
– proportion de temps inter-véhiculaires courts, inférieurs à deux secondes, hors circulation clairsemée = nombre de TIV inférieurs à deux secondes sur les TIV inférieurs à quatre secondes ;
– proportion de temps inter-véhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, hors circulation clairsemée = nombre de TIV inférieurs à une seconde sur les TIV inférieurs à quatre secondes.

Dans ces conditions de circulation dense, ce sont plus de la moitié des conducteurs qui ne respecteraient pas les distances de sécurité réglementaires.

Le tableau ci-dessous fait état de l'évolution des valeurs relevées pour ces quatre indicateurs depuis 2002 (l'année 2002 est réduite au second semestre et l'année 2008 aux huit premiers mois) :

	Ensemble de la circulation		Circulation dense [1]	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
2e semestre 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 %
2006	24,8 %	5,1 %	56,4 %	12,1 %
2007	24,6 %	4,7 %	55,7 %	11,0 %
8 premiers mois 2008	24,4 %	4,7 %	56,4 %	11,4 %
2009	24,3 %	4,4 %	55,3 %	10,2 %
2010	24,6 %	4,9 %	56,4 %	11,4 %

1. Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.
Source : ONISR.

Le temps inter-véhiculaire en fonction du type de réseau

Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours de l'année 2010 en fonction du type de réseau.

On constate, comme les années précédentes, que c'est sur le réseau autoroutier que la proportion des temps inter-véhiculaires courts est la plus élevée.

Par contre, la proportion des temps intervéhiculaires très courts la plus élevée, notamment en situation de trafic dense, est constatée sur les routes nationales et départementales

Réseaux	Ensemble de la circulation		Proportion de trafic dense (1)	Circulation dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde		TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Autoroutes de liaison	29,9 %	6,0 %	56,7 %	52,7 %	10,6 %
Autoroutes de dégagement	36,6 %	6,7 %	65,8 %	55,7 %	10,1 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	24,2 %	6,6 %	49,8 %	48,6 %	13,3 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	28,1 %	6,5 %	46,4 %	60,4 %	14,0 %
Routes départementales	21,3 %	5,3 %	33,9 %	62,7 %	15,5 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations	20,4 %	2,2 %	42,2 %	48,3 %	5,1 %
Artères en agglomérations	23,0 %	1,4 %	46,8 %	49,2 %	3,0 %
Entrées/sorties d'agglomérations	23,6 %	2,7 %	43,6 %	54,0 %	6,3 %
Total	**24,6 %**	**4,9 %**	**44,0 %**	**51,3 %** (2)	**12,0 %** (2)

1. le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Les nombres en gras correspondent aux nombres les plus élevés.
2. les chiffres sont pondérés en tenant compte du trafic par réseau et de la proportion de trafic dense correspondante.
Source : ONISR.

La ceinture de sécurité

Ce chapitre présente les résultats des mesures du taux de port dans la circulation d'une part et parmi les usagers impliqués dans les accidents de la route d'autre part.
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 (*cf.* chapitre 4-3). En agglomération, les relevés sont effectués dans le centre-ville.
Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière. Celui-ci fait donc l'objet d'enquêtes spécifiques pratiquées aux barrières de péage en ce qui concerne les mesures sur autoroutes et aux feux tricolores pour les mesures en milieu urbain.
En fin de chapitre, il est fait une estimation du nombre de vies préservées si tous les conducteurs et passagers étaient ceinturés.

MESURES DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR AUX PLACES AVANT DES VOITURES DE TOURISME

Globalement, tous réseaux confondus, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme s'est légèrement amélioré en 2010, passant de 97,6 % en 2008 à 97,8 %.

En rase campagne (hors agglomération), le taux constaté en 2010 est équivalent à celui relevé en 2008, soit 98,4 %.

L'amélioration constatée est donc due en totalité au milieu urbain où le taux de port est passé de 94,6 % en 2009 à 95,5 % en 2010. Plus spécifiquement, cette amélioration est concentrée sur les deux plus grandes agglomérations observées : Paris et Lyon. À l'inverse, une dégradation sensible est mesurée dans l'agglomération toulousaine.

TAUX DE PORT GLOBAL

Taux de port (en %)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Rase campagne (hors agglomérations)	98,3	98,4	98,6 %	98,9 %	98,9 %	98,9 %
Milieu urbain (agglomérations)	94,2	94,7	95,9 %	96,3 %	94,6 %	95,5 %
Ensemble des réseaux	**97,1**	**97,3**	**97,7 %**	**98,0 %**	**97,6 %**	**97,8 %**

Source : ONISR.

Sommaire

Le taux de non-port de la ceinture de sécurité en agglomération reste ainsi de plus de trois points supérieur à celui de la rase campagne. Il existe encore des marges de progrès, particulièrement dans les villes du sud de la France qui conservent des taux de non-port légèrement supérieurs à ceux des villes du Nord.

DÉTAIL HORS AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Autoroutes de liaison	99,2	98,9	98,6	98,7	98,8	99,1
Autoroutes de dégagement	98,3	98,9	99,0	99,1	98,9	99,1
Routes nationales à 2x2 voies	98,6	98,9	99,1	99,1	98,8	99,2
Routes nationales et départementales à grande circulation	98,1	98,2	98,6	98,8	99,0	98,8

Source : ONISR.

DÉTAIL EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Routes nationales en traversées d'agglomérations	96,8	97,3	97,8	98,4	98,1	98,4
Metz	97,2	97,9	96,5	98,2	98,3	98,9
Lille	94,5	96,3	97,9	97,7	98,4	98,3
Nantes	95,2	96,7	95,9	96,4	97,1	98,1
Lyon	92,0	89,7	92,3	93,9	90,9	92,5
Toulouse	88,6	90,3	91,7	90,8	94,5	89,1
Avignon	90,0	90,6	90,7	91,1	94,9	97,0
Ensemble grandes agglomérations de province	93,1	93,9	94,3	94,7	95,2	95,6
Paris	96,6	97,3	98,4	98,7	94,0	96,7

Source : ONISR.

On notera cependant que le nombre des défauts de port de la ceinture de sécurité sanctionnés est en baisse régulière depuis 2003 (*voir chapitre 3-6*).

MESURES DU PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ DE JOUR AUX PLACES ARRIÈRE DES VOITURES DE TOURISME

Si les taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme se rapprochent désormais des 100 %, la règle est sensiblement moins bien respectée aux places à l'arrière pour lesquelles l'obligation date de 1990.

Les mesures de port de ceinture à l'arrière sont néanmoins beaucoup plus difficiles à réaliser. 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 pour les mesures urbaines au niveau des feux tricolores ou des panneaux stop.

Le tableau ci-dessous présente les données recueillies depuis 2005 (année de début des enquêtes systématiques). On constate que plus de 85 % des occupants des places à l'arrière bouclent désormais leur ceinture et que ce taux dépasse 90 % pour les enfants depuis 2008. On peut observer d'une part les progrès très nets réalisés depuis 2005 en rase campagne et, d'autre part, la relative stagnation du taux de port en milieu urbain depuis 2006. Les résultats 2010 marquent cependant, de manière globale, un sensible progrès par rapport à l'année 2009.

Années	Milieu urbain			Rase campagne			Ensemble des réseaux		
	Adultes	Enfants	Ensemble	Adultes	Enfants	Ensemble	Adultes	Enfants	Ensemble
2005	65,7 %	85,1 %	75,7 %	73,2 %	81,6 %	77,8 %	69,8 %	83,0 %	76,9 %
2006	69,4 %	86,2 %	77,8 %	79,0 %	90,3 %	85,2 %	75,1 %	88,8 %	82,4 %
2007	69,9 %	87,0 %	77,8 %	81,4 %	89,4 %	86,1 %	76,0 %	88,6 %	82,8 %
2008	72,8 %	88,4 %	79,5 %	80,2 %	91,5 %	86,7 %	77,5 %	90,8 %	84,5 %
2009	69,3 %	90,2 %	78,1 %	84,3 %	91,0 %	88,3 %	78,0 %	90,6 %	84,9 %
2010	69,1 %	90,2 %	78,3 %	83,9 %	92,5 %	88,7 %	78,1 %	91,9 %	85,2 %

Le sondage 2010 porte sur 8 527 passagers arrière.
Source : ONISR.

PORT DE LA CEINTURE DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Taux de port de la ceinture dans les véhicules légers impliqués dans des accidents

Lorsqu'un accident corporel se produit, les forces de l'ordre constatent sur place l'existence ou non des équipements de sécurité des véhicules impliqués et leur utilisation ou non par les différents usagers. Ils constatent ainsi si les usagers des véhicules portaient la ceinture de sécurité ou non.

Cette reconstitution de la situation avant l'accident n'est pas toujours aisée ; elle se fait en fonction d'indices plus ou moins fiables après l'accident (indices factuels, témoignage des survivants, etc.). Cela explique pourquoi le pourcentage d'indéterminés du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important dans le fichier BAAC : 11,7 % 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 termes d'assurance, le témoignage des impliqués peut conduire à surestimer le taux de port.

Dans le tableau ci-dessous, les taux de port de la ceinture de sécurité sont extrapolés à partir des accidents où le taux de port est connu.

Cette extrapolation est basée sur l'hypothèse que les usagers dont le port de la ceinture de sécurité est indéterminé se répartissent comme les usagers dont le port est connu.

Elle donne le résultat suivant pour 2010. Sur les 2 117 personnes tuées dans des voitures de tourisme, un usager sur cinq au moins n'était pas ceinturé (ici on extrapole le taux de 77,8 % de port de la ceinture qui est en fait calculé hors les 10 % d'indéterminés). Pour les blessés, le taux de port est plus important puisqu'il passe à 93,3 % pour les blessés hospitalisés et à 98,1 % pour les blessés légers.

Les chances de survie d'un conducteur lors d'un accident corporel sont nettement plus importantes lorsqu'il est ceinturé. Seuls 1,8 % des conducteurs ceinturés impliqués dans un accident sont décédés, contre 21,7 % des conducteurs non ceinturés. Il en est de même pour l'ensemble des occupants, conducteurs et passagers : 1,9 % des occupants ceinturés décèdent contre 17,2 % des non ceinturés.

Les résultats

USAGERS DE VL IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS EN FONCTION DU PORT DE LA CEINTURE ET DE LA GRAVITÉ DES ATTEINTES CORPORELLES EN 2010.

		Personnes tuées	Impliqués non tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Conducteurs	Ensemble	1 558	66 757	8 243	16 706
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**78,6 %**	**98,5 %**	**94,8 %**	**98,8 %**
	Taux d'indéterminé	9,8 %	13,7 %	9,3 %	11,4 %
Passagers	Ensemble	559	18 478	4 211	7 950
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**75,4 %**	**95,8 %**	**90,4 %**	**96,8 %**
	Taux d'indéterminé	10,6 %	11,0 %	9,7 %	12,1 %
dont passagers avant	Ensemble	248	11 357	2 275	4 278
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**82,4 %**	**97,5 %**	**94,0 %**	**98,1 %**
	Taux d'indéterminé	15,2 %	10,7 %	14,8 %	18,4 %
dont passagers arrière	Ensemble	224	7 121	1 561	3 032
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**64,8 %**	**93,1 %**	**84,1 %**	**94,5 %**
	Taux d'indéterminé	11,2 %	11,4 %	11,5 %	13,3 %
Ensemble (conducteurs + passagers)	**Ensemble**	**2 117**	**85 235**	**12 454**	**24 656**
	Taux de port de la ceinture de sécurité	**77,8 %**	**97,9 %**	**93,3 %**	**98,1 %**
	Taux d'indéterminé	**10,0 %**	**13,1 %**	**9,5 %**	**11,6 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 2009 et 2010, le taux de port de la ceinture des impliqués dans un accident (tués et non tués) est resté pratiquement stable (97,5 % en 2009 contre 97,4 % en 2010).

Selon la place de l'usager, les taux de port ne sont pas les mêmes : ainsi, seulement 92,3 % des passagers assis à l'arrière impliqués dans un accident portaient leur ceinture contre 97,1 % pour les passagers avant. On note de même que plus le taux de port diminue, plus la gravité des blessures augmente.

L'efficacité de la ceinture de sécurité

La ceinture de sécurité ne peut évidemment pas être efficace à 100 %. C'est pourquoi il y a encore des victimes tuées malgré le port de la ceinture de sécurité. Le type de collision et la vitesse de choc en sont la raison. Ainsi, la ceinture est moins efficace dans une collision latérale. Son efficacité se réduit également à mesure que la vitesse de choc est importante et selon les qualités d'absorption de l'énergie de choc du véhicule.

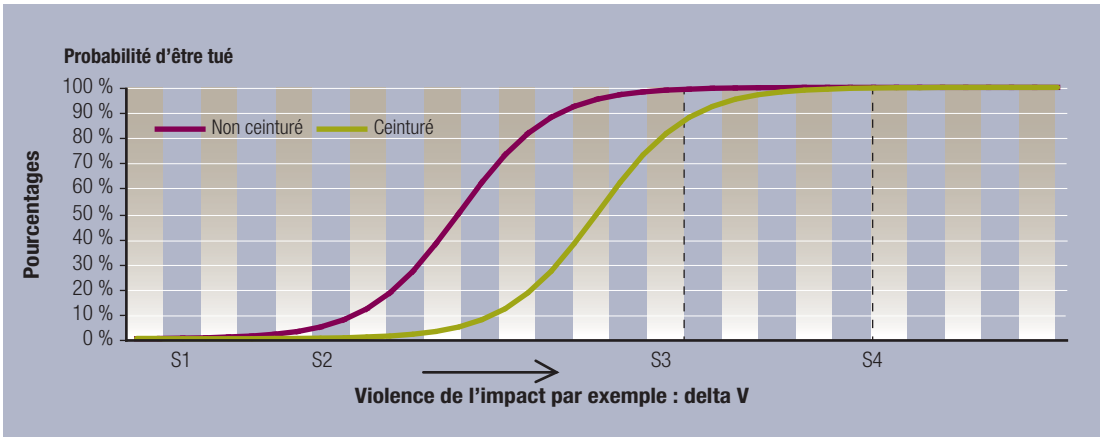
La relation entre vitesse et efficacité de la ceinture de sécurité a été démontrée par un certain nombre d'études internationales. Quel que soit le type d'accident, la probabilité de mourir croît avec la sévérité du choc, celle-ci pouvant être estimée par le delta V, la vitesse relative de choc.

D'après le graphique ci-dessous, si tous les accidents se produisent avec une violence d'impact inférieure à S1, les probabilités d'être tué sont nulles et le dispositif de retenue inutile. Entre S1 et S4, le dispositif est utile car les probabilités d'être tué sont différentes suivant que l'usager a mis sa ceinture de sécurité ou non. Au-dessus de S4, les probabilités d'être tué étant égales et maximales, la ceinture de sécurité ne protège plus véritablement.

L'étude de Léonard Evans de 1986[1] aboutit à une efficacité globale moyenne de la ceinture de sécurité de 42 %. L'étude de la base de données américaine « *Fatality Analysis Reporting System* » (FARS) de 2002 donne une efficacité conjuguée ceinture + airbag de l'ordre de 68 %. Une étude plus récente du LAB (le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'étude du comportement humain) donne des efficacités de l'ordre de 50 %.

Pour l'estimation des vies préservées, le taux de 50 % a été retenu dans le paragraphe ci-dessous.

PROBABILITÉ D'ÊTRE TUÉ DANS UN ACCIDENT CORPOREL EN FONCTION DE LA VIOLENCE DU CHOC



Source : Evans.

1. The effectiveness of safety belts in preventing fatalities. In : Accident Analysis and Prevention, vol. 18, p. 229-241.

Estimation du nombre de vies préservées

Avant de calculer le nombre de vies préservées, il convient d'incorporer les accidents au port de ceinture indéterminé. Leur répartition de façon proportionnelle aux usagers dont le port est connu aboutirait, tous calculs faits (par la méthode de l'odds-ratio), à une efficacité de la ceinture de plus de 90 %, ce qui est incompatible avec les valeurs communément admises en la matière, et notamment avec les résultats de l'étude LAB précitée.

En effet, cette étude conclut, en comparant pour plus de 1 500 occupants les véritables taux de port lors de l'analyse approfondie des accidents de voiture avec le codage à chaud des forces de l'ordre, 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 non tués.

On estime donc les taux de port de la ceinture de la façon suivante :
- taux de port de la ceinture parmi les tués :
  77,8 % – 10 points = 67,8 % ;
- taux de port de la ceinture parmi les impliqués non tués :
  97,9 % – 15 points = 82,9 %.

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 2010

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	1 435	70 572	72 007
Non ceinturés	682	14 663	15 345
Taux de port de la ceinture	67,8 %	82,80 %	82,4 %
Total	**2 117**	**85 235**	**87 352**

Source : ONISR, fichier des accidents.

En suivant l'hypothèse, annoncée plus haut, que la ceinture n'est efficace que dans un cas sur deux, on peut faire l'hypothèse qu'en 2010, 341 vies auraient pu être épargnées (la moitié des 682 personnes tuées non ceinturées) si le port de la ceinture avait été de 100 % (soit 8,5 % du nombre total de personnes tuées sur les routes).

La répartition selon la place occupée serait : environ 72 % de conducteurs, 14 % de passagers assis à l'avant et 15 % de passagers assis à l'arrière.

L'alcool et les autres psychotropes

Une conduite sûre nécessite une vigilance de tous les instants. Les facteurs pouvant affecter la vigilance sont nombreux : la fatigue, les troubles du sommeil, le temps de conduite excessif… Parmi ces facteurs, les psychotropes (alcool, cannabis, certains médicaments) sont fréquemment retrouvés chez les conducteurs accidentés. Ces substances affectent fortement les fonctions du système nerveux, induisant notamment des modifications des capacités physiologiques de l'individu.
L'alcool est l'un de ces facteurs qui revient le plus fréquemment dans les accidents corporels et mortels. Son impact peut être analysé car il est plutôt bien renseigné dans les bulletins d'accidents (BAAC), à la différence d'autres facteurs comme la drogue où l'information n'est pas immédiatement constatable. Quant aux médicaments, ils ne font pas l'objet d'une détection à la suite d'un accident corporel.
Ce chapitre se propose d'estimer les enjeux liés au facteur « alcool » et de connaître les victimes et conducteurs concernés. Le dernier paragraphe du chapitre apporte quelques éléments sur le facteur « drogue ».
L'ensemble des analyses est fait à partir des données « France métropolitaine ».

CONNAISSANCE DE L'ALCOOLÉMIE DANS LES ACCIDENTS

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'alcool 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 effectuée ensuite pour confirmer et compléter les résultats 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 se soumettre au test d'alcoolémie (cas assez rare). Enfin, les dommages résultant de l'accident sont parfois tels qu'il est techniquement impossible de réaliser une prise de sang.

Sommaire

Ce problème de méconnaissance des résultats oblige à classer les accidents corporels en trois catégories :
– les accidents au taux d'alcool positif (AAA) ;
– les accidents au taux d'alcool connu inférieur au taux légal (ASA) ;
– les accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu (ATI).

Les accidents au taux d'alcool positif (AAA) sont des accidents dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués a un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé au moment de la prise de sang.

Les accidents au taux d'alcool connu inférieur au taux légal (ASA) sont ceux dans lesquels la totalité des conducteurs a un taux d'alcool connu et inférieur au taux maximum autorisé.

Les accidents au taux d'alcool inconnu ou indéterminé (ATI) sont des accidents dans lesquels on ne connaît pas le taux d'alcool pour au moins l'un des conducteurs et pour lequel aucun conducteur ne présente un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé. Autrement dit, ni ASA ni AAA.

Les accidents (AAA) et les accidents (ASA) forment les accidents au taux d'alcool connu (ATC).

On peut résumer ces explications par le schéma suivant en prenant pour exemple un accident avec seulement deux conducteurs impliqués.

Conducteur 2 / Conducteur 1	Taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcool inférieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcool inconnu
Taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé	AAA	AAA	AAA
Taux d'alcool inférieur au taux maximum autorisé	AAA	ASA	ATI
Taux d'alcool inconnu	AAA	ATI	ATI

Source : ONISR.

En 2010, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

Accidents corporels et mortels suivant l'alcoolémie en 2010		ATC*	ATI*	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	54 016	13 272	67 288
	%	80,3	19,7	100
Accidents mortels	Nombre	2 909	797	3 706
	%	78,5	21,5	100

*ATC : accidents au taux d'alcool connu ; ATI : accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Alors qu'en 2009, les indéterminés représentaient 19,1 % pour les accidents corporels et 19,9 % pour les accidents mortels, en 2010 ils sont de 19,7 % pour les accidents corporels et de 21,5 % pour les accidents mortels. Le taux de remplissage de cette variable du BAAC est donc moins satisfaisant que l'année dernière. Il apparaît également que l'alcool est moins bien suivi dans les accidents mortels que corporels, ce qui s'explique par les raisons évoquées plus haut (impossibilité de prise de sang et résultat non connu, délais plus longs de communication des taux aux forces de l'ordre).

Méthodologie et cadre de l'étude des accidents en présence d'alcool

Pour connaître la proportion d'accidents avec un taux d'alcool positif, la méthode retenue pour la calculer est de partir du sous-ensemble des accidents dont on connaît l'alcoolémie (ATC). C'est cette proportion qui est présentée dans les différents tableaux de ce chapitre. Cette estimation peut être extrapolée à l'ensemble des accidents en faisant l'hypothèse que les accidents à taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec AAA et ASA de façon identique à ceux à taux d'alcool connu avec la réserve que cette extrapolation peut conduire à surestimer l'alcoolisation des conducteurs. En effet, on observe par exemple que les accidents de nuit les week-ends sont mieux renseignés que les accidents de jour en semaine.

Dans ce chapitre, les accidents pris en compte concernent uniquement l'alcoolémie des conducteurs. 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 national des 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.

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 de la fin de semaine, adaptée au sujet, a été utilisée. Dans ce chapitre uniquement, la fin de semaine débute le vendredi soir à 21 heures et se termine le lundi matin à 8 heures. De même, ici 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

En 2010, près d'un accident mortel sur trois (30,4 %) implique au moins un conducteur ayant un taux d'alcool dépassant le taux légal.

Cette proportion est près de trois fois plus élevée que celle constatée dans les accidents corporels (10,8 %).

Extrapolés à l'ensemble des accidents 2010, on estime ainsi le nombre d'accidents corporels en présence d'une infraction au taux d'alcool à 7 267 et le nombre d'accidents mortels à 1 127.

Cependant, malgré une hausse de la part de l'alcool en 2010 par rapport à 2009 dans la mortalité routière, et du fait de la baisse générale de la mortalité, le nombre d'accidents mortels en présence d'une infraction au taux d'alcool a baissé de 5,2 %.

La nuit, une infraction au taux d'alcool est présente dans près d'un accident mortel sur deux (47,4 %). Les fins de semaine et jours fériés, ce pourcentage nocturne atteint 59,6 %.

Pendant les nuits de fin de semaine, 33,5 % des accidents corporels sont concernés par une infraction au taux d'alcool.

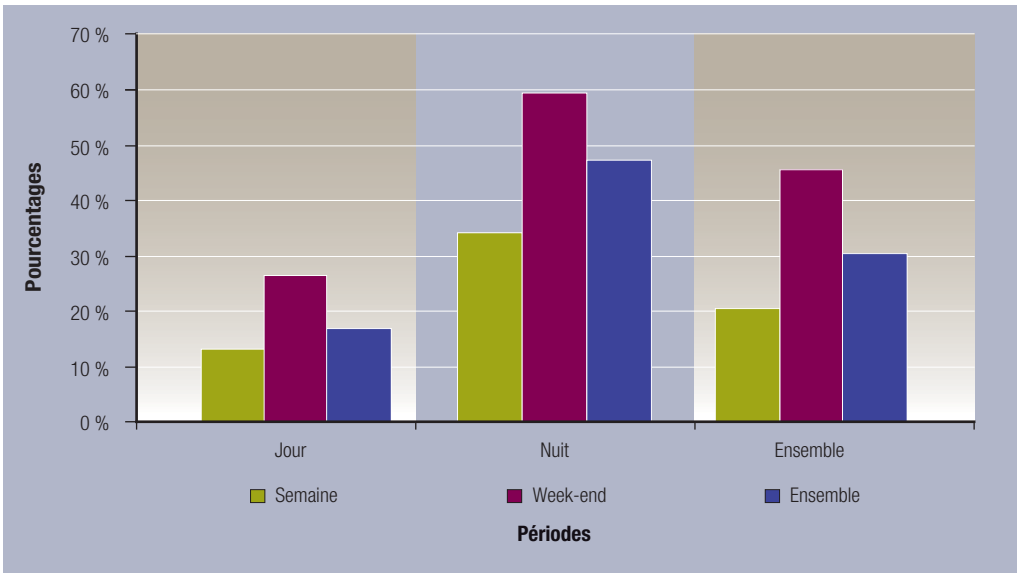
Accidents avec taux d'alcool connu

ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS PAR TYPES D'ACCIDENTS EN 2010

		Accidents corporels				Accidents mortels			
		Total	À taux d'alcool connu	Dont avec taux d'alcool positif	% d'accidents corporels avec facteur alcool	Total	À taux d'alcool connu	Dont avec taux d'alcool positif	% d'accidents mortels avec facteur alcool
Semaine	Jour	36 098	28 841	1 112	3,9 %	1 496	1 155	150	13,0 %
	Nuit	11 920	9 537	1 536	16,1 %	795	622	213	34,2 %
	Ensemble	**48 018**	**38 378**	**2 648**	**6,9 %**	**2 291**	**1 777**	**363**	**20,4 %**
Fin de semaine (1) ou jour férié (2)	Jour	10 625	8 685	885	10,2 %	590	462	122	26,4 %
	Nuit	8 645	6 953	2 327	33,5 %	825	670	399	59,6 %
	Ensemble	**19 270**	**15 638**	**3 212**	**20,5 %**	**1 415**	**1 132**	**521**	**46,0 %**
Ensemble	Jour	46 723	37 526	1 997	5,3 %	2 086	1 617	272	16,8 %
	Nuit	20 565	16 940	3 863	23,4 %	1 620	1 292	612	47,4 %
	Ensemble	**67 288**	**54 016**	**5 860**	**10,8 %**	**3 706**	**2 909**	**884**	**30,4 %**

1. Du vendredi 21 heures au lundi 8 heures.
2. Un jour férié commence la veille à 21 heures et finit le lendemain matin à 8 heures.
Source : ONISR, fichier des accidents.

POURCENTAGE D'ACCIDENTS MORTELS AVEC UN TAUX D'ALCOOL POSITIF EN 2010



Source : ONISR, fichier des accidents.

ÉVOLUTION DEPUIS 2000

Accidents mortels	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Avec taux d'alcool positif	1340	1347	1158	926	827	1203	933	945	846	938	884
Au taux d'alcool connu	4474	4362	3899	3018	2693	4287	3283	3255	3037	3167	2909
Pourcentage	30,7	30,9	29,7	30,7	30,7	28,1	28,4	29,0	27,9	29,6	30,4

Source : ONISR, fichier des accidents.

Personnes tuées à 30 jours	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dans les accidents avec taux d'alcool positif	1615	1659	1300	1119	926	1355	1043	1031	933	1018	963
Dans les accidents à taux d'alcool connu	5330	5169	4289	3574	2952	4697	3550	3502	3312	3397	3123
Pourcentage	30,3	32,1	30,3	31,3	31,4	28,8	29,4	29,4	28,2	30,0	30,8

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1980 et 2007, la législation concernant l'alcoolémie au volant a été renforcée.

La loi du 8 décembre 1983 a fixé à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

Le 11 juillet 1994, un décret renforce la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcool 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. Le nombre de points retirés passe à 6 points pour la conduite avec un taux d'alcool compris entre 0,5 et 0,8 g/l.

En octobre 2004, le taux maximum autorisé d'alcool est abaissé à 0,2 g/l pour les conducteurs de transport en commun.

On ne constate malgré ces diverses évolutions législatives et réglementaires aucune évolution significative de la proportion des accidents en présence du facteur alcool qui se maintient autour de 30 % pour les accidents mortels et pour le nombre de personnes tuées. Néanmoins, si cette proportion reste stable, en valeur absolue, le nombre d'accidents mortels en présence d'alcool et celui des personnes tuées baissent depuis 2000 en ligne avec la baisse générale de l'accidentalité : – 34 % pour les accidents corporels, – 46 % pour les accidents mortels, mais moins que l'ensemble de l'accidentalité (– 44,5 % pour l'ensemble des accidents corporels et – 51,1 % pour l'ensemble de la mortalité).

Par type d'accident

Un scénario type d'accident mortel avec un dépassement du taux d'alcool légal est un accident affectant un unique véhicule, circulant sur une route départementale ou communale hors agglomération hors intersection.

	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Total	À taux d'alcool connu	Dont avec taux d'alcool positif	% d'accidents corporels avec taux d'alcool positif	Total	À taux d'alcool connu	Avec taux d'alcool positif	% d'accidents mortels avec taux d'alcool positif
Rase campagne	20 429	17 770	2 630	14,8 %	2 617	2 029	642	31,6 %
Milieu urbain	46 859	36 246	3 230	8,9 %	1 089	880	242	27,5 %
Hors intersection	47 277	38 372	4 701	12,3 %	3 255	2 552	817	32,0 %
En intersection	20 011	15 644	1 159	7,4 %	451	357	67	18,8 %
Autoroute	4 298	3 743	215	5,7 %	210	171	36	21,1 %
Route nationale	3 834	3 252	323	9,9 %	308	238	48	20,2 %
Route départementale	21 889	18 857	2 941	15,6 %	2 469	1 926	634	32,9 %
Voie communale	34 747	26 133	2 211	8,5 %	632	505	144	28,5 %
Autres voies	2 520	2 031	170	8,4 %	87	69	22	31,9 %
1 véhicule avec piéton(s)	11 689	9 519	229	2,4 %	441	388	24	6,2 %
1 véhicule sans piéton	14 178	12 146	2 869	23,6 %	1 438	1 157	561	48,5 %
2 véhicules et plus								
– collision frontale	6 281	5 281	778	14,7 %	763	560	140	25,0 %
– collision par le côté	19 455	15 346	938	6,1 %	545	405	69	17,0 %
– collision arrière	7 778	6 147	526	8,6 %	177	139	35	25,2 %
– collision en chaîne	1 942	1 430	132	9,2 %	38	29	5	17,2 %
– collisions multiples	2 045	1 636	200	12,2 %	226	169	36	21,3 %
– autres collisions	3 920	2 511	188	7,5 %	78	62	14	22,6 %
Ensemble	**67 288**	**54 016**	**5 860**	**10,8 %**	**3 706**	**2 909**	**884**	**30,4 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

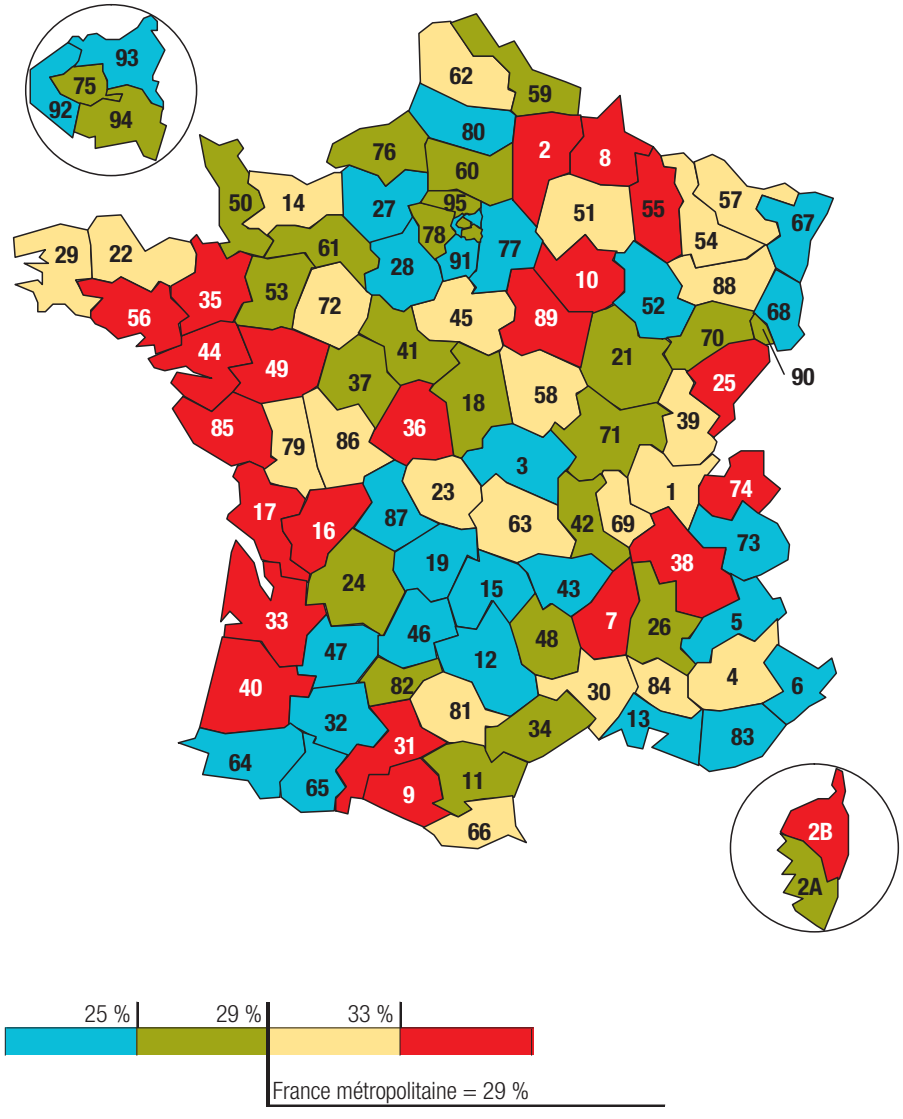
Par département

En cumulant les résultats sur cinq ans, on estime qu'en France il y a une infraction au taux d'alcool dans 29,1 % des accidents mortels. Ce taux est très variable sur le territoire, allant de 40,8 % en Haute-Garonne à 10,4 % pour les Hauts-de-Seine. La région Île-de-France se situe en dessous de la moyenne nationale.

La carte ci-dessous met clairement en évidence les zones où la proportion d'accidents mortels avec alcoolémie positive est anormalement élevée : le Grand Ouest et le Nord-est notamment.

À l'inverse, une bonne partie des départements du centre de la France ont des proportions d'accidents mortels avec alcool moins élevées que les autres.

CUMUL 2006-2010 : PROPORTION D'ACCIDENTS MORTELS AVEC TAUX D'ALCOOL POSITIF PARMI LES ACCIDENTS MORTELS À TAUX CONNU PAR DÉPARTEMENT



Source : ONISR, fichier des accidents.
NB : le tableau chiffré correspondant à cette carte figure dans les annexes de ce bilan (*cf.* 47 « autres données sur les accidents corporels »).

Les victimes

Près d'une personne tuée sur la route sur trois l'est dans un accident avec un taux d'alcool positif.

En 2010, sont imputables à ces accidents avec taux d'alcool positif 8,9 % de l'ensemble des blessés légers, 15,1 % des blessés hospitalisés et 30,8 % des personnes tuées.

Sommaire

Si l'on extrapole ces chiffres à l'ensemble des accidents (y compris les accidents à alcoolémie indéterminée), on estime le nombre de personnes tuées dans un accident avec un taux d'alcool supérieur au taux légal en 2010, à 1 230 et le nombre de personnes blessées à 9 401, dont 4 589 hospitalisées.

Les victimes des accidents avec taux d'alcool positif en 2010

VICTIMES GRAVES D'ACCIDENTS PAR TYPE D'ACCIDENTS ET PAR CLASSES D'ÂGE

Classes d'âge	Tués			Blessés hospitalisés		
	Dans les accidents au taux d'alcool connu	Dans les accidents avec taux d'alcool positif	% de tués dans les accidents avec taux d'alcool positif	Dans les accidents au taux d'alcool connu	Dans les accidents avec taux d'alcool positif	% de blessés hospitalisés dans les accidents avec taux d'alcool positif
Âge indéterminé	2	0	0,0	4	1	25,0
0-17 ans	291	91	31,3	3 642	432	11,9
18-24 ans	628	250	39,8	4 885	1 012	20,7
25-44 ans	1 024	382	37,3	8 180	1 579	19,3
45-64 ans	685	195	28,5	5 783	694	12,0
65 ans et plus	493	45	9,1	3 029	135	4,5
Ensemble	**3 123**	**963**	**30,8**	**25 523**	**3 853**	**15,1**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les 18-24 ans sont les plus gravement touchés dans les accidents avec taux d'alcool positif. Ces derniers ont occasionné 39,8 % des personnes tuées et 20,7 % des blessés hospitalisés pour cette classe d'âge.

Par extrapolation à l'ensemble des victimes de 18-24 ans, on estime à 331 le nombre de personnes de cette catégorie d'âge tuées dans un accident avec un taux d'alcool positif.

Les plus de 65 ans sont les moins touchés dans les accidents graves avec alcool.

VICTIMES D'ACCIDENTS AVEC UN TAUX D'ALCOOL POSITIF DANS LES ACCIDENTS AU TAUX CONNU

	Personnes tuées		Blessés hospitalisés		Blessés légers	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteurs au taux d'alcool positif	672	69,8	2 186	56,7	1 431	37,5
Passagers du conducteur au taux d'alcool positif	156	16,2	730	18,9	680	17,8
Usagers d'un autre véhicule	99	10,3	806	20,9	1 571	41,1
Piétons heurtés par un conducteur au taux d'alcool positif	35	3,6	129	3,3	139	3,6
Non renseignés	1	0,1	2	0,1	0	0,0
Ensemble	**963**	**100,0**	**3 853**	**100,0**	**3 821**	**100,0**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Dans les accidents avec taux d'alcool positif, 69,8 % des personnes tuées sont des conducteurs à taux d'alcoolémie positive, 16,2 % sont leurs passagers et 3,6 % des piétons.

VICTIMES D'ACCIDENTS SELON LE MOMENT DES ACCIDENTS EN 2010

		Personnes tuées			
		Nombre total de tués	Dans les accidents à taux d'alcool connus	Dans les accidents avec taux d'alcool positif	% de tués dans les accidents avec taux d'alcool positif
Semaine	Jour	1588	1221	156	12,8
	Nuit	854	664	228	34,3
	Ensemble	**2442**	**1885**	**384**	**20,4**
Week-end ou jour férié	Jour	647	497	137	27,6
	Nuit	903	741	442	59,6
	Ensemble	**1550**	**1238**	**579**	**46,8**
Ensemble	Jour	2235	1718	293	17,1
	Nuit	1757	1405	670	47,7
	Ensemble	**3992**	**3123**	**963**	**30,8**

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés hospitalisés			
		Nombre total de blessés hospitalisés	Dans les accidents à taux d'alcool connus	Dans les accidents avec taux d'alcool positif	% de blessés hospitalisés dans les accidents avec taux d'alcool positif
Semaine	Jour	14665	12266	682	5,6
	Nuit	5317	4351	888	20,4
	Ensemble	**19982**	**16617**	**1570**	**9,4**
Week-end ou jour férié	Jour	5826	5053	673	13,3
	Nuit	4585	3853	1610	41,8
	Ensemble	**10411**	**8906**	**2283**	**25,6**
Ensemble	Jour	20491	17319	1355	7,8
	Nuit	9902	8204	2498	30,4
	Ensemble	**30393**	**25523**	**3853**	**15,1**

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés légers			
		Nombre total de blessés légers	Dans les accidents à taux d'alcool connus	Dans les accidents avec taux d'alcool positif	% de blessés légers dans les accidents avec taux d'alcool positif
Semaine	Jour	28956	22970	676	2,9
	Nuit	9299	7442	993	13,3
	Ensemble	**38255**	**30412**	**1669**	**5,5**
Week-end ou jour férié	Jour	8579	6916	557	8,1
	Nuit	7234	5842	1595	27,3
	Ensemble	**15813**	**12758**	**2152**	**16,9**
Ensemble	Jour	37535	29886	1233	4,1
	Nuit	16533	13284	2588	19,5
	Ensemble	**54068**	**43170**	**3821**	**8,9**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Lors d'un accident de nuit, près d'une personne tuée sur deux l'est en présence d'un conducteur ayant un taux d'alcool positif (47,7 %).

Ce sont les nuits de fin de semaine qui sont particulièrement meurtrières en présence d'alcool. Si l'on extrapole à l'ensemble des personnes tuées sur la route, 539 personnes sont décédées suite à un accident dans ces circonstances, soit 13,5 % de la mortalité routière.

LES CONDUCTEURS

Typologie des conducteurs concernés

CONDUCTEURS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT CORPOREL OU MORTEL
EN FONCTION DE LEUR ALCOOLÉMIE ET PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcool connu	au taux d'alcool positif	% d'impliqués avec taux d'alcool positif	au taux d'alcool connu	au taux d'alcool positif	% d'impliqués avec taux d'alcool positif
Selon le type de véhicule						
Bicyclettes	3 210	80	2,5	103	8	7,8
Cyclomoteurs	9 450	819	8,7	204	68	33,3
Motocyclettes	12 877	628	4,9	558	115	20,6
Voitures de tourisme	60 755	3 961	6,5	3 059	632	20,7
Camionnettes	5 189	279	5,4	378	54	14,3
Poids lourds	3 182	52	1,6	510	6	1,2
Transports en commun	938	0	0,0	54	0	0,0
Autres véhicules	1 303	115	8,8	124	17	13,7
Selon le sexe						
Hommes	70 443	5 355	7,6	4 089	828	20,2
Femmes	26 461	579	2,2	901	72	8,0
Selon l'âge						
Âge indéterminé	21	0	0,0	1	0	
0-17 ans	3 997	90	2,3	105	11	10,5
18-24 ans	19 714	1 467	7,4	979	238	24,3
25-44 ans	41 308	2 992	7,2	2 055	434	21,1
45-64 ans	24 829	1 225	4,9	1 320	185	14,0
65 ans et plus	7 035	160	2,3	530	32	6,0
Ensemble des conducteurs	**96 904**	**5 934**	**6,1**	**4 990**	**900**	**18,0**

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2010, la part des conducteurs avec une alcoolémie positive impliqués dans un accident corporel est de 6,1 % et de 18,0 % dans les accidents mortels.

Extrapolé à l'ensemble des conducteurs, on estime que 6 826 conducteurs sont impliqués dans ce type d'accident corporel, dont 1 056 impliqués dans un accident mortel.

Les conducteurs masculins sont très fortement sur-représentés dans les accidents avec un taux d'alcool positif. Ils représentent 90,2 % des conducteurs dans les accidents corporels au taux d'alcool supérieur au taux légal et 92,0 % dans les accidents mortels.

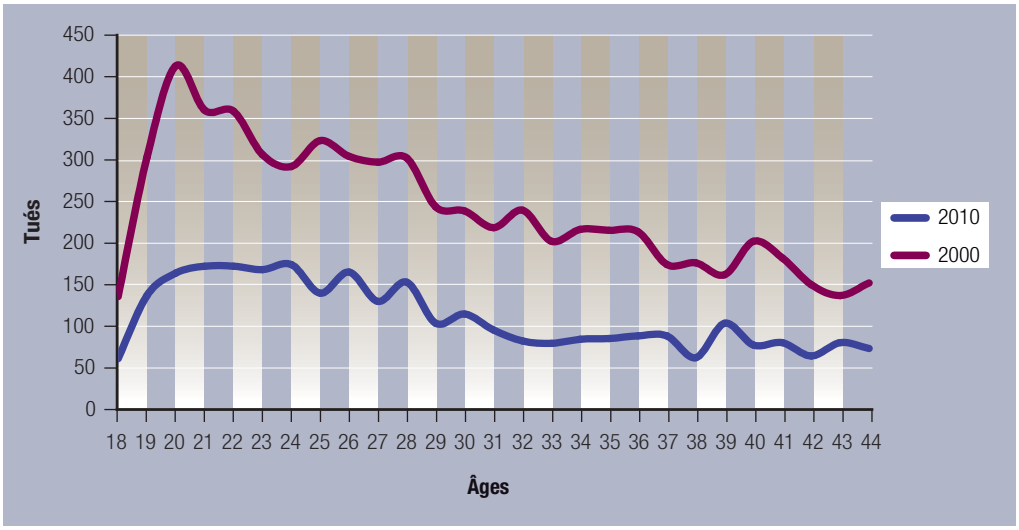
Quant aux catégories de conducteurs les plus en cause, on note qu'un cyclomotoristes sur trois (33,3 %), un motocycliste sur cinq (20,6 %) et un conducteur de VL sur cinq également (20,7 %), parmi ceux impliqués dans un accident mortel, présente un taux d'alcool supérieur au taux légal.

À l'inverse, on note la très faible représentation des autres catégories d'usagers : seuls 1,2 % des chauffeurs de poids lourds impliqués dans un accident mortel conduisaient avec une alcoolémie supérieure au taux légal. Aucun conducteur de transports en commun n'était concerné. Les cyclistes sont également peu en cause (7,8 %).

Selon l'âge, on constate que la proportion des conducteurs impliqués dans un accident mortel en présence d'alcool est en 2010 légèrement plus élevée pour la classe d'age 18-24 ans (24,3 %) que pour celle des 25-44 ans (21,1 %). Par contre, cette proportion est faible pour les plus de 65 ans et plus (6,0 %).

Dans les accidents corporels, on observe depuis 2000 une évolution de la répartition des conducteurs impliqués dans les accidents corporels avec un taux alcool positif selon l'âge, le pic de la classe d'âge 19-21 ans s'estompant pour une plage plus large allant de 19 à 30 ans.

NOMBRE DE CONDUCTEURS À TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS CORPORELS POUR LA TRANCHE D'ÂGE 18-44 ANS EN 2000 ET EN 2010



Source : ONISR, fichier des accidents.

Sommaire

PART DES CONDUCTEURS AU TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS MORTELS

Année	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Part des conducteurs au taux d'alcool connu	72,7 %	73,8 %	76,3 %	74,2 %	72,0 %	70,1 %	68,9 %	92,0 %	83,3 %	83,8 %	84,2 %	86,1 %	85,2 %
Part des conducteurs au taux d'alcool positif (alcoolémies connues)	17,0 %	16,5 %	16,3 %	16,6 %	15,4 %	16,5 %	16,1 %	16,9 %	16,5 %	16,9 %	16,5 %	17,9 %	18,0 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le tableau ci-dessus met en évidence le fait que même si la part des conducteurs au taux d'alcool connu augmente régulièrement, la part des conducteurs au taux d'alcool positif reste stable. Ce constat permet de vérifier l'hypothèse utilisée pour extrapoler les enjeux des accidents avec alcool à l'ensemble des accidents, selon laquelle les accidents à taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec alcool et sans alcool de façon identique.

CONDUCTEURS DE VÉHICULES LEGERS (VL) 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 taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool connu	Avec taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool connu
Ceinturés	2 894	49 486	383	2 181
Non ceinturés	396	567	178	100
Port de ceinture indéterminé	671	6 741	71	146
Taux de port de la ceinture en %	88,0	98,9	68,3	95,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

Outre le fait de conduire avec un taux d'alcool positif, les conducteurs de véhicules légers impliqués dans un accident corporel oublient souvent de boucler leur ceinture. Ainsi, 12,0 % des conducteurs avec un taux d'alcool positif étaient non ceinturés et surtout 31,7 % des conducteurs impliqués dans des accidents mortels n'étaient pas ceinturés.

Les taux d'alcool

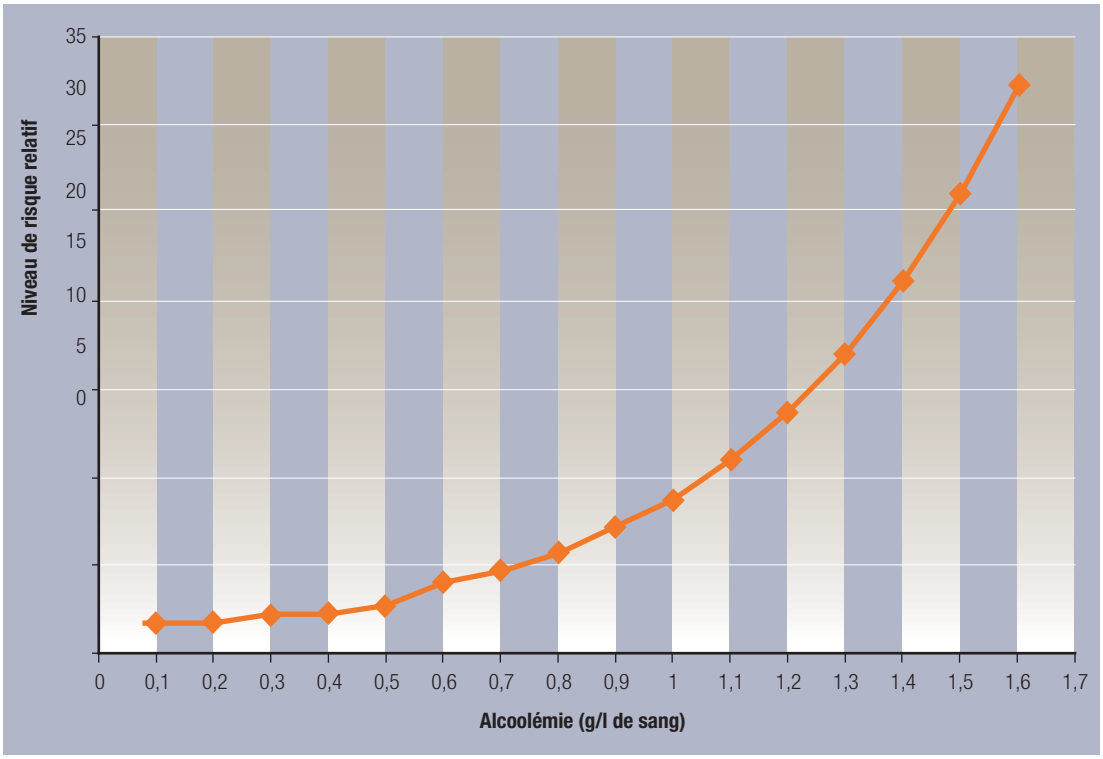
CONDUCTEURS AU TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LEUR TAUX D'ALCOOL EN 2010

Taux d'alcool	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5-0,80 g/l	732	12,3	84	9,3
0,81-1,49 g/l	1 923	32,4	253	28,1
1,5-1,99 g/l	1 499	25,3	216	24,0
2-2,99 g/l	1 517	25,6	281	31,3
3 g/l et plus	262	4,4	65	7,2
Total	**5 933**	**100,0**	**899**	**100,0**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Rappelons que l'allure de la relation entre le niveau de risque et l'alcoolémie du conducteur est de type exponentiel (voir le graphique ci-dessous). À 0,5 g/l, le risque relatif pour le conducteur alcoolisé d'être impliqué dans un accident corporel grave est proche de 3. À 1 g/l, le risque relatif passe à 8. À 1,6 g/l, il avoisine les 32.

RISQUE RELATIF D'ACCIDENT CORPOREL GRAVE SELON LE TAUX D'ALCOOLÉMIE



Source : Maycok 1997.

On note que la proportion des conducteurs ayant un taux d'alcool entre 0,5 g/l et 0,8 g/l est relativement stable depuis 2000.

Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels sont légèrement plus élevées et sont réparties dans les mêmes proportions.

