Avant-propos

Le présent bilan, fruit d'un important travail collectif, constitue sûrement l'outil le plus pertinent et le plus complet pour comprendre l'insécurité routière et découvrir, sous ses différents aspects, les efforts déployés par la nation pour lutter contre ce phénomène.

La parution de cet ouvrage intervient dans des circonstances particulières : jamais, depuis trente ans, les statistiques de la sécurité routière n'avaient enregistré une baisse du nombre d'accidents et de victimes aussi importante que celle constatée aujourd'hui. Jamais l'espoir de voir la France redresser la piètre situation connue en ce domaine n'a été aussi vivant qu'aujourd'hui. Comment cela s'explique-t-il ? À quoi cela est-il dû ? Beaucoup posent et se posent la question.

Le lecteur cherchera dans ce très complet rapport les raisons objectives de cette évolution. Les chiffres et les courbes lui apporteront un début de réponse, encore fragile. Car il est des choses qui ne se mesurent ni ne se comptent. La décision du Chef de l'État de faire de la lutte contre l'insécurité routière l'un des trois grands chantiers de son quinquennat, suivie de la très forte mobilisation du Gouvernement dans son ensemble, a provoqué une réelle prise de conscience dans l'opinion et entraîné un changement des comportements individuels. La mobilisation massive, sur nos routes, des services de police et de gendarmerie y a contribué, tout comme les efforts de ceux qui, depuis des années, se battent au quotidien pour faire reculer ce fléau collectif.

Il nous faut aujourd'hui transformer l'essai en inscrivant dans la durée la tendance observée ces derniers mois. Puisse le prochain bilan 2003 traduire, à travers des résultats concrets, l'énergie que chacun mobilise pour atteindre cet objectif.

Rémy HEITZ
Délégué interministériel à la sécurité routière

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière

Ce bilan de l'année 2002 de la sécurité routière a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

LES MISSIONS DE L'OBSERVATOIRE

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

Pour mener à bien ces missions, l'Observatoire s'appuie sur des organismes d'études et de recherche comme l'INRETS, le LCPC, le SETRA et le CERTU. Il met également à contribution un réseau de 25 observatoires régionaux, situés au sein des directions régionales de l'équipement.

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

Les principales sources du bilan

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

La rédaction

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

Ont notamment participé à la rédaction :
- Ruth Bergel, chargée de mission à l'INRETS (participation à la synthèse générale) ;
- Anne-Sarah Bernagaud, chargée d'études au SETRA (indicateurs d'accidentologie locale) ;
- Serge Boyer, chargé d'études à l'Observatoire (comportement des usagers : vitesse, ceinture de sécurité et casque, grandes données de l'accidentologie) ;
- Colette Decamme, assistante à l'Observatoire (sortie des chiffres du fichier national des accidents) ;
- Patrick Le Breton, conseiller technique en statistiques au SETRA (participation à l'analyse conjoncturelle) ;
- Jean-Louis Legros, responsable de la mission du permis à points à la DSCR (participation au permis à points en 2002) ;
- Thomas Renaud, attaché de l'INSEE, chargé d'études à l'Observatoire (le fichier des accidents, alcool et accidents, vies sauvées, comparaisons européennes) ;
- René Pollet, responsable du département marché auto à la FFSA (ensemble des accidents corporels et matériels de 1992 à 2001) ;
- Marie-Andrée Rougès, chargée d'études à l'Observatoire (permis de conduire, opinion, comparaisons par départements et régions) ;
- Gilbert Salle, chef de la section statistique de la DLPAJ au ministère de l'Intérieur (évolution des principales infractions entre 1993 et 2002, participation au permis à points en 2002) ;
- Odile Timbart, responsable du bureau des études et de la diffusion à la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice (condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2001).

LES NOUVEAUTÉS DU BILAN 2002

Depuis le bilan 1999, le choix a été fait de faire évoluer progressivement le rapport annuel de l'Observatoire, qui s'intitule depuis l'édition 2000 « *la sécurité routière en France : bilan de l'année »,* en ajoutant chaque année des chapitres nouveaux : études et recherches pour le rapport 1999 ; le fichier accidents, les grandes données de l'accidentologie et l'analyse conjoncturelle pour le rapport 2000 ; l'alcool, les vies sauvées par le port de la ceinture, les indicateurs d'accidentologie locale pour le rapport 2001. De plus en 2000, le graphisme du bilan a été complètement revu à notre demande par la Documentation française.

Pour cette année 2002, on notera les modifications suivantes :
- les données d'accidentologie ont été très largement enrichies ;
- la loi ayant précisé la notion de distance de sécurité à respecter entre deux véhicules (décret du 23 novembre 2001), l'Observatoire a entrepris de mesurer les interdistances et un chapitre sur ce sujet a été introduit ;
- les deux chapitres sur l'accidentologie des départements et des régions ont été refondus et notablement enrichis de données ;
- le chapitre sur l'évolution de l'accidentologie des motocyclistes, qui comportait trop de données partielles parce que non disponibles au moment de sa rédaction, n'apparaît plus dans cet ouvrage. Il sera cependant mis à disposition sur Internet dès que les données seront suffisamment fiables ;
- les infractions au Code de la route, fournies par le ministère de l'Intérieur étant dès à présent connues pour l'année 2002, le chapitre sur l'évolution des principales infractions porte sur les années 1993 à 2002 et amène donc la suppression du chapitre « Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et de la ceinture de sécurité par la gendarmerie nationale et la police nationale » qui apparaissait dans les précédentes éditions mais qui ne donnait que des résultats partiels.

Jean Chapelon
Secrétaire général de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière

Sommaire

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

1 – SYNTHÈSE

Synthèse générale de l'année 2002 11
Rappel du bilan des vingt précédentes années 14
Les grandes données de l'accidentologie 17
Actions 2002 des pouvoirs publics 22
Études et recherches 36

2 – RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière 47

Par catégories d'usagers

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers 52
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2002 54
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2002 55

Par classes d'âge

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge 56
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2002 58
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2002 59
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2002 60

Par catégories de réseaux

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux 61
Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne.....63

Analyse temporelle

L'analyse conjoncturelle 65
Bilan mensuel 2002/2001 68
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2002 69
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2002 70
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2002 71

Autres analyses

Bilan 2002 comparé au bilan 2001 par service de surveillance 72
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairement et la présence ou non d'une intersection en 2002 73
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2002 74
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2002 75
Alcool et accidents de la route 76

Par départements ou régions
L'accidentologie des départements 87
L'accidentologie des départements d'outre-mer 102
L'accidentologie des régions 105

3 – LES USAGERS : COMPORTEMENT ET SANCTIONS

Comportement
Présentation d'ensemble et méthodologie des vitesses et des interdistances 109
Résultats synthétiques vitesse et ceinture 111
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme 114
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme 118
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds 119
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes 124
Les interdistances 125
Port de la ceinture de sécurité de jour, aux places avant des véhicules 127
Vies sauvées grâce au port de la ceinture de sécurité 128
Port du casque par les cyclomotoristes 131
Port du casque par les motocyclistes 132

Contrôles et infractions
Évolution des principales infractions entre 1993 et 2002 133

Sanctions
Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2001 –
Conduites en état alcoolique et autres infractions 137

4 – COMPARAISONS

Comparaisons européennes 149
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2001 162

5 – ÉLÉMENTS D'APPRÉCIATION

Ensemble des accidents matérielset corporels de 1992 à 2001 167
Les aspects économiques 169
Le permis à points en 2002 171
Permis de conduire délivrés 175
Parc en circulation 176
Estimation du parc de voitures particulières en circulation, par âge, au 1er janvier 2003 177
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants 178
Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France 179
Les Français et la sécurité routière 181

6 – LES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 187

7 – LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 193

ANNEXE : autres données de base 197

1 Synthèse

Synthèse générale de l'année 2002

Après cinq mois très médiocres qui suivaient un mois de décembre 2001 calamiteux, l'année 2002 a été marquée par deux baisses fortes du nombre de tués : la première fin mai de 15 % suivie, fin octobre, par une baisse encore plus forte de 20 %, qui s'est maintenue au cours des premiers mois de 2003, en ramenant ainsi la tendance sur ces cinq mois à un niveau exceptionnel en équivalent annuel de 5 500 tués.

Cette baisse, si elle se confirmait, serait très remarquable, puisque l'évolution de long terme de la baisse du nombre de tués n'est que de 2 % par an sur les trente dernières années et que les baisses annuelles au cours des dix dernières années n'ont jamais excédé 6 %.

Ces résultats de l'année 2002 sont donc moins intéressants par eux mêmes qu'en raison de l'évolution qu'ils semblent annoncer.

Si l'on cherche des explications à ce changement de comportement, on notera qu'en matière de contrôles si leur nombre n'a que faiblement augmenté en 2002 (+ 7 %), deux facteurs ont pu jouer un rôle non négligeable sur leur impact : il s'agit du déploiement tout au long de l'année 2002 des nouveaux radars lasers qui permettent de sanctionner même les infractionnistes habituels qui savent repérer les radars traditionnels d'une part et d'autre part la mise en œuvre de la rétention immédiate du permis de conduire à partir du début de l'année 2002 qui, de l'avis des forces de police sur le terrain, a un impact psychologique très fort sur les usagers.

Ces effets ayant été plutôt continus tout au long de l'année, il faut s'intéresser plus précisément aux deux baisses de fin mai et fin octobre.

Pour la première baisse, il faut sans doute y voir un effet du débat sur l'amnistie au cours du mois de juin, qui a incité les Français à revenir à un comportement plus normal et de fait les vitesses ont baissé.

Pour la fin de l'année, la priorité fixée par le Président de la République et la préparation du CISR ont entraîné un important effet médiatique qui équivaut à plusieurs campagnes de communication. En moyenne, on a parlé dans les médias (TV, radio, journaux) presque trois fois plus de sécurité routière au cours des sept derniers mois qu'au cours des cinq premiers.

Il faut toutefois rester prudent car les indicateurs dont on dispose en matière de comportement, que ce soit en matière de vitesse, d'alcool, de ceinture ou d'interdistance, s'ils évoluent en général favorablement, ne montrent pas une évolution radicale.

Mais il est vrai que sur l'année 2002 la baisse exceptionnelle ne concerne que les deux derniers mois et que l'on manque de recul pour juger si les comportements ont véritablement et durablement changé. On attendra donc avec impatience les données du début de l'année 2003 pour conclure à un véritable changement de comportement.

En ce qui concerne les résultats détaillés, on notera que les principales baisses du nombre de tués en 2002 par rapport à 2001 concernent le milieu urbain (– 9,7 %), les routes départementales (– 9,7 %), les bicyclettes (– 12,8 %), les cyclomoteurs (– 14,1 %) et les jeunes de moins de 14 ans (– 13,4 %) et de 15 à 24 ans (– 10,7 %).

Les plus mauvais résultats sont enregistrés avec les autoroutes de liaison (+ 15,9 %), les piétons (+ 5,3 %) et les plus de 65 ans (– 1,2 %).

RÉSULTATS D'ENSEMBLE

Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2002 comparée à l'année 2001

En 2002, on a enregistré :
– 105 470 accidents corporels,
– 7 242 tués à six jours, soit 7 655 tués à trente jours,
– 137 839 blessés dont 24 091 blessés graves.

Ce bilan est en retrait, par rapport à celui de 2001, de 9,7 % pour les accidents corporels, de 8,0 % pour les blessés graves et de 11,0 % pour les blessés légers. La baisse de 6,2 % enregistrée pour le nombre de tués est un peu moins marquée mais intervient après la hausse de 1,0 % constatée l'an dernier alors que les autres indicateurs avaient diminué.

2002 enregistre le meilleur bilan depuis que des statistiques fiables existent quel que soit l'indicateur observé mais c'est aussi l'année où la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, est la plus forte de ces vingt dernières années (6,87).

L'ANALYSE CONJONCTURELLE

L'année 2002 a été marquée par deux ruptures de tendance importantes qui définissent trois périodes distinctes :
– le début d'année jusqu'en mai connaît de très mauvais résultats puisque les équivalents annuels du nombre de tués [1] étaient très proches de 8 000 après avoir avoisiné les 7 200 d'août à novembre 2001. La perspective de l'amnistie semble avoir entraîné un dérèglement des comportements qui a été facilité par la diminution des contrôles. Cette diminution est due à la perspective d'amnistie et aux surcharges liées à la mise en place de l'euro et au déploiement de Vigipirate ;

1. Voir le chapitre sur l'analyse conjoncturelle.

– puis, pendant cinq mois, de juin à octobre, on retrouve un équivalent de l'ordre de 6 800 tués annuels. L'issue du débat sur l'amnistie, qui sera finalement inexistante pour les infractions routières en dehors du stationnement, puis l'engagement public du Président de la République le 14 juillet, ont conduit à une très forte médiatisation du thème de la sécurité routière ;
– pour les deux derniers mois, on constate une nouvelle rupture très forte de près de 20 % de la tendance, l'équivalent annuel se situant à 5 400 tués.

INDICE DE CIRCULATION

L'augmentation de la circulation mesurée sur le seul réseau national (autoroutes et routes nationales) a été de 3 %, comme l'an dernier (+ 3,1 %). Elle est toujours à plus d'un point des progressions de 1999 et 1998. Comme en 2001, l'augmentation sur les autoroutes (+ 4,0 %) a été plus du double de celle constatée sur les routes nationales (+ 1,7 %).
L'évolution de la consommation de carburants permet de donner une idée de la circulation sur le territoire national. Après la bonne reprise de la consommation enregistrée l'an dernier (+ 2,5 %), l'augmentation de cette année apparaît beaucoup plus modérée (+ 1,1 %).

ALCOOL

En 2002, la part des accidents avec alcool a assez nettement diminué dans les accidents mortels (de 31,2 % en 2001 à 29,7 % en 2002).

SYNTHÈSE VITESSE

Sur l'ensemble du réseau, les résultats synthétiques montrent que les taux de dépassement de la vitesse limite observés se situent aux environs de 60 % pour les voitures de tourisme, comme l'an dernier. On assiste en revanche à une augmentation des taux de dépassement par les poids lourds (66 % contre 60 %) et par les motocyclettes (76 % contre 65 %).

VITESSES DES VOITURES DE TOURISME, DE JOUR

Globalement, en 2002, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont restées pratiquement stables sur l'ensemble du réseau. La hausse des vitesses moyennes constatée en 2000 sur les autoroutes de liaison est confirmée. La vitesse moyenne sur les autoroutes de dégagement est en augmentation de 2 km/h et celle observée sur les routes nationales limitées à 90 km/h est en retrait de 2 km/h. Pour les autres réseaux, aucune variation ne dépasse 1 km/h.
En rase campagne, quel que soit le type de réseau, la moitié des automobilistes est en infraction, de 46 % sur les routes nationales limitées à 90 km/h à 60 % sur les routes départementales.
Ces taux sont de l'ordre de 80 % dans les petites agglomérations et dans les entrées des grandes villes.

VITESSES DES VOITURES DE TOURISME, DE NUIT

Par rapport aux années antérieures, les vitesses moyennes observées la nuit en 2002 sont en nette amélioration sur la plupart des réseaux, sauf sur le réseau autoroutier. Elles sont toutefois généralement supérieures aux vitesses pratiquées de jour (de 1 à 9 km/h selon les infrastructures) sauf sur les autoroutes de liaison où elles leur sont inférieures de 5 km/h.

VITESSE DE JOUR DES POIDS LOURDS

Globalement, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds se sont détériorées. Il n'y a que sur les routes nationales à 2 ou 3 voies que la vitesse moyenne diminue pour tous les poids lourds, quel que soit le nombre d'essieux, y compris pour les transports de matières dangereuses.

VITESSE DE JOUR DES MOTOCYCLETTES

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes se situent en 2002 au-dessus de la vitesse réglementaire et de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes : + 8 km/h sur les autoroutes de liaison et jusqu'à 16 km/h sur les routes nationales et départementales. Elles se sont dégradées sur les autoroutes de liaison, les routes nationales limitées à 90 km/h et les routes départementales.

CEINTURE

Pour la France entière, l'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture à l'avant des voitures de tourisme, qui a gagné dix points ces dix dernières années, est resté stable en 2002 (91,3 % en 2001 et 91,1 % en 2002).

D'une manière générale, on remarque une stabilité à des niveaux élevés du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme en rase campagne. On observe par ailleurs un resserrement des valeurs des taux de port enregistrés dans les grandes villes de province. Le taux de port est principalement en progrès dans les villes où il se situait à un niveau traditionnellement bas comme Avignon (+ 11 points gagnés en cinq ans), Lyon (+ 6 points en cinq ans). En revanche, le taux de port à Toulouse qui avait progressé de 12 points entre 1998 et 2001 a connu en 2002 une baisse sensible de 7 points.

CONTRÔLES – SANCTIONS

Le nombre total d'infractions a augmenté de 6,4 % par rapport à l'an dernier. Parmi les infractions génératrices d'accidents graves, l'augmentation est de + 1,2 % pour les dépistages d'alcoolémie pratiqués, dont + 0,6 % pour les dépistages préventifs, mais de + 27,1 % pour les dépistages positifs. Les infractions pour non-respect des limitations de vitesse augmentent de 7,3 %, pour non-port de la ceinture de sécurité de 9,1 %, pour non-port du casque de 0,5 %, pour franchissement de feu rouge de 15,9 % et pour franchissement de stop de 14,3 %.

PERMIS À POINTS

Plus de 3,1 millions de points ont été retirés des permis cette année, ce qui représente une diminution de 2,5 % par rapport à 2001 qui avait atteint cette année-là son niveau maximum depuis l'institution du permis à points il y a dix ans. 13 601 permis ont été invalidés, en progression de 1,4 % par rapport à l'an dernier. L'application de la règle des trois années passées sans commettre de nouvelle infraction entraînant un retrait de point a bénéficié à près 847 000 conducteurs (+ 10,2 %).
Les excès de vitesse représentent 47,1 % des infractions traitées contre 25,6 % pour le non-port du casque ou de la ceinture de sécurité ; 9,8 % pour les règles de priorité et 7,9 % pour l'alcoolémie.

RÉSULTATS PAR SERVICE DE SURVEILLANCE

Si l'on considère les résultats par services de surveillance, on assiste à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels, de blessés graves et de blessés légers sur chacun des deux réseaux. En revanche, la baisse du nombre de tués est plus forte sur le réseau surveillé par la gendarmerie (– 7,3 %) que sur celui surveillé par la police (– 2,7 %). L'augmentation de la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, est légèrement plus forte en zone gendarmerie qu'en zone police.

MILIEU URBAIN/RASE CAMPAGNE

Hors gravité, on assiste globalement à des diminutions de l'ensemble des indicateurs, en milieu urbain comme en rase campagne, sauf qu'ils diminuent plus que la moyenne en milieu urbain. La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, reste quasiment stable en milieu urbain (+ 0,04 point) mais augmente en rase campagne (+ 0,32 point).

RÉSEAUX

Le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les routes nationales (– 12,2 %) et sur les routes départementales (– 11,3 %) mais c'est sur les autoroutes de liaison qu'il diminue le moins (– 1,5 %). Le nombre de tués, stable sur les voies communales et « autres voies », diminue sensiblement sur les routes départementales (– 9,7 %) et sur les autoroutes de dégagement (– 7,3 %). En revanche, il augmente fortement sur les autoroutes de liaison (+ 15,9 %) mais cette hausse fait suite à une baisse de 11,0 % en 2001.
Le taux de tués aux 100 millions de kilomètres parcourus est de 0,43 sur les autoroutes (contre 0,41 en 2001) et de 1,66 sur les routes nationales (contre 1,79 l'an dernier). Les autoroutes sont donc 3,9 fois plus sûres que les routes nationales en 2002 (contre 4,4 en 2001 et 4,0 en 2000).

USAGERS

Le nombre de tués augmente pour les piétons (+ 5,3 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+ 12,3 %) mais diminue pour tous les deux-roues (de – 3,8 % pour les motocyclistes à – 14,1 % pour les cyclomotoristes) ainsi que pour les usagers de voitures de tourisme (– 7,9 %) et de poids lourds (– 7,4 %). Le nombre de blessés diminue pour l'ensemble des catégories, de – 7,9 % pour les piétons à – 13,1 % pour les cyclistes. La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), reste quasiment stable pour les cyclomotoristes et les cyclistes mais augmente pour tous les autres usagers.

CLASSES D'ÂGE

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, en particulier pour celles des moins de 15 ans (– 13,4 %) et des 15-24 ans (– 10,7 %). En revanche, il diminue moins que la moyenne pour les 45-64 ans (– 3,8 %) et pour les 65 ans et plus (– 1,8 %). Le nombre de blessés diminue à peu près de la même façon que la moyenne pour toutes les classes d'âge jusqu'à 44 ans mais en dessous de cette moyenne au-delà de 45 ans. La gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), reste quasiment stable jusqu'à 24 ans mais augmente pour toutes les autres classes d'âge.

RÉGIONS

En 2002, huit régions voient le nombre des tués sur leurs routes augmenter par rapport à 2001 : c'est le cas en particulier de la Bretagne (+ 12,5 %), l'Alsace (+ 12,2 %), le Nord-Pas-de-Calais (+ 7,6 %), la Lorraine (+ 7,1 %) et la Franche Comté (+ 4,6 %) qui sont des régions qui ont un faible taux de surrisque sur la période 1997-2001 (IAL) par rapport aux autres régions. Par contre la région Poitou-Charentes qui avait sur un surrisque de 19 %, a vu en 2002 son nombre de tués augmenter de 3 %.
Parmi les régions qui améliorent leurs résultats par rapport à 2001, on relève l'Aquitaine (– 12,1 %), la Picardie (– 16,1 %), la Bourgogne (– 16,9 %), le Centre (– 19,4 %) qui ont un surrisque proche de 1, la Corse (– 14,5 %) et les Pays de la Loire (– 23,5 %) qui avaient un très fort surrisque et enfin l'Ile-de-France (– 14,8 %) qui était très en dessous de la moyenne nationale.

DÉPARTEMENTS

L'indicateur d'accidentologie locale calculé sur la période 1997-2001 dépasse 1,40 dans sept départements : le Tarn-et-Garonne, la Corse-du-Sud, l'Eure-et-Loir, la Haute-Corse, le Tarn, le Gers et l'Yonne.

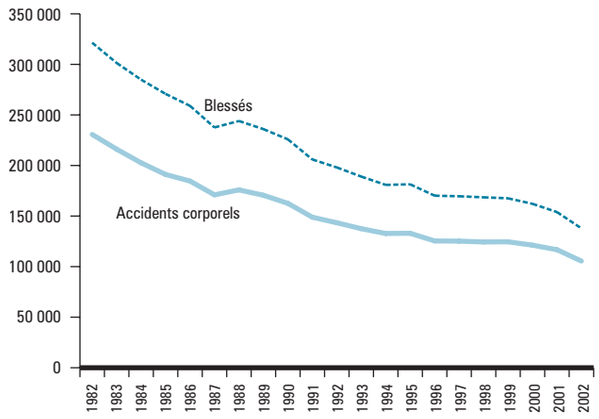
Rappel du bilan des vingt précédentes années

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

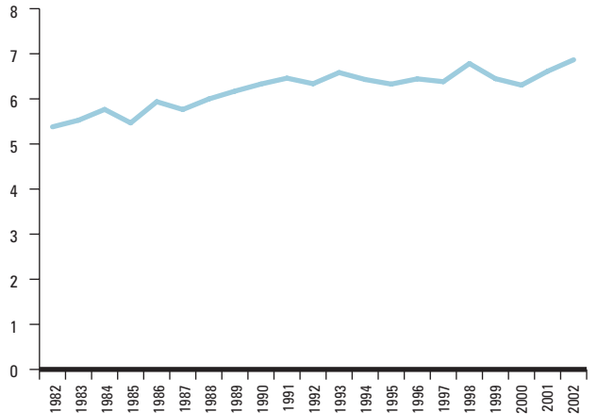
Source : ONISR – fichier des accidents.

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

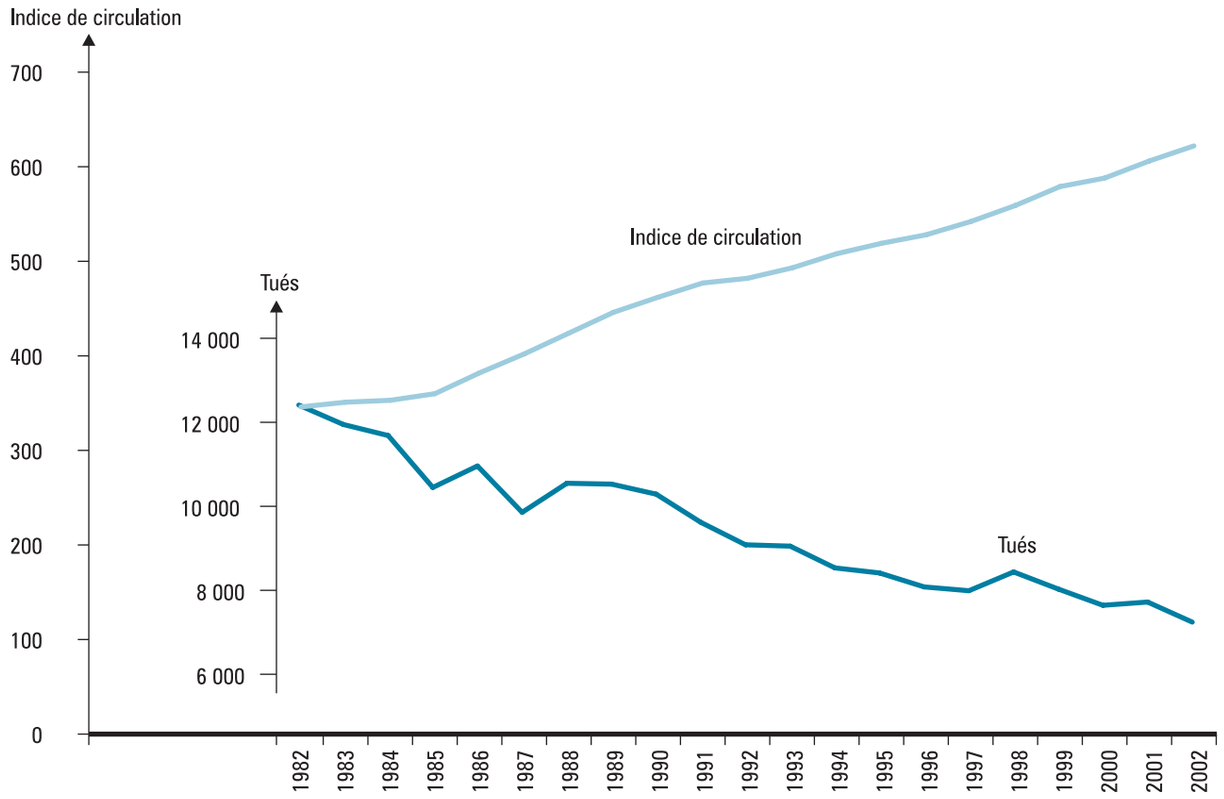
Évolution des nombres d'accidents corporels et de blessés



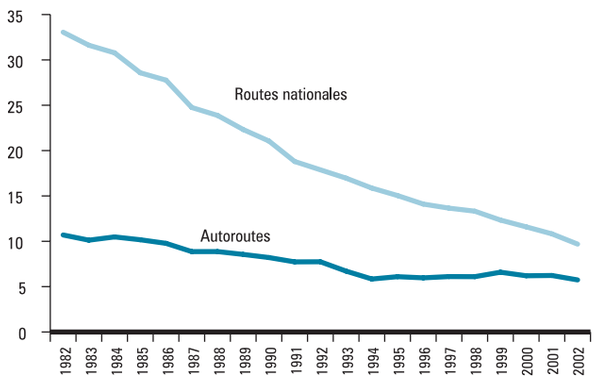
Évolution de la gravité des accidents



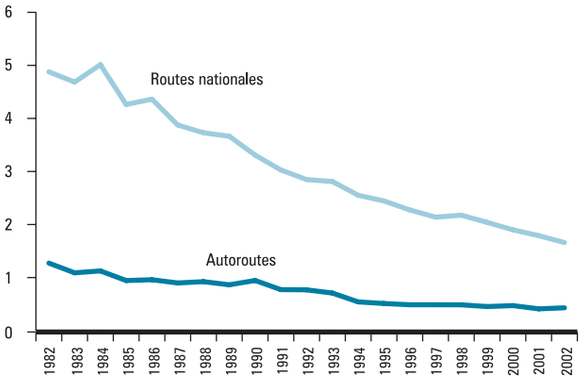
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



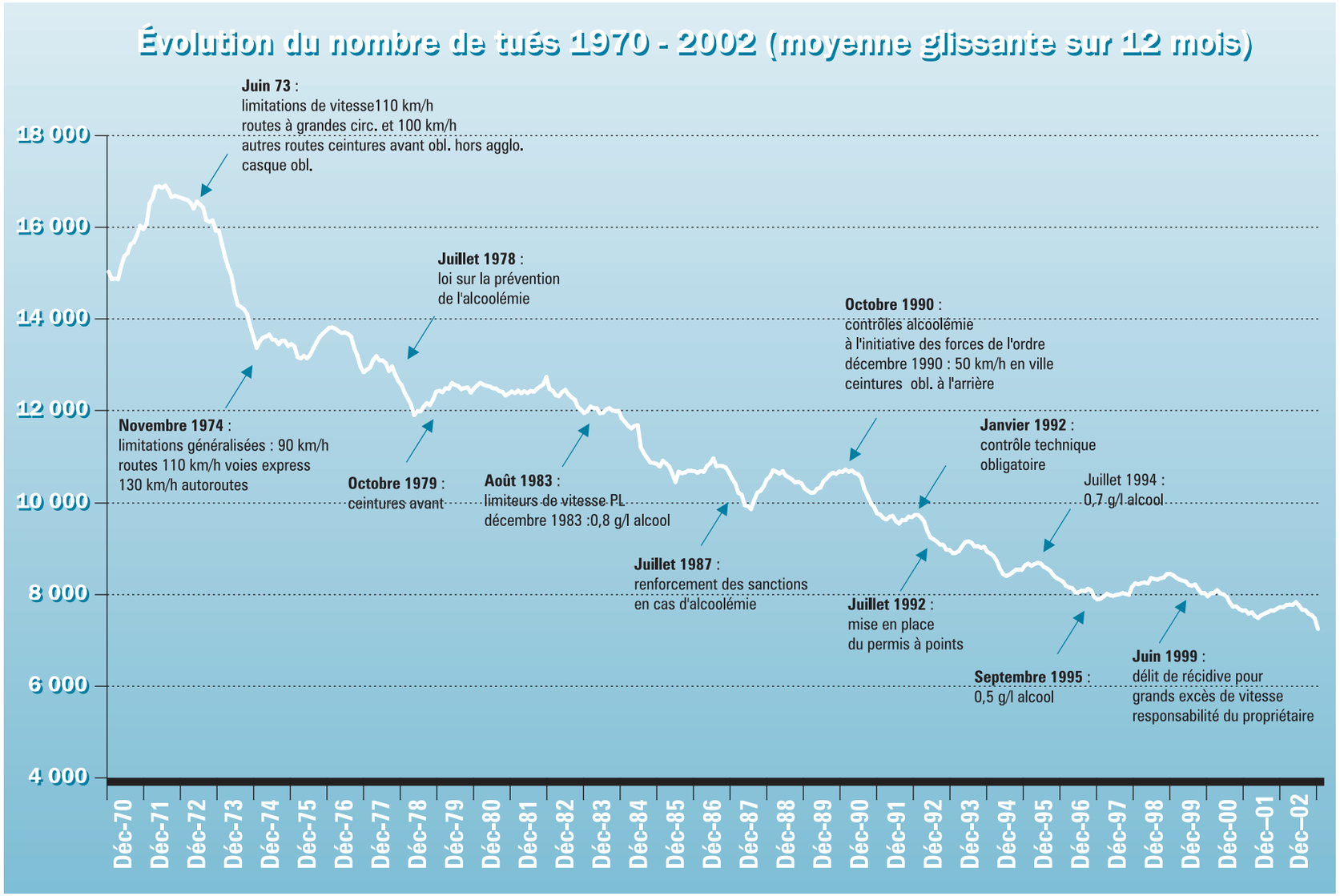
Évolution du taux d'accidents (pour 100 millions de km parcourus)



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



Évolution du nombre de tués 1970 - 2002 (moyenne glissante sur 12 mois)



Les grandes données de l'accidentologie

Ce chapitre a pour ambition de faire une introduction aux résultats de l'année 2002 [2] *en présentant les données de l'accidentologie les plus pertinentes et les plus permanentes. La plupart des données présentées ci-dessous sont détaillées dans la suite de l'ouvrage.*

Le fichier accidents. Nos connaissances générales des accidents et de leurs causes découlent pour l'essentiel des fiches BAAC [3] qui sont remplies par les forces de l'ordre après chaque accident corporel. On se reportera, pour cet aspect, au chapitre qui traite du fichier des accidents corporels.

Une nécessité : évaluer le risque. La plus grande difficulté méthodologique, dans le domaine de l'accidentologie, consiste à ne pas se contenter de mesurer la fréquence des accidents mais à évaluer le risque c'est-à-dire la fréquence des accidents rapportés à l'exposition au risque qui est souvent le nombre de kilomètres parcourus, mais qui peut être une autre variable [4]. C'est souvent là que les données manquent ou sont imprécises et c'est la raison pour laquelle il faut recourir à un certain nombre d'enquêtes complémentaires pour avoir les informations sur les trajets parcourus.

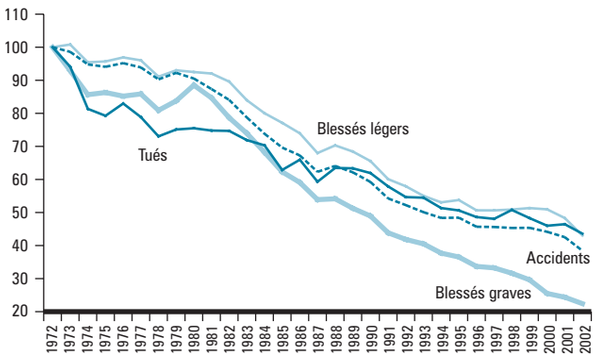
Le plan adopté reprend les paramètres les plus couramment analysés que sont le mode de déplacement (VL, PL...), les caractéristiques de l'usager (âge, sexe..), la localisation (type de réseau : autoroute, route nationale,... ; les différences locales), le moment (mois, jour, heure) et l'infraction (alcool,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

À retenir particulièrement. Au total, on retiendra plus particulièrement les points suivants :
– en ce qui concerne les modes de déplacement c'est **la moto** qui est d'assez loin le mode de déplacement le plus dangereux ;
– en ce qui concerne l'âge, c'est la **tranche d'âge entre 15 et 24 ans masculine** qui est absolument la plus touchée ;
– en matière de réseau, c'est celui des **routes de rase campagne** (routes nationales ou départementales) qui est prédominant en terme de risque ;
– en matière d'infractions, ce sont les **excès de vitesse** qui constituent l'infraction la plus répandue et proportionnellement la moins réprimée.

Tendance du long terme. Sur longue période, depuis 1975, la baisse moyenne annuelle du nombre des tués a été très stable de l'ordre de 2,2 % et celle des accidents de 2,3 %.

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents a diminué de 26,4 %, celui des tués de 20,3 %, celui des blessés graves (au moins six jours d'hospitalisation) de 46,4 % et celui des blessés légers de 25,7 % (ceci s'explique principalement par l'évolution des techniques hospitalières qui vont dans le sens d'un raccourcissement de la durée d'hospitalisation).

Évolution comparée du nombre d'accidents et de victimes sur 30 ans - base 100 en 1972



LE MODE DE DÉPLACEMENT

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

Tués	1992	2002
Piétons	12,8 %	11,3 %
Cyclistes	3,8 %	2,9 %
Cyclomotoristes	5,5 %	5,1 %
Motocyclistes	10,4 %	13,4 %
Usagers de VL	63,0 %	63,5 %
Usagers de PL	1,4 %	1,7 %
Autres usagers	3,0 %	2,0 %

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

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

L'importance du risque des deux-roues

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules	Kilométrage moyen annuel
Cyclomoteurs	264	
Motocyclettes	923	4 030*
Voiturettes	236	
VL	158	14 660*
PL	221	48 500*

** Chiffres 2001.*

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

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

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

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

Les **poids lourds** représentent 6,1 % des kilomètres parcourus et seulement 3,1 % des véhicules impliqués dans les accidents mais 12,6 % dans les accidents mortels. Leurs accidents sont donc plus graves : 13 % des tués dont 1,7 % sont occupants du PL. Globalement le trafic PL augmente comme celui des véhicules légers, par contre le trafic des poids lourds étrangers qui ne posent pas de problèmes spécifiques de sécurité, augmente, lui, deux fois plus vite (29 % sur cinq ans au lieu de 14 %) pour atteindre près de 20 % du trafic poids lourds.

Les usagers motocyclettes ne représentent que 0,8 % du trafic mais 12,5 % des conducteurs impliqués et 12,8 % des victimes.

Le risque particulier des **motocyclettes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto à cause du risque (83 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans et 54 % entre 20 et 34 ans) et la pratique de la moto par des usagers plus intrépides augmente le risque des motos. Les motos de 125 cm^3 ont un taux de tués par km parcouru deux fois inférieur à celui des motos plus puissantes.

Les accidents de motos sont concentrés dans un petit nombre de régions : Ile-de-France, PACA représentent 51 % du total des accidents de motos, et 35 % des accidents de VL.

Le **cyclomoteur** est d'abord un mode de déplacement des jeunes de 15 à 19 ans qui représentent 46 % des tués avec des cyclomoteurs. Toutefois le parc est en diminution.

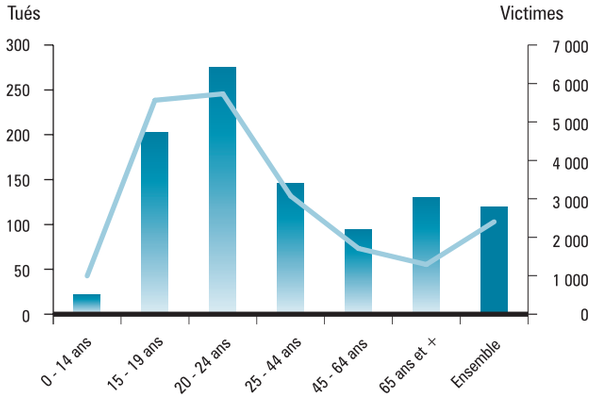
On ne connaît pas le kilométrage parcouru à **bicyclette,** mais on sait que la pratique a notablement augmenté avec le développement des vélos de loisir (à titre d'illustration, on peut observer que les ventes de VTT, adultes et enfants, VTC, BMX et bicross représentaient en 2001 près de 70 % des ventes totales de bicyclettes).

Les **piétons** victimes d'accidents de la route sont d'abord un phénomène urbain : près de 2/3 des piétons tués le sont en ville alors que pour les autres victimes le taux est inférieur à 1/4.

LES CARACTÉRISTIQUES DE L'USAGER (ÂGE ET SEXE)

En fonction de l'âge

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



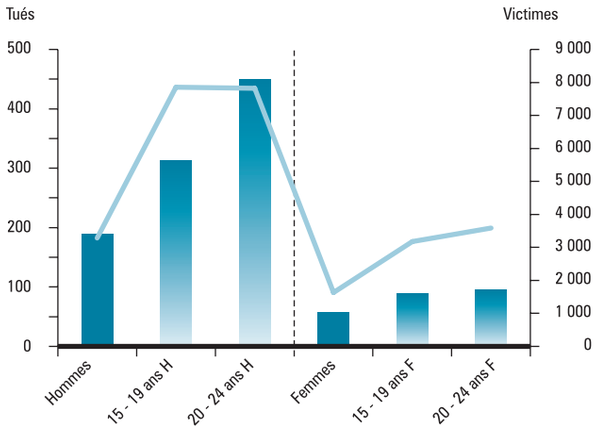
Répartition des tués (échelle de gauche) et des victimes (échelle de droite) par million d'individus en fonction de l'âge. Victimes = tués+blessés.

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

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (57 % contre 45 % pour le reste de la population) et le week-end (42 % contre 35 %).

En fonction du sexe

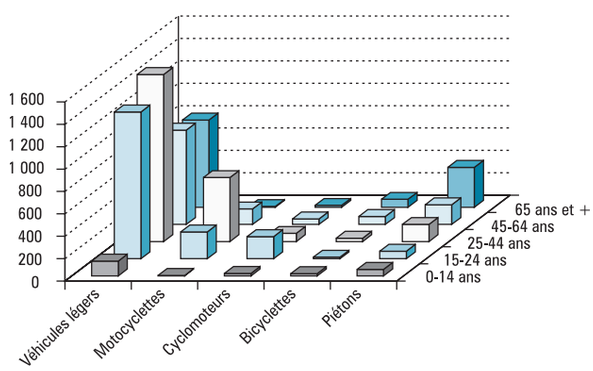
Nombre de victimes et de tués par million d'individus par classe d'âge et par sexe



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

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

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



Les jeunes : les 0 à 14 ans sont de manière importante des usagers vulnérables : environ 32 % des victimes dans cette classe d'âge sont des piétons ou des cyclistes.

% d'usagers tués par tranche d'âge	0-14	15-24	25-44	45-65	65 et +	Total
Piétons	7,2 %	8,3 %	18,9 %	21,6 %	44,0 %	100 %
Bicyclettes	10,1 %	6,8 %	14,5 %	34,3 %	34,3 %	100 %
Cyclomoteurs	6,1 %	55,0 %	20,4 %	13,7 %	4,7 %	100 %
Motocyclettes	0,4 %	24,9 %	59,6 %	14,4 %	0,7 %	100 %
Véhicules légers	2,9 %	28,8 %	32,7 %	18,5 %	17,1 %	100 %
Poids lourds	0,8 %	10,5 %	52,4 %	36,3 %	0,0 %	100 %

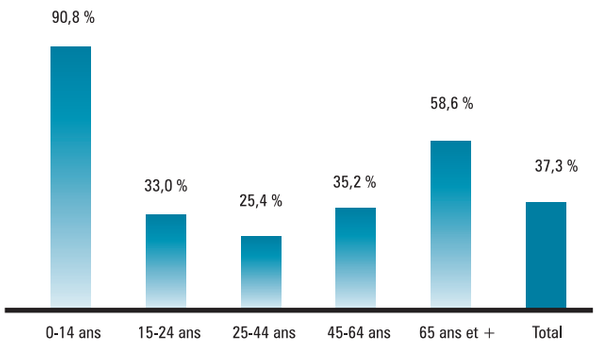
Un grand nombre d'enquêtes ou d'études sociologiques confirment l'attitude spécifique des jeunes et en particulier des jeunes garçons en matière de prise de risque. Les 15-24 ans représentent 13 % de la population mais 25,6 % des tués sur la route et près de 39 % du total des pertes d'années de vie humaine. La route est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (plus de 40 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans) [5].

Les femmes : pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes ont 2,6 fois moins de risque d'être tuées et sont 9,1 fois moins condamnées pour des délits.

Les personnes âgées : les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides : les tués piétons de 65 ans et + représentent 43 % des tués piétons et les tués cyclistes de 65 ans et + 34 % des tués cyclistes.

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

Part des victimes passives en fonction de l'âge



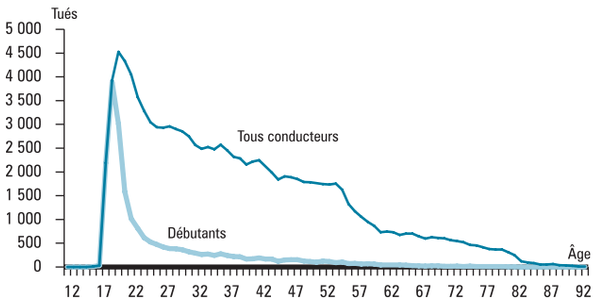
On peut estimer par ailleurs, sur la base des données du Registre de Lyon, que pour dix tués, on a six blessés très graves avec de lourdes séquelles.

Conducteurs : on estime à environ 36 200 000 le nombre de personnes qui se servent effectivement de leur permis de conduire [6]. 2,3 % de conducteurs impliqués n'ont pas le permis (défaut de permis, permis périmé, suspendu ou catégorie non valable).

L'ancienneté du permis : l'ancienneté du permis de conduire et l'âge du conducteur sont naturellement fortement reliés mais c'est l'âge qui explique plus le nombre d'accidents que l'ancienneté du permis (voir le graphique ci-contre).

Les étrangers : les étrangers représentent environ 7 % des tués.

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



LA LOCALISATION : LE TYPE DE RÉSEAU, LES DIFFÉRENCES LOCALES

Par réseau

	Part du kilométrage	Part du trafic	Part des accidents	Part des tués
Autoroutes	1,0 %	21,3 %	6,3 %	6,8 %
RN	2,6 %	17,2 %	14,2 %	24,7 %
RD	36,1 %	36,1 %	30,7 %	51,6 %
Autres	60,2 %	25,4 %	48,7 %	16,9 %

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

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

Les autoroutes : les autoroutes sont 3,9 fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de km parcourus de 0,43 alors que les routes nationales ont un taux de 1,66). En dix ans, les deux réseaux ont vu ce taux divisé par près de deux [8].

Suivant les études menées par les sociétés d'autoroutes, 37 % des tués sur autoroutes n'avaient pas leur ceinture [9], 43 % des accidents corporels sont des collisions arrière ou en chaîne. Les accidents en contresens sont très rares (1,0 % des accidents) mais très graves (42 tués pour 100 accidents).

5. Données INSERM 1998.

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

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

8. – 45 % pour les autoroutes et – 42 % pour les RN.

9. Ce qui n'est pas incohérent avec la statistique générale de 10 % de personnes non attachées tous réseaux confondus aux places avant, car la proportion augmente aux places arrière et au niveau des tués.

La rase campagne : les routes de rase campagne qui sont caractérisées par une facilité de trafic qui autorise des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité : près de 61 % des tués sur les routes bidirectionnelles de rase campagne. Un des grands facteurs des décès en rase campagne est les obstacles latéraux : 1 947 dont 790 tués sur des arbres ou des poteaux. Les EDA [10] ont montré l'importance des zones de récupération dans les virages.

Le milieu urbain : en ville, le phénomène de la densité se vérifie aussi puisqu'on observe que la gravité de l'accidentologie diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération. Parmi les tués, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (26,3 % des tués contre 5,8 % en rase campagne), les motocyclistes (19,5 % contre 11,2 %) et les cyclomotoristes (8,9 % contre 3,6 %).

Les indicateurs d'accidentologie locale : le ratio tué pour un million d'habitants va de 29 pour les Hauts-de-Seine à 292 pour l'Ariège. Ce ratio est en effet très dépendant du caractère urbain ou non des départements. Les indicateurs d'accidentologie locale mis au point au sein de l'Observatoire essaient de tenir compte de l'exposition au risque suivant les différents types de réseaux (autoroutes, routes de rase campagne, zones urbaines). Ils ont permis de montrer que le risque relatif entre départements varie de 0,62 pour le Val-d'Oise à 1,49 pour le Tarn-et-Garonne [11]. D'une manière générale, les départements urbains et de montagne présentent un sous-risque ; les départements de plaine de transit présentent un surrisque.

LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

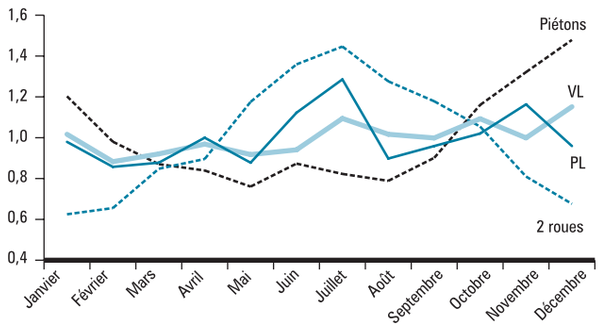
En fonction du mois : il y a une saisonnalité dans les séries mensuelles avec des mois d'hiver (janvier à mars) à faible niveau d'accidentologie suivis d'une remontée au printemps qui culmine au cours de l'été avec une descente progressive au cours de l'automne (particulièrement prononcée en 2002).

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

L'effet saisonnier est très différent en fonction du type d'usager : les poids lourds ont la même évolution intra-annuelle que les véhicules légers, en plus accentué, sauf en août et septembre, l'ensemble des deux-roues a, à peu près, la même évolution et les piétons ont l'évolution inverse due aux mauvaises conditions de visibilité durant l'hiver (voir le graphique ci-contre).

L'effet météo : l'effet météo d'un mois donné par rapport à la moyenne saisonnière du mois peut être important (de l'ordre de 5 à 6 %). Mais globalement sur l'ensemble de l'année l'effet météo ne dépasse guère 2 à 3 %.

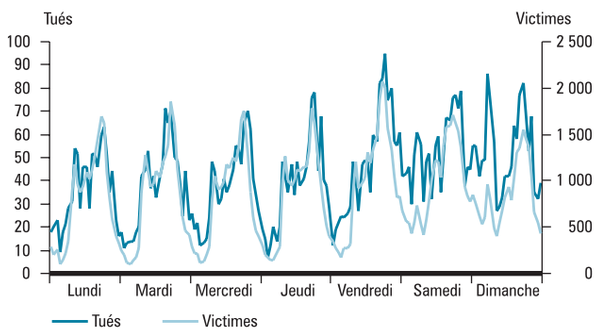
Évolution mensuelle des tués par type d'usager



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

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

Tués et victimes par jour et heure de la semaine



Les jours de début semaine ont une moyenne plus basse que les jours de fin de semaine : les week-ends de grande circulation ont des moyennes plus faibles qu'un week-end ordinaire. On constate la présence d'un pic quotidien important aux alentours de 18 heures. On observe par ailleurs, dans la nuit de samedi à dimanche entre 4h et 6h du matin, un différentiel important entre le nombre de tués et le nombre total de victimes qui révèle l'augmentation du taux de gravité des accidents à cette période.

La nuit représente moins de 10 % du trafic mais 37 % des blessés graves et 45 % des tués.

Autres paramètres : 14,9 % des accidents se sont produits en 2002 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 117 tués (1,6 % des tués) par temps de brouillard ; 75 % des victimes sont locales [12] ; 60 % des victimes également le sont lors d'un trajet « habituel » (domicile travail ou école ou course-achat ou loisir à l'intérieur du département) ; conditions de l'accident : 22 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 15 % un véhicule seul avec un piéton, 10 % des collisions frontales ; plus de 91 % des accidents mortels n'ont qu'un mort et moins de 0,5 % des accidents mortels ont plus de trois morts.

10. Études détaillées d'accidents.
11. Indicateurs d'accidentologie locale calculé sur 1997-2001.
12. Soit des piétons soit des occupants d'un véhicule immatriculé dans le département.

LES INFRACTIONS

L'alcool : à la différence de la vitesse, l'alcool est un comportement beaucoup plus rare mais qui a un effet beaucoup plus grand sur l'accidentologie puisqu'on estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à 15,4 % en moyenne lors des accidents mortels. La proportion des accidents corporels avec alcool étant de 10 %.

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

Les victimes des accidents avec alcool sont essentiellement les conducteurs alcoolisés et leurs passagers puisque ceux-ci représentent environ 83 % des tués.

On estime à 26,5 % le nombre de tués qui seraient sauvés si tous les conducteurs ne dépassaient pas la limite légale de l'alcool.

La ceinture : le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années notamment à partir du moment où le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis. En 2002, le taux global de port de la ceinture pour les places avant des véhicules légers, tous réseaux confondus, milieu urbain comme rase campagne, s'est élevé à plus de 91 %. Il était de 81 % il y a dix ans. C'est sur autoroute que le taux de port est le plus élevé avec 97 %. Il se situe désormais aux environs de 80 % en agglomération.

On estime par ailleurs, à au moins 745 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture.

La vitesse : le dépassement des limitations de vitesse est un comportement de masse puisque c'est le cas de 60 % des automobilistes, de 65 % des conducteurs de poids lourds et de 75 % des motocyclistes, tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont encore nombreux, aux environs de 34 % pour les véhicules de tourisme et les poids lourds et plus de 56 % pour les motos.

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

Les interdistances : le dépouillement des premières données sur les interdistances, à partir de juillet 2002, a permis plusieurs constatations : pour l'ensemble des conditions de circulation, tous réseaux confondus, un conducteur sur quatre est en infraction (temps intervéhiculaire inférieur à 2 secondes) et 7,1 % des conducteurs observent un temps intervéhiculaire inférieur à une seconde. Ces deux indicateurs passent respectivement à 59,1 % et 17,5 % en régime de circulation dense, défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Par ailleurs, on a constaté que ce n'est pas sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires est la plus élevée, mais davantage sur les routes nationales et départementales de rase campagne et à des vitesses comprises entre 80 km/h et 120 km/h.

Les autres infractions : elles sont beaucoup moins fréquentes, mais en nombre non négligeable, telles que le non respect des priorités (3 %), le non respect des règles par les piétons (3 %), les franchissements de feux (1 %) et les chevauchements de lignes continues (1,2 %).

Le permis à points : 3 100 966 points ont été retirés à 1 187 101 conducteurs (infraction moyenne de 2,6 points) ; 13 601 permis ont été retirés pendant que 847 126 conducteurs retrouvaient leur capital de douze points après trois années sans infractions.

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

L'efficacité du contrôle-sanction : les contrôles de l'alcoolémie ont fortement progressé au cours des dix dernières années puisque leur nombre a presque doublé : environ 6,6 millions de dépistages préventifs. Par contre, les contrôles de vitesse ont, à trafic constant, diminué de 30 % en dix ans. La probabilité d'être sanctionné si on roule pendant une heure plus de 10 km/h au-dessus de la vitesse limite autorisée est d'environ 1 sur 2 000.

Actions 2002 des pouvoirs publics

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

1) pour le conducteur, l'action porte d'abord sur la **formation**, qui est conçue comme un véritable continuum éducatif, depuis l'école et tout au long de la vie du conducteur : cette priorité se décline aussi bien avec la prise en compte de l'attestation scolaire de sécurité routière dans la délivrance des autorisations de conduite, qu'avec le développement des formations post-permis, la réforme de l'examen du permis de conduire ou l'instauration d'une attestation de première éducation à la route.

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

Enfin, le **contrôle** et la **sanction** qui n'ont de sens qu'en complément des efforts de formation et de sensibilisation, doivent aussi servir à montrer l'utilité de la règle. La mise en place de plans départementaux de contrôle doit permettre d'améliorer et d'adapter au contexte local l'action de contrôle-sanction.

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

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

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

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

La délégation interministérielle assure également le secrétariat du Conseil national de la sécurité routière qui est une instance chargée de conseiller les pouvoirs publics dans ce domaine.

Le rapport ci-dessous présente l'action de la délégation interministérielle à la sécurité routière pour l'année 2002.

L'année 2002 a vu le développement d'un débat sans précédent sur la sécurité routière. Ce débat amorcé à l'occasion de la discussion sur le projet de loi de l'amnistie s'est trouvé amplifié lorsque le Président de la République a décidé de faire de la sécurité routière un des trois chantiers majeurs de son quinquennat.

Les états généraux de la sécurité routière du 17 septembre et la préparation de nouvelles mesures ont contribué à alimenter le débat tout au long de la fin du dernier trimestre 2002.

Point d'orgue de tous ces débats, le Comité interministériel du 18 décembre a pris des mesures très significatives pour améliorer l'efficacité du système de contrôle-sanction (simplification, durcissement de certaines sanctions, automatisation) et mieux encadrer les premières années de conduite.

Enfin et ce qui est le plus important, une conséquence heureuse de ce débat et de ces décisions, a été un changement très significatif des comportements observé en fin d'année qui s'est traduit par une chute spectaculaire du nombre mensuel des accidents et des tués sur la route.

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les travaux du Conseil national de la sécurité routière

Depuis sa création le CNSR a tenu quatre réunions les 26 octobre 2001, 19 décembre 2001, 6 mars 2002 et 11 juillet 2002.

Il s'est fixé six thèmes prioritaires d'action :
– l'amélioration du traitement rapide des infractions ;
– le développement du contrôle automatisé ;
– l'éventualité de la création d'une police de la route spécialisée ;
– l'encadrement des premières années de conduite ;
– l'apprentissage de la sécurité routière au sein du système scolaire ;
– les moyens à mettre en œuvre pour aboutir à une communication efficace.

Le Conseil national de la sécurité routière

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

Pour plus d'informations se reporter sur le site du conseil à : cnsr. fr ou securiteroutiere. equipement. gouv. fr/cnsr/

Sur l'amélioration du traitement rapide des infractions, le Conseil a approuvé les orientations proposées par le rapport de M. Pélissier qui propose de simplifier et de rendre les procédures plus efficaces, en :
– créant une présomption de domiciliation ;
– forfaitisant l'ensemble des contraventions au Code de la route ;
– supprimant la suspension judiciaire du permis de conduire ;
– supprimant l'amende forfaitaire majorée ;
– instaurant un recours préalable obligatoire ;
– imposant une consignation, condition de recevabilité d'un recours judiciaire.

Le Conseil a émis le souhait, si l'amende majorée est effectivement supprimée, que l'amende soit nettement plus élevée si le recours n'annule pas la sanction.

En matière de contrôle automatisé, le Conseil a été tenu au courant des expérimentations en cours.

Pour la police de la route, des recherches ont été engagées sur le budget du Conseil, dont les conclusions seront connues à la fin de l'année 2003.

Sur l'encadrement des premières années de conduite, le Conseil a exprimé son désaccord sur l'adoption d'un taux maximum d'alcoolémie de 0,2 g/l spécifique aux conducteurs novices estimant cette mesure discriminatoire. Par ailleurs, sans être hostile à un accès progressif à la conduite, certains membres du Conseil ont émis des réserves sur le projet de permis probatoire accordant six points au lieu de douze aux nouveaux conducteurs.

Concernant les moyens nécessaires à une communication efficace, le Conseil a désigné en son sein une commission chargée d'élaborer des propositions, celle-ci a rendu son rapport au mois de juin 2002, et il a été approuvé par le Conseil lors de sa séance du 11 juillet. Ce rapport préconise dans l'immédiat un doublement, au minimum, du budget de la publicité et propose d'améliorer l'articulation entre la communication nationale et la communication locale.

Enfin le Conseil a créé une commission sur l'utilisation des feux de croisement le jour dont les conclusions seront présentées au Conseil au cours de l'année 2003.

Les états généraux de la sécurité routière

À la suite de son allocution télévisée du 14 juillet 2002, le Président de la République a inscrit la sécurité routière comme l'un des trois grands chantiers de son quinquennat. Les états généraux de la sécurité routière du 17 septembre 2002 auxquels ont participé le Premier Ministre et six membres du Gouvernement, ont été le premier rendez-vous pour concrétiser cette volonté et pour illustrer la détermination des pouvoirs publics à mieux prendre en compte l'expérience et le point de vue des acteurs dans les politiques à mener. Trois thèmes principaux ont été dégagés : comment mieux faire respecter la règle ? Comment rendre les véhicules plus sûrs ? Comment mobiliser les acteurs ?

Comité interministériel de la sécurité routière

Le Comité interministériel du 18 décembre 2002 présidé par le Premier Ministre, a lancé le programme d'action pluriannuel de lutte contre l'insécurité routière et a fixé les grandes orientations de l'action publique. Les décisions prises s'articulent autour de trois thèmes :

1. *Accroître les contrôles et aggraver les sanctions pour faire respecter la règle et agir sur le comportement des conducteurs pour faire cesser le sentiment d'impunité* :
– mettre en place un système de contrôle-sanction automatisé, capable de relever toutes les infractions à la réglementation sur les vitesses, les distances de sécurité, les feux rouges, et d'assurer un traitement rapide des sanctions et du contentieux routier ;
– renforcer les sanctions des comportements dangereux touchant à l'intégrité humaine, pour les blessures et homicides involontaires commis lors de la conduite sous l'empire de l'alcool ou en excès de vitesse et pour les récidivistes.

2. *Assurer un meilleur encadrement des conducteurs* :
– un permis probatoire délivré avec seulement six points pour les conducteurs novices. La totalité des douze points sera acquise après trois ans de conduite sans infraction ;
– une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite effectuée avant l'obtention du permis de conduire, puis intégrée dans les visites médicales obligatoires tout au long de la vie active. Enfin une visite obligatoire au-delà de 75 ans à effectuer tous les deux ans.

3. *Prévenir le risque routier par la mobilisation des partenaires* :
– traiter le risque routier comme un risque professionnel dans les entreprises et dans les services de l'État, en assurer la prévention au même titre que les autres risques professionnels. L'État montrera l'exemple en équipant ses véhicules de limiteurs-régulateurs de vitesse et de dispositifs d'enregistrement des données de l'accident ;
– mieux associer les collectivités locales à la politique de sécurité routière en l'intégrant dans les priorités des conseils départementaux de prévention et des conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance ;
– mieux impliquer les enseignants dans le cadre d'une éducation routière tout au long de la vie ;
– traiter l'insécurité routière en tant que problème de santé publique en développant des programmes de prévention primaire grâce à l'information des usagers et la formation du corps médical sur les effets des médicaments, de certaines pathologies, de l'alcool et de la drogue sur la conduite et en améliorant la prise en charge des blessés par traumatisme crânien ou lésion médullaire.

Le développement du contrôle-sanction automatisé

Le contrôle-sanction automatisé

L'automatisation des contrôles permet d'assurer des contrôles permanents à partir, soit de postes fixes et intégrés dans l'infrastructure, soit de postes déplacés sur les sites accidentogènes. Les premières phases de la chaîne de contrôle (constatation des infractions, relevé des données et transmission vers les postes de contrôle des forces de l'ordre) sont automatisées à l'aide de dispositifs composés de radars couplés à des systèmes de prise de vue numériques. Les systèmes de transmission utilisent des réseaux de télécommunication (le plus souvent de fibres optiques) dédiés, avec cryptage des données. Les phases concernant le traitement des infractions et le recouvrement des amendes font l'objet d'une informatisation.

Des expérimentations ont été lancées dès 2001 notamment à Angers, Chambéry, sur l'autoroute A8 près de Cannes et Nice, et sous le tunnel du Mont-Blanc, pour :
– démontrer la faisabilité des systèmes automatisés et les faire fonctionner en situation réelle ;
– identifier les obstacles et les voies d'amélioration (articulation des systèmes, organisation des services) ;
– élaborer en concertation avec les différents acteurs concernés un cadre administratif et juridique pour le déploiement de ces systèmes.

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 18 décembre 2002 a décidé que seraient mis en place, au cours des trois prochaines années, 1 000 appareils de contrôle automatisés avec une première tranche de 100 unités dans le courant du deuxième semestre 2003.

Pour ce faire, une mission interministérielle a été mise en place pour notamment analyser les résultats des expérimentations, préparer l'homologation des matériels et le choix des sites.

LA CONNAISSANCE

La diffusion des connaissances

En 2002, le site Internet de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (*securiteroutiere.equipement.gouv.fr/observatoire/*) a été totalement renouvelé et enrichi : dorénavant la totalité des informations produites par l'Observatoire sont en ligne : outre le bilan annuel, on y trouve les « Grands thèmes de la sécurité routière », les études sectorielles (poids lourds ou motocyclettes) ainsi que des notes de synthèse sur des sujets particuliers.

Par ailleurs, un effort particulier a été fait pour améliorer la connaissance de l'accidentologie locale avec la mise en ligne de **fiches de synthèse départementale** qui rassemblent l'essentiel des données chiffrées pertinentes sur l'accidentologie locale : sur la population, le réseau, les parcours, les accidents avec pour chaque département une appréciation globale. Pour faciliter l'usage de ce site, des annonces régulières sur les nouveautés du site sont faites aux abonnés professionnels.

L'accidentologie

Après la ceinture en 2001, l'Observatoire a publié en 2002 une étude nouvelle et très complète sur l'alcool à partir d'une exploitation du fichier des accidents.

Par ailleurs, la participation aux travaux du CNSR et de son comité des experts (cf supra) a conduit à approfondir les connaissances sur un certain nombre de sujets : les feux de jour, les boîtes noires, le rôle de l'amnistie.

Enfin, une action particulière a été menée en matière de recherche santé/sécurité routière qui a abouti à une convention DSCR/INSERM pour inciter de nouveaux chercheurs à s'intéresser au thème de la sécurité routière.

Observatoire des vitesses

Les mesures régulières de vitesse faites par l'Observatoire ont été complétées en 2002 par des mesures sur l'interdistance suite à la parution fin 2001 d'un décret qui a précisé la notion de distance de sécurité. Ces résultats nouveaux ont fait l'objet d'une parution dans une nouvelle publication périodique *l'Observatoire des vitesses* qui regroupe également les données quadrimestrielles de vitesse et les données sur les infractions constatées par les forces de l'ordre.

La modernisation du fichier des accidents

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

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

Des progrès substantiels de qualité ont été obtenus notamment en comparant le fichier aux remontées rapides. Une analyse de la qualité comparée aux autres pays européens a été publiée.

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

Une expérimentation de la déconcentration a été engagée dans quatre départements (Charente-Maritime, Manche, Haute-Garonne et Seine-Saint-Denis) au cours de l'été 2002.

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

1. *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2001*, DSCR/ONISR, La Documentation française, mai 2002.

2. *La sécurité routière à travers les chiffres*, DSCR/ONISR, mai 2002.

3. *Les poids lourds*, DSCR/ONISR, La Documentation française, décembre 2002.

4. *Les motocyclettes*, DSCR/ONISR, La Documentation française, mars 2003.

Tous ces ouvrages sont consultables sur le site de la sécurité routière *:*
securiteroutiere.equipement.gouv.fr/observatoire/

LA COMMUNICATION

Campagnes de communication

• *Campagne téléphone au volant*

L'objectif de cette campagne était de faire prendre conscience au grand public que la conversation téléphonique au volant est dangereuse car elle entraîne une baisse de la vigilance.

Une affiche dont l'accroche est « Téléphoner au volant augmente le risque d'accident », a été proposée au réseau institutionnel ainsi qu'aux entreprises chartées, au réseau CPAM /CRAM, etc.

• *Campagne interdistances*

Elle portait sur le respect des distances de sécurité et la règle des deux secondes minimum entre deux véhicules. Cette campagne démontrait l'enchaînement des causes qui mènent à l'accident.

En télévision l'un des films de la campagne « départ en vacances » de juin 2001 : « l'autoroute » montrant le lien entre non-respect et accident a été rediffusée du 2 au 10 février.

En radio, en accompagnement des départs en vacances d'hiver, un spot de 30 secondes a été diffusé du vendredi au dimanche durant le mois de février.

Un dépliant : « Urgences. Témoin d'un accident : que faire ? » venait compléter ce dispositif de sensibilisation. Ce nouveau support divisé en trois volets : « Protéger », « Alerter », « Secourir », entendait informer les usagers sur les réflexes et gestes à avoir en cas d'accident.

L'ensemble des supports de cette campagne a bénéficié de très bons scores d'impact.

• *Avril 2002 – Campagne conduite en milieu urbain*

Il s'agissait d'inciter les conducteurs à respecter la réglementation en ville, en rétablissant la vérité sur l'accidentologie urbaine (sentiment de sécurité erroné lié au caractère familier du trajet).

Cette campagne s'est faite par le biais de l'affichage sur des arrières de bus et sur des panneaux 4 x 3 (environ 11 000 affiches). Les affiches ont également été proposées aux réseaux de la sécurité routière.

Trois thèmes différents, ont été déclinés par ces affiches :
– les feux de signalisation (visuel d'un dos) ;
– la ceinture (visuel d'un crâne) ;
– et les clignotants (visuel de jambes).

La signature de la campagne établit un parallèle entre accident mécanique et accident corporel : « En ville, il n'y a pas que des voitures accidentées ».

Cette campagne a bénéficié d'un impact très satisfaisant, autant en terme quantitatif que qualitatif. Elle a par ailleurs a été récompensée par plusieurs prix.

• *Juin 2002 – Campagne ceinture*

L'objectif de cette campagne consistait à prouver la nécessité d'attacher sa ceinture en toutes circonstances.

En télévision un spot de 30 secondes a été diffusé du 30 juin au 12 juillet sur les principales chaînes de télévision. Ce spot mettait en scène une situation quotidienne permettant à chacun de s'identifier au travers d'une métaphore se concluant par la chute des trois protagonistes du quatrième étage d'un immeuble. La conclusion était ainsi énoncée : « Sans ceinture de sécurité, un choc à 50 km/h équivaut à une chute du quatrième étage. À l'avant comme à l'arrière, la place du mort c'est celle sans ceinture ».

En radio, trois messages ont accompagné les usagers de la route tout au long de l'été, les jours de fort trafic. Ces trois spots radios faisaient écho au spot TV en déclinant chacun une vérité scientifique qui montre le danger du non-port de la ceinture.

Un dépliant d'information « La ceinture. Réponse aux idées reçues » a été distribué à partir du mois de juillet.

Une affichette a été diffusée, comme le dépliant, via le réseau des acteurs de la lutte contre l'insécurité routière. Cette affichette reprend la conclusion du spot télévisé.

• *Été 2002 – Campagne alcool*

Cette campagne avait pour but de sensibiliser tous les conducteurs, en période de vacances d'été à une consommation d'alcool qui peut s'avérer fatale sur la route, et faire comprendre qu'une consommation d'alcool même jugée faible est dangereuse au volant.

Pour alerter l'ensemble des automobilistes, une campagne d'affichage dont la signature rappelle la vérité scientifique : « Dès 0,5 g/l, l'alcool réduit votre champ de vision », a été effectuée à partir du 5 août, et pendant une semaine sur 7 699 panneaux.

Parallèlement à la campagne d'affichage, deux spots radio invitant les jeunes à s'organiser ont été diffusés depuis le 27 juin jusqu'au 15 août, les week-ends de grand trafic (du jeudi au samedi).

• *Octobre 2002 – Semaine de la sécurité sur la route*

Du 16 au 23 octobre s'est déroulée la troisième semaine de la sécurité sur la route.

Afin d'accompagner les nombreuses actions menées sur le terrain, la direction de la sécurité et de la circulation routières a lancé une campagne d'information nationale.

Cette campagne s'est déclinée :
– par un spot TV, d'une durée de 10 secondes, : « Chaque jour, 21 morts et 422 blessés sur les routes de France. On peut tous faire quelque chose » ;
– par une affichette, reprenant les informations du spot, diffusée par le biais du réseau de la sécurité routière.

• *Octobre 2002 – Campagne « système de retenue enfants »*

D'octobre à décembre une campagne de presse à l'attention des parents a été diffusée dans la presse parentale, féminine, automobile et télévisée. Cette campagne avait pour objectif d'interpeller les parents sur la nécessité de toujours attacher leurs enfants, même pour de courts trajets.

Pour cela, deux annonces ont été réalisées sur les messages suivants : « Dans un choc à 50 km/h, le poids d'un corps est multiplié par 20. Vos bras n'auront jamais la force de retenir votre bébé. Dès la naissance, attachez-le dans un dispositif adapté » et « Attachez systématiquement vos enfants à l'arrière. La majorité des accidents a lieu à moins de 15 km du domicile ».

- ***Décembre 2002 – Campagne « Conducteur désigné »***

À l'occasion des fêtes de fin d'année, période propice à la consommation d'alcool et aux nombreux déplacements, la Sécurité Routière a pris la parole pour réalerter le public sur les dangers de l'association conduite/alcool. Comme en 2001, et pour la troisième année consécutive, cette campagne de fin d'année s'est inscrite dans le cadre d'une action européenne suivie simultanément par sept pays de l'Union européenne.

Au mois de décembre, la communication à destination des jeunes s'est traduite par la diffusion sur M6, sur Fun TV et dans les salles du réseau Pathé-Gaumont de cinq courts métrages réalisés d'après les scénarios lauréats du concours lancé en avril 2002 sur le thème de l'alcool au volant.

Deux messages radio ont été diffusés en amont de chacun des réveillons de fin d'année (du 20 au 25 décembre et du 27 au 31 décembre) afin d'alerter les adultes.

Actions de relation presse

L'activité de presse a donné lieu à un grand nombre de communications autour des bilans, baromètres mensuels, recommandations, communiqués d'alerte, information sur l'action du Gouvernement (présentation du programme d'action de lutte contre la violence routière lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 18 décembre 2002). Elles ont accompagné aussi des conférences de presse spécifiques comme le bilan annuel de la sécurité routière en 2001, les actions de prévention menées par les entreprises pour limiter le risque routier, le rôle et les engagements des élus locaux pour l'amélioration de la sécurité routière, le bilan des dix ans du contrôle technique des véhicules ainsi que la présentation des diverses campagnes de communication de la Sécurité Routière et la troisième semaine de la sécurité sur la route.

Les éditions et documents

- ***La revue de la Sécurité routière***

Parution de six numéros. Dans la rubrique « dossier » ont été traité respectivement :

La prévention en entreprise (n° 126). L'ENSERR, l'école de la sécurité routière (n° 127). Les nouvelles technologies (n° 128). La signalisation : langage de la route (n° 129). Sécurité en ville : le rôle de l'urbanisme (n° 130).

En septembre, un numéro spécial a regroupé une sélection d'articles parus depuis 1998 dans le but de favoriser un échange d'expériences et de savoir faire ; véritable outil de travail pour les responsables de terrain.

- ***Les infos***

Neuf numéros de la lettre mensuelle d'actualité de la Sécurité Routière *Les Infos* destinée aux réseaux de la Sécurité Routière ont été assurés (3 000 ex.).

- ***Les dépliants***

Pour accompagner les diverses manifestations, la collection s'est enrichie de nouveaux thèmes ou a été rééditée après mise à jour. Des titres ont été créés pour mobiliser et conseiller les conducteurs : Le partage de la route en 12 pratiques (janvier) – Les motos de plus de 125 cm^3 (janvier) - Le contrôle technique (janvier) - Urgences (janvier) - Conduire dans les tunnels (juin) - La ceinture (juin) - La vitesse (juillet) – L'attestation scolaire de sécurité routière (septembre).

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

Événements, salons, expositions

Au cours de l'année 2002, la Sécurité routière a participé à quatorze salons et manifestations. Ces événements sont l'occasion de diffuser des messages de prévention et de présenter les différentes actions mises en œuvre en direction de différents publics, usagers de la route ou professionnels. La DSCR a ainsi été présente sur :

– Les événements sportifs moto internationaux, avec les relais motards « CALMOS ». Ces relais ont été conçus et animés en partenariat avec la FFMC, dans le cadre de l'Enduro du Touquet, des 24 heures du Mans moto, du Grand Prix de France-Moto et du Bol d'Or. D'autres manifestations motards ont également accueilli la Sécurité Routière telles que le Guidon d'or de Bercy, Super motard sur le circuit Carole et le Super cross de Bercy.

– Les rendez-vous « grand public » : le Mondial de l'Automobile, la Fête de l'Humanité. Les grands rassemblements de jeunes : Printemps de Bourges, Francofolies de La Rochelle, Solidays.

– Les réunions de professionnels : Salon international du transport et de la logistique, Salon Autonomic (consacré au handicap).

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'organisation départementale et l'animation régionale de la politique locale

Afin de renforcer la mise en place des pôles compétences État-Sécurité Routière, l'effort engagé en 2001 pour la formation des chefs de projets et des coordinateurs sécurité routière a été poursuivi en 2002, en liaison étroite avec le ministère de l'Intérieur. Par ailleurs tous les coordinateurs et les chefs de projets ont été invités à une réunion nationale d'information et d'échanges en septembre.

Un effort important a été aussi engagé en 2002 pour renforcer et légitimer les pôles d'animation sécurité routière : recrutement de CMSR thématiques, amélioration de la diffusion des informations, refonte et allègement du

processus de formation, diffusion des programmes des pôles. Enfin, les animateurs de pôle ont reçu une formation à l'animation d'équipe et à la conduite de projets.

REAGIR

L'action engagée en 2001 pour améliorer le fonctionnement du programme REAGIR s'est poursuivie en 2002, notamment par la mise en place des comités de lecture et par le déploiement dans tous les départements du nouveau dispositif informatique (saisie informatique des enquêtes par les IDSR, gestion par les préfectures, alimentation d'une base nationale intégrant les BAAC). Par ailleurs des formations à l'utilisation de l'outil de communication « l'insécurité routière, pour en savoir plus » ont été proposées aux IDSR, après une formation de tous les chargés de mission.

DGO 2004-2008 et PDASR

La procédure d'élaboration des documents généraux d'orientation 2004-2008 a été lancée par l'expérimentation dans cinq départements (Somme, Bas-Rhin, Saône-et-Loire, Landes, Puy-de-Dôme). Les autres départements élaboreront leur DGO en 2003.

Les PDASR 2002 ont décliné les priorités nationales, et en particulier :
– la mobilisation des jeunes autour du thème du « conducteur désigné » et par le développement sensible du nombre de projets Label Vie (1 000 projets en 2002 contre 600 les années précédentes) ;
– la mobilisation du monde de l'emploi par la signature de nouvelles conventions CRAM-préfectures ;
– l'élaboration de plans de contrôle s'appuyant sur la méthodologie mise à disposition.

Par ailleurs, la coordination de la sécurité routière avec les autres politiques publiques s'est amorcée en 2002 par la réalisation d'un mémento « Contrats locaux de sécurité et sécurité routière ».

Semaine de la sécurité sur la route

La semaine de la sécurité sur la route qui s'est déroulée en octobre 2002 a été caractérisée par un nombre d'opérations beaucoup plus important qu'en 2001. Sous l'impulsion et la coordination des préfectures, la mobilisation des médias, et notamment de la presse locale, est en forte expansion. Il faut aussi souligner une plus forte implication des petites communes et une grande mobilisation des structures du réseau d'information jeunesse (CRIJ, BIJ, PIJ).

Enfin, cinq types principaux d'actions ont été menés :
– les actions symboliques, les manifestations grand public (centre-ville, hypermarché), le développement des manifestations artistiques (surtout le théâtre) ;
– les actions de sensibilisation des jeunes dans le milieu scolaire et sur le thème de l'alcool ;
– les contrôles renforcés pendant cette semaine, mobilisant police et gendarmerie avec une forte médiatisation ;
– les entreprises impliquées dans des actions de sensibilisation et quelques opérations autour du partenariat CRAM-préfecture ;
– des actions de communication publicitaire autour de la création d'affiches, sans oublier quelques encarts presse et diffusion de messages radio.

LE PARTENARIAT

Les partenariats nationaux

La mobilisation autour de la prise en compte et de la prévention du risque routier s'est poursuivie en 2002 auprès des différents partenaires concernés (CNAMTS, entreprises, assurances, préventeurs) et sous diverses formes.

Ainsi, dans le cadre du partenariat engagé en 2000 avec la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), un programme d'actions pour les années 2002 à 2005 a été arrêté par le comité de pilotage national pour la prévention du risque routier encouru par les salariés.

Des chartes ont été signées avec le groupement des préventeurs du risque routier (GP2R), la MACIF, et avec les entreprises 3 M et Pernod Ricard. D'autres sont prévues au début de l'année 2003 avec des sociétés importantes comme PROSIGN et EUROVIA, notamment.

Les partenariats ainsi définis prévoient, bien évidemment, un engagement de l'entreprise à réduire de manière significative, la sinistralité des salariés de cette entreprise par rapport au risque routier mais aussi, pour certaines d'entre elles, des engagements vis-à-vis de leurs fournisseurs ou de leurs clients (des particuliers consommateurs, par exemple pour Pernod Ricard, des entreprises clientes pour la MACIF).

Des outils ont également été conçus pour les entreprises afin de les aider à élaborer un plan de prévention du risque routier. Ainsi, l'association pour la promotion et le suivi de la sécurité routière en entreprise (PSRE) a publié en octobre 2002, avec l'appui notamment de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et de la DSCR, un guide référentiel « Système de management sécurité routière dans les entreprises et autres organismes ». Cet ouvrage méthodologique décline les différentes étapes (analyse préalable, définition d'une politique sécurité routière au sein de l'entreprise, contrôle et évaluation du plan d'actions retenu) nécessaires pour conduire une démarche cohérente.

La DSCR a enfin participé activement avec la CNAMTS, à l'élaboration du rapport sur les accidents routiers du travail, mission confiée conjointement par les ministères de l'Équipement et du Travail à M. SAADIA. Ce rapport, remis en mai 2002, a constitué une base importante pour l'élaboration des propositions et la définition des mesures retenues au CISR de décembre 2002.

La sensibilisation générale sur les conséquences de l'insécurité routière, la défense des victimes d'accidents de la circulation, la conception d'outils éducatifs ou ludiques, la participation à des colloques ou encore l'organisation de journées d'études, la formation de bénévoles, la sensibilisation des adhérents, l'appel à projets et l'assistance à la réalisation de projets, sont les diverses activités touchant un public de plus en plus nombreux mises en œuvre par les associations.

Les associations ci-après ont bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2002 : la Ligue contre la violence routière (LCVR), la Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière, l'Association nationale pour l'amélioration des transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP), l'Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens (UNAFTC), la Fédération des usagers de la bicyclette (FUBICY), la Rue de l'avenir, la Fédération des associations de la route pour l'éducation (FARE), l'Action de sécurité routière en Europe (LASER Europe), les Mains du cœur, l'Union des foyers de jeunes travailleurs (UFJT), la Fédération nationale des associations sportives, culturelles et d'entraide de l'équipement (FNASCEE), les Familles rurales.

De plus, de nouvelles conventions triennales ont été signées avec les réseaux associatifs étudiants (ANIMAFAC, FAGE, ainsi qu'avec le club des villes cyclables).

Aux côtés de ces associations, le soutien à de nouvelles actions a également été assuré en 2002. De nouveaux partenariats ont ainsi été mis en place avec le milieu sportif : Premiers de cordées organisation, la Fédération française de motocyclisme (FFM), avec le milieu jeunesse : le Centre d'information et de documentation jeunesse (CIDJ), le Comité de gestion des centres de vacances (CGCV). Enfin, plusieurs rencontres nationales d'informations des associations de jeunes ont été organisées, sous la présidence de la déléguée interministérielle à la sécurité routière.

« Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » est le thème majeur développé par les associations de jeunes qui deviennent des acteurs incontournables sur le plan national et au niveau local dans l'organisation de soirées étudiantes et de rassemblements de jeunes. Un collectif de jeunes composé d'associations telles que la Route des jeunes, Opération Z, Association BEN, Fondation Anne Cellier junior et Voiture & Co, en collaboration avec l'Association action de sécurité routière en Europe (LASER Europe), s'est créé sur ce thème pendant la semaine de la sécurité sur la route afin de fédérer dans l'avenir des actions communes.

Les relations institutionnelles qui existent de façon pérenne entre la DSCR et certains organismes, comme la Prévention Routière, les automobiles clubs et les assureurs préventeurs qui travaillent en étroite collaboration avec elle, ont été poursuivies en 2002.

Les Pros de la route : la cérémonie de remise des trophées des « camions d'or » s'est déroulée pour la 12e année, le 11 janvier 2003. Les prix sont destinés à récompenser le professionnalisme de conducteurs routiers, l'engagement dans des actions de sécurité routière de lycées professionnels et d'entreprises de transports. Cette année, un trophée a été tout particulièrement remis au chauffeur routier qui sauva la petite Léna.

LA ROUTE

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

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

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

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

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

Amélioration des politiques de sécurité routière dans les DDE

La DSCR a lancé, en octobre 2001, en coordination avec les autres directions du ministère, un vaste projet intitulé « management et pratiques de sécurité » destiné à élargir et renforcer la prise en charge de la sécurité routière dans l'ensemble des activités des DDE (de l'urbanisme à la gestion des infrastructures routières). Il s'agit ainsi de mieux intégrer la préoccupation de sécurité routière dans l'ensemble des métiers et de modifier en profondeur les pratiques professionnelles des services, par une amélioration des actions transversales, une recherche d'anticipation des situations à risque et une pérennisation des démarches pertinentes. Cette action concerne à la fois les administrations centrales, les services déconcentrés comme le réseau technique. Après une phase pilote associant huit DDE, d'octobre à juin 2002, ce projet est entré dans une deuxième phase en octobre 2002 avec vingt et une DDE supplémentaires. Après avoir tiré les enseignements de cette deuxième phase fin 2003, l'objectif est

d'aboutir à une généralisation de cette approche à tous les services en 2004.

