

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

B I L A N D E L ' A N N É E 2 0 0 3

Observatoire national interministériel de sécurité routière

La Grande Arche

92055 PARIS La Défense Cedex

Tél : 01 40 81 80 42

Fax : 01 40 81 80 99

Mél : onisr.dscr@equipement.gouv.fr

Site : www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire/

© La Documentation française, Paris, 2004

ISBN : 2-11-005678-9

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

Le bilan de l'année 2003 de la sécurité routière en France est l'outil de référence pour comprendre les causes des accidents de la route et mieux appréhender leurs conséquences. C'est une source exceptionnelle d'enseignements sur les principales causes des accidents et sur les initiatives qu'il nous faut prendre pour les prévenir.

Il revêt cette année une importance toute particulière puisque, jamais depuis trente ans, notre pays n'avait enregistré, sur une année, une baisse aussi importante du nombre d'accidents et du nombre de victimes : 1 511 vies sauvées après une baisse déjà très significative de 6,2 % en 2002, et près de 22 000 blessés épargnés.

Ces résultats sont donc un formidable encouragement pour tous ceux qui se sont mobilisés en faveur de cette grande cause.

Ce bilan est le résultat d'un travail collectif de très nombreux services de l'État. C'est l'occasion de rappeler que c'est aussi grâce à une mobilisation interministérielle exceptionnelle que nous avons pu faire reculer ce fléau national.

Pendant très longtemps, la France se situait dans le peloton de queue des pays européens. Elle est aujourd'hui en position médiane, ce qui lui permet d'apporter une contribution essentielle à la réalisation de l'objectif ambitieux de la Commission européenne de réduire de moitié le nombre des tués sur les routes d'ici 2010.

Cette situation, nous l'avons obtenue grâce à une détermination de tous les instants. Nous savons que ces résultats demeurent fragiles et que tout relâchement aurait des conséquences dramatiques.

Ne baissons pas la garde, poursuivons la mobilisation que nous avons engagée pour gagner chaque jour plus de vies, pour éviter de nouveaux drames, pour parvenir à une route apaisée.

Gilles de ROBIEN

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

Ce bilan de l'année 2003 de la sécurité routière a été réalisé par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, organisme dépendant de la Délégation interministérielle à la sécurité routière.

LES MISSIONS DE L'OBSERVATOIRE

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

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

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

Les principales sources du bilan

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

La rédaction

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

Ont notamment participé à la rédaction :

- Béatrice Barachet, responsable d'études statistiques et actuarielles à la FFSA (ensemble des accidents corporels et matériels de 1993 à 2002) ;
- Ruth Bergel, chargée de mission à l'INRETS (participation à la synthèse générale) ;
- Serge Boyer, chargé d'études à l'Observatoire (comportement des usagers : vitesse, ceinture de sécurité et casque, interdistances, indices synthétiques, grandes données de l'accidentologie) ;
- Mireille Chiron, Blandine Gadegbeku, Amina Ndiaye, chercheuses à l'UMRETTE de l'INRETS et à l'ARVAC (les conséquences sanitaires des accidents de la route) ;
- 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 2003) ;
- Philippe Peniguel, chef de la section sécurité routière à la DLPAJ au ministère de l'Intérieur (évolution des principales infractions entre 1994 et 2003, participation au permis à points en 2003) ;
- Thomas Renaud, attaché de l'INSEE, chargé d'études à l'Observatoire (le fichier des accidents, alcool et accidents, vies sauvées, comparaisons européennes) ;
- Marie-Andrée Rougès, chargée d'études à l'Observatoire (permis de conduire, opinion, comparaisons par départements et régions) ;
- Odile Timbart, responsable du bureau des études et de la diffusion à la sous-direction de la statistique, des études et de la documentation au ministère de la Justice (condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2002).

LE MOT DE LA RÉDACTION

À la fin des années soixante-dix le bilan de l'insécurité routière en France était publié sous la forme d'un petit fascicule de 20 pages contenant trois graphiques, vingt-trois tableaux et une page de commentaires. La présentation actuelle a multiplié par vingt la quantité de données présentées et cependant de nombreuses études ne sont pas produites pour éviter d'alourdir le document. Le développement des connaissances accroît le besoin d'analyses qui croisent les données, améliorent notre compréhension d'un système complexe, et permettent de mesurer l'effet des décisions destinées à le faire évoluer.

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

Pour cette année 2003, les modifications concernent :

- la création d'une partie sur l'exposition au risque qui méritera d'être enrichie compte tenu de l'importance de son analyse pour la compréhension de l'accidentologie ;
- une première approche de l'analyse de l'effet du poids avec les données sur les victimes dans et hors du véhicule et la distinction des camionnettes parmi les véhicules ;
- un nouveau chapitre sur les séquelles des accidents à partir des données fournies par le Registre du Rhône ;
- l'ajout de la liste des sigles utilisés en fin de document.

Par ailleurs, rappelons, pour souligner une limite du rapport qui sera, nous l'espérons, corrigée l'année prochaine, que toutes les données présentées ici ne concernent que la métropole à l'exclusion d'un chapitre très court portant sur les départements d'outre-mer.

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

Jean Chapelon

*Secrétaire général de l'Observatoire national
interministériel de sécurité routière*

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

1 – SYNTHÈSE

Synthèse générale de l'année 2003	11
Rappel du bilan des vingt précédentes années	14
Les grandes données de l'accidentologie	17
Actions 2003 des pouvoirs publics	23
Études et recherches	37

2 – RÉSULTATS DÉTAILLÉS

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière	53
--	----

Par catégories d'usagers

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers	60
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2003	62
Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2003	63

Par classes d'âge

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge	64
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et par catégories d'usagers en 2003	66
Taux de tués selon l'âge par rapport à la population en 2003	67
Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2003	68

Par catégories de réseaux

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux	69
Évolution du bilan des accidents corporels selon le milieu urbain et la rase campagne	70

Analyse temporelle

L'analyse conjoncturelle	73
Bilan mensuel 2003/2002	76
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2003	77
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2003	78
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon l'heure en 2003	79

Autres analyses

Bilan 2003 comparé au bilan 2002 par service de surveillance	80
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairage et la présence ou non d'une intersection en 2003	81
Répartition des nombres de véhicules et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2003	82
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2003	83

Par départements ou régions

L'accidentologie des départements	84
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	111
Résultats synthétiques vitesse et ceinture	113
Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme.	116
Vitesses pratiquées de nuit par les voitures de tourisme.	120
Vitesses pratiquées de jour par les poids lourds	121
Vitesses pratiquées de jour par les motocyclettes.	126
Les interdistances	127
Alcool et accidents de la route	129
Port de la ceinture de sécurité de jour en circulation et dans les accidents	
– Vies sauvées grâce à la ceinture	139
Port du casque par les cyclomotoristes	142
Port du casque par les motocyclistes.	143

Contrôles et infractions

Évolution des principales infractions entre 1994 et 2003.	144
---	-----

Sanctions

Le permis à points en 2003	147
Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2002.	152

4 – COMPARAISONS

Comparaisons européennes.	167
Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2002	181

5 – EXPOSITION AU RISQUE

Parc en circulation	185
Estimation du parc de voitures particulières en circulation, par âge, au 1 ^{er} janvier 2004	186
Évolution de la circulation et de la consommation de carburants.	187
Permis de conduire délivrés	188
Réseau routier et circulation routière en France.	189

6 – ÉLÉMENTS D'APPRÉCIATION

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1993 à 2002.	193
Les conséquences sanitaires des accidents de la route	195
Les aspects économiques	201
Les Français et la sécurité routière.	203

7 – LES ACTEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 207

8 – LES GRANDES DATES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 215

9 — ANNEXE : AUTRES DONNÉES DE BASE ET SIGLES 221

1

Synthèse

Synthèse générale de l'année 2003

L'année 2002 s'était achevée avec une diminution spectaculaire du nombre de tués au mois de décembre (-30,4 %). Cette baisse s'est poursuivie au cours des quatre premiers mois de 2003, et même amplifiée en janvier et février, puis s'est amoindrie jusqu'en août. Octobre et novembre ont renoué avec les excellents résultats enregistrés en début d'année. Décembre a continué à montrer une bonne tenue, pourtant difficile à maintenir avec la très bonne référence de décembre 2002. Au total, avec un bilan de 5 731 tués, ce sont 1 511 vies qui ont été épargnées en 2003, par rapport à 2002.

Cette amélioration spectaculaire confirme le changement de comportement amorcé en 2002 à la suite du débat sur l'amnistie et de la décision du Président de la République de faire de la Sécurité routière un des trois grands chantiers de son quinquennat.

2003 a vu la mise en place effective des mesures prises au cours du Comité interministériel de la sécurité routière du 18 décembre 2002 avec l'aggravation des sanctions pour non-

port de la ceinture de sécurité ou du casque, pour l'utilisation du téléphone portable au volant et pour la conduite en état d'alcoolémie. Sur le terrain, ont été multipliés les contrôles sur la vitesse et sur l'alcool. De plus, le contrôle-sanction automatisé a commencé à être mis en place à partir de novembre. Toutes ces mesures dont l'effet a été amplifié par une forte couverture médiatique, ont incité au changement de comportement qui a été observé en matière de conduite en état d'alcoolémie, de vitesse et de port de la ceinture, changement qui est à l'origine des très bons résultats de l'année 2003.

En ce qui concerne les résultats détaillés, on notera que les principales baisses du nombre de tués en 2003 par rapport à 2002 concernent la rase campagne (-21,6 %), les routes nationales (-27,0 %), les piétons (-27,7 %), les automobilistes (-23,8 %) et la classe des 25-44 ans (-23,7 %).

Les plus mauvais résultats sont enregistrés pour les cyclomotoristes (+1,6 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+1,4 %).

Une baisse spectaculaire de l'ensemble des indicateurs.

En 2003, on a enregistré :

- 90 220 accidents corporels ;
- 5 731 tués à six jours, soit 6 058 tués à trente jours ;
- 115 929 blessés dont 19 207 blessés graves.

La baisse des nombres d'accidents corporels et de victimes constatée en 2003 par rapport à 2002 est spectaculaire puisque ce bilan est en retrait de 14,5 % pour les accidents corporels, 15,0 % pour les blessés légers et de plus de 20 % pour les victimes les plus graves : -20,3 % pour les blessés graves et -20,9 % pour les tués. Une diminution d'une telle ampleur n'avait encore jamais été observée.

Avec 6,35 tués pour 100 accidents corporels, la gravité des accidents est inférieure de 0,52 point à celle de l'an dernier. Elle reste proche de celle enregistrée en 2000 (6,30) et 1995 (6,33).

Les commentaires suivants ne concernent que l'année 2003 comparée à l'année 2002

Des résultats moins bons de mai à août et meilleurs en novembre et décembre.

En analyse corrigée des variations saisonnières (CVS), l'année 2003 a été marquée par deux phases :

- le début d'année jusqu'à fin octobre connaît de très bons résultats dans le prolongement de la tendance de la fin 2002 au rythme de 5 770 tués en équivalent annuel. On peut toutefois noter que les bilans ont été un peu moins bons de mai à août mais qu'à partir de septembre la tendance s'est améliorée ;
- en novembre 2003, un an après la forte baisse de novembre 2002, on a assisté à une nouvelle baisse de 18 %

par rapport au palier précédent qui coïncide avec la mise en place fortement médiatisée des radars automatisés. Cette évolution s'est confirmée au cours des trois premiers mois de l'année 2004.

La circulation qui croît moins vite et une diminution de la consommation de carburants.

L'augmentation de la circulation mesurée sur le seul réseau national (autoroutes et routes nationales) a été sensiblement ralentie, s'élevant à 1,6 %, soit nettement moins que les années précédentes puisqu'elle se situait aux environs de 3 à 4 % par an. Cette année, la circulation sur les autoroutes n'a progressé que de 1,8 % (+0,8 % sur les autoroutes de déchargement et +2,4 % sur les autoroutes de liaison) alors qu'elle avait progressé de 4 % l'année précédente. L'écart est moins prononcé sur les routes nationales puisque les parcours ont augmenté de 1,2 % en 2003 contre 1,7 % en 2002.

La consommation de carburants a diminué de 1,2 %, ce qui n'était pas arrivé au cours des dix dernières années. Rappelons qu'en 2002, la hausse avait été modeste avec +1,1 %.

Un très net renforcement des contrôles.

Le renforcement des contrôles s'est traduit par une augmentation des infractions hors stationnement de 12,0 %. Les infractions pour non-respect des limitations de vitesse, ont augmenté de 19 % (dont 8 % dus au seul contrôle-sanction automatisé au cours des mois de novembre et décembre), pour non-port de la ceinture de sécurité de 15 %, pour non-port du casque de 3 %, pour franchissement de feu rouge de 21 % et pour franchissement de stop de 56 %. Les dépistages d'alcoolémie pratiqués ont augmenté de 15 %.

4,5 millions de points retirés en 2003.

Près de 4,5 millions de points ont été retirés des permis cette année, ce qui représente une augmentation de 43,8 % par rapport à 2002. 20 967 permis ont été invalidés, en progression de 54,2 % par rapport à l'an dernier. Les excès de vitesse représentent 46,7 % des infractions traitées et le non-port du casque ou de la ceinture de sécurité 25,2 %.

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

Le nombre des accidents mortels avec alcool a diminué de 17,4 % par rapport à l'an dernier c'est-à-dire moins que le nombre total des accidents mortels (21 %). L'amélioration des comportements relatifs à l'alcool a donc moins fortement contribué que les autres facteurs, à l'amélioration des résultats d'ensemble : il est vrai que l'aggravation des sanctions (six points au lieu de trois en cas de conduite en état d'alcoolémie) n'est intervenue qu'en juillet. L'alcool reste, avec la vitesse, l'un des premiers facteurs d'accidents puisque 1 644 vies auraient pu être sauvées si tous les conducteurs avaient respecté le taux d'alcool légal. 269 vies ont donc été sauvées grâce à l'amélioration des comportements en matière d'alcool, soit 18 % du total.

Des dépassements de vitesse moins nombreux.

Les campagnes de communication et l'accroissement des contrôles avec notamment la mise en place du contrôle-sanction automatisé ont fait qu'en 2003, sur l'ensemble du réseau, la baisse amorcée depuis 2000 des dépassements de vitesse a été poursuivie et même accélérée : le taux observé de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h cette année est de 26 % soit 10 % de moins que le taux observé en 2000. Il est du même ordre pour les voitures de tourisme (26 %) et pour les poids lourds (24 %) mais beaucoup plus élevé pour les motos (43 %).

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

Les vitesses moyennes pratiquées de jour par les voitures de tourisme ont diminué sur la plupart des réseaux, de 2 à 3 km/h en rase campagne et de 2 à 4 km/h en milieu urbain. De nuit, elles ont baissé de 4 à 7 km/h sur les réseaux de rase campagne et sont restées assez stables dans les agglomérations.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées globalement assez stables cette année après une année où elles avaient globalement augmenté.

Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes ont diminué sur tous les réseaux et jusqu'à 14 km/h sur les routes départementales. Elles restent toutefois très supérieures aux vitesses limites autorisées et aux vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes de jour.

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

Pour la France entière, l'indicateur synthétique du taux de port de la ceinture à l'avant¹ des voitures de tourisme, en progrès de dix points entre 1992 (80,6 %) et 2001 (91,3 %) avait stagné en 2002 (91,1 %). Il augmente de quatre points en 2003 et se situe à 95,1 %.

Déjà à un niveau élevé en rase campagne, le taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des voitures de tourisme a encore progressé de un ou deux points selon les réseaux. Il atteint désormais 98 % sur les autoroutes de liaison. En ville, les progrès sont considérables : le taux moyen de port dans les grandes villes de province atteint cette année 88 % et 93 % à Paris. En province les augmentations atteignent pour le moins cinq points à Nantes avec un taux de port à 92 % et jusqu'à dix-neuf points à Avignon avec un taux à 83 % (rappelons qu'il était de 60 % cinq ans plus tôt).

Les campagnes de communication, l'augmentation des sanctions (retrait de trois points sur le permis de conduire au lieu d'un seul à compter de mars 2003) ainsi que l'accroissement des contrôles ont incité à ce changement de comportement. On évalue l'effet de ce changement à environ 12 % des vies sauvées en 2003.

Amélioration plus forte en rase campagne qu'en milieu urbain.

Les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent quel que soit le milieu sauf que les évolutions sont plus fortes en rase campagne qu'en milieu urbain. La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue plus en rase campagne (- 0,59 point) qu'en milieu urbain (- 0,21 point). Par tailles d'agglomérations, c'est dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants et dans les grandes villes que les évolutions sont les plus favorables.

Baisse spectaculaire du nombre de tués sur les routes nationales et augmentation de la gravité des accidents sur les autoroutes.

Le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les autoroutes de liaison (- 19,5 %) et les routes nationales (- 19,1 %) mais nettement moins sur les voies communales et « autres voies » (- 11,3 %). Le nombre de tués, connaît une baisse spectaculaire sur les routes nationales (- 27,0 %). Il diminue partout ailleurs mais dans de moindres proportions : - 16,5 % sur les voies communales et « autres voies » et - 15,8 % sur les autoroutes.

La gravité des accidents, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, diminue sur la plupart des réseaux, en particulier sur les routes nationales, mais augmente sur les autoroutes.

Les taux de tués aux 100 millions de kilomètres parcourus ont diminué : 0,35 sur les autoroutes (contre 0,43 en 2002) et 1,21 sur les routes nationales (contre 1,66 l'an dernier).

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

Forte diminution du nombre de tués pour les piétons mais augmentation pour les cyclomotoristes et les usagers de véhicules utilitaires.

C'est pour les piétons que le nombre de tués diminue le plus (– 27,7 %) puis pour les usagers de voitures de tourisme (– 23,8 %), les motocyclistes (– 16,4 %), les usagers de poids lourds (– 14,4 %) et enfin pour les cyclistes (– 10,0 %). En revanche, il augmente légèrement pour les cyclomotoristes (+1,6 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+ 1,4 %). Le nombre de blessés diminue pour la plupart des usagers, de – 3,1 % pour les cyclomotoristes à – 22,3 % pour les usagers de voitures de tourisme mais augmente pour les cyclistes (+ 6,1 %). La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour quatre catégories d'usagers sur sept : les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les usagers de voitures de tourisme mais augmente pour les trois autres, de + 0,09 point pour les usagers de poids lourds à + 0,64 point pour les usagers de véhicules utilitaires.

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge mais un peu moins pour les enfants et les aînés.

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, en particulier pour toutes celles comprises entre 15 et 64 ans puisque les évolutions dépassent les 20 %. En revanche, il diminue moins que la moyenne (– 20,9 %), pour les moins de quinze ans (– 14,6 %) et les 65 ans et plus (– 17,8 %). Le nombre de blessés diminue à peu près de la même façon que la moyenne (– 15,9 %) pour la plupart des classes d'âge mais un peu plus que cette moyenne pour la classe des 25-44 ans (– 17,5 %) et un peu moins pour celle des 45-64 ans (– 14,1 %). La gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour quasiment toutes les classes d'âge, de – 0,20 point pour la classe des 65 ans et plus à – 0,45 point pour celle des 45-64 ans mais augmente très légèrement pour celle des moins de quinze ans.

Les régions du Nord enregistrent de meilleurs bilans que celles du Sud.

L'accidentologie des régions sur la période 1998-2002 présente un très net gradient nord-sud puisque les régions les plus mal classées sont surtout les régions situées le plus au sud : Corse (1,40), Languedoc-Roussillon (1,18), Provence-Alpes-Côte-d'Azur (1,22) et Midi-Pyrénées (1,16). 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 (1,26) et la Picardie (1,22).

Parmi les meilleurs résultats, on trouve quatre régions : Alsace, Bretagne, Île-de-France et Nord-Pas-de-Calais.

Dix sept départements ont un surrisque par rapport à la moyenne nationale supérieur à 20 %.

L'indicateur d'accidentologie locale calculé sur la période 1998-2002 se situe entre 1,01 et 1,09 pour seize départements ; entre 1,10 et 1,19 pour douze départements ; entre 1,20 et 1,29 pour dix départements et entre 1,30 et 1,39 pour sept départements. Cinq dépassent 1,40 : le Vaucluse, l'Yonne, la Corse-du-Sud, le Gers et l'Eure-et-Loir.

En revanche, huit départements se situent à moins de 0,80 : le Calvados, la Savoie, le Haut-Rhin, l'Ille-et-Vilaine, le Nord, l'Essonne, le Rhône et le Val-d'Oise.

En matière de comparaisons internationales, la France se rapproche du peloton de tête sauf pour les motocyclistes.

Les résultats de 2003 vont permettre à la France, en terme de taux de tués par million d'habitants, de descendre en dessous des résultats de l'Espagne, de l'Italie et de l'Autriche et de s'approcher des résultats de l'Allemagne. Par milliard de kilomètres parcourus, même si toutes les données ne sont pas actuellement disponibles, on peut estimer que France devrait rejoindre les résultats globaux de l'Allemagne, la principale différence venant du fait que le risque de conduire une motocyclette est trois fois plus élevé en France qu'en Allemagne.

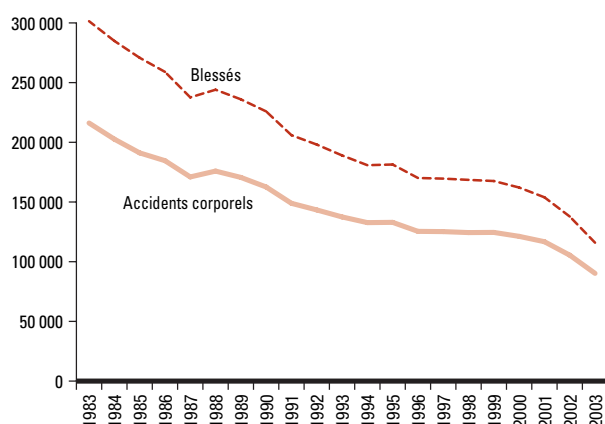
Rappel du bilan des vingt précédentes années

	Accidents corporels		dont accidents mortels	Tués		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)		Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
1983	216 139	- 6,3	—	11 946	- 3,7	79 447	221 987	301 434	- 6,2	<i>5,53</i>
1984	202 637	- 6,2	—	11 685	- 2,2	73 314	211 593	284 907	- 5,5	5,77
1985	191 132	- 5,7	9 217	10 448	- 10,6	66 925	203 874	270 799	- 5,0	5,47
1986	184 615	- 3,4	9 682	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	- 4,4	5,94
1987	170 994	- 7,4	8 686	9 855	- 10,1	57 902	179 734	237 636	- 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	9 341	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	- 3,0	9 302	10 528	- 0,2	55 086	180 913	235 999	- 3,3	6,17
1990	162 573	- 4,7	9 128	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3	6,33
1991	148 890	- 8,4	8 509	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8	6,46
1992	143 362	- 3,7	8 114	9 083	- 5,6	44 965	153 139	198 104	- 3,8	6,34
1993	137 500	- 4,1	8 005	9 052	- 0,3	43 535	145 485	189 020	- 4,6	6,58
1994	132 726	- 3,5	7 609	8 533	- 5,7	40 521	140 311	180 832	- 4,3	6,43
1995	132 949	+ 0,2	7 453	8 412	- 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33
1996	125 406	- 5,7	7 178	8 080	- 3,9	36 204	133 913	170 117	- 6,2	6,44
1997	125 202	- 0,2	7 130	7 989	- 1,1	35 716	133 862	169 578	- 0,3	6,38
1998	124 387	- 0,7	7 514	8 437	+ 5,6	33 977	134 558	168 535	- 0,6	6,78
1999	124 524	+ 0,1	7 185	8 029	- 4,8	31 851	135 721	167 572	- 0,6	6,45
2000	121 223	- 2,7	6 811	7 643	- 4,8	27 407	134 710	162 117	- 3,3	6,30
2001	116 745	- 3,7	6 920	7 720	+ 1,0	26 192	127 753	153 945	- 5,0	6,61
2002	105 470	- 9,7	6 549	7 242	- 6,2	24 091	113 748	137 839	- 10,5	6,87
2003	<i>90 220</i>	- 14,5	<i>5 168</i>	<i>5 731</i>	- 20,9	<i>19 207</i>	<i>96 722</i>	<i>115 929</i>	- 15,9	6,35

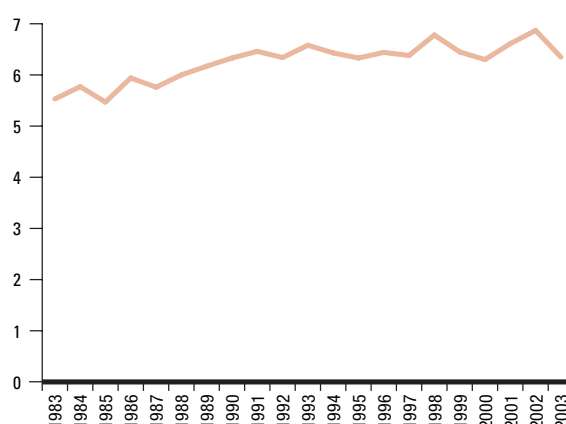
Source : ONISR, fichier des accidents.