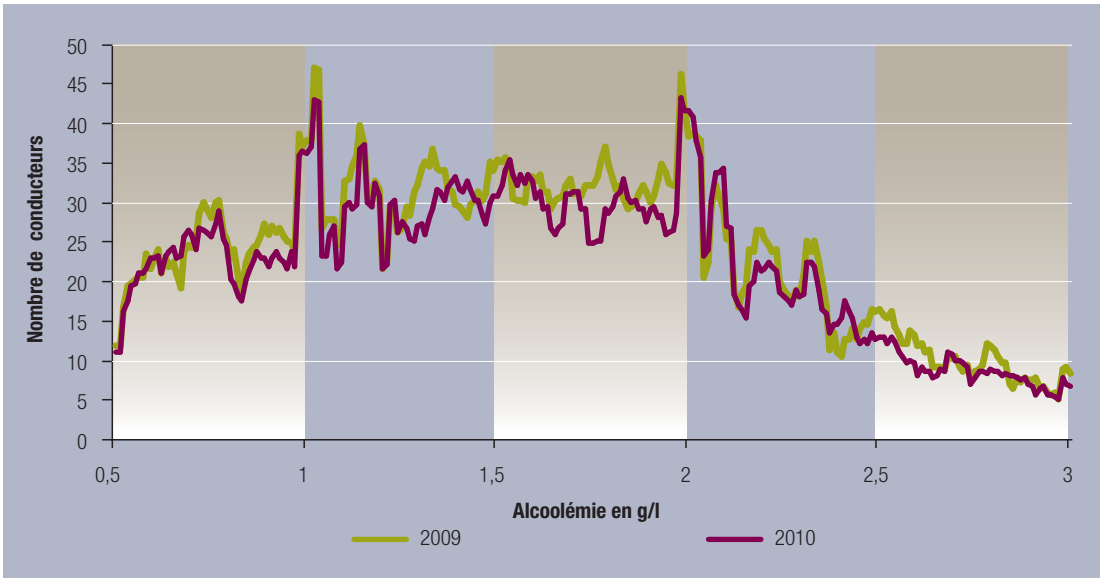
POURCENTAGE DE 0,5-0,8 G/L DANS LES ACCIDENTS CORPORELS

Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
%	10,9	11	11,2	11,4	12,5	13,1	13	13,1	11,7	11,7	12,3

Près d'un accident corporel avec alcool sur trois (30,0 %) met en présence un conducteur ayant un taux d'alcool supérieur à 2 g/l, plus d'un sur deux (55,3 %) avec un taux supérieur à 1,5 g/l et 87,7 % avec un taux supérieur à 0,8 g/l.

Conducteurs avec un taux d'alcool positif impliqués dans un accident selon le taux d'alcool en 2010

RÉPARTITION DES CONDUCTEURS AVEC UN TAUX D'ALCOOL POSITIF IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT SELON LE TAUX D'ALCOOL EN 2010



Source : fichier BAAC ONISR.

ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES HUMAINES PRESERVEES EN L'ABSENCE DU FACTEUR ALCOOL

À partir des données 2010 sur le lien entre l'alcool et les accidents de la route, le nombre de vies humaines, parmi les 1 230 personnes tuées dans un accident en présence du facteur « alcool » (chiffre extrapolé), qui auraient pu être préservées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool supérieur au taux maximum autorisé, peut être estimé approximativement selon la méthode suivante.

Estimation de l'alcoolémie dans les accidents

Il faut en premier lieu connaître la proportion dans la circulation des conducteurs ayant une alcoolémie positive. L'alcoolémie positive des conducteurs en général (c'est-à-dire en dehors des accidents) est mal connue. Elle est de 2,8 % en 2009 lors de contrôles préventifs, mais ceux-ci ne peuvent être considérés comme un échantillon représentatif puisque les forces de l'ordre ciblent en général leur contrôle.

Nous disposons dans le fichier BAAC de la variable « responsable présumé », qui est une information précieuse pour évaluer l'alcoolémie positive des conducteurs, en recourant à la méthode du « second conducteur ». On désigne par « second conducteur » les conducteurs présumés non responsables impliqués dans un accident mortel. On considère qu'ils constituent un échantillon de fait représentatif de l'ensemble des conducteurs dans la circulation, et donc que leur taux d'alcoolisation reflète le taux d'alcoolisation de cet ensemble (c'est-à-dire le « taux de prévalence » de l'alcool au volant).

TAUX D'ALCOOL POSITIF DES SECONDS CONDUCTEURS LA SEMAINE ET LE WEEK-END

	Accidents corporels	Accidents mortels
En semaine	0,69 %	1,57 %
Le week-end	1,85 %	6,6 %
Ensemble	**0,96 %**	**2,95 %**

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2010 avec cette méthode, nous avons, pour le conducteur présumé non responsable (le « second conducteur ») une présence d'alcoolémie de 0,96 % pour les accidents corporels et de 2,95 % pour les accidents mortels. Noter que ces proportions diffèrent du taux constaté à l'occasion les contrôles préventifs (2,8 %).

Le taux d'alcool des conducteurs présumés non responsables (seconds conducteurs) impliqués dans les accidents corporels est 2,7 fois plus élevé le week-end qu'en semaine.

Pour les accidents mortels, la part des conducteurs présumés non responsables est de 2,95 % en 2010 contre 2,56 % en 2009. C'est l'un des éléments entrant dans le calcul.

ACCIDENTS AU TAUX D'ALCOOL CONNU PAR TYPES D'ACCIDENTS EN 2010

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble (accidents corporels)
Accidents avec alcool (AAA)	884	4 976	5 860
Accidents sans alcool (ASA)	2 025	46 131	48 156
Accidents au taux d'alcool connu (ATC = AAA+ASA)	2 909	51 107	54 016
Accidents au taux d'alcool indéterminé (ATI)	797	12475	13 272
Ensemble (ATC+ ATI)	**3 706**	**63 582**	**67 288**

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ce calcul utilise ensuite la connaissance des accidents en fonction de leur gravité (mortels ou non) et de leur statut alcool tel que le synthétise le tableau ci-dessus.

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'alcool connu en utilisant la méthode de l'odds-ratio. Lorsque le risque est faible, c'est une méthode statistique d'estimation du risque relatif basée sur le rapport des produits croisés.

Les taux utilisés sont d'une part la proportion des conducteurs au taux d'alcool positif parmi les conducteurs présumés non responsables dans un accident mortel, tel que précédemment calculé (2,95 %), assimilé au taux de prévalence de l'alcool au volant dans la circulation générale et d'autre part la part des accidents mortels avec un taux d'alcool positif (30,4 %). On fait l'hypothèse que cette part des accidents mortels avec un taux d'alcool positif est égale à la part de conducteurs avec un taux d'alcool positif dans les accidents mortels.

CONDUCTEURS PRÉSUMÉS RESPONSABLES

Accidents mortels	Avec taux d'alcool positif	Sans taux d'alcool connu négatif
Conducteurs dans la circulation	p = 2,95 %	1-p = 97,05 %
Conducteurs impliqués dans les accidents mortels	q = 30,4 %	1-q = 69,6 %

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le risque relatif d'être responsable d'un accident mortel lorsqu'on a bu, estimé par l'odds-ratio calculé sur les cas à taux d'alcool connu est égal à ORR = q x (1-p) / (p x (1-q)) = **14,38**.

Par analogie avec la ceinture de sécurité où l'on se sert de l'odds-ratio pour calculer l'efficacité du dispositif, on peut calculer « l'efficacité » d'un conducteur non responsable avec un taux d'alcool inférieur au taux légal afin de ne pas rendre mortel l'accident dans lequel il a été impliqué.

Cette « efficacité » serait de :

1 – (1/ORR) = **93 %.**

Évaluation du nombre de vies humaines épargnables

Ainsi, le nombre de vies qui auraient pu être épargnées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcool positif serait de :
963 x 93 % = **896,** soit **28,7 %** des tués dans les accidents mortels à taux d'alcool connu (= 896/3 123)

En extrapolant à l'ensemble des victimes et en supposant que les accidents au taux d'alcool indéterminé ou inconnu se répartissent en accidents avec taux d'alcool positif et taux d'alcool négatif de façon identique à ceux à taux d'alcool connu, environ **1 150** vies auraient pu être préservées.

Sachant que les 884 accidents mortels avec un taux d'alcool positif ont entraîné la mort de 963 personnes, on calcule le nombre d'accidents mortels qui auraient alors été évités : environ 1 050.

LES RISQUES DE LA DROGUE AU VOLANT ET DE L'ASSOCIATION DROGUE ET ALCOOL

L'enquête de référence SAM[1] menée en 2002-2003 avait permis d'évaluer à 230 personnes tuées le nombre de victimes de la route annuellement imputables au cannabis, directement ou indirectement (surresponsabilité et survulnérabilité), sur la base d'une enquête qui avait juste précédé la création du délit correspondant. Elle n'a pas encore été renouvelée depuis.

Depuis lors, la rubrique « drogue » du fichier accidents est apparue mais reste encore pr*atiquement* inexploitable en 2010 car elle n'est renseignée que dans un cas sur 10 (les tests sont rarement pratiqués et le retour des résultats des tests sont souvent trop tardifs pour renseigner la fiche BAAC). À titre indicatif, notons qu'en 2010, on recense 829 accidents corporels dont 192 accidents mortels (soit 3 % d'entre eux) où au moins un conducteur a subi un test positif, que l'accident lui soit imputable ou non. Ces accidents « à présence cannabis » auraient provoqué 209 décès (soit 5 % de la mortalité routière). Mais tous ne seraient pas imputables au cannabis, ni directement ni indirectement. Toute exploitation plus fine de la base est impossible vue le très faible taux de renseignement.

L'étude SAM attire de plus l'attention sur l'effet cumulé de l'alcool et du cannabis. Le risque d'être responsable d'un accident mortel chez les conducteurs à la fois positifs au cannabis et à l'alcool est estimé dans cette recherche à 14 soit très proche du produit des risques (15,1), attachés au cannabis seul (1,8) d'une part et à l'alcool seul (8,5) d'autre part.

1. Stupéfiants et accidents mortels de la circulation routière (Projet SAM) – Convention OFDT/CEESAR – septembre 2005.

Le téléphone au volant

Conduire requiert une concentration permanente pour traiter et interpréter un grand nombre d'informations. Une seconde d'inattention peut avoir des conséquences dramatiques, notamment lorsqu'intervient à ce moment précis un événement de circulation non routinier, que le conducteur est censé détecter et interpréter avant d'y réagir de façon appropriée, le tout très rapidement. Encore faut-il que son attention soit intégralement disponible, et non pas mobilisée par ailleurs.
Beaucoup d'accidents corporels ont pour origine un défaut d'attention du conducteur[1]. Les défauts d'attention susceptibles de dégrader la conduite automobile sont très variés. Il peut s'agir d'un manque d'attention à la tâche de conduite lié à la routine ou à la monotonie (le conducteur est passé en mode mental de « pilotage automatique »), d'une charge mentale exogène qui l'accapare (préoccupation personnelle plus ou moins lourde), d'une distraction banale (comme celle de converser avec un passager ou de régler un élément du tableau de bord), d'une distraction liée à la scène routière même (publicité spectaculaire, incident ou accident en train de se dérouler, etc.) ou enfin d'une distraction « technologique ». Par distraction « technologique », on entend l'emploi par le conducteur d'appareils ou de dispositifs étrangers à la tâche de conduite, avec écrans et/ou claviers, qu'ils soient ou non installés à demeure dans le véhicule.
Selon les études, ce facteur « défaut d'attention » pourrait être présent dans 25 à 50 % des accidents corporels. Une étude INRETS de 2009 avait conclu que les problèmes attentionnels concernent 34,3 % des conducteurs impliqués dans les 1 107 accidents corporels étudiés.
L'apparition du téléphone portable et sa généralisation ont introduit une nouvelle source de distraction potentielle. Téléphoner au volant est une action qui mobilise la vue et les mains du conducteur, mais qui surtout capte son attention, lourdement mobilisée pour la conduite de la conversation avec un interlocuteur distant. L'usage par le conducteur d'un téléphone tenu en main est interdit depuis 2003.
Ce chapitre se propose d'estimer les enjeux en matière d'accidents en présence du facteur « téléphone portable », à partir de la mesure du taux d'utilisation du téléphone tenu en main. Cette mesure a été introduite en 2009 dans le cahier des charges de l'institut de sondage qui réalise les campagnes d'observation des comportements des usagers pour le compte de l'ONISR.

PRÉSENTATION DES MESURES DE L'UTILISATION DU TÉLÉPHONE PORTABLE TENU EN MAIN AU VOLANT

Les mesures ont été réalisées par des enquêteurs situés au bord des routes sur 85 sites différents. Le nombre et le type de véhicules observés ainsi que les catégories de réseaux où se sont effectuées les observations figurent dans le tableau ci-dessous.

Ces mesures ont eu lieu au cours du troisième quadrimestre 2010, en semaine comme en week-end, entre 10 heures et 17 heures La durée d'observation était de 25 minutes par site. Les véhicules observés sont des véhicules motorisés à quatre roues ou plus : véhicules légers, camionnettes, poids lourds, bus.

1. *De la vigilance à l'attention*, Pierre Van Elslande *et alii*, INRETS, 2009.

Les enquêteurs relèvent les informations suivantes :
- le conducteur a le téléphone tenu en main et à l'oreille ;
- le conducteur a le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille[1] ;
- le conducteur n'a rien de tout cela.

L'utilisation du téléphone portable avec un kit mains-libres ne peut être mesurée dans ce cadre.

Détail des mesures

NOMBRE DE VÉHICULES OBSERVÉS SELON LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX ET DE VÉHICULES

Selon la catégorie de réseaux	Nombre	Pourcentage
– autoroutes de dégagement	3 190	14,7 %
– autoroutes de liaison	3 438	15,8 %
– routes nationales et départementales en rase campagne	11 016	50,7 %
– agglomération	4 095	18,8 %
Selon le type de véhicules	**Nombre**	**Pourcentage**
– véhicules légers	17 771	81,8 %
– camionnettes	2 088	9,6 %
– poids lourds	1 704	7,8 %
– bus	163	0,7 %
– divers	13	0,1 %
Ensemble des observations	**21 739**	**100,0 %**

Source : ONISR.

Résultats des mesures

TAUX D'UTILISATION SELON LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX

Catégories de réseaux	% tenu en main et à l'oreille	% tenu en main mais pas à l'oreille	% rien de tout cela
– autoroutes de dégagement	1,1 %	0,2 %	98,7 %
– autoroutes de liaison	2,6 %	0,5 %	96,9 %
– routes nationales ou départementales en rase campagne	2,0 %	0,4 %	97,6 %
– agglomération	2,0 %	0,4 %	97,6 %
Estimation du taux global (1)	**1,9 %**	**0,4 %**	**97,7 %**

1. Ce taux est calculé en tenant compte de la répartition du trafic selon les différents types de réseaux.
Source : ONISR.

1. On peut alors supposer qu'il n'est pas en cours de conversation, mais de manipulation : numérotation, écriture ou lecture de messages courts (SMS), consultation de services électroniques, etc.

TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE VÉHICULES

Catégories de véhicules	% tenu en main et à l'oreille	% tenu en main mais pas à l'oreille	% rien de tout cela
Véhicules légers	1,7 %	0,3 %	98,0 %
Camionnettes	2,7 %	0,6 %	96,7 %
Poids lourds	2,9 %	1,0 %	96,1 %
Bus (1)	NS	NS	NS

1. L'effectif des bus observés est trop faible pour être significatif.
Source : ONISR.

TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE JOURS

Catégorie de véhicules	Week-end			Semaine		
	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	total week-end	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	total semaine
Véhicules légers	1,5 %	0,3 %	1,8 %	2,0 %	0,3 %	2,3 %
Camionnettes	2,8 %	0,9 %	3,7 %	2,7 %	0,5 %	3,2 %
Poids lourds	3,4 %	1,0 %	**4,4 %**	2,8 %	1,0 %	3,8 %

Source : ONISR.

TAUX D'UTILISATION SELON LE TYPE DE VÉHICULES ET LA CATÉGORIE DE RÉSEAUX

Catégorie de réseaux	Véhicules légers			Camionnettes			Poids lourds		
	Effectif	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	Effectif	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille	Effectif	% avec combiné en main et à l'oreille	% avec combiné en main mais pas à l'oreille
Autoroutes de dégagement	2 606	1,0 %	0,1 %	279	1,1 %	0,4 %	290	1,4 %	0,7 %
Autoroutes de liaison	2 516	2,0 %	0,3 %	320	4,1 %	1,3 %	594	3,9 %	1,2 %
Routes nationales et départementales en rase campagne	9 243	1,9 %	0,3 %	1 025	2,4 %	0,7 %	694	2,6 %	1,0 %
Agglomération	3 406	1,8 %	0,5 %	464	3,4 %	0,2 %	126	3,2 %	0,8 %
Total	**17 771**	**1,7 %**	**0,3 %**	**2 088**	**2,7 %**	**0,6 %**	**1 704**	**2,9 %**	**1,3 %**

Source : ONISR.

En 2010, pour l'ensemble des observations, la part de conducteurs observés avec le téléphone tenu en main et à l'oreille, en tenant compte de la répartition du trafic selon les différents réseaux, est de 1,9 % et celle des conducteurs avec le téléphone tenu en main mais pas à l'oreille est de 0,4 %, soit un total de 2,3 %. On peut observer que ces chiffres sont très proches de ceux relevés en 2009, qui étaient respectivement de 1,8 % et 0,5 % pour un total équivalent de 2,3 %. Il n'y a donc pas d'évolution notable par rapport à 2009.

Par ailleurs, on notera que 507 342 contraventions ont été dressées en 2010 (*chapitre 3-7*) contre 510 717 en 2009.

Le pourcentage le plus bas de combiné tenu en main et à l'oreille (cas de conducteurs en cours de conversation téléphonique) concerne les véhicules de tourisme circulant sur une autoroute de dégagement (1,1 %). Le plus élevé intéresse les conducteurs de camionnettes sur autoroute de liaison (5,4 %), suivis de peu par les conducteurs de poids lourds également sur autoroute de liaison avec 5,1 %. Globalement, il ressort que ce sont les conducteurs professionnels qui se servent le plus du téléphone au volant.

En ce qui concerne les jours de la semaine, la situation est contrastée avec une utilisation moins fréquente en semaine pour les conducteurs professionnels et une utilisation plus fréquente en semaine pour les conducteurs de véhicules de tourisme. Toutefois, ces résultats ne semblent pas significatifs, la situation étant inversée en 2009.

On peut également noter que ces observations ont été réalisées au cours de la journée entre 10 heures et 17 heures De ce fait, le taux d'utilisation du téléphone tenu en main est peut-être légèrement sur-estimé puisque l'on peut penser que les conducteurs téléphonent moins au volant en pleine nuit si on fait l'hypothèse qu'il est plus difficile de trouver un interlocuteur à ce moment là de la journée. Néanmoins comme la part du trafic la nuit est faible (10 % environ), les résultats ne seraient modifiés qu'à la marge.

ESTIMATION DE L'ENJEU DU TÉLÉPHONE PORTABLE AU VOLANT

La constitution de la connaissance dans le domaine du téléphone portable au volant remonte aux premières études du Canadien Donald Redelmeier (1997-1999) puis de l'Australienne Suzanne P. McEvoy (2006 etc.). L'attention des acteurs de la sécurité routière des pays développés s'est tournée vers le téléphone au volant dès le milieu des années 2000.

En France, une première étude de l'ONISR sur le téléphone portable au volant évaluait, sur la base de sondages déclaratifs, un enjeu de l'ordre de 7 à 8 % des accidents pour le téléphone portable au volant avec le combiné tenu en main ou avec un kit mains-libres.

Par suite, l'ONISR mesure, depuis 2008, directement au bord des routes la part des conducteurs téléphonant au volant. La campagne de mesure pilote de 2008 avait permis de montrer qu'à un instant donné, 2 % des conducteurs conduisaient en téléphonant le téléphone tenu en main. L'usage du kit mains-libres n'avait pu alors être quantifié. On imputait alors au seul téléphone tenu en main une part attribuable de l'accidentalité de l'ordre de 6 %.

Au final, les différents travaux disponibles de recherche montraient que conduire en téléphonant, que ce soit avec le téléphone tenu en main ou avec un kit mains-libres, dégradait la tâche de conduite et aboutissait à un risque d'accidents multiplié par 4 à 5. Cette conclusion basée sur des éléments fractionnaires et relativement épars faisait l'objet de diverses critiques.

C'est pourquoi, fin 2009, après avoir mis en place un système durable d'observations annuelles, la DSCR a lancé une expertise collective de l'enjeu des distractions technologiques au volant, et

tout particulièrement du téléphone. Cette expertise a été pilotée conjointement par l'INSERM et l'INRETS selon une méthodologie éprouvée développée par l'INSERM. Il s'agit d'une méta-analyse qui fait le point des résultats de recherche publiées à travers le monde : analyse des convergences et de leurs évolutions ainsi que de leur pertinence par rapport au phénomène observé en France.

Les résultats de l'étude ont fait l'objet d'une communication en mars 2011 d'où il ressort les points suivants :

1. **Téléphoner accapare l'attention du conducteur** : au-delà de la mobilisation physique du conducteur (motrice et visuelle), téléphoner introduit une forte charge mentale supplémentaire et réduit gravement les ressources attentionnelles indispensables pour conduire. Converser au téléphone en conduisant provoque une perte d'attention à la route qui détermine l'essentiel du risque. **C'est pourquoi le kit mains-libres et le mobile ordinaire entraînent quasiment le même niveau de distraction.**

2. **Téléphoner perturbe gravement l'activité de conduite** : le conducteur qui téléphone est tout juste capable d'assurer en parallèle les tâches de conduite routinières, comme s'il se mettait en « pilotage automatique ».

3. **Téléphoner augmente le risque d'accident sur la route** : le surrisque d'accident découlant d'une conversation téléphonique au volant est important puisque téléphoner en conduisant multiplie par trois les risques d'accident. La pratique du téléphone au volant étant extrêmement répandue (taux de prévalence[1] de 6 % en France en 2010), ce surrisque a un effet non négligeable sur l'accidentalité routière. En France, près d'un accident corporel de la route sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant.

4. **Ceux qui téléphonent en conduisant ont très peu conscience du danger** : les conducteurs sous-estiment très largement le risque qu'ils prennent en téléphonant au volant. Parce que le kit mains-libres n'est pas interdit, beaucoup s'imaginent que le danger réside dans la manipulation physique du téléphone, le fait même de le tenir en main, alors que la menace vient plutôt de la captation de son attention.

5. Progressivement **la téléphonie vocale recule au profit d'usages tactiles et visuels du téléphone** – échanges de SMS mais aussi consultation d'Internet et d'applications sur des terminaux type SmartPhones – qui sollicitent encore davantage les capacités d'attention du conducteur. Ces pratiques émergentes provoquent des manipulations longues – maniement de claviers et d'écrans tactiles – associées à la lecture d'écrans qui mobilisent la vision et l'attention. Ces usages nouveaux, très présents dans la jeune génération qui accède au volant, constituent une source de danger montante.

1. Taux de prévalence : en moyenne, c'est la proportion d'usagers dans la circulation qui, à un instant « t », utilisent le téléphone au volant. On considère ici ensemble l'emploi du portable ordinaire (illicite) et l'emploi du kit mains-libres (licite) dont on estime qu'il représente actuellement en France plus de 60 % de l'utilisation du téléphone en conduisant.

Les principales infractions au Code de la route

Les données statistiques et analyses présentées dans ce chapitre ont été établies par la Direction de la modernisation de l'action territoriale – DMAT (sous-direction de la circulation et de la sécurité routières) du Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration (MIOMCTI).

Le volume des infractions (délits et contraventions) au Code de la route, relevées chaque année par les services de police et de gendarmerie 1, poursuit sa progression en 2010 (22 428 408 infractions, soit +4,9 % d'augmentation par rapport à 2009).

Cette augmentation est principalement liée aux contraventions, dont le nombre a progressé de plus de 5 % entre 2009 et 2010 : les contraventions relevées sont ainsi passées de 20 812 055 à 21 876 130. Avec 9 347 151 contraventions enregistrées, le contrôle automatisé représente 42,7 % de l'ensemble des contraventions.

Les délits sont, quant à eux, en diminution de près de 2 % par rapport à 2009, avec 552 278 infractions relevées contre 561 864 en 2009, malgré une forte augmentation des infractions relatives à la conduite sous l'emprise de stupéfiants (+17 % entre 2009 et 2010). La part des délits représente 2,5 % de l'ensemble des infractions en 2010.

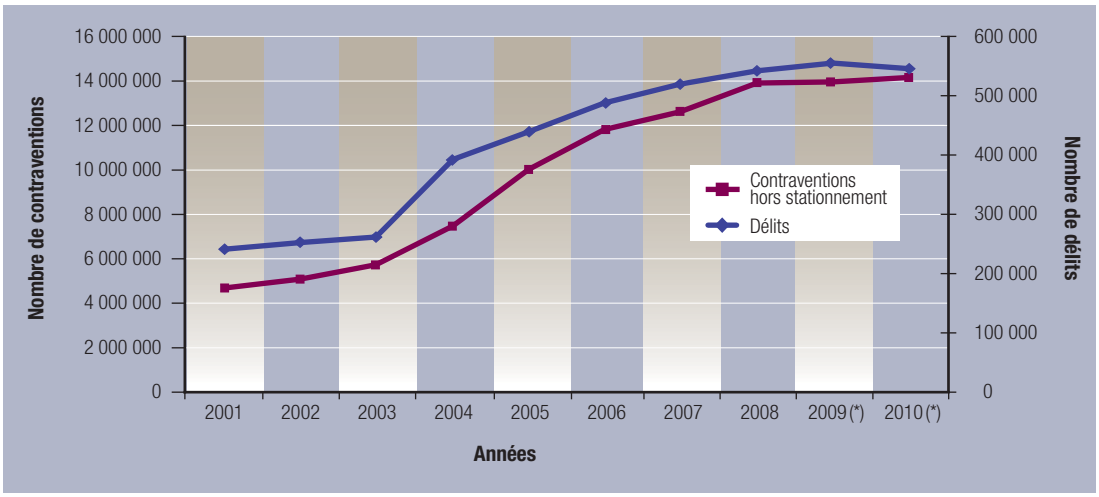
De 12,9 millions en 2001, le volume total des infractions a été multiplié à ce jour par 1,7 en dix ans.

1. Les contraventions établies par les polices municipales ne sont pas prises en compte.

Sommaire

Le graphique ci-dessous démontre que, depuis 2001, les délits progressent selon un rythme voisin des contraventions hors stationnement. 2010 est la première année en dix ans où le nombre de délits baisse.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DES INFRACTIONS (CONTRAVENTIONS HORS STATIONNEMENT ET DÉLITS)



Source : ministère de l'Intérieur. – DMAT.

LES DÉLITS

Le nombre de délits diminue pour la première fois depuis 2001. La part des délits représente 2,5 % de l'ensemble des infractions en 2010.

Au nombre de 246 162 en 2001, le volume des délits a été multiplié par 2,2 en dix ans jusqu'à atteindre 552 278 délits en 2010.

En 2010, 30,3 % des délits étaient des infractions relatives à l'alcoolémie au volant, soit un volume de 167 347. Ils sont en diminution de 2,4 % par rapport à 2009, mais demeurent dominants.

Les délits de fuite après un accident (138 515) sont en diminution de 2 %. Malgré cette tendance à la baisse, c'est le deuxième délit le plus important (25 % en 2010) après l'alcoolémie.

Les délits liés au défaut de permis de conduire (conduite sans permis ou conduite malgré suspension, annulation, refus de restituer son permis malgré notification de retrait, etc.) passent de 107 048 à 101 092 infractions constatées, soit une diminution de 6 %.

Toutefois, au sein de cette catégorie, le « refus de restituer un permis de conduire malgré l'injonction suivant la perte totale des points », est en hausse de +7 % par rapport à 2009, et totalise 394 infractions en 2010. L'évolution à la hausse de ce délit se confirme d'année en année (152 en 2005).

Les conduites de véhicule sans assurance sont en baisse de 2,5 % (79 731).

On dénombre 22 581 refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter ou de se soumettre à des vérifications relatives au véhicule ou au conducteur, en diminution de 7 %.

Les délits liés à l'usage de stupéfiants passent de 21 457 en 2009 à 25 194 en 2010 soit une augmentation de 17 % grâce au développement des tests salivaires. Ces derniers ont fait leur apparition en 2008. Le nombre de délits a été multiplié par 2,7 depuis 2007 (9 149 délits à l'époque).

4 002 conduites d'un véhicule après usage de stupéfiants et sous l'empire d'un état alcoolique sont relevées, soit une augmentation de 22 %. C'est la progression la plus importante par rapport à 2009. Cette infraction a été multipliée par 2,4 depuis 2007 (1 633 délits à l'époque).

Les délits d'usage de fausses plaques ou de plaques portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule (13 574) sont en progression de 19 %. La hausse est constante (8 754 en 2007).

DÉLITS CONSTATÉS

Année	Nombre	Évolution*
1999	267 199	100
2000	254 806	95
2001	246 162	92
2002	257 034	96
2003	266 691	100
2004	398 997	149
2005	445 327	167
2006	494 350	185
2007	527 162	197
2008	548 785	205
2009	561 864	210
2010	**552 278**	**207**

*: base indice 100 pour 1999.
Source : ministère de l'Intérieur-DMAT.

LES CONTRAVENTIONS

Au nombre de 12 644 678 en 2001, le volume des contraventions a été multiplié par 1,7 en dix ans pour s'établir en 2010 à 21 876 130 contre 20 789 323 en 2009.

Les contraventions aux règles de stationnement sont en hausse de 13 % (7 511 731 procès-verbaux, hors polices municipales), représentant 34 % de l'ensemble des contraventions, contre 32 % en 2009.

Les contraventions à la vitesse

Les contraventions à la vitesse (contrôles traditionnels et contrôles automatiques) représentent 10 096 626 infractions en 2010 (contre 9 869 021 en 2009), soit une augmentation de 2,3 %. Elles représentent 46 % du total des contraventions.

Année	Infractions CSA	Total infractions vitesse
1999	0	1 215 793
2000	0	1 231 304
2001	0	1 262 745
2002	0	1 354 957
2003	103 889	1 611 240
2004	1 548 493	3 182 221
2005	4 137 953	5 868 678
2006	6 214 533	7 619 805
2007	7 010 606	8 423 916
2008	8 402 053	9 683 273
2009	8 601 730	9 861 254
2010	**9 059 730**	**10 096 626**

CSA : contrôle-sanction automatisé.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Année	Infractions vitesse hors CSA	Évolution
1999	1 215 793	100
2000	1 231 304	101
2001	1 262 745	103
2002	1 354 957	111
2003	1 507 351	124
2004	1 633 727	134
2005	1 730 725	142
2006	1 405 272	116
2007	1 413 310	116
2008	1 281 220	105
2009	1 259 524	104
2010	**1 036 896**	**85**

CSA : contrôle-sanction automatisé.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Les contraventions au défaut de port de la ceinture et du casque

Le nombre des défauts de port de la ceinture de sécurité est en diminution annuelle de 19,8 % avec 280 803 contraventions. Il se situe au niveau le plus bas de ces onze dernières années.

Année	Non-port de la ceinture	
	Nombre	Évolution*
1999	687 950	100
2000	636 647	93
2001	648 575	94
2002	707 553	103
2003	810 936	118
2004	652 036	95
2005	536 086	78
2006	468 330	68
2007	406 982	59
2008	382 200	56
2009	350 251	51
2010	**280 803**	**41**

*: base indice 100 pour 1999.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Les défauts de port de casque sont en baisse de 12,9 % à 58 696.

Année	Non – port du casque	
	Nombre	Évolution*
1999	90 015	100
2000	78 556	87
2001	77 777	86
2002	78 161	87
2003	80 116	89
2004	72 568	81
2005	69 474	77
2006	76 689	85
2007	75 801	84
2008	71 218	79
2009	67 432	75
2010	**58 696**	**65**

*: base indice 100 pour 1999.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Les contraventions aux règles administratives

1 570 243 contraventions aux règles administratives ont été constatées en 2010 et sont en diminution de 7 % par rapport à 2009. Il s'agit pour l'essentiel d'infractions à l'assurance, de défaut de présentation de documents afférents au véhicule, de circulation de véhicule sans visite technique périodique et de procès-verbaux relatifs aux plaques et certificats d'immatriculation.

Les contraventions aux règles de la conduite

1 106 108 contraventions aux règles de conduite ont été constatées en 2010, soit – 1 % par rapport 2009. Elles sont en baisse depuis deux années consécutives (1 122 130 en 2008).

L'infraction pour usage du téléphone portable au volant enregistre une baisse sensible de 0,7 % avec 507 342 contraventions établies.

Le nombre d'infractions pour circulation avec un appareil à écran en fonctionnement dans le champ de vision du conducteur du véhicule et ne constituant pas une aide à la décision augmente de 48 % et passe de 287 à 425 infractions.

La circulation d'un véhicule en sens interdit constitue une infraction en nette baisse (– 7,7 % passant de 44 581 à 41 158 infractions).

Le nombre d'infractions pour circulation sur une bande d'arrêt d'urgence augmente de 29 % et passe de 4 855 à 6 273 infractions.

40 739 contraventions pour croisements et dépassements irréguliers ont été constatées en 2010. Elles sont en baisse de 1 % par rapport à 2009.

Parmi les infractions liées aux priorités de passage et intersection, les infractions liées à un refus de priorité par conducteur circulant sur des voies non ouverte à la circulation publique ou d'aire de stationnement, de refus de priorité par conducteur abordant un carrefour à sens giratoire, de refus de priorité à gauche par un conducteur circulant sur la voie réservée aux véhicules lents sont en diminution de 10,2 % pour cet ensemble d'infractions (4 701 contraventions).

Malgré une baisse des infractions relevées, l'inobservation de l'arrêt absolu imposé par le panneau « stop » ainsi que l'inobservation de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant représentent à elles seules 274 633 infractions, soit une infraction toutes les deux minutes.

INFRACTION : FRANCHISSEMENT STOP

Année	Franchissement stop	
	Nombre	Évolution (1)
1999	83 711	100
2000	70 836	85
2001	60 392	72
2002	69 032	82
2003	108 032	129
2004	128 358	153
2005	141 967	170
2006	145 767	174
2007	142 192	170
2008	141 158	169
2009	129 675	155
2010	**115 967**	**138**

1. Base indice 100 pour l'année 1999.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Suite à la mise en place des radars feux rouges, les infractions liées au non-respect de l'arrêt aufeu rouge augmentent en 2010 de 111,7 % par rapport en 2009, passant de 210 735 à 446 087 infractions.

FRANCHISSEMENT FEU ROUGE

Année	Feu rouge hors CSA	Feu rouge CSA	Nombre total	Évolution	Part dans la totalité des contraventions hors stationnement
2000	207 651	0	207 651		4,0 %
2001	188 350	0	188 350	– 9,3 %	3,9 %
2002	218 271	0	218 271	15,9 %	4,2 %
2003	264 284	0	264 284	21,1 %	4,5 %
2004	233 144	0	233 144	– 11,8 %	3,1 %
2005	236 248	0	236 248	1,3 %	2,3 %
2006	222 687	0	222 687	– 5,7 %	1,9 %
2007	223 612	0	223 612	0,4 %	1,8 %
2008	213 481	0	213 481	– 4,5 %	1,5 %
2009	192 773	17 962	210 735*	– 1,3 %	1,5 %
2010	**158 666**	**287 421**	**446 087***	**111,7 %**	**3,1 %**

* À compter de 2009, prise en compte des infractions relevées par Contrôle Sanction Automatisé (17 962 contraventions pour 2009 et 287 421 contraventions pour 2010).
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

ÉVOLUTION DE L'INFRACTION « FRANCHISSEMENT FEU ROUGE »

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

LES CONTRÔLES ET LES INFRACTIONS EN ALCOOLÉMIE

Le volume des contrôles a été multiplié par 1,3 en dix ans. Cependant, depuis deux années consécutives, les contrôles de l'imprégnation alcoolique sont en diminution avec une baisse de 3,5 % en 2010 (10 892 996 contrôles).

ALCOOLÉMIE

Année	Tous dépistages		Dépistages positifs	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1999	9 731 699	100	193 192	100
2000	9 146 230	94	179 974	93
2001	8 275 651	85	182 829	95
2002	8 377 355	86	232 317	120
2003	9 617 684	99	243 256	126
2004	10 084 154	104	277 679	144
2005	11 387 829	117	359 229	186
2006	11 352 294	117	365 848	189
2007	11 230 014	115	376 124	195
2008	11 743 065	121	381 705	198
2009	11 284 099	116	371 741	192
2010	**10 892 996**	**112**	**375 487**	**194**

* Base indice 100 pour l'année 1999.
Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

On distingue trois types de dépistage.

Les dépistages effectués suite à un accident (mortel, corporel ou matériel)

Ces dépistages sont en diminution de 4,2 % (355 350 en 2009). Les tests positifs qui en découlent sont en baisse de 3,5 % passant de 29 825 à 28 781. Cependant le taux de positivité est en augmentation passant de 8,4 % en 2009 à 8,5 % en 2010.

ALCOOLÉMIE SUITE À UN ACCIDENT MORTEL (IMMÉDIAT)

Année	Accident mortel	
	Nombre de dépistages	Taux positif
2004	7 436	13,9
2005	8 460	14,1
2006	7 100	15,1
2007	6 816	16,5
2008	6 239	16,9
2009	5 904	17,7
2010	**5 848**	**17,4**

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

ALCOOLÉMIE SUITE À UN ACCIDENT CORPOREL

	Nombre de dépistages	Taux positif
2004	134 381	5,3
2005	165 337	5,7
2006	124 000	6,8
2007	127 227	6,7
2008	121 713	6,5
2009	114 084	6,4
2010	**106 168**	**6,6**

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Après une légère stagnation du taux de positivité entre 2006 et 2009, ce dernier repart à la hausse.

ALCOOLÉMIE SUITE À UN ACCIDENT MATÉRIEL

	Nombre de dépistages	Taux positif
2004	236 175	7,8
2005	267 207	8,3
2006	235 871	8,7
2007	239 491	9,1
2008	237 266	8,8
2009	235 362	9,1
2010	**228 508**	**9,1**

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

De même, dans le cadre des accidents matériels le taux de positivité est constant en 2010 par rapport à 2009.

Les dépistages effectués à la suite d'une infraction

Les dépistages effectués à la suite d'une infraction : 1 844 506. Ils sont en légère baisse de 1,3 % (1 868 493 en 2009). Les tests positifs qui en découlent sont en baisse de 3,5 % passant de 88 791 à 85 669.

Année	Dépistages dans le cadre des infractions		Dépistages positifs		Taux positif
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	
2000	1 227 053		49 825		4,1 %
2001	1 200 685	**– 2,1 %**	51 498	**3,4 %**	4,3 %
2002	1 314 898	**9,5 %**	64 607	**25,5 %**	4,9 %
2003	1 565 871	**19,1 %**	59 729	**– 7,6 %**	3,8 %
2004	1 763 695	**12,6 %**	70 398	**17,9 %**	4,0 %
2005	1 929 664	**9,4 %**	100 000	**42,0 %**	5,2 %
2006	1 922 305	**– 0,4 %**	86 275	**– 13,7 %**	4,5 %
2007	1 915 313	**– 0,4 %**	90 633	**5,1 %**	4,7 %
2008	1 890 902	**– 1,3 %**	91 252	**0,7 %**	4,8 %
2009	1 868 493	**– 1,2 %**	88 791	**– 2,7 %**	4,8 %
2010	**1 844 506**	**– 1,3 %**	**85 669**	**– 3,5 %**	**4,6 %**

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Les dépistages préventifs

Ces dépistages sont en baisse de 3,9 %. Ces opérations préventives représentent 79,9 % de l'ensemble des contrôles d'alcoolémie effectués en 2010. 261 037 se sont avérés positifs, en augmentation de 3,1 % par rapport à 2009. Le taux de positivité augmente de 7,5 %, passant de 2,8 % en 2009 à 3,0 % en 2010. Cette augmentation peut résulter d'un meilleur ciblage des contrôles pratiqués, notamment en fonction du jour, de l'heure ou du lieu de contrôle.

Année	Dépistages dans le cadre des contrôles préventifs		Dépistages positifs		Taux positif
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	
2000	7 422 337		100 756		1,4 %
2001	6 642 584	– 10,5 %	102 342	1,6 %	1,5 %
2002	6 685 072	0,6 %	136 214	33,1 %	2,0 %
2003	7 703 819	15,2 %	156 747	15,1 %	2,0 %
2004	7 942 467	3,1 %	180 718	15,3 %	2,3 %
2005	9 017 161	13,5 %	226 422	25,3 %	2,5 %
2006	9 061 804	0,5 %	249 542	10,2 %	2,8 %
2007	8 941 167	– 1,3 %	254 096	1,8 %	2,8 %
2008	9 486 945	6,1 %	260 455	2,5 %	2,7 %
2009	9 060 256	– 4,5 %	253 125	– 2,8 %	2,8 %
2010	**8 707 966**	**– 3,9 %**	**261 037**	**3,1 %**	**3,0 %**

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Ces opérations préventives représentent 79,9 % de l'ensemble des contrôles d'alcoolémie effectués en 2010. 261 037 se sont avérés positifs, en augmentation de 3,1 % par rapport à 2009.

Le taux de positivité augmente de 7,5 %, passant de 2,79 % en 2009 à 3,00 % en 2010. Cette augmentation peut résulter d'un meilleur ciblage des contrôles pratiqués, notamment en fonction du jour, de l'heure ou du lieu de contrôle.

LES CONTRÔLES DE STUPÉFIANTS

Les dépistages suite à un accident mortel sont en diminution de 1,5 % (4 204 en 2010 contre 4 270 en 2009).

Les tests positifs qui en découlent sont en baisse de 4,1 % passant de 560 à 537.

Le taux de positivité est en diminution de 0,7 % passant de 13,1 % en 2009 à 12,8 % en 2010.

Année	Nombre de dépistages	Évolution	Tests positifs	Taux positif
2004	4 066	100	282	6,9 %
2005	5 248	129	629	12,0 %
2006	4 485	110	563	12,6 %
2007	4 723	116	533	11,3 %
2008	4 394	108	575	13,1 %
2009	4 270	105	560	13,1 %
2010	**4 204**	**103**	**537**	**12,8 %**

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Le permis à points

Les données statistiques et analyses présentées dans ce chapitre ont été établies par la Direction de la modernisation de l'action territoriale – DMAT (sous-direction de la circulation et de la sécurité routières) du ministère de l'Intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration (MIOMCTI).

Le système du permis à points en France a été institué par la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 relative à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contravention. Il est entré en vigueur le 1er juillet 1992, quand l'insécurité routière causait plus de 9 000 morts chaque année.

Il constitue un instrument privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière. Il révèle également l'évolution du comportement des usagers de la route.

Conduire n'est pas un acte anodin. C'est une responsabilité que prend le conducteur vis-à-vis de lui-même et des autres. C'est pourquoi, le permis de conduire n'est plus garanti « à vie ». Son fonctionnement est simple. Le permis est doté d'un capital maximal de 12 points (6 points pour les nouveaux conducteurs), et un ou plusieurs points sont retirés dès lors qu'une infraction au Code de la route est commise. Le nombre de points retirés sera d'autant plus grand que l'infraction commise sera grave. Si le conducteur perd tous ses points, son permis est invalidé.

Les décisions de retraits de points sont enregistrées dans les dossiers informatiques de l'application réglementaire Système national des permis de conduire (SNPC), placée sous l'autorité du ministre de l'intérieur (service du fichier national des permis de conduire).

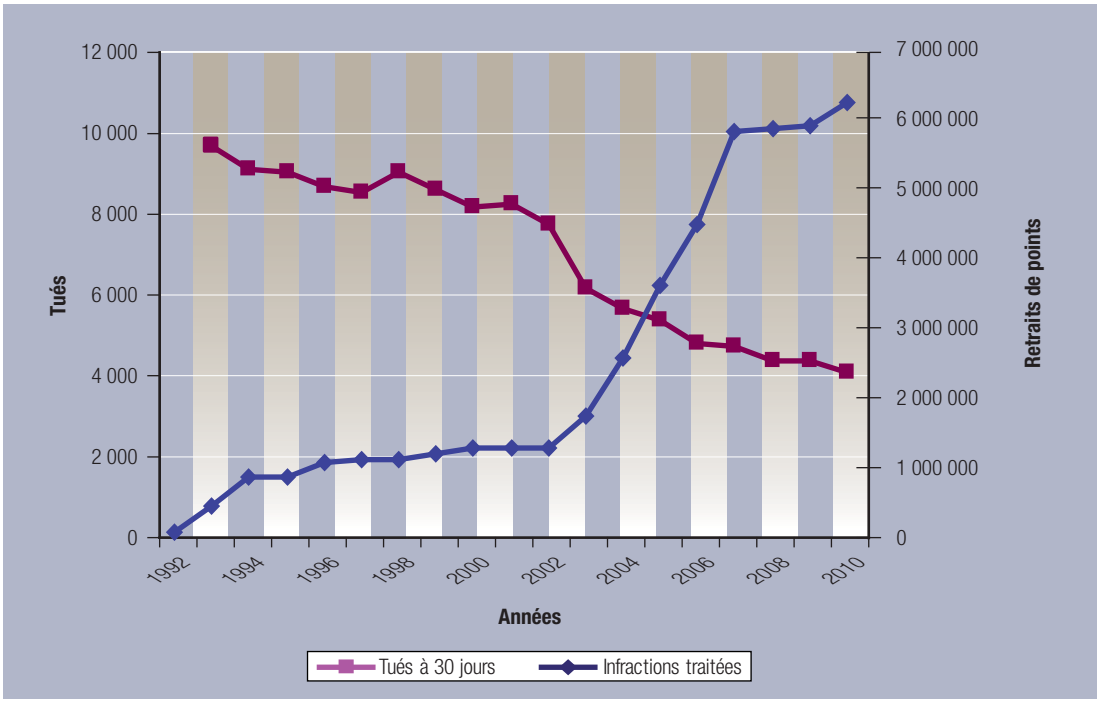
Depuis son instauration en 1992, le système du permis à points a contribué à réduire de plus de la moitié le nombre de personnes tuées sur les routes de France. Ses effets ont été amplifiés avec la mise en place des radars dits « automatiques ». Il a également produit la diminution constante de la vitesse moyenne obtenue depuis 2002 sur l'ensemble du réseau routier (*chapitre 3-1*).

Après deux années de stabilité, le nombre d'infractions génératrices de retraits de points a connu une nette augmentation de +5,9 % en 2010**.** Le nombre de points retirés a, en conséquence, augmenté de +9,3 % après deux années de baisse (–0,5 % en 2008 et –2 % en 2009), dépassant ainsi les 10 millions. Sur les 873 000 points supplémentaires retirés en 2010 par rapport à 2009, 42 % sont dus à une infraction liée à un franchissement de feu rouge et 25 % à un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l.

Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît, lui, une baisse pour la deuxième année consécutive depuis 2002 (–7 % en 2010 et – 6 % en 2009).

En 2010, 2,3 millions de titulaires du permis de conduire ont vu rétabli leur nombre initial de 12 points après trois ans sans infraction. Ce chiffre est stable par rapport à 2009 après quatre années de hausse importante.

LES INFRACTIONS SANCTIONNÉES PAR UN RETRAIT DE POINTS



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

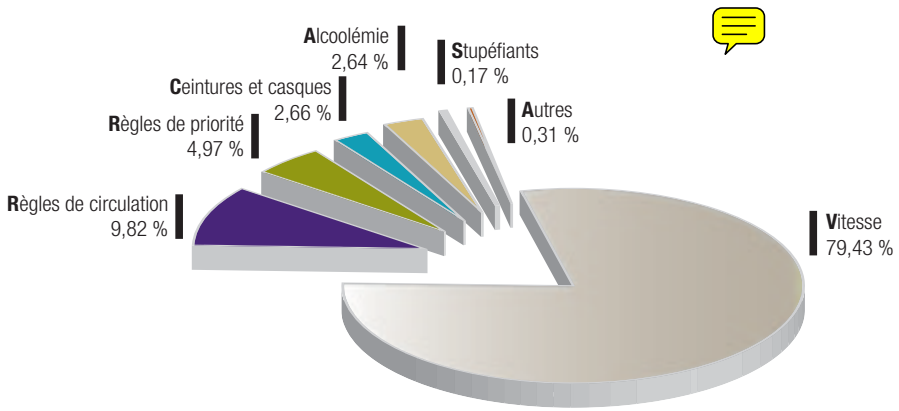
Il est constaté depuis la création du système du permis à points que le nombre d'infractions ayant entraîné un retrait de points a progressé régulièrement sans connaître de variation heurtée jusqu'en 2002, quand la tendance s'est accélérée de manière significative, en raison notamment du déploiement du contrôle sanction automatisé. Ainsi, le nombre d'infractions ayant généré un retrait de points est passé de 1 210 169 en 2002 à 6 275 387 en 2010, soit cinq fois plus en huit ans.

En 2010, le nombre d'infractions sanctionnées d'un retrait de points progresse de 5,9 % après deux années de stagnation. Mais le nombre d'infractions donnant lieu à un retrait de points a surtout progressé entre 2002 et 2007 avec une moyenne de 37,5 % par an.

Les infractions entraînant un retrait d'un seul point représentent 69 % de l'ensemble des infractions générant un retrait de points. Cette proportion stagne depuis 2007.

L'âge moyen des titulaires du permis de conduire ayant été sanctionnés par un retrait de points augmente chaque année depuis sa création en 2002. Ainsi les dossiers traités pour la tranche des 26–35 ans sont en baisse depuis 2002, passant de 25 % à 11 % en 2010, alors que, pour les 35–65 ans, le nombre de dossiers traités progresse depuis 2002, passant de 44 % à 57 % en 2010. Il en est de même pour les plus de 65 ans, le nombre passant de 3 % en 2002 à 8 % en 2010.

CLASSIFICATION DES INFRACTIONS PAR GRANDS THÈMES



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Les infractions génératrices de retraits de points les plus nombreuses concernent les excès de vitesse :

– Les excès de vitesse représentent à eux seuls 79,4 % des infractions ayant entraîné un retrait de points en 2010. Cette proportion est en légère baisse par rapport à 2009 (80,7 %). Au total, 4,9 millions d'excès de vitesse ont été sanctionnés par un retrait de points, soit huit fois plus qu'en 2002. Depuis 2002, la vitesse a toujours été la première cause de retrait de points. Les excès de vitesse entre 20 et 30 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée sont en nette baisse (– 4 %), passant de 506 456 infractions relevées en 2009 à 484 056 en 2010. Depuis 2007, une baisse de 18,8 % a été constatée pour cette infraction.

– Les excès de vitesse de moins de 20 km/h en agglomération sont en baisse de 0,4 %, passant de 1 555 892 infractions en 2009 à 1 549 177 en 2010. Cette inversion de tendance était déjà apparue en 2009, malgré la poursuite du déploiement des radars automatiques et mobiles.

Les autres infractions pour excès de vitesse sont en augmentation :
• + 48,8 %, pour les excès de vitesse de plus de 50 km/h (9 429 infractions, soit 0,15 % du total des infractions) ;
• + 20 %, pour les excès de vitesse de 40 à 50 km/h ;
• + 13 %, pour les excès de vitesse de 30 à 40 km/h ;
• + 8 %, pour les excès de vitesse inférieurs à 20 km/h hors agglomération.