Le contrôle de sécurité des projets routiers

Le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR) vise à améliorer la qualité des infrastructures neuves ou réaménagées. Il comprend trois composantes :
– une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité à toutes les étapes du projet ;
– une inspection comprenant un audit de sécurité avant mise en service ;
– des bilans de sécurité immédiatement après la mise en service et en situation d'usage courant.

Le contrôle de sécurité des projets routiers est déployé sur le réseau de l'État conformément aux dispositions de la circulaire 2001-30 du 18 mai 2001. Trente formateurs ont été qualifiés pour former les auditeurs dans les centres interrégionaux de formation professionnelle. Cent cinquante auditeurs ont ainsi été formés en 2002 et cent cinquante autres le seront en 2003.

La démarche SURE

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

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

L'élaboration des outils nécessaires à sa mise en œuvre est organisée par un comité de pilotage présidé par un ingénieur général des ponts et chaussées, et mis en place en 2002.

Le comité de pilotage a mis au point les expérimentations qui se dérouleront en 2003 dans l'Indre et le Jura.

Les aménagements de sécurité sur le réseau national

Les contrats État-régions du XII^{e} plan signés en 2000 comportent dans chaque région un volet sécurité, les plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS). La part État de ce volet s'élève globalement à 134 millions d'euros. Avec la participation des collectivités, il s'agit de plus de 300 millions d'euros de travaux de sécurité qui seront réalisés au titre des plans régionaux d'aménagements de sécurité sur le réseau national (le double du XI^{e} plan).

Le montant consacré aux aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL), qui s'élève chaque année à 12,2 millions d'euros, a été complété en 2002 (comme en 2001) par 3 millions d'euros supplémentaires consacrés aux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

Une signalisation routière sans défaut

Plusieurs actions contribuant à l'amélioration de la qualité de la signalisation routière ont été réalisées :
– des évolutions importantes de la réglementation (feux sonores, signalisation pour les cyclistes, etc.) ;
– la sensibilisation des élus et des techniciens lors des rencontres nationales sur la signalisation routière organisées en partenariat avec le Syndicat des équipements de la route et l'Association pour la qualification des équipements de la route. Ces rencontres sont ensuite déclinées en région, comme elles ont eu lieu à la Baule en novembre 2002 ;
– le site internet de la DSCR comporte désormais une rubrique sur la signalisation routière, présentant l'intégralité de la réglementation actualisée en matière de signalisation ainsi que diverses informations (panneaux, actualités...).

Les transports intelligents

Initié en 2000, le projet ACTIF vise à élaborer une Architecture-Cadre pour les Transports Intelligents en France. En 2001, la réalisation d'études de cas (confrontation d'ACTIF à la réalité de quelques projets) venait enrichir la base de connaissance et conforter la conception du modèle.

L'année 2002 est une année charnière de préparation de la diffusion : mieux faire connaître ACTIF de ses utilisateurs potentiels, faciliter son utilisation, outiller cette utilisation. On notera tout spécialement la réalisation d'un prototype d'outil (OSCAR) pour utiliser ACTIF dans le cadre d'opérations qui impliquent plusieurs projets STI, la conception – et l'expérimentation – de formations (à destinations des chefs de projets et maîtres d'ouvrage), le début de travaux de rédaction de documents d'accompagnement (guide méthodologique et documents de présentation générale) : tous supports pour instrumenter des actions de diffusion et de promotion.

Par ailleurs, les actions engagées dans les programmes européens SERTI, CENTRICO et ARTS ont été poursuivies. Elles ont plus spécifiquement concerné : la mise en œuvre des plans de gestion de trafic transfrontalier, les échanges de données automatisés DATEX avec nos partenaires européens, le déploiement d'un portail internet européen d'information routière ainsi que celui des systèmes et services télématiques sur le réseau routier trans-européen. La présence de la DSCR dans ces projets lui permet de participer activement à l'élaboration d'une politique communautaire tout en assurant la promotion du savoir-faire français en matière d'exploitation de la route et de télématique appliquée aux transports.

LA FORMATION DU CONDUCTEUR

La déconcentration de la gestion du service des examens du permis de conduire et de la sécurité routière

Cette réforme majeure qui consiste à transférer aux DDE la gestion du service des examens du permis de conduire a été confirmée par le nouveau Gouvernement. Elle va permettre une meilleure prise en compte de l'éducation routière dans

les actions de sécurité routière menées à l'échelon local. Elle a pour but également d'améliorer les conditions d'accueil des candidats sur les centres d'examens par une utilisation accrue des infrastructures locales des DDE et de faciliter la diversification du métier d'inspecteur et de délégué au permis de conduire et de la sécurité routière.

Le processus de déconcentration engagé en 2001 s'est poursuivi par la généralisation de la déconcentration fonctionnelle dans toutes les DDE à compter du 1er janvier 2002. La déconcentration totale avec le transfert de l'autorité hiérarchique du sous-directeur de la formation du conducteur aux directeurs départementaux de l'équipement a été fixée au 31 mars 2003.

L'organisation et le contenu du permis de conduire

L'année 2002 marque un palier dans la hausse de la demande de places d'examen, toutes catégories confondues, observée depuis quelques années. Seules les catégories du groupe lourd continuent de progresser (+ 3 %).

Quoi qu'il en soit, l'activité des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière a été majoritairement orientée sur le déroulement des examens du permis de conduire dans la mesure où la réforme de l'examen du permis de conduire continue de se mettre progressivement en place.

Concernant l'épreuve théorique générale, 74 départements sont désormais équipés pour faire passer cette épreuve modernisée.

Il est rappelé que celle-ci s'appuie sur une totale rénovation du contenu qui prend mieux en compte les aspects risques et états dégradés du système.

Elle impose une rénovation en profondeur des méthodes pédagogiques des enseignants et participe à une meilleure formation des candidats.

L'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de catégorie B est également en cours de modification.

Quatre départements sont impliqués dans cette démarche, qui voit la durée de l'épreuve portée à 35' au lieu de 22' actuellement.

Là encore, cette réforme a pour objet d'améliorer la qualité de la formation dispensée aux candidats.

Elle permet également à la France de se mettre en conformité avec les directives communautaires applicables en ce domaine.

Par ailleurs, une nouvelle méthode d'attribution des places d'examen a été testée dans sept départements.

Basée sur la prise en compte des résultats à l'épreuve théorique générale et des candidats présentés pour la première fois à l'épreuve pratique, elle a pour objectif d'encourager les auto-écoles assurant une formation de qualité.

Enfin, pour améliorer la sécurité des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur les centres d'examens, l'expérimentation de l'annonce différée du résultat de l'épreuve pratique du permis de conduire de catégorie B a été étendue à douze départements.

Le fonctionnement du contrôle médical des conducteurs et candidats au permis de conduire

Dans le cadre de la simplification de la gestion des procédures réglementaires et de l'amélioration du service rendu aux usagers, le transfert auprès de médecins de ville agréés d'une grande part des visites médicales du permis de conduire a fait l'objet d'une expérimentation dans quinze départements en 2001.

Au vu d'une évaluation positive, portant notamment sur la qualité des relations entre les usagers, les médecins et les préfectures, il a été décidé d'étendre cette expérimentation à l'ensemble du territoire au 31 décembre 2002.

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

Cette réforme réglementaire, visant à rendre effective la mise en œuvre de la loi du 18 juin 1999, largement engagée en 2001, a été poursuivie en 2002. Les travaux menés en concertation avec les organisations professionnelles ont notamment débouché sur la parution des arrêtés relatifs d'une part, à l'agrément des organismes habilités à dispenser les formations à la capacité de gestion, d'autre part, à la fixation des conditions de réactualisation des connaissances des exploitants d'école de conduite.

Sont également à noter :
– l'institution d'une commission interministérielle chargée de donner un avis sur la reconnaissance d'équivalence entre les titres, diplômes ou certificats d'enseignant de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière, délivrés dans les États n'appartenant ni à l'Union européenne ni à l'Espace économique européen et le brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière ;
– la fixation des conditions de reconnaissance d'équivalence des titres, diplômes ou certificats d'enseignant de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière délivrés par les États appartenant à l'Union européenne et à l'Espace économique européen.

En outre, par une circulaire en date du 18 décembre 2002, le caractère spécifique des activités menées dans le domaine de la formation à la conduite sous le contrôle de l'administration de la protection judiciaire de la jeunesse (PJJ) a été clairement reconnu et ces activités ont été classées hors du champ de l'enseignement de la conduite à titre onéreux.

Depuis janvier 2002 le registre national informatisé de l'enseignement de la conduite (application Rafael) qui permet la gestion des autorisations d'enseigner ainsi que des agréments des établissements de la conduite, des centres

de formation et des associations qui utilisent l'enseignement de la conduite comme moyen d'insertion a été mis à disposition des préfectures de départements, avec pour objectif de disposer de l'ensemble des données au 31 décembre 2002. À cette date, environ 80 % des dossiers étaient enregistrés.

Le continuum éducatif

La mise en place progressive du continuum éducatif s'est concrétisée en 2002 de manière significative :

- **à l'école** :

– élaboration d'une attestation de première éducation à la route à la fin du cycle primaire ;
– validation sociale des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) passées en classe de cinquième et de troisième.

Ainsi, le décret du 30 avril 2002 rend obligatoires l'obtention de l'ASSR de troisième pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire et celle du brevet de sécurité routière pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur, sans limite d'âge (sauf quand les conducteurs possèdent le permis de conduire). Ces mesures s'appliqueront à ceux qui atteindront 16 ans à compter du 1er janvier 2004.

Pour ceux qui n'auront pu être en mesure d'obtenir l'ASSR, il est créé une équivalence, l'attestation de sécurité routière (ASR) qui sera délivrée par des organismes agréés.

- **au moment du passage du permis de conduire**

Pour mieux encadrer les premières années de conduite, le CISR du 18 décembre 2002 a décidé la mise en place du permis probatoire qui se traduit par une acquisition progressive du nombre de points et une période de probation de trois ans. À l'obtention du permis, le conducteur acquiert la moitié du nombre maximal de points et au bout des trois ans, s'il n'a pas eu de retrait de points, il acquiert le nombre maximal de points.

- **après le permis de conduire**

Les formations post-permis sous leurs différentes formes (stages obligatoires ou stages facultatifs de récupération de points, rendez-vous, sur la base du volontariat, de perfectionnement pour les conducteurs expérimentés ou d'évaluation pour les jeunes conducteurs, ou bien encore formations organisées dans le cadre de l'entreprise) se sont considérablement développées tout au long de l'année 2002.

LE VÉHICULE

La réglementation technique des véhicules a pour objet la sécurité routière et la protection de l'environnement. Sa mise en œuvre induit des entraves techniques aux échanges dont la suppression est visée par les textes fondateurs de la Communauté européenne et de l'Organisation mondiale du commerce. C'est pourquoi les décisions ne sont plus prises aujourd'hui par le seul Gouvernement français et relèvent des niveaux communautaire et mondial. La réglementation technique des véhicules comprend aujourd'hui 150 textes environ (une vingtaine sur l'environnement et quelque 130 sur la sécurité) qui sont adaptés à la cadence d'environ 40 par an.

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

Dans ce contexte, les activités annuelles correspondantes s'évaluent à :
– 6 000 homologations industrielles ;
– 250 000 réceptions individuelles de véhicules (véhicules carrossés, transformés, ou importés de pays hors CEE) ;
– 15 millions de contrôles techniques de véhicules légers ;
– 1,3 million de contrôles de véhicules industriels ;
– 2,5 millions d'immatriculations de véhicules neufs ;
– 6 millions d'immatriculations de véhicules d'occasion.

La réglementation technique

Les principaux textes réglementaires pris en 2002 concernent :
– la sécurité des véhicules fonctionnant au gaz naturel ;
– le freinage ;
– les dispositifs d'éclairage ;
– l'organisation des contrôles techniques périodiques.

Parmi les travaux internationaux, il convient de souligner :
– l'adoption de deux directives communautaires sur la sécurité des véhicules de transport en commun et sur la limitation par construction des véhicules de plus de 3,5 tonnes ;
– l'avancement des travaux communautaires et internationaux sur la protection des piétons en cas de choc par une voiture ;
– la préparation de textes internationaux relatifs aux véhicules propres (véhicules hybrides et véhicules fonctionnant à l'hydrogène).

Contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2002 :
– les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2002 ;
– les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2000 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2002 ;
– les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de quatre ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

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

Les visites techniques portent depuis le 1er janvier 2002 sur le contrôle de 511 altérations élémentaires (dont 213 altérations soumises à prescriptions de contre-visites) regroupées en 125 points principaux constituant 10 fonctions principales du véhicule.

En 2002, 17,7 millions de contrôles dont 15,2 millions de visites initiales ont été réalisés dans les 5 027 centres de contrôles agréés (4 511 centres spécialisés et 516 centres auxiliaires). Les 15,2 millions de visites initiales réalisées se

répartissent en 13,3 millions pour les voitures particulières et 1,9 million pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une augmentation de 12,7 % du nombre de contrôles par rapport à 2001.

En 2002 le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est stable par rapport à 2001. Il s'établit à 16,4 % alors qu'il était de 16,3 % en 2001.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières présente une baisse sensible par rapport à 2001. Il s'établit en 2002 à 19,5 % alors qu'il était de 20,3 % en 2001.

Pour les utilitaires légers on constate aussi une diminution conséquente du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2001 : il passe de 24,3 % en 2001 à 23,6 % en 2002.

Pour chacune des fonctions, les principaux défauts motivant la prescription d'une contre-visite concernaient pour l'ensemble des véhicules contrôlés en 2002 :
– la fonction freinage pour 9,01 % des véhicules (5,06 % pour un déséquilibre important du frein de service, 2,33 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement) ;
– la fonction éclairage, signalisation pour 7,65 % des véhicules (feu de stop, feu de position, feu de plaque arrière) ;
– la fonction liaisons au sol pour 7,03 % des véhicules (usure importante du pneumatique, jeu important de la rotule, jeu important du train) ;
– la fonction direction pour 1,53 % des véhicules (jeu important de la rotule, articulation de direction, jeu important aux braquages du volant de direction) ;
– les fonctions pollution, niveau sonore (4,90 %), visibilité (1,69 %), structure carrosserie (1,04 %), équipement (1,66 %), organes mécaniques (2,32 %).

Les visites complémentaires : en 2002 environ 523 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,49 %.

EuroNCAP

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

Le ministère des transports (DSCR) a adhéré au consortium depuis le 1er janvier 2000, et contribue activement à l'exécution des essais et au comité technique. Cette adhésion a une triple motivation :
– contribuer à donner un caractère européen à un consortium d'origine britannique, en ayant la possibilité de défendre les thèses françaises ;
– participer à un forum unique qui rassemble dans un cadre informel, les différents acteurs européens publics et privés de la sécurité automobile ;
– favoriser la diffusion d'informations indépendantes et objectives sur la sécurité des voitures, et la sensibilité du grand public sur ces questions.

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

ANNEXE

LES TEXTES PARUS

Du point de vue législatif et réglementaire l'année 2002 a été marquée par deux mesures :
– la **limitation du champ de l'amnistie « présidentielle** » (Loi n° 2002-1062 du 06/08/2002 portant amnistie, publiée au Journal Officiel du 09/08/02). Cette amnistie marque une nette rupture avec les pratiques précédentes et consacre un profond changement de mentalité de la population face à l'insécurité routière ;
– la continuation de la **mise en œuvre du principe de l'éducation routière tout au long de la vie** (Décret n° 2002-675 du 30 avril 2002 relatif à la formation à la conduite et à la sécurité routière et modifiant le Code de la route publié au Journal Officiel du 02/05/2002). Tous les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans à compter du 1er janvier 2004 doivent être titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (dit « voiturette ») et de l'attestation scolaire de sécurité routière pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire. Ces deux mesures établissent la continuité de l'éducation routière entre la vie scolaire et la vie active et valorisent l'enseignement dispensé en milieu scolaire.

Cette année a été marquée également par d'autres mesures :
– la réforme des procédures **d'homologation des équipements routiers** (Décret n° 2002-1251 du 10/10/02 relatif aux équipements routiers et modifiant le Code de la voirie routière publié au Journal Officiel du 12/10/2002). Cette réforme technique améliore le niveau de sécurité des équipements routiers et impose l'obligation d'utilisation d'équipements homologués sur tout le réseau routier ;
– la sanction des usagers qui par leur comportement irresponsable par temps de neige et de verglas conduisent au blocage des axes routiers (Décret n° 2002-530 du 11/04/02 relatif à **l'amélioration de la circulation en cas d'enneigement ou de verglas, au franchissement de barrage** et modifiant le Code de la route publié au Journal Officiel du 18/04/02). Il s'agit de sanctionner sévèrement les conducteurs de poids lourds qui dépassent ou changent de file, ainsi que tous les conducteurs qui dépassent les véhicules de déneigement en action ;
– la préparation des mesures d'ordre législatif et réglementaire décidées par le **comité interministériel de la sécurité routière** du 18 décembre 2002.

Liste des textes législatifs et réglementaires publiés au Journal officiel et au Bulletin officiel en 2002 (les textes les plus importants sont en caractère gras) :

Arrêté du 23/12/02 modifiant l'arrêté du 15 novembre 1954 relatif aux visites techniques de certaines catégories de véhicules de transports de marchandises (*JO* du 27/12/02)

Arrêté du 23/12/02 modifiant l'arrêté du 8 décembre 1998 relatif à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne le freinage (*JO* du 27/12/02)

Arrêté du 23/12/02 modifiant l'arrêté du 8 décembre 1998 relatif à la réception des garnitures de freins de rechange des véhicules à moteur et de leurs remorques (*JO* du 27/12/02)

Arrêté du 23/12/02 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (*JO* du 23/01/03)

Arrêté du 18/12/02 modifiant l'arrêté du 8 janvier 2001 relatif à l'exploitation des établissements d'enseignement, à titre onéreux, de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*JO* du 09/01/03)

Arrêté du 18/12/02 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 (*JO* du 09/01/03)

Arrêté du 18/12/02 fixant les conditions de réactualisation des connaissances des exploitants des établissements d'enseignement de la conduite, à titre onéreux, des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*JO* du 09/01/03)

Circulaire n° 2002-76 du 18/12/02 modifiant la circulaire du 25 janvier 2001 relative à l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière (*BO* du 10/01/03)

Arrêté du 27/11/02 modifiant l'arrêté du 18 août 1955 relatif au freinage des véhicules automobiles (*JO* du 29/12/02)

Arrêté du 21/11/02 modifiant l'arrêté du 21 novembre 2001 relatif aux conditions d'application de l'article R. 221-3, alinéa 3, du code de la route (*JO* du 23/11/02)

Arrêté du 21/10/02 fixant les modalités et l'organisation de la formation des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (*JO* du 05/11/02)

Décret n° 2002-1251 du 10/10/02 relatif aux équipements routiers et modifiant le Code de la voirie routière (*JO* du 12/10/02)

Arrêté du 27/09/02 modifiant l'arrêté du 16 septembre 1994 relatif à la réception communautaire (CE) des types de véhicules, de systèmes ou d'équipements (*JO* du 01/10/02)

Arrêté du 25/09/02 modifiant l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à l'aménagement des véhicules automobiles (*JO* du 10/10/02)

Arrêté du 09/08/02 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires (*JO* du 15/10/02)

Loi n° 2002-1062 du 06/08/02 portant amnistie (*JO* du 09/08/02)

Arrêté du 31/07/02 modifiant l'arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes (*JO* du 21/09/02)

Arrêté du 31/07/02 modifiant les conditions de mise en œuvre de la signalisation routière (*JO* du 21/09/02)

Arrêté du 30/07/02 relatif à la réception communautaire (CE) des vitrages de sécurité et des matériaux pour vitrages des véhicules à moteur et de leurs remorques et à la réception CE des véhicules à moteur en ce qui concerne l'installation des vitrages de sécurité (*JO* du 23/08/02)

Arrêté du 22/07/02 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules (*JO* du 29/08/02)

Arrêté du 15/07/02 pris pour l'application de l'article R. 235-12, alinéa 3, du Code de la route (*JO* du 26/10/02)

Arrêté du 08/07/02 modifiant l'arrêté du 6 octobre 1992 relatif à l'homologation CEE des pneumatiques des véhicules à moteur et de leurs remorques et à la réception CEE des véhicules en ce qui concerne le montage des pneumatiques (*JO* du 20/07/02)

Arrêté du 08/07/02 modifiant l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques (*JO* du 20/07/02)

Arrêté du 02/07/02 relatif à la réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de catégorie B (*JO* du 12/07/02)

Arrêté du 25/06/02 relatif à la réception communautaire (CE) en ce qui concerne les systèmes de chauffage des véhicules à moteur et de leurs remorques (*JO* du 12/07/02)

Arrêté du 18/06/02 relatif à la liste des pôles verts et aux liaisons vertes (*JO* du 27/06/02)

Arrêté du 05/06/02 modifiant l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à l'aménagement des véhicules automobiles (*JO* du 12/07/02)

Décret nº 2002-675 du 30 avril 2002 relatif à la formation à la conduite et à la sécurité routière et modifiant le Code de la route (*JO* du 02/05/02)

Arrêté du 23/04/02 modifiant l'arrêté du 8 février 1999 modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (*JO* du 03/05/02)

Arrêté du 22/04/02 modifiant l'arrêté du 8 février 1999 modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (*JO* du 03/05/02)

Arrêté du 17/04/02 relatif à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement symétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence conformément au règlement nº 113 de Genève (*JO* du 04/05/02)

Arrêté du 17/04/02 relatif à l'homologation des projecteurs pour véhicules automobiles émettant un faisceau de croisement asymétrique ou un faisceau de route ou les deux à la fois et équipés de lampes à incandescence conformément au règlement nº 112 de Genève (*JO* du 04/05/02)

Arrêté du 17/04/02 relatif à l'homologation des véhicules-citernes en ce qui concerne leur stabilité au retournement conformément au règlement nº 111 de Genève (*JO* du 04/05/02)

Arrêté du 17/04/02 relatif à l'homologation des équipements spéciaux pour l'alimentation des moteurs de véhicules en gaz naturel comprimé et des véhicules en ce qui concerne l'installation de ces équipements conformément aux dispositions du règlement nº 110 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 révisé (*JO* du 04/05/02)

Décret nº 2002-530 du 11/04/02 relatif à l'amélioration de la circulation en cas d'enneigement ou de verglas, au franchissement de barrage et modifiant le Code de la route (*JO* du 18/04/02)

Arrêté du 08/04/02 modifiant les conditions de mise en œuvre de la signalisation routière (*JO* du 25/04/02)

Arrêté du 08/04/02 relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 2002 des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses (*JO* du 23/04/02)

Décret nº 2002-505 du 08/04/02 relatif au certificat d'immatriculation des véhicules de transport exceptionnel et modifiant le Code de la route (*JO* du 13/04/02)

Arrêté du 05/04/02 modifiant l'arrêté du 7 mars 2000 relatif à la réception communautaire (CE) en ce qui concerne la suppression des parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique) produits par les tracteurs agricoles ou forestiers (*JO* du 24/04/02)

Arrêté du 05/04/02 modifiant l'arrêté du 22 mars 1979 modifié relatif à la réception CEE (Communauté économique européenne) des tracteurs agricoles ou forestiers à roues et à l'homologation CEE des dispositifs d'équipements pour ces tracteurs (*JO* du 24/04/02)

Arrêté du 20/03/02 relatif à la conduite des véhicules du ministère de la Défense et modifiant l'arrêté du 5 mars 1998 (*JO* du 05/04/02)

Circulaire nº 2002-20 du 19/03/02 relative à l'agrément définitif de la glissière mixte métal-bois, modèle T1 (*BO* du 06/05/02)

Décret nº 2002-363 du 12/03/02 fixant la liste des contraventions à la réglementation générale sur la police de la circulation routière applicable en Polynésie française prévue à l'article 4 de l'ordonnance nº 98-728 du 20 août 1998 (*JO* du 19/03/02)

Décret nº 2002-362 du 12/03/02 fixant la liste des contraventions au règlement général sur la police de la circulation et du roulage applicable en Nouvelle-Calédonie prévue à l'article 4 de l'ordonnance nº 98-728 du 20 août 1998 (*JO* du 19/03/02)

Arrêté du 20/02/02 relatif à l'interdiction de transport de groupes d'enfants en 2002 (*JO* du 14/03/02)

Arrêté du 18/02/02 instituant une commission interministérielle chargée de donner un avis sur la reconnaissance d'équivalence entre les titres, diplômes ou certificats d'enseignant de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière délivrés dans les États n'appartenant ni à l'Union européenne ni à l'Espace économique européen et le brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (*JO* du 22/03/02)

Arrêté du 18/02/02 fixant les conditions de reconnaissance d'équivalence des titres, diplômes ou certificats d'enseignant de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière délivrés par les États appartenant à l'Union européenne et à l'Espace économique européen (*JO* du 22/03/02)

Arrêté du 07/02/02 modifiant l'arrêté du 22 décembre 1994 modifié relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises et l'arrêté du 10 janvier 1974 modifié relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de matières dangereuses (*JO* du 12/02/02)

Arrêté du 15/01/02 modifiant l'arrêté du 31 octobre 2000 relatif à la mise en sécurité de certains véhicules fonctionnant aux gaz de pétrole liquéfiés (*JO* du 13/02/02)

Arrêté du 15/01/02 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes (*JO* du 02/03/02)

Circulaire nº 2002-6 du 10/01/02 relative à l'agrément à titre expérimental et aux conditions d'emploi de la barrière de sécurité DBA TDR 2001 (*BO* du 19/03/02)

Circulaire du 10/01/02 relative à l'agrément à titre expérimental et aux conditions d'emploi de la glissière de sécurité mixte métal bois SOLO-BOIS S4.2 (*BO* du 03/04/02)

Circulaire nº 2002-5 du 10/01/02 relative à l'agrément à titre expérimental, et aux conditions d'emploi du dispositif d'extrémité de file de glissières métalliques « Terminal ABC » (*BO* du 19/03/02)

Arrêté du 07/01/02 modifiant l'arrêté du 07 juillet 1995 relatif à la réception et à la réglementation technique des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles à moteur et de leurs systèmes et équipements (*JO* du 17/01/02)

Arrêté du 07/01/02 modifiant l'arrêté du 20 avril 1995 relatif à l'homologation communautaire des véhicules à moteur à deux ou trois roues et des quadricycles en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse (*JO* du 17/01/02)

Loi nº 2002-3 du 03/01/02 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques (*JO* du 04/01/02)

Études et recherches

Le présent panorama ne prétend pas à l'exhaustivité sur tous les travaux qui sont menés dans le domaine de la sécurité routière. De nombreux laboratoires ou bureaux d'études (publics ou privés) participent, en effet, à l'effort de recherche, sans que la sécurité routière constitue l'axe essentiel de leur travail. Sont donc ici présentés trois organismes d'études et de recherche : l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), le Service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), et le Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études sur le comportement humain (LAB).

La présentation de chacun des organismes s'accompagne d'un résumé des travaux terminés en 2002, classés suivant cinq axes principaux :
– **l'accidentologie statistique** qui consiste à rechercher, grâce notamment au fichier accidents ou à d'autres données statistiques (enquête de mobilité ou comportement), les causes des accidents ;
– l'accidentologie clinique et expérimentale menée par l'INRETS et le LAB à partir des études détaillées d'accidents et des expérimentations associées, de la biomécanique, de l'approche cognitive, et de l'analyse du comportement ;
– la sécurité des infrastructures avec les guides du SETRA ;
– l'urbanisme et la sécurité, qui est un thème voisin de celui de l'infrastructure mais qui le dépasse, a porté sur la place de la sécurité routière dans les plans de déplacements urbains (PDU) et la prise en compte de la sécurité routière dans l'aménagement des espaces publics dans les petites communes par l'INRETS ;
– l'analyse et l'évaluation des politiques qui regroupe toutes les études et recherches permettant d'éclairer les choix en matière de politique de sécurité routière.

L'année 2002 a vu la mise en place du nouveau programme de recherche et d'innovation dans les transports (PREDIT). Celui-ci donne une place privilégiée à la sécurité des systèmes de transport et deux groupes thématiques lui sont expressément dédiés. L'objectif du premier groupe, intitulé « Nouvelles connaissances pour la sécurité », est de produire des connaissances à destination des pouvoirs publics des usagers et des industriels sur les enjeux de sécurité dans les transports et sur les conditions d'efficacité des politiques publiques en ce domaine. Cinq axes de travail ont été retenus. Le premier vise à mobiliser les chercheurs sur les dimensions sociopolitiques du champ de la sécurité routière : les acteurs et leurs logiques, les modèles d'action publique, les opinions et les marges de manœuvre à leur égard, la distribution des responsabilités entre les différents niveaux de puissance publique. Le deuxième axe s'intéresse aux conditions de la production des connaissances dans le champ de la sécurité routière, le troisième aux comportements individuels à l'égard du risque, le quatrième aux approches en terme de santé et le cinquième à la sécurité du transport des marchandises.

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

En 2002 ces deux groupes ont procédé à des appels à propositions et les sélections des projets ont eu lieu en avril 2003.

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

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

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

Les missions de l'INRETS sont les suivantes :
– recherche et développement technologique pour l'amélioration des systèmes et des moyens de transports et de circulation ;
– travaux d'expertise et d'aide à la décision ;
– promotion et diffusion des résultats ;
– participation à la formation par et à la recherche.

L'Institut, d'un effectif d'environ 400 collaborateurs permanents, est organisé en 17 unités de recherche réparties sur cinq sites. Parmi ces unités, six travaillent plus spécifiquement dans le domaine de la sécurité routière : le DERA et le LPC implantés à Arcueil, l'UMRETTE et le LBMC à Lyon-Bron, le LBA à Marseille et MA à Salon-de-Provence.

Département évaluation et recherche en accidentologie (DERA)

Ce département a pour vocation de développer des problématiques de recherche sur l'accident, le risque routier et l'action publique de sécurité routière à des fins de progrès des connaissances et d'aide à la gestion du

risque. Pour ce faire, trois types d'approches sont mobilisés : l'analyse statistique et la modélisation du risque ; l'évaluation des résultats et effets des mesures publiques de sécurité routière ; la sociologie politique des actions publiques de sécurité routière.

Laboratoire de psychologie de la conduite (LPC)

Ce laboratoire a pour objet de recherche central l'identification et l'analyse des principaux déterminants des comportements dans la circulation routière. Le LPC mène des recherches dans quatre principaux domaines :
– la psycho-ergonomie de la conduite ;
– l'éducation et la formation à la sécurité routière ;
– les professionnels du transport routier ;
– la psychosociologie de la circulation et des risques.

Unité mixte de recherche épidémiologique transport travail environnement (UMRETTE)

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

Département mécanismes d'accidents (MA)

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

Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC)

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

Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA)

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

Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT)

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

Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports (LEOST)

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

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

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

L'accidentologie statistique

Analyse du risque automobile sur données longitudinales : estimation du modèle sur la période 1997-1999
M. Dahchour, S. Lassarre
Rapport final de convention DSCR/INRETS n° 01-70018
octobre 2002

Au travers de ce rapport, les auteurs ont voulu faire un bilan de l'exploitation de l'enquête « parc auto » SOFRES dont l'INRETS est l'un des principaux acheteurs pour le compte de la DSCR. Après le développement d'une série de modèles du risque d'accident de la circulation pour les automobilistes au moyen de coupes instantanées d'une année, ils sont passés à un modèle de comptage sur données de panel qui s'avère nettement plus performant. En matière de stabilité des paramètres des facteurs explicatifs de risque individuel le meilleur modèle, d'après les tests, est un modèle binomial négatif à effets aléatoires, qui prend en compte une hétérogénéité inter et intra-individuelle aléatoire en sus de l'hétérogénéité structurelle des facteurs de risque.

Analyse de l'exposition au risque des motocyclistes – La sécurité des motocyclettes en 2001
C. Filou
Rapport final de convention DSCR/INRETS n° 01-70010
décembre 2002

Ce rapport contient les principales données à notre disposition et leur analyse concernant l'usage des motocyclettes en 2001, avec une comparaison depuis 1985. Il étudie la situation des motocyclistes en circulation (vitesse, port du casque, éclairage...) observée sur le réseau routier, et leur accidentologie après l'exploitation du fichier des accidents corporels de la circulation.

Modélisation du risque routier : suivi explicatif et prévision, mise en œuvre sur l'année 2002
R. Bergel, A. Depire
Rapport de convention DSCR/INRETS n° 01-70018 décembre 2002

Ce travail prolonge les travaux de modélisation mensuelle du risque routier réalisés dans le cadre de la convention DSCR/INRETS 1998. Il s'agit de modéliser les nombres mensuels d'accidents corporels et de victimes de la circulation routière, sur longue période, 1975-1999, tout en prenant en compte un certain nombre de facteurs explicatifs. La visée est à la fois explicative et prédictive. La version précédente du modèle est enrichie de variables d'atypicité météorologique et de variables calendaires, et désagrégée par grandes catégories de réseaux (routes nationales, autoroutes, routes départementales, réseau urbain). Une mise en œuvre du modèle sur l'année 2000 est réalisée.

L'accidentologie clinique et expérimentale

Conséquences des accidents de la circulation chez les enfants. Suivi d'enfants scolarisés en école primaire
M. Chiron, P. Charnay-Collet, J.-L. Martin
Juin 2002

Peut-on mieux connaître les suites des traumatismes subis par les enfants dans les accidents courants de la circulation ? L'accident entraîne-t-il des répercussions sur la scolarité ? Pendant combien de temps les enfants accidentés souffrent-ils et sont-ils soignés et en quoi sont-ils gênés dans leur vie quotidienne ? Sont-ils égaux devant le risque d'occurrence d'un accident corporel, et pour la qualité de la guérison ? C'est à ces questions que ce travail apporte des réponses, l'existence du registre du Rhône permettant désormais l'accès aux victimes et la mise en place d'études de suivi. La présente enquête concerne 118 élèves d'écoles primaires recrutés par le registre de septembre 1997 à juin 1999, suivis pendant un an, et appariés avec 118 enfants de même âge, sexe, classe et niveau scolaire.

Accidents 2001 sur les autoroutes A6 – A7 – A9. Étude des sorties de chaussée et fonctionnement des dispositifs de retenue
Y. Derrien, I. Vergnes, G. Boissier, P. Bloch, J.-L. Martin
Octobre 2002

Ce rapport donne des informations détaillées sur les accidents survenus sur les autoroutes A6 – A7 – A9 en 2001 dans le but principal d'obtenir une meilleure connaissance des sorties de chaussées avec ou sans heurt de dispositifs de retenue.

Croyance des jeunes automobilistes en matière de vitesse
P. Delhomme
Rapport final convention DSCR/INRETS N° 00/010/T étude n° 7 décembre 2002

Ce rapport rend compte d'une étude pilote de nature qualitative à propos des croyances des jeunes conducteurs sur la vitesse. Cette étude a fourni le socle d'une recherche systématique inscrite dans une enquête prospective de grande ampleur : l'enquête MARC. On notera dans ce rapport la synthèse préalable à la construction du questionnaire de l'enquête MARC portant sur la vitesse.

Bilan de l'Étude Détaillée des Accidents (mai 2002)
Y. Girard
Rapport final de convention INRETS/DSCR N° 00-70-010, Salon-de-Provence, septembre 2002

Ce document est la mise en forme d'une compilation des travaux réalisés par l'ensemble des personnes associées à l'Étude Détaillée des Accidents depuis sa conception et sa mise en œuvre. Le signataire de ce document, membre de cette équipe, n'en est en l'occurrence que le porte-parole, et celui qui à ce titre assume la responsabilité de cette publication. Ce document est un bilan de l'Étude Détaillée des Accidents de Salon-de-Provence daté de mai 2002, dont la finalité est de faire le point sur l'intérêt de la démarche de l'EDA, en la présentant dans sa méthodologie (modèles et théories de référence, pratiques qui en découlent), et ses productions à cette échéance (apports pragmatiques à la sécurité routière d'études thématiques et ponctuelles, apports théoriques et conceptuels à l'accidentologie routière). La seconde partie rassemble un large éventail d'extraits des publications en langue française portant sur l'historique du programme et sa méthodologie, sur les développements récents relatifs aux concepts de scénario d'accident et de scénario d'erreur, et sur une série de résultats thématiques produits. Un recensement bibliographique des rapports, articles, ouvrages, communications, thèses et autres travaux, conclut le document.

Rapport final du sujet 5 du programme « Accidents par temps de pluie », validation du modèle de simulation dynamique complet en situation d'adhérence dégradée et application à des pertes de contrôle sur chaussée mouillée
D. Lechner, C. Naude
Rapport du programme PREDIT 98A0265, décembre 2002

Ce rapport présente les résultats obtenus dans le cadre du sujet N° 5 du programme « Accidents par temps de pluie ». Il se compose de deux parties : présentation des travaux de validation du logiciel CALLAS, incluant le travail de modélisation des pneumatiques sur chaussée mouillée, à l'ensemble des essais sur pistes, routes et autoroutes réalisés au cours des différentes campagnes d'essais de ce programme ; application du logiciel CALLAS complet à des cas réels de reconstitutions d'accidents sur chaussée mouillée, et illustration de l'apport d'un package de simulation haut de gamme pour l'analyse de ces pertes de contrôle.

Analyse approfondie d'accidents de deux-roues à moteur : défaillances fonctionnelles et scénarios d'erreur
P. Van Elslande
Rapport de convention INRETS/DSCR RE-01-904-FR, Salon-de-Provence, mars 2002

Le but de cette étude est de chercher à montrer en quoi les accidents de deux-roues à moteur présentent une spécificité réelle, du point de vue des processus fonctionnels

impliqués, par rapport aux autres types d'accidents. Elle s'appuie sur les dossiers d'Études Détaillées d'Accidents.

Plus précisément, l'analyse porte sur l'activité des conducteurs en situation dégradée et les défaillances fonctionnelles qui lui correspondent. Elle cherche à mettre en évidence un certain nombre de différences dans les mécanismes de dysfonctionnement caractérisant les conducteurs de deux-roues par rapport à ceux des automobilistes. Elle vise également à dégager les difficultés particulières des automobilistes impliqués dans des accidents avec deux-roues à moteur, par rapport à celles des automobilistes impliqués dans d'autres types d'accidents. Un premier chapitre rappelle les principales notions relatives à « l'erreur humaine » et à sa particularisation en accidentologie routière. Les apports des concepts de la psychologie, de la méthodologie des EDA et de leur systématisation sous la forme de scénarios types y sont dégagés. Un second chapitre examine les spécificités de la conduite des deux-roues, en termes d'erreurs, d'accidents et de facteurs impliqués, d'aspects dynamiques et de fonctionnement cognitif. Un troisième chapitre présente l'exploitation thématique d'un échantillon de 80 cas d'accidents impliquant des deux-roues à moteur. Les résultats montrent globalement que les automobilistes impliqués dans ce type d'accidents ont principalement des défaillances perceptives ; les conducteurs de deux-roues à moteur présentent, quant à eux, davantage de défaillances de pronostic des manœuvres d'autrui en situation d'interaction. On retiendra également que les erreurs des automobilistes lors de la réalisation d'une manœuvre, relèvent moins d'un problème de détection du deux-roues que d'une recherche inadaptée d'information (insuffisante ou trop focalisée).

Validation of the Radioss HUMOS Model. Definition of a model evaluation procedure, 101 p.
P.J. Arnoux, L. Thollon, H.S. Kang, K. Kayvantash
Avril 2002

Le projet HUMOS a été initié par le programme BRITE-EURAM pour développer des modèles mathématiques plus précis de l'être humain. Le projet vise à développer un modèle du corps humain en trois dimensions et sa validation à travers des crashs tests.

Contribution à l'identification de lois matérielles de l'os du crâne humain en quasi-statique à partir d'expérimentations et de simulations numériques
C. Delille
Mémoire de thèse de doctorat en Génie Mécanique – Sous la direction de J. Bonnoit et P. Drazetic, Université de Valenciennes et du Hainaut Cambrésis, INRETS/LBA, 02-31, 190 p., 19 décembre 2002

Méthodes d'analyse discriminante et reconnaissance de scénarios types d'accidents de la circulation
E. Allain
Thèse de doctorat en statistique, sous la direction de M. Roux et D. Fleury, Université de Droit, d'Économie et des Sciences d'Aix-Marseille, 338 p., octobre 2002

Le scénario type d'accident de la circulation est un outil de synthèse rendant compte d'un ensemble de cas déjà survenus et jugés similaires dans leur déroulement. Ainsi le scénario est utile dans les approches diagnostiques visant à dégager des possibilités de prévention par analyse d'un ensemble de cas survenus sur un réseau de voirie. L'une des applications de ce concept repose sur l'affectation de cas à des scénarios existant déjà et peut s'appuyer sur les méthodes statistiques d'analyse discriminante : analyse factorielle discriminante, régression logistique et discrimination par arbre. D'un point de vue théorique, la discrimination par arbre a nécessité un développement spécifique : nous proposons un critère de sélection du meilleur arbre basé sur le facteur de Bayes, que nous validons à l'aide des données d'accidents. Du point de vue de l'application, nous concluons en faveur de la régression logistique.

Classification et discrimination en analyse de données symboliques. Application à l'exploitation de scénarios d'accidents routiers
A. De Reynies
Thèse de doctorat en informatique, sous la direction de E. Didaye et D. Fleury, Université Paris IX Dauphine UFR Science des Organisations. Paris, 174 p., décembre 2002

Un scénario d'accidents peut être défini comme un prototype de déroulement, correspondant à un ensemble de cas d'accidents présentant des similitudes d'ensemble dans l'enchaînement des faits et des relations de causalité, dans les différentes phases conduisant à la collision (cf. travaux de T. Brenac et D. Fleury). L'objectif de la thèse est d'exploiter ces connaissances expertes – les scénarios – pour une aide automatisée au diagnostic local de sécurité routière. La démarche proposée est la suivante : partant de l'ensemble des données d'accidents, (procès verbaux informatisés) associé à la zone d'étude, on souhaite étiqueter (i. e. apparier) automatiquement chaque cas d'accident par le scénario qui en rend le mieux compte, parmi une liste de scénarios préétablie. Cet étiquetage permet ensuite d'agréger les données par scénario (ce critère peut être bien sûr croisé avec n'importe quel autre : localisation spatiale, type de réseau, mode...). L'intérêt des scénarios est ici la richesse de l'information qu'ils portent par rapport aux variables classiques, laquelle est beaucoup plus directement exploitable en vue de l'intervention. On s'attaque essentiellement aux questions que soulève cette exploitation quant aux modes de représentation et méthodes de traitement informatiques à employer. On se place ici dans le cadre de l'analyse de données symboliques pour proposer des développements méthodologiques adaptés à ce problème.

Analyse du comportement dynamique des véhicules routiers légers : développement d'une méthodologie appliquée à la sécurité primaire
D. Lechner
Thèse de Doctorat en Mécanique, sous la direction de Jezequel L., École Centrale de Lyon, 463 p., 24 Juin 2002

Cette thèse a pour objectif de montrer comment la connaissance du comportement dynamique d'un véhicule routier peut contribuer à une amélioration de la sécurité primaire du système conducteur-véhicule-infrastructure. Après avoir présenté les outils de modélisation retenus, notamment le logiciel MORGAN'S, on se propose de concevoir une gamme de modèles de comportement dynamique d'un véhicule léger, puis d'établir leurs domaines de validité à travers la confrontation des résultats de

simulations avec les données recueillies lors d'essais, réalisés sur piste avec un véhicule instrumenté piloté par un essayeur professionnel, sur un ensemble de manœuvres très complet. L'intérêt de modèles simples dans leur conception, ne possédant que trois degrés de liberté, mais paramétrés avec soin, est mis en évidence, notamment pour l'application au domaine de l'accidentologie. Le modèle présentant le meilleur compromis (simplicité du paramétrage / facilité de mise en œuvre / validité des simulations) est ensuite complété pour émuler l'intervention de systèmes de contrôle de stabilité avec des dispositifs à quatre roues directrices ou un contrôle du moment de lacet par freinage différentiel. Leur potentiel apparaît très prometteur pour permettre une amélioration significative en matière de sécurité primaire. En parallèle, un modèle dynamique spécifique a été développé pour être embarqué sur un véhicule instrumenté et tourner conjointement au système d'acquisition. Ainsi est née l'élaboration d'un « diagnostic de sécurité primaire temps réel », à travers l'établissement de différents points de fonctionnement caractérisant le comportement du couple conducteur-véhicule. Ce dispositif pourrait notamment être développé pour identifier des critères objectifs de déclenchement de systèmes actifs de contrôle de stabilité. Outre les modèles créés, le produit concret de cette thèse est un véhicule démonstrateur du concept de diagnostic de sécurité primaire.

Conduite automobile, drogues et risque routier
M.B. Biechler, J.-P. Assailly
Juillet 2002

Alors que les dangers de l'alcool au volant commencent enfin à être reconnus au sein du corps social français, le risque routier est encore mal perçu par les jeunes consommateurs d'autres drogues et les acteurs de la prévention ne se sont pas encore ou trop peu emparés de cette question. L'impact du cannabis consommé avec l'alcool lors des sorties du samedi soir par des jeunes (et des moins jeunes) en deux ou quatre roues ne doit plus être ignoré et devra faire l'objet de mesures futures, tant dans le champ de la répression que dans celui de la prévention.

L'urbanisme et la sécurité

La place de la sécurité routière dans les plans de déplacements urbains
J. Yerpez
Rapport final de convention INRETS/DSCR, Salon-de-Provence, 78 p., octobre 2002

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 oblige les villes de plus de 100 000 habitants à réaliser un plan de déplacements urbains (PDU). À partir de l'analyse d'un échantillon de douze PDU approuvés, il s'agit d'appréhender la place de la sécurité routière dans les documents. Le choix des thématiques traitées s'appuie sur les recherches fines menées dans le cadre du projet SEGUR (Intégration de la sécurité routière dans la gestion urbaine) sur les PDU. L'étude traite des procédures d'élaboration des plans de déplacements urbains, de la sécurité routière en tant que telle, des concepts techniques de sécurité routière, du stationnement, du transport et de la livraison des marchandises, de la programmation budgétaire. Les conclusions portent à la fois sur les thématiques traitées et sur l'intégration de la sécurité routière dans la gestion urbaine.

Gestion urbaine, sécurité routière et environnement. Actes des séminaires du projet SEGUR 2001-2002
Coordination D. Fleury
Actes INRETS n° 86, novembre 2002

Différentes valeurs et parmi elles, la sécurité routière et la qualité de l'air, constituent les enjeux des débats sur les déplacements urbains. Les textes rassemblés dans cet ouvrage portent, à la fois sur certains aspects techniques, sur les processus d'élaboration des plans de déplacements urbains, incluant les dimensions juridiques et la mise en œuvre de la concertation dans le cadre des enquêtes publiques. Plusieurs terrains ont été étudiés, dont Marseille, Aix-en-Provence et Lille.

L'analyse et l'évaluation des politiques

« Modernisation et évolutions du système de contrôle routier » – Séminaire Partie 1 : Projet global et programme 2000-01
M.-C. Jayet
Rapport intermédiaire de convention DSCR/INRETS 01-70018, décembre 2002

Le propos du séminaire est d'instituer un cadre de réflexion et un lieu de débat prospectif sur la modernisation du système de contrôle routier à partir des pratiques novatrices de contrôle routier expérimentées ou appliquées en Europe et des contributions de la recherche à la réflexion sur les évolutions en marche. L'idée directrice est de rapprocher recherche et action en invitant régulièrement des praticiens et des chercheurs français et européens à présenter les démarches innovantes et en croisant les points de vue et les connaissances sur les potentialités de la modernisation du système de contrôle et sur ses corollaires sociaux et institutionnels. Il s'agit de favoriser l'émergence de questions tant scientifiques que stratégiques, notamment en regard d'un développement adapté et acceptable du système de prévention appuyé sur le contrôle routier.

Le suivi des conducteurs âgés
J.-P. Assailly
Rapport final convention N° 00/010/T – Étude N° 5 DSCR-INRETS – septembre 2002

Ce rapport a été réalisé à partir de données recueillies sur 60 sujets. Les rapports ultérieurs, qui porteront sur plusieurs centaines de sujets, permettront d'une part d'étudier des types de pathologies non encore présentes actuellement telles que l'Alzheimer, et de croiser les données de santé et de sécurité sur des effectifs suffisants. D'ores et déjà, ce rapport a pointé un certain nombre de difficultés de conduite et de problèmes neuro-psychologiques (attention, anxiété, effets de médicaments) qui confirment bien la nécessité et l'intérêt d'étudier cette population.

La formation continue des usagers. Évaluation qualitative des rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs expérimentés
F. Chatenet, S. Torres, P. Gautier
2002

La première partie de ce rapport aborde les principaux aspects de la problématique de la formation continue des adultes. La deuxième partie met cette problématique en perspective avec le domaine de la formation de la conduite automobile. La troisième partie présente une étude approfondie de quelques séances de formations post-permis. Enfin la dernière partie est une synthèse de l'évaluation des RVE et des RVP afin de proposer quelques pistes d'action et de réflexion.

Enquête auprès des conducteurs d'autocars – Automne 1999 – Printemps 2000
P. Hamelin, M. Lebaudy
Rapport sur convention, 2002

L'enquête auprès des conducteurs d'autocars menée en 1999/2000 a permis de recueillir un échantillon de 502 autocaristes. Les conducteurs participant à l'enquête répondaient à deux questionnaires administrés l'un avant, l'autre après le remplissage d'un carnet dans lequel ils notaient, de façon chronologique durant une à deux semaines l'emploi de leur temps aux diverses activités de travail et aux repos.

Enquête auprès des conducteurs de poids lourds. Automne 1999
P. Hamelin, M. Lebaudy
Rapport final sur convention – mars 2002

Une enquête sur les conditions de travail et la carrière des conducteurs de poids-lourds a été menée à l'automne 1999 auprès des conducteurs de poids lourds des entreprises du secteur du transport de marchandises et des entreprises industrielles commerciales ou agricoles faisant elles-mêmes leurs transports (ce qui communément est appelé le transport pour compte propre). Ce rapport présente les résultats de cette enquête.

OCDE, Sécurité routière. Quelle vision pour demain ?
Contribution D. Fleury
Paris, Ed. OCDE, 136 p., 2002

Chaque année environ 125 000 personnes meurent sur les routes des pays de l'OCDE. Une grande variété de mesures a été mise en œuvre dans ces pays, et d'autres sont en cours de développement. Toutefois, aucun pays n'a mis en œuvre l'ensemble des mesures que l'on sait être efficaces. Le nombre des tués sur les routes pourrait être diminué de moitié si tous les gouvernements s'engageaient pleinement à améliorer la sécurité routière en mettant en œuvre les meilleures pratiques et en les faisant respecter. Ce rapport identifie et évalue les « meilleures pratiques » qui ressortent des programmes de sécurité routière des pays de l'OCDE. L'accent est mis sur les programmes qui ont été évalués. En outre il identifie les critères sous-jacents qui influencent la réussite ou l'échec de ces mesures. Le groupe de travail auteur de ce rapport comprenait également MM. Jonsson R., Camomilla G., Simonini M., Mitsuhashi K., Yokota T., Ikeda Y., Muskaug R., Weseman P., Grzegorczyk A., Krystek R., Spousta J., Mcmahon KC., Belin MA., Bastiaans R., Pavcic T., Levins C., Ockwell A.

Évaluation de l'expérimentation des feux de croisement de jour dans les Landes
S. Lassarre
Les collections de l'INRETS, n° 244, décembre 2002

Cet ouvrage fait le point sur l'opération « En plein jour, roulez éclairé » lancée en juin 1999 dans les Landes, et qui fait l'objet d'une évaluation en trois temps avec :
– une enquête par questionnaire auprès des conducteurs ;
– des observations selon un plan de sondage de l'usage des feux de croisement sur le réseau ;
– une estimation de l'efficacité sur les accidents au moyen d'un plan avant/après expérimental/témoin.

La mesure est bien perçue et comprise parmi les conducteurs landais avec des taux d'adhésion de 89 % et de compréhension de 66 %. La participation est encourageante avec un taux moyen d'usage des feux de croisement de 22 % sur le réseau des routes à grande circulation, neuf mois après le début de l'opération. L'efficacité de l'allumage des feux de croisement est confirmée avec une réduction de 60 % des accidents mortels impliquant au moins deux véhicules sur les routes à grande circulation.

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

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

Son activité se structure autour de trois pôles :
– sécurité secondaire ;
– sécurité primaire ;
– ergonomie – confort.

1. La sécurité secondaire regroupe l'accidentologie et la biomécanique. Concevoir une voiture capable de protéger efficacement ses occupants lors d'un accident exige de s'appuyer sur de solides connaissances en termes de risques lésionnels, de comportement des structures et de fonctionnement des moyens de protection :
– l'accidentologie secondaire repose sur des enquêtes pluridisciplinaires, médicales et techniques. Elle s'intéresse à tous les modèles de voitures vendus en France et constitue une base unique de retour d'expérience ;
– la biomécanique a deux objectifs principaux qui sont de définir le comportement du corps humain soumis à des chocs, d'en exprimer les critères lésionnels et leurs limites et de mettre au point les outils nécessaires à la validation des voitures en termes de sécurité.

2. La sécurité primaire regroupe les études détaillées d'accidents et des expérimentations associées. Pour orienter la définition des systèmes d'aide à la conduite, il est nécessaire de connaître précisément la genèse des accidents :
– les recueils de données pour les études détaillées d'accidents (EDA) débutent sur les lieux mêmes des accidents ; elles fournissent aujourd'hui la meilleure base scientifique et technique sur ce que sont véritablement les accidents de la route ;
– les expérimentations sur simulateurs de conduite, pistes d'essais ou route ouverte permettent de quantifier précisément les comportements des conducteurs en situations d'urgence comme en situations normales de conduite. Cette connaissance permettra de concevoir des systèmes aptes à les aider lorsqu'ils en auront effectivement besoin, et uniquement dans ces cas.

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

L'accidentologie clinique et expérimentale

Les sorties de voie involontaires
François Bar (CEESAR) – Yves Page (LAB)
2002

Si l'on se réfère aux statistiques nationales disponibles ou internationales, la prévention des accidents de sortie de voie involontaire présente un enjeu énorme en termes d'accidents et de victimes de la route (sans doute plus de 40 % des accidents et 70 % des tués en France). L'analyse des études détaillées d'accidents effectuées par le CEESAR pour le LAB a permis de montrer que pour un échantillon de 115 accidents pour lesquels on a constaté une sortie de voie involontaire de la part de l'usager (excluant les cas de sorties de voie consécutives à une gêne ou une manœuvre d'évitement et les sorties de voie volontaires telles que les dépassements), on a pu construire une typologie des mécanismes accidentels mis en jeu et déterminés par l'événement initiateur de la situation accidentelle, l'origine du déport, la contrôlabilité du véhicule lors de la sortie de voie, l'éventuelle action réactive du conducteur et sa chronologie par rapport à la première sortie de voie constatée, et le retour ou non du véhicule dans sa voie.

Cette typologie permet d'envisager trois grands types de mesures de prévention des sorties de voie : les mesures préventives qui alertent le conducteur sur son état ou sur l'état de l'environnement (on agit alors sur l'origine de la défaillance conducteur qui va provoquer le déport dans la voie). C'est le cas par exemple de la détection d'une hypovigilance ; les mesures correctives qui rectifient le déport ou la perte de contrôle (on agit alors sur la conséquence immédiate de la défaillance qui se manifeste par un déport dans la voie ou une perte de contrôle). Ce serait le cas par exemple d'un système qui détecterait un angle de déport par rapport à la trajectoire offerte par la route ; les mesures de récupération qui pourraient se substituer aux actions confuses et/ou trop amplifiées des conducteurs sur le volant et la pédale de frein (voire même simplement un lâcher de frein).

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

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

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

Le champ du SETRA en matière de sécurité routière peut se structurer autour de deux secteurs techniques successifs mais pouvant être considérés comme distincts.

Ils visent tous les deux à contribuer à l'amélioration de la composante « infrastructure » dans ses interactions « homme-véhicule-environnement » sur le fonctionnement du système lié aux déplacements des usagers.

Le premier secteur concerne les études de sécurité au sens large du terme. Il présente plusieurs strates :
– le recueil des données accidents ;
– la compréhension des mécanismes d'accidents ;
– l'analyse statistique des accidents ;
– l'analyse des infrastructures ;
– l'analyse des comportements.

Le second secteur concerne la définition et les conditions de mise en œuvre des mesures assurant la sécurité des routes. Il présente plusieurs registres :
– l'organisation des déplacements ;
– la réglementation de la circulation ;
– la conception des routes ;
– la gestion des routes.

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

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

L'accidentologie statistique

Accidentologie sur le réseau routier national
SETRA avec la collaboration du CETE du Sud-Ouest. 2002

Il s'agit de la première réalisation d'un document, dont la publication sera trimestrielle et qui décrit l'accidentologie sur le réseau national.

Les résultats sont répartis sur deux « tableaux de bord ».

• Le premier intitulé « principales données d'accidentologie » permet une analyse globale et fournit une aide à la *définition de stratégies* ainsi qu'aux *choix politiques et économiques* en matière de sécurité routière sur le réseau national.

• Le second intitulé « données détaillées d'accidentologie » constitue une *aide aux choix techniques* pour la mise en œuvre de la stratégie et de la politique qui auront été définis.

Dans les deux cas les notions d'indicateurs « d'enjeux » et de « niveaux de risques » sont à distinguer. L'évolution de ces indicateurs de sécurité sera présentée en termes de tendances et de résultats corrigés des variations saisonnières. Enfin, les domaines géographiques couverts par ces tableaux de bord pourront être nationaux ou locaux (régional, départemental...).

Production d'une note sur l'intérêt d'une connaissance des conditions météorologiques en sécurité routière
Élaboré par le SETRA. 2002

La note aborde deux aspects de l'incidence de la météorologie sur la sécurité routière. La météorologie permet d'affiner les analyses de l'évolution dans le temps et notamment celles réalisées par l'ONISR. En effet, l'analyse de l'évolution des indicateurs de sécurité routière ne saurait se résumer à la comparaison de deux chiffres. Il est essentiel de détecter les modifications de la tendance. La note montre qu'en « redressant » des phénomènes météorologiques, calendaires et de saisonnalité on parvient à mieux cerner les évolutions. L'effet de la pluie est également abordé. La note précise que malgré les limitations de vitesses spécifiques à la pluie (110 km/h sur autoroute au lieu 130 et 80 km/h sur RN au lieu de 90) le risque d'accidents et de tués double par temps de pluie en rase campagne (autoroute ou RN) à trafic égal.

Élaboration d'une plaquette sur l'évolution des indicateurs de sécurité routière
SETRA/CETE Nord-Picardie. 2002

Cette plaquette portant sur les années 1993 à 2000 synthétise les évolutions des indicateurs de sécurité reliés aux parcours et à l'infrastructure. Les taux d'accidents corporels et d'accidents mortels sont ainsi fournis selon la catégorie du réseau et selon la largeur de voie. Les valeurs des indicateurs de sécurité concernant les carrefours sont également précisées.

La sécurité des infrastructures

Réalisation du CD-Rom « Guide des productions Concerto 1.5.3, contexte interurbain »
Réalisé par le CETE Normandie-Centre (DESGI) en collaboration avec le SETRA. 2002

Ce guide propose l'ensemble des productions qu'offre le logiciel Concerto (outil de connaissance de l'accidentologie) pour le milieu interurbain. Pour chaque exploitation une page décrit sommairement la fonctionnalité et met en garde sur quelques précautions. Cette présentation est suivie d'un exemple direct de sortie de Concerto. Ce guide a été diffusé sur CD-Rom à tous les services équipés de CONCERTO.

Réalisation du CD-Rom « Aide à l'interprétation des résultats et des données »
Réalisé par le CETE Normandie-Centre (DESGI). 2002

Ce document, réalisé sous forme de fichier d'assistance en ligne avec de nombreux liens, aide à la lecture des résultats possibles de chaque exploitation de CONCERTO : comment lire les tableaux, comment sont-ils calculés, y a-t-il des doubles comptes, quels sont les regroupements dans

les exploitations prédéfinies... ? Ce document a été diffusé sur CD-Rom à tous les services concernés. Il existe une version milieu urbain et une version milieu interurbain.

Édition du guide « Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération »
Guide technique, SETRA 2002, réf. E0233, élaboré avec un groupe de travail regroupant CETE, services techniques départementaux et DDE

Le guide « Traitement des obstacles latéraux » présente les savoirs et les savoir-faire sur les aménagements de sécurité destinés à minimiser les conséquences corporelles des sorties accidentelles de chaussée. Le document s'applique hors agglomération et concerne en premier lieu l'amélioration des routes principales existantes, mais il peut aussi s'avérer utile pour la réalisation d'une infrastructure nouvelle. Il se compose d'une première partie consacrée aux connaissances, enjeux et recommandations générales, complétée d'outils méthodologiques. La seconde partie expose des démarches et des solutions spécifiques sous forme de dossiers thématiques. Destiné aux personnes chargées de gérer, d'améliorer ou de concevoir les routes, il devrait leur permettre d'apprécier le niveau de sécurité de leurs abords, de proposer des solutions tant correctives que préventives, appropriées, efficaces et hiérarchisées en fonction de l'enjeu et des contraintes.

Édition du guide « Comment signaler les virages » ?
Signalisation verticale, Guide pratique, SETRA juillet 2002, réf. E0225

Inspiré d'un guide du Conseil Général 76, adapté par le CETE Normandie-Centre en collaboration avec le SETRA.

Ce guide constitue une aide méthodologique pour mettre en cohérence la signalisation des virages sur un itinéraire, afin de mieux percevoir le niveau de difficulté desdits virages. Son but est de contribuer à la valorisation de la signalisation et à renforcer son homogénéité. Il donne un argumentaire pour lutter contre l'inflation de panneaux parfois constatée. La méthode proposée s'applique sur routes bidirectionnelles à 2 voies, avec ou sans créneaux de dépassement, RN ou RD principales. Elle s'appuie sur la connaissance des vitesses d'approche et des critères d'appréciation d'un site, du point de vue de la sécurité (lisibilité, visibilité, facteurs accidentogènes). Ce document comprend un outil informatique permettant de mettre en forme les données et de calculer les vitesses d'approche et dans la courbe. La différence entre ces deux vitesses est la base du classement des virages.

Édition du guide « Amélioration de la sécurité des virages des routes principales en rase campagne »
Savoir et agir, SETRA 2002, réf. E0214
Élabore par le CETE Normandie-Centre en collaboration avec le SETRA

Ce document présente aux projeteurs et aménageurs, sous forme très synthétique, les connaissances essentielles pour améliorer la sécurité des virages situés sur les routes principales en rase campagne. Il passe en revue les caractéristiques accidentogènes des virages et préconise des actions de principe à appliquer après la réalisation de diagnostics de sécurité.

Étude d'une méthodologie de recherche des sites prometteurs
SETRA/CETE du Nord

Les sites prometteurs sont des sites où il est possible d'économiser un grand nombre d'accidents si on les aménage. Deux méthodologies intégrant la gravité des accidents ont été mises au point. Le module de traitement est maintenant élaboré. L'étude sur le terrain doit être poursuivie.

2 Résultats détaillés

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière

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

Le présent chapitre, après avoir donné les principales définitions utilisées, présente le processus de recueil et de traitement des données. Enfin, une dernière partie est consacrée à l'avenir de ce fichier par la présentation de son projet de modernisation adopté en janvier 2001.

Définitions

Un **accident corporel** (mortel et non mortel) de la circulation routière :
– provoque au moins une victime ;
– survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
– implique au moins un véhicule.

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

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :
– **les indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
– **les victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :
– **les tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident ; pour obtenir le nombre de tués à 30 jours (définition internationale du tué d'un accident corporel de la circulation routière), on utilise un coefficient multiplicateur de 1,057 ;
– **les blessés** : victimes non tuées (ces blessés peuvent décéder après les six jours mais ils sont considérés comme blessés).

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

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

À propos de la définition du tué

Le projet de modernisation du fichier national des accidents corporels de la circulation routière prévoyait le changement de définition du tué de 6 à 30 jours afin d'être en conformité avec la définition internationale établie lors de la Convention de Vienne de 1968. Cette proposition de modification a été présentée au Conseil national de la sécurité routière, lors de sa réunion du 19 décembre 2001. Compte tenu des craintes sur un alourdissement éventuel pour les forces de l'ordre de la charge de suivi des accidentés, le Conseil a préconisé que soit évaluée dans le cadre de l'expérimentation sur la déconcentration du fichier accidents, la surcharge de travail pour le suivi des accidentés qu'imposerait le changement de définition.

L'ORGANISATION ACTUELLE

La transmission des données

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

Ce circuit BAAC représente environ 3 500 points de collecte, soit environ 3 000 brigades locales de gendarmerie, 465 circonscriptions de sécurité publique comportant chacune une unité spécialisée en matière de sécurité routière et 13 compagnies républicaines de sécurité (CRS) auxquels il convient d'ajouter la police aux frontières, compétente pour les accidents survenus aux frontières ou en zone aéroportuaire. Schématiquement, le secteur de compétence de la gendarmerie correspond à la rase campagne et aux agglomérations de moins de 7 000 habitants, celui de la Sécurité publique (commissariats) aux agglomérations de plus de 7 000 habitants et celui des CRS aux autoroutes urbaines. À Paris, chacun des vingt arrondissements auxquels il faut rajouter la compagnie périphérique est responsable de son secteur et rend compte auprès du bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris.

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

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

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

La constitution du fichier national

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

Ces fichiers une fois réceptionnés par le SETRA sont soumis par l'ONISR à toute une batterie de contrôles s'ajoutant à ceux déjà intégrés aux logiciels de saisie utilisés par les forces de l'ordre.

Cette expertise qualité de niveau national porte d'abord sur l'exhaustivité du fichier par la recherche des fiches BAAC non remontées en comparant pour chaque département les fiches recueillies aux données du système de remontées rapides (cf. plus loin). Ce contrôle permet de repérer des ruptures dans les envois de tel ou tel service de police ou de gendarmerie, de récupérer les bulletins manquants et/ou activer le rétablissement des circuits défaillants. De telles interruptions résultent le plus souvent d'une situation passagère de sous-effectif empêchant l'établissement même des BAAC.

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

Compte tenu de toutes ces opérations de correction, le fichier de diffusion rassemblant l'ensemble des BAAC (police +gendarmerie) du mois *n* n'est disponible qu'au milieu du mois *n+3*, celui de l'année complète vers la fin du mois de mars de l'année suivante.

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

Un fichier très utilisé

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

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

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

LA MODERNISATION DU FICHIER ACCIDENTS : QUALITÉ, SIMPLIFICATION ET DÉCONCENTRATION

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

La réalisation d'un plan-qualité

Une étape préalable a été la mise en place à la mi-2000 d'un groupe de suivi de la production associant l'ensemble des services concourant à l'alimentation et à la gestion du fichier, en particulier la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) et la direction générale de la police nationale (DGPN), responsables du recueil des BAAC. Ce groupe permet de résoudre les problèmes de cohérence d'un système qui fait intervenir une dizaine de services différents avec des logiciels et des standards différents.

Les priorités en matière de qualité ont été clairement affichées : il s'agit de l'exhaustivité, de la localisation et des variables liées aux métiers des forces de l'ordre (alcool et ceinture). Un tableau de bord d'indicateurs de qualité des BAAC essaie de traduire les résultats par rapport à ces objectifs au niveau de chaque département.

Par ailleurs, ont été engagées des opérations de communication et de « remotivation » à l'intention des services de police et de gendarmerie chargés d'établir ces bulletins. Enfin pour harmoniser les pratiques un guide de référence pour le remplissage des BAAC a été réalisé.

Des mesures de simplification du fichier

Parallèlement à ces travaux de consolidation, a été engagée une vaste opération de consultation auprès des différents utilisateurs du fichier, tant internes qu'externes, en vue d'un allégement raisonné du BAAC. Il s'agissait en substance de s'interroger sur le degré d'utilité de chacune des différentes rubriques de ce bulletin, rapporté au degré de difficulté que pouvait supposer le recueil des données en question et au degré de fiabilité de l'information effectivement recueillie. Cet examen au cas par cas a montré que le BAAC pouvait être allégé d'environ 20 %, soit par simple suppression de certaines rubriques qui dans la pratique sont très rarement ou jamais renseignées, soit par modification des modalités de certaines variables ou soit enfin par l'utilisation de fichiers annexes. Un autre volet de ce chantier « simplification » portait sur l'élaboration d'un deuxième modèle de BAAC, sensiblement plus dépouillé et destiné au recensement des accidents n'ayant pas donné lieu à établissement d'un PV (les consignes relatives à l'établissement d'une telle procédure sont extrêmement variables selon les parquets) car n'ayant provoqué que des blessés légers. Une première étape va consister à mettre en place un nouveau standard appelé « *BAAC 2002* ».

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

La déconcentration de son architecture de recueil de données

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

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

L'étape suivante va consister à étudier un scénario technique de mise en œuvre de la généralisation à l'ensemble des départements qui n'est pas prévue avant la fin 2004.

Le futur standard BAAC 2002 :

Rubrique « caractéristiques »
- *Variable « jour de la semaine » :* suppression en saisie
- *Variable « localisation »* : passage de 9 à 2 modalités (hors ou en agglomération)
- *Variable « type de jour » :* suppression
- *Variable « données GPS » :* 15 caractères ajoutés en fin de fichier

Rubrique « lieux »
- *Variable « voie spéciale »* : renommée « existence voie spéciale », son implication dans l'accident sera décrite dans la « situation de l'accident »
- *Variable « marquage de chaussée » :* suppression
- *Variable « état de la route »* : suppression
- *Variable « signalisation »* : suppression
- *Variable « environnement »* : remplacement par « point école » à 2 modalités, oui ou non

Rubrique « véhicule »
- *Variable « véhicule en fuite »* : ajout de la modalité « conducteur en fuite »
- *Variable « date de dernier contrôle technique »* : suppression
- *Variable « type de véhicule »* : passage de 8 à 15 caractères mis en fin de fichier
- *Variable « facteur lié au véhicule »* : ajout de la modalité « incendie du véhicule »
- *Variable « chargement du véhicule » :* suppression
- *Variable « obstacle mobile heurté » :* la modalité « animal heurté » sera dédoublée en « animal domestique » et « animal sauvage »

Rubrique « usagers »
- *Variable « catégorie d'usager »* : ajout de la modalité « piéton en roller ou trottinette »
- *Variable « AIS »* : suppression
- *Variable « nationalité » :* suppression
- *Variable « CSP »* : ajout de la modalité « étudiant » et passage de 1 à 2 caractères
- *Variable « taux d'alcoolémie »* : il faudra indiquer dorénavant les alcoolémies en dessous de 0,5 g/l
- *Variable « permis de conduire »* : ajout de la modalité « conduite accompagnée »
- *Variable « drogue »* : 1 caractère pour « drogue par dépistage » et 1 caractère pour « drogue par prise de sang »

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

IDENTIFIANT

Code unité

N° du procès verbal (PV)

N° du feuillet

Etabli par
– gendarmerie nationale
– préfecture de police de Paris
– compagnie républicaine de sécurité (CRS)
– police aux frontières (PAF)
– sécurité publique

CARACTÉRISTIQUES

Date
– jour
– mois
– année

Type de jour
– lundi
– mardi
– mercredi
– jeudi
– vendredi
– samedi
– dimanche

Heure
– heure
– minute

Lumière
– plein jour
– crépuscule ou aube
– nuit sans éclairage public
– nuit avec éclairage public non allumé
– nuit avec éclairage public allumé

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

Localisation
– hors agglomération
– en agglomération de 0 à 500 habitants
– en agglomération de 501 à 2 000 habitants
– en agglomération de 2 001 à 5 000 habitants
– en agglomération de 5 001 à 20 000 habitants
– en agglomération de 20 001 à 50 000 habitants
– en agglomération de 50 001 à 100 000 habitants
– en agglomération de 100 001 à 300 000 habitants
– en agglomération de plus de 300 000 habitants

LIEUX

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

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

Régime de circulation
– route à sens unique
– route bidirectionnelle
– route à chaussées séparées
– route avec voies à affectation variable

Nombre total de voies de circulation

Marquage de la chaussée
– oui
– non

Voie spéciale
– piste cyclable
– bande cyclable
– voie réservée

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

Point kilométrique ou repère
(repéré par rapport à la borne amont)
– n° de borne
– mètres

Tracé en plan
(par rapport au sens de marche du premier véhicule décrit)
– partie rectiligne
– en courbe à gauche
– en courbe à droite
– en S

État de la route
– confortable
– en bon état
– déformée
– objets épars
– visibilité gênée
– gravillons épars
– rainurage
– autre

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

VÉHICULES

Catégorie administrative
– bicyclette
– cyclomoteur
– voiturette ou tricycle à moteur
– scooter immatriculé
– motocyclette
– side-car
– voiture de tourisme seule
– voiture de tourisme + caravane
– voiture de tourisme + remorque
– véhicule utilitaire seul (1,5 T < PTAC ≤ 3,5 T)
– véhicule utilitaire + caravane
– véhicule utilitaire + remorque
– poids lourd seul (3,5 T < PTAC ≤ 7,5 T)
– poids lourd seul (PTAC > 7,5 T)
– poids lourd + remorque(s)
– tracteur routier seul
– tracteur routier + semi-remorque
– transport en commun de personnes
– train - tramway
– engin spécial
– tracteur agricole
– autre

Véhicule en fuite

Sens de circulation
– point kilométrique ou repère croissant
– point kilométrique ou repère décroissant

Département ou pays d'immatriculation

Date de la 1ère mise en circulation
– mois
– année

Date du dernier contrôle ou visite technique
– mois
– année

Type du véhicule
(groupe alphanumérique figurant sur la carte grise. Pour les motocyclettes « puissance + genre »)

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

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

Nombre d'occupants dans le transport en commun
(conducteur compris. Ne concerne que les transports en commun. Elle évite de renseigner le bandeau « usagers » en ce qui concerne les passagers indemnes)

USAGERS

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

Responsable présumé

Catégorie
– conducteur
– passager
– piéton

Gravité
– indemne
– tué
– blessé grave
– blessé léger

Abbreviated Injury Scale (A.I.S.)
(fourni par le médecin.)

Catégorie socioprofessionnelle
(conducteur ou piéton)
– conducteur professionnel
– agriculteur
– artisan, commerçant, profession indépendante
– cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise
– cadre moyen, employé
– ouvrier
– retraité
– chômeur
– autre

Sexe
– masculin
– féminin

Nationalité

Département ou pays de résidence

Date de naissance
– mois
– année

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

Test d'alcoolémie
(y compris piéton)
– impossible
– refusé
– prise de sang
– éthylomètre
– résultat non connu
– dépistage négatif

Taux d'alcoolémie
(si positif)

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

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

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

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

État de la surface
– normale
– mouillée
– flaques
– inondée
– enneigée
– boue
– verglacée
– corps gras - huile
– autre

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

Situation de l'accident
– sur chaussée
– sur bande d'arrêt d'urgence
– sur accotement
– sur trottoir
– sur voie cyclable

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

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

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

Chargement
– solide
– liquide
– gaz
– animal
– autre

Assurance
– oui
– non
– non présentation

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

Obstacle mobile heurté
– piéton
– véhicule
– animal
– véhicule sur rail
– autre

Point de choc initial
– avant
– avant droit
– avant gauche
– arrière
– arrière droit
– arrière gauche
– côté droit
– côté gauche
– chocs multiples (tonneaux)

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

Permis de conduire
– valide
– périmé
– suspendu
– apprentissage de la conduite
– catégorie non valable
– défaut de permis

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

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

Infraction à la police de la route
– 1ère infraction
– 2nde infraction

Existence d'un équipement de sécurité
– ceinture
– casque
– dispositif enfant
– équipement réfléchissant
– autre

Utilisation d'un équipement de sécurité
– oui
– non
– non déterminable

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

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

Piéton
– seul
– accompagné
– en groupe

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes *)
Piétons	Année 2002	819	2 939	13 133	16 072	4,85
	Année 2001	778	3 170	14 288	17 458	4,27
	Différence	+ 41	– 231	– 1 155	– 1 386	+ 0,58
	Évolution	+ 5,3 %	– 7,3 %	– 8,1 %	– 7,9 %	
Cyclistes	Année 2002	211	850	3 721	4 571	4,41
	Année 2001	242	925	4 334	5 259	4,40
	Différence	– 31	– 75	– 613	– 688	+ 0,01
	Évolution	– 12,8 %	– 8,1 %	– 14,1 %	– 13,1 %	
Cyclomotoristes	Année 2002	366	3 154	13 631	16 785	2,13
	Année 2001	426	3 323	15 543	18 866	2,21
	Différence	– 60	– 169	– 1 912	– 2 081	– 0,08
	Évolution	– 14,1 %	– 5,1 %	– 12,3 %	– 11,0 %	
Motocyclistes	Année 2002	973	3 770	13 775	17 545	5,25
	Année 2001	1 011	4 030	15 145	19 175	5,01
	Différence	– 38	– 260	– 1 370	– 1 630	+ 0,24
	Évolution	– 3,8 %	– 6,5 %	– 9,0 %	– 8,5 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 2002	4 602	12 721	65 437	78 158	5,56
	Année 2001	4 998	14 060	73 969	88 029	5,37
	Différence	– 396	– 1 339	– 8 532	– 9 871	+ 0,19
	Évolution	– 7,9 %	– 9,5 %	– 11,5 %	– 11,2 %	
Usagers de poids lourds	Année 2002	125	266	1 108	1 374	8,34
	Année 2001	135	286	1 241	1 527	8,12
	Différence	– 10	– 20	– 133	– 153	+ 0,22
	Évolution	– 7,4 %	– 7,0 %	– 10,7 %	– 10,0 %	
Autres usagers **	Année 2002	146	391	2 943	3 334	4,20
	Année 2001	130	398	3 233	3 631	3,46
	Différence	+ 16	– 7	– 290	– 297	+ 0,74
	Évolution	+ 12,3 %	– 1,8 %	– 9,0 %	– 8,2 %	
Ensemble	Année 2002	7 242	24 091	113 748	137 839	4,99
	Année 2001	7 720	26 192	127 753	153 945	4,78
	Différence	– 478	– 2 101	– 14 005	– 16 106	+ 0,21
	Évolution	– 6,2 %	– 8,0 %	– 11,0 %	– 10,5 %	

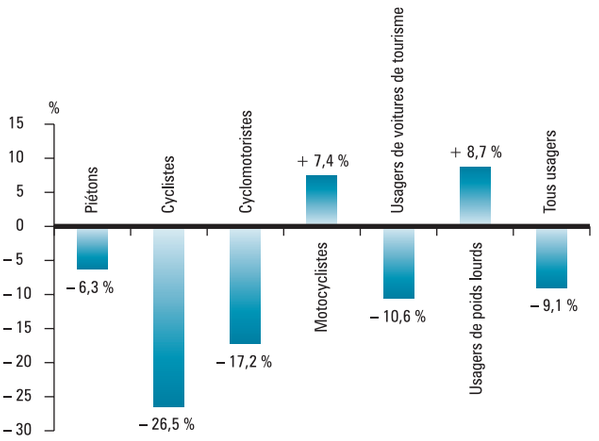
Source : ONISR, fichier des accidents.
** Victimes : tués + blessés.*
*** Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux... dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires dans les commentaires.*

Accidents impliquant au moins un		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes *)
Poids lourd	Année 2002	940	1 550	4 955	6 505	12,63
	Année 2001	1 005	1 668	5 722	7 390	11,97
	Différence	– 65	– 118	– 767	– 885	+ 0,65
	Évolution	– 6,5 %	– 7,1 %	– 13,4 %	– 12,0 %	

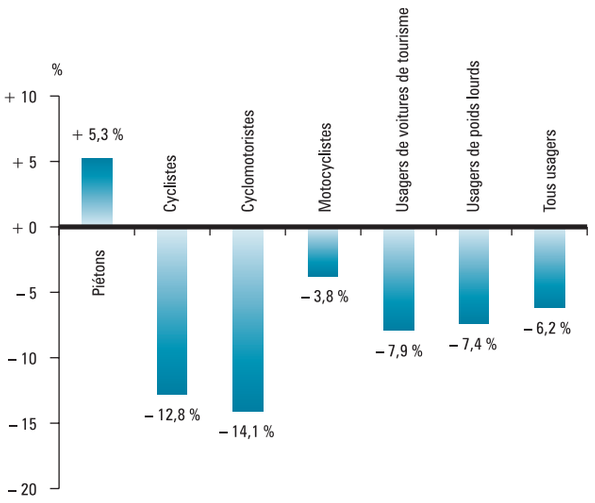
Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2002, par rapport à 2001 :
– le nombre de tués augmente pour les piétons (+ 5,3 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+ 12,3 %) mais diminue pour tous les deux-roues (de – 3,8 % pour les motocyclistes à – 14,1 % pour les cyclomotoristes) ainsi que pour les usagers de voitures de tourisme (– 7,9 %) et de poids lourds (– 7,4 %) ;
– le nombre de blessés diminue pour l'ensemble des catégories, de – 7,9 % pour les piétons à – 13,1 % pour les cyclistes ;
– la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués +blessés), reste quasiment stable pour les cyclomotoristes (– 0,08 point) et les cyclistes (+ 0,01 point) mais augmente pour tous les autres usagers, de + 0,19 point pour les automobilistes à + 0,74 point pour les usagers de véhicules utilitaires ;
– dans les accidents avec au moins un poids lourd, on assiste à une diminution de tous les nombres de victimes mais comme le nombre de tués diminue moins vite que les nombres de blessés la gravité augmente de 0,65 point.

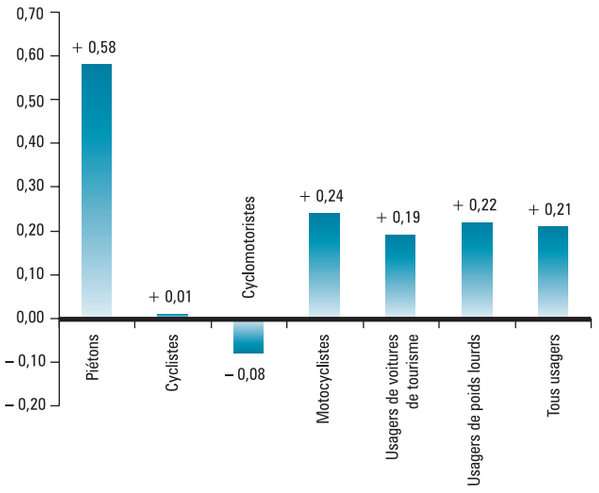
Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers 2002/moyenne 1997-2001



Évolution du nombre de tués par catégories d'usagers



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



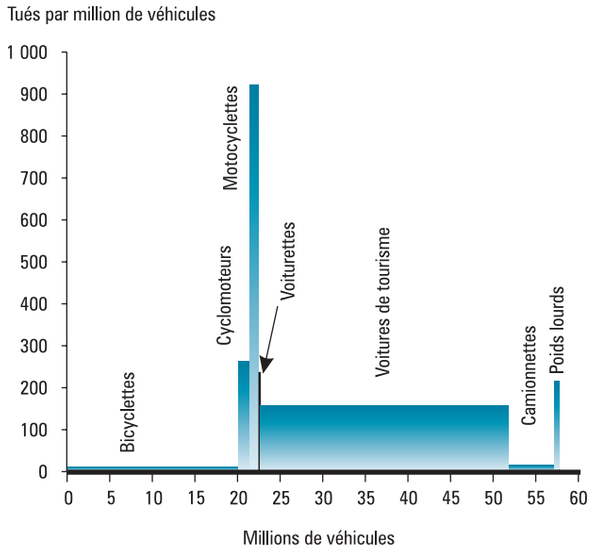
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2002

Afin de calculer le sur ou sous-risque des usagers de véhicules, il faudrait connaître le taux d'occupation moyen des véhicules. À défaut, il s'agit donc du sur ou sous-risque des véhicules et non de celui des usagers.