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

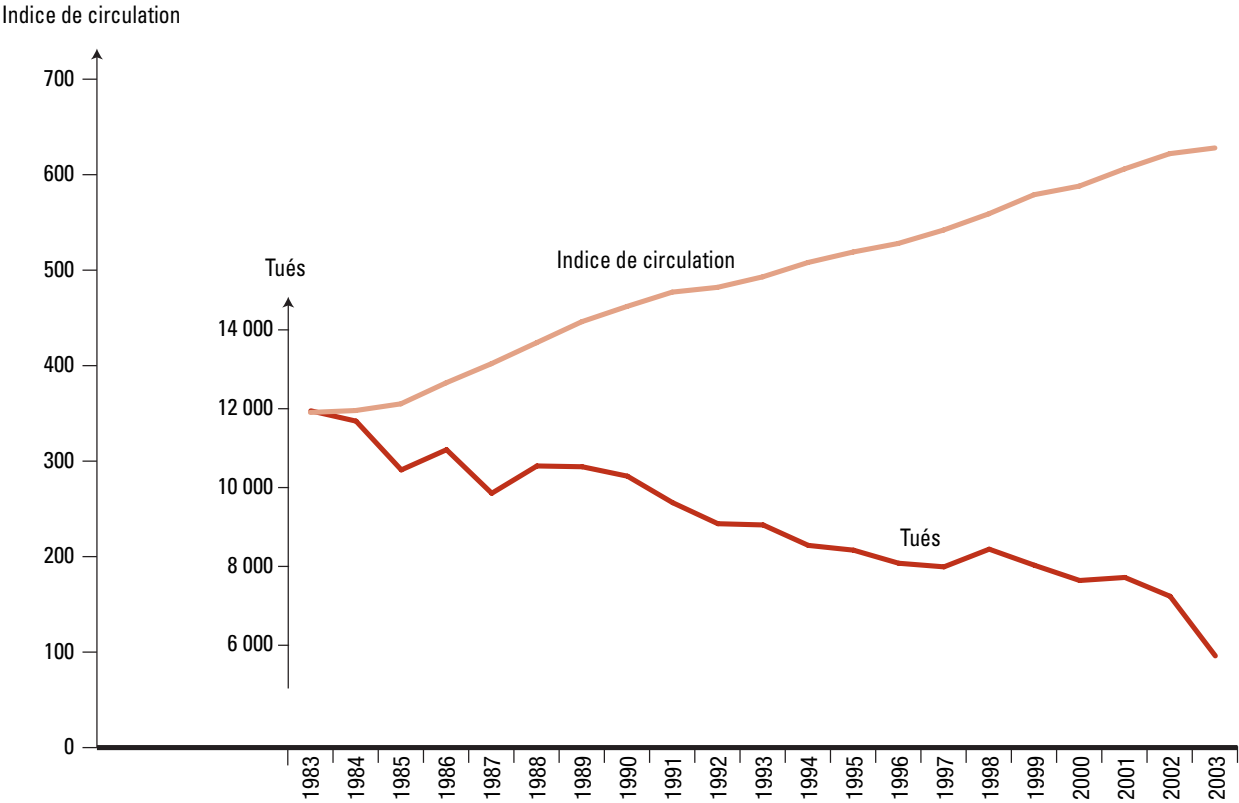
Évolution des nombres d'accidents corporels et de blessés



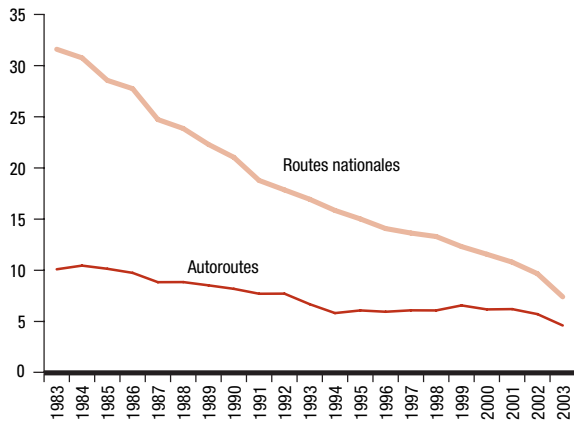
Évolution de la gravité des accidents



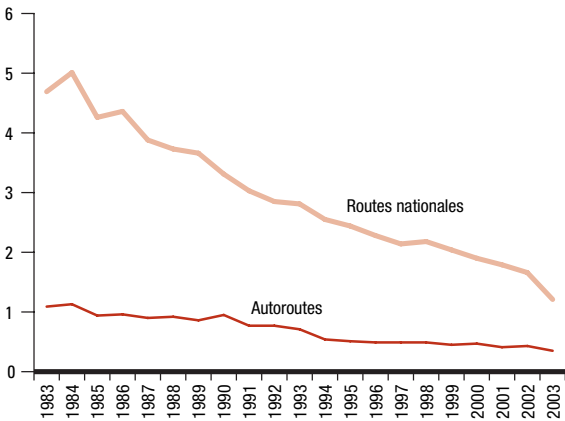
Évolution du nombre de tués et de l'indice de circulation



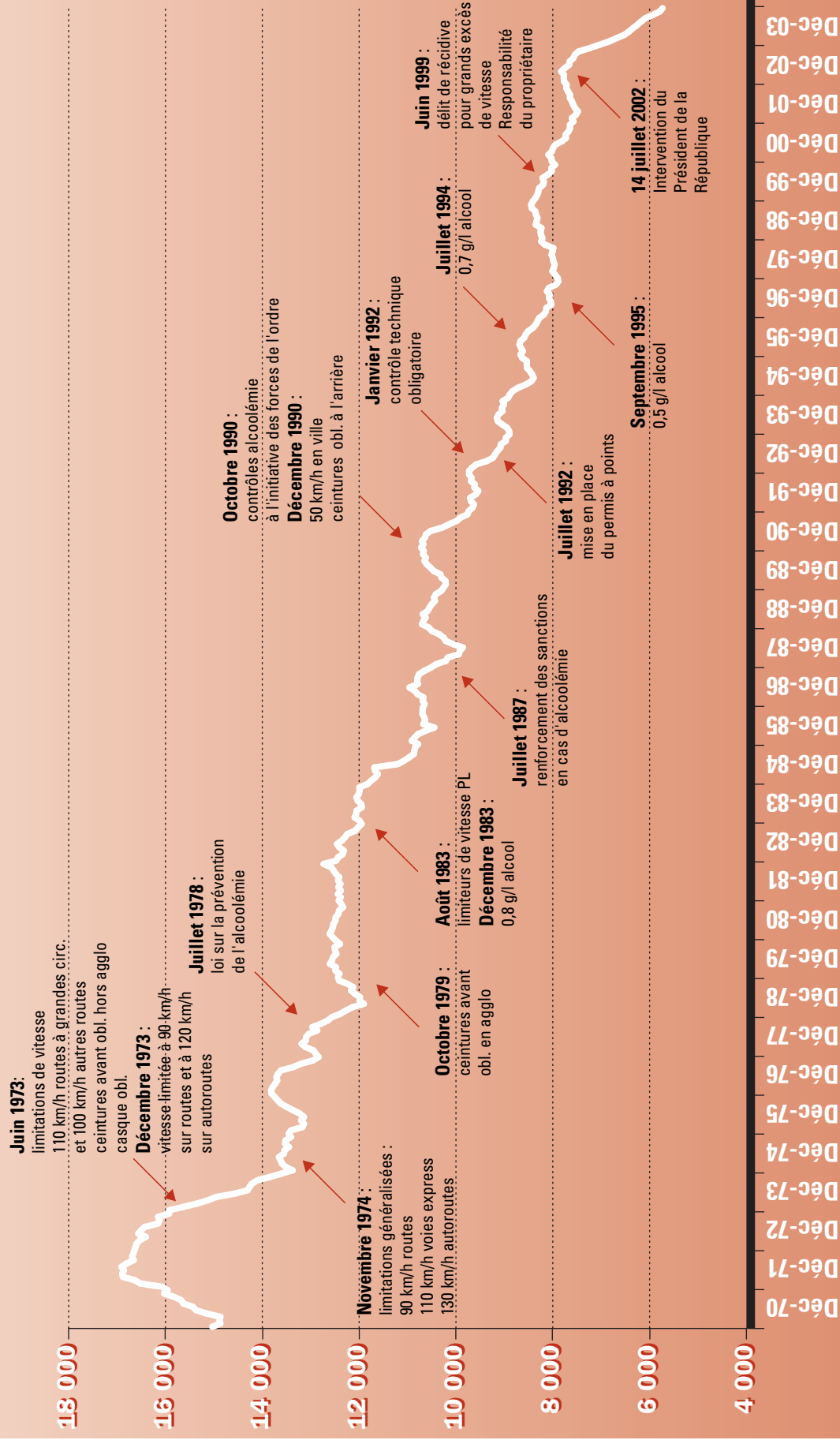
Évolution du taux d'accidents
(pour 100 millions de km parcourus)



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



Évolution du nombre de tués 1970-2003 (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 2003¹ 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 BAAC² 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 variable³. Il ne suffit pas de constater une plus grande fréquence d'un facteur dans les accidents, il faut vérifier qu'il y a une plus grande fréquence dans la circulation. C'est souvent là que les données manquent ou sont imprécises et c'est la raison pour laquelle il faut recourir à un certain nombre d'enquêtes complémentaires pour avoir les informations sur les trajets parcourus.

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

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

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

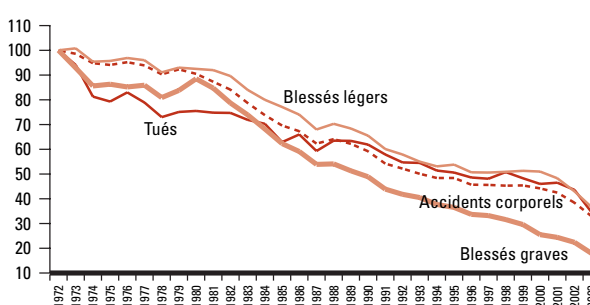
- en ce qui concerne les modes de déplacement c'est **la moto** qui est d'assez loin le mode de déplacement le plus dangereux ;
- en ce qui concerne l'âge, c'est la **tranche d'âge entre 15 et 24 ans masculine** qui est la plus touchée ;
- en matière de réseau, ce sont les **routes de rase campagne** (routes nationales ou départementales) qui sont prédominantes 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 ressort à 2,8 %,

avec une accélération ces dernières années et notamment en 2003 et celle des accidents à 3,2 %.

Au cours des dix dernières années, le nombre d'accidents a été diminué de 34,4 %, celui des tués de 36,7 %, celui des blessés graves (au moins six jours d'hospitalisation) de 55,9 % et celui des blessés légers de 33,5 % (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



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

LE MODE DE DÉPLACEMENT

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

Tués	1993	2003
Piétons	12,49 %	10,33 %
Cyclistes	3,63 %	3,32 %
Cyclomotoristes	5,41 %	6,49 %
Motocyclistes	9,51 %	14,19 %
Usagers de VL	64,46 %	61,23 %
Usagers de PL	1,50 %	1,87 %
Autres usagers	2,98 %	2,58 %

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

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

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

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

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

L'importance du risque des deux-roues

Répartition par rapport au parc	Tués par million de véhicules	Kilométrage moyen	Tués par milliard de véhicules x km
Cyclomoteurs	274		
Motocyclettes	745	4 030*	185
Voiturettes	200		
VL	119	13 764	9
PL	188	47 669	4

* chiffre 2001.

Sources : ONISR + 41^e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation.

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

Les **poids lourds** représentent 6,1 % des kilomètres parcourus et seulement 3,1 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels mais 8,5 % dans les accidents mortels. Ils sont donc, par kilomètre parcouru moins impliqués mais leurs accidents sont plus graves : 12,6 % des tués dont 1,9 % 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 trois fois plus vite (28 % sur cinq ans au lieu de 9 %) pour atteindre près de 20 % du trafic poids lourds.

Les usagers motocyclettes ne représentent que 0,8 % du trafic mais 10,8 % des conducteurs impliqués dans les accidents et 13,7 % des victimes.

Le risque particulier des **motocyclettes** et de l'âge sont particulièrement corrélés : les jeunes choisissent la moto par goût du risque (84 % des tués en motos ont entre 15 et 44 ans et 53 % entre 20 et 34 ans) et la pratique de la moto par des usagers moins expérimentés augmente le risque des motos. Les motos de 125 cm³ ont un taux de tués par km parcouru deux fois inférieur à celui des motos plus puissantes.

Les accidents de motos sont concentrés dans un petit nombre de régions : Île-de-France, PACA représentent 53 % du total des accidents de motos, et 36 % des accidents de VL.

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

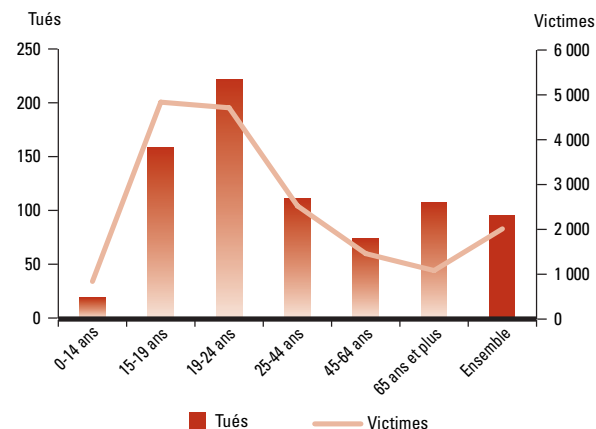
On ne connaît pas le kilométrage parcouru à **bicyclette**, mais on sait que la pratique a notablement augmenté avec le développement des vélos de loisir (à titre d'illustration, on peut observer que les ventes de VTT, adultes et enfants, VTC, BMX et bicross représentaient en 2002 près de 70 % des ventes 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

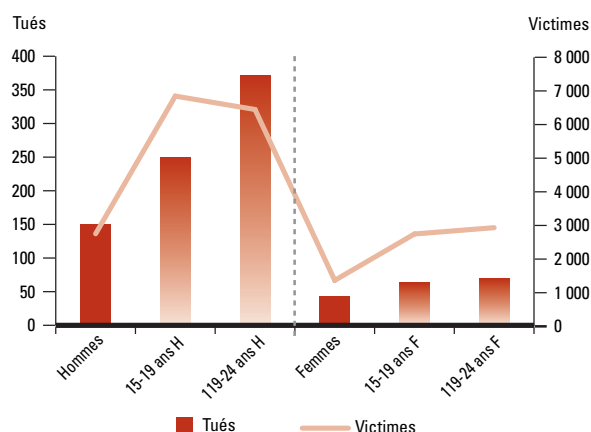


On constate l'importance du risque pour les jeunes de 15 à 24 ans, et la plus forte gravité des accidents des plus de 65 ans.

Les jeunes de 18 à 24 ans se tuent proportionnellement plus la nuit (60 % contre 44 % pour le reste de la population) et le week-end (43 % contre 34 %).

En fonction du sexe

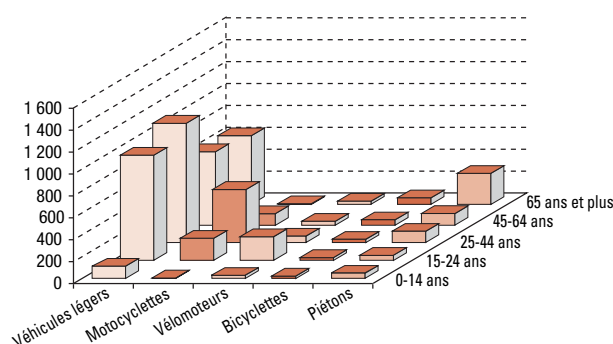
Nombre de victimes et de tués par million d'individus par classes d'âge et par sexe



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'utilisateur

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



% d'utilisateurs tués par tranches d'âge	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-65 ans	65 ans et +	Total
Piétons	8,2 %	7,7 %	17,7 %	18,2 %	48,2 %	100 %
Bicyclettes	10,8 %	12,9 %	16,7 %	27,4 %	32,3 %	100 %
Cyclomoteurs	7,3 %	58,4 %	16,0 %	10,1 %	8,2 %	100 %
Motocyclistes	0,3 %	25,4 %	60,5 %	13,2 %	0,6 %	100 %
Véhicules légers	3,2 %	27,8 %	31,5 %	19,4 %	18,1 %	100 %
Poids lourds	0,9 %	8,5 %	44,3 %	44,3 %	1,9 %	100 %

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

Un grand nombre d'enquêtes ou d'études sociologiques confirment l'attitude spécifique des jeunes et en particulier des jeunes garçons en matière de prise de risque. Les 15-24 ans représentent 13 % de la population mais 25,8 % des tués sur la route et près de 38 % du total des pertes d'années de vie humaine. La route est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (près de 48 % des causes de décès pour les jeunes garçons de 15-19 ans) ⁵.

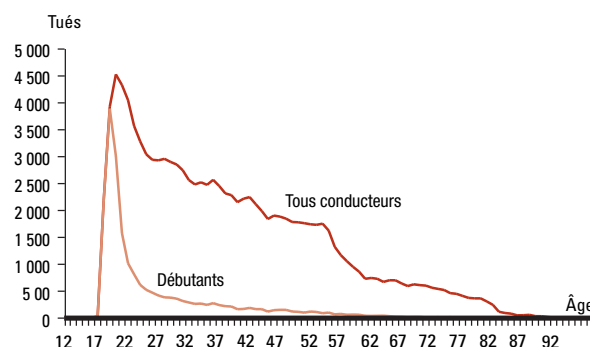
Les femmes. Pour le même nombre de kilomètres parcourus au volant, les femmes ont 2,9 fois moins de risque d'être tuées et sont 11,4 fois moins condamnées pour des délits.

Les personnes âgées. Les personnes âgées ont moins d'accidents mais ils sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique à des chocs de violence égale alors même qu'elles n'utilisent pas de moyens de déplacement rapides : les tués piétons de 65 ans et plus représentent 48 % des tués piétons et les tués cyclistes de 65 ans et plus 32 % des tués cyclistes.

Conducteurs. On estime à environ 36 700 000 le nombre de personnes qui se servent effectivement de leur permis de conduire ⁶. On a relevé par ailleurs que 2,2 % des conducteurs impliqués dans un accident n'ont pas le permis (défaut de permis, permis périmé, suspendu ou catégorie non valable). La proportion des conducteurs sans permis passe à 2,7 % si l'on ne considère que l'implication dans les accidents mortels.

L'ancienneté du permis. L'ancienneté du permis de conduire et l'âge du conducteur sont naturellement fortement liés

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

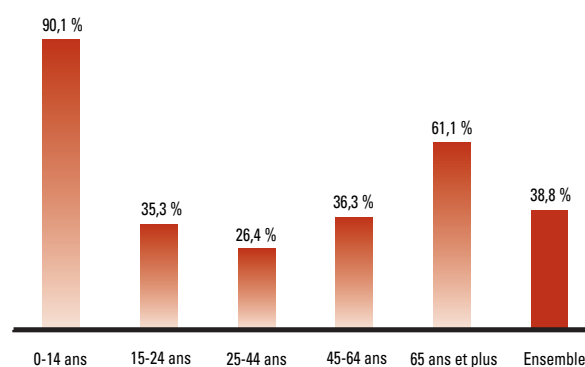


mais c'est l'âge qui explique plus le nombre d'accidents que l'ancienneté du permis.

Les étrangers. Les étrangers représentent environ 9 % des tués.

Usagers actifs et usagers passifs. La répartition des victimes actives (conducteurs véhicules motorisés), passives (passagers)

Part des victimes passives en fonction de l'âge



ou vulnérables (piétons et cyclistes) est très différente suivant l'âge.

58 % environ des victimes tuées ne sont pas responsables : piétons, occupants non-conducteurs, conducteurs non responsables.

5. Données INSERM 1999.

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

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 %	21,0 %	6,1 %	7,2 %
RN	2,6 %	17,0 %	13,5 %	22,8 %
RD	36,2 %	35,6 %	30,0 %	52,2 %
Autres*	60,2 %	26,4 %	50,5 %	17,8 %

* essentiellement réseau urbain.

Ce tableau montre l'importance du trafic sur autoroutes et la part relativement faible des accidents qui y surviennent ; la part importante des 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 3,5 fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de km parcourus de 0,35 alors que les routes nationales ont un taux de 1,21). En dix ans, les deux réseaux ont vu ce taux baissé considérablement ⁸.

29 % des tués sur autoroutes n'avaient pas leur ceinture ⁹, 28 % des accidents corporels sont des collisions arrière ou en chaîne. Les accidents en contresens sont très rares (1,0 % des accidents). Ils représentent 23 tués en 2003.

La rase campagne. Les routes de rase campagne qui sont caractérisées par une facilité de trafic qui autorise des vitesses élevées et un faible niveau de surveillance représentent le plus grand enjeu en matière de sécurité : on a eu à déplorer près de 60 % du total des tués sur les routes bidirectionnelles de rase campagne. Un des grands facteurs des décès en rase campagne sont les obstacles latéraux : 1 617 tués dans des accidents à un seul véhicule dont 668 tués sur des arbres ou des poteaux. Les EDA ¹⁰ ont montré l'importance des zones de récupération dans les virages.

Le milieu urbain. En ville : le phénomène de la densité se vérifie aussi puisqu'on observe que la gravité de l'accidentologie diminue très sensiblement en fonction de la taille de l'agglomération. Parmi les tués, les catégories d'usagers les plus vulnérables sont les piétons (25,9 % des tués contre 4,4 % en rase campagne), les motocyclistes (20,2 % contre 11,9 %) et les cyclomotoristes (10,1 % contre 5,1 %).

Les indicateurs d'accidentologie locale. Le ratio tué pour un million d'habitants va de 24 pour les Hauts-de-Seine à 214 pour la Haute-Garonne ou la Haute-Marne. 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 0,60 pour le Val-d'Oise à 1,50 l'Eure-et-Loir ¹¹. D'une manière générale, les départements urbains et de montagne présentent un sous-risque ; les départements de plaine de transit présentent un surrisque.

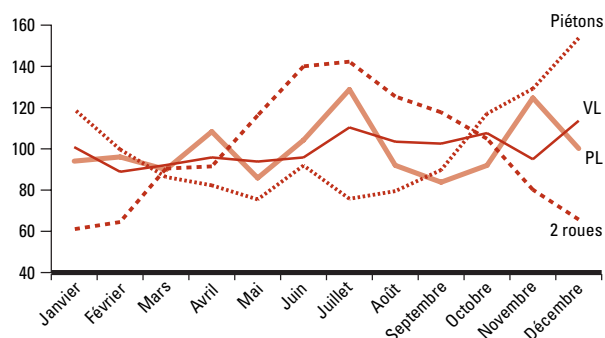
LES CIRCONSTANCES (MOIS, JOUR, HEURE, MOTIF)

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

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

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

Évolution mensuelle des tués par types d'usagers



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

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

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. -39 % pour les autoroutes et -59 % pour les RN.

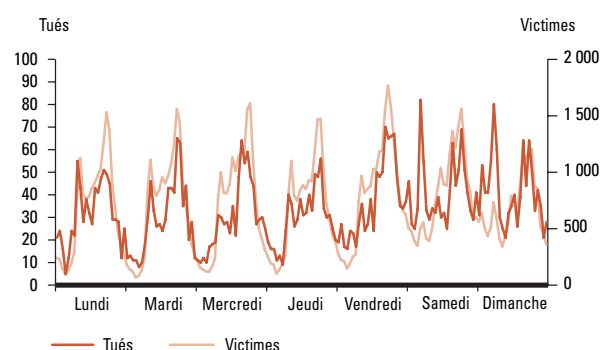
9. Ce qui n'est pas incohérent avec la statistique générale de 10 % de personnes non attachées tous réseaux confondus aux places avant, car la proportion augmente aux places arrière et au niveau des tués.

10. Études détaillées d'accidents.

11. Indicateurs d'accidentologie locale calculé sur 1998-2002.

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 les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche entre 4 h et 6 h du matin, un différentiel important entre les nombres de tués et les nombres totaux de victimes qui révèle l'augmentation du taux de gravité des accidents à cette période.

La nuit représente moins de 10 % du trafic mais 35 % des blessés graves et 44 % des tués.

Autres paramètres. 10,4 % des accidents se sont produits en 2003 par temps de pluie, et on a eu à déplorer 91 tués (1,6 % des tués) par temps de brouillard :

- 76 % des victimes sont locales ¹² ;
- 13,2 % des victimes, conducteurs ou piétons, le sont lors d'un déplacement domicile-travail et 8,4 % lors d'un déplacement professionnel.

Conditions de l'accident : 21 % des accidents concernent un véhicule seul sans piéton, 15 % un véhicule seul avec un piéton, 9 % des collisions frontales ; près de 92 % des accidents mortels n'ont qu'un mort ; 0,3 % des accidents mortels ont plus de trois morts.

LES INFRACTIONS

L'alcool. À la différence de la vitesse, l'alcool est un comportement moins fréquent mais qui a un effet beaucoup plus grand sur l'accidentologie puisqu'on estime la proportion des conducteurs qui dépassent la dose légale à 2,5 % en circulation, 5,3 % pour les accidents corporels et à 16,5 % en moyenne lors des accidents mortels. La proportion des accidents corporels avec alcool s'élève à 9,4 % (31,1 % pour les accidents mortels).

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

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

On estime à près de 29 % le nombre de tués qui seraient sauvés si tous les conducteurs ne dépassaient pas la limite légale de l'alcool.

La ceinture. Le taux de port de la ceinture a beaucoup progressé au cours des dernières années notamment à partir du moment où le non-port de la ceinture a été sanctionné par le retrait d'un point de permis (trois points à partir de mars 2003). En 2003, le taux global de port de la ceinture pour les places avant des véhicules légers a subi une progression importante, surtout en milieu urbain. En rase campagne il s'est élevé en 2003 à plus de 97 %. Il était de 90 % il y a dix ans. En milieu urbain, la progression sur les dix dernières années est encore plus spectaculaire avec une progression de 28 points : 61,6 % de taux de port en 1993, 90,0 % en 2003.

On estime par ailleurs à au moins 572 le nombre de vies qui pourraient être sauvées si tous les occupants bouclaient leur ceinture.

La vitesse. Le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en net retrait en 2003, est un comportement de masse puisque c'est le cas de plus de 50 % des automobilistes et des conducteurs de poids lourds et plus de 60 % des motocyclistes, tous réseaux confondus. Les dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée sont en baisse sensible en 2003. Ils s'élèvent à 26,3 % pour les véhicules de tourisme (contre 34,2 % en 2002) à 23,8 %, pour les poids lourds (31,5 % en 2002) et 42,7 % pour les motos (contre 56,5 % en 2002).

C'est en ville que les taux de dépassement des limitations sont les plus élevés avec plus de 70 % 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. Les données 2003 recueillies sur les interdistances ont confirmé les premières constatations effectuées en 2002 en intégrant l'évolution du comportement des conducteurs déjà remarquée dans le domaine du respect des vitesses limites. Pour l'ensemble des conditions de circulation, tous réseaux confondus, un conducteur sur quatre est en infraction (temps intervéhiculaire inférieur à 2 secondes) et 5,7 % des conducteurs observent un temps intervéhiculaire inférieur à une seconde (contre 7,1 % en 2002). Ces deux indicateurs passent respectivement à 57,8 % (contre 59,1 % en 2002) et 14,1 % (contre 17,5 % en 2002) en régime de circulation dense, défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes. Par ailleurs, on constate toujours que ce n'est pas sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires est la plus élevée, mais davantage sur les routes nationales et départementales de rase campagne 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. 4 458 497 points ont été retirés à 1 660 016 conducteurs (infraction moyenne de 2,7 points) ; 20 967 permis ont été retirés pendant que 896 167 conducteurs retrouvaient leur capital de douze points après trois années sans infractions.

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

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 nettement progressé au cours des dix dernières années puisque leur nombre est passé de 6,2 millions de dépistages préventifs en 1994 à 7,7 millions en 2003. Avec la mise en place des premiers radars automatiques début novembre, les contrôles de vitesse se sont fortement accrus et les infractions constatées ont augmenté de 27 %.

Actions 2003 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 le renforcement du partenariat avec le ministère de l'Éducation nationale (prise en compte de l'attestation scolaire de sécurité routière dans la délivrance des autorisations de conduite, la création de l'attestation de sécurité routière – ASR –, instauration d'une attestation de première éducation à la route) qu'avec le développement des formations post-permis ou la réforme de l'examen du permis de conduire.

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** viennent montrer l'utilité et la nécessité du respect des règles.

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

3) Dernier domaine d'intervention, la réglementation technique du **véhicule** doit permettre de renforcer sa sécurité mais aussi d'accroître l'aide à la conduite en utilisant

des moyens d'information mais aussi des dispositifs tels que le limiteur de vitesse adaptable par le conducteur.

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

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, en relation avec les autres administrations concernées (Industrie – Finances).

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

Le rapport ci-dessous présente l'action de la délégation interministérielle à la sécurité routière et de la direction de la sécurité et de la circulation routières pour l'année 2003.

L'année 2003 a été consacrée à la mise en œuvre des décisions du CISR du 18 décembre 2002. En particulier une des décisions principales du CISR mise en œuvre concerne le contrôle-sanction automatisé. Les premiers radars de la première tranche de cent radars ont été mis en place, comme prévu, avant la fin de l'année.

Le 14 octobre 2003, le Président de la République a présidé un conseil restreint des ministres consacré spécialement à la sécurité routière. Il a rappelé la priorité qui devait être accordée à la protection des jeunes et son souci de voir l'ensemble des usagers, notamment les conducteurs de deux-roues motorisés, pris en compte dans la politique de sécurité routière. Le Président de la République a également insisté sur la situation des départements d'outre-mer, dont l'accidentologie est préoccupante.

Un intense travail législatif et réglementaire a permis de traduire concrètement la volonté de mieux faire respecter les règles. Ainsi, une loi et deux décrets ont été élaborés et adoptés au cours des sept premiers mois de l'année :

– le décret du 31 mars 2003 aggrave les sanctions pour le non-port de la ceinture de sécurité et du casque ainsi que pour l'usage du téléphone portable ;

– la loi du 12 juin 2003 aggrave les peines en cas d'accident mortel ou corporel avec un véhicule terrestre à moteur, met en place le permis probatoire et fixe le cadre juridique pour le système de contrôle-sanction automatisé ;

– enfin, le décret du 11 juillet 2003 définit les modalités du permis probatoire et porte de quatre à six points le retrait de points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.

En outre, au titre de la prévention, des campagnes de communication ont été développées notamment sur les thèmes des dangers d'une vitesse excessive et de l'alcool au volant.

Par ailleurs, l'organisation et le contenu du permis de conduire ont été profondément modernisés : nouvelle épreuve théorique, allongement de l'épreuve pratique, augmentation du nombre de places à l'examen.

Enfin, le Conseil national de la sécurité routière chargé de faire des recommandations au ministre des Transports a été relancé avec la création de quatre commissions permanentes.

LA POLITIQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les travaux du Conseil national de la sécurité routière

En 2003, le CNSR a tenu quatre séances plénières les 23 avril, 24 juin, 23 septembre et 2 décembre.

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 31 mars 2003 a souhaité que désormais, cette instance d'échange et de concertation tiennne toute la place qui doit être la sienne dans l'élaboration et l'évaluation de la politique menée en matière de sécurité routière. À cet effet, le décret du 31 mars 2003 a institué une mission d'information permanente chargée de préparer et de faire connaître les travaux du Conseil et a élargi la composition du Conseil avec trois membres supplémentaires : le président et deux représentants des professions médicales et des associations œuvrant dans le domaine de l'hospitalisation ou de la santé publique. La mission d'information, outre son rôle en matière de communication tiendra, pour le Conseil, le rôle de commission exécutive.

La réunion du 23 avril 2003 a vu la mise en place du nouveau Conseil par le ministre des Transports. Quatre commissions permanentes, usagers, véhicules, infrastructures et connaissances, ont été créées et se sont réunies une quinzaine de fois. Leurs réflexions portent sur l'amélioration des connaissances en matière d'accidentologie routière, l'accompagnement des usagers dans le respect de la loi, l'amélioration des infrastructures, la sensibilisation des entreprises au risque routier et l'aide aux victimes et à leurs familles.

Leurs recommandations feront l'objet d'un rapport en septembre 2004.

Par ailleurs, le CNSR a été saisi par le ministre des Transports afin d'examiner la question de l'adéquation entre l'expérience acquise et la puissance du véhicule automobile.

Enfin, le comité des experts a étudié les effets de l'abaissement de la limite légale du taux d'alcool et conduit une évaluation du contrôle-sanction automatisé.

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 : www.securiteroutiere.gouv.fr/cnsr

Le Comité interministériel de la sécurité routière

Deux Comités interministériels se sont tenus les 31 mars et 9 juillet 2003 afin de décider des mesures concrètes de mise en œuvre du programme pluriannuel d'actions de lutte contre l'insécurité routière, lancé par le Comité interministériel du 18 décembre 2002.

Lors du CISR du 31 mars 2003, les décisions prises s'articulent autour de deux thèmes :

1. Se donner les moyens de lutter contre l'insécurité routière :

- par l'examen du projet de loi (qui sera publié le 12 juin 2003) renforçant la lutte contre la violence routière et la signature d'un décret relatif à la sécurité routière ;
- par la constitution de deux groupes de travail en charge de l'aptitude médicale à la conduite, l'un sur les aspects médicaux, l'autre sur les aspects administratifs.