Il s'agit d'une inversion de la tendance depuis 2008 pour les grands excès de vitesse et depuis 2007 pour les autres types d'infractions.

En seconde position des infractions génératrices de retraits de points, se trouvent les infractions aux règles de la circulation, avec 9,8 %. Elles sont en augmentation de + 4,43 % par rapport à 2009 (après une baisse de 3,27 % entre 2008 et 2009), dont notamment :

• l'usage d'un téléphone mobile au volant qui génère 452 441 infractions entraînant un retrait de 2 points du permis de conduire contre 447 111 en 2009, soit une augmentation de + 1,2 % ;
• le franchissement d'une ligne continue, en hausse de + 10,5 % ;

- la circulation en sens interdit, en hausse de + 20,8 %.

Puis, viennent les infractions liées au régime de priorité avec 5 % (contre 3,7 % en 2009). On observe une montée en puissance des infractions pour non6respect de l'arrêt imposé par un feu rouge fixe ou clignotant de plus 77 % (soit 3,27 % du total des infractions). Cette importante augmentation est largement due au début du déploiement des dispositifs de contrôle automatique de franchissement des feux rouges, représentant déjà 41,1 % du nombre total de cette infraction constatée. Les refus de priorité à une intersection sont eux aussi en augmentation avec + 7,1 %.

Les infractions à l'alcoolémie représentent 2,6 % des infractions passibles d'un retrait de point. Parmi elles, les délits ont cru de + 10,1 % à 89 549 infractions (soit 1,42 % du total des infractions).

Enfin, la conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants est en augmentation de + 153,7 % à 8 768 infractions (soit 0,13 % du total des infractions).

CLASSIFICATION PÉNALE

Depuis le décret 2004-1330 du 6 décembre 2004, le déclassement contraventionnel des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h hors agglomération (dont la vitesse limite autorisée est supérieure à 50 km/h), visant à introduire une proportionnalité dans les sanctions encourues en ce domaine, a généré la création de la 3e classe d'infractions.

Ainsi depuis 2005, le nombre de contraventions de 3e classe a considérablement augmenté. En 2010, cette classe d'infractions est en hausse de 8 % par rapport en 2009 et représente 44,2 % du nombre total d'infractions constatées. Elle a été multipliée par 3 depuis la parution du décret cité précédemment.

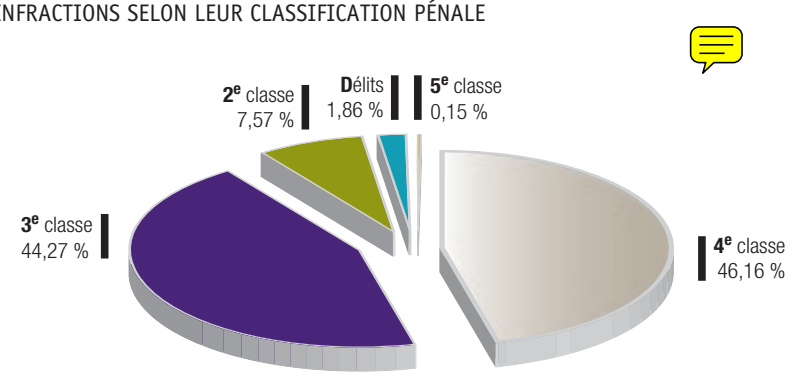
Les contraventions de la 4e classe (ceinture, feu rouge, vitesse) représentent encore 46 % de l'ensemble des infractions en 2010, en recul de 4,8 % par rapport en 2009. Depuis neuf ans, cette classe d'infractions est la première en nombre d'infractions relevées. En 2002, les infractions de 4e classe concernaient 87,78 % des incriminations entraînant un retrait de points.

Les contraventions de la 2e classe (qui comprend en grande majorité les usages du téléphone mobile au volant), progressent faiblement avec + 2 % par rapport à 2009. La variation annuelle de cette classe (à la hausse comme à la baisse) s'est réduite depuis deux ans.

Les contraventions de la 5e classe qui représente 0,15 % de l'ensemble des infractions en 2010 sont en forte augmentation par rapport à 2009 avec + 48 %. Il s'agit principalement des excès de vitesse de 50 km/h et au-delà. En diminution répétée depuis 2002, la tendance s'est inversée pour 2010 en dépassant le niveau atteint en 2006 avec 8 821 infractions constatées.

La part des délits (en majorité des conduites en état d'ivresse ou en ayant fait usage de produits stupéfiants), qui représente 1,86 % de l'ensemble des infractions, augmente de 18 % par rapport à 2009, atteignant 116 515 infractions. Une hausse à 2 chiffres ne s'était pas produite depuis 2003.

RÉPARTITION DES INFRACTIONS SELON LEUR CLASSIFICATION PÉNALE

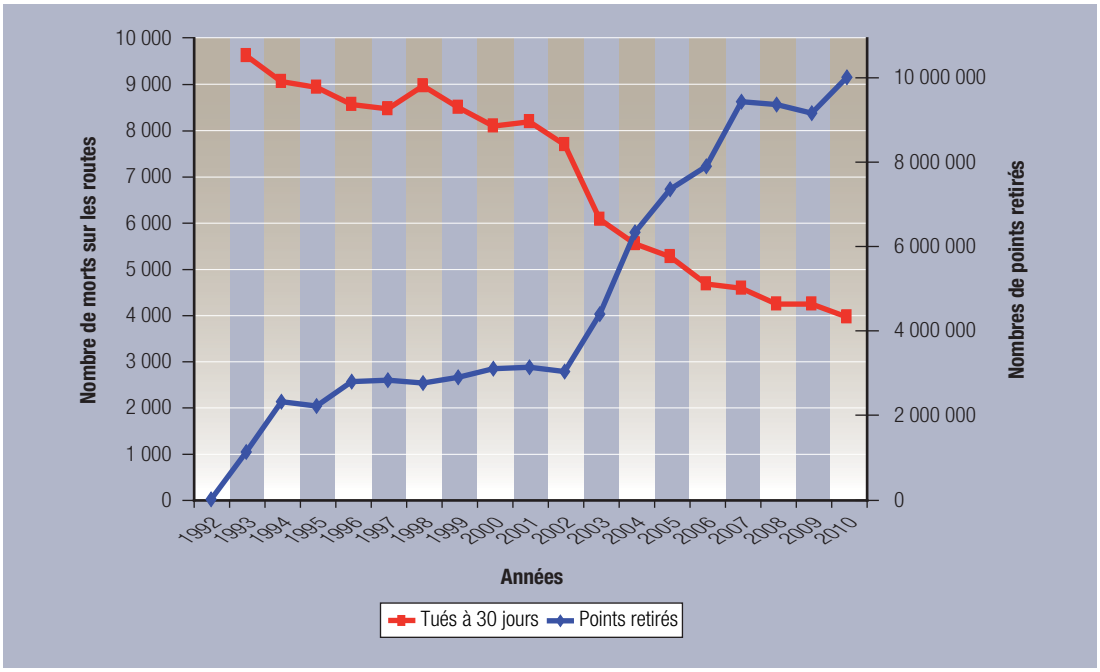


Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

LES RETRAITS DE POINTS

Le nombre de points retirés franchit pour la première fois la barre des 10 millions. Il augmente de 9,3 % par rapport à 2009, passant de 9 273 484 à 10 139 522.

COMPARAISON ENTRE LE NOMBRE DE POINTS RETIRÉS ET LA MORTALITÉ ROUTIÈRE ANNUELLE



Source : DMAT.

Les retraits d'un point

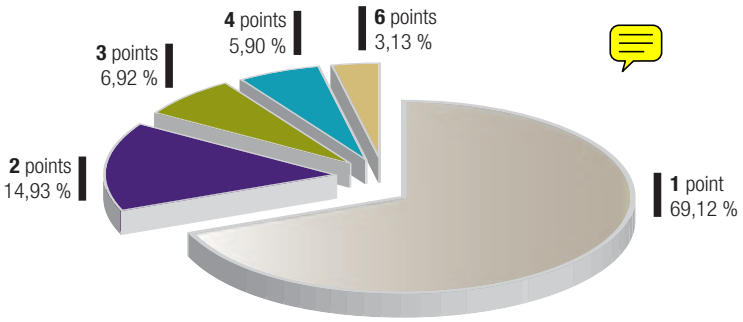
La part des retraits à 1 point en 2010 est de 69,1 %, en augmentation de 4,7 % par rapport à 2009. Cette part était de 29 % en 2002. Le nombre de ces retraits de points progresse régulièrement depuis 2003, mais dans des proportions moindres. Depuis 2008, l'augmentation est faible (+ 175 % entre 2004 et 2005, + 64 % entre 2005 et 2006).

Seules deux infractions au Code de la route font encourir un retrait de 1 point sur le permis de conduire :

- le chevauchement d'une ligne continue ;
- le dépassement de moins de 20 km/h de la vitesse maximale autorisée.

Le chevauchement d'une ligne continue a entraîné en 2010, 10 013 infractions (en diminution de 4,4 %), et les excès de vitesse inférieur à 20 km/h au-delà de la vitesse maximale autorisée, 4 327 248 infractions (en augmentation de + 5 %). Parmi les 873 000 points supplémentaires retirés entre 2009 et 2010, les retraits de un point pour ces excès de vitesse représente à eux seuls 25 % de l'augmentation.

REPARTITION DES INFRACTIONS SELON LE NOMBRE DE POINTS RETIRES



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

Les retraits de deux points

Les retraits à 2 points sont en diminution de 2 % par rapport à 2009. La part ces retraits de points est de 14,9 % pour 2010 contre 21 % en 2002. Depuis 9 ans, cette part ne cesse de diminuer.

Les retraits de trois points

Les retraits à 3 points (non-port de la ceinture de sécurité, excès de vitesse entre 30 et 40 km/h et non-respect des distances de sécurité principalement), sont en augmentation de + 8 %, après six années de baisse.

Les retraits de quatre points

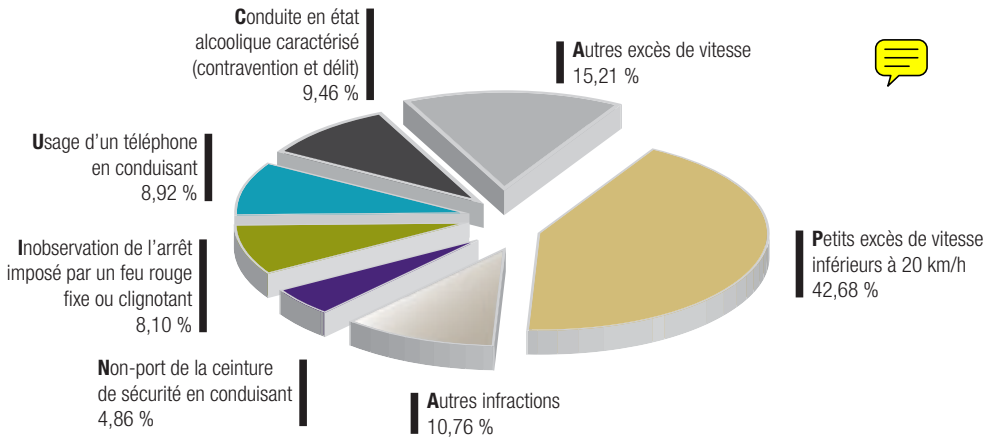
Les retraits à 4 points (non-respect d'un stop ou d'un feu rouge, excès de vitesse de 40 à 50 km/h), augmentent notablement de + 37 % après deux années de baisse. Cette augmentation résulte du déploiement du contrôle automatique du franchissement de feux. Ainsi, parmi les 873 000 points supplémentaires retirés entre 2009 et 2010, les retraits de 4 points pour franchissement de feu rouge représentent à eux seuls 41 % de l'augmentation.

Les retraits de six points

Les retraits à 6 points, (excès de vitesse de plus de 50 km/h et alcoolémie), augmentent de + 22 % après deux années de baisse. Parmi les de 873 000 points supplémentaires retirés entre 2009 et 2010, les retraits de 6 points pour alcoolémie entre 0,5 et 0,8 g/l représentent 9,5 % de l'augmentation.

S'agissant de la répartition des points retirés par famille d'infractions :
• les infractions pour excès de vitesse représentent 57,89 % de l'ensemble des points retirés en 2010, dont 42,68 % portant exclusivement sur les excès de vitesse inférieurs à moins de 20 km/h ;
• les infractions liées à l'alcoolémie représentent quant à elles 9,46 % de l'ensemble des points retirés, soit quasiment autant que celles pour l'usage du téléphone au volant (8,92 %) ou l'inobservation de l'arrêt imposé par un feu rouge (8,10 %) ;
• les infractions en matière de stupéfiants représentent quant à elles, 0,63 % de l'ensemble des points retirés.

RÉPARTITION DES POINTS RETIRÉS PAR TYPE D'INFRACTION



PERMIS DE CONDUIRE INVALIDÉS

Le nombre de permis invalidés pour défaut de points connaît une baisse pour la deuxième année consécutive depuis 2002. Il s'établit à 85 700 en 2010 contre 92 123 en 2009.

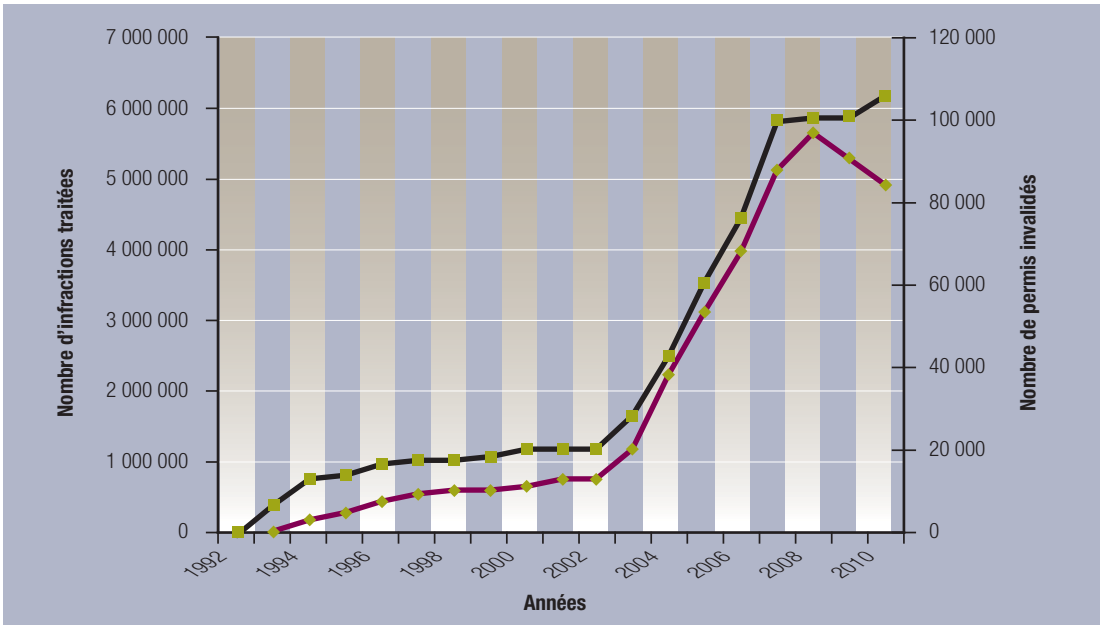
Concernant le nombre de permis invalidés, il baisse chez les hommes (– 8 % en 2010) et inversement augmente chez les femmes (+ 4,6 %). Néanmoins, les hommes représentent 91 % des titulaires de permis invalidés.

Parmi la totalité des permis invalidés, 9 084 l'ont été pour un seul motif :
• 6 453 personnes pour la seule commission d'infractions de conduite en état d'ivresse ou d'al-

coolémie, représentant 159 899 infractions sur 6 275 387 ayant entraîné un retrait de points (soit 2,54 % des infractions) ;
- 586 personnes au seul motif de la conduite après usage de stupéfiants ;
- 572 personnes pour seul motif du non-respect d'un stop ou d'un feu rouge ;
- 474 personnes pour le seul motif de la conduite sans port de la ceinture de sécurité ;
- 257 personnes pour le seul motif d'excès de vitesse d'au moins 50 km/h ;
- seules 86 personnes pour solde nul en n'ayant commis qu'un seul type d'infraction pour excès de vitesse inférieur à moins de 20 km/h (en et hors agglomération).

Les permis probatoires invalidés pour solde de points nul représentent 20,9 % de l'ensemble des permis invalidés en 2010.

PERMIS DE CONDUIRE AVEC SOLDE DE POINTS NUL



Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

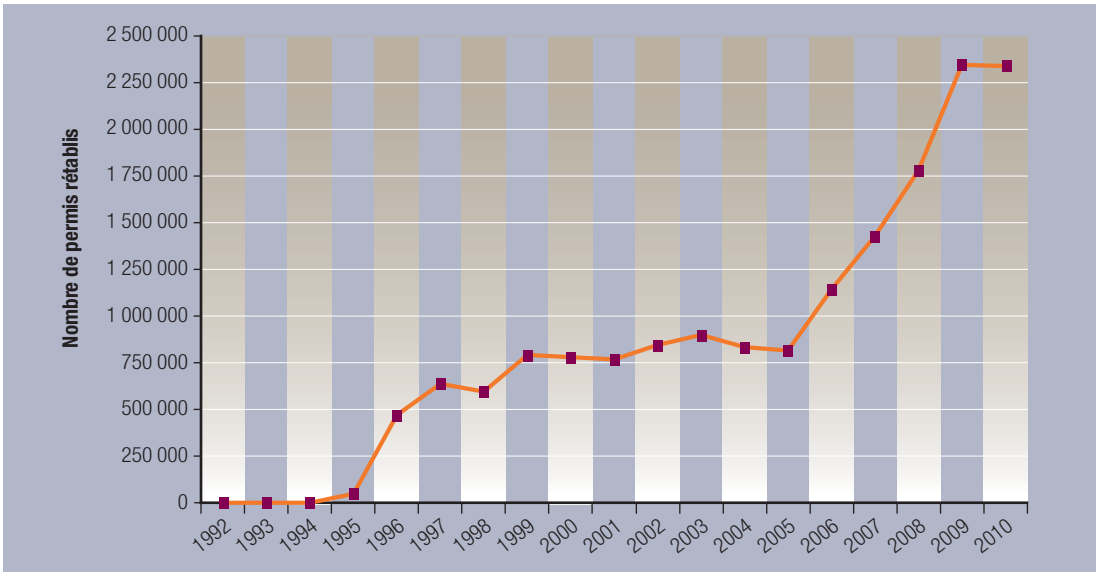
LES RÉTABLISSEMENTS DU NOMBRE INITIAL DE POINTS

La restitution du nombre initial de points

En 2010, 2,3 millions de titulaires du permis de conduire ont vu rétablir leur nombre initial de 12 points. Ce chiffre est stable par rapport à 2009 (– 0,2 %) après quatre années de hausse importante. Le nombre de permis rétablis au capital de points initial représente 27 fois le nombre de permis invalidés pour solde de points nul.

Les hommes représentent 64,2 % des titulaires de permis de conduire au capital de points rétabli au solde initial. Ils sont en légère baisse par rapport à 2009.

DOSSIERS DE PERMIS DE CONDUIRE AU CAPITAL INITIAL DE POINTS RÉTABLI

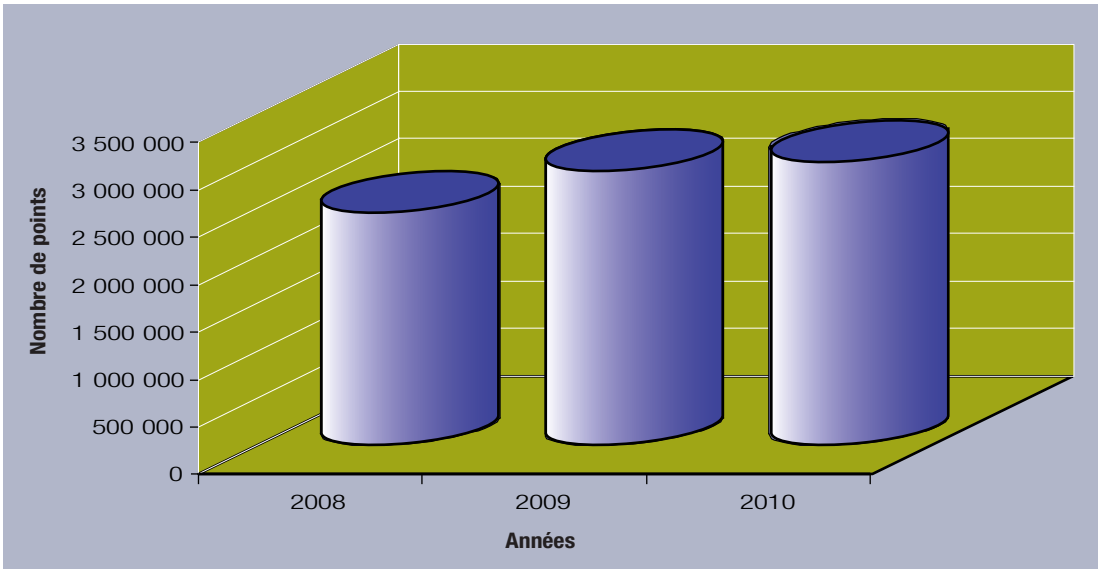


Source : DMAT.

La restitution d'un point

En 2010, 3,018 millions de titulaires du permis de conduire ont recouvré le point qui leur avait été retiré à l'issue d'un délai d'un an sans infraction. Ce chiffre est en légère hausse de 3,8 %, après une hausse de 18 % entre 2008 et 2009.

NOMBRE DE RESTITUTIONS D'UN POINT AU TERME D'UN AN SANS COMMISSION D'UNE NOUVELLE INFRACTION



Source : DMAT.

ÉVOLUTION DES INFRACTIONS COMMUNES ET DES POINT RETIRÉS

	Dossiers traités	Infractions traitées	Points retirés	Dossiers de permis de conduire au solde nul	Dossiers de permis de conduire au capital initial de points rétabli
Année 1992 (2e semestre)	7 943	8 112	19 117		
Année 1993	394 971	402 917	1 176 621	603	
Année 1994	782 383	803 712	2 387 492	3 295	
Année 1995	803 857	823 055	2 266 143	5 213	49 408
Année 1996	1 011 674	1 030 879	2 837 280	8 443	471 441
Année 1997	1 046 764	1 067 685	2 876 246	10 387	635 532
Année 1998	1 043 442	1 064 921	2 821 563	11 055	593 129
Année 1999	1 103 179	1 124 419	2 940 562	10 548	789 827
Année 2000	1 204 372	1 226 267	3 175 619	11 758	779 656
Année 2001	1 214 175	1 236 654	3 180 578	13 410	768 398
Année 2002	1 187 101	1 210 169	3 100 966	13 601	847 126
Année 2003	1 660 016	1 685 560	4 458 497	20 967	896 167
Année 2004	2 527 679	2 550 501	6 442 669	39 413	832 298
Année 2005	3 572 806	3 590 254	7 461 475	54 242	815 952
Année 2006	4 477 798	4 493 154	8 000 105	68 866	1 140 305
Année 2007	5 852 653	5 866 802	9 547 017	88 698	1 431 057
Année 2008	5 900 281	5 913 184	9 501 484	98 057	1 782 391
Année 2009	5 916 046	5 927 929	9 273 537	92 123	2 346 212
Année 2010	6 261 102	6 275 387	10 139 522	85 700	2 341 768
Variation 2009/2010	*+ 5,8 %*	*+ 5,9 %*	*+ 9,3 %*	*– 7,0 %*	*– 0,2 %*

Source : ministère de l'Intérieur – DMAT.

LES STAGES ET LES CENTRES AGRÉÉS

Les stages

Trois types de stages sont répertoriés par les préfectures. Ils proposent le même programme de formation. Ils sont organisés dans les mêmes structures, mais les profils des stagiaires sont identifiés de façon distincte :

Les stages en reconstitution du capital de points (stages dits « permis à points ») :

Ces stages regroupent les conducteurs engagés dans une démarche volontaire de récupération de points (stagiaires « volontaires ») ainsi que les conducteurs en période probatoire du permis de conduire soumis à l'obligation de stage, qu'ils soient conducteurs novices ou conducteurs en période probatoire suite à une invalidation ou annulation de leur permis (« stagiaires obligatoires »).

Au total en 2010, 6 562 stages « permis à points » ont été organisés, soit une augmentation de 15,8 % par rapport à 2009.

Les stages en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale :

455 stages ont été répertoriés en 2010 contre 514 en 2007 (baisse de 11,5 % par rapport à 2009).

Les stages « mixtes » (regroupant des stagiaires « permis à points » et des stagiaires dits « justice » : stagiaires en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale ou en peine complémentaire ou en sursis avec mise à l'épreuve) :

8 888 stages mixtes ont été recensés en 2010, soit une diminution de 5 % par rapport à 2009.

Au total, 15 897 stages se sont déroulés durant l'année 2010, (augmentation de 2,3 % par rapport à 2009).

Les stagiaires

Quatre profils de stagiaires sont identifiés dans les statistiques établies par les préfectures :

Les stagiaires « volontaires » :

190 037 stagiaires « volontaires » contre 187 471 en 2009, soit une très légère hausse de + 1,4 %, ont suivi ces stages qui permettent de récupérer jusqu'à quatre points. Après un pic en 2008 avec 201 302 stagiaires volontaires recensés, ce nombre se maintient depuis deux ans sous la barre des 200 000.

Les stagiaires « obligatoires » :

Depuis l'instauration du permis probatoire le 1er mars 2004, en application de la loi nº 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et de son décret d'application nº 2003-842 du 11 juillet 2003, tout nouveau titulaire du permis de conduire voit son capital initial doté de six points. Cette disposition s'applique aux conducteurs novices, mais également aux conducteurs qui ont obtenu un nouveau permis, suite à une invalidation de leur permis par perte totale des points ou une annulation judiciaire de leur permis.

Au cours de cette période probatoire, le conducteur a l'obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière, dans un délai de quatre mois, s'il perd trois points ou plus sans perdre l'intégralité de son capital de points.

35 835 stagiaires « obligatoires » ont suivi ces stages contre 33 325 en 2009, soit une hausse de 7,5 %. Ce nombre reste inférieur au pic enregistré également en 2008 avec 37 329 stagiaires obligatoires. Les données recueillies ne permettent pas de différencier parmi les stagiaires « obligatoires » les conducteurs novices de ceux dont le permis a été annulé par le juge ou invalidé après perte totale de points et qui se trouvent en période probatoire du permis.

Le nombre total de stagiaires de ces deux catégories, dits stagiaires « permis à points », est de 225 872 en 2010, en hausse de 2,3 % par rapport à 2009.

Les stagiaires en alternative aux poursuites judiciaires ou en composition pénale :

Le nombre de ces stagiaires est de 12 544 en 2010, en baisse de 14,8 % par rapport à 2009.

Les stagiaires en peines complémentaires ou dans le cadre du sursis avec mise à l'épreuve :

11 092 stagiaires ont effectué un stage en 2010, soit une augmentation de 5,9 % par rapport à 2009.

Au total, 2 495 508 stagiaires ont bénéficié en 2010 d'une formation spécifique visant à la modification de leur comportement sur la route.

Le tableau ci-dessous récapitule l'ensemble des données depuis 2000.

Les centres agréés

Au 31 décembre 2010, les préfectures ont fait état de 1618 centres agréés contre 1547 au 31 décembre 2009.

Il existe une grande variabilité dans l'activité des centres. En effet, seul un centre sur trois organise régulièrement des stages dans l'année et nombreux sont ceux qui n'en ont réalisé aucun.

Les contrôles des centres agréés :

Conformément aux dispositions de l'article R. 223-9 du Code de la route, les délégués à l'éducation routière et les inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ayant bénéficié d'une formation spécifique contrôlent les obligations réglementaires imposées aux centres agréés par les articles R. 223-5 à R. 223-8.

89 contrôles ont été réalisés en 2010.

Thèmes	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Stages « stagiaires » alternatifs aux poursuites ou exécution d'une composition pénale »	407	257	175	246	336	436	495	514	455
Stages « mixtes » (tous types de stagiaires justice + stagiaires permis à points)	1965	2270	1641	1613	4741	7483	9997	9356	8888
Stages « stagiaires permis à points »	1127	1582	3567	5805	6007	5667	5589	5666	6562
Total stages	3499	4109	5383	7664	11084	13586	16081	15536	15897
Stagiaires « permis à points » « volontaires » « obligatoires »	21054 8236	35028 8325	67449 NC	99795 5689	134115 28989*	169229 31500	201302 37329	187471 33325	190037 35835
Total stagiaires « permis à points »	29290	43353	67449	105484	163104	200729	238631	220796	225872
Stagiaires « alternative ou exécution d'une composition pénale »	21267	20570	12599	12557	12490	13986	13943	14718	12544
Stagiaires « peine complémentaire ou sursis avec mise à l'épreuve »	-	-	302	6811	5517	6545	9102	10475	11092
Total stagiaires « justice »	21267	20570	12901	19368	18007	20531	23045	25193	23636
Total stagiaires « permis à points » + » justice »	50557	63923	80350	124852	181111	221260	261676	245989	249508
Nombre de centres agréés	664	786	977	1204	1422	1316	1468	1547	1618
Contrôles effectués	14	12	27	39	156	105	91	68	89

NC : non communiqué.
Source : DSCR – Bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière.

Les condamnations pour infraction à la sécurité routière en 2009

Les données statistiques et analyses présentées dans ce chapitre ont été établies par la sous-direction de la statistique et des études (SDSE) du ministère de la Justice et des Libertés.

Le champ couvert par les données statistiques du ministère de la Justice et des Libertés est constitué des condamnations prononcées par jugement pour délit et contravention de 5e classe relatives à la sécurité routière et inscrites au casier judiciaire. S'y ajoutent les compositions pénales[1] et les ordonnances pénales[2]. Dans la suite du document, ces différentes procédures seront incluses sous l'appellation générique « condamnation ».

AVERTISSEMENT

L'analyse des sanctions prononcées pour infractions aux règles de la sécurité routière est effectuée à partir d'une exploitation spécifique des condamnations inscrites au 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 2008. Les données 2009 provisoires sont composées des condamnations prononcées en 2009 et inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2010 et d'une estimation de celles à venir dans les douze mois suivants. Cette estimation représente pour la sécurité routière environ 5 % de l'ensemble des condamnations de l'année.

1. Le procureur de la République peut proposer une composition pénale à une personne majeure qui reconnaît avoir commis un ou plusieurs délits. Elle consiste en une ou plusieurs mesures : amende, remise du permis de conduire, travail non rémunéré, stage dans un service sanitaire ou social. Après acceptation par l'auteur des faits, la composition pénale doit être validée par le président de la juridiction (article 41-2 du Code de procédure pénale).
2. La procédure simplifiée de l'ordonnance pénale permet au ministère public de poursuivre des délits routiers en présentant ses réquisitions au président de la juridiction qui statue sans débat. La condamnation est alors limitée à l'amende et aux peines complémentaires encourues qui peuvent être prononcées à titre principal (article 495 CPP).

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 leur rattachant 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 est rapprochée de l'infraction principale, les autres peines sont considérées comme des peines « associées ».

43 % DES CONDAMNATIONS PRONONCÉES EN 2009 POUR DÉLITS ET CONTRAVENTIONS DE 5E CLASSE SANCTIONNENT DES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2009, 300 362 condamnations ont sanctionné 375 035 infractions à la sécurité routière, ce qui représente 43 % de l'ensemble des condamnations et 37 % de l'ensemble des délits et contraventions de 5e classe sanctionnés par une condamnation[3]. Par rapport à l'année 2006, le nombre de condamnations a augmenté de 4,4 % et le nombre d'infractions sanctionnées de 4 %.

Mis à part quelques infractions sporadiques, les infractions routières sanctionnées par la justice peuvent être regroupées en quatre grandes catégories *(tableau 1) :*

Toutes les infractions liées au non-respect des règles de conduite constituent le premier groupe avec 58 % des condamnations prononcées et 50 % des infractions sanctionnées. Y ont été rassemblés la conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiants mais également le grand excès de vitesse.

3. Une condamnation pouvant sanctionner plusieurs infractions le nombre d'infractions sanctionnées est supérieur au nombre de condamnations prononcées.

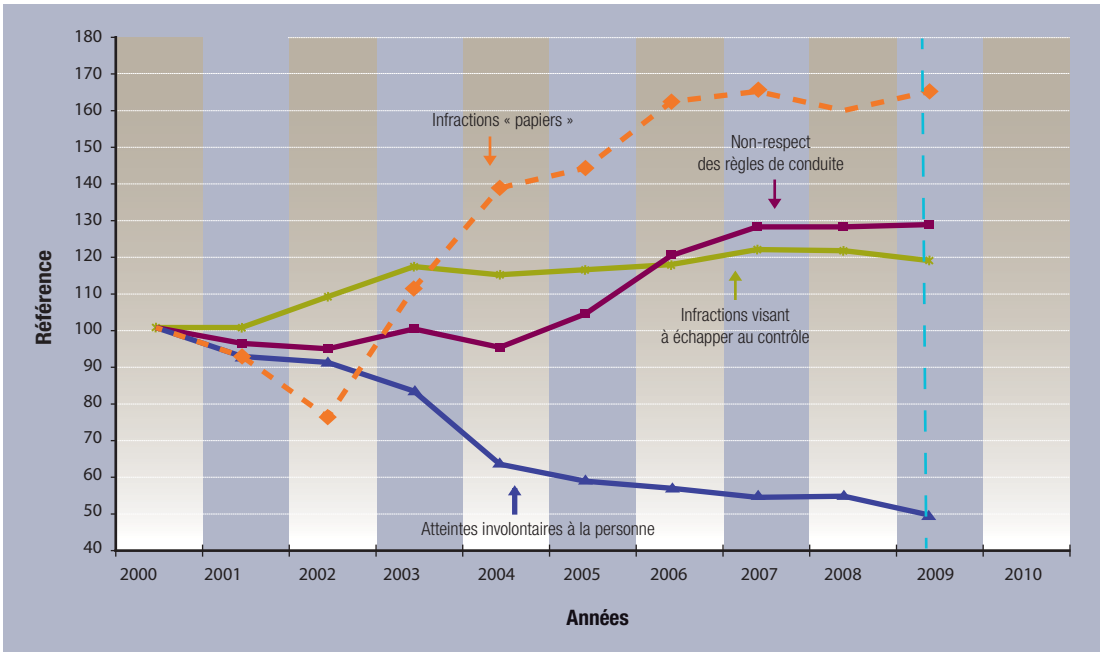
Le second groupe par ordre d'importance vise les infractions dites « papiers » qui représentent 33 % des condamnations et 39 % des infractions sanctionnées. Il s'agit de tous les manquements ou irrégularités en matière de permis de conduire ou d'assurance.

Les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le troisième groupe avec 5 % des condamnations et 8 % des infractions (délits de fuite, refus d'obtempérer ou de se soumettre aux vérifications).

Enfin, les atteintes corporelles involontaires par conducteur avec ou sans état alcoolique constituent le quatrième groupe le moins important en nombre pour la cinquième année consécutive avec 4 % des condamnations prononcées et 3 % des infractions sanctionnées.

Par rapport à 2008, la part des infractions « visant à échapper au contrôle » et de celles « liées au non-respect des règles de conduite » est demeurée assez stable *(courbe 1)*.

ÉVOLUTION DES INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (INDICE 100 EN 2000)



Source : exploitation statistique du casier judiciaire, SDSE, ministère de la Justice et des Libertés.

TABLEAU 1
VUE D'ENSEMBLE DU CONTENTIEUX DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Nombre de condamnations				Nombre d'infractions sanctionnées			
	2009p*	2008	2007	2006	2009p	2008	2007	2006
Non-respect des règles de conduite								
Conduite en état alcoolique	151 883	154 041	156 090	150 113	160 813	162 121	163 838	157 086
dont récidive de conduite en état alcoolique	*23 550*	*23 109*	*21 381*	*19 326*	*25 707*	*24 970*	*23 083*	*20 775*
Conduite en ayant fait usage de stupéfiants	10 627	6 980	5 185	3 988	12 788	8 600	6 354	5 002
Grand excès de vitesse	11 164	12 844	13 855	10 787	11 752	13 420	14 417	11 259
Sous-total	**173 674**	**173 865**	**175 130**	**164 888**	**185 353**	**184 141**	**184 609**	**173 347**
Atteintes involontaires à la personne								
Blessures involontaires avec ITT <= 3 mois en état alcoolique	2 052	2 130	2 226	2 332	2 148	2 373	2 357	2 478
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois en état alcoolique	225	229	286	282	2 38	280	309	305
Homicides involontaires en état alcoolique	191	253	242	280	191	263	244	284
Blessures involontaires	7 425	8 159	8 071	8 237	8 343	9 174	9 120	9 423
Homicides involontaires	805	872	853	981	853	906	878	1 015
Sous-total	**10 698**	**11 643**	**11 678**	**12 112**	**11 773**	**12 996**	**12 908**	**13 505**
Infractions « papiers »								
Conduite d'un véhicule sans permis	38 959	36 876	37 680	36 687	55 321	53 762	54 690	53 806
Conduite malgré suspension du permis	22 095	18 649	16 692	13 731	30 625	27 124	24 880	21 089
Défaut d'assurance	36 196	35 853	39 990	41 992	57 534	57 554	63 280	65 579
Défaut de plaques ou fausses plaques	724	755	873	838	1 895	1 983	2 032	2 073
Sous-total	**97 974**	**92 133**	**95 235**	**93 248**	**145 375**	**140 423**	**144 882**	**142 547**
Infractions visant à échapper au contrôle								
Délit de fuite	4 914	5 301	5 820	5 896	7 651	8 276	8 839	8 927
Refus d'obtempérer	10 025	9 943	9 695	9 107	17 313	17 340	16 923	16 045
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 661	1 612	1 648	1 686	5 123	5 078	5 069	4 891
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	239	347	268	183	262	372	297	205
Sous-total	**16 839**	**17 203**	**17 431**	**16 872**	**30 349**	**31 066**	**31 128**	**30 068**
Autres								
Autres infractions de circulation routière	1 177	1 206	864	686	2 185	2 148	1 578	1 145
Total infractions routières	**300 362**	**296 050**	**300 338**	**287 806**	**375 035**	**370 774**	**375 105**	**360 612**
Tous types d'infractions (contraventions + délits)	699 343	700 772	698 073	676 107	1 025 854	1 034 947	1 024 190	1 000 641

* : Provisoire.
Source : exploitation statistique du casier judiciaire – SDSE – Ministère de la Justice et des Libertés.

Sommaire

Plusieurs procédures permettent aujourd'hui de sanctionner les manquements aux règles de la sécurité routière. Sur les 300 000 procédures, 150 000 sont des jugements du tribunal, 110 000 des ordonnances pénales et 40 000 des compositions pénales.

Les compositions pénales inscrites au casier judiciaire sanctionnent pour 72 % des conduites en état alcoolique et pour 16 % des délits « papiers ».

Les ordonnances pénales se partagent pour une large part entre les infractions relatives à la conduite en état alcoolique (51 %) et les délits « papiers » (43 %). Enfin, les jugements du tribunal sont pour près de la moitié des condamnations pour conduite en état alcoolique (46 %), pour plus d'un quart des condamnations pour infractions « papiers » (29 %), le reste se partageant entre les accidents corporels et les infractions visant à échapper au contrôle.

Pour une nature donnée d'infractions comme la conduite en état alcoolique, les différentes procédures se déclinent de la façon suivante : 46 % sont des jugements, 37 % des ordonnances pénales et 17 % des compositions pénales.

Les délits « papiers » sont traités pour 50 % par ordonnance pénale, pour 44 % par jugement et pour 6 % par composition pénale. Les atteintes corporelles et les infractions pour faire obstacle au contrôle sont essentiellement sanctionnées par voie de jugement.

UN QUART DES CONDAMNATIONS PRONONCÉES POUR DÉLITS PAR LES TRIBUNAUX SANCTIONNENT UN MANQUEMENT AUX RÈGLES DE CONDUITE

La conduite en état alcoolique domine largement le premier groupe de condamnations avec plus de 150 000 condamnations, soit 1,4 % de moins qu'en 2008 et 37 % de plus qu'en 2000 *(voir tableau 1)*.

Si depuis 1992, le nombre moyen de condamnations pour conduite en état alcoolique 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 (+ 10 %). L'année 2004 est restée stable suivie par la forte progression de 2005 qui se poursuit en 2006 et en 2007 pour atteindre le niveau le plus élevé de ces vingt dernières années.

La part de la conduite en état alcoolique dans l'ensemble des condamnations prononcées pour délit s'établit à 22 % en 2009. Ce contentieux dépasse désormais l'ensemble des vols et recels (16 %) et des atteintes volontaires à la personne (16 %) et les autres grands domaines d'infractions qui dépassent chacun rarement 5 % de l'ensemble des condamnations pour délits. L'importance de ce contentieux dans les condamnations reflète la réponse donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage réalisée par la police et la gendarmerie.

Par ailleurs, la conduite sous l'emprise de stupéfiants continue de progresser et a donné lieu à 10 627 condamnations en 2009 (+ 52 % par rapport à 2008). Le délit de grand excès de vitesse

continue de diminuer et atteint 11 164 condamnations en 2009, soit 13 % de moins qu'en 2008. Il reste inférieur au niveau de 2004 où plus de 20 000 condamnations avaient été prononcées.

Sur les 151 883 condamnations pour conduite en état alcoolique, 131 757, soit 87 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 20 126 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps (27 306 infractions) dont près des 4/5 relèvent de la sécurité routière : 70 % sont des infractions « papiers ».

Des peines d'amende plus fréquentes

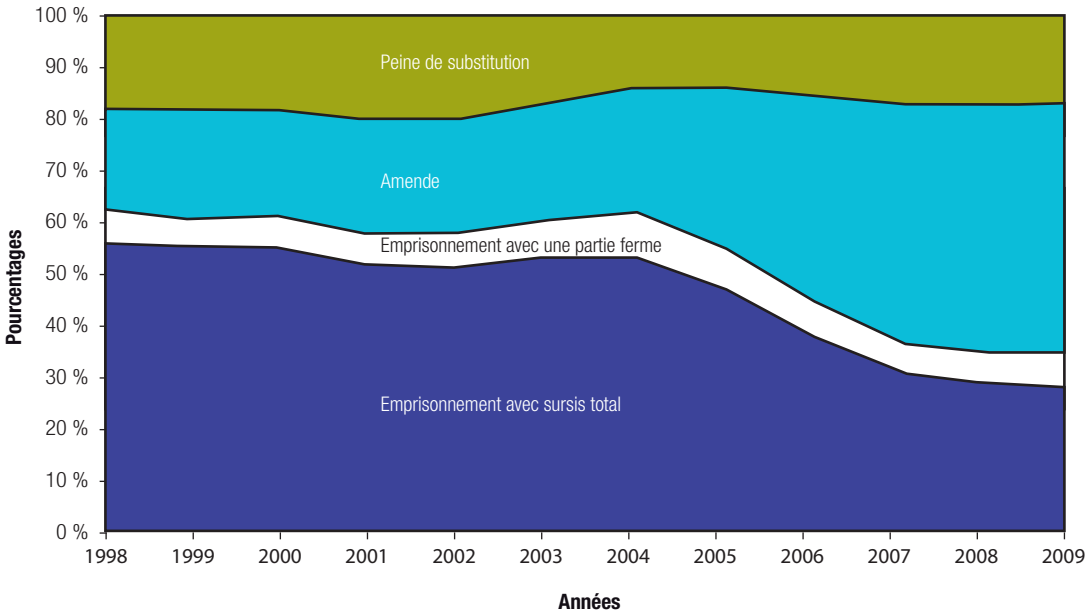
La nature des peines prononcées en 2009 prolonge la tendance observée les années précédentes. La part des amendes continue d'augmenter, passant de 47 % en 2007 à 49 % en 2008 et 50 % en 2009 (24 % en 2003), au détriment des emprisonnements avec sursis total qui subissent un mouvement inverse faisant passer la part des peines d'emprisonnement de 30 % en 2006 à 25,5 % en 2009 (27 % en 2008) *(courbe 2)*.

Cette évolution peut s'expliquer par l'utilisation des procédures de composition pénale et surtout d'ordonnance pénale délictuelle qui ne permettent pas de prononcer une peine d'emprisonnement. L'emprisonnement en tout ou partie ferme est stable depuis 2006 avec environ 6 % des sanctions prononcées et une durée moyenne d'emprisonnement ferme stable autour de 3,5 mois.

Le montant moyen des amendes est stable à 308 euros. Les autres peines sont les mesures de substitution dont la part augmente légèrement (18 % en 2009, contre 17 % en 2008). Il s'agit essentiellement de mesures restrictives du permis de conduire et de jours-amende.

Le grand excès de vitesse étant une contravention de 5e classe, il est traité par les tribunaux de police en 8 mois en moyenne et la peine prononcée est pour l'essentiel une amende d'un montant moyen de 385 euros.

COURBE 2. – NATURE DES PEINES PRONONCÉES POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE



Source : exploitation statistique du casier judiciaire, SDSE, ministère de la Justice et des Libertés.

Sommaire

Deux facteurs aggravent la sanction pour la conduite en état alcoolique : la multiplicité d'infractions et la récidive

Deux facteurs viennent aggraver les peines prononcées en matière de conduite en état alcoolique, la pluralité d'infractions et la récidive *(voir tableau 2)*.

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (13 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 72 % des condamnations pour infractions multiples (et seulement 26 % des cas d'infraction unique).

En particulier, l'emprisonnement en tout ou partie ferme se rencontre dans 25 % des condamnations pour infractions multiples (3 % en cas d'infraction unique) avec un quantum moyen d'emprisonnement ferme de 4 mois au lieu de 2,8 mois en cas d'infraction unique.

Les emprisonnements avec sursis total assortis d'une mise à l'épreuve ou d'un TIG représentent 21 % des peines prononcées contre environ 9 % si l'infraction est unique *(voir tableau 2)*. Cette augmentation des peines d'emprisonnement se fait au détriment des amendes dont la part s'établit à 18 % au lieu de 55 % en cas d'infraction unique. Les mesures de substitution ne semblent plus très adaptées car la plus grande partie des infractions associées dans ces condamnations multiples sont des délits « papiers ».

La récidive aggrave les peines dans une proportion similaire, la part des peines d'emprisonnement passe à 78 % ; celle des emprisonnements en tout ou partie ferme à 25 % ; en revanche avec 35 % des peines, les emprisonnements assortis d'un sursis total avec mise à l'épreuve ou TIG représentent une part beaucoup plus forte qu'en cas d'infractions multiples.

Les peines principales donnent une mesure incomplète des sanctions prononcées pour réprimer ce type d'infractions. En effet, d'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction principale, qu'elle réprime une ou plusieurs infractions. Ainsi, une mesure restrictive du permis de conduire accompagne quasi systématiquement une peine principale (d'emprisonnement ou d'amende) (88 %) et une amende s'ajoute à un tiers des peines d'emprisonnement avec sursis total simple.

Les auteurs de conduite en état alcoolique ont été jugés dans un délai moyen de 5,1 mois (à comparer à 10,6 mois pour l'ensemble des délits). Le contentieux de la conduite en état alcoolique est 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 conduite en état alcoolique en organisant des audiences consacrées exclusivement à ce contentieux.

En 2009, la moitié des condamnations ont été prononcées un peu plus de trois mois après l'infraction, et 90 % en environ onze mois.

TABLEAU 2
NATURE DES PEINES PRINCIPALES POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE EN 2009

	Condamnation pour conduite en état alcoolique							
	Toutes condamnations		Condamnations pour infractions uniques		Condamnations pour infractions multiples		dont condamnations pour récidive	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Emprisonnement	**48 059**	***31,6***	**33 533**	***25,5***	**14 526**	***72,2***	**18 471**	***78,4***
Ferme	7 043	*4,6*	3 372	*2,6*	3 671	*18,2*	4 090	*17,4*
Sursis partiel	2 373	*1,6*	989	*0,8*	1 384	*6,9*	1 745	*7,4*
simple	*42*	*0,0*	*12*	*0,0*	*30*	*0,1*	*12*	*0,1*
probatoire	*2 331*	*1,5*	*977*	*0,7*	*1 354*	*6,7*	*1 733*	*7,4*
Sursis total	38 643	*25,4*	29 172	*22,1*	9 471	*47,1*	12 636	*53,7*
simple	*22 798*	*15,0*	*17 546*	*13,3*	*5 252*	*26,1*	*4 389*	*18,6*
probatoire	*14 859*	*9,8*	*11 017*	*8,4*	*3 842*	*19,1*	*7 836*	*33,3*
TIG	*986*	*0,6*	*609*	*0,5*	*377*	*1,9*	*411*	*1,7*
Amende	**76 062**	***50,1***	**72 520**	***55,0***	**3 542**	***17,6***	**1 968**	***8,4***
Peines de substitution	**27 552**	***18,1***	***25 554***	***19,4***	**1 998**	***9,9***	**3 096**	***13,1***
dont : Suspension de permis de conduire	8 299	*5,5*	8 015	*6,1*	284	*1,4*	14	*0,1*
TIG	1 157	*0,8*	786	*0,6*	371	*1,8*	337	*1,4*
Jours-amende	4 371	*2,9*	3 384	*2,6*	987	*4,9*	1 910	*8,1*
Interdiction permis de conduire	1 335	*0,9*	1 222	*0,9*	113	*0,6*	708	*3,0*
Autres	12 390	*8,2*	12 147	*9,2*	243	*1,2*	127	*3,0*
Mesure éducative	**138**	***0,1***	**91**	***0,1***	**47**	***0,2***	**0**	***0,0***
Sanction éducative	**3**	***0,0***	**1**	***0,0***	**2**	***0,0***	**0**	***0,0***
Dispense de peine	**69**	***0,0***	**58**	***0,0***	**11**	***0,1***	**15**	***0,1***
Toutes condamnations	**151 883**	***100,0***	**131 757**	***100,0***	**20 126**	***100,0***	**23 550**	***100,0***

Source : Exploitation statistique du Casier Judiciaire – SDSE – Ministère de la Justice et des Libertés.

L'ABSENCE DE PAPIERS EN RÈGLE EST SANCTIONNÉE DANS LA MOITIÉ DES CONDAMNATIONS

Près de la moitié des condamnés pour infraction à la sécurité routière n'ont pas le permis de conduire ou celui-ci a été suspendu ou annulé ou encore n'ont pas souscrit d'assurance. Dans 97 000 condamnations, ce type d'infractions est sanctionné directement, dans 46 000 condamnations, il s'ajoute à d'autres catégories d'infractions comme la conduite en état alcoolique ou les blessures involontaires. Depuis 2006, le nombre de condamnations sanctionnant au moins une infraction « papiers » a augmenté de 5 %, l'année 2008 étant orientée à la baisse *(voir tableau 1)*.

Les infractions « papiers » regroupent à la fois la conduite sans permis, le défaut d'assurance, la conduite malgré suspension du permis et le défaut de plaques. Les infractions relatives à l'absence de permis de conduire et au défaut d'assurance sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation. La plus grande partie de ces infractions ont été correctionnalisées à compter de 2004.

Les peines prononcées en 2009 dans les 97 974 condamnations ne sanctionnant que des infractions « papiers » sont pour 23 % des emprisonnements dont près de la moitié le sont en tout ou partie fermes *(voir tableau 3)*.