Véhicules	Nombre de tués dans les véhicules [1]	Parc [2] (au 1-1-2003)	Tués dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	211	20 000 000 [3]	11
Cyclomoteurs	366	1 387 000	264
Motocyclettes	973	1 054 000	923
Voiturettes	33	140 000 [4]	236
Voitures de tourisme	4 602	29 160 000	158
Camionnettes	76	5 338 000	14
Poids lourds	125	565 000	221
Transports en commun	10	81 000	– *

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

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



À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2002 par catégories d'usagers, le nombre de tués à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

Par rapport à la voiture de tourisme, on constate un surrisque des motocyclettes (multiplication par un facteur 5,8) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 11,3).

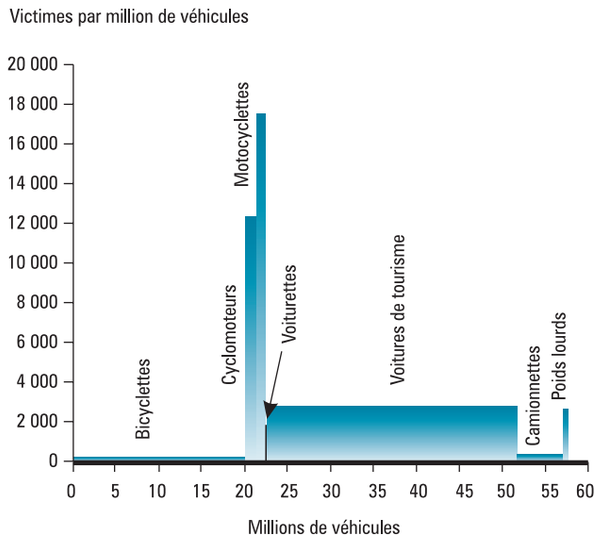
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2002

Afin de calculer le sur ou sous-risque des usagers de véhicules, il faudrait connaître le taux d'occupation moyen des véhicules. À défaut, il s'agit donc du sur ou sous-risque des véhicules et non de celui des usagers.

Véhicules	Nombre de victimes * dans les véhicules [1]	Parc [2] (au 1-1-2003)	Victimes dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	4 782	20 000 000 [3]	239
Cyclomoteurs	17 151	1 387 000	12 366
Motocyclettes	18 518	1 054 000	17 569
Voiturettes	258	140 000 [4]	1 843
Voitures de tourisme	82 760	29 160 000	2 838
Camionnettes	1 974	5 338 000	370
Poids lourds	1 499	565 000	2 653
Transports en commun	915	81 000	_ **

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

** Victimes : tués + blessés.*
*** Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules l'indicateur n'est pas utilisable.*



À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2002 par catégories d'usagers, le nombre de victimes, à l'intérieur des véhicules d'un type donné impliqués dans les accidents, a été ramené au parc.

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

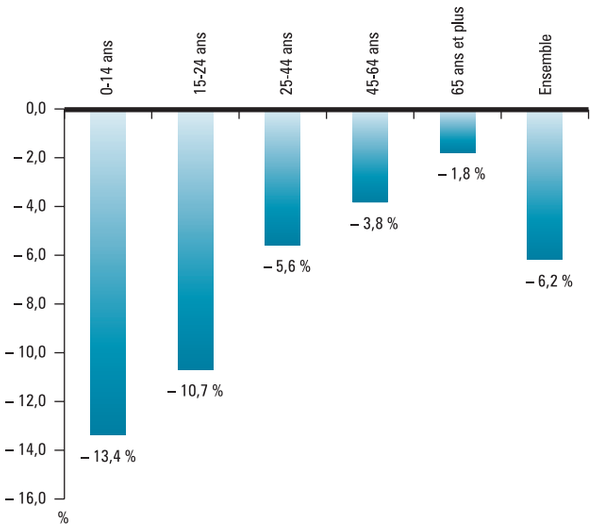
Évolution du nombre de victimes par classes d'âge

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
0-14 ans	Année 2002	246	1 562	9 246	10 808	2,23
	Année 2001	284	1 699	10 554	12 253	2,27
	Différence	– 38	– 137	– 1 308	– 1 445	– 0,04
	Évolution	– 13,4 %	– 8,1 %	– 12,4 %	– 11,8 %	
15-24 ans	Année 2002	1 855	7 268	34 706	41 974	4,23
	Année 2001	2 077	7 852	39 787	47 639	4,18
	Différence	– 222	– 584	– 5 081	– 5 665	+0,05
	Évolution	– 10,7 %	– 7,4 %	– 12,8 %	– 11,9 %	
25-44 ans	Année 2002	2 435	7 795	41 061	48 856	4,75
	Année 2001	2 579	8 746	45 859	54 605	4,51
	Différence	– 144	– 951	– 4 798	– 5 749	+0,24
	Évolution	– 5,6 %	– 10,9 %	– 10,5 %	– 10,5 %	
45-64 ans	Année 2002	1 356	4 244	18 877	23 121	5,54
	Année 2001	1 410	4 359	20 717	25 076	5,32
	Différence	– 54	– 115	– 1 840	– 1 955	+0,22
	Évolution	– 3,8 %	– 2,6 %	– 8,9 %	– 7,8 %	
65 ans et plus	Année 2002	1 265	2 726	8 542	11 268	10,09
	Année 2001	1 288	2 936	9 212	12 148	9,59
	Différence	– 23	– 210	– 670	– 880	+0,50
	Évolution	– 1,8 %	– 7,2 %	– 7,3 %	– 7,2 %	
Âge indéterminé	Année 2002	85	496	1 316	1 812	4,48
	Année 2001	82	600	1 624	2 224	3,56
	Différence	+3	– 104	– 308	– 412	+0,92
	Évolution	NS	NS	NS	NS	
Ensemble	Année 2002	7 242	24 091	113 748	137 839	4,99
	Année 2001	7 720	26 192	127 753	153 945	4,78
	Différence	– 478	– 2 101	– 14 005	– 16 106	+ 0,21
	Évolution	– 6,2 %	– 8,0 %	– 11,0 %	– 10,5 %	

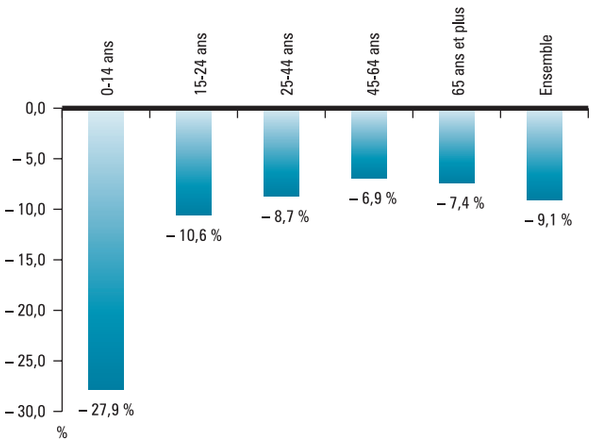
Source : ONISR, fichier des accidents.
NS : non significatif.
** victimes : tués + blessés*

En 2002, par rapport à 2001 :
– le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, en particulier pour celles des moins de 15 ans (– 13,4 %) et des 15-24 ans (– 10,7 %). En revanche, il diminue moins que la moyenne (– 6,2 %) pour les 45-64 ans (– 3,8 %) et les 65 ans et plus (– 1,8 %) ;
– le nombre de blessés diminue à peu près de la même façon que la moyenne (– 10,5 %) pour toutes les classes d'âge jusqu'à 44 ans mais en dessous de cette moyenne au-delà de 45 ans ;
– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), reste quasiment stable jusqu'à 24 ans mais augmente pour toutes les autres classes d'âge, de + 0,22 point pour la classe des 45-64 ans à + 0,50 point pour les personnes âgées de 65 ans et plus.

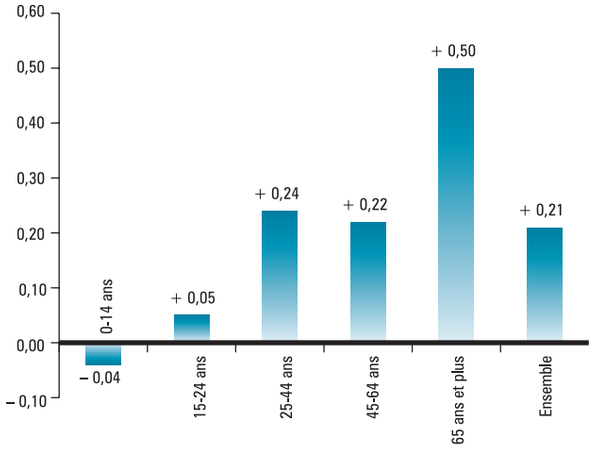
Évolution du nombre de tués par classes d'âge



Évolution du nombre de tués par classes d'âge 2002/moyenne 1997-2001



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



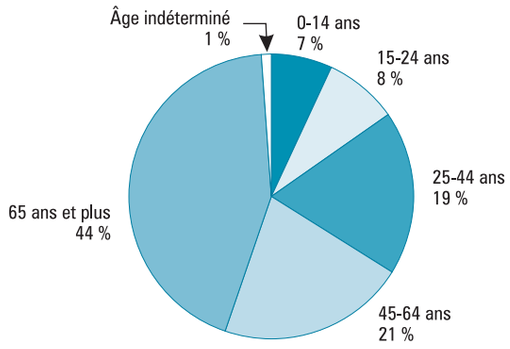
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'usagers en 2002

	Piétons		Cyclistes		Usagers de « deux-roues à moteur »		Usagers de voitures de tourisme		Total tués (y compris poids lourds, véhicules utilitaires...)	
	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%	Tués	%
0-14 ans	58	7,1	21	10,0	26	1,9	132	2,9	246	3,4
%	*23,6*		*8,5*		*10,6*		*53,7*		*100,0*	
15-24 ans	67	8,2	14	6,6	436	32,6	1 311	28,5	1 855	25,6
%	*3,6*		*0,8*		*23,5*		*70,7*		*100,0*	
25-44 ans	153	18,7	30	14,2	645	48,2	1 492	32,4	2 435	33,6
%	*6,3*		*1,2*		*26,5*		*61,3*		*100,0*	
45-64 ans	175	21,4	71	33,6	187	14,0	842	18,3	1 356	18,7
%	*12,9*		*5,2*		*13,8*		*62,1*		*100,0*	
65 ans et plus	356	43,5	71	33,6	24	1,8	779	16,9	1 265	17,5
%	*28,1*		*5,6*		*1,9*		*61,6*		*100,0*	
Âge indéterminé	10	1,2	4	1,9	21	1,6	46	1,0	85	1,2
Ensemble	819	100,0	211	100,0	1 339	100,0	4 602	100,0	7 242	100,0

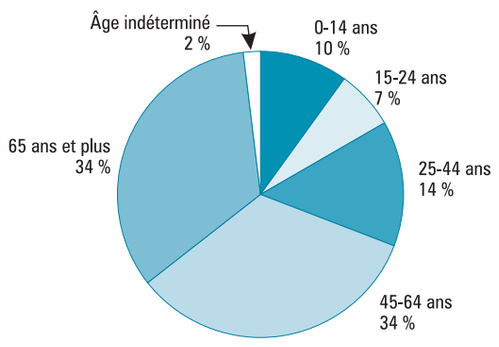
Source : ONISR, fichier des accidents.

Les pourcentages en italique correspondent à la part que représente chaque catégorie d'usagers dans la classe d'âge.

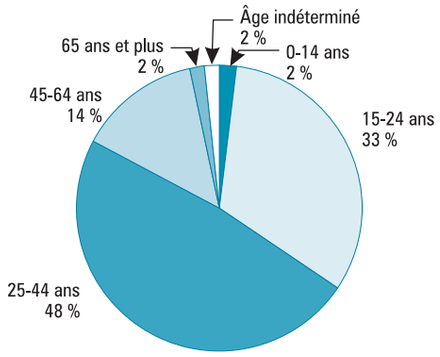
Piétons



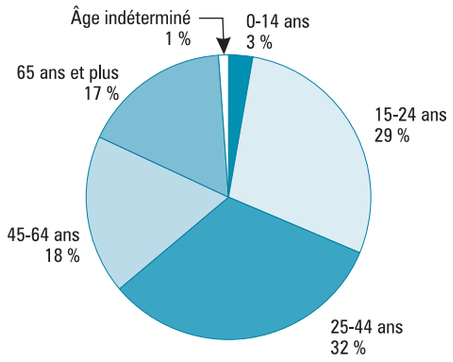
Cyclistes



Usagers de « deux-roues à moteur »



Usagers de voitures de tourisme



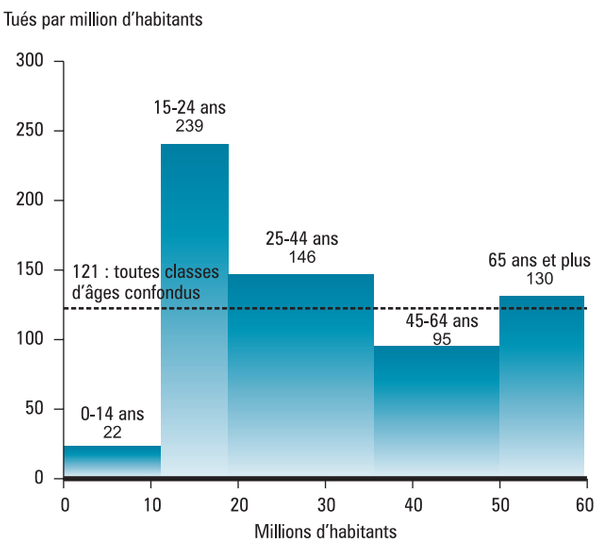
La répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (43,5 %). On retrouve cette forte représentation pour les 15-24 ans dans le nombre d'usagers de « deux-roues à moteur » tués (32,6 %) ainsi que pour les 25-44 ans (48,2 %) mais, il est vrai, avec une population plus importante. La forte représentation de ces deux classes d'âge se retrouve également dans les usagers de voitures de tourisme (28,5 % et 32,4 %).

Parmi les cyclistes tués, les personnes de plus de 45 ans sont surreprésentées.

Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2002

	Nombre de tués	Population (au 1-1-2003)	Tués par million d'habitants
0-14 ans	246	11 120 964	22
15-24 ans	1 855	7 756 946	239
25-44 ans	2 435	16 693 634	146
45-64 ans	1 356	14 334 654	95
65 ans et plus	1 265	9 719 721	130
Âge indéterminé	85	–	–
Ensemble	7 242	59 625 919	121

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.

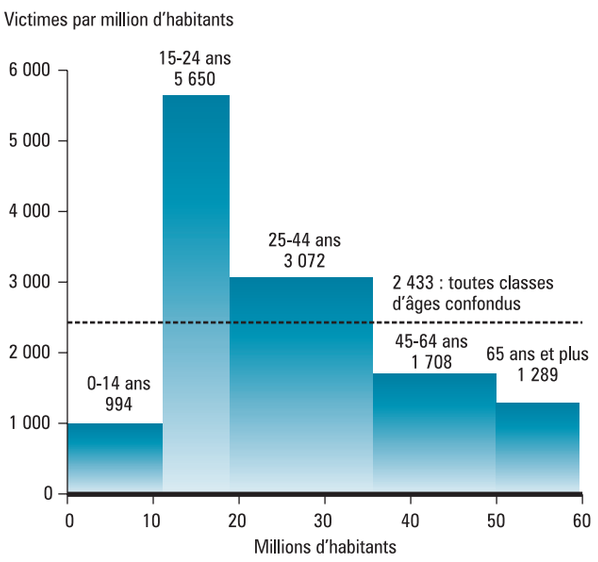


Par classes d'âge, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque deux fois plus fort que la moyenne ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur de risque 5,5 fois plus faible que la moyenne.

Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2002

	Nombre de victimes *	Population (au 1-1-2003)	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	11 054	11 120 964	994
15-24 ans	43 829	7 756 946	5 650
25-44 ans	51 291	16 693 634	3 072
45-64 ans	24 477	14 334 654	1 708
65 ans et plus	12 533	9 719 721	1 289
Âge indéterminé	1 897	–	–
Ensemble	145 081	59 625 919	2 433

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.
** Victimes : tués + blessés.*



Par classes d'âge, le nombre de victimes, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est de très loin la plus exposée avec un facteur de risque 2,3 fois plus fort que la moyenne ; les classes des enfants de moins de 15 ans et des personnes âgées de 65 ans et plus étant les moins exposées avec un facteur de risque respectivement 2,4 et 1,9 fois plus faible que la moyenne.

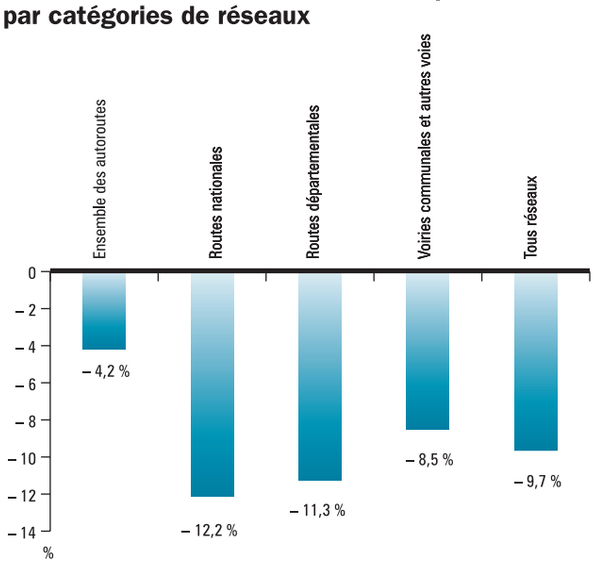
Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 2002	6 651	493	1 243	8 301	9 544	7,41
	Année 2001	6 941	461	1 272	8 835	10 107	6,64
	Différence	– 290	+ 32	– 29	– 534	– 563	+ 0,77
	Évolution	– 4,2 %	+ 6,9 %	– 2,3 %	– 6,0 %	– 5,6 %	
dont autoroutes de liaison	*Année 2002*	*2 241*	*328*	*928*	*2 505*	*3 433*	*14,64*
	Année 2001	*2 274*	*283*	*952*	*2 606*	*3 558*	*12,45*
	Différence	*– 33*	*+ 45*	*– 24*	*– 101*	*– 125*	*+ 2,19*
	Évolution	*– 1,5 %*	*+ 15,9 %*	*– 2,5 %*	*– 3,9 %*	*– 3,5 %*	
dont autoroutes de dégagement	*Année 2002*	*4 410*	*165*	*315*	*5 796*	*6 111*	*3,74*
	Année 2001	*4 667*	*178*	*320*	*6 229*	*6 549*	*3,81*
	Différence	*– 257*	*– 13*	*– 5*	*– 433*	*– 438*	*– 0,07*
	Évolution	*– 5,5 %*	*– 7,3 %*	*– 1,6 %*	*– 7,0 %*	*– 6,7 %*	
Routes nationales	Année 2002	15 009	1 790	4 505	16 931	21 436	11,93
	Année 2001	17 087	1 890	4 979	19 790	24 769	11,06
	Différence	– 2 078	– 100	– 474	– 2 859	– 3 333	+ 0,87
	Évolution	– 12,2 %	– 5,3 %	– 9,5 %	– 14,4 %	– 13,5 %	
Routes départementales	Année 2002	32 416	3 738	11 985	32 440	44 425	11,53
	Année 2001	36 538	4 138	13 122	37 417	50 539	11,33
	Différence	– 4 122	– 400	– 1 137	– 4 977	– 6 114	+ 0,20
	Évolution	– 11,3 %	– 9,7 %	– 8,7 %	– 13,3 %	– 12,1 %	
Voiries communales et autres voies	Année 2002	51 394	1 221	6 358	56 076	62 434	2,38
	Année 2001	56 179	1 231	6 819	61 711	68 530	2,19
	Différence	– 4 785	– 10	– 461	– 5 635	– 6 096	+ 0,19
	Évolution	– 8,5 %	– 0,8 %	– 6,8 %	– 9,1 %	– 8,9 %	
Ensemble	Année 2002	105 470	7 242	24 091	113 748	137 839	6,87
	Année 2001	116 745	7 720	26 192	127 753	153 945	6,61
	Différence	– 11 275	– 478	– 2 101	– 14 005	– 16 106	+ 0,26
	Évolution	– 9,7 %	– 6,2 %	– 8,0 %	– 11,0 %	– 10,5 %	

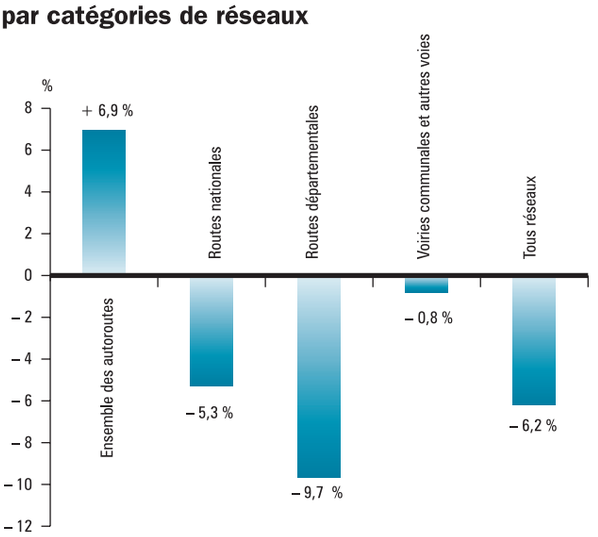
Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2002, par rapport à 2001 :
– le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les routes nationales (– 12,2 %) et sur les routes départementales (– 11,3 %). C'est sur les autoroutes de liaison qu'il diminue le moins (– 1,5 %) ;
– le nombre de tués, stable sur les voies communales et « autres voies », diminue plus que la moyenne (– 6,2 %) sur les routes départementales (– 9,7 %) et sur les autoroutes de dégagement (– 7,3 %). En revanche, l'augmentation sur les autoroutes de liaison est forte (+ 15,9 %) alors que le nombre de kilomètres supplémentaires mis en service en 2002 sur ce réseau est limité (140) ;
– le nombre de blessés, comme le nombre d'accidents corporels, diminue sur tous les réseaux, surtout sur les routes nationales (– 13,5 %) et sur les routes départementales (– 12,1 %). C'est aussi sur les autoroutes de liaison qu'il diminue le moins (– 3,5 %) ;
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, reste à peu près stable sur les autoroutes de dégagement (– 0,07 point) mais augmente partout ailleurs, de + 0,19 point sur les voies communales et « autres voies » à + 2,19 points sur les autoroutes de liaison.

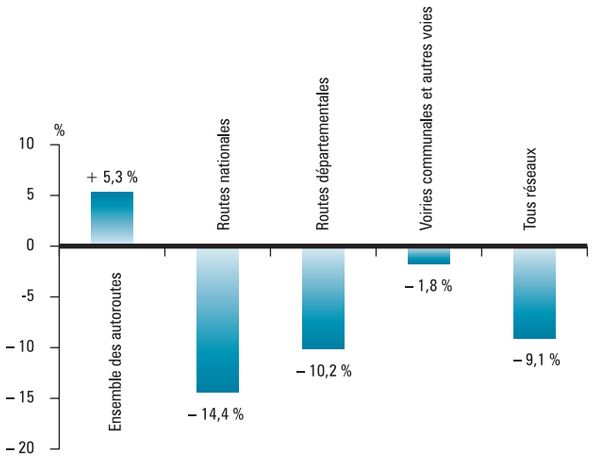
Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux



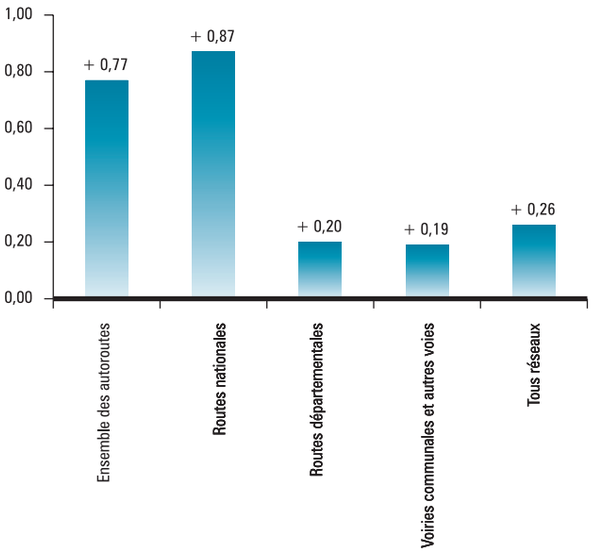
Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux 2002/moyenne 1997-2001



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



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

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Milieu urbain [1]	Année 2002	68 738	1 945	10 511	74 283	84 794	2,83
	Année 2001	77 258	2 154	11 464	84 382	95 846	2,79
	Différence	– 8 520	– 209	– 953	– 10 099	– 11 052	+0,04
	Évolution	– 11,0 %	– 9,7 %	– 8,3 %	– 12,0 %	– 11,5 %	
Rase campagne [2]	Année 2002	36 732	5 297	13 580	39 465	53 045	14,42
	Année 2001	39 487	5 566	14 728	43 371	58 099	14,10
	Différence	– 2 755	– 269	– 1 148	– 3 906	– 5 054	+0,32
	Évolution	– 7,0 %	– 4,8 %	– 7,8 %	– 9,0 %	– 8,7 %	
Ensemble	Année 2002	105 470	7 242	24 091	113 748	137 839	6,87
	Année 2001	116 745	7 720	26 192	127 753	153 945	6,61
	Différence	– 11 275	– 478	– 2 101	– 14 005	– 16 106	+0,26
	Évolution	– 9,7 %	– 6,2 %	– 8,0 %	– 11,0 %	– 10,5 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.
1. Ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route comme étant la partie de route située entre deux panneaux d'entrée et de fin d'agglomération, quelle qu'en soit la taille.
2. Reste du réseau situé hors agglomération.

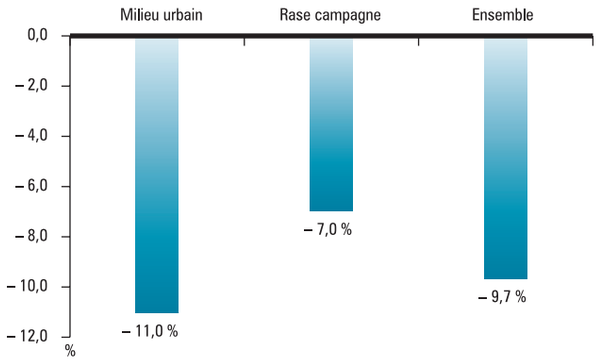
Détail milieu urbain	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2002						
<5 000 habitants	9 293	704	3 558	8 458	12 016	7,58
5 000 à 20 000 habitants	10 637	412	2 456	10 903	13 359	3,87
20 000 à 100 000 habitants	21 321	471	2 618	23 623	26 241	2,21
>100 000 habitants	27 487	358	1 879	31 299	33 178	1,30
Rappel milieu urbain	68 738	1 945	10 511	74 283	84 794	2,83
Année 2001						
<5 000 habitants	10 412	773	3 814	9 789	13 603	7,42
5 000 à 20 000 habitants	11 923	463	2 711	12 489	15 200	3,88
20 000 à 100 000 habitants	24 276	498	2 796	27 181	29 977	2,05
>100 000 habitants	30 647	420	2 143	34 923	37 066	1,37
Rappel milieu urbain	77 258	2 154	11 464	84 382	95 846	2,79
Évolution 2002/2001						
<5 000 habitants	– 10,7 %	– 8,9 %	– 6,7 %	– 13,6 %	– 11,7 %	+ 0,16
5 000 à 20 000 habitants	– 10,8 %	– 11,0 %	– 9,4 %	– 12,7 %	– 12,1 %	– 0,01
20 000 à 100 000 habitants	– 12,2 %	– 5,4 %	– 6,4 %	– 13,1 %	– 12,5 %	+ 0,16
>100 000 habitants	– 10,3 %	– 14,8 %	– 12,3 %	– 10,4 %	– 10,5 %	– 0,07
Rappel milieu urbain	– 11,0 %	– 9,7 %	– 8,3 %	– 12,0 %	– 11,5 %	+0,04

Source : ONISR, fichier des accidents.

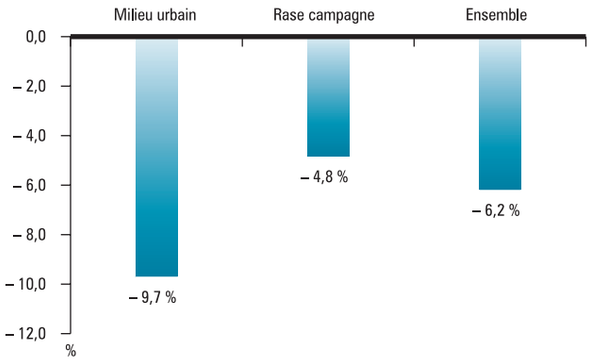
En 2002, par rapport à 2001 :
– hors gravité, on assiste globalement à des diminutions de l'ensemble des indicateurs en milieu urbain comme en rase campagne sauf qu'ils diminuent plus que la moyenne en milieu urbain ;
– la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, reste quasiment stable en milieu urbain (+ 0,04 point) mais augmente en rase campagne (+ 0,32 point) ;
– par tailles d'agglomérations, les nombres d'accidents corporels et de blessés diminuent à peu près dans les

mêmes proportions quelle que soit la taille de l'agglomération. En revanche, pour les nombres de tués et de blessés graves, c'est dans les grandes villes que les diminutions sont les plus prononcées (respectivement – 14,8 % et – 12,3 %), suivies par les villes de 5 000 à 20 000 habitants (– 11,0 % et – 9,4 %). La gravité, presque stable dans les agglomérations de 5 000 à 20 000 habitants et dans les grandes villes, augmente de 0,16 point dans les autres.

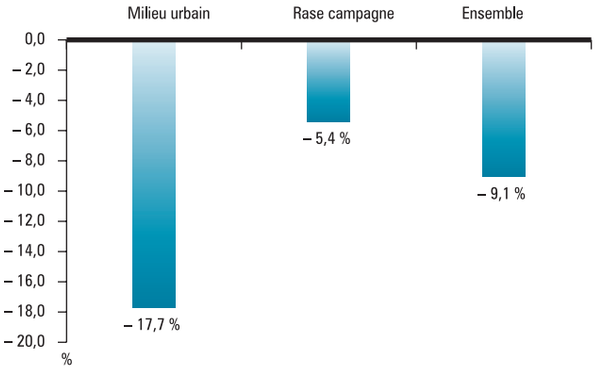
Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu



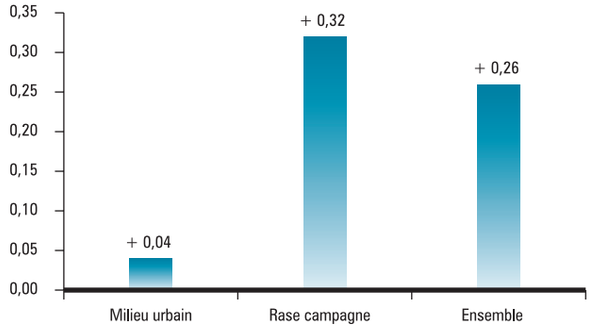
Évolution du nombre de tués selon le milieu



Évolution du nombre de tués selon le milieu 2002/moyenne 1997-2001



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



L'analyse conjoncturelle

Le présent chapitre a pour but de montrer les méthodes qui ont été développées au cours des dernières années pour connaître le plus rapidement possible les évolutions conjoncturelles et pour savoir les interpréter au mieux en tenant compte des différents paramètres qui peuvent influer tels que la météo, les variations saisonnières.

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

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

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

Circulation intense et accidentologie

Au moment des grands départs, un dispositif spécial est mis en place dit de « circulation intense » (25 week-ends soit 91 jours en 2002). Ces jours ne sont par forcément les plus accidentogènes comme le montre la liste des dix jours ayant eu le bilan le plus lourd en 2002 :
- 47 morts le 8 septembre ;
- 46 morts le 13 avril : **circulation intense** ;
- 36 morts le 9 octobre ;
- 35 morts le 23 juin ;
- 35 morts le 1er septembre : **circulation intense** ;
- 35 morts le 6 octobre ;
- 34 morts le 16 février : **circulation intense** ;
- 34 morts le 19 mai : **circulation intense** ;
- 34 morts le 16 juin ;
- 34 morts le 14 juillet : **circulation intense**.

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

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

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

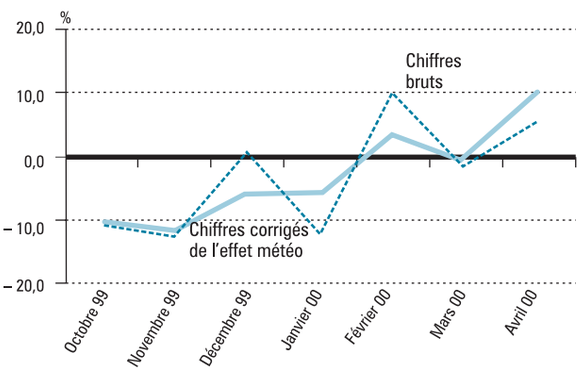
... AU CALCUL DE « L'ÉQUIVALENT-ANNUEL »...

Il était donc nécessaire de renouveler les méthodes d'analyse conjoncturelle. Cet effort a porté sur trois points :
- la généralisation du système de remontées rapides ;
- le calcul de l'effet météo particulier du mois ;
- la prise en compte de l'effet de saisonnalité.

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

a) s'agissant des remontées rapides, en dehors des week-ends de circulation intense, celles qui étaient disponibles, ne concernaient que la gendarmerie et en conséquence étaient partielles et surtout très typées (rase campagne et autoroutes de liaison). Au cours de l'année 2000, le système de remontées rapides de la gendarmerie nationale a été progressivement généralisé aux services de la police nationale ; ces chiffres doivent être redressés pour tenir compte de la différence entre tués sur le coup et tués à six jours. Les chiffres mensuels présentent une imprécision d'environ 1,8 % mais avec cette méthode, les résultats de l'année 2002 ont pu être annoncés début janvier avec une précision de 0,16 % et trois mois d'avance.

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

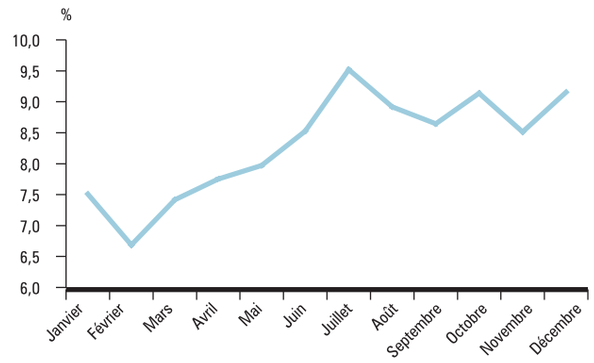


Il faut noter que, schématiquement, de bonnes conditions météo entraînent un surcroît de trafic et donc une augmentation du nombre d'accidents.

c) la saisonnalité : les données mensuelles sont affectées par un fort coefficient de saisonnalité comme le montre le graphique suivant.

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

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



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

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

Le modèle GIBOULÉE d'analyse conjoncturelle

Le SETRA exploite le modèle Giboulée qu'il a élaboré avec l'aide du SES (DAEI) et de l'INRETS.
La série CVS est corrigée des variations saisonnières c'est-à-dire de :
1) *la saisonnalité régulière* qui est la prise en compte des effets des caractéristiques propres aux différents mois de l'année et se répétant de façon régulière d'une année sur l'autre ;
2) *des effets météorologiques* calculés à partir d'une base de données météo (source Météo – France) ;
3) *des effets du calendrier* (jour de la semaine, week-end, fêtes, etc.). Ces effets intègrent les variations ponctuelles du trafic (par exemple le fait qu'il y ait davantage de trafic pendant les jours de fête que pendant les week-ends ordinaires).
La série CVS est donc telle que **tous les mois deviennent comparables** entre eux.

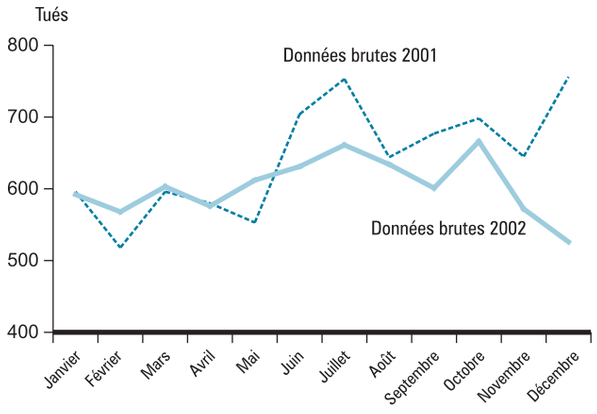
L'Observatoire utilise, suivant une méthode simplifiée, les paramètres météo, calendaire et de saisonnalité calculés par le modèle Giboulée.

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

... ET SON APPLICATION À L'ANALYSE CONJONCTURELLE DE L'ANNÉE 2002

Les résultats de l'année 2002 comparés à ceux de l'année 2001 sont donnés dans le graphique ci-dessous.

Ce graphique montre un début d'année (jusqu'en mai) très voisin de celui de l'année 2001 et ensuite une amélioration assez nette par rapport aux résultats de l'année 2001.



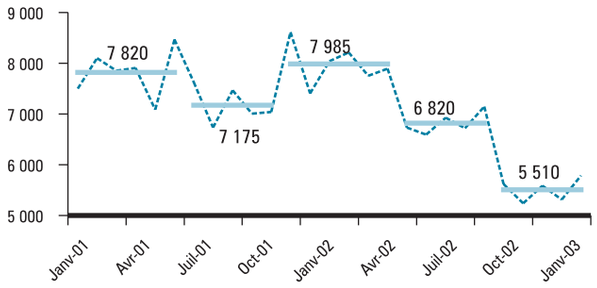
L'application de la méthodologie décrite ci-dessous à l'année 2001 donne les résultats suivants :

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

	Données brutes	Effet météo*	CVS	Equivalent annuel
Janvier	592	+ 0,5 %	629	7 408
Février	568	+ 10,3 %	617	8 050
Mars	603	– 3,4 %	697	8 211
Avril	576	+ 1,1 %	638	7 765
Mai	612	+ 0,0 %	666	7 844
Juin	631	+ 9,4 %	558	6 791
Juillet	661	+ 1,2 %	561	6 606
Août	634	– 5,5 %	594	6 995
Septembre	601	– 2,3 %	559	6 804
Octobre	666	– 7,4 %	611	7 205
Novembre	572	+ 8,4 %	464	5 655
Décembre	526	+ 10,5 %	432	5 088

** il s'agit de l'effet météo différentiel entre 2002 et 2001.*

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



Cette analyse montre nettement trois phases dans l'année :
– le début d'année jusqu'en mai connaît de très mauvais résultats puisque les équivalents annuels étaient très proches de 8 000. La perspective de l'amnistie semble avoir entraîné un dérèglement des comportements (que l'on constate en particulier avec l'augmentation des vitesses) qui a été facilité par la diminution des contrôles elle-même

due à cette perspective d'amnistie en plus des surcharges liées à la mise en place de l'euro et au déploiement de Vigipirate ;
– puis pendant cinq mois, de juin à octobre, on retrouve un rythme de l'ordre de 6 800 annuels assez nettement en dessous de la tendance de la période d'août à novembre 2001. Le débat très médiatisé sur l'amnistie qui sera finalement inexistante pour les infractions routières en dehors du stationnement, puis l'engagement public du Président de la République le 14 juillet, conduisent à une très forte médiatisation du thème de la sécurité routière ;
– à la fin octobre, on constate une deuxième rupture très forte de près de 20 % de la tendance (de l'ordre de 5 400), cette dernière tendance étant confirmée par les trois premiers mois de l'année 2003.

L'ANALYSE SUR UNE LONGUE PÉRIODE (janvier 1994-décembre 2002)

L'examen de la tendance sur la période janvier 1994 – décembre 2002 permet de décomposer cette période en trois grandes parties :

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

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

Cette baisse globale se décompose en deux baisses de la tendance conjoncturelle suivies de remontées presque équivalentes ;

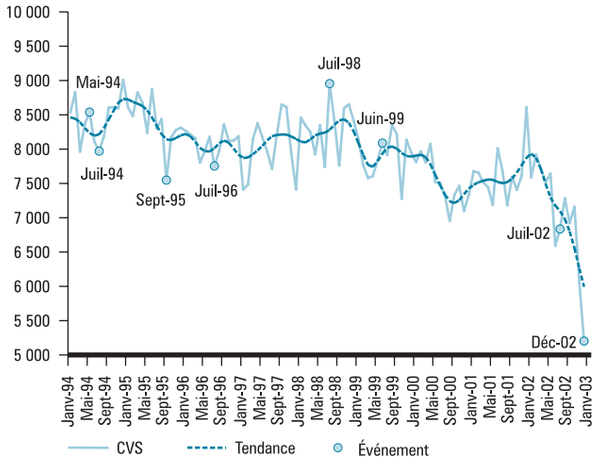
3) la troisième allant de juin 2002 à décembre 2002 correspond à une période de **forte baisse** qui a un caractère tout à fait exceptionnel en France.

Notas :

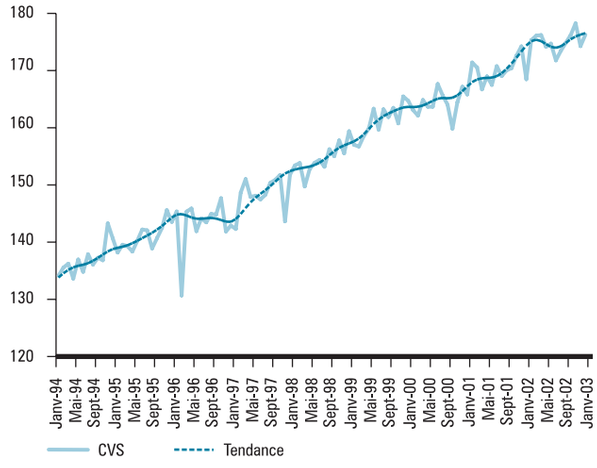
Les mois les plus récents ont une tendance qui est en fait en cours de fabrication. Cette tendance peut se modifier lorsque l'on rajoute de nouveaux points de façon à être toujours de forme « arrondie ».

L'analyse du trafic sur l'ensemble du réseau routier national (routes nationales et autoroutes) met en évidence une croissance faible mais très régulière depuis janvier 1994 avec un très léger ralentissement en 2002. Cette série montre que l'indicateur de trafic ne permet pas d'expliquer les fluctuations du nombre de tués.

Ensemble du réseau
Tués : janvier 1994 - décembre 2002



Ensemble du réseau national
Parcours en 100 millions de véhicules x km
janvier 1994 - décembre 2002

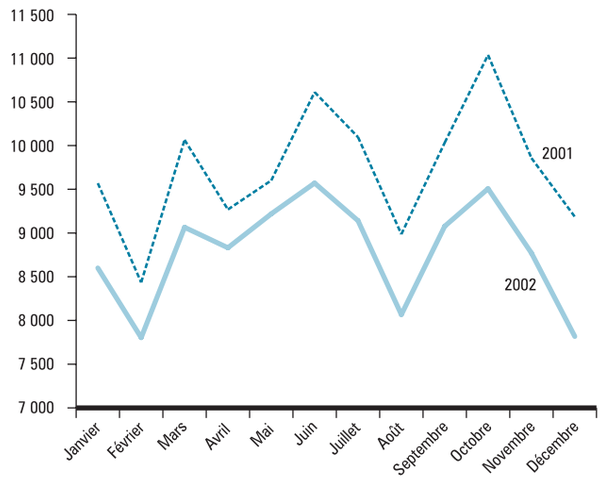


Bilan mensuel 2002/2001

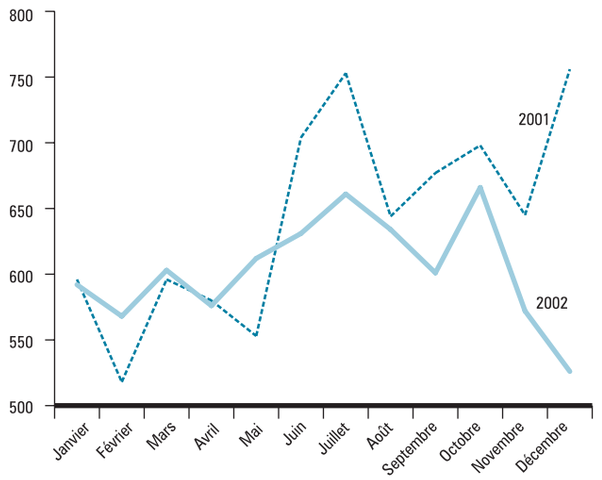
	Accidents corporels		Tués		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	8 600	– 10,1	592	– 0,7	1 890	9 198	11 088	– 11,6	6,88
Février	7 804	– 7,5	568	+ 9,7	1 737	8 372	10 109	– 10,1	7,28
Mars	9 065	– 9,9	603	+ 1,2	2 064	9 757	11 821	– 11,4	6,65
Avril	8 831	– 4,7	576	– 0,7	2 023	9 465	11 488	– 8,4	6,52
Mai	9 219	– 4,0	612	+ 10,7	2 157	9 955	12 112	– 2,3	6,64
Juin	9 571	– 9,8	631	– 10,4	2 277	10 270	12 547	– 9,8	6,59
Juillet	9 141	– 9,5	661	– 12,2	2 329	10 004	12 333	– 9,6	7,23
Août	8 067	– 10,2	634	– 1,6	2 107	9 028	11 135	– 10,4	7,86
Septembre	9 077	– 9,5	601	– 11,2	2 087	9 564	11 651	– 12,0	6,62
Octobre	9 507	– 13,9	666	– 4,6	1 927	10 143	12 070	– 13,7	7,01
Novembre	8 771	– 11,0	572	– 11,3	1 888	9 478	11 366	– 10,2	6,52
Décembre	7 817	– 14,9	526	– 30,4	1 605	8 514	10 119	– 15,8	6,73
Année 2002	105 470	– 9,7	7 242	– 6,2	24 091	113 748	137 839	– 10,5	6,87

Source : ONISR, fichier des accidents.

Évolution du nombre d'accidents corporels



Évolution du nombre de tués



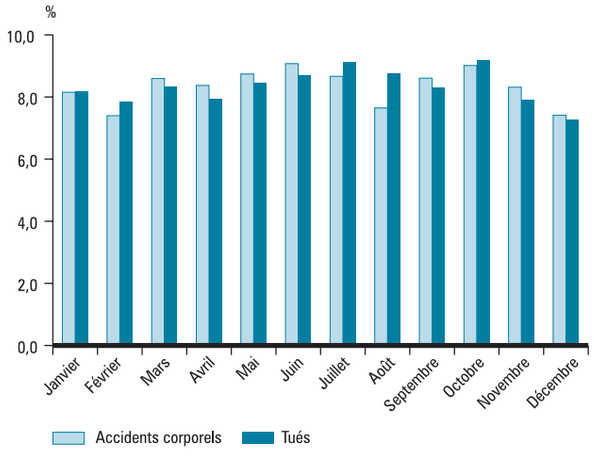
Au cours de l'année 2002, la plupart des mois ont connu une diminution plus ou moins forte de l'ensemble de leurs indicateurs. Seuls trois mois (février, mars et mai) ont connu une baisse des nombres d'accidents corporels et de blessés mais une hausse du nombre de tués.

Dans le détail, on constate que :
– le nombre d'accidents corporels a connu neuf mois au cours desquels la baisse était proche ou supérieure à 10 %. Les trois autres mois connaissent également des diminutions mais de moindre ampleur, la plus faible étant de – 4 % en mai ;
– en revanche, le nombre de tués a connu trois augmentations, les plus fortes ayant eu lieu en février (+ 9,7 %) et mai (+ 10,7 %) et la plus modeste en mars (+ 1,2 %). Les mois de janvier et avril ont connu une quasi stabilité (– 0,7 %). Cinq mois ont enregistré des baisses supérieures à 10 % : juin, juillet, septembre, novembre et surtout décembre avec – 30,4 % ;
– le nombre de blessés diminue pour chacun des mois (dix fois à plus ou moins 10 %). La baisse la plus faible a été enregistrée en mai (– 2,3 %), les plus fortes en octobre (– 13,7 %) et décembre (– 15,8 %) ;
– la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,87 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en août (7,86) et la plus basse en avril et novembre (6,52).

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2002

	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	8 600	8,2	592	8,2
Février	7 804	7,4	568	7,8
Mars	9 065	8,6	603	8,3
Avril	8 831	8,4	576	8,0
Mai	9 219	8,7	612	8,5
Juin	9 571	9,1	631	8,7
Juillet	9 141	8,7	661	9,1
Août	8 067	7,6	634	8,8
Septembre	9 077	8,6	601	8,3
Octobre	9 507	9,0	666	9,2
Novembre	8 771	8,3	572	7,9
Décembre	7 817	7,4	526	7,3
Ensemble	105 470	100,0	7 242	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

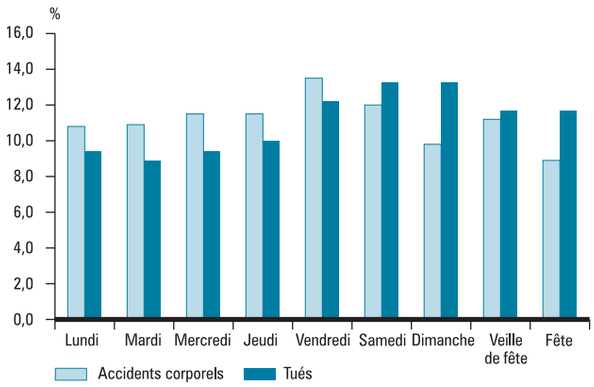


En 2002, c'est au cours des mois de juin et d'octobre que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels. Pour le nombre de tués, c'est au cours des mois de juillet et octobre que l'on trouve les plus fortes valeurs.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2002

	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	49	13 451	275	10,8	810	17	9,4
Mardi	49	13 558	277	10,9	790	16	8,9
Mercredi	47	13 795	294	11,5	819	17	9,4
Jeudi	49	14 374	293	11,5	862	18	10,0
Vendredi	51	17 553	344	13,5	1 143	22	12,2
Samedi	49	14 953	305	12,0	1 179	24	13,3
Dimanche	48	11 958	249	9,8	1 149	24	13,3
Veille de fête	10	2 858	286	11,2	212	21	11,7
Fête	13	2 970	228	8,9	278	21	11,7
Ensemble	365	105 470	289	100,0	7 242	20	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



Ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses ; dans l'ordre décroissant :
– les vendredis et samedis pour les accidents corporels ;
– les samedis, dimanches, et vendredis pour les tués.

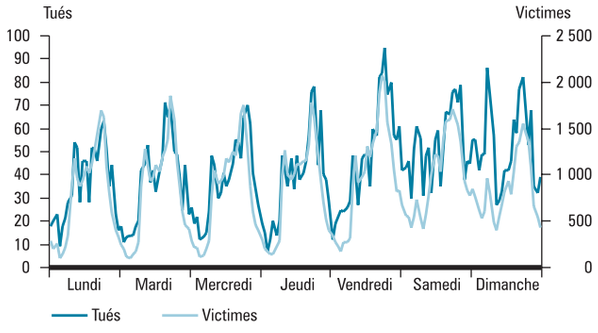
Les veilles de fêtes et fêtes présentent également un caractère très meurtrier.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2002

	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	1 939	1,8	190	2,6
1-2 heures	1 595	1,5	182	2,5
2-3 heures	1 335	1,3	175	2,4
3-4 heures	1 076	1,0	151	2,1
4-5 heures	1 257	1,2	189	2,6
5-6 heures	1 748	1,7	241	3,3
6-7 heures	1 981	1,9	252	3,5
7-8 heures	4 072	3,9	305	4,2
8-9 heures	5 416	5,1	302	4,2
9-10 heures	4 818	4,6	278	3,8
10-11 heures	4 838	4,6	256	3,5
11-12 heures	5 310	5,0	309	4,3
12-13 heures	6 025	5,7	311	4,3
13-14 heures	5 568	5,3	262	3,6
14-15 heures	6 155	5,8	360	5,0
15-16 heures	6 678	6,3	405	5,6
16-17 heures	7 529	7,1	447	6,2
17-18 heures	9 005	8,5	495	6,8
18-19 heures	8 660	8,2	496	6,8
19-20 heures	6 580	6,2	413	5,7
20-21 heures	5 119	4,9	431	6,0
21-22 heures	3 595	3,4	280	3,9
22-23 heures	2 768	2,6	272	3,8
23-24 heures	2 403	2,3	240	3,3
Ensemble	105 470	100,0	7 242	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Tués et victimes par jour et heure de la semaine



Les accidents corporels se produisent essentiellement pendant les heures ouvrables ; 72 % d'entre eux ont lieu entre 8 h et 20 h, avec un maximum (30 %) entre 16 h et 20 h. Si au cours des autres plages horaires les accidents corporels sont moins nombreux (28 % au total), ils sont plus graves puisqu'ils représentent 36 % du nombre total de tués.

Le nombre de tués présente un pic quotidien aux alentours de 18 heures. C'est le week-end que le nombre de tués est le plus élevé. C'est dans la nuit de samedi à dimanche, entre 4 h et 6 h du matin, que les accidents sont les plus graves.

Bilan 2002 comparé au bilan 2001 par service de surveillance

BILAN GLOBAL

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2002	105 470	7 242	24 091	113 748	137 839	6,87
Année 2001	116 745	7 720	26 192	127 753	153 945	6,61
Différence	– 11 275	– 478	– 2 101	– 14 005	– 16 106	+ 0,26
Évolution	– 9,7 %	– 6,2 %	– 8,0 %	– 11,0 %	– 10,5 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN GENDARMERIE NATIONALE

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2002	37 497	5 399	16 911	36 035	52 946	14,40
Année 2001	41 320	5 826	18 441	40 780	59 221	14,10
Différence	– 3 823	– 427	– 1 530	– 4 745	– 6 275	+ 0,30
Évolution	– 9,3 %	– 7,3 %	– 8,3 %	– 11,6 %	– 10,6 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN POLICE NATIONALE

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2002	67 973	1 843	7 180	77 713	84 893	2,71
Année 2001	75 425	1 894	7 751	86 973	94 724	2,51
Différence	– 7 452	– 51	– 571	– 9 260	– 9 831	+ 0,20
Évolution	– 9,9 %	– 2,7 %	– 7,4 %	– 10,6 %	– 10,4 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2002, par rapport à 2001, on assiste à des diminutions homogènes des nombres d'accidents corporels, de blessés graves et de blessés légers sur chacun des deux réseaux. En revanche, la baisse du nombre de tués est plus forte sur le réseau surveillé par la gendarmerie (– 7,3 %) que sur celui surveillé par la police (– 2,7 %).

L'augmentation de la gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, est légèrement plus forte en zone gendarmerie qu'en zone police.

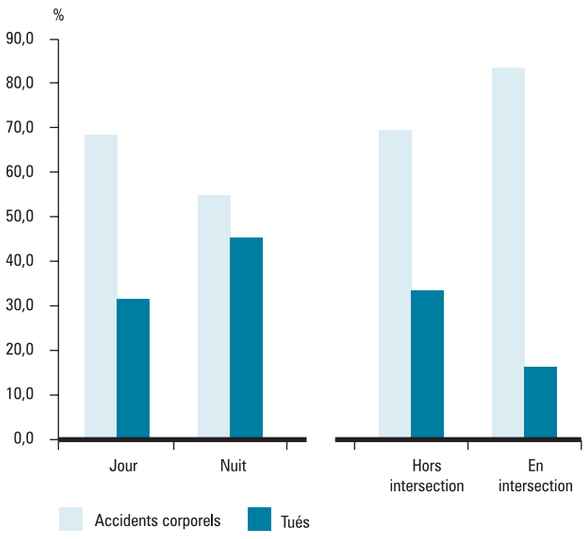
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairement et la présence ou non d'une intersection en 2002

Conditions d'éclairement	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	72 132	68,4	3 970	54,8
Nuit	33 338	31,6	3 272	45,2
Ensemble	105 470	100,0	7 242	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	74 154	70,3	6 094	84,1
En intersection	31 316	29,7	1 148	15,9
Ensemble	105 470	100,0	7 242	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



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

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2002

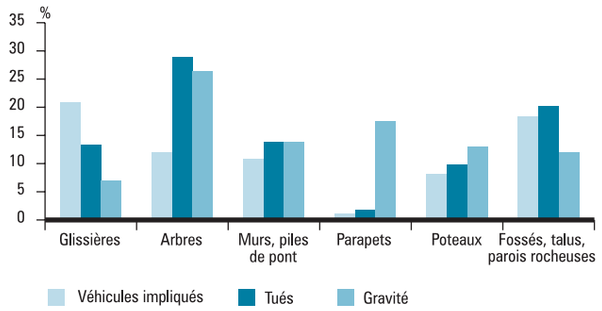
Ensemble des accidents	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	24 171	100,0	2 626	100,0	10,86
dont – glissières	5 029	20,8	348	13,3	6,92
– arbres	2 885	11,9	759	28,9	26,31
– murs, piles de pont	2 616	10,8	361	13,7	13,80
– parapets	274	1,1	48	1,8	17,52
– poteaux	1 967	8,1	256	9,7	13,01
– fossés, talus, parois rocheuses	4 422	18,3	530	20,2	11,99

Source : ONISR, fichier des accidents.

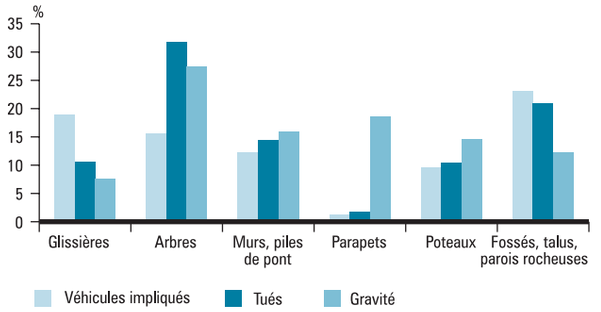
dont accidents à un seul véhicule sans piéton	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	16 950	100,0	2 290	100,0	13,51
dont – glissières	3 209	18,9	241	10,5	7,51
– arbres	2 650	15,6	726	31,7	27,40
– murs, piles de pont	2 082	12,3	330	14,4	15,85
– parapets	220	1,3	41	1,8	18,64
– poteaux	1 617	9,5	237	10,3	14,66
– fossés, talus, parois rocheuses	3 927	23,2	479	20,9	12,20

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ensemble des accidents



dont accidents à un seul véhicule sans piéton

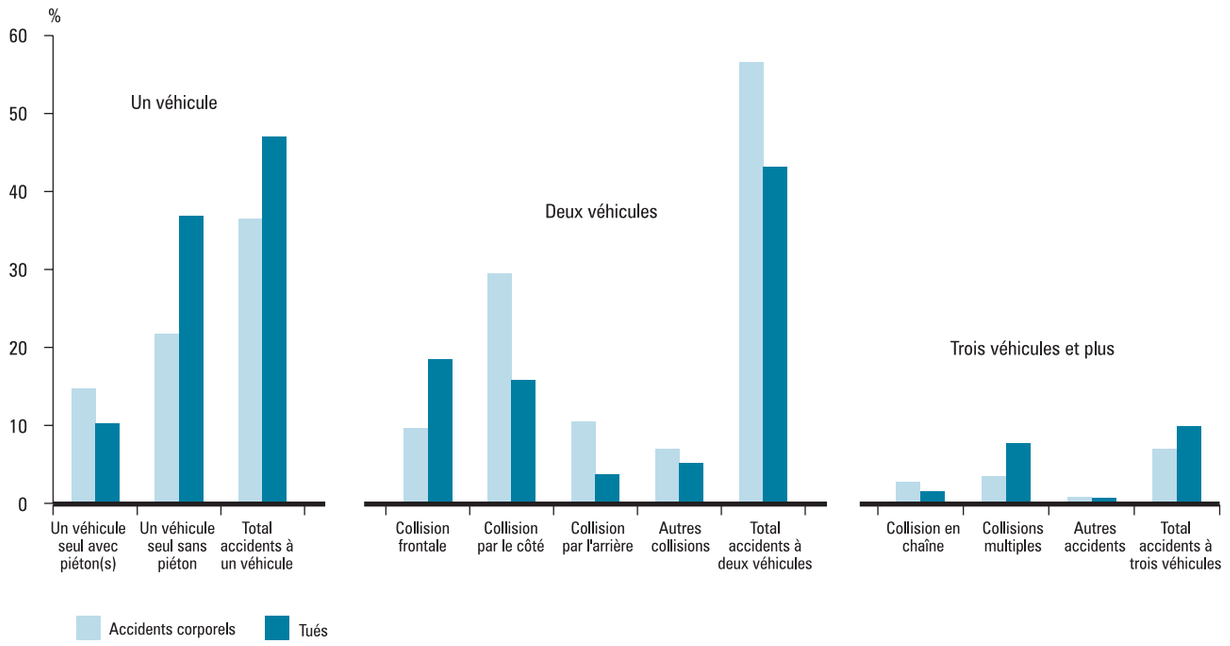


C'est contre les arbres, les talus, les parois rocheuses et dans les fossés que l'on enregistre le plus grand nombre de tués, que ce soit dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes ou dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. En revanche, pour la gravité, c'est dans les accidents contre les arbres (26,31), les parapets (17,52), les murs ou piles de ponts (13,80) et les poteaux (13,01) que l'on retrouve les valeurs les plus élevées pour l'ensemble des accidents contre obstacles fixes. C'est contre ces mêmes obstacles que les valeurs sont les plus fortes pour les accidents à un seul véhicule sans piéton avec respectivement : 27,40 ; 18,64 ; 15,85 et 14,66. Il convient de noter que dans les accidents contre glissières elles sont plus faibles (respectivement 6,92 et 7,51).

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2002

Types d'accidents	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton(s)	15 568	14,8	736	10,2
Un véhicule seul sans piéton	22 919	21,7	2 669	36,9
Total accidents à un véhicule	38 487	36,5	3 405	47,0
Deux véhicules :				
– collision frontale	10 129	9,6	1 338	18,5
– collision par le côté	31 055	29,4	1 143	15,8
– collision par l'arrière	11 045	10,5	268	3,7
– autres collisions	7 367	7,0	373	5,2
Total accidents à deux véhicules	59 596	56,5	3 122	43,1
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 891	2,7	107	1,5
– collisions multiples	3 679	3,5	560	7,7
– autres collisions	817	0,8	48	0,7
Total accidents à trois véhicules et plus	7 387	7,0	715	9,9
Ensemble	105 470	100,0	7 242	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



Un accident corporel sur cinq se produit sans tiers en cause (véhicule seul sans piéton). Ces accidents occasionnent plus d'un tué sur trois.

Les collisions frontales sont la cause de près d'un tué sur cinq.

Près de six accidents corporels sur dix sont la conséquence de la collision entre deux véhicules.

Les accidents à un et deux véhicules représentent 93 % des accidents et 90 % des tués.

Alcool et accidents de la route

AVERTISSEMENT

Un problème de connaissance de l'alcoolémie

Lorsque les forces de l'ordre arrivent sur les lieux d'un accident de la circulation, elles doivent contrôler l'alcoolémie de tous les conducteurs impliqués. Pour les personnes tuées sur le coup ou grièvement blessées, le dépistage et la mesure du taux d'alcoolémie se font par une prise de sang. Pour les indemnes et les blessés légers, on procède principalement par éthylotest. Une prise de sang peut être réalisée pour avoir confirmation du taux mesuré par l'éthylomètre.

Malheureusement, dans un certain nombre d'accidents, on ne connaît pas l'alcoolémie du ou des conducteurs impliqués. Les raisons en sont diverses. La prise de sang a été effectuée mais, au moment de renvoyer le BAAC, les résultats ne sont pas connus par les forces de l'ordre. Il est aussi possible que le conducteur refuse de réaliser le test d'alcoolémie (cas assez rare). Enfin, la gravité est telle qu'il est impossible de réaliser une prise de sang.

Ce problème de méconnaissance des résultats oblige à classer les accidents corporels et mortels en trois catégories :

- les accidents avec alcool ;
- les accidents sans alcool ;
- les accidents à alcoolémie indéterminée ou inconnue.

Les accidents avec alcool (AAA) sont des accidents dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués a un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé au moment de la prise de sang ou de l'éthylotest ou autrement dit avait un taux d'alcoolémie positif.

Les accidents sans alcool (ASA) sont ceux dans lesquels l'ensemble des conducteurs a un taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé ou, par abus de langage, avait un taux d'alcoolémie négatif.

Les accidents au taux d'alcoolémie inconnu ou indéterminé (ATI) sont des accidents dans lesquels aucun des conducteurs n'a de taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé et dans lesquels on ne connaît pas l'alcoolémie pour au moins un des conducteurs.

Les accidents avec alcool (AAA) et les accidents sans alcool (ASA) forment les accidents au taux d'alcoolémie connu (ATC).

On peut résumer ces explications par le schéma suivant en prenant pour exemple un accident avec seulement deux conducteurs impliqués.

Conducteur 2 / Conducteur 1	Taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé	Taux d'alcoolémie inconnu
Taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé	AAA	AAA	AAA
Taux d'alcoolémie inférieur au taux maximum autorisé	AAA	ASA	ATI
Taux d'alcoolémie inconnu	AAA	ATI	ATI

En 2002, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

2002 – Accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie

		ATC*	ATI*	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	86 209	19 261	105 470
	%	81,7	18,3	100
Accidents mortels	Nombre	3 899	2 650	6 549
	%	59,5	40,5	100

Source : ONISR – Fichier des accidents.
** ATC : accidents au taux d'alcoolémie connu ; ATI : accidents au taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu.*

Ainsi, pour 18,3 % des accidents corporels et 40,5 % des accidents mortels, on ne sait pas si l'accident était avec ou sans alcool. Cette différence entre les accidents corporels et mortels s'explique par les raisons invoquées plus haut (impossibilité de prise de sang et résultat non connu).

La proportion d'accidents dans lesquels l'alcoolémie est en cause ne peut donc être calculée sur l'ensemble des accidents. On va donc la calculer sur les accidents dont on connaît l'alcoolémie. C'est cette proportion qui est présentée dans les différents tableaux de ce chapitre. Cette

estimation est donc basée sur l'hypothèse que les accidents à taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu se répartissent en accident avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcoolémie connu.

Dans ce chapitre, les accidents avec alcool ne prennent pas en compte les piétons au taux d'alcoolémie positif. L'intérêt est d'analyser les effets de l'alcool sur la conduite et ses conséquences sur l'accidentologie. Pour autant, il ne faut pas négliger ce genre d'accidents qui sont le plus souvent mortels. En 2002, sur 351 accidents corporels avec au moins un piéton au taux d'alcoolémie positif, 76 sont mortels soit 21,7 %. Dans ces derniers, 76 personnes ont été tuées. Elles étaient toutes piétonnes.

Définition du week-end

Par rapport aux données habituelles publiées suivant le jour de la semaine (dans ce bilan ou dans d'autres publications de l'Observatoire), une autre définition du week-end a été utilisée. Dans ce chapitre uniquement, le week-end débute à la tombée de la nuit du vendredi soir et se termine au lever du jour du lundi matin. À cela, il faut rajouter, la période comprise entre la tombée de la nuit d'une veille de fête et le lever du jour d'un lendemain de fête.

Cette extension a été motivée par la constatation d'un nombre important d'accidents avec alcool les vendredis soirs et les lundis matins.

DONNÉES GÉNÉRALES

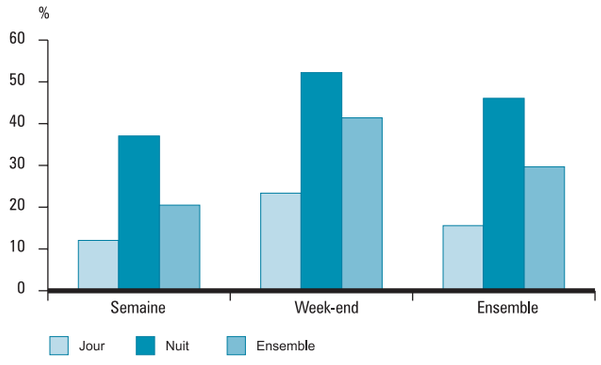
Accidents avec alcool

2002 – Accidents corporels et mortels par types d'accident

		Accidents corporels					Accidents mortels				
		Total (1)	dont au taux d'alcoolémie connu (2)	dont avec alcool (3)	% (2) / (1)	% (3) / (2)	Total (1)	dont au taux d'alcoolémie connu (2)	dont avec alcool (3)	% (2) / (1)	% (3) / (2)
Semaine	Jour	54 132	44 552	1 644	82,3	3,7	2 495	1 444	174	57,9	12,0
	Nuit	15 529	12 569	1 922	80,9	15,3	1 238	739	274	59,7	37,1
	Ensemble	69 661	57 121	3 566	82,0	6,2	3 733	2 183	448	58,5	20,5
Week-end	Jour	18 000	14 803	1 309	82,2	8,8	1 106	646	151	58,4	23,4
	Nuit	17 809	14 285	3 721	80,2	26,0	1 710	1 070	559	62,6	52,2
	Ensemble	35 809	29 088	5 030	81,2	17,3	2 816	1 716	710	60,9	41,4
Ensemble	Jour	72 132	59 355	2 953	82,3	5,0	3 601	2 090	325	58,0	15,6
	Nuit	33 338	26 854	5 643	80,6	21,0	2 948	1 809	833	61,4	46,0
	Ensemble	105 470	86 209	8 596	81,7	10,0	6 549	3 899	1 158	59,5	29,7

Source : ONISR – Fichier des accidents.

2002 - Pourcentages d'accidents mortels avec alcool



En 2002, on a dénombré 8 596 accidents corporels dus à l'alcool dont 1 158 mortels, soit 10 % des accidents corporels et 30 % des accidents mortels.

Presque la moitié des accidents mortels survenant la nuit impliquait un conducteur au-dessus du taux d'alcoolémie autorisé. Lorsque l'on s'intéresse aux nuits de week-ends, c'est plus de la moitié des accidents mortels qui sont imputables à l'alcool.

65 % de ces accidents corporels avec alcool ont eu lieu la nuit, 58 % les week-ends et 43 % les nuits de week-ends. Ces pourcentages sont encore plus élevés dans les accidents mortels où 72 % des accidents mortels avec alcool ont eu lieu la nuit, 61 % les week-ends et 48 % les nuits de week-ends.

Ainsi, conduire avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé augmente la gravité des accidents. La proportion d'accidents avec alcool dans les accidents mortels est trois fois plus élevée que celle constatée dans les non-mortels.

Victimes des accidents avec alcool

2002 – Victimes d'accidents par types d'accidents

		Tués				
		Total victimes (1)	(2)	(3)	% (2) / (1)	% (3) / (2)
Semaine	Jour	2 711	1 558	191	57,5	12,3
	Nuit	1 361	804	301	59,1	37,4
	Ensemble	4 072	2 362	492	58,0	20,8
Week-end	Jour	1 259	724	171	57,5	23,6
	Nuit	1 911	1 203	637	63,0	53,0
	Ensemble	3 170	1 927	808	60,8	41,9
Ensemble	Jour	3 970	2 282	362	57,5	15,9
	Nuit	3 272	2 007	938	61,3	46,7
	Ensemble	7 242	4 289	1 300	59,2	30,3

(2) Dont victimes dans des accidents au taux d'alcoolémie connu.
(3) Dont victimes dans les accidents avec alcool.
Source : ONISR – Fichier des accidents.

		Blessés graves				
		Total victimes (1)	(2)	(3)	% (2) / (1)	% (3) / (2)
Semaine	Jour	10 562	8 742	548	82,8	6,3
	Nuit	3 589	2 837	622	79,0	21,9
	Ensemble	14 151	11 579	1 170	81,8	10,1
Week-end	Jour	4 729	3 823	518	80,8	13,5
	Nuit	5 211	4 049	1 478	77,7	36,5
	Ensemble	9 940	7 872	1 996	79,2	25,4
Ensemble	Jour	15 291	12 565	1 066	82,2	8,5
	Nuit	8 800	6 886	2 100	78,3	30,5
	Ensemble	24 091	19 451	3 166	80,7	16,3

(2) Dont victimes dans des accidents au taux d'alcoolémie connu.
(3) Dont victimes dans les accidents avec alcool.
Source : ONISR – Fichier des accidents.

		Blessés légers				
		Total victimes (1)	(2)	(3)	% (2) / (1)	% (3) / (2)
Semaine	Jour	56 899	47 640	1 631	83,7	3,4
	Nuit	15 977	13 266	1 892	83,0	14,3
	Ensemble	72 876	60 906	3 523	83,6	5,8
Week-end	Jour	20 763	17 549	1 452	84,5	8,3
	Nuit	20 109	16 608	4 007	82,6	24,1
	Ensemble	40 872	34 157	5 459	83,6	16,0
Ensemble	Jour	77 662	65 189	3 083	83,9	4,7
	Nuit	36 086	29 874	5 899	82,8	19,7
	Ensemble	113 748	95 063	8 982	83,6	9,4

(2) Dont victimes dans des accidents au taux d'alcoolémie connu.
(3) Dont victimes dans les accidents avec alcool.
Source : ONISR – Fichier des accidents.

En 2002, le bilan des victimes des accidents avec alcool est le suivant : 1 300 tués, 12 148 blessés dont 3 166 graves. Environ 3/4 des 1 300 décès des accidents avec alcool se sont produits la nuit et un peu plus de la moitié les nuits de week-ends. Ces pourcentages sont légèrement plus faibles pour les blessés graves et légers.

Ainsi, 30 % des tués, 16 % des blessés graves et 9 % des blessés légers l'ont été dans des accidents avec alcool. Ces pourcentages sont beaucoup plus élevés les nuits de week-ends. En effet, 53 % des personnes tuées au cours de cette période l'ont été dans un accident avec alcool. Cette proportion est de 36,5 % pour les blessés graves et de 24 % pour les blessés légers.

Ainsi, par jour, plus de trois personnes sont tuées dans un accident avec alcool, plus de huit sont gravement blessées et plus de vingt-quatre le sont légèrement.

LES ACCIDENTS

Généralités

2002 – Accidents corporels et mortels par types et caractéristiques d'accidents

	Accidents corporels					Accidents mortels				
	Total [1]	dont au taux d'alcoolémie connu [2]	dont avec alcool [3]	% [2] / [1]	% [3] / [2]	Total [1]	dont au taux d'alcoolémie connu [2]	dont avec alcool [3]	% [2] / [1]	% [3] / [2]
Rase campagne	36 732	31 194	4 154	84,9	13,3	4 707	2 738	818	58,2	29,9
Milieu urbain	68 738	55 015	4 442	80,0	8,1	1 842	1 161	340	63,0	29,3
Hors intersection	74 154	60 511	6 949	81,6	11,5	5 477	3 293	1 050	60,1	31,9
En intersection	31 316	25 698	1 647	82,1	6,4	1 072	606	108	56,5	17,8
Autoroute	6 651	6 104	389	91,8	6,4	418	309	64	73,9	20,7
Route nationale	15 009	12 233	1 451	81,5	11,9	1 581	938	240	59,3	25,6
Route départementale	32 416	26 728	3 810	82,5	14,3	3 385	1 934	662	57,1	34,2
Voie communale	44 002	35 309	2 448	80,2	6,9	913	563	153	61,7	27,2
Autres voies	7 392	5 835	498	78,9	8,5	252	155	39	61,5	25,2
1 véhicule avec piéton(s)	15 568	12 998	346	83,5	2,7	723	647	45	89,5	7,0
1 véhicule sans piéton	22 919	18 952	3 898	82,7	20,6	2 498	1 471	669	58,9	45,5
2 véhicules et plus :										
– collision frontale	10 129	8 186	1 195	80,8	14,6	1 127	591	181	52,4	30,6
– collision par le côté	31 055	25 339	1 416	81,6	5,6	255	146	49	57,3	33,6
– collision arrière	11 045	9 283	752	84,0	8,1	1 013	555	96	54,8	17,3
– collision en chaîne	2 891	2 440	191	84,4	7,8	96	48	14	50,0	29,2
– collisions multiples	3 679	2 873	335	78,1	11,7	454	231	55	50,9	23,8
– autres collisions	8 184	6 138	463	75,0	7,5	383	210	49	54,8	23,3
Ensemble	105 470	86 209	8 596	81,7	10,0	6 549	3 899	1 158	59,5	29,7

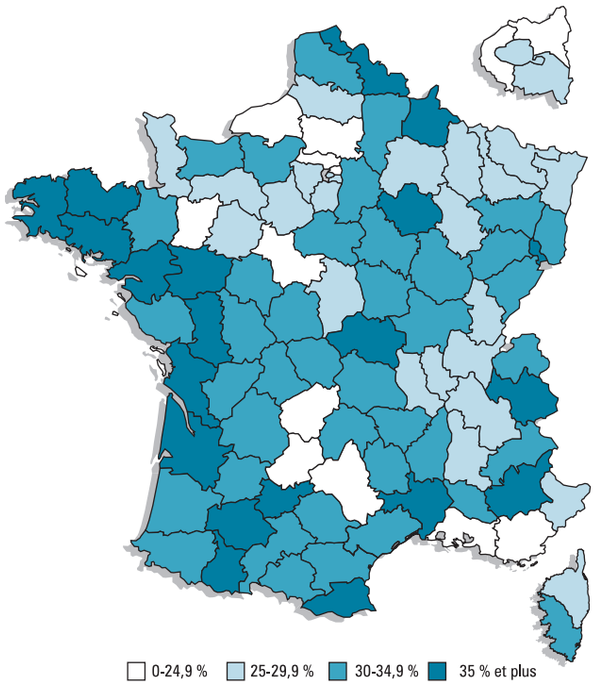
Source : ONISR – Fichier des accidents.

Les accidents corporels et mortels avec alcool se produisent plutôt en rase campagne, hors intersection et n'impliquent le plus souvent qu'un seul véhicule sans piéton. Ces accidents se produisent lors d'un choc contre un obstacle fixe, occasionnant des blessures très graves. Ainsi 45,5 % des accidents mortels à un seul véhicule sans piéton sont dus à une perte de contrôle imputable à l'abus d'alcool.

De même, plus de la moitié des accidents mortels avec alcool ont eu lieu sur route départementale et sur ce réseau, ils représentent 34 % des accidents mortels.

Par départements

Cumul 1998-2002 : Proportion d'accidents mortels avec alcool par départements



Source : ONISR – Fichier des accidents.

En cumulant les résultats sur cinq ans, la France compte 31 % d'accidents mortels dus à l'alcool. Cette proportion varie entre 43 % pour les Pyrénées-Orientales et 42 % pour la Charente-Maritime à 16 % pour le Val-d'Oise et 18 % pour les Hauts-de-Seine.

Globalement, on note des proportions d'accidents mortels avec alcool plus élevées dans l'Ouest de la France (littoral Atlantique et Bretagne) et aussi particulièrement le Sud-Ouest (région pyrénéenne). D'autres zones comme les deux Savoie, le Nord et quelques départements du Centre de la France, ont aussi des pourcentages d'accidents mortels avec alcool élevés. Au total, vingt départements dépassent le seuil des 35 %.

À l'inverse, une bonne partie des départements de l'Est et du Centre de la France ont des proportions d'accidents mortels avec alcool moins élevées que les autres. La région Île-de-France se situe aussi en dessous de la moyenne française.

Il faut aussi noter que des problèmes ponctuels de récupération du taux d'alcoolémie dans certains départements peuvent « brouiller » les résultats de la carte.

Évolution 1994-2002

1994-2002 : Évolution des accidents mortels par types d'accidents

Accidents mortels	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total (1)	7 609	7 453	7 178	7 130	7 514	7 185	6 811	6 920	6 549
Au taux d'alcoolémie connu (2)	4 161	4 291	4 234	4 311	4 611	4 498	4 428	4 326	3 899
Avec alcool (3)	1 321	1 250	1 329	1 379	1 471	1 409	1 341	1 349	1 158
% (2) / (1)	54,7	57,6	59,0	60,5	61,4	62,6	65,0	62,5	59,5
% (3) / (2)	31,7	29,1	31,4	32,0	31,9	31,3	30,3	31,2	29,7

Source : ONISR – Fichier des accidents.

1994-2002 : Évolution des tués par types d'accidents

Tués	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total (1)	8 533	8 412	8 080	7 989	8 437	8 029	7 643	7 720	7 242
Dans les accidents au taux d'alcoolémie connu (2)	4 649	4 829	4 767	4 824	5 140	5 011	4 939	4 799	4 289
Dans les accidents avec alcool (3)	1 523	1 459	1 537	1 581	1 692	1 621	1 512	1 554	1 300
% (2) / (1)	54,5	57,4	59,0	60,4	60,9	62,4	64,6	62,2	59,2
% (3) / (2)	32,8	30,2	32,2	32,8	32,9	32,3	30,6	32,4	30,3

Source : ONISR – Fichier des accidents.

Entre 1994 et 2002, la législation concernant l'alcoolémie au volant a connu plusieurs changements. Le 11 juillet 1994, un décret renforce la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l, taux maximum en vigueur avant cette date. Le 15 septembre 1995, la lutte contre l'alcoolémie est de nouveau renforcée par l'application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l du taux maximum autorisé.

En 2002, le nombre d'accidents mortels avec alcool a largement baissé, il passe en dessous du nombre atteint en 1995, année du renforcement de la législation sur l'alcool. Ces bons résultats s'expliquent grâce à la priorité accordée à la sécurité routière par le gouvernement. L'année 2003 devra confirmer si cette tendance est conjoncturelle (due au bruit médiatique) ou amorce une véritable prise de conscience des méfaits de l'alcool au volant.

Pour les tués, on constate la même tendance que celle constatée pour les accidents mortels. En 2002, le nombre de tués dans les accidents avec alcool a baissé de plus de 250 pour s'établir à 1 300, le nombre le plus faible jamais observé.

LES USAGERS

Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel

2002 – Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de leur alcoolémie et par catégories d'usagers

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
de bicyclettes	50	3 433	1,5	13	106	12,3
de cyclomoteurs	613	13 060	4,7	59	207	28,5
de motocyclettes	583	15 322	3,8	131	545	24,0
de voitures de tourisme	7 175	111 090	6,5	928	5 562	16,7
de camionnettes	168	4 333	3,9	24	253	9,5
de poids lourds	80	5 294	1,5	19	800	2,4
Autres conducteurs	64	2 660	2,4	11	208	5,3
Ensemble des conducteurs	8 733	155 192	5,6	1 185	7 681	15,4

Source : ONISR – Fichier des accidents.