2. Informer et responsabiliser pour faire émerger une culture de sécurité routière :

- par une éducation routière tout au long de la vie (ASSR et réforme de l'épreuve théorique du permis de conduire) ;
- par l'extension des compétences des juges de proximité ;
- par le lancement d'une campagne de promotion des éthylo-tests ;
- par l'immatriculation des cyclomoteurs pour une prise d'effet de la mesure en 2004 ;
- par l'élargissement de la composition et des missions du Conseil national de la sécurité routière.

Lors du CISR du 9 juillet 2003, les principales décisions ont concerné :

1. Le suivi des décisions des précédents CISR, à savoir :

- l'approfondissement des travaux des deux groupes de travail en charge de l'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite ;
- le déploiement du dispositif de contrôle automatisé en vue de l'installation avant la fin de l'année 2003 d'une centaine d'appareils de contrôle, et de 1 000 appareils fin 2005 ;
- l'élaboration d'une charte d'accueil des familles de victimes en milieu hospitalier.

2. L'élargissement de la mobilisation par :

- la signature de la convention État/Assurances prévoyant de consacrer annuellement 0,5 % des cotisations de responsabilité civile automobile perçues pour des actions de sécurité routière avec fixation d'objectifs prioritaires ;
- l'organisation dans tous les départements pendant la semaine de sécurité routière du 15 au 22 octobre 2003 des assises départementales de la sécurité routière, rassemblant l'ensemble des partenaires et acteurs locaux, en partenariat avec les assureurs.

Le développement du contrôle-sanction automatisé

Le CISR du 18 décembre 2002 a décidé de procéder au déploiement du système de contrôle-sanction automatisé sur l'ensemble du territoire.

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.

L'objectif fixé était d'installer 100 appareils en 2003 et 1000 avant fin 2005.

Pour mettre en œuvre ce programme, une mission interministérielle a été créée en février 2003 réunissant quatre départements ministériels : l'Équipement, l'Intérieur, la Justice et les Finances.

Afin d'assurer la crédibilité et l'efficacité du système, le choix a été fait dès le départ d'automatiser l'ensemble de la chaîne, allant de la détection de l'infraction jusqu'au recouvrement de l'amende et au passage en justice lorsque les contrevenants le souhaitent.

De ce choix, ont découlé plusieurs décisions :

- l'utilisation de technologies numériques afin de pouvoir transférer les données relatives aux infractions par réseaux de télécommunication ;
- la centralisation du traitement des procédures d'infraction afin de ne pas engorger les unités verbalisatrices et les tribunaux ;
- la mise en place de moyens de paiement modernes permettant de simplifier les procédures (paiement par Internet et serveur vocal).

• Le déploiement des appareils de contrôle

Les critères de localisation retenus pour le choix des sites sont :

- le caractère accidentogène des lieux ;
- le lien établi entre les accidents et les vitesses excessives pratiquées sur ces lieux ;
- la difficulté d'effectuer des contrôles humains.

Pour les sites autoroutiers, les localisations ont été choisies en fonction d'une logique d'itinéraire de manière à avoir la même probabilité d'être contrôlé sur l'ensemble du réseau autoroutier.

Dans la première phase (100 premiers appareils), les réseaux autoroutiers et le réseau national ont été équipés en priorité. Le déploiement pour 2004-2005 prévoit l'installation de dispositifs également sur les réseaux départementaux et communaux.

30 % des appareils sont mobiles (embarqués dans des véhicules de police et de gendarmerie). Ils permettent d'assurer des contrôles sur des sites où il n'est pas pertinent ou impossible d'installer des radars fixes, notamment, sur le réseau départemental en milieu rural.

• La chaîne pénale

La loi sur la violence routière du 12 juin 2003 a permis d'adapter le cadre juridique autorisant la mise en œuvre du contrôle automatisé des infractions au Code de la route. Quatre nouvelles notions ont été introduites :

- la définition du contrôle automatisé ;
- la force probante des appareils homologués ;
- le lieu du traitement automatisé des infractions considéré comme le lieu de constatation ;
- la consignation de l'amende.

La loi prévoit également l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire aux infractions relatives au franchissement des feux rouges, aux non-respects des interdistances et des voies de bus.

Dans ce cadre, un Centre national de traitement des infractions a été mis en place à Lille. Les infractions y sont constatées et les procédures traitées sous le contrôle du ministère public de Lille.

• La communication

L'objectif de transparence vis-à-vis des usagers a été respecté par la mise en place d'une politique de communication à plusieurs niveaux.

L'information des conducteurs est assurée par une diffusion auprès du grand public sur l'implantation des dispositifs. La carte des radars est publiée et mise à jour sur les sites Internet des ministères de l'Équipement et de l'Intérieur.

Des dépliants expliquant le fonctionnement du dispositif de contrôle automatisé ont été largement diffusés.

Sur tous les sites, les radars sont annoncés par des panneaux de signalisation spécifiques. Lors de la mise en service, des actions de communication sont réalisées par les autorités locales dans les différents médias.

Afin de répondre aux questions des usagers, une messagerie a été ouverte le 8 janvier 2004 sur le site de la sécurité routière et un standard téléphonique a été mis en place le 22 décembre 2003.

• Les premiers résultats

Dès l'installation des premiers radars, les vitesses ont baissé de manière radicale sur les sites contrôlés et de manière générale sur l'ensemble des réseaux.

On observe en particulier une réduction très importante des grands excès de vitesse (qui représentent actuellement environ 0,4 % des infractions).

La réduction des délais entre la détection de l'infraction et l'envoi de l'avis de contravention a permis d'améliorer la crédibilité du système, ce qui se traduit par un faible taux de contestations (environ 1 % des infractions constatées) et par un taux de paiements spontanés élevé (environ 70 %).

• Les évolutions

Les prochaines évolutions du dispositif porteront en priorité sur la reconnaissance des plaques étrangères qui fait aujourd'hui l'objet de la mise en place d'accords de coopération avec les pays frontaliers.

Pour la deuxième phase de déploiement 2004-2005, seront installés des dispositifs permettant de prendre en compte les poids lourds.

Parallèlement, sont en cours d'expérimentation et de développement des appareils de contrôle du non-respect des feux rouges, des interdistances, des passages à niveau et des voies de bus.

LA CONNAISSANCE

La diffusion des connaissances

En 2003, le site Internet de la sécurité routière a été totalement renouvelé. Il est désormais également accessible à l'adresse www.securiteroutiere.gouv.fr.

Avec une structure remaniée et des contenus supplémentaires, le site sera mis à jour de façon très régulière afin d'être plus cohérent avec l'actualité.

La page d'accueil permet en un simple coup d'œil de connaître l'actualité de la Sécurité routière et les nouveautés du site.

La navigation est assurée à l'intérieur du site par un menu situé dans la partie gauche, et par un récapitulatif de navigation en partie haute des pages.

Vous y trouverez des fiches conseils, des dépliants à télécharger, les dernières campagnes de communication, la politique de la Sécurité routière, l'éducation routière, les textes de référence, le contrôle et les sanctions, les dernières statistiques des accidents... Pour faciliter l'usage de ce site et se tenir informé sur la sécurité routière, une lettre d'information électronique a été mise en place. L'abonnement à cette lettre se fait depuis la page d'accueil du site (www.securiteroutiere.gouv.fr).

Par ailleurs, le site Internet de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire/) a enrichi sa rubrique concernant les données locales avec une base de données régionales.

Enfin, un effort important a été consenti pour mieux utiliser les travaux de l'Observatoire dans le cadre de la communication de la délégation interministérielle : cet effort fait avec l'appui de la sous-direction de la communication s'est traduit par l'organisation de trois conférences de presse (résultats de l'année 2003, motos et piétons) et la diffusion de nombreux communiqués de presse (résultats mensuels, Observatoire des vitesses, autres publications).

L'accidentologie

Après l'étude très complète sur l'alcool en 2002, l'Observatoire a travaillé sur de nouvelles analyses en terme de responsabilités et de scénarios d'accidents sur les motos en particulier. Les grandes données d'accidentologie ont été revues et l'effet médias sur les résultats de la sécurité routière étudié.

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.

Le changement de standard du BAAC s'est opéré le 1^{er} janvier 2004. Un guide d'aide à la codification a été réalisé afin d'aider les forces de l'ordre dans la saisie des fiches BAAC. D'autre part, suite à l'expérimentation de la déconcentration engagée dans quatre départements, Charente-Maritime, Manche, Haute-Garonne et Seine-Saint-Denis, au cours de l'été 2002, la conception du projet de déconcentration est bien avancé avec un premier objectif pour la fin 2004 de la mise à disposition d'une base de données départementales accessibles en consultation par tous les services concernés et un second objectif pour la fin 2005 d'un accès en correction et validation pour les administrateurs locaux.

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

1. *Étude sectorielle : La sécurité des poids lourds en 2001*, DSCR/ONISR, La Documentation française, 1^{er} trimestre 2003.
2. *Étude sectorielle : La sécurité des motocyclettes en 2001*, DSCR/ONISR, La Documentation française, avril 2003.
3. *La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2002*, DSCR/ONISR, La Documentation française, mai 2003.
4. *Étude sectorielle : La sécurité des bicyclettes de 1992 à 2001*, DSCR/ONISR, La Documentation française, novembre 2003.
5. *Étude sectorielle : La sécurité des piétons en 2001*, DSCR/ONISR, La Documentation française, novembre 2003.

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

LA COMMUNICATION

Campagnes de communication

Si la sécurité est aujourd'hui reconnue par tous comme un problème de société, elle doit désormais devenir l'affaire de chacun.

Dans ce but, la communication de la Sécurité routière a évolué pour contribuer à résoudre un problème majeur : l'écart entre bonne conscience morale et mauvaise foi individuelle. Pour cela elle doit s'attaquer aux fausses bonnes raisons que se donnent les conducteurs de ne pas respecter les règles.

Pour accompagner l'évolution de la stratégie de communication, la signature de la Sécurité routière se devait d'évoluer en parallèle. Cette signature, commune à l'ensemble des prises de paroles a pour objectif de renvoyer chacun à ses propres responsabilités. La signature choisie est : « Changeons ».

• Campagne « vitesse »

Parce que la vitesse est un facteur déterminant et/ou aggravant dans un accident mortel sur deux, ce thème prioritaire a fait l'objet d'une action de sensibilisation de grande envergure.

Cette campagne, plurimédia, était fondée sur la mise en parallèle du gain de temps dérisoire et – a contrario – du risque majeur, lié à un excès de vitesse.

Elle était composée :

- d'un spot TV diffusé du 26 avril au 17 mai 2003 ;
- de deux spots radio diffusés sur 26 avril au 5 mai 2003 ;
- de deux affiches apposées, du 29 avril au 6 mai, sur les panneaux du réseau d'affichage « Périf journée » à Paris. Elles ont également été proposées au réseau institutionnel de la Sécurité routière et aux collectivités locales.

• **Campagne « vitesse aux abords d'un chantier »**

Face au constat alarmant du non-respect des limitations spécifiques de vitesses aux abords des chantiers, les partenaires de la route (ministère de l'Équipement, l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et le Syndicat des équipements de la route) ont décidé d'unir leurs efforts pour sensibiliser les Français à cette insécurité routière là. Ils ont signé ainsi conjointement une campagne sur le thème « La conduite aux abords des chantiers : Respecter les hommes, respecter les règles ».

Partout en France, les directions départementales de l'Équipement ont organisé des actions de sensibilisation sur le terrain et diffusé largement un dépliant d'information. Les radios d'autoroutes et 1 000 radios locales ont eu la possibilité de diffuser des modules préenregistrés (témoignages d'usagers de la route et d'agents, interviews d'experts, messages de sensibilisation) traitant des questions de sécurité routière aux abords des chantiers ainsi qu'un spot publicitaire.

Enfin, la campagne a été également relayée par les sites Internet partenaires de la Sécurité routière.

• **Campagne « départ en vacances »**

Afin d'accompagner les départs en vacances d'été, une nouvelle campagne radio sur le thème de la vitesse a été diffusée durant les week-ends de fort trafic.

Cette campagne qui s'inscrivait dans la continuité de celle diffusée au mois d'avril et était composée de deux messages radios, a été diffusée de juillet à août.

• **Octobre 2003 – Campagne « Alcool » – Quatrième semaine de la sécurité routière**

Au cours du second semestre 2003 l'accent a été mis sur l'alcool au volant, deuxième facteur responsable des accidents mortels.

La nouvelle campagne sur l'alcool, lancée pour la quatrième édition de la Semaine de la Sécurité routière, du 15 au 22 octobre, était composée :

- d'un spot télévision, diffusé en octobre et novembre, un peu plus long que les formats habituels (40 secondes) qui interpellaient directement les conducteurs avec la question : « Qu'êtes-vous prêt à risquer pour un verre ? » ;
- d'une campagne institutionnelle d'affichage : à travers quatre créations au format avertisseur 120 x 176 cm et affichettes 40 x 60 cm, qui vient rappeler que le taux maximal d'alcoolémie autorisé au volant est fixé à 0,5 gramme d'alcool par litre de sang ;

– de trois spots radio de 30 secondes qui avaient pour ambition de faire prendre conscience à chacun qu'alcool et conduite sont définitivement incompatibles.

• **Campagne « alcool » de fin d'année**

Cette campagne présente deux visuels avec une même accroche : « Dès deux verres, le risque existe ». Elle a été apposée sur l'ensemble du territoire (milieu rural, zones périurbaines et grandes villes) du 18 au 30 décembre à travers 7 000 affiches.

Les éditions et documents

• **La revue de la Sécurité routière**

En 2003, six dossiers ont été traités : La mobilisation des acteurs (n° 131) – Modérer sa vitesse (n° 132) – Les poids lourds (n° 133) – Les statistiques de l'ONISR (n° 134) – Alcool au volant (n° 135) – Les grands blessés de la route (n° 136).

De plus, un numéro spécial a été consacré à la loi contre la violence routière.

L'année 2003 a été marquée par une nouvelle formule de la revue qui est passée en trente six pages en couleurs ; la diffusion d'un numéro spécial (à 110 000 exemplaires) consacré à la loi contre la violence routière et de dossiers (alcool au volant et poids lourds) à diffusion élargie au delà des 33 000 abonnés habituels.

• **Les infos**

Les numéros de la lettre mensuelle d'actualité de la Sécurité routière LES INFOS ont été diffusés aux réseaux de la Sécurité routière (près de 3 000 exemplaires).

• **Les déliants**

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, d'autres ont été mis à jour : Fatigue et somnolence, sorties de soirée, les 125 cm³, les moins de 125 cm³, le permis à points, alcool et conduite, conduite aux abords des chantiers, pour une conduite sûre et apaisée.

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

• **Événements, salons, expositions**

Au cours de l'année 2003, la Sécurité routière a participé à dix huit salons et manifestations dont :

- les événements sportifs motos 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 de Prix de France moto et du Bol d'Or ;
- les rendez-vous « grand public » : le Mondial du deux-roues, le Tour de France et la Fête de l'Humanité ;
- les manifestations festives et/ou musicales : la Nuit celtique, le Printemps de Bourges – le Printemps dans la Ville, Solidays ;

- les événements dédiés à des cibles particulières (jeunes, étudiants et personnes âgées) : le Salon de l'étudiant, le salon des seniors et le lancement de l'action menée en partenariat avec la CPU ;

- les réunions de professionnels : le salon de la nuit (SIEL), la semaine internationale du transport et de la logistique, les journées de sensibilisation du Sénat et le salon de l'Éducation.

LES PARTENARIATS NATIONAUX

Les partenariats avec le milieu professionnel

La mobilisation autour de la prise en compte et de la prévention du risque routier s'est poursuivie en 2003 avec les différents partenaires concernés (CNAMTS, entreprises, assurances, préventionnistes) et sous diverses formes.

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

Des chartes ont été signées conjointement avec la CNAMTS en 2003 avec des sociétés importantes comme PROSIGN, EUROVIA, RENAULT, ARVAL PHH, AXA France, COFIROUTE.

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

Des outils ont également été conçus pour les entreprises afin de les aider à élaborer un plan de prévention du risque routier. Ainsi, l'association pour la promotion et le suivi de la sécurité routière en entreprise (PSRE), subventionnée par la DSCR, a-t-elle poursuivi l'action qu'elle mène depuis sa création en 1998, en organisant notamment un colloque à l'occasion de la semaine de la sécurité routière en octobre 2003. Ce colloque « entreprises, sécurité routière et compétitivité », organisé sous forme de deux tables rondes a permis d'apporter différents témoignages intéressants sur les actions mises en place et sur leurs résultats.

Par ailleurs, la convention quinquennale de partenariat entre l'État et les organismes professionnels représentatifs de l'assurance automobile, la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) et le Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA) a été renouvelée. La signature, par le Premier ministre et les ministres de l'Équipement et des Finances, est intervenue à l'issue du CISR le 9 juillet 2003. La profession des assurances s'engage, dans ce cadre, à consacrer annuellement 0,5 % des cotisations responsabilité civile automobile perçues pour des actions de prévention en matière de sécurité routière, dont la moitié pour les objectifs prioritaires ci-après : la communication, l'accompagnement

de la mise en place du permis probatoire et de l'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite.

La DSCR et la CNAMTS ont enfin élaboré un rapport d'étape en octobre 2003, dans le cadre du partenariat institutionnel mis en place en 2001 pour la prévention du risque routier encouru par les salariés portant sur cinq axes de travail, définis dans un Code de bonnes pratiques, à savoir :

- mise à disposition d'outils et de guides d'évaluation du risque routier auprès des entreprises ;
- organisation de la mobilité dans l'entreprise (éviter et réduction du risque) ;
- équipement des véhicules en dispositifs d'aide au respect des règles du Code de la route et en dispositifs de sécurité de base pour les véhicules utilitaires légers ;
- formation professionnelle des salariés grands rouleurs ;
- enfin, rôle moteur devant être joué, en amont de la démarche prévention et dans son suivi par les CHSCT.

Les partenariats avec le secteur associatif

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 autant d'activités qui témoignent de la diversité des actions mises en œuvre par les associations et qui touchent des publics de tout âge de plus en plus nombreux.

De nombreuses associations ont bénéficié d'une subvention de la DSCR en 2003.

La DSCR a aussi soutenu, en 2003, des projets liés à une activité sportive, présentés par l'Union sportive d'enseignement du premier degré (USEP), par les écoles ENTPE et EDHEC, par le comité national Premiers de cordées et par la Fédération française de motocyclisme (FFM). La DSCR a également été partenaire de la journée de la courtoisie au volant organisée par l'Association française de prévention des comportements au volant (AFPC).

Enfin, plusieurs rencontres nationales d'informations des associations de jeunes ont été organisées, sous la présidence du délégué interministériel à la sécurité routière. Par leurs actions de sensibilisation sur le terrain, ces associations ont développé un véritable savoir faire pour que les jeunes s'approprient, lors des soirées étudiantes, des rassemblements de jeunes ou en discothèques, le message « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ».

Sur le plan national, la DSCR s'appuie sur La Route des jeunes, Opération Z, Association BEN, Fondation Anne Cellier junior et Voiture & Co.

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 2003.

La cérémonie de l'opération « les Pros de la route » de remise des trophées des « camions d'or » s'est déroulée pour la 13^e année, le 10 janvier 2004. Les prix sont destinés à récompenser le professionnalisme de conducteurs routiers, l'engagement

dans des actions de sécurité routière de lycées professionnels, centres d'apprentissage et d'entreprises de transports.

Les partenariats avec le secteur de la santé

Semaine de la sécurité routière : environ 4 500 établissements de santé, publics et privés, ont été destinataires des affiches de la campagne et de dépliants (ceinture enfants, téléphone, alcool, vitesse...). Ils ont été informés, par un courrier personnalisé, signé par le délégué interministeriel à la sécurité routière, du nom de leurs contacts de la sécurité routière dans leur département. Par la suite on a enregistré un nombre non négligeable de demandes de documents.

D'autre part, les ministres de la Santé et de la Famille ont signé, à l'hôpital Necker, la charte d'accueil des familles des victimes d'accidents de la route le 15 octobre 2003. Cette charte doit faire l'objet d'une diffusion aux établissements de santé.

LA POLITIQUE LOCALE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'organisation départementale et l'animation régionale

Dans leur circulaire commune aux préfets du 30 janvier 2003, le ministre de l'Intérieur et le ministre de l'Équipement ont demandé que la sécurité routière soit traitée dans le cadre des nouveaux dispositifs territoriaux de prévention et de lutte contre la délinquance : le Conseil départemental de prévention, les conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance, la Conférence départementale de sécurité. La prise en charge de la sécurité routière dans ce nouveau cadre institutionnel s'effectue progressivement.

L'effort de formation des chefs de projet et des coordinateurs sécurité routière a été poursuivi en 2003, en liaison étroite avec le ministère de l'Intérieur.

Le recrutement de nouveaux chargés de mission sécurité routière et leur formation ont aussi été poursuivis. Dans plusieurs pôles d'animation sécurité routière une formation-action sur la conduite de projet a été réalisée. Cette démarche sera étendue en 2004 à l'ensemble des pôles d'animation.

Les documents généraux d'orientation (DGO) et les PDASR

La démarche mise en œuvre pour l'élaboration des DGO 2004-2008 a permis de réaliser, avec une forte implication des DDE, l'étude des enjeux de l'État de chaque département, qui sera approfondie en 2004.

Les collectivités territoriales se sont peu associées à cette démarche, mais elles ont validé ces résultats dans beaucoup de départements lors des assises départementales. Elles seront sollicitées par les préfetures pour s'associer à la deuxième phase de la démarche sur l'approfondissement des enjeux.

Les PDASR 2003 ont décliné les priorités nationales et une part importante des actions est relative à la protection des jeunes. Une assistance a été apportée aux préfetures par les pôles d'animation sécurité routière pour impulser la prise en charge des priorités nationales.

Le site Internet ACTION LOCALE a été mis à disposition de tous les acteurs locaux. Fin 2003 une version centralisée de gestion des enquêtes REAGIR y a été intégrée.

La coordination entre la sécurité routière et les autres politiques publiques

La brochure « conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance et sécurité routière » a été très largement diffusée aux collectivités territoriales et aux services de l'État. Par ailleurs une étude a permis de préciser les champs d'intervention communs entre la sécurité routière et la politique de la ville.

Les assises départementales de la sécurité routière

Les assises départementales dont le principe a été arrêté lors du CISR du 9 juillet 2003, se sont déroulées dans les 100 départements, pendant la semaine de la sécurité routière du 15 au 22 octobre 2003. Elles ont regroupé environ 20 000 personnes qui ont activement participé aux débats.

Elles ont permis aux responsables de l'État et des collectivités territoriales de débattre, ensemble et avec les acteurs locaux, des principaux enjeux du département dans la lutte contre l'insécurité routière et souvent d'arrêter collectivement les choix prioritaires d'actions.

LA ROUTE

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

- de renforcer la sécurité des usagers par des organisations et des moyens de surveillance, d'interventions, d'information avant et pendant le voyage ;
- d'optimiser l'usage des infrastructures par la gestion du trafic répartissant les flux dans l'espace (itinéraires alternatifs) et dans le temps (information contribuant à modifier les déplacements) et permettant ainsi de différer certains investissements ;
- de gérer les crises routières en particulier celles générées par des intempéries.

Concrètement, c'est un ensemble d'équipes (sur le terrain en patrouilles et en intervention, dans les centres d'ingénierie et de gestion du trafic, dans les centres d'information routière), de matériels (stations de comptage du trafic, panneaux à message variable, caméras, centres de surveillance et de gestion de la circulation, postes d'appels d'urgence, contrôleurs de carrefours, etc.) qui permettent d'assurer le recueil, le traitement et la diffusion des données concernant les conditions de circulation.

Les mesures d'exploitation consistent à maintenir la viabilité (voies circulables avec des conditions météo difficiles, accidents plus rapidement détectés et interventions accélérées...), à gérer le trafic (répartition des flux sur les réseaux maillés, contrôles d'accès...). L'information routière est complémentaire, elle doit permettre aux usagers de s'adapter aux conditions de circulation.

Un certain nombre de régions disposent de systèmes d'exploitation : SIRIUS en Île-de-France depuis 1994,

CORALY pour l'agglomération de Lyon, MARIUS à Marseille, ERATO à Toulouse. Les directions départementales de l'Équipement poursuivent le déploiement : les grandes agglomérations devraient être couvertes à très court terme ainsi que les axes les plus circulés.

Jusqu'à présent l'information routière visait essentiellement l'aide à la préparation d'un déplacement routier au travers de conseils issus de prévisions de trafic (Bison Futé). Depuis 2000 l'objectif est de la compléter par de l'information temps réel accessible pendant le voyage : par les panneaux à messages variables, les radios, les équipements embarqués... En 2003 la politique d'information routière a été confortée avec des estimations financières des moyens nécessaires aux déploiements du temps réel. L'architecture de la nouvelle informatique des services a été définie, et les premiers développements logiciels ont été programmés.

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

Amélioration des politiques de sécurité routière dans les DDE

Le projet « management et pratiques de sécurité routière » expérimenté depuis fin 2001, avec huit, puis vingt-huit DDE pilotes, a permis d'identifier en 2003 plus de 200 actions et d'en mettre en œuvre une centaine dans les différents domaines d'activités des services déconcentrés de l'Équipement (de l'urbanisme à la gestion des infrastructures routières). Trois DRE se sont également engagées dans cette démarche fin 2003.

Ce projet mené par la DSCR en coordination avec les autres directions du ministère, vise à mieux intégrer la préoccupation de sécurité routière dans l'ensemble des métiers et à 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.

Les enseignements très positifs issus de la phase d'expérimentation permettent d'engager en 2004 une généralisation progressive à l'ensemble des services et une association des services des collectivités locales à cette démarche.

Le contrôle de sécurité des projets routiers

Le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR) vise à améliorer la qualité des infrastructures neuves ou réaménagées. Il comprend trois composantes :

- une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité à toutes les étapes du projet ;
- une inspection comprenant un audit de sécurité avant mise en service ;
- des bilans de sécurité immédiatement après la mise en service et en situation d'usage courant.

Le contrôle de sécurité des projets routiers est déployé sur le réseau de l'État conformément aux dispositions de la circulaire 2001-30 du 18 mai 2001. En 2002 et 2003 environ trente formateurs et trois cents auditeurs ont été qualifiés dans les centres interrégionaux de formation professionnelle. Les guides méthodologiques « Audit avant mise en service » et « Réalisation de bilan sécurité après mise en service » ont été mis en ligne en septembre 2003 et le guide « Éléments de démarche qualité pour une meilleure prise en compte de la sécurité » sera disponible début 2004.

Les premières applications de ce contrôle, partie audit avant mise en service, ont été réalisées en 2002 et 2003. Elles feront l'objet d'une analyse et d'une synthèse en 2004 afin de tirer les premiers enseignements.

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 d'une première version des méthodes et outils nécessaires à sa mise en œuvre s'est terminée en 2003. Les premières expériences d'application ont débuté en 2003 et se poursuivront en 2004.

Une signalisation routière sans défaut

Plusieurs actions contribuant à l'amélioration de la qualité de la signalisation routière ont été réalisées en 2003 :

- la sensibilisation des élus et des techniciens s'est poursuivie avec une rencontre régionale à Valence en juin 2003 sur la signalisation routière, rencontre organisée en partenariat avec le Syndicat des équipements de la route et l'Association pour la qualification des équipements de la route ;
- le lancement d'une campagne de sensibilisation des autorités sur la pertinence de la signalisation de police.

Les aménagements de sécurité sur le réseau national

Les contrats État-régions du XII^e plan signés en 2000 comportent dans chaque région un volet sécurité élaboré à partir des plans régionaux d'aménagement de sécurité (PRAS). La part État de ce volet s'élève globalement à 134 millions d'euros. Avec la participation des collectivités, il s'agit de plus de 300 millions

d'euros de travaux de sécurité qui seront réalisés au titre des plans régionaux d'aménagement de sécurité sur le réseau national (le double du XI^e 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 2003 (comme en 2002) par 3 millions d'euros supplémentaires consacrés aux dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

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

Les transports intelligents

Initié en 2000, le projet ACTIF vise à élaborer une architecture-cadre pour les transports intelligents, en France. 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.

Les années 2002 et 2003 ont été des années charnières pour la 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 destination 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) : tout support 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 transfrontaliers, 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 transeuropéen. 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 la télématique appliquée aux transports.

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.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

31 mars 2003 : déconcentration du service des examens du permis de conduire

L'année 2003 a été marquée par la déconcentration en DDE du service des examens du permis de conduire et par la réorganisation de la sous-direction de la formation du conducteur devenue sous-direction de l'éducation routière, montrant ainsi la volonté de donner une impulsion nouvelle au concept de continuum éducatif.

En 2003, les directions départementales de l'Équipement se sont mobilisées pour la mise en œuvre de la politique de l'éducation routière et des réunions interrégionales ont été organisées en CIFP par la sous-direction de l'éducation routière.