Le quantum moyen de l'emprisonnement ferme est alors de 3 mois. Les amendes sont nombreuses et constituent 65 % des peines. Leur montant va de 307 euros en moyenne pour le défaut d'assurance à 462 euros pour une conduite malgré suspension du permis. Les peines de substitution sont peu nombreuses (11 %) du fait même de la nature des infractions ; elles consistent surtout en jours-amendes et suspension de permis.

La durée moyenne des procédures tourne autour de 8 mois devant le tribunal correctionnel.

TABLEAU 3
NATURE DES PEINES POUR INFRACTIONS « PAPIERS » ET POUR INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE EN 2009

	Condamnations pour infraction « papier »		Condamnations pour obstacle au contrôle	
	nombre	%	nombre	%
Emprisonnement	**22 350**	***22,8***	**7 818**	***46,4***
Ferme	9 846	10,0	2 515	14,9
Sursis partiel	768	0,8	458	2,7
simple	59	0,1	48	0,3
probatoire	709	0,7	410	2,4
Sursis total	11 736	12,0	4 845	28,8
simple	8 373	8,5	3 487	20,7
probatoire	2 282	2,3	1 037	6,2
TIG	1 081	1,1	321	1,9
Amende	**63 297**	***64,6***	**5 752**	***34,2***
Peines de substitution	**11 026**	***11,3***	**2 767**	***16,4***
dont : Suspension de permis de conduire	1 853	1,9	809	4,8
Interdiction permis de conduire	218	0,2	90	0,5
Jours-amendes	5 241	5,3	935	5,6
TIG	1 863	1,9	528	3,1
Autres	1 851	1,9	405	2,4
Mesures éducatives	**809**	***0,8***	**390**	***2,3***
Sanctions éducatives	**28**	***0,0***	**25**	***0,1***
Dispense de peine	**464**	***0,5***	**87**	***0,5***
Toutes condamnations	**97 974**	***100,0***	**16 839**	***100,0***

Source : Exploitation statistique du Casier Judiciaire – SDSE – Ministère de la Justice et des Libertés.

DES SANCTIONS SÉVÈRES POUR LES INFRACTIONS DESTINÉES À FAIRE OBSTACLE AU CONTRÔLE

Les infractions destinées à faire obstacle à un contrôle sont le délit de fuite, le refus d'obtempérer, le refus de vérification de l'état alcoolique ainsi que l'utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police. Au total 16 839 condamnations visent ce type d'infractions, soit un chiffre en très léger recul par rapport à 2008.

Comme pour les infractions « papiers » ces infractions sont souvent associées à d'autres délits routiers (dans 13 510 condamnations). En revanche dans 16 839 condamnations elles apparaissent comme l'infraction principale même si parfois le refus du contrôle cache une absence de papiers. Les peines prononcées dans ces 13 510 condamnations se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions.

Des emprisonnements sont prononcés dans 46 % des cas et des emprisonnements en tout ou partie fermes dans 18 % des condamnations comme en 2008. Le quantum moyen d'emprisonnement ferme s'établit à plus de 4 mois. Des amendes sont prononcées dans 34 % des condamnations et les peines de substitution dans 16 %.

Le montant moyen des amendes s'établit aux alentours de 339 euros et elles peuvent atteindre près de 4 500 euros *(voir tableau 3)*.

DES ATTEINTES CORPORELLES INVOLONTAIRES : EN BAISSE CONTINUE DE 12 % DEPUIS 2006

Le quatrième groupe d'infractions est sans doute le plus faible en nombre (10 698), mais il regroupe les infractions routières les plus graves puisqu'il s'agit de celles qui sont liées aux accidents corporels *(voir tableau 1)*.

Les condamnations pour blessures involontaires sont au nombre de 9 702 dont 2 277 par conducteur en état alcoolique (23 %), les condamnations pour homicide involontaire sont au nombre de 996 dont 191 par conducteur en état alcoolique (19 %).

DES SANCTIONS QUI S'ALOURDISSENT AVEC LA GRAVITÉ DE L'ATTEINTE

Les sanctions prononcées pour blessures involontaires par conducteur varient beaucoup selon que l'auteur était ou non sous l'emprise d'un état alcoolique. Ainsi les 7 425 condamnés pour blessures involontaires ne présentant pas d'état alcoolique sont condamnés pour 38 % d'entre eux à un emprisonnement dont la plus grande partie s'accompagne d'un sursis total simple *(tableau 4)*.

TABLEAU 4
NATURE DES PEINES PRINCIPALES PRONONCÉES EN 2009 POUR HOMICIDES ET BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR AVEC OU SANS L'ÉTAT ALCOOLIQUE

	Blessures involontaires				Homicides involontaires			
	par conducteur en état alcoolique		par conducteur		par conducteur en état alcoolique		par conducteur	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Emprisonnement	**1 913**	***84,0***	**2 846**	***38,3***	**190**	***99,5***	**736**	***91,4***
Ferme	132	5,8	334	4,5	15	7,9	37	4,6
Sursis partiel	121	5,3	182	2,5	89	46,6	126	15,7
simple	22	1,0	42	0,6	46	24,1	63	7,8
probatoire	99	4,3	140	1,9	43	22,5	63	7,8
Sursis total	1 660	72,9	2 330	31,4	86	45,0	573	71,2
simple	1 266	55,6	2 002	27,0	68	35,6	553	68,7
probatoire	380	16,7	289	3,9	18	9,4	19	2,4
TIG	14	0,6	39	0,5	0	0,0	1	0,1
Amende	**207**	**9,1**	**2 979**	**40,1**	**0**	**0,0**	**22**	**2,7**
Peines de substitution	**151**	**6,6**	**1 445**	**19,5**	**1**	**0,5**	**37**	**4,6**
Dont : Suspension de permis de conduire	56	2,5	947	12,8	1	0,5	22	2,7
TIG	25	1,1	59	0,8	0	0,0	0	0,0
Jours-amende	35	1,5	138	1,9	0	0,0	2	0,2
Interdiction permis de conduire	17	0,7	60	0,8	0	0,0	12	1,5
Autres	18	0,8	241	3,2	0	0,0	1	0,0
Mesure éducative	**4**	***0,2***	**57**	***0,8***	**0**	***0,0***	**0**	***0,0***
Sanction éducative	**1**	***0,0***	**8**	***0,1***	**0**	***0,0***	**0**	***0,0***
Dispense de peine	**1**	***0,0***	**90**	***1,2***	**0**	***0,0***	**10**	***1,2***
Toutes condamnations	**2 277**	***100,0***	**7 425**	***100,0***	**191**	***100,0***	**805**	***100,0***

Source : Exploitation statistique du Casier Judiciaire – SDSE – Ministère de la Justice et des Libertés.

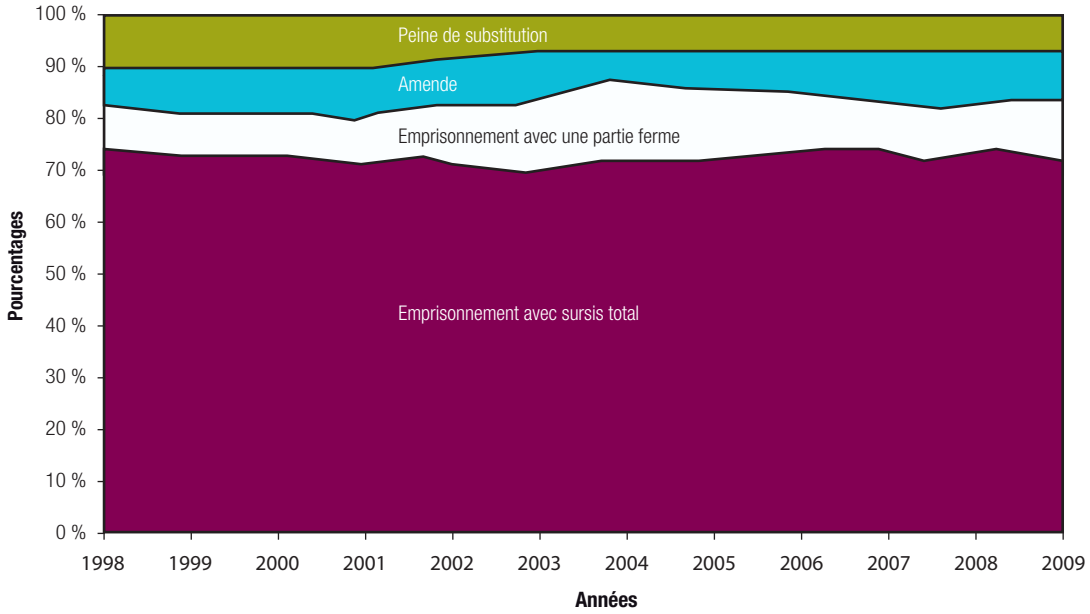
Si le conducteur était en état alcoolique au moment de l'accident (2 277 condamnations) l'emprisonnement est prononcé dans 84 % des peines, dont 11 % en tout ou partie ferme, soit 1,6 fois plus souvent que dans la situation précédente. La durée moyenne de l'emprisonnement ferme s'étend alors de 4 mois à 6 mois selon la gravité de l'atteinte. Les amendes et les peines de subs-

titution – essentiellement des suspensions de permis de conduire – sont fréquentes quand l'auteur de l'accident ne présentait pas d'alcoolémie. Elles représentent respectivement 40 % et 20 % des peines. Si l'état alcoolique est avéré, l'amende et la peine de substitution ne représentent plus chacune que 9 % et 7 % des peines.

Après une période de relative stabilité de la part des emprisonnements en tout ou partie ferme de 1997 à 2000, les juges alourdissent les peines prononcées de 2001 à 2003 où l'on atteint la part record de 16 %. De 2004 à 2007 le taux d'emprisonnement ferme diminue régulièrement au profit du sursis total et des amendes. Depuis 2008, il ré-augmente légèrement *(voir courbe 3)*.

D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, la quasi-totalité des peines sont accompagnées d'une mesure restrictive du permis de conduire : suspension ou annulation du permis selon la gravité des blessures.

COURBE 3. – NATURE DES PEINES PRONONCÉES POUR BLESSURES INVOLONTAIRES PAR CONDUCTEUR EN ÉTAT ALCOOLIQUE



Source : exploitation statistique du casier judiciaire, SDSE, ministère de la Justice et des Libertés.

Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (1000 condamnations), l'emprisonnement est la règle puisqu'il est prononcé en moyenne dans 93 % des sanctions (88 % en 2000). La part des emprisonnements fermes et mixtes est plus de 2,5 fois plus importante si l'auteur a provoqué l'accident sous l'emprise de l'alcool (55 %) que dans le cas contraire (20 %) *(tableau 4)*.

Par ailleurs quand une partie de la peine est prononcée avec sursis, ce dernier est plus souvent accompagné d'une mise à l'épreuve quand l'alcoolémie est avérée. Le quantum moyen de l'emprisonnement ferme est environ trois fois plus élevé qu'en cas de blessures : de 12 à 17 mois selon les circonstances de l'accident (9 mois en 2000).

Les amendes et les peines de substitution prononcées à titre principal sont rares, en revanche une mesure de suspension ou d'annulation du permis de conduire s'ajoute presque systématiquement aux peines principales prononcées.

Les atteintes aux personnes par conducteur sont traitées par les tribunaux correctionnels en 14 mois environ.

DES CONDAMNÉS PLUS ÂGÉS SAUF POUR LES CONDUITES SANS PERMIS ET DES FEMMES MOINS NOMBREUSES QUE DANS LES AUTRES CONTENTIEUX

Si l'on exclut les mineurs, les condamnés pour infractions à la sécurité routière sont plus âgés que l'ensemble des condamnés : les 18-20 ans sont environ deux fois moins nombreux, mais un condamné sur trois a au moins 40 ans contre plus d'un sur quatre (27,4 %) pour l'ensemble des condamnés majeurs.

Cette répartition par âge diffère toutefois selon la nature d'infraction sanctionnée. Ainsi les auteurs de conduite sans permis sont très jeunes, 3,6 % sont mineurs et 39 % ont entre 18 et 24 ans. Cette caractéristique est moins marquée pour les autres infractions « papiers » : les moins de 25 ans représentent 22 % des condamnés pour conduite malgré suspension de permis et 33 % des condamnés pour défaut d'assurance *(tableau 5)*.

TABLEAU 5
CARACTÉRISTIQUES DES CONDAMNÉS POUR INFRACTIONS « PAPIERS » EN 2009

	Conduite sans permis		Conduite malgré suspension de permis		Défaut d'assurance	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Hommes	36 057	92,6	21 096	95,5	32 446	89,6
Femmes	2 902	7,4	999	4,5	3 750	10,4
Mineurs	1 388	3,6	0	0,0	278	0,8
18-19 ans	5 153	13,2	199	0,9	2 975	8,2
20-24 ans	10 193	26,2	4 574	20,7	8 931	24,7
25-29 ans	7 169	18,4	4 768	21,6	7 084	19,6
30-39 ans	8 256	21,2	5 936	26,9	8 617	23,8
40-59 ans	6 243	16,0	5 983	27,1	7 619	21,0
60 ans et plus	557	1,4	635	2,9	692	1,9
Âge moyen	29,3 ans		34,4 ans		31,5 ans	
Tous condamnés	**38 959**	**100,00**	**22 095**	**100,00**	**36 196**	**100,00**

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, SDSE, ministère de la Justice et des Libertés.

À l'inverse, les condamnés pour conduite en état alcoolique sont nettement plus âgés, les moins de 25 ans ne sont que 17 % alors que les personnes âgées de 40 ans et plus représentent 44 % des condamnés. En revanche, les conducteurs sanctionnés pour conduite sous l'emprise de stupéfiants sont très jeunes, 54 % ont moins de 25 ans.

TABLEAU 6
CARACTÉRISTIQUES DES CONDAMNÉS POUR INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2009

			Condamnés pour blessures involontaires				Condamnés pour homicides involontaires			
	Tous condamnés pour conduite en état alcoolique		Par conducteur en état alcoolique		Par conducteur non alcoolisé		Par conducteur en état alcoolique		Par conducteur non alcoolisé	
	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%	ensemble	%
Hommes	138 819	91,4	2 013	88,4	5 693	76,7	171	89,5	655	81,4
Femmes	13 064	8,6	264	11,6	1 732	23,3	20	10,5	150	18,6
Mineurs	251	0,2	12	0,5	111	1,5	2	1,0	20	2,5
18-19 ans	3 882	2,6	114	5,0	563	7,6	11	5,8	68	8,4
20-24 ans	21 536	14,2	423	18,6	1 452	19,6	55	28,8	166	20,6
25-29 ans	22 401	14,7	346	15,2	948	12,8	33	17,3	76	9,4
30-39 ans	37 814	24,9	537	23,6	1 439	19,4	51	26,7	170	21,1
40-59 ans	58 322	38,4	711	31,2	1 911	25,7	36	18,8	215	26,7
60 ans et plus	7 677	5,1	134	5,9	1 001	13,5	3	1,6	90	11,2
Âge moyen	37,9		36,0		37,3		31,1		38,0	
Tous condamnés	**151 883**	***100,0***	**2 277**	***100,0***	**7 425**	***100,0***	**191**	***100,0***	**805**	***100,0***

Source : exploitation statistique du casier judiciaire, SDSE, ministère de la Justice et des Libertés.

Chez les condamnés pour atteintes involontaires aux personnes, deux populations se distinguent nettement :

– d'une part, les conducteurs en état alcoolique responsables d'homicide involontaire qui sont jeunes : 36 % ont moins de 25 ans (contre 32 % sans alcoolémie) ;

– d'autre part, les conducteurs ayant provoqué un accident corporel sans présenter une alcoolémie qui sont beaucoup plus âgés : 39 % des condamnés ont 40 ans et plus et près de 14 % ont au moins 60 ans *(tableau 6)*.

Le contentieux routier se distingue aussi par son faible taux de féminité. Si globalement les femmes sont moins représentées (un peu plus de 8 %) que sur l'ensemble des délits (près de 10 %), le taux de féminité varie d'une nature d'infraction à l'autre. Cette faiblesse du taux de féminité s'accuse nettement quand on considère la conduite en état alcoolique (près de 9 % des condamnés sont des femmes), la conduite sans permis (7 %) ou malgré suspension (près de 5 %) ou encore la conduite sous l'emprise de stupéfiants (4 %).

La part des femmes est en revanche nettement plus élevée dans les atteintes corporelles involontaires non aggravées par l'alcool (23 % en cas de blessures, 19 % en cas d'homicide). Il est toutefois à noter que le taux de féminité s'est accru ces dernières années en matière de conduite en état alcoolique puisqu'il est passé de 6 % en 2000 à 9 % en 2009.

Sommaire

Annexes

Sommaire

Sommaire

Études et recherches

Sont inventoriés ci-dessous les travaux d'études et de recherche réalisés en 2010 dans le domaine de la sécurité routière et financés par la Délégation à la sécurité et à la circulation routières, dont une partie dans le cadre du Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT). Ces travaux ont été menés par les organismes publics d'études et de recherche suivants : le Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA), le Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR) ainsi que l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR). La Fondation sécurité routière (FSR), cofinancée à 49-51 % par l'État avec différents organismes privés, a également été prise en compte. D'autres laboratoires ou bureaux d'études (notamment privés) participent à l'effort de recherche en accidentologie – ou plus globalement dans le champ de la sécurité routière – sans que leurs travaux soient inventoriés ici.

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

Présentation du PRÉDIT (www.predit.prd.fr)

Le PREDIT est un programme national de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres, initié et conduit par les ministères de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL), de l'Industrie (MinEIE) et de la Recherche (MESR) ainsi que par l'Agence nationale de la Recherche (ANR), l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) et l'Agence de l'Innovation (OSEO).

Le PREDIT 4 (2008 – 2012) a fait l'objet d'un protocole d'accord signé en août 2008 par les ministres et présidents d'agences. Ce programme est structuré en six groupes thématiques, dont le deuxième « qualité et sécurité des systèmes de transport » donne une place privilégiée à la sécurité routière.

Activités du PREDIT en matière de sécurité routière en 2010

En 2010, le groupe opérationnel 2 (GO2) « Qualité et sécurité des systèmes de transport » du PREDIT 4 a lancé deux appels à propositions « Gestion des trafics et des mobilités » et « Vieillissement de la population et qualité des systèmes de transport ».

Le document de référence « le Livre Blanc du GO2 » réactualisé a structuré les travaux du groupe dans le domaine de la sécurité routière autour de quatre axes : connaissance de l'accidentologie et de l'expo-

sition au risque ; dispositifs de prévention et de fiabilité des interactions dans le système de sécurité routière ; cohésion sociale et développement durable ; outils d'observation et d'évaluation.

Six séminaires de suivi et de valorisation des projets ont été organisés en 2010 :

Sécurité des usagers vulnérables, sécurité des véhicules et aides à la conduite, sécurité routière et santé, gouvernance de la sécurité routière et de la sûreté, gestion du trafic et des mobilités, accessibilité.

La Conférence scientifique PRAC – Prévention des Risques et Aides à la Conduite organisée par l'INRETS et le LCPC à Paris les 4 et 5 mai 2010 a précédé le colloque final de l'action concertée SARI – Surveillance Automatisée des Routes pour l'Information des Conducteurs et des Gestionnaires du 6 mai 2010.

Une journée technique « Aménager l'espace urbain est-il sans risque ? » a été organisée par le CERTU et l'INRETS à l'Arche de la Défense le 6 octobre 2010.

Enfin, le groupe a poursuivi ses actions en relation avec l'international.

Publications et ouvrages 2010

- **Vieillissement de la population**

MAPISE : La marche à pied pour les seniors : un mode de déplacement « durable » ? *Huguenin-Richard, F., Laboratoire ENEC CNRS UMR 8189. 2010 (Financement : DRI).*

ASPAM : Vieillissement et mémoire spatiale : évaluation et compensation des déficits en conduite automobile. *Dufour, A., Université de Strasbourg. 2010 (Financement : DRI).*

Le renoncement aux différents modes de transport collectif : étude des facteurs de renoncement aux TC et propositions de solutions pour les Parisiens âgés. *Espinasse, C., Psychologue indépendante. 2010 (Financement / DRI).*

- **Gestion du trafic et des mobilités**

CAPLOC : Combinaison de l'analyse d'images et la connaissance de la propagation des signaux pour la localisation. *Marais, J., IFSTTAR. 2010 (Financement : DRI).*

- **Usagers vulnérables**

METRAMOTO : Mesure du trafic des deux-roues motorisés pour la sécurité routière et l'évaluation des risques. *Violette, E., CETE Normandie-Centre. 2010 (Financement : ANR).*

SIM2CO+ : Conception de modules de formation aux habiletés cognitives de conduite moto sur simulateur. *Espié, S., IFSTTAR. 2010 (Financement : ANR).*

- **Continuum éducatif en sécurité routière**

Analyse des pratiques pédagogiques des enseignants de la conduite : recherche collaborative « avec et pour les enseignants » dans la perspective d'une formation pour l'évolution des comportements des conducteurs novices. *Hernja, G., Université de Nancy 2. 2007-2010 (Financement : DSCR).*

- **Sécurité routière et design**

Design, Transport et Mobilité. *Boutin, A-M., APCI. 2010 (Financement : DRI).*

- **Technologies pour la sécurité routière**

ActiSurTT : Dispositifs actifs pour la sécurité des véhicules en environnement tout terrain. *Berducat, M. 2010 (Financement : ANR).*

ROADSENSE : Prévention des sorties involontaires de voie de circulation par dispositifs routiers audio-tactiles. *Anelli, P. 2010 (Financement : ANR).*

QUASPER : Qualification et certification des systèmes de perception. *THALES Services SAS. 2010 (Financement : FUI 9).*

- **Biomécanique**

ProETech : Protection Enfant par Technologies avancées (développement d'un siège enfant prototype intégrant plusieurs solutions optimisées qui servira de base pour une future gamme de sièges enfants). *Projet du Pôle ID4CAR 2010 (Financement : FUI 11).*

- **Somnolence au volant**

CrashStudy : Implication de la somnolence / fatigue au volant dans les accidents de la route en Suède et en France. *Philip, P., CHU de Bordeaux. 2010 (Financement : DSCR).*

LE SERVICE D'ÉTUDES SUR LES TRANSPORTS, LES ROUTES ET LEURS AMÉNAGEMENTS (SETRA)

Présentation du SETRA (http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr)

Le service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) est un service technique du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

Il intervient notamment dans les domaines de la sécurité des déplacements, de la circulation routière, de la planification et de l'économie des transports, de la multimodalité, de l'environnement et des systèmes d'information.

En 2010, le SETRA a élaboré un projet de service qui a retenu la sécurité des déplacements parmi les 4 orientations scientifiques et techniques structurant son action pour la période 2010-2020.

Dans le domaine de la sécurité routière, le SETRA poursuit les objectifs suivants :
– dans le cadre des politiques publiques, définir et soutenir le déploiement de démarches visant à améliorer la sécurité routière ;
– évaluer les politiques, procédures et méthodes en place, capitaliser les résultats pour améliorer les méthodes ;
– contribuer à la mise au point puis à l'évaluation des dispositifs de contrôle automatisé des infractions ;
– organiser et gérer les systèmes d'information permettant une meilleure connaissance de l'accidentologie et poursuivre l'étude et le renseignement d'indicateurs ;
– élaborer les outils méthodologiques prenant en compte le comportement des usagers par rapport à l'infrastructure et aux divers aménagements de sécurité mis en place ;
– développer un partenariat avec les collectivités territoriales pour répondre à leurs attentes ;
– communiquer sur les méthodes, confronter les pratiques à l'international, et y valoriser les pratiques françaises.

Publications et ouvrages 2010

Petits aménagements de sécurité RCVIII-04 (section courante réduction de 3 à 2 voies et création d'une bande dérasée revêtue). Fiche, sous la coordination technique d'AM Barc, 6 pages, mai 2010.

Lutte contre les prises à contresens : renforcement de la perception des sens de circulation. Note d'information, sous la coordination technique de R. Chassande-Mottin, 20 pages, septembre 2010.

« Le carrefour cacahuète », un nouveau type de giratoire. Fiche d'expérience RACA (la Route Autrement pour une Conduite Apaisée), sous la coordination technique de B. Laimouche, 8 pages, mai 2010.

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

Présentation du CERTU (www.certu.fr)

Le CERTU compte cinq départements techniques couvrant l'ensemble du domaine urbain. Le département voirie, espace public est le plus impliqué dans le domaine de la sécurité des déplacements. Il réalise ou fait réaliser des études dans le réseau scientifique et technique du MEDDTL, 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.

Publications et ouvrages 2010

- **Connaissance de l'accidentologie**

Les accidents de vélo avec des véhicules à grand gabarit (CETE NC)*, Cécile Tarron (CETE Normandie centre), Hélène de Solere et Benoît Hiron* (CERTU), 39 pages en téléchargement.

Les accidents de la circulation, au cours des trajets domicile-travail, *Jean-Michel Roussel (CETE Méditerranée), Muriel Mariotto, Hélène de Solere et Benoît Hiron (CERTU),* 72 pages en téléchargement.

Indicateurs de sécurité routière en milieu urbain 2008, *Rose-Marie Sibe I (CETE Sud Ouest),* Hélène de Solere (CERTU), 20 pages + CDRom.

Sécurité des déplacements en agglomération : valise pédagogique *Michel L'Houtellier (CETE de l'Ouest) Hélène de Solere* (CERTU).

Évaluation de l'impact d'aménagements urbains sur la sécurité des déplacements, approches méthodes, résultats et perspectives, 160 pages.

- **Sécurité des infrastructures**

Les carrefours urbains, *Jean-Luc Renaud,* CERTU, 180 pages, 2010.

Coussins et plateaux, *Olivier Baille*, CERTU, 74 pages, 2010.

Conception des carrefours à feux, *Christophe Damas*, CERTU, 83 pages, 2010.

L'aménagement d'une traversée d'agglomération, Une démarche de projet, *Nicolas Nuyttens*, CERTU 144 pages, 2010.

Bandes de guidage au sol destinées aux personnes aveugles et malvoyantes, pratiques en France et à l'étranger, *CETE de Lyon,* CERTU, 25 pages.

Zone de rencontre, quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes, *CETE de Lyon, CERTU*, 15 pages.

- **Deux-roues motorisés**

La détection des deux-roues motorisés dans le trafic, quel système quels outils, *Alexis Bacelard, CERTU,* 88 pages.

- **Collections de fiches thématiques téléchargeables**

Amélioration de la sécurité des usagers vulnérables : traversée des piétons et trottoir (décret nov. 2010), 12 pages.

Savoirs de base en sécurité routière, 20 fiches.

Petits aménagements de sécurité, 2 fiches.

Zones de circulation apaisée, 3 fiches.

Vélo, 10 fiches.

Une voirie pour tous : encombrement des trottoirs, 6 fiches

Cheminement des personnes aveugles et malvoyantes, 5 fiches.

Ville accessible à tous : accessibilité des personnes à mobilité réduite, 2 fiches.

- **Actes de journées nationales**

Actes des journées « sécurité routière » Que peuvent faire les maires ? *Vertou, Maubec et Nimes.*

Actes des journées « Une voirie pour tous » : Arras sur le chemin de l'école, Rennes déplacements scolaires, Vannes, les surélévations de chaussées, *consultables sur http //www.voiriepourtous.developpement-durable.gouv.fr/*

L'INSTITUT FRANÇAIS DES SCIENCES ET TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT ET DES RÉSEAUX (IFSTTAR)

Présentation de l'IFSTTAR (http://www.ifsttar.fr)

L'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), né le 1er janvier 2011 de la fusion de l'INRETS et du LCPC, est un Établissement public à caractère scientifique et technologique placé sous la tutelle conjointe du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

l'IFSTTAR conduit des travaux de recherche finalisée et d'expertise dans les domaines des transports, des infrastructures, des risques naturels et de la ville pour améliorer les conditions de vie de nos concitoyens et plus largement favoriser un développement durable de nos sociétés.

L'Institut compte plus de 1 200 agents répartis sur 9 sites en France et est organisé autour de 25 structures de recherche dont certaines travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière :

Bron :
– le laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC) ;
– le laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT) ;
– l'unité mixte de recherche épidémiologique et de surveillance transport travail environnement (UMRESTTE).

Marne-la-Vallée :
– le département économie et sociologie des transports (DEST) ;
– le génie des réseaux de transport terrestres et informatique avancée (GRETTIA).

Nantes :
– l'unité environnement, acoustique, sécurité et éco-conception (EASE) ;
– l'unité analyse et gestion des infrastructures de transport (AGIT) ;
– l'unité géolocalisation ;
– l'unité physique et instrumentation située à Nantes.

Paris :
– le laboratoire exploitation, perception, simulateurs et simulations (LEPSIS).

Salon-de-Provence et Marseille :
– le laboratoire de biomécanique appliquée (LBA) ;
– le département mécanismes d'accidents (MA).

Versailles-Satory :
– le laboratoire de psychologie de la conduite (LPC) ;
– le laboratoire sur les interactions véhicule-infrastructure-conducteur (LIVIC).

L'IFSTAAR collabore, de façon étroite et permanente, avec les 8 CETE et, plus particulièrement avec 7 équipes de recherches associées (ERA) :
– ERA 12 au CETE Rhône-Alpes à Lyon : qualité de service des infrastructures routières : adhérence, sécurité ;
– ERA 17 au CETE de l'Ouest à Angers : techniques physiques avancées pour l'exploitation et la sécurité routières ;
– ERA 27 au CETE de l'Est à Strasbourg : imagerie – méthodes optiques ;
– ERA 31 au CETE de l'Est à Nancy : exploitation de la route en situation météorologique dégradée ;
– ERA 33 au CETE de l'Ouest Saint-Brieuc : comportement de l'usager et infrastructures ;
– ERA 34 au CETE Normandie-Centre à Rouen : accidentologie, trajectographie et risques routiers ;
– ERA 36 au CETE de l'Ouest à Angers : matériaux de surface des chaussées et propriétés d'usage.

Pour la plupart d'entre elles ces ERA sont aujourd'hui intégrées dans les pôles de compétences et d'innovation traitant de la sécurité routière.

Publications et ouvrages 2010

- **Épidémiologie de l'insécurité routière**

Broughton J., Keigan M., Yannis G., Evgenikos P., Chaziris A., Papadimitriou E., Bos N., Hoeglinger S., Pérez K., Amoros E., Hollo P., Tecl J., Estimation of the real number of road casualties in Europe. Safety Science. 2010, 48 (3) : 365-371.

Charbotel B., Martin J.-L., Chiron M., Work-related versus non-work-related road accidents, developments in the last decade in France. Accident Analysis and Prevention. 2010, 42 (2) : 604-11.

Constant A., Lafont S., Chiron M., Zins M., Lagarde E., Messiah A., Failure to reduce drinking and driving in France : a 6-year prospective study in the GAZEL cohort. Addiction. 2010, 105 (1) : 57-61.

Fort E., Pourcel L., Davezies P., Renaux C., Chiron M., Charbotel B., Road accidents, an occupational risk. Safety Science. 2010, 48 : 1412-1420.

Gadegbeku B., Chiron M., Ndiaye A., Laumon B., Victimes d'accidents de la circulation : quelles évolutions ? Registre du Rhône, France, 1996-2008. Bulletin Épidémiologique Hebdomadaire. 2010, 47 : 477-484.

Hours M., Bernard M., Charnay P., Chossegros L., Javouhey E., Fort E., Boisson D., Sancho P-O., Laumon B., Functional outcome after road-crash injury : Description of the ESPARR victims cohort and 6-month follow-up results. Accident Analysis and Prevention. 2010, 42 : 412-421.

Javouhey E., Chiron M., et le Groupe SERAC. Handicaps de l'enfant consécutifs à un accident de la circulation, France. Étude de suivi des enfants réanimés à la suite d'un accident de la circulation. Bulletin Épidémiologique Hebdomadaire. 2010, N° 16-17 : 187-190.

Lafont S., Gabaude C., Paire-Ficout L., Fabrigoule C., Des conducteurs âgés moins dangereux pour les autres : étude des accidents corporels en France entre 1996 et 2005, Le Travail Humain. 2010, tome 73 (n° 1) : 75-92.

Lafont S., Marin-Lamellet C., Paire-Ficout L., Thomas-Antérion C., Laurent B., Fabrigoule C., The Wechsler Digit Symbol Substitution Test as the best indicator of the risk of impaired driving in Alzheimer disease and normal aging. Dementia and Geriatric Cognitive Disorders. 2010, 29 : 154-163.

Lafont S., MG-CogCAPA. Troubles cognitifs des conducteurs âgés : les médecins généralistes au cœur du système de détection. Info predit mars 2010, 20 : 10-11.

Lafont S., Fabrigoule C., Personnes âgées, conduite automobile, cognition et risque d'accident. Mémoire actualités. 2010, 6 : 4.

Lieutaud T., Ndiaye A., Frost F., Chiron M., A 10 Year Population Survey of Spinal trauma and spinal cord injuries after road accidents in the Rhône area. J Neurotrauma. 2010, 17 (6) : 1101-7.

Moskal A., Martin J.-L., Laumon B., Risk factors for injury among moped and motorcycle riders. Accident Analysis and Prevention. 2010 : doi : 10.1016/j. aap. 2010.08.021.

Nallet N., Bernard M., Chiron M., Self-reported road traffic violations in France and how they have changed since 1983. Accident Analysis and Prevention. 2010, 42 (4) : 1302-1309.

Nallet N., Bernard M., Gadegbeku B., Supernant K., Chiron M., Who takes driving licence point recovery courses in France ? Comparison between course-takers and ordinary drivers. Transportation research part F. 2010, 13 (2) : 92-105.

Hours M., Épidémiologie des traumatismes cranio-cérébraux et problèmes sociétaux. 4e Congrès pluridisciplinaire Route et Médecine. Paris, 25-26 novembre 2010.

Javouhey E., Traumatisme crânien grave, particularités de la prise en charge pédiatrique. Journées en Traumatologie. Lyon, 7 octobre 2010.

Lafont S. MG-CogCAPA : premiers résultats. Séminaire de valorisation de GO2 : Usagers Vulnérables et Santé. Paris, 30 avril 2010 ; *http://www.predit.prd.fr/predit3/publications.html*

Lafont S., Épidémiologie des accidents selon l'âge. 4e Congrès pluridisciplinaire Route et Médecine. Paris, 25-26 novembre 2010.

Martin J.-L., Lardy A., Compigne S., Specificities of rear occupant protection : analysis of French accident data. Ircobi Proceedings. Hanover, Germany, 15-17 september 2010.

Amoros E., Chiron M., Ndiaye A., Thélot B., Laumon B., What are the cyclists' safety behaviours ? A survey on 900 cyclists (sports, commuting, children). Safety 2010 World Conference. London, 21-24 september 2010 ; Injury Prevention.

Amoros E., Gadegbeku B., Prevalence study : main illicit psychoactive substances from drivers involved in fatal road crashes in France. DRUID, D224, 2010, 1-25.

Chiron M., Gadegbeku B., Ndiaye A., Laumon B., Les conséquences des accidents de la route sur la santé. In : ONISR, La sécurité routière en France, bilan de l'année 2009. La Documentation française éd., Paris, 2010 : 239-249.

Gadegbeku B., Amoros E., Responsibility study: main illicit psychoactive substances from drivers involved in fatal road crashes in France. DRUID D232, 2010, 1-28.

- **Accidentologie qualitative**

Clabaux N., Brenac T., 2010, Scénarios types d'accidents urbains n'impliquant pas de piétons et perspectives pour leur prévention, INRETS, Coll. Recherches INRETS, N274, 312 pages.

Brenac T., 2010, Insécurité routière des jeunes piétons : processus d'accidents et stratégies de prévention, Territoires en mouvement, Université des Sciences et Technologies de Lille, T2008, N1, p.14-24.

Aron M., Seidowsky R., Cohen S., Two French Hard-Shoulder Running Operations : Some Comments on Effectiveness and Safety). 13 th International IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems, ITSC 2010, Madeira Portugal (2010).

Aron M., Seidowsky R., Cohen S., Impacts sur la sécurité de l'ouverture d'une voie auxiliaire sur l'autoroute. Le cas du tronc commun A4-A86 dans le Val de Marne, Congrès International ATEC-ITS, Versailles février 2010.

Cohen S., Aron M., Seidowsky R., Assessment of a dynamic managed lanes operation, 12 th WCTR, Lisbonne, juillet 2010.

- **Psychologie du conducteur, comportements de conduite, ergonomie des systèmes**

Fort A., Martin R., Jacquet-Andrieu A., Combe-Pangaud C., Foliot G., Daligault S. and Delpuech C. (2010). Attentional demand and processing of relevant visual information during simulated driving : a MEG study. Brain Research, 1363 : 117-127.

Gabaude C., Marquié J.-C. et Obriot-Claudel F. (2010). Self-regulatory driving behaviour in the elderly : relationships with aberrant driving behaviours and perceived abilities. Le travail Humain 73 (1), p. 31-52.

Pereira M., Bruyas M.-P.et Simões A. (2010). Are elderly drivers more at risk when interacting with more than one in-vehicle system simultaneously ? Le travail Humain 73 (1), p. 53-73.

Rogé J., Ferretti J. et Devreux G. (2010). Sensory conspicuity of powered two-wheelers during filtering manoeuvres, according the age of the car driver. Le travail Humain 73 (1), p. 7-30.

Bellet T., Boverie S., Boy G.A. et Hoc J.-M. (2010). De l'interaction à la Coopération Homme-Machine : Vers le Copilotage automobile. In Interaction homme-machine dans les transports – information voyageur, personnalisation et assistance, C. Kolski (Ed.), Hermes Science Publications, Paris, p. 151-177.

Gabaude C., Monta L.et Marquié J.-C. (2010). The older drivers' adaptative strategies : some factors of interest. In Advances in Understanding Human Performance : Neuroergonomics, Human Factors Design, and Special Populations. Marek T., Karwowsky, W. et Rice V. (Eds). CRC Press, Florida, USA, p. 788-799.

Gelau C., Baumann M. et Pauzié A. (2010). Chapter 5 : HUMANIST Contributions for the Development of Guidelines and Standards on HMI. In Safety of Intelligent Driver Support Systems : Design, Evaluation, and Social perspectives. Barnard Y., Risser R. et Krems J. (Eds). Ashgate, UK, p. 65-80.

Pauzié A. et Amditis A. (2010). Chapter 2: Intelligent Driver Support System functions in cars and their potential consequences on safety. In Safety of Intelligent Driver Support Systems : Design, Evaluation, and Social perspectives. Barnard Y., Risser R.et Krems J. (Eds). Ashgate, UK, p. 7-25.

Marquié J.-C. et Gabaude C. (2010). Aging, Transportation and Mobility : Current Issues. Le travail Humain 73 (1), p. 1-5.

Banet A. (2010). Conscience du risque et attitudes face aux risques chez les motocyclistes Thèse de Doctorat en Psychologie – mention Dimensions Cognitives et Modélisation, Université lumière Lyon 2, 403 pages.

Hamama H. (2010). Impact des situations d'attention partagée sur le traitement de l'information chez les conducteurs novices. Thèse de Doctorat en Psychologie Cognitive – mention Dimensions Cognitives et Modélisation, Université Lumière Lyon 2, 229 pages.

Assailly J.-P. (2010). *La psychologie du risque.* Lavoisier, Collection Sciences du Risque et de la Décision.

Paran F., Cestac J., et Delhomme P. (2010). Perception of transport risk in Norway and France (PETRIS) : « experts ». Rapport de recherche intermédiaire, Programme de recherche ERA-NET 13 « sécurité et sûreté dans les transports », Convention MEEDDM – INRETS n° 08 MT S 032.

Langevin S., Dommes A., Cavallo V., Vienne F., Mestre D. et Martha C., (2010). Impacts du déclin cognitif, perceptif et moteur liés au vieillissement sur le comportement de traverse de rue avec un trafic à double sens : résultats de l'expérimentation. Rapport intermédiaire n° 2, Projet SEPIA, Convention INRETS/Fondation Sécurité Routière décembre 2010.

Langevin S., Dommes A., Cavallo V., Vienne F., et Oxley J. (2010). Méthodologie d'étude du lien entre déclin cognitif, perceptif et moteur liés au vieillissement sur le comportement de traverse de rue avec un trafic à double sens. Rapport intermédiaire n° 1, Projet SEPIA, Convention INRETS/Fondation Sécurité Routière, septembre 2010.

Koustanaï A., Cavallo V. et Delhomme P. (2010). Utilisation du simulateur de conduite comme moyen de familiarisation avec des systèmes d'aide à la conduite (Rapport final du projet MOV'EO MATISS). Guyancourt : RENAULT.

Granié MA., 2010, Effet de l'adhésion aux stéréotypes de sexe sur les comportements à risque accidentel chez les enfants préscolaire, V. Rouyer, S Croity-Belz, Y Prêteur (Eds), Genre et socialisation de l'enfance à l'âge adulte. Expliquer les différences, penser l'égalité, Éditions ERES, p. 51-62.

Granié MA., Espiau G., 2010, Représentations de l'espace routier et autonomie du jeune adolescent piéton, I Danic, O. David et S. Depeau (Eds.), Les enfants et les jeunes dans les espaces du quotidien, Presses Universitaires de Rennes, p.49-60.

Granié MA., 2010, Gender Stereotype Conformity and Age as Determinants of Preschoolers'Injury-Risk Behaviors, Accident Analysis and Prevention, Elsevier, Vol42, N2, p.726-733.

Granié MA., 2010, Socialisation au risque et construction sociale des comportements de l'enfant piéton : éléments de réflexion pour l'éducation routière, Enfances, familles, générations, n12, p.88-110.

Brenac T., 2010, Safety effects of mobile speed cameras in Norfolk : no more than regression to the mean ?, Journal of Safety Research, Elsevier, Vol41, n1, p.65-67.

Fleury D., Peytavin JF., Alam T., Brenac T., 2010, Excess accident risk among residents of deprived areas, Accident Analysis and Prevention, Elsevier, vol42, n6, p. 1653-1 660.

Cordier D., 2010, Le vélo à Marseille, impossible ?, Techni. Cités, Groupe Territorial, N186, p. 38-39.

Cordier D., 2010, Le vélo à Marseille impossible ?, TEC – Transport Environnement Circulation, ATEC, N206, 34-39.

- **Politique de sécurité routière**

Carnis Laurent (2010), « L'automatisation des contrôles de vitesse en France, apports et débats autour de la théorie de la dissuasion », Revue Internationale de Criminologie, de Police Technique et Scientifique, Vol. LXIII, octobre-décembre, p. 406-418.

Carnis Laurent (2010), "Speed Enforcement in France : A Decade of Changes (2000-2009)", in Kent Gustafson (ed.), Conference Proceedings of the 15 th International Conference Traffic Safety on Four Continents, Abu Dhabi, United Arab Emirates, 28-30 March 2010, VTI, Peer-reviewed paper, p. 911-923.

Carnis Laurent (2010) « Automatization de los controles de velocidad en Francia », Carreteras, Revista Tecnica de la Associacion Espanola de la Carretera, 4° Epoca, n° 169, Enero/Febrero, p. 48-59.

Carnis Laurent (2010), "A Neo-institutional Economic Approach to Automated Speed Enforcement Systems", European Transport Research Review, Vol. 2, n° 1, p. 1-12. *http://www.springerlink.com/openurl.asp ? genre=article&id=doi : 10.1007/s12544-010-0023-4*

Carnis Laurent (2010), Impact contrôle automatisé feu rouge : éléments de réflexion critique autour d'une revue de littérature, Rapports CETE de l'Ouest, DES / Groupe SR, Centre d'études techniques de l'équipement, Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transport et du Logement, mars.

Carnis Laurent, Radoine Dik et Emmanuel Kemel (2010), En collaboration avec, Impact contrôle automatisé feu rouge : Analyse des franchissements de feux rouges sur l'agglomération nantaise avant le déploiement de dispositifs de contrôle automatisé, Rapports CETE de l'Ouest, DES / Groupe SR, Centre d'études techniques de l'équipement, ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, juin.

Guilbot M., 2010, Driving offenses in France. L'infraction routière et la conduite automobile en France, M. Herzog-Evans (Ed.), Transnational Criminology Manual, Nijmegen., Wolf Legal Publishers, vol. 3, 13 pages.

Fleury D., Peytavin J.-F., Alam T, Godillon S., Saint Gerand T., Medjkane M., Millot M., 2010, Inégalité sociale et risque Routier. L'apport d'une approche territorialisée, Cahiers Scientifiques du Transport, AFITL, n57, p. 45-62.

Granié MA., Espiau G., 2010, Étude qualitative du comportement piéton de collégiens par la méthode de l'autoconfrontation, Territoires en mouvement, Université des Sciences et Technologies de Lille, T2008, N1, p. 39-57.

Reigner H., Frinault T., Guy C., 2010, Construire la solidarité intercommunale. Les ressorts de l'intégration au prisme du partage de la Dotation de Solidarité Communautaire, Politique et Management Public, Association Française de Science Politique, vol 27, n° 3, p 3-30.

Granié MA. (ED), Auberlet J.-M. (ED), 2010, Le piéton : nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche. 2e colloque francophone de la plate-forme intégratrice COPIE, INRETS, Coll. Séries et Actes INRETS, N127, 349 pages.

Fleury D., Saint Gerand T., Peytavin J.-F., Medjkane M., Propeck E., 2010, Risques et territoires : quand l'analyse géographique et l'expertise locale s'allient dans un outil d'aide à la décision, Colloque AISRe-ASRDLF 2010, 20 – 22 septembre 2010, Aoste, Italie, Associazione Italiana di Scienze Regionali ; Association de Science régionale de langue française, 14 pages.

Granié MA., 2010, Education and communication issues for pedestrians. Results from the OECD group, 11 th International Walk21 Conference : Getting communities back on their feet & 23rd ICTCT International Workshop of the International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic safety, November 16-19 2010, The Hague, Netherlands., 11 pages.

Guilbot M., 2010, Aspects juridiques des aides au respect de la règle, Séminaire de suivi et de valorisation du GO2 – PREDIT 4, Gouvernance de la sécurité routière et de la sûreté, 31 mai 2010, Paris, France, ATEMA, PREDIT, p. 11-15.

Larcher F., 2010, Aides à la conduite automobile et droit français de la responsabilité civile, Thèse de doctorat en droit soutenue le 29 novembre 2010, Faculté de droit du Mans, Université du Maine, INRETS, 443 pages.

Reigner H., Segas S., 2010, Intercommunality and the challenges of constructing territorial solidarity. Local cooperation and global competition in the urban areas of Aix-en-Provence and Rennes, 5 th Interpretative Policy Analysis Conference, June 23-25 2010, Grenoble, France, IPSA – International Political Science Association, 14 pages.

Reigner H., Segas S., 2010, L'intercommunalité à l'épreuve de la construction de la solidarité territoriale. Coopération locale et compétition globale dans les agglomérations d'Aix-en-Provence et de Rennes, Congrès de la Société Québécoise de Science Politique, 20 et 21 mai 2010, Québec, Canada, Université de Laval, 16 pages.

Tom A., Granié MA., 2010, Gender differences in pedestrian rule compliance and visual search, Vulnerable Road Users Conference, 30 May-2 June 2010, Jerusalem, Israël, 3 pages.

Fleury D. (2010), The evolution of mobility in main towns in France. Invited speakers session "The metropolis". XVII International Conference Living and Walking in Cities. Linear Metropolis. Brescia and Padova June 17 th – 18 th, 2010.

Fleury D., Tira M. (2010) État des recherches sur l'appréhension de la sécurité par le territoire. Colloque AISRe-ASRDLF 2010. Aoste. 20 – 22 septembre.

- **Économie de la sécurité routière**

Carnis Laurent et Dominique Mignot (2010), « Économie de la sécurité routière : définitions, connaissance et enjeux, Introduction », Cahiers Scientifiques du Transport, n° 57, p. 5-14.

Carnis Laurent et Dominique Mignot (2010), Économie de la sécurité routière : définitions, connaissance et enjeux, Cahiers Scientifiques du Transport, nº 57, 144 pages.

Fleury D., 2010, Projets urbains de cohérence fonctions / réseaux : l'espace des risques routiers, Séminaire de suivi et de valorisation du GO2 – PREDIT 4, Gouvernance de la sécurité routière et de la sûreté, 31 mai 2010, Paris, France, ATEMA, PREDIT, p. 21-24.

Frinault T., Reigner H., 2010, Une solidarité « envers » et « entre » les communes, Pouvoirs Locaux, Institut de la Décentralisation, nº 85 II, p 21-27.

Benoît Dervaux, Carnis Laurent, Valérie Harrant, Stéphanie Lecocq et Nicolas Vaillant (2010), La valeur des dommages corporels : une perspective économique des méthodes d'évaluation et d'harmonisation de leur réparation, Rapport de recherche final pour le GO2 du Prédit, juillet.

Haddak M., Licaj I., Randriantovomanana E., Pochet P., Projet ISOMERR-Jeunes. Séminaire de valorisation GO 2 « Gouvernance de la sécurité routière et de la sûreté ». Paris, 31 mai 2010 ; PREDIT.

Haddak M., Pochet P., Usage de données administratives et analyses secondaires d'enquêtes dans l'étude du risque routier en France. 6e colloque francophone sur les sondages. Tanger, 2010 ; SFdS.

Haddak M., Touraine C., Vari J., Projet ISOMERR-Ménages : Comparaison Rhône-Alpes Catalogne. Séminaire de valorisation GO 2 – « Gouvernance de la sécurité routière et de la sûreté ». Paris, 31 mai 2010.

Haddak M., Pochet P., Inégalités socio-spatiales de risque routier et mobilité à l'adolescence. Contribution à l'ouvrage « Économie de la Sécurité Routière ». In : Économie de la Sécurité Routière. D. Mignot et L. Carnis. PREDIT-G02 – Inrets éd., Paris, 2010.

Haddak M. (sous la direction de), Baumstark L., Ploux-Chilles A., Vari J., Vial M., ISOMERR-Ménages – Comparaison Rhône-Alpes Catalogne – Pratiques de mobilité et risques d'accidents routiers des ménages : inégalités sociales et territoriales en France et en Espagne. PREDIT GO2 – Économie de la sécurité routière – MEDDAD / DRI. INRETS-Umrestte, Bron. Rapport intermédiaire nº 1 : État de l'art, novembre 2010.

Licaj I., Haddak M. (sous la coordination de), Pochet P., Rapport ISOMERR-Jeunes intermédiaire nº 4 : Inégalités socio-spatiales de risque routier à l'adolescence. PREDIT GO2 – Économie de la sécurité routière – Subvention Nº 07MTS055 – MEEDDM / DRI. INRETS-Umrestte / LET-Entpe, Lyon. juillet 2010.

Haddak M., Pochet P., Licaj I., Mignot D., Socio-spatial inequalities in road traffic risk and daily travel in adolescence. 12 th World Conference Transport Research. Lisbon, Portugal, July 11-15 2010.

Licaj I., Le risque routier chez les préadolescents et adolescents dans le Rhône. Quelles inégalités sociales et territoriales ? Séminaire Cluster TTS Région Rhône-Alpes La Bastide, Grenoble 14-15 juin 2010 ; Région Rhône-Alpes.

Randriantovomanana E., Haddak M., Risque routier, origine sociale et pratiques de mobilité a l'adolescence : les apports d'une enquête sociologique exploratoire. Colloque joint ASDRLF-AISRe. Aoste, Italie, 2010 ; ASDRLF.