2002 – conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel selon l'alcoolémie et le sexe

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
Hommes	8 056	117 958	6,8	1 109	6 368	17,4
Femmes	677	37 234	1,8	76	1 313	5,8
Ensemble des conducteurs	8 733	155 192	5,6	1 185	7 681	15,4

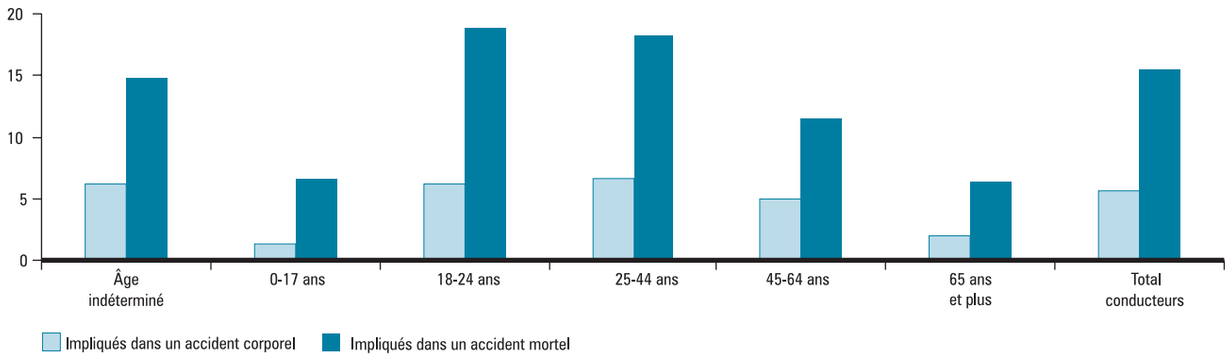
Source : ONISR – Fichier des accidents.

2002 – Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de leur alcoolémie et par tranches d'âge

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
Âge indéterminé	103	1 679	6,1	17	115	14,8
0-17 ans	92	7 218	1,3	9	135	6,7
18-24 ans	2 068	33 339	6,2	298	1 580	18,9
25-44 ans	4 569	68 364	6,7	607	3 334	18,2
45-64 ans	1 698	34 293	5,0	210	1 834	11,5
65 ans et plus	203	10 299	2,0	44	683	6,4
Ensemble des conducteurs	8 733	155 192	5,6	1 185	7 681	15,4

Source : ONISR – Fichier des accidents.

2002 - Pourcentages de conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel ou mortel par tranches d'âge



2002 – Conducteurs de voitures de tourisme (VT) impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de leur alcoolémie et du port de la ceinture de sécurité

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel			Impliqués dans un accident mortel		
	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%	au taux d'alcoolémie positif	au taux d'alcoolémie connu	%
Ceinturés	4 497	88 578	5,1	432	4 386	9,8
Non ceinturés	1 073	3 699	29,0	276	536	51,5
Port de ceinture indéterminé	1 605	18 813	8,5	220	640	34,4
Ensemble des conducteurs de VT	7 175	111 090	6,5	928	5 562	16,7

Source : ONISR – Fichier des accidents.

En 2002, on a recensé 8 733 conducteurs impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, parmi eux, 1 185 étaient impliqués dans un accident mortel. Dans l'ensemble, 5,6 % des conducteurs avaient un taux positif lors de leur accident et cette proportion monte à 15,4 % dans le cas d'un accident mortel. Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif sont en grande majorité des hommes (92 % des conducteurs).

La proportion de conducteurs au taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé est 3,3 fois plus importante dans un accident mortel que dans un non-mortel.

En général, ce sont les conducteurs de voitures légères qui ont le plus des accidents sous l'emprise de l'alcool. Les conducteurs de ces véhicules sous-estimeraient donc plus facilement le danger de la conduite sous l'emprise de l'alcool que les autres catégories de conducteurs, la conduite de ces véhicules restant encore possible malgré l'alcool.

En revanche, les deux-roues paient le prix de leur faute puisque 26 % des conducteurs de deux-roues impliqués dans un accident mortel avaient un taux positif. Ce sont généralement eux qui périssent dans l'accident. Leur fragilité ainsi que la perte de contrôle plus importante pour les deux-roues expliquent ce bilan dramatique.

À l'inverse, on ne constate pas chez les conducteurs de poids lourds impliqués dans un accident corporel ou mortel de conduite avec alcool. Il en est de même pour les conducteurs d'autres véhicules comme les transports en commun.

Sur ces 8 733 conducteurs, un peu plus de la moitié (4 569) avait entre 25 et 44 ans. Ainsi, 6,7 % des conducteurs de cette tranche d'âge impliqués dans un accident corporel avaient un taux d'alcoolémie positif. Pour les accidents mortels, ce taux atteint 18,2 %. Les conducteurs de 18-24 ans ne se distinguent guère de leurs aînés mais on constate qu'ils sont surreprésentés dans les accidents par rapport à leur part dans la population totale.

Outre le fait de conduire avec un taux d'alcoolémie positif, les conducteurs de voitures de tourisme impliqués dans un accident corporel oublient de boucler leur ceinture de sécurité. Ainsi, 51,5 % des conducteurs non ceinturés impliqués dans un accident mortel avaient un taux d'alcoolémie positif contre 10 % pour les conducteurs ceinturés. Seule la conjugaison de plusieurs facteurs de risque explique la survenue d'un accident mortel.

Les victimes des accidents avec alcool

2002 – Victimes d'accidents avec alcool

	Tués		Blessés graves		Blessés légers	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	817	62,8	1 750	55,3	3 381	37,6
Passagers du conducteur au taux d'alcoolémie positif	265	20,4	613	19,4	1 760	19,6
Usagers du véhicule dont le conducteur avait un taux d'alcoolémie négatif	107	8,2	584	18,4	3 340	37,2
Usagers du véhicule dont on ne connaît pas l'alcoolémie du conducteur	58	4,5	82	2,6	232	2,6
Piétons	53	4,1	137	4,3	269	3,0
Ensemble	1 300	100,0	3 166	100,0	8 982	100,0

Source : ONISR – Fichier des accidents.

En 2002, 83 % des tués dans les accidents avec alcool sont les conducteurs en état alcoolique ou leurs passagers : les usagers d'un véhicule tiers, et les piétons représentent 218 tués, 803 blessés graves et 3 841 blessés légers lors de ces accidents.

2002 – Victimes graves d'accidents par types d'accidents et par tranches d'âge

Tranches d'âge	Tués			Blessés graves		
	Accidents avec alcool	Accidents au taux connu	%	Accidents avec alcool	Accidents au taux connu	%
Âge indéterminé	19	47	40,4	57	416	13,7
0-17 ans	71	342	20,8	273	2 974	9,2
18-24 ans	305	863	35,3	852	4 020	21,2
25-44 ans	591	1 401	42,2	1 343	6 188	21,7
45-64 ans	234	781	30,0	511	3 487	14,7
65 ans et plus	80	855	9,4	130	2 366	5,5
Ensemble	1 300	4 289	30,3	3 166	19 451	16,3

Source : ONISR – Fichier des accidents.

Un peu plus de 42 % des tués et 22 % des blessés graves âgés entre 25 et 44 ans l'ont été dans un accident avec alcool. Ces pourcentages sont quasiment les mêmes pour la tranche d'âge des 18-24 ans.

2002 – Victimes graves usagers de voitures de tourisme (VT) par types d'accidents et suivant le port de la ceinture de sécurité

Usagers	Tués		Blessés graves	
	Accidents avec alcool	Accidents sans alcool	Accidents avec alcool	Accidents sans alcool
ceinturés	392	1 112	1 261	6 159
non-ceinturés	320	304	494	755
Port de ceinture indéterminé	289	777	626	2 917
Total ceinturés et non-ceinturés	712	1 416	1 755	6 914
Taux de port de la ceinture en %	**55**	**79**	**72**	**89**

Source : ONISR – Fichier des accidents.

Lorsque le port de la ceinture est déterminable, 79 % des usagers tués dans les accidents sans alcool portaient leur ceinture ; dans les accidents avec alcool, seulement 55 % des usagers l'avaient bouclée. Lorsque les blessures sont moins importantes, le taux de port de la ceinture de sécurité augmente.

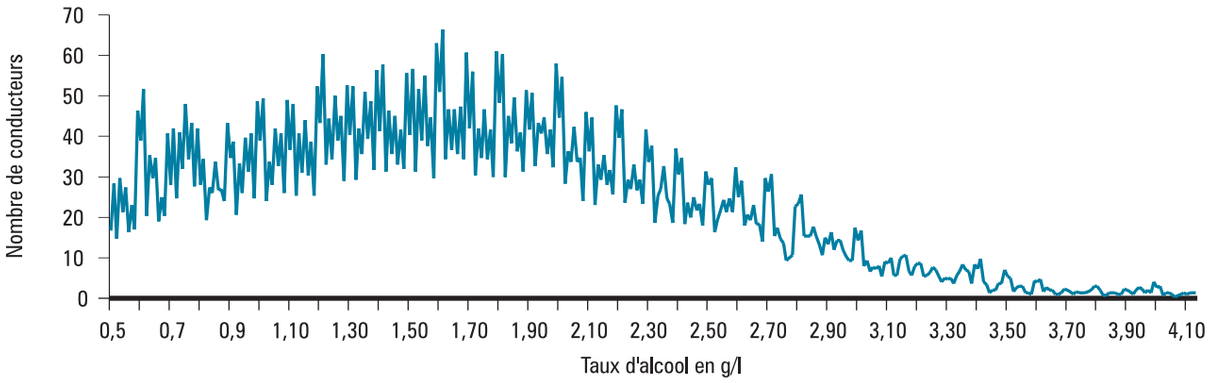
Les taux d'alcoolémie

Taux d'alcoolémie	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5-0,99 g/l	1 536	17,6	200	16,9
1-1,49 g/l	2 015	23,1	242	20,4
1,5-1,99 g/l	2 177	24,9	262	22,1
2-2,99 g/l	2 500	28,6	400	33,8
3 g/l et plus	505	5,8	81	6,8
Total	8 733	100	1 185	100

Source : ONISR – Fichier des accidents.

Les taux d'alcoolémies constatés lors des accidents corporels dépasse pour beaucoup le seuil de 0,5 g/l. L'alcoolémie moyenne constatée se situe à 1,74 g/l soit plus de trois fois le taux autorisé. Plus de 500 conducteurs (sur les 8 733 conducteurs aux taux positifs) conduisaient avec une alcoolémie supérieure à 3 g/l. Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels sont légèrement plus élevées que pour les accidents corporels.

Conducteurs positifs impliqués dans un accident selon le taux d'alcoolémie – Distribution du taux d'alcoolémie



LES 18-24 ANS

2002 – Accidents corporels et mortels avec au moins un conducteur âgé entre 18 et 24 ans par types d'accidents

		Accidents corporels			Accidents mortels		
		avec alcool*	au taux d'alcoolémie connu*	%	avec alcool*	au taux d'alcoolémie connu*	%
Semaine	Jour	199	13 891	1,4	18	429	4,2
	Nuit	448	4 761	9,4	55	270	20,4
	Ensemble	647	18 652	3,5	73	699	10,4
Week-end	Jour	262	4 956	5,3	36	235	15,3
	Nuit	1 152	6 466	17,8	188	488	38,5
	Ensemble	1 414	11 422	12,4	224	723	31,0
Ensemble	Jour	461	18 847	2,4	54	664	8,1
	Nuit	1 600	11 227	14,3	243	758	32,1
	Ensemble	2 061	30 074	6,9	297	1 422	20,9

** La connaissance de l'alcoolémie de l'accident est uniquement basée sur celle des conducteurs âgés entre 18 et 24 ans.*
Source : ONISR – Fichier des accidents.

2002 – Victimes d'accidents avec au moins un conducteur âgé entre 18 et 24 ans au taux d'alcoolémie positif

	Tués		Blessés graves		Blessés légers	
	Tous âges	dont 18-24 ans	Tous âges	dont 18-24 ans	Tous âges	dont 18-24 ans
Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	182	182	444	444	918	918
Passagers du conducteur au taux d'alcoolémie positif	110	69	296	183	759	509
Autres usagers	56	8	193	51	704	179
Ensemble	348	259	933	678	2 381	1 606

Source : ONISR – Fichier des accidents.

Dans près d'un quart des 8 596 accidents corporels avec alcool, l'un des conducteurs avait entre 18 et 24 ans.

L'évolution 2001/2002 est très encourageante : le nombre d'accidents mortels de « jeunes » avec alcool a baissé de 25 %. Pour les accidents corporels, on observe aussi une baisse de 13 % de ce type d'accident.

Comme pour l'ensemble des accidents corporels et mortels avec alcool, ces accidents de « jeunes » avec alcool se produisent principalement à des périodes bien précises : la nuit, le week-end et les nuits de week-ends. Ainsi, 38,5 % des accidents mortels des nuits de week-ends dans lesquels au moins un des conducteurs a entre 18 et 24 ans sont des accidents dans lesquels un de ces jeunes conducteurs avait un taux d'alcoolémie positif.

Ces accidents de « jeunes » avec alcool ont provoqué le décès de 348 personnes soit environ une par jour. La plupart des victimes (75 % des tués et 72,9 % des blessés graves) de ces accidents de « jeunes » avec alcool avaient eux-mêmes entre 18 et 24 ans.

Dans ces accidents, 83 % des tués sont les conducteurs alcoolisés ou leurs passagers (dont 63 % ont entre 18 et 24 ans). Les passagers représentent en tout 1/3 des victimes (tués et blessés) dans ces accidents. Une des explications est le plus grand nombre de passagers constaté dans les véhicules conduits par les jeunes.

ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES HUMAINES SAUVÉES SI AUCUN CONDUCTEUR N'AVAIT CONDUIT AVEC UN TAUX D'ALCOOLÉMIE SUPÉRIEUR AU TAUX MAXIMUM AUTORISÉ

À partir des données 2002 sur le lien entre l'alcool et les accidents de la route, on souhaite donner une estimation du nombre de vies humaines qui auraient pu être sauvées si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé. Pour cela, il nous faut connaître l'alcoolémie des conducteurs.

a) l'alcoolémie des conducteurs en général (c'est-à-dire en dehors des accidents) est mal connue. Elle est de 1,5 % lors des contrôles préventifs, mais ceux-ci sont considérés comme sous-estimant la réalité.

Pour avoir une idée de cette alcoolémie, on peut partir des accidents avec plusieurs véhicules l'un des conducteurs étant alcoolisé : *nous proposons de faire l'hypothèse que l'alcoolémie des autres conducteurs est représentative de l'alcoolémie générale*.

La formule utilisée est alors simplement le ratio entre :

$$\frac{\text{Nombre de conducteurs alcoolisés – nombre d'accidents (c'est-à-dire nombre de conducteurs alcoolisés en dehors du premier)}}{\text{Nombre de conducteurs impliqués – nombre d'accidents (c'est-à-dire nombre de conducteurs impliqués en dehors du premier)}}$$

Sur les 8 596 accidents corporels avec alcool, il y avait 8 733 conducteurs au taux positif, soit 137 de plus que d'accidents et 13 658 conducteurs impliqués soit 5 062 de plus que d'accidents.

Le pourcentage ainsi estimé est de :

$$\frac{137}{5\,062} = 2{,}7\,\%$$

ce qui est, comme on s'y attendait, assez nettement au-dessus du taux recueilli dans les contrôles préventifs.

Le même calcul fait avec les accidents mortels dont on sait qu'ils ont lieu à des heures et des jours (nuit et week-end) où le taux d'alcoolémie est plus fort aboutit à un taux de 4,9 % ce qui est cohérent.

Pour continuer, il nous faut utiliser notre connaissance des accidents en fonction de leur gravité et de leur alcoolémie telle que le synthétise le tableau ci-après.

2002 – Accidents corporels et mortels au taux d'alcoolémie connu par types d'accidents

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents avec alcool	1 158	7 438	8 596
Accidents sans alcool	2 741	74 872	77 613
Accidents au taux d'alcoolémie connu	3 899	82 310	86 209
Accidents au taux d'alcoolémie indéterminé	2 650	16 611	19 261
Ensemble	6 549	98 921	105 470

Source : ONISR – Fichier des accidents.

b) évaluation des accidents mortels qui pourraient être évités

Pour estimer le nombre d'accidents mortels qui auraient pu être évités, on part des accidents à taux d'alcoolémie connu en utilisant la méthode de l'odds-ratio. Lorsque le risque est faible, c'est une méthode statistique d'estimation du risque relatif basé sur le rapport des produits croisés.

Les taux utilisés sont d'une part le taux d'alcoolémie des conducteurs précédemment calculé et d'autre part la part des accidents mortels avec alcool ce qui équivaut à la part des conducteurs responsables avec alcool si on fait l'hypothèse que dès qu'il y a un conducteur alcoolisé, celui-ci est le responsable principal de l'accident.

	Alcool	Sans alcool
Conducteurs	4,9 %	95,1 %
(Responsables) accidents mortels	1 158	2 741

Source : ONISR – Fichier des accidents.

L'odds-ratio calculé sur les accidents au taux d'alcoolémie connu est égal à 8,2.

Par analogie avec la ceinture de sécurité où on se sert de l'odds-ratio pour calculer l'efficacité du dispositif, on peut calculer « l'efficacité » d'un conducteur avec un taux d'alcoolémie négatif afin de ne pas rendre mortel l'accident dans lequel il a été impliqué.

Cette « efficacité » serait de : 1 -1 / odds-ratio = 87,8 %.

Ainsi, le nombre minimum d'accidents mortels qui auraient pu être évités si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif serait de : 1 158 x 87,8 % = 1 016 soit 26 % (1 016 / 3 899) des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.

c) évaluation du nombre de vies humaines sauvées

Ces 1 158 accidents mortels avec alcool ont entraîné la mort de 1 300 personnes. On a donc en moyenne 1,12 tué par accident mortel avec alcool. En appliquant cette valeur aux 1 016 accidents mortels qui auraient pu être évités, on obtient un gain de vie potentiel minimum lié à l'alcool au volant de : 1 016 x 1,12 = 1 138 soit 26,5 % (1 138 / 4 289) des tués des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.

Ainsi, en 2002, si aucun conducteur n'avait conduit avec un taux d'alcoolémie positif, les nombres d'accidents mortels et de tués auraient pu être réduits d'environ 26,5 %.

En extrapolant à l'ensemble des accidents et en supposant que les accidents au taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu se répartissent en accident avec alcool et sans alcool de façon identique à ceux à taux d'alcoolémie connu, on obtient une réduction de 1 708 accidents mortels et 1 913 tués.

L'accidentologie des départements

Au niveau d'un département, le nombre des tués victimes d'accidents connaît des fluctuations aléatoires d'une année sur l'autre qu'il peut être difficile d'interpréter. Par ailleurs, même rapportée à la population, cette donnée ne permet pas facilement les comparaisons d'un département à l'autre compte tenu du fait qu'elle est fortement dépendante du caractère urbain ou rural du département : c'est la raison pour laquelle depuis 2001, l'Observatoire s'est engagé dans le calcul d'indicateurs d'accidentologie locale qui utilisent le nombre total de tués sur cinq ans et tiennent compte des parcours mesurés sur les différents réseaux dans le département.

C'est la raison pour laquelle nous avons choisi dans le présent chapitre consacré à l'accidentologie des départements de donner d'abord les derniers résultats connus de ces indicateurs d'accidentologie locale sur les années 1997 à 2001 pour apprécier ainsi le surrisque des départements par rapport à la moyenne nationale.

Ensuite sont présentés les résultats bruts de l'année 2002.

Enfin, dans une dernière partie, ces résultats bruts de l'année 2002 sont comparés aux indicateurs d'accidentologie locale et à différents indicateurs concernant l'influence de certains facteurs accidentogènes.

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL) 1997-2001

L'indicateur d'accidentologie locale (IAL) a fait l'objet d'un rapport en juin 2001 présentant les premiers résultats sur les années 1995 à 1999. Les données figurant ci-après concernent les années 1997 à 2001 mais un rappel de l'IAL précédent (1996-2000) est donné dans les chapitres suivants avec la correction de certaines erreurs (cf. remarque à la fin du dernier tableau).

Le but de l'IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et de sa répartition entre les différentes catégories de réseaux (autoroutes, rase campagne, zones urbaines).

L'IAL compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux.

Les catégories de réseaux

Cinq catégories de réseaux sont distinguées :
– quatre en « rase campagne » (ce qui comprend ce qui est hors panneaux d'entrée et sortie d'agglomération ou en agglomération de moins de 5 000 habitants) qui sont les autoroutes, les routes nationales, les routes départementales et le reste du réseau ;
– la catégorie réseau urbain (agglomérations de plus de 5 000 habitants).

Le nombre de tués

L'indicateur choisi pour l'insécurité est le nombre de tués sur cinq ans, ceci pour deux raisons :
– le nombre de tués est un indicateur plus fiable que le nombre de victimes graves ;
– travailler sur cinq ans assure une variation aléatoire moindre.

Toutefois, dans le but de travailler avec des données moins fluctuantes d'une année sur l'autre, le calcul a également été fait sur les victimes graves (tués et blessés graves) ; cet autre indicateur est noté IALVG.

L'exposition au risque

Pour chaque catégorie de réseaux, un indicateur d'exposition au risque a été déterminé :
– pour les autoroutes, routes nationales, routes départementales et autres voies, l'indicateur retenu est le parcours (en véhicules x kilomètres). Ce parcours est connu pour les autoroutes et routes nationales, et estimé partiellement pour les routes départementales. Pour la catégorie « autres voies », il est considéré proportionnel à celui sur routes départementales suivant le rapport du nombre de tués sur les deux réseaux ;
– pour le milieu urbain, l'indicateur d'exposition au risque retenu est la population des entités urbaines de plus de 5 000 habitants.

Formule

On définit l'IAL pour chaque département par la formule suivante :

$$\text{IAL} = \frac{\text{Nombre de tués}}{\text{Nombre de tués que le département aurait eu s'il avait gardé les mêmes taux de risque que la moyenne nationale en gardant l'exposition locale}}$$

L'exemple suivant simplifié permet de mieux comprendre :

	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Total
Nombre de tués dans le département	29	158	363	550 = 29 + 158 + 363
Parcours dans le département (en 100 millions de véhicules x kilomètres)	56	48	113	
Taux de risque pour le département	0,52 (=29/56)	3,29 (=158/48)	3,21 (=363/113)	
Taux France entière pour 100 millions de véhicules x kilomètres	0,50	2,08	2,1	
Tués du département avec taux France entière	28 (=0,5x56)	100 (=2,08x48)	237 (=2,1x113)	365 = 28 + 100 + 237
Risque relatif du département (risque du département / risque France entière)	1,04 (=0,52/0,50)	1,58 (=3,29/2,08)	1,53 (=3,21/2,1)	

IAL = 550/365 = 1,51

Ce département a eu au cours des cinq dernières années 158 morts sur les routes nationales pour un parcours de 48 millions de véhicules x kilomètres. Si ce département avait eu le même taux de risque que la France entière sur ces routes nationales, il aurait eu 100 tués sur routes nationales. Globalement, sur l'ensemble de ces trois réseaux, ce département a un risque supérieur de 50 % au risque de l'ensemble des départements français.

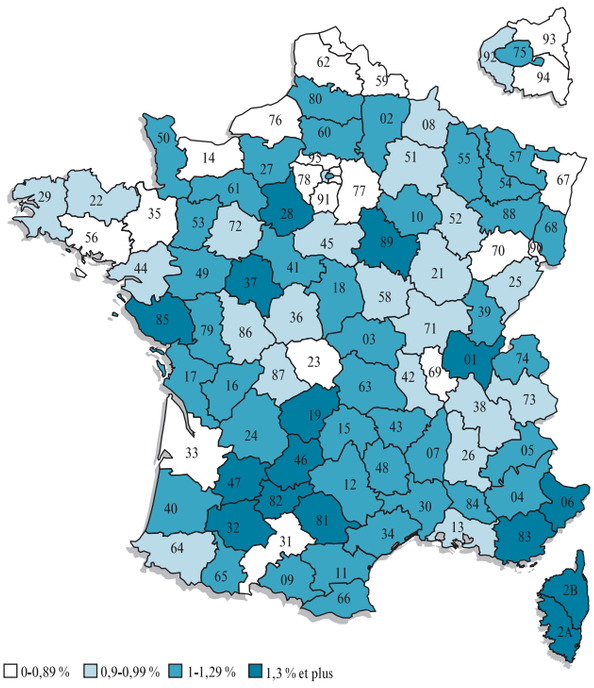
De la même manière, l'IALVG est calculé sur les nombres de victimes graves (tués + blessés graves).

Les données utilisées pour le calcul sont des données remontées par les Observatoires régionaux de sécurité routière, les CDES avec la collaboration de certains CETE.

La carte ci-contre présente l'IAL calculé sur les années 1997 à 2001.

Les tableaux pages suivantes présentent les résultats par département de la valeur de l'IAL, de l'IALVG (calculé sur les victimes graves) ainsi que le pourcentage de tués pour chaque type de réseau (excepté la catégorie « autres voies ») et l'indicateur d'accidentologie locale relatif à chaque type de réseau (rapport entre le risque du département et le risque France entière).

IAL 1997-2001 par départements



IAL 1997-2001	IAL	IALVG	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
			% tués	IAL Autoroute	% tués	IAL RN	% tués	IAL RD	% tués	IAL urbain
Ain	**1,33**	1,35	6,9	1,10	25,7	1,73	58,3	1,41	5,7	0,72
Aisne	**1,14**	1,13	3,2	0,90	37,6	1,76	48,1	0,98	7,5	0,87
Allier	**1,14**	1,06	3,6	1,27	43,1	1,59	42,0	1,00	7,4	0,66
Alpes-de-Haute-Provence	**0,94**	1,18	4,9	0,92	38,5	1,39	39,2	0,65	7,7	1,08
Hautes-Alpes	**0,93**	1,05	0,9	1,62	43,6	0,90	41,0	0,97	12,0	1,02
Alpes-Maritimes	**1,13**	1,50	7,6	1,05	9,2	0,37	18,0	0,84	61,9	1,89
Ardèche	**0,87**	1,15			33,5	1,13	48,5	0,74	11,0	0,87
Ardennes	**0,87**	0,91	0,0	0,00	27,6	0,90	59,7	0,96	8,7	0,61
Ariège	**1,07**	1,26			18,9	0,81	66,1	1,15	7,9	1,34
Aube	**1,16**	1,03	3,0	0,60	34,3	1,69	46,2	0,98	12,9	1,52
Aude	**1,10**	1,09	6,6	0,60	28,8	1,62	52,8	1,04	7,1	1,18
Aveyron	**1,04**	1,13	2,1	2,00	24,5	1,11	58,2	0,99	5,0	0,65
Bouches-du-Rhône	**1,27**	0,93	14,7	1,55	21,2	1,25	30,8	1,27	30,3	1,19
Calvados	**0,75**	0,84	1,9	0,42	20,7	0,56	58,6	0,85	11,8	0,79
Cantal	**0,91**	1,18	3,0	0,73	23,8	1,24	52,5	0,73	13,9	1,82
Charente	**1,05**	1,09			25,2	0,88	57,1	1,06	10,6	1,55
Charente-Maritime	**0,96**	1,19	1,2	0,29	21,9	0,91	57,5	0,98	12,5	1,23
Cher	**1,23**	1,11	5,3	1,03	17,1	1,13	60,6	1,29	13,0	1,51
Corrèze	**0,97**	1,32	6,5	1,73	34,8	1,32	40,8	0,69	16,4	2,12
Corse-du-Sud	**1,43**	1,87			35,3	1,01	41,4	1,91	19,0	1,80
Haute-Corse	**1,40**	2,18			64,5	1,68	25,2	1,07	5,2	0,77
Côte-d'Or	**1,03**	0,93	17,4	1,52	20,2	1,13	47,0	0,93	11,9	1,05
Côtes-d'Armor	**0,77**	0,92			14,2	0,42	64,2	0,81	9,6	1,24
Creuse	**0,82**	0,77			36,5	1,04	51,9	0,70	6,7	1,37
Dordogne	**1,11**	1,03	0,0	0,00	21,1	1,19	63,9	1,10	8,8	1,15
Doubs	**0,84**	0,94	5,3	0,89	26,7	0,85	49,1	0,83	14,3	0,84
Drôme	**0,96**	0,99	16,0	1,06	20,4	0,96	41,6	0,85	15,1	1,16
Eure	**1,22**	1,22	7,4	1,43	25,6	1,06	54,2	1,33	8,3	1,12
Eure-et-Loir	**1,41**	1,31	12,8	1,79	30,1	1,26	50,5	1,71	5,5	0,79
Finistère	**0,85**	0,95			10,7	0,39	60,4	0,91	15,6	0,98
Gard	**1,30**	1,29	4,7	1,01	24,2	1,65	52,3	1,23	15,3	1,42
Haute-Garonne	**1,01**	0,83	5,6	0,85	17,3	1,01	51,9	1,10	22,6	0,99
Gers	**1,40**	1,31			36,4	1,69	54,1	1,28	3,9	1,21
Gironde	**0,89**	0,79	9,7	1,22	17,0	0,99	44,8	0,73	24,9	1,31
Hérault	**1,23**	1,07	7,5	1,16	25,4	1,51	41,8	1,05	21,1	1,52
Ille-et-Vilaine	**0,70**	0,84	0,4	0,78	17,3	0,34	63,9	0,95	11,3	0,68
Indre	**1,08**	0,91	5,1	1,17	23,0	1,05	62,1	1,17	6,0	0,80
Indre-et-Loire	**1,17**	1,45	6,0	1,24	22,6	1,38	48,6	1,10	16,3	1,07
Isère	**1,08**	0,97	9,1	1,12	26,1	1,34	43,0	1,05	15,8	0,82
Jura	**1,14**	1,03	2,9	0,80	37,5	1,52	52,3	1,09	5,8	0,99
Landes	**1,06**	1,05	1,5	0,93	27,1	1,08	58,2	1,04	9,0	1,70
Loir-et-Cher	**1,23**	1,03	8,4	1,41	27,6	1,64	52,4	1,11	5,3	0,86
Loire	**0,92**	0,99	5,8	1,01	28,7	1,27	38,1	0,77	20,8	0,82
Haute-Loire	**1,09**	1,22	0,0	0,00	38,6	1,43	52,2	1,04	5,4	0,65
Loire-Atlantique	**0,99**	0,95	2,4	1,29	14,7	0,57	55,6	1,14	20,1	1,06
Loiret	**1,21**	0,96	6,6	1,26	26,5	0,93	46,2	1,36	16,6	1,50
Lot	**1,30**	1,30	0,0	0,00	40,0	1,76	48,7	1,09	6,2	1,52
Lot-et-Garonne	**1,35**	1,40	3,0	0,93	16,5	1,62	62,3	1,31	9,5	1,25
Lozère	**0,82**	1,27	5,3	0,69	36,8	0,86	45,6	0,82	3,5	0,37
Maine-et-Loire	**1,01**	1,03	1,4	0,23	22,9	1,05	53,1	1,01	13,9	1,14

IAL 1997-2001	IAL	IALVG	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
			% tués	IAL Autoroute	% tués	IAL RN	% tués	IAL RD	% tués	IAL urbain
Manche	**0,97**	1,26	1,6	1,90	15,0	0,74	69,9	1,05	11,2	1,40
Marne	**1,05**	0,96	4,9	1,12	31,8	1,31	46,7	0,97	11,4	0,88
Haute-Marne	**1,00**	0,98	10,0	1,14	36,7	1,25	43,3	0,86	6,2	0,98
Mayenne	**1,09**	1,29	3,0	0,72	27,4	1,24	57,3	1,09	9,4	1,25
Meurthe-et-Moselle	**0,99**	1,07	10,0	1,05	23,2	1,12	43,9	1,00	17,6	0,79
Meuse	**1,07**	1,14	6,0	1,63	27,1	0,92	55,8	1,13	6,5	1,10
Morbihan	**0,82**	0,85			13,8	0,35	63,3	0,98	11,9	1,10
Moselle	**1,01**	1,09	11,3	1,13	21,2	1,05	47,1	1,09	15,6	0,74
Nièvre	**0,90**	0,92	2,3	3,79	29,2	1,07	57,9	0,86	9,3	1,11
Nord	**1,07**	0,75	5,8	0,77	8,6	0,45	56,9	1,69	23,6	0,81
Oise	**1,24**	1,05	5,0	0,95	30,5	1,36	47,2	1,24	11,8	1,13
Orne	**0,99**	1,20	0,4	6,89	31,7	1,33	49,1	0,77	16,2	2,62
Pas-de-Calais	**0,80**	0,79	7,1	0,93	20,1	1,00	42,1	0,65	24,9	0,99
Puy-de-Dôme	**1,22**	1,14	5,2	0,88	12,7	1,19	56,1	1,23	20,6	1,38
Pyrénées-Atlantiques	**0,86**	0,92	3,9	0,75	15,4	0,84	44,1	0,70	29,2	1,28
Hautes-Pyrénées	**1,00**	1,13	3,6	0,81	25,0	1,31	52,4	0,93	13,7	0,98
Pyrénées-Orientales	**0,92**	1,02	1,8	0,43	22,8	0,72	50,0	0,98	16,5	1,02
Bas-Rhin	**0,76**	0,75	8,2	0,57	16,7	0,68	55,9	0,87	14,9	0,67
Haut-Rhin	**0,79**	1,03	5,5	0,72	14,4	0,57	56,8	0,86	14,9	0,73
Rhône	**0,63**	0,73	10,7	0,84	15,5	0,60	30,8	0,44	37,6	0,87
Haute-Saône	**0,79**	0,75			28,5	1,55	67,2	0,72	1,2	0,24
Saône-et-Loire	**0,89**	0,93	9,2	1,17	30,1	1,30	41,2	0,64	14,0	1,49
Sarthe	**1,00**	0,93	5,6	0,80	23,3	0,99	49,3	0,95	14,9	1,31
Savoie	**0,92**	0,99	6,2	0,99	41,3	1,05	33,4	0,79	10,5	0,68
Haute-Savoie	**0,93**	1,07	4,5	0,94	32,8	1,04	42,2	0,84	15,8	1,03
Paris	**0,83**	1,19	3,1	0,22					96,9	0,90
Seine-Maritime	**0,88**	0,88	3,6	1,15	16,6	0,85	50,8	0,83	23,5	0,99
Seine-et-Marne	**0,97**	0,88	7,7	1,01	31,4	1,11	41,4	0,98	15,2	0,73
Yvelines	**0,86**	0,73	12,5	1,02	20,2	0,76	36,9	1,02	26,4	0,71
Deux-Sèvres	**1,15**	1,00	1,2	0,39	16,7	0,92	63,3	1,22	11,3	1,36
Somme	**1,18**	1,21	6,8	1,06	19,8	1,15	57,3	1,22	10,2	1,13
Tarn	**1,40**	1,55	2,2	1,62	30,1	1,84	51,9	1,33	13,0	1,28
Tarn-et-Garonne	**1,49**	1,44	3,3	0,56	17,0	1,15	62,0	1,72	8,1	1,26
Var	**1,16**	1,30	8,1	0,97	24,3	1,60	37,3	0,97	27,0	1,36
Vaucluse	**1,35**	1,22	5,7	1,06	14,3	1,11	50,3	1,33	24,4	1,72
Vendée	**1,26**	1,30	0,7	0,48	17,6	1,34	66,6	1,28	9,5	1,30
Vienne	**0,98**	0,92	5,7	1,17	25,0	0,74	41,2	0,84	19,0	2,00
Haute-Vienne	**1,00**	0,93	5,5	0,92	20,8	0,96	44,7	0,87	22,7	1,49
Vosges	**1,06**	1,17	1,6	0,79	22,7	0,96	55,6	1,07	9,9	0,93
Yonne	**1,40**	1,52	7,4	0,84	28,3	1,49	51,6	1,51	7,4	1,25
Territoire-de-Belfort	**0,73**	0,84	19,3	1,91	26,3	0,78	24,6	0,47	24,6	0,71
Essonne	**0,66**	0,63	13,4	1,12	22,7	0,44	31,4	0,74	27,2	0,67
Hauts-de-Seine	**0,80**	0,91	14,5	0,82					85,5	0,79
Seine-Saint-Denis	**0,85**	0,63	26,9	1,22					73,1	0,76
Val-de-Marne	**0,86**	0,86	22,2	0,95					77,8	0,84
Val-d'Oise	**0,62**	0,67	12,9	1,13	18,9	0,55	30,7	0,57	32,8	0,59
France entière	**1**	**1**	6,1	1	22,4	1	47,6	1	18,6	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 1997-2001 sont de 0,47 pour les autoroutes, 1,70 pour les routes nationales et 2,00 pour les routes départementales.

Toute case vierge signifie que le réseau est inexistant dans le département. Dans le cas de données nulles, cela veut dire qu'il n'a été recensé aucun tué.

L'affirmation est peut-être triviale mais elle doit être rappelée constamment : la différence de parcours (nombre de véhicule x kilomètre parcourus dans le département), est la première explication de la différence des résultats entre départements : c'est justement l'intérêt des IAL de standardiser les résultats des départements en fonction des parcours.

Il faut savoir que les parcours départementaux varient beaucoup d'une année sur l'autre : très souvent les variations se compensent au niveau global : par exemple l'ouverture d'une autoroute entraîne une baisse du trafic sur la route nationale qui la longe. Mais ce n'est pas toujours le cas et on voit quelquefois que l'ouverture d'une autoroute peut générer une augmentation du trafic du réseau national si celui-ci joue un rôle de rabattement vers l'autoroute d'un trafic antérieurement extérieur au département.

L'IALVG est calculé avec la même formule que l'IAL mais sur le nombre de victimes graves : tués + blessés graves. Il est en général plus élevé que l'IAL dans les départements urbains et de montagne, principalement à cause de la vitesse qui est moins forte mais certains départements urbains comme la Seine-Saint-Denis ont un IALVG inférieur à l'IAL à cause du poids du trafic autoroutier.

Le tableau précédent permet également de connaître l'influence respective des différents réseaux sur le résultat global. Naturellement compte tenu de sa part importante en matière de trafic, le réseau départemental influence beaucoup le résultat général.

Lorsque les résultats sont très différents entre les réseaux et notamment entre les routes nationales et les routes départementales, on peut avancer l'hypothèse que l'infrastructure d'un des réseaux peut être en cause alors que si les résultats sont homogènes, il faut s'orienter vers des explications plutôt comportementales. Ce raisonnement n'est pas vrai si les réseaux ont des caractéristiques très différentes : exemple l'Ardèche dont le réseau départemental est plutôt de montagne alors que le réseau national est plutôt en plaine dans la vallée du Rhône.

CLASSEMENT PAR ORDRE DÉCROISSANT DES INDICES D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE

Indice global (tous réseaux)

Département		Département		Département		Département	
Tarn-et-Garonne	1,49	Deux-Sèvres	1,15	Hautes-Pyrénées	1,00	Pyrénées-Atlantiques	0,86
Corse-du-Sud	1,43	Allier	1,14	Haute-Marne	1,00	Yvelines	0,86
Eure-et-Loir	1,41	Jura	1,14	Orne	0,99	Finistère	0,85
Haute-Corse	1,40	Aisne	1,14	Loire-Atlantique	0,99	Seine-Saint-Denis	0,85
Tarn	1,40	Alpes-Maritimes	1,13	Meurthe-et-Moselle	0,99	Doubs	0,84
Gers	1,40	Dordogne	1,11	Vienne	0,98	Paris	0,83
Yonne	1,40	Aude	1,10	Manche	0,97	Lozère	0,82
Lot-et-Garonne	1,35	Haute-Loire	1,09	Corrèze	0,97	Creuse	0,82
Vaucluse	1,35	Mayenne	1,09	Seine-et-Marne	0,97	Morbihan	0,82
Ain	1,33	Indre	1,08	Charente-Maritime	0,96	Pas-de-Calais	0,80
Lot	1,30	Isère	1,08	Drôme	0,96	Hauts-de-Seine	0,80
Gard	1,30	Ariège	1,07	Alpes-de-Haute-Provence	0,94	Haute-Saône	0,79
Bouches-du-Rhône	1,27	Nord	1,07	Haute-Savoie	0,93	Haut-Rhin	0,79
Vendée	1,26	Meuse	1,07	Hautes-Alpes	0,93	Côtes-d'Armor	0,77
Oise	1,24	Landes	1,06	Savoie	0,92	Bas-Rhin	0,76
Cher	1,23	Vosges	1,06	Pyrénées-Orientales	0,92	Calvados	0,75
Hérault	1,23	Marne	1,05	Loire	0,92	Territoire-de-Belfort	0,73
Loir-et-Cher	1,23	Charente	1,05	Cantal	0,91	Ille-et-Vilaine	0,70
Eure	1,22	Aveyron	1,04	Nièvre	0,90	Essonne	0,66
Puy-de-Dôme	1,22	Côte-d'Or	1,03	Saône-et-Loire	0,89	Rhône	0,63
Loiret	1,21	Haute-Garonne	1,01	Gironde	0,89	Val-d'Oise	0,62
Somme	1,18	Maine-et-Loire	1,01	Seine-Maritime	0,88		
Indre-et-Loire	1,17	Moselle	1,01	Ardèche	0,87		
Aube	1,16	Sarthe	1,00	Ardennes	0,87		
Var	1,16	Haute-Vienne	1,00	Val-de-Marne	0,86		

Indice autoroutes

Département		Département		Département		Département	
Eure-et-Loir	1,79	Essonne	1,12	Oise	0,95	Bas-Rhin	0,57
Bouches-du-Rhône	1,55	Isère	1,12	Val-de-Marne	0,95	Tarn-et-Garonne	0,56
Côte-d'Or	1,52	Marne	1,12	Haute-Savoie	0,94	Calvados	0,42
Eure	1,43	Ain	1,10	Pas-de-Calais	0,93	Charente-Maritime	0,29
Loir-et-Cher	1,41	Vaucluse	1,06	Aisne	0,90	Maine-et-Loire	0,23
Loiret	1,26	Somme	1,06	Doubs	0,89	Paris	0,22
Indre-et-Loire	1,24	Drôme	1,06	Puy-de-Dôme	0,88		
Seine-Saint-Denis	1,22	Meurthe-et-Moselle	1,05	Haute-Garonne	0,85		
Gironde	1,22	Alpes-Maritimes	1,05	Rhône	0,84		
Vienne	1,17	Cher	1,03	Yonne	0,84		
Saône-et-Loire	1,17	Yvelines	1,02	Hauts-de-Seine	0,82		
Hérault	1,16	Loire	1,01	Sarthe	0,80		
Seine-Maritime	1,15	Gard	1,01	Nord	0,77		
Haute-Marne	1,14	Seine-et-Marne	1,01	Pyrénées-Atlantiques	0,75		
Moselle	1,13	Savoie	0,99	Haut-Rhin	0,72		
Val-d'Oise	1,13	Var	0,97	Aude	0,60		

Note : ont été exclus les départements dont l'exposition au risque est inférieure en moyenne annuelle sur les cinq ans à 700 millions de véhicules x km parcourus sur autoroutes. Pour Paris, les données prises en compte concernent le périphérique.

Indice routes nationales

Département		Département		Département		Département	
Tarn	1,84	Marne	1,31	Moselle	1,05	Yvelines	0,76
Aisne	1,76	Saône-et-Loire	1,30	Maine-et-Loire	1,05	Vienne	0,74
Ain	1,73	Loire	1,27	Haute-Savoie	1,04	Manche	0,74
Aube	1,69	Eure-et-Loir	1,26	Haute-Garonne	1,01	Pyrénées-Orientales	0,72
Haute-Corse	1,68	Haute-Marne	1,25	Pas-de-Calais	1,00	Bas-Rhin	0,68
Gard	1,65	Bouches-du-Rhône	1,25	Gironde	0,99	Rhône	0,60
Loir-et-Cher	1,64	Dordogne	1,19	Sarthe	0,99	Haut-Rhin	0,57
Aude	1,62	Somme	1,15	Drôme	0,96	Loire-Atlantique	0,57
Var	1,60	Ardèche	1,13	Vosges	0,96	Calvados	0,56
Allier	1,59	Côte-d'Or	1,13	Loiret	0,93	Val-d'Oise	0,55
Jura	1,52	Meurthe-et-Moselle	1,12	Deux-Sèvres	0,92	Nord	0,45
Hérault	1,51	Seine-et-Marne	1,11	Meuse	0,92	Essonne	0,44
Yonne	1,49	Vaucluse	1,11	Charente-Maritime	0,91	Côtes-d'Armor	0,42
Indre-et-Loire	1,38	Aveyron	1,11	Ardennes	0,90	Finistère	0,39
Oise	1,36	Landes	1,08	Charente	0,88	Alpes-Maritimes	0,37
Vendée	1,34	Nièvre	1,07	Doubs	0,85	Morbihan	0,35
Isère	1,34	Eure	1,06	Seine-Maritime	0,85	Ille-et-Vilaine	0,34
Orne	1,33	Savoie	1,05	Pyrénées-Atlantiques	0,84		

Note : ont été exclus les départements dont l'exposition au risque est inférieure en moyenne annuelle sur les cinq ans à 700 millions de véhicules x km parcourus sur les routes départementales.

Indice routes départementales

Département		Département		Département		Département	
Tarn-et-Garonne	1,72	Meuse	1,13	Aube	0,98	Vienne	0,84
Eure-et-Loir	1,71	Loir-et-Cher	1,11	Aisne	0,98	Alpes-Maritimes	0,84
Nord	1,69	Indre-et-Loire	1,10	Pyrénées-Orientales	0,98	Seine-Maritime	0,83
Yonne	1,51	Haute-Garonne	1,10	Morbihan	0,98	Doubs	0,83
Ain	1,41	Dordogne	1,10	Seine-et-Marne	0,98	Côtes-d'Armor	0,81
Loiret	1,36	Mayenne	1,09	Charente-Maritime	0,98	Savoie	0,79
Vaucluse	1,33	Moselle	1,09	Var	0,97	Orne	0,77
Eure	1,33	Lot	1,09	Marne	0,97	Loire	0,77
Tarn	1,33	Jura	1,09	Ardennes	0,96	Ardèche	0,74
Lot-et-Garonne	1,31	Vosges	1,07	Ille-et-Vilaine	0,95	Essonne	0,74
Cher	1,29	Charente	1,06	Sarthe	0,95	Cantal	0,73
Vendée	1,28	Manche	1,05	Hautes-Pyrénées	0,93	Gironde	0,73
Gers	1,28	Hérault	1,05	Côte-d'Or	0,93	Haute-Saône	0,72
Bouches-du-Rhône	1,27	Isère	1,05	Finistère	0,91	Creuse	0,70
Oise	1,24	Landes	1,04	Haute-Vienne	0,87	Pyrénées-Atlantiques	0,70
Gard	1,23	Aude	1,04	Bas-Rhin	0,87	Corrèze	0,69
Puy-de-Dôme	1,23	Haute-Loire	1,04	Haute Marne	0,86	Alpes-de-Haute-Provence	0,65
Deux-Sèvres	1,22	Yvelines	1,02	Nièvre	0,86	Pas-de-Calais	0,65
Somme	1,22	Maine-et-Loire	1,01	Haut-Rhin	0,86	Saône-et-Loire	0,64
Indre	1,17	Allier	1,00	Calvados	0,85	Val-d'Oise	0,57
Ariège	1,15	Meurthe-et-Moselle	1,00	Drôme	0,85	Rhône	0,44
Loire-Atlantique	1,14	Aveyron	0,99	Haute-Savoie	0,84		

Note : ont été exclus les départements dont l'exposition au risque est inférieure en moyenne annuelle sur les cinq ans à 700 millions de véhicules x km parcourus sur routes départementales.

LES RÉSULTATS 2002

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2002)	Part population urbaine [1]
	2002	2001	2002	2001	2002	2001			
Ain	831	864	92	90	1 219	1 303	525	175	60,0 %
Aisne	779	785	95	95	1 060	1 121	537	177	57,4 %
Allier	629	666	75	73	853	883	343	219	60,6 %
Alpes-de-Haute-Provence	277	269	28	31	403	373	142	197	52,1 %
Hautes-Alpes	273	258	32	31	394	367	123	260	52,9 %
Alpes-Maritimes	3 772	4 169	90	107	4 774	5 294	1 021	88	95,4 %
Ardèche	360	371	46	26	480	520	288	160	52,1 %
Ardennes	290	382	38	40	380	521	290	131	61,4 %
Ariège	237	280	40	24	333	414	138	290	48,2 %
Aube	469	543	62	56	600	713	293	212	60,6 %
Aude	458	495	62	76	694	727	313	198	54,8 %
Aveyron	314	359	47	60	442	491	264	178	45,5 %
Bouches-du-Rhône	6 184	6 656	242	239	8 046	8 569	1 859	130	97,8 %
Calvados	931	1 040	93	77	1 229	1 395	656	142	62,3 %
Cantal	148	158	23	20	201	220	150	153	36,4 %
Charente	427	440	63	56	565	649	340	185	46,8 %
Charente-Maritime	1 089	1 107	109	112	1 398	1 430	565	193	55,3 %
Cher	616	723	53	58	796	950	313	169	57,3 %
Corrèze	433	538	33	36	540	726	232	142	49,4 %
Corse-du-Sud	372	454	23	30	530	637	118	195	61,3 %
Haute-Corse	606	698	30	32	939	1 110	143	210	63,4 %
Côte-d'Or	1 100	1 179	70	99	1 506	1 667	509	138	64,9 %
Côtes-d'Armor	480	518	74	82	668	710	545	136	53,9 %
Creuse	123	135	17	13	174	192	123	138	24,2 %
Dordogne	534	645	69	66	738	948	390	177	47,9 %
Doubs	802	825	70	61	1 016	1 098	502	139	66,9 %
Drôme	827	827	84	77	1 167	1 190	444	189	69,6 %
Eure	829	923	129	114	1 156	1 307	548	235	54,7 %
Eure-et-Loir	673	718	73	108	945	961	409	178	62,3 %
Finistère	940	1 129	83	90	1 271	1 449	858	97	72,8 %
Gard	1 386	1 542	118	132	1 934	2 170	632	187	76,4 %
Haute-Garonne	2 069	2 109	120	112	2 681	2 768	1 075	112	82,2 %
Gers	295	304	49	47	408	415	172	285	36,6 %
Gironde	2 953	3 117	155	150	3 873	4 200	1 306	119	79,6 %
Hérault	1 404	1 491	172	179	1 905	2 043	918	187	82,8 %
Ille-et-Vilaine	1 186	1 421	126	81	1 507	1 806	885	142	65,4 %
Indre	337	375	49	54	427	530	231	212	55,0 %
Indre-et-Loire	714	919	80	75	1 021	1 258	561	143	75,1 %
Isère	1 503	1 785	129	165	2 093	2 538	1 113	116	76,4 %

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2002)	Part population urbaine [1]
	2002	2001	2002	2001	2002	2001			
Jura	257	293	56	54	361	408	252	222	44,6 %
Landes	589	672	72	83	784	919	332	217	53,5 %
Loir-et-Cher	439	413	50	74	611	583	318	157	54,6 %
Loire	1 163	1 388	59	72	1 528	1 831	727	81	79,6 %
Haute-Loire	317	345	18	34	435	441	211	85	53,6 %
Loire-Atlantique	1 797	1 994	126	145	2 215	2 487	1 156	109	76,7 %
Loiret	962	1 177	85	115	1 282	1 611	627	136	74,3 %
Lot	310	380	26	32	425	532	162	160	36,3 %
Lot-et-Garonne	654	700	57	82	881	898	307	186	62,6 %
Lozère	169	167	19	11	229	233	74	257	35,1 %
Maine-et-Loire	1 273	1 452	89	141	1 609	1 851	741	120	64,9 %
Manche	832	940	63	75	1 180	1 340	483	130	48,0 %
Marne	782	782	86	84	1 029	1 055	567	152	68,8 %
Haute-Marne	470	398	50	52	614	565	193	259	50,3 %
Mayenne	234	263	38	58	305	331	288	132	49,1 %
Meurthe-et-Moselle	1 279	1 517	75	82	1 627	1 973	715	105	77,3 %
Meuse	316	361	38	28	418	461	192	198	46,4 %
Morbihan	735	664	105	92	980	870	651	161	60,9 %
Moselle	1 345	1 525	126	108	1 826	2 167	1 027	123	75,1 %
Nièvre	272	316	37	23	377	420	224	165	52,4 %
Nord	3 006	3 294	169	161	3 886	4 270	2 566	66	89,9 %
Oise	1 012	1 143	128	149	1 512	1 605	772	166	65,9 %
Orne	361	391	52	59	533	559	293	177	44,9 %
Pas-de-Calais	1 515	1 579	170	154	2 014	2 222	1 447	117	81,9 %
Puy-de-Dôme	1 276	1 321	86	98	1 620	1 707	607	142	66,9 %
Pyrénées-Atlantiques	1 014	1 148	53	81	1 289	1 492	607	87	75,0 %
Hautes-Pyrénées	508	533	34	33	664	709	222	153	59,5 %
Pyrénées-Orientales	458	462	54	39	709	669	399	135	80,2 %
Bas-Rhin	1 717	1 985	106	91	2 230	2 549	1 044	102	73,9 %
Haut-Rhin	970	1 148	78	73	1 248	1 507	717	109	77,0 %
Rhône	3 049	3 042	97	98	3 979	4 135	1 596	61	92,4 %
Haute-Saône	239	271	39	48	329	365	231	169	43,9 %
Saône-et-Loire	875	1 082	87	124	1 211	1 480	543	160	59,3 %
Sarthe	953	1 083	61	77	1 224	1 407	535	114	62,8 %
Savoie	475	495	60	71	636	688	379	158	69,7 %
Haute-Savoie	780	870	88	98	1 041	1 176	645	136	74,7 %
Paris	8 704	9 639	75	114	10 113	11 107	2 132	35	100,0 %
Seine-Maritime	1 948	2 390	120	134	2 515	3 214	1 244	96	75,2 %
Seine-et-Marne	1 566	1 976	148	144	2 204	2 869	1 210	122	80,4 %
Yvelines	1 981	2 382	65	113	2 620	3 138	1 363	48	93,2 %
Deux-Sèvres	335	416	63	64	473	590	345	183	51,7 %

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2002)	Part population urbaine (1)
	2002	2001	2002	2001	2002	2001			
Somme	1 028	1 144	73	109	1 370	1 579	559	131	58,5 %
Tarn	550	603	59	53	751	841	345	171	67,3 %
Tarn-et-Garonne	482	546	32	53	682	751	208	154	56,3 %
Var	1 905	2 213	138	133	2 585	2 968	917	150	90,6 %
Vaucluse	987	1 052	99	99	1 274	1 385	507	195	83,2 %
Vendée	613	643	107	129	793	855	547	196	53,0 %
Vienne	668	722	73	67	947	973	404	181	55,9 %
Haute-Vienne	815	929	43	49	1 091	1 242	355	121	62,7 %
Vosges	576	654	63	64	818	930	380	166	70,1 %
Yonne	549	616	81	85	761	871	336	241	45,9 %
Territoire-de-Belfort	298	384	18	12	364	484	138	130	80,3 %
Essonne	2 065	2 364	71	92	2 711	3 222	1 138	62	95,2 %
Hauts-de-Seine	2 815	3 174	41	45	3 330	3 735	1 445	28	100,0 %
Seine-Saint-Denis	3 176	3 608	53	62	3 824	4 299	1 389	38	100,0 %
Val-de-Marne	2 673	2 767	62	48	3 206	3 421	1 235	50	100,0 %
Val-d'Oise	1 683	1 712	78	78	2 200	2 292	1 113	70	95,4 %
France entière	105 470	116 745	7 242	7 720	137 839	153 945	59 038	123	75,5 %

Sources : ONISR – fichier des accidents ; INSEE 2001 – estimations localisées de la population établies par sexe et grandes classes d'âge.

(1) INSEE – recensement de mars 1999, sans doubles comptes, rapport entre la dernière estimation de la population des communes composant des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.

ÉLÉMENTS D'INTERPRÉTATION

Les tableaux précédents ont donné beaucoup de chiffres sur les indicateurs d'accidentologie 1997-2001 et sur les résultats 2002. Pour aller plus loin, nous proposons dans cette partie de donner d'une part une indication sur le niveau atteint en 2002 étant pris en compte les informations données sur les parcours avec les IAL ainsi qu'un certain nombre de variables pouvant expliquer les IAL.

Puisque les différences de parcours, qui expliquent plus de la moitié de la variabilité des résultats départementaux, sont prises en compte avec les IAL, l'explication des différences d'IAL doit se tourner vers d'autres facteurs.

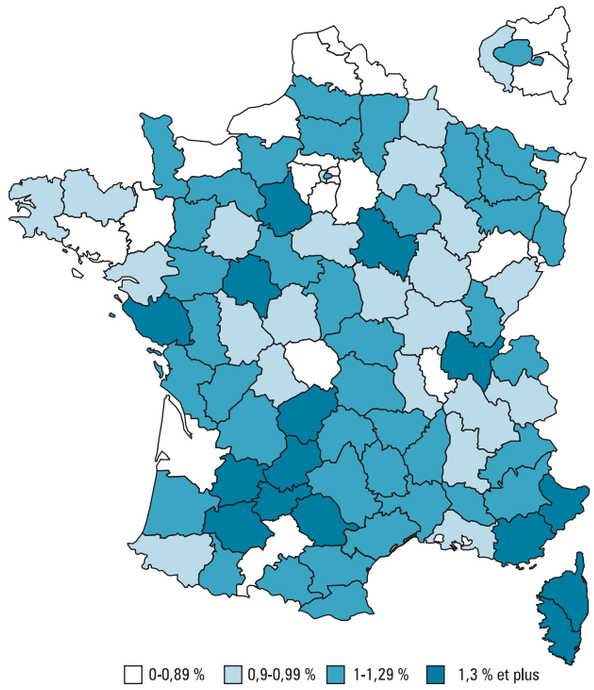
Malheureusement, cette démarche bute sur la relative pauvreté de statistique pertinente départementale. C'est le mérite, d'ailleurs, des IAL d'avoir contribué à recueillir la première variable départementale pertinente à savoir les parcours départementaux qui étaient inconnus jusqu'ici au niveau national. Mais d'autres données essentielles nous manquent comme les parcours en milieu urbain qui ne sont pas connus en France alors qu'ils le sont dans d'autres pays comme l'Allemagne.

Cinq variables sont proposées ci-dessous malgré les défauts ou limites de certains d'entre elles, pour aider à l'explication des IAL.

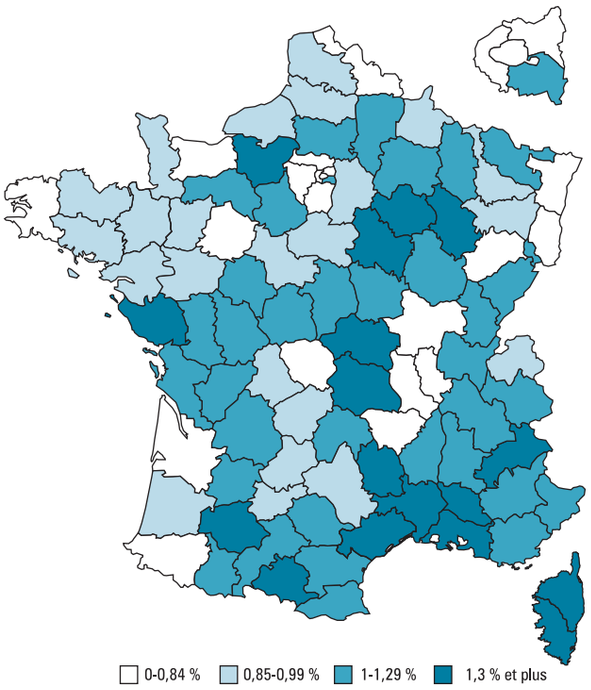
Pour les RN, dans la mesure où les routes express à 2 x 2 voies sont très proches des autoroutes qui ont un taux de tués en km parcourus cinq fois plus faible que les routes, la part du trafic sur RN à 2 x 2 voies est le premier facteur explicatif du taux de tués sur routes nationales. Elle ne nous a malheureusement, pas été fournie par tous les départements.

Les quatre autres variables proposées concernent des facteurs connus comme très accidentogènes tels que l'alcool, la ceinture, les plantations d'alignement et les motos. Mais dans ces quatre cas, nous ne disposons pas des véritables variables d'exposition au risque que pourraient être la part des conducteurs sous l'influence de l'alcool, la part des usagers non-ceinturés etc. À défaut de ces variables d'exposition au risque, on propose les variables de résultat que sont la part des victimes dans les accidents avec alcool, ou non-ceinturés etc. Il ne faut toutefois pas cacher que certaines de ces variables (l'alcool et la ceinture) sont mal renseignées. Si l'on veut progresser dans la connaissance de l'accidentologie locale, il est important qu'un effort soit fait dans ce domaine.

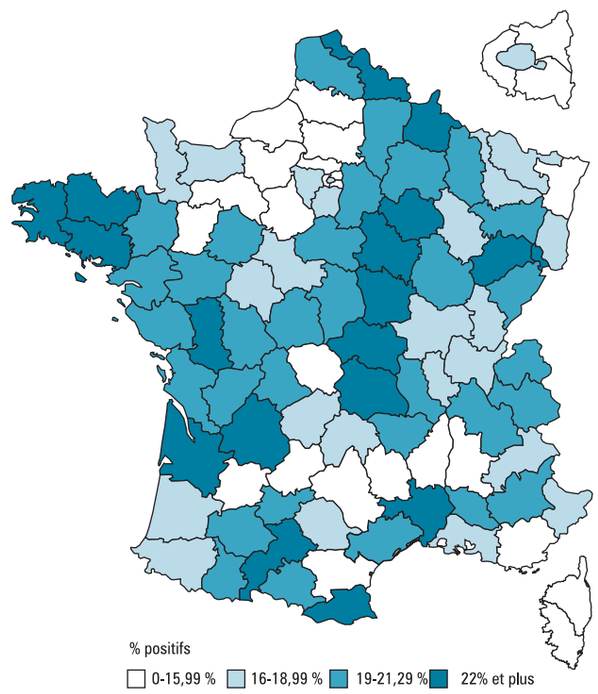
IAL



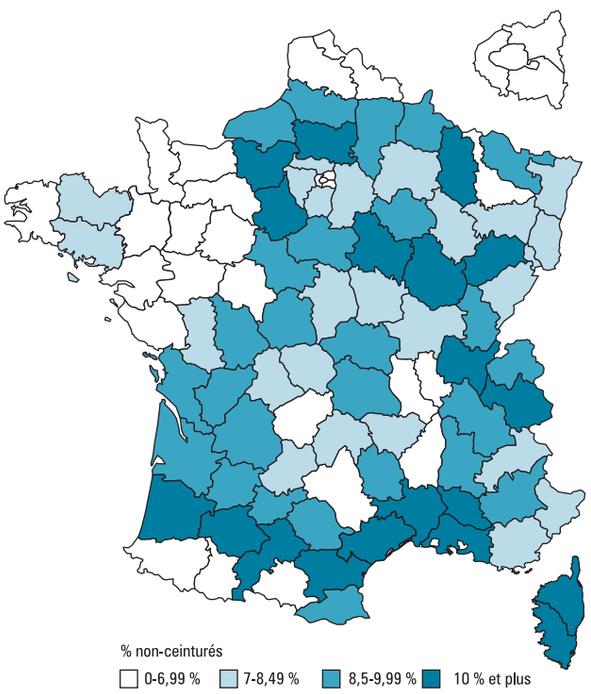
Indice 2002



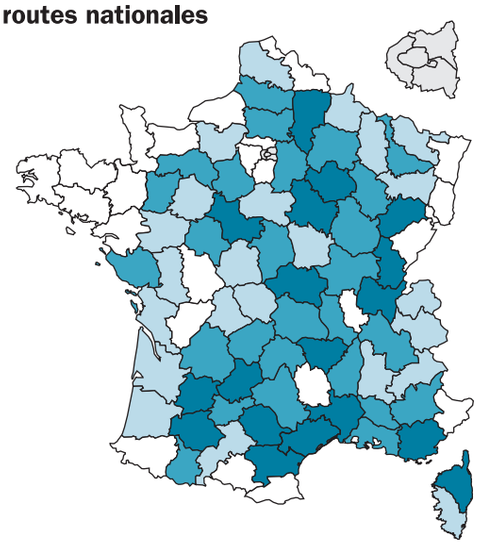
Part des victimes graves dans les accidents avec alcool



Part des victimes graves non-ceinturées

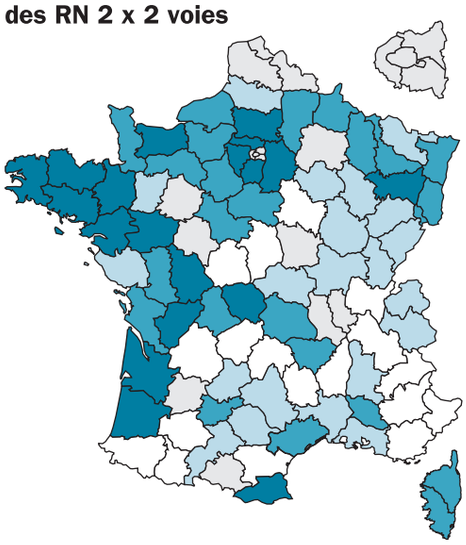


IAL routes nationales



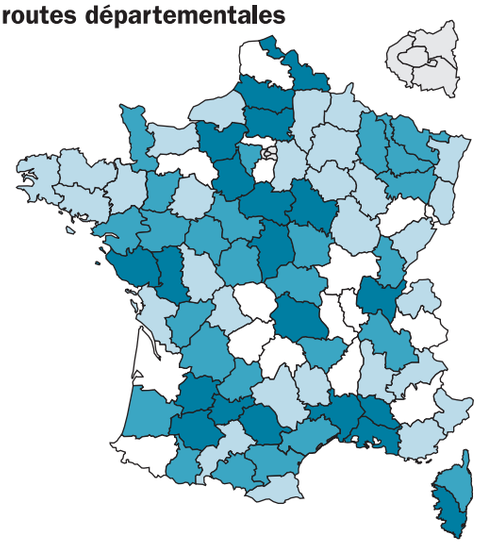
Sans objet | 0-0,89 | 0,9-1,099 | 1,1-1,39 | 1,4 et plus

Part des RN 2 x 2 voies



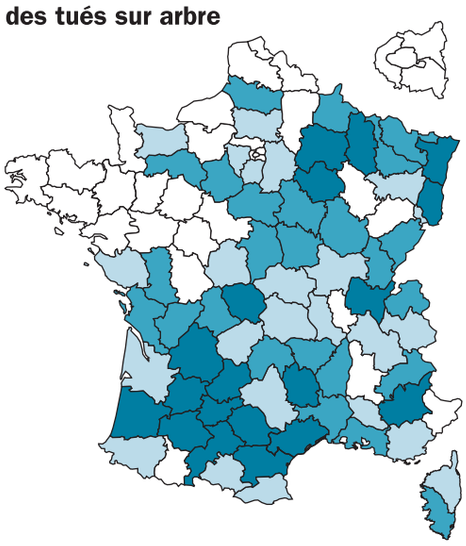
Non significatif | 0-4,99 % | 5-14,99 % | 15-34,99 % | 35 % et plus

IAL routes départementales



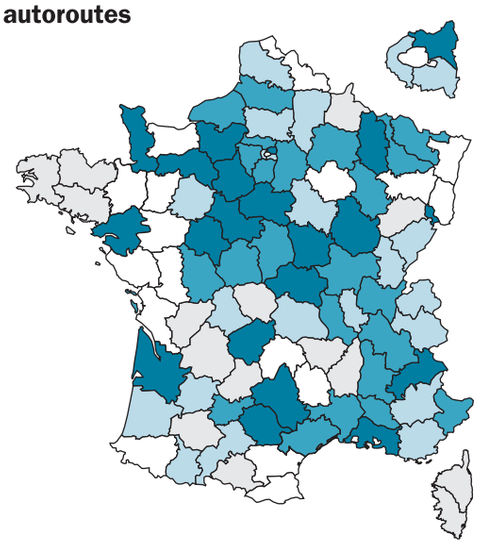
Sans objet | 0-0,79 | 0,8-0,99 | 1-1,19 | 1,2 et plus

Part des tués sur arbre



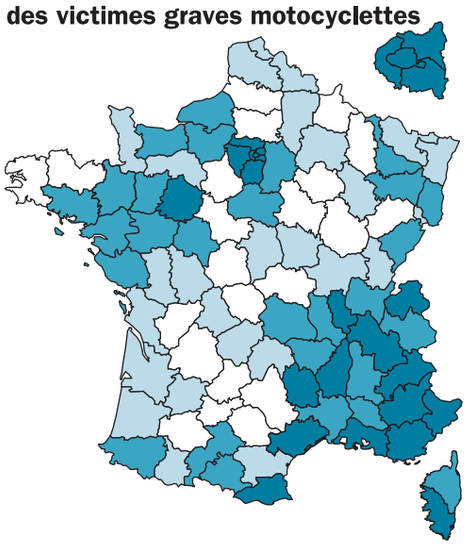
0-4,99 % | 5-6,49 % | 6,5-8,99 % | 9 % et plus

IAL autoroutes



Sans objet | 0-0,79 | 0,8-0,99 | 1-1,19 | 1,2 et plus

Part des victimes graves motocyclettes



0-9,99 % | 9,99-11,49 % | 12-14,99 % | 15 % et plus

	Indice 2002 (1)	IAL 97-01 (2)	IAL 96-00 (3)	Part RN 2 x 2 voies en % (4)	Part des victimes graves (1998-2002) en %			
					sur arbre (5)	avec alcool (6)	non-ceinturés (7)	motos (8)
Ain	1,27	**1,33**	1,42	0,0	12,0	17,3	10,1	12,2
Aisne	1,22	**1,14**	1,14	22,0	4,7	19,7	8,6	10,8
Allier	1,32	**1,14**	1,18	12,0	6,2	23,1	8,6	8,1
Alpes-de-Haute-Provence	1,03	**0,94**	1,02	0,0	12,6	21,3	9,5	16,7
Hautes-Alpes	1,42	**0,93**	0,88	0,0	7,1	17,3	8,1	15,1
Alpes-Maritimes	1,11	**1,13**	1,08	1,9	3,1	16,6	8,1	26,3
Ardèche	1,12	**0,87**	0,87	0,8	8,5	15,2	5,4	20,2
Ardennes	0,94	**0,87**	0,78	16,0	8,7	22,1	8,6	7,7
Ariège	1,89	**1,07**	1,17	NP	6,2	19,3	6,7	12,9
Aube	1,33	**1,16**	1,14	8,2	13,2	24,9	8,6	8,0
Aude	1,00	**1,10**	1,12	4,0	12,3	14,3	10,0	10,8
Aveyron	0,97	**1,04**	1,04	11,3	6,0	7,7	6,1	9,3
Bouches-du-Rhône	1,44	**1,27**	1,25	6,5	8,7	16,7	12,0	18,5
Calvados	0,83	**0,75**	0,77	50,0	5,6	16,5	6,9	14,1
Cantal	1,16	**0,91**	0,98	0,0	6,8	18,8	7,5	11,4
Charente	1,12	**1,05**	1,16	53,0	7,1	19,0	8,8	9,5
Charente-Maritime	1,16	**0,96**	0,99	32,0	6,9	21,0	8,9	11,9
Cher	1,13	**1,23**	1,22	4,0	6,7	20,1	8,3	10,1
Corrèze	0,89	**0,97**	1,00	0,0	6,3	16,4	5,9	10,5
Corse-du-Sud	1,59	**1,43**	1,25	15,6	6,8	15,7	16,1	18,2
Haute-Corse	1,52	**1,40**	1,46	23,3	5,5	13,3	16,8	12,6
Côte-d'Or	0,86	**1,03**	1,13	6,5	8,2	19,2	10,5	9,5
Côtes-d'Armor	0,87	**0,77**	0,78	67,0	2,4	23,4	7,5	9,6
Creuse	0,75	**0,82**	0,82	50,5	9,3	15,7	8,3	7,8
Dordogne	1,15	**1,11**	1,24	3,0	9,4	22,7	9,0	8,8
Doubs	1,02	**0,84**	0,77	12,8	7,2	21,9	8,5	13,0
Drôme	1,04	**0,96**	1,01	14,0	4,8	14,4	9,6	12,5
Eure	1,52	**1,22**	1,20	22,8	4,9	13,3	10,6	13,3
Eure-et-Loir	1,06	**1,41**	1,43	34,0	7,3	15,0	11,5	7,7
Finistère	0,75	**0,85**	0,74	84,3	2,9	22,4	6,4	9,6
Gard	1,30	**1,30**	1,26	12,0	6,9	24,8	13,2	13,1
Haute-Garonne	1,00	**1,01**	1,00	5,3	16,7	22,7	10,0	13,0
Gers	1,66	**1,40**	1,40	4,6	16,4	20,1	10,6	7,3
Gironde	0,84	**0,89**	0,94	37,4	6,2	22,7	11,1	11,3
Hérault	1,38	**1,23**	1,20	15,0	10,0	19,0	10,1	15,7
Ille-et-Vilaine	0,95	**0,70**	0,72	94,3	2,5	20,1	5,0	13,8
Indre	1,26	**1,08**	1,04	2,5	5,5	21,0	9,8	6,6
Indre-et-Loire	1,22	**1,17**	1,20	NP	4,9	18,0	6,0	12,2
Isère	1,05	**1,08**	0,97	0,5	5,2	19,5	8,9	15,1
Jura	1,29	**1,14**	1,14	7,3	8,6	18,1	9,0	10,5
Landes	0,91	**1,06**	1,14	45,0	13,3	16,9	8,8	10,5
Loir-et-Cher	0,90	**1,23**	1,28	9,6	4,2	16,2	10,0	9,5
Loire	0,77	**0,92**	0,97	NP	5,8	19,6	6,8	12,1
Haute-Loire	0,60	**1,09**	1,15	23,0	7,2	21,1	7,8	13,0
Loire-Atlantique	0,88	**0,99**	1,03	82,0	4,0	20,2	6,3	13,1

NP : non précisé.

	Indice 2002 (1)	IAL 97-01 (2)	IAL 96-00 (3)	Part RN 2 x 2 voies en % (4)	Part des victimes graves (1998-2002) en %			
					sur arbre (5)	avec alcool (6)	non-ceinturés (7)	motos (8)
Loiret	0,86	**1,21**	1,13	7,1	6,8	21,8	8,5	12,9
Lot	0,97	**1,30**	1,27	9,0	10,7	13,6	7,3	9,1
Lot-et-Garonne	1,17	**1,35**	1,35	NP	10,4	14,5	10,0	10,3
Lozère	1,53	**0,82**	0,77	0,0	10,9	15,6	8,6	17,4
Maine-et-Loire	0,91	**1,01**	0,87	55,8	4,1	21,3	5,8	12,4
Manche	0,94	**0,97**	0,98	30,0	1,5	16,5	4,9	11,7
Marne	1,03	**1,05**	1,09	NP	9,2	19,9	7,3	10,1
Haute-Marne	1,33	**1,00**	0,85	11,0	4,1	17,1	8,3	10,2
Mayenne	0,99	**1,09**	1,04	5,6	2,2	15,0	5,0	12,1
Meurthe-et-Moselle	0,96	**0,99**	1,03	25,6	7,2	17,7	6,0	13,0
Meuse	1,14	**1,07**	1,17	20,7	10,1	20,0	10,4	7,7
Morbihan	1,06	**0,82**	0,83	100,0	4,5	23,4	7,0	12,4
Moselle	1,18	**1,01**	1,14	12,1	7,3	18,2	8,7	11,2
Nièvre	0,86	**0,90**	0,92	NP	7,0	22,3	7,5	11,4
Nord	0,74	**1,07**	1,06	NP	3,4	23,1	5,8	11,3
Oise	1,27	**1,24**	1,18	35,0	5,6	6,5	10,1	9,9
Orne	1,07	**0,99**	0,95	18,0	7,8	13,5	6,5	11,7
Pas-de-Calais	0,94	**0,80**	0,81	NP	4,9	19,3	6,7	10,2
Puy-de-Dôme	1,33	**1,22**	1,13	23,8	6,2	22,3	8,7	13,6
Pyrénées-Atlantiques	0,72	**0,86**	0,85	0,0	5,3	18,9	6,7	12,3
Hautes-Pyrénées	1,13	**1,00**	0,93	4,8	4,6	20,1	5,6	10,4
Pyrénées-Orientales	1,02	**0,92**	0,97	41,0	6,1	24,2	9,4	16,3
Bas-Rhin	0,83	**0,76**	0,75	33,0	12,4	15,5	8,4	11,0
Haut-Rhin	0,82	**0,79**	0,81	33,0	12,1	17,0	7,4	14,7
Rhône	0,58	**0,63**	0,63	NP	3,4	16,4	6,9	18,9
Haute-Saône	0,67	**0,79**	0,75	10,3	4,9	23,7	10,8	8,5
Saône-et-Loire	0,80	**0,89**	0,91	12,0	5,1	17,1	8,0	10,2
Sarthe	0,76	**1,00**	1,01	NP	2,5	21,8	5,9	15,1
Savoie	1,02	**0,92**	0,88	12,7	6,1	25,8	11,1	14,0
Haute-Savoie	0,94	**0,93**	0,89	13,1	4,5	19,0	8,7	17,5
Paris	0,76	**0,83**	0,76	0,0	0,8	17,4	3,7	34,8
Seine-Maritime	0,88	**0,88**	0,82	33,0	4,7	14,6	6,1	12,3
Seine-et-Marne	0,89	**0,97**	1,01	55,3	6,3	20,1	8,1	12,6
Yvelines	0,54	**0,86**	0,86	53,0	5,5	18,5	7,6	19,5
Deux-Sèvres	1,21	**1,15**	1,13	20,0	7,6	22,5	7,5	11,9
Somme	0,97	**1,18**	1,14	5,2	7,1	13,4	9,0	9,8
Tarn	1,28	**1,40**	1,51	12,0	19,1	18,8	9,6	8,3
Tarn-et-Garonne	0,98	**1,49**	1,39	19,0	13,9	21,7	9,3	7,9
Var	1,27	**1,16**	1,17	0,0	6,0	13,5	7,6	26,0
Vaucluse	1,52	**1,35**	1,50	22,4	6,1	19,9	10,2	14,8
Vendée	1,30	**1,26**	1,20	5,8	5,1	19,6	6,7	12,2
Vienne	1,13	**0,98**	0,93	44,0	4,2	21,2	8,6	11,3
Haute-Vienne	0,95	**1,00**	1,06	16,4	8,9	21,7	8,5	11,0
Vosges	0,98	**1,06**	1,09	62,5	5,3	19,9	7,8	12,6
Yonne	1,67	**1,40**	1,40	1,0	8,1	22,1	10,4	8,6

NP : non précisé.

	Indice 2002 (1)	IAL 97-01 (2)	IAL 96-00 (3)	Part RN 2 x 2 voies en % (4)	Part des victimes graves (1998-2002) en %			
					sur arbre (5)	avec alcool (6)	non-ceinturés (7)	motos (8)
Territoire-de-Belfort	1,30	**0,73**	0,70	0,7	6,0	24,4	8,3	10,6
Essonne	0,53	**0,66**	0,74	73,0	5,1	17,0	7,1	16,2
Hauts-de-Seine	0,83	**0,80**	0,77	0,0	1,0	12,2	2,0	27,4
Seine-Saint-Denis	0,82	**0,85**	0,85	0,0	1,8	12,2	5,1	22,4
Val-de-Marne	1,09	**0,86**	0,89	0,0	2,5	14,5	3,9	24,6
Val-d'Oise	0,71	**0,62**	0,68	77,3	3,8	11,4	7,7	18,7
France entière	**1**	**1**	**1**		**6,4**	**18,7**	**8,1**	**13,8**

Remarque importante : *dans un certain nombre de cas les IAL 1996-2000 publiés dans le précédent bilan annuel comportaient des anomalies. Celles-ci ont été rectifiées ici : il s'agit des départements de la Moselle (1,14 corrigé au lieu de 1,54 annoncé), de la Drôme (1,01 au lieu de 1,22), du Nord (1,06 au lieu de 0,60), des Hautes-Pyrénées (0,93 au lieu de 1,35), de la Seine-et-Marne (1,01 au lieu de 0,72) et du Val-d'Oise (0,68 au lieu de 0,55).*

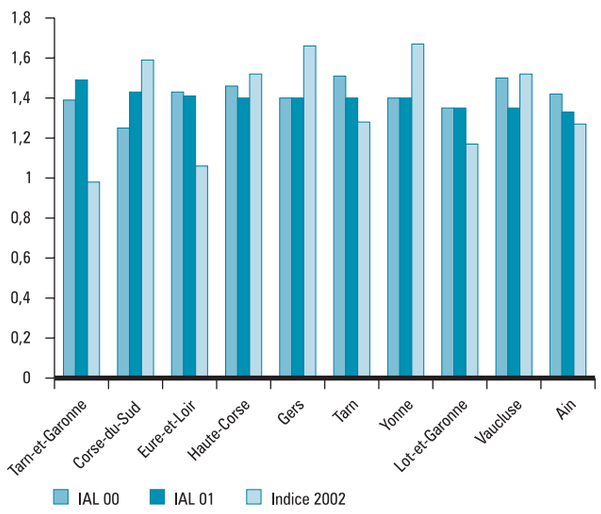
*(1) = (nombre de tués 2002/moyenne tués 97-01) * IAL 97-01* 1,11.*
(2) (3) Voir modalité des calculs page 87.
(4) La part des RN 2 x 2 voies se réfère au poids du parcours (en véhicules x kilomètres).
(5) (7) (8) Le dénominateur est le total des victimes graves (tués + blessés graves) de l'ensemble des accidents. La rubrique part des victimes graves non-ceinturées concerne les usagers (conducteurs et passagers) de voitures de tourisme.
(6) Le dénominateur est le total des victimes graves (tués + blessés graves) recensées dans l'ensemble des accidents à taux d'alcoolémie connu (accidents avec alcool ou taux positif ou 0,5 g/l de sang et plus) + (accidents sans alcool ou taux négatif ou tout taux < 0,5 g/l de sang).

L'analyse des IAL est surtout intéressante pour les départements qui sont aux extrêmes : soit ceux qui ont un fort IAL pour essayer de savoir pourquoi l'IAL est important et comment l'améliorer soit ceux qui ont un très faible IAL qui peuvent ainsi servir de référence aux autres départements.

C'est la raison pour laquelle nous présentons ici une petite analyse pour les dix départements ayant le plus fort IAL 97-01 en donnant leur IAL 96-00 et l'indice 2002 qui peut donner une indication sur l'évolution relative de la dernière année.

On voit que parmi ces départements qui ont eu le plus fort IAL en 97-01 le Tarn et Garonne et l'Eure et Loir et dans une moindre mesure le Tarn et le Lot et Garonne ont eu de bons résultats en 2002 qui font espérer un retournement de tendance.

À l'inverse, la Corse du Sud, le Gers, l'Yonne et le Vaucluse ont aggravé leurs résultats en 2002.



L'accidentologie des départements d'outre-mer

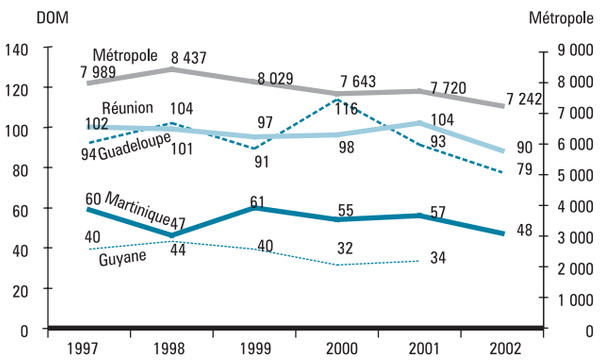
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES EN 2002 PAR RAPPORT À 2001

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/ 100 accidents corporels)
Guadeloupe	Année 2002	1 004	79	286	1 087	1 373	7,87
	Année 2001	1 055	93	382	1 087	1 469	8,82
	Différence	– 51	– 14	– 96	0	– 96	– 0,95
	Évolution	– 4,8 %	– 15,1 %	– 25,1 %	0,0 %	– 6,5 %	
Martinique	Année 2002	690	48	259	712	971	6,96
	Année 2001	651	57	240	720	960	8,76
	Différence	+ 39	– 9	+ 19	– 8	+ 11	– 1,80
	Évolution	+ 6,0 %	– 15,8 %	+ 7,9 %	– 1,1 %	+ 1,1 %	
Guyane	Année 2002	750	33	ND	ND	994	4,40
	Année 2001	722	34 *	114	843	957	4,71
	Différence	+ 28	– 1			+ 37	– 0,31
	Évolution	+ 3,7 %	– 3,0 %			+ 3,7 %	
Réunion	Année 2002	697	90	267	690	957	12,9
	Année 2001	760	104	282	688	970	13,7
	Différence	– 63	– 14	– 15	+ 2	– 13	– 0,80
	Évolution	– 8,3 %	– 13,5 %	– 5,3 %	+ 0,3 %	– 1,3 %	

Les évolutions en % calculées sur des chiffres inférieurs à 100 sont à considérer avec précaution..
ND : non disponible.