L'organisation et le contenu du permis de conduire

L'examen du permis de conduire a vu, en 2003, la mise en place et la réalisation de plusieurs actions pour une meilleure formation des conducteurs et un encadrement plus efficace des conducteurs novices.

Ces actions se déclinent autour :

- d'un profond remaniement de l'épreuve théorique générale dont le contenu a été adapté pour mettre l'accent sur les comportements des apprentis conducteurs dans le sens du partage de la route avec les autres usagers et d'une conduite apaisée ;
- cette nouvelle épreuve est désormais en place sur l'ensemble du territoire depuis la mi-2003. Grâce à l'implication des enseignants soucieux d'une formation de qualité, on observe un taux de réussite très encourageant de 52 %, en progression constante depuis plusieurs mois ;
- d'une importante réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire. Grâce notamment à un allongement significatif de la durée de conduite qui sera désormais de vingt-cinq minutes effectives, cette épreuve a pour objectif d'amener les enseignants de la conduire à traiter l'ensemble du programme national de formation tel que mentionné dans le livret d'apprentissage ; elle est aussi l'occasion pour la France de satisfaire à ses obligations communautaires. Quarante-neuf départements seront concernés en avril 2004 ;
- de la mise en œuvre d'une nouvelle méthode d'attribution des places d'examens : une expérimentation est conduite depuis 2002 dans sept départements de métropole qui vise à favoriser la qualité de la formation dispensée aux candidats au permis de conduire, cela notamment par la prise en compte de la performance des écoles de conduite.

Pour améliorer la sécurité des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière sur les centres d'examens, une disposition a été introduite dans la loi contre la violence routière sanctionnant sévèrement tout agresseur d'un inspecteur.

Enfin, il faut noter que l'important programme de recrutement d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière mis en place en 2001 (création de 230 postes sur trois ans) a permis de former, en 2003, 140 IPCSR à l'Institut national de sécurité routière et de recherches (INSERR).

Le développement du continuum éducatif

L'année 2003 a été consacrée à la consolidation du dispositif réglementaire, de formation, d'évaluation, de communication lié à la validation sociale de l'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) premier et deuxième niveaux et à la création de l'attestation de sécurité routière (ASR) qui donne l'équivalence à l'ASSR, en application du décret du 30 avril 2002.

L'enjeu est majeur. Il s'agit de s'assurer que tous les jeunes, scolarisés, sortis du système scolaire, nouvellement arrivés en France, ont bénéficié d'une formation à la sécurité routière et ont acquis un niveau minimum de connaissances théoriques

des risques routiers et des règles applicables à la circulation avant d'accéder à la conduite d'un véhicule à moteur. Sont désormais obligatoires :

- l'ASSR de niveau 1 ou l'ASR pour l'inscription à la formation pratique à la conduite d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger à moteur (voiturette) et l'obtention du brevet de sécurité routière (BSR) ;
- l'ASSR de niveau 2 ou l'ASR pour l'inscription au permis de conduire (voiture ou moto).

Cette mesure, applicable aux jeunes nés à partir du 1^{er} janvier 1988, va nécessairement impliquer une responsabilisation et une mobilisation plus forte sur cette formation obligatoire avant la préparation au permis de conduire aussi bien des équipes enseignantes que des familles et des élèves. C'est pourquoi, le partenariat avec l'Éducation nationale a été renforcé tout au long de l'année 2003.

Une meilleure connaissance du secteur d'activité de l'enseignement de la conduite

En 2003, le recensement de toutes les autorisations administratives concernant ce secteur opéré par les préfetures dans le registre national informatisé de l'enseignement de la conduite (RAFAEL) peut être considéré comme achevé : environ 12 000 agréments d'auto-écoles, 30 000 autorisations d'enseigner, 100 agréments d'organismes de formation d'enseignants, 80 agréments d'associations ont été recensés.

Permis de conduire et permis probatoire

De nouvelles réductions de points ont désormais lieu pour les infractions suivantes :

- usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation : deux points ;
- transport, détention, usage d'appareils destinés à déceler ou perturber les contrôles routiers : deux points.

Certaines infractions, déjà sanctionnées par des pertes de points, ont été renforcées :

- non-port de la ceinture ou du casque : trois points ;
- conduite ou accompagnement d'un élève conducteur avec un taux d'alcoolémie entre 0,5 et 0,8 g./litre de sang : six points.

De plus, au cours de l'année 2003 ont été préparés les textes législatifs et réglementaires permettant l'instauration du permis probatoire pour les conducteurs novices.

Par ailleurs, des recherches exploratoires pour l'élaboration de modèles post-permis destinés aux conducteurs responsables d'infractions et aux conducteurs novices ont été conduites dans les domaines suivants :

- jeunes – alcool et drogues ;
- récidivistes dans le domaine de la vitesse ;
- conduite sans permis et sans assurance.

Une étude spécifique a été développée pour optimiser les modules existants pour les stages actuels de sensibilisation du permis à points.

Le continuum éducatif

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

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

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

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

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

Ce continuum éducatif est jalonné par trois évaluations à différents moments de la scolarité :

- à l'école primaire, l'attestation de première éducation à la route ;
- au collège, dans les classes de 5^e, l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR 1) qui donne accès au Brevet de sécurité routière nécessaire pour conduire un cyclomoteur ;
- dans les classes de 3^e, l'attestation scolaire de sécurité routière de second de niveau (ASSR 2) qui donne accès à l'épreuve théorique du permis de conduire.

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

Pour accompagner ces actions éducatives, la direction de l'Enseignement scolaire s'appuie sur un réseau de 230 correspondants académiques et départementaux « sécurité » chargés de :

- contribuer à la mise en œuvre effective de l'éducation à la sécurité routière dans les écoles, les collèges et les lycées, et coordonner les actions d'éducation et de prévention conduites sur ce thème dans les départements et les académies ;
- participer à l'élaboration, sous l'autorité des préfets, des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), en proposant des actions à conduire dans les écoles et les établissements, ainsi que des actions de formation initiale et continue à destination des équipes pédagogiques chargées de l'éducation à la sécurité routière ;
- aider à la mise en œuvre des partenariats locaux avec les institutions, les collectivités territoriales et les associations engagées dans une politique active d'éducation à la sécurité routière.

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

LE VÉHICULE

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

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

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

- 6 000 homologations industrielles ;
- 250 000 réceptions individuelles de véhicules (véhicules carrossés, transformés, ou importés de pays hors UE) ;
- 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 2003 concernent :

- les émissions polluantes et l'affichage des émissions de CO₂ ;
- le port obligatoire de la ceinture de sécurité dans tous les véhicules qui en sont équipés ;
- l'immatriculation des cyclomoteurs ;
- l'introduction de la carte grise européenne.

Parmi les travaux communautaires et internationaux, il convient de souligner l'adoption de la directive sur la protection des piétons en cas de choc par une voiture.

Contrôle technique

Le contrôle technique a concerné en 2003 :

- les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant quatre ans dans le courant de l'année 2003 ;
- les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2001 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2003 ;

- les voitures particulières ou utilitaires légères de plus de quatre ans destinées à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de six mois.

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

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

En 2003, 17,27 millions de contrôles dont 14,87 millions de visites initiales ont été réalisées dans les 5 128 centres de contrôle agréés (4 633 centres spécialisés et 495 centres auxiliaires). Les 14,87 millions de visites initiales réalisées se répartissent en 12,92 millions pour les voitures particulières et 1,95 million pour les utilitaires légers.

Ces résultats traduisent une diminution de 2,2 % du nombre de contrôles par rapport à 2002.

En 2003, le pourcentage de voitures particulières ne présentant aucune des altérations élémentaires de la nomenclature est stable par rapport à 2002. Il s'établit à 16,5 % en 2003 alors qu'il était de 16,4 % en 2002.

En ce qui concerne les altérations soumises à contre-visite, le taux de prescription de contre-visites pour les voitures particulières est stable par rapport à 2002. Il s'établit en 2003 à 19,6 % alors qu'il était de 19,5 % en 2002.

Pour les véhicules utilitaires légers, on constate une diminution du taux de prescription de contre-visites par rapport à 2002 : il est de 23,1 % en 2003 contre 23,6 % en 2002.

Pour chacune des fonctions, les principaux défauts motivant la prescription d'une contre-visite concernent pour l'ensemble des véhicules contrôlés en 2003 :

- la fonction freinage pour 8,85 % des véhicules (4,88 % pour un déséquilibre important du frein de service, 2,31 % pour une efficacité globale insuffisante du frein de stationnement) ;
- la fonction éclairage, signalisation pour 7,84 % des véhicules (feu de stop, feu de position, feu de plaque arrière) ;
- la fonction liaisons au sol pour 7,28 % des véhicules (usure importante du pneumatique, jeu important de la rotule, jeu important du train) ;
- la fonction direction pour 1,52 % des véhicules (jeu important de la rotule, articulation de direction, jeu important aux braquages du volant de direction) ;
- les fonctions pollution, niveau sonore (4,80 %), visibilité (1,75 %), structure carrosserie (1,11 %), équipements (1,68 %), organes mécaniques (2,35 %).

Les visites complémentaires : en 2003, environ 597 000 véhicules utilitaires légers ont été contrôlés au titre de la visite technique complémentaire. Le taux de prescription de contre-visites s'établit à 0,50 %.

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 1^{er} janvier 2000 et contribue activement à l'exécution des essais et au comité technique. Cette adhésion a une triple motivation :

– contribuer à donner un caractère européen à un consortium d'origine britannique, en ayant la possibilité de défendre les thèses françaises ;

– participer à un forum unique qui rassemble dans un cadre informel, les différents acteurs européens publics et privés de la sécurité automobile ;

– favoriser la diffusion d'informations indépendantes et objectives sur la sécurité des voitures, et la sensibilité du grand public sur ces questions.

Les résultats EuroNCAP publiés depuis cinq ans ont mis en évidence une amélioration considérable de la protection offerte, en cas de choc, pour les occupants des modèles les plus récents. L'impact de ces améliorations sur les occupants des autres véhicules du fait de la plus grande rigidité de ces modèles fait toutefois l'objet de débats.

ANNEXE

TEXTES PARUS EN 2003

Arrêté du 17/12/03 relatif aux élections pour la désignation des représentants de la profession au Conseil supérieur de l'enseignement de la conduite automobile et de l'organisation de la profession (*Journal officiel* du 31/12/03)

Arrêté du 17/12/03 fixant les conditions d'obtention du brevet de sécurité routière (*Journal officiel* du 31/12/03)

Arrêté du 17/12/03 Arrêté du 17 décembre 2003 relatif à l'attestation de sécurité routière (*Journal officiel* du 31/12/03)

Arrêté du 16/12/03 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (*Journal officiel* du 03/01/04)

Arrêté du 15/12/03 modifiant l'arrêté du 1^{er} juin 1999 portant application de l'article R. 123-1-IV du code de la route et fixant les conditions et modalités de conversion du brevet militaire de conduite en permis de conduire civil (*Journal officiel* du 30/12/03)

Arrêté du 11/12/03 relatif à la transmission par voie électronique des demandes d'immatriculation des cyclomoteurs à deux roues (*Journal officiel* du 01/01/04)

Décret n° 2003-1186 du 11/12/03 relatif à l'immatriculation des cyclomoteurs ainsi qu'aux coupons détachables de carte grise (*Journal officiel* du 13/12/02)

Arrêté du 11/12/03 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules (*Journal officiel* du 01/01/04)

Arrêté du 05/12/03 relatif à la procédure d'annonce différée du résultat de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B (*Journal officiel* du 17/12/03)

Arrêté du 04/12/03 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 (*Journal officiel* du 16/12/03)

Arrêté du 17/11/03 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes (*Journal officiel* du 09/12/03)

Arrêté du 17/11/03 modifiant l'arrêté du 15 novembre 1954 relatif aux visites techniques de certaines catégories de véhicules de transports de marchandises (*Journal officiel* du 09/12/03)

Arrêté du 27/10/03 relatif à l'homologation des systèmes d'information du contrôle sanction automatisé des infractions routières (*Journal officiel* du 01/11/03)

Arrêté du 27/10/03 portant création du système de contrôle sanction automatisé (*Journal officiel* du 29/10/03)

Arrêté du 24/10/03 relatif aux formulaires utilisés pour la constatation et le paiement des contraventions soumises à la procédure de l'amende forfaitaire (*Journal officiel* du 29/10/03)

Arrêté du 21/10/03 fixant le nombre de postes offerts au titre de l'année 2004 aux concours pour le recrutement d'inspectrices et d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière du ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer (*Journal officiel* du 29/10/03)

Arrêté du 06/10/03 relatif à la réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B (*Journal officiel* du 17/10/03)

Arrêté du 22/09/03 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 modifié relatif à l'immatriculation des véhicules (*Journal officiel* du 11/10/03)

Arrêté du 22/09/03 portant organisation des sous-directions de la direction de la sécurité et de la circulation routières en bureaux (*Journal officiel* du 27/09/03)

Arrêté du 22/09/03 portant organisation de la direction de la sécurité et de la circulation routières (*Journal officiel* du 27/09/03)

Arrêté du 12/09/03 modifiant l'arrêté du 8 février 1999 modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (*Journal officiel* du 27/09/03)

Arrêté du 09/09/03 portant modification à l'arrêté du 22 décembre 1994 modifié relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises (*Journal officiel* du 14/09/03)

Arrêté du 04/09/03 modifiant l'arrêté du 30 septembre 1991 instituant une sous-commission chargée des questions de contrôle technique au sein de la Commission centrale des automobiles et de la circulation générale (*Journal officiel* du 27/09/03)

Arrêté du 02/09/03 modifiant l'arrêté du 13 août 2003 modifiant les arrêtés des 10 janvier 1974, 22 décembre 1994 et 4 février 2003 modifiés relatifs aux interdictions de circulation des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses et aux interdictions complémentaires de circulation pour 2003 pour ces véhicules (*Journal officiel* du 05/09/03)

Arrêté du 13/08/03 modifiant les arrêtés des 10 janvier 1974, 22 décembre 1994 et 4 février 2003 modifiés relatifs aux interdictions de circulation des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses et aux interdictions complémentaires de circulation pour 2003 pour ces véhicules (*Journal officiel* du 15/08/03)

Arrêté du 01/08/03 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (*Journal officiel* du 03/09/03)

Arrêté du 23/07/03 modifiant l'arrêté du 4 février 2003 relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 2003 des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses (*Journal officiel* du 26/07/03)

Arrêté du 17/07/03 modifiant l'arrêté du 19 décembre 1958 relatif à l'aménagement des véhicules automobiles (*Journal officiel* du 05/08/03)

Arrêté du 16/07/03 modifiant l'arrêté du 5 novembre 1984 relatif à l'immatriculation des véhicules (*Journal officiel* du 03/09/03)

Décret n° 2003-642 du 11/07/03 portant application de certaines dispositions de la loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et modifiant notamment le code pénal, le code de procédure pénale et le code de la route (*Journal officiel* du 12/07/03) ; il comprend notamment les modalités du permis probatoire, le retrait de 6 points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.

Décret n° 2003-637 du 09/07/03 relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars et modifiant le code de la route (*Journal officiel* du 10/07/03)

Arrêté du 08/07/03 relatif au contrôle des éthylomètres (*Journal officiel* du 20/07/03)

Arrêté du 25/06/03 relatif au transport de bois ronds (*Journal officiel* du 25/09/03)

Décret n° 2003-536 du 20/06/03 modifiant le code de la route (partie réglementaire) (*Journal officiel* du 22/06/03)

Arrêté du 19/06/03 modifiant l'arrêté du 25 juin 1997 relatif aux conditions d'application de l'article R. 61 (recodifié R. 312-10, R. 312-11, R. 312-12 et R. 312-13) du code de la route (*Journal officiel* du 10/07/03)

Arrêté du 18/06/03 relatif à l'attestation de conformité des contrôleurs de feux permanents de circulation routière (*Journal officiel* du 10/08/03)

Arrêté du 16/06/03 modifiant l'arrêté du 20 novembre 1997 relatif à la réception communautaire (CE) de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques en ce qui concerne leurs masses et dimensions (*Journal officiel* du 08/07/03)

Loi n° 2003-495 du 12/06/03 renforçant la lutte contre la violence routière (*Journal officiel* du 13/06/03), aggrave les peines en cas d'accident mortel ou corporel avec un véhicule terrestre à moteur et met en place le permis probatoire.

Décret n° 2003-468 du 28/05/03 relatif à la longueur des véhicules et modifiant le code de la route (*Journal officiel* du 31/05/03)

Arrêté du 19/05/03 relatif à la réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de la catégorie B (*Journal officiel* du 05/06/03)

Décret n° 2003-440 du 14/05/03 relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds et modifiant le code de la route (*Journal officiel* du 17/05/03)

Arrêté du 12/05/03 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes (*Journal officiel* du 03/06/03)

Décret n° 2003-425 du 09/05/03 relatif à la sécurité des transports publics guidés (voir article 68) (*Journal officiel* du 11/05/03)

Arrêté du 02/05/03 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 (*Journal officiel* du 31/05/03)

Décret n° 2003-416 du 30/04/03 relatif au transport de bois ronds (*Journal officiel* du 08/05/03)

Arrêté du 10/04/03 relatif à l'information sur la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières neuves (*Journal officiel* du 08/05/03)

Décret du 03/04/03 portant nomination au Conseil national de la sécurité routière (*Journal officiel* du 04/04/03)

Arrêté du 02/04/03 relatif à la réception des véhicules de transport exceptionnel (*Journal officiel* du 15/04/03)

Arrêté du 31/03/03 portant abrogation de l'arrêté du 21 novembre 2002 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 (*Journal officiel* du 09/04/03)

Décret n° 2003-293 du 31/03/03 relatif à la sécurité routière et modifiant le code de procédure pénale et le code de la route (*Journal officiel* du 01/04/03), aggrave les sanctions pour le non-port de la ceinture de sécurité et du casque ainsi que pour l'usage du téléphone portable

Décret n° 2003-294 du 31/03/03 modifiant le décret n° 2001-784 du 28 août 2001 portant création du Conseil national de la sécurité routière et modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière (*Journal officiel* du 01/04/03)

Arrêté du 31/03/03 modifiant l'arrêté du 2 juin 1999 relatif à la réception des véhicules automobiles et de leurs équipements en matière de contrôle des émissions polluantes (*Journal officiel* du 18/04/03)

Arrêté du 27/03/03 modifiant l'arrêté du 24 octobre 1994 relatif aux pneumatiques (*Journal officiel* du 18/04/03)

Décret n° 2003-283 du 27/03/03 relatif à la circulation des cycles et modifiant le code de la route (*Journal officiel* du 29/03/03)

Arrêté du 27/03/03 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 la vitesse maximale par construction, le couple maximal et la puissance nette du moteur (*Journal officiel* du 18/04/03)

Arrêté du 26/03/03 relatif à la réforme de l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire de catégorie B (*Journal officiel* du 30/03/03)

Arrêté du 14/02/03 pris pour l'application du décret n° 2002-1251 du 10 octobre 2002 relatif aux équipements routiers et modifiant le code de la voirie routière. (*Journal officiel* du 18/03/03)

Arrêté du 10/02/03 modifiant l'arrêté du 8 février 1999 modifié relatif aux conditions d'établissement, de délivrance et de validité du permis de conduire (*Journal officiel* du 19/02/03)

Arrêté du 04/02/03 relatif à l'interdiction de transport de groupes d'enfants en 2003 (*Journal officiel* du 12/02/03)

Arrêté du 04/02/03 relatif aux interdictions complémentaires de circulation pour 2003 des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses (*Journal officiel* du 08/02/03)

Loi n° 2003-87 du 03/02/03 relative à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants (*Journal officiel* du 04/02/03)

Arrêté du 02/02/03 portant autorisations exceptionnelles de circulation des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses le 2 février 2003 de 7 heures à 14 heures (*Journal officiel* du 04/02/03)

Décret n° 2003-42 du 08/01/03 relatif à l'immobilisation des véhicules et modifiant le code de la route (*Journal officiel* du 15/01/03)

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

La présentation de chacun des organismes s'accompagne d'un résumé des travaux terminés en 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, ont 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 2003 a vu le programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT) fonctionner à plein régime dans le domaine de la sécurité routière après une année 2002 de lancement. Deux groupes opérationnels donnent une place privilégiée à la sécurité routière : le GO3 « Nouvelles connaissances pour la sécurité » et le GO4 « Technologies pour la sécurité » (les engagements 2003 des ministères chargés des Transports et de la Recherche et de l'ANVAR dans ces deux groupes représentent 20 % du total de 42 millions d'euros des financements publics engagés dans le PREDIT).

En 2003, le GO3 s'est concentré sur la gestion d'un appel à propositions très ouvert sur les cinq axes de son programme de travail (les politiques publiques, les données et les référentiels, les comportements, les questions de santé et le transport des marchandises). Le groupe a atteint son objectif de faire prendre conscience à la communauté scientifique que la sécurité routière est un objet de recherche à part entière : 38 projets ont été sélectionnés sur un total de 85 propositions reçues et 26 projets ont été financés en 2003 dans le domaine de la sécurité routière. Ces projets du GO3 dans le domaine de la sécurité

routière témoignent d'une bonne mobilisation des chercheurs sur trois axes : les dimensions sociopolitiques du champ de la sécurité routière, les comportements individuels à l'égard du risque et les approches en termes de santé. L'axe de travail sur la production des connaissances dans le champ de la sécurité routière nécessite une meilleure articulation entre la recherche institutionnelle menée à l'INRETS et le programme PREDIT, conformément à la décision prise au CISR du 18 décembre 2002 de créer un système d'information pour la recherche en accidentologie regroupant les études détaillées d'accidents et le registre des victimes du département du Rhône.

Concernant la recherche de solutions techniques innovantes ayant un potentiel de réduction des risques routiers ou d'amélioration de la protection des usagers, le GO4 a donné la priorité en 2003 au financement des cinq projets retenus dans le cadre de l'appel à propositions « Usagers vulnérables » (amélioration de la protection des piétons et des usagers de deux roues motorisés). Deux projets marquants dans le domaine de la sécurité routière ont bénéficié en 2003 d'une part importante des moyens financiers et humains mobilisables : l'action ARCOS fédérant des recherches sur les dispositifs de prévention des collisions et des sorties de routes, de régulation des interdistances et d'alerte sur les incidents en aval ; le projet d'expérimentation du limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée LAVIA avec 2 véhicules prototypes (PSA et Renault) qui entrera en 2004 dans sa phase finale d'évaluation de l'acceptabilité du système par les conducteurs des 20 véhicules de la flotte expérimentale. L'action concertée SARI visant à améliorer la sécurité par les infrastructures a fait l'objet d'une étude d'opportunité avant d'entrer dans la phase préliminaire de définition. Le développement de la pluridisciplinarité des équipes de recherche est une préoccupation constante du groupe en synergie avec le GO3 pour les sciences humaines et sociales et avec le GO9 pour l'intégration des systèmes d'information et de communication.

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

L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) est un établissement public à caractère scientifique et technologique (EPST), placé sous la double tutelle du ministère chargé de la Recherche et de la Technologie et du ministère chargé des Transports.

Les missions de l'INRETS sont les suivantes :

- recherche et développement technologique pour l'amélioration des systèmes et des moyens de transports et de circulation ;

- travaux d'expertise et d'aide à la décision ;
- promotion et diffusion des résultats ;
- participation à la formation par et à la recherche.

L'Institut, d'un effectif d'environ 400 collaborateurs permanents, est organisé en 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)

Les activités menées au DERA ont pour finalité d'explicitier les relations entre l'exposition au risque, les accidents et les politiques de sécurité routière. Ces recherches ont conduit à développer des domaines de compétence sur : l'épidémiologie des accidents et la modélisation du risque routier, l'évaluation quantitative et qualitative des politiques et des mesures de sécurité routière, le diagnostic de sécurité routière, en s'appuyant sur des méthodologies du recueil, de la gestion et du traitement de l'information.

L'unité de recherche d'un effectif d'une vingtaine de personnes est composée d'une équipe de chercheurs et d'ingénieurs de disciplines variées (sciences de l'ingénieur, urbanisme, statistique, économie, droit, sciences humaines), ainsi que de techniciens et d'administratifs. Équipements scientifiques : Bases de données sur les accidents corporels, la mobilité et les comportements. Recueil de données sur le terrain.

Laboratoire de psychologie (LPC)

Les missions du LPC sont d'analyser les principaux déterminants des comportements dans la circulation routière. Cette analyse est finalisée par l'objectif global d'amélioration de la sécurité :

- produire des connaissances en étant présents dans les champs disciplinaires, et avec des liens avec l'université, le CNRS et la communauté scientifique internationale ; en développant un corpus de connaissances propre aux transports et à la sécurité, en liaison avec les autres UR et d'autres instituts de recherche ;
- utiliser ces connaissances pour éclairer les pouvoirs publics, ministères de tutelle (DSCR, DRAST) et organisations européennes ;
- concourir à des objectifs communs avec des constructeurs automobiles, des industriels et des consortia nationaux ou européens.

Quatre pôles de compétence : psycho-ergonomie de la conduite, l'éducation et la formation à la sécurité routière, les professionnels du transport routier, psychosociologie de la circulation et des risques.

Département mécanismes d'accidents (MA)

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

Chacune des disciplines apporte ses compétences propres pour la modélisation des phénomènes d'insécurité, en

particulier ses concepts, ses méthodologies et ses outils d'analyse.

Des recherches peuvent être alors initiées par l'analyse des accidents pour déboucher sur des travaux propres à chacune de ces disciplines. Elles ont des applications dans des domaines particuliers de l'action en faveur de la sécurité routière, touchant aux conducteurs, aux véhicules ou aux infrastructures.

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

L'unité mixte a pour mission d'exercer des activités de recherche, de développement et d'expérimentation visant à faire émerger des systèmes d'aides à la conduite et à faire évoluer l'infrastructure associée. Plus précisément il s'agit de :

- développer des dispositifs permettant d'assister et de sécuriser la conduite automobile en privilégiant ceux impliquant une coopération des véhicules et de l'infrastructure ;
- intégrer ces dispositifs dans une architecture de système garantissant leur interopérabilité ;
- prendre en compte les facteurs humains à tous les niveaux et ainsi évaluer l'acceptabilité individuelle et sociale des différents systèmes d'aides.

Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports (LESCOT)

Le LESCOT est une unité de recherche de l'INRETS en région Rhône-Alpes. Son effectif en personnel permanent est d'un peu plus de 20 personnes auxquelles s'ajoutent une douzaine de personnes non permanentes (doctorants, stagiaires, CDD, chercheurs étrangers).

Développer des recherches en vue d'améliorer la qualité du travail des professionnels des transports et la qualité de vie des utilisateurs. Cette mission générale peut se décliner selon des objectifs plus spécifiques :

- préserver la santé et la sécurité des personnes ;
- agir sur les contraintes techniques et organisationnelles ;
- assurer la possibilité de mobilité des personnes vieillissantes ou atteintes de déficiences ;
- utiliser les technologies de l'information pour concevoir des assistances efficaces ;
- coopérer avec les entreprises de l'industrie et des services pour une pertinence accrue vis-à-vis de l'utilisateur et une meilleure compétitivité.

Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs (LBMC)

Le Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs développe des recherches dont l'objectif est, d'une part, d'améliorer la sécurité des personnes transportées en les protégeant contre les effets des accidents et, d'autre part, d'améliorer l'ergonomie d'usage des moyens de transport en développant des outils d'aide à la conception ergonomique.

Les axes de recherche du LBMC concernent essentiellement :

- le **comportement au choc** des structures de véhicules et la **compatibilité** entre véhicules ;
- la caractérisation biomécanique du comportement et de la **tolérance au choc** de l'humain ;

- le développement de **modèles biofidèles mécaniques et numériques** de l'humain pour la reconstitution d'accidents et la simulation de chocs ;
- l'évaluation et l'aide à la conception de **systèmes de protection** des usagers ;
- l'analyse biomécanique des **activités motrices** de l'humain et le développement de modèles numériques pour la **simulation ergonomique**.

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

Laboratoire de biomécanique appliquée (LBA)

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

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

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

L'unité regroupe un personnel bi-disciplinaire : pour partie des médecins hospitalo-universitaires dépendant de l'Assistance publique des hôpitaux de Marseille et de l'université de la Méditerranée, et pour l'autre des chercheurs techniciens de l'INRETS.

Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports (LEOST)

Implanté à Villeneuve d'Ascq, le LEOST est un laboratoire de recherche technologique où sont étudiés de nouveaux

composants susceptibles de favoriser le développement de l'automatisation dans les transports guidés ainsi que certaines applications de télécommunications et télématiques dans le domaine des transports routiers.

Il collabore dans le cadre du Groupement régional Nord Pas-de-Calais pour la recherche dans les transports (GRRT) avec de nombreux partenaires universitaires notamment de Lille et de Valenciennes tels que : USTL-LRPE ; USTL-I3D ; USTL IEMN-DHS et UVHC IEMN-DOAE.

Unité mixte de recherche épidémiologique transport travail environnement (UMRETTTE)

Cette unité est née de la réunion d'équipes d'origines variées, (INRETS-LEAT et enseignants chercheurs de l'université de Lyon 1) qui collaboraient déjà très étroitement, tant sur le thème « sécurité routière » que sur les thèmes « santé des professionnels des transports et étude des effets de la pollution d'origine automobile sur la santé ».