- **Dynamique du véhicule**

Doumiati M., Correa Victorino A., Charara A., Lechner D., 2010, Onboard Real-Time Estimation of Vehicle Lateral Tire–Road Forces and Sideslip Angle, IEEE /ASME Transactions on Mechatronics, IEEE / ASME, vol. PP, N 99, p. 1-14

Menhour L., Lechner D., Charara A., 2010, Two degrees of freedom PID multi-controllers to design a mathematical driver model: Experimental validation and robustness tests, Vehicle System Dynamics, Taylor & Francis, vol.49, N4, p. 595-624.

Lechner D., Naude C., Menhour L., 2010, Diagnostic de rupture d'un itinéraire : développement et perspectives d'utilisation, PRAC2010, Conférence Sécurité Routière : Prévention des Risques et Aides à la Conduite, 4-5 mai 2010, Paris, France, LCPC, 10 pages.

Lechner D., Naude C., Menhour L., 2010, DIARI : An embedded application to determine the maximal achievable speed in a bend, AVEC 2010, 10 th International Symposium on Advanced Vehicle Control, August 22-26 2010, Loughborough, United Kingdom, Loughborough University and to the Society of Automotive Engineers of Japan, Inc, 6 pages.

Menhour L., Lechner D., Charara A., 2010, Embedded unknown input sliding mode observer to estimate the vehicle roll and road bank angles : Experimental evaluation, IAV 2010, 7 th IFAC Symposium on Intelligent Autonomous Vehicles, 6-8 September, 2010. Lecce, Italy, IFAC – International Federation Of Automatic Control, 6 pages.

Menhour L., Lechner D., Charara A., 2010, Sliding mode control to design a driver model for vehicle steering : Experimental validation and stability evaluation of sideslip motion, 6th IFAC Symposium Advances in Automotive Control, July 12 th-14 th, 2010, Munich, Germany, IFAC – International Federation Of Automatic Control, 6 pages.

Menhour L., Lechner D., Charara A., 2010, Steering vehicle control via robust linear control and non linear control : Experimental evaluation, AVEC 2010, 10 th International Symposium on Advanced Vehicle Control, August 22-26 2010, Loughborough, United Kingdom, Loughborough University and to the Society of Automotive Engineers of Japan, Inc, 6 pages.

Menhour L., Lechner D., Charara A., 2010, Synthèse et validation d'une loi de commande linéaire robuste de braquage d'une automobile, CIFA 2010, 6e Conférence Internationale Francophone d'Automatique, 2-4 juin 2010, Nancy, France, IEEE, Université de Nancy, 6 pages.

Menhour L., Lechner D., Charara A., 2010, Vehicle steering control based on robust control for high lateral accelerations : Experimental evaluation, ITSC 2010, 13 th International IEEE Conference on Intelligent Transportation Systems, September 19-22 2010, Madeira Island, Portugal, IEEE, p. 587-592.

Doumiati M., Victorino A., Lechner D., Baffet G., Charara A., 2010, Observers for vehicle tire/road forces estimation: experimental validation, Vehicle System Dynamics, Taylor & Francis, vol. 48, n 11, 1345-1378.

Bergel R., Rattaire H., Aron M., Doucet D., Violette É., Added Risk in Case of Rain, some recent results for France, paper 3200, 12 th WCTR, – Lisbonne, 11-15 Juillet 2010.

- **Biomécanique**

Behr M., Poumarat G., Serre T., Arnoux PJ., Brunet C., Posture and muscular behaviour in emergency braking: An experimental approach, Accident Analysis and Prevention, 2010, vol. 42 (3), p. 797-801.

Behr M., Pérès J., Llari M., Godio Y., Jammes Y., Brunet C., A Three-Dimensional Human Trunk Model for the Analysis of Respiratory Mechanics, Journal of Biomechanical Engineering, 2010, vol. 132 (1).

M Dorez, J. Delotte, M. Behr, L. Thollon, Y. Tillier, P. Azuar, A. Bongain, C. Brunet, Experimental research on mechanical behavior of human placenta, Gynecol Obstet Fertil. 2010 Jun ; 38 (6) : 429-32. Epub 2010 Jun 2. French.

Masson C., Baque P., Brunet C.,Biomechanical response of impacted bony pelvis : influence of the morphometry and bone density, Comput Methods Biomech Biomed Engin. 2010.

Coulongeat F., Jarrar M.S., Serre T., Thollon L., Reproducibility of geometrical acquisition of intra-thoracic organs of children on CT Scans Computer Methods in Biomechanics and Biomedical Engineering, 2010. (Article accepté le 12/05/2010, à paraître).

Serre T., Lalys L., Bartoli C., Christia-Lotter A., Leonetti G., Brunet C.,Child pedestrian anthropometry : evaluation of potential impact points during a crash . Accident Analysis and Prevention, vol. 42, p. 1943-1948, 2010.

Wagnac E., Michardière D., Garo A., Arnoux PJ., Mac-Thiong J.-M., Aubin CE.,Biomechanical analysis of pedicle screw placement : a feasibility study, Stud Health Technol Inform. 2010 ; 158 : 167-71.

Apedo K.L., Ronel S., Jacquelin E., Bennani A., Massenzio M., (2010) Nonlinear finite element analysis of inflatable beams made from orthotropic woven fabric. International Journal of Solids and Structures 47 (16) : 2017-33.

Bermond F., Attali X., Dolivet C., (2010) Floor anchorage load and safety space for adult wheelchair users during a crash. IRBM 31 (5-6) : 289-98.

Brunon A., Bruyère-Garnier K., Coret M., (2010) Mechanical characterization of liver capsule through uniaxial quasi-static tensile tests until failure. Journal of Biomechanics 43 (11) : 2221-7.

Chateauroux E., Wang X. (2010) Car egress analysis of younger and older drivers for motion simulation. Applied Ergonomics 42 (1) : 169-77.

Degani A.M., Danna-Dos-Santos A., Robert T., Latash M.L., (2010) Kinematic synergies during saccades involving whole-body rotation : A study based on the uncontrolled manifold hypothesis. Human Movement Science 29 (2) : 243-8.

Desroches G., Chèze L., Dumas R., (2010) Expression of Joint Moment in the Joint Coordinate System. Journal of Biomechanical Engineering Transactions of the ASME 132 (11) : 114503.

Desroches G., Dumas R., Pradon D., Vaslin P., Lepoutre F-X., Chèze L., (2010) Upper limb joint dynamics during manual wheelchair propulsion. Clinical Biomechanics 25 (4) : 299-306.

Duprey S., Bruyere K., Verriest J-P., (2010) Clavicle fracture prediction : simulation of shoulder lateral impacts with geometrically personalized finite elements models. Journal of Trauma – Injury Infection and Critical Care 68 (1) : 177-82.

Duprey S., Cheze L., Dumas R., (2010) Influence of joint constraints on lower limb kinematics estimation from skin markers using global optimization. Journal of Biomechanics 43 (14) : 2858-62.

Fischer C., Bennani A., Michaud V., Jacquelin E., Manson J-A., (2010) Structural damping of model sandwich structures using tailored shear thickening fluid compositions. Smart Materials and Structures 19 (3) : 035017.

Lafon Y., Smith F.W., Beillas P., (2010) Combination of a model-deformation method and a positional MRI to quantify the effects of posture on the anatomical structures of the trunk. Journal of Biomechanics 43 (7) : 1269-78.

Moreschi H., Callé S., Guerard S., Mitton D., Renaud G., Defontaine M., (2010), Monitoring trabecular bone microdamage using a Dynamic AcoustoElasticTesting method. Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers. Part H, Journal of Engineering in Medicine 225 : 1-14.

Nicolle S., Palierne J-F., (2010), Dehydration effect on the mechanical behaviour of biological soft tissues : Observations on kidney tissues. Journal of Mechanical Behaviour of Biomedical Materials 3 (8) : 630–5.

Nicolle S., Vezin P., Palierne J-F., (2010) ,A strain-hardening bi-power law for the nonlinear behaviour of biological soft tissues. Journal of Biomechanics 43 (5) : 927-32.

Nicolle S., Vezin P., Palierne J-F., (2010), Corrigendum to « A strain-hardening bi-power law for the nonlinear behaviour of biological soft tissues » [J. Biomech. 43 (2010) 927-932]. Journal of Biomechanics 43 (14) : 2865.

Senk M., Cheze L. (2010), A new method for motion capture of the scapula using an optoelectronic tracking device : a feasibility study. Computer Methods Biomechanics and Biomedical Engineering 13 (3) : 397-401.

Vergari C., Pourcelot P., Holden L., Ravary-Plumioën B., Laugier P., Mitton D., Crevier-Denoix N., (2010) Linear laser scanner to measure cross-sectional shape and area of biological specimens during mechanical testing. Journal of Biomechanical Engineering Transactions of the ASME 132 (10) : 101115.

Hynd D., Carroll J., Davidsson J. Vezin P. Definition of biomechanical requirements for enhanced shoulder thorax complex for different sizes and ages. Livrable D2.1. SST. 2007.4.1.2 : Human physical

and behavioral components. Small and medium-scale Collaborative Project on Thoracic injury assessment for improved vehicle safety SCP7-GA-2009-218516 – Thorax.

Song E., Trosseille X., Mendoza-Vazquez M., Davidsson J., Vezin P. Definition of injury mechanism and related physical parameters based on datasets from PMHS tests and advanced HBM simulation. Livrable D2.4. SST. 2007.4.1.2 : Human physical and behavioral components. Small and medium-scale Collaborative Project on Thoracic injury assessment for improved vehicle safety SCP7-GA-2009-218516 – Thorax.

Martín R., Malo J., Burguillo S., Hanen G., Chevalier M-C., Stubbs D., Clemo K., Mathews P., Leveque D. Report on physical testing and CAE modelling results. Livrable D5.3.1. Specific Targeted Project on Train Interior Passive Safety for Europe TST5-CT-2006-031260 – SafeInteriors.

Martín R., Malo J., Burguillo S., Hanen G., Chevalier M-C., Stubbs D., Clemo K., Mathews P., Leveque D. Report on new test methods performance. Feasibility of new testing methods and procedures. Livrable D5.3.2. Specific Targeted Project on Train Interior Passive Safety for Europe TST5-CT-2006-031260 – SafeInteriors.

Stubbs D, Clemo K, Chevalier M-C, Hanen G, Matthews P, Martin R, Jelenek J., Test procedures and methods, Livrable D3.3. Specific Targeted Project on Train Interior Passive Safety for Europe TST5-CT-2006-031260 – SafeInteriors.

Wang X., Chateauroux E., Fraysse F., Burra N.K., Günzkofer F., Engstler F., Sholukha V., Moiseev F., Dugailly P-M., Van Sint S.J. Data for model development 1. Livrable D7. SST. 2007.5.1.1 Competitive product development. Small and medium-scale Collaborative Project on Digital Humans for Ergonomic design of products SCP7-GA-2008-218525 – DHErgo.

Burra N.K., Numa J., Wang X., Pannetier R. Data for case studies 1 Livrable D17. SST. 2007.5.1.1 Competitive product development. Small and medium-scale Collaborative Project on Digital Humans for Ergonomic design of products SCP7-GA-2008-218525 – DHErgo.

Burra N.K., Numa J., Wang X., Engstler F., Günzkofer F. Discomfort assessment models 1. Livrable D19. SST. 2007.5.1.1 Competitive product development. Small and medium-scale Collaborative Project on Digital Humans for Ergonomic design of products SCP7-GA-2008-218525 – DHErgo.

Wretstrand A., Svensson H., Stahl A., Marin Lamellet C., Bermond F., Robert T., Beurrier G, Safety consideration for travellers with disabilities in public transport. Livrable D2.1. SST. 2007.3.1.1. New mobility concepts for passengers ensuring accessibility for all. Coordination action on Mobility Schemes Ensuring Accessibility of Public Transport for All Users SCP7-GA-2008-218462 – ACCESS2ALL.

Desroches G., Dumas R., Cheze L. Modélisation du membre supérieur lors de la propulsion manuelle en fauteuil roulant. Livrable du projet : Approches de la Biomécanique, de l'intelligence artificielle distribuée et de la sociologie pour la réalisation d'un système d'aide au choix et aux réglages des fauteuils roulants manuels. SACR-FRM ANR-06-TECSAN-020.

Massenzio M., Ronel S., Juré J-J., Bilan sur la formalisation des outils règlementaires. Livrable du projet « ASP » Amélioration de la Sécurité des Piétons financé par la Fondation Sécurité Routière.

Sandoz Baptiste (Thèse Biomécanique – Alloc INRETS – CNRS, Dir. D. Mitton, T. Serre et F. Bermond) « Contribution à la modélisation géométrique et mécanique du tronc de l'enfant ». Thèse soutenue le 26 janvier 2010, Arts et Métiers ParisTech ED432.

Koell Perrine (Thèse Biomécanique – Cifre AXS Ingénierie, Dir. L. Chèze et R. Dumas) « Développement d'un modèle biomécanique du rachis basé sur les relations 3D internes-externes : radiographie biplanaire et franges de Moiré », Thèse soutenue le 24 novembre 2010, UCBL ED MEGA.

Apedo Komla (Thèse Mécanique – Alloc MEGA, Dir. E Jacquelin et S. Ronel) « Numerical modelling of inflatable structures made of orthotropic technical textiles : application to the frames of inflatable tents ». Thèse soutenue le 10 septembre 2010, UCBL ED MEGA.

Dumas Raphaël « Contribution méthodologique à l'analyse cinématique et dynamique tridimensionnelle du mouvement ». HDR soutenue le 3 décembre 2010, UCBL ED MEGA.

Sandoz B., Thollon L., Serre T., Correlated Growth of the Intra-abdominal Child Organs 6 th World Congress of Biomechanics (WCB 2010), 2010, p. 455-456.

Serre T., Llari M., Adaptability of the Bicycles Dimensions to the Children Anthropometry 6 th World Congress of Biomechanics (WCB 2010), 2010, p. 199.

Serre T., Llari M., Numerical analysis of the impact between a PTW rider and a car in different accident configuration IFMBE Proceedings, 2010, vol31, p. 521-524.

Biomechanical analysis of pedicle screw placement : a feasibility study Michardiere D, Wagnac E, Garo A, Arnoux PJ, Aubin CE., The International Research Society of Spinal Deformities (IRSSD). July 1-3 2010, Montréal, Canada. (présentation).

Traumatologie virtuelle du rocher : Cas d'un choc latéral sur la boite crânienne, M Montava, J.-P. Lavieille, S. Bidal, T. Bege, C. Brunet, P.J. Arnoux, Symposium de traumatologie orthopédique et traitement des patients ostéoporotiques : « du comprimé au bistouri », Marseille 10-11 juin 2010.

Étude expérimentale de traumatismes crâniens latéraux, M. Montava, P.J. Arnoux, M. Sanjuan, A. Deveze, C. Brunet, J.-P. Lavieille, 6e Otoforum, Toulouse 3-4 décembre 2010.

La Modélisation biomécanique au service de la sécurité routière : le traumatisme virtuel de l'abdomen , C. Brunet Symposium de traumatologie orthopédique et traitement des patients ostéoporotiques : « du comprimé au bistouri », Marseille 10-11 juin 2010.

Étude Biomécanique de l'accident piéton C. Masson, C. Brunet Symposium de traumatologie orthopédique et traitement des patients ostéoporotiques : « du comprimé au bistouri », Marseille 10-11 juin 2010.

Traumatologie chez l'usager des deux roues motorisés T. Serre, L. Thollon, C. Masson, Y Godio, M. Llari, C. Brunet Symposium de traumatologie orthopédique et traitement des patients ostéoporotiques : « du comprimé au bistouri », Marseille 10-11 juin 2010, 1 page.

Le cas particulier des femmes enceintes dans la recherche en sécurité routière J. Peres, M. Behr, L. Thollon, C. Brunet, J. Delotte Symposium de traumatologie orthopédique et traitement des patients ostéoporotiques : « du comprimé au bistouri », Marseille, 10-11 juin 2010.

Modélisation numérique du rocher : Accidentologie virtuelle. M. Montava, P.J. Arnoux, M. Sanjuan, A. Deveze, C. Brunet, J.-P. Lavieille. Communication orale, 6° Otoforum, Toulouse, 3-4 décembre 2010.

Biomechanical comparison of the pull-out forces of different pedicle screw designs and insertion techniques using finite element analysis. Bianco RJ, Wagnac E, Arnoux PJ, Mac-Thiong JM, Aubin CE. 40e réunion annuelle de la Société de Scoliose du Québec (SSQ). October 28-30 2010, Burlington VT, USA.

Anthropometric definition of the 1, 3 and 6 years old children T. Serre, L. Lalys, A. Eisenach CASPER Project, Technical report, 2010, 10 pages.

Sécurité de l'enfant usager des transports : amélioration de la biofidélité des modèles numériques Skalli W, Campana S., Serre T., Bermond F, Bruyere K, Coulongeat F., Laporte S., Mitton D., Sandoz B., Thollon L. Rapport final du projet ANR « Secur-enfant », 2010, 123 pages.

Analyse de casques accidentés Serre T., Livrable L1.4 du projet « Bicytete », convention MEDDM/PREDIT, 2010, 14 pages.

Simulation de la cinématique du cycliste Serre T., Llari M., Souchay G., Dampfhoffer R. Livrable L1.3 du projet « Bicytete », convention MEDDM/PREDIT, 2010, 71 pages.

Promoto : un airbag pour les deux-roues motorisés Serre T., Thollon L., La Lettre du PREDIT n° 20, mars 2010, p. 6.

Amélioration de la sécurité des piéton (ASP), rapport année 1, Arnoux PJ., Masson C., Cesari D., Willinger R., Deck C., Bourdet N., Rocheblave L., Ronel S., Massenzio M., Jure J-J., Serre T., Mo F., Llari M., Cassagne J., Martin J-L., Lardy A., Joffrin P., Fondation en Sécurité Routière.

- **Publications et ouvrages du LEPSIS**

Auberlet J.-M., Pacaux M.-P., Anceaux F., Plainchault P., Rosey F. The impact of perceptual treatments on lateral control : A study using fixed-base and motion-base driving simulators. Accident Analysis & Prevention, Volume 42, Issue 1, January 2010, p. 166-173.

Aupetit S., Riff J., Espié S., et Buttelli O., « Étude en situation réelle des émotions associées à la conduite moto au cours de la formation initiale. Quels enseignements pour la sécurité routière ? » Revue Transports et Sécurité ? 103 pages.

Aupetit S., Riff J., « Approche ergonomique de l'usage du régulateur de vitesse conventionnel : analyse critique de la littérature scientifique », Activités, 2, 7, 01/10/2010.

Brémond R., Dumont E., Ledoux V., Mayeur A.,"Photometric Measurements for Visibility Level Computations", Lighting research and technology, 42, 10/06/2010.

Gallen R., Hautière N., Dumont E., "Static estimation of meteorological visibility distance in night fog with imagery, IEICE Transactions on Information and Systems, Special Section on Machine Vision and its Applications, 7, 01/07/2010.

Hautière N., Tarel J.-P., Mitigation of Visibility Loss for Advanced Camera based Driver Assistances. IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems, Vol. 11, Num. 2, p. 474-484, 2010.

Mayeur A., Brémond R., Bastien C. "Effects of the viewing context on peripheral target detection. Implications for road lighting design". Applied Ergonomics, 3, 41, 01/05/2010.

Mayeur A., Brémond R., Bastien C. "The effect of the driving activity on target detection as a function of the visibility level". Transportation Research, part F, 2, 13, 01/03/2010.

Mayeur A., Brémond R., Conception de l'éclairage routier : vers la prise en compte du contexte et de l'activité de conduite, Lux la revue de l'éclairage, 258, 01/05/2010.

Sagaspe P., Lagarde E., Philip P., Léger D., Ohayon M., Bioulac B., Boussuge J., Taillard J.," Sleep disorders and accidental risk in a large group of regular registered highway drivers", Sleep Medecine, 10, 11, 01/12/2010.

Sagaspe P., Taillard J., Bayon V., Lagarde E., Moore N., Boussuge J., Chaumet G., Bioulac B., Philip P., » Sleepness, near-misses and driving accidents among a representative population of french drivers », Journal of Sleep Research, 4,19, 01/12/2010.

Lepert P., Hautière N., « Projet DIVAS : Dialogue infrastructure véhicule pour améliorer la sécurité routière », 01/09/2010.

A. Koita, D. Daucher : « Distance Evaluation between Vehicle Trajectories and risk indicator ». Chapter in book : Modelling, Simulation and Optimization, ISBN 978-953-307-048-3, Publisher : INTECH, pages : 148-166, February 2010.

- **Publications et communications du LIVIC**

A. Ndjeng Ndjeng, D. Gruyer, S. Glaser, A. Lambert, "Low Cost IMU-Odometer-GPS Ego localization with IMM. for unusual Maneuvers", Information Fusion, Elsevier, sous presse – Vol. aa, N° aa, 2010.

S. Glaser, S. Mammar, C. Sentouh, "*Integrated Driver-Vehicle-Infrastructure Road Departure Warning Unit*", IEEE Transactions on Vehicular Technology, Vol. 59, N° 6, July 2010, p. 2757-2771.

J. Dakhlallah, S. Glaser, S. Mammar, "*Vehicle Sideslip Angle Estimation with Stiffness Adaptation*", International Journal of Vehicle Autonomous Systems Issue : Vol. 8, N° 1, 2010, p.56-79.

R. Gallen, N. Hautière, E. Dumont, "*Static Estimation of the Meteorological Visibility Distance in Night Fog with Imagery"*, IEICE Transactions on Information and Systems, E93-D (7) : 1780-1787, 2010.

A. Lambert, D. Gruyer, A. Busson, H.M. Ali, "*Usefulness of Collision Warning Inter-Vehicular Systems*", in International Journal of Vehicle Safety, *Vol. 5, No. 1, 2010, pp60-74*. (pas de rang A INRETS).

S. Glaser, B. Vanholme, S. Mammar, D. Gruyer, L. Nouveliere, "*Maneuver based trajectory planning for highly autonomous vehicles on real road with traffic and driver interaction* ", IEEE Transaction on Intelligent Transportation Systems, Vol. 11, 2010, p. 589-606.

N. Hautière, J.-P. Tarel, D. Aubert, "*Mitigation of Visibility Loss for Advanced, Camera based Driver Assistances*", IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems, 11 (2) : 474-484, 2010.

N. Minoiu Enache, S. Mammar, S. Glaser, B. Lusetti, "Vehicle assistance for lane keeping, lane departure avoidance and yaw stability, Approach by simultaneous steering and differential braking" Journal européen des systèmes automatisés, sous presse Vol. aa, N° aa, 2010, p. aa.

H. Arioui, L. Nehaoua, S. Hima, N. Séguy, S. Espié, "Mechatronics, Design, and Modeling of a Motorcycle Riding Simulator", IEEE/ASME Transactions on mechatronics, Vol. 15, N° 5, 2010, pp. 805-818. (pas de rang A INRETS).

A. Cord, F. Bach & D. Jeulin, « Texture classification by statistical learning from morphological image processing : application to metallic surfaces », Journal of Microscopy, Vol. 239, Pt 2 2010, pp. 159-66. (pas de rang A INRETS).

L. Khoudour, D. Aubert, S. Velastin, V. Leung, J. Orwell, "Video-based detection of specific events in public transport networks", in 'Studia Informatica Universalis', Vol. 8 (2) Hermann, 2010, pp. 58-88. (pas de rang A INRETS).

H.-J. Yoo, F. Goulette, J. Senpauroca, G. Lepere, D. Gruyer, « *Aide à la conception par simulation de systèmes de cartographie mobiles à scanner laser* », sous presse la revue française de photogrammétrie et télédétection, Vol. aa, N° aa, 2010, pp. aa.

F. Boukour, S. Coutel, D. Gruyer, J. Marais, « *Innovation dans les transports guidés urbains et régionaux* », Ouvrage collectif INRETS PFI ITGUR, Chapitre 7, étape de corrections finales, parution prévue courant 2010.

R. Labayrade, M. Perrollaz, D. Gruyer, D. Aubert, "Sensor Data Fusion for Road Obstacle Detection: A validation framework", « Sensor Fusion » book, ISBN 978-953-7619-X-X published by Sciyo.

D. Aubert, N. Bhouri, D. Bed-Charreton, O. Heddebaut, G. Marlière, J.-L. Maupu, J. Rodriguez, S. Sobieraj, F. Zann, « Interfaces voie-véhicule, sites propres et exploitation », dans le livre « Innovations dans les transports guidés urbains et régionaux », chapitre 5, édit. Hermès Lavoisier, 2010.

- **Publications et communications de AGIT**

Vehicle Trajectory Estimation Using Spatio-Temporal MCMC. Y. Goyat, T. Chateau, F. Bardet, *in* EURASIP Journal on Advances in Signal Processing, Volume 2010, Article ID 712854, 8 pages.

Analysis of the trajectories of drivers in bends : experimental results, Menant F., Goyat Y., Auder F., Transport Research Arena, Brussels, Belgium, June 2010.

Reconstruction of the speed distribution in bends using control-drivers, Menant F., Goyat Y., Transport Research Arena, Brussels, Belgium, June 2010.

- **Publications et communications d'EASE**

« Analyse des contacts lubrifiés » Malal Kane, ISBN 978-613-1-53180-4, 152 pages, Éditions Universitaires Européennes, Octobre 2010.

D. Zhao, M. Kane, M. T. Do, *Effect of Aggregate and Asphalt on Pavement Skid Resistance Evolution ,* ASCE (American Society of Civil Engineering), Geotechnical Special, Paving Materials and Pavement Analysis, Publication No. 203, ISBN 978-0-7844-1104-9, p. 8-18, 2010.

M. Kane, D. Zhao, M.T. Do, E. Chailleux, F. de Lallard, *Exploring the Ageing Effect of Binder on Skid Resistance Evolution of Asphalt Pavement,* RMPD (Road Materials and Pavement Design), Volume 11/ SI, pp. 543-557, DOI : 10.3166/rmpd. 11hs, 2010.

M. Kane, M.T. Do, *Studying the Polishing Phenomenon of Road Pavements under Traffic Load,* ASCE (American Society of Civil Engineering), Journal of Transportation Engineering, volume 136, Number 1, ISSN 0733-947X, p. 45-51, 2010.

- **Publications et communications de l'ERA 12**

Cerezo V., Gothié M., Menissier M. et Gibrat T. "Hydroplaning speed and infrastructure characteristics", Proc. IMechE vol. 224 Part J : J. Engineering Tribology, May 2010.

Rey G., Clair D., Fogli M., et Bernardin F., "Probabilistic Assessment of Roadway Departure Risk", Vehicle System Dynamics, 2010, Accepted.

Hamlat S., Le Turdu V., Marsac P. et Cerezo V., « Évolution de l'adhérence du réseau routier français : la base de données nationale d'adhérence CARAT », RGRA (revue Générale des Routes et Aérodromes), vol. 885, juillet 2010.

Conche F. et Cerezo V., « Lien accidents/géométrie sur autoroute », Proc. DIVAS : Dialogue Infrastructure Véhicule, Nantes, France, 15 et 16 octobre 2010.

Cerezo V., Bouteldja M. et Menissier M., "Hydroplaning detection and vehicle speed regulation with passive and active systems to avoid lost of control", 10th International Symposium on Advanced Vehicle Control : AVEC 2010, Loughborough, United Kingdom, 22nd – 26th August, 2010.

Bouteldja M., Djemai M., et Fridman L,. "Dynamics Observation and Parameters Identification of Heavy Vehicle via Second Order Sliding Modes", 11th International Workshop on Variable Structure Systems VSS'10, Mexico, June 2010.

Bouteldja M., Djemai M., Cerezo V. et Liegeois M., « Estimation des efforts latéraux à l'aide d'un observateur pour la détection du risque de mise en portefeuille des véhicules articulés », 6e Conférence Internationale Francophone d'Automatique : CIFA, Nancy, France, 2 – 4 juin, 2010.

Bouteldja M. et Cerezo V., "Driving situations analysis based on multi-models observers : application to risk accident of heavy vehicles", 11th International Symposium on Heavy Vehicle Transport Technology, Melbourne, Australia, 14th – 17th March, 2010.

Cerezo V., Conche F. et Dupré G., "Alertinfra: a new tool for safety studies", 89th Transportation Research Board (TRB), Washington, USA, 13th – 17th January, 2010.

- **Publications et communications de l'ERA 17**

N. Hautière, V. Ledoux, J.-P. Tarel, V. Boucher et P. Charbonnier, « Observation, modélisation et prédiction de la dégradation temporelle des marquages routiers » in book *Projet Divas*, September 2010.

P. Briand, F. Anceaux, J.M. Auberlet, S. Aubin, M.P. Pacaux, "Impact of perceptual treatments on drivers's behavior : from the driving simulators studies to the fields tests – first results" , Transportation Research Board, 2010.

P. Briand, C. Le Bastard, "Estimation of the vehicle lateral positioning from the Inductive Loop", , Transport Research Arena Europe, Brussels, June 2010.

D. Guilbert, C. Le Bastard, A. Bacelar, "Real time dynamic origin-destination matrices estimation from a widespread Inductive Loop Detector (ILD) network", Transport Research Arena Europe, Brussels, June 2010.

C. Le Bastard, P. Briand, P. Landais et B. Jacob, « Comparaison statistique de plusieurs systèmes de mesure du positionnement latéral des véhicules », Conférence Sécurité routière prévention des risques et aide à la conduite (PRAC), Paris 2010.

- **Publications et communications de l'ERA 27**

J.P. Tarel et P. Charbonnier, "A Lagrangian half-quadratic approach to robust estimation and its applications to road scene analysis." Pattern Recognition Letters, 31 (14) : 2192–2200, octobre 2010.

P Foucher, éditeur, Détection et Reconnaissance de la signalisation verticale par analyse d'images, numéro CR 53 dans Collections Études et Recherches des Laboratoires des Ponts et Chaussées – Série Routes. LCPC, Paris, août 2010.

R. Belaroussi, P. Foucher, J.-P. Tarel, B. Soheilian, P. Charbonnier, et N. Paparoditis. "Road sign detection in images : a case study". Proceedings of the 20 th International conference on Pattern Recognition (ICPR 2010), p. 484-488, Istanbul, Turquie, août 2010.

P. Charbonnier et J.-P. Tarel. On the diagnostic of road pathway visibility. Proceedings of Transport Research Arena (TRA'10), Bruxelles, Belgique, juin 2010.

Y. Sebsadji, J.-P. Tarel, P. Foucher, et P. Charbonnier, "Robust road marking extraction in urban environments using stereo images". Dans Proceedings of IEEE Intelligent Vehicles Symposium (IV'10), p. 394-400, San Diego, USA, juin 2010.

P. Charbonnier et J.-P. Tarel, Nouvelles approches en diagnostic de la visibilité géométrique routière. Dans Prévention des Risques et Aides à la Conduite (PRAC'10), Paris, mai 2010.

N. Hautière, V. Ledoux, J.-P. Tarel, V. Boucher, et P. Charbonnier. Observation, modélisation et prédiction de la dégradation temporelle des marquages routiers.

Dans P. Lepert et N. Hautière, éditeurs, Projet DIVAS – Dialogue Infrastructure Véhicules pour Améliorer la Sécurité routière, pages 195–212, Nantes, France, octobre 2010. LCPC, Hermes Science, Lavoisier.

P. Foucher et P. Charbonnier. Détection et reconnaissance de la signalisation verticale par analyse d'images. Rapport bibliographique, Projet ANR iTOWNS, DRI, LCPC, décembre 2010.

- **Publications et communications de l'ERA 33**

Bordel S., Guigouain G., Pasquié H., Esnard C. ,Somat A., 2010, Appel à la peur en contexte de sécurité routière : implication du modèle étendu des processus parallèles. *8e Congrès International de Psychologie Sociale en Langue Française*, 25-28 août 2010, Nice-Sophia Antipolis (France), p. 58, [ORAL].

Bordel S., Désiré L., Guye O., Maillard J., 2010, Analyse des comportements en termes de vitesse durant le déploiement d'un système innovant d'information : la nécessité de prendre en compte l'acceptabilité du dispositif. *Prévention des risques et aides à la conduite – PRAC2010*, 4-5 mai 2010, Paris (France), p. 379-388 [ORAL].

Terrade F., Fgreffeuille C., Somat A., Bordel S., et Queguiner R., (2010), Prescrire et personnaliser un message délivré par PMV pour mieux influencer le comportement des conducteurs. *Prévention des risques et aides à la conduite – PRAC2010*, 4-5 mai 2010, Paris (France), p. [ORAL].

- **Publications et communications de l'ERA 31**

M. Marchetti, M Moutton, S. Ludwig, L. Ibos, V. Feuillet, J. Dumoulin, "Road networks winter risk estimation using on board uncooled infrared camera for surface temperature measurements over two lanes".– Article accepté à International Journal of Geophysics.

Durickovic I., Bourson P., Marchetti M., Claverie R., Chassot J.-M., Fontana M., "Water-ice phase transition probed by Raman spectroscopy". Journal of Raman Spectroscopy, volume 42, issue n° 6, juin 2011, p. 1408–1412.

J. Dumoulin, L. Ibos, M. Marchetti, A. Mazioud., "Detection of non emergent defects in asphalt pavement samples by long pulse and pulse phase infrared thermography". European Journal of Environmental and Civil Engineering, n° 15, 2011, p. 557-574.

J. Dumoulin L. Ibos, C. Ibarra-Castanedo, A. Mazioud, M. Marchetti, X. Maldague et A. Bendada, "Active infrared thermography applied to defect detection and characterization on asphalt pavement samples: comparison between experiments and numerical simulations".Journal of Modern Optics, vol 57, n° 18, octobre 2010, p. 1759-1769.

Durickovic I., Bourson P., Marchetti M., Claverie R., Chassot J.-M., Fontana M., “Experimental study of NaCl aqueous solutions by Raman spectroscopy: Towards a new optical sensor”. Applied Spectroscopy, août 2010, issue 64, 8.

Marc D. Fontana, Rémy Claverie, Ivana Durickovic, Patrice Bourson, Mario Marchetti, Jean-Marie Chassot, “Optical sensor for characterizing the phase transition in salted solutions”. Sensors, 2010, 10, p. 3815-2823.

“Road surface condition forecasting in France” L. Bouilloud, E. Martin, F. Habets, A. Boone, P. Le Moigne, J. Livet, M. Marchetti, A. Foidart, L. Franchisteguy, S. Morel, J. Noilhan, P. Pettré, Journal of Applied Meteorology and Climatology, Volume 48, Issue 12 (décembre 2009), p. 2513-2527.

- **Publications et communications de l’ERA 34**

P. Subirats, E. Violette, F. Conche, D. Doucet, G. Dupré – Développement d’un système de détection de quasi-accidents en carrefour – Conférence PRAC2010, Paris, 4-5 mai 2010, *http://prac2010.free.fr/*

E. Violette, P. Subirats, D. Doucet – Évaluation de l’impact de systèmes d’information en virage sur le comportement des usagers – Conférence PRAC2010, Paris, 4-5 mai 2010, *http://prac2010.free.fr/*

P. Subirats, E. Violette, D. Doucet, M. Aron – Développement des systèmes d’information dynamique pour l’information au conducteur pour deux situations de conduite dangereuse – Conférence PRAC2010, Paris, 4-5 mai 2010, *http://prac2010.free.fr/*

G. Louah**,** E. Violette, G. Dupré - Actualisation des formules françaises de vitesse V_{85} pratiquée en virage, Conférence PRAC2010, Paris, 4-5 mai 2010, *http://prac2010.free.fr/*

P. Subirats, G. Louah, E. Violette, C. Lelez, D. Doucet, A. Hublart – Estimation de la vitesse pratiquée sur un itinéraire par fusion de mesures embarquées et bord de voie, Séminaire DIVAS, Nantes, 19-20 octobre 2010.

P. Subirats, Y. Dupuis, E. Violette, D. Doucet, G. Dupré – A new tool to evaluate safety of crossroad, 4 th International Symposium on Highway Geometric Design, Valence, 2-5 juin 2010, *http://www.4ishgd.valencia.upv.es/*

R. Bergel, H. Rattaire, M. Aron, D. Doucet, E. Violette – Added risk in case of rain : some recent results for France, World Congress on Transport Research, Lisbonne, 11-15 juillet 2010, *http://www.wctr2010.info/*

- **Rapports du projet SARI**

Projet PREDIT SARI : surveillance automatisée de la route pour l’information des conducteurs et des gestionnaires.

Rapport final de l’animation scientifique du projet tranche 1 – M.L. Gallenne – L. Algarra – 12 novembre 2010 – 85 pages.

Rapports du thème transversal AJISE (acceptabilité juridique, individuelle, sociale et économique) (2009) : L 2.14.1 – Rapport de synthèse et recommandations – Rapport Laureps, Stéphanie Bordel, Alain Somat, L 2.14.1 bis – Rapport de synthèse et recommandations – Rapport Laureps, Stéphanie Bordel, Alain Somat, Livrable final n° 4. A. 3 – Rapport sur l’étude de l’acceptabilité sociale du système Divas (octobre 2009) Stéphanie Bordel, Alain Somat.

L'INSTITUT NATIONAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET DE RECHERCHES (INSERR)

Présentation de l'INSERR (www.inserr.fr)

Fondé à l'initiative des pouvoirs publics, l'INSERR est un groupement d'intérêt public initialement créé en 1993 sur le principe d'une école et devenu institut en 2003. L'INSERR est aujourd'hui le seul organisme national de formation spécifiquement dédié à la problématique de la sécurité routière.

Dans le cadre de la formation et de l'innovation, l'INSERR, au titre de sa maîtrise d'œuvre, est chargé de la conception et de la mise en œuvre de la formation des différents acteurs de la sécurité routière qui sont soumis à une obligation de formation pour exercer leur activité. L'INSERR est par ailleurs force de proposition en termes de formation dans le champ de l'éco conduite.

Maillon intermédiaire entre les pouvoirs publics, la recherche et les professionnels, l'INSERR réalise des prestations d'études, d'expertise, de valorisation et d'audit, centrées sur la pédagogie dédiée à la lutte contre l'insécurité routière.

Publications et ouvrages 2010

Guide de l'animateur des stages de sensibilisation à la sécurité routière, août 2010.

Participation au projet BESTPOINT (critères des meilleures pratiques dans les systèmes de permis à point.

LA FONDATION SÉCURITÉ ROUTIÈRE (FSR)

Présentation de la FSR (http://fondation-securite-routiere.org/)

La Fondation sécurité routière, reconnue d'utilité publique en décembre 2005, a été créée à l'initiative du ministère de la recherche pour une durée minimale de cinq ans. Sa dotation s'élève à 5,8 millions d'euros, apportés à 49 % par l'État et à 51 % par des entreprises privées.

Les deux appels à projets lancés en 2007 et 2008 ont permis de sélectionner une vingtaine de projets dont 7 regroupés au sein du programme « PISTES ». Les thèmes privilégiés sont les usagers vulnérables, l'alcool, l'infrastructure qui pardonne et le traumatisme en fléau du rachis cervical (coup du lapin).

• Rapport final du projet VIPPER pour « VIsibilité Psycho-physique des Piétons dans l'Environnement Routier ».

• Recherche menée en collaboration entre le CETE de l'Ouest Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées, l'Université d'Angers, le Laboratoire Central des Ponts et Chaussées et Valeo.

Publications et ouvrages 2010

Morange – Centre d'Étude et de Recherche sur les Risques et les Vulnérabilités, (C.E.R.R. e. V.), UPRES EA 3918 : À quelles conditions le recours aux éthylotests anti-démarrage (EAD) peut-il être développé dans le cadre administratif et judiciaire ? Enquête qualitative auprès des acteurs concernés dans le département du Calvados. Rapport final mai 2010.

Programme PISTES : Projet transversal – Questionnaires et tests :
- Tome 1 : Évaluation des aptitudes et caractéristiques sensorimotrices, cognitives et émotionnelles des piétons jeunes et âgé Leader : IFSTTAR (juillet 2010) ;
- Tome 2 : Questionnaires Leader : INSERM ERI27-UNICAEN-MCT – Tome réalisé grâce à la contribution active de Marie-Axelle Granié (INRETS-MA) (décembre 2010) ;
- Tome 3 : Sélection de tests et questionnaires communs Leader : IFSTTAR (décembre 2010).

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière est géré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière. Il constitue la base de données des informations essentielles recueillies dans un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (dit « BAAC ») par les forces de l'ordre à la suite de chaque accident corporel.
Il est usuellement dénommé « fichier BAAC ».
Le présent chapitre, après avoir donné les principales définitions utilisées, présente le processus de constitution de ce fichier.
L'essentiel des données d'accidentalité commentées et analysées dans le présent document provient de ce fichier national.

DÉFINITIONS

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :
– implique au moins une victime, c'est-à-dire un usager décédé du fait de l'accident ou qui a nécessité du fait de l'accident des soins médicaux (c'est-à-dire des soins délivrés par un ou des professionnels de la santé) [1] ;
– survient sur une voie publique ou privée, ouverte à la circulation publique (quelle que soit la domanialité de la voie : État, collectivités locales ou autres) ;
– implique au moins un véhicule.

Sont exclus tous les accidents purement matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie non ouverte à la circulation publique (par exemple réservée aux riverains et signalée comme telle) ou sur un parking à usage strictement privatif, ainsi que ceux qui n'impliquent pas de véhicule au sens du Code de la route. Notamment les accidents n'impliquant qu'un piéton ou que des piétons entre eux en sont exclus.

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 du fait de l'accident ;
– les victimes : impliquées non indemnes (voir plus haut, c'est la présence d'au moins une victime qui fait de l'accident un accident corporel).
Parmi les victimes, on distingue :
– les personnes tuées : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent (avant le 1er janvier 2005, le délai de prise en considération du décès était de 6 jours, aussi l'on applique un coefficient de correction aux données antérieures à 2005 – à savoir généralement 1,069) ;
– les personnes blessées : victimes non tuées.

1. Le cadre dans lequel ces soins ont été délivrés – établissement hospitalier, cabinet médical, sur le site même du sinistre ou autre – n'entre pas en ligne de compte. Par contre une auscultation ou de simples examens sans suites ne sont pas à considérer comme des soins.

Sommaire

On distinguera parmi les personnes blessées :
– les blessés dits « hospitalisés » : victimes hospitalisées plus de 24 heures ;
– les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais non admises à l'hôpital ou ayant été admises à l'hôpital 24 heures au plus.

On entend par *milieu urbain* l'ensemble des voies ou sections de voies situées à l'intérieur d'une agglomération au sens de la définition du Code de la route (sections situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération). La taille de l'agglomération (c'est-à-dire sa population) n'entre pas en ligne de compte.

À l'inverse toute voie ou section de voie située hors agglomération relève de la *rase campagne*.

LE RECUEIL DES DONNÉES ACCIDENTS

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait 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 site de l'accident).

Véritable clé de voûte du système d'information de la sécurité routière, ce bulletin regroupe des informations très complètes, organisées en quatre grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués. Un localisant complète les accidents en milieu urbain. Le BAAC porte le numéro de code de l'unité émettrice ainsi que le numéro de procès-verbal. La fiche BAAC est réputée anonyme, en ce qu'elle ne comporte ni les identités des personnes impliquées dans les accidents ni les immatriculations complètes des véhicules.

Environ 3 500 services sont susceptibles d'émettre une fiche BAAC. Ces services comprennent environ 3 000 brigades locales de gendarmerie, 465 circonscriptions de sécurité publique comportant chacune une unité spécialisée en matière de sécurité routière et 13 compagnies républicaines de sécurité (CRS) auxquelles il convient d'ajouter la préfecture de police de Paris (PP) ainsi que la police aux frontières (PAF) compétente pour les accidents survenus aux frontières ou en zone aéroportuaire.

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. Le bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris (PP) est compétent pour les vingt arrondissements de Paris et le boulevard périphérique, ainsi que pour les départements de la petite couronne depuis septembre 2009.

LA TRANSMISSION DES DONNÉES ACCIDENTS

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. Ces procédures sont en cours de refonte en 2010/2011 dans une application de type Web dénommée PULSAR. Une fois rassemblées, les fiches sont transmises à l'ONISR en général le mois $m+2$.

Pour la sécurité publique, 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. L'ensemble des BAAC ainsi saisis est transmis au centre d'exploitation informatique du ministère de l'Intérieur. Ce centre contrôle les fichiers recueillis et les fait suivre à l'ONISR au fur et à mesure qu'il

en accuse réception. Ces fiches sont généralement réceptionnées en moyenne à *m* +4. Est également traité le petit nombre de BAAC qui lui est adressé par la police aux frontières.

LA CONSTITUTION DU FICHIER NATIONAL DES ACCIDENTS

Le portail accident

L'année 2009 avait vu la mise en service du portail « accidents » qui est devenu le cœur des systèmes d'informations du domaine accidents développés par le réseau scientifique et technique du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL) sous pilotage de l'ONISR.

La création du portail avait pour principal enjeu, l'amélioration de la qualité et de la fiabilité du fichier BAAC. L'ONISR, à la réception des fichiers transmis parles différents centres de traitement informatique du ministère de l'Intérieur, les charge dans le portail « accident » et procède à un premier niveau de contrôle qualité. La préfecture de police de Paris (PP) procède directement au chargement dans le portail des fiches la concernant.

Depuis le 1er juillet 2011, c'est le Centre d'études techniques de l'équipement du Sud-Ouest (CETE du Sud-Ouest) sis à Bordeaux, qui assure sous la supervision de l'ONISR et pour son compte la consolidation nationale du Fichier et les vérifications correspondantes.

Une fois chargées, les fiches BAAC deviennent accessibles aux Observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) qui procèdent alors à un deuxième niveau de vérification et de corrections éventuelles. Ils assurent alors la cohérence, de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national.

Depuis le 1er juillet 2011, c'est le même CETE du Sud-Ouest qui coordonne pour le compte de l'ONISR l'exécution de ces corrections ultimes dévolues aux ODSR.

La teneur et l'organisation détaillées de ces contrôles successifs est décrite ci-dessous.

Contrôle qualité des données accidents

La mise en œuvre du portail « accidents » a amélioré le processus de fiabilisation des BAAC par l'introduction d'un double contrôle.

L'ONISR (ou depuis peu le CETE du Sud-Ouest, agissant pour son compte) assure un premier niveau de contrôle comportant une vérification des formats et de complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident…).

Dès lors, ces données deviennent accessibles aux ODSR en charge d'un deuxième niveau de contrôle.

À ce stade, il s'agit de corriger les anomalies bloquantes des fiches telles que détectées par le système (par exemple, le système contrôle automatiquement que le conducteur occupe bien une place avant, ou que les caractéristiques lumineuses sont compatibles avec l'heure, etc.). Il s'agit par ailleurs de compléter des variables dites obligatoires (type de route, type de permis…).

Les ODSR bénéficient, selon les cas, de l'aide des gestionnaires des réseaux routiers (directions interdépartementales des routes, conseils généraux, communes ou leurs groupements compétents) qui sont associés à cette vérification de niveau local voire la prennent en charge sous la supervision des ODSR. Ces correcteurs locaux (ODSR ou gestionnaires) consultent en tant que de besoin les services des forces de l'ordre qui ont émis les fiches BAAC correspondantes ; celles-ci contribuent ainsi à leur correction finale.

Un dernier contrôle qualité au plan national est ensuite effectué avant la « publication » des résultats définitifs d'un mois. Il 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 dans le cadre des remontées rapides en provenance des préfectures (*cf. chapitre I-3*).

> ***Les remontées rapides sont des données collectées à chaud sans lien direct avec la constitution du fichier BAAC. Ce sont de simples décomptes provisoires des accidents corporels et de leur gravité, renseignés chaque fin de mois depuis l'année 2000 par les forces de l'ordre à partir de leurs mains courantes, collectés par le canal des préfectures et consolidés par les services de la DMAT du ministère de l'Intérieur. Ces remontées rapides constituent l'un des éléments de référence utilisé pour apprécier l'exhaustivité de la base de données BAAC (par ailleurs, c'est des mêmes remontées rapides que l'ONISR tire par extrapolation les indicateurs provisoires figurant dans ses baromètres mensuels).***

Ici, on entend par « publication » des BAAC l'arrêt des données correspondantes au terme de ce processus de vérification. Les données ainsi « publiées », définitivement gelées, constitueront la base de données officielle au plan national. Techniquement, ce sont les ODSR qui « publient » ainsi les données de leur ressort au fil de l'eau, par paquets mensuels. L'exploitation des fiches BAAC d'une année donnée n'est possible qu'après « publication » du dernier des douze ensembles mensuels par le dernier des 100 ODSR, soit en 2010 courant mai 2011. Cette base annuelle intégralement « publiée » dans le portail constitue la source des statistiques officielles d'accidentalité qui sont communiquées au public et aux partenaires (notamment pour intégration aux bases de données internationales : bases OMS, CARE et IRTAD – Voir chapitre 1-6).

L'amélioration de la qualité des données peut cependant se poursuivre sous la responsabilité des ODSR après leur « publication », ces corrections étant réalisées soit directement dans le portail, soit indirectement par utilisation du logiciel spécialisé « Concerto ». Elles peuvent concerner la géolocalisation de l'accident ou la vérification d'informations particulières identifiées par le portail comme des anomalies résiduelles tolérées. Ces ultimes corrections de détail, sans incidence sur les agrégats nationaux, ne seront pas rapatriées dans la base officielle.

LES EXPLOITATIONS DU FICHIER NATIONAL DES ACCIDENTS

Les données officielles de l'accidentalité en France sont issues de l'exploitation du fichier national. L'essentiel de ces exploitations est menée par l'ONISR qui utilise le logiciel d'exploitation statistique SAS ou, pour son compte, par diverses composantes du réseau scientifique et technique du MEDDTL qui ont recours au logiciel SAS ou au logiciel Concerto, à savoir : le service d'études des transports, des routes et de leur aménagement (SETRA), le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU) et certains centres d'études techniques de l'équipement (CETE). Elles font l'objet des publications régulières suivantes, notamment accessibles sur le site Internet de la sécurité routière et pouvant être commandées, selon leurs conditions, à la Documentation française :
– le présent document « La sécurité routière en France – bilan annuel », publié et téléchargeable sur les pages Web de l'ONISR, disponible pour une année donnée à l'automne de l'année suivante ;
– un jeu de fiches thématiques, regroupées en quatre familles (catégories d'usagers, sexes et classe d'âge, réseaux, comportements) qui viennent compléter et approfondir les analyses du « Bilan annuel ». Elles sont postées et téléchargeables sur les pages Web de l'ONISR au fur et à mesure de leur production.

L'ONISR réalise ou fait réaliser par ailleurs de nombreuses études d'enjeux de niveau national ciblées sur des types particuliers d'accidents et réclamant pour certaines analyses de retourner aux informations circonstanciées consignées sur les procès-verbaux.

Outre ces exploitations réalisées par l'ONISR ou pour son compte, le fichier national des accidents corporels de la circulation routière est très utilisé, pour répondre à des demandes spécifiques locales ou non par le réseau scientifique et technique du MEDDTL et au niveau local par les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR), situés dans les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), ainsi que les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR), situés dans les DDT des préfectures.

Les observatoires locaux établissent en particulier à la demande des préfets des bilans annuels complétant le bilan annuel national. Ils effectuent aussi des études d'enjeux, notamment afin de préparer les DGO, ou ciblées par exemple sur les tronçons de routes particulièrement accidentogènes.