Source : directions départementales de l'équipement
** données rectifiées*

Évolution du nombre de tués (1997-2002)



Évolution du nombre de tués

D'une manière générale, on remarque que les résultats de l'année 2002 sont parmi les plus faibles enregistrés. En 2002 par rapport à 2001, sauf en Guyane, on observe également que les DOM évoluent de façon nettement plus favorable qu'en métropole (– 6,2 %) : – 17,7 % en Martinique, – 18,8 % en Guadeloupe et – 15,6 % à la Réunion.

Par rapport à la moyenne 1997-2001, en 2002 la situation la plus favorable concerne la Guadeloupe (– 26 %). Viennent ensuite la Martinique (– 17 %) et la Réunion (– 10 %) ; la métropole quant à elle baissant de 8 %.

LES RISQUES PAR RAPPORT À LA POPULATION

Taux pour 100 000 habitants	Guadeloupe	Martinique	Réunion	Métropole
Population [1]	422 000	381 467	741300	59 038 359
Taux d'accidents	238	181	94	179
Taux de tués	19	13	12	12
Taux de blessés graves	68	68	36	41
Taux de blessés légers	258	187	93	193

(1) Source : INSEE. Les données DOM reprennent les sources utilisées par les directions départementales de l'équipement (la base pouvant être différente) ; pour la métropole, la base a pour source : estimations localisées de la population établies par sexe et grandes classes d'âge (année 2001). Les données pour la Guyane ne sont pas disponibles.

Par rapport à la métropole :
– le risque d'être impliqué dans un accident de la route est assez proche pour les départements de la Martinique et de la Guadeloupe ; il est en revanche nettement plus faible à la Réunion (– 85 points) ;
– en ce qui concerne les tués, c'est en Martinique et à la Réunion que les résultats sont les plus proches ; la Guadeloupe enregistrant un surrisque (+ 7 points) ;
– pour la catégorie des blessés graves, on observe un surrique en Guadeloupe et Martinique (+ 27 points) ;
– quant aux résultats relatifs à la catégorie des blessés légers, on retient plus particulièrement le très faible taux du département de la Réunion ; (sans doute lié pour partie à un moindre recensement des accidents légers ; ceci restant à vérifier).

LES VICTIMES GRAVES PAR CLASSES D'ÂGE

La répartition établie en pourcentage concerne le cumul des victimes tuées et gravement blessées.

	Guadeloupe	Martinique	Réunion	Métropole
0-14 ans	5,9	4,9	11,5	5,8
15-24 ans	26,7	31,3	35,3	32,6
25-44 ans	46,0	38,8	37,3	29,1
45-64 ans	14,9	14,7	11,5	17,9
65 ans et plus	6,4	4,9	4,5	12,7
Indéterminé	0,0	5,5	0,0	1,9
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : directions départementales de l'équipement.
Les données pour la Guyane ne sont pas disponibles.

Si tout comme en métropole, les 15-44 ans représentent plus de six tués sur dix, on note que dans les DOM, les 25-44 ans enregistrent la plus forte implication, alors qu'en métropole, ce sont les 15-24 ans.

On remarque également que par rapport à la métropole, le poids des 15-24 ans est sensiblement équivalent alors que les écarts sont nettement plus marqués pour les 25-44 ans ; sans doute ce résultat est-il à rapprocher de la structure démographique des populations qui doit en expliquer une partie.

De cet ensemble, on retient tout particulièrement le surrisque des 0-14 ans à la Réunion où l'implication est multipliée par deux.

LES VICTIMES GRAVES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

La répartition établie en pourcentage concerne le cumul des victimes tuées et gravement blessées.

	Guadeloupe	Martinique	Réunion	Métropole
Piétons	16,2	14,0	17,4	12,0
Cyclistes	5,6	3,3	3,6	3,4
Cyclomotoristes	19,4	11,4	18,5	11,2
Motocyclistes	18,1	24,8	18,8	15,1
Usagers de voitures de tourisme	38,9	43,3	41,5	55,3
Autres usagers	1,9	3,3	0,3	3,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : directions départementales de l'équipement.
Les données pour la Guyane ne sont pas disponibles.

En référence à la métropole, on observe :
– une surreprésentation des piétons et des cyclomotoristes en Guadeloupe et à la Réunion ;
– une surreprésentation des motocyclistes dans les trois départements, particulièrement marquée en Martinique.

ÉLÉMENTS DE COMPARAISON AVEC LES DÉPARTEMENTS MÉTROPOLITAINS

Parmi les enseignements liés à la mise en œuvre des indicateurs d'accidentologie locale (IAL) dont les résultats 1997-2001 représentent la troisième vague, il ressort l'importance du caractère urbain des départements sur les résultats de sécurité routière.

En l'absence d'IAL pour les DOM, ce facteur a donc été utilisé pour entreprendre une comparaison avec les départements métropolitains.

Nous avons donc essayé de voir comment les DOM, en termes de tués par habitants (colonne B), se situaient par rapport à des départements dont le poids des tués dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants était similaire à celui des DOM (colonne A).

Les données prises en compte portent sur les résultats de l'année 2002.

Tableau des résultats

	A	B
(...)		
Tarn-et-Garonne	3,13	15,41
Guadeloupe	5,06	18,72
Jura	5,36	22,21
Côtes-d'Armor	5,41	13,58
Nièvres	5,41	16,50
Eure	5,43	23,54
(...)		
Belfort	27,78	13,02
Haute-Vienne	27,91	12,10
Seine-Maritime	28,33	9,65
Val-d'Oise	29,49	7,01
Haute-Garonne	31,67	11,16
Martinique	35,42	12,58
Réunion	35,56	12,14
Rhône	38,14	6,08
(...)		
Métropole	**17,14**	**12,27**

Lecture : *colonne A* : part des tués en % dans les agglomérations de plus de 5 000 habitants/total tués ;
colonne B : taux de tués pour 100 000 habitants (population : source Insee ; voir rubrique B).

Commentaires du tableau

D'après ce classement, compte tenu du caractère plus ou moins urbanisé des DOM :
– les départements de la Martinique et de la Réunion ont des résultats tout à fait acceptables ;
– en revanche, la situation est nettement plus défavorable en Guadeloupe, en notant cependant que le département du Jura est moins bien classé.

L'accidentologie des régions

Comme pour les départements, nous avons choisi dans le présent chapitre consacré à l'accidentologie des régions de donner d'abord les derniers résultats connus des indicateurs d'accidentologie locale sur les années 1997 à 2001 pour apprécier ainsi le surrisque des régions par rapport à la moyenne nationale.

Ensuite sont présentés les résultats bruts de l'année 2002.

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL) 1997-2001

Pour plus d'explications sur la méthode et les définitions utilisées on se reportera au chapitre sur l'accidentologie des départements.

La carte de la page suivante présente l'IAL calculé sur les années 1997 à 2001.

Les tableaux pages suivantes présentent les résultats par région de la valeur de l'IAL, de l'IALVG (calculé sur les victimes graves) ainsi que (excepté pour la catégorie « autres voies »), le pourcentage de tués pour chaque type de réseau et l'indicateur d'accidentologie locale relatif à chaque type de réseau (rapport entre le risque du département et le risque France entière).

IAL 1997-2001	IAL	IALVG	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
			% tués	IAL Autoroute	% tués	IAL RN	% tués	IAL RD	% tués	IAL urbain
Alsace	0,77	0,87	7,0	0,62	15,7	0,63	56,3	0,86	14,9	0,70
Aquitaine	0,99	0,95	4,9	1,08	19,2	1,08	52,7	0,90	17,8	1,32
Auvergne	1,13	1,13	3,6	0,93	28,2	1,43	50,4	1,06	13,0	1,09
Basse-Normandie	0,87	1,04	1,4	0,65	21,5	0,76	60,0	0,90	12,7	1,20
Bourgogne	1,02	1,03	10,3	1,25	26,7	1,26	47,6	0,88	11,2	1,24
Bretagne	0,78	0,89	0,1	0,78	14,0	0,36	62,8	0,91	12,3	0,93
Champagne-Ardenne	1,03	0,97	4,5	0,92	32,6	1,29	48,1	0,95	10,4	0,96
Centre	1,23	1,14	7,8	1,39	25,3	1,18	51,6	1,29	11,1	1,17
Corse	1,42	2,05	–	–	52,0	1,40	32,1	1,41	11,1	1,33
Franche-Comté	0,89	0,89	3,9	1,04	30,5	1,18	53,6	0,83	8,7	0,77
Haute-Normandie	1,01	1,01	5,4	1,31	20,8	0,96	52,4	1,02	16,4	1,02
Île-de-France	0,81	0,82	12,4	0,94	16,1	0,74	23,7	0,85	44,9	0,77
Languedoc-Roussillon	1,16	1,13	5,8	0,89	25,6	1,36	47,9	1,08	16,0	1,36
Limousin	0,95	1,04	4,8	1,18	28,8	1,11	44,6	0,77	17,5	1,64
Lorraine	1,02	1,11	8,0	1,11	22,8	1,02	49,3	1,07	13,7	0,80
Midi-Pyrénées	1,17	1,14	2,9	0,87	24,6	1,32	54,6	1,17	12,5	1,05
Nord-Pas-de-Calais	0,95	0,77	6,3	0,83	12,9	0,66	51,4	1,14	24,1	0,87
PACA	1,19	1,17	9,7	1,26	20,5	1,09	34,0	1,08	32,1	1,44
Pays de la Loire	1,06	1,06	2,4	0,63	19,7	0,92	56,6	1,10	14,6	1,16
Picardie	1,19	1,12	5,0	0,98	29,4	1,43	50,4	1,15	10,1	1,06
Poitou-Charentes	1,02	1,06	2,0	0,62	22,2	0,85	54,9	1,02	13,3	1,50
Rhône-Alpes	0,92	0,87	8,1	1,01	26,5	1,10	42,0	0,84	17,5	0,87
France entière	1	1	6,1	1	22,4	1	47,6	1	18,6	1

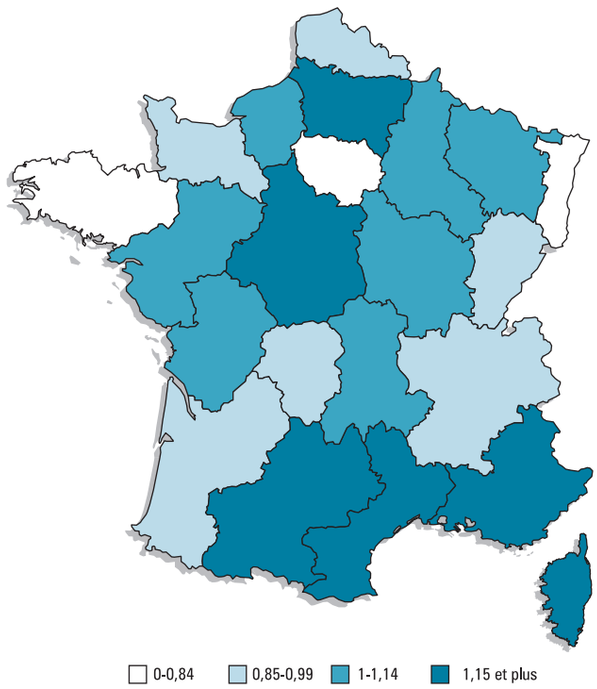
Sachant que les taux de risque sur cette période 1997-2001 sont de 0,47 pour les autoroutes, 1,70 pour les routes nationales et 2,00 pour les routes départementales. Seule la région Corse ne dispose pas de réseau autoroutier.

L'accidentologie des régions présente un très net gradient Nord Sud puisque les régions les plus mal classées sont surtout les régions situées le plus au sud : la Corse (1,43), le Languedoc (1,16), PACA (1,19) et Midi-Pyrénées (1,17). L'Aquitaine qui reste à la moyenne fait exception et à l'inverse, on trouve deux régions plus au nord avec de mauvais résultats : le Centre (1,25) et surtout la Picardie (1,19).

Les facteurs qui peuvent expliquer ces résultats ne sont pas, pour autant, identiques entre ces différentes régions. L'alcool et les plantations d'alignement sont plus présents en région Midi-Pyrénées, le non-port de la ceinture et les motos en région Languedoc-Roussillon, PACA et en Corse.

Parmi les meilleurs résultats, on trouve l'Alsace, la Bretagne (grâce à son réseau de routes nationales mais pas seulement puisqu'il y a des résultats assez bons même sur le réseau départemental) et l'Ile-de-France compte tenu de son caractère très urbain.

IAL 1997-2001 par régions



LES RÉSULTATS 2002

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2002)	Part population urbaine (1)
	2002	2001	2002	2001	2002	2001			
Alsace	2 687	3 133	184	164	3 478	4 056	1 761	104	75,1
Aquitaine	5 744	6 282	406	462	7 565	8 457	2 942	138	69,7
Auvergne	2 370	2 490	202	225	3 109	3 251	1 311	154	59,6
Basse-Normandie	2 124	2 371	208	211	2 942	3 294	1 432	145	53,9
Bourgogne	2 796	3 193	275	331	3 855	4 438	1 612	171	57,3
Bretagne	3 341	3 732	388	345	4 426	4 835	2 939	132	64,5
Champagne-Ardenne	2 011	2 105	236	232	2 623	2 854	1 343	176	65,9
Centre	3 741	4 325	390	484	5 082	5 893	2 459	159	62,8
Corse	978	1 152	53	62	1 469	1 747	261	203	62,3
Franche-Comté	1 596	1 773	183	175	2 070	2 355	1 123	163	58,8
Haute-Normandie	2 777	3 313	249	248	3 671	4 521	1 792	139	69,0
Île de France	24 663	27 622	593	696	30 208	34 083	11 025	54	96,1
Languedoc-Roussillon	3 875	4 157	425	437	5 471	5 842	2 336	182	75,3
Limousin	1 371	1 602	93	98	1 805	2 160	710	131	51,8
Lorraine	3 516	4 057	302	282	4 689	5 531	2 314	131	72,6
Midi-Pyrénées	4 765	5 114	407	414	6 386	6 921	2 586	157	64,5
Nord-Pas-de-Calais	4 521	4 873	339	315	5 900	6 492	4 013	84	87,0
PACA	13 398	14 617	629	640	17 476	18 956	4 569	138	65,3
Pays de la Loire	4 870	5 435	421	550	6 146	6 931	3 267	129	61,2
Picardie	2 819	3 072	296	353	3 942	4 305	1 868	158	52,9
Poitou-Charentes	2 519	2 685	308	299	3 383	3 642	1 654	186	91,6
Rhône-Alpes	8 988	9 642	655	697	12 143	13 381	5 717	115	77,4
France entière	105 470	116 745	7 242	7 720	137 839	153 945	59 038	123	75,5

Sources : ONISR – fichier des accidents ; INSEE 2001 – estimations localisées de la population établies par sexe et grande classe d'âge.

(1) – recensement de mars 1999, sans doubles comptes, rapport entre la dernière estimation de la population des communes composant des Unités Urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.

3 Les usagers : comportement et sanctions

Présentation d'ensemble et méthodologie des vitesses et des interdistances

Depuis plusieurs années, l'Observatoire fait réaliser des mesures de vitesse sur les différents réseaux routiers. Ces données représentent environ 200 000 observations par an et font l'objet de publications régulières, notamment dans le cadre de ce bilan annuel. Elles permettent un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

Les mesures de vitesse exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière par des enquêteurs d'une société d'études spécialisée (ISL : Institut de sondages Lavialle).

Ces relevés sont totalement indépendants de ceux pratiqués par les forces de l'ordre.

PLAN DE SONDAGE

Il a été défini de la façon suivante : ont été retenues des routes droites, planes, sans perturbation de trafic, sans carrefour ni feux sur au moins un kilomètre avant et après le point de mesure. En traversées de petites agglomérations et dans les agglomérations moyennes de 50 000 à 100 000 habitants, cette dernière contrainte est ramenée à quelques centaines de mètres. Ainsi, lorsque les tableaux mentionnent les termes « vitesse moyenne », il s'agit en fait d'une vitesse moyenne calculée à partir des relevés réalisés dans certaines conditions de circulation, et non d'une vitesse moyenne pratiquée sur le réseau considéré : c'est une vitesse moyenne dite « libre », caractérisant alors le niveau de sécurité désiré et non un temps de parcours réel du conducteur au volant.

Pour mesurer les vitesses, 362 points d'observation (285 le jour, 77 la nuit) représentatifs du réseau routier français ont été retenus. Les enquêteurs – environ cinquante – se rendent successivement sur tous les points à observer suivant une répartition des jours dans le mois et des tranches horaires prédéfinies, puis tous les quatre mois retournent sur les mêmes points à la même heure et au même type de jour de la semaine. Les observations sont réparties de manière à s'étaler uniformément sur les quatre mois, à couvrir tous les types de jours et toutes les tranches horaires entre 9 h 30 et 16 h 30 le jour et entre 22 h 00 et 02 h 00 la nuit. Par ailleurs, étant donné que chaque point d'observation nécessite une séquence de mesures par sens et par voie, ce sont plus de 2 000 sessions d'observations qui sont pratiquées chaque année et 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées.

MÉTHODE DE MESURE

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

MESURE DE L'INTERDISTANCE

Les cinémomètres se déclenchent lors du passage du nez de chaque véhicule. Pour obtenir des mesures réellement « intervéhiculaires » il faut mesurer le temps entre l'arrière du véhicule observé et le nez de celui qui le suit. L'algorithme de calcul du temps intervéhiculaire intègre donc une opération pour retrancher la longueur du véhicule observé.

Selon le type de véhicule observé, les valeurs moyennes ci-dessous sont retranchées :
- 1,8 m pour les deux-roues non immatriculés ;
- 2 m pour les deux-roues immatriculés ;
- 4 m pour les VL ;
- 6,4 m pour les camionnettes ;
- 10,7 m pour les camions à deux essieux ;
- 15,5 m pour les trois essieux ;
- 18,4 m pour les quatre essieux et plus ;
- 12 m pour les transports en commun.

Par ailleurs, les partitions en fonction de la vitesse sont établies à partir de la mesure de la vitesse du véhicule qui suit.

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION SUR LES VITESSES

Réglementation sur les vitesses maximales autorisées applicables aux véhicules légers en France (de moins de 3,5 tonnes : motos, voitures de tourisme et utilitaires légers) :

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard)	Dispositions spéciales	
				Usage de pneus cramponnés	Élèves conducteurs et conducteurs novices (moins de 2 ans de permis)
Autoroutes	130 km/h	110 km/h	50 km/h	Vitesse maximale limitée à 90 km/h	110 km/h
Routes à deux chaussées séparées	110 km/h	100 km/h	50 km/h		100 km/h
Autres routes hors agglomérations	90 km/h	80 km/h	50 km/h		80 km/h
Agglomérations	50 km/h [1]				

1. Cette limite peut dans certains cas être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité. Elle est relevée à 80 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.

Réglementation sur les vitesses maximales autorisées applicables aux véhicules lourds en France :

	Poids lourds			Transports de matières dangereuses		Transports en commun
	de 3,5 t à 12 t	> 12 t non articulés	> 12 t articulés	de 3,5 t à 12 t	> 12 t	> 10 t
Autoroutes	110 km/h	90 km/h	90 km/h	110 km/h	80 km/h	90 km/h [3]
Routes prioritaires et signalées comme telles	100 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h [1]	60 km/h [2]	90 km/h
Autres routes hors agglomérations	80 km/h	80 km/h	60 km/h	60 km/h	60 km/h	90 km/h
Agglomérations	50 km/h					

1. 100 km/h sur les routes à chaussées séparées uniquement.
2. 70 km/h si muni d'un freinage ABS.
3. 100 km/h si muni d'un freinage ABS.

Résultats synthétiques vitesse et ceinture

LES INDICATEURS SYNTHÉTIQUES SUR LES VITESSES ET LE PORT DE LA CEINTURE

La lecture et l'interprétation des nombreuses données recensées et mises en forme par l'institut réalisant les sondages vitesse et ceinture pour le compte du ministère (ISL : institut de sondages Lavialle) autorisent une analyse très fine des différents paramètres. Elles ne permettent pas en revanche, du fait du morcellement de l'information, d'accéder rapidement à une vision globale de la situation et à son évolution.

Pour rendre compte de l'évolution globale du comportement de l'usager en matière de respect des limites de vitesse et du port de la ceinture de sécurité, il faut disposer d'indicateurs globaux qui puissent les synthétiser, pour l'ensemble du réseau, de jour comme de nuit, indépendamment des conditions météorologiques.

C'est dans ce but qu'ont été mis au point ces indicateurs synthétiques.

LA MÉTHODOLOGIE

La méthode employée fait appel à une pondération des observations selon le poids du réseau (à partir des données de trafic). En ce qui concerne l'observation du port de la ceinture, en milieu urbain, la pondération s'effectue également en fonction de la population des agglomérations.

La pondération des observations s'opère, dans un premier stade, par types de réseaux, en tenant compte de leurs poids respectifs. C'est ainsi que les autoroutes de liaison « participent » au résultat final à hauteur de 12 %, les autoroutes de dégagement pour 7,5 %, les routes nationales pour 17,4 %, les routes départementales pour 36,7 % et le milieu urbain pour 28,2 %.

Ces hypothèses de répartition du trafic sur les différents types de réseaux sont basées au départ sur les données consignées dans le 37e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation portant sur l'année 1999, puis plus finement, pour les répartitions entre les différents types d'autoroutes (de liaison ou de dégagement) et de profils de routes nationales (2 x 2 voies, 2 ou 3 voies), sur les recensements effectués pour établir les indicateurs d'accidentologie locale.

En ce qui concerne les observations sur la ceinture en milieu urbain, les observations portent sur Paris, sur trois villes de la proche banlieue parisienne et sur six grandes métropoles régionales. Elles sont ensuite pondérées au prorata des populations respectives.

LES RÉSULTATS

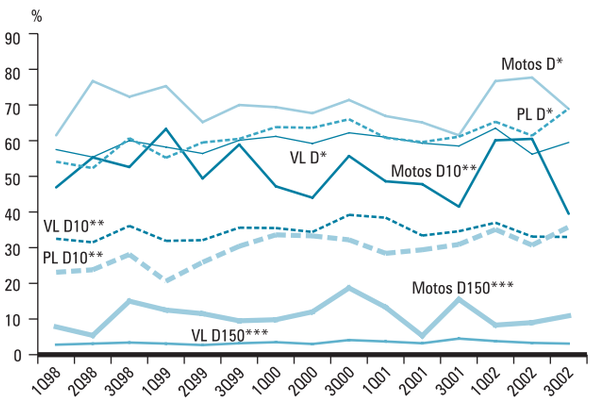
La vitesse

Les indicateurs synthétiques développés par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière portent sur trois séries d'observations : celles du taux de dépassement des vitesses limites autorisées, du taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées et du pourcentage d'excès de vitesse supérieur à 150 km/h (excepté pour les poids lourds, dans les comparaisons intermodales, en ce qui concerne cette dernière mesure).

Le tableau ci-dessous récapitule les résultats globaux obtenus sur les trois critères définis plus haut. Ils ont été calculés depuis 1998, par quadrimestres et années entières.

Le graphique ci-dessous globalise les données recueillies au cours des cinq années 1998 à 2002 sur les trois indicateurs définis plus haut : taux de dépassement des vitesses limites autorisées, taux de dépassement d'au moins 10 km/heure et taux de dépassements supérieur à 150 km/heure, pour les véhicules de tourisme, les motos et les poids lourds.

Indicateurs synthétiques 1998-2002



** Dépassements de la vitesse maximale autorisée.*
***Dépassements de + de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée.*
**** % de dépassements de la vitesse maximale autorisée > 150 km/h.*

L'historique est encore peu fourni, les résultats sont donc à considérer avec beaucoup de précautions. Néanmoins, l'examen des séries de données recueillies depuis maintenant cinq ans a permis de constater qu'il existe des incidences saisonnières qui affectent les comportements. C'est cet effet saisonnier qui est illustré par un des graphiques de la page suivante, dans lequel les évolutions concernant les différents quadrimestres ont été séparées. Cet exemple se rapporte aux taux de dépassement des vitesses limites ainsi qu'à ceux des vitesses limites + 10 km/h, pour les véhicules de tourisme. On observe sur ce graphique que les comportements sont moins infractionnistes au cours des seconds

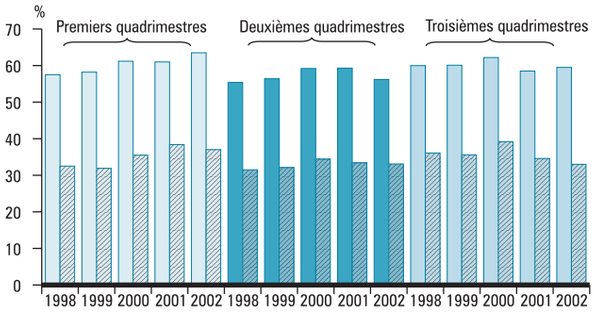
	Voitures de tourisme			Motos			Poids lourds		Tous véhicules		
	D *	D10 **	D150 ***	D *	D10 **	D150 ***	D *	D10 **	D *	D10 **	D150 ***
1Q98	57,5 %	32,5 %	2,8 %	61,5 %	46,9 %	7,8 %	54,1 %	23,1 %	57,0 %	31,4 %	2.0 %
2Q98	55,4 %	31,5 %	3,1 %	76,7 %	55,3 %	5,4 %	52,3 %	23,8 %	55,0 %	30,8 %	2,4 %
3Q98	60,0 %	36,1 %	3,4 %	72,3 %	52,6 %	15,0 %	60,7 %	28,1 %	59,8 %	34,9 %	2,6 %
1998	**57,4 %**	**33,2 %**	**3,1 %**	**70,2 %**	**51,3 %**	**8,4 %**	**55,7 %**	**25,0 %**	**57,1 %**	**32,3 %**	**2,4 %**
1Q99	58,2 %	31,9 %	3,1 %	75,3 %	63,3 %	12,5 %	55,2 %	20,6 %	58,0 %	30,7 %	2,3 %
2Q99	56,4 %	32,1 %	2,7 %	65,2 %	49,4 %	11,5 %	59,5 %	25,9 %	56,8 %	31,6 %	2,1 %
3Q99	60,1 %	35,6 %	3,2 %	70,0 %	58,9 %	9,5 %	60,5 %	30,4 %	60,0 %	34,8 %	2,4 %
1999	**58,1 %**	**33,1 %**	**3,0 %**	**67,6 %**	**53,4 %**	**11,4 %**	**58,3 %**	**25,5 %**	**58,1 %**	**32,3 %**	**2,3 %**
1Q00	61,2 %	35,5 %	3,5 %	69,4 %	47,2 %	9,8 %	63,8 %	33,6 %	61,4 %	35,0 %	2,5 %
2Q00	59,2 %	34,4 %	3,0 %	67,7 %	44,0 %	12,0 %	63,6 %	33,3 %	59,3 %	34,0 %	2,5 %
3Q00	62,2 %	39,2 %	4,1 %	71,4 %	55,7 %	18,7 %	66,0 %	32,2 %	62,5 %	38,3 %	3,2 %
2000	**60,8 %**	**36,3 %**	**3,5 %**	**69,1 %**	**48,5 %**	**13,6 %**	**64,6 %**	**33,1 %**	**61,1 %**	**35,8 %**	**2,7 %**
1Q01	61,0 %	38,4 %	3,7 %	66,9 %	48,6 %	13,3 %	60,8 %	28,4 %	60,9 %	37,1 %	2,8 %
2Q01	59,3 %	33,4 %	3,2 %	65,1 %	47,8 %	5,3 %	59,6 %	29,4 %	59,1 %	32,8 %	2,5 %
3Q01	58,5 %	34,6 %	4,5 %	61,5 %	41,5 %	15,5 %	61,1 %	30,9 %	58,5 %	34,1 %	3,5 %
2001	**59,5 %**	**35,4 %**	**3,8 %**	**64,7 %**	**46,8 %**	**9,0 %**	**60,5 %**	**29,4 %**	**59,4 %**	**34,6 %**	**2,9 %**
1Q02	63,5 %	37,0 %	3,8 %	76,7 %	60,1 %	8,3 %	65,3 %	35,1 %	63,6 %	36,7 %	2,8 %
2Q02	56,2 %	33,1 %	3,3 %	77,7 %	60,5 %	9,0 %	61,4 %	30,7 %	56,6 %	32,9 %	2,7 %
3Q02	59,5 %	33,0 %	3,1 %	68,9 %	39,5 %	10,9 %	69,0 %	35,8 %	60,2 %	33,0 %	2,4 %
2002	**59,5 %**	**34,2 %**	**3,4 %**	**75,7 %**	**56,5 %**	**9,0 %**	**65,8 %**	**34,4 %**	**59,9 %**	**34,1 %**	**2,6 %**

** Taux de dépassements des vitesses limites autorisées.*
*** Taux de dépassements de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées.*
**** Proportion de dépassements des vitesses limites autorisées supérieurs à 150 km/h.*

quadrimestres, qui correspondent à la période de l'année (de mai à août – à cheval entre printemps et été) où – entre autres caractéristiques – la période diurne est la plus longue.

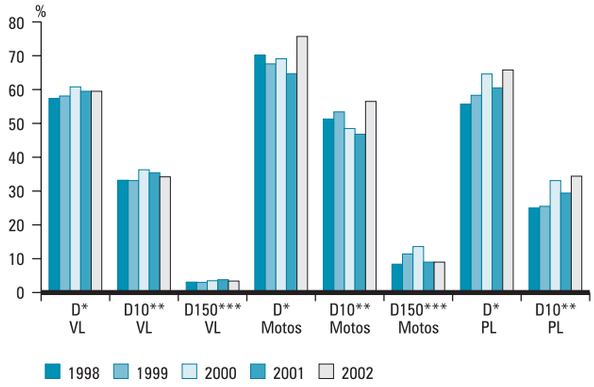
Les graphiques qui suivent reprennent les données recueillies depuis 1998 en les détaillant : données annuelles, dépassements de la vitesse limite autorisée, dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée, et pourcentages de dépassements supérieurs à 150 km/h.

Effets saisonniers - véhicules de tourisme taux de dépassement et taux de dépassement + 10 km/h



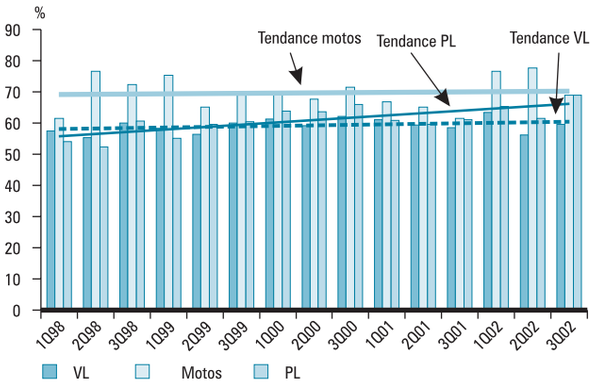
Les séries de teinte unie représentent les taux de dépassement des vitesses limites autorisées.
Les séries hachurées représentent les taux de dépassement de plus de 10 km/h.

Données annuelles

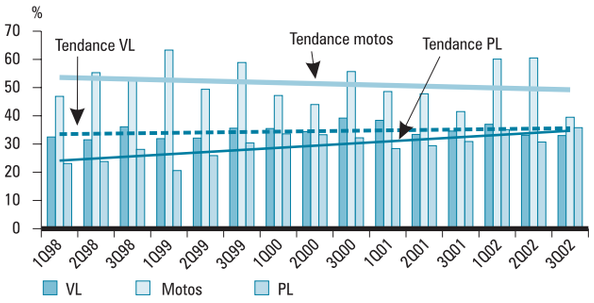


** Dépassements de la vitesse maximale autorisée.*
*** Dépassements de + de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée.*
**** % de dépassements de la vitesse maximale autorisée > 150 km/h.*

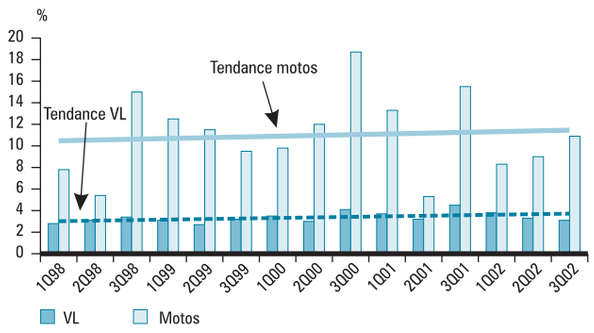
Dépassements de la vitesse limite



Dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite



% de dépassements supérieurs à 150 km/h



D'une manière générale, sur l'ensemble de la période observée, les taux de dépassement se situent aux environs de 60 % pour les véhicules légers et les poids lourds. Ils se situent globalement à un niveau plus élevé pour les motos, de l'ordre de 70 %. On remarque cependant que fin 2002 le taux de dépassement pour les poids lourds s'est détérioré au point de rejoindre et même de légèrement dépasser (69 % pour les poids lourds contre 68,9 % pour les motos) celui constaté pour les motos.

L'écart entre les différentes catégories d'usagers est encore plus sensible en ce qui concerne les dépassements de plus de 10 km/h, qui se situent souvent au-delà de 50 % pour les motos. Toutefois, sur cet indicateur, la courbe de tendance la plus défavorable concerne également l'évolution du comportement des poids lourds.

Si la tendance est plus favorable pour les motos, on observe que cela est dû aux bons résultats du dernier quadrimestre 2002. On note en revanche peu de progrès sur les taux de dépassement à très grande vitesse (supérieurs à 150 km/h).

La ceinture

La méthodologie tient compte de la fréquentation des différents réseaux et du poids démographique des différentes villes constituantes du panel. Elle a tout d'abord été appliquée à l'année 1992, afin d'obtenir une base de référence stable, et ensuite aux quatre dernières années 1999, 2000, 2001 et 2002.

Les taux synthétiques du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme sont récapitulés dans le tableau ci-après :

	1992		1999	2000	2001	2002
Taux de port de la ceinture	80,6 %		89,5 %	89,6 %	91,3 %	91,1 %

On constate donc, qu'après trois années de progression continue, la valeur de ce taux synthétique est en léger retrait en 2002 par rapport à 2001.

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	1998	1999	2000	2001	2002	2002 intempéries
Autoroutes de liaison [1] (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*122*	123	**127**	126	126	129
% de dépassement de la vitesse limite	*40*	41	**52**	49	49	74
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	*22*	23	**32**	30	31	58
Autoroutes de dégagement [2] (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*109*	*109*	110	110	**112**	92
% de dépassement de la vitesse limite	53	*51*	54	52	**57**	51
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	32	*31*	33	33	**36**	43
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*111*	**112**	**112**	**112**	**112**	119
% de dépassement de la vitesse limite	*53*	**60**	56	57	58	82
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	*31*	37	35	38	**39**	65
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	89	*88*	89	**90**	*88*	83
% de dépassement de la vitesse limite	50	48	**52**	**52**	*46*	47
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	27	26	28	**29**	*23*	24
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*92*	*92*	**95**	93	93	92
% de dépassement de la vitesse limite	*56*	59	**61**	59	60	62
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	*32*	33	**38**	36	34	31
Traversées d'agglomérations (-5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	*60*	**62**	**62**	61	57
% de dépassement de la vitesse limite	81	*79*	82	**83**	80	69
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	51	49	**53**	50	*48*	34
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	*50*	51	**52**	51	**52**	51
% de dépassement de la vitesse limite	51	*50*	**54**	52	**54**	49
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	*21*	23	**25**	24	24	26
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	**62**	61	59	*58*	59	61
% de dépassement de la vitesse limite	**84**	81	80	*74*	77	84
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**54**	49	43	*39*	43	54

Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.
1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles (colonne « intempéries » exceptée).

Globalement, en 2002, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sont restées de manière stable à un niveau élevé sur l'ensemble du réseau. La hausse des vitesses moyennes constatée en 2000 sur les autoroutes de liaison se poursuit depuis, à une valeur cependant légèrement inférieure. La vitesse moyenne sur les autoroutes de dégagement est en augmentation de 2 km/h et celle observée sur les routes nationales limitées à 90 km/h est en retrait de 2 km/h. Pour les autres réseaux, aucune variation ne dépasse 1 km/h. On peut noter par ailleurs que, depuis cinq ans, le comportement des usagers tend à s'améliorer lors de la traversée d'agglomérations par voies d'entrée, malgré une légère détérioration en 2002. Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée se situent tou-

jours à un niveau très élevé et dans l'ensemble, aucune amélioration n'apparaît par rapport à 2001 sauf sur les routes nationales ordinaires (– 6 points) et dans les traversées de petites agglomérations par route nationale (– 3 points). Mais c'est aussi sur ce réseau que 4 conducteurs sur 5 sont en infraction tout comme sur les voies d'entrée/sortie d'agglomération.

En rase campagne, comme l'année dernière et quel que soit le type de réseau, la moitié des automobilistes est en infraction, de 46 % sur les routes nationales limitées à 90 km/h à 60 % sur les routes départementales.

Par ailleurs, on constate que la vitesse moyenne se situe toujours très au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain (d'environ 10 km/h), excepté lors de la traversée des centres-villes d'agglomérations importantes.

Nous avons isolé, d'autre part, les résultats des mesures réalisées dans des conditions météorologiques défavorables (pluie, neige, grêle, vent fort...). Ils sont présentés dans le tableau des vitesses dans la colonne « intempéries ». On constate, dans bien des cas, que les vitesses moyennes pratiquées ne sont pas inférieures et sont même parfois très supérieures aux moyennes pratiquées dans des conditions météorologiques plus favorables, y compris sur le réseau autoroutier permettant une vitesse élevée. L'influence des conditions météorologiques en milieu urbain est évidemment moins sensible.

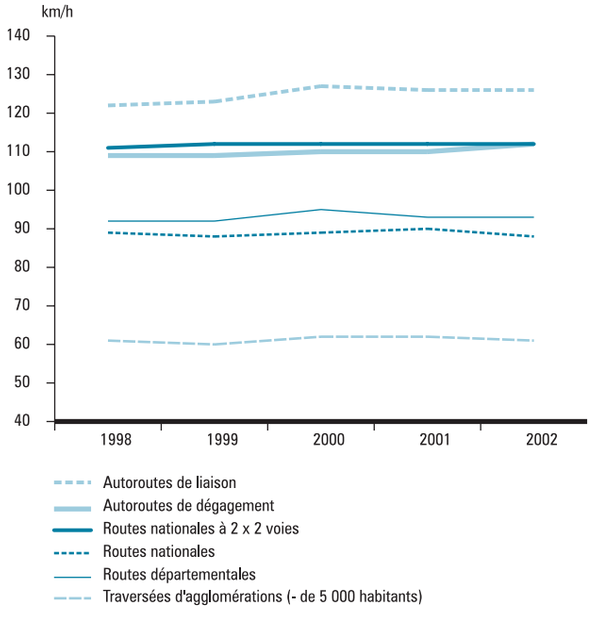
Sans que l'on soit certain que chacune des conditions de mesure ait nécessité l'abaissement de la limitation de vitesse de 20 ou 10 km/h (voire plus, dans le cas du brouillard) selon les réseaux de rase campagne, on a calculé les taux de dépassement des seuils de vitesse limite (+ 1 km/h et + 10 km/h) avec les limitations réglementaires par temps de pluie. On constate alors que l'infractionnisme sous intempéries est généralement plus important que l'infractionnisme sans intempéries. La principale exception concerne les autoroutes de dégagement.

Les histogrammes des vitesses de jour précisent la répartition par classes des vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse. Le tableau suivant synthétise l'information :

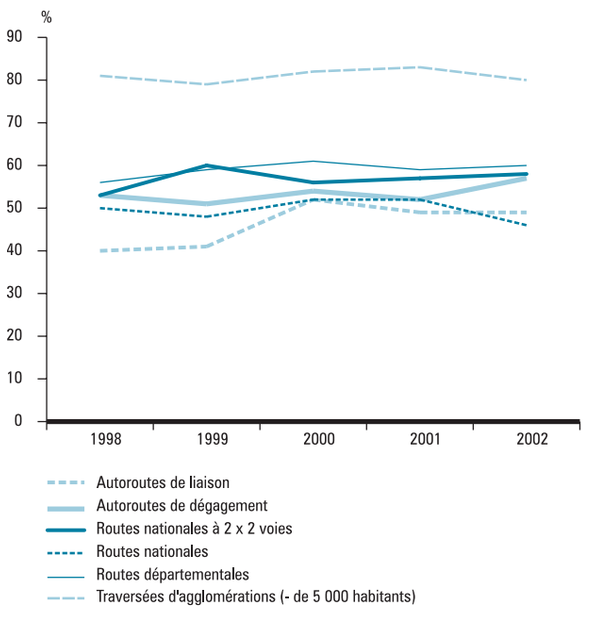
Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	110-130 km/h	10,9 %	3,8 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	16,1 %	6,0 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-120 km/h	16,9 %	6,2 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-100 km/h	8,7 %	3,4 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	14,1 %	5,5 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	19,8 %	6,3 %
Artères en centre-ville dans les agglomérations moyennes	40-60 km/h	6,6 %	1,8 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	60-70 km/h	14,9 %	3,2 %

Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que les deux tiers des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur autoroutes de liaison, entre 90 et 130 km/h sur autoroutes de dégagement et sur routes nationales à 2 x 2 voies, et entre 80 et 110 km/h sur les autres routes nationales et les routes départementales. L'autre tiers des usagers roule à des vitesses extrêmes, soit trop basses, soit trop élevées.

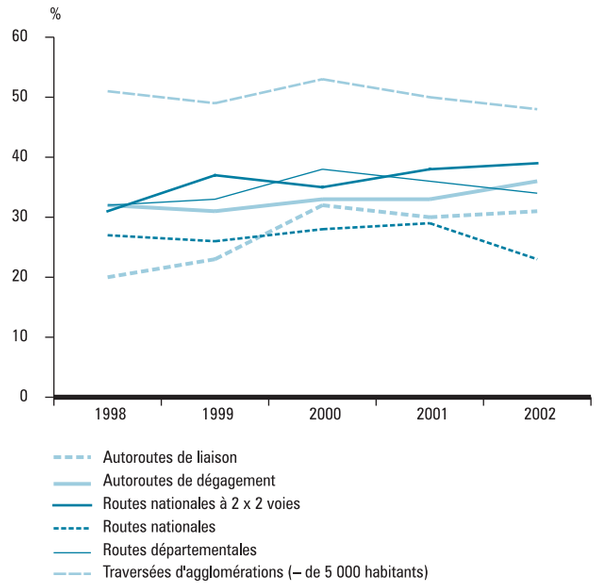
Vitesses moyennes pratiquées de jour



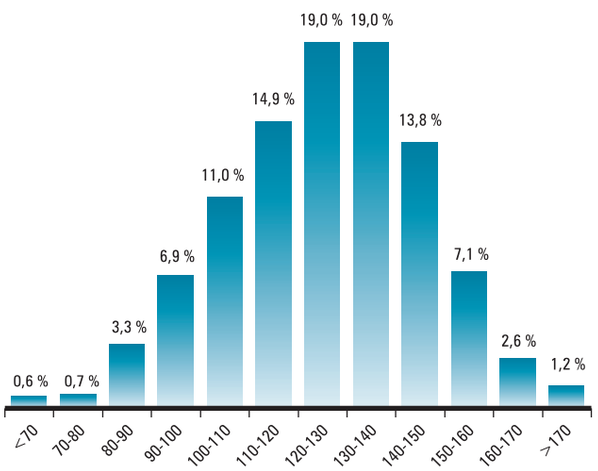
Pourcentages de dépassement de la vitesse limite



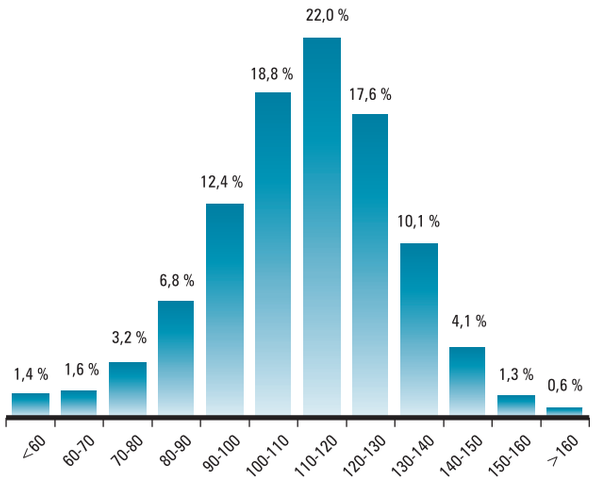
Pourcentages de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h



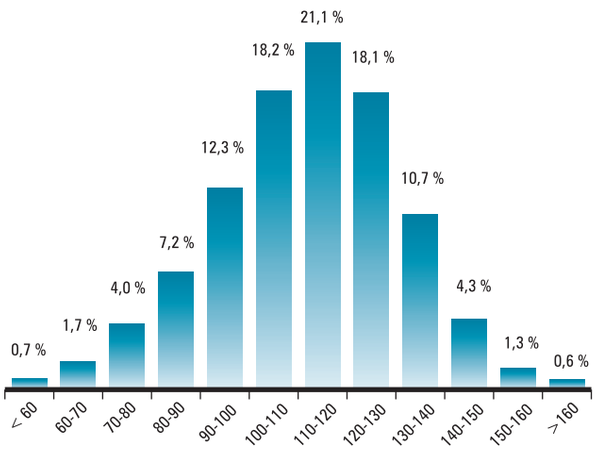
Autoroutes de liaison



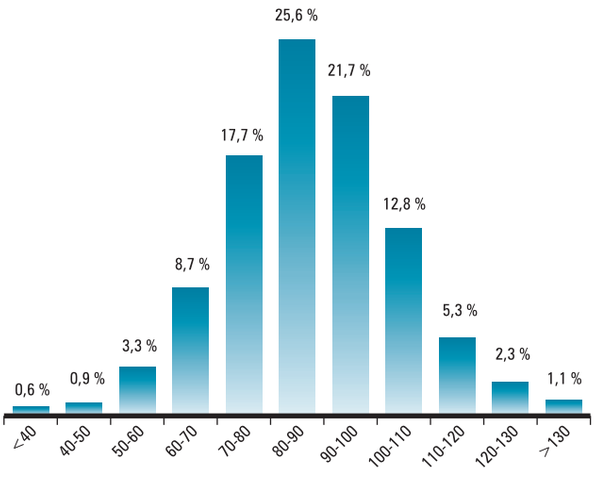
Autoroutes de dégagement



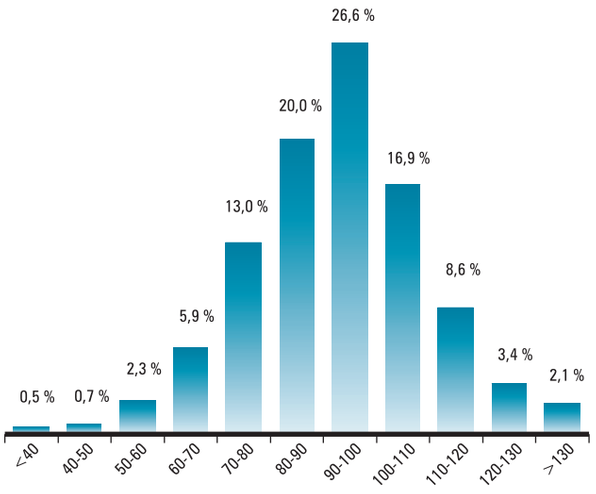
Routes nationales à 2 x 2 voies



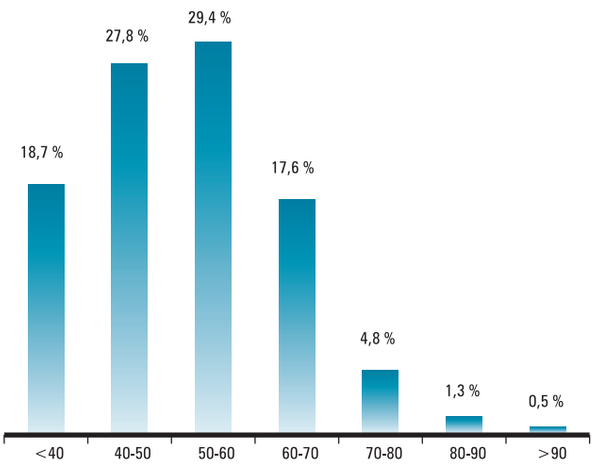
Routes nationales à 2 ou 3 voies



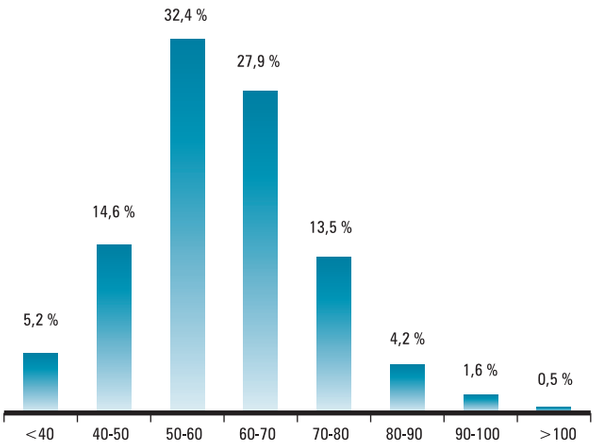
Routes départementales à grande circulation



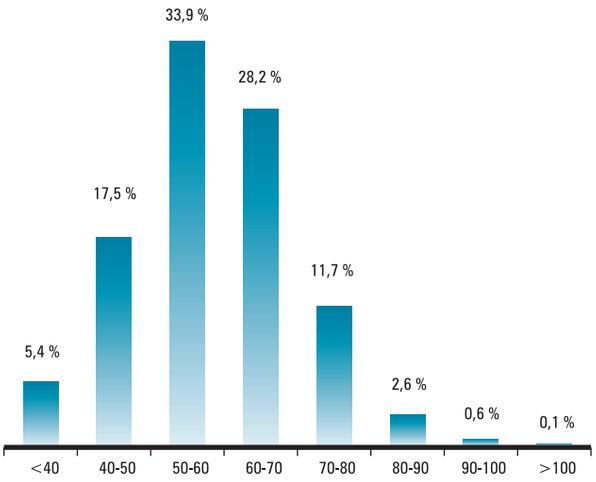
Artères du centre-ville dans les agglomérations moyennes



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



Entrées/sorties des agglomérations moyennes



Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme

	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes de liaison[1] (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	120	*115*	121	**122**	121
% de dépassement de la vitesse limite	**40**	*28*	38	35	34
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**27**	*15*	25	22	20
Autoroutes de dégagement[2] (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	114	*112*	117	117	**121**
% de dépassement de la vitesse limite	*56*	57	61	67	**75**
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	37	*36*	41	45	**54**
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**97**	96	96	96	*92*
% de dépassement de la vitesse limite	64	67	65	**68**	*54*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**40**	36	37	**40**	*32*
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) **par RN** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**69**	68	65	66	*64*
% de dépassement de la vitesse limite	**91**	89	*84*	85	*84*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**67**	68	59	59	*58*
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par artères en agglomération** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**60**	57	59	57	*53*
% de dépassement de la vitesse limite	78	66	**80**	71	*58*
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**44**	36	39	34	*23*
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) **par voies d'entrée en agglomération** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	**69**	65	65	65	*62*
% de dépassement de la vitesse limite	**92**	88	*84*	87	85
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	**69**	59	57	61	*53*

Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.
1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles (colonne « intempéries » exceptée).

On observe en 2002, par rapport aux années précédentes, une situation en nette amélioration sur tous les réseaux excepté sur le réseau autoroutier. En 2002, les vitesses moyennes pratiquées de nuit sont supérieures (de 1 km/h dans les traversées d'agglomérations moyennes à 9 km/h sur les autoroutes de dégagement) à celles pratiquées de jour, sauf sur les autoroutes de liaison (– 5 km/h). Les taux de dépassement des vitesses limites de nuit sont supérieurs de 4 points (dans les traversées d'agglomérations petites et moyennes) à 18 points (sur les autoroutes de dégagement) aux taux de dépassement de jour, sauf sur les autoroutes de liaison (– 15 points). Ce constat peut expliquer, entre autres, que le risque d'accident soit supérieur la nuit. La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement supérieure la nuit que le jour.

Finalement, c'est plus d'un conducteur sur deux qui dépasse les vitesses limites sur les routes nationales et dans les traversées d'agglomérations moyennes, trois sur quatre sur les autoroutes de dégagement et plus de quatre sur cinq lors des traversées de petites agglomérations par les routes nationales ou des entrées en agglomérations moyennes.

Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds

LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE DEUX ESSIEUX (EN KM/H)

	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes de liaison [1]	*92*	93	**95**	94	**95**
Autoroutes de dégagement [2]	*85*	*85*	87	87	**90**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	*92*	95	95	95	**96**
Routes nationales à 2 ou 3 voies	78	78	80	**81**	*77*
Routes départementales à grande circulation	*80*	*80*	84	*80*	**85**
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	57	*56*	57	**58**	*56*

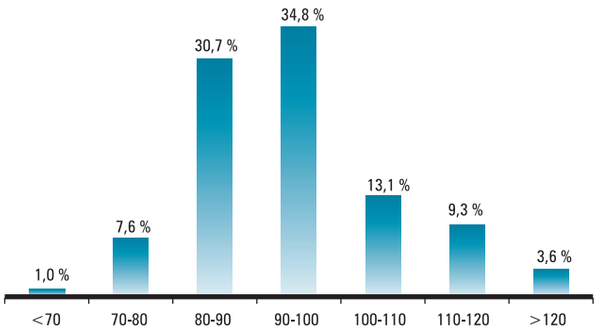
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

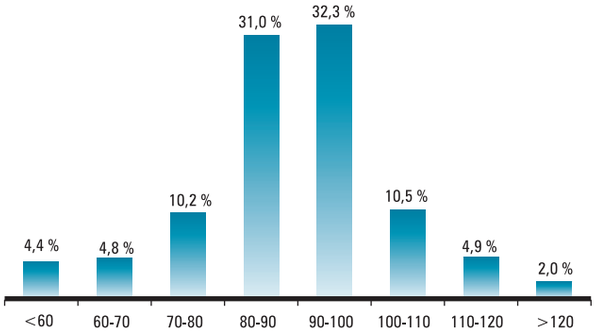
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Répartition par classes de vitesses des poids lourds de deux essieux

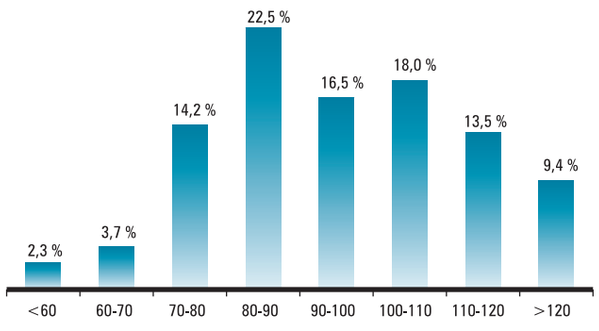
Autoroutes de liaison



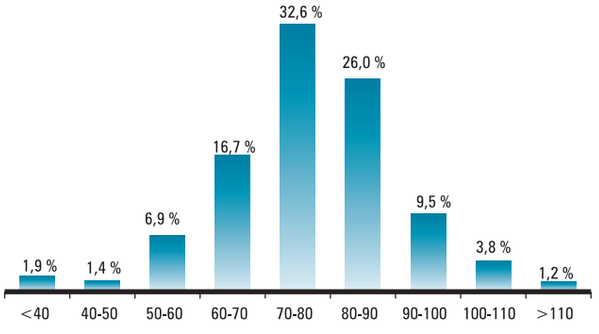
Autoroutes de dégagement



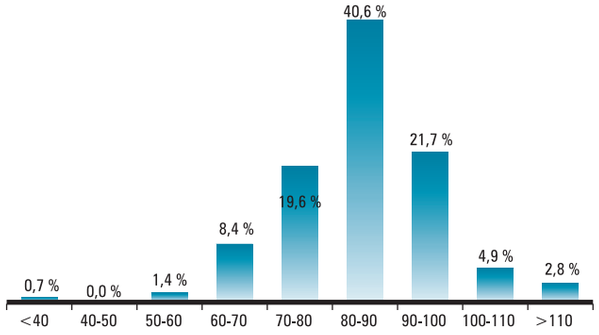
Routes nationales à 2 x 2 voies



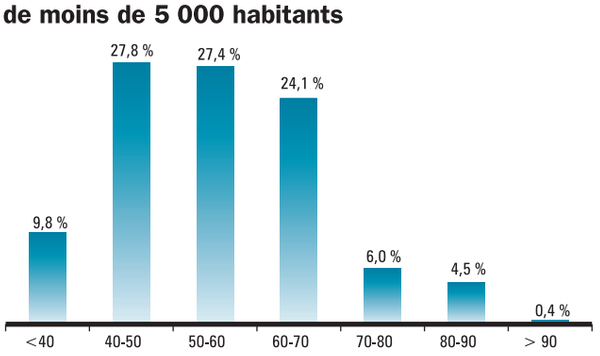
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE TROIS ESSIEUX (EN KM/H)

	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes de liaison [1]	*87*	*87*	88	*87*	**91**
Autoroutes de dégagement [2]	*81*	*81*	**83**	**83**	*81*
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	*87*	**89**	88	*87*	88
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80	80	*79*	**82**	80
Routes départementales à grande circulation	*80*	82	**87**	84	84
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	*59*	*59*	**61**	*59*	**61**

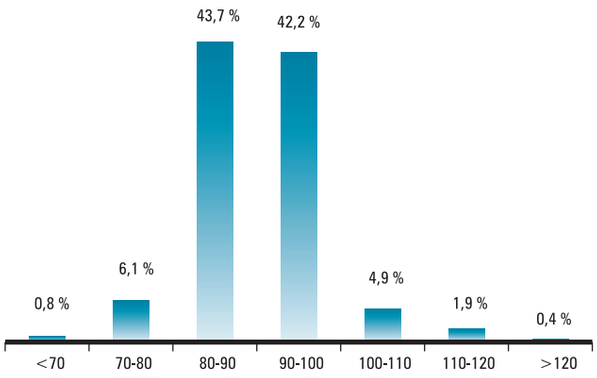
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

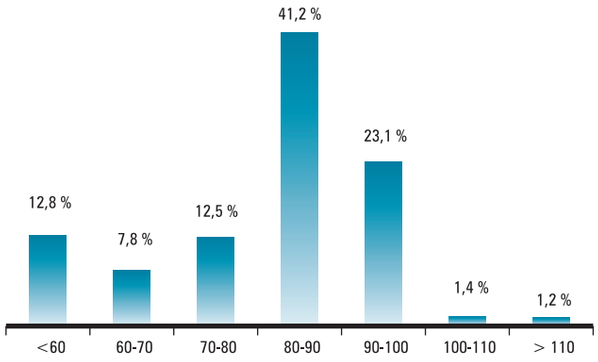
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Répartition par classes de vitesses des poids lourds de trois essieux

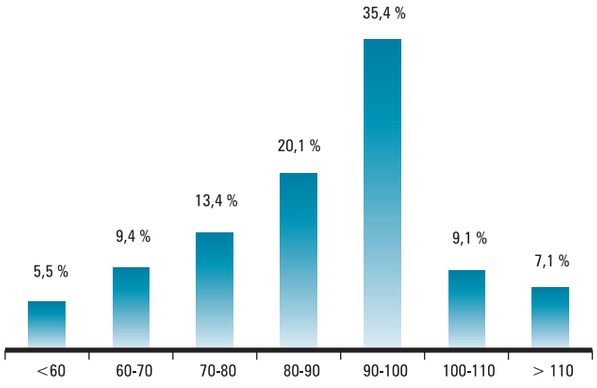
Autoroutes de liaison



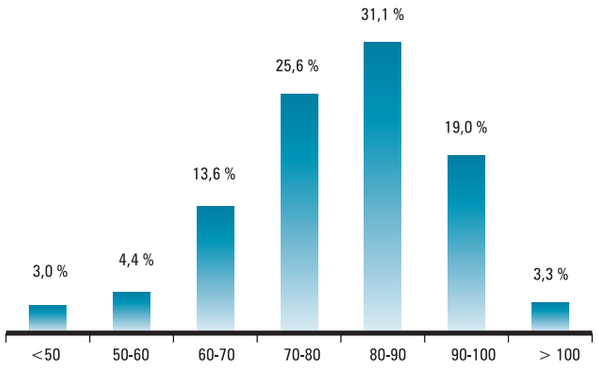
Autoroutes de dégagement



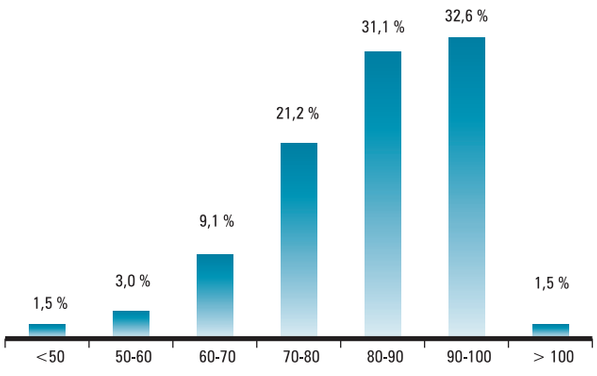
Routes nationales à 2 x 2 voies



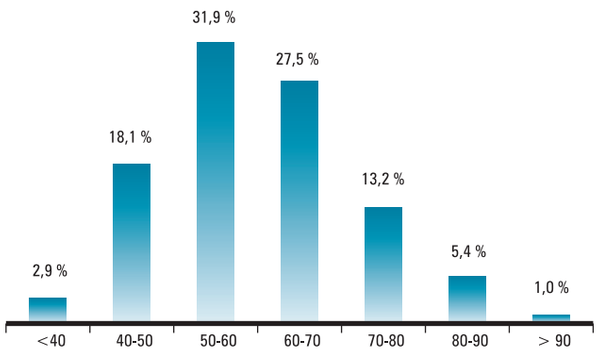
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS DE QUATRE ESSIEUX ET PLUS (EN KM/H)

	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes de liaison[1]	89	*88*	90	89	**91**
Autoroutes de dégagement[2]	*84*	85	86	85	**88**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	*86*	**89**	**89**	88	88
Routes nationales à 2 ou 3 voies	81	81	*80*	**82**	*80*
Routes départementales à grande circulation	*80*	82	**86**	84	85
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	**60**	*58*	**60**	**60**	59

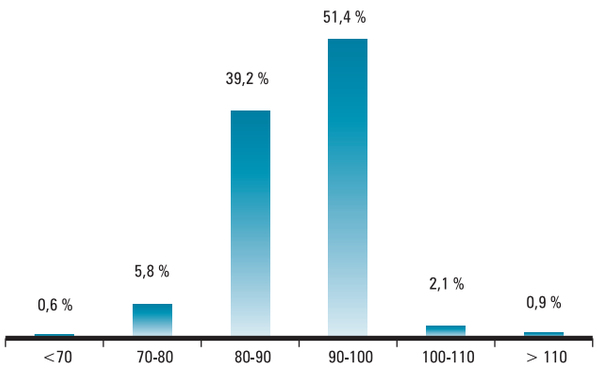
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

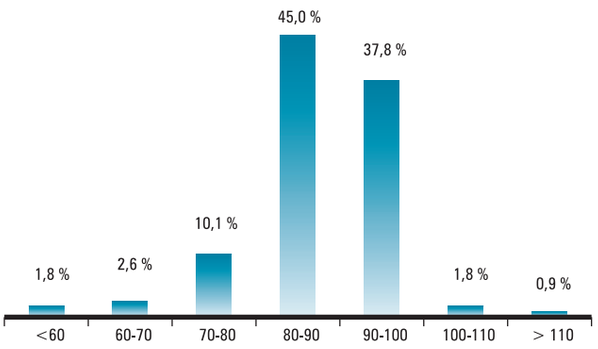
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Répartition par classes de vitesses des poids lourds de quatre essieux et plus

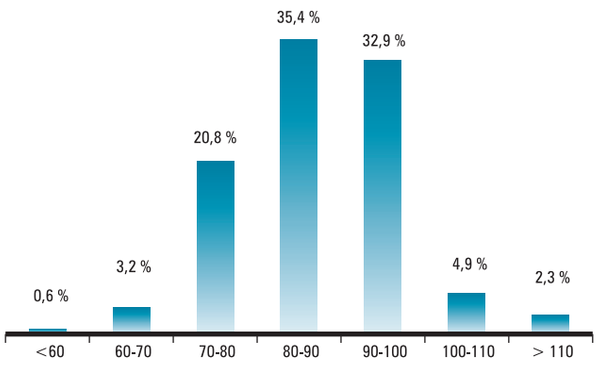
Autoroutes de liaison



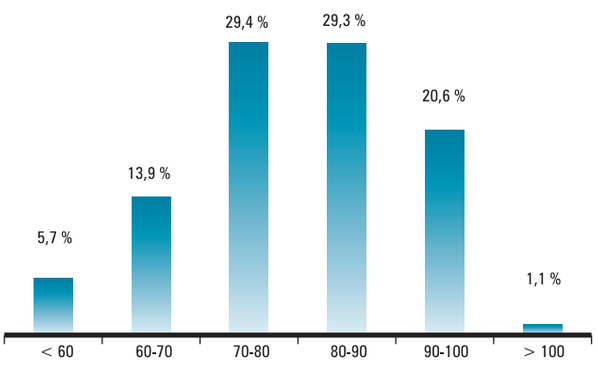
Autoroutes de dégagement



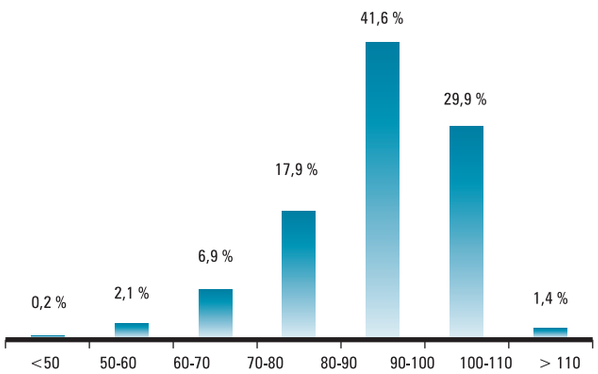
Routes nationales à 2 x 2 voies



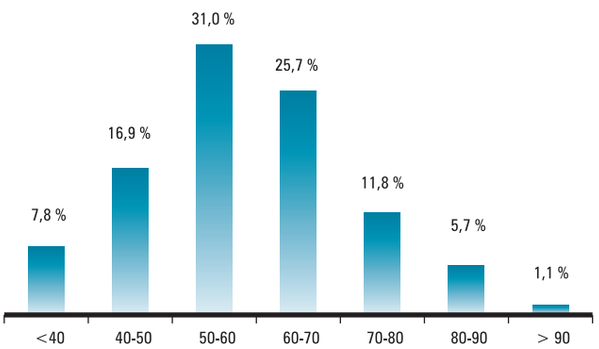
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



LES VITESSES MOYENNES PRATIQUÉES DE JOUR PAR LES POIDS LOURDS TRANSPORTANT DES MATIÈRES DANGEREUSES (EN KM/H)

	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes de liaison [1]	*84*	86	86	86	**87**
Autoroutes de dégagement [2]	*80*	83	83	82	**85**
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	*80*	**84**	**84**	**84**	81
Routes nationales à 2 ou 3 voies	**76**	74	74	75	*73*
Routes départementales à grande circulation	*70*	71	**76**	73	**76**
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	56	57	58	**59**	*53*

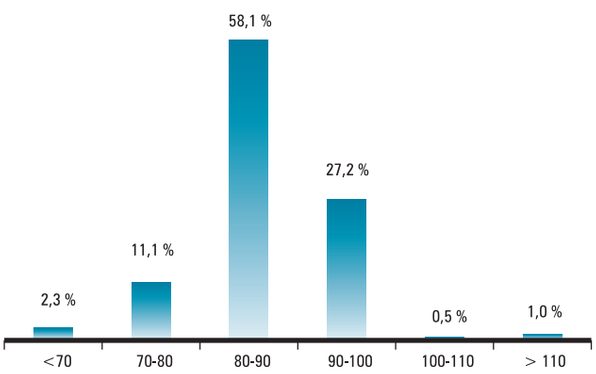
Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

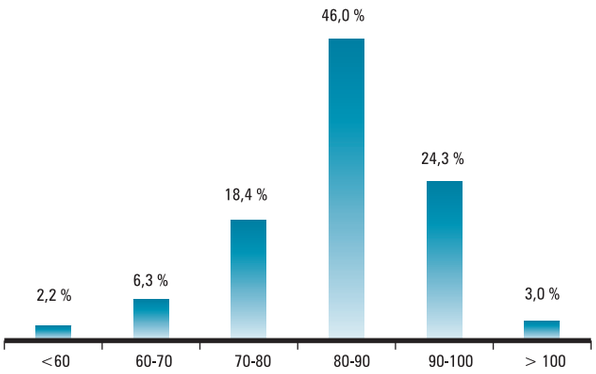
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Répartition par classes de vitesses des transports de matières dangereuses

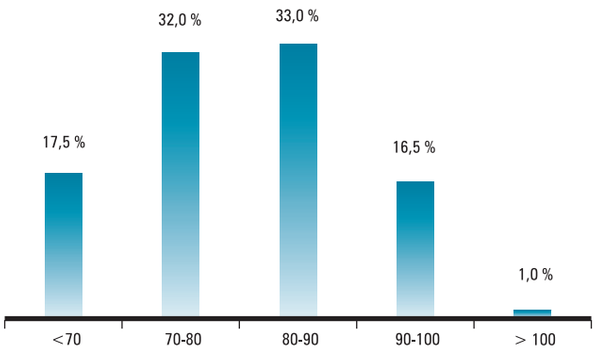
Autoroutes de liaison



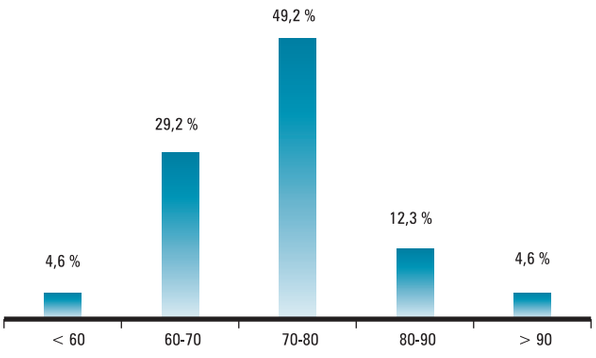
Autoroutes de dégagement



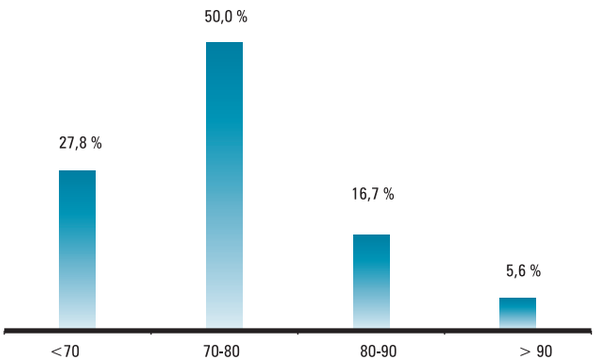
Routes nationales à 2 x 2 voies



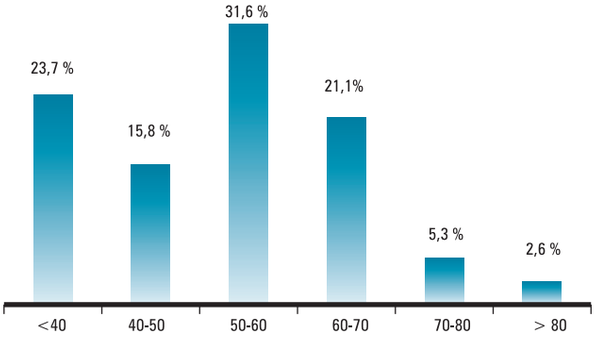
Routes nationales à 2 ou 3 voies



Routes départementales à grande circulation



Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants



COMMENTAIRES

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 vitesses moyennes et les taux de dépassement de la vitesse limite de chaque catégorie administrative de poids lourds spécifiée dans la grille. Cependant, nous avons classé les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

Globalement, en 2002 par rapport à 2001, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds se sont détériorées. Par réseau, et par nombre d'essieux, on assiste à une augmentation des vitesses moyennes pratiquées sur les autoroutes de liaison par tous les types de poids lourds ainsi que sur les autoroutes de dégagement, à l'exception des poids lourds à trois essieux. Cette augmentation est également constatée sur les routes départementales. Il n'y a que sur les routes nationales à 2 ou 3 voies que la diminution est générale pour tous les types de poids lourds puisque dans les traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants la vitesse augmente pour les véhicules de trois essieux.

Étant donné la difficulté de repérage visuel de la catégorie administrative des poids lourds correspondant à la grille de limitation des vitesses, nous ne publions pas les taux de dépassement de la vitesse limite mesurés par enquête parce qu'ils n'ont guère de sens. Cependant les distributions des vitesses par couple véhicule lourd/réseau peuvent donner des informations sur la dispersion des vitesses des véhicules lourds autour de la moyenne de leurs vitesses. On observe aisément sur les graphiques des distributions de vitesses que leur dispersion autour de la moyenne est faible. En d'autres termes, les poids lourds d'une catégorie donnée roulent en grande majorité à la même vitesse.

Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes

	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes de liaison[1] (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	132	130	132	*129*	**134**
% de dépassement de la vitesse limite	57	*50*	**60**	51	54
Autoroutes de dégagement[2] (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*116*	**120**	118	**120**	**120**
% de dépassement de la vitesse limite	*58*	61	63	**67**	66
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*114*	*114*	**121**	118	118
% de dépassement de la vitesse limite	55	*53*	**65**	**65**	64
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	102	103	103	*97*	**104**
% de dépassement de la vitesse limite	71	71	**76**	*65*	74
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	106	103	*97*	99	**109**
% de dépassement de la vitesse limite	72	64	65	*60*	**85**
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) p**ar RN** (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	*68*	**70**	69	**70**	69
% de dépassement de la vitesse limite	*86*	**94**	**94**	91	88

Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.
1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Pour cette catégorie de véhicules, nous ne disposons que de mesures effectuées le jour. Par ailleurs, compte tenu du petit nombre des observations (1 250), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux. Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes se situent en 2002 toujours au-dessus de la vitesse réglementaire et de la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes (+ 8 km/h pour cette dernière sur les autoroutes de liaison ainsi que sur les autoroutes de dégagement et jusqu'à + 16 km/h sur les routes nationales et départementales).

Les interdistances

L'article premier du décret du 23 novembre 2001 relatif aux distances de sécurité entre les véhicules stipule que « *lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes* ».

Le cahier des charges de l'institut de sondages qui réalise les mesures de vitesse pour le compte de l'Observatoire (Institut de sondages Lavialle) a donc été complété au cours de l'année 2002. Il s'agissait de disposer également des données nécessaires à l'évaluation du respect, par les usagers de la route, du temps intervéhiculaire de deux secondes retenu par la loi, et de connaître en détail les pratiques observées en la matière sur les différents types de réseaux.

Les premières données réunies et exploitées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière depuis juillet 2002 font l'objet de ce chapitre.

ANALYSE DES PREMIERS RÉSULTATS

Ce sont 67 122 observations recueillies au cours du second semestre de l'année 2002 sur tous types de réseaux et concernant tous types de véhicules qui ont pu être exploitées. Elles font état de 20 351 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit 30,3 %.

Les indicateurs synthétiques

L'idée a été d'appliquer aux temps intervéhiculaires la méthode de calcul d'indicateurs synthétiques, sur le modèle de celle développée à l'occasion de l'évaluation des dépassements de vitesse autorisée. Le poids des différents réseaux a donc été intégré dans le calcul des quatre indicateurs synthétiques sur les temps intervéhiculaires proposés.

Dans un premier temps, deux indicateurs « absolus » ont été définis. Ils représentent la proportion d'usagers circulant avec des temps intervéhiculaires courts dans le contexte général, toutes conditions de circulation confondues :
– proportion de temps intervéhiculaires « hors-la-loi », inférieurs à deux secondes, dans le contexte général ;
– proportion de temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, dans le contexte général.

Dans un deuxième temps, il est apparu que les mesures du temps intervéhiculaire étaient plus pertinentes à partir d'une certaine densité du trafic. Par convention, on a défini le trafic dense comme étant un trafic où les temps intervéhiculaires sont inférieurs à quatre secondes. Deux indicateurs supplémentaires ont donc été définis. Ces deux indicateurs représentent la proportion de temps intervéhiculaires courts, dans un contexte de circulation dense ou en peloton :
– proportion de temps intervéhiculaires « hors-la-loi », inférieurs à deux secondes, hors circulation clairsemée = proportion de TIV inférieurs à deux secondes sur les TIV inférieurs à quatre secondes ;
– proportion de temps intervéhiculaires très courts, hors circulation clairsemée = proportion de TIV inférieurs à une seconde sur les TIV inférieurs à quatre secondes.

Le tableau ci-dessous fait état des valeurs relevées pour ces quatre indicateurs au cours du second semestre 2002 :

	Ensemble de la circulation		Circulation dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Juillet-août 2002	27,1 %	7,8 %	61,5 %	19,1 %
Septembre-décembre 2002	24,8 %	6,7 %	57,7 %	16,5 %
Total	25,6 %	7,1 %	59,1 %	17,5 %

On observe que sur l'ensemble des conditions de circulation, un conducteur sur quatre environ est en infraction, et que, dans des conditions de circulation dense, ce sont près de 60 % des conducteurs qui sont en infraction et plus d'un sur six qui circule à moins d'une seconde du véhicule qui précède.

Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

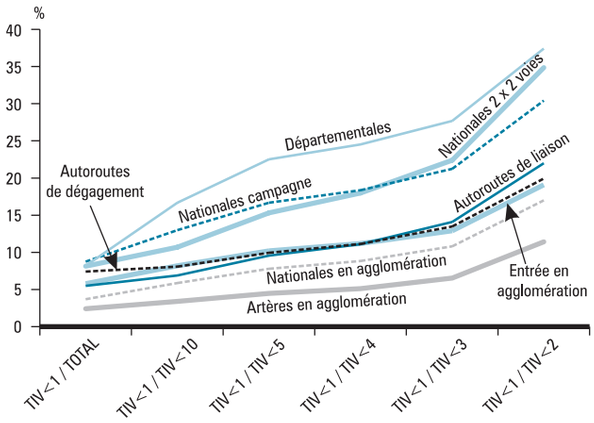
Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours du second semestre 2002 en fonction du type de réseau (en gras, les valeurs les plus élevées) :

Réseau	Ensemble de la circulation		Proportion de trafic dense *	Circulation dense	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde		TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
Autoroutes de liaison	28,0 %	5,9 %	53,1 %	52,7 %	11,0 %
Autoroutes de dégagement	**38,3 %**	7,7 %	**68,2 %**	56,1 %	11,3 %
Nationales à 2 x 2 voies	23,9 %	**8,2 %**	46,2 %	51,8 %	17,7 %
Nationales à 2 ou 3 voies	29,7 %	**9,2 %**	48,8 %	**60,9 %**	**18,8 %**
Départementales	21,9 %	**8,6 %**	32,5 %	**67,3 %**	**26,4 %**
Nationales en traversées d'agglomérations	22,9 %	4,4 %	43,0 %	53,2 %	10,2 %
Artères en agglomérations	21,6 %	3,1 %	46,3 %	46,7 %	6,6 %
Entrées/sorties d'agglomérations	30,3 %	5,9 %	51,0 %	59,5 %	11,6 %
Total	25,6 %	7,1 %	43,9 %	59,1 %	17,5 %

** Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.*

On constate que ce n'est pas sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires courts est la plus élevée, mais davantage sur les routes nationales et départementales de rase campagne. Par ailleurs, on peut observer que si la proportion de temps intervéhiculaires courts recensée sur les autoroutes de dégagement est élevée, c'est en grande partie dû à la densité du trafic sur ce type de réseau.

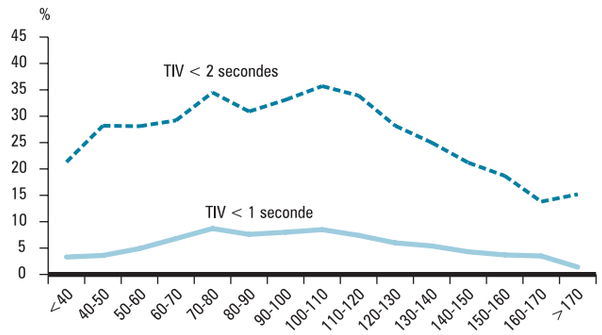
Proportion de TIV < 1 par réseau



Le graphique ci-dessus présente la proportion de temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à une seconde, recensés sur les différents types de réseaux et en fonction de la densité du trafic. On voit nettement, comme il avait été déjà remarqué, que c'est sur le réseau routier de rase campagne que ces temps sont les plus courts, et notamment sur les routes départementales. À l'inverse, c'est en centre-ville que les interdistances semblent les mieux respectées. Sur les autres réseaux, autoroutiers comme urbains, les comportements semblent très proches.

Le temps intervéhiculaire en fonction de la vitesse

TIV en fonction de la vitesse



On constate clairement que c'est aux vitesses moyennes, comprises entre 80 km/h et 120 km/h – qui sont celles pratiquées majoritairement par l'ensemble des véhicules sur les réseaux routiers de rase campagne, mais aussi celles adoptées par les poids lourds sur le réseau autoroutier – que la proportion de temps intervéhiculaires courts est la plus élevée. Deux pointes émergent en ce qui concerne les temps intervéhiculaires inférieurs à deux secondes : une première pointe correspondant à des vitesses comprises entre 70 km/h et 80 km/h et une seconde entre 100 km/h et 110 km/h. Ces deux pointes, atténuées, se retrouvent au niveau des temps intervéhiculaires inférieurs à une seconde.

Port de la ceinture de sécurité de jour, aux places avant des véhicules

Les mesures de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de circulation que les mesures de vitesse. En ville, les relevés sont effectués dans le centre. Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière.

HORS AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes de liaison	*96*	*96*	*96*	**97**	**97**
Autoroutes de dégagement	*90*	91	91	94	**95**
Routes nationales	*94*	*94*	*94*	**95**	**95**
Routes départementales à grande circulation	*94*	*94*	*94*	**96**	95

Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

EN AGGLOMÉRATION

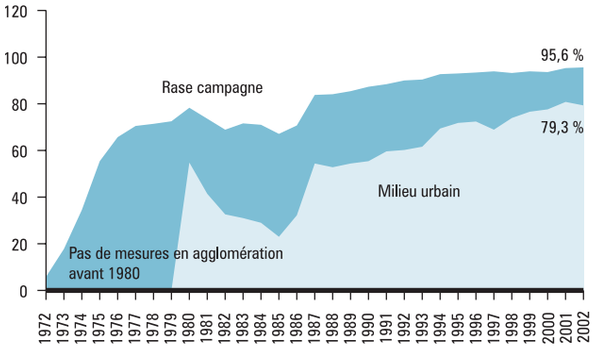
Taux de port (en %)	1998	1999	2000	2001	2002
Routes nationales en traversées d'agglomérations	*91*	92	92	92	**93**
Metz	**86**	84	*83*	85	**86**
Lille	*83*	84	**88**	87	87
Nantes	88	**90**	86	*85*	87
Lyon	*64*	65	65	68	**70**
Toulouse	*74*	78	84	**86**	79
Avignon	*53*	60	62	61	**64**
Ensemble grandes agglomérations de province	*74*	76	78	**79**	**79**
Paris	*72*	79	77	**82**	**82**

Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.
Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

D'une manière générale, on remarque une stabilité à des niveaux élevés du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme en rase campagne. On observe par ailleurs un resserrement des valeurs des taux de port enregistrés dans les grandes villes de province. Le taux de port est principalement en progrès dans les villes où il se situait à un niveau traditionnellement bas comme Avignon (+ 11 points gagnés en cinq ans), Lyon (+ 6 points en cinq ans). En revanche, le taux de port à Toulouse qui avait progressé de 12 points entre 1998 et 2001 a connu en 2002 une baisse sensible de 7 points.