Sa mission est d'améliorer, par des études épidémiologiques, en particulier dans le domaine des transports, la connaissance et l'évaluation :

- de la traumatologie accidentelle et de sa prévention, primaire, secondaire et tertiaire ;
- des effets des nuisances environnementales sur la santé, de la simple gêne à la mortalité ;
- des effets des conditions de travail sur la santé.

Ce partenariat consolidé INRETS – UCBL bénéficie de relations privilégiées avec deux organismes :

- l'INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale) apporte une expérience de l'approche épidémiologique des comportements à risque, en particulier ceux liés aux consommations de drogues licites ou illicites, et notamment l'alcool ;
- l'ARVAC, Association pour le registre des victimes d'accidents de la circulation dans le département du Rhône et pour la recherche épidémiologique appliquée aux transports et à leur sécurité.

L'accidentologie statistique

Facteurs de gravité des blessures sur conducteurs de poids lourds accidentés

B. Charbotel, J.-L. Martin, B. Gadegbeku, M. Chiron
American Journal of Epidemiology, 2003, p. 753-759

Une étude évaluant les facteurs de gravité des blessures sur les conducteurs de poids lourds accidentés a été effectuée entre 1995 et 1999. Les auteurs ont utilisé les données du registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière. Plusieurs caractéristiques décrivant aussi bien les victimes (âge, domicile) que leurs accidents (lieu, heure, antagoniste, port de la ceinture) ont été analysées. Les blessures de 300 conducteurs masculins de poids lourds ont été décrites par partie du corps touchée ainsi que par leur gravité et ont été comparées avec celles de 9 488 conducteurs masculins de véhicules légers (âge : 18-67 ans). Les conducteurs de poids lourds étaient plus gravement blessés que les conducteurs de véhicules légers ; le rapport des chances d'être gravement blessé – score de 9 ou plus pour la sévérité de la blessure

– était de 1.87 (mesuré avec un intervalle de confiance à 95 % en utilisant la sévérité des blessures sur l'intervalle : 1.33 ; 2.63). Les lésions aux membres et à l'abdomen étaient plus fréquentes et plus sérieuses chez les conducteurs de poids lourds. Le non-port de la ceinture chez les conducteurs de poids lourds est l'un des facteurs explicatifs de la singulière gravité de leurs blessures. En effet, le rapport de chance d'être gravement blessé pour les conducteurs de poids lourds par rapport aux conducteurs de véhicules légers passe à 1.04 si l'on prend en compte le port de la ceinture (intervalle de confiance de 95 % : 0.73 ; 1.47). Lorsque tous les facteurs de gravité sont pris en considération, le risque est même plus faible pour les conducteurs de poids lourds, mais pas significativement.

La sécurité routière en France et son évolution

G. Malaterre, J. L'Hoste

Regards sur l'actualité, La Documentation française, 2003-04, N. 290, p. 87-100

La mortalité routière en France est l'une des plus fortes d'Europe. En 2002, selon les chiffres de l'ONISR, la France a

eu à déplorer 105 291 accidents corporels faisant 7 230 tués et 137 523 blessés. Avec de tels résultats, elle se situe, en matière de sécurité routière, devant le Portugal ou la Grèce, mais loin derrière l'Allemagne ou la Grande-Bretagne. Mais les pouvoirs publics se sont fortement mobilisés face à la gravité de cette situation. Plusieurs mesures ont été adoptées, destinées à l'amélioration de la sécurité routière. Enfin, ce texte compare l'évolution du risque routier en France par rapport à celle de ses principaux voisins.

Le Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière

B. Laumon

Rapport d'activité 2002, 2003, 56 p.

En accidentologie deux types d'approche sont possibles : l'approche accidentologique et l'approche traumatologique. Notre démarche de mise en place d'un Registre des victimes d'accident de la circulation dans le département du Rhône s'inscrit dans la perspective traumatologique.

Inventaire critique des données nécessaires à la recherche en sécurité routière

H. Fontaine, Y. Gourellet, J. L'Hoste, N. Muhrad

Rapport final sur convention DSCR/INRETS, 2003, 75 p.

Ce rapport présente l'étude des données nécessaires à la recherche en accidentologie. Après un inventaire des données utilisées et un état des besoins non satisfaits, une enquête a permis de faire le point sur les problèmes à résoudre dans ce domaine.

Étude du critère « blessé grave » dans les fichiers BAAC des statistiques officielles des victimes d'accidents corporels de la circulation routière dans le département du Rhône

C. Ovieve, M. Haddak

Rapport de stage de DESS Statistique informatique techniques numériques SITN, 2003, 70 p.

Le but de cette étude est d'évaluer la qualité du recueil du critère « blessé grave » des statistiques en le comparant à la durée d'hospitalisation réelle des victimes. Pour cela nous avons utilisé deux sources de données : les fichiers BAAC des statistiques officielles des victimes d'accidents corporels de la circulation routière pour le département du Rhône de 1998 à 2000 et d'autre part le Registre des accidentés du Rhône pour les mêmes années. L'étude des victimes des deux bases montre que 70 % seulement des « blessés graves » des accidents de la route dans le Rhône seraient correctement enregistrés dans les statistiques officielles des accidents de la route dans le Rhône. Par contre 90 % des « blessés légers » seraient correctement enregistrés. La qualité du recueil du critère de gravité n'apparaît donc pas très satisfaisante.

Le Registre des victimes de la circulation routière du Rhône – Validation des données. Actualisation des statistiques de base avec l'ajout des accidents de 2000 et 2001. Analyse des facteurs de risque de gravité des accidents chez les enfants de 0 à 14 ans occupants de voiture

A. Moskal, B. Gadegbeku, D. Levy

Rapport de stage de maîtrise Institut universitaire professionnalisé en ingénierie informatique statistique et économétrie appliquées aux organisations, Université Lyon 2, 2003, 85 p.

Ce rapport présente le travail réalisé dans le cadre de la réactualisation des statistiques de base du rapport sur les données du Registre des victimes d'accidents de la circulation routière du Rhône avec l'intégration des accidents de 2000 et 2001 ainsi que les traitements effectués pour le contrôle de la qualité des données du Registre. Ces résultats sont disponibles à partir de la sauvegarde SAS de juillet 2003. Une analyse générale sur les victimes et leurs blessures est présentée en s'attardant sur les différents indicateurs permettant d'évaluer la gravité des blessures. Une analyse plus spécifique est présentée dans un second temps sur les enfants accidentés et occupants de voitures ou de camionnettes en utilisant la méthode de régression logique.

Modèle hiérarchique non linéaire et données d'accidentologie routière – Impact de la taille des structures hiérarchiques sur la qualité des estimateurs

E. Lenguerrand, C. Guihenneuc, P. Flandre, P.-B. Laumon, J.-L. Martin

Rapport de stage de DEA de santé publique, Université René-Descartes Paris V, option biostatistique, 2003, 74 p.

Ce rapport étudie la faisabilité de la mise en œuvre des modèles hiérarchiques non linéaires sur les données d'accidentologie.

L'accidentologie clinique et expérimentale

L'interaction autorégulatrice entre dispositif et utilisateur : Une modélisation des interférences sur les durées du parcours routier. Inférences sur les durées de parcours

C. Tijus, B. Cambon de Lavalette, S. Poitrenaud, C. Leproux

Le travail humain, 2003, 27 p.

Les auteurs ont utilisé une modélisation basée sur la taxonomie des connaissances pour décrire les situations autorégulatrices d'Interaction Homme-Système (Auto-regulative Human-Machine Interaction, AHMI). À partir d'entretiens menés selon la méthode des incidents critiques (Flanagan, 1954), ils ont recueilli auprès de 30 conducteurs, le déroulement de leurs trajets et leur conception du fonctionnement du dispositif d'information sur les durées de parcours affichées sur les Panneaux à Messages Variables (PMV).

Qu'est-ce qu'un « deux-roues motorisé » ? Réflexion sur la définition de ce mode de déplacement, son image et ses usages

C. Ruscher

TEC, 2003-01/02, N. 175, p. 27

Face aux problèmes de circulation des grandes villes, fortement liés à la voiture, le mode de déplacement en deux-roues motorisé n'est pas étudié comme une solution alternative au même titre que la bicyclette. Le deux-roues motorisé a pourtant des avantages par rapport à la bicyclette. Ainsi, ne serait-il pas le véhicule urbain du futur ? Le développement récent de son usage conforte le bien fondé de ce questionnement. Et l'émergence de nouveaux modèles destinés à de nouvelles populations, vient nécessairement modifier sa définition. Dès lors, comment définir la famille des deux-roues motorisés ? Cet article synthétise les résultats de notre recherche quant à la définition des deux-roues motorisés, leur image et leurs usages.

Les effets du cannabis sur la conduite automobile : une revue des données scientifiques

M.-B. Biecheler

Transport Environnement Circulation, 2003-03/04, N. 176, p. 7-17

Les enquêtes de consommation, effectuées par les chercheurs depuis maintenant une trentaine d'années, et en France plus particulièrement depuis les années 1990 par l'INSERM, le CFES et l'OFDT témoignent de l'importance du phénomène que représente aujourd'hui la consommation de drogues illicites et en particulier l'usage du cannabis chez les jeunes. On peut se demander alors jusqu'à quel point cette consommation, tout comme celle de l'alcool, est associée à l'activité de conduite et contribue à l'insécurité routière.

Analyse approfondie de l'accidentologie d'aménagements urbains – Les carrefours aménagés en giratoires : analyse de la tâche des conducteurs traversant un giratoire et mécanismes de dysfonctionnement générateurs d'accidents

C. Nachtergaele, D. Fleury

Rapport de convention INRETS-DSCR, 2003, 71 p.

Quand un giratoire est implanté, le niveau de sécurité augmente. Toutefois des accidents peuvent encore survenir qu'il convenait d'étudier pour proposer quelques principes susceptibles d'améliorer la conception de ces aménagements. Dans cet objectif, des dossiers de l'EDA et des procès-verbaux d'accidents survenus dans des giratoires à Aix-en-Provence ont été étudiés. Des scénarios de défaillance fonctionnelle ont été construits. Des conclusions ont été tirées pour prendre en compte dans la conception la tâche de traversée que les usagers ont à réaliser et les fonctions en œuvre.

Comparaison de l'incidence et de la gravité des accidents de la route, entre quelques départements français

E. Amoros, J.-L. Martin, B. Laumon

Accident Analysis and Prevention, 2003-07, p. 537-547

Notre objectif est de comparer l'insécurité routière entre plusieurs départements français, et d'explorer si les différences observées peuvent être expliquées par les différences de répartition des types de réseaux et par les différences de caractéristiques socio-économiques des départements. L'insécurité routière est mesurée par l'incidence et la gravité, où l'incidence est définie comme le ratio du nombre d'accidents corporels et de l'exposition, elle-même mesurée par le nombre de kilomètres parcourus ; la gravité est mesurée par le ratio entre le nombre d'accidents mortels et le nombre d'accidents corporels. Ces indicateurs sont analysés dans le cadre des Modèles Linéaires Généralisés : les données de comptage des accidents corporels sont analysées à l'aide d'une régression Binomiale Négative, qui prend en compte une surdispersion. L'indicateur de gravité, défini comme la proportion des accidents mortels parmi les accidents corporels, correspond à la probabilité d'une loi Binomiale, et est donc analysé à l'aide d'une régression Logistique.

Cette modélisation fournit une façon simple d'ajuster sur les covariables telles que type de réseau, milieu (urbain/rural), évolution temporelle, et de tester leurs éventuelles interactions. Nous trouvons que l'évolution temporelle des deux indicateurs est la même entre les départements étudiés et pour tous les types de réseaux. Il y a interaction significative entre le

département et le type de réseau, signifiant d'une part que les différences d'insécurité routière entre les départements ne sont pas entièrement expliquées par les différences de répartition des types de réseau, et d'autre part que le rang des départements en terme d'incidence ou de gravité dépend du type de réseau considéré, et vice-versa. Il était prévu d'explorer les caractéristiques globales des départements (caractéristiques de conduite et socio-économiques) comme facteurs explicatifs potentiels des différences entre départements, mais l'existence d'une interaction entre département et type de réseau montre la nécessité d'obtenir et d'explorer des caractéristiques des sous-niveaux définis par les combinaisons type de réseau x département.

Les conduites à risque : du danger à la loi, des gènes aux pairs... Que nous apprend l'épidémiologie des influences familiales et sociales ?

J.-P. Assailly

Revue Toxibase, 2003-09, N. 11, p. 1-14

J. P. Assailly, auteur de nombreuses recherches sur les risques des adolescents, nous propose une analyse qui permet de mieux comprendre les déterminants génétiques et prénataux, les influences du processus d'attachement et des modèles familiaux sur ces conduites à risque.

Est-ce que zopiclone, zolpidem et flunitrazepam ont des effets résiduels sur une tâche simulée d'anticipation de collision ?

C. Berthelon, M.-L. Bocca, P. Denise, A. Pottier

Journal of Psychopharmacology, 2003, Vol. 17, N. 3, p. 324-328

Few studies have addressed the modifications in visual information processing brought about by taking hypnotic substances. The present experiment with healthy subjects investigated the residual effects of taking a single night-time dose of hypnotics on collision anticipation capacities the next morning. Visual sequences simulated the movement of a driver approaching an intersection where another vehicle was arriving. Ten participants had to estimate, as quickly as possible, whether the other vehicle would arrive before or after them at the intersection. They were tested after having taken a capsule of zolpidem (10 mg), zopiclone (7,5 mg), flunitrazepam (1 mg) or a placebo. The results show no residual effects of the molecules. Only flunitrazepam, a benzodiazepine with a long half-life, appears to cause subjects to focus their attention on an element which, while relevant for the task (a road sign playing the role of a spatial reference), is not used correctly.

Erreurs de conduite et besoins d'aide : une approche accidentologique en ergonomie

P. Van Elslande

Le Travail Humain, 2003, Vol. 66, N. 3, p. 197-228

Ce texte présente un cadre d'analyse des « erreurs accidentelles », particularisé au domaine de la conduite automobile et à ses spécificités (complexité, dynamique, imprécision des normes, etc.). Ce cadre correspond, d'une part, à la définition d'une grille de lecture des « défaillances fonctionnelles » auxquelles sont confrontés les opérateurs ; il s'appuie, d'autre part, sur une description des mécanismes d'accidents sous la forme de « scénarios types » qui visent à rendre compte de régularités dans les processus de production et les contextes générateurs des dysfonctionnements.

L'intérêt d'une telle approche est débattu, du point de vue de l'enrichissement des connaissances sur les processus accidentogènes, ainsi que sous l'angle opérationnel de la définition de contre-mesures (aides à la conduite).

Les erreurs des conducteurs âgés

P. Van Elslande

Recherche Transport Sécurité, 2003, N. 81, p. 190-212

Parmi les questions d'actualité concernant les problèmes de sécurité routière, la population des personnes âgées représente un enjeu majoritairement reconnu. Ces personnes occupent en effet une place de plus en plus importante sur la route et soulèvent un certain nombre d'interrogations relatives à leur accidentabilité. Ces questions portent notamment sur leurs capacités – voire leur aptitude – à la conduite, ainsi que sur les éventuelles mesures à mettre en œuvre pour les aider dans la réalisation de leur tâche. Mais en dehors de données relativement générales sur les problèmes auxquels ces conducteurs sont confrontés, on sait encore peu de chose sur la nature particulière des difficultés qu'ils rencontrent, des erreurs qu'ils commettent sur la route, ainsi que sur la spécificité des scénarios d'accidents dans lesquels ils sont impliqués. Pour contribuer à la compréhension de cette problématique, une recherche en profondeur a été entreprise sur la base de données détaillées recueillies sur la scène des accidents par des équipes pluridisciplinaires. Le présent article rend compte de cette analyse détaillée comparant les mécanismes d'accidents d'un échantillon de 57 conducteurs seniors, âgés de plus de 60 ans, à ceux d'un échantillon de 335 conducteurs plus jeunes. S'appuyant sur un modèle issu de recherches antérieures, il présente une analyse comparative des défaillances fonctionnelles (ou erreurs), auxquelles ces différents conducteurs ont été confrontés, des éléments explicatifs de ces défaillances et des contextes dans lesquels elles interviennent. Les principaux résultats attestent d'une part d'une certaine spécificité des erreurs caractérisant les conducteurs âgés par rapport à ceux qui le sont moins. Ils permettent d'autre part de souligner la complexité des phénomènes qui les sous-tendent. Ils conduisent enfin, à questionner l'hypothétique homogénéité des mécanismes d'accidents caractérisant cette population.

Apport de la dynamique des véhicules à la prévention des pertes de contrôle

D. Lechner

Congrès SIA « Dynamique du véhicule », Revue Ingénieurs de l'automobile, 2003, N. 763, p. 56-66

Cette communication a pour objectif de montrer comment la connaissance du comportement dynamique des véhicules routiers peut contribuer à une meilleure compréhension du fonctionnement du système conducteur-véhicule-environnement en situation accidentogène. L'objectif visé est une amélioration de la sécurité primaire, à travers des actions de prévention des pertes de contrôle, catégorie d'accidents qui représente environ 2 300 usagers de véhicules de tourisme tués chaque année en France. Cet article présente les outils de modélisation utilisés, leur domaine de validité et leur potentiel respectifs. La démarche adoptée pour intégrer aux modèles dynamiques une émulation logicielle du mode d'intervention de systèmes de contrôle de stabilité, faisant appel à un contrôle du moment de lacet par freinage différentiel, est ensuite expliquée, et l'apport de ce type de dispositif pour éviter des

pertes de contrôle réelles est illustré. On aborde enfin les difficultés et perspectives de la recherche sur la prévention des pertes de contrôle.

Réduire la pollution atmosphérique : un point d'appui pour amener les automobilistes à davantage respecter les limites de vitesse ?

P. Delhomme, C. Lardon, C. Rodon

Rapport de convention ADEME-INRETS, 2003, 36 p.

Une façon efficace de réduire la pollution atmosphérique serait d'amener les automobilistes à respecter les limitations de vitesse de façon systématique et non pas seulement lors des pics de pollution. Le respect des limitations de vitesse lors de chaque déplacement tout au long de l'année amènerait un gain significatif en matière de réduction de la pollution. Ce rapport présente le bilan, la problématique et le programme d'action mis au point dans ce sens.

Les études détaillées d'accidents : renouvellement de la base

D. Fleury, Y. Girard, J. Magnin, C. Perrin, P. Van Elslande

Rapport de convention DRAST/INRETS, 2003, 215 p.

Ce rapport contient les notes de synthèses de 51 cas d'accidents recueillis de septembre 2002 à septembre 2003.

Création d'une application d'analyse de fichiers issus d'une batterie de tests informatisés : développement objet sous Borland Delphi

S. Marcellin

Rapport de stage IUP ISEA, 2003, 200 p.

Ce projet s'intéresse aux capacités d'attention des conducteurs âgés, capacités mesurées au moyen d'une batterie informatisée de tests neuropsychologiques. La passation des tests s'effectue sur un ordinateur doté d'un écran tactile, de moules de mains avec cellules photoélectriques et d'un microphone, permettant de mesurer à la milliseconde près des temps de réaction à des stimuli et des distracteurs de différentes sortes. Le matériel (moules de main) et le logiciel nécessaires ont été réalisés par une société prestataire.

Étude du complexe épaule/membre supérieur – Lois de comportement en butées et modélisation cinématique

A. Malak

Mémoire de thèse, 2003, 250 p.

Dans le cadre de la protection des automobilistes le but de la simulation est d'aboutir à un modèle prédictif des lésions de l'être humain quelle que soit la direction de la sollicitation. L'objectif de ce travail était de déterminer des lois de comportement (efforts/déplacements) en butées et de proposer un modèle cinématique pour le complexe épaule/membre supérieur.

La sécurité des infrastructures

Analyse approfondie de l'accidentologie en aménagements urbains

K. Fouquet, P. Van Elslande, D. Fleury

Rapport de convention INRETS-DSCR, 2003, 20 p.

L'objet de ce travail est l'analyse clinique des accidents survenant en agglomération, pour une amélioration des connaissances sur leurs genèses, déterminants et spécificités, notamment

du point de vue des difficultés qui se posent aux conducteurs et dont ces accidents sont les témoins et les révélateurs. Une telle analyse sera considérée comme primordiale dans une perspective d'amélioration des aménagements urbains.

L'urbanisme et la sécurité

L'extension urbaine a-t-elle une influence sur l'insécurité routière ? L'exemple du pays Salonais

M. Millot

Cahiers scientifiques du transport, 2003, N. 43, p. 85

Le PDU ou la rencontre des projets opérationnels. La planification des déplacements à Marseille

F. Hernandez

Alinéa, Dossier Projet (s), 2003-10, N. 14, p. 103-122

Le « projet opérationnel » est aujourd'hui dans l'ombre de la figure du « projet global ». Il est considéré comme le moyen de concrétiser les orientations portées par le projet global. Dans le travail empirique d'observation du processus d'élaboration de la planification des déplacements à Marseille, le projet opérationnel apparaît comme un « objet » qui possède une vie propre et une durée bien plus longue que celle des planifications dans lesquelles il est inscrit. Le projet opérationnel traverse le temps et les scènes d'action, il se révèle être un « bien collectif », qui rend interdépendante les personnes qui lui sont attachées.

PDU et sécurité routière : l'insécurité routière des véhicules de transport de marchandises

S. Bouceddour, P. Maurelli, F. Iacovelli, R. Canala

Rapport de convention INRETS/DSCR, 2003, 85 p., N. 11

La problématique des transports et des livraisons de marchandises dans la ville prend de l'importance dans l'élaboration des PDU. Le transport de marchandises véhicule une image négative : il est en grande partie responsable des nuisances sonores et de la pollution urbaine. La politique des déplacements a pour objectif d'en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement.

L'analyse et l'évaluation des politiques

La recherche sur l'insécurité routière

V. Spenlehauer, S. Lassarre

Pour la science, 2003-07, N. 309, p. 72-77

Pour déterminer les causes de l'insécurité routière et pour évaluer l'impact des politiques mises en œuvre, on doit étudier de façon scientifique non seulement les comportements des conducteurs, mais aussi ceux des pouvoirs publics, des constructeurs ou des assureurs.

Une approche historique de la notion de « politiques publiques » : Les difficultés d'une mise en pratique d'un concept

V. Spenlehauer

Informations sociales, 2003-09, N. 110, p. 34-45

Comment s'élabore, se transmet, se transforme un nouveau concept ? Celui d'évaluation nous arrive des États-Unis vers 1960. Par quelles institutions et surtout par qui (politiques, chercheurs, hauts fonctionnaires) est-il relayé ? Ici, l'évaluation est analysée d'un point de vue historique et sociologique, ainsi que sous l'angle des personnalités qui l'ont portée.

Apparaissent alors les enjeux, les prises de position, les contradictions, les blocages et les avancées...

L'évaluation des actions éducatives en sécurité routière dans la perspective de la construction d'une attestation de première éducation à la route – Apports des expériences lyonnaises et marseillaises

M.-A. Granie, J.-P. Assailly

Rapport final de convention DSCR-INRETS, 2003, 185 p.

Nous proposons ici une remise à plat des connaissances sur l'enfant en sécurité routière, une exploration de connaissances et d'angles de recherche nouveaux, une évaluation de cadres éducatifs dans leurs apports à la sécurité de l'enfant et de nouvelles pistes de réflexions pour l'éducation de l'enfant à la route.

LE SERVICE D'ÉTUDES TECHNIQUE DES ROUTES ET AUTOROUTES (SETRA) (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 concernant :

- 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'utilisateur 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

Qualification d'une évolution (trafic, accident) dans le cas d'une rupture de tendance

P. Le Breton, P. Hollo, F. Vervialle, M. Lounis, B. Girard

La période où intervient la rupture de tendance est généralement identifiée, soit à partir de représentations graphiques, soit à partir d'une liste d'événements ou de lois liées à la sécurité routière. Pour quantifier ces ruptures, deux méthodes sont testées : premièrement rupture estimée à partir de modèles de séries chronologiques ARIMA, deuxièmement rupture à partir de méthodes non paramétriques. Cette dernière méthode présente l'avantage de pouvoir être utilisée par un non-statisticien.

Analyse de la série chronologique mensuelle « nombre de tués » en rase campagne en Hongrie.

Méthodologies d'étude des fichiers dits « à niveau »

A. Touati

L'approche développée actuellement consiste à analyser de façon fine les usagers (conducteurs, passagers ou piétons en liaison avec les autres caractéristiques de l'accident). À cet effet la méthode de régression P.L.S., qui permet de traiter des données corrélées entre elles, est utilisée.

Trafic et accidentologie de nuit : quantification et pistes d'explications du surrisque de nuit

É. Lemaire, G. Dupre, É. Violette, CETE Normandie – Centre

Une première étude sur l'effet de la nuit sur la sécurité routière a été réalisée sur les départements de Haute et Basse Normandie. Cette étude met en évidence l'effet important de la nuit (sur risque par rapport au jour supérieur à 2) mais ne permet pas de distinguer l'effet dû à la luminosité de celui dû à l'alcool.

La sécurité des infrastructures

• Contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR)

Les deux premiers guides du CSPR (audit avant mise en service, réalisation de bilan de sécurité après mise en service) sont disponibles sur Internet depuis le 11 septembre 2003 à l'adresse suivant : www.setra.equipement.gouv.fr. Le troisième et dernier guide (démarche qualité) est en cours d'édition fin 2003 :

Audit avant mise en service

Guide élaboré par le CERTU et le SETRA

La circulaire du 18 mai 2001 instaurant le CSPR prévoit la réalisation par un auditeur qui n'a pas participé à la conception d'une inspection comprenant un audit de sécurité préalable à la mise en service de tout projet d'investissement routier. Ce guide constitue l'outil méthodologique essentiel aux auditeurs pour accomplir leur mission. Il comprend les grilles d'analyse urbaines et interurbaines ainsi que leur mode d'utilisation.

Réalisation de bilans de sécurité après mise en service

Guide élaboré par le SETRA avec la collaboration du CERTU

Ce guide est destiné aux services chargés de réaliser les bilans : observations pendant les 6 premiers mois et bilan à 3 ans après la mise en service. Les bilans doivent permettre aux services d'assurer un suivi des projets après mise en service pour apporter rapidement des corrections lorsque cela s'avère nécessaire et contribuer à la capitalisation des retours d'expérience.

Éléments de démarche qualité pour une meilleure prise en compte de la sécurité

Guide élaboré par le CERTU et le SETRA

Pour que l'audit ne révèle pas de lacunes, il est nécessaire que les concepteurs des projets portent, à tous les stades de la conception, une appréciation sur les éléments essentiels au regard de la sécurité. Ce guide, traite de l'identification et du rôle des acteurs, de la formalisation de la commande, du pilotage du projet, des moyens de suivi et de contrôle et des bilans d'études et de réalisation. Il propose des outils pour répondre à ces exigences de qualité tels que des commandes types, une fiche de suivi pour garantir la traçabilité des décisions prises ou encore et surtout des grilles de contrôle pour toutes les phases du projet, depuis l'étude préliminaire jusqu'à la mise en service.

• Sécurité des usagers sur les routes existantes (SURE)

Contrairement au CSPR qui s'adresse aux routes en cours de création ou d'aménagement, SURE est une démarche qui vise à améliorer la sécurité des routes existantes. Instaurée sur le réseau routier national, la méthode doit pouvoir être déclinée sur tous les autres réseaux. Elle est constituée de quatre phases principales : étude d'enjeux ; diagnostic et pistes d'action ; mise en œuvre des actions ; évaluation. Pour formaliser la méthode, des expérimentations ont été lancées en DDE avec l'appui des CETE locaux. Dans deux des trois cas, la DRE a été associée.

Le SETRA pilote la rédaction de 3 des guides (en cours d'élaboration). Ils devraient être finalisés en 2004 et publiés en 2005.

Guide étude d'enjeux

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

Guide diagnostic et pistes d'action

L'étude d'enjeux permet de connaître. Le diagnostic permet de comprendre. Il s'appuie sur deux analyses distinctes : l'analyse détaillée des procès verbaux d'accidents en vue de comprendre les dysfonctionnements de la voie et la détection des configurations reconnues comme accidentogènes. Ensuite, les objectifs de sécurité peuvent être mis en évidence et les pistes d'action proposées.

Guide managérial

Contrairement aux deux autres, il ne s'agit pas d'un guide technique mais d'un guide visant à aider les chefs de projets à manager la démarche SURE dans leurs services. On y trouve notamment des conseils pour la levée des prérequis, l'organisation à mettre en place, etc.

Management et pratiques de sécurité routière (MPSR)

Production de 10 fiches « Savoirs de base »

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

Projet d'un « Livret du patrouilleur »

Dans le cadre du groupe de travail « MPSR Exploitation et SR », un livret du patrouilleur a été élaboré par le CETE du Sud-Ouest avec la participation de quelques DDE. Il est actuellement testé dans une dizaine de DDE, qui à l'issue de 3 à 4 mois de test retourneront un questionnaire qui sera exploité en vue de l'amélioration de ce livret actuellement plus tourné vers les tâches d'entretien.