De nombreux gestionnaires de voiries (notamment conseils généraux, grandes villes et communautés d'agglomération) exploitent également le fichier BAAC pour nourrir et fonder leurs propres analyses d'enjeux. Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière constitue aussi un précieux outil de travail et de référence pour d'autres utilisateurs particuliers que sont l'institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), 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 acteurs de la recherche en accidentologie.

En application de la réglementation sur la statistique publique, ne sont rendus accessibles au grand public, aux médias ou aux tiers que des résultats agrégés à un niveau suffisant pour empêcher toute identification indirecte des personnes impliquées dans les accidents. N'ont accès à la base intégrale ou à des extraits intégraux de la base, administrée par l'ONISR, que des agents dûment habilités ou des organismes autorisés par voie de convention *ad hoc*, qu'ils soient gestionnaires de voirie ou qu'ils interviennent à des fins de recherche. Ces conventions les obligent aux mêmes précautions d'emploi et de divulgation, visant à préserver l'anonymat des personnes impliquées dans les accidents.

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

Identifiant

Code Unité

N° de procès-verbal (PV)

N° du feuillet

Établi Par :
1-gendarmerie nationale
2-préfecture de police de Paris
3-compagnie républicaine de sécurité (CRS)
4-police des airs et des frontières (PAF)
5-sécurité publique

1-Caractéristiques

Date
jour
mois
année

Heure
heure
minute

Lumière
1-plein jour
2-crépuscule ou aube
3-nuit sans éclairage public
4-nuit avec éclairage public non allumé
5-nuit avec éclairage public allumé

Localisation
1-hors agglomération
2-en agglomération
de 0 à 500 habitants
de 501 à 2000 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 habitants

Code Insee du lieu de l'accident
département
commune

Intersection
1-hors intersection
En intersection ou à proximité immédiate
2-en X
3-en T
4-en Y
5-à plus de 4 branches
6-giratoire
7-place
8-passage à niveau
9-autre

2-Lieux

Code route

Catégorie
1-autoroute
2-route nationale
3-route départementale
4-voie communale
5-hors réseau public
6-parc de stationnement ouvert à la circulation publique
9-autre

Voie
Composée de :
numéro ou **finato** de la voie
2-*bis* ou 3-*ter*
lettre indice : A, B, C etc.

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

Nombre total de voies de circulation

Voie spéciale
1-piste cyclable
2-bande cyclable
3-voie réservée

Profil en long
1-plat
2-pente
3-sommet de côte
4-bas de côte

Tracé en plan
(sens du 1er véhicule décrit)
1-partie rectiligne
2-en courbe à gauche
3-en courbe à droite
4-en S

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

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

3-Véhicules

Catégorie administrative
01-bicyclette
02-cyclomoteur + 30, Scooter < 50 cm³
03-voiturette, tricycle
31-moto > 50 cm³ < 125 cm³
32-scooter > 50 cm³ < 125 cm³
33-motocyclette Lourde > 125 cm³
34-scooter > 125 cm³
35-quad léger ≤ 50 cm³
36-quad lourd > 50 cm³
07-véhicule de tourisme (seul ou avec caravane ou remorque)
10-véhicule utilitaire seul (1,5 t < PTAC = 3,5 t)
07-poids lourd seul (3,5 t < PTAC = 7,5 t)
14-poids lourd seul (PTAC > 7,5 t)
15-poids lourd + remorque(s)
16-tracteur routier seul
17-tracteur routier + semi-remorque
37-autobus
38-autocar
39-train
40-tramway
20-engin spécial
21-tracteur agricole
99-autre véhicule

Lettre conventionnelle

Code route

Délit de fuite
1-véhicule en fuite
2-conducteur en fuite

Sens de circulation
1-P.K. ou P.R. croissant
2-P.K. ou P.R. décroissant

Département ou pays d'immatriculation

Date de 1re mise en circulation
mois
année

Appartenant à
1-conducteur
2-véhicule volé
3-propriétaire consentant
4-administration
5-entreprise

Véhicule spécial
1-taxi
2-ambulance
3-pompier
4-police – gendarmerie
5-transport scolaire
6-matières dangereuses
9-autre

Facteur lié au véhicule
1-défectuosité mécanique
2-éclairage – signalisation
3-pneumatique(s) usé(s)
4-éclatement de pneumatique(s)
5-chargement
6-déplacement du véhicule
7-incendie du véhicule
9-autre

Assurance
1-oui
2-non
3-non présentation

4-Usagers

Lettre conventionnelle

Place dans le véhicule
2 roues :
1-conducteur
2-passager
3-passager (side-car)

4 roues :
2-avant droit
6-avant milieu
1-avant gauche
3-arrière droit
5-arrière milieu
4-arrière gauche
9-arrière droit
8-arrière milieu
7-arrière gauche

Responsable présumé
0 : si l'usager n'est pas présumé responsable de l'accident
1 : si l'usager est présumé responsable de l'accident

Catégorie
1-conducteur
2-passager
3-piéton
4-piéton en roller ou en trottinette

Gravité
1-indemne
2-tué (30 jours)
3-blessé hospitalisé
4-blessé léger

Catégorie socioprofessionnelle
1-conducteur professionnel
2-agriculteur
3-artisan, commerçant, profession indépendante
4-cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise
5-cadre moyen, employé
6-ouvrier
7-retraité
8-chômeur
A-étudiant
9-autre

Sexe
1-masculin
2-féminin

Département ou pays de résidence

Date de naissance
mois
année

Facteur lié a l'usager
1-malaise – fatigue
2-médicament – drogue
3-infirmité
4-attention perturbée
5-ivresse apparente

Test d'alcoolémie
1-impossible
2-refusé
3-prise de sang
4-éthylomètre
5-résultat non connu
6-dépistage négatif

Taux d'alcoolémie

Localisant urbain

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

Distance en mètres
– distance au numéro

Libellé de la voie

Code RIVOLI

ou ter

Condition atmosphérique
1-normale
2-pluie légère
3-pluie forte
4-neige – grêle
5-brouillard – fumée
6-vent fort – tempête
7-temps éblouissant
8-temps couvert
9-autre

Type de collision
Accident impliquant :
– deux véhicules
1-collision frontale
2-collision par l'arrière
3-collision par le côté
– trois véhicules et plus
4-collision en chaîne
5-collisions multiples
6-autre collision
7-sans collision

Coordonnée géographique
Indicateur de provenance
latitude
longitude

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

1-veille de fête
2-jour de fête

État surface
1-normale
2-mouillée
3-flaques
4-inondée
5-enneigée
6-boue
7-verglacée
8-corps gras – huile
9-autre

Aménagement – infrastructure
1-souterrain – tunnel
2-pont – autopont
3-bretelle d'échangeur ou de raccordement
4-voie ferrée
5-carrefour aménagé
6-zone piétonne
7-zone de péage

Situation de l'accident
1-sur chaussée
2-sur bande d'arrêt d'urgence
3-sur accotement
4-sur trottoir
5-sur piste cyclable

Point école
03-à proximité d'un point école
99-pas à proximité

Obstacle fixe heurté
01-véhicule en stationnement
02-arbre
03-glissière métallique
04-glissière béton
05-autre glissière
06-bâtiment, mur, pile de pont
07-support signalisation verticale ou poste d'appel d'urgence
08-poteau
09-mobilier urbain
10-parapet
11-îlot, refuge, borne haute
12-bordure de trottoir
13-fossé, talus, paroi rocheuse
14-autre obstacle fixe sur chaussée
15-autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement
16-sortie de chaussée sans obstacle

Obstacle mobile heurté
1-piéton
2-véhicule
4-véhicule sur rail
5-animal domestique
6-animal sauvage
9-autre

Point de choc initial
1-avant
2-avant droit
3-avant gauche
4-arrière
5-arrière droit
6-arrière gauche
7-coté droit
8-coté gauche
9-chocs multiples (tonneaux)

Manœuvre principale avant l'accident
01-circulant sans changement de direction
02-circulant même sens, même file
03-circulant entre deux files
04-circulant en marche arrière
05-circulant à contresens
06-circulant en franchissant le terre-plein central
07-circulant dans le couloir de bus – dans le même sens
08-circulant dans le couloir de bus – dans le sens inverse
09-circulant en s'insérant
10-circulant en faisant demi-tour sur la chaussée
11-changeant de file à gauche
12-changeant de file à droite
13-déporté à gauche
14-déporté à droite
15-tournant à gauche
16-tournant à droite
17-dépassant à gauche
18-dépassant à droite
19-traversant la chaussée
20-manœuvre de stationnement
21-manœuvre d'évitement
22-ouverture de porte
23-arrêté (hors stationnement)
24-en stationnement (avec occupants)

Nombre d'occupants dans le T.C.

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

Permis de conduire
1-valide
2-périmé
3-suspendu
4-conduite en auto-école
5-catégorie non valable
6-défaut de permis
7-conduite accompagnée

Date d'obtention du permis
mois
année

Trajet
1-domicile – travail
2-domicile – école
3-courses – achats
4-utilisation professionnelle
5-promenade – loisir
9-autre

Infraction NATINF
1re infraction
2e infraction

Existence d'un équipement de sécurité
1-ceinture
2-casque
3-dispositif enfant
4-équipement réfléchissant
9-autre

Utilisation d'un équipement de sécurité
1-oui
2-non
3-non déterminable

Localisation du piéton
Sur chaussée :
1-à + 50 m du passage piéton
2-à – 50 m du passage piéton
Sur passage piéton :
3-sans signalisation lumineuse
4-avec signalisation lumineuse
Divers :
5-sur trottoir
6-sur accotement ou BAU
7-sur refuge
8-sur contre allée

Action du piéton
Se déplaçant :
1-sens véhicule heurtant
2-sens inverse véhicule
Divers :
3-traversant
4-masqué
5-jouant – courant
6-avec animal
9-autre

Piéton
1-seul
2-accompagné
3-en groupe

Drogue par dépistage
1-non fait
2-impossible
3-refusé
4-positif pour au moins un produit
5-négatif pour tous produits
6-résultat non connu (pour prise de sang)

Dépistage par prise de sang
1-non fait
2-impossible
3-refusé
4-positif pour au moins un produit
5-négatif pour tous produits
6-résultat non connu (pour prise de sang)

Sommaire

La méthodologie des mesures de vitesses et d'interdistances

Les chapitres du bilan portant sur la vitesse et les interdistances présentent les principaux résultats concernant les mesures pratiquées. Ces mesures sont effectuées pour le compte de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière par une société de sondage, selon la méthodologie décrite ci-dessous.

PLAN DE SONDAGE

Le plan de sondage, préservé pour l'essentiel depuis plus de dix ans afin de garantir l'intégrité des évolutions observées sur le long terme, a été défini ainsi : 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 traversée de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres.

On opère chaque année trois campagnes de mesure, qui s'enchaînent sans interruption. On dispose ainsi de résultats quadrimestriels (chaque campagne couvrant quatre mois de l'année), à comparer entre eux avec une certaine prudence dans la mesure où les vitesses sont soumises à une saisonnalité relativement peu marquée.

Au sens de ce dispositif d'observation, on désigne par le terme « vitesse moyenne » la vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation – notamment sous trafic fluide où chaque conducteur est capable d'adopter librement la vitesse de son choix, sans interférences ni contraintes de circonstances [2]. Il ne s'agit donc pas des vitesses moyennes au sens ordinaire, telle que pratiquées sur le réseau considéré toutes circonstances confondues. Cette vitesse moyenne est dite « libre ». Elle est caractéristique du niveau de sécurité désiré et ne reflète en aucun cas des temps de parcours réels du conducteur au volant (puisque entre autres toutes les situations de congestion sont évitées).

MESURE DES VITESSES

Pour mesurer les vitesses, 362 points d'observation (285 le jour, 77 la nuit) représentatifs du réseau routier français dans toutes ses composantes ont été retenus.

Sur les routes nationales et départementales et en agglomération, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquê-

2. Et notamment hors du voisinage des radars fixes du contrôle-sanction automatisé (CSA). En cas d'implantation d'un radar CSA à proximité d'un point de mesure de l'observatoire des vitesses, on substitue à ce point un point équivalent sur la même section, indemne de ce voisinage.

teurs 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.

Les enquêteurs – environ 50 personnes – 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 jour de la semaine. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les jours et toutes les tranches horaires (entre 9 h 30 et 16 h 30 le jour et entre 22 h 00 et 02 h 00 la nuit). La quasi-totalité des mesures de jour ainsi que la totalité des mesures de nuit sont donc réalisées en dehors des heures de pointe. 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'observation qui sont pratiquées chaque année et plus de 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées (219 335 mesures en 2010).

Les vitesses moyennes « tous réseaux confondus » sont exprimées par un indicateur synthétique qui tient compte d'une certaine répartition du trafic entre les différents types de réseaux tant urbains (voies d'entrée/sortie, centres-villes, traversées de petites agglomérations) que de rase campagne (autoroutes de liaison, de dégagement, routes nationales et départementales), de jour comme de nuit, en situation de circulation non contrainte. Afin de préserver la comparabilité des indices d'année en année, cette répartition n'est pas actualisée jusqu'à aujourd'hui, elle reste celle de l'année 1998. Cet indice synthétique, dit « vitesse moyenne », ne reflète donc pas une moyenne réelle des vitesses libres pratiquées sur le réseau actuel : c'est une vitesse libre moyenne « à distribution des trafics égale », qui permet de mettre en évidence l'évolution pure de la vitesse en s'affranchissant des effets de transferts de trafic inter-réseaux.

Quant aux vitesses des motocyclistes, le faible effectif des observations (résultant de leur faible présence dans le trafic) s'ajoutant à la plus forte saisonnalité du comportement des motocyclistes obligent à considérer pour cette catégorie d'usagers des séries lissées sur trois quadrimestres, les séries brutes étant trop volatiles.

MESURE DE L'INTERDISTANCE

Si le code de la route emploie bien le terme de « distance de sécurité », il réglemente en réalité le temps intervéhiculaire (l'intervalle de temps et non pas l'intervalle en distance, l'un ne pouvant se déduire de l'autre que moyennant prise en compte de la vitesse du véhicule suiveur).

Le TIV (temps intervéhiculaire) est le temps qu'il faudrait au véhicule suiveur, hors toute action corrective, pour percuter le véhicule suivi si celui-ci pilait instantanément sur place. Il diffère du temps écoulé entre les passages en un point donné des deux nez des véhicules qui se suivent. 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.

Or les cinémomètres se déclenchent lors du passages du nez de chaque véhicule. 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 longueurs moyennes de véhicules 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 2 essieux ;
- 15,5 m pour les 3 essieux ;
- 18,4 m pour les 4 essieux et plus ;
- 12 m pour les transports en commun.

Les premières données sur les temps intervéhiculaires (TIV) ont été réunies et exploitées par l'Observatoire en juillet 2002. Deux indicateurs ont été retenus : d'une part la proportion des TIV en infraction, c'est-à-dire inférieurs à deux secondes, d'autre part la proportion des TIV très courts, inférieurs à une seconde. Pour être davantage pertinentes, ces proportions sont calculées d'abord pour l'ensemble du trafic, puis recalculées à part pour la seule fraction « dense » du trafic, en ne considérant, dans l'ensemble du trafic, que les véhicules pour lesquels l'éventualité de « ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui précède » est significative.

En effet, le calcul des TIV pour l'ensemble du trafic ne présente qu'un intérêt très limité. Moins le trafic est dense, plus on comptabilise de TIV longs et très longs qui, par effets de moyenne, masquent les TIV courts. Arbitrairement, et pour avoir une base stable de résultats, le trafic « dense » a été défini comme la fraction du trafic présentant des TIV inférieurs à quatre secondes.

Les acteurs de la sécurité routière

De nombreux acteurs sont engagés dans la lutte contre l'insécurité routière à titres divers.

Comme il est constant dans nos bilans annuels, l'organisation institutionnelle décrite ci-dessous est celle qui prévalait au cours de l'année considérée, ici 2010, nonobstant les modifications intervenues ultérieurement avant publication.

L'INTERMINISTÉRIALITÉ DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Régi par le décret n° 75-360 modifié du 15 mai 1975, le CISR 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. Il est présidé depuis le décret n° 2010-1444 du 25 novembre 2010 par le ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration par délégation du Premier ministre.

Le Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR)

Nommé en conseil des ministres, le délégué assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. Pour l'assister dans ses missions, le délégué est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Éducation nationale, Justice, Santé et Travail. Le délégué interministériel est également délégué à la sécurité et à la circulation routières (voir plus loin).

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)

L'ONISR, dont les missions sont régies par le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 modifié relatif au CISR, est directement placé auprès du délégué à la sécurité et à la circulation routières, également délégué interministériel à la sécurité routière. Il assure la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière. À ce titre, il est chargé :

– de rationaliser et d'unifier la collecte des données statistiques provenant des différentes sources nationales et internationales, d'assurer leur mise en forme, leur interprétation et leur diffusion ;
– d'effectuer ou d'assurer le suivi des études générales ou sectorielles sur l'insécurité routière ;
– d'évaluer les mesures de sécurité routière prises ou envisagées.

À cet effet, il s'appuie sur le réseau territorial des observatoires locaux de la sécurité routière, qu'il anime : ORSR (placés dans les DREAL) et ODSR (généralement placés dans les DDT et DDTM ou parfois dans les services de préfecture). Ce réseau de correspondants se consacre à la consolidation et à la vérification du fichier national des accidents d'une part (pour compte de l'ONISR) et à l'analyse locale des enjeux de sécurité routière d'autre part (pour compte des préfets). Les ORSR servent de relais vis-à-vis de l'ONISR pour l'animation de ce réseau métier.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR)

Le CNSR créé à la suite d'une décision du Comité interministériel de la sécurité routière du 25 octobre 2000 et régi par le décret n° 2001-784 du 28 août 2001, 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 a vocation à être un lieu de débat et de propositions.

Le CNSR est consulté sur le programme de travail de l'ONISR. 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'une part d'éclairer les travaux du Conseil, et d'autre part d'orienter la méthodologie du recueil et de l'analyse des statistiques ainsi que des études de l'ONISR. Il peut également être consulté sur la qualité scientifique des publications mises à la disposition du public en matière de sécurité routière.

Après une phase de travaux importants entre 2002 et 2007, son mandat est arrivé à expiration en 2008.

La Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR)

Le délégué interministériel à la sécurité routière est également nommé délégué à la sécurité et à la circulation routières.

Depuis les décrets simultanés n° 2010-1443 et 2010-1444 du 25 novembre 2010 relatifs aux compétences respectives des ministres de l'écologie et de l'intérieur, la DCSR est placée sous l'autorité conjointe du ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration et du ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement.

L'organisation de la DSCR est définie par l'arrêté du 9 juillet 2008.

La délégation à la sécurité et à la circulation routières comprend les trois sous-directions suivantes :

• La sous-direction de l'action interministérielle dont les missions sont :
– de préparer, piloter, animer et évaluer la politique interministérielle de sécurité routière. Elle développe la mobilisation des réseaux nationaux et locaux ;
– de piloter les évolutions de la réglementation routière en matière de signalisation, d'équipements de la route et de circulation ;
– d'assister l'ensemble de la délégation pour l'élaboration et le suivi de l'instruction des textes législatifs et réglementaires. Elle assure le secrétariat du groupe interministériel permanent de sécurité routière.

• La sous-direction de l'éducation routière qui a en charge la définition, le pilotage, le suivi et l'évaluation des politiques touchant à l'éducation et à la formation des usagers de la route à la sécurité routière et à la conduite aux différents âges de la vie, en intégrant les dispositions permettant de contribuer à la lutte contre l'effet de serre. Elle réglemente le permis de conduire et le secteur professionnel de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière. Elle anime les réseaux professionnels de l'enseignement et de l'évaluation de la conduite et de la sécurité routière. Elle participe à la préparation et à la transcription des directives communautaires dans le domaine de l'éducation routière et plus généralement aux travaux, études et projets menés dans ce domaine au niveau international.

• La sous-direction des actions transversales et des ressources chargée de la gestion administrative et financière de la délégation à la sécurité et à la circulation routières, elle coordonne l'ensemble des actions transversales de la délégation.

La délégation à la sécurité et à la circulation routières comprend également deux départements :

• Le département de la communication et de l'information prépare, de façon coordonnée avec la direction de la communication, la stratégie de communication globale de la sécurité routière et le plan de communication qu'il met en œuvre. Il assure les relations avec l'ensemble des médias et organise les campagnes, les manifestations et relations publiques de la délégation dont il évalue l'efficacité.

• Le département du contrôle automatisé est chargé de la politique de déploiement et de maintenance des dispositifs de contrôle automatisé. Il assure en outre le suivi des questions transversales attachées à cette politique ainsi que le suivi de l'opérateur en charge du traitement automatisé des infractions.

La DSCR dispose en son sein, d'une mission d'audit de sécurité des infrastructures qui définit la politique en matière de sécurité des infrastructures routières sur tous les réseaux et veille à leur mise en œuvre, notamment sur le réseau routier national.

Enfin elle s'appuie, pour la connaissance de l'accidentologie, sur l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) qui se trouve auprès du délégué.

Au titre de ces missions, la DSCR assure la direction du programme 207 « sécurité routière » dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF).

Ce programme comporte trois actions :
– observation, prospective, réglementation et soutien au programme « sécurité routière » ;
– démarches interministérielles et communication ;
– éducation routière.

Par ailleurs, la DSCR s'appuie sur le réseau scientifique et technique du MEDDTL et notamment les services centraux que sont le Service d'études techniques des routes et des autoroutes (SETRA) et le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et la construction (CERTU) et au niveau régional, les centres d'études techniques de l'équipement (CETE). La DSCR s'appuie également sur l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR), fusion au 1er janvier 2010 de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) et du laboratoire central des Ponts et Chaussées (LCPC) et dans le domaine de l'éducation routière sur l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR).

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 au niveau régional ou interrégional. Ils sont constitués de chargés de mission sécurité routière (CMSR) désignés par les administrations ou autres partenaires, et de personnes recrutées sur engagement personnel. Ils ont pour fonction principale la formation, l'échange d'expériences, l'assistance – conseil auprès des acteurs locaux pour la mise en œuvre des orientations nationales.

Le délégué à la sécurité et à la circulation routières est également responsable du programme LOLF nº 751 consacré aux radars.

Toutefois, la mise en œuvre opérationnelle de la politique gouvernementale de contrôle sanction automatisé est confiée à la Direction du Projet Interministériel de Contrôle Automatisé (DPICA). La DPICA a donc en charge toutes les activités de déploiement et de maintenance des dispositifs de contrôle sanction automatisé.

Elle assure également la conception, le suivi et l'administration du Centre National de Traitement (CNT) installé à Rennes, qui traite l'ensemble des messages d'infractions émis par les dispositifs de contrôle.

La DPICA est placée sous la double tutelle du ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration (MIOMCTI) et du MEDDTL. Le ministère de la Justice et le ministère du Budget, des Comptes publics et de la Fonction publique sont également partenaires du projet. La DPICA sera scindée en 2011, ses missions étant réparties entre le Département du contrôle automatisé (DCA) restant au sein de la DSCR d'une part et d'autre part une agence nationale, l'ANTAI (Agence nationale de traitement automatisé des infractions).

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER, DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES, ET DE L'IMMIGRATION (MIOMCTI)

Les décrets simultanés n° 2010-1443 et 2010-1444 du 25 novembre 2010 ont réorganisé les compétences dans le domaine de la sécurité routière. Désormais, le ministre de l'Intérieur, de l'Outre-mer, des Collectivités territoriales et de l'Immigration définit et met en œuvre la politique en matière de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules qui restent de la compétence du ministre de l'Écologie, en charge des transports.

L'Unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière (UCLIR)

L'UCLIR a été créée en juin 2010. Installée au sein du cabinet du directeur général de la gendarmerie nationale (DGGN), elle a pour mission principale de coordonner l'action opérationnelle des services de police et de gendarmerie et de faire valoir leur point de vue dans les évolutions envisagées. L'UCLIR prépare des directives adressées aux préfets pour assurer la coordination opérationnelle sur le terrain et des opérations communes de sécurité routière.

La Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

La 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 regroupe des unités territoriales (brigades territoriales autonomes, brigades territoriales de proximité de chef-lieu) et des unités spécialisées de police de la route. Ces unités sont constituées de 347 brigades motorisées, 19 brigades motorisées autoroutières, 137 pelotons d'autoroute et 54 brigades rapides d'intervention, regroupées dans 93 escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR).

La gendarmerie nationale participe à l'établissement des statistiques de sécurité routière, notamment à travers la fourniture des fiches BAAC.

La gendarmerie mobile peut être appelée en renfort des unités de gendarmerie départementale, notamment à l'occasion des grandes migrations saisonnières. Enfin, les sections aériennes de la gendarmerie, disposant d'hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

Depuis janvier 2009, cette direction est rattachée au ministère de l'Intérieur.

La Direction générale de la police nationale (DGPN)

La Direction centrale de la sécurité publique : outre son niveau central représenté au ministère de l'Intérieur, à Paris, cette direction est implantée dans 92 départements métropolitains, 4 départements d'outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane et La Réunion), 2 collectivités d'outre-mer (Nouvelle-Calédonie et Polynésie française).

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.

Chaque commissariat participe à l'établissement des statistiques de sécurité routière, notamment à travers la fourniture des fiches BAAC.

La direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS)

Neuf compagnies républicaines de sécurité autoroutières 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 plus de 500 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 direction centrale de la police aux frontières (DCPAF)

Elle 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 direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT)

La sous-direction de la circulation et de la sécurité routières initialement rattachée à la direction des libertés publiques et des affaires juridiques (DLAPJ), a été transférée le 1er décembre 2008 à la DMAT.

Elle est chargée de :
– traiter les opérations d'immatriculation des cyclomoteurs et délivrer les certificats d'immatriculation des cyclomoteurs à deux roues ;
– organiser et gérer le Fichier national des immatriculations et le Fichier national des permis de conduire. Ce dernier fichier fait l'objet d'une modernisation dans le cadre du projet FAETON ;
– établir les statistiques relatives aux infractions au Code de la route et aux suspensions administratives du permis de conduire.

La préfecture de police de Paris (PP)

À Paris, les missions de circulation et de sécurité routières sont principalement assurées par les fonctionnaires de la sous-direction régionale 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, des 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.

Depuis septembre 2009, les départements de la petite couronne de Paris relèvent de la préfecture de police de Paris.

Les Préfectures de département

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du préfet de département. Elle est confiée à un « chef de projet sécurité routière », assistée d'un « coordinateur sécurité routière » avec l'appui de l'observatoire départemental de sécurité routière, placé sur le plus souvent au sein des directions départementales des territoires (DDT).

Pour définir la politique de l'État en matière de sécurité routière, 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 socio-professionnels et les associations.

La sécurité routière fait partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et 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.

Le comité départemental de sécurité, placé 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 inscrite dans le Document général d'orientations (DGO) pour les cinq ans à venir et leur programmation annuelle dans le cadre des Plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) notamment le plan de contrôles routiers.

Le conseil départemental de prévention de la délinquance, 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 assurer leur évaluation.

Par ailleurs, les préfectures ont en charge la diffusion des titres de circulation (cartes grises, permis de conduire), la délivrance des autorisations d'enseignement, la gestion des fichiers et la gestion des commissions médicales du permis de conduire.

LE MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT (MEDDTL)

Suite aux décrets simultanés n° 2010-1443 et 2010-1444 du 25 novembre 2010 qui ont transféré au ministre de l'intérieur la compétence générale de sécurité et d'éducation routières, le ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement reste en charge de définir et mettre en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules.

Les services du MEDDTL concernés

Outre la délégation de la sécurité et de la circulation routières déjà mentionnée (placée sous l'autorité conjointe des deux ministres), les services du MEEDTL traitant d'un domaine de la sécurité routière ou appelés à y intervenir à des titres divers sont :

La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et plus particulièrement la Direction des infrastructures de transport. Cette direction à compétence multimodale (route, rail et voies d'eau terrestres) porte notamment la responsabilité du réseau routier national y compris les autoroutes concédées et veille à la cohérence du réseau routier dans son ensemble :
– elle élabore et met en œuvre la politique de développement, de modernisation, d'entretien et de viabilité du réseau national des routes et autoroutes ;
– elle met en œuvre la politique nationale de sécurité des infrastructures sur le réseau national des routes et autoroutes, et apporte son expertise technique à la délégation à la sécurité et à la circulation routières ;

– elle élabore la politique nationale de gestion du trafic et d'information des usagers, et la met en œuvre sur le réseau routier national en liaison avec l'ensemble des autres gestionnaires de réseaux ;
– elle contribue à la connaissance statistique des trafics.

Au sein de la DGITM, la direction des services de transport est chargée de la réglementation des transports routiers.

La Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) et plus particulièrement le service du climat et de l'efficacité énergétique. Cette direction élabore et met en œuvre, au sein de la sous-direction de la sécurité et des émissions des véhicules (anciennement sous-direction des véhicules à la DSCR), la réglementation technique relative aux véhicules.

Le Commissariat général au développement durable, à travers au moins trois de ses composantes :

• ***La direction de la recherche et de l'innovation (DRI).*** Cette direction qui relève du Commissariat général au développement durable (CGDD) assure notamment la tutelle du laboratoire central des Ponts et Chaussées (LCPC) et de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), en relation avec le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

• ***Le service de l'observation et des statistiques (SOeS).*** Il organise le système d'observation et statistique en matière d'environnement et de développement durable, et assure les fonctions de service statistique du MEDDTL au sens de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951. En son sein, la sous-direction des statistiques des transports coordonne les acteurs de la statistique dans le domaine des transports et assure les fonctions de secrétaire et de rapporteur de la commission des comptes des transports de la nation.

• ***Le service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (SEEI)***. Il comprend la sous-direction de la mobilité et de l'aménagement qui est chargée de la prévision, des analyses et des études, notamment à caractère économique, dans les domaines des transports, de l'aménagement et de l'habitat, notamment du point de vue de leur cohérence.

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)

En matière de sécurité routière, le CGEDD (issu en juillet 2008 de la fusion du service de l'Inspection générale de l'environnement et du Conseil général des Ponts et Chaussées) est chargé d'informer et de conseiller le ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire dans les domaines des transports et de leurs infrastructures, de leur sécurité et de leur sûreté.

Par ailleurs, il peut procéder, à la demande ou avec l'accord du ministre et des collectivités ou groupements intéressés, aux missions d'audit et d'évaluation des politiques publiques conduites ou mises en œuvre par les collectivités territoriales ou des groupements de collectivités territoriales dans le domaine de la sécurité routière. À ce titre, le CGEDD a notamment réalisé en 2010 une évaluation du stock des candidats au permis de conduire et une étude sur les mesures de sécurité en Europe.

Le Bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre (BEA-TT), placé auprès du vice-président du CGEDD a été officiellement institué en 2004. Service à compétence nationale, le BEA-TT est principalement chargé de réaliser les enquêtes techniques sur les accidents et incidents de transport terrestre (il a par exemple publié en 2010 son enquête sur la collision entre un train et un autocar de transport scolaire survenue à Allinges le 2 juin 2008). Le BEA-TT peut, en outre, concourir à la diffusion des connaissances et enseignements issus du retour d'expérience sur les accidents, et engager des études ou recherches en matière de retour d'expérience et d'accidentologie.

Services déconcentrés

Les Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), issues de la fusion des directions régionales de l'équipement (DRE), des directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) et des directions régionales de l'environnement (DIREN) exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des trans-

ports. Les DREAL mettent en place le budget opérationnel de programme (BOP) « sécurité routière » au niveau régional. Les DREAL disposent chacune d'un Observatoire régional de la sécurité routière (ORSR) qui a principalement en charge le traitement des données et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière régionale, et l'animation du réseau des observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR) en liaison avec l'ONISR.

Les Directions interdépartementales des routes (DIR) assurent la gestion et l'exploitation du réseau routier national non concédé, dans le cadre de la politique conduite par la DIT. Les DIR sont notamment responsables de la sécurité des infrastructures et des usagers, de la gestion du trafic et de l'information des usagers sur ce réseau.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

Le ministère de la Justice est très impliqué dans la lutte contre la violence routière et la sanction des infractions dans ce domaine. Le contentieux routier représente une part très importante de l'activité des juridictions correctionnelles et de police.

Responsable du centre national de traitement, le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Rennes met en œuvre la politique pénale en matière de contrôle sanction automatisé.

La Direction des affaires criminelles et des grâces (DACG)

Cette direction 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 par les procureurs de la République. Elle adresse, à cette fin, aux procureurs généraux, des directives générales de politique pénale. À ce titre, elle suit l'activité des tribunaux correctionnels et de police, ainsi que celle des juridictions de proximité.

La Direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ)

Cette direction participe également à la délivrance des attestations scolaires de sécurité routière.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

La Direction générale de la santé (DGS)

La Direction générale de la santé participe à la lutte contre l'insécurité routière notamment par la sensibilisation des conducteurs sur le risque d'accident lié à la somnolence au volant, première cause d'accidents sur autoroute. Ainsi, elle a participé à l'organisation de la journée nationale du sommeil le 18 mars 2009, avec pour but de renforcer la diffusion de conseils à appliquer au volant et de sensibiliser les conducteurs à ce risque.

La Direction générale de la santé contribue à la mise en œuvre des contrôles de la consommation des substances psycho-actives, les appareils de dépistage de l'imprégnation alcoolique par l'air expiré (ou éthylotests), utilisés par les forces de l'ordre, font l'objet, en application de l'article R. 234-2 du Code de la route, de décisions d'homologation du directeur général de la santé.

La loi du 21 juillet 2009 portant réforme de l'hôpital et relative aux patients, à la santé et aux territoires, dans son objectif de protection de la santé des jeunes, renforce la politique du gouvernement en matière de sécurité routière, en réduisant la plage horaire durant laquelle la vente d'alcool dans les points de vente de carburant est autorisée (la faisant passer de 8 heures à 18 heures contre 6 heures à 22 heures antérieurement) et en y interdisant totalement la vente des boissons alcoolisées réfrigérées.

La Direction générale de l'offre de soins

Afin d'avoir la prise en charge médicale des blessés la plus précoce possible et de réaliser leur transfert dans les moindres délais vers l'établissement de santé le mieux adapté, 2009 a vu la mise en œuvre du référentiel élaboré en 2008 et commun aux services d'aide médicale urgente et aux services départementaux d'incendie et de secours. Ce référentiel précise les champs des missions des deux services concernés. Il constitue un guide des bonnes pratiques pour l'organisation de la chaîne de secours et de soins d'urgence et de sa mise en œuvre au quotidien. L'efficacité du dispositif en cas d'accident de la route repose sur quatre spécificités :
– la participation des sapeurs-pompiers aux premiers secours, ce qui contribue à la couverture de proximité et à la qualité de la réponse initiale ;
– le « départ réflexe » des moyens de secours à personne, avant régulation médicale si l'appel parvient au SAMU, afin de garantir un délai de réponse le plus court possible ;
– la régulation médicale des appels par un médecin qui contribue à sécuriser l'appelant et à garantir une adéquation optimale entre la demande et la réponse médicale ;
– la médicalisation et la réanimation préhospitalière en urgence des victimes pour garantir la meilleure qualité de la prise en charge.

Les partenaires de l'urgence

Ce sont les sapeurs-pompiers, au nombre d'environ 240 000 dont 6 000 médecins. Parmi ces médecins, un grand nombre de généralistes et libéraux travaillant en cabinet qui participent au réseau des urgences, particulièrement en rase campagne.

Il faut également 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 plus de 50 000 secouristes actifs.

MINISTÈRE DU TRAVAIL, DES RELATIONS SOCIALES, DE LA FAMILLE, DE LA SOLIDARITÉ ET DE LA VILLE

La Direction générale du travail (DGT)

Les actions du ministère chargé du Travail en matière de sécurité routière s'inscrivent dans le cadre du « plan Santé au travail 2005-2009 » et répondent à plusieurs objectifs :
– faire baisser la sinistralité routière des accidents de mission comme de trajet (première cause d'accidents du travail mortels en France) ;
– inscrire la question du risque routier professionnel dans le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) ;
– mobiliser, en favorisant la concertation, les entreprises et les organismes de prévention ;
– faire évoluer la prise en compte du véhicule professionnel (notamment des véhicules utilitaires légers-VUL) comme un véritable équipement de travail et la conduite comme une activité de travail.

À ce titre, la DGT participe à l'animation et aux travaux du comité de pilotage pour la prévention du risque routier professionnel ainsi qu'aux initiatives de la DSCR concernant le risque routier professionnel. En outre, elle organise des colloques ou conférences sur le sujet conjointement avec la CNAMTS.

Au niveau local, cela se traduit par la mobilisation des services pour inciter les entreprises, par exemple par le contrôle de l'inscription du risque routier dans le DUERP et une participation aux initiatives des acteurs locaux (notamment les PDASR et les Plans régionaux de santé au travail – PRST).

Le secrétariat d'État chargé de la Famille

Depuis 2004, le ministère en charge 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

La Direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO)

Cette direction est chargée de mettre en œuvre les premières étapes du continuum éducatif de sécurité routière dans les écoles, les collèges, les lycées et lycées professionnels ainsi que les centres de formation d'apprentis (CFA).

Cette phase initiale du continuum éducatif est jalonnée par trois évaluations à différents moments de la scolarité donnant lieu à la délivrance de :
– à l'école primaire, l'attestation de première éducation à la route (APER) ;
– dans les classes de cinquième, l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR 1) qui donne accès au brevet de sécurité routière (BSR), nécessaire pour conduire un cyclomoteur ;
– dans les classes de troisième, l'attestation scolaire de sécurité routière de second niveau (ASSR 2), nécessaire 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 (ASR), soit dans leur CFA, soit dans le réseau des groupements d'établissements pour la formation continue (GRETA) du ministère de l'Éducation nationale.

Les jeunes souffrant d'un handicap visuel peuvent passer l'attestation d'éducation à la route (AER) dans les établissements accueillant ce type de public.

La réussite à l'ASSR est prise en compte dans la note de vie scolaire en vue de l'obtention du diplôme national du brevet. La connaissance des règles de sécurité routière est inscrite dans le socle commun des connaissances et des compétences des élèves (décret n° 2006-830 du 11 juillet 2006).

Pour accompagner la mise en place de ces premières étapes du continuum éducatif, la direction générale de l'enseignement scolaire s'appuie sur un réseau de 230 correspondants académiques et départementaux « sécurité routière » ainsi que sur de nombreux référents sécurité routière dans les établissements scolaires.

PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les collectivités territoriales

Les collectivités territoriales (régions, départements, communes) sont des acteurs importants en matière de sécurité routière. Elles agissent à leur niveau en fonction de leurs compétences spécifiques.

Les régions interviennent dans les domaines des infrastructures, de l'aménagement du territoire, de l'éducation routière et de la formation professionnelle.

Les départements sont notamment compétents en matière de transport scolaire, de transport interurbain et de voirie départementale. Les enjeux de la politique locale de sécurité routière spécifiques à chaque département sont déclinés dans le document général d'orientation (DGO).

Concernant les communes, le maire dispose notamment des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement. Par ailleurs, les communes et leurs groupements interviennent en matière d'aménagement et de « sécurisation » de la voirie d'agglomération.

Le maire préside également le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance qui est notamment chargé de mettre en œuvre les programmes d'actions proposés par la collectivité dans le plan départemental d'actions de sécurité routière.

Les collectivités territoriales ont été invitées par les préfets à désigner des élus qui sont les correspondants en matière de sécurité routière. Ces correspondants veillent à la diffusion des informations relatives à la sécurité routière ainsi qu'à sa prise en charge dans la collectivité.

Par ailleurs, la Délégation à la sécurité et à la circulation routières entretient des relations partenariales avec l'Association des maires de France (AMF).

Les associations

Il existe de très nombreuses associations qui œuvrent au niveau national et au niveau local en matière de sécurité routière, soit à titre principal, soit à titre connexe. Parmi elles, 33 associations ont bénéficié au niveau national d'une subvention de la DSCR en 2010.

Parmi elles, certaines assurent l'écoute, le soutien des victimes d'accidents de la circulation et de leurs familles et mettent en place des actions de sensibilisation du grand public sur les conséquences de l'insécurité routière. C'est le cas d'associations comme la Ligue contre la violence routière, de « Victimes et citoyens », ou de l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens.

D'autres associations telles que « Voiture & Co », Animafac, la Fage ou encore « Avenir santé » s'adressent à un public de jeunes pour les sensibiliser essentiellement aux risques de la conduite en présence d'alcool ; ces associations, présentes dans de nombreuses soirées et festivals, font la promotion du conducteur sobre, préalablement désigné « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».

D'autres encore apportent leur expertise pour agir en direction des usagers de deux-roues motorisés, en insistant en particulier sur les aspects de la formation et du comportement. Il s'agit notamment de la Fédération française de motocyclisme, de « Solidarité motards accidentés », de la Fédération française des motards en colère.

D'autres peuvent avoir une vocation plus large, intégrant la prévention du risque routier dans ses différentes composantes, au travers de projets de formation, de sensibilisation, de conception d'outils éducatifs, de formation de bénévoles, etc. On trouve là des associations telles que Prévention MAIF ou « Familles rurales ».

Liste des associations subventionnées :

- AVENIR SANTÉ ;
- Fédération Premiers de cordée ;
- La Mutuelle des étudiants (LMDE) ;
- AGIR ABCD ;
- Alcool Assistance ;
- Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP) ;
- ANIMA'FAC ;
- Centre de ressources et d'innovation Mobilité et Handicap (CEREMH) ;
- Comité de gestion des centres de vacances du MEEDDM (CGCV) ;
- Club des villes et des territoires cyclables (CVTC) ;
- Fédération des associations générales étudiantes (FAGE) ;
- Familles rurales ;
- Fédération des Associations de la Route pour l'Éducation (FARE) ;
- Fédération française de cyclotourisme (FFCT) ;
- Fédération française de motocyclisme (FFM) ;

– Fédération Nationale des Associations Sportives et Culturelles et d'Entraide de l'Équipement (FNASCEE) ;
– Association des accidentés de la vie (FNATH) ;
– FUBicy ;
– Ligue contre la violence routière (LCVR) ;
– Les Droits du Piéton ;
– Les Yeux de la terre ;
– Mairie 2000 ;
– MARILOU, pour les routes de la vie ;
– Prévention MAIF ;
– Prévention routière ;
– Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprises (PSRE) ;
– Rue de l'avenir ;
– Solidarité motards accidentés (SMA) ;
– Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens (UNAFTC) ;
– Union nationale pour l'habitat des jeunes (UNHAJ) ;
– Union sportive de l'enseignement du premier degré (USEP) ;
– Victimes et citoyens ;
– Voiture & co.

Les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage

Vingt sociétés concessionnaires du réseau des autoroutes concédées (ou assimilés) 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.

Elles sont regroupées au sein de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASFA), qui mène régulièrement des actions de sensibilisation et de communication.

Les assurances

Les sociétés d'assurances et les mutuelles d'assurances mènent régulièrement des actions de prévention auprès de leurs assurés. Certaines ont créé des fondations dédiées à la sécurité routière.

Les sociétés sont regroupées au sein de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et les mutuelles du Groupement d'entreprises des mutuelles d'assurances (GEMA).

Elles sont partenaires de la DSCR dans le cadre d'une convention quinquennale. Cette convention prévoit l'affectation de 0,5 % du montant des primes d'assurances en responsabilité civile obligatoire perçues par les sociétés d'assurances à des actions pour améliorer la sécurité routière. La moitié de ce budget est affecté à des objectifs prioritaires définis annuellement.

Les établissements d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière

La formation des conducteurs est assurée dans environ 10 000 établissements d'enseignement et un peu moins de 150 écoles associatives avec le concours d'environ 30 000 enseignants de la conduite automobile et de la sécurité routière.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses organisations professionnelles ou associations, dont les organisations patronales qui participent activement à l'amélioration de la sécurité routière, notamment au sein du Conseil supérieur de l'éducation routière (CSER).

Les constructeurs et équipementiers automobiles français

Ils sont parties prenantes de deux structures qui contribuent activement à l'amélioration des connaissances en matière d'accidentologie.

• Le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain (LAB), relevant du Groupement d'intérêts économiques de recherche et d'études PSA-RENAULT et intégré aux directions techniques de PSA Peugeot-Citroën et de Renault.

• Le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR), association (loi de 1901) qui rassemble des industriels (constructeurs et équipementiers automobiles français), des écoles d'ingénieurs, des assureurs et des personnalités du monde médical ou industriel concernées par la prévention des risques et en premier lieu des risques routiers.

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 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.
• Installation du premier feu rouge à Paris.

1931

• Première convention internationale relative à l'unification et la mise en place des panneaux de circulation.

1949

• Création de la Prévention routière.

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.

1957

• Mise en place du premier Service médical d'urgence (SMUR) à Salon-de-Provence.

1958

• Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.
• Mise en place d'une réglementation nationale des auto-écoles et création d'un diplôme d'enseignant de la conduite.

1959

• 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.

• Création de l'Organisme national de sécurité routière (ONSER) devenu Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) en 1985.

1962

• Décret du 12 octobre limitant la vitesse à 60 km/h en agglomération avec relèvement possible à 80 km/h dans certaines traverses sur les grands itinéraires.

1964

• Obligation d'installer sur les nouveaux poids lourds une barre d'encastrement.

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 limitant à 90 km/h la vitesse pour les titulaires d'un permis de conduire de moins d'un an.

1970

• Création de la mission interministérielle à la sécurité routière.

• Loi du 9 juillet, applicable le 1er octobre, rendant obligatoire le contrôle d'alcoolémie après une infraction ou un accident et 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.

• Équipement obligatoire des véhicules neufs de ceintures trois points aux places avant.

1972

• Décret du 5 juillet instituant un comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

1973

• Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.

• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1er avril 1970.

• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.

• Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur les routes et à 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 expresses à 2 x 2 voies ;
– 90 km/h sur les 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 expresses à 2 x 2 voies ;
– 90 km/h sur les routes.

1975

• Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération à compter du 1er janvier.
• Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
• Décret du 26 août relatif à :
– l'interdiction de transporter des enfants de moins de dix ans aux places avant des voitures de tourisme ;
– l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.
• Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

• Obligation, à compter du 1er octobre, du port du casque hors agglomération pour tous les usagers de cyclomoteurs.
• Arrêté relatif à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants transportés en voiture.

1977

• Arrêté relatif aux conditions de délivrance de l'attestation scolaire de sécurité routière.
• Arrêté relatif à l'installation obligatoire des ceintures aux places arrière et à l'installation de ceintures à enrouleur aux places avant des véhicules mis en circulation à partir du 1er octobre 1978.

1978

• Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

• Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1er octobre, du port de la ceinture de sécurité en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.

• Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1er janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1980

• Port obligatoire du casque pour les usagers de cyclomoteurs en toutes circonstances.

• Décret du 9 janvier portant réforme du permis moto.

1982

• Création de la Direction de la sécurité et de la circulation routières.

• Le Comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :

– Réagir : réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;

– Objectif – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.

• Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1er janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :

– 80 km/h sur les routes ;

– 100 km/h sur les voies expresses à 2 x 2 voies ;

– 110 km/h sur les autoroutes.

1983

• Création de la Ligue contre la violence routière.

• Mise en œuvre du programme de suppression des points noirs.

• Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :

a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1er octobre 1983 :

– 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;

– 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;

b) pour les véhicules de transports en commun :

– 100 km/h pour les véhicules équipés de système 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 du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là 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 chevaux et portant interdiction :

– de réception, à compter du 1er janvier 1985 ;

– de vente, à compter du 1er janvier 1986.

• Adoption de la résolution du conseil des ministres des Transports de la Communauté européenne relative à la nécessité de prévoir des actions communautaires en matière de sécurité routière.

1985

• Arrêté du 4 juillet fixant au 1er janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

• Loi du 5 juillet tendant à l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la circulation et à l'accélération de la procédure d'indemnisation.

1986

• Année européenne de la sécurité routière.

• 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

• Mise en œuvre des PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière).

• Création de la fondation Anne-Cellier.

• Réforme du permis B avec l'élaboration d'un programme national de formation à la conduite automobile.

• Création des observatoires régionaux de sécurité routière.

1988

• Application généralisée de la conduite accompagnée à tous les départements.

1989

• Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1er juillet 1992.

• Livre blanc sur la sécurité routière.

1990

• Loi du 31 octobre portant (entre autres) sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.

• À compter du 1er décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.

• Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

• Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

• 1er janvier : obligation de réparation pour 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.

• Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.
• 1er juillet : mise en application du permis à points.
• 1er décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
• Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

• Septembre : autorisation du troisième feu stop sur les automobiles.
• 24 novembre : décret créant un Observatoire national interministériel de sécurité routière placé auprès du délégué interministériel à la sécurité routière et chargé d'assurer la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

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'assurance 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.
• 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

• Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifiant l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :
– accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
– autorisation de conduire une 125 cm^3 si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
• Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

• 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.

1999

• 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

• 18 juin : loi adoptant 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.

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).

• 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.

• 23 novembre : décret relatif aux distances entre les véhicules et ensembles de véhicules.

2002

• 30 avril : décret stipulant que les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans à compter du 1er janvier 2004 devront être titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette) et de l'attestation scolaire de sécurité routière pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire.

• 14 juillet : le Président de la République décide de faire de la sécurité routière un des trois chantiers de son quinquennat.

• 6 août : la loi portant amnistie présidentielle limitant son champ d'application au regard des infractions.

• 17 septembre : premiers États généraux de la sécurité routière.

• Le Comité interministériel du 18 décembre décide notamment :

– la mise en place d'un système de contrôle-sanction automatisé ;

– l'aggravation des sanctions pour des faits d'homicide et blessures involontaires, certains comportements dangereux (conduite avec un taux d'alcoolémie, non-port de la ceinture de sécurité et du casque, usage du téléphone portable) ainsi que pour les récidivistes et les multi-infractionnistes ;

– l'instauration du permis probatoire pour les conducteurs novices.

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 d'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.
- 27 octobre : inauguration du premier radar automatique de la vitesse sur la RN 20.
- 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

2004

- 1er mars : mise en application du permis probatoire.
- Loi du 9 mars, dite loi Perben II, donnant un caractère délictuel à la conduite sans permis et au défaut d'assurance.
- 1er juillet : immatriculation des cyclomoteurs neufs.
- 14 octobre : décret portant création et organisation du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR).
- 25 octobre : décret relatif à l'abaissement du taux maximal d'alcoolémie des conducteurs de transports en commun de personnes à 0,2 g/l 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.

2005

- 1er janvier : application des nouvelles définitions du tué et du blessé.
- 25 février : décret précisant que les véhicules de transports 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.
- Décret du 30 mars d'application du délit de conduite sans permis et de défaut d'assurance.
- 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.
- 20 octobre : États généraux de la sécurité routière.

2006

• 5 janvier : loi prévoyant l'aggravation des sanctions pour les excès de vitesse de 50 km/h et plus en renforçant l'efficacité de la peine de confiscation du véhicule.

• 29 novembre : décret prévoyant, à compter du 1er janvier 2008, que chaque enfant transporté dans les véhicules légers doit être attaché selon le mode le plus approprié à sa morphologie.

2007

• 2 février : décret étendant aux motocyclettes légères et aux cyclomoteurs l'obligation d'allumage de jour des feux.