Rappelons ici que selon les études d'efficacité, sur 100 conducteurs tués dans un accident de la circulation, alors qu'ils ne portaient pas la ceinture de sécurité, 45 auraient eu la vie sauve s'ils avaient bouclé leur ceinture.

Évolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2002 aux places avant des voitures de tourisme



Vies sauvées grâce au port de la ceinture de sécurité

Dans ce chapitre, on va estimer le nombre de vies qui auraient pu être sauvées si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité en 2002.

UN PROBLÈME DE CONNAISSANCE DU TAUX DE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

Lorsqu'un accident corporel se produit, les forces de l'ordre se rendant sur place doivent remplir un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC). Ils doivent indiquer l'existence des équipements de sécurité des véhicules impliqués et leur utilisation par les différents usagers. Ils doivent ainsi indiquer si les usagers de véhicules légers de moins de 3,5 tonnes portaient la ceinture de sécurité ou non. Cependant, les résultats fournis dans ce chapitre ne portent que sur les usagers de voitures de tourisme.

Ce remplissage se fait par constatation sur place ou par interrogation des personnes indemnes ou blessées. Mais dans la mesure où le non-port de la ceinture est une infraction, le témoignage des impliqués n'apparaît pas comme tout à fait digne de foi. L'Observatoire préconise de privilégier l'observation des dispositifs de sécurité, qui sont brûlés après le choc pour déterminer si l'usager portait ou non la ceinture de sécurité.

Les forces de l'ordre, ayant pour l'instant tendance à privilégier le témoignage des impliqués, notent un port de la ceinture de sécurité indéterminé chaque fois qu'elles émettent un doute sur la déclaration des indemnes et victimes légères de l'accident qui ont plutôt tendance à déclarer qu'ils portaient la ceinture.

De ce fait, le pourcentage d'indéterminé du port de la ceinture de sécurité lors d'accidents corporels est très important : 19,2 % pour l'ensemble des impliqués.

LES RÉSULTATS

2002 – Impliqués d'un accident corporel usagers d'une voiture de tourisme en fonction du port de la ceinture et de la gravité

		Tués		Impliqués non tués		dont blessés graves		dont blessés légers	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteur	Ceinturé	1 929	58,5	94 976	78,1	6 280	74,1	32 813	76,7
	Non ceinturé	737	22,4	4 114	3,4	950	11,2	2 335	5,5
	Indéterminé	631	19,1	22 500	18,5	1 242	14,7	7 629	17,8
	Ensemble	3 297	100	121 590	100	8 472	100	42 777	100
Passager	Ceinturé	720	55,2	28 098	71,2	2 869	67,5	15 081	66,6
	Non ceinturé	283	21,7	3 012	7,6	627	14,8	1 935	8,5
	Indéterminé	302	23,1	8 375	21,2	753	17,7	5 644	24,9
	Ensemble	1 305	100	39 485	100	4 249	100	22 660	100
dont passager avant	*Ceinturé*	*517*	*61,6*	*18 782*	*73,2*	*2 019*	*75,4*	*10 448*	*68,6*
	Non ceinturé	*144*	*17,2*	*1 416*	*5,5*	*255*	*9,5*	*1 007*	*6,6*
	Indéterminé	*178*	*21,2*	*5 475*	*21,3*	*405*	*15,1*	*3 785*	*24,8*
	Ensemble	*839*	*100*	*25 673*	*100*	*2 679*	*100*	*15 240*	*100*
dont passager arrière	*Ceinturé*	*203*	*44,7*	*9 283*	*67,8*	*846*	*54,5*	*4 614*	*62,8*
	Non ceinturé	*136*	*30,0*	*1 591*	*11,6*	*368*	*23,7*	*927*	*12,6*
	Indéterminé	*115*	*25,3*	*2 822*	*20,6*	*338*	*21,8*	*1 801*	*24,5*
	Ensemble	*454*	*100*	*13 696*	*100*	*1 552*	*100*	*7 342*	*100*
Ensemble	Ceinturé	2 649	57,6	123 074	76,4	9 149	71,9	47 894	73,2
	Non ceinturé	1 020	22,2	7 126	4,4	1 577	12,4	4 270	6,5
	Indéterminé	933	20,3	30 875	19,2	1 995	15,7	13 273	20,3
	Ensemble	4 602	100	161 075	100	12 721	100	65 437	100

NB : la somme des victimes passagers avant et passagers arrière n'est pas égale au total passagers car il existe des occupants de voitures de tourisme dont la place est indéterminée.

Source : ONISR – Fichier des accidents.

En 2002, il y a eu 4 602 tués dans des voitures de tourisme parmi lesquels un sur quatre n'étaient pas ceinturés. Ce pourcentage n'est que de 12,4 % pour les blessés graves et de 6,5 % pour les blessés légers.

Si 15 % des conducteurs non-ceinturés impliqués dans un accident corporel ont été tués, seulement 2 % de ces conducteurs ceinturés ont péri, soit 7,5 fois moins.

De même, 21,7 % des passagers tués n'étaient pas ceinturés et 15 % des passagers gravement blessés non plus. Les passagers représentent 24 % des impliqués dans ces accidents mais 28 % des tués et 33 % des blessés graves. En effet dans l'ensemble, 8 % des passagers impliqués n'étaient pas attachés contre 4 % pour les conducteurs.

La place de l'usager lors de l'accident est aussi déterminante puisque 12 % des passagers arrière ne portaient pas leur ceinture lors de l'accident ; alors que les non-ceinturés représentent seulement 6 % des passagers avant. Ainsi 30 % des passagers arrière tués dans un accident n'étaient pas attachés contre 17,2 % seulement pour les passagers avant. Le port de la ceinture n'ayant été rendu obligatoire aux places arrière que plus tardivement (en 1990), beaucoup de personnes n'ont pas acquis ce réflexe.

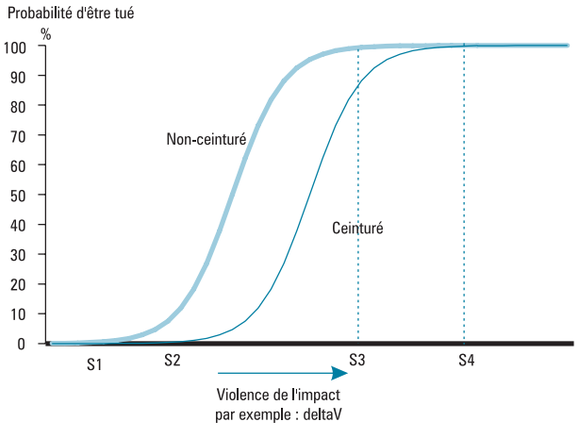
L'EFFICACITÉ DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ

La ceinture de sécurité n'est bien évidemment pas efficace à 100 % puisqu'il y a un nombre important de victimes tuées qui portaient la ceinture de sécurité. Son efficacité dépend en grande partie de la vitesse au moment de l'accident. On comprend intuitivement qu'à très faible vitesse, il n'y a pas de tués même chez les non-ceinturés et qu'à très grande vitesse, même les ceinturés sont tués. Le maximum d'efficacité de la ceinture de sécurité se situe à vitesse moyenne.

Une petite analyse menée sur 1 115 accidents constatés entre 1994 et 2001 est assez illustratrice à cet égard. Nous avons en effet sélectionné sur cette période les accidents où il y avait deux impliqués usagers de voitures de tourisme (avec éventuellement d'autres usagers d'autres véhicules), dont l'un était ceinturé et l'autre pas, et dont l'un a été tué et l'autre pas (ce qui veut donc dire que l'accident était grave puisqu'il y avait un tué mais pas extrêmement grave puisqu'il y avait un non tué). Dans neuf cas sur dix, c'est le non ceinturé qui a été tué.

Cette relation intuitive entre vitesse et efficacité de la ceinture de sécurité a été démontrée par des études internationales. Quel que soit le type d'accidents, la probabilité de mourir croît avec la sévérité des crashes, celle-ci pouvant être estimée par le delta V, la vitesse relative de choc. D'après le graphique, si tous les accidents se produisent avec une violence d'impact inférieure à S1, les probabilités d'être tué sont nulles et le dispositif de retenue inutile. Entre S1 et S4, le dispositif est utile car les probabilités d'être tué sont différentes suivant que l'usager ait mis sa ceinture de sécurité ou non. Au-dessus de S4, les probabilités d'être tué étant égales et maximales, le dispositif de sécurité ne sert à rien.

Probabilité d'être tué dans un accident corporel en fonction de la violence du choc (Source : Evans)



Une des dernières études d'Evans de 1996 aboutit à une efficacité globale moyenne de la ceinture de sécurité de 42 %. D'autres études donnent des efficacités d'environ 50 %. On va choisir comme référence une valeur intermédiaire de 45 %. À partir de cette valeur d'efficacité et des données 2002, il est possible d'estimer le nombre de vies qui auraient pu être sauvées si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité.

ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES SAUVÉES

Le tableau suivant donne la répartition des tués et des non tués suivant le port ou non de la ceinture de sécurité pour l'ensemble des usagers de voitures de tourisme.

2002 – Usagers de voitures de tourisme tués et non tués en fonction du port de la ceinture de sécurité

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	2 649	123 074	125 723
Non-ceinturés	1 020	7 126	8 146
Indéterminés	933	30 875	31 808
Total	4 602	161 075	165 677

Source : ONISR – Fichier des accidents.

Le but est de répartir les 31 808 usagers dont le port de la ceinture de sécurité est indéterminé en usager ceinturé et non ceinturé et en distinguant les tués des non tués.

Si on ne tenait pas compte des indéterminés dans le calcul, on obtiendrait, à partir de ces données, une efficacité de la ceinture de sécurité de 85 %. Celle-ci est calculée à partir d'une méthode statistique de calcul du risque relatif basé sur le rapport des produits croisés, l'odds-ratio suivant la formule : efficacité = 1 - 1 / odds-ratio.

Cette méthode consiste en fait à répartir les indéterminés de façon proportionnelle en fonction des impliqués dont on connaît le port de la ceinture de sécurité et en distinguant les tués des non tués. Or, l'efficacité ainsi calculée est très élevée par rapport à celle choisie comme référence.

On va donc appliquer une autre méthode de répartition des indéterminés. Pour répartir les impliqués non tués au port de la ceinture de sécurité indéterminé, on fait le postulat que la personne qui a rempli le BAAC a omis volontairement d'indiquer le port car elle a émis un doute sur la déclaration de la personne impliquée. Celle-ci a dû indiquer qu'elle avait mis sa ceinture de sécurité alors qu'en vérité, elle ne l'avait pas mise. Ainsi, on peut penser que l'ensemble des impliqués non tués au port de la ceinture de sécurité indéterminé était en fait non ceinturé. Le nombre de non tués non ceinturés est donc estimé à :
30 875 + 7 126 = 38 001.

Pour les tués au port de la ceinture de sécurité indéterminé, on va les répartir de façon à obtenir une efficacité de la ceinture de sécurité de l'ordre de 45 %. Les calculs donnent une estimation du pourcentage de tués au port indéterminé qui étaient en fait non ceinturés de 68 %.

On obtient les estimations suivantes :

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	2 947	123 074	126 021
Non-ceinturés	1 655	38 001	39 656
Total	4 602	161 075	165 677

Source : ONISR – Fichier des accidents.

Avec les calculs :
Ceinturés tués : 2 649 + 933 x 32 % = 2 947.
Non ceinturés tués : 1 020 + 933 x 68 % = 1 655.

On obtient ainsi une efficacité de 45 % et un gain de vies de : 1 655 x 45 % = 745.

En 2002, si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité, le nombre total de tués aurait pu être réduit de plus de 10 % et le nombre de tués dans les voitures de tourisme de plus de 16 %.

Port du casque par les cyclomotoristes

Les mesures de port du casque par les conducteurs et les passagers des deux-roues non immatriculés sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de circulation que les mesures de vitesse et de taux de port de la ceinture.

RASE CAMPAGNE

Taux de port (en %)	1998	1999	2000	2001	2002
Routes nationales à 2 ou 3 voies	*87*	92	93	90	**94**
Routes départementales à grande circulation	96	**97**	93	*70*	95

Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1998	1999	2000	2001	2002
Routes nationales en traversées d'agglomérations	93	**98**	*89*	90	97
Ensemble grandes agglomérations de province	94	*92*	*92*	*92*	**95**
Paris	*96*	*96*	97	*96*	**98**

Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Sur l'ensemble du réseau de rase campagne les valeurs relevées sont relativement homogènes et proches de 95 %. On observe en 2002 des valeurs de taux de port globalement supérieures à celles relevées en 2001. En milieu urbain, les taux de port sont également en progression, celui constaté à Paris atteignant 98 %. Ces constatations doivent toutefois être utilisées avec prudence au vu du faible effectif de l'échantillon. Dans cette optique, la chute importante du taux de port observée en 2001 sur les routes départementales ne reste explicable que par la dispersion induite par ces faibles effectifs : 42 observations sur routes départementales en 2001, 37 en 2002. Au total, ce sont 489 cyclomoteurs qui ont été observés en 2002, avec 530 occupants (conducteurs et passagers). Le coefficient d'occupation moyen s'établit donc à 1,08 occupant par véhicule contre 1,14 en 2001.

Port du casque par les motocyclistes

Les mesures de port du casque par les conducteurs et les passagers des deux-roues immatriculés sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de circulation que les mesures de vitesse et de taux de port de la ceinture.

RASE CAMPAGNE

Taux de port (en %)	1998	1999	2000	2001	2002
Autoroutes de liaison	**100**	98	*96*	98	*96*
Autoroutes de dégagement	*97*	**99**	*97*	98	*97*
Routes nationales à 2 x 2 voies	97	*88*	97	**98**	94
Routes nationales à 2 ou 3 voies	98	98	**99**	**99**	*97*
Routes départementales à grande circulation	**99**	*92*	95	97	**99**

Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1998	1999	2000	2001	2002
Routes nationales en traversées d'agglomérations	97	**98**	**98**	**98**	*95*
Ensemble grandes agglomérations de province	**97**	*96*	**97**	**97**	**97**
Paris	*98*	**99**	*98*	*98*	*98*

Source : DSCR – Institut de sondages Lavialle.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Même si les taux de port du casque constatés restent à un niveau élevé, aux alentours de 95 %, on observe en 2002 un repli sensible par rapport à l'année précédente, sur la plupart des réseaux de rase campagne sauf sur les routes départementales à grande circulation et lors de la traversée d'agglomérations sur routes nationales. On peut noter par ailleurs, que 2 252 motos ont été observées pour un total de 2 607 occupants recensés (conducteurs et passagers). Cela donne un coefficient moyen de 1,16 occupant par moto, légèrement supérieur à celui relevé en 2001 (1,12 occupant par moto) et supérieur également à celui observé pour les cyclomoteurs (1,08 occupant par cyclomoteur).

Évolution des principales infractions entre 1993 et 2002

Avertissement *: pour la première fois, il a été possible de disposer pour la rédaction de ce chapitre des données sur les infractions de la dernière année. Ceci explique que ce chapitre porte sur les années 1993 à 2002 et qu'en conséquence le chapitre sur les contrôles par la gendarmerie nationale et la police nationale ait été supprimé.*

Le nombre des infractions relevées par les forces de l'ordre peut varier dans des proportions assez forte d'une année sur l'autre, le plus souvent en fonction du plan de charge des forces de l'ordre. Le ralentissement intervenu en 1995 (– 7,18 %) doit sans doute être relié à l'instauration du plan Vigipirate. Le léger mouvement de reprise apparu en 1996 (+ 1,66 %) et poursuivi en 1997 (+ 4,25 %) ne s'est pas prolongé puisqu'il est suivi en 1998 par une forte baisse (– 11,67 %) du nombre des infractions constatées, baisse à peine compensée par la reprise apparue en 1999 (+ 10,44 %) consécutivement aux instructions données aux forces de l'ordre. L'année 2000 a été marquée par une nouvelle régression (– 2,17 %) qui se confirme en 2001 (– 14,22 %). Au cours de l'année 2002, le renforcement de la présence des forces de l'ordre sur le réseau routier et l'accroissement des moyens de contrôle a conduit à une progression de 6,43 % avec 18 628 034 infractions relevées.

Les *contraventions aux règles de stationnement* connaissent une évolution en dents de scie, avec des périodes de croissance (+ 6,61 % en 1996, + 7,65 % en 1997, + 8,41 % en 1999 et + 3,25 % en 2002) entrecoupées de brusques régressions (– 11,53 % en 1995, – 3,98 % en 1998, – 3,88 % en 2000 et même – 21,06 % en 2001). Avec 8 099 464 procès-verbaux établis, ce type de contraventions représente 59,78 % de l'ensemble des infractions sanctionnées en 2002.

Au cours de la période considérée, l'évolution du nombre des *délits routiers* constatés se fait de façon très irrégulière : après une série d'augmentations jusqu'en 1993 (+ 32,27 % cette année-là), leur nombre décroît régulièrement pendant quelques années pour amorcer une hausse, minime, en 1997 (+ 1,13 %) mais beaucoup plus fortement marquée en 1999 (+ 17,92 %). Ce qui semblait être l'apparition d'une tendance n'était en fait qu'une parenthèse puisque cette progression se ralentit en 2000 (– 4,64 %), ralentissement qui se confirme en 2001 (– 3,39 %). L'année 2002 est marquée par un retour à la hausse : avec 257 034 délits constatés, la progression est de 4,42 % et les délits représentent 1,90 % de l'ensemble des infractions sanctionnées.

La *lutte contre l'alcoolémie* excessive des conducteurs mobilise beaucoup les forces de police et de gendarmerie. Après avoir fortement augmenté jusqu'en 1995, le nombre de dépistages pratiqués a marqué une pause avant de recommencer à croître pour atteindre son plus haut niveau en 1999 ; en 2000 il connaît une baisse assez forte (– 6,02 %) qui s'amplifie en 2001 (– 9,52 %). Ce mouvement de baisse s'interrompt en 2002 : avec 8 377 355 dépistages pratiqués, la progression est de 1,22 %. L'évolution est presque identique pour les contrôles préventifs qui se sont multipliés jusqu'en 1995 puis se sont stabilisés autour de 6,5 millions pour atteindre leur plus haut niveau en 1999 et régresser en 2000 (– 6,55 %) et 2001 (– 10,51 %). Eux aussi sont plus nombreux en 2002 puisque leur nombre augmente de 2,04 %. Dans le même temps le nombre de dépistages positifs a également fortement progressé (grâce, dès 1988, à l'application de la loi du 10 juillet 1987), puis, malgré une petite baisse en 1992 liée à « l'effet permis à points » il a recommencé à croître consécutivement à la création, en 1995, de la contravention de quatrième classe. Les hausses de 1997 (+ 13,11 %), 1998 (+ 11,93 %) et 1999 (+ 15,36 %) peuvent certes résulter d'une modification du comportement des conducteurs, mais aussi et surtout de l'intensification de ces contrôles. Après la baisse enregistrée en 2000 (– 6,84 %) ils amorcent une progression en 2001 (+ 1,59 %), progression qui se confirme et s'amplifie en 2002 (232 317 dépistages positifs soit une hausse de 27,07 %).

Pour les autres infractions, du moins les cinq principales (parce que particulièrement accidentogènes ou responsables de lourds dégâts lors des accidents), l'évolution est beaucoup plus contrastée.

Sur longue période, le nombre d'*infractions à la limitation de la vitesse* reste plutôt stable. Pour la période récente, l'année 1999 indique une reprise, notable, du nombre des infractions relevées (+ 12,16 %) confirmée en 2000 (+ 1,28 %), 2001 (+ 2,55 %) et 2002 (+ 7,30 %), reprise qu'il est facile de lier au renouvellement des moyens matériels de contrôle, mais aussi au renforcement de l'intérêt des forces de l'ordre pour cette infraction dont on a reconnu qu'elle est le tout premier facteur générateur d'accidents.

Le nombre des procès-verbaux dressés pour *défaut de port de la ceinture de sécurité* a une évolution en dents de scie : des périodes de croissance alternent avec des périodes de régression du nombre d'infractions verbalisées. L'année 1999 avait été marquée par un net accroissement qui avait permis de revenir aux niveaux – très élevés – atteints dans la première moitié de la décennie et les résultats des années 2001 (+ 1,87 %) et 2002 (+ 9,09 %) confirment cette tendance à la hausse : la baisse enregistrée en 2000 (– 7,46 %) semble n'avoir été qu'une péripétie.

Les *défauts de port du casque*, étaient en baisse constante depuis le début de la décennie. Les années 1998-99 ont été marquées par une inversion de la tendance puisqu'on a enregistré une progression de respectivement 4,36 % et 2,94 %. Mais dès l'année 2000 la tendance à la baisse resurgit et se confirme en 2001 (– 0,99 %). Les résultats de l'année 2002 connaissent une très légère reprise (+ 0,49 %).

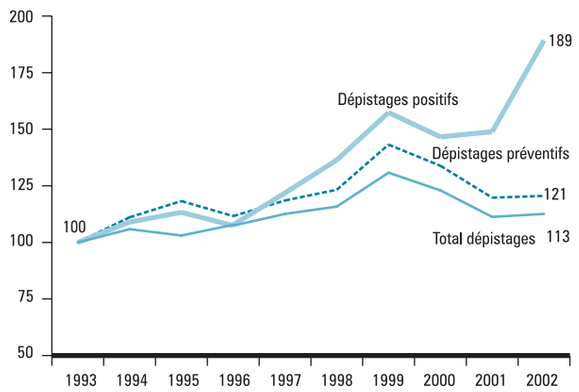
Pour les *franchissements de feux tricolores au rouge fixe* le mouvement à la baisse apparu depuis plusieurs années, s'était inversé en 1999 (+ 13,49 %) et poursuivi mais de

façon beaucoup plus modeste en 2000 (+ 2,44 %). La baisse enregistrée en 2001 (– 9,29 %) reste sans lendemain puisque, pour 2002, le nombre de procès-verbaux dressés pour ce type d'infraction progresse assez fortement (+ 15,89 %).

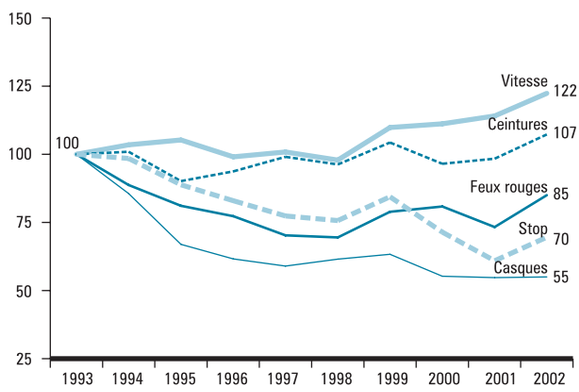
Enfin, le nombre des procès-verbaux établis consécutivement à des *franchissements de panneaux « stop »* évoluait aussi à la baisse depuis plusieurs années et la tendance s'était inversée en 1999 (+ 11,61 %). Les années 2000 et 2001 ont vu réapparaître une tendance nettement marquée à la baisse (respectivement – 15,38 % et – 14,74 %). En 2002, le nombre de procès-verbaux relevés consécutivement à un non-respect des panneaux « stop » progresse lui aussi assez fortement (+ 14,31 %).

Depuis dix ans, le nombre des *restrictions administratives du droit de conduire* a globalement évolué à la baisse d'un mouvement qui s'est accéléré au fil des années pour atteindre le niveau le plus bas en 1997, baisse qui résulte de la forfaitisation d'un nombre croissant de contraventions et de la réduction de l'activité des commissions administratives de suspension du permis de conduire qui, dans la plupart des préfectures, ne sont plus réunies. Depuis est apparue une timide tendance à la hausse en 1998 (+ 1,03 %) qui se confirme en 1999 (+ 16,14 %) mais donne en 2000 des signes d'essoufflement (+ 2,39 %), reprise qu'il faut directement relier à l'application de la circulaire interministérielle du 15 janvier 1999 par laquelle les ministres en charge de la sécurité routière demandaient aux préfets d'exercer davantage leur pouvoir de suspension des permis de conduire. En 2001, le nombre des suspensions a une petite tendance à la baisse (– 2,88 %) mais il recommence à augmenter très fortement en 2002 (+ 44,4 %) du fait surtout des rétentions et suspensions consécutives à des excès de vitesse.

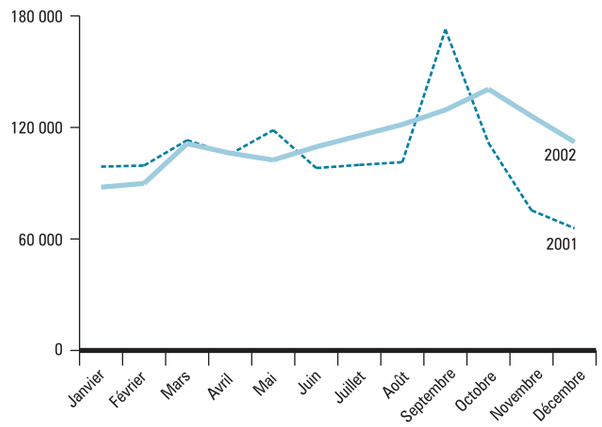
Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1993)



Évolution des infractions (base 100 en 1993)



Évolution mensuelle du nombre de PV pour excès de vitesse



ANNEXE

Infractions relevées – Répartition contraventions/délits

	Infractions		dont contraventions hors stationnement		dont délits	
	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**
1993	21 704 325	*100*	12 657 432	*100*	274 620	*100*
1994	21 732 744	*100*	11 950 824	*94*	251 379	*92*
1995	20 172 624	*93*	11 518 768	*91*	240 085	*87*
1996	20 507 039	*94*	11 280 974	*89*	231 496	*84*
1997	21 379 104	*99*	11 446 809	*90*	234 106	*85*
1998	18 884 117	*87*	9 347 213	*74*	226 597	*83*
1999	20 855 256	*96*	10 516 180	*83*	267 199	*97*
2000	20 403 059	*94*	10 465 038	*83*	254 806	*93*
2001	17 501 856	*81*	9 656 972	*76*	246 162	*90*
2002	18 628 034	*86*	10 528 570	*83*	257 034	*94*

** Base 100 en 1993.*
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Restrictions administratives du droit de conduire

	Nombre	*Évolution**
1993	183 118	*100*
1994	181 442	*99*
1995	154 464	*84*
1996	113 462	*62*
1997	93 983	*51*
1998	94 954	*52*
1999	110 276	*60*
2000	112 910	*62*
2001	109 659	*60*
2002	158 381	*86*

** Base 100 en 1993.*
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Alcoolémie

	Dépistages		dont préventifs		dont positifs	
	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**
1993	7 439 078	*100*	5 547 117	*100*	122 779	*100*
1994	8 105 975	*109*	6 163 480	*111*	129 910	*106*
1995	8 426 940	*113*	6 557 921	*118*	126 547	*103*
1996	7 990 692	*107*	6 188 748	*112*	132 283	*108*
1997	8 376 939	*113*	6 572 783	*118*	149 620	*122*
1998	8 618 406	*116*	6 836 119	*123*	167 465	*136*
1999	9 731 699	*131*	7 942 681	*143*	193 192	*157*
2000	9 146 230	*123*	7 422 337	*134*	179 974	*147*
2001	8 275 651	*111*	6 642 584	*120*	182 829	*149*
2002	8 377 355	*113*	6 685 072	*121*	232 317	*189*

** Base 100 en 1993.*
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Autres infractions : vitesse, ceinture, casque

	Contraventions à la vitesse		Non-port de la ceinture		Non-port du casque	
	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**
1993	1 107 112	*100*	659 404	*100*	142 153	*100*
1994	1 145 778	*103*	665 733	*101*	121 682	*86*
1995	1 165 347	*105*	594 834	*90*	95 225	*67*
1996	1 097 056	*99*	618 014	*94*	87 522	*62*
1997	1 116 788	*101*	653 523	*99*	83 791	*59*
1998	1 084 010	*98*	634 550	*96*	87 442	*62*
1999	1 215 793	*110*	687 950	*104*	90 015	*63*
2000	1 231 304	*111*	636 647	*97*	78 556	*55*
2001	1 262 745	*114*	648 575	*98*	77 777	*55*
2002	1 354 957	*122*	707 553	*107*	78 161	*55*

** Base 100 en 1993.*
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

	Franchisement de feu rouge		Franchisement de panneau « stop »	
	Nombre	*Évolution**	Nombre	*Évolution**
1993	256 909	*100*	99 160	*100*
1994	227 963	*89*	97 652	*98*
1995	208 432	*81*	88 089	*89*
1996	198 530	*77*	82 292	*83*
1997	180 499	*70*	76 750	*77*
1998	178 622	*70*	75 004	*76*
1999	202 713	*79*	83 711	*84*
2000	207 651	*81*	70 836	*71*
2001	188 350	*73*	60 392	*61*
2002	218 271	*85*	69 032	*70*

** Base 100 en 1993.*
Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2001

Conduites en état alcoolique et autres infractions

L'ensemble du champ couvert par les données statistiques du ministère de la Justice est constitué des condamnations pour délit et contravention de cinquième classe relatifs à la circulation routière.

L'année 1987 a été gardée comme référence du fait des réformes législatives qui se sont produites à cette période (aggravation des sanctions pour conduite en état alcoolique – loi du 10 juillet 1987 –, contraventionnalisation des défauts d'assurance – septembre 1987).

LES CONDAMNATIONS POUR INFRACTIONS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2001

• L'analyse des condamnations prononcées pour infractions aux règles de la sécurité routière est effectuée à partir des données extraites du casier judiciaire.
Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission d'une infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 2000. Les données 2001 provisoires sont composées des condamnations inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2002 et d'une estimation de celles à venir. Cette estimation représente pour la sécurité routière environ 5 % de l'ensemble des condamnations de l'année.

• Une condamnation donnée peut réprimer une seule ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres au casier judiciaire.

Il est donc possible d'envisager l'analyse statistique d'un contentieux sous deux angles distincts :
– comptabiliser toutes les infractions sanctionnées dans l'ensemble des condamnations,
– comptabiliser les condamnations en les rattachant à la nature de *l'infraction principale*, qui correspond à l'infraction unique ou à celle citée en premier en cas de pluralité d'infractions.

À titre d'exemple, sur les trois condamnations suivantes : conduite en état alcoolique + délit de fuite, homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite, blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite,
– l'approche « infraction » conduit à compter trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire, une blessure involontaire ;
– l'approche « condamnations » traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier à savoir : la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire, les blessures involontaires. Les délits de fuite n'apparaîtront pas avec ce type d'analyse.

Il en est de même des sanctions prononcées qui peuvent comporter plusieurs peines. Pour les besoins de l'analyse statistique on considérera comme peine principale, la peine la plus grave qui sera rapprochée de l'infraction principale, les autres peines seront considérées comme des peines « associées ».

Près de 40 % des délits et des contraventions de cinquième classe sanctionnés en 2001 relèvent de la sécurité routière

En 2001, 270 596 infractions à la sécurité routière ont été sanctionnées dans 219 929 condamnations, ce qui représente 39,7 % de l'ensemble des infractions délictuelles et contraventionnelles sanctionnées et 40,3 % de l'ensemble des condamnations correspondantes prononcées. Entre 1998 et 1999, le nombre d'infractions à la sécurité routière sanctionnées avait augmenté de 11,5 %, augmentation due principalement à l'instauration d'une contravention de cinquième classe relative au grand excès de vitesse (décret du 24 mars 1998). En 2000, le nombre d'infractions était en hausse de 4,6 % par rapport à 1999, hausse plus modérée que l'année précédente mais encore principalement soutenue par l'infraction de grand excès de vitesse (sans cette infraction, la progression entre 1999 et 2000 ne serait que de 2,8 %). En 2001, renversement de tendance : le nombre d'infractions à la sécurité routière diminue de 4,7 %. Cette diminution provient essentiellement de la baisse du nombre de condamnations pour défaut d'assurance, pour conduite en état alcoolique et dans une moindre mesure pour grand excès de vitesse.

Mises à part quelques infractions sporadiques, les infractions à la sécurité routière peuvent être classées, selon les circonstances ou la nature de l'atteinte, en quatre groupes. Ainsi toutes les infractions aggravées par l'état alcoolique constituent le premier groupe avec 40,9 % des infractions sanctionnées pour ce domaine. Viennent ensuite avec 31,3 % les infractions dites « papiers » qui rassemblent tous les manquements ou irrégularités en matière de documents administratifs (défaut d'assurance, de permis de conduire). Les infractions directement liées à la conduite comme les excès de vitesse et les atteintes corporelles par conducteur sans état alcoolique constituent le troisième groupe avec 18,3 %. Enfin, les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le dernier groupe avec 9,3 % des infractions (délits de fuite, refus de se soumettre aux vérifications).

Conduite en état alcoolique : des peines qui s'alourdissent en cas d'accident

Les trois types de délits relatifs à la conduite en état alcoolique (simple CEA, blessures et homicides involontaires par conducteur en état alcoolique) ont été sanctionnés dans 107 266 condamnations principalement par des peines d'emprisonnement dont la partie ferme dépend de l'existence d'une atteinte corporelle et de sa gravité. Ainsi, l'emprisonnement en tout ou partie ferme représente en moyenne 6,8 % des emprisonnements mais 63,1 % en cas d'homicide involontaire. Cette gradation se retrouve dans l'échelle des durées de peine ferme : de 3,3 mois en moyenne jusqu'à 11 mois en cas d'accident mortel. Quand la conduite en état alcoolique est constatée seule, les

Tableau 1 – Vue d'ensemble du contentieux de la circulation routière

	Nombre de condamnations (selon l'infraction principale)			Nombre d'infractions sanctionnées dans ces condamnations		
	2001	2000	1987	2001	2000	1987
Infractions sécurité routière aggravées par l'alcool	107 266	112 771	81 903	110 640	116 146	86 323
Conduite en état alcoolique	103 181	108 461	75 252	106 192	111 324	78 216
Blessures involontaires avec ITT ≤ 3 mois	3 231	3 410	4 976	3 535	3 837	5 530
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois	469	501	1 492	528	568	1 756
Homicides involontaires	385	399	183	385	417	821
Infractions sécurité routière non aggravées par l'alcool	112 056	119 503	100 858	159 229	165 965	135 550
Infractions liées à la conduite	46 462	49 243	35 123	49 418	52 315	38 746
Grand excès de vitesse	*31 620*	*32 983*	*0*	*31 944*	*33 301*	*0*
Récidive de grand excès de vitesse	*34*	*17*	*0*	*34*	*17*	*0*
Blessures involontaires	*13 540*	*14 808*	*32 671*	*16 151*	*17 537*	*36 231*
Homicides involontaires	*1 268*	*1 435*	*2 452*	*1 289*	*1 460*	*2 515*
Infractions « papiers »	49 204	53 363	47 165	84 599	88 002	68 863
Conduite d'un véhicule sans permis	*12 536*	*12 319*	*9 327*	*26 624*	*25 849*	*18 321*
Récidive de conduite sans permis	*998*	*888*	*330*	*1 548*	*1 365*	*535*
Conduite malgré suspension du permis	*4 422*	*4 563*	*3 510*	*8 585*	*8 717*	*5 729*
Défaut d'assurance	*30 829*	*35 214*	*33 340*	*46 439*	*50 695*	*42 345*
Défaut de plaques ou fausses plaques	*419*	*379*	*658*	*1 403*	*1 376*	*1 933*
Infractions visant à échapper au contrôle	16 390	16 897	18 570	25 212	25 648	27 941
Délit de fuite	*8 058*	*8 595*	*12 105*	*10 620*	*11 139*	*15 246*
Refus d'obtempérer	*5 952*	*5 962*	*4 367*	*9 800*	*9 831*	*6 982*
Refus de vérification de l'état alcoolique	*1 435*	*1 355*	*1 239*	*3 770*	*3 628*	*4 720*
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	*945*	*985*	*859*	*1 022*	*1 050*	*993*
Autres infractions de circulation routière	607	615	685	727	750	797
Toutes condamnations	219 929	232 889	183 446	270 596	282 861	222 670

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Tableau 2 – Sanctions prononcées par types d'infractions

	Condamnations pour infractions à la sécurité routière							
	Condamnations pour infraction aggravée par l'alcool		Condamnations pour infraction « papiers »		Condamnations pour infraction de « conduite »		Condamnations pour obstacle au contrôle	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	107 266	100,0 %	49 204	100,0 %	46 462	100,0 %	16 390	100,0 %
Emprisonnements	62 215	58,0 %	3 606	7,3 %	2 046	4,4 %	7 826	47,7 %
Ferme ou avec sursis partiel	7 306	6,8 %	2 118	4,3 %	221	0,5 %	2 399	14,6 %
dont :								
sursis partiel simple	*191*	*0,2 %*	*10*	*0,0 %*	*86*	*0,2 %*	*33*	*0,2 %*
sursis partiel avec mise à l'épreuve	*2 088*	*1,9 %*	*151*	*0,3 %*	*46*	*0,1 %*	*235*	*1,4 %*
avec sursis total	54 909	51,2 %	1 488	3,0 %	1 825	3,9 %	5 427	33,1 %
simple	*40 281*	*37,6 %*	*788*	*1,6 %*	*1 730*	*3,7 %*	*4 198*	*25,6 %*
probatoire	*13 132*	*12,2 %*	*511*	*1,0 %*	*71*	*0,2 %*	*932*	*5,7 %*
TIG	*1 496*	*1,4 %*	*189*	*0,4 %*	*24*	*0,1 %*	*297*	*1,8 %*
Amendes	23 573	22,0 %	41 036	83,4 %	39 493	85,0 %	3 705	22,6 %
Peines de substitution	21 053	19,6 %	4 122	8,4 %	4 742	10,2 %	4 519	27,6 %
dont :								
suspension de permis de conduire	*15 734*	*14,7 %*	*2 808*	*5,7 %*	*4 595*	*9,9 %*	*3 245*	*19,8 %*
interdiction de permis de conduire	*1 970*	*1,8 %*	*334*	*0,7 %*	*51*	*0,1 %*	*220*	*1,3 %*
jours-amendes	*2 203*	*2,1 %*	*513*	*1,0 %*	*25*	*0,1 %*	*647*	*3,9 %*
TIG	*822*	*0,8 %*	*169*	*0,3 %*	*49*	*0,1 %*	*321*	*2,0 %*
confiscation du véhicule	*83*	*0,1 %*	*142*	*0,3 %*	*1*	*0,0 %*	*30*	*0,2 %*
Mesures éducatives	57	0,1 %	188	0,4 %	29	0,1 %	217	1,3 %
Dispenses de peine	368	0,3 %	252	0,5 %	152	0,3 %	123	0,8 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

magistrats utilisent une palette plus diversifiée de sanctions, ils ont ainsi prononcé plus de 20 000 mesures restrictives du permis de conduire à titre principal (15 531 suspensions et 1 906 annulations). Une analyse plus détaillée des condamnations pour conduite en état alcoolique est développée plus loin.

Une amende dans plus de quatre condamnations sur cinq pour sanctionner les infractions de type « papiers » et celles liées à la conduite

Les infractions de type « papiers » regroupent principalement des contraventions de cinquième classe comme le défaut d'assurance (plus de 60 % des infractions de ce groupe) ou la conduite sans permis mais aussi des délits comme la conduite malgré suspension du permis ou le défaut de plaques. Ces infractions sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation : 81,9 % des infractions associées à une infraction principale de ce poste sont aussi des infractions de type « papiers ». La prédominance des contraventions dans ce groupe de 49 204 condamnations explique la faible part réservée aux peines d'emprisonnement (7,3 %), les peines de substitution (suspensions ou annulations de permis de conduire) sont également peu nombreuses (8,4 %) du fait de la nature même des infractions. Les amendes sont en revanche très fréquentes (83,4 %), leur montant moyen est de 366 euros mais elles peuvent atteindre jusqu'à 4 573 euros.

Les infractions liées à la « conduite » regroupent les blessures et homicides involontaires par conducteur (32 %) et la contravention de grand excès de vitesse (68 %). Quand plusieurs infractions sont associées dans une même condamnation, 46,7 % relèvent du même groupe et 43,7 % sont de type « papiers ». Comme précédemment, la nature des peines prononcées dans les 46 462 condamnations est influencée par l'importance des contraventions. On trouve très peu d'emprisonnements, et essentiellement assortis d'un sursis total simple. Les peines de substitution prononcées sont un peu plus nombreuses que pour les infractions de type « papiers » (10,2 %), et consistent essentiellement en des suspensions de permis de conduire. Les amendes dominent largement avec 85 % des peines principales, soit un peu plus que pour le poste « papiers » ; d'un montant moyen de 337 euros, elles peuvent atteindre 7 622 euros.

Des sanctions sévères pour les infractions destinées à faire obstacle au contrôle

Les infractions destinées à faire obstacle à un contrôle comportent surtout des délits : délit de fuite, refus d'obtempérer, refus de vérification de l'état alcoolique et une contravention, l'utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police. Si la condamnation vise plusieurs infractions, 51 % sont de type « papiers », un peu plus de 23 % appartiennent à d'autres domaines : mise en danger d'autrui (6 %), outrage à agent (4 %) et rébellion (2 %). La nature des peines prononcées dans les 16 390 condamnations se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions. Les emprisonnements sont prononcés près d'une fois sur deux (47,7 %) et les emprisonnements fermes dans 13 % des condamnations. Les peines de substitution sont plus fréquentes (27,6 %). Les amendes sont de fait moins représentées (22,6 %) soit presque quatre fois moins que pour les condamnations « papiers » et « conduite » qui comportaient surtout des contraventions de cinquième classe. Le montant moyen des amendes s'établit à 424 euros, il peut atteindre jusqu'à 4 573 euros.

LES CONDAMNATIONS POUR CONDUITE EN ÉTAT ALCOOLIQUE

L'alcool constitue le fondement de près de trois délits routiers sur quatre

Les infractions relatives à l'état alcoolique sont très nombreuses. Constatées sur simple contrôle préventif ou à la suite d'un accident corporel, la conduite en état alcoolique est l'élément constitutif de trois catégories d'infractions : la simple conduite en état alcoolique (qui comprend aussi la récidive), l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique et les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. En regroupant ces trois catégories, on obtient 110 640 infractions sanctionnées en 2001, ce qui représente 73,1 % des délits routiers et 40,9 % de l'ensemble des infractions de sécurité routière (délits + contraventions de cinquième classe) (tableau 1).

Plus de 103 000 condamnations pour simple conduite en état alcoolique

Plus de 103 000 condamnations pour simple conduite en état alcoolique (CEA) sans atteinte corporelle ont été prononcées en 2001 par les juridictions pénales. On avait atteint en 2000 le niveau le plus élevé depuis 1984 (108 461 condamnations), l'année 2001 se situe en net recul avec 103 181 condamnations, soit 5 % de moins. Si depuis 1992, le nombre moyen de condamnations dépasse 100 000 par an, il peut varier fortement d'une année sur l'autre. Ainsi, les années 1996 et 1997 étaient en retrait avec moins de 96 000 condamnations, rompant ainsi avec l'année 1995 qui présentait un niveau très élevé avec plus de 106 000 condamnations. L'année 2001 se situe donc, malgré ce recul, à un niveau relativement élevé.

La CEA représente à elle seule plus de 24 % des condamnations pour délits prononcées en 2001, loin devant les coups et violences volontaires (9,7 %), le vol simple (8 %) et les autres domaines d'infractions qui ne dépassent pas 5 % de l'ensemble des délits. La prédominance de ce contentieux constitue la réponse pénale donnée par l'institution judiciaire à l'action de dépistage systématique entreprise par la police et la gendarmerie depuis près de dix ans.

Alors qu'elles étaient encore marginales il y a dix ans, les condamnations pour récidive de conduite en état alcoolique représentent 11 % du total des condamnations pour simple CEA, soit un peu plus que les années précédentes. Le nombre de récidives s'accroît chaque année (8 395 en 1997, 9 530 en 1998, 10 156 en 1999, 10 967 en 2000), conséquence logique de l'intensité de la répression de l'alcool au volant.

Tableau 3 – Évolution des condamnations pour conduite en état alcoolique

	Conduite en état alcoolique simple	Blessures involontaires	Homicides involontaires	Toutes condamnations avec conduite en état alcoolique
1984	45 204	5 607	665	51 476
1985	50 988	5 648	632	57 268
1986	61 554	6 007	664	68 225
1987	75 252	6 467	783	82 502
1988	84 059	5 999	685	90 743
1989	95 304	6 344	714	102 362
1990	93 043	5 766	607	99 416
1991	92 565	5 613	597	98 775
1992	99 725	5 858	608	106 191
1993	98 980	5 234	568	104 782
1994	101 274	4 889	505	106 668
1995	106 529	4 767	490	111 786
1996	95 251	4 294	485	100 030
1997	95 870	4 076	444	100 390
1998	101 636	4 029	453	106 118
1999	106 567	3 985	453	111 005
2000r	108 461	3 911	399	112 771
2001p	103 181	3 700	385	107 266

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Tableau 4 – Caractéristiques des condamnés pour simple conduite en état alcoolique

	Tous condamnés pour simple conduite en état alcoolique		dont condamnés pour récidive de conduite en état alcoolique		Condamnés pour infraction à la sécurité routière		Condamnés majeurs tous délits et contraventions de 5e classe	
	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%
Tous condamnés	**103 181**	100,0 %	**11 312**	100,0 %	**219 929**	100,0 %	**506 343**	100,0 %
hommes	96 708	93,7 %	10 875	96,1 %	201 069	91,4 %	457 301	90,3 %
femmes	6 473	6,3 %	437	3,9 %	18 860	8,6 %	49 042	9,7 %
français	94 555	91,6 %	10 434	92,2 %	182 881	83,2 %	411 475	81,3 %
étrangers	7 031	6,8 %	717	6,3 %	18 194	8,3 %	64 503	12,7 %
non déclarés	1 595	1,5 %	161	1,4 %	18 854	8,6 %	30 365	6,0 %
mineurs	68	0,1 %	0	0,0 %	709	0,3 %	0	0,0 %
18-19 ans	1 660	1,6 %	12	0,1 %	9 442	4,3 %	45 079	8,9 %
20-24 ans	13 046	12,6 %	816	7,2 %	42 217	19,2 %	115 905	22,9 %
25-29 ans	14 410	14,0 %	1 572	13,9 %	35 733	16,2 %	81 255	16,0 %
30-39 ans	29 604	28,7 %	3 707	32,8 %	57 633	26,2 %	123 810	24,5 %
40-59 ans	40 370	39,1 %	4 895	43,3 %	65 988	30,0 %	125 771	24,8 %
60 ans et plus	4 023	3,9 %	310	2,7 %	8 207	3,7 %	14 523	2,9 %
âge moyen	*37,9 ans*		*38,9 ans*		*35,1 ans*		*33,0 ans*	

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Les tribunaux correctionnels ont jugé les auteurs de conduite en état alcoolique dans un délai moyen d'environ trois mois contre un peu plus de onze mois pour l'ensemble des délits. Depuis 1987, on avait constaté une baisse constante des délais de jugement, mais depuis 1997, la durée moyenne n'évolue plus. Les tribunaux ont su répondre à l'augmentation massive du nombre de poursuites pour CEA en organisant des audiences spéciales consacrées exclusivement à ce contentieux. En 2001, tout comme en 2000 et 1999, la moitié des condamnations ont été prononcées deux mois (ou moins) après l'infraction, et plus de 90 % des condamnations ont été prononcées en moins de six mois.

Des condamnés plus âgés, des femmes moins nombreuses que dans les autres contentieux

Les caractéristiques des auteurs de conduite en état alcoolique varient peu depuis quelques années ; elles sont en 2001 sensiblement les mêmes qu'en 2000. L'individu moyen qui commet cette infraction est un homme français âgé de presque 38 ans.

Les femmes sont sous-représentées dans ce contentieux particulier. Leur part, généralement faible sur l'ensemble des contentieux relevant de la circulation routière (8,6 %), est encore plus faible pour la conduite en état alcoolique (6,3 %), alors qu'elle s'établit à 9,7 % en moyenne sur l'ensemble des délits et des contraventions de cinquième classe et peut atteindre 18,2 % pour un délit tel que le vol simple, ou encore 33,6 % pour les infractions en matière de chèques.

Plus de neuf condamnés sur dix sont Français ce qui représente une part plus élevée que celle observée sur l'ensemble des délits et des contraventions de cinquième classe (86,8 %).

Avec 37,9 ans, la moyenne d'âge des condamnés pour simple conduite en état alcoolique est très supérieure à la moyenne d'âge des délinquants et contrevenants majeurs qui est de 33 ans.

Quand on isole les récidivistes de conduite en état alcoolique, ces traits caractéristiques s'accusent. En effet, la part des hommes, tout comme celle des Français et l'âge moyen à la commission de l'infraction, augmentent.

Des infractions associées dans 15 % des condamnations

Sur les 103 181 condamnations pour simple conduite en état alcoolique (hors blessures et homicides involontaires par conducteur en état alcoolique), 87 534, soit presque 85 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 15 647 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps : 11 791 délits (dont 8 261 de circulation routière) et 9 278 contraventions de cinquième classe (dont 9 033 de circulation routière).

Tableau 5 – Les infractions associées à la simple conduite en état alcoolique

	Nombre	%
Toutes condamnations pour simple CEA	**103 181**	**100,0 %**
– condamnations pour infraction unique	*87 534*	*84,8 %*
– condamnations pour infractions multiples	*15 647*	*15,2 %*
Toutes infractions associées à la simple CEA	21 069	100,0 %
Délits associés	11 791	56,0 %
Délits de circulation routière	8 261	39,2 %
dont : délits « papiers »	3 393	16,1 %
conduite malgré suspension du permis	*3 179*	*15,1 %*
défaut de plaques ou fausses plaques	*22*	*0,1 %*
récidive de conduite sans permis	*192*	*0,9 %*
délits « contrôle »	4 847	23,0 %
délit de fuite	*1 312*	*6,2 %*
refus d'obtempérer	*1 731*	*8,2 %*
refus de vérification de l'état alcoolique	*1 804*	*8,6 %*
Autres délits	3 530	16,8 %
dont : outrage à agent	861	4,1 %
rébellion	389	1,8 %
coups et violences volontaires	404	1,9 %
Contraventions de cinquième classe associées	9 278	44,0 %
Contraventions de circulation routière	9 033	42,9 %
dont : contraventions « papiers »	8 738	41,5 %
défaut d'assurance	*5 094*	*24,2 %*
conduite d'un véhicule sans permis	*3 644*	*17,3 %*
autres contraventions de cinquième classe	245	1,2 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Lecture : 21 069 infractions sont associées à une simple conduite en état alcoolique dans les 15 647 condamnations à infractions multiples.

Tableau 6 – Nature des peines principales pour simple conduite en état alcoolique

	Toutes condamnations pour simple CEA		dont			
			condamnations pour récidive de CEA		condamnations pour CEA et autres infractions	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations	103 181	100,0 %	11 312	100,0 %	15 647	100,0 %
Emprisonnements	58 751	56,9 %	9 105	80,5 %	12 234	78,2 %
Ferme ou avec sursis partiel	6 684	6,5 %	2 981	26,4 %	3 971	25,4 %
dont :						
sursis partiel simple	*60*	*0,1 %*	*15*	*0,1 %*	*35*	*0,2 %*
sursis partiel avec mise à l'épreuve	*1 849*	*1,8 %*	*1 131*	*10,0 %*	*1 143*	*7,3 %*
Avec sursis total	52 067	50,5 %	6 124	54,1 %	8 263	52,8 %
simple	*38 043*	*36,9 %*	*1 211*	*10,7 %*	*4 852*	*31,0 %*
probatoire	*12 614*	*12,2 %*	*4 375*	*38,7 %*	*2 983*	*19,1 %*
TIG	*1 410*	*1,4 %*	*538*	*4,8 %*	*428*	*2,7 %*
Amendes	23 279	22,6 %	704	6,2 %	1 273	8,1 %
Peines de substitution	20 730	20,1 %	1 502	13,3 %	2 112	13,5 %
dont : suspension de permis de conduire	15 531	15,1 %	40	0,4 %	957	6,1 %
TIG	810	0,8 %	164	1,4 %	228	1,5 %
jours-amendes	2 162	2,1 %	590	5,2 %	487	3,1 %
interdiction de permis de conduire	1 906	1,8 %	655	5,8 %	304	1,9 %
Mesures éducatives	55	0,1 %			21	0,1 %
Dispenses de peine	366	0,4 %	1	0,0 %	7	0,0 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Champ : non compris blessures et homicides involontaires par conducteur en état alcoolique.

Les délits associés les plus fréquents sont :
– les refus de se soumettre aux contrôles : 23 % ;
– les délits « papiers » (16,1 %) principalement constitués de conduites malgré suspension du permis ;
– on trouve également des délits relevant d'autres secteurs infractionnels : des outrages et rébellions (5,9 %), des mises en danger d'autrui (1,9 %) ou des coups et violences volontaires (1,9 %).

Les contraventions de cinquième classe les plus fréquentes sont relatives à l'absence de permis ou d'assurance.

Globalement, l'ensemble des infractions de type « papiers » (délits et contraventions) représente à lui seul 56,9 % des infractions associées à la conduite en état alcoolique.

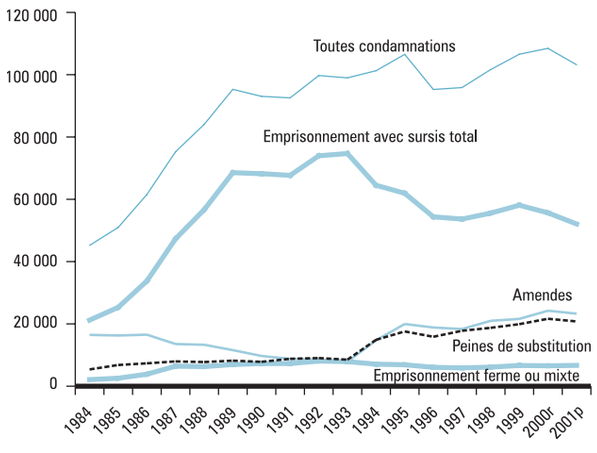
Un emprisonnement six fois sur dix dont 90 % avec sursis total

En 2001, une peine d'emprisonnement a été prononcée à l'encontre de six condamnés sur dix pour simple CEA. Le conducteur est condamné à un emprisonnement en tout ou partie ferme dans 6,5 % des cas, il bénéficie d'un sursis total dans un peu plus de la moitié des condamnations (51,2 %). La durée moyenne de l'emprisonnement ferme est de trois mois. L'emprisonnement avec sursis total est une fois sur quatre accompagné d'une mise à l'épreuve, alors que s'agissant d'autres délits une telle mesure se rencontre moins souvent (8,3 % en moyenne).

Les autres peines sont l'amende (22,6 %) dont le montant moyen est de 316 euros et les mesures de substitution (20,1 %). Les peines de substitution sont à près de 85 % des mesures restrictives du permis de conduire : la suspension en représente à elle seule 75 %, l'annulation près de 10 %. Le travail d'intérêt général et les jours-amendes complètent ce type de peines avec respectivement 3,9 % et 10,4 %.

Avec 6 684 emprisonnements fermes prononcés soit 1,9 % de plus qu'en 2000, l'année 2001 présente le niveau le plus élevé enregistré depuis 1995. Cette augmentation fait suite à une baisse de 1,7 % entre 1999 et 2000. Parallèlement, la durée moyenne d'emprisonnement est en hausse de quelques jours. Depuis 1994, elle augmente régulièrement, passant de deux mois et une semaine à trois mois en 2001. La part des peines courtes (inférieures à un mois) baisse continûment, puisqu'elle est de l'ordre de 5,5 % en 2001 à

Évolution des peines pour simple conduite en état alcoolique



comparer à 7,6 % en 2000, 8,9 % en 1999, 12 % en 1996 et 17 % en 1994. Cette baisse est compensée par la hausse des peines supérieures à trois mois, qui, en cinq ans, sont passées de moins de 25 %, à 43,6 % en 2000 et jusqu'à 49 % en 2001. Cette augmentation est principalement due à celle des peines de trois à six mois qui représentent 34 % des emprisonnements en 2001.

Le nombre d'amendes baisse légèrement par rapport à 2000, mais leur montant moyen est en hausse ; ceci confirme la tendance à la hausse observée depuis 1999 (296 euros en 1999, 306 euros en 2000 et 316 euros en 2001).

Si globalement depuis 1984, la peine d'emprisonnement (avec ou sans partie ferme), demeure la peine principale la plus fréquente, sa part n'en a pas moins connu une baisse rapide depuis 1993 où elle culminait à 83 %, du fait de l'introduction dans le nouveau Code pénal de conditions restrictives à l'octroi du sursis. La diminution est régulière et continue depuis 1994. Elle a profité aux amendes dont la part a presque triplé passant de 8 % en 1993 à 22,6 % en 2001 et aux mesures de substitution dont la part atteint en 2001 son plus haut niveau de la période (20,1 %).

Deux facteurs aggravants : la multiplicité d'infractions et la récidive

Deux facteurs viennent aggraver les peines prononcées : la pluralité d'infractions et la récidive (voir tableau 6).

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (15,2 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 78 % des condamnations (53 % en cas d'infraction unique). En particulier l'emprisonnement ferme (en tout ou partie) se rencontre dans 25 % des cas (3 % en cas d'infraction unique). Les emprisonnements avec sursis total accompagnés d'une mise à l'épreuve ou d'un TIG représentent 22 % des peines prononcées contre 12 % si l'infraction est unique. Cette augmentation des peines d'emprisonnement se fait au détriment des amendes dont la part s'établit à 8 % au lieu de 25 % en cas d'infraction unique.

Il en est de même en cas de récidive, la part des peines d'emprisonnement passe à 80,5 % ; celle des emprisonnements avec une partie ferme à 26,3 %, enfin celle des emprisonnements avec sursis total probatoire ou TIG atteint 43,5 %. Au sein des mesures restrictives du permis de conduire les annulations dominent.

Dans les cas où la conduite en état alcoolique est aggravée, les quanta fermes moyens des peines d'emprisonnement et les montants moyens des amendes sont plus élevés : la durée moyenne des peines d'emprisonnement, qui est de 70 jours en cas d'infraction unique, passe à 98 jours pour la CEA récidivée et à 109 jours quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions. De même, le montant moyen des amendes passe à 401 euros en cas de récidive et à 390 euros en cas d'infractions multiples (311 euros pour la CEA non aggravée).

Les peines principales ne donnent pas la mesure exacte des sanctions prononcées par les juges pour réprimer ces types d'infractions. En effet, d'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction prononcée, qu'elle réprime une ou plusieurs infractions. Ainsi les emprisonnements assortis d'un sursis total simple sont quasiment toujours prononcés avec une mesure restrictive du permis de conduire, et 36,6 % d'entre eux comportent également une amende. Quand l'amende est prononcée à titre principal elle est également presque toujours associée à une mesure restrictive du permis de conduire.

3 700 condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

En 2001, 3 700 condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont été prononcées soit 5,4 % de moins qu'en 2000. Depuis 1992, le nombre de condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique baisse chaque année et on

Tableau 7 – Conduite en état alcoolique simple : peines associées à la peine principale dans les condamantions à peines multiples

	Toutes condamnations	Condamnations avec peine unique	Condamnations avec peine multiple	Selon la nature de la peine associée			
				Mesure restrictive du permis de conduire	Amende + mesure restrictive du permis de conduire	Amende	Autre(s) mesure(s)
Nature de la peine principale	103 181	21 476	81 705	55 731	18 433	6 303	1 238
Emprisonnement ferme	4 775	862	3 913	1 549	663	1 352	349
Emprisonnement avec sursis partiel	1 909	336	1 573	709	271	410	183
Emprisonnement avec sursis total simple	38 043	634	37 409	21 410	13 930	1 944	125
Emprisonnement avec sursis total TIG ou probatoire	14 024	992	13 032	8 423	3 074	1 210	325
Amende	23 279	926	22 353	21 610	375	242	126
Peine de substitution	20 730	17 310	3 420	2 030	120	1 143	127
Mesure éducative	55	50	5			2	3
Dispense de peine	366	366					

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Lecture : dans 21 410 condamnations une mesure restrictive du permis de conduire est associée à un emprisonnement avec sursis total simple ; dans 13 930 condamnations, une amende vient s'ajouter à la mesure restrictive.
Champ : non compris blessures et homicides involontaires par conducteur en état alcoolique.

Tableau 8 – Les infractions associées dans les condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

	Toutes condamnations pour blessures involontaires		dont blessures involontaires avec ITT > 3 mois	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique	3 700	100,0 %	469	100,0 %
– Condamnations pour infraction unique	*2 831*	*76,5 %*	*297*	*63,3 %*
– Condamnations pour infraction multiple	*869*	*23,5 %*	*172*	*36,7 %*
Toutes infractions associées	1 481	1,0 %	238	100,0 %
Délits associés	853	0,6 %	188	79,0 %
dont : délits « contrôle »	258	17,4 %	21	8,8 %
délit de fuite	*191*	*12,9 %*	*17*	*7,1 %*
refus d'obtempérer	*26*	*1,8 %*	*4*	*1,7 %*
refus de vérification de l'état alcoolique	*41*	*2,8 %*	*0*	*0,0 %*
délits « conduite »	265	17,9 %	128	53,8 %
blessures involontaires	*265*	*17,9 %*	*128*	*53,8 %*
délits « papiers »	107	7,2 %	13	5,5 %
conduite malgré suspension du permis	*97*	*6,5 %*	*11*	*4,6 %*
défaut de plaques ou fausses plaques	*1*	*0,1 %*	*0*	*0,0 %*
récidive de conduite sans permis	*9*	*0,6 %*	*2*	*0,8 %*
Contraventions de cinquième classe associées	628	42,4 %	50	21,0 %
dont : contraventions « papiers »	446	30,1 %	47	19,7 %
défaut d'assurance	*283*	*19,1 %*	*28*	*11,8 %*
conduite sans permis	*163*	*11,0 %*	*19*	*8,0 %*
contraventions « conduite »	165	11,1 %	1	0,4 %
blessures involontaires	*165*	*11,1 %*	*1*	*0,4 %*

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Lecture : 1 481 infractions sont associées à des blessures involontaires par conducteur en état alcoolique dans les 869 condamnations pour infractions multiples.

Tableau 9 – Peines principales pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

	Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique					
	Toutes condamnations		Blessures involontaires avec ITT > 3 mois		Blessures involontaires et autres infractions	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	3 700	100,0 %	469	100,0 %	788	100,0 %
Emprisonnements	3 082	83,3 %	422	90,0 %	715	90,7 %
Ferme ou avec sursis partiel	379	10,2 %	66	14,1 %	215	27,3 %
dont :						
sursis partiel simple	*21*	*0,6 %*	*11*	*2,3 %*	*14*	*1,8 %*
sursis partiel avec mise à l'épreuve	*151*	*4,1 %*	*28*	*6,0 %*	*92*	*11,7 %*
Avec sursis total	2 703	73,1 %	356	*75,9 %*	500	*63,5 %*
simple	*2 126*	*57,5 %*	*285*	*60,8 %*	*332*	*42,1 %*
probatoire	*495*	*13,4 %*	*54*	*11,5 %*	*140*	*17,8 %*
TIG	*82*	*2,2 %*	*17*	*3,6 %*	*28*	*3,6 %*
Amendes	293	7,9 %	21	4,5 %	29	3,7 %
Peines de substitution	322	8,7 %	26	5,5 %	43	5,5 %
dont :						
suspension de permis de conduire	203	5,5 %	10	2,1 %	15	1,9 %
TIG	11	0,3 %	0	0,0 %	4	0,5 %
jours-amendes	41	1,1 %	4	0,9 %	10	1,3 %
interdiction de permis de conduire	64	1,7 %	12	2,6 %	12	1,5 %
Mesures éducatives	2	0,1 %			1	0,1 %
Dispenses de peine	1	0,0 %				

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Tableau 10 – Nature des peines principales pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique

	Toutes condamnations pour homicides involontaires		dont homicides involontaires et autres infractions	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	**385**	**100,0 %**	**200**	**100,0 %**
Emprisonnements	**382**	**99,2 %**	**199**	**99,5 %**
Ferme ou avec sursis partiel	243	63,1 %	135	67,5 %
dont :				
sursis partiel simple	*110*	*28,6 %*	*60*	*30,0 %*
sursis partiel avec mise à l'épreuve	*88*	*22,9 %*	*50*	*25,0 %*
Avec sursis total	139	36,1 %	64	32,0 %
simple	*112*	*29,1 %*	*51*	*25,5 %*
probatoire	*23*	*6,0 %*	*8*	*4,0 %*
TIG	*4*	*1,0 %*	*5*	*2,5 %*
Amendes	**1**	**0,3 %**		
Peines de substitution	*1*	**0,3 %**		
dont : TIG	*1*	0,3 %		
Dispenses de peine	*1*	**0,3 %**	**1**	**0,5 %**

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

atteint en 2001 le niveau le plus faible jamais enregistré depuis seize ans (voir tableau 3).

Parallèlement, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur non aggravées par l'état alcoolique baissent de 8,6 %, passant de 14 808 à 13 540 condamnations.

Les caractéristiques de ces condamnés diffèrent peu des caractéristiques des condamnés pour simple conduite en état alcoolique, exception faite de l'âge : les auteurs de ces accidents corporels sont plus jeunes que les simples conducteurs en état alcoolique : 35,3 ans comparés à 37,9 ans.

Sur les 3 700 condamnations, 869 sanctionnent plusieurs infractions.

Parmi les 1 481 infractions associées dans ces condamnations, 853 (57,6 %) sont des délits dont les trois quarts relèvent du domaine routier, essentiellement des infractions destinées à faire obstacle au contrôle et d'autres blessures involontaires. Parmi les 627 contraventions associées (42,3 %), deux sur cinq seulement relèvent du domaine de la sécurité routière.

Un emprisonnement plus de quatre fois sur cinq

Les atteintes corporelles causées par un conducteur en état alcoolique sont sanctionnées plus sévèrement que la simple conduite en état alcoolique. En 2001, l'emprisonnement est prononcé dans plus de quatre condamnations sur cinq (un peu moins de trois sur cinq pour la simple CEA).

L'emprisonnement ferme ou mixte apparaît dans 10,2 % des peines (rappel 6,5 % pour la simple CEA) pour une durée moyenne de plus de quatre mois soit un mois de plus que dans le cas d'une simple CEA.

Les amendes et les peines de substitution sont, avec moins 10 % chacune, plus de deux fois moins présentes que dans les condamnations pour simple CEA et ceci au profit de l'emprisonnement avec sursis total qui est prononcé dans 73,1 % des condamnations alors qu'il ne représente que 50,5 % des condamnations pour simple conduite en état alcoolique.

La nature des peines prononcées pour ce type d'infraction est restée stable au cours des cinq dernières années.

Quand les blessures sont plus graves (ITT>3 mois) ou qu'il y a pluralité d'infractions les peines infligées sont plus lourdes : la part de l'emprisonnement ferme passe respectivement à 14,1 % et à 27,3 % avec un quantum moyen qui avoisine les cinq mois.

D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, 10 % seulement des condamnations ne comportent qu'une mesure, 65,5 % en comportent deux et 24,5 % trois et plus. Pour la plupart, ce sont des amendes et des mesures restrictives du permis de conduire. Sur l'ensemble des condamnations, c'est la suspension de permis qui est la mesure le plus fréquemment associée (50,8 %) ; quand les blessures sont à l'origine d'une incapacité de travail de plus de trois mois, c'est l'annulation du permis qui est la mesure associée la plus fréquente (54,1 %) ; quand la condamnation sanctionne d'autres infractions que les seules blessures involontaires, la mesure associée la plus courante est l'amende (45,5 %).

Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : 3,5 % de moins en 2001

En 2001, 385 homicides involontaires par conducteur en état alcoolique ont été sanctionnés par une condamnation ce qui représente 23 % de l'ensemble des homicides involontaires par conducteur. En baisse de 3,5 % par rapport à 2000, ce nombre est le plus faible jamais atteint depuis

1984 (tableau 3). Les condamnations pour homicide involontaire non aggravé par l'état alcoolique (1 268 condamnations) diminuent quant à elles de 11,6 %.

La durée moyenne des procédures en cas d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique s'établit à 11 mois en 2001 ; elle était de 11,9 mois en 1999 et de 11,8 mois en 2000. À titre de comparaison, la durée moyenne de procédure sur l'ensemble des homicides involontaires par conducteur est de 14 mois.

La proportion de femmes est très faible dans ce contentieux ; elles n'apparaissent qu'à hauteur de 5,9 %, soit encore moins que pour la simple conduite en état alcoolique. Les condamnés, sont plus jeunes que pour les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique : 31,6 ans en moyenne (35,3 ans pour les blessures involontaires et 37,9 ans pour simple conduite en état alcoolique).

Sur les 385 condamnations, seules 185 (soit 48 %) ne sanctionnent que cette seule infraction. Dans les 200 autres condamnations, 254 infractions sont également sanctionnées : 89 % appartiennent au domaine de la circulation routière et près de deux sur trois (58,7 %) sont des blessures involontaires par conducteur en état alcoolique.

63 % des peines comportent un emprisonnement ferme

L'emprisonnement constitue l'essentiel des peines prononcées en cas d'homicide involontaire par conducteur sous l'empire de l'alcool.

Les emprisonnements comportant une partie ferme sont beaucoup plus fréquents que pour les autres infractions, ils représentent 63,1 % des peines infligées. La durée moyenne de la partie ferme des peines d'emprisonnement est de 10,3 mois. Les amendes et les peines de substitution sont quasiment inexistantes en tant que peines principales.

Si l'homicide involontaire est accompagné d'autres infractions, les sanctions vont être alourdies ; la durée moyenne de l'emprisonnement ferme est alors d'un peu plus de 11,8 mois (elle est en moyenne d'environ de 8,4 mois quand l'homicide est la seule infraction sanctionnée). Ces durées moyennes sont en augmentation très nette par rapport à 2000 : elle augmente de 10 jours si la condamnation ne sanctionne que cette seule infraction, de 55 jours si d'autres infractions sont associées à l'homicide involontaire.

Plus de 97 % des condamnations comportent au moins deux peines : l'annulation de permis représente 78,4 % des mesures associées et l'amende 15,8 %.

4 Comparaisons

Comparaisons européennes

Les pays de l'Union européenne ont tous connu une diminution assez constante du nombre de tués sur la route depuis les années 1970. Néanmoins cette tendance cache des différences que ce chapitre sur les comparaisons européennes se propose de mettre en évidence.

Ces comparaisons doivent se faire en gardant en mémoire les différences structurelles (taille du pays, densité et qualité du réseau routier, population...) et socio-économiques (composition du parc, présence de trafic international et touristique, comportement des usagers...).

En toute rigueur, au niveau européen, seul le nombre de tués est rendu comparable d'un pays à l'autre (les définitions et les modes de recueils des accidents corporels et des blessés sont parfois différents d'un pays à un autre). La définition internationale du tué, amendée lors de la Convention de Vienne de 1968, est la suivante : *« une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle décède sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident ».*

Pour les comptabiliser, trois méthodes sont utilisées au niveau européen :
– certains pays comptent réellement le nombre de tués à 30 jours ;
– d'autres comptabilisent à moins de 30 jours mais diffusent à 30 jours nationalement et internationalement en utilisant pour cela des coefficients correcteurs ;
– enfin, les derniers recueillent et diffusent à moins de 30 jours dans leur pays mais utilisent des coefficients correctifs pour obtenir un nombre de tués à 30 jours.

Progressivement, depuis 1968, la plupart des pays de l'Union européenne ont adopté la définition du tué à 30 jours. En 2001, seuls la France (à 6 jours) et le Portugal (à 24 heures) ne l'ont pas encore appliquée. La France utilise un coefficient multiplicateur de 1,057 et le Portugal de 1,14.

S'agissant blessés recensés dans les fichiers, il faut souligner un facteur qui influe fortement sur leur nombre : dans certains pays, les assurances exigeant pour indemniser, un rapport des forces de l'ordre, celles-ci sont, dès lors, plus systématiquement informées de tous les accidents corporels.

Ce chapitre sur les comparaisons européennes se terminera par un point sur les mesures de sécurité en vigueur dans les différents pays européens et les taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme constatés dans les différents pays.

RÉSULTATS PROVISOIRES 2002

Excepté pour la France dont on connaît les résultats définitifs, les données provisoires de l'année 2002 sont comparées pour des raisons de méthodologie aux données provisoires de l'année précédente. De plus, seuls les pays dont les résultats sont connus sur les onze ou douze mois de l'année sont mentionnés dans le tableau ci-dessous.

2002 (provisoire) : Accidents corporels, tués (à 30 jours) et blessés

Pays de l'Union européenne	Nombre de mois disponible	Accidents corporels		Tués (à 30 jours)		Blessés	
		Nombre	Évolution 2002/2001	Nombre	Évolution 2002/2001	Nombre	Évolution 2002/2001
Allemagne	12	360 098	– 3 %	6 808	– 2 %	474 958	– 3 %
Autriche	11	34 255	0 %	853	– 2 %	45 193	0 %
Danemark	11	6 731	+ 3 %	429	– 2 %	8 222	+ 3 %
Espagne	12	90 033	– 6 %	5 103	– 5 %	134 887	– 6 %
Finlande	12	6 056	– 4 %	382	– 6 %	7 846	– 4 %
France *	**12**	**105 470**	**– 10 %**	**7 654**	**– 6 %**	**137 839**	**– 10 %**
Grèce	12	16 852	– 15 %	1 654	– 13 %	22 332	– 14 %
Luxembourg	12	753	– 5 %	60	– 14 %	1 118	– 6 %
Pays-Bas	11	29 182	– 11 %	912	– 1 %	37 795	– 4 %
Portugal	12	41 490	– 1 %	1 666	+ 1 %	55 692	– 1 %
Suède	12	16 572	+ 5 %	525	– 3 %	24 234	+ 8 %

** Facteur correctif pour le nombre de tués : 1,057.*

Source : Indicateur rapide de sécurité routière de l'Union européenne du 28/03/2003 (direction générale de l'énergie et des transports de la commission européenne) sauf pour la France, origine ONISR – fichier des accidents.

Le bilan provisoire de l'accidentologie de onze pays européens laisse apparaître de bons résultats d'ensemble excepté pour le Portugal où, le nombre de tués est en hausse de + 1 %. La Grèce montre un bilan très marqué à la baisse avec – 10 % dans chacun des indicateurs (dont – 13 % pour les tués). La France, l'Espagne et la Finlande obtiennent de bons résultats avec – 6 % de tués ; même si ces pays avaient connu une hausse l'année précédente. En moyenne, l'Union européenne a connu une baisse de 3 % de son nombre de tués et de 5 % pour les blessés.

RÉSULTATS DÉFINITIFS ANTÉRIEURS À 2002

Données brutes

2000-2001 (définitif) : Accidents corporels, tués (à 30 jours) et blessés

Pays de l'Union européenne	2001			2000			Évolution 2001/2000		
	Accidents corporels	Tués (30 jours)	Blessés	Accidents corporels	Tués (30 jours)	Blessés	Accidents corporels	Tués (30 jours)	Blessés
Allemagne	375 345	6 977	494 775	382 949	7 503	504 074	– 2,0 %	– 7,0 %	– 1,8 %
Autriche	43 073	958	56 265	42 126	976	54 929	+ 2,2 %	– 1,8 %	+ 2,4 %
Belgique	ND	ND	ND	49 065	1 470	67 961	ND	ND	ND
Danemark	6 860	431	8 463	7 346	498	9 092	– 6,6 %	– 13,5 %	– 6,9 %
Espagne	100 393	5 517	149 599	101 729	5 776	149 781	– 1,3 %	– 4,5 %	– 0,1 %
Finlande	6 451	433	8 411	6 633	396	8 508	– 2,7 %	+9,3 %	– 1,1 %
France	**116 745**	**8 160**	**153 945**	**121 223**	**8 079**	**162 117**	**– 3,7 %**	**+1,0 %**	**– 5,0 %**
Grèce	ND	ND	ND	23 001	2 037	30 763	ND	ND	ND
Irlande	6 909	411	10 222	7 757	415	12 043	– 10,9 %	– 1,0 %	– 15,1 %
Italie	ND	ND	ND	211 941	6 410	301 559	ND	ND	ND
Luxembourg	774	70	ND	905	76	1 255	– 14,5 %	– 7,9 %	ND
Pays-Bas	35 313	993	42 810	37 947	1 082	46 084	– 6,9 %	– 8,2 %	– 7,1 %
Portugal	42 521	1 671	57 044	44 159	1 857	59 922	– 3,7 %	– 10,0 %	– 4,8 %
Royaume-Uni	ND	3 598	ND	242 117	3 580	331 423	ND	+0,5 %	ND
Suède	15 767	554	22 327	15 770	591	22 032	0,0 %	– 6,3 %	+ 1,3 %
Union européenne				1 294 668	40 746	1 761 543			

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

En 2000, 9,4 % des accidents corporels de l'Union européenne se sont produits en France, ceux-ci ont provoqué 9 % des blessés mais surtout 20 % des tués sur les routes européennes. Sur la même période, le Royaume-Uni a enregistré deux fois plus d'accidents corporels pour une mortalité deux fois inférieure à la France [1]. L'Allemagne, pays le plus peuplé d'Europe, engendre 30 % des accidents corporels et des blessés mais seulement 18 % des tués. En 2000, il s'est produit 1,3 million d'accidents corporels, ces accidents ont entraîné le décès de 40 750 personnes et les blessures de 1,8 million de personnes.

Entre 2000 et 2001, la tendance générale est à la baisse : – 4 % pour les tués, – 2,5 % pour les accidents corporels. Parmi les baisses les plus importantes, on trouve le Danemark et le Portugal avec plus de 10 % de tués en moins et l'Allemagne avec – 7 % soit plus de 500 vies épargnées. En revanche, sur les douze pays dont on dispose de l'information, trois pays voient leur mortalité sur les routes augmenter : le Royaume-Uni avec + 0,5 %, la France avec + 1 % et la Finlande avec + 9,3 %.

1. Ce qui s'explique principalement par le fonctionnement des assurances (cf. supra).

Principaux indicateurs d'accidentologie des pays de l'Union européenne en 2001

2001 : Données d'exposition et d'accidentologie

Pays de l'Union européenne	Superficie (km^2)	Population (milliers)	Densité (hab/km^2)	Parc total (milliers)	Longueur réseau (en km)	Kilométrage (millions de véhicules x km)	Nombre de véhicules pour 100 habitants	Gravité (tués à 30 jours pour 100 accidents)	Tués (à 30 jours) par million d'habitants	Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus
Allemagne	357 039	82 273	230,4	52 487	626 174	620 300	63,8	1,86	84,8	11,25
Autriche	83 850	8 065	96,2	5 228	106 585	75 537	64,8	2,22	118,8	12,68
Belgique	32 545	10 239	314,6	5 735	147 121	90 036	56,0	3,00	143,6	16,33
Danemark	43 069	5 349	124,2	2 434	71 888	46 742	45,5	6,28	80,6	9,22
Espagne	504 750	40 121	79,5	24 250	664 852	ND	60,4	5,50	137,5	ND
Finlande	338 145	5 181	15,3	2 557	78 865	47 650	49,4	6,71	83,6	9,09
France	551 208	59 039	**107,1**	34 781	987 091	551 000	**58,9**	**6,99**	**138,2**	**14,81**
Grèce	131 944	10 554	80,0	5 061	40 164	81 635	48,0	8,86	193,0	26,73
Irlande	70 823	3 839	54,2	1 770	95 752	37 840	46,1	5,95	107,1	10,86
Italie	301 260	57 844	192,0	39 931	654 197	ND	69,0	3,02	110,8	ND
Luxembourg	2 586	441	170,5	333	2 863	ND	75,5	9,04	172,3	ND
Pays-Bas	41 526	15 987	385,0	8 169	116 500	122 530	51,1	2,81	62,1	8,90
Portugal	92 631	10 242	102,4	7 926	ND	ND	77,4	3,93	163,2	ND
Royaume-Uni	244 046	59 756	244,9	29 521	396 022	474 680	49,4	1,48	60,2	7,54
Suède	449 964	8 882	19,7	4 872	210 000	69 558	54,9	3,51	62,4	8,34

Superficie : 2001 ; **Population** : 2001 sauf Royaume-Uni, Belgique : 2000 ; **Densité** : 2001 sauf Royaume-Uni, Belgique : 2000, Portugal : 1999 ; **Parc** : 2001 sauf Belgique, Portugal, Italie, Grèce et Royaume-Uni : 2000 ; **Longueur réseau** : 2001 sauf Pays-Bas et Belgique : 2000 ; Suède : 1999 ; Grèce et Royaume-Uni : 1998 ; **Kilométrage** : 2001 sauf Pays-Bas et Belgique : 2000 ; Suède : 1999 ; Grèce et Royaume-Uni : 1998 ; **Nombre de véhicules par habitant** : 2001 sauf Belgique, Royaume-Uni, Grèce et Italie : 2000 ; **Gravité** : 2001 sauf Grèce, Italie et Belgique, Royaume-Uni : 2000 ; **Tués par habitant** : 2001 sauf Belgique, Royaume-Uni, Italie, Grèce : 2000 ; **Tués par km parcourus** : 2001 sauf Belgique : 2000 ; Suède et Pays-Bas : 1999 ; Grèce et Royaume-Uni : 1998.
ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident.

Les données d'exposition au risque globale (population, parc automobile, circulation, etc.) sont nécessaires pour pouvoir comparer effectivement les pays européens entre eux.

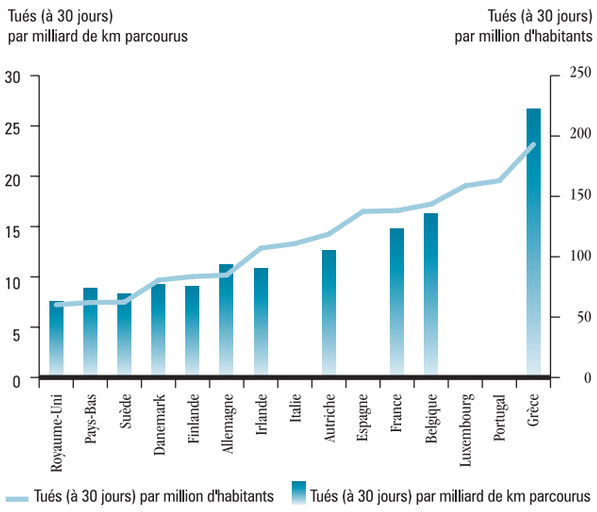
En 2001, c'est en Allemagne, pays le plus peuplé de l'Union européenne, que l'on trouve le plus grand nombre d'accidents corporels. Mais c'est en France, pays du plus long réseau routier, qu'on dénombre le plus grand nombre de tués à 30 jours.

En Grèce, malgré le faible taux d'équipement en voiture (48 voitures pour 100 habitants), on dénombre 193 tués par million d'habitants, le taux le plus fort d'Europe. Ce taux est le plus faible au Royaume-Uni (60 tués pour un million d'habitants).