Évaluation des politiques de sécurité routière

Aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL) année 2002

L'objectif de l'étude est, à partir de l'analyse des fiches d'opérations informatisées renseignées par les directions départementales de l'Équipement et des synthèses rédigées par les directions régionales, de :

- faire le bilan de l'utilisation en 2002 des crédits concernant les aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL) et de mise en œuvre des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes ;
- donner à la direction des Routes les éléments objectifs pour mesurer l'efficacité de son action et lui permettre de compléter ou de modifier ses orientations relatives aux aménagements de sécurité d'initiative locale.

Ce bilan peut être consulté sur le site Intranet du SETRA.

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

Finite Element Simulation Study of a Frontal Driver Airbag Deployment for Out-of-Position Situations

P. Petit, X. Trosseille LAB, P. Baudrit CEESAR, M. Gopal, DELPHI Corporation, Michigan (USA)

De plus en plus de systèmes actifs de retenue équipent nos véhicules afin de protéger les occupants. L'historique des sacs gonflables frontaux pour conducteurs illustre très bien la problématique de la limitation des performances du dispositif pour les occupants en position nominale (PN) à seule fin de diminuer l'agressivité intrinsèque du sac pour les situations où l'occupant est en position hors nominale (PHN). Aujourd'hui, un nombre très restreint de publications scientifiques traitant de simulation par éléments finis (EF) du déploiement de sac pour PHN est disponible. L'objectif de notre étude était d'évaluer la faisabilité de la simulation EF du déploiement sac en PHN sur la base d'une matrice d'essais menés avec des conditions aux limites contrôlées. Les résultats comparent les simulations et les essais. Les simulations montrent un niveau de calage satisfaisant sur 60 ms, reproduisant correctement les événements clé du déploiement du sac. La limitation principale de cette étude réside dans son aspect de confirmation par opposition à de la prédiction. En effet le modèle numérique de sac a été développé à partir d'essais menés sur le sac physique déjà existant. Le mode de déploiement du sac a été identifié comme étant très sensible à la fois à des paramètres physiques et à des paramètres numériques. Il n'est pas encore possible d'utiliser cette méthodologie de modélisation au développement de sac. Cependant, un tel modèle est un outil utile à la compréhension de la physique du déploiement de sac, des modes de chargement du thorax, des mécanismes lésionnels et des études de sensibilité à différents paramètres physiques.

Critère de tolérance thoracique applicable à tous les systèmes de retenue

A. Petitjean, P. Baudrit, CEESAR, X. Trosseille, LAB
Stapp Conference 2003-22-0015

Depuis plusieurs années maintenant, les constructeurs de véhicules ont fait des efforts importants dans le domaine de la protection du thorax. Après avoir limité les efforts dans la ceinture baudrier à 6 kN, ces efforts sont maintenant souvent limités à 4 kN, avec utilisation de sac gonflable conçu de manière adaptée pour absorber le surplus d'énergie. Si cette technologie est récompensée par une amélioration considérable de la sécurité sur la route, elle reste pénalisée par les critères biomécaniques habituels, lorsqu'ils sont calculés avec l'Hybrid III et appliqués quelle que soit la retenue.

Pour résoudre ce problème, un nouveau critère est proposé, valide dans toutes les configurations de retenue actuelles (ceinture, sac gonflable seul ou ceinture et sac gonflable).

Il est basé sur la mesure de l'effort ceinture baudrier et de la déflexion centrale et est, par conséquent, applicable au mannequin actuel (Hybrid III). L'utilisation de l'effort ceinture baudrier permet de séparer les contributions de la ceinture et du sac gonflable à la déflexion. Un critère pondéré est calculé à partir de ces déflexions, en prenant en compte les différents risques associés à la ceinture et au sac gonflable pour la même déflexion. Ce nouveau critère a été développé en utilisant 65 simulations avec le modèle d'Être Humain du LAB et validé en utilisant 48 essais chariot décrits dans la littérature, comprenant des essais avec Hybrid III et avec SHPM réalisés dans des configurations similaires.

Cet article décrit la logique ayant permis le développement du critère et présente tous les paramètres utilisés ainsi que les éléments de validation.

Le Programme Psychologie du Conducteur

M. Moëssinger LAB

En 2003 a été réalisé, en collaboration avec le ministère de la Recherche, le montage scientifique et financier d'un premier programme de recherche « Psychologie du Conducteur », comportant huit projets sélectionnés parmi les propositions réceptionnées suite à l'appel d'offre du Groupe 3 du Prédit en mars 2003 :

- attitudes et dynamique de la confiance à l'égard des assistances à la conduite (projet ADAAC) ;
- étude en conduite automobile simulée, de l'évolution de la confiance dans l'interaction avec une assistance de type alerte anticollision ;
- méthodologie d'évaluation de l'adaptation comportementale aux assistances à la conduite. Influence d'une alerte naturelle sur les routines préconscientes (projet MEDAC) : étude sur piste, de l'adaptation comportementale induite par une alerte naturelle proprioceptive sur la régulation latérale d'un véhicule en courbe ;
- systèmes d'information et de communication embarqués et distraction du conducteur : étude et caractérisation en conduite automobile simulée, de l'interférence provoquée par des tâches annexes sur la tâche de conduite ;
- approche sociologique des représentations et des usages de nouvelles technologies : étude, sur la base de questionnaires et d'entretiens semi-directifs, des représentations des nouvelles technologies et observation en conduite sur route des usages d'aides à la conduite dédiées au confort ;
- le volant et la norme : analyse sur la base d'entretiens et d'observation en conduite sur route, des relations entre l'appropriation de la norme sociale et la construction des comportements en conduite automobile ;
- culture auto : étude interculturelle (Allemagne, France, Italie, Angleterre) sur la base d'entretiens semi-directifs en situation de conduite sur route ouverte et hors situation de conduite. Analyse de l'influence des modèles culturels sous-jacents sur le fonctionnement de la communication implicite des conducteurs, en parallèle des règles explicites du code de la route ;
- ce n'est pas moi : étude sur la base d'entretiens, de populations de conducteurs infractionnistes et récidivistes. Analyse du fonctionnement des résistances et de leur savoir-faire pour des infractions concernant l'excès de vitesse et la conduite sous l'emprise d'alcool ;
- dégradation des aptitudes et contre mesures à la fatigue et à la somnolence : étude sur route ouverte de l'effet sur la

déviations latérales de la prise de caféine ou d'une courte sieste chez des sujets en privation de sommeil, lors d'une conduite de nuit.

Ce programme fonctionne sur deux ans à dater du 6 novembre 2003, date de sa notification officielle par le ministère de la Recherche. Le LAB assure la coordination de l'exécution des huit projets tant sur le plan du suivi scientifique qu'administratif. Les recherches sont menées en partenariat avec des chercheurs d'organismes publics ou privés (INRETS : LPC et LIVIC ; CNRS : IRCCyN et LTC ; Naturalia et Biologica ; CEESAR ; CHU de Bordeaux, laboratoire du sommeil ; Paris X, LPPCCI ; Paris VIII, laboratoire TMU ; Laboratoire de sociologie, Université de Toulouse ; ARMINES).

Estimation du risque relatif d'implication accidentelle des jeunes conducteurs ayant suivi l'apprentissage anticipé de la conduite. Février 2004

Y. Page LAB, M.-C. Ouimet CEESAR et université de Montréal, Québec ; S. Cuny CEESAR

Ce projet de recherche fait suite à un appel d'offre concernant l'évaluation de l'Apprentissage Anticipé de la Conduite (AAC) de la Fondation MAIF, daté du 3 août 1999. Un premier volet a pour objectif d'estimer par le calcul statistique le risque relatif d'implication dans un accident corporel de la circulation des jeunes conducteurs selon qu'ils ont ou non suivi l'AAC. Le deuxième volet a l'objectif de décrire quantitativement et qualitativement l'expérience d'apprentissage de la conduite d'un groupe de jeunes conducteurs ayant suivi soit l'AAC soit la Formation Traditionnelle (FT) afin de tenter d'expliquer les bénéfices ou l'absence de bénéfices de l'expérience de conduite sur la sinistralité post-permis des AAC et de dégager des pistes de recherches.

Principaux résultats :

1. Globalement, nous n'observons pas de différences marquées entre les accidentés dans un accident corporel et les non accidentés. Les différences sont plus accentuées entre les AAC et les FT.

Les conditions d'étude ne permettent pas de détecter une différence de sinistralité corporelle entre les jeunes conducteurs ayant suivi l'AAC et les jeunes conducteurs ayant suivi la Formation Traditionnelle dans les deux ans qui suivent l'obtention du permis de conduire, pour des conducteurs principaux de voiture de tourisme assurés à la MAIF. Si cette différence existe, elle est en tous cas inférieure à 10 % (Odds ratio de 0,9 dans un modèle et Odds ratio de 1 dans un deuxième modèle).

Cependant, l'échantillon est biaisé par l'appartenance des sociétaires à la MAIF. Nous ne pouvons malheureusement pas extrapoler nos résultats à d'autres compagnies ou mutuelles d'assurance sans précaution.

2. L'AAC est un bon mode de préparation à l'examen du permis, comme le démontrent les taux de réussite plus élevée à la première tentative à l'examen du permis des apprentis-conducteurs ayant choisi cette formation, mais accélère l'accès à l'obtention du permis de conduire.

3. L'expérience en conduite accompagnée est principalement acquise sur des trajets routiniers ou irréguliers mais connus. Cette expérience n'est pas complète puisque les trajets sur des itinéraires nouveaux ou inconnus sont rares.

L'analyse des accidents montre un effet non négligeable de l'inexpérience des conditions de conduite dégradées, inhabituelles ou irrégulières sur la sinistralité des jeunes conducteurs. C'est le cas de la nuit (et de ses corrélats) et de la pluie par exemple.

4. Les résultats des entretiens semi-directifs permettent de dégager quelques pistes de recherche. Selon ces résultats, il semble que certaines situations de conduite ne soient pas expérimentées suffisamment pendant la conduite accompagnée (l'insertion en circulation dense par exemple). De plus, certains éléments de la tâche de conduite semblent pris en charge par les accompagnateurs pendant la conduite accompagnée. Certains AAC pourraient ainsi apprendre à conduire *à deux* pendant la période de conduite supervisée et développer des habitudes de conduite qu'ils doivent ensuite adapter au début de la conduite non supervisée. L'expérience acquise avec les accompagnateurs est une expérience différente de celle acquise en conduite non supervisée. Pour les FT, il s'agit, après le permis, d'acquérir de l'expérience tandis que pour certains AAC, il s'agit plutôt, dans certains cas, de réapprendre certaines étapes de la manœuvre. D'autres études sont nécessaires afin de vérifier cette hypothèse.

**LE CENTRE EUROPÉEN D'ÉTUDES DE SÉCURITÉ ET D'ANALYSE DES RISQUES (CEESAR)
(Rue des Suisses, 92000 Nanterre)**

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

Les 40 collaborateurs du CEESAR exercent leur activité de recherche dans trois grands pôles de compétences :

- l'accidentologie (études détaillées d'accidents en temps réel et différé, épidémiologie et statistiques) ;
- la biomécanique (comportement et tolérance de l'être humain, études des mannequins de chocs, de modélisation mathématique et simulation, protection des occupants) ;
- le comportement humain (ergonomie physique et cognitive, sécurité active, expérimentations, biomécanique des mouvements) et pour quatre moyens de transport terrestre : voitures, camions, bus et autocars, deux-roues motorisés.

L'accidentologie clinique et expérimentale

Rapport Final. Projet européen MAIDS (Motorcycle Accident In-Depth Study)

B. Amans, H. Guillemot, T. Hermitte, A. Martin, M. Moutreuil.
Juin 2003

Ce rapport décrit la participation du CEESAR au projet MAIDS financé par la Communauté européenne (CE) et l'Association européenne des constructeurs de motocycles (ACEM), et fournit les principaux résultats de l'exploitation des 150 études détaillées d'accidents (EDA) françaises et les enquêtes d'exposition de 150 personnes dans les stations services du département de l'Essonne.

Mécanismes lésionnels chez les motocyclistes en France

H. Guillemot, T. Hermitte, A. Martin, M. Moutreuil
XIII^e Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière, Banff, Alberta, Canada, 8-11 juin 2003

Communication sur les lésions subies par les motards avec leurs circonstances de survenue issues du projet MAIDS.

État des lieux sur les recherches relatives aux deux-roues motorisés. Projet RIDER (Recherche sur les accidents impliquant un deux-roues motorisé)

B. Amans, T. Hermitte, H. Guillemot, A. Martin, M. Moutreuil.
Juin 2003

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

Lien accident-infrastructure pour les deux-roues motorisés. Étude thématique projet RIDER

B. Amans, T. Hermitte, H. Guillemot, A. Martin, M. Moutreuil.
Juillet 2003

Cette étude contient en particulier la liaison entre les lésions et les obstacles.

Cette étude a été menée dans le cadre du programme européen MAIDS (Motorcycle Accident In-Depth Study), soutenue par la communauté européenne et l'Association européenne des constructeurs de motocycles (ACEM). L'objectif de cette étude est de recueillir des données sur les lésions subies par les motards et d'en faire l'analyse. La mise en relation des lésions avec leurs circonstances de survenue, et la reconstruction d'accident vont permettre d'établir les vitesses et accélérations subies par les victimes pour établir des seuils de tolérance. Ces connaissances doivent à terme, contribuer à améliorer la protection de cette catégorie d'usagers de la route.

LE CENTRE D'ÉTUDES SUR LES RÉSEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS (CERTU) (Rue Juliette Récamier, 69456 Lyon Cedex 06)

Le CERTU compte six départements techniques couvrant l'ensemble du domaine urbain. Les départements sécurité, voirie, espace public, systèmes techniques pour la ville et technologies sont les plus impliqués dans le domaine de la sécurité de la circulation. Ils réalisent ou font réaliser des études dans le réseau du ministère de l'Équipement, en partenariat avec les collectivités et associations.

La vocation du CERTU est la capitalisation et la diffusion des savoirs et des savoir-faire sous la forme de rapports de synthèses thématiques, d'outils et de guides méthodologiques.

Accidentologie statistique

Accidents en milieu urbain : Sorties de chaussée et chocs contre obstacles latéraux

Dossier 2002

La lutte contre l'insécurité routière nécessite d'abord une connaissance précise des circonstances d'accidents, pour mieux bâtir ensuite des programmes de prévention adaptés. Un des domaines peu connu à ce jour est celui des accidents en milieu urbain se terminant par un choc contre un objet rigide situé en bordure de voies. Ce type d'accident a souvent des conséquences graves, et, en France, il entraîne chaque année 900 décès, soit près du tiers des accidents mortels en milieu urbain. Le problème de sécurité posé est bien sûr lié au facteur vitesse, et se pose surtout sur les voies les plus importantes sur lesquelles la maîtrise des vitesses est de fait la solution principale, voire unique à rechercher. La ville est en effet composée de multiples objets, répondant à des besoins très divers rappelés dans l'étude, et il n'est bien sûr pas question de les éliminer comme on pourrait le faire en rase campagne. Il apparaît néanmoins souhaitable d'éviter des implantations sans précaution de certains objets durs dans les sites à risque bien identifiés. L'étude comporte une analyse descriptive approfondie des accidents sur le territoire français. Dans sa dernière partie, elle propose aussi des pistes de progrès portant sur des améliorations possibles de dispositifs existants, et ouvre des perspectives pour de nouveaux produits mieux adaptés à la ville. Il reste maintenant à approfondir ces pistes avec la communauté technique et les exploitants.

Analyse et évaluation des politiques

Signalisation temporaire : manuel du chef de chantier

M. Makhouloufi

Guide technique CERTU 2003

La signalisation temporaire, que ce soit celle de la route, des véhicules ou des personnes, est un moyen essentiel à la sécurité de tous les usagers.

Ce guide technique explicite les principales règles et recommandations pratiques s'appliquant aux balisages des chantiers en milieu urbain. Il s'adresse aussi bien aux gestionnaires, aux contrôleurs qu'aux autres intervenants publics ou privés, concernés par les chantiers sur la voirie. Après un rappel des principes généraux et des critères d'efficacité, le guide décrit la réalisation de la signalisation réglementaire dans les différentes situations rencontrées en milieu urbain.

Il porte principalement sur les cas suivants :

- signalisation d'urgence et danger temporaire ;
- travaux sur trottoir ;
- chantiers fixes ;
- chantiers mobiles ;
- déviation de la circulation ;
- pose et dépose de la signalisation.

Connaître la vitesse pour agir sur la sécurité de la circulation en agglomération

B. Christian

Dossier 2003

Pourquoi modérer la vitesse en agglomération ? Où et comment agir pour cela ? Comment évaluer la vitesse et la sécurité de la circulation urbaine ? Autant de questions qui sont abordées et approfondies dans la première partie de ce dossier, complétée par l'expérience de quatre agglomérations françaises.

Les méthodes et les indicateurs disponibles pour la mesure des vitesses ainsi que les systèmes de mesure mis en œuvre sont développés dans la troisième partie. Un cédérom joint regroupe quelques annexes concrètes sur les pratiques actuelles, sur les tests des systèmes de mesures temporaires et sur les matériels existant sur le marché.

Le dossier présente donc aux gestionnaires de la voirie urbaine les moyens disponibles pour une bonne connaissance des vitesses pratiquées sur leurs réseaux. À partir de là, ils pourront monter des opérations efficaces de modération et de maîtrise des vitesses de circulation pour améliorer la sécurité des usagers.

Cet ouvrage s'inscrit dans l'ensemble des outils nécessaires à la mise en œuvre des mesures que préconise le Comité interministériel de la sécurité routière. Mieux connaître les

vitesses permet de mieux les maîtriser, ce qui favorise la sécurité des déplacements de tous les usagers de la ville.

Des voies pour le vélo : 30 exemples de bonnes pratiques en France

G. Laferrere

Dossier 2003

Entre le guide de recommandations et les nombreuses fiches méthodologiques portant sur la conception des aménagements cyclables, il manquait un document montrant comment passer de la théorie à la pratique. C'est l'objet de cet ouvrage réalisé en collaboration avec l'ADEME, le Club des villes cyclables et le GART, à l'occasion du congrès international Velo-city. À travers 30 sites sélectionnés en milieu urbain ou interurbain, parmi un large panel de réalisations françaises, ce recueil présente la diversité des solutions possibles pour favoriser l'usage du vélo comme loisir et, plus encore, comme mode de déplacement au quotidien. Ce fascicule présente des aménagements de voirie et de stationnement, des opérations favorisant l'intermodalité ou encore des campagnes de communication ciblées. Sans prétendre à l'exhaustivité, il constitue un bon outil de base pour l'aide à la réflexion et à l'action des décideurs et des techniciens des différentes collectivités territoriales.

Les zones 30 en France : bilan des pratiques en France

C. Rennesson

Rapport d'études 2003

Entre le guide de recommandations et les nombreuses fiches méthodologiques portant sur la conception des aménagements cyclables, il manquait un document montrant comment passer de la théorie à la pratique. C'est l'objet de cet ouvrage réalisé en collaboration avec l'ADEME, le Club des villes cyclables et le GART, à l'occasion du congrès international Velo-city. À travers 30 sites sélectionnés en milieu urbain ou interurbain, parmi un large panel de réalisations françaises, ce recueil présente la diversité des solutions possibles pour favoriser l'usage du vélo comme loisir et, plus encore, comme mode de déplacement au quotidien. Ce fascicule présente des aménagements de voirie et de stationnement, des opérations favorisant l'intermodalité ou encore des campagnes de communication ciblées. Sans prétendre à l'exhaustivité, il constitue un bon outil de base pour l'aide à la réflexion et à l'action des décideurs et des techniciens des différentes collectivités territoriales.

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, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux ;
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique ;
- implique au moins un véhicule.

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

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- **les indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- **les victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : victimes décédées sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident ; 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

La très grande majorité des pays européens a dorénavant adopté la définition internationale du tué dans un accident de la route : « une victime est considérée comme tuée si elle décède dans les trente jours qui suivent l'accident. ». Afin de pouvoir comparer facilement les données avec ses voisins et de mieux mesurer l'impact de l'insécurité routière, la France passera, vraisemblablement à compter du 1^{er} janvier 2005, à cette définition. Les études d'impact de cette modification sont en cours et vont déboucher sur une refonte complète de la variable gravité des blessures :

- 1) usager indemne ;
- 2) usager blessé mais dont l'état n'a pas nécessité une hospitalisation ;
- 3) usager blessé admis comme patient dans un hôpital ;
- 4) usager décédé sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

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.

Ce circuit BAAC représente environ 3 500 points de collecte, soit environ 3 000 brigades locales de gendarmerie, 465 circonscriptions de sécurité publique comportant chacune une unité spécialisée en matière de sécurité routière et 13 compagnies républicaines de sécurité (CRS) auxquelles il convient d'ajouter la police aux frontières, compétente

pour les accidents survenus aux frontières ou en zone aéroportuaire. 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 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.

Le projet de modernisation a permis de rationaliser les échanges de fichier : les BAAC saisis par les commissariats, la PAF ou par le bureau des accidents de la préfecture de police de Paris sont transmis au centre d'exploitation informatique de Juvisy. Celui-ci les contrôle, les concatène et les fait suivre à l'ONISR. Les unités des CRS sont équipées de leur propre logiciel de saisie, PROCEA. 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 de l'air et des frontières.

La constitution du fichier national

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

Cette **expertise qualité** au plan national porte d'abord sur l'exhaustivité du fichier par la recherche des BAAC non remontés en comparant pour chaque département les accidents recueillis aux chiffres fournis par les préfetures. 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 centres d'études techniques de l'équipement (CETE), les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR), situés dans les directions régionales de l'équipement (DRE), ainsi que les cellules départementales d'exploitation et de sécurité (CDES), situées dans les directions départementales de l'équipement (DDE).

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 envoyé dans chaque organisme de saisie.

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 allègement 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 procès-verbal (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 a consisté à mettre en place un nouveau standard appelé « *BAAC 2002* » adopté depuis le 01/01/04.

Ce nouveau standard a résolu le problème de la localisation des accidents en rase campagne, grâce à l'ajout d'un code GPS compatible avec les outils de la gendarmerie. Cette donnée,

**Le standard BAAC 2002
valable depuis le 01/01/04 :**

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* » : localisant des accidents en interurbain

Rubrique « lieux »

- Variable « *marquage de chaussée* » : suppression
- Variable « *voie spéciale* » est renommée en « existence d'une voie spéciale », son implication dans l'accident sera décrite dans « situation de l'accident » dans la même rubrique
- Variable « *état de la route* » : suppression
- Variable « *signalisation* » : suppression
- Variable « *environnement* » : remplacement par « point école » à 2 modalités, « proximité d'un point école », « non à proximité d'un point école »

Rubrique « véhicule »

- Variable « *véhicule en fuite* » : ajout d'une modalité « conducteur en fuite »
- Variable « *date de dernier contrôle technique* » : suppression
- Variable « *type de véhicule* » dorénavant appelée « *code CNIT* » : passage de 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 d'une modalité « piéton en roller ou en trottinette ».
- Variable « *A/S* » : suppression
- Variable « *Nationalité* » : suppression
- Variable « *CSP* » : ajout de la modalité « étudiant » codé 'A'
- Variable « *taux d'alcoolémie* » : il faudra indiquer dorénavant les alcoolémies en dessous de 0,5 g/l
- Variable « *Permis de conduire* » : ajout de la modalité « conduite accompagnée ». La modalité « apprentissage de la conduite » devient : « conduite en auto-école »
- Variable « *infraction* » : le référentiel des infractions change et passe sous le format « NATINF ».
- Variable « *drogue* » : 1 caractère pour « drogue par dépistage » et 1 caractère pour « drogue par prise de sang »

intégrée dans un référentiel cartographique, permettra d'établir des cartes des lieux les plus accidentogènes du réseau routier français.

L'ajout en 2004 d'un localisant urbain introduira un mode de localisation plus précis des accidents en milieu urbain.

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

La déconcentration de son architecture de recueil de données

Outre ces opérations de simplification du document de collecte, le projet de rénovation prévoit une refonte complète des circuits de transmission avec mise en place d'une base de données partagée par tous les acteurs, cela permettrait d'introduire des données autres que le BAAC stricto sensu. Ainsi l'intégration des ATB (accidents, tués, blessés) dans la base donnera des

données rapides et fiables de l'accidentologie au département. Les données relatives à la voirie et à l'infrastructure routière pourraient être directement intégrées dans la base à partir des fichiers spécifiques gérés par les DDE, d'où un nouvel allègement 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, le mode de transmission resterait centralisé : par intégration des sous-fichiers de la DGGN et de 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 l'accident.

L'étape suivante va consister à étudier un scénario technique de mise en œuvre de la base de données partagées en deux phases :

- fin 2004 : accès en lecture seulement ;
- fin 2005 : accès en lecture et en écriture.

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 finat 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 <i>(repéré par rapport à la borne amont)</i> – n° de borne – mètres Tracé en plan <i>(par rapport au sens de marche du premier véhicule décrit)</i> – 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 <i>(en mètres)</i> – 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 1^{ère} mise en circulation – mois – année Date du dernier contrôle ou visite technique – mois – année	Type du véhicule <i>(groupe alphanumérique figurant sur la carte grise. Pour les motocyclettes « puissance + genre »)</i> Appartenant à – conducteur – véhicule volé – propriétaire consentant – administration – entreprise Véhicule spécial – taxi – ambulance – pompier – police - gendarmerie – transport scolaire – matières dangereuses – autre	
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.) <i>(fourni par le médecin.)</i>	Catégorie socioprofessionnelle <i>(conducteur ou piéton)</i> – 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'utilisateur – malaise - fatigue – médicament - drogue – infirmité – attention perturbée – ivresse apparente Test d'alcoolémie <i>(y compris piéton)</i> – impossible – refusé – prise de sang – éthylomètre – résultat non connu – dépistage négatif Taux d'alcoolémie <i>(si positif)</i>

	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 enchaîné – 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 – 1^{ère} infraction – 2^{nde} 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 2003	592	2 504	11 701	14 205	4,00
	Année 2002	819	2 939	13 133	16 072	4,85
	Différence	- 227	- 435	- 1 432	- 1 867	- 0,85
	Évolution	- 27,7 %	- 14,8 %	- 10,9 %	- 11,6 %	
Cyclistes	Année 2003	190	848	4 003	4 851	3,77
	Année 2002	211	850	3 721	4 571	4,41
	Différence	- 21	- 2	+ 282	+ 280	- 0,64
	Évolution	- 10,0 %	- 0,2 %	+ 7,6 %	+ 6,1 %	
Cyclomotoristes	Année 2003	372	2 713	13 545	16 258	2,24
	Année 2002	366	3 154	13 631	16 785	2,13
	Différence	+ 6	- 441	- 86	- 527	+ 0,11
	Évolution	+ 1,6 %	- 14,0 %	- 0,6 %	- 3,1 %	
Motocyclistes	Année 2003	813	3 161	12 655	15 816	4,89
	Année 2002	973	3 770	13 775	17 545	5,25
	Différence	- 160	- 609	- 1 120	- 1 729	- 0,36
	Évolution	- 16,4 %	- 16,2 %	- 8,1 %	- 9,9 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 2003	3 509	9 336	51 390	60 726	5,46
	Année 2002	4 602	12 721	65 437	78 158	5,56
	Différence	- 1 093	- 3 385	- 14 047	- 17 432	- 0,10
	Évolution	- 23,8 %	- 26,6 %	- 21,5 %	- 22,3 %	
Usagers de poids lourds	Année 2003	107	228	935	1 163	8,43
	Année 2002	125	266	1 108	1 374	8,34
	Différence	- 18	- 38	- 173	- 211	+ 0,09
	Évolution	- 14,4 %	- 14,3 %	- 15,6 %	- 15,4 %	
Autres usagers**	Année 2003	148	417	2 493	2 910	4,84
	Année 2002	146	391	2 943	3 334	4,20
	Différence	+ 2	+ 26	- 450	- 424	+ 0,64
	Évolution	+ 1,4 %	+ 6,6 %	- 15,3 %	- 12,7 %	
Ensemble	Année 2003	5 731	19 207	96 722	115 929	4,71
	Année 2002	7 242	24 091	113 748	137 839	4,99
	Différence	- 1 511	- 4 884	- 17 026	- 21 910	- 0,28
	Évolution	- 20,9 %	- 20,3 %	- 15,0 %	- 15,9 %	

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(e)		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
Poids lourd	Année 2003	720	1 114	4 243	5 357	11,85
	Année 2002	940	1 550	4 955	6 505	12,63
	Différence	- 220	- 436	- 712	- 1 148	- 0,78
	Évolution	- 23,4 %	- 28,1 %	- 14,4 %	- 17,6 %	
Camionnette (dont usagers de camionnettes)	Année 2003	293 (75)	817 (232)	4 833 (1 394)	5 650 (1 620)	4,93 (4,41)
	Année 2002	341 (79)	859 (249)	5 380 (1 834)	6 239 (2 083)	5,18 (3,48)
	Différence	- 48	- 42	- 547	- 589	- 0,25
	Évolution	- 14,1 %	- 4,9 %	- 10,2 %	- 9,4 %	

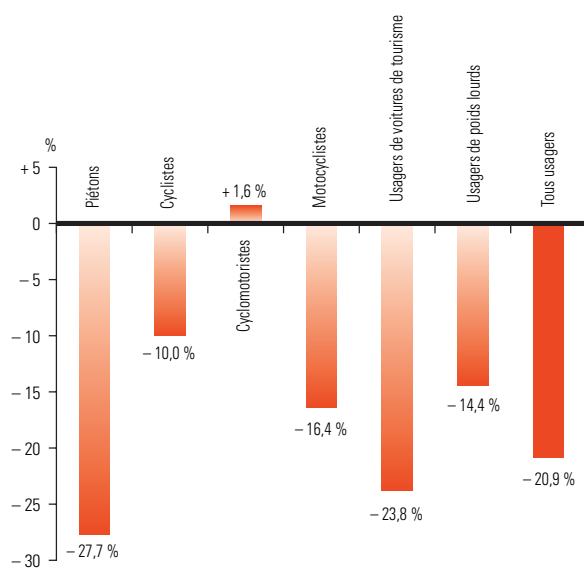
Source : ONISR, fichier des accidents.