• Loi du 5 mars relative à la prévention de la délinquance et décret d'application du 9 mai relatif au permis de conduire prévoyant :

– l'acquisition progressive du capital de 12 points par les conducteurs pendant la période probatoire du permis de conduire (trois ans ou deux ans pour ceux qui ont suivi un apprentissage anticipé de la conduite – AAC) ;

– la simplification de la procédure d'information du conducteur dont le permis est invalidé pour solde de points nul ;

– la possibilité d'obtenir, et non plus de solliciter, un nouveau permis au terme d'un délai de six mois d'invalidation ;

– la possibilité pour chaque titulaire du permis de conduire de connaître à tout moment son capital points à travers un accès sécurisé sur Internet.

• 21 décembre : le Président de la République réunit un conseil restreint de sécurité routière et fixe l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes à moins de 3 000 d'ici à 2012.

2008

• 30 juillet : décret portant diverses dispositions de sécurité routière telles que :

– l'aménagement de zones de circulations particulières en agglomération (aires piétonnes, zones de rencontre, zones 30) ;

– le principe de prudence accrue du conducteur à l'égard des usagers les plus vulnérables ;

– des limitations de vitesse pour les véhicules de transport de personnes ;

– l'obligation pour les cyclistes hors agglomération de revêtir un gilet rétroréfléchissant de nuit et lorsque la visibilité est insuffisante.

2009

• 13 janvier : le CISR lance la réforme du permis de conduire.

• 3 juillet : installation des premiers dispositifs de contrôle du franchissement des feux rouges.

2010

• 25 novembre : la recomposition gouvernementale confie au ministre de l'Intérieur la définition et la mise en œuvre de la politique en matière de sécurité et d'éducation routières, à l'exclusion des politiques de sécurité des infrastructures routières et de réglementation technique des véhicules qui restent de la compétence du ministre de l'Écologie en charge des transports.

Index des sigles contenus dans le document

AAA	Accident avec alcool
AAC	Apprentissage anticipé de la conduite
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AER	Attestation d'éducation à la route
AFSSAPS	Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé
AIS	Abbreviated injury scale
AMF	Association des maires de France
ANR	Agence nationale de la recherche
ARH	Agence régionale hospitalière
ARS	Agences régionales de santé
ARVAC	Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône
ASA	Accident sans alcool
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
BAU	Bande d'arrêt d'urgence
BEA-TT	Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre
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
BOP	Budget opérationnel de programme

Sommaire

BSR	Brevet de sécurité routière
CACIR	Centre automatisé des infractions routières
CACEB	Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment
CAS	Compte d'affectation spéciale
CCMSA	Caisse centrale de la mutualité sociale agricole
CE	Communauté européenne (depuis 1993, remplace la Communauté économique européenne – CEE)
CEESAR	Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques
CEPC	Certificat d'examen du permis de conduire
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CETE	Centre d'études techniques de l'équipement
CGDD	Commissariat général au développement durable
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGIRSA	Convention générale d'indemnisation rapide des sinistres automobiles
CHU	Centre hospitalier universitaire
CIECA	Commission internationale des examens de conduite automobile
CIL	Crédits d'initiative locale
CISR	Comité interministériel de la sécurité routière
CMSR	Chargé de mission sécurité routière
CNAM	Caisse nationale d'assurance-maladie
CNAMTS	Caisse nationale d'assurance-maladie des travailleurs salariés
CNIR	Centre national d'information routière
CNIT	Code national d'identification de type
CNRACL	Caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales
CNPR	Conseil national des professions de l'automobile
CNSR	Conseil national de la sécurité routière
CNT	Centre national de traitement
CPAM	Caisse primaire d'assurance-maladie
CRAM	Caisse régionale d'assurance-maladie
CRICR	Centres régionaux d'information et de coordination routières
CRS	Compagnies républicaines de sécurité
CSA	Contrôle-sanction automatisé
CSPR	Contrôle de sécurité des projets routiers
CVS	Corrigé des variations saisonnières
DACG	Direction des affaires criminelles et des grâces
DGEC	Direction générale de l'énergie et du climat
DGGN	Direction générale de la gendarmerie nationale

DGITM	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DGO	Document général d'orientation
DGPN	Direction générale de la police nationale
DHOS	Direction de l'hospitalisation et de l'organisation des soins
DIR	Direction interdépartementale des routes
DISR	Délégation interministérielle à la sécurité routière
DLPAJ	Direction des libertés publiques et des affaires juridiques
DMAT	Direction de la modernisation et de l'action territoriale
DOM	Départements d'outre-mer
DPICA	Direction du projet interministériel de contrôle automatisé
DPJJ	Direction de la protection judiciaire de la jeunesse
DRE	Direction régionale de l'équipement
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DRI	Direction de la recherche et de l'innovation (Commissariat général au développement durable)
DDT	Directions départementales des territoires
DDTM	Directions départementales des territoires et de la mer
DSCR	Direction de la sécurité et de la circulation routières
DUERP	Document unique d'évaluation des risques professionnels
EDA	Étude détaillée d'accident
EDSR	Escadron départemental de sécurité routière
EPST	Établissement public à caractère scientifique et technologique
FARE	Fédération des associations de la route pour l'éducation
FFSA	Fédération française des sociétés d'assurances
FNPC	Fichier national du permis de conduire
GEMA	Groupement d'entreprises des mutuelles d'assurance
GO	Groupe opérationnel (du PREDIT)
IAL	Indicateur d'accidentologie locale
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
IGA	Inspection générale de l'administration
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
IRTAD	International Road Traffic and Accident Database
ITT	Interruption temporaire de travail

LAB	Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain
LAVIA	Limiteur de vitesse s'adaptant aux vitesses autorisées
LBA	Laboratoire de biomécanique appliquée
LCPC	Laboratoire central des Ponts et Chaussées
LIVIC	Laboratoire sur les interactions véhicule – infrastructure – conducteur
LOLF	Loi organique relative aux lois de finances
LPC	Laboratoire de psychologie
MA	Département mécanismes d'accidents
ODSR	Observatoire départemental de la sécurité routière
OMP	Officier du ministère public
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
ORSR	Observatoire régional de la sécurité routière
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ONU	Organisation des Nations unies
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
PFUE	Présidence française de l'Union européenne
PK	Point kilométrique
PLF	Projet de loi de finances
PP	Préfecture de police (de Paris)
PRAS	Plan régional d'aménagement de sécurité
PRST	Plan régional santé au travail
PREDIT	Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PSRE	Prévention et sécurité en entreprise
PV	Procès-verbal
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

SEEI	Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (Commissariat général au développement durable)
SETRA	Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
SIG	Système d'information géographique
SMUR	Service mobile d'urgence et de réanimation
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SNPC	Service national du permis de conduire
SOeS	Service de l'observation et des statistiques (Commissariat général au développement durable)
SOFRES	Société française de sondages et d'études de marché
SURE	Sécurité des usagers sur les routes existantes
TAC	Taux d'alcoolémie connu
TAI	Taux d'alcoolémie inconnu
TCP	Transport en commun des personnes
TIG	Travail d'intérêt général
TIV	Temps intervéhiculaire
TMD	Transport de marchandises dangereuses
TPC	Terre-plein central
UBM	Unité de bruit médiatique
UCLIR	Unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière
UE	Union européenne
UMRESTTE	Unité mixte de recherche épidémiologique transport – travail – environnement
VAO	Verbalisation assistée par ordinateur
VL	Véhicule léger
VUL	Véhicule utilitaire léger

Autres données sur les accidents corporels de la circulation

Les tableaux de données brutes agrégées donnés dans les pages qui suivent en format texte sont extraits du Fichier national des accidents corporels. Ce sont les principales extractions ayant servi à la rédaction de ce bilan.

Au besoin, on trouvera sur le Web à l'adresse www.securiteroutiere.gouv.fr, sous la dénomination « Document de travail 2010 » , un tableur à consulter ou à télécharger qui comporte ces tableaux et de nombreux autres d'usage moins courant.

Ci-dessous le sommaire d'une première série de tableaux chiffrés fournis dans les pages qui suivent, pour la France métropolitaine dans son ensemble :

Répartition des véhicules impliqués p. 340

Victimes par catégories d'usagers

Tous milieux p. 341
Milieu urbain p. 342
Rase campagne p. 343
Jour p. 344
Nuit p. 345
Hommes p. 346
Femmes p. 347

Victimes selon l'âge

Tous usagers et piétons p. 348
Cyclistes p. 349
Cyclomotoristes p. 350
Motocyclistes p. 351
Usagers de voitures de tourisme p. 352
Hommes – femmes p. 353

Accidents selon intempéries p. 354

Accidents selon l'état de la surface p. 355

Véhicules et victimes selon l'obstacle fixe heurté p. 356

Accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée p. 357

À la suite, on donne une deuxième série de tableaux chiffrés, par départements d'une part et par régions d'autre part, correspondant aux cartes qui figurent aux chapitres 2-3, 2-4 et 3-4 du présent Bilan.

Département par département

Évolution 2000-2010 de la mortalité p. 359
Mortalité 2010 par tranches d'âge
(et proportion de 18-24 ans parmi les personnes tuées) p. 361
Mortalité 2010 par catégories d'usagers
(et proportion des usagers de 2RM parmi les personnes tuées) p. 363
Facteur alcool dans les accidents mortels 2010 p. 365
Évolution 2000-2010 de la mortalité des 18-24 ans p. 367
Évolution 2000-2010 de la mortalité des usagers de 2RM p. 369
Facteur alcool dans les accidents mortels
sur la période 2006-2010 p. 371

Région par région

Évolution 2000-2010 de la mortalité p. 373
Mortalité 2010 par tranches d'âge
(et proportion de 18-24 ans parmi les personnes tuées) p. 374
Mortalité 2010 par catégories d'usagers
(et proportion des usagers de 2RM parmi les personnes tuées) p. 375
Facteur alcool dans les accidents mortels 2010 p. 376
Évolution 2000-2010 de la mortalité des 18-24 ans p. 377
Évolution 2000-2010 de la mortalité des usagers de 2RM p. 378

FRANCE MÉTROPOLITAINE

Répartition des véhicules impliqués

	Milieu urbain		Rase campagne		Tous réseaux	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bicyclettes	3 724	4,74	655	1,84	4 379	3,83
Cyclomoteurs	4 684	5,96	707	1,98	5 391	4,72
Scooters ≤ 50 cm³	5 491	6,99	717	2,01	6 208	5,44
Motos ≤ 125 cm³	1 982	2,52	585	1,64	2 567	2,25
Scooters > 50 et ≤ 125 cm³	2 864	3,65	270	0,76	3 134	2,74
Motos > 125 cm³	5 516	7,02	3 397	9,53	8 913	7,80
Scooters > 125 cm³	1 027	1,31	174	0,49	1 201	1,05
Voitures de tourisme	46 578	59,28	23 737	66,59	70 315	61,56
Camionnettes ≤ 3,5 t	3 526	4,49	2 448	6,87	5 974	5,23
P.L. 3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t	290	0,37	146	0,41	436	0,38
P.L. > 7,5 t	573	0,73	611	1,71	1 184	1,04
P.L. + remorques	236	0,30	700	1,96	936	0,82
Tracteurs routiers	20	0,03	46	0,13	66	0,06
Tracteurs + semi-remorques	157	0,20	721	2,02	878	0,77
Autobus	796	1,01	66	0,19	862	0,75
Autocars	143	0,18	71	0,20	214	0,19
Tracteurs agricoles	32	0,04	208	0,58	240	0,21
Voiturettes	311	0,40	142	0,40	453	0,40
Quads ≤ 50 cm³	26	0,03	10	0,03	36	0,03
Quads > 50 cm³	93	0,12	56	0,16	149	0,13
Engins spéciaux	65	0,08	35	0,10	100	0,09
Trains	17	0,02	13	0,04	30	0,03
Tramways	151	0,19	1	0,00	152	0,13
Autres ou Indéterminés	270	0,34	133	0,37	403	0,35
Tous véhicules	**78 572**	**100,00**	**35 649**	**100,00**	**114 221**	**100,00**

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

		Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		485	4584	7502	12086
Bicyclettes	– conducteurs	145	1342	2575	3917
	– passagers	2	19	33	52
	– ensemble	147	1361	2608	3969
Cyclomoteurs, scooters < 50 cm³	– conducteurs	234	3633	6498	10131
	– passagers	14	467	987	1454
	– ensemble	248	4100	7485	11585
Motocyclettes, scooters > 50 cm³	– conducteurs	658	5 577	8 108	13685
	– passagers	46	546	928	1474
	– ensemble	704	6 123	9 036	15159
Voitures de tourisme	– conducteurs	1558	8243	16706	24949
	– passagers	559	4211	7950	12161
	– ensemble	2117	12454	24656	37110
Camionnettes	– conducteurs	114	618	1010	1628
	– passagers	32	303	455	758
	– ensemble	146	921	1465	2386
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	30	198	278	476
	– passagers	2	41	49	90
	– ensemble	32	239	327	566
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	31	113	87	200
	– passagers	2	11	12	23
	– ensemble	33	124	99	223
Transports en commun	– conducteurs	1	17	73	90
	– passagers	3	60	417	477
	– ensemble	4	77	490	567
Tracteurs agricoles	– conducteurs	12	20	12	32
	– passagers	1	5	1	6
	– ensemble	13	25	13	38
Voiturettes	– conducteurs	22	102	146	248
	– passagers	8	40	37	77
	– ensemble	30	142	183	325
Autres	– conducteurs	30	172	110	282
	– passagers	3	71	94	165
	– ensemble	33	243	204	447
Total	– conducteurs	2835	20035	35603	55638
	– passagers	672	5774	10963	16737
Ensemble		**3992**	**30393**	**54068**	**84461**

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Milieu urbain

		Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		346	4 262	7 286	11 548
Bicyclettes	– conducteurs	59	949	2 428	3 377
	– passagers		14	31	45
	– ensemble	59	963	2 459	3 422
Cyclomoteurs, scooters < 50 cm³	– conducteurs	115	2 763	6 142	8 905
	– passagers	8	371	919	1 290
	– ensemble	123	3 134	7 061	10 195
Motocyclettes, scooters > 50 cm³	– conducteurs	256	3 211	6 635	9 846
	– passagers	16	263	757	1 020
	– ensemble	272	3 474	7 392	10 866
Voitures de tourisme	– conducteurs	208	2 348	10 134	12 482
	– passagers	80	1 160	4 650	5 810
	– ensemble	288	3 508	14 784	18 292
Camionnettes	– conducteurs	15	126	476	602
	– passagers	4	59	186	245
	– ensemble	19	185	662	847
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs		40	85	125
	– passagers	1	8	22	30
	– ensemble	1	48	107	155
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs		4	13	17
	– passagers			4	4
	– ensemble		4	17	21
Transports en commun	– conducteurs		6	51	57
	– passagers		39	326	365
	– ensemble		45	377	422
Tracteurs agricoles	– conducteurs			1	1
	– passagers	1	1		1
	– ensemble	1	1	1	2
Voiturettes	– conducteurs	4	37	115	152
	– passagers	3	15	26	41
	– ensemble	7	52	141	193
Autres	– conducteurs	15	94	77	171
	– passagers	2	27	54	81
	– ensemble	17	121	131	252
Total	– conducteurs	672	9 578	26 157	35 735
	– passagers	115	1 957	6 975	8 932
Ensemble		**1 133**	**15 797**	**40 418**	**56 215**

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Rase campagne

		Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		139	322	216	538
Bicyclettes	– conducteurs	86	393	147	540
	– passagers	2	5	2	7
	– ensemble	88	398	149	547
Cyclomoteurs, scooters < 50 cm³	– conducteurs	119	870	356	1 226
	– passagers	6	96	68	164
	– ensemble	125	966	424	1 390
Motocyclettes, scooters > 50 cm³	– conducteurs	402	2 366	1 473	3 839
	– passagers	30	283	171	454
	– ensemble	432	2 649	1 644	4 293
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 350	5 895	6 572	12 467
	– passagers	479	3 051	3 300	6 351
	– ensemble	1 829	8 946	9 872	18 818
Camionnettes	– conducteurs	99	492	534	1 026
	– passagers	28	244	269	513
	– ensemble	127	736	803	1 539
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	30	158	193	351
	– passagers	1	33	27	60
	– ensemble	31	191	220	411
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	31	109	74	183
	– passagers	2	11	8	19
	– ensemble	33	120	82	202
Transports en commun	– conducteurs	1	11	22	33
	– passagers	3	21	91	112
	– ensemble	4	32	113	145
Tracteurs agricoles	– conducteurs	12	20	11	31
	– passagers	.	4	1	5
	– ensemble	12	24	12	36
Voiturettes	– conducteurs	18	65	31	96
	– passagers	5	25	11	36
	– ensemble	23	90	42	132
Autres	– conducteurs	15	78	33	111
	– passagers	1	44	40	84
	– ensemble	16	122	73	195
Total	– conducteurs	2 163	10 457	9 446	19 903
	– passagers	557	3 817	3 988	7 805
Ensemble		**2 859**	**14 596**	**13 650**	**28 246**

Sommaire

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Jour

		Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		257	3 359	5 700	9 059
Bicyclettes	– conducteurs	119	1 131	2 119	3 250
	– passagers	1	13	27	40
	– ensemble	120	1 144	2 146	3 290
Cyclomoteurs, scooters < 50 cm³	– conducteurs	113	2 300	4 389	6 689
	– passagers	4	286	628	914
	– ensemble	117	2 586	5 017	7 603
Motocyclettes, scooters > 50 cm³	– conducteurs	457	4 272	6 136	10 408
	– passagers	21	429	646	1 075
	– ensemble	478	4 701	6 782	11 483
Voitures de tourisme	– conducteurs	807	5 085	11 200	16 285
	– passagers	287	2 404	4 708	7 112
	– ensemble	1 094	7 489	15 908	23 397
Camionnettes	– conducteurs	60	403	717	1 120
	– passagers	22	188	297	485
	– ensemble	82	591	1 014	1 605
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	15	152	205	357
	– passagers	1	26	36	62
	– ensemble	16	178	241	419
Tracteurs. routiers + semi-remorques	– conducteurs	11	72	48	120
	– passagers	2	7	8	15
	– ensemble	13	79	56	135
Transports en commun	– conducteurs	1	12	58	70
	– passagers	3	51	320	371
	– ensemble	4	63	378	441
Tracteurs agricoles	– conducteurs	10	20	7	27
	– passagers	1	5	1	6
	– ensemble	11	25	8	33
Voiturettes	– conducteurs	14	71	101	172
	– passagers	5	24	29	53
	– ensemble	19	95	130	225
Autres	– conducteurs	23	132	84	216
	– passagers	1	49	71	120
	– ensemble	24	181	155	336
Total	– conducteurs	1 630	13 650	25 064	38 714
	– passagers	348	3 482	6 771	10 253
Ensemble		**2 235**	**20 491**	**37 535**	**58 026**

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Nuit

		Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		228	1 225	1 802	3 027
Bicyclettes	– conducteurs	26	211	456	667
	– passagers	1	6	6	12
	– ensemble	27	217	462	679
Cyclomoteurs, scooters < 50 cm³	– conducteurs	121	1 333	2 109	3 442
	– passagers	10	181	359	540
	– ensemble	131	1 514	2 468	3 982
Motocyclettes, scooters > 50 cm³	– conducteurs	201	1 305	1 972	3 277
	– passagers	25	117	282	399
	– ensemble	226	1 422	2 254	3 676
Voitures de tourisme	– conducteurs	751	3 158	5 506	8 664
	– passagers	272	1 807	3 242	5 049
	– ensemble	1 023	4 965	8 748	13 713
Camionnettes	– conducteurs	54	215	293	508
	– passagers	10	115	158	273
	– ensemble	64	330	451	781
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	15	46	73	119
	– passagers	1	15	13	28
	– ensemble	16	61	86	147
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	20	41	39	80
	– passagers		4	4	8
	– ensemble	20	45	43	88
Transports en commun	– conducteurs		5	15	20
	– passagers		9	97	106
	– ensemble		14	112	126
Tracteurs agricoles	– conducteurs	2		5	5
	– passagers				
	– ensemble	2		5	5
Voiturettes	– conducteurs	8	31	45	76
	– passagers	3	16	8	24
	– ensemble	11	47	53	100
Autres	– conducteurs	7	40	26	66
	– passagers	2	22	23	45
	– ensemble	9	62	49	111
Total	– conducteurs	1 205	6 385	10 539	16 924
	– passagers	324	2 292	4 192	6 484
Ensemble		**1 757**	**9 902**	**16 533**	**26 435**

Sommaire

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Hommes

		Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		273	2 223	3 380	5 603
Bicyclettes	– conducteurs	119	1 046	1 803	2 849
	– passagers	1	11	15	26
	– ensemble	120	1 057	1 818	2 875
Cyclomoteurs, scooters < 50 cm³	– conducteurs	210	3 200	5 207	8 407
	– passagers	9	268	453	721
	– ensemble	219	3 468	5 660	9 128
Motocyclettes, scooters > 50 cm³	– conducteurs	642	5 254	7 335	12 589
	– passagers	18	149	295	444
	– ensemble	660	5 403	7 630	13 033
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 210	5 058	8 584	13 642
	– passagers	306	1 895	3 117	5 012
	– ensemble	1 516	6 953	11 701	18 654
Camionnettes	– conducteurs	101	501	813	1 314
	– passagers	19	171	293	464
	– ensemble	120	672	1 106	1 778
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs	30	174	264	438
	– passagers	2	23	43	66
	– ensemble	32	197	307	504
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	31	112	84	196
	– passagers	2	9	12	21
	– ensemble	33	121	96	217
Transports en commun	– conducteurs	1	15	55	70
	– passagers	2	12	120	132
	– ensemble	3	27	175	202
Tracteurs agricoles	– conducteurs	12	20	11	31
	– passagers	1	4	1	5
	– ensemble	13	24	12	36
Voiturettes	– conducteurs	17	54	75	129
	– passagers	4	13	16	29
	– ensemble	21	67	91	158
Autres	– conducteurs	27	152	94	246
	– passagers	2	45	59	104
	– ensemble	29	197	153	350
Total	– conducteurs	2 400	15 586	24 325	39 911
	– passagers	366	2 600	4 424	7 024
Ensemble		**3 039**	**20 409**	**32 129**	**52 538**

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES PAR CATÉGORIE D'USAGERS

Femmes

		Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Piétons		212	2 361	4 122	6 483
Bicyclettes	– conducteurs	26	296	772	1 068
	– passagers	1	8	18	26
	– ensemble	27	304	790	1 094
Cyclomoteurs, scooters < 50 cm³	– conducteurs	24	433	1 291	1 724
	– passagers	5	199	534	733
	– ensemble	29	632	1 825	2 457
Motocyclettes, scooters > 50 cm³	– conducteurs	16	323	773	1 096
	– passagers	28	397	633	1 030
	– ensemble	44	720	1 406	2 126
Voitures de tourisme	– conducteurs	348	3 185	8 122	11 307
	– passagers	253	2 316	4 833	7 149
	– ensemble	601	5 501	12 955	18 456
Camionnettes	– conducteurs	13	117	197	314
	– passagers	13	132	162	294
	– ensemble	26	249	359	608
Camions, tracteurs routiers seuls	– conducteurs		24	14	38
	– passagers		18	6	24
	– ensemble		42	20	62
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs		1	3	4
	– passagers		2		2
	– ensemble		3	3	6
Transports en commun	– conducteurs		2	18	20
	– passagers	1	48	297	345
	– ensemble	1	50	315	365
Tracteurs agricoles	– conducteurs			1	1
	– passagers		1		1
	– ensemble		1	1	2
Voiturettes	– conducteurs	5	48	71	119
	– passagers	4	27	21	48
	– ensemble	9	75	92	167
Autres	– conducteurs	3	20	16	36
	– passagers	1	26	35	61
	– ensemble	4	46	51	97
Total	– conducteurs	435	4 449	11 278	15 727
	– passagers	306	3 174	6 539	9 713
Ensemble		**953**	**9 984**	**21 939**	**31 923**

Sommaire

FRANCE MÉTROPOLITAINE – 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	41	367	922	1 289	7	177	306	483
5 – 9 ans	31	654	1 289	1 943	5	352	594	946
10-14 ans	58	1 145	2 041	3 186	12	418	834	1 252
15-19 ans	402	4 308	6 963	11 271	25	355	736	1 091
20-24 ans	590	4 332	8 476	12 808	31	230	606	836
25-29 ans	407	3 100	6 537	9 637	16	173	473	646
30-34 ans	297	2 320	4 951	7 271	19	155	382	537
35-39 ans	294	2 228	4 624	6 852	19	181	363	544
40-44 ans	251	2 138	3 888	6 026	19	168	399	567
45-49 ans	264	2 016	3 519	5 535	19	212	362	574
50-54 ans	241	1 700	3 099	4 799	24	222	420	642
55-59 ans	172	1 433	2 428	3 861	16	277	393	670
60-64 ans	179	1 153	1 706	2 859	28	272	381	653
65-69 ans	136	754	1 046	1 800	23	206	297	503
70-74 ans	128	729	866	1 595	41	256	280	536
75-79 ans	172	847	778	1 625	58	342	280	622
80 ans et +	328	1 162	920	2 082	123	588	396	984
Âge indéterminé	1	7	15	22				
Total	**3 992**	**30 393**	**54 068**	**84 461**	**485**	**4 584**	**7 502**	**12 086**
dont								
<1 an	11	52	156	208	1	12	19	31
1 an	7	35	133	168	2	9	27	36
2 ans	11	83	190	273	1	41	66	107
3 ans	8	106	222	328	3	55	97	152
4 ans	4	91	221	312		60	97	157
5 ans	4	126	239	365		71	123	194
6 ans	7	124	230	354	1	62	100	162
7 ans	6	142	271	413	3	79	123	202
8 ans	7	130	260	390		75	122	197
9 ans	7	132	289	421	1	65	126	191
10 ans	8	163	337	500	4	75	128	203
11 ans	12	189	373	562	2	99	204	303
12 ans	9	190	408	598	2	82	203	285
13 ans	10	197	367	564	2	89	158	247
14 ans	19	406	556	962	2	73	141	214
15 ans	38	627	883	1 510	7	95	150	245
16 ans	64	826	1 162	1 988	2	71	170	241
17 ans	59	889	1 427	2 316	2	76	128	204
18 ans	102	988	1 740	2 728	5	61	159	220
19 ans	139	978	1 751	2 729	9	52	129	181
20 ans	129	973	1 799	2 772	6	46	139	185
21 ans	112	937	1 842	2 779	5	44	134	178
22 ans	135	819	1 671	2 490	9	54	119	173
23 ans	107	837	1 625	2 462	3	48	108	156
24 ans	107	766	1 539	2 305	8	38	106	144

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Cyclistes dont conducteurs

	Cyclistes				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 – 4 ans	2	5	14	19	2	2	10	12
5 – 9 ans	3	58	72	130	3	55	62	117
10-14 ans	7	163	256	419	7	156	248	404
15-19 ans	12	133	306	439	11	129	299	428
20-24 ans	8	80	242	322	8	80	241	321
25-29 ans	2	57	241	298	2	57	241	298
30-34 ans	2	65	215	280	2	65	215	280
35-39 ans	7	71	250	321	7	71	249	320
40-44 ans	7	98	160	258	7	97	159	256
45-49 ans	10	96	184	280	10	96	184	280
50-54 ans	5	108	157	265	5	107	157	264
55-59 ans	14	96	161	257	14	96	160	256
60-64 ans	15	113	127	240	14	113	127	240
65-69 ans	16	64	80	144	16	64	80	144
70-74 ans	10	68	61	129	10	68	61	129
75-79 ans	12	54	39	93	12	54	39	93
80 ans et +	15	32	43	75	15	32	43	75
Âge indéterminé								
Total	**147**	**1 361**	**2 608**	**3 969**	**145**	**1 342**	**2 575**	**3 917**
dont								
< 1 an		2	2	4		1	1	2
1 an								
2 ans	1	2	4	6	1		2	2
3 ans		1	2	3		1	2	3
4 ans	1		6	6	1		5	5
5 ans		9	10	19		8	9	17
6 ans	1	8	10	18	1	7	9	16
7 ans		11	16	27		11	13	24
8 ans	2	13	14	27	2	13	13	26
9 ans		17	22	39		16	18	34
10 ans		28	37	65		26	34	60
11 ans	3	27	35	62	3	27	32	59
12 ans	2	39	61	100	2	37	59	96
13 ans	1	34	53	87	1	33	53	86
14 ans	1	35	70	105	1	33	70	103
15 ans	5	36	68	104	4	34	67	101
16 ans	4	31	63	94	4	30	60	90
17 ans		25	48	73		25	48	73
18 ans	2	22	68	90	2	22	65	87
19 ans	1	19	59	78	1	18	59	77
20 ans		19	58	77		19	58	77
21 ans	2	22	48	70	2	22	48	70
22 ans	2	10	32	42	2	10	31	41
23 ans	1	16	57	73	1	16	57	73
24 ans	3	13	47	60	3	13	47	60

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Cyclomotoristes dont conducteurs

	Cyclomotoristes				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 – 4 ans			4	4			1	1
5 – 9 ans		4	21	25		1	4	5
10-14 ans	7	273	283	556	6	206	181	387
15-19 ans	108	1 975	3 218	5 193	96	1 700	2 693	4 393
20-24 ans	27	616	1 602	2 218	27	551	1 406	1 957
25-29 ans	17	354	802	1 156	17	331	738	1 069
30-34 ans	15	204	452	656	15	193	432	625
35-39 ans	15	157	354	511	14	150	338	488
40-44 ans	16	154	251	405	16	150	236	386
45-49 ans	6	135	168	303	6	129	155	284
50-54 ans	8	84	134	218	8	81	124	205
55-59 ans	10	56	107	163	10	56	102	158
60-64 ans	4	24	42	66	4	24	41	65
65-69 ans	4	18	19	37	4	16	19	35
70-74 ans	5	15	13	28	5	15	13	28
75-79 ans	3	14	6	20	3	14	6	20
80 ans et +	3	14	4	18	3	14	4	18
Âge indéteminé		3	5	8		2	5	7
Total	**248**	**4 100**	**7 485**	**11 585**	**234**	**3 633**	**6 498**	**10 131**
dont								
<1 an			1	1				
1 an								
2 ans								
3 ans								
4 ans			3	3			1	1
5 ans			2	2				
6 ans			2	2				
7 ans		1	3	4				
8 ans		2	1	3				
9 ans		1	13	14		1	4	5
10 ans		5	16	21			2	2
11 ans		3	10	13			2	2
12 ans	1	12	10	22	1	3	4	7
13 ans	1	30	35	65		14	16	30
14 ans	5	223	212	435	5	189	157	346
15 ans	15	380	468	848	13	315	361	676
16 ans	32	525	678	1 203	28	452	546	998
17 ans	28	483	833	1 316	28	420	718	1 138
18 ans	19	355	720	1 075	16	313	611	924
19 ans	14	232	519	751	11	200	457	657
20 ans	10	173	407	580	10	146	348	494
21 ans	5	150	372	522	5	136	326	462
22 ans	3	107	320	427	3	99	275	374
23 ans	6	92	272	364	6	82	247	329
24 ans	3	94	231	325	3	88	210	298

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Motocyclistes dont conducteurs

	Motocyclistes				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 – 4 ans		1	7	8				
5 – 9 ans		5	21	26			1	1
10-14 ans	5	31	62	93	3	9	7	16
15-19 ans	30	354	395	749	23	276	273	549
20-24 ans	127	1 029	1 348	2 377	118	921	1 145	2 066
25-29 ans	111	950	1 569	2 519	105	869	1 420	2 289
30-34 ans	88	740	1 230	1 970	82	681	1 133	1 814
35-39 ans	94	701	1 186	1 887	90	663	1 112	1 775
40-44 ans	67	679	1 016	1 695	66	646	958	1 604
45-49 ans	75	673	922	1 595	71	625	854	1 479
50-54 ans	64	526	686	1 212	59	490	647	1 137
55-59 ans	27	241	362	603	25	219	341	560
60-64 ans	8	120	144	264	8	105	134	239
65-69 ans	3	45	46	91	3	45	44	89
70-74 ans	3	14	26	40	3	14	24	38
75-79 ans	1	7	11	18	1	7	11	18
80 ans et +	1	6	2	8	1	6	2	8
Âge indéterminé		1	3	4		1	2	3
Total	**704**	**6 123**	**9 036**	**15 159**	**658**	**5 577**	**8 108**	**13 685**
dont								
<1 an			4	4				
1 an								
2 ans								
3 ans			2	2				
4 ans		1	1	2				
5 ans		1	4	5				
6 ans		1	5	6			1	1
7 ans			4	4				
8 ans			4	4				
9 ans		3	4	7				
10 ans		3	15	18				
11 ans	2	4	15	19				
12 ans		6	8	14			1	1
13 ans	1	4	9	13	1	2	1	3
14 ans	2	14	15	29	2	7	5	12
15 ans	1	33	30	63		19	13	32
16 ans	3	58	58	116	2	44	36	80
17 ans	5	87	95	182	5	67	68	135
18 ans	8	71	82	153	5	58	63	121
19 ans	13	105	130	235	11	88	93	181
20 ans	20	156	176	332	17	134	143	277
21 ans	20	187	269	456	18	161	204	365
22 ans	33	217	293	510	30	198	251	449
23 ans	26	246	309	555	26	218	284	502
24 ans	28	223	301	524	27	210	263	473

Sommaire

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VICTIMES SELON L'ÂGE

Usagers de voitures de tourisme dont conducteurs

	Usagers de voitures de tourisme				Dont conducteurs			
	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
0 – 4 ans	32	175	560	735				
5 – 9 ans	22	215	529	744				
10-14 ans	22	225	536	761	3		6	6
15-19 ans	214	1 342	2 091	3 433	107	541	817	1 358
20-24 ans	373	2 134	4 330	6 464	283	1 419	2 990	4 409
25-29 ans	229	1 369	3 111	4 480	187	1 010	2 297	3 307
30-34 ans	149	990	2 388	3 378	126	766	1 864	2 630
35-39 ans	134	940	2 159	3 099	118	749	1 747	2 496
40-44 ans	114	880	1 815	2 695	95	725	1 489	2 214
45-49 ans	119	744	1 651	2 395	103	595	1 340	1 935
50-54 ans	116	628	1 471	2 099	96	500	1 184	1 684
55-59 ans	81	648	1 249	1 897	61	493	1 004	1 497
60-64 ans	111	543	900	1 443	89	375	676	1 051
65-69 ans	78	378	557	935	64	250	388	638
70-74 ans	65	353	445	798	51	233	312	545
75-79 ans	89	400	410	810	55	263	289	552
80 ans et +	168	489	447	936	120	323	300	623
Âge indéterminé	1	1	7	8		1	3	4
Total	**2 117**	**12 454**	**24 656**	**37 110**	**1 558**	**8 243**	**16 706**	**24 949**
dont								
<1 an	10	35	124	159				
1 an	5	26	100	126				
2 ans	9	39	116	155				
3 ans	5	47	117	164				
4 ans	3	28	103	131				
5 ans	3	43	90	133				
6 ans	5	50	106	156				
7 ans	3	46	109	155				
8 ans	5	37	110	147				
9 ans	6	39	114	153				
10 ans	4	46	130	176			1	1
11 ans	5	51	100	151				
12 ans	4	47	108	155	1		1	1
13 ans	3	33	100	133				
14 ans	6	48	98	146	2		4	4
15 ans	8	72	135	207		1	2	3
16 ans	22	119	160	279	2	9	11	20
17 ans	23	191	289	480	5	22	26	48
18 ans	64	435	654	1 089	37	197	279	476
19 ans	97	525	853	1 378	63	312	499	811
20 ans	86	539	962	1 501	56	339	625	964
21 ans	78	480	958	1 438	59	320	657	977
22 ans	83	373	846	1 219	65	244	599	843
23 ans	68	399	803	1 202	55	281	563	844
24 ans	58	343	761	1 104	48	235	546	781

FRANCE MÉTROPOLITAINE – 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	27	223	514	737	14	144	408	552
5 – 9 ans	17	388	737	1 125	14	266	552	818
10-14 ans	45	752	1 153	1 905	13	393	888	1 281
15-19 ans	320	3 200	4 500	7 700	82	1 108	2 463	3 571
20-24 ans	492	3 131	5 099	8 230	98	1 201	3 377	4 578
25-29 ans	348	2 276	3 950	6 226	59	824	2 587	3 411
30-34 ans	248	1 675	3 075	4 750	49	645	1 876	2 521
35-39 ans	246	1 579	2 883	4 462	48	649	1 741	2 390
40-44 ans	208	1 516	2 384	3 900	43	622	1 504	2 126
45-49 ans	211	1 386	2 081	3 467	53	630	1 438	2 068
50-54 ans	177	1 135	1 750	2 885	64	565	1 349	1 914
55-59 ans	134	850	1 313	2 163	38	583	1 115	1 698
60-64 ans	118	639	893	1 532	61	514	813	1 327
65-69 ans	89	400	515	915	47	354	531	885
70-74 ans	73	339	453	792	55	390	413	803
75-79 ans	92	379	401	780	80	468	377	845
80 ans et +	193	534	420	954	135	628	500	1 128
Âge indéterminé	1	7	8	15			7	7
Total	**3 039**	**20 409**	**32 129**	**52 538**	**953**	**9 984**	**21 939**	**31 923**
dont								
<1 an	9	31	89	120	2	21	67	88
1 an	4	16	65	81	3	19	68	87
2 ans	4	50	104	154	7	33	86	119
3 ans	6	69	129	198	2	37	93	130
4 ans	4	57	127	184		34	94	128
5 ans	2	79	147	226	2	47	92	139
6 ans	2	74	136	210	5	50	94	144
7 ans	5	80	147	227	1	62	124	186
8 ans	3	77	145	222	4	53	115	168
9 ans	5	78	162	240	2	54	127	181
10 ans	5	101	178	279	3	62	159	221
11 ans	9	114	217	331	3	75	156	231
12 ans	6	110	222	332	3	80	186	266
13 ans	9	127	206	333	1	70	161	231
14 ans	16	300	330	630	3	106	226	332
15 ans	28	474	548	1 022	10	153	335	488
16 ans	52	620	786	1 406	12	206	376	582
17 ans	55	684	976	1 660	4	205	451	656
18 ans	73	725	1 112	1 837	29	263	628	891
19 ans	112	697	1 078	1 775	27	281	673	954
20 ans	104	657	1 100	1 757	25	316	699	1 015
21 ans	92	685	1 090	1 775	20	252	752	1 004
22 ans	108	616	981	1 597	27	203	690	893
23 ans	98	620	1 011	1 631	9	217	614	831
24 ans	90	553	917	1 470	17	213	622	835

Sommaire

ACCIDENTS SELON LES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Milieu urbain							
Normal	38 405	858	12 660	894	13 013	33 062	46 075
Pluie légère	4 562	83	1 296	87	1 346	4 139	5 485
Pluie forte	886	33	330	33	337	745	1 082
Neige ou grêle	670	21	207	22	211	587	798
Brouillard ou fumée	71	6	38	6	38	46	84
Vent fort ou tempête	85	5	30	5	27	71	98
Temps éblouissant	382	22	211	22	200	242	442
Temps couvert	1 481	51	508	54	517	1 241	1 758
Autre	314	10	104	10	106	284	390
Indéterminé	3	0	2	0	2	1	3
Total	**46 859**	**1 089**	**15 386**	**1 133**	**15 797**	**40 418**	**56 215**
Rase campagne							
Normal	15 548	1 966	10 266	2 143	11 211	10 187	21 398
Pluie légère	2 134	224	1 180	241	1 306	1 602	2 908
Pluie forte	555	74	344	81	371	434	805
Neige ou grêle	534	64	349	72	375	374	749
Brouillard ou fumée	174	28	137	30	147	90	237
Vent fort ou tempête	95	21	72	22	85	68	153
Temps éblouissant	244	43	203	49	207	109	316
Temps couvert	854	138	600	157	671	584	1 255
Autre	291	59	221	64	223	202	425
Indéterminé	0	0	0	0	0	0	0
Total	**20 429**	**2 617**	**13 372**	**2 859**	**14 596**	**13 650**	**28 246**
Ensemble des réseaux							
Normal	53 953	2 824	22 926	3 037	24 224	43 249	67 473
Pluie légère	6 696	307	2 476	328	2 652	5 741	8 393
Pluie forte	1 441	107	674	114	708	1 179	1 887
Neige ou grêle	1 204	85	556	94	586	961	1 547
Brouillard ou fumée	245	34	175	36	185	136	321
Vent fort ou tempête	180	26	102	27	112	139	251
Temps éblouissant	626	65	414	71	407	351	758
Temps couvert	2 335	189	1 108	211	1 188	1 825	3 013
Autre	605	69	325	74	329	486	815
Indéterminé	3	0	2	0	2	1	3
Total	67 288	3 706	28 758	3 992	30 393	54 068	84 461

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels

ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE

	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Milieu urbain							
Normale	37 140	851	12 412	886	12 713	31 749	44 462
Mouillée	7 243	185	2 189	192	2 278	6 544	8 822
Flaques	43	2	13	2	17	37	54
Inondée	10	0	2	0	2	9	11
Enneigée	358	12	96	12	92	324	416
Boue	12	1	4	1	3	9	12
Verglacée	378	8	133	9	142	331	473
Corps gras	114	3	27	3	25	97	122
Autre	186	14	79	14	72	134	206
Indéterminé	1 375	13	431	14	453	1 185	1 638
Total	**46 859**	**1 089**	**15 386**	**1 133**	**15 797**	**40 418**	**56 215**
Rase campagne							
Normale	14 883	1 932	9 961	2 110	10 858	9 725	20 583
Mouillée	3 969	483	2 320	527	2 573	2 907	5 480
Flaques	38	4	30	4	39	20	59
Inondée	20	3	13	6	14	16	30
Enneigée	320	39	211	44	216	237	453
Boue	23	1	18	1	18	9	27
Verglacée	471	72	343	79	372	316	688
Corps gras	56	2	32	2	43	46	89
Autre	188	27	145	30	153	82	235
Indéterminé	461	54	299	56	310	292	602
Total	**20 429**	**2 617**	**13 372**	**2 859**	**14 596**	**13 650**	**28 246**
Ensemble des réseaux							
Normale	52 023	2 783	22 373	2 996	23 571	41 474	65 045
Mouillée	11 212	668	4 509	719	4 851	9 451	14 302
Flaques	81	6	43	6	56	57	113
Inondée	30	3	15	6	16	25	41
Enneigée	678	51	307	56	308	561	869
Boue	35	2	22	2	21	18	39
Verglacée	849	80	476	88	514	647	1 161
Corps gras	170	5	59	5	68	143	211
Autre	374	41	224	44	225	216	441
Indéterminé	1 836	67	730	70	763	1 476	2 239
Total	**67 288**	**3 706**	**28 758**	**3 992**	**30 393**	**54 068**	**84 461**

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels

FRANCE MÉTROPOLITAINE – VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ

	Véhicules	Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Véhicule en stationnement	2 498	64	676	1 380	2 056
Arbre	1 644	443	1 246	545	1 791
Glissière métallique	1 217	118	595	727	1 322
Glissière en béton	1 388	36	455	1 155	1 610
Autre glissière	168	24	75	106	181
Mur, pile de pont	1 240	183	749	633	1 382
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	264	24	117	191	308
Poteau	1 190	157	662	584	1 246
Mobilier urbain	353	22	113	299	412
Parapet	148	20	96	68	164
Îlot, refuge, borne	311	22	121	237	358
Bordure de trottoir	683	54	284	428	712
Fosse, talus, paroi rocheuse	1 867	270	1 373	821	2 194
Autre obstacle sur chaussée	843	26	251	455	706
Autre obstacle sur trottoir	553	42	253	310	563
Total obstacles fixes	**14 367**	**1 505**	**7 066**	**7 939**	**15 005**
Sortie de chaussée sans obstacle	690	79	418	362	780
dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	754	30	293	524	817
Arbre	1 456	413	1 161	448	1 609
Glissière métallique	700	65	402	473	875
Glissière en béton	907	26	321	817	1 138
Autre glissière	117	21	58	76	134
Mur, pile de pont	957	168	660	476	1 136
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	170	18	85	130	215
Poteau	873	148	571	389	960
Mobilier urbain	237	18	92	224	316
Parapet	117	20	84	51	135
Îlot, refuge, borne	255	19	109	209	318
Bordure de trottoir	499	52	236	325	561
Fosse, talus, paroi rocheuse	1 629	253	1 252	696	1 948
Autre obstacle sur chaussée	385	17	153	265	418
Autre obstacle sur trottoir	357	41	201	211	412
Total obstacles fixes	**9 413**	**1 309**	**5 678**	**5 314**	**10 992**
Sortie de chaussée sans obstacle	612	72	388	329	717

FRANCE MÉTROPOLITAINE – ACCIDENT IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE

	Accidents			Tués	Blessés		
	Corporels	Dont mortels	Dont graves		Hospitalisés	Légers	Tous
Autoroutes							
Bicyclette	0	0	0	0	0	0	0
Cyclomoteur	15	1	7	1	7	8	15
Motocyclette	1 027	29	365	30	365	756	1 121
Voiture de tourisme	3 581	165	1 342	193	1 628	3 440	5 068
Camionnette	563	24	224	25	301	558	859
Poids lourd	719	79	353	95	371	613	984
Transport en commun	16	1	9	1	29	18	47
Tracteur agricole	33	1	22	1	28	36	64
Autre véhicule	0	0	0	0	0	0	0
Routes nationales							
Bicyclette	77	3	39	3	37	51	88
Cyclomoteur	324	12	143	12	149	222	371
Motocyclette	853	50	450	53	447	527	974
Voiture de tourisme	3 174	240	1 491	278	1 738	2 817	4 555
Camionnette	393	44	202	47	229	339	568
Poids lourd	424	82	247	101	246	294	540
Transport en commun	54	7	33	8	49	103	152
Tracteur agricole	7	0	5	0	5	3	8
Autre véhicule	64	3	37	3	51	57	108
Routes departementales							
Bicyclette	1 119	107	707	112	636	494	1 130
Cyclomoteur	3 041	165	1 797	170	1 794	1 660	3 454
Motocyclette	4 854	472	3 311	491	3 208	2 253	5 461
Voiture de tourisme	17 530	1 931	11 024	2 089	11 963	11 836	23 799
Camionnette	1 990	263	1 333	283	1 451	1 292	2 743
Poids lourd	1 214	275	896	294	782	588	1 370
Transport en commun	248	31	128	31	116	205	321
Tracteur agricole	189	31	159	31	159	54	213
Autre véhicule	450	52	324	53	336	262	598
Autres Voies							
Bicyclette	3 064	38	820	39	804	2 432	3 236
Cyclomoteur	7 988	79	2 403	81	2 507	6 739	9 246
Motocyclette	8 680	170	2 625	176	2 597	7 227	9 824
Voiture de tourisme	28 736	417	8 124	450	8 535	26 331	34 866
Camionnette	2 628	61	773	63	782	2 409	3 191
Poids lourd	932	64	364	67	336	748	1 084
Transport en commun	745	20	231	20	227	788	1 015
Tracteur agricole	41	12	38	12	27	6	33
Autre véhicule	751	45	343	50	343	557	900

Source ONISR - Fichier national des accidents corporels
Remarques :
Un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par suite pris en compte plusieurs fois.
Les nombres de victimes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des victimes quelle que soit la catégorie d'usagers à laquelle elles appartiennent.

Sommaire

FRANCE MÉTROPOLITAINE – ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE

	Accidents corporels	dont mortels	dont graves	Tués à 30 jours	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Total blessés
Milieu urbain							
Bicyclette	3 638	60	1 086	61	1 056	2 778	3 834
Cyclomoteur	9 984	129	3 311	132	3 432	8 072	11 504
Motocyclette	11 143	294	3 873	303	3 816	8 767	12 583
Voiture de tourisme	36 550	649	11 472	685	12 035	32 490	44 525
Camionnette	3 367	94	1 091	96	1 111	2 948	4 059
Poids lourd	1 246	116	541	119	475	923	1 398
Transports en commun	926	32	305	32	302	953	1 255
Tracteur agricole	32	5	28	5	28	9	37
Autre véhicule	918	49	429	52	436	671	1 107
Rase campagne							
Bicyclette	622	88	480	93	421	199	620
Cyclomoteur	1 384	128	1 039	132	1 025	557	1 582
Motocyclette	4 271	427	2 878	447	2 801	1 996	4 797
Voiture de tourisme	16 471	2 104	10 509	2 325	11 829	11 934	23 763
Camionnette	2 207	298	1 441	322	1 652	1 650	3 302
Poids lourd	2 043	384	1 319	438	1 260	1 320	2 580
Transports en commun	137	27	96	28	119	161	280
Tracteur agricole	205	38	174	38	163	54	217
Autre véhicule	380	52	297	55	322	241	563
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	4 260	148	1 566	154	1 477	2 977	4 454
Cyclomoteur	11 368	257	4 350	264	4 457	8 629	13 086
Motocyclette	15 414	721	6 751	750	6 617	10 763	17 380
Voiture de tourisme	53 021	2 753	21 981	3 010	23 864	44 424	68 288
Camionnette	5 574	392	2 532	418	2 763	4 598	7 361
Poids lourd	3 289	500	1 860	557	1 735	2 243	3 978
Transports en commun	1 063	59	401	60	421	1 114	1 535
Tracteur agricole	237	43	202	43	191	63	254
Autre véhicule	1 298	101	726	107	758	912	1 670

Remarques :
Un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par la suite pris en compte plusieurs fois.
Les nombres de victimes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des victimes quelle que soit la catégorie d'usagers à laquelle elles appartiennent.