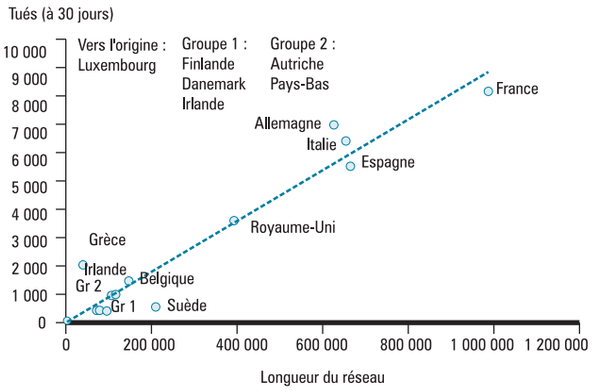
Si la France et le Royaume-Uni ont à peu près le même nombre d'habitants et à peu près le même trafic (la circulation en France est supérieure de celle du Royaume-Uni de 12,5 %), le nombre d'accidents est deux fois moindre en France mais le nombre de tués sur les routes de France est le double de celui dénombré au Royaume-Uni.

Le graphique ci-après permet de classer les pays entre eux en rapportant le nombre de tués à la population du pays. On constate que les pays d'influence latine (Grèce, Portugal, France, Espagne...) ont un nombre de tués par million d'habitants deux fois plus élevé que les pays nordiques (Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède, Danemark...).

Tués (à 30 jours) par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus



Tués (à 30 jours) en fonction de la longueur du réseau du pays



Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

Les caractéristiques du réseau influent fortement sur les résultats de l'accidentologie. Très souvent, cette relation est exprimée par l'effet de la densité : un pays dense a plus d'autoroutes qui sont plus chargées et donc plus sûres, a beaucoup de transports en commun, et n'impose pas des déplacements très longs.

Un contre exemple de cette relation densité-accidentologie est le cas des pays « faussement » peu denses tels que la Suède ou la Finlande qui ont, schématiquement, une partie du pays quasiment déserte, sans habitants, sans route et donc sans accidents et une autre partie du pays avec une densité voisine des autres pays.

C'est la raison pour laquelle nous proposons dans le graphique ci-dessus de mettre en relation les tués sur la route en fonction de la longueur du réseau routier du pays c'est-à-dire de raisonner en terme de **densité de tués**.

On constate qu'une relation linéaire lie les deux grandeurs : sur les routes européennes, on observe un mort pour 107 km de réseau.

La longueur du réseau est une donnée qui agrège de nombreux facteurs. Ainsi, la circulation intérieure peut être déduite de la longueur du réseau, puisque l'État construit des routes en fonction de la circulation observée.

La longueur du réseau est un indicateur plus précis que la densité car elle reflète la répartition de la population sur le territoire : ainsi la longueur relativement faible du réseau routier de la Suède indique que la majorité de son territoire est vide d'habitants.

Une infrastructure très étendue met en évidence un réseau de routes secondaires très dense, ces routes ne pouvant faire l'objet d'une attention aussi soutenue que les voies principales, elles sont les plus dangereuses quel que soit le pays. Ainsi la Grèce, où la majorité des déplacements s'effectue sur des voies secondaires, présente un ratio très fort (un mort tous les vingt kilomètres).

ÉVOLUTION SUR 30 ANS (DE 1970 À 2001)

Pour analyser l'évolution sur longue période du nombre de tués à 30 jours, des coefficients correcteurs ont été appliqués aux nombres de tués pour chacun des pays qui les comptabilisaient à moins de 30 jours de la façon suivante :
– Italie : avant 1999 (7 jours) + 8 % ;
– France : avant 1992 (6 jours) + 9 %, depuis 1993 (6 jours) + 5,7 % ;
– Espagne : avant 1993 (24 heures) + 30 % ;
– Portugal : avant 1997 (24 heures) + 30 %, depuis 1998 (24 heures) + 14 % ;
– Grèce : avant 1996 (3 jours) + 18 % ;
– Autriche : avant 1991 (3 jours) + 12 %.

Entre parenthèses figure le nombre de jours de comptabilisation du tué utilisé par les différents pays.

Évolution du nombre de tués (à 30 jours)

1970-2001 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours)

Pays de l'Union européenne	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	Taux d'évolution annuelle 1970-2001 **
Allemagne *	21 653	17 332	15 050	10 070	11 046	9 454	7 503	6 977	– 3,6 %
Autriche	2 574	2 533	2 003	1 524	1 558	1 210	976	958	– 3,1 %
Belgique	3 070	2 346	2 396	1 801	1 976	1 449	1 470	ND	– 2,4 %
Danemark	1 208	827	690	772	634	582	498	431	– 3,3 %
Espagne	5 456	5 833	6 522	6 374	9 032	5 751	5 776	5 517	+ 0,0 %
Finlande	1 055	910	551	541	649	441	396	433	– 2,8 %
France	**16 445**	**14 355**	**13 672**	**11 387**	**11 215**	**8 891**	**8 079**	**8 160**	**– 2,2 %**
Grèce	1 099	1 251	1 446	2 011	2 050	2 411	2 037	ND	+ 2,1 %
Irlande	540	586	564	410	478	437	415	411	– 0,9 %
Italie	11 025	10 272	9 220	7 700	7 151	7 033	6 410	ND	– 1,8 %
Luxembourg	132	124	98	79	70	70	76	70	– 2,0 %
Pays-Bas	3 181	2 321	1 996	1 438	1 376	1 334	1 082	993	– 3,7 %
Portugal	1 615	3 051	2 579	2 138	2 646	2 377	1 860	1 671	+ 0,1 %
Royaume-Uni	7 771	6 679	6 239	5 342	5 402	3 765	3 580	3 598	– 2,5 %
Suède	1 307	1 172	848	808	772	572	591	554	– 2,7 %

** Jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne.*
*** Sauf Belgique, Grèce, Italie : évolution 1970-2000.*
ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

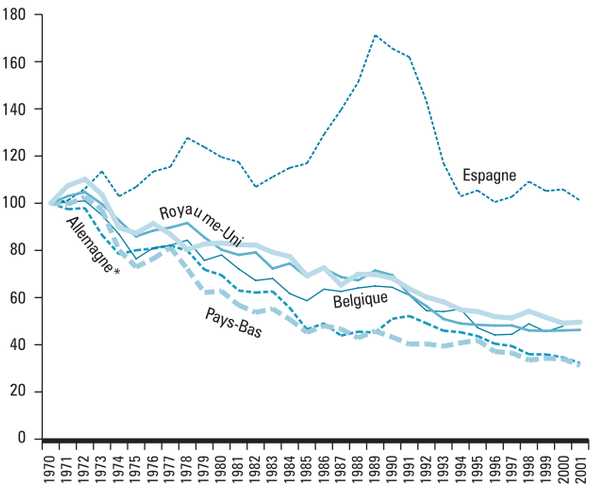
En trente ans, le nombre de tués à 30 jours en France a diminué de moitié passant de 16 445 en 1970 à 8 160 en 2001. On remarque depuis 1996 que le nombre de tués semble stagner autour de 8 200 tués à trente jours.

Néanmoins, la plupart des autres pays européens ont connu une décroissance plus importante sur la même période. C'est le cas de l'Allemagne et des Pays-Bas qui ont divisé par trois leur nombre de tués en trente ans. L'Allemagne avait même un nombre de tués sur la route plus important qu'en France mais à partir de 1998, ses routes sont devenues plus sûres. La Belgique, le Royaume-Uni et la Suède font un peu mieux que la France et ont diminué d'un peu plus de la moitié leur nombre de tués.

Le cas de l'Espagne est assez atypique. Ce pays a connu une augmentation de motorisation et donc de trafic dans les années 80 qui ont fait augmenter son nombre de tués. Elle a infléchi sa courbe ascendante au début des années 90 pour connaître entre 1990 et 1993 une décroissance assez forte. Depuis 1994, le nombre de tués en Espagne stagne autour de 5 700 par an.

Cette baisse générale s'explique par l'apparition d'une réglementation (ceinture, alcoolémie, limite de vitesse, contrôles) progressivement adoptée par tous les pays européens.

1970-2001 : évolution du nombre de tués (à 30 jours) - base 100 en 1970



* jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne

Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants

1970-2001 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants

Pays de l'Union européenne	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	Évolution 1970-2001**
Allemagne *	313,6	239,9	212,3	137,6	126,1	115,9	91,3	84,8	– 3,7 %
Autriche	345,3	333,6	265,4	201,2	202,6	150,5	120,3	118,8	– 3,4 %
Belgique	317,8	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	143,6	ND	– 2,6 %
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	111,6	93,4	80,6	– 3,5 %
Espagne	162,9	166,0	176,5	165,9	232,0	146,8	146,4	137,5	– 0,5 %
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	76,6	83,6	– 3,2 %
France	**325,5**	**272,9**	**254,5**	**206,8**	**199,2**	**153,2**	**136,4**	**138,2**	– 2,7 %
Grèce	125,0	138,3	149,8	202,4	201,8	230,6	ND	ND	+ 1,5 %
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,5	121,0	109,6	107,1	– 1,7 %
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	111,1	ND	– 2,0 %
Luxembourg	392,9	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	174,7	158,7	– 2,9 %
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	68,2	62,1	– 4,3 %
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	ND	ND	+0,3 %
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	59,9	ND	– 2,8 %
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	66,5	62,4	– 3,1 %

** Jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne.*
*** Sauf Royaume-Uni, Belgique, Grèce et Italie : évolution 1970-2000 et Portugal : évolution 1970-1999.*
ND : non disponible.

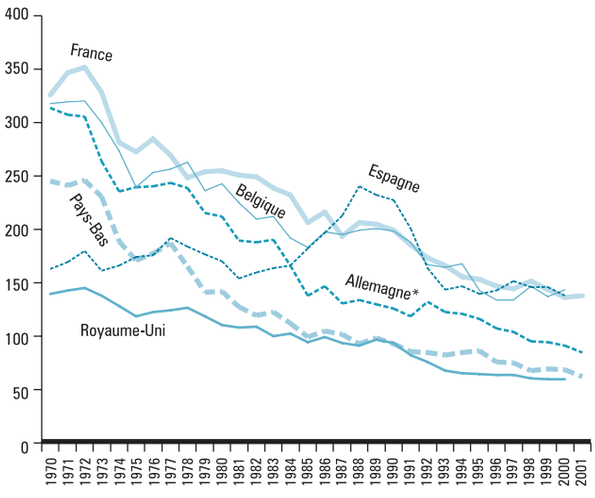
Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

En trente ans, le nombre de tués par habitant diminue de façon régulière dans la plupart des pays européens puisque pour dix pays sur quatorze l'évolution moyenne sur trente ans se situe entre 2,6 et 3,7 %. Toutefois, on peut noter quelques différences dans les évolutions.

Certains pays comme l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique ou la France ont connu des baisses importantes au début des années 70. Cette décroissance s'est ralentie par la suite. D'autres pays n'ont pas eu cette inflexion suivie d'une décroissance rapide sur cette même période. Les pays comme le Royaume-Uni ou la Suède ont diminué leur nombre de tués par habitant de façon régulière depuis 1970. Il faut tout de même noter que ces derniers pays avaient des taux faibles. Sur ces trente dernières années, on a donc assisté au rattrapage des pays qui avaient des résultats plutôt mauvais par rapport aux pays aux bons résultats.

On peut néanmoins remarquer que les pays ayant les taux de tués par habitant les plus forts en 1970, gardent un retard par rapport aux pays les moins touchés par ce fléau. Ainsi la France qui a progressé comme le Royaume-Uni au cours de ces trente dernières années, a, en 2001, un nombre de tués par habitant équivalent à celui du Royaume-Uni en 1970 et de l'Allemagne en 1985.

1970-2001 évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants



* jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne

Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus

1970-2001 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus

Pays de l'Union européenne	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001
Allemagne *	76,51	49,22	35,43	21,84	16,18	15,67	12,04	11,25
Autriche	109,26	83,42	56,26	38,22	27,90	18,59	13,18	12,68
Belgique	104,59	61,72	49,96	33,57	28,12	18,05	16,33	ND
Danemark	50,54	31,01	24,98	25,55	17,32	13,96	10,63	9,22
Finlande	ND	37,34	20,59	17,37	16,33	10,46	8,48	9,09
France	**90,36**	**59,17**	**44,10**	**32,53**	**25,72**	**18,68**	**15,13**	**14,81**
Grèce	ND	ND	ND	ND	ND	34,62	ND	ND
Irlande	ND	ND	28,35	ND	19,20	13,74	ND	10,86
Pays-Bas	ND	ND	26,69	17,96	14,17	12,11	ND	ND
Royaume-Uni	ND	ND	ND	ND	ND	8,46	ND	ND
Grande-Bretagne	37,40	27,44	22,10	16,68	12,70	8,40	7,29	ND
Suède	35,26	27,04	16,44	14,72	12,00	8,65	ND	ND

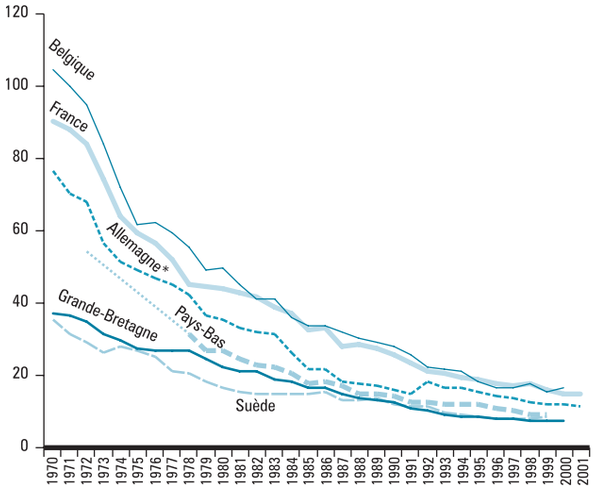
** Jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne.*
Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Italie, Luxembourg et Portugal.
ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

On retrouve le même phénomène de rattrapage pour le nombre de tués par kilomètre parcouru et ce de façon encore plus flagrante. En effet, si l'Autriche avait en 1970 un nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus trois fois plus élevé que celui de la Grande-Bretagne, cet écart n'est plus que de 2,2 entre la Belgique (taux le plus élevé) et cette même Grande-Bretagne. Entre 1970 et 1990 et dans un certain nombre de pays comme l'Allemagne, la Belgique et la France, la décroissance du nombre de tués par kilomètre parcouru a connu une décroissance forte qui s'est ralentie ces dix dernières années.

Ainsi, en 2000, l'ensemble des pays européens a des taux inférieurs à 20 tués par milliard de kilomètres parcourus alors qu'en 1970 ces taux étaient compris entre 40 et 110. Cette décroissance résulte à la fois d'une baisse du nombre de tués et d'une forte augmentation de la circulation. En France, le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus est égal à celui constaté en Allemagne en 1995 et à celui du Royaume-Uni en 1985.

1970-2001 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus



* jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne

RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Par types de réseaux

2001 : Accidents corporels, tués à 30 jours (en % de l'ensemble) et gravité par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)			Part de la rase campagne	
	Milieu urbain	Rase campagne	Ensemble	Milieu urbain	Rase campagne	Ensemble	Accidents	Tués
Allemagne	63,91	36,09	375 345	24,74	75,26	6 977	36,1 %	75,3 %
Autriche	60,29	39,71	43 073	22,23	77,77	958	39,7 %	77,8 %
Belgique (2000)	50,67	49,33	49 065	27,28	72,72	1 470	49,3 %	72,7 %
Danemark	58,91	41,09	6 860	29,00	71,00	431	41,1 %	71,0 %
Espagne	54,70	45,30	100 393	17,65	82,35	5 517	45,3 %	82,3 %
Finlande	53,64	46,36	6 451	26,10	73,90	433	46,4 %	73,9 %
France	66,07	33,93	**116 745**	27,89	72,11	**8 160**	**33,9 %**	**72,1 %**
Grèce (2000)	69,82	30,18	23 001	34,07	65,93	2 037	30,2 %	65,9 %
Irlande	55,42	44,58	6 909	25,30	74,70	411	44,6 %	74,7 %
Italie (2000)	74,65	25,35	211 941	41,61	58,39	6 410	25,3 %	58,4 %
Pays-Bas	65,07	34,93	35 313	33,74	66,26	993	32,0 %	66,3 %
Portugal (2000)	68,03	31,97	44 159	38,60	61,40	1 860	27,1 %	61,4 %
Royaume-Uni (2000)	72,86	27,14	242 117	40,92	59,08	3 580	43,5 %	59,1 %
Suède	56,48	43,52	15 767	29,60	70,40	554	33,7 %	70,4 %

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

Compte tenu de l'hétérogénéité des méthodes concernant la comptabilisation des accidents corporels, nous ne publions plus de taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) qui ne sont pas très significatifs. Par contre la répartition des accidents et des tués entre milieu urbain et agglomération est intéressante.

En moyenne, un tiers des accidents a eu lieu en rase campagne, mais ces accidents ont occasionné 70 % des tués sur les routes européennes. L'Italie et le Royaume-Uni sont les pays ayant le plus faible taux d'accidents et de tués en rase campagne alors que c'est l'Espagne, l'Allemagne et l'Autriche qui ont les plus forts taux.

2001 : Accidents corporels et tués à 30 jours par types de réseaux (en % du total en rase campagne)

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels					Tués (à 30 jours)				
	Autoroute	Rase campagne hors autoroute	RN de rase campagne	Autres routes de rase campagne	Ensemble rase campagne	Autoroute	Rase campagne hors autoroute	RN de rase campagne	Autres routes de rase campagne	Ensemble rase campagne
Allemagne	19,19	80,81	27,64	53,17	135462	14,66	85,34	32,72	52,62	5251
Autriche	14,38	85,62	41,87	43,75	17106	21,07	78,93	45,10	33,83	745
Belgique (2000)	19,47	80,53	54,57	25,96	24204	21,80	78,20	61,18	17,03	1069
Danemark	11,78	88,22	24,33	63,89	2819	13,07	86,93	33,01	53,92	306
Espagne	7,57	91,64	ND	ND	45483	8,36	92,43	ND	ND	4543
Finlande	5,88	94,12	43,60	50,52	2991	5,94	94,06	58,13	35,94	320
France	**19,52**	**80,48**	**21,22**	**59,26**	**39609**	**9,08**	**90,94**	**26,58**	**64,34**	**5884**
Grèce (2000)	4,84	95,16	ND	ND	6942	7,07	92,93	ND	ND	1343
Irlande	1,27	98,73	39,58	59,16	3080	1,30	98,70	48,86	49,84	307
Italie (2000)	24,93	75,07	ND	ND	53726	20,04	79,96	ND	ND	3743
Luxembourg (2000)	20,44	79,56	ND	ND	543	16,07	83,93	ND	ND	56
Pays-Bas	23,83	76,17	38,22	37,95	12335	13,98	86,02	45,44	40,58	658
Portugal	13,12	86,88	62,37	24,51	13786	11,78	88,22	70,56	17,67	951
Royaume-Uni (2000)	14,26	85,74	ND	ND	65711	8,98	91,02	ND	ND	2115
Suède	17,21	82,79	ND	ND	6862	7,44	92,56	ND	ND	390

ND : non disponible.
Ensemble rase campagne = rase campagne hors autoroute + autoroute.
Rase campagne hors autoroute = route nationale (RN) de rase campagne + autres routes de rase campagne.
Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

2001 : Tués (à 30 jours) et circulation par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Tués (à 30 jours)			Kilométrage (millions de véhicules x km)			Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus		
	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campane	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campane	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campane
Allemagne	6 977	770	1 718	620 300	207 400	108 200	11,25	3,71	15,88
Autriche	958	157	336	75 537	17 083	15 485	12,68	9,19	21,70
Belgique (2000)	1 470	233	654	90 036	30 531	31 666	16,33	7,63	20,65
Danemark	431	40	101	46 742	9 855	6 724	9,22	4,06	15,02
Finlande	433	19	186	47 650	4 260	8 350	9,09	4,46	22,28
France	**8 160**	**534**	**1 564**	**551 000**	**111 400**	**86 643**	**14,81**	**4,79**	**18,05**
Grande-Bretagne (2000)	3 409	188	1 287	467 700	94 100	128 800	7,29	2,00	9,99
Grèce (1998)	2 182	ND	ND	81 635	ND	ND	26,73	ND	ND
Irlande	411	4	150	37 840	ND	ND	10,86	ND	ND
Pays-Bas (1999)	1 090	98	324	122 530	ND	ND	8,90	ND	ND
Portugal (1999)	1 995	123	618	ND	8 156	ND	ND	15,08	ND
Suède (1999)	580	25	ND	69 558	9 853	ND	8,34	2,54	ND
Total *	21 838	1 941	5 846	1 898 965	474 629	385 868	11,50	4,09	15,15

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg et Pays-Bas.
ND : non disponible.
** Pour l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, la Grande-Bretagne.*

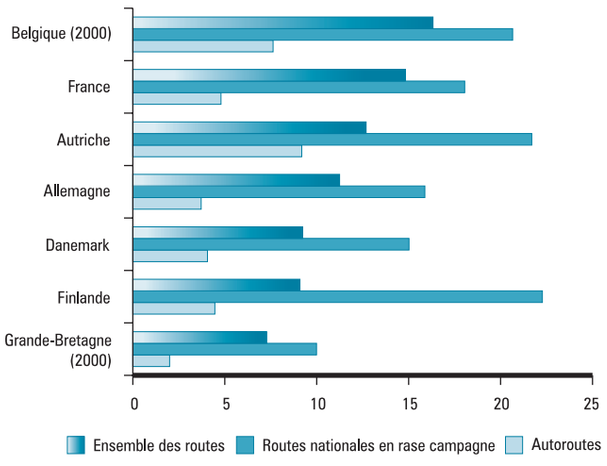
Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

Chacun des pays qui a pu fournir les données de circulation par types de réseaux à la base de données IRTAD voit ses autoroutes plus sûres que son réseau national de rase campagne (de l'ordre de trois à quatre fois selon les pays). Les autoroutes les plus sûres d'Europe se situent en Grande-Bretagne avec deux tués par milliard de kilomètres parcourus devançant de très peu la Suède (2,54). Les autoroutes françaises sont un petit peu moins sûres que la moyenne européenne avec 4,8 tués par milliard de km.

Cette différence de sécurité sur les autoroutes entre les pays d'Europe se retrouve sur les routes nationales de rase campagne. Ainsi, en Belgique, ces dernières sont deux fois moins sûres que celles de Grande-Bretagne (20,6 tués par milliard de kilomètres parcourus contre 10).

En d'autres termes, la circulation sur autoroutes est quasiment la même en France et en Grande-Bretagne mais le nombre de tués y est trois fois plus élevé dans l'hexagone. De même, la circulation sur les routes nationales de rase campagne est plus faible en France qu'au Royaume-Uni alors que le nombre de tués y est plus important.

Tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus en 2001



Par catégories d'usagers

2001 : Tués (à 30 jours) par catégories d'usagers (en % de l'ensemble des usagers)

Pays de l'Union européenne	Piétons	Cyclistes	Cyclo-motoristes	Motocyclistes	Usagers de voitures de tourisme	Usagers d'autres véhicules	Usagers inconnus	Ensemble (données brutes)
Allemagne	12,90	9,10	1,98	13,82	57,66	4,54	0,00	6 977
Autriche	12,21	5,74	3,76	11,27	59,50	7,52	0,00	958
Belgique (2000)	9,66	9,12	4,35	8,03	62,72	5,44	0,68	1 470
Danemark	11,60	12,99	9,98	2,78	55,92	6,73	0,00	431
Espagne	15,33	1,81	8,39	6,71	57,02	10,73	0,00	5 517
Finlande	14,32	13,63	1,62	3,70	60,51	6,24	0,00	433
France	**10,07**	**3,14**	**5,51**	**13,10**	**64,74**	**3,43**	**0,00**	8 160
Grèce (2000)	18,41	1,08	4,42	20,23	43,74	12,03	0,10	2 037
Irlande	21,65	2,92	12,17		55,96	7,30	0,00	411
Italie (2000)	13,23	5,79	8,14	11,03	55,15	6,66	0,00	6 410
Luxembourg (2000)	14,47	1,32	0,00	10,53	69,74	2,63	1,32	76
Pays-Bas	10,67	19,64	7,85	7,65	48,04	6,14	0,00	993
Portugal	20,17	2,99	11,01	13,70	38,06	14,06	0,00	1 671
Royaume-Uni (2000)	24,83	3,66	0,42	16,68	49,83	4,58	0,00	3 580
Suède	15,70	7,58	1,44	6,86	62,45	5,96	0,00	554

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

La répartition des tués suivant les différentes catégories d'usagers a des spécificités régionales traduisant des habitudes locales de déplacement. Par exemple, aux Pays-Bas, le pourcentage de cyclistes tués est de 19,6 % alors qu'il ne dépasse guère les 10 % dans les autres pays. Cela s'explique principalement par un usage beaucoup plus important de ce mode de transport. Néanmoins, outre ces spécificités, chaque pays présente une catégorie d'usager qui pèse plus lourd dans son accidentologie que dans celle des autres pays.

Ainsi, au Royaume-Uni, un tué de la route sur quatre est un piéton. En France, ce rapport est de un sur dix.

Au sud de l'Europe (Espagne, Portugal, Italie, Grèce), on note des pourcentages de tués cyclomotoristes plus élevés que dans les autres pays. On trouve aussi dans ces pays un nombre important de tués usagers d'autres véhicules principalement des conducteurs de camionnettes et de poids lourds.

Les pourcentages de tués motocyclistes les plus élevés se situent au Royaume-Uni (16,7 %), en Allemagne (13,8 %), et en Grèce (20,2 %).

Au Luxembourg, 69,7 % des tués sont des usagers de voitures de tourisme. Ce pourcentage est le plus élevé de l'Union européenne devant la France (64,7 %) et la Belgique (62,7 %).

2001 : Tués (à 30 jours) et circulation par catégories d'usagers

(Les pays européens ne comptent pas la circulation des deux-roues de la même manière : certains ne prennent en compte que les motocyclettes, d'autres les motocyclettes et les cyclomoteurs).

Pays de l'Union européenne	Tués (à 30 jours)			Kilométrage (millions de véhicules x km)			Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus		
	Tous usagers	Moto-cyclistes	Usagers de voitures de tourisme	Tous usagers	Moto-cyclistes	Usagers de voitures de tourisme	Tous usagers	Moto-cyclistes	Usagers de voitures de tourisme
Allemagne	6 977	964	4 023	620 300	13 800	511 300	11,25	69,86	7,87
Autriche	958	108	570	75 537	1 242	56 141	12,68	86,96	10,15
Belgique (2000)	1 470	118	922	90 036	1 107	75 460	16,33	106,59	12,22
Danemark	431	12	241	46 742	236	37 112	9,22	50,85	6,49
Pays-Bas (1999)	1 090	75	535	122 530	1 660	97 990	8,90	45,18	5,46
Suède (1998)	531	40	327	67 401	613	57 009	7,88	65,25	5,74
Pays de l'Union européenne	**Tous usagers**	**2-roues motorisés**	**Usagers de voitures de tourisme**	**Tous usagers**	**2-roues motorisés**	**Usagers de voitures de tourisme**	**Tous usagers**	**2-roues motorisés**	**Usagers de voitures de tourisme**
Autriche	958	144	570	75 537	1840	56 141	12,68	78,26	10,15
Finlande	433	23	262	47 650	900	40 680	9,09	25,56	6,44
France	**8 160**	**1 519**	**5 283**	**545 400**	**7 400**	**398 200**	**14,96**	**205,27**	**13,27**
Grande-Bretagne (2000)	3 409	605	1 665	467 700	4 400	378 700	7,29	137,50	4,40
Irlande	411	50	230	37 840	291	30 039	10,86	171,82	7,66

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce, Italie, Luxembourg et Portugal.

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

Les différentes façons de comptabiliser la circulation des motocyclettes (motocyclettes seules ou motocyclettes et cyclomoteurs) ne nous permettent pas de comparer le risque des motocyclettes ou des deux-roues pour chaque pays européen.

Le problème de l'accidentologie des usagers de deux-roues en France se confirme avec 205 de tués par milliard de kilomètres parcourus. Ce taux est le plus important des pays où cette donnée est disponible.

Concernant les véhicules de tourisme, la France se distingue encore (avec la Belgique) par un nombre de tués par milliard de km parcourus particulièrement fort.

Ainsi entre la France et la Grande-Bretagne, la circulation des voitures de tourisme est quasiment aussi importante mais la Grande-Bretagne dénombre trois fois moins de tués dans ces véhicules. Cependant on doit se rappeler que la longueur du réseau routier français est une fois et demie celui de la Grande-Bretagne.

La Belgique est le pays le moins sûr, toutes catégories de véhicules confondues avec 16 tués par milliard de km parcourus, vient ensuite la France avec 15 tués.

Par classes d'âge

2001 : Tués (à 30 jours) par classes d'âge (en % du total)

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Âge Inconnu	Ensemble (données brutes)
Allemagne	7,4	23,0	31,4	19,8	18,4	0,0	6 977
Autriche	6,1	19,6	33,6	21,3	19,4	0,0	958
Belgique (2000)	7,3	22,3	36,5	16,9	16,2	0,9	1 470
Danemark	10,2	15,8	28,1	22,3	23,7	0,0	431
Espagne	6,5	17,7	36,3	21,1	15,7	2,8	5 517
Finlande	9,0	19,4	24,7	24,7	22,2	0,0	433
France	**8,2**	**22,4**	**33,4**	**18,3**	**16,7**	**1,1**	**8 160**
Grèce (2000)	4,9	18,4	34,0	20,4	21,0	1,3	2 037
Irlande	10,9	27,7	32,4	15,6	11,4	1,9	411
Italie (2000)	4,8	17,6	32,9	19,3	20,9	4,5	6 410
Luxembourg (2000)	5,3	21,1	39,5	19,7	13,2	1,3	76
Pays-Bas	10,5	16,3	31,1	19,7	22,4	0,0	993
Portugal	6,6	19,6	32,3	19,8	19,2	2,5	1 671
Royaume-Uni (2000)	9,5	18,0	35,3	18,0	19,0	0,2	3 580
Suède	7,2	18,1	28,2	22,9	23,6	0,0	554

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

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

Ainsi l'Irlande, pays plutôt jeune, la part des jeunes de moins de 24 ans représentent 39 % des tués sur les routes ; cette population ne représente que 23 % des tués en Italie et en Grèce.

A contrario, les plus de 45 ans représentent 46 % des tués dans les pays nordiques (Suède, Finlande, Danemark).

Les pourcentages de tués les plus élevés de la tranche d'âge 25-44 ans se trouvent au Luxembourg et en Belgique avec respectivement 39,5 % et 36,5 %.

En Finlande, 24,7 % des tués ont entre 45 et 64 ans, classe d'âge dont la population est la plus importante dans ce pays.

2001 : Tués (à 30 jours) par million d'habitants de cette classe d'âge

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Ensemble
Allemagne	33,4	245,8	86,8	64,8	93,6	84,8
Autriche	35,3	278,5	126,2	104,6	149,4	118,8
Belgique (2000)	49,4	371,5	175,9	102,1	138,8	143,6
Danemark	37,9	154,9	76,8	69,5	128,8	80,6
Espagne	48,8	230,5	155,7	130,6	127,2	137,5
Finlande	34,4	182,6	75,7	76,7	123,6	83,6
France	**50,1**	**339,7**	**161,2**	**107,6**	**143,0**	**138,2**
Grèce (2000)	50,0	350,1	222,2	163,3	234,4	193,0
Irlande	44,4	242,0	118,3	79,7	109,6	107,0
Italie (2000)	30,5	234,1	117,9	85,4	126,8	110,8
Luxembourg (2000)	42,1	470,6	205,5	154,6	172,4	172,3
Pays-Bas	29,4	121,1	61,8	49,7	102,1	62,1
Portugal (2000)	57,4	317,8	190,5	148,6	218,1	163,2
Royaume-Uni (2000)	25,1	128,3	70,5	46,2	72,9	59,9
Suède	20,7	139,5	64,1	56,2	85,6	62,4

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

La Grèce, le Luxembourg et le Portugal sont les pays où le nombre de tués par million d'habitants est le plus élevé. Viennent ensuite la Belgique, la France et l'Espagne avec environ 140 tués par million d'habitants. À l'inverse, le Royaume-Uni se place en première position avec 60 tués par million d'habitants.

Dans tous les pays de l'Union européenne, ce sont les jeunes âgés entre 18 et 24 ans qui sont les plus exposés : en moyenne ces personnes ont 2,2 fois plus de risque de mourir dans un accident de la route que le reste de la population.

Le Luxembourg se démarque des autres pays avec 470 tués de 18-24 ans pour un million d'habitants de cette classe d'âge. Elle est suivie par la Belgique, la Grèce puis la France avec 340 tués par million de 18-24 ans français.

Les plus de 65 ans sont aussi plus fréquemment touchés que les autres classes d'âge. Même si les personnes de cette tranche d'âge ont moins d'accidents que le reste de la population, elles succombent plus facilement de leurs blessures.

MESURES DE SÉCURITÉ

État de la réglementation

2002 : État de la réglementation

Pays de l'Union européenne	Réglementation concernant le téléphone portable	Limitations de vitesse en km/h			Taux d'alcoolémie maximum autorisé en g/l
		Agglomération	Route	Autoroute	
Allemagne	Kit main libre toléré	50	100	130 *	0,5
Autriche	Kit main libre toléré	50	100	130	0,5 **
Belgique	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5
Danemark	Kit main libre toléré	50	80	110	0,5
Espagne	Kit main libre toléré	50	90	120	0,5 ***
Finlande	Aucune	50	100	120	0,5
France	Kit main libre toléré	**50**	**90**	**130**	**0,5**
Grèce	Aucune	50	90	120	0,5
Irlande	Aucune	48	96	112	0,8
Italie	Kit main libre toléré	50	90	130	0,5 depuis le 22/06/02
Luxembourg	Kit main libre toléré	50	90	120	0,8
Pays-Bas	Kit main libre toléré	50	80	120	0,5
Portugal	Aucune	50	90	120	0,5
Royaume-Uni	Aucune	48	96	112	0,8
Suède	Aucune	50	90	110	0,2

** Conseillé.*
*** 0,1 : pour les conducteurs novices (moins de deux ans de permis), conducteurs d'autocars, de poids lourds (> 7 t), de tracteurs et de cyclomoteurs de moins de 20 ans.*
**** 0,3 : pour les conducteurs novices (moins de deux ans de permis), conducteurs de poids lourds (> 3,5 t), d'autocars (> 9 places), de matières dangereuses, de transports de scolaires et mineurs, d'ambulances et de taxis.*

Source : Direction de la sécurité et de la circulation routières – Mission des affaires internationales.

D'une manière générale, les réglementations au niveau de l'Union européenne tendent à devenir homogènes :
– une directive européenne rend obligatoire le port de la ceinture de sécurité aux places avant et arrière d'un véhicule léger dans l'ensemble des pays ;
– si les limitations de vitesse en agglomération sont identiques dans l'ensemble des pays, il n'en est pas de même pour les autres réseaux. Sur route, les limitations varient entre 80 et 100 km/h même si beaucoup de pays ont adopté 90 km/h. Sur autoroute, elles oscillent entre 110 et 130 km/h suivant les pays ;
– concernant l'alcoolémie, il existe trois taux maximum autorisés. C'est en Suède qu'on trouve le taux le plus faible avec seulement 0,2 g/l. Ces dernières années, un certain nombre de pays ont diminué leur taux maximum autorisé de 0,8 g/l à 0,5 g/l. Il reste néanmoins trois pays (Irlande, Royaume-Uni et Luxembourg) où le taux est toujours de 0,8 g/l.

Il faut noter la spécificité des réglementations espagnoles et autrichiennes qui ont baissé le taux d'alcool maximum autorisé pour certains types de conducteurs (les novices ayant moins de deux ans de permis notamment).

– Les réglementations sur le téléphone portable commencent à se généraliser depuis 2001. Le kit main libre au volant est toléré dans tous les pays de l'Union mais le téléphone sans kit main libre constitue une contravention dans neuf pays de l'Union européenne.

Taux de port de la ceinture de sécurité

2001 : Taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme

Pays de l'Union européenne	Milieu urbain	Rase campagne	Autoroute
Allemagne	92	95	98
Autriche	67	72	74
Belgique (2000)	50	57	66
Finlande	78	92	ND
France	**81**	**95**	**97**
Grande-Bretagne	88	93	ND
Irlande	69	74	ND
Pays-Bas (2000)	74	86	87
Suède (1999)	87	89	98

Données non disponibles pour les pays suivants : Danemark, Espagne, Grèce, Italie, Luxembourg et Portugal.

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

Il n'existe pas au niveau de chaque pays européen d'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme pour l'ensemble du réseau. Les taux de port sont fournis pour chacun des trois types de réseaux : milieu urbain, rase campagne et autoroute.

En milieu urbain, le taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme le plus élevé se situe en Allemagne avec 92 % et le plus faible en Belgique avec 50 %. En France, il est à 81 % soit à un niveau un peu plus fort que celui constaté dans les autres pays.

Les taux de port de la ceinture de sécurité sont, pour l'ensemble des pays figurant dans le tableau, plus élevés en rase campagne qu'en milieu urbain. Le taux le plus élevé de rase campagne est enregistré en Allemagne et en France avec 95 % et le plus faible encore en Belgique (57 %). La moyenne européenne se situe autour de 84 %.

Dans l'ensemble des pays européens dont on dispose de l'information, le taux de port de la ceinture de sécurité est plus élevé sur autoroute que sur l'ensemble du réseau de rase campagne. On peut dire que presque la totalité des Européens (sauf en Autriche et en Belgique) portent la ceinture sur autoroute. Il semblerait donc que les Européens ont compris l'intérêt de la ceinture sur les longues distances mais ils restent plus nombreux à l'oublier en ville et sur les petits trajets (pourtant les plus accidentogènes).

Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2001

De véritables comparaisons entre les différents modes de transport sont rendues difficiles par l'absence de définitions et de références communes, aussi se limitera-t-on ici à la présentation globale des données brutes d'accidents et d'activité et à une comparaison partielle des différents modes de transport en s'attachant plus aux ordres de grandeur qu'à la précision des chiffres. Les résultats portent sur la dernière année disponible, à savoir l'année 2001.

LES TRANSPORTS AÉRIENS

Accidents d'avions avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents survenus, en France ou à l'étranger, à des appareils d'immatriculation ou d'exploitation française.

	Aviation commerciale [1]	Aviation générale [2]	Travail aérien [3]	Ensemble
Nombre d'accidents corporels	4	104	8	116
Nombre de tués[4]	19	102	5	126
Nombre de blessés	11	60	6	77

Source : IGACEM – Bureau enquêtes accidents.

1. Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés).
2. Avions, hélicoptères et ULM (aéroclubs, écoles, sociétés, privés).
3. Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, héli-treuillage...).
4. Décédés dans les trente jours.

Indicateurs d'activité

En 2001, le parc global (source : bureau Véritas) représentait 12 222 aéronefs répartis en :
– 8 319 avions (dont 710 pour le transport public) ;
– 836 hélicoptères ;
– 2 199 planeurs ;
– 852 ballons libres ;
– 16 autres.

Le trafic commercial total des grandes compagnies aériennes nationales (source : direction générale de l'Aviation civile et Groupe Air France) s'élevait en 2001 à :
– 127,1 milliards de passagers-kilomètres transportés ;
– 13,7 millions de tonnes-kilomètres transportées.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES (hors RATP et métros de province)

Accidents de chemin de fer avec des victimes corporelles

Sont pris en compte les accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement ayant entraîné une conséquence grave :
– mort ou blessure grave ;
– avaries importantes au matériel, à la voie ou à d'autres installations ;
– perturbations importantes dans la circulation des trains.

Accidents de chemin de fer

Nombre d'accidents [1]	410
Accidents de train	107
dont :	
– collisions	*63*
– déraillements	*44*
Accidents de cars	1
Accidents individuels [2]	112
Autres accidents [3]	190
Nombre de tués [4]	68
Agents en service [5, 6]	3
Voyageurs [6]	11
dont voyageurs par accident de train [6]	*0*
Autres personnes [7]	54
Nombre de blessés graves [8]	61
Agents en service [5, 6]	4
Voyageurs [6]	22
dont voyageurs par accident de train [6]	*3*
Autres personnes [7]	35

Accidents de passage à niveau [9]

Nombre d'accidents	175
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
– gardés	1
– avec signalisation automatique	122
– non gardés (sans barrière ni signalisation)	37
Accidents de piétons	15
Nombre de tués [10]	45
Nombre de blessés graves [10]	22

Source : SNCF – Direction économie et finances, direction du contrôle de gestion, pôle « synthèse-informations de gestion ».

1. Accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement. Toutefois, ne sont pris en compte que ceux ayant entraîné une « conséquence grave » : mort ou blessures graves, avaries importantes au matériel, à la voie et autres installations, perturbation importante dans la circulation des trains.
2. Notamment : chute d'un train, heurt par un train... (non compris, les suicides et tentatives de suicide).
3. Par exemple : avaries en pleine voie de véhicules moteurs, rupture de caténaire. Y compris les accidents de cars.
4. Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.
5. Il s'agit d'une partie des accidents du travail survenus lors d'accidents entrant dans le cadre de la définition 1.
6. Y compris les agents victimes de collisions aux passages à niveau.
7. Y compris les ouvriers d'entreprises travaillant sur le réseau ferroviaire français.
8. Est considérée comme « blessé grave » toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné, ou aurait pu entraîner, une hospitalisation de plus de trois jours.
9. Non compris dans la rubrique « accidents de chemins de fer ».
10. Y compris les accidents de véhicules routiers sur un passage à niveau.
11. Non compris les agents et voyageurs victimes de collisions aux passages à niveau.

Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules à moteur de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des administrations étrangères, représentait en 2001 : 696,1 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 71,6 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990) et à 50,4 milliards de tonnes-kilomètres de frêt (51,5 en 1990) (*source :* SNCF – Direction économie et finances, direction du contrôle de gestion, pôle « synthèse – informations de gestion »).

LES TRANSPORTS ROUTIERS

Bilan des accidents corporels

Le bilan des accidents corporels était le suivant en 2001 :
- 116 745 accidents corporels ;
- 7 720 tués à 6 jours, dont 4 998 usagers de VL ;
- 153 945 blessés (*source :* ONISR – fichier des accidents).

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues immatriculés représentait 35,6 millions de véhicules dont 28,7 millions de voitures particulières (*sources :* Comité des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle).

Le nombre de voyageurs x kilomètres en véhicule particulier s'élevait en 2001 à 727,6 milliards (*source* : DAEI/SES-INSEE – 39e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation).

COMPARAISONS ENTRE CES TROIS MODES DE TRANSPORT

L'objectif est d'estimer un niveau de risque pour l'usager d'un de ces trois modes de transport.

Compte tenu de l'imprécision des chiffres, on s'intéressera plus aux ordres de grandeur qu'à la réalité des résultats. L'élément de comparaison sera le nombre de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres.

Les définitions des tués, différentes suivant les trois modes de transports étudiés (tué à deux, six ou trente jours), sont malgré tout assez proches en terme de résultat.

Pour les transports aériens, nous nous limiterons à l'aviation commerciale, seul domaine où les passagers-kilomètres sont connus.

Pour les transports ferroviaires aux seuls voyageurs à l'exclusion des agents de l'entreprise de transport et des sociétés de service travaillant pour le transporteur ; de façon à éviter les doubles comptes, nous éliminerons les tués sur les passages à niveau comptabilisés dans les transports routiers.

Ne sont pas comptabilisés la RATP et les métros de province pour lesquels nous manquons de données.

Pour les transports routiers, nous ne prendrons en compte que les véhicules particuliers.

Pour les calculs de passagers x kilomètres, il s'agit d'estimations. Elles sont cohérentes avec les champs retenus pour les statistiques d'accidents et de victimes des trois modes de transport (y compris parcours effectués sur le territoire étranger par les avions des compagnies aériennes françaises, mais uniquement parcours sur le territoire français pour les transports ferroviaires et routiers).

Les chiffres des tués des transports aériens étant très faibles en moyenne, et donc sujets à des variations importantes, nous effectuerons une comparaison sur une moyenne des cinq dernières années.

Globalement, on voit donc, sur la période observée, que le moyen de transport le plus sûr en terme de tués rapporté au nombre de passagers x kilomètres est le train. L'avion reste assez proche. L'automobile est loin derrière.

On peut estimer, avec prudence, que sur les années 1997 à 2001, le train est 1,4 fois plus sûr que l'avion et 34 fois plus sûr que l'automobile.

Évaluation du risque encouru par l'usager hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers x km (en milliards)						Nombre moyen de tués pour un milliard de passagers x km
	1997	1998	1999	2000	2001	Moy. 97-01	1997	1998	1999	2000	2001	Moy. 97-01	
Transports aériens	10	14	27	109	19	35,8	103,0	108,7	117,5	130,1	127,1	117,3	0,31
Transports ferroviaires	22	14	11	15	11	14,6	61,8	64,5	66,6	69,9	71,6	66,9	0,22
Transports routiers (véhicules particuliers)	5 069	5 491	5 161	5 006	4 998	5 145	660	679	700	700	728	693,4	7,42

5 Éléments d'appréciation

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1992 à 2001

QUELQUES DÉFINITIONS

Responsabilité civile : la garantie de responsabilité civile est obligatoirement souscrite par tout automobiliste pour permettre de couvrir les dommages matériels et corporels causés à autrui par son véhicule.

Sinistre avec suite : un sinistre est avec suite lorsqu'il entraîne un débours de la part de la société d'assurances. Dans le cas contraire, il est sans suite.

Véhicule année : un véhicule année représente 365 jours d'assurance de véhicule, soit un véhicule assuré du 1er janvier au 31 décembre ou deux véhicules assurés du 1er janvier au 30 juin ou trois véhicules assurés du 1er janvier au 30 avril.

Fréquence : la fréquence est obtenue en faisant le rapport du nombre de sinistres avec suite rapporté à celui des véhicules année. Elle est, de par la loi des grands nombres, un indicateur de la probabilité de survenance d'un accident.

Coût moyen : le coût moyen est obtenu en rapportant la charge des sinistres, soit les sommes payées ou provisionnées, au nombre de sinistres correspondant.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1992 À 2001. RESPONSABILITÉ CIVILE

Ces résultats obtenus par la Statistique commune automobile concernent les véhicules de première catégorie, soit les voitures particulières et les véhicules utilitaires dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes accessibles avec un permis B.

Ils sont constitués par l'étude exhaustive du portefeuille de quelques sociétés qui fournissent des informations sur les véhicules qu'elles assurent ainsi que les sinistres correspondants. L'ensemble de ces portefeuilles constitue un parc de plusieurs millions de véhicules qui permet de suivre l'évolution des fréquences et des coûts moyens.

Évolution de la fréquence des véhicules de première catégorie en responsabilité civile

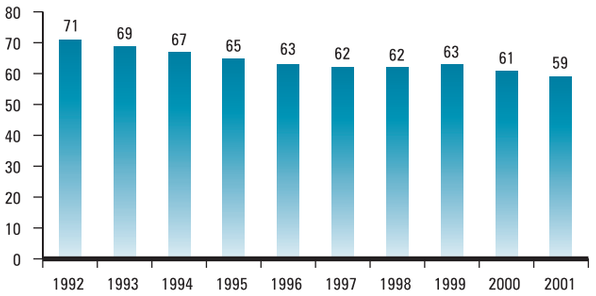
	Fréquence 0/00		
	Matérielle	Corporelle	Matérielle + corporelle
1992	63,0	8,0	71
1993	61,3	7,7	69
1994	59,6	7,4	67
1995	57,5	7,5	65
1996	55,6	7,2	63
1997	54,7	7,2	62
1998	54,4	7,2	62
1999	56,0	7,1	63
2000	54,5	6,7	61
2001	53,1	6,3	59

Source : FFSA – Statistique commune automobile.

La fréquence des accidents matériels et corporels, en diminution jusqu'en 1997, a connu un palier de 1997 à 1999 et décroît à nouveau en 2000 et 2001.

La fréquence des accidents corporels de responsabilité civile s'est réduite plus rapidement sur le moyen terme que celle des sinistres matériels.

Évolution de la fréquence des sinistres avec suite



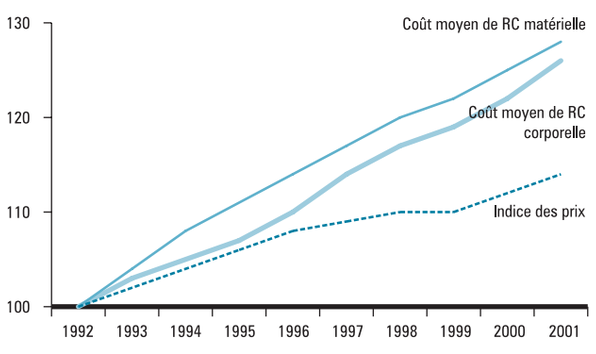
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1992 À 2001. RESPONSABILITÉ CIVILE

Évolution du coût moyen des sinistres des véhicules de première catégorie en responsabilité civile corporelle et matérielle (base 100 en 1992)

	Coût moyen de RC corporelle	Coût moyen de RC matérielle	Indice des prix
1992	100	100	100
1993	103	104	102
1994	105	108	104
1995	107	111	106
1996	110	114	108
1997	114	117	109
1998	117	120	110
1999	119	122	110
2000	122	125	112
2001	126	128	114

Source : FFSA – Statistique commune automobile.

Évolution du coût moyen des sinistres avec suite



ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2001

En 2001, 4 004 000 dossiers pour sinistres de responsabilité civile ont été ouverts. En moyenne, chaque accident entraîne l'ouverture de 1,72 dossier. On peut donc estimer le nombre d'accidents à 4 004 000 / 1,72 = 2 328 000. 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 2001, les sociétés d'assurances ont payé ou provisionné 13,5 milliards d'euros (y compris les frais de gestion) dont 10 milliards d'euros pour les dommages matériels et 3,5 milliards d'euros pour les sinistres corporels.

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES AUTOMOBILE

Le 1er janvier 1997 l'IDA a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels et est devenue le titre V de la CGIRSA. Les cas de barème ont été simplifiés. La mécanique de ce dispositif reste identique et s'applique si :
– il y a collision entre deux véhicules à moteur ;
– le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié ;
– le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas une valeur plafond fixée chaque année.

Les recours se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année. Le bilan statistique de cette convention est le suivant :

Années de présentation	Nombre (en milliers)	Montant (en millions d'euros)	Coût moyen (en euros)	Forfait (en euros)
1992	1 870,0	1 630,6	872	884
1993	1 828,2	1 661,8	909	884
1994	1 781,5	1 686,2	947	945
1995	1 716,1	1 680,9	979	945
1996	1 700,3	1 720,8	1 012	976
1997	1 687,1	1 754,8	1 040	976
1998	1 741,2	1 881,5	1 081	1 036
1999	1 760,2	1 917,4	1 089	1 096
2000	1 784,4	1 956,1	1 096	1 128
2001	1 789,3	1 996,7	1 116	1 128

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 2001

Ces estimations sont effectuées à partir de différents sondages et enquêtes réalisés par la FFSA (Fédération française des sociétés d'assurances dommages).

Globalement, pour 100 euros de sinistres payés, hors frais de gestion, la répartition par garantie est la suivante :
– responsabilité civile : 49
– dommage tous accidents : 34
– vol : 11
– bris de glaces : 5
– garantie du conducteur responsable : 1
– total toutes garanties : **100**

Plus spécifiquement, pour la seule garantie de responsabilité civile, la charge réglée ou provisionnée en 2001 se ventile de la manière suivante :

Dommages matériels et réparations :
– main-d'œuvre : 14
– pièces détachées : 20
– pertes totales : 12
– total des dommages matériels : **46**
dont dommages matériels des sinistres corporels : . . 4

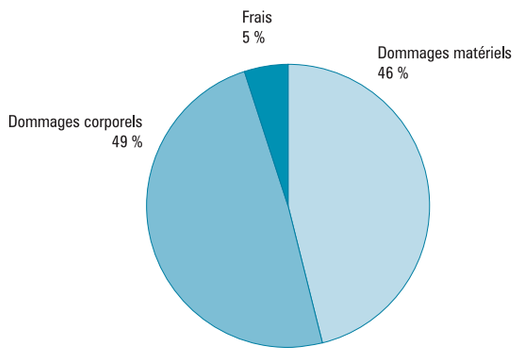
Dommages corporels :
– frais médicaux, pharmaceutiques et hospitalisation : 11
– incapacité temporaire : 5
– capitaux constitutifs : 14
– pretium doloris : 6
– préjudice esthétique : 2
– préjudice d'agrément : 1
– préjudice moral : 6
– autres : 4
– total des dommages corporels : **49**

Frais :
– total des frais de justice et d'expertise (frais de gestion exclus) : **5**

Total général **100**

Globalement sur 100 euros de sinistrés payés :
– 49 concernent les dommages corporels ;
– 46 concernent les dommages matériels ;
– 5 concernent les frais divers.

Répartition de 100 euros de sinistre au titre de la responsabilité civile



Les aspects économiques

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2002

Le coût individuel des accidents en 1999

Le rapport sur le *Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière* [1] décrit les différentes composantes du prix de la vie humaine et les calcule en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Il distingue en particulier les coûts marchands directs, les coûts marchands indirects, les coûts non marchands.

- ***Les coûts marchands directs***

Les coûts médicaux et sociaux : coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile.

Les coûts matériels : dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic congestionné par l'accident, remorquage, déplacements...

Les frais généraux : frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers.

- ***Les coûts marchands indirects***

Perte de production future des tués, des blessés – perte de production temporaire – des personnes emprisonnées – éventuellement – 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 de l'accidenté, des chômeurs, des volontaires, des personnes effectuant des travaux ménagers, des retraités).

- ***Les coûts non marchands***

Le calcul des coûts non marchands est fondé sur la jurisprudence des compagnies d'assurances.

Cas du tué (préjudice moral, prétium mortis, transfert du prétium doloris du mort aux héritiers).

Cas du blessé (prétium doloris, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice sexuel, préjudices annexes, préjudice de tiers subi par ricochet).

Pour 1999, l'actualisation des valeurs conduit aux chiffres suivants : 3 950 380 F pour les tués, dont 88 % de coût marchands indirects, 406 812 F pour les blessés graves, 86 478 F pour les blessés légers et 22 205 F pour les dégâts matériels. C'est sur cette base qu'avait été calculé le coût de l'insécurité routière dans le bilan annuel de la sécurité routière de 1999.

Un groupe de travail du Commissariat général du Plan a été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il conclut à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconise dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros valeur 1999 pour les tués, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels. Pour tenir compte de l'inflation ces valeurs ont été majorées de 1,6 % en 2000 et de 1,4 % en 2001 pour le calcul du coût de l'insécurité routière dans les bilans annuels.

Pour 2002, le taux d'inflation de 2,4 % amène à utiliser les valeurs suivantes : 1 054 949 euros pour les tués, 158 243 euros pour les blessés graves, 23 209 euros pour les blessés légers et 5 802 euros pour les dégâts matériels.

Coût global de l'insécurité routière

- ***Estimation du coût des accidents corporels en 2002***

Nombre de tués à 30 jours : 7 655 ; coût des tués : 8,1 milliards d'euros.

Nombre de blessés graves : 23 678 ; coût des blessés graves : 3,7 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 113 748 ; coût des blessés légers : 2,6 milliards d'euros.

Nombre d'accidents corporels [2] : 105 470 ; coût des dégâts matériels des accidents corporels : 0,6 milliard d'euros.

Soit un coût de **15,3 milliards d'euros**.

- ***Estimation du coût des accidents purement matériels : 12,8 milliards d'euros***

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 27,8 milliards d'euros en 2002.

1. De M. Le Net, directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées, remis au Commissariat général du Plan (CGP) et au ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports en juillet 1992.

2. non pris en compte dans les versions antérieures

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

L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière est donné par le « jaune budgétaire », document annexe au projet de loi de finances pour 2003 qui a été publié pour la première fois à l'automne 2001.

L'effort financier de l'État consacré à la sécurité routière s'élève, en 2002, à 1 583,2 millions d'euros. Il atteindrait 1 656,48 millions d'euros en 2003, ce qui représente une hausse de 4,6 %.

La répartition entre les différents ministères de cet effort prévu en 2003 est la suivante (en millions d'euros) :

– ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer : 632,38 ;
– ministère de la Défense : 531,05 ;
– ministère de l'Intérieur, de la Sécurité intérieure et des Libertés locales : 244,26 ;
– ministère de la Justice : 152,53 ;
– ministère de la Jeunesse, de l'Éducation nationale et de la Recherche : 52,79 ;
– ministère de la Santé, de la Famille et des Personnes handicapées : 0,36 ;
– ministère des Sports : 0,118 ;
– ministère de la Recherche et des Nouvelles Technologies : 20,14 ;
– ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie : 22,85.

Le permis à points en 2002

Depuis 1996, date à laquelle le système du permis à points a franchi le seuil du million, l'évolution du nombre des dossiers traités s'est faite par paliers, avec des hausses successives plus ou moins marquées selon les années (+ 3,47 % en 1997, + 5,72 % en 1999 ou + 9,17 % en 2000) qui, en 2001, ont hissé ce nombre au plus haut niveau jamais atteint. Les 1 187 101 dossiers traités cette année, indiquent une pause dans l'évolution (– 2,23 % par rapport à l'année dernière) mais il est encore trop tôt pour savoir s'il s'agit là d'une simple variation conjoncturelle ou de l'amorce d'un mouvement de baisse durable. La tendance générale reste néanmoins en progression.

Le nombre de points retirés suit une évolution identique : il a très vite franchi les caps du million (1993) puis des deux millions (1994) et des trois millions en 2000 pour atteindre son plus haut niveau en 2001. L'évolution se fait de façon irrégulière avec des hausses d'intensité très variables (+ 25,20 % en 1996, + 1,37 % en 1997, + 4,22 % en 1999 et + 7,99 % en 2000) entrecoupées de légers reculs (– 5,08 % en 1995, – 1,90 % en 1998). Avec 3 100 966 points retirés cette année, on enregistre une baisse de 2,50 %.

Le nombre des dossiers traités et des points retirés suit de fait l'évolution du nombre des infractions relevées et traitées dans le cadre de l'exécution du système du permis à points. On trouve la même succession de périodes de hausses plus ou moins nettes voire parfois de stabilité. Cette année est marquée par l'apparition d'une baisse (– 2,14 %) du nombre des infractions sanctionnées par un retrait de points qui n'est plus que de 1 210 169. Notons cependant que le niveau le plus élevé depuis la mise en place de ce système de contrôle-sanction a été atteint au cours de l'année 2001.

L'évolution de ces trois indicateurs jusqu'en 1995 pouvait laisser penser que la mise en place du système du permis à points avait eu un impact psychologique sur les automobilistes, induisant ainsi une modification de leur comportement individuel. Depuis 1996, leur évolution par paliers semble indiquer que ces effets sont atténués et qu'il y a de fait une alternance de périodes où les conducteurs sont disciplinés et de périodes de relâchement qui sont peut-être à mettre en relation directe avec la plus ou moins forte intensité de la lutte contre l'insécurité routière.

LES CONTREVENANTS

Comme les années précédentes, bien davantage de dossiers sont établis à l'encontre des hommes (955 565 dossiers, soit 80,50 % de l'ensemble) que des femmes (231 536 dossiers soit 19,50 %).

Bien que ces données soient relativement stables d'une année à l'autre, leur évolution est plus ou moins marquée selon le sexe des contrevenants. Ainsi la baisse du nombre des dossiers traités est plus importante pour les femmes (– 3,33 %) que pour les hommes (– 1,96 %), tout comme celle du nombre des infractions relevées (– 3,22 % pour les femmes et – 1,88 % pour les hommes) et celle du nombre des points retirés (– 3,61 % pour les femmes et – 2,25 % pour les hommes).

La baisse des résultats enregistrés cette année tempère quelque peu la tendance apparue ces dernières années mais elle ne la modifie cependant pas de façon notable : l'évolution de ces trois paramètres tend toujours à montrer que les femmes commettent davantage d'infractions que par le passé et que ces infractions sont de moins en moins bénignes.

Les tranches d'âge des 26-35 ans et 36-50 ans sont, comme par le passé, celles où tous, hommes (57,57 % d'entre eux) et femmes (64,51 %), enfreignent le plus le Code de la route. Remarquons que les moins de 25 ans et les plus de 50 ans font beaucoup moins l'objet de constitution de dossiers (24,57 % pour les jeunes et 16,51 % pour les aînés).

LES CATÉGORIES D'INFRACTIONS

Parmi les catégories d'infractions susceptibles d'entraîner un retrait de points, celle des excès de vitesse est toujours prédominante. Les six autres n'apparaissent que de façon moindre, avec cependant un petit pic pour les infractions à l'obligation de port du casque ou de la ceinture de sécurité. Les infractions relatives à l'alcoolémie ne viennent qu'au cinquième rang après celles aux règles de priorité (troisième) et aux règles de circulation (quatrième).

Les *excès de vitesse* (569 848 contre 586 908 en 2001) diminuent de 2,91 % (+ 0,87 % l'an passé et + 12,42 % en 2000) mais ils restent, et de loin, les infractions les plus communément sanctionnées. Ils sont pour l'essentiel commis par des hommes (443 406) mais la part des femmes n'est pas négligeable (126 442) ; toutefois, leur baisse est identique pour les deux sexes. Par rapport au nombre total des infractions traitées l'importance du nombre des excès de vitesse avait connu une période de baisse (jusqu'à 43,83 % en 1998) mais, elle se renforce à partir de 1999 (46,03 %), continue d'augmenter en 2000 (47,45 %) et 2001 (47,46 %) pour représenter 47,09 % des infractions en 2002.

En deuxième position, mais bien loin derrière les infractions à la limitation de vitesse, les *défauts de port du casque* ou *de la ceinture de sécurité* constituent 25,58 % des infractions traitées cette année. Leur part dans l'ensemble des infractions sanctionnées continue d'augmenter assez régulièrement, même si, après de régulières hausses les années passées, leur nombre total tend à baisser cette année (– 0,79 %) ; la baisse est plus marquée chez les femmes (– 2,72 %) que chez les hommes (– 0,36 %).

En outre, il convient de noter cette année l'apparition d'une baisse notable du nombre des infractions liées à *l'alcoo-*

lémie (95 948 infractions sanctionnées contre 100 751 l'an passé, soit une nouvelle baisse de – 4,77 %) qui prolonge celle de l'an dernier (– 6,32 %), qui est d'autant plus notable qu'elle suit une longue période de hausse (+ 8,12 % en 2000, + 5,23 % en 1999, + 4,21 % en 1998 et + 3,41 % en 1997). Notons encore la décroissance faible mais continue depuis plusieurs années de leur importance : elles représentaient 8,88 % des infractions sanctionnées par un retrait de points en 1998, 8,85 % en 1999, 8,77 % en 2000, 8,15 % en 2001 et 7,93 % cette année. Jusqu'en 2000, le rythme de progression était plus fort chez les femmes que chez les hommes ; cette année, comme l'an dernier la décroissance est plus marquée chez les hommes (– 4,88 % après le – 6,55 % de l'an passé) que chez les femmes (– 3,27 % contre – 3,01 % en 2001).

LES CLASSES D'INFRACTIONS

S'agissant des classes d'infractions, on constate que ce sont surtout les infractions de quatrième classe qui prédominent largement et ce sont aussi celles qui entraînent le plus de retraits de points. En outre, il faut garder à l'esprit que cette classe est celle qui regroupe le plus grand nombre d'infractions dont la plupart des excès de vitesse.

Avec 785 438 infractions commises en 2002 (64,9 % de l'ensemble), la *quatrième classe* reste très largement majoritaire et à un niveau relativement stable par rapport aux années précédentes. Par contre, en données brutes, le nombre de ces infractions qui était à la hausse depuis 1999 et 2000 s'est stabilisé en 2001 pour, cette année, évoluer à la baisse (– 2,28 % soit 18 361 infractions en moins).

La *deuxième classe* vient toujours au deuxième rang. Le nombre des infractions appartenant à cette classe a régulièrement augmenté jusqu'à cette année où elle reste stable par rapport à l'an dernier : 315 725 cette année contre 315 734 en 2001. Leur importance parmi les infractions sanctionnées croît légèrement : elles en représentent 26,09 % (25,53 % en 2001, 25,21 % en 2000, 25,05 % en 1999 et 25,80 % en 1998).

Au troisième rang, très loin derrière, viennent les *délits* (81 962 soit 6,77 % du total des infractions traitées) dont le nombre, après avoir stagné pendant quelques années et connu ensuite une petite hausse en 2000 recommence à baisser (– 5,41 % soit 4 692 délits de moins) tandis que leur part dans l'ensemble des infractions traitées continue de diminuer.

LES RETRAITS DE POINTS

Au niveau des retraits de points, la règle est la concordance avec la catégorie et la classe des infractions.

Les dossiers les plus fréquemment établis concernent toujours les infractions à *un point* (347 118 dossiers). Alors qu'il était en augmentation régulière, leur nombre décroît cette année de 2,07 % mais la place occupée dans l'ensemble des dossiers traités reste stable (environ 30 % de l'ensemble).

Les dossiers établis pour des infractions à *trois points* viennent au deuxième rang avec 304 728 dossiers, soit 25,67 % de l'ensemble gardant ainsi la place prise voilà plusieurs années à ceux à quatre points, et ce, grâce à la poursuite en 2002 (+ 1,93 %) de l'augmentation apparue depuis des années.

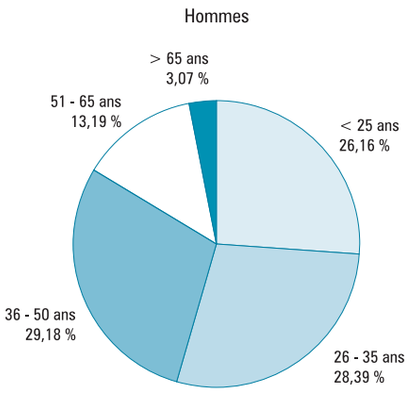
Les infractions à *deux points* restent au troisième rang avec 248 365 dossiers traités bien que leur nombre diminue cette année de 4,18 % ; elles représentent 20,92 % de l'ensemble des infractions sanctionnées par un retrait de points.

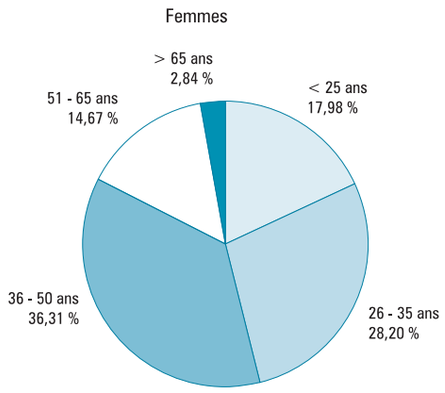
LES PERMIS INVALIDÉS

Au cours de l'année 2002 on compte 13 601 permis de conduire invalidés dont 13 162 pour les hommes (96,77 % de l'ensemble) et 439 pour les femmes (3,23 %) et leur nombre augmente toujours pour les hommes (+ 1,69 % contre + 14,19 % l'an dernier) alors qu'il baisse pour les femmes (– 6 % contre + 10,40 % en 2001).

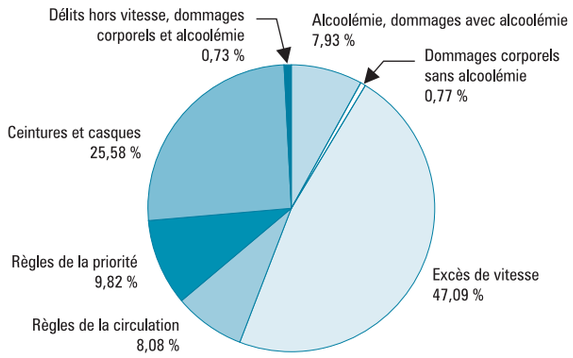
Jusqu'en 1999, s'agissant des permis invalidés, il y a eu une continuité dans l'évolution : le mouvement de hausse apparu dès l'application du système du permis à points, est allé en s'émoussant (+ 61,96 % en 1996, + 23,02 % en 1997, + 6,43 % en 1998) jusqu'à devenir négatif (– 4,59 % en 1999). L'année 2000 a été marquée par une reprise (+ 11,47 %) qui s'est confirmée en 2001 (+ 14,05 %) mais qui ne semble pas pouvoir être considérée comme un renversement de tendance dans la mesure où l'année 2002 est marquée par un très net ralentissement de la croissance (+ 1,42 %), ralentissement qu'il faut mettre en relation directe avec la stagnation voire même la baisse du nombre des infractions traitées, des dossiers établis et des points retirés.

Répartition des retraits de points par sexe et par âge en 2002

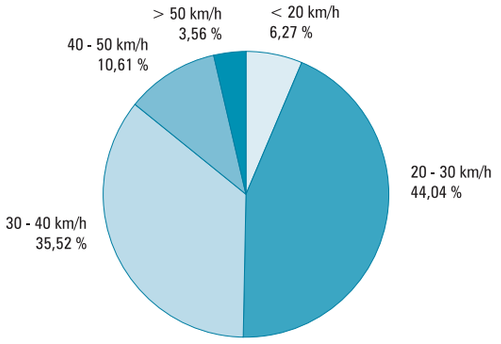




Répartition des infractions inscrites au SNPC en 2002



Répartition des infractions vitesse inscrites au SNPC en 2002



LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS/LES STAGES/LES CENTRES

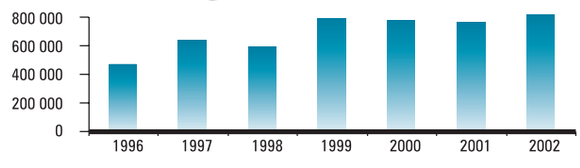
La reconstitution du capital de points du conducteur s'appuie sur deux procédures :
– l'application de la règle des trois ans ;
– le suivi d'un stage de sensibilisation.

L'application de la règle des trois années

L'application de la règle des trois années passées sans commettre de nouvelle infraction entraînant retrait de points, a bénéficié en 2002 à 847 126 conducteurs, soit une hausse de 10,25 % par rapport à 2001. Il s'agit d'une nouvelle tendance après deux années consécutives de baisse : 768 398 conducteurs concernés en 2001 (soit une baisse de 1,44 % par rapport à 2000) et 779 656 en 2000 (soit une baisse de 1,29 % par rapport à 1999 où l'on recensait 789 827 conducteurs à avoir bénéficié de la mesure. On notera que le chiffre de 2002 est le plus élevé depuis la mise en œuvre du système du permis à points.

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution depuis 1996.

Évolution du nombre de conducteurs ayant bénéficié de la règle des trois années



Les stages en 2002

- ***En reconstitution partielle du capital de points***

Les années 1999 et 2000 ont marqué une certaine stabilité dans le nombre de stagiaires procédant à la démarche volontaire de reconstitution partielle de leur capital de points. Après 18 699 stagiaires en 1999, 18 631 en 2000, l'année 2001 avait enregistré une hausse sensible : 22 531 stagiaires, soit un gain de 20,9 %. En 2002, on recense 29 290 stagiaires, soit un accroissement de 30 % par rapport à 2001.

Cette progression importante doit être analysée en tenant compte des « conducteurs novices ».

Le nombre de stagiaires novices enregistrés comme ayant suivi le stage en 2002 est de 8 236 (il était de 2 600 en 2001, ce qui conduit à un accroissement de 216,8 %). Ceci permet d'expliquer pour une grande part les 30 % d'augmentation entre 2001 et 2002 de conducteurs volontaires pour reconstituer leur capital de points.

- ***En alternative aux poursuites judiciaires***

Le nombre de stagiaires ayant fréquenté ces stages en 2002 s'établit à 21 267, soit – 21,2 % par rapport à 2001 (26 971). Il s'agit d'un renversement par rapport à 2001 qui avait enregistré une progression de + 4 % par rapport à 2000, progression faible mais continue depuis 1999. On retrouve dès lors la tendance orientée à la baisse observée de 1994 à 1998.

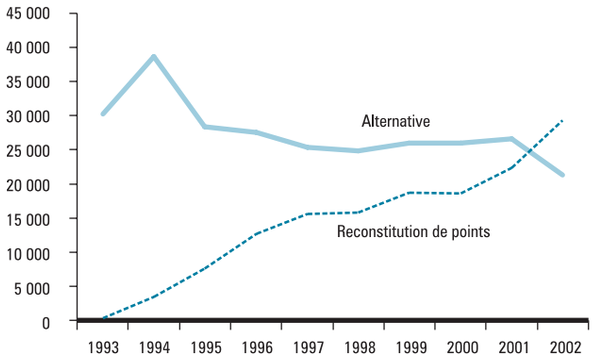
Les centres agréés

Leur nombre est de 664 au 31 décembre 2002, soit un accroissement de 9,9 % par rapport à 2001 (604 centres). Cette progression plus importante – presque le double de celle constatée entre 2000 et 2001 (5 %) – est due probablement à l'arrivée des conducteurs novices dans les stages.

Les contrôles des centres agréés : pour satisfaire aux obligations légales (application de l'article R. 223-9 du Code de la route) les délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ont accès aux locaux affectés au déroulement des stages, et contrôlent les obligations mentionnées aux articles R. 223-5 à R. 223-8. En 2002, quatorze contrôles ont été réalisés dans ce cadre.

Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer utilement depuis 1996, l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

Évolution du nombre de stagiaires en « reconstitution de points » et en alternative depuis 1993



Thèmes \ Années	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Dossiers traités	1 011 674	1 046 764	1 043 442	1 103 179	1 204 372	1 214 175	1 187 101
Points retirés	2 837 280	2 876 246	2 821 563	2 940 562	3 175 619	3 180 578	3 100 966
Permis invalidés	8 443	10 387	11 055	10 548	11 758	13 410	13 601
Rétablissement du quantum initial	471 441	635 532	593 129	789 827	779 656	768 398	847 126
Nombre de dossiers « conducteurs novices »	–	–	–	–	–	8 343	24 928
Stages en « alternative »	746	440	395	416	468	495	407
Stages « mixtes » (alternative et permis à points)	1 837	1 859	1 873	1 989	1 939	2 080	1 965
Stages en « reconstitution du capital »	365	476	510	663	698	887	1 127
Stagiaires dans le cadre de l'alternative	27 523	25 371	24 813	26 026	26 016	26 971	21 267
Stagiaires « permis à points »	12 678	15 636	15 755	18 699	18 631		
– volontaires	–	–	–	–	–	19 931	21 054
– novices	–	–	–	–	–	2 600	8 236
Contrôles effectués	10	11	11	7	6	21	14

Source : DSCR/Mission du permis à points.

Les conducteurs novices : La loi du 18 juin 1999 « portant diverses mesures relatives à la sécurité routière (...) » stipule en son article 1er de la section I que le deuxième alinéa de l'article L. 11-6 du Code de la route (devenu le L. 223-6) est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Lorsqu'il est titulaire du permis de conduire depuis moins de deux ans, l'auteur d'une infraction ayant donné lieu à une perte égale ou supérieure au tiers du nombre de points initial (soit quatre points ou plus) doit se soumettre à cette formation spécifique qui se substitue à l'amende sanctionnant l'infraction ». Le décret d'application nº 2000-1038 du 24 octobre 2000 est paru au *JO* du 24 octobre 2000.

Le service du fichier national des permis de conduire (ministère de l'Intérieur) a dressé un bilan du dispositif sur les deux premières années de fonctionnement :
– on peut estimer globalement le nombre de nouveaux conducteurs chaque année à 800 000. Parmi ces conducteurs, en 2001, environ 82 000 ont connu au moins une sanction correspondant à une infraction entraînant retrait de points ;
– en 2002, pour les 24 928 contrevenants, on compte 21 899 hommes (87, 85 %) et 3 029 femmes (12,15 %). Cette répartition est légèrement plus élevée que celle des conducteurs expérimentés où sur la même année on relève 80,5 % pour les hommes et 19,5 % pour les femmes ;
– on dénombre 6 557 délits et 22 440 contraventions, un contrevenant pouvant commettre une ou plusieurs infractions.

Parmi les délits, on répertorie 5 060 délits liés à l'alcoolémie ; 576 délits de fuite ; 441 refus d'obtempérer ; 392 délits avec atteinte à la vie ou à l'intégrité de la personne et 88 délits de mise en danger d'autrui.

Parmi les contraventions, on relève : 8 409 non-respect du feu rouge ; 2 200 non-respect du signal stop ; 6 172 excès de vitesse et 834 refus de priorité.

En application de la loi du 18 juin 1999, article L. 223-6 du Code de la route, le stage est obligatoire pour les conducteurs novices. Cependant le fichier national des permis de conduire a procédé pour 2002 à une estimation statistique du suivi de cette obligation et note que 56 % environ des conducteurs novices concernés ne satisfont pas à cette obligation.

Permis de conduire délivrés

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Permis AT	411	315	261	–	–	–
Permis AL	7 826	7 493	7 029	6 755	6 396	5 865
Permis A	82 566	92 929	95 692	103 631	107 092	102 282
Permis B+BA	802 590	808 524	807 229	772 950	746 487	714 685
Permis C	21 335	21 074	22 061	24 210	26 701	26 579
Permis EC	12 332	12 268	13 605	18 284	21 249	21 440
Permis D	6 185	5 919	6 438	6 636	6 979	6 833
Total	933 245	948 522	952 315	932 466	914 904	877 684

Source : DSCR – Sous-direction de la formation du conducteur.

Définition des permis :
– AT : tricycles et quadricycles à moteur. Devient B1 par arrêté du 8 février 1999 ;
– AL : depuis le 1er janvier 1985 : motos de 125 cm^3 et moins. Devient A1 par arrêté du 8 février 1999 ;
– A : depuis le 1er janvier 1985 : motos de plus de 125 cm^3 ;
– B : voitures de tourisme ;
– BA : voitures de tourisme avec boîte automatique ;
– C : véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le PTAC excède 3,5 t. Aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg ;
– EC : ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg ;
– D : véhicules de transport en commun.

* * *

L'année 2002 a été marquée par une grève des inspecteurs du permis de conduire qui a fortement perturbé le passage des examens pendant un mois et demi.

Toutes catégories confondues, le nombre de permis délivrés en 2002 est le plus faible de la série (– 6,0 % par rapport à 1997) et enregistre, par rapport à 2001, une baisse de 4,1 %.

On remarque que par rapport à 2001, seul le permis EC est en légère progression (+ 0,9 %), ce résultat marque la poursuite de la tendance à la hausse observée depuis 1999. C'est, de loin, la catégorie qui enregistre la plus forte progression sur la période (+ 73,9 %), avec un écart de 49 points par rapport à la deuxième meilleure progression pour les permis C (+ 24,6 %).

De toutes les catégories, quelle que soit la période de référence, c'est le permis AL qui enregistre les baisses les plus fortes : – 8,3 % par rapport à 2001 et – 25,1 % par rapport à 1997 ; 2002 marquant la poursuite de la tendance systématique à la baisse.

La baisse enregistrée dans la catégorie du permis A (– 4,5 %) est vraisemblablement due aux perturbations que les centres d'examens ont connues puisque cette catégorie est l'une de celle qui a le plus progressé (+ 23,9 %) pendant la période 1997-2002.

Pour ce qui concerne la catégorie B + BA, en diminution de 4,3 % par rapport à 2001, ce résultat confirme le recul observé depuis 1999. 2002 marque le plus faible nombre de permis délivrés, représentant, sur l'ensemble de la période, une évolution à la baisse de 11,0 %.

Ce sont les permis C et D qui, par rapport à 2001, enregistrent les diminutions les plus faibles : respectivement – 0,5 % et – 2,1 %. Sur l'ensemble de la période, le permis C enregistre une évolution à la hausse de 24,6 %, contre + 10,5 % pour le permis D.

Parc en circulation

PARC AU 31/12 DE CHAQUE ANNÉE (en milliers)

Quatre roues	1998	1999	2000	2001	2002
Voitures particulières	26 810	27 480	28 060	28 700	29 160
Véhicules utilitaires	5 214	5 320	5 456	5 596	5 687
Tracteurs routiers	204	210	217	220	216
Autocars – autobus	82	80	80	81	81

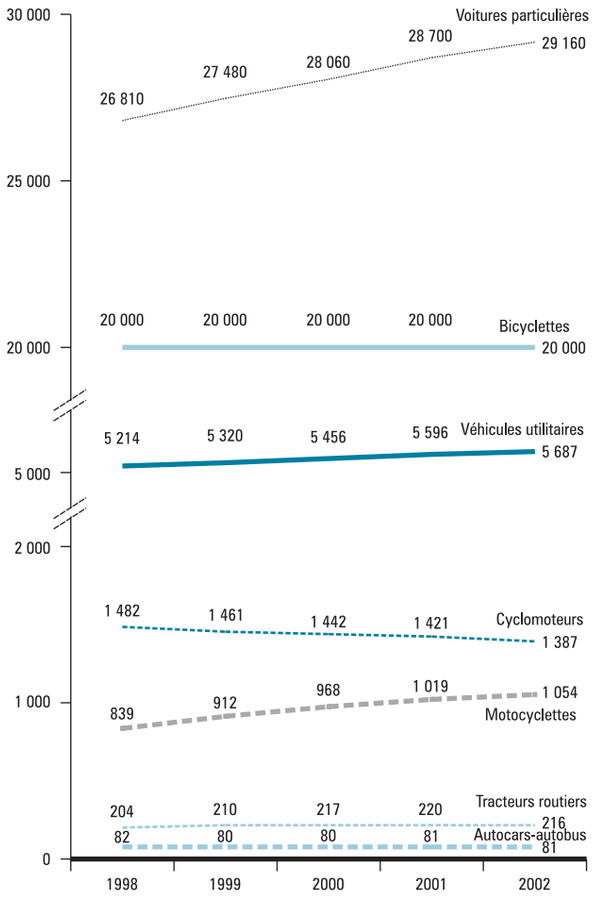
Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

Deux-roues	1998	1999	2000	2001	2002
Bicyclettes *	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Cyclomoteurs	1 482	1 461	1 442	1 421	1 387
Motocyclettes	839	912	968	1 019	1 054

Source : Chambre syndicale nationale du motocycle.

ND : non disponible.

** Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.*



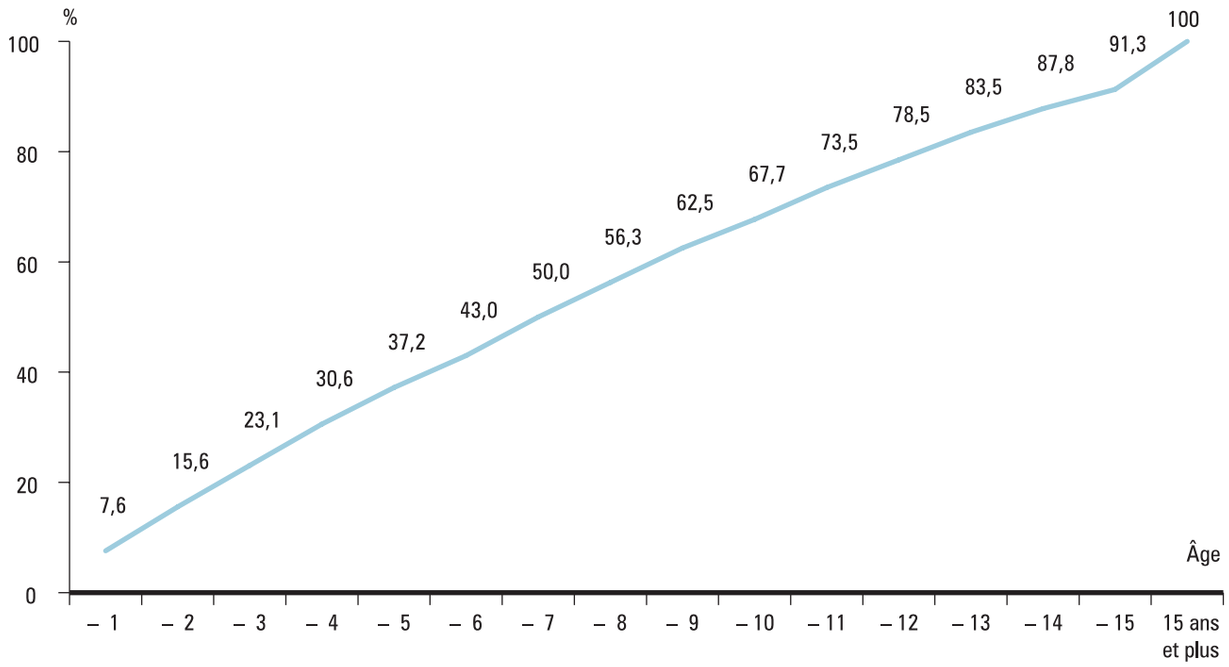
Pour les quatre roues, on assiste à une augmentation régulière du parc de voitures particulières et de véhicules utilitaires. Le parc d'autocars et d'autobus semble stabiliser la reprise qu'il avait amorcée en 2001 mais le parc de tracteurs routiers, qui était en progression sensible jusqu'en 2001, baisse en 2002. Pour les deux-roues, tandis que le parc de cyclomoteurs continue à diminuer celui des motocyclettes poursuit sa progression.