* Victimes : tués + blessés

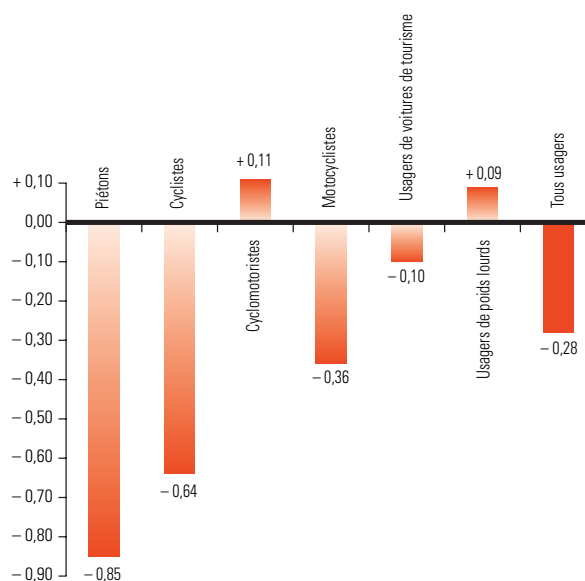
En 2003, par rapport à 2002 :

- c’est pour les piétons que le nombre de tués diminue le plus (– 27,7 %) puis pour les usagers de voitures de tourisme (– 23,8 %), les motocyclistes (– 16,4 %), les usagers de poids lourds (– 14,4 %) et enfin pour les cyclistes (– 10,0 %). En revanche, il augmente légèrement pour les cyclomotoristes (+ 1,6 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+ 1,4 %) ;
- le nombre de blessés diminue pour la plupart des usagers, de – 3,1 % pour les cyclomotoristes à – 22,3 % pour les usagers de voitures de tourisme mais augmente pour les cyclistes (+ 6,1 %) ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour quatre catégories d’usagers sur sept : les piétons, les cyclistes, les motocyclistes et les usagers de voitures de tourisme mais augmente pour les trois autres, de + 0,09 point pour les usagers de poids lourds à + 0,64 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, en particulier des tués et des blessés graves, qui génère une baisse de la gravité des accidents de 0,78 point ;
- dans les accidents avec au moins une camionnette, tous les indicateurs sont également en diminution, y compris la gravité des accidents (– 0,25 point).

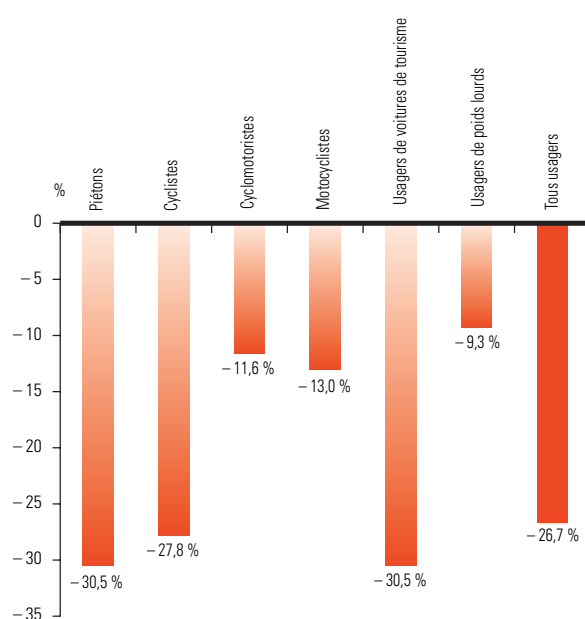
Évolution du nombre de tués par catégories d’usagers



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



Évolution du nombre de tués par catégories d’usagers 2003/moyenne 1998-2002



Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2003

Afin de calculer le sur ou sous-risque des usagers de véhicules, il faudrait connaître le taux d'occupation moyen des véhicules.

A 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	Nombre de tués dans les véhicules avec au moins un(e) ²	Parc ³ (au 1-1-2004)	Tués dans les véhicules par million de véhicules	Tués dans les accidents avec au moins un(e) ⁴ par million de véhicules
Bicyclettes	190	196	20 000 000 ⁵	10	10
Cyclomoteurs	372	408	1 356 000 ^e	274	301
Motocyclettes	813	875	1 092 000 ^e	745	801
Voiturettes	24	26	120 000	200	217
Voitures de tourisme	3 509	4 731	29 560 000	119	160
Camionnettes	75	293	5 418 000	14	54
Poids lourds	107	720	568 000	188	1 268
Transports en commun	16	92	82 000	— *	— *

Sources :

1. Tués à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents.

2. Tués à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents.

3. Chambre des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle.

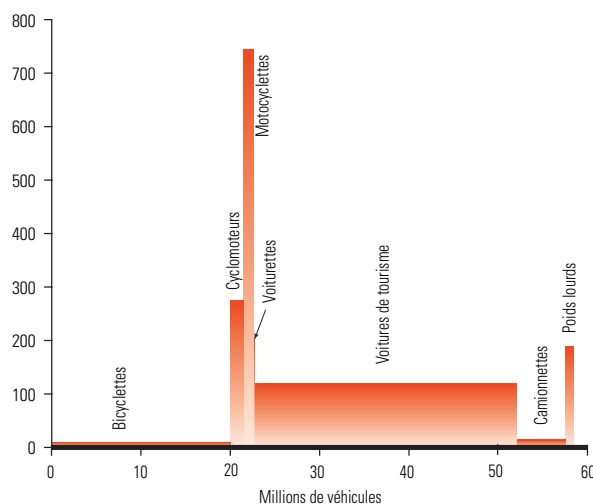
4. Tués dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée.

5. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable

e : estimation

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

Tués par million de véhicules



À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2003 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 6,3) et un sous-risque des camionnettes (division par un facteur 8,5).

La même opération a été réalisée en ramenant le nombre de tués en et hors des véhicules d'un type donné par rapport au parc.

On constate toujours un surrisque des motocyclettes (multiplication par un facteur 5,0) mais aussi et surtout un surrisque des poids lourds (multiplication par un facteur 7,9). Le sous-risque des camionnettes s'amenuise puisque le facteur de division n'est plus que de 3,0.

Taux de victimes dans les véhicules par rapport au parc en 2003

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	Nombre de victimes* dans les véhicules avec au moins un(e) ²	Parc ³ (au 1-1-2004)	Victimes* dans les véhicules par million de véhicules	Victimes* dans les accidents avec au moins un(e) ⁴ par million de véhicules
Bicyclettes	5 041	5 566	20 000 000 ⁵	252	278
Cyclomoteurs	16 630	18 633	1 356 000 ^e	12 264	13 741
Motocyclettes	16 629	19 147	1 092 000 ^e	15 228	17 534
Voiturettes	227	348	120 000	1 892	2 900
Voitures de tourisme	64 235	105 073	29 560 000	2 173	3 555
Camionnettes	1 701	5 943	5 418 000	314	1 097
Poids lourds	1 270	6 077	568 000	2 236	10 699
Transports en commun	842	2 181	82 000	— **	— **

Sources :

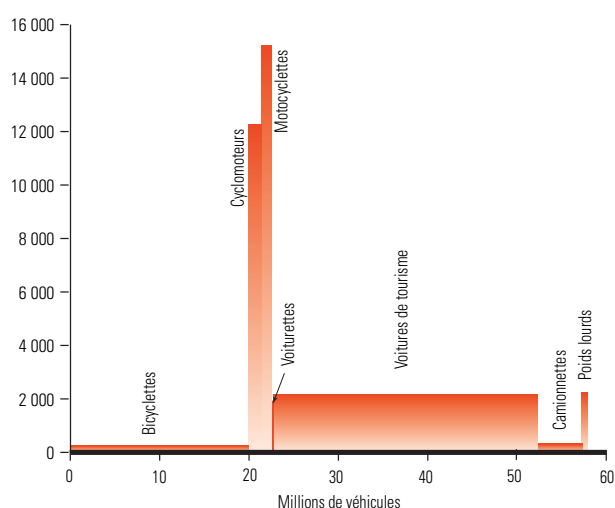
1. Victimes à l'intérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents.
2. Victimes à l'intérieur et à l'extérieur des véhicules impliqués. ONISR, fichier des accidents.
3. Chambre des constructeurs français d'automobiles et Chambre syndicale nationale du motocycle.
4. Victimes dans les accidents avec au moins un véhicule de catégorie donnée.
5. Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

e : estimation

* Victimes : tués + blessés

** Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules, l'indicateur n'est pas utilisable.

Victimes par million de véhicules



À défaut de la connaissance du kilométrage parcouru en 2003 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 5,6) et surtout des motocyclettes (multiplication par un facteur 7,0). En revanche, les camionnettes présentent un sous-risque (division par un facteur 6,9).

La même opération a été réalisée en ramenant le nombre de victimes en et hors des véhicules d'un type donné par rapport au parc.

On constate toujours un surrisque des cyclomoteurs (multiplication par un facteur 3,9) et des motocyclettes (multiplication par un facteur 4,9). Le sous-risque des camionnettes s'amenuise puisque le facteur de division n'est plus que de 3,2.

Évolution du nombre de victimes par classes d'âge

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 victimes*)
0-14 ans	Année 2003	210	1 290	7 842	9 132	2,25
	Année 2002	246	1 562	9 246	10 808	2,23
	Différence	- 36	- 272	- 1 404	- 1 676	+ 0,02
	Évolution	- 14,6 %	- 17,4 %	- 15,2 %	- 15,5 %	
15-24 ans	Année 2003	1 476	5 764	29 793	35 557	3,99
	Année 2002	1 855	7 268	34 706	41 974	4,23
	Différence	- 379	- 1 504	- 4 913	- 6 417	- 0,24
	Évolution	- 20,4 %	- 20,7 %	- 14,2 %	- 15,3 %	
25-44 ans	Année 2003	1 858	5 983	34 306	40 289	4,41
	Année 2002	2 435	7 795	41 061	48 856	4,75
	Différence	- 577	- 1 812	- 6 755	- 8 567	- 0,34
	Évolution	- 23,7 %	- 23,2 %	- 16,5 %	- 17,5 %	
45- 64 ans	Année 2003	1 065	3 415	16 454	19 869	5,09
	Année 2002	1 356	4 244	18 877	23 121	5,54
	Différence	- 291	- 829	- 2 423	- 3 252	- 0,45
	Évolution	- 21,5 %	- 19,5 %	- 12,8 %	- 14,1 %	
65 ans et plus	Année 2003	1 040	2 334	7 138	9 472	9,89
	Année 2002	1 265	2 726	8 542	11 268	10,09
	Différence	- 225	- 392	- 1 404	- 1 796	- 0,20
	Évolution	- 17,8 %	- 14,4 %	- 16,4 %	- 15,9 %	
Âge indéterminé	Année 2003	82	421	1 189	1 610	4,85
	Année 2002	85	496	1 316	1 812	4,48
	Différence	- 3	- 75	- 127	- 202	+ 0,37
	Évolution	NS	NS	NS	NS	
Ensemble	Année 2003	5 731	19 207	96 722	115 929	4,71
	Année 2002	7 242	24 091	113 748	137 839	4,99
	Différence	- 1 511	- 4 884	- 17 026	- 21 910	- 0,28
	Évolution	- 20,9 %	- 20,3 %	- 15,0 %	- 15,9 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

NS : non significatif

* Victimes : tués + blessés

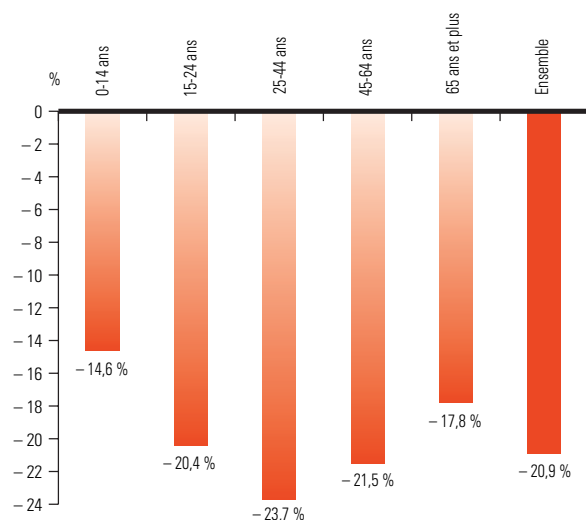
En 2003, par rapport à 2002 :

- le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, en particulier pour toutes celles comprises entre 15 et 64 ans puisque les évolutions dépassent les 20 %. En revanche, il diminue également fortement, mais moins que la moyenne (- 20,9 %), pour les moins de quinze ans (- 14,6 %) et les 65 ans et plus (- 17,8 %) ;
- le nombre de blessés diminue à peu près de la même façon que la moyenne (- 15,9 %) pour la plupart des classes d'âge

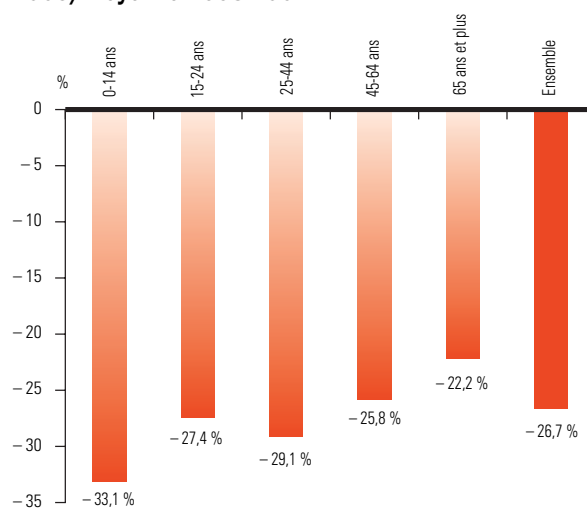
mais un peu plus que cette moyenne pour la classe des 25-44 ans (- 17,5 %) et un peu moins pour celle des 45-64 ans (- 14,1 %) ;

– la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue pour quasiment toutes les classes d'âge, de - 0,20 point pour la classe des 65 ans et plus à - 0,45 point pour celle des 45-64 ans mais augmente très légèrement pour celle des moins de quinze ans.

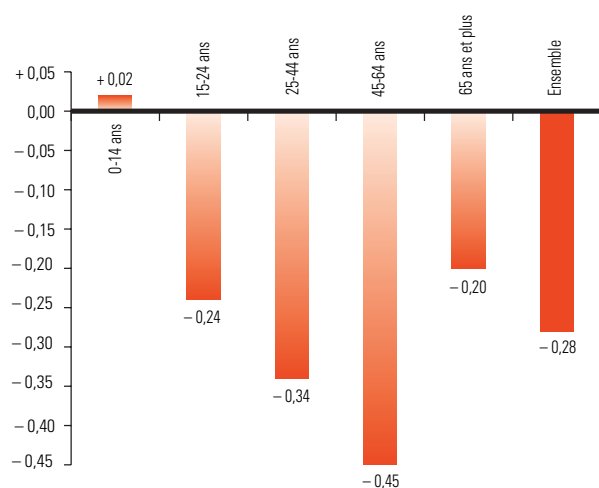
Évolution du nombre de tués par classes d'âge



Évolution du nombre de tués par classes d'âge 2003/moyenne 1998-2002



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



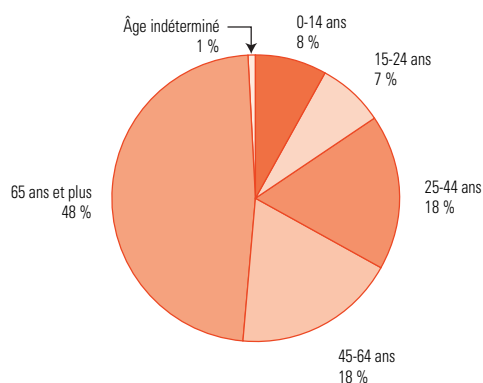
Répartition du nombre de tués par classes d'âge et catégories d'utilisateurs en 2003

	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	48	8,1	20	10,5	29	2,4	111	3,2	210	3,7
%	<i>22,9</i>		<i>9,5</i>		<i>13,8</i>		<i>52,9</i>		<i>100,0</i>	
15-24 ans	45	7,6	24	12,6	418	35,3	960	27,4	1 476	25,8
%	<i>3,0</i>		<i>1,6</i>		<i>28,3</i>		<i>65,0</i>		<i>100,0</i>	
25-44 ans	104	17,6	31	16,3	542	45,7	1 089	31,0	1 858	32,4
%	<i>5,6</i>		<i>1,7</i>		<i>29,2</i>		<i>58,6</i>		<i>100,0</i>	
45-64 ans	107	18,1	51	26,8	142	12,0	671	19,1	1 065	18,6
%	<i>10,0</i>		<i>4,8</i>		<i>13,3</i>		<i>63,0</i>		<i>100,0</i>	
65 ans et plus	283	47,8	60	31,6	35	3,0	626	17,8	1 040	18,1
%	<i>27,2</i>		<i>5,8</i>		<i>3,4</i>		<i>60,2</i>		<i>100,0</i>	
Âge indéterminé	5	0,8	4	2,1	19	1,6	52	1,5	82	1,4
Ensemble	592	100,0	190	100,0	1 185	100,0	3 509	100,0	5 731	100,0

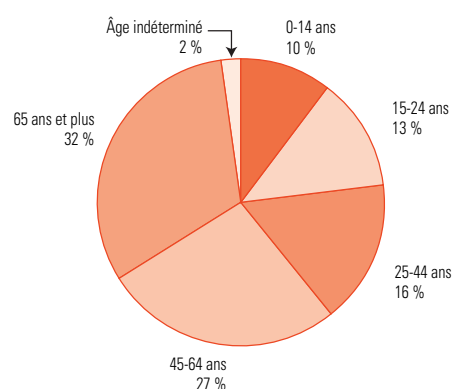
Source : ONISR, fichier des accidents.

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

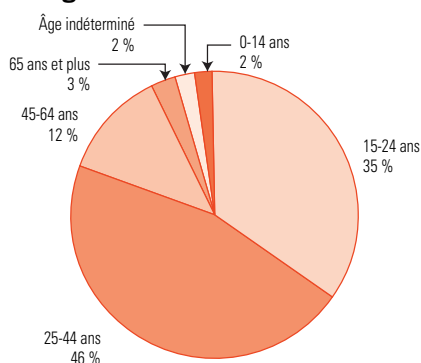
Piétons



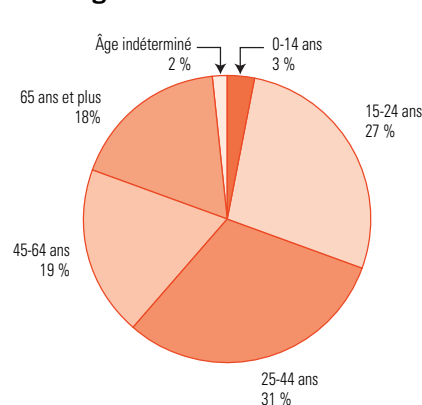
Cyclistes



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'utilisateurs montre que les personnes âgées représentent une part très importante des piétons tués (47,8 %). On retrouve cette forte représentation pour les 15-24 ans dans le nombre d'utilisateurs de « deux-roues à moteur » tués (35,3 %) ainsi que pour les 25-44 ans (45,7 %) mais, il est vrai,

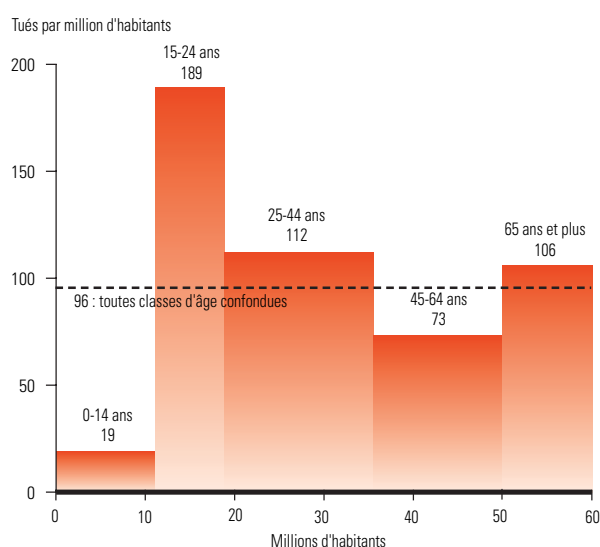
avec une population plus importante. La forte représentation de ces deux classes d'âge se retrouve également dans les usagers de voitures de tourisme (27,4 % et 31,0 %).

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 2003

	Nombre de tués	Population (au 1-1-2004)	Tués par million d'habitants
0-14 ans	210	11 125 302	19
15-24 ans	1 476	7 793 647	189
25-44 ans	1 858	16 598 190	112
45-64 ans	1 065	14 577 292	73
65 ans et plus	1 040	9 805 837	106
Âge indéterminé	82	-	-
Ensemble	5 731	59 900 268	96

Sources : ONISR, fichier des accidents – INSEE.



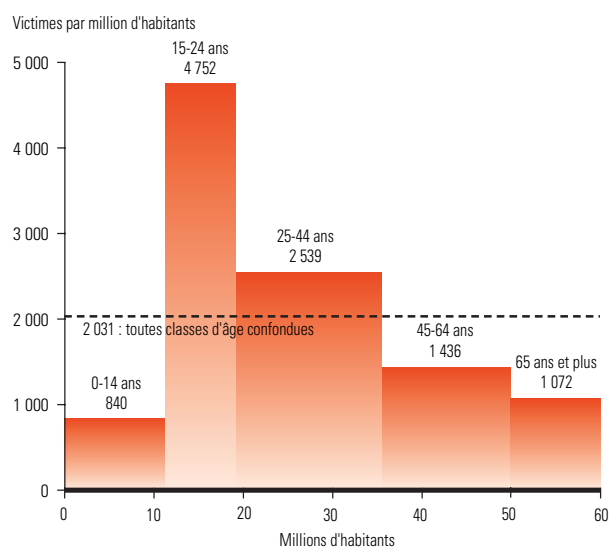
Par classes d'âge, le nombre de tués, ramené aux effectifs de la classe considérée, montre que c'est la classe des 15-24 ans qui est, de très loin, la plus exposée avec un taux de risque deux fois plus fort que la moyenne ; la classe des moins de 15 ans étant de très loin la moins exposée avec un facteur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

Taux de victimes selon l'âge par rapport à la population en 2003

	Nombre de victimes*	Population (au 1-1-2004)	Victimes par million d'habitants
0-14 ans	9 342	11 125 302	840
15-24 ans	37 033	7 793 647	4 752
25-44 ans	42 147	16 598 190	2 539
45-64 ans	20 934	14 577 292	1 436
65 ans et plus	10 512	9 805 837	1 072
Âge indéterminé	1 692	-	-
Ensemble	121 660	59 900 268	2 031

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 2003	5 460	415	950	6 756	7 706	7,60
	Année 2002	6 651	493	1 243	8 301	9 544	7,41
	Différence	- 1 191	- 78	- 293	- 1 545	- 1 838	+ 0,19
	Évolution	- 17,9 %	- 15,8 %	- 23,6 %	- 18,6 %	- 19,3 %	
dont autoroutes de liaison	Année 2003	1 805	275	715	2 011	2 726	15,24
	Année 2002	2 241	328	928	2 505	3 433	14,64
	Différence	- 436	- 53	- 213	- 494	- 707	+ 0,60
	Évolution	- 19,5 %	- 16,2 %	- 23,0 %	- 19,7 %	- 20,6 %	
dont autoroutes de dégagement	Année 2003	3 655	140	235	4 745	4 980	3,83
	Année 2002	4 410	165	315	5 796	6 111	3,74
	Différence	- 755	- 25	- 80	- 1 051	- 1 131	+ 0,09
	Évolution	- 17,1 %	- 15,2 %	- 25,4 %	- 18,1 %	- 18,5 %	
Routes nationales	Année 2003	12 142	1 306	3 448	13 597	17 045	10,76
	Année 2002	15 009	1 790	4 505	16 931	21 436	11,93
	Différence	- 2 867	- 484	- 1 057	- 3 334	- 4 391	- 1,17
	Évolution	- 19,1 %	- 27,0 %	- 23,5 %	- 19,7 %	- 20,5 %	
Routes départementales	Année 2003	27 054	2 991	9 486	26 891	36 377	11,06
	Année 2002	32 416	3 738	11 985	32 440	44 425	11,53
	Différence	- 5 362	- 747	- 2 499	- 5 549	- 8 048	- 0,47
	Évolution	- 16,5 %	- 20,0 %	- 20,9 %	- 17,1 %	- 18,1 %	
Voiries communales et autres voies	Année 2003	45 564	1 019	5 323	49 478	54 801	2,24
	Année 2002	51 394	1 221	6 358	56 076	62 434	2,38
	Différence	- 5 830	- 202	- 1 035	- 6 598	- 7 633	- 0,14
	Évolution	- 11,3 %	- 16,5 %	- 16,3 %	- 11,8 %	- 12,2 %	
Ensemble	Année 2003	90 220	5 731	19 207	96 722	115 929	6,35
	Année 2002	105 470	7 242	24 091	113 748	137 839	6,87
	Différence	- 15 250	- 1 511	- 4 884	- 17 026	- 21 910	- 0,52
	Évolution	- 14,5 %	- 20,9 %	- 20,3 %	- 15,0 %	- 15,9 %	

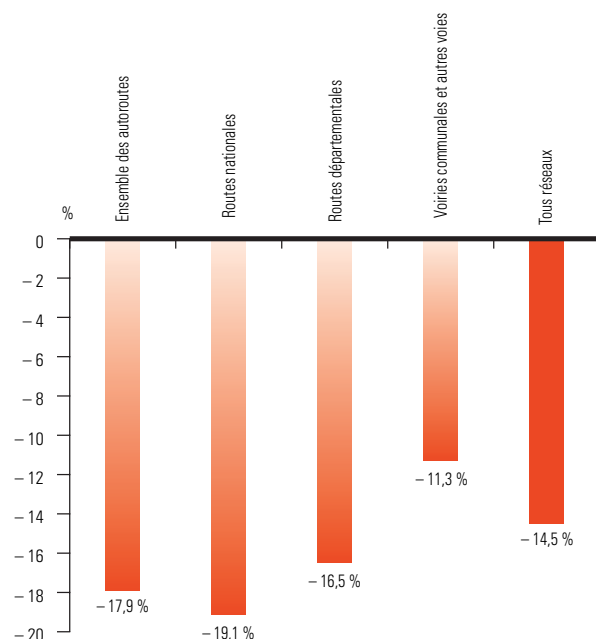
Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2003, par rapport à 2002 :

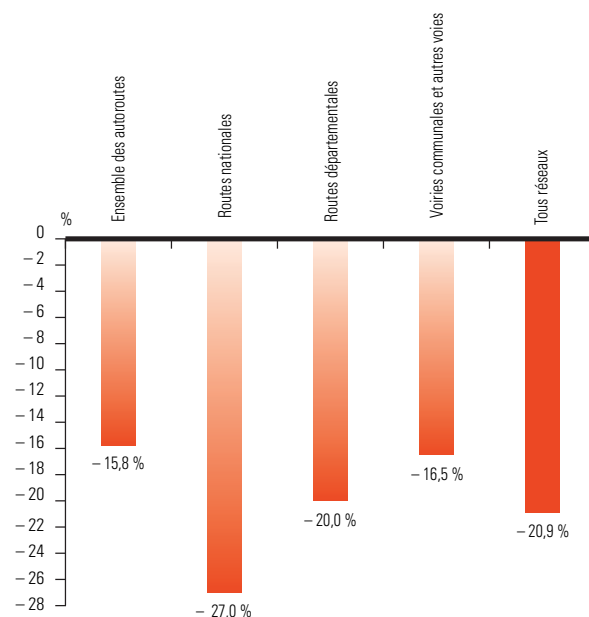
- le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les autoroutes de liaison (- 19,5 %) et les routes nationales (- 19,1 %) mais moins que la moyenne (- 14,5 %) sur les voies communales et « autres voies » (- 11,3 %) ;
- le nombre de tués, connaît une baisse spectaculaire sur les routes nationales (- 27,0 %), bien plus que la diminution moyenne (- 20,9 %). Cette moyenne est atteinte sur les routes départementales mais pas sur les autoroutes (- 15,8 %), quelles soient de liaison (- 16,2 %) ou de dégagement (- 15,2 %), ni sur les voies communales et « autres voies » (- 16,5 %) ;

- le nombre de blessés, globalement en baisse de 15,9 %, diminue jusqu'à 20,6 % sur les autoroutes de liaison mais n'atteint que 12,2 % sur les voies communales et « autres voies » ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, augmente sur l'ensemble des autoroutes (+ 0,19 point), qu'elles soient de liaison (+ 0,60 point) ou de dégagement (+ 0,09 point), mais diminue partout ailleurs, de - 0,14 point sur les voies communales et « autres voies » à - 1,17 point sur les routes nationales.