PAR DÉPARTEMENT – ÉVOLUTION 2000-2010 DE LA MORTALITÉ

	Personnes tuées à 30 jours			
	2010	2000	Delta 2010 - 2000	Delta %
01 - Ain	54	104	– 50	–47,9
02 - Aisne	41	97	– 56	– 57,9
03 - Allier	42	80	–38	–47,6
04 - Alpes-de-Haute-Provence	19	31	–12	–38,7
05 - Hautes-Alpes	15	14	1	7,9
06 - Alpes-Maritimes	60	120	–60	–49,9
07 - Ardèche	25	46	–21	–45,6
08 - Ardennes	15	42	–27	–64,0
09 - Ariège	19	17	2	11,1
10 - Aube	16	58	–42	–72,3
11 - Aude	36	65	–29	–44,8
12 - Aveyron	19	51	–32	–63,0
13 - Bouches-du-Rhône	150	237	–87	–36,8
14 - Calvados	37	89	–52	–58,3
15 - Cantal	8	19	–11	–58,4
16 - Charente	39	69	–30	–43,9
17 - Charente-Maritime	73	96	–23	–24,1
18 - Cher	29	77	–48	–62,3
19 - Corrèze	23	46	–23	–50,0
20 - Corse-du-Sud	6	24	–18	–74,5
20 - Haute-Corse	30	37	–7	–19,8
21 - Côte-d'Or	34	111	–77	–69,4
22 - Côtes-d'Armor	39	75	–36	–47,9
23 - Creuse	10	30	–20	–66,6
24 - Dordogne	37	79	–42	–53,2
25 - Doubs	44	67	–23	–34,7
26 - Drôme	43	89	–46	–51,5
27 - Eure	47	104	–57	–54,7
28 - Eure-et-Loir	45	126	–81	–64,3
29 - Finistère	41	102	–61	–59,6
30 - Gard	75	140	–65	–46,4
31 - Haute-Garonne	66	142	–76	–53,6
32 - Gers	26	50	–24	–48,3
33 - Gironde	76	202	–126	–62,4
34 - Hérault	104	161	–57	–35,6
35 - Ille-et-Vilaine	55	98	–43	–44,1
36 - Indre	23	43	–20	–46,2
37 - Indre-et-Loire	44	83	–39	–47,2
38 - Isère	78	137	–59	–43,0
39 - Jura	33	53	–20	–38,3
40 - Landes	40	81	–41	–50,8
41 - Loir-et-Cher	33	77	–44	–57,1
42 - Loire	36	71	–35	–49,0
43 - Haute-Loire	18	24	–6	–23,5
44 - Loire-Atlantique	78	167	–89	–53,2
45 - Loiret	56	129	–73	–56,7%
46 - Lot	19	42	–23	–54,4
47 - Lot-et-Garonne	34	62	–28	–45,2
48 - Lozère	11	17	–6	–35,7

Sommaire

	Personnes tuées à 30 jours			
	2010	2000	Delta 2010-2000	Delta %
49 - Maine-et-Loire	52	100	−48	−48,3
50 - Manche	46	73	−27	−36,7
51 - Marne	45	96	−51	−53,2
52 - Haute-Marne	17	46	−29	−63,0
53 - Mayenne	26	46	−20	−43,4
54 - Meurthe-et-Moselle	33	92	−59	−64,1
55 - Meuse	17	50	−33	−66,2
56 - Morbihan	48	86	−38	−43,9
57 - Moselle	56	148	−92	−62,0
58 - Nièvre	21	47	−26	−55,4
59 - Nord	85	192	−107	−55,8
60 - Oise	53	164	−111	−67,6
61 - Orne	25	58	−33	−56,7
62 - Pas-de-Calais	65	187	−122	−65,3
63 - Puy-de-Dôme	43	74	−31	−41,7
64 - Pyrénées-Atlantiques	36	64	−28	−43,9
65 - Hautes-Pyrénées	12	33	−21	−63,8
66 - Pyrénées-Orientales	25	62	−37	−59,7
67 - Bas-Rhin	46	108	−62	−57,4
68 - Haut-Rhin	37	76	−39	−51,3
69 - Rhône	75	130	−55	−42,5
70 - Haute-Saône	32	56	−24	−42,4
71 - Saône-et-Loire	51	99	−48	−48,7
72 - Sarthe	35	99	−64	−64,8
73 - Savoie	31	51	−20	−39,6
74 - Haute-Savoie	39	118	−79	−66,8
75 - Paris	43	72	−29	−40,0
76 - Seine-Maritime	67	105	−38	−36,0
77 - Seine-et-Marne	82	233	−151	−64,8
78 - Yvelines	64	119	−55	−46,1
79 - Deux-Sèvres	37	72	−35	−48,3
80 - Somme	51	86	−35	−40,4
81 - Tarn	49	73	−24	−32,6
82 - Tarn-et-Garonne	34	52	−18	−35,1
83 - Var	90	151	−61	−40,3
84 - Vaucluse	52	112	−60	−53,7
85 - Vendée	70	127	−57	−45,0
86 - Vienne	36	68	−32	−47,4
87 - Haute-Vienne	19	59	−40	−67,7
88 - Vosges	40	78	−38	−48,7
89 - Yonne	32	76	−44	−57,8
90 - Terrritoire de Belfort	7	15	−8	−53,2
91 - Essonne	40	105	−65	−61,8
92 - Hauts-de-Seine	28	45	−17	−37,6
93 - Seine-Saint-Denis	39	53	−14	−27,0
94 - Val-de-Marne	27	61	−34	−55,7
95 - Val-d'Oise	33	73	−40	−54,6
Métropole	**3 992**	**8 170**	**−4 178**	**−51,1**
971 - Guadeloupe	65	124	−59	−47,6
972 - Martinique	37	59	−22	−37,1
973 - Guyane	36	34	2	5,2
974 - La Réunion	42	105	−63	−59,9
Ensemble des DOM	**180**	**322**	**−142**	**−44,1**
France entière	**4 172**	**8 492 (*)**	**−4 320**	**−50,9**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels
(*) Coefficient de conversion des personnes tuées de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069. Les calculs sont réalisés en considérant l'ensemble des décimales du coefficient de conversion. Les règles d'arrondi utilisées dans l'affichage des données sont conformes aux règles de l'art.

PAR DÉPARTEMENT – MORTALITÉ 2010 PAR TRANCHE D'ÂGE

	Personnes tuées à 30 jours						
	Moins de 18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65 ans et plus	Indéterminés	Total	% 18-24 ans
01 - Ain	3	14	28	9	0	54	25,9
02 - Aisne	5	9	24	3	0	41	22,0
03 - Allier	7	7	24	4	0	42	16,7
04 - Alpes-de-Haute-Provence	0	5	7	7	0	19	26,3
05 - Hautes-Alpes	0	1	12	2	0	15	6,7
06 - Alpes-Maritimes	2	9	34	15	0	60	15,0
07 - Ardèche	4	7	13	1	0	25	28,0
08 - Ardennes	0	3	9	3	0	15	20,0
09 - Ariège	1	3	9	6	0	19	15,8
10 - Aube	2	3	8	3	0	16	18,8
11 - Aude	4	10	18	4	0	36	27,8
12 - Aveyron	2	4	10	3	0	19	21,1
13 - Bouches-du-Rhône	8	35	71	35	1	150	23,3
14 - Calvados	4	13	14	6	0	37	35,1
15 - Cantal	0	3	3	2	0	8	37,5
16 - Charente	1	4	23	11	0	39	10,3
17 - Charente-Maritime	5	15	37	16	0	73	20,5
18 - Cher	3	3	17	6	0	29	10,3
19 - Corrèze	0	3	15	5	0	23	13,0
20 - Corse-du-Sud	1	0	4	1	0	6	0,0
20 - Haute-Corse	2	5	16	7	0	30	16,7
21 - Côte-d'Or	1	7	16	10	0	34	20,6
22 - Côtes-d'Armor	3	12	18	6	0	39	30,8
23 - Creuse	0	1	6	3	0	10	10,0
24 - Dordogne	2	4	14	17	0	37	10,8
25 - Doubs	3	9	23	9	0	44	20,5
26 - Drôme	5	11	16	11	0	43	25,6
27 - Eure	1	10	30	6	0	47	21,3
28 - Eure-et-Loir	4	11	19	11	0	45	24,4
29 - Finistère	2	6	22	11	0	41	14,6
30 - Gard	5	15	40	15	0	75	20,0
31 - Haute-Garonne	6	19	29	12	0	66	28,8
32 - Gers	1	6	11	8	0	26	23,1
33 - Gironde	8	16	41	11	0	76	21,1
34 - Hérault	4	24	62	14	0	104	23,1
35 - Ille-et-Vilaine	4	9	30	12	0	55	16,4
36 - Indre	3	4	12	4	0	23	17,4
37 - Indre-et-Loire	5	10	18	11	0	44	22,7
38 - Isère	11	16	32	19	0	78	20,5
39 - Jura	3	10	16	4	0	33	30,3
40 - Landes	2	6	19	13	0	40	15,0
41 - Loir-et-Cher	1	9	20	3	0	33	27,3
42 - Loire	1	2	21	12	0	36	5,6
43 - Haute-Loire	1	2	8	7	0	18	11,1
44 - Loire-Atlantique	3	15	42	18	0	78	19,2
45 - Loiret	6	8	34	8	0	56	14,3
46 - Lot	0	4	13	2	0	19	21,1
47 - Lot-et-Garonne	2	10	14	8	0	34	29,4
48 - Lozère	0	3	5	3	0	11	27,3

	Personnes tuées à 30 jours						
	Moins de 18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65 ans et plus	Indéterminés	Total	% 18-24 ans
49 - Maine-et-Loire	10	5	27	10	0	52	9,6
50 - Manche	5	6	24	11	0	46	13,0
51 - Marne	2	8	28	7	0	45	17,8
52 - Haute-Marne	3	1	8	5	0	17	5,9
53 - Mayenne	0	6	13	7	0	26	23,1
54 - Meurthe-et-Moselle	3	8	19	3	0	33	24,2
55 - Meuse	2	0	13	2	0	17	0,0
56 - Morbihan	3	13	20	12	0	48	27,1
57 - Moselle	5	14	30	7	0	56	25,0
58 - Nièvre	1	5	12	3	0	21	23,8
59 - Nord	9	16	49	11	0	85	18,8
60 - Oise	3	9	32	9	0	53	17,0
61 - Orne	0	9	9	7	0	25	36,0
62 - Pas-de-Calais	7	9	39	10	0	65	13,8
63 - Puy-de-Dôme	3	7	25	8	0	43	16,3
64 - Pyrénées-Atlantiques	1	9	16	10	0	36	25,0
65 - Hautes-Pyrénées	1	3	6	2	0	12	25,0
66 - Pyrénées-Orientales	2	7	14	2	0	25	28,0
67 - Bas-Rhin	6	13	20	7	0	46	28,3
68 - Haut-Rhin	0	11	17	9	0	37	29,7
69 - Rhône	5	19	43	8	0	75	25,3
70 - Haute-Saône	2	4	20	6	0	32	12,5
71 - Saône-et-Loire	5	13	26	7	0	51	25,5
72 - Sarthe	0	7	23	5	0	35	20,0
73 - Savoie	1	10	13	7	0	31	32,3
74 - Haute-Savoie	0	7	25	7	0	39	17,9
75 - Paris	0	8	21	14	0	43	18,6
76 - Seine-Maritime	2	17	35	13	0	67	25,4
77 - Seine-et-Marne	5	23	49	5	0	82	28,0
78 - Yvelines	4	13	40	7	0	64	20,3
79 - Deux-Sèvres	3	10	19	5	0	37	27,0
80 - Somme	8	6	27	10	0	51	11,8
81 - Tarn	2	8	25	14	0	49	16,3
82 - Tarn-et-Garonne	2	11	15	6	0	34	32,4
83 - Var	6	15	55	14	0	90	16,7
84 - Vaucluse	5	4	27	16	0	52	7,7
85 - Vendée	12	16	34	8	0	70	22,9
86 - Vienne	1	12	20	3	0	36	33,3
87 - Haute-Vienne	1	4	11	3	0	19	21,1
88 - Vosges	4	7	23	6	0	40	17,5
89 - Yonne	2	10	13	7	0	32	31,3
90 - Territoire de Belfort	1	2	2	2	0	7	28,6
91 - Essonne	3	10	18	9	0	40	25,0
92 - Hauts-de-Seine	3	4	13	8	0	28	14,3
93 - Seine-Saint-Denis	2	7	24	6	0	39	17,9
94 - Val-de-Marne	3	3	17	4	0	27	11,1
95 - Val-d'Oise	2	7	19	5	0	33	21,2
Métropole	**291**	**831**	**2 105**	**764**	**1**	**3 992**	**20,8**
971 - Guadeloupe	8	23	29	5	0	65	35,4
972 - Martinique	1	10	22	4	0	37	27,0
973 - Guyane	10	8	17	1	0	36	22,2
974 - La Réunion	3	12	24	3	0	42	28,6
Ensemble des DOM	**22**	**53**	**92**	**13**	**0**	**180**	**29,4**
France entière	**313**	**884**	**2 197**	**777**	**1**	**4 172**	**21,2**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels

PAR DÉPARTEMENT – MORTALITÉ 2010 PAR CATÉGORIES D'USAGERS

	Personnes tuées à 30 jours							
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VL	Autres	Total	% 2RM
01 - Ain	4	3	1	6	39	1	54	13,0
02 - Aisne	2	0	4	7	26	2	41	26,8
03 - Allier	4	1	2	5	22	8	42	16,7
04 - Alpes-de-Haute-Provence	2	1	3	3	9	1	19	31,6
05 - Hautes-Alpes	0	0	0	5	10	0	15	33,3
06 - Alpes-Maritimes	13	3	6	23	13	2	60	48,3
07 - Ardèche	0	2	4	5	13	1	25	36,0
08 - Ardennes	1	0	0	2	10	2	15	13,3
09 - Ariège	4	0	1	4	10	0	19	26,3
10 - Aube	2	0	0	3	10	1	16	18,8
11 - Aude	3	3	1	7	18	4	36	22,2
12 - Aveyron	2	0	1	0	13	3	19	5,3
13 - Bouches-du-Rhône	30	4	9	28	69	10	150	24,7
14 - Calvados	3	2	5	5	21	1	37	27,0
15 - Cantal	3	0	0	3	2	0	8	37,5
16 - Charente	5	0	2	6	22	4	39	20,5
17 - Charente-Maritime	8	3	5	15	39	3	73	27,4
18 - Cher	2	1	1	5	17	3	29	20,7
19 - Corrèze	2	0	0	1	19	1	23	4,3
20 - Corse-du-Sud	0	0	1	2	2	1	6	50,0
20 - Haute-Corse	3	0	0	4	21	2	30	13,3
21 - Côte-d'Or	6	0	2	3	16	7	34	14,7
22 - Côtes-d'Armor	2	2	3	6	25	1	39	23,1
23 - Creuse	2	1	2	0	5	0	10	20,0
24 - Dordogne	3	2	2	1	25	4	37	8,1
25 - Doubs	6	2	2	5	27	2	44	15,9
26 - Drôme	7	2	1	5	25	3	43	14,0
27 - Eure	4	0	4	10	24	5	47	29,8
28 - Eure-et-Loir	1	4	3	7	26	4	45	22,2
29 - Finistère	10	0	5	7	16	3	41	29,3
30 - Gard	6	2	3	12	45	7	75	20,0
31 - Haute-Garonne	7	1	4	8	39	7	66	18,2
32 - Gers	1	1	2	0	17	5	26	7,7
33 - Gironde	7	6	6	13	38	6	76	25,0
34 - Hérault	7	5	4	22	60	6	104	25,0
35 - Ille-et-Vilaine	7	2	4	13	28	1	55	30,9
36 - Indre	3	0	0	2	17	1	23	8,7
37 - Indre-et-Loire	9	1	3	6	23	2	44	20,5
38 - Isère	12	3	3	7	48	5	78	12,8
39 - Jura	3	0	0	1	25	4	33	3,0
40 - Landes	1	1	1	3	27	7	40	10,0
41 - Loir-et-Cher	2	1	3	4	18	5	33	21,2
42 - Loire	9	2	1	6	13	5	36	19,4
43 - Haute-Loire	6	0	1	0	9	2	18	5,6
44 - Loire-Atlantique	9	5	6	10	41	7	78	20,5
45 - Loiret	4	1	4	10	34	3	56	25,0
46 - Lot	1	0	2	1	13	2	19	15,8
47 - Lot-et-Garonne	4	1	2	5	21	1	34	20,6
48 - Lozère	0	0	0	2	7	2	11	18,2

Sommaire

	Personnes tuées à 30 jours							
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VL	Autres	Total	% 2RM
49 - Maine-et-Loire	4	5	7	5	29	2	52	23,1
50 - Manche	10	2	3	6	21	4	46	19,6
51 - Marne	5	0	2	9	22	7	45	24,4
52 - Haute-Marne	1	0	2	0	12	2	17	11,8
53 - Mayenne	3	0	0	7	15	1	26	26,9
54 - Meurthe-et-Moselle	4	1	1	7	17	3	33	24,2
55 - Meuse	2	0	1	3	10	1	17	23,5
56 - Morbihan	5	3	2	9	25	4	48	22,9
57 - Moselle	8	2	3	6	34	3	56	16,1
58 - Nièvre	0	1	1	0	17	2	21	4,8
59 - Nord	16	7	7	15	36	4	85	25,9
60 - Oise	4	2	4	12	28	3	53	30,2
61 - Orne	1	1	0	7	15	1	25	28,0
62 - Pas-de-Calais	7	2	9	15	26	6	65	36,9
63 - Puy-de-Dôme	3	3	3	13	18	3	43	37,2
64 - Pyrénées-Atlantiques	8	2	4	7	14	1	36	30,6
65 - Hautes-Pyrénées	0	2	1	2	6	1	12	25,0
66 - Pyrénées-Orientales	5	0	3	3	8	6	25	24,0
67 - Bas-Rhin	8	3	3	6	26	0	46	19,6
68 - Haut-Rhin	6	1	2	4	19	5	37	16,2
69 - Rhône	9	1	2	20	40	3	75	29,3
70 - Haute-Saône	2	0	3	1	21	5	32	12,5
71 - Saône-et-Loire	1	1	5	3	34	7	51	15,7
72 - Sarthe	2	1	2	7	21	2	35	25,7
73 - Savoie	4	3	0	5	18	1	31	16,1
74 - Haute-Savoie	7	2	1	13	16	0	39	35,9
75 - Paris	18	2	2	15	5	1	43	39,5
76 - Seine-Maritime	4	0	3	8	49	3	67	16,4
77 - Seine-et-Marne	7	5	7	18	41	4	82	30,5
78 - Yvelines	8	4	2	20	29	1	64	34,4
79 - Deux-Sèvres	1	1	1	6	24	4	37	18,9
80 - Somme	5	2	6	4	30	4	51	19,6
81 - Tarn	5	1	2	5	30	6	49	14,3
82 - Tarn-et-Garonne	5	2	1	4	18	4	34	14,7
83 - Var	11	2	9	32	31	5	90	45,6
84 - Vaucluse	4	4	1	10	29	4	52	21,2
85 - Vendée	7	3	5	8	43	4	70	18,6
86 - Vienne	2	1	3	4	19	7	36	19,4
87 - Haute-Vienne	1	0	2	3	12	1	19	26,3
88 - Vosges	4	2	4	8	21	1	40	30,0
89 - Yonne	5	0	1	4	21	1	32	15,6
90 - Territoire de Belfort	1	1	2	1	2	0	7	42,9
91 - Essonne	7	2	2	11	16	2	40	32,5
92 - Hauts-de-Seine	11	1	2	9	5	0	28	39,3
93 - Seine-Saint-Denis	14	0	2	15	5	3	39	43,6
94 - Val-de-Marne	4	0	0	16	6	1	27	59,3
95 - Val-d'Oise	4	1	1	10	16	1	33	33,3
Métropole	**485**	**147**	**248**	**704**	**2 117**	**291**	**3 992**	**23,8**
971 - Guadeloupe	9	2	10	16	22	6	65	40,0
972 - Martinique	3	0	6	15	9	4	37	56,8
973 - Guyane	5	2	10	2	14	3	36	33,3
974 - La Réunion	11	2	10	13	5	1	42	54,8
Ensemble des DOM	**28**	**6**	**36**	**46**	**50**	**14**	**180**	**45,6**
France entière	**513**	**153**	**284**	**750**	**2 167**	**305**	**4 172**	**24,8**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels

PAR DÉPARTEMENT – FACTEUR ALCOOL DANS LES ACCIDENTS MORTELS 2010

	Accidents mortels 2010			
	Avec taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool négatif	Total	% taux positif
01 - Ain	17	23	**40**	42,5
02 - Aisne	11	21	**32**	34,4
03 - Allier	2	21	**23**	8,7
04 - Alpes-de-Haute-Provence	8	8	**16**	50,0
05 - Hautes-Alpes	2	6	**8**	25,0
06 - Alpes-Maritimes	13	40	**53**	24,5
07 - Ardèche	10	11	**21**	47,6
08 - Ardennes	4	7	**11**	36,4
09 - Ariège	7	5	**12**	58,3
10 - Aube	4	7	**11**	36,4
11 - Aude	5	14	**19**	26,3
12 - Aveyron	3	13	**16**	18,8
13 - Bouches-du-Rhône	16	82	**98**	16,3
14 - Calvados	14	21	**35**	40,0
15 - Cantal	1	5	**6**	16,7
16 - Charente	10	22	**32**	31,3
17 - Charente-Maritime	19	36	**55**	34,5
18 - Cher	9	16	**25**	36,0
19 - Corrèze	4	14	**18**	22,2
20 - Corse-du-Sud	2	3	**5**	40,0
20 - Haute-Corse	7	12	**19**	36,8
21 - Côte-d'Or	9	21	**30**	30,0
22 - Côtes-d'Armor	8	22	**30**	26,7
23 - Creuse	4	6	**10**	40,0
24 - Dordogne	5	21	**26**	19,2
25 - Doubs	16	20	**36**	44,4
26 - Drôme	6	26	**32**	18,8
27 - Eure	6	22	**28**	21,4
28 - Eure-et-Loir	11	29	**40**	27,5
29 - Finistère	11	22	**33**	33,3
30 - Gard	28	27	**55**	50,9
31 - Haute-Garonne	15	19	**34**	44,1
32 - Gers	2	15	**17**	11,8
33 - Gironde	24	29	**53**	45,3
34 - Hérault	20	37	**57**	35,1
35 - Ille-et-Vilaine	14	23	**37**	37,8
36 - Indre	7	12	**19**	36,8
37 - Indre-et-Loire	5	28	**33**	15,2
38 - Isère	14	35	**49**	28,6
39 - Jura	8	20	**28**	28,6
40 - Landes	8	22	**30**	26,7
41 - Loir-et-Cher	4	16	**20**	20,0
42 - Loire	4	22	**26**	15,4
43 - Haute-Loire	1	14	**15**	6,7
44 - Loire-Atlantique	27	35	**62**	43,5
45 - Loiret	18	28	**46**	39,1
46 - Lot	2	8	**10**	20,0
47 - Lot-et-Garonne	5	20	**25**	20,0
48 - Lozère	3	4	**7**	42,9

	Accidents mortels 2010			
	Avec taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool négatif	Total	% taux positif
49 - Maine-et-Loire	10	30	**40**	25,0
50 - Manche	12	26	**38**	31,6
51 - Marne	11	22	**33**	33,3
52 - Haute-Marne	3	7	**10**	30,0
53 - Mayenne	3	15	**18**	16,7
54 - Meurthe-et-Moselle	9	16	**25**	36,0
55 - Meuse	8	6	**14**	57,1
56 - Morbihan	13	15	**28**	46,4
57 - Moselle	13	28	**41**	31,7
58 - Nièvre	6	8	**14**	42,9
59 - Nord	14	47	**61**	23,0
60 - Oise	14	31	**45**	31,1
61 - Orne	7	15	**22**	31,8
62 - Pas-de-Calais	10	31	**41**	24,4
63 - Puy-de-Dôme	12	22	**34**	35,3
64 - Pyrénées-Atlantiques	7	20	**27**	25,9
65 - Hautes-Pyrénées	1	7	**8**	12,5
66 - Pyrénées-Orientales	7	15	**22**	31,8
67 - Bas-Rhin	8	28	**36**	22,2
68 - Haut-Rhin	6	26	**32**	18,8
69 - Rhône	26	38	**64**	40,6
70 - Haute-Saône	7	18	**25**	28,0
71 - Saône-et-Loire	12	24	**36**	33,3
72 - Sarthe	10	18	**28**	35,7
73 - Savoie	4	21	**25**	16,0
74 - Haute-Savoie	10	21	**31**	32,3
75 - Paris	7	25	**32**	21,9
76 - Seine-Maritime	15	26	**41**	36,6
77 - Seine-et-Marne	18	38	**56**	32,1
78 - Yvelines	10	38	**48**	20,8
79 - Deux-Sèvres	10	24	**34**	29,4
80 - Somme	9	27	**36**	25,0
81 - Tarn	14	26	**40**	35,0
82 - Tarn-et-Garonne	7	16	**23**	30,4
83 - Var	15	40	**55**	27,3
84 - Vaucluse	5	28	**33**	15,2
85 - Vendée	16	27	**43**	37,2
86 - Vienne	11	21	**32**	34,4
87 - Haute-Vienne	5	12	**17**	29,4
88 - Vosges	13	21	**34**	38,2
89 - Yonne	6	15	**21**	28,6
90 - Territoire de Belfort	1	4	**5**	20,0
91 - Essonne	5	24	**29**	17,2
92 - Hauts-de-Seine	6	16	**22**	27,3
93 - Seine-Saint-Denis	4	18	**22**	18,2
94 - Val-de-Marne	5	17	**22**	22,7
95 - Val-d'Oise	6	17	**23**	26,1
Métropole	**884**	**2025**	**2909**	**30,4**
971 - Guadeloupe	14	24	**38**	36,8
972 - Martinique	11	8	**19**	57,9
973 - Guyane	6	14	**20**	30,0
974 - La Réunion	14	22	**36**	38,9
Ensemble des DOM	**45**	**68**	**113**	**39,8**
France entière	**929**	**2093**	**3022**	**30,7**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels

PAR DÉPARTEMENT – ÉVOLUTION 2000-2010 DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS

	Tués 18-24 ans 2000 (*)	Tués 18-24 ans 2010	% Variation
01 - Ain	20	14	–31,1
02 - Aisne	18	9	–50,5
03 - Allier	21	7	–67,3
04 - Alpes de Haute-Provence	10	5	–48,0
05 - Hautes-Alpes	3	1	–68,8
06 - Alpes-Maritimes	24	9	–61,7
07 - Ardèche	6	7	9,1
08 - Ardennes	17	3	–82,5
09 - Ariège	4	3	–29,8
10 - Aube	15	3	–80,0
11 - Aude	13	10	–22,0
12 - Aveyron	14	4	–71,2
13 - Bouches-du-Rhône	57	35	–38,2
14 - Calvados	21	13	–39,2
15 - Cantal	5	3	–43,9
16 - Charente	21	4	–81,3
17 - Charente-Maritime	31	15	–51,6
18 - Cher	11	3	–71,9
19 - Corrèze	12	3	–74,5
20 - Corse-du-Sud	7	0	–100,0
20 - Haute-Corse	9	5	–41,5
21 - Côte-d'Or	22	7	–68,8
22 - Côtes-d'Armor	12	12	2,0
23 - Creuse	10	1	–89,6
24 - Dordogne	15	4	–73,3
25 - Doubs	20	9	–55,7
26 - Drôme	17	11	–35,7
27 - Eure	30	10	–66,6
28 - Eure-et-Loir	21	11	–48,6
29 - Finistère	27	6	–77,5
30 - Gard	33	15	–54,7
31 - Haute-Garonne	24	19	–19,2
32 - Gers	13	6	–53,2
33 - Gironde	34	16	–53,2
34 - Hérault	40	24	–39,3
35 - Ille-et-Vilaine	26	9	–64,9
36 - Indre	14	4	–71,2
37 - Indre-et-Loire	9	10	16,9
38 - Isère	27	16	–40,1
39 - Jura	7	10	33,6
40 - Landes	13	6	–53,2
41 - Loir-et-Cher	12	9	–23,5
42 - Loire	15	2	–86,6
43 - Haute-Loire	4	2	–53,2
44 - Loire-Atlantique	38	15	–61,0
45 - Loiret	31	8	–74,2
46 - Lot	11	4	–62,6
47 - Lot-et-Garonne	10	10	3,9
48 - Lozère	3	3	–6,5

Sommaire

	Tués 18-24 ans 2000 (*)	Tués 18-24 ans 2010	% Variation
49 - Maine-et-Loire	21	5	−76,6
50 - Manche	16	6	−62,6
51 - Marne	25	8	−67,5
52 - Haute-Marne	9	1	−88,3
53 - Mayenne	5	6	12,3
54 - Meurthe-et-Moselle	24	8	−66,0
55 - Meuse	7	0	−100,0
56 - Morbihan	28	13	−53,2
57 - Moselle	35	14	−60,3
58 - Nièvre	7	5	−33,2
59 - Nord	31	16	−48,4
60 - Oise	49	9	−81,7
61 - Orne	10	9	−6,5
62 - Pas-de-Calais	42	9	−78,4
63 - Puy-de-Dôme	10	7	−27,2
64 - Pyrénées-Atlantiques	4	9	110,5
65 - Hautes-Pyrénées	9	3	−64,9
66 - Pyrénées-Orientales	11	7	−34,5
67 - Bas-Rhin	25	13	−47,1
68 - Haut-Rhin	18	11	−39,5
69 - Rhône	33	19	−42,7
70 - Haute-Saône	15	4	−73,3
71 - Saône-et-Loire	21	13	−39,2
72 - Sarthe	19	7	−63,6
73 - Savoie	15	10	−33,2
74 - Haute-Savoie	16	7	−56,3
75 - Paris	16	8	−50,1
76 - Seine-Maritime	28	17	−38,8
77 - Seine-et-Marne	49	23	−53,2
78 - Yvelines	22	13	−42,1
79 - Deux-Sèvres	24	10	−57,5
80 - Somme	15	6	−59,9
81 - Tarn	19	8	−58,4
82 - Tarn-et-Garonne	12	11	−6,5
83 - Var	19	15	−22,0
84 - Vaucluse	22	4	−82,2
85 - Vendée	27	16	−40,1
86 - Vienne	13	12	−6,5
87 - Haute-Vienne	9	4	−53,2
88 - Vosges	16	7	−56,3
89 - Yonne	17	10	−41,5
90 - Territoire de Belfort	2	2	−6,5
91 - Essonne	16	10	−37,6
92 - Hauts-de-Seine	7	4	−46,5
93 - Seine-Saint-Denis	10	7	−27,2
94 - Val-de-Marne	10	3	−68,8
95 - Val-d'Oise	12	7	−40,5
Métropole	**1746**	**831**	**−52,4**
971 - Guadeloupe	29	23	−20,3
972 - Martinique	15	10	−33,2
973 - Guyane	6	8	24,7
974 - La Réunion	21	12	−43,9
Ensemble des DOM	**72**	**53**	**−26,0**
France entière	**1817**	**884**	**−51,4**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels
(*) Coefficient de conversion des personnes tuées de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069. Les calculs sont réalisés en considérant l'ensemble des décimales du coefficient de conversion. Les règles d'arrondi utilisées dans l'affichage des données sont conformes aux règles de l'art.

PAR DÉPARTEMENT – ÉVOLUTION 2000-2010 DE LA MORTALITÉ DES 2RM

	Tués 2RM 2000 (*)	Tués 2RM 2010	Delta %
01 - Ain	20	7	–65,5
02 - Aisne	17	11	–35,7
03 - Allier	5	7	31,0
04 - Alpes de Haute-Provence	2	6	180,6
05 - Hautes-Alpes	5	5	–6,5
06 - Alpes-Maritimes	30	29	–3,1
07 - Ardèche	12	9	–23,5
08 - Ardennes	6	2	–68,8
09 - Ariège	2	5	133,9
10 - Aube	6	3	–53,2
11 - Aude	13	8	–37,6
12 - Aveyron	12	1	–91,5
13 - Bouches-du-Rhône	47	37	–21,3
14 - Calvados	18	10	–45,0
15 - Cantal	4	3	–29,8
16 - Charente	12	8	–32,0
17 - Charente-Maritime	20	20	–1,5
18 - Cher	12	6	–49,0
19 - Corrèze	4	1	–76,6
20 - Corse-du-Sud	2	3	40,3
20 - Haute-Corse	9	4	–53,2
21 - Côte-d'Or	12	5	–57,5
22 - Côtes-d'Armor	11	9	–15,8
23 - Creuse	9	2	–76,6
24 - Dordogne	9	3	–64,9
25 - Doubs	12	7	–40,5
26 - Drôme	12	6	–49,0
27 - Eure	17	14	–18,1
28 - Eure-et-Loir	10	10	3,9
29 - Finistère	10	12	24,7
30 - Gard	21	15	–29,8
31 - Haute-Garonne	21	12	–43,9
32 - Gers	4	2	–53,2
33 - Gironde	30	19	–36,5
34 - Hérault	35	26	–26,3
35 - Ille-et-Vilaine	17	17	–0,6
36 - Indre	5	2	–62,6
37 - Indre-et-Loire	11	9	–15,8
38 - Isère	21	10	–53,2
39 - Jura	10	1	–89,6
40 - Landes	7	4	–46,5
41 - Loir-et-Cher	13	7	–45,4
42 - Loire	14	7	–49,6
43 - Haute-Loire	7	1	–86,6
44 - Loire-Atlantique	29	16	–44,6
45 - Loiret	24	14	–40,5
46 - Lot	6	3	–53,2
47 - Lot-et-Garonne	2	7	227,4
48 - Lozère	3	2	–37,6

Sommaire

	Tués 2RM 2000 (*)	Tués 2RM 2010	Delta %
49 - Maine-et-Loire	16	12	–25,2
50 - Manche	13	9	–29,8
51 - Marne	15	11	–26,5
52 - Haute-Marne	2	2	–6,5
53 - Mayenne	11	7	–34,5
54 - Meurthe-et-Moselle	22	8	–64,4
55 - Meuse	5	4	–25,2
56 - Morbihan	12	11	–6,5
57 - Moselle	30	9	–69,9
58 - Nièvre	10	1	–89,6
59 - Nord	36	22	–39,5
60 - Oise	18	16	–12,0
61 - Orne	12	7	–40,5
62 - Pas-de-Calais	44	24	–45,2
63 - Puy-de-Dôme	17	16	–6,5
64 - Pyrénées-Atlantiques	9	11	28,6
65 - Hautes-Pyrénées	5	3	–43,9
66 - Pyrénées-Orientales	15	6	–59,9
67 - Bas-Rhin	15	9	–39,9
68 - Haut-Rhin	13	6	–53,2
69 - Rhône	19	22	14,3
70 - Haute-Saône	7	4	–46,5
71 - Saône-et-Loire	12	8	–32,0
72 - Sarthe	16	9	–43,9
73 - Savoie	5	5	–6,5
74 - Haute-Savoie	17	14	–18,1
75 - Paris	29	17	–41,1
76 - Seine-Maritime	20	11	–45,8
77 - Seine-et-Marne	47	25	–46,8
78 - Yvelines	17	22	28,6
79 - Deux-Sèvres	11	7	–34,5
80 - Somme	16	10	–37,6
81 - Tarn	6	7	9,1
82 - Tarn-et-Garonne	6	5	–22,0
83 - Var	48	41	–14,8
84 - Vaucluse	17	11	–35,7
85 - Vendée	20	13	–36,0
86 - Vienne	15	7	–53,2
87 - Haute-Vienne	6	5	–22,0
88 - Vosges	5	12	124,5
89 - Yonne	15	5	–66,6
90 - Terr.-de-Belfort	4	3	–29,8
91 - Essonne	28	13	–53,2
92 - Hauts-de-Seine	14	11	–20,8
93 - Seine-Saint-Denis	10	17	76,7
94 - Val-de-Marne	22	16	–28,7
95 - Val-d'Oise	12	11	–6,5
Métropole	**1 408**	**952**	**–32,4**
971 - Guadeloupe	33	26	–21,5
972 - Martinique	18	21	15,6
973 - Guyane	10	12	24,7
974 - La Réunion	27	23	–13,9
Ensemble des DOM	**88**	**82**	**–6,5**
France entière	**1 496**	**1 034**	**–30,9**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels
(*) Coefficient de conversion des personnes tuées de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069. Les calculs sont réalisés en considérant l'ensemble des décimales du coefficient de conversion. Les règles d'arrondi utilisées dans l'affichage des données sont conformes aux règles de l'art.

PAR DÉPARTEMENT – FACTEUR ALCOOL DANS LES ACCIDENTS MORTELS SUR LA PÉRIODE 2006 À 2010

	Accidents mortels 2006 à 2010			
	Avec taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool négatif	Total avec taux d'alcool connu	% taux positif
01 - Ain	58	131	189	30,7
02 - Aisne	71	112	183	38,8
03 - Allier	29	103	132	22,0
04 - Alpes de Haute-Provence	21	44	65	32,3
05 - Hautes-Alpes	6	34	40	15,0
06 - Alpes-Maritimes	61	207	268	22,8
07 - Ardèche	38	76	114	33,3
08 - Ardennes	25	50	75	33,3
09 - Ariège	19	33	52	36,5
10 - Aube	35	64	99	35,4
11 - Aude	34	95	129	26,4
12 - Aveyron	18	62	80	22,5
13 - Bouches-du-Rhône	93	363	456	20,4
14 - Calvados	53	123	176	30,1
15 - Cantal	10	32	42	23,8
16 - Charente	52	100	152	34,2
17 - Charente-Maritime	91	165	256	35,5
18 - Cher	40	98	138	29,0
19 - Corrèze	22	71	93	23,7
20 - Corse-du-Sud	15	39	54	27,8
20 - Haute-Corse	30	45	75	40,0
21 - Côte-d'Or	44	122	166	26,5
22 - Côtes-d'Armor	53	114	167	31,7
23 - Creuse	12	27	39	30,8
24 - Dordogne	46	123	169	27,2
25 - Doubs	58	103	161	36,0
26 - Drôme	50	136	186	26,9
27 - Eure	37	127	164	22,6
28 - Eure-et-Loir	49	153	202	24,3
29 - Finistère	68	142	210	32,4
30 - Gard	68	142	210	32,4
31 - Haute-Garonne	87	126	213	40,8
32 - Gers	17	73	90	18,9
33 - Gironde	118	186	304	38,8
34 - Hérault	73	206	279	26,2
35 - Ille-et-Vilaine	87	151	238	36,6
36 - Indre	32	60	92	34,8
37 - Indre-et-Loire	51	126	177	28,8
38 - Isère	83	168	251	33,1
39 - Jura	41	83	124	33,1
40 - Landes	55	110	165	33,3
41 - Loir-et-Cher	41	112	153	26,8
42 - Loire	49	124	173	28,3
43 - Haute-Loire	21	75	96	21,9
44 - Loire-Atlantique	130	206	336	38,7
45 - Loiret	72	156	228	31,6
46 - Lot	19	57	76	25,0
47 - Lot-et-Garonne	20	107	127	15,7
48 - Lozère	8	21	29	27,6

	Accidents mortels 2006 à 2010			
	Avec taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool négatif	Total avec taux d'alcool connu	% taux positif
49 - Maine-et-Loire	72	132	204	35,3
50 - Manche	53	136	189	28,0
51 - Marne	58	119	177	32,8
52 - Haute-Marne	17	58	75	22,7
53 - Mayenne	29	72	101	28,7
54 - Meurthe-et-Moselle	45	107	152	29,6
55 - Meuse	28	42	70	40,0
56 - Morbihan	66	127	193	34,2
57 - Moselle	75	174	249	30,1
58 - Nièvre	28	57	85	32,9
59 - Nord	105	256	361	29,1
60 - Oise	68	175	243	28,0
61 - Orne	34	94	128	26,6
62 - Pas-de-Calais	88	206	294	29,9
63 - Puy-de-Dôme	58	123	181	32,0
64 - Pyrénées-Atlantiques	39	125	164	23,8
65 - Hautes-Pyrénées	13	54	67	19,4
66 - Pyrénées-Orientales	31	74	105	29,5
67 - Bas-Rhin	49	176	225	21,8
68 - Haut-Rhin	40	118	158	25,3
69 - Rhône	88	197	285	30,9
70 - Haute-Saône	29	81	110	26,4
71 - Saône-et-Loire	64	166	230	27,8
72 - Sarthe	48	106	154	31,2
73 - Savoie	22	75	97	22,7
74 - Haute-Savoie	76	126	202	37,6
75 - Paris	51	137	188	27,1
76 - Seine-Maritime	65	168	233	27,9
77 - Seine-et-Marne	69	244	313	22,0
78 - Yvelines	58	151	209	27,8
79 - Deux-Sèvres	39	87	126	31,0
80 - Somme	44	135	179	24,6
81 - Tarn	59	124	183	32,2
82 - Tarn-et-Garonne	33	97	130	25,4
83 - Var	70	214	284	24,6
84 - Vaucluse	50	119	169	29,6
85 - Vendée	77	125	202	38,1
86 - Vienne	44	102	146	30,1
87 - Haute-Vienne	28	84	112	25,0
88 - Vosges	43	102	145	29,7
89 - Yonne	56	113	169	33,1
90 - Terr.-de-Belfort	8	20	28	28,6
91 - Essonne	29	126	155	18,7
92 - Hauts-de-Seine	11	95	106	10,4
93 - Seine-Saint-Denis	13	96	109	11,9
Val-de-Marne	31	84	115	27,0
94 - Val-d'Oise	35	91	126	27,8
Ensemble	**4546**	**11073**	**15619**	**29,1 %**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels

PAR RÉGIONS – ÉVOLUTION 2000-2010 DE LA MORTALITÉ

	Personnes tuées à 30 jours			
	2010	2000 (*)	Delta 2010 - 2000	Delta %
Alsace	83	184	–101	–54,9
Aquitaine	223	489	–266	–54,4
Auvergne	111	197	–86	–43,6
Basse-Normandie	108	219	–111	–50,7
Bourgogne	138	334	–196	–58,6
Bretagne	183	360	–177	–49,2
Centre	230	536	–306	–57,1
Champagne-Ardenne	93	242	–149	–61,5
Corse	36	61	–25	–40,9
Franche-Comté	116	191	–75	–39,4
Haute-Normandie	114	208	–94	–45,3
Île-de-France	356	760	–404	–53,2 %
Languedoc-Roussillon	251	446	–195	–43,7
Limousin	52	135	–83	–61,4
Lorraine	146	368	–222	–60,3
Midi-Pyrénées	244	461	–217	–47,0
Nord - Pas-de-Calais	150	379	–229	–60,5
Pays de la Loire	261	540	–279	–51,7
Picardie	145	346	–201	–58,1
Poitou-Charentes	185	306	–121	–39,5
Provence-Alpes-Côtes d'Azur	386	665	–279	–41,9
Rhône-Alpes	381	745	–364	–48,9
Métropole	**3992**	**8170**	**–4178**	**–51,1**
Ensemble 4 DOM	180	322	–142	–44,1
France entière	**4172**	**8492**	**–4320**	**–50,9**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels.
(*) Coefficient de conversion des personnes tuées de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069. Les calculs sont réalisés en considérant l'ensemble des décimales du coefficient de conversion. Les règles d'arrondi utilisées dans l'affichage des données sont conformes aux règles de l'art.

PAR REGIONS – MORTALITÉ 2010 PAR TRANCHE D'ÂGES

	Personnes tuées à 30 jours						
	<18 ans	18-24 ans	25-64 ans	65 et +	Indéter-minés	Total	% 18-24 ans
Alsace	6	24	37	16	0	**83**	28,9
Aquitaine	15	45	104	59	0	**223**	20,2
Auvergne	11	19	60	21	0	**111**	17,1
Basse-Normandie	9	28	47	24	0	**108**	25,9
Bourgogne	9	35	67	27	0	**138**	25,4
Bretagne	12	40	90	41	0	**183**	21,9
Centre	22	45	120	43	0	**230**	19,6
Champagne-Ardenne	7	15	53	18	0	**93**	16,1
Corse	3	5	20	8	0	**36**	13,9
Franche-Comté	9	25	61	21	0	**116**	21,6
Haute-Normandie	3	27	65	19	0	**114**	23,7
Île-de-France	22	75	201	58	0	**356**	21,1
Languedoc-Roussillon	15	59	139	38	0	**251**	23,5
Limousin	1	8	32	11	0	**52**	15,4
Lorraine	14	29	85	18	0	**146**	19,9
Midi-Pyrénées	15	58	118	53	0	**244**	23,8
Nord - Pas-de-Calais	16	25	88	21	0	**150**	16,7
Pays de la Loire	25	49	139	48	0	**261**	18,8
Picardie	16	24	83	22	0	**145**	16,6
Poitou-Charentes	10	41	99	35	0	**185**	22,2
Provence-Alpes-Côtes d'Azur	21	69	206	89	1	**386**	17,9
Rhône-Alpes	30	86	191	74	0	**381**	22,6
Métropole	**291**	**831**	**2105**	**764**	**1**	**3992**	**20,8**
Ensemble 4 DOM	22	53	92	13	0	**180**	29,4
France entière	**313**	**884**	**2197**	**777**	**1**	**4172**	**21,2**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels

PAR RÉGIONS – MORTALITÉ 2010 PAR CATÉGORIES D'USAGERS

	Personnes tuées à 30 jours							
	Piétons	Vélos	Cyclos	Motos	VL	Autres	Total	% 2RM
Alsace	14	4	5	10	45	5	**83**	18,1
Aquitaine	23	12	15	29	125	19	**223**	19,7
Auvergne	16	4	6	21	51	13	**111**	24,3
Basse-Normandie	14	5	8	18	57	6	**108**	24,1
Bourgogne	12	2	9	10	88	17	**138**	13,8
Bretagne	24	7	14	35	94	9	**183**	26,8
Centre	21	8	14	34	135	18	**230**	20,9
Champagne-Ardenne	9	0	4	14	54	12	**93**	19,4
Corse	3	0	1	6	23	3	**36**	19,4
Franche-Comté	12	3	7	8	75	11	**116**	12,9
Haute-Normandie	8	0	7	18	73	8	**114**	21,9
Île-de-France	73	15	18	114	123	13	**356**	37,1
Languedoc-Roussillon	21	10	11	46	138	25	**251**	22,7
Limousin	5	1	4	4	36	2	**52**	15,4
Lorraine	18	5	9	24	82	8	**146**	22,6
Midi-Pyrénées	25	7	14	24	146	28	**244**	15,6
Nord - Pas-de-Calais	23	9	16	30	62	10	**150**	30,7
Pays de la Loire	25	14	20	37	149	16	**261**	21,8
Picardie	11	4	14	23	84	9	**145**	25,5
Poitou-Charentes	16	5	11	31	104	18	**185**	22,7
Provence-Alpes-Côtes d'Azur	60	14	28	101	161	22	**386**	33,4
Rhône-Alpes	52	18	13	67	212	19	**381**	21,0
Métropole	**485**	**147**	**248**	**704**	**2117**	**291**	**3992**	**23,8**
Ensemble 4 DOM	28	6	36	46	50	14	**180**	45,6
France entière	**513**	**153**	**284**	**750**	**2167**	**305**	**4172**	**24,8**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels

PAR RÉGIONS – FACTEUR ALCOOL DANS LES ACCIDENTS MORTELS 2010

	Accidents mortels			
	Avec taux d'alcool positif	Avec taux d'alcool négatif	Total	% taux positif
Alsace	24	78	**102**	23,5
Aquitaine	34	79	**113**	30,1
Auvergne	61	193	**254**	24,0
Basse-Normandie	54	129	**183**	29,5
Bourgogne	21	48	**69**	30,4
Bretagne	33	62	**95**	34,7
Centre	46	82	**128**	35,9
Champagne-Ardenne	66	125	**191**	34,6
Corse	50	103	**153**	32,7
Franche-Comté	13	32	**45**	28,9
Haute-Normandie	49	112	**161**	30,4
Île-de-France	51	109	**160**	31,9
Languedoc-Roussillon	22	43	**65**	33,8
Limousin	43	71	**114**	37,7
Lorraine	14	54	**68**	20,6
Midi-Pyrénées	32	62	**94**	34,0
Nord - Pas-de-Calais	33	68	**101**	32,7
Pays de la Loire	16	62	**78**	20,5
Picardie	91	197	**288**	31,6
Poitou-Charentes	63	97	**160**	39,4
Provence-Alpes-Côtes d'Azur	59	204	**263**	22,4
Rhône-Alpes	9	15	**24**	37,5
Métropole	**884**	**2025**	**2909**	**30,4**
Ensemble 4 DOM	45	68	**113**	39,8
France entière	**929**	**2093**	**3022**	**30,7**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels

PAR RÉGIONS – ÉVOLUTION 2000-2010 DE LA MORTALITÉ DES 18-24 ANS

	Tués 18-24 ans 2000 (*)	Tués 18-24 ans 2010	Delta %
Alsace	43	24	–43,9
Aquitaine	76	45	–40,7
Auvergne	41	19	–53,2
Basse-Normandie	47	28	–40,5
Bourgogne	68	35	–48,8
Bretagne	92	40	–56,5
Centre	97	45	–53,7
Champagne-Ardenne	65	15	–77,0
Corse	16	5	–68,8
Franche-Comté	45	25	–44,3
Haute-Normandie	58	27	–53,2
Île-de-France	142	75	–47,2
Languedoc-Roussillon	99	59	–40,7
Limousin	30	8	–73,3
Lorraine	82	29	–64,8
Midi-Pyrénées	105	58	–44,6
Nord - Pas-de-Calais	73	25	–65,6
Pays de la Loire	111	49	–55,9
Picardie	82	24	–70,8
Poitou-Charentes	89	41	–53,8
Provence-Alpes-Côtes d'Azur	135	69	–48,8
Rhône-Alpes	150	86	–42,5
Métropole	**1 746**	**831**	**–52,4**
Ensemble 4 DOM	72	53	–26,0
France entière	**1 817**	**884**	**–51,4**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels
(*) Coefficient de conversion des personnes tuées de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069. Les calculs sont réalisés en considérant l'ensemble des décimales du coefficient de conversion. Les règles d'arrondi utilisées dans l'affichage des données sont conformes aux règles de l'art.

PAR RÉGIONS – ÉVOLUTION 2000-2010 DE LA MORTALITÉ DES 2RM

	Tués 2RM 2000	Tués 2RM 2010	Delta %
Alsace	28	15	–46,0
Aquitaine	57	44	–22,3
Auvergne	34	27	–21,1
Basse-Normandie	43	26	–39,2
Bourgogne	48	19	–60,5
Bretagne	49	49	–0,4
Centre	74	48	–34,9
Champagne-Ardenne	30	18	–39,9
Corse	11	7	–34,5
Franche-Comté	33	15	–54,7
Haute-Normandie	37	25	–33,2
Île-de-France	179	132	–26,1
Languedoc-Roussillon	88	57	–35,0
Limousin	19	8	–58,4
Lorraine	63	33	–47,7
Midi-Pyrénées	64	38	–40,8
Nord-Pas-de-Calais	80	46	–42,6
Pays de la Loire	92	57	–38,0
Picardie	51	37	–27,9
Poitou-Charentes	58	42	–27,2
Provence-Alpes-Côtes d'Azur	150	129	–13,8
Rhône-Alpes	121	80	–33,8
Métropole	**1 408**	**952**	**–32,4**
Ensemble 4 DOM	88	82	–6,5
France entière	**1 496 (*)**	**1034**	**–30,9**

Source : ONISR - Fichier national des accidents corporels
(*) Coefficient de conversion des personnes tuées de 6 jours à 30 jours en 2000 = 1,069. Les calculs sont réalisés en considérant l'ensemble des décimales du coefficient de conversion. Les règles d'arrondi utilisées dans l'affichage des données sont conformes aux règles de l'art.

Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative
N° 503114423-000911 – Dépôt légal : décembre 2011

Sommaire

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), créé en 1982 et placé sous l'autorité du délégué à la sécurité et à la circulation routières, également délégué interministériel à la sécurité routière, a en particulier en charge la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales se rapportant à la sécurité routière.

Chaque année, la publication du bilan de la sécurité routière en France est un moment fort de son activité.

Ce bilan annuel a pour but non seulement de faire connaître l'accidentalité mais également de la faire comprendre, en réunissant des données sur l'exposition au risque, le comportement des usagers, les contrôles et les sanctions, ainsi qu'en fournissant des comparaisons internationales.

Ces pages Web donnent également accès à des fiches thématiques et autres études sectorielles sur la sécurité routière, ainsi qu'au baromètre mensuel et aux notes périodiques de l'ONISR sur l'observation du comportement des usagers.

Liberté · Égalité · Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Le Gouvernement

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

9 782110 087751

Prix : 15 €

Diffusion
Direction de l'**information légale et administrative**

La **Documentation** française
Tél. : 01 40 15 70 10
www.ladocumentationfrancaise.fr

Imprimé en France
DF : 5 SR27930
ISBN : 978-2-11-008775-1