Estimation du parc de voitures particulières en circulation, par âge, au 1er janvier 2003

PARC FRANÇAIS DE VOITURES PARTICULIÈRES AU 1ER JANVIER 2003

Ventilation par année de première immatriculation (en milliers de voitures)

	Âge	Nombre	%	Cumul	%
2002	– 1 an	2 208	7,6	2 208	7,6
2001	– 2 ans	2 345	8,0	4 553	15,6
2000	– 3 ans	2 195	7,5	6 748	23,1
1999	– 4 ans	2 177	7,5	8 925	30,6
1998	– 5 ans	1 916	6,6	10 841	37,2
1997	– 6 ans	1 694	5,8	12 535	43,0
1996	– 7 ans	2 049	7,0	14 584	50,0
1995	– 8 ans	1 841	6,3	16 425	56,3
1994	– 9 ans	1 811	6,2	18 236	62,5
1993	– 10 ans	1 520	5,2	19 756	67,7
1992	– 11 ans	1 678	5,8	21 434	73,5
1991	– 12 ans	1 463	5,0	22 897	78,5
1990	– 13 ans	1 467	5,0	24 364	83,5
1989	– 14 ans	1 240	4,3	25 604	87,8
1988	– 15 ans	1 015	3,5	26 619	91,3
Avant 1987	15 ans et plus	2 541	8,7	29 160	100,0
Âge moyen	7,7 ans				



Évolution de la circulation et de la consommation de carburants

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU NATIONAL (en millions de véhicules x km)

2002/2001	Autoroutes	Routes nationales	Ensemble
Janvier	+ 2,8 %	+ 1,9 %	+ 2,4 %
Février	+ 4,1 %	+ 2,4 %	+ 3,4 %
Mars	+ 8,1 %	+ 4,7 %	+ 6,5 %
Avril	+ 2,9 %	+ 1,5 %	+ 2,3 %
Mai	+ 7,0 %	+ 2,1 %	+ 4,7 %
Juin	+ 1,9 %	– 0,1 %	+ 1,0 %
Juillet	+ 3,0 %	+ 0,7 %	+ 2,0 %
Août	+ 4,6 %	+ 0,7 %	+ 2,9 %
Septembre	+ 3,2 %	+ 2,7 %	+ 3,0 %
Octobre	+ 5,2 %	+ 1,0 %	+ 3,2 %
Novembre	+ 1,3 %	– 0,4 %	+ 0,6 %
Décembre	+ 4,3 %	+ 3,7 %	+ 4,0 %
Total	+ 4,0 %	+ 1,7 %	+ 3,0 %

Source : SETRA.

LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

2002/2001	Supers	Gazole	Ensemble
Janvier	– 3,9 %	+ 3,3 %	+ 0,8 %
Février	– 3,9 %	+ 5,6 %	+ 2,4 %
Mars	+ 0,3 %	+ 4,7 %	+ 3,2 %
Avril	– 1,4 %	+ 9,3 %	+ 5,5 %
Mai	– 0,9 %	+ 5,7 %	+ 3,4 %
Juin	– 6,9 %	+ 0,4 %	– 2,2 %
Juillet	+ 0,9 %	+ 9,2 %	+ 6,2 %
Août	– 5,4 %	0,0 %	– 2,1 %
Septembre	– 3,1 %	+ 3,7 %	+ 1,3 %
Octobre	– 3,8 %	+ 4,6 %	+ 1,7 %
Novembre	– 4,9 %	+ 1,1 %	– 0,9 %
Décembre	– 10,0 %	– 0,9 %	– 4,1 %
Total	– 3,5 %	+ 3,5 %	+ 1,1 %

Source : Comité professionnel du pétrole.

• En 2002, par rapport à 2001, l'augmentation de la circulation sur le seul réseau national a été de 3,0 %, du même ordre de celle enregistrée l'an dernier par rapport à 2000 (+ 3,1 %). Elle avait été de 2,1 % en 2000 par rapport à 1999, 4,2 % en 1999 par rapport à 1998, 4,3 % en 1998 par rapport à 1997, 3,2 % en 1997 par rapport à 1996.

L'augmentation provient essentiellement des autoroutes puisque sur ce réseau la circulation a augmenté de 4,0 %, contre + 1,7 % sur les routes nationales (respectivement + 4,2 % et + 1,8 % l'an dernier).

C'est le mois de mars qui a connu la plus forte augmentation (+ 6,5 %) et le mois de novembre la plus faible (+ 0,6 %).

• La consommation de carburants est globalement en augmentation de 1,1 % (contre + 2,5 % l'an dernier). Cette hausse provient uniquement de l'augmentation de la consommation de gazole (+ 3,5 %) puisque la consommation de supers a diminué d'autant (– 3,5 %). Cette constatation est la conséquence de l'augmentation du nombre de véhicules à moteur diesel en circulation.

Quatre mois ont connu globalement une baisse de consommation : juin, août, novembre et décembre. C'est juillet qui a enregistré la plus forte hausse.

Il convient de noter que cet indicateur est étroitement lié aux phénomènes de stockage et de déstockage guidés par les décisions de hausse et de baisse des prix des carburants.

Quelques grands chiffres sur le réseau routier et la circulation routière en France

LE RÉSEAU ROUTIER

Au 1er janvier 2002, la longueur totale du réseau routier était estimée à 996 118 km

Réseaux	Longueur	
	2000	2001
Autoroutes concédées [1]	7 310 km	7 578 km
Autoroutes non concédées [1]	2 456 km	2 490 km
Routes nationales [1]	26 126 km	26 050 km (p)
Routes départementales [2]	359 225 km	360 000 km (p)
Routes communales (y compris réseau urbain) [2]	592 550 km	600 000 km (p)
Total	987 091 km	996 118 km

Sources : 1. SETRA ; 2. Ministère de l'Intérieur – Direction générale des collectivités locales.
p : provisoire.

LA CIRCULATION

En 2001, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 545 milliards de kilomètres.

Catégories de véhicules	Parcours (en milliards de km)	
	2000	2001
Voitures de tourisme immatriculées en France	383 (72,8 %) dont essence : 201 (38,2 %) gazole : 182 (34,6 %)	398 (73,2 %) dont essence : 198 (36,4 %) gazole : 200 (36,8 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	80 (15,2 %)	83 (15,3 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	20 (3,8 %)	20 (3,7 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	27 (5,1 %)	27 (5,0 %)
Bus et cars immatriculés en France	2 (0,4 %)	2 (0,4 %)
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	7 (1,3 %)	7 (1,3 %)
Deux-roues	7 (1,3 %)	7 (1,3 %)
Total	526* (100 %)	545* (100 %)

Source : 39e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES-INSEE, octobre 2002.

Catégories de routes	Parcours (en milliards de km)			
	2000		2001	
Autoroutes concédées	66	(12,5 %)	69	(12,7 %)
Autoroutes non concédées	41	(7,8 %)	43	(7,9 %)
Routes nationales	91	(17,3 %)	92	(16,9 %)
Routes départementales Réseau local urbain	328	(62,4 %)	341	(62,6 %)
Total	526*	(100 %)	545*	(100 %)

Source : 39e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES – INSEE, octobre 2002.
** Fin 1999-début 2000 un rechiffrage de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 507 milliards de kilomètres en 1998, 492 milliards en 1997, 482 en 1996, 476 en 1995 et 465 en 1994.*

La circulation sur le réseau national, mesurée par les parcours en 100 millions de kilomètres parcourus a évolué de la façon suivante :

Années	Parcours (base 100 en 1980)	Années	Parcours (base 100 en 1980)
1980	100	1992	154
1981	103	1993	160
1982	106	1994	166
1983	107	1995	171
1984	108	1996	174
1985	111	1997	180
1986	119	1998	188
1987	126	1999	196
1988	133	2000	200
1989	141	2001	206
1990	147	2002	212
1991	151		

Source : SETRA.

Entre 1980 et 2002, la circulation sur le seul réseau national, a été multipliée par 2,1.

LA MOBILITÉ

Selon une enquête effectuée par la SOFRES auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 2001 (source INRETS), le kilométrage moyen annuel était de 14 660 km (15 600 km pour les hommes et 13 290 km pour les femmes ; 17 180 km pour les 25-34 ans et 10 750 km pour les plus de 65 ans).

Rappelons qu'en 1999 :
– les trajets automobiles s'effectuaient pour 31,4 % dans les zones urbaines, à 21,2 % sur les autoroutes, et pour 47,4 % sur les routes ;
– les femmes circulaient relativement plus en ville que les hommes (35 % des kilomètres effectués par les femmes étaient urbains pour 29 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (18 % pour les femmes et 23 % pour les hommes) ;
– 42 % des véhicules sont conduits par plusieurs conducteurs. Si la répartition est stable par sexe, elle varie beaucoup selon l'âge du conducteur principal. Ce sont les personnes âgées de 40 à 59 ans qui partagent le plus leur véhicule (environ 52 %) et les « seniors » qui le partagent le moins (26 % chez les plus de 70 ans).

Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante en 2001 :

Professions et catégories sociales	Kilométrage annuel moyen
Agriculteurs	15 260
Artisans, commerçants	14 260
Cadres supérieurs et professions libérales	18 390
Professions intermédiaires	17 470
Employés	13 990
Ouvriers	16 400
Inactifs	12 030

Source : INRETS – SOFRES.

Les Français et la sécurité routière

PRÉSENTATION ET MÉTHODOLOGIE

Les résultats publiés ci-dessous proviennent des sondages réalisés dans le cadre du baromètre de la communication gouvernementale. Ces sondages sont réalisés depuis 1995 deux fois par an, en avril et en novembre. L'échantillon, représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus, est constitué selon la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage), après stratification par région et catégorie d'agglomération. D'un sondage à l'autre, l'effectif de l'échantillon varie peu. Le dernier, réalisé entre le 30 septembre et le 8 octobre 2002, a concerné 1 043 personnes qui ont été, comme à chaque fois, interrogées en face-à-face à leur domicile. La présentation des résultats est limitée aux trois dernières années en raison de l'introduction de nouvelles questions en 2002.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

D'une manière générale, près de neuf Français sur dix déclarent être beaucoup ou assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route, sept sur dix souhaitent avoir plus d'informations sur le sujet et un sur deux affirme ne pas bien connaître les orientations des pouvoirs publics dans ce domaine.

En ce qui concerne les causes de risques sur la route, on notera que si le comportement humain est toujours cité loin en tête dans 90 % des cas, l'absence d'une surveillance efficace de la circulation et la puissance du véhicule augmentent alors que l'état du véhicule et l'état du réseau régressent.

À l'intérieur des causes liées au comportement humain, on retiendra que si la conduite en état d'ivresse et les excès de vitesse sont bien reconnus comme une des causes importantes, les Français attachent beaucoup d'importance au non-respect des règles sur la priorité et la signalisation et une faible importance au non-respect des distances de sécurité qu'ils sont 15 % à reconnaître ne pas respecter.

Pour ce qui concerne le comportement propre des conducteurs, 15 % de conducteurs déclarent téléphoner assez souvent et de temps en temps en conduisant.

L'INTÉRÊT DES FRANÇAIS POUR LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Après une baisse de trois points en avril 2002, par rapport à novembre 2001, le sondage d'octobre 2002 montre que 87 % des Français déclarent être beaucoup et assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route. On soulignera que ce score qui avait été atteint également en novembre 2001, est le plus fort jamais enregistré.

Par classes d'âges, ce score varie de 92 % (25-34 ans) à 77 % (15-24 ans).

En novembre 2001, les 15-24 ans représentaient également la part la plus faible. Ils étaient 83 % ayant déclaré être beaucoup et assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route. En un an, c'est la classe d'âge qui enregistre le plus fort recul.

L'intérêt reste très nettement marqué pour ceux qui utilisent la voiture au moins une fois par semaine (90 % contre 81 % pour ceux qui l'utilisent moins souvent ; respectivement 92 % contre 72 % en novembre 2001). Il est notable de relever la forte progression des utilisateurs occasionnels.

L'INFORMATION ET L'OPINION PUBLIQUE

Si près d'un Français sur deux estime bien connaître les grandes orientations des pouvoirs publics visant à diminuer le nombre et la gravité des accidents : 46 % (45 % en 2001), la période récente montre une progression, avril 2002 ayant été marqué par un score moindre (41 %). En la matière, 72 % souhaitent plus d'informations (75 % en novembre 2001) ; 27 % n'en souhaitant pas davantage (23 % en novembre 2001).

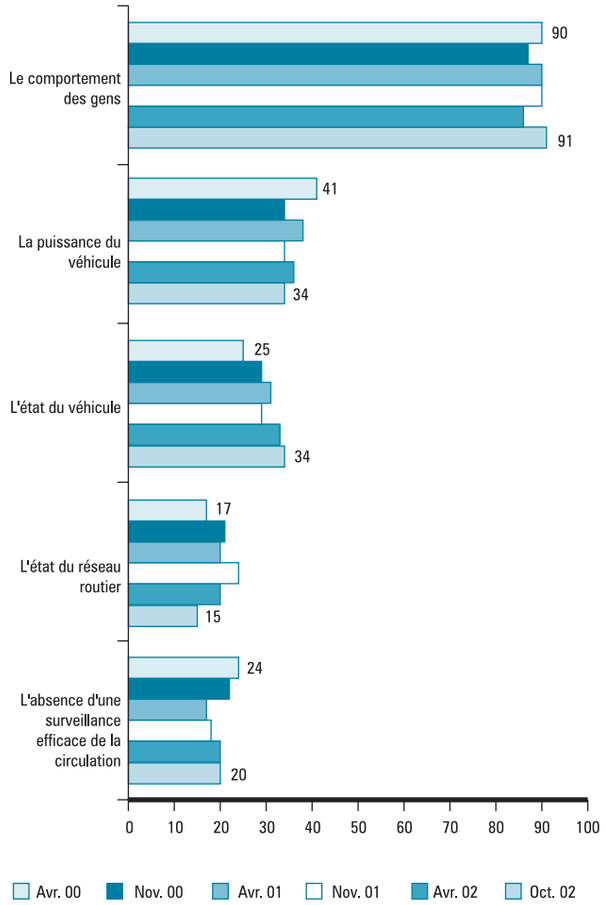
QUELS SONT LES DOMAINES CONCERNÉS ?

Au travers de deux questions déclinant des thèmes d'information, les Français ont précisé leur degré de connaissance et leurs attentes.

Pour chacun des deux volets, quatorze thèmes sont concernés. Les résultats sont présentés dans un tableau figurant *in fine* et les réponses précisant les degrés de connaissance sont déclinées pour l'ensemble des Français et pour les 15-24 ans.

LES CAUSES DE RISQUES SUR LA ROUTE

« Voici une liste de causes de risques sur la route. Quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? » [Les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations.]



Des cinq causes présentées, on retiendra les points suivants :

– la cause la plus importante reste le comportement des gens ;

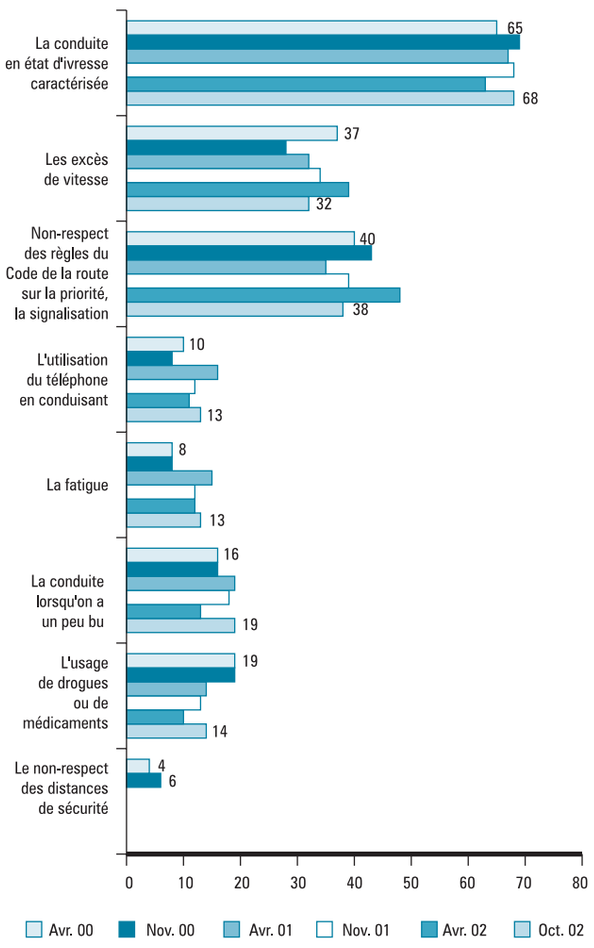
– le maintien de l'influence du facteur puissance du véhicule en deuxième position et sa progression (+ 3 points en un an), octobre 2002 marquant le score le plus élevé de la période ;

– si l'état du véhicule occupe toujours la troisième position, le résultat d'octobre 2002 est le plus faible score enregistré avec une baisse de 6 points en un an ;

– la forte progression de l'absence d'une surveillance efficace de la circulation (+ 7 points en un an) qui, *a contrario* de l'année 2001, passe devant l'état du réseau routier et s'approche du troisième rang, à – 1 point de l'état du véhicule.

LES CAUSES DE RISQUES LIÉES AU COMPORTEMENT HUMAIN

« Parmi ces causes de risques liées au comportement humain, quelle est selon vous la plus importante ? Et en second ? » [Les réponses, données en pourcentage, cumulent le total des citations.]



Les faits marquants en 2002

Le classement des trois premières causes reste stable : la conduite en état d'ivresse caractérisée occupe toujours le premier rang suivie par le non respect des règles et les excès de vitesse.

En revanche, en termes de niveau, on observe que l'opinion des Français, oscille entre hausses et baisses et évolue différemment : sur une année, alors que le pourcentage de citations augmente de 5 points pour la deuxième et troisième cause, il baisse pour la première de 2 points.

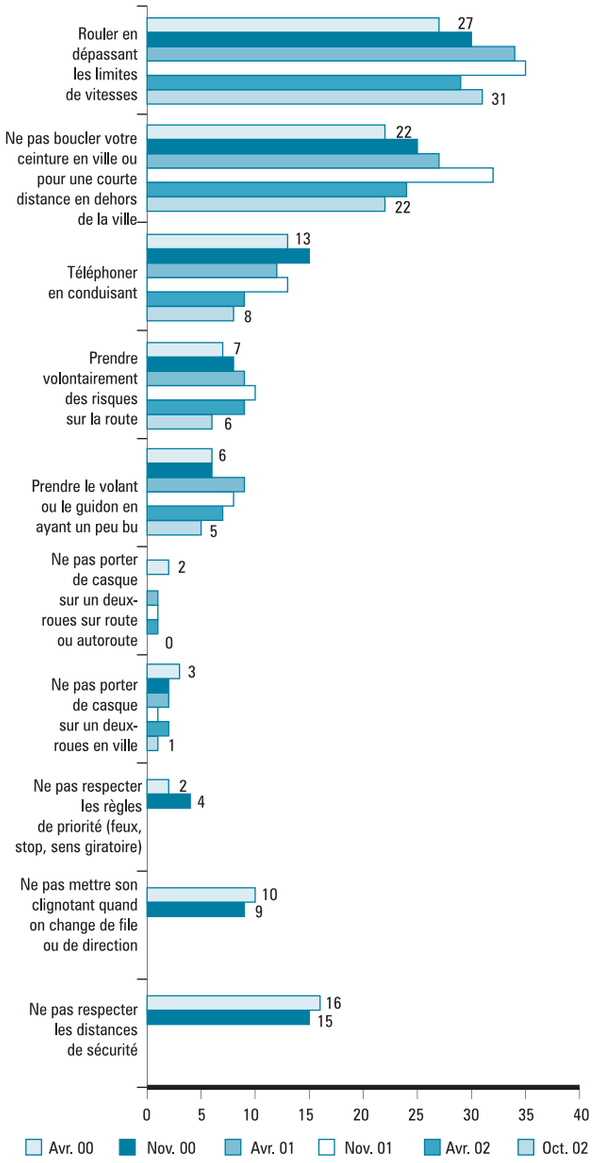
L'usage de drogues arrive pour la première fois en quatrième position, obtenant davantage de citations que la conduite lorsqu'on a un peu bu qui jusque-là occupait ce rang.

Sur l'ensemble de la période, les citations pour l'utilisation du téléphone et la fatigue sont les plus faibles enregistrées, baissant respectivement de 10 et 7 points en un an.

D'après les résultats, le non-respect des distances de sécurité n'est pas considéré par une très large majorité des Français comme faisant partie des causes de risques les plus importantes.

LE COMPORTEMENT PROPRE DES CONDUCTEURS

« Pour chacune des choses que je vais vous citer, dites-moi s'il vous arrive assez souvent, de temps en temps, rarement ou jamais de le faire » [Cumul en % des citations « assez souvent et de temps en temps ».]



Des trois nouveaux items, il est notable de relever que le non respect des distances de sécurité occupe, tout comme en avril, le troisième rang. D'après les résultats d'octobre 2002, c'est un comportement plutôt assez répandu : 16 %, soit un Français sur six déclarant assez souvent et de temps en temps ne pas les respecter.

Le dépassement des limites de vitesse reste le comportement majoritaire (un Français sur quatre) suivi par le non-port de la ceinture (près d'un Français sur cinq). En la matière, on retiendra qu'une majorité de Français (51 %) estime que les sanctions relatives aux excès de vitesse ne sont pas assez sévères, et, en raison de leurs conséquences, il est à regretter que seulement 35 % expriment un sentiment similaire pour le non-port de la ceinture.

Quant à la conduite tout en téléphonant, elle reste, après une baisse et une hausse, au même niveau qu'en avril 2001 : un Français sur huit déclare téléphoner assez souvent et de temps en temps en conduisant. Par rapport à 2000, on observe une dégradation (un sur onze environ).

Un Français sur dix déclare ne pas mettre assez souvent et de temps en temps son clignotant. Si, en l'absence d'autres usagers, prévenir ne s'impose pas toujours, il faut garder à l'esprit que, pour tout comportement, le problème réside dans la possible installation d'une habitude qui, un jour, peut être lourde de conséquences.

La conduite en ayant un peu bu (un Français sur dix-sept), tout comme la prise de risques volontaire (un Français sur quatorze), sont, compte tenu des risques potentiels, à un niveau assez inquiétant.

Enfin, s'agissant du comportement le moins répandu ou avoué, on remarque que le non-port du casque, tant en ville que sur route, enregistre son plus mauvais résultat en octobre 2002.

Les thèmes pour lesquels les Français s'estiment bien ou mal informés sont, d'une période à l'autre, sensiblement les mêmes, et ce, dans des proportions quasi équivalentes. On remarque également que les plus fortes demandes concernent les sujets pour lesquels la connaissance est la plus faible, mais aussi que l'attente reste élevée pour les thèmes les mieux connus : près d'un Français sur deux souhaitant plus d'information et, sur l'ensemble des thèmes, c'est au moins un Français sur trois. Ces résultats montrent à l'évidence que les Français sont largement sensibilisés au phénomène de l'insécurité routière. Si cela reflète également le fort intérêt qu'ils ont globalement manifesté, n'oublions pas, alors qu'il s'agit de la population la plus touchée, que les plus jeunes sont en net retrait.

Après une baisse en avril 2002, le niveau d'information est globalement satisfaisant pour neuf thèmes sur quatorze (de six à huit Français sur dix ayant le sentiment d'être bien informés). Cependant, dans un tel contexte à risque, c'est un niveau qui reste insuffisant et qui, comme le montrent les résultats, est préoccupant pour les plus jeunes ; même s'il est encourageant de constater qu'ils sont un tout petit peu mieux informés que l'ensemble des Français sur les conséquences du non-port du casque.

S'agissant du casque, d'après le sondage d'octobre 2002, il semble important de signaler ici que, 5 % des 15-24 ans déclarent ne pas le porter souvent et de temps en temps en ville contre 3 % en moyenne. Sur route, ils sont en revanche un sur cent contre un sur cinquante pour l'ensemble.

S'agissant de la ceinture, toujours d'après le sondage d'octobre 2002, il semble tout aussi important de signaler ici que, en tant que passager arrière, 42 % des 15-24 ans déclarent ne pas la porter souvent et de temps en temps (35 % en moyenne) ; en tant que passager avant, ils sont 34 % contre 23 % en moyenne.

Les domaines de l'information

Vous personnellement, avez-vous le sentiment d'être très bien, assez bien informé sur... ?					Souhaiteriez-vous ou non avoir beaucoup plus, un peu plus d'information sur... ?		
	nov. 2001 [1]	avr. 2002 [1]	oct. 2002 [1]	Les 15-24 ans oct. 2002	nov. 2001 [1]	avr. 2002 [1]	oct. 2002 [1]
1 – « les conséquences du non-port de la ceinture »	78	73	75	69	44	42	45
2 – « le taux d'alcool autorisé pour la conduite »	74	71	74	68	43	41	46
3 – « les contrôles techniques »	70	68	70	53	44	43	44
4 – « les distances de sécurité à respecter »		66	70	57		50	48
5 – « le permis à points »	67	62	66	64	48	44	48
6 – « les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives »	63	62	64	50	54	50	54
7 – « les distances de freinage nécessaires selon la vitesse et l'état de la route »		61	64	57		51	50
8 – « les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant »	61	57	63	55	51	51	50
9 – « l'apprentissage anticipé de la conduite »	58	55	52	69	45	40	44
10 – « les conséquences du non-port du casque lorsqu'on se déplace en deux-roues »	57	55	61	63	39	36	40
11 – « le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route »	48	46	52	47	56	51	50
12 – « les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu »	47	49	46	42	57	54	55
13 – « l'évolution de la réglementation routière »	45	45	46	37	61	60	60
14 – « le coût financier pour la société des accidents de la route »	24	26	25	20	59	57	58

Source : baromètre CSA/DSCR.
1. Ensemble des Français.

6 Les acteurs de la sécurité routière

Les acteurs de la sécurité routière

La lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'État mais pas seulement : sont également concernés les collectivités locales, les assurances, les entreprises, les associations et... tous les usagers. En un mot, c'est vraiment l'affaire de tous.

PREMIER MINISTRE

Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Créé en 1972, il est présidé par le Premier ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application.

Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR)

Désigné par le Premier ministre, il assure le secrétariat du Comité. Pour l'aider dans ses missions, le délégué est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice et Santé. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière lui est directement rattaché ; il est chargé de centraliser les données recueillies par des différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser puis de diffuser les résultats.

Le Conseil national de la sécurité routière

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

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)

Créée en 1982, elle est responsable de la mise en œuvre des décisions du Comité interministériel de la sécurité routière.

Elle est chargée :
– de définir les conditions générales de circulation sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier en rase campagne et en milieu urbain et de mettre en œuvre ces mesures sur le réseau national ;
– de la réglementation technique des véhicules (définitions, contrôle d'application...) ;
– de la formation du conducteur (gestion des examens du permis de conduire, des inspecteurs, définitions des programmes...) ;
– de la promotion de la sécurité routière au niveau interministériel ou local ;
– de la politique générale de communication vis-à-vis du grand public ou de cibles particulières.

Le directeur de la DSCR est en même temps délégué interministériel à la sécurité routière.

Les effectifs de la DSCR sont d'environ 200 personnes et ses moyens financiers sont de l'ordre de 99 millions d'euros en 2002.

Principaux services gestionnaires

La direction des routes (DR) est responsable de la conception, de l'aménagement et de la gestion du réseau des routes nationales et des autoroutes de dégagement ainsi que de la conception et du contrôle des autoroutes de liaison, leur aménagement et leur gestion étant le plus souvent concédés.

La direction des transports terrestres (DTT) est chargée de la réglementation des transports routiers.

Au sein des **directions départementales de l'équipement (DDE)**, les cellules départementales d'exploitation et de sécurité (CDES) ont en charge les domaines de l'exploitation de la route et de la sécurité routière.

Les directions régionales de l'équipement (DRE) exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Au sein des DRE, les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR) ont principalement en charge l'information et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

La direction générale de la gendarmerie nationale

La direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) assure la direction des formations et unités chargées de la lutte contre l'insécurité routière. Elle élabore la doctrine d'emploi, oriente et coordonne leur action.

La gendarmerie exerce sa mission de police de la route sur environ 95 % du territoire national. Elle a donc à sa charge la majeure partie du réseau routier et autoroutier.

La gendarmerie départementale, forte de 62 053 militaires, dont 11 277 gendarmes adjoints, regroupe des unités territoriales (3 504 brigades territoriales formant 396 compagnies) et des unités spécialisées de police de la route (96 escadrons départementaux de sécurité routière – EDSR – constitués de 343 brigades motorisées, 133 pelotons d'autoroutes et 45 brigades rapides d'intervention).

La gendarmerie mobile, forte de 17 218 militaires, peut être appelée en renfort des unités de gendarmerie départementale, notamment à l'occasion des grandes migrations saisonnières qui nécessitent la mise en œuvre journalière de 11 000 militaires environ. En outre, elle possède douze brigades motorisées de gendarmerie mobile qui sont employées au sein des EDSR de rattachement.

Enfin, les sections aériennes de la gendarmerie, disposant de 46 hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

La lutte contre l'insécurité routière représente environ 20 % de l'activité missionnelle de la gendarmerie nationale.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

Direction générale de la police nationale

La direction centrale de la sécurité publique, outre son niveau central représenté au ministère de l'Intérieur, à Paris, est implantée dans 473 villes ou agglomérations, sur l'ensemble du territoire national.

Pour lutter contre l'insécurité routière, elle dispose d'unités de voie publique avec des bureaux de circulation, des formations motocyclistes et un service général, soit :
– 1 000 fonctionnaires concernés, principalement, par la circulation et la sécurité routières ;
– 1 800 fonctionnaires regroupés dans 127 formations motocyclistes.

Au total, ces unités de voie publique regroupent donc 2 800 personnes.

Le service central des compagnies républicaines de sécurité apparaît comme la deuxième structure policière particulièrement engagée dans la lutte contre l'insécurité routière.

Ce service se définit par :
– un échelon central parisien qui assure le suivi des missions de circulation et de sécurité routières ;
– neuf groupements régionaux composés de sept unités et six détachements autoroutiers, soit 1 700 fonctionnaires ; neuf unités motocyclistes régionales et quinze détachements motocyclistes, soit 313 fonctionnaires.

Les effectifs des CRS, en matière de circulation et de sécurité routières, sont donc de 2 013 fonctionnaires.

La police aux frontières s'intéresse aux problèmes de circulation routière :
– dans les zones frontalières terrestres, limitrophes de la Suisse ainsi que, de manière très ponctuelle, celles des autres pays membres de l'Union européenne ;
– aux abords des enceintes aéroportuaires et portuaires internationales.

Préfecture de police de Paris

Au sein de la préfecture de police existe une direction de l'ordre public et de la circulation dont l'une des sous-directions s'occupe, essentiellement, de la circulation. Cette dernière est articulée autour de trois entités :
– la compagnie de circulation, subdivisée en une compagnie centrale, 530 fonctionnaires et une compagnie périphérique, 194 fonctionnaires ;
– la compagnie motocycliste environ 300 personnes ;
– les bureaux d'études et techniques.

Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

La direction assure la gestion du permis à points, le traitement des statistiques sur les suspensions administratives du permis de conduire et sur tous les paramètres du « contrôle-sanction ».

Préfectures

La responsabilité de la politique locale de sécurité routière a été confiée aux préfets de département. Par ailleurs, les préfectures ont en charge la diffusion des titres de circulation (cartes grises, permis de conduire), la délivrance des autorisations d'enseignement, la gestion des fichiers et la gestion des commissions médicales du permis de conduire.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

La direction des affaires criminelles et des grâces prépare les projets de loi dans les domaines relevant du droit pénal et de la procédure pénale, et en élabore les circulaires d'application. Elle anime, coordonne et contrôle l'exercice de l'action publique dans les juridictions, et établit les directives de politique pénale générale.

À ce titre, elle suit l'activité des tribunaux correctionnels qui jugent les délits et des tribunaux de police qui traitent les contraventions.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

Direction générale de la santé

Elle organise le cadre réglementaire de la prise en charge médicale des urgences avec pour objectif d'obtenir la médicalisation des blessés sur le terrain la plus précoce possible et leur transfert dans les moindres délais vers l'établissement de santé le mieux adapté.

La réalisation de ces objectifs se fait à travers la mise en place d'une couverture complète du territoire national par des services d'aide médicale urgente (SAMU) et des services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR), de moyens de transport sanitaire héliporté.

Les partenaires de l'urgence

- ***Publics***

Les sapeurs-pompiers, au nombre d'environ 240 000 dont 6 000 médecins, essentiellement généralistes et libéraux travaillant en cabinet qui participent au réseau d'urgence, particulièrement en rase campagne. La police et la gendarmerie.

- ***Privés***

Il faut citer certains établissements hospitaliers privés qui assurent l'accueil des urgences ; les médecins « urgentistes », les ambulanciers privés, les hélicoptères sanitaires privés liés aux hôpitaux par convention ; les associations secouristes : Croix-Rouge, Fédération nationale de la protection civile, etc. comprenant 1 200 000 adhérents et 50 000 secouristes actifs.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE LA RECHERCHE ET DE LA TECHNOLOGIE

Direction de la recherche

Elle élabore la politique en matière de recherche et exerce la tutelle sur les organismes de recherche qui ne relèvent pas de la direction de la technologie.

Direction de la technologie

Elle élabore la politique de développement technologique et de l'innovation, assure la tutelle des organismes à dominante technologique relevant du ministère, participe à l'élaboration des programmes de recherche et facilite l'utilisation des technologies de l'information dans le système éducatif.

Direction de l'enseignement supérieur

Responsable de l'ensemble des formations postérieures au baccalauréat, elle arrête notamment le contenu des enseignements. Elle prépare les mesures propres à améliorer les conditions de vie des étudiants et a en charge la formation initiale des enseignants de premier et second degrés.

Direction de l'enseignement scolaire

Met en œuvre la politique relative aux écoles, aux collèges, aux lycées et aux lycées professionnels.

PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les associations

Une centaine d'associations œuvrent en matière de sécurité routière, à titre principal ou accessoire. D'importance disparate de par leurs structures et leurs poids financiers, s'appuyant sur du bénévolat ou un personnel étoffé, elles se présentent comme des acteurs autonomes ou des partenaires et constituent face à l'administration une force de proposition, de critique ou d'incitation, d'action, de relais ou de mise en œuvre... Certaines relèvent complètement du secteur privé, d'autres ont des liens institutionnalisés avec des ministères.

Outre les associations à audience locale prises en compte dans les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) apporte son appui aux associations qui montent des opérations à audience nationale ou pour des actions innovantes ou expérimentales. La DSCR a passé des conventions, subventions ou crédits d'études à l'appui, avec 12 associations en 1993, 17 en 1994, 15 en 1995, 11 en 1996, 9 en 1997, 9 en 1998, 11 en 1999, 25 en 2000, 25 en 2001, 26 en 2002.

Certaines associations agissent de façon autonome dans le domaine de la circulation et de la sécurité routières, notamment :
– La Prévention Routière ;
– Automobile club national ;
– Automobile club de France.

Certaines ont mis en place une structure consacrée à la route et à la sécurité routière, notamment : Sécurité routière d'Armorique.

La formation des conducteurs peut être assurée par des associations, notamment : Fédération française des motards en colère.

L'utilisation et le partage de l'espace public urbain en vue de l'amélioration de la sécurité est la préoccupation de La Rue de l'avenir, notamment.

Certaines se sont constituées pour assurer la défense des victimes des accidents de la route :
– Association des familles de victimes des accidents de la circulation ;
– Fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière ;
– Fédération nationale des victimes d'accidents collectifs ;
– Union nationale des associations de familles de traumatisés crâniens ;
– Institut national d'aide aux victimes et de médiation (INAVEM) ;
– Ligue contre la violence routière.

Certaines mettent l'accent sur l'amélioration de la sécurité routière lors des transports scolaires : l'ANATEEP (Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public), agréée par le ministère de l'Éducation nationale.

D'autres insèrent dans leurs activités un volet « sensibilisation et formation à la sécurité routière » :
– pour les enfants de la maternelle : Réagir, l'Enfant et la Rue ;
– pour les jeunes : ADEMIR (Association pour le développement dans l'enseignement de la micro-informatique et des réseaux) conçoit et fabrique des logiciels sur la sécurité routière.

Des associations mettent l'accent sur la promotion d'un mode de déplacement de manière sûre :
– Club des villes cyclables ;
– Droits du piéton ;
– Deux-roues pour la ville ;
– Fédération française de cyclotourisme.

La sécurité routière développe une politique partenariale avec de nombreuses associations de jeunes qui organisent régulièrement sur le terrain des opérations de sensibilisation, notamment sur le thème du « conducteur désigné » suivant le principe – celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas :
– Ben ;
– FAGE (Fédération des associations générales étudiantes) ;
– La route des jeunes ;
– Fondation Anne Cellier junior ;
– Opération Z ;
– Anima'fac ;
– Voiture & Co.

De nombreuses associations utilisent l'apprentissage de la conduite comme élément d'insertion sociale ou professionnelle :
– FARE (Fédération des associations de la route par l'éducation) qui regroupe une soixantaine d'associations dont des auto-écoles associatives ;
– l'union nationale des foyers et services pour jeunes travailleurs qui a des liens institutionnels avec les ministères de la Jeunesse et des sports et des Affaires sociales ;
– des associations dépendant de la direction de protection judiciaire de la jeunesse au ministère de la Justice ;
– des missions locales, des associations de prévention, de formation professionnelle.

Enfin, certains instituts, ouverts indirectement à l'amélioration de la sécurité routière, apportent leurs connaissances et expertises aux instances judiciaires, comme l'Institut technique d'accidentologie (ITA).

Les collectivités locales

Les collectivités locales sont des acteurs privilégiés pour l'amélioration de la sécurité routière, notamment dans la gestion de leur voirie.

Un grand nombre de collectivités locales (communes, groupements de communes, conseils généraux) se sont associées à l'État pour mener des actions d'éducation, de formation et de communication dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière.

Les sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage

Onze sociétés gèrent le réseau des autoroutes concédées qui représentent 7 771 km au 1er janvier 2003. La sécurité sur leur réseau est une de leurs préoccupations constantes. Pour cela, elles multiplient les actions soit directement soit par l'intermédiaire de leur association (ASFA). Ces actions portent à la fois sur la construction et l'équipement des autoroutes et l'information et la sensibilisation des usagers. Elles ont pour résultat que le réseau autoroutier français est à un niveau de sécurité tout à fait comparable à celui des grands pays occidentaux.

Les assurances

La DSCR entretient depuis longtemps des liens avec les trois grandes familles de l'assurance (FFSA, GEMA et GROUPAMA). Ce partenariat se traduit par la définition d'actions communes en faveur de la sécurité routière, la mise en commun progressive de certaines données sur les accidents corporels et l'analyse commune sur l'évaluation des mesures de sécurité routière.

Certaines sociétés et mutuelles d'assurances ont créé des associations dont l'objectif est la prévention (AXA, MAIF, MACIF, MAAF) et ont désigné des correspondants locaux, intégrés au réseau local sécurité routière.

Une convention triennale a été signée le 1er juillet 1998 avec les trois familles de l'assurance (FFSA, GEMA, GROUPAMA). Elle prévoit d'affecter 0,5 % du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les entreprises d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière.

Les auto-écoles

La formation des conducteurs est assurée par 13 000 auto-écoles employant 23 000 moniteurs.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses associations : organisations patronales (CNPA, ADECA, UNIDEC, UNPFA) ; organisations de salariés, associations de formateurs de moniteurs (ANFM) ; organisations franchisées ou associations (ECF, CSR).

Les entreprises

Plus de 60 % des décès répertoriés comme accidents du travail sont dus à des accidents de la route. Ils représentent environ 1 200 tués par an.

Dans le cadre du partenariat engagé en 2000 entre la DSCR et la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), un programme d'action a été défini et mis en œuvre pour la prévention des risques routiers encourus par les salariés.

Des chartes sont en outre signées avec des entreprises ou groupements d'entreprises. Le CISR du 18 décembre 2002 a décidé de poursuivre et développer la prise en compte du risque routier en entreprise.

Il a par ailleurs décidé que l'État se devait d'être lui même exemplaire en équipant les nouveaux véhicules, hormis ceux de secours et d'intervention, de limiteurs-régulateurs de vitesses, de témoins de port de la ceinture de sécurité, et de dispositifs d'enregistrement des données de l'accident.

7 Les grandes dates de la sécurité routière

Les grandes dates de la sécurité routière

1893

Circulaire ministérielle du 14 août définissant le certificat de capacité valable pour la conduite des véhicules.

1899

Décret du 10 mars réglementant la circulation des automobiles :
– limitant la vitesse à 30 km/h en rase campagne et à 20 km/h en agglomération ;
– instituant le récépissé de déclaration de mise en circulation, appelé carte grise ;
– instituant, par son article 11, le certificat de capacité, valable pour la conduite des véhicules.

1917

Création des premières auto-écoles.

1921

Décret du 27 mai instaurant le Code de la route.

1922

L'appellation permis de conduire remplace officiellement celle du certificat de capacité.

1936

Adoption, à la demande des militaires, des phares jaunes pour la circulation nocturne en France.

1945

Mise en service entre Paris, tunnel de Saint-Cloud, et Orgeval, du premier tronçon d'autoroute long de vingt kilomètres environ, dénommé autoroute de l'Ouest.

1954

• Décret du 10 juillet portant sur la police de circulation et fixant à 60 km/h la vitesse maximum en agglomération (50 km/h pour les poids lourds).

• Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1956

Le 20 juin, le ministre des Finances, Paul Ramadier, instaure la vignette automobile.

1957

Mise en place du premier SMUR (service médical d'urgence) à Salon-de-Provence.

1958

• Loi de finances instituant l'obligation d'assurance pour les conducteurs automobiles.

• Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1961

Limitation de la vitesse à 90 km/h sur les 2 100 kilomètres de routes les plus chargées, toutes les fins de semaine.

1965

Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions graves (alcootest).

1969

Décret du 5 février, applicable le 15 avril, limitant la vitesse à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux titulaires du permis de conduire.

1970

Loi du 9 juillet, applicable le 1er octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :
– 0,80 g/l de sang pour la contravention et
– 1,20 g/l de sang pour le délit.

1972

Décret du 5 juillet instituant un Comité interministériel de la sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

1973

• Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.

• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1er avril 1970.

• Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1er juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.

• Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur routes et 120 km/h sur autoroutes.

1974

Décret du 6 novembre fixant la limitation généralisée de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974 à :
– 90 km/h sur les routes ;
– 110 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
– 130 km/h sur les autoroutes.

1975

• Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1er janvier.

• Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.

• Décret du 26 août relatif à :
– l'interdiction de transporter des enfants de moins de dix ans aux places avant des voitures de tourisme ;
– l'obligation pour les piétons de circuler sur le bord gauche de la chaussée, hors agglomération ;
– l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.

• Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

Obligation, à compter du 1er octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

• Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1er octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.

• Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1er janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1982

• Le Comité interministériel de la sécurité routière du 13 juillet décide le lancement des programmes :
– Réagir : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
– Objectif – 10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.

• Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1er janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
– 80 km/h sur les routes ;
– 100 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
– 110 km/h sur les autoroutes.

1983

• Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :
a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1er octobre 1983 :
– 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes,
– 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;
b) pour les véhicules de transports en commun :
– 100 km/h pour les véhicules équipés de système anti-blocage des roues,
– 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

• Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.

• Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1984

Décret du 30 novembre relatif aux motocyclettes de plus de 100 CV et portant interdiction :
– de réception, à compter du 1er janvier 1985 ;
– de vente, à compter du 1er janvier 1986.

1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1er janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de défectuosité pour les véhicules de plus de cinq ans d'âge, objets d'une transaction.

1986

Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987

• Loi du 10 juillet : entre autres, renforcement des infractions en cas d'alcoolémie.

• 13 novembre : mise en œuvre pour 1988 des PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière).

1988

Application généralisée de l'AAC à tous les départements (l'expérimentation avait porté sur deux départements en 1983).

1989

• Loi du 10 juillet instituant le permis à points avec mise en place effective à compter du 1er juillet 1992.

• Arrêté du 14 décembre portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

• Loi du 31 octobre portant entre autres sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.

• À compter du 1er décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.

• Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

• 1er janvier : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.

Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.

• 1er juillet : mise en application du permis à points.

• 1er décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.

• Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

• 23 mars : décret autorisant le seul passage de l'épreuve théorique du permis de conduire aux conducteurs dont le

permis a été invalidé ou annulé (assorti d'une interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans.

• Septembre : autorisation du troisième feu stop sur les automobiles.

• 17 décembre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon quatre axes :
– le développement de la prévention ;
– l'amélioration de la formation ;
– l'efficacité du système dissuasif ;
– la sécurité des véhicules et de l'infrastructure.

1994

• 5 mai : décret prévoyant le retrait de un point du permis de conduire pour non-port de la ceinture pour les conducteurs automobiles ou du casque pour les motocyclistes.

• 11 juillet : décret renforçant la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l.

• 15 novembre : convention entre l'État et les trois familles d'assurances (FFSA, GEMA et GROUPAMA) par laquelle les compagnies s'engagent pendant trois ans à dépenser 0,5 % du montant des primes d'assurances de responsabilité civile à des actions de prévention.

1995

• 3 août : promulgation de la loi d'amnistie. En matière de sécurité routière, elle prévoit d'exclure de son champ, non seulement les délits comme c'était le cas en 1988, mais les contraventions donnant lieu au retrait de plus de trois points.

• 1er septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la quatrième classe donnant lieu à retrait de points. Deux objectifs sont recherchés : simplification des procédures et diminution des délais entre commission de l'infraction et retrait effectif de points.

• 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang. Par cette mesure, la France rejoint la Belgique, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et la Finlande. Deux campagnes de communication ont accompagné cette mesure pour la renforcer.

1996

• 26 février : loi prévoyant de soumettre l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles de sanction que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie.

• 4 juillet : décret qui, en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos selon deux principes directeurs :
– accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
– autorisation de conduire une 125 cm^3 si on possède le permis B depuis au moins deux ans, et prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

• 27 janvier : décret prévoyant les conditions d'expertise des véhicules économiquement irréparables (liste d'aptitude départementale des experts).

• 20 juin : présentation du rapport Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs.

• 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans (la partie théorique du BSR se déroule au collège (ASSR) et la partie pratique est assurée par des spécialistes de la conduite des deux-roues).

• 26 novembre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon trois axes :
– prendre appui sur les jeunes et leur capacité à promouvoir de nouveaux comportements ;
– développer les partenariats autour des objectifs pris par le gouvernement ;
– garantir la liberté de circuler en sécurité.

1998

• 24 mars : décret instaurant une contravention de la cinquième classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h.

1999

• 2 avril : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Diverses décisions ont été prises :
– améliorer l'efficacité des contrôles et des sanctions ;
– faire de la sécurité routière une « grande cause nationale » ;
– améliorer la sécurité des infrastructures ;
– mettre en place des plans de prévention aux risques routiers dans les entreprises et les services de l'État ;
– mettre en place une concertation sur l'allumage des feux de croisement le jour.

• 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.

• 18 juin : la loi Gayssot adopte le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur. Elle vise également à améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite en contrôlant mieux l'accès et les conditions d'exercice de la profession et à compléter la formation des conducteurs novices auteurs d'infractions graves.

2000

• 2000 a été l'année de la grande cause nationale visant à favoriser une prise de conscience des accidents de la route ainsi qu'une large mobilisation.

À cette occasion de multiples initiatives nationales et locales, privées et publiques se sont développées.

• 23-29 octobre : la semaine de la sécurité sur la route a permis à chacun de s'investir ou de se sentir mobilisé.

• 25 octobre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) :
– créer d'un Conseil national de la sécurité routière doté d'un comité scientifique ;

– améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière par l'enseignement continu du comportement sur la route ;
– poursuivre le renforcement de l'efficacité et de la dissuasion des contrôles ;
– renforcer la sécurité des infrastructures et des véhicules.

2001

• 22 mars : décret recodifiant la partie réglementaire du Code de la route.

• 27 août : décret relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.

• 28 août : décret portant création d'un Conseil national de la sécurité routière qui a trois missions essentielles :
– proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière ;
– commander des études permettant d'améliorer la connaissance de la sécurité routière ;
– procéder à des évaluations des actions engagées.

• 20-26 octobre : semaine de la sécurité sur la route.

• 15 novembre : loi relative à la sécurité quotidienne. Elle prévoit l'extension du pouvoir de rétention du permis de conduire par les officiers et agents de police judiciaire pour les excès de vitesse de 40 km/h et plus.

• 23 novembre : décret relatif aux distances entre les véhicules et ensembles de véhicules.

2002

• 30 avril : décret stipulant que les jeunes qui atteindront l'âge de 16 ans à compter du 1er janvier 2004 devront être titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur (voiturette) et de l'attestation scolaire de sécurité routière pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire.

• 6 août : la loi portant amnistie présidentielle a marqué une nette rupture avec les pratiques antérieures en limitant son champ d'application.

• 17 septembre : états généraux de la sécurité routière.

• 16 au 23 octobre : semaine de la sécurité sur la route.

• 18 décembre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Plusieurs décisions ont été prises :
– accroître les contrôles notamment par la mise en place du contrôle automatisé et aggraver les sanctions ;
– assurer un meilleur encadrement des conducteurs (permis probatoire et évaluation médicale de l'aptitude à la conduite) ;
– prévenir le risque routier par la mobilisation des partenaires.

Annexe

Autres données de base

RÉPARTITION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS

	Milieu urbain		Rase campagne		Ensemble des réseaux	
	Nombre	**%**	**Nombre**	**%**	**Nombre**	**%**
Bicyclettes	4 040	3,40	996	1,58	5 036	2,77
Cyclomoteurs	14 507	12,21	2 366	3,74	16 873	9,27
Scooters immatricules	1 847	1,55	107	0,17	1 954	1,07
Motocyclettes	11 458	9,65	4 927	7,79	16 385	9,00
Side-cars	10	0,01	16	0,03	26	0,01
Voitures de tourisme	79 197	66,67	48 104	76,07	127 301	69,94
V.L. + caravanes	29	0,02	90	0,14	119	0,07
V.L. + remorques	74	0,06	246	0,39	320	0,18
Camionnettes =< 3,5t	3 275	2,76	1 525	2,41	4 800	2,64
Camionnettes + caravanes	3	0,00	10	0,02	13	0,01
Camionnettes + remorques	29	0,02	55	0,09	84	0,05
P.L. 3,5t < ptac =<7,5t	308	0,26	215	0,34	523	0,29
P.L. > 7,5t	766	0,64	924	1,46	1 690	0,93
P.L. + remorques	326	0,27	811	1,28	1 137	0,62
Tracteurs routiers	30	0,03	49	0,08	79	0,04
Tracteurs + semi-remorques	482	0,41	1 808	2,86	2 290	1,26
Transports en commun	1 350	1,14	293	0,46	1 643	0,90
Trains – tramways	133	0,11	28	0,04	161	0,09
Engins spéciaux	111	0,09	60	0,09	171	0,09
Tracteurs agricoles	102	0,09	335	0,53	437	0,24
Voiturettes	183	0,15	89	0,14	272	0,15
Autres	530	0,45	183	0,29	713	0,39
Tous véhicules	118 790	100,00	63 237	100,00	182 027	100,00

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		819	2 939	13 133	16 072
Bicyclettes	– conducteurs	208	839	3 674	4 513
	– passagers	3	11	47	58
	– ensemble	211	850	3 721	4 571
Cyclomoteurs	– conducteurs	337	2 825	12 034	14 859
	– passagers	29	329	1 597	1 926
	– ensemble	366	3 154	13 631	16 785
Motocyclettes	– conducteurs	899	3 411	12 310	15 721
	– passagers	74	359	1 465	1 824
	– ensemble	973	3 770	13 775	17 545
Voitures de tourisme	– conducteurs	3 297	8 472	42 777	51 249
	– passagers	1 305	4 249	22 660	26 909
	– ensemble	4 602	12 721	65 437	78 158
Camionnettes	– conducteurs	56	160	1 089	1 249
	– passagers	20	74	575	649
	– ensemble	76	234	1 664	1 898
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	45	112	490	602
	– passagers	9	22	121	143
	– ensemble	54	134	611	745
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	65	119	468	587
	– passagers	6	13	29	42
	– ensemble	71	132	497	629
Transports en commun	– conducteurs	1	5	117	122
	– passagers	9	42	741	783
	– ensemble	10	47	858	905
Tracteurs agricoles	– conducteurs	19	17	44	61
	– passagers	–	4	8	12
	– ensemble	19	21	52	73
Voiturettes	– conducteurs	24	34	130	164
	– passagers	9	12	49	61
	– ensemble	33	46	179	225
Autres	– conducteurs	7	33	93	126
	– passagers	1	10	97	107
	– ensemble	8	43	190	233
Tous usagers		7 242	24 091	113 748	137 839

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Milieu urbain

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		511	2 578	12 616	15 194
Bicyclettes	– conducteurs	72	493	3 199	3 692
	– passagers	1	9	43	52
	– ensemble	73	502	3 242	3 744
Cyclomoteurs	– conducteurs	158	1 992	10 800	12 792
	– passagers	16	232	1 421	1 653
	– ensemble	174	2 224	12 221	14 445
Motocyclettes	– conducteurs	357	1 864	9 608	11 472
	– passagers	22	147	1 036	1 183
	– ensemble	379	2 011	10 644	12 655
Voitures de tourisme	– conducteurs	517	2 066	22 666	24 732
	– passagers	247	1 003	10 960	11 963
	– ensemble	764	3 069	33 626	36 695
Camionnettes	– conducteurs	13	38	587	625
	– passagers	2	12	276	288
	– ensemble	15	50	863	913
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	9	17	121	138
	– passagers	–	3	37	40
	– ensemble	9	20	158	178
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	9	7	82	89
	– passagers	1	1	4	5
	– ensemble	10	8	86	94
Transports en commun	– conducteurs	–	1	80	81
	– passagers	–	12	474	486
	– ensemble	–	13	554	567
Tracteurs agricoles	– conducteurs	3	5	7	12
	– passagers	–	1	3	4
	– ensemble	3	6	10	16
Voiturettes	– conducteurs	4	9	96	105
	– passagers	2	4	41	45
	– ensemble	6	13	137	150
Autres	– conducteurs	1	14	59	73
	– passagers	–	3	67	70
	– ensemble	1	17	126	143
Tous usagers		1 945	10 511	74 283	84 794

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Rase campagne

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		308	361	517	878
Bicyclettes	– conducteurs	136	346	475	821
	– passagers	2	2	4	6
	– ensemble	138	348	479	827
Cyclomoteurs	– conducteurs	179	833	1 234	2 067
	– passagers	13	97	176	273
	– ensemble	192	930	1 410	2 340
Motocyclettes	– conducteurs	542	1 547	2 702	4 249
	– passagers	52	212	429	641
	– ensemble	594	1 759	3 131	4 890
Voitures de tourisme	– conducteurs	2 780	6 406	20 111	26 517
	– passagers	1 058	3 246	11 700	14 946
	– ensemble	3 838	9 652	31 811	41 463
Camionnettes	– conducteurs	43	122	502	624
	– passagers	18	62	299	361
	– ensemble	61	184	801	985
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	36	95	369	464
	– passagers	9	19	84	103
	– ensemble	45	114	453	567
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	56	112	386	498
	– passagers	5	12	25	37
	– ensemble	61	124	411	535
Transports en commun	– conducteurs	1	4	37	41
	– passagers	9	30	267	297
	– ensemble	10	34	304	338
Tracteurs agricoles	– conducteurs	16	12	37	49
	– passagers	–	3	5	8
	– ensemble	16	15	42	57
Voiturettes	– conducteurs	20	25	34	59
	– passagers	7	8	8	16
	– ensemble	27	33	42	75
Autres	– conducteurs	6	19	34	53
	– passagers	1	7	30	37
	– ensemble	7	26	64	90
Tous usagers		5 297	13 580	39 465	53 045

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Jour

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		398	1 998	10 080	12 078
Bicyclettes	– conducteurs	154	729	3 086	3 815
	– passagers	3	10	39	49
	– ensemble	157	739	3 125	3 864
Cyclomoteurs	– conducteurs	179	1 859	8 583	10 442
	– passagers	12	195	1 072	1 267
	– ensemble	191	2 054	9 655	11 709
Motocyclettes	– conducteurs	579	2 507	9 399	11 906
	– passagers	56	259	1 059	1 318
	– ensemble	635	2 766	10 458	13 224
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 761	4 931	27 909	32 840
	– passagers	657	2 354	13 506	15 860
	– ensemble	2 418	7 285	41 415	48 700
Camionnettes	– conducteurs	33	108	765	873
	– passagers	14	48	403	451
	– ensemble	47	156	1 168	1 324
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	30	78	362	440
	– passagers	4	18	90	108
	– ensemble	34	96	452	548
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	42	69	311	380
	– passagers	3	5	19	24
	– ensemble	45	74	330	404
Transports en commun	– conducteurs	–	5	96	101
	– passagers	–	24	548	572
	– ensemble	–	29	644	673
Tracteurs agricoles	– conducteurs	16	16	35	51
	– passagers	–	3	7	10
	– ensemble	16	19	42	61
Voiturettes	– conducteurs	16	27	101	128
	– passagers	7	10	39	49
	– ensemble	23	37	140	177
Autres	– conducteurs	5	29	77	106
	– passagers	1	9	76	85
	– ensemble	6	38	153	191
Tous usagers		3 970	15 291	77 662	92 953

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Nuit

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		421	941	3 053	3 994
Bicyclettes	– conducteurs	54	110	588	698
	– passagers	–	1	8	9
	– ensemble	54	111	596	707
Cyclomoteurs	– conducteurs	158	966	3 451	4 417
	– passagers	17	134	525	659
	– ensemble	175	1 100	3 976	5 076
Motocyclettes	– conducteurs	320	904	2 911	3 815
	– passagers	18	100	406	506
	– ensemble	338	1 004	3 317	4 321
Voitures de tourisme	– conducteurs	1 536	3 541	14 868	18 409
	– passagers	648	1 895	9 154	11 049
	– ensemble	2 184	5 436	24 022	29 458
Camionnettes	– conducteurs	23	52	324	376
	– passagers	6	26	172	198
	– ensemble	29	78	496	574
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	15	34	128	162
	– passagers	5	4	31	35
	– ensemble	20	38	159	197
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	23	50	157	207
	– passagers	3	8	10	18
	– ensemble	26	58	167	225
Transports en commun	– conducteurs	1	–	21	21
	– passagers	9	18	193	211
	– ensemble	10	18	214	232
Tracteurs agricoles	– conducteurs	3	1	9	10
	– passagers	–	1	1	2
	– ensemble	3	2	10	12
Voiturettes	– conducteurs	8	7	29	36
	– passagers	2	2	10	12
	– ensemble	10	9	39	48
Autres	– conducteurs	2	4	16	20
	– passagers	–	1	21	22
	– ensemble	2	5	37	42
Tous usagers		3 272	8 800	36 086	44 886

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Hommes

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		491	1 551	6 580	8 131
Bicyclettes	– conducteurs	184	668	2 763	3 431
	– passagers	2	10	28	38
	– ensemble	186	678	2 791	3 469
Cyclomoteurs	– conducteurs	311	2 507	10 188	12 695
	– passagers	21	200	892	1 092
	– ensemble	332	2 707	11 080	13 787
Motocyclettes	– conducteurs	874	3 282	11 601	14 883
	– passagers	31	150	465	615
	– ensemble	905	3 432	12 066	15 498
Voitures de tourisme	– conducteurs	2 581	6 147	26 616	32 763
	– passagers	735	2 188	10 289	12 477
	– ensemble	3 316	8 335	36 905	45 240
Camionnettes	– conducteurs	53	141	972	1 113
	– passagers	14	48	385	433
	– ensemble	67	189	1 357	1 546
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	44	108	476	584
	– passagers	7	21	101	122
	– ensemble	51	129	577	706
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	65	118	457	575
	– passagers	3	10	21	31
	– ensemble	68	128	478	606
Transports en commun	– conducteurs	1	5	102	107
	– passagers	4	19	262	281
	– ensemble	5	24	364	388
Tracteurs agricoles	– conducteurs	19	16	43	59
	– passagers	–	2	6	8
	– ensemble	19	18	49	67
Voiturettes	– conducteurs	22	25	83	108
	– passagers	4	1	20	21
	– ensemble	26	26	103	129
Autres	– conducteurs	7	29	85	114
	– passagers	1	7	73	80
	– ensemble	8	36	158	194
Tous usagers		5 474	17 253	72 508	89 761

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Femmes

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		328	1 388	6 553	7 941
Bicyclettes	– conducteurs	24	171	911	1 082
	– passagers	1	1	19	20
	– ensemble	25	172	930	1 102
Cyclomoteurs	– conducteurs	26	318	1 846	2 164
	– passagers	8	129	705	834
	– ensemble	34	447	2 551	2 998
Motocyclettes	– conducteurs	25	129	709	838
	– passagers	43	209	1 000	1 209
	– ensemble	68	338	1 709	2 047
Voitures de tourisme	– conducteurs	716	2 325	16 161	18 486
	– passagers	570	2 061	12 371	14 432
	– ensemble	1 286	4 386	28 532	32 918
Camionnettes	– conducteurs	3	19	117	136
	– passagers	6	26	190	216
	– ensemble	9	45	307	352
Camions, tracteurs routiers	– conducteurs	1	4	14	18
	– passagers	2	1	20	21
	– ensemble	3	5	34	39
Tracteurs routiers + semi-remorques	– conducteurs	–	1	11	12
	– passagers	3	3	8	11
	– ensemble	3	4	19	23
Transports en commun	– conducteurs	–	–	15	15
	– passagers	5	23	479	502
	– ensemble	5	23	494	517
Tracteurs agricoles	– conducteurs	–	1	1	2
	– passagers	–	2	2	4
	– ensemble	–	3	3	6
Voiturettes	– conducteurs	2	9	47	56
	– passagers	5	11	29	40
	– ensemble	7	20	76	96
Autres	– conducteurs	–	4	8	12
	– passagers	–	3	24	27
	– ensemble	–	7	32	39
Tous usagers		1 768	6 838	41 240	48 078

VICTIMES SELON L'ÂGE

Tous usagers et piétons

	Tous usagers				Piétons			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	86	276	1 823	2 099	22	107	599	706
5-9 ans	56	465	2 811	3 276	18	220	1 261	1 481
10-14 ans	104	821	4 612	5 433	18	208	1 519	1 727
15-19 ans	784	3 772	16 919	20 691	39	172	1 156	1 328
20-24 ans	1 071	3 496	17 787	21 283	28	115	937	1 052
25-29 ans	802	2 314	13 194	15 508	37	101	789	890
30-34 ans	604	2 025	10 882	12 907	41	118	695	813
35-39 ans	498	1 882	9 228	11 110	29	102	651	753
40-44 ans	531	1 574	7 757	9 331	46	140	610	750
45-49 ans	447	1 416	6 458	7 874	48	137	634	771
50-54 ans	389	1 343	5 879	7 222	46	201	733	934
55-59 ans	307	896	3 949	4 845	41	157	572	729
60-64 ans	213	589	2 591	3 180	40	112	435	547
65-69 ans	262	643	2 358	3 001	53	134	486	620
70-74 ans	339	677	2 336	3 013	76	226	589	815
75-79 ans	313	694	1 957	2 651	95	275	598	873
80 ans et +	351	712	1 891	2 603	132	386	820	1 206
Âge indéterminé	85	496	1 316	1 812	10	28	49	77
Total	**7 242**	**24 091**	**113 748**	**137 839**	**819**	**2 939**	**13 133**	**16 072**
dont								
<1 an	19	38	308	346	2	2	33	35
1 an	18	28	255	283	4	3	38	41
2 ans	14	51	379	430	5	22	139	161
3 ans	19	75	428	503	7	37	174	211
4 ans	16	84	453	537	4	43	215	258
5 ans	13	87	489	576	2	42	203	245
6 ans	6	84	561	645	4	37	250	287
7 ans	13	106	573	679	5	58	269	327
8 ans	12	89	584	673	3	41	258	299
9 ans	12	99	604	703	4	42	281	323
10 ans	19	92	596	688	4	35	251	286
11 ans	9	96	786	882	1	42	355	397
12 ans	25	125	845	970	6	42	350	392
13 ans	20	159	826	985	2	52	275	327
14 ans	31	349	1 559	1 908	5	37	288	325
15 ans	58	582	2 274	2 856	5	40	253	293
16 ans	97	725	3 304	4 029	9	31	225	256
17 ans	138	831	3 483	4 314	6	35	220	255
18 ans	269	825	3 855	4 680	14	36	242	278
19 ans	222	809	4 003	4 812	5	30	216	246
20 ans	265	823	4 020	4 843	9	23	211	234
21 ans	227	782	3 798	4 580	6	26	180	206
22 ans	220	703	3 671	4 374	4	17	210	227
23 ans	196	616	3 335	3 951	5	24	174	198
24 ans	163	572	2 963	3 535	4	25	162	187

VICTIMES SELON L'ÂGE

Cyclistes et cyclomotoristes

	Cyclistes				Cyclomotoristes			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	1	9	22	31	–	1	2	3
5-9 ans	4	55	169	224	1	4	19	23
10-14 ans	16	126	544	670	21	280	954	1 234
15-19 ans	9	66	463	529	168	1 808	7 726	9 534
20-24 ans	5	37	321	358	29	275	1 935	2 210
25-29 ans	6	27	281	308	19	105	775	880
30-34 ans	6	36	272	308	18	117	538	655
35-39 ans	10	35	275	310	12	100	422	522
40-44 ans	8	36	235	271	24	97	335	432
45-49 ans	15	59	218	277	17	88	251	339
50-54 ans	17	70	236	306	16	75	182	257
55-59 ans	22	50	174	224	8	42	109	151
60-64 ans	17	47	144	191	8	25	83	108
65-69 ans	20	52	123	175	8	24	53	77
70-74 ans	17	42	89	131	3	19	47	66
75-79 ans	18	35	68	103	4	14	29	43
80 ans et +	16	32	54	86	2	6	19	25
Âge indéterminé	4	36	33	69	8	74	152	226
Total	**211**	**850**	**3 721**	**4 571**	**366**	**3 154**	**13 631**	**16 785**
dont								
<1 an	–	1	–	1	–	–	1	1
1 an	–	1	2	3	–	–	–	–
2 ans	–	–	3	3	–	–	1	1
3 ans	–	1	4	5	–	–	–	–
4 ans	1	6	13	19	–	1	–	1
5 ans	–	8	17	25	–	–	1	1
6 ans	1	6	33	39	–	–	1	1
7 ans	1	10	27	37	–	–	6	6
8 ans	1	15	40	55	1	1	4	5
9 ans	1	16	52	68	–	3	7	10
10 ans	3	23	69	92	–	3	8	11
11 ans	5	12	95	107	1	3	16	19
12 ans	1	36	123	159	2	12	39	51
13 ans	4	31	147	178	5	24	107	131
14 ans	3	24	110	134	13	238	784	1 022
15 ans	5	21	97	118	28	419	1 438	1 857
16 ans	1	13	104	117	52	504	2 183	2 687
17 ans	2	10	102	112	41	490	1 964	2 454
18 ans	1	13	83	96	30	273	1 323	1 596
19 ans	–	9	77	86	17	122	818	940
20 ans	1	11	65	76	9	88	590	678
21 ans	–	6	57	63	6	63	475	538
22 ans	2	5	67	72	3	55	369	424
23 ans	1	7	70	77	7	37	296	333
24 ans	1	8	62	70	4	32	205	237

VICTIMES SELON L'ÂGE

Motocyclistes

	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	–	1	2	3
5-9 ans	1	6	23	29
10-14 ans	3	13	69	82
15-19 ans	62	276	824	1 100
20-24 ans	177	689	2 385	3 074
25-29 ans	198	708	2 866	3 574
30-34 ans	152	560	2 320	2 880
35-39 ans	109	525	1 871	2 396
40-44 ans	113	391	1 452	1 843
45-49 ans	73	278	963	1 241
50-54 ans	45	146	554	700
55-59 ans	17	59	207	266
60-64 ans	3	19	72	91
65-69 ans	3	21	38	59
70-74 ans	2	6	18	24
75-79 ans	2	1	12	13
80 ans et +	–	3	9	12
Âge indéterminé	13	68	90	158
Total	**973**	**3 770**	**13 775**	**17 545**
dont				
<1 an	–	1	1	2
1 an	–	–	1	1
2 ans	–	–	–	–
3 ans	–	–	–	–
4 ans	–	–	–	–
5 ans	–	1	4	5
6 ans	–	2	5	7
7 ans	–	1	3	4
8 ans	–	–	8	8
9 ans	1	2	3	5
10 ans	–	–	8	8
11 ans	–	1	11	12
12 ans	–	2	18	20
13 ans	1	5	14	19
14 ans	2	5	18	23
15 ans	–	9	45	54
16 ans	9	44	112	156
17 ans	19	73	236	309
18 ans	15	72	213	285
19 ans	19	78	218	296
20 ans	23	85	333	418
21 ans	41	131	407	538
22 ans	40	149	540	689
23 ans	42	158	560	718
24 ans	31	166	545	711

VICTIMES SELON L'ÂGE

Usagers de voitures de tourisme

	Usagers de voitures de tourisme				dont conducteurs			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	63	154	1 171	1 325	–	–	–	–
5-9 ans	30	177	1 259	1 436	–	–	–	–
10-14 ans	39	185	1 409	1 594	–	1	8	9
15-19 ans	496	1 418	6 520	7 938	244	600	2 565	3 165
20-24 ans	815	2 322	11 763	14 085	610	1 592	7 971	9 563
25-29 ans	511	1 309	7 970	9 279	388	987	5 876	6 863
30-34 ans	367	1 128	6 586	7 714	307	864	5 146	6 010
35-39 ans	308	1 033	5 497	6 530	264	830	4 372	5 202
40-44 ans	306	831	4 718	5 549	258	665	3 760	4 425
45-49 ans	268	777	4 062	4 839	219	612	3 129	3 741
50-54 ans	236	792	3 857	4 649	180	613	2 965	3 578
55-59 ans	200	552	2 714	3 266	163	407	2 028	2 435
60-64 ans	138	364	1 773	2 137	96	252	1 181	1 433
65-69 ans	173	394	1 586	1 980	125	264	1 017	1 281
70-74 ans	227	378	1 525	1 903	149	223	971	1 194
75-79 ans	185	354	1 182	1 536	125	235	748	983
80 ans et +	194	281	932	1 213	131	178	559	737
Âge indéterminé	46	272	913	1 185	38	149	481	630
Total	**4 602**	**12 721**	**65 437**	**78 158**	**3 297**	**8 472**	**42 777**	**51 249**
dont								
<1 an	17	32	266	298	–	–	–	–
1 an	14	24	211	235	–	–	–	–
2 ans	9	29	230	259	–	–	–	–
3 ans	12	37	245	282	–	–	–	–
4 ans	11	32	219	251	–	–	–	–
5 ans	10	35	250	285	–	–	–	–
6 ans	1	39	262	301	–	–	–	–
7 ans	7	37	262	299	–	–	–	–
8 ans	7	30	248	278	–	–	–	–
9 ans	5	36	237	273	–	–	–	–
10 ans	12	29	237	266	–	–	–	–
11 ans	2	37	290	327	–	–	–	–
12 ans	14	33	288	321	–	–	1	1
13 ans	5	44	266	310	–	–	3	3
14 ans	6	42	328	370	–	1	4	5
15 ans	19	87	410	497	–	2	8	10
16 ans	25	125	644	769	6	7	28	35
17 ans	69	219	924	1 143	5	21	53	74
18 ans	205	423	1 931	2 354	107	213	908	1 121
19 ans	178	564	2 611	3 175	126	357	1 568	1 925
20 ans	221	605	2 741	3 346	160	407	1 788	2 195
21 ans	170	541	2 585	3 126	124	349	1 739	2 088
22 ans	164	470	2 387	2 857	126	326	1 616	1 942
23 ans	139	379	2 146	2 525	103	262	1 490	1 752
24 ans	121	327	1 904	2 231	97	248	1 338	1 586

VICTIMES SELON L'ÂGE

Hommes – femmes

	Hommes				Femmes			
	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0-4 ans	49	178	1 099	1 277	37	98	724	822
5-9 ans	31	313	1 668	1 981	25	152	1 143	1 295
10-14 ans	57	603	2 817	3 420	47	218	1 795	2 013
15-19 ans	616	2 950	11 897	14 847	168	822	5 022	5 844
20-24 ans	887	2 731	11 819	14 550	184	765	5 968	6 733
25-29 ans	663	1 803	8 803	10 606	139	511	4 391	4 902
30-34 ans	501	1 552	7 269	8 821	103	473	3 613	4 086
35-39 ans	410	1 397	6 079	7 476	88	485	3 149	3 634
40-44 ans	432	1 135	4 865	6 000	99	439	2 892	3 331
45-49 ans	350	1 007	3 909	4 916	97	409	2 549	2 958
50-54 ans	296	909	3 441	4 350	93	434	2 438	2 872
55-59 ans	227	581	2 217	2 798	80	315	1 732	2 047
60-64 ans	136	351	1 397	1 748	77	238	1 194	1 432
65-69 ans	180	361	1 250	1 611	82	282	1 108	1 390
70-74 ans	187	352	1 154	1 506	152	325	1 182	1 507
75-79 ans	177	329	943	1 272	136	365	1 014	1 379
80 ans et +	206	327	930	1 257	145	385	961	1 346
Âge indéterminé	69	374	951	1 325	16	122	365	487
Total	**5 474**	**17 253**	**72 508**	**89 761**	**1 768**	**6 838**	**41 240**	**48 078**
dont								
<1 an	11	21	178	199	8	17	130	147
1 an	13	23	139	162	5	5	116	121
2 ans	7	33	229	262	7	18	150	168
3 ans	11	51	274	325	8	24	154	178
4 ans	7	50	279	329	9	34	174	208
5 ans	8	60	281	341	5	27	208	235
6 ans	5	57	341	398	1	27	220	247
7 ans	5	68	334	402	8	38	239	277
8 ans	6	60	358	418	6	29	226	255
9 ans	7	68	354	422	5	31	250	281
10 ans	10	57	362	419	9	35	234	269
11 ans	4	63	465	528	5	33	321	354
12 ans	12	87	476	563	13	38	369	407
13 ans	13	105	480	585	7	54	346	400
14 ans	18	291	1 034	1 325	13	58	525	583
15 ans	42	445	1 584	2 029	16	137	690	827
16 ans	81	569	2 376	2 945	16	156	928	1 084
17 ans	111	637	2 526	3 163	27	194	957	1 151
18 ans	212	665	2 699	3 364	57	160	1 156	1 316
19 ans	170	634	2 712	3 346	52	175	1 291	1 466
20 ans	219	632	2 684	3 316	46	191	1 336	1 527
21 ans	192	613	2 525	3 138	35	169	1 273	1 442
22 ans	173	547	2 436	2 983	47	156	1 235	1 391
23 ans	171	488	2 234	2 722	25	128	1 101	1 229
24 ans	132	451	1 940	2 391	31	121	1 023	1 144

ACCIDENTS SELON LES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	*dont mortels*	*dont graves*	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Conditions atmosphériques normales	83 722	*4 961*	*20 367*	5 450	18 642	89 352	107 994
Pluie légère	12 893	*696*	*2 872*	788	2 679	14 845	17 524
Pluie forte	2 798	*230*	*828*	261	764	3 115	3 879
Neige – grêle	119	*9*	*39*	10	40	143	183
Brouillard – fumée	796	*99*	*332*	117	315	895	1 210
Vent fort – tempête	299	*40*	*111*	44	91	300	391
Temps éblouissant	558	*58*	*234*	62	212	509	721
Temps couvert	3 799	*387*	*1 221*	433	1 134	4 098	5 232
Autre	486	*69*	*234*	77	214	491	705
Total	105 470	*6 549*	*26 238*	7 242	24 091	113 748	137 839

ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	*dont mortels*	*dont graves*	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Surface normale	83 142	*5 065*	*20 766*	5 576	19 028	88 377	107 405
Surface mouillée	20 874	*1 355*	*4 957*	1 532	4 575	23 807	28 382
Flaques	78	*8*	*28*	8	22	84	106
Surface inondée	25	*2*	*10*	2	9	24	33
Surface enneigée	64	*7*	*23*	8	17	71	88
Boue	50	*3*	*22*	3	22	50	72
Surface verglacée	414	*38*	*162*	40	150	452	602
Corps gras	297	*17*	*76*	18	84	372	456
Autre	526	*54*	*194*	55	184	511	695
Total	105 470	*6 549*	*26 238*	7 242	24 091	113 748	137 839

VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ

Ensemble des accidents	Véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Véhicule en stationnement	3 362	74	414	2 526	2 940
Arbre	2 885	759	1 201	2 022	3 223
Glissière métallique	2 430	239	513	2 063	2 576
Glissière en béton	2 287	76	226	2 353	2 579
Autre glissière	312	33	55	274	329
Mur, pile de pont	2 616	361	874	2 155	3 029
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	387	32	78	365	443
Poteau	1 967	256	634	1 675	2 309
Mobilier urbain	370	19	77	329	406
Parapet	274	48	87	231	318
Îlot, refuge, borne	354	29	84	324	408
Bordure de trottoir	795	67	180	626	806
Fossé, talus, paroi rocheuse	4 422	530	1 610	3 849	5 459
Autre obstacle sur chaussée	1 073	48	150	718	868
Autre obstacle sur trottoir	637	55	149	553	702
Total obstacles fixes	**24 171**	**2 626**	**6 332**	**20 063**	**26 395**
Sortie de chaussée sans obstacle	1 079	92	268	976	1 244
dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	1 006	27	154	1 008	1 162
Arbre	2 650	726	1 135	1 848	2 983
Glissière métallique	1 461	160	363	1 395	1 758
Glissière en béton	1 541	52	171	1 739	1 910
Autre glissière	207	29	44	191	235
Mur, pile de pont	2 082	330	799	1 747	2 546
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	260	22	61	267	328
Poteau	1 617	237	570	1 417	1 987
Mobilier urbain	257	16	66	249	315
Parapet	220	41	73	199	272
Îlot, refuge, borne	275	25	67	262	329
Bordure de trottoir	626	62	154	535	689
Fossé, talus, paroi rocheuse	3 927	479	1 480	3 502	4 982
Autre obstacle sur chaussée	381	31	85	338	423
Autre obstacle sur trottoir	440	53	127	411	538
Total obstacles fixes	**16 950**	**2 290**	**5 349**	**15 108**	**20 457**
Sortie de chaussée sans obstacle	963	86	244	903	1 147

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE

	Accidents corporels	*dont mortels*	*dont graves*	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Autoroutes							
Bicyclette	–	–	–	0	0	0	0
Cyclomoteur	9	–	*3*	0	3	8	11
Motocyclette	907	*47*	*154*	47	125	888	1 013
Voiture de tourisme	5 918	*354*	*1 133*	420	1 099	7 590	8 689
Camionnette	393	*25*	*73*	33	68	506	574
Poids lourd	1 095	*106*	*310*	138	282	1 239	1 521
Transport en commun	48	*8*	*17*	18	18	127	145
Tracteur agricole	–	–	–	0	0	0	0
Autre véhicule	52	*6*	*14*	6	9	61	70
Routes nationales							
Bicyclette	387	*26*	*117*	27	94	302	396
Cyclomoteur	1 537	*50*	*405*	51	380	1 363	1 743
Motocyclette	2 485	*235*	*883*	245	741	2 109	2 850
Voiture de tourisme	13 409	*1 380*	*4 333*	1 581	4 060	15 631	19 691
Camionnette	664	*84*	*207*	96	187	788	975
Poids lourd	1 311	*304*	*645*	347	457	1 164	1 621
Transport en commun	174	*16*	*39*	20	28	220	248
Tracteur agricole	40	*8*	*19*	9	13	38	51
Autre véhicule	167	*16*	*46*	17	36	192	228
Routes départementales							
Bicyclette	1 384	*121*	*557*	123	462	973	1 435
Cyclomoteur	4 409	*215*	*1 587*	222	1 474	3 535	5 009
Motocyclette	4 894	*474*	*2 167*	502	1 899	3 625	5 524
Voiture de tourisme	28 425	*2 921*	*11 188*	3 260	10 487	29 492	39 979
Camionnette	1 143	*135*	*407*	153	370	1 294	1 664
Poids lourd	1 643	*315*	*824*	355	602	1 311	1 913
Transport en commun	333	*33*	*121*	33	105	419	524
Tracteur agricole	304	*47*	*172*	47	137	229	366
Autre véhicule	343	*42*	*133*	53	105	308	413
Autres voies							
Bicyclette	3 135	*71*	*407*	71	342	2 909	3 251
Cyclomoteur	10 533	*116*	*1 575*	117	1 544	10 403	11 947
Motocyclette	9 681	*252*	*1 494*	257	1 322	9 514	10 836
Voiture de tourisme	43 262	*816*	*5 407*	865	5 050	48 162	53 212
Camionnette	2 455	*56*	*264*	59	234	2 792	3 026
Poids lourd	1 284	*98*	*286*	100	209	1 241	1 450
Transport en commun	1 071	*32*	*134*	32	115	1 368	1 483
Tracteur agricole	93	*20*	*58*	20	40	53	93
Autre véhicule	741	*29*	*133*	32	109	740	849
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	4 906	*218*	*1 081*	221	898	4 184	5 082
Cyclomoteur	16 488	*381*	*3 570*	390	3 401	15 309	18 710
Motocyclette	17 967	*1 008*	*4 698*	1 051	4 087	16 136	20 223
Voiture de tourisme	91 014	*5 471*	*22 061*	6 126	20 696	100 875	121 571
Camionnette	4 655	*300*	*951*	341	859	5 380	6 239
Poids lourd	5 333	*823*	*2 065*	940	1 550	4 955	6 505
Transport en commun	1 626	*89*	*311*	103	266	2 134	2 400
Tracteur agricole	437	*75*	*249*	76	190	320	510
Autre véhicule	1 303	*93*	*326*	108	259	1 301	1 560

Remarques :
1. un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par suite pris en compte plusieurs fois ;
2. les nombres de victimes et d'indemnes indiqués pour chaque catégorie d'accident concernent l'ensemble des impliqués quelle que soit la catégorie d'usager à laquelle ils appartiennent.