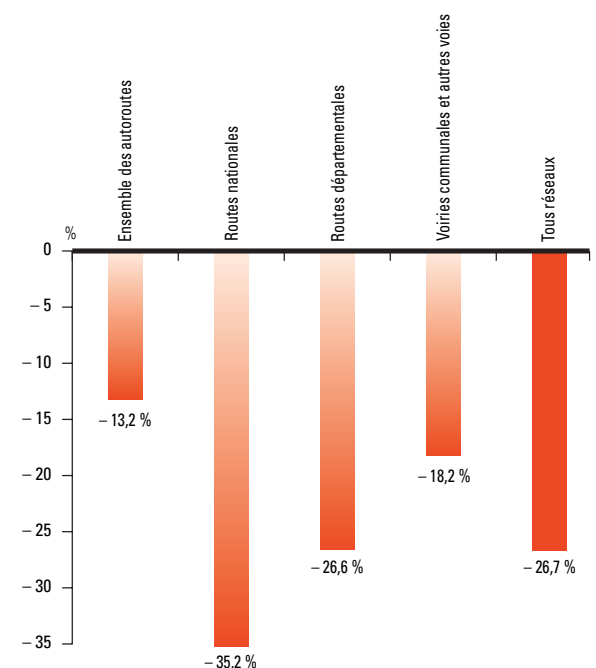
Évolution du nombre d'accidents corporels par catégories de réseaux



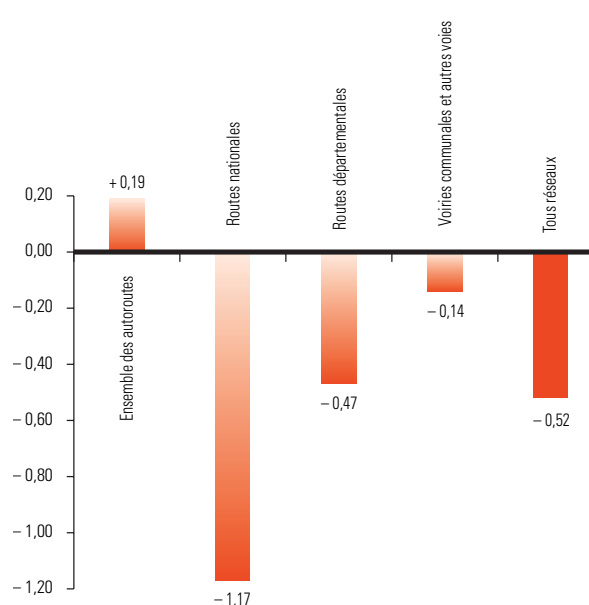
Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux



Évolution du nombre de tués par catégories de réseaux 2003/moyenne 1998-2002



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 2003	60 188	1 577	8 447	64 861	73 308	2,62
	Année 2002	68 738	1 945	10 511	74 283	84 794	2,83
	Différence	- 8 550	- 368	- 2 064	- 9 422	- 11 486	- 0,21
	Évolution	- 12,4 %	- 18,9 %	- 19,6 %	- 12,7 %	- 13,5 %	
Rase campagne ²	Année 2003	30 032	4 154	10 760	31 861	42 621	13,83
	Année 2002	36 732	5 297	13 580	39 465	53 045	14,42
	Différence	- 6 700	- 1 143	- 2 820	- 7 604	- 10 424	- 0,59
	Évolution	- 18,2 %	- 21,6 %	- 20,8 %	- 19,3 %	- 19,7 %	
Ensemble	Année 2003	90 220	5 731	19 207	96 722	115 929	6,35
	Année 2002	105 470	7 242	24 091	113 748	137 839	6,87
	Différence	- 15 250	- 1 511	- 4 884	- 17 026	- 21 910	- 0,52
	Évolution	- 14,5 %	- 20,9 %	- 20,3 %	- 15,0 %	- 15,9 %	

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 2003						
< 5 000 habitants	7 735	555	2 782	7 043	9 825	7,18
5 000 à 20 000 habitants	9 532	341	2 084	9 735	11 819	3,58
20 000 à 100 000 habitants	19 132	407	2 124	21 042	23 166	2,13
> 100 000 habitants	23 789	274	1 457	27 041	28 498	1,15
Rappel milieu urbain	60 188	1 577	8 447	64 861	73 308	2,62
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
Évolution 2003/2002						
< 5 000 habitants	- 16,8 %	- 21,2 %	- 21,8 %	- 16,7 %	- 18,2 %	- 0,40
5 000 à 20 000 habitants	- 10,4 %	- 17,2 %	- 15,1 %	- 10,7 %	- 11,5 %	- 0,29
20 000 à 100 000 habitants	- 10,3 %	- 13,6 %	- 18,9 %	- 10,9 %	- 11,7 %	- 0,08
> 100 000 habitants	- 13,5 %	- 23,5 %	- 22,5 %	- 13,6 %	- 14,1 %	- 0,15
Rappel milieu urbain	- 12,4 %	- 18,9 %	- 19,6 %	- 12,7 %	- 13,5 %	- 0,21

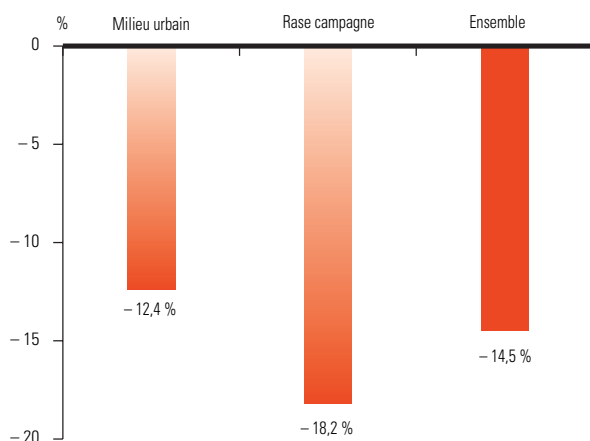
Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2003, par rapport à 2002 :

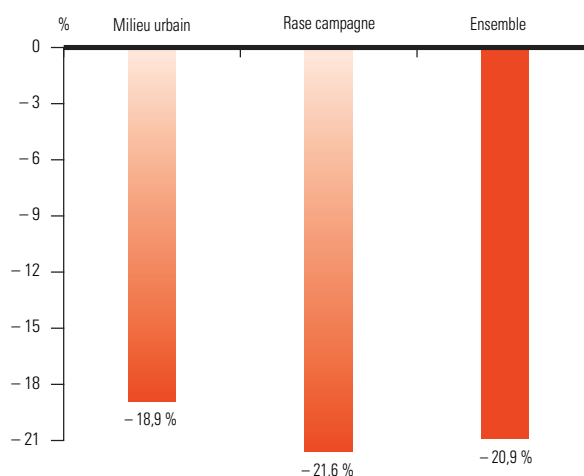
- les nombres d'accidents corporels et de victimes diminuent quel que soit le milieu sauf que les évolutions sont plus fortes en rase campagne qu'en milieu urbain ;
- la gravité, exprimée en tués pour 100 accidents corporels, qui est plus de cinq fois moins élevée en milieu urbain qu'en rase campagne diminue plus sur ce dernier réseau (– 0,59 point contre – 0,21 point en milieu urbain) ;

– par tailles d'agglomérations, c'est dans les agglomérations de moins de 5 000 habitants et dans les grandes villes que les évolutions sont les plus favorables puisqu'elles enregistrent des diminutions de l'ensemble des indicateurs plus fortes que la moyenne. La gravité des accidents, qui est d'autant plus élevée que la taille de l'agglomération est faible, est en diminution partout, principalement dans les agglomérations de moins de 20 000 habitants.

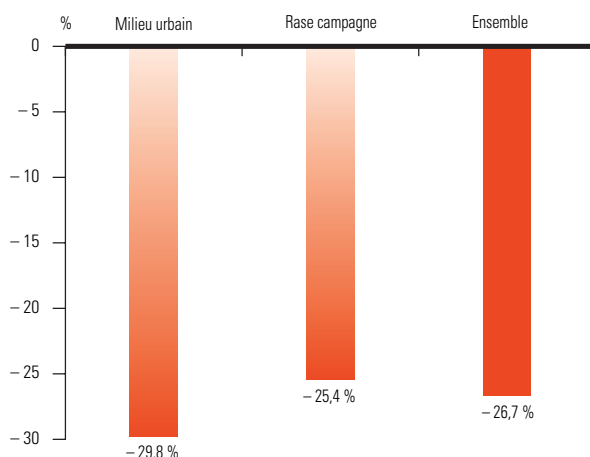
Évolution du nombre d'accidents corporels selon le milieu



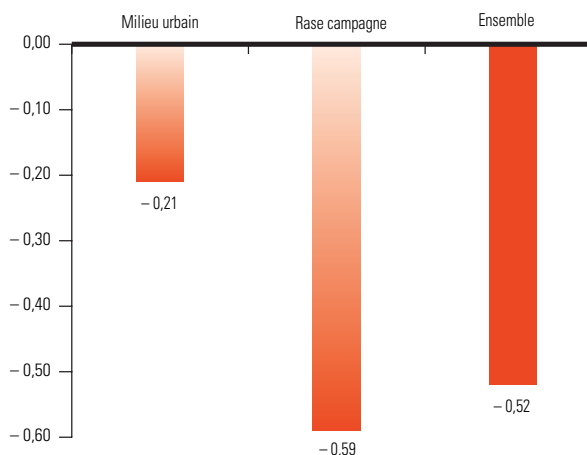
Évolution du nombre de tués selon le milieu



Évolution du nombre de tués selon le milieu 2003/moyenne 1998-2002



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 influencer 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 » (13 week-ends, soit 54 jours en 2003). Ces jours ne sont pas forcément les plus accidentogènes comme le montre la liste des dix jours ayant eu le bilan le plus lourd en 2003 :

- 48 morts le 17 mai ;
- 38 morts le 8 juin (Pentecôte) : **circulation intense** ;
- 38 morts le 13 septembre ;
- 33 morts le 2 août ;
- 30 morts le 20 juin ;
- 30 morts le 28 septembre ;
- 30 morts le 7 décembre ;
- 29 morts le 5 décembre ;
- 28 morts le 4 mai : **circulation intense** ;
- 28 morts le 23 août.

Pour 6 week-ends sur 13, l'évolution des statistiques de week-end dépasse de 10 points celle du mois et dans 4 cas, elle est supérieure à 20 %.

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 »

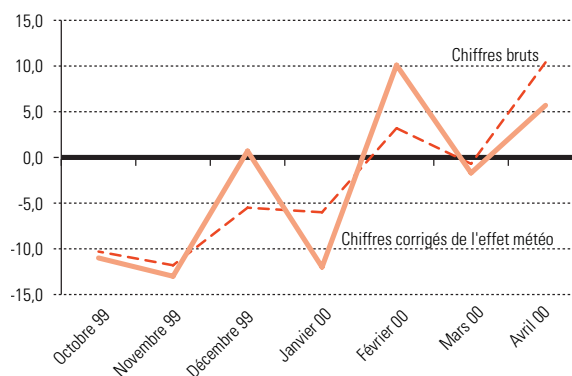
Il était donc nécessaire de renouveler les méthodes d'analyse conjoncturelle. Cet effort a porté sur trois points :

- 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.

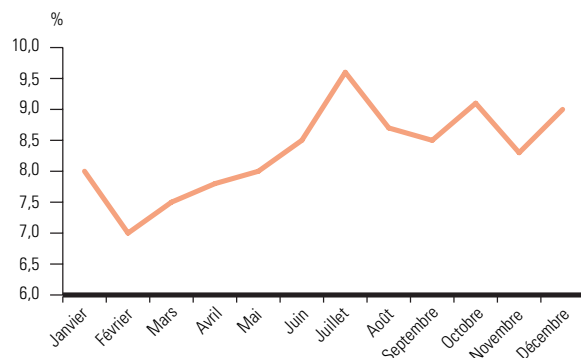
b) L'effet météo : les données mensuelles du fichier accidents étaient livrées brutes sans tenir compte des conditions météo. Le graphique suivant montre un exemple de l'importance de l'effet météo qui atténue les variations d'un mois sur l'autre :



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 :

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



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.

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 GIBOULEE d'analyse conjoncturelle

Le SETRA exploite le modèle GIBOULEE 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).

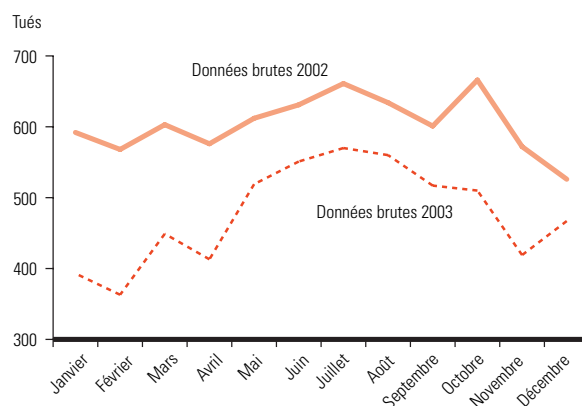
La série CVS est donc telle que tous les mois deviennent comparables entre eux.

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 2003

Les résultats de l'année 2003 comparés à ceux de l'année 2002 sont donnés dans le graphique ci-dessous qui montre un début d'année (jusqu'en mai) très nettement plus bas que celui de l'année 2002, ensuite un tassement de l'amélioration et en fin d'année un retour à des taux de baisse très forts.



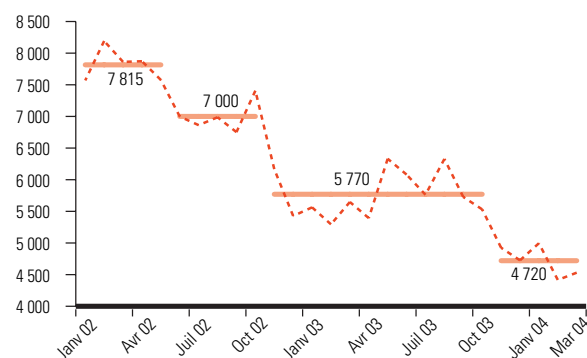
L'application de la méthodologie décrite ci-dessous à l'année 2003 donne les résultats suivants :

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

	Données brutes	Effet météo*	CVS	Équivalent annuel
Janvier	393	- 5,1 %	474	5 579
Février	363	0,3 %	406	5 290
Mars	449	1,4 %	479	5 649
Avril	413	2,9 %	442	5 385
Mai	519	0,7 %	538	6 344
Juin	551	5,3 %	502	6 114
Juillet	570	3,5 %	488	5 749
Août	560	- 2,1 %	541	6 369
Septembre	517	- 1,3 %	471	5 737
Octobre	510	2,2 %	461	5 437
Novembre	419	2,3 %	401	4 884
Décembre	467	- 0,8 %	402	4 732

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

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



Cette analyse montre nettement deux phases dans l'année :
 – le début d'année jusqu'à fin octobre connaît de très bons résultats dans le prolongement de la tendance de la fin 2002 au rythme en équivalent annuel de 5 770. On peut toutefois noter dans ce résultat d'ensemble que les résultats ont été un peu moins bons de mai à août mais à partir de septembre la tendance s'est améliorée ;
 – en novembre 2003, un an après la forte baisse de novembre 2002, on a assisté à une nouvelle baisse de 18 % qui coïncide avec la mise en place fortement médiatisée des radars automatisés. Cette nouvelle tendance s'est confirmée au cours des trois premiers mois de l'année 2004.

L'ANALYSE SUR LONGUE PÉRIODE (janvier 1994 – janvier 2004)

Cette partie propose une analyse sur longue période avec d'autres méthodes.

L'examen de la tendance sur la période janvier 1994 – janvier 2004 permet de décomposer cette période en quatre 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 ;

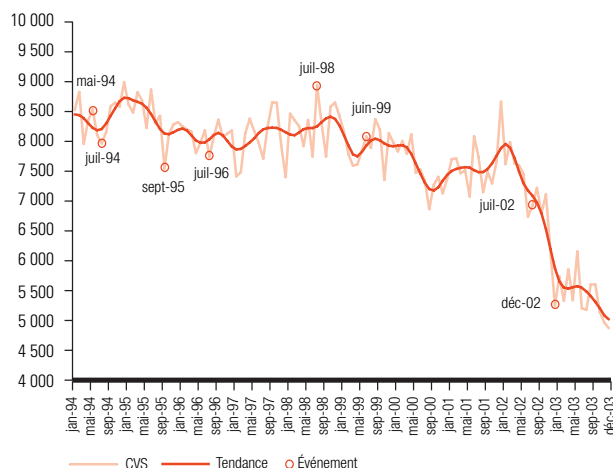
4) la quatrième allant de décembre 2002 à janvier 2004 correspond à une période de baisse moins forte qui a un caractère aussi exceptionnel en France après la période précédente.

Notas :

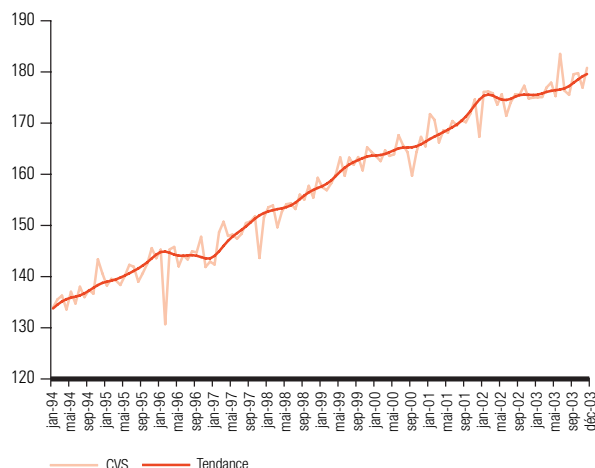
Les mois les plus récents ont une tendance qui est en fait en cours de fabrication. Cette tendance peut se modifier lorsque l'on rajoute de nouveaux points de façon à être toujours de forme « arrondie ».

L'analyse du trafic sur l'ensemble du réseau routier national (routes nationales et autoroutes) met en évidence une croissance faible mais assez régulière depuis janvier 1994 avec un ralentissement sensible en 2002 et plus marqué en 2003 : + 1,6 % en 2003, après + 2,8 % en 2002 et 3,3 % en 2001. Cette série montre que l'indicateur de trafic ne permet pas d'expliquer à lui seul la diminution du nombre de tués sur la période récente.

Ensemble du réseau
Tués : janvier 1994 - décembre 2003



Ensemble du réseau national
Parcours en 100 millions de véhicules x km
janvier 1994 - décembre 2003

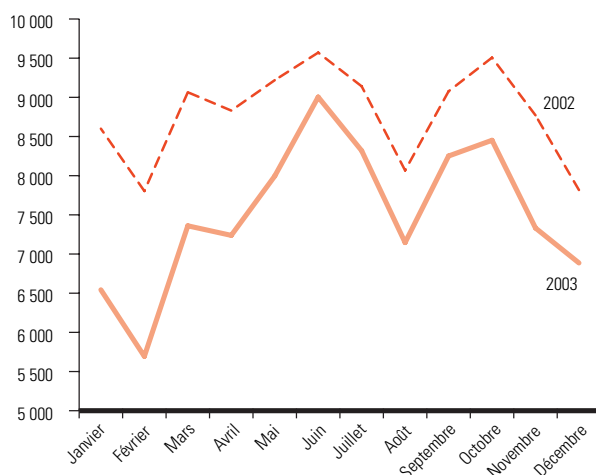


Bilan mensuel 2003/2002

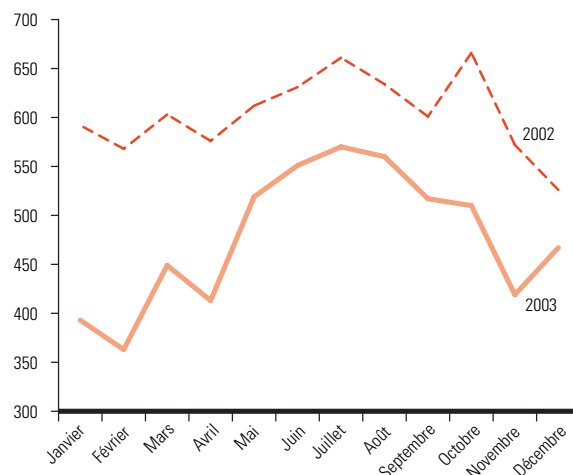
	Accidents corporels		Tués		Blessés graves	Blessés légers	Total blessés		Gravité (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
Janvier	6 543	-23,9 %	393	-33,6 %	1 361	7 020	8 381	-24,4 %	6,01
Février	5 694	-27,0 %	363	-36,1 %	1 192	6 017	7 209	-28,7 %	6,38
Mars	7 360	-18,8 %	449	-25,5 %	1 511	7 745	9 256	-21,7 %	6,10
Avril	7 238	-18,0 %	413	-28,3 %	1 482	7 741	9 223	-19,7 %	5,71
Mai	7 995	-13,3 %	519	-15,2 %	1 636	8 730	10 366	-14,4 %	6,49
Juin	9 004	-5,9 %	551	-12,7 %	2 068	9 625	11 693	-6,8 %	6,12
Juillet	8 319	-9,0 %	570	-13,8 %	1 870	9 113	10 983	-10,9 %	6,85
Août	7 146	-11,4 %	560	-11,7 %	1 882	7 861	9 743	-12,5 %	7,84
Septembre	8 251	-9,1 %	517	-14,0 %	1 760	8 633	10 393	-10,8 %	6,27
Octobre	8 452	-11,1 %	510	-23,4 %	1 597	9 180	10 777	-10,7 %	6,03
Novembre	7 332	-16,4 %	419	-26,7 %	1 452	7 736	9 188	-19,2 %	5,71
Décembre	6 886	-11,9 %	467	-11,2 %	1 396	7 321	8 717	-13,9 %	6,78
Ensemble	90 220	-14,5 %	5 731	-20,9 %	19 207	96 722	115 929	-15,9 %	6,35

Source : ONISR, fichier des accidents.

Évolution du nombre d'accidents corporels



Évolution du nombre de tués



Au cours de l'année 2003, tous les mois ont connu des diminutions plus ou moins fortes de l'ensemble de leurs indicateurs.

Dans le détail, on constate que :

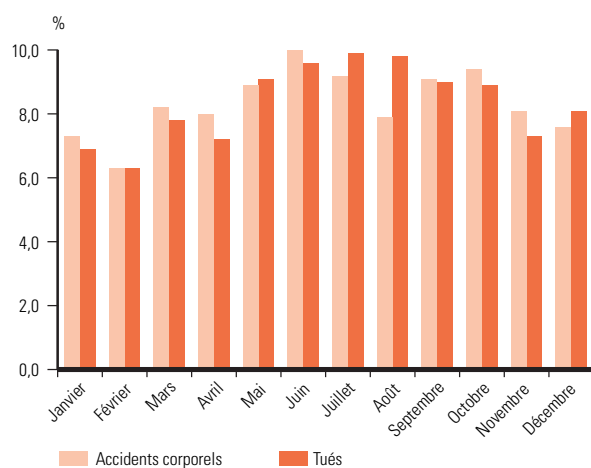
- le nombre d'accidents corporels a connu deux mois de diminutions supérieures à 20 % : janvier et février, trois mois de diminutions inférieures à 10 % : juin, juillet et septembre, les sept autres mois connaissant des baisses allant de -11,1 % en octobre à -18,8 % en mars. La diminution la plus forte a eu lieu en février (-27,0 %), et la plus faible en juin (-5,9 %) ;
- les évolutions du nombre de tués sont toutes supérieures à

- 11 %. Cinq mois ont enregistré des baisses exceptionnelles : octobre (-23,4 %), mars (-25,5 %), novembre (-26,7 %), avril (-28,3 %) et surtout janvier (-33,6 %) et février (-36,1 %) ;
- le nombre de blessés diminue pour chacun des mois. Les trois premiers mois de l'année ont été marqués par des baisses supérieures à 20 % et les mois d'avril et de novembre s'en approchent. C'est le mois de juillet qui a enregistré la baisse la plus faible (-6,8 %) ;
- la gravité, en tués pour 100 accidents corporels, en moyenne de 6,35 sur l'année, a atteint sa valeur la plus élevée en août (7,84) et la plus basse en avril et novembre (5,71).

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le mois en 2003

	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Janvier	6 543	7,3	393	6,9
Février	5 694	6,3	363	6,3
Mars	7 360	8,2	449	7,8
Avril	7 238	8,0	413	7,2
Mai	7 995	8,9	519	9,1
Juin	9 004	10,0	551	9,6
Juillet	8 319	9,2	570	9,9
Août	7 146	7,9	560	9,8
Septembre	8 251	9,1	517	9,0
Octobre	8 452	9,4	510	8,9
Novembre	7 332	8,1	419	7,3
Décembre	6 886	7,6	467	8,1
Ensemble	90 220	100,0	5 731	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

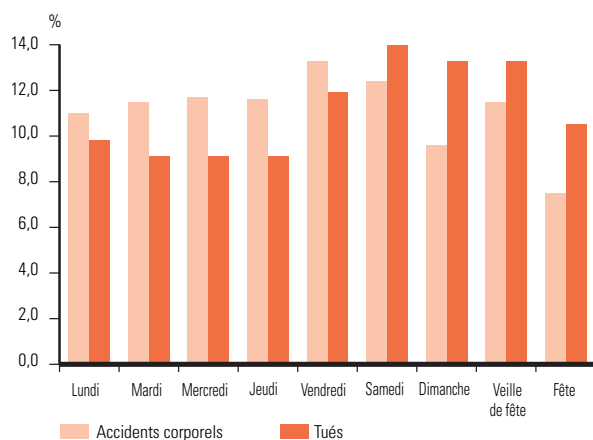


En 2003, c'est au cours du mois de juin que l'on a enregistré le plus grand nombre d'accidents corporels, suivi des mois d'octobre, juillet et septembre. Pour le nombre de tués, c'est au cours des mois de juillet, août et juin que l'on trouve les plus fortes valeurs.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le jour de la semaine en 2003

	Nombre de jours	Accidents corporels			Tués		
		Nombre	Nombre moyen journalier	%	Nombre	Nombre moyen journalier	%
Lundi	48	11 399	237	11,0	681	14	9,8
Mardi	51	12 645	248	11,5	679	13	9,1
Mercredi	47	11 880	253	11,7	614	13	9,1
Jeudi	47	11 805	251	11,6	626	13	9,1
Vendredi	50	14 330	287	13,3	845	17	11,9
Samedi	49	13 167	269	12,4	968	20	14,0
Dimanche	49	10 143	207	9,6	909	19	13,3
Veille de fête	11	2 727	248	11,5	213	19	13,3
Fête	13	2 124	163	7,5	196	15	10,5
Ensemble	365	90 220	247	100,0	5 731	16	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



Ce sont les fins de semaine qui sont les plus dangereuses ; dans l'ordre décroissant :

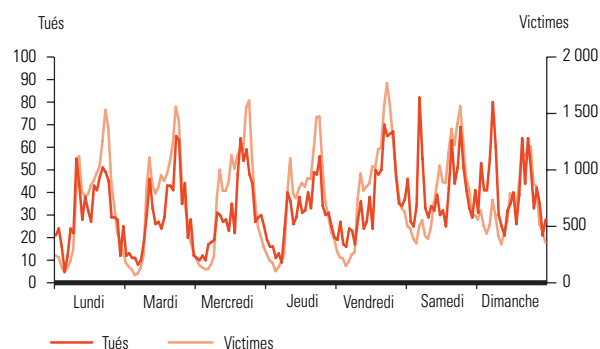
- les vendredis et samedis pour les accidents corporels ;
- les samedis, dimanches, et vendredis pour les tués.

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 2003

	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
0-1 heure	1 506	1,7	159	2,8
1-2 heures	1 352	1,5	170	3,0
2-3 heures	1 122	1,2	138	2,4
3-4 heures	877	1,0	128	2,2
4-5 heures	1 041	1,2	211	3,7
5-6 heures	1 436	1,6	219	3,8
6-7 heures	1 614	1,8	193	3,4
7-8 heures	3 605	4,0	243	4,2
8-9 heures	4 844	5,4	250	4,4
9-10 heures	4 105	4,5	191	3,3
10-11 heures	4 188	4,6	219	3,8
11-12 heures	4 638	5,1	223	3,9
12-13 heures	5 050	5,6	213	3,7
13-14 heures	4 793	5,3	227	4,0
14-15 heures	5 336	5,9	301	5,3
15-16 heures	5 817	6,4	364	6,4
16-17 heures	6 541	7,3	353	6,2
17-18 heures	7 790	8,6	401	7,0
18-19 heures	7 722	8,6	397	6,9
19-20 heures	5 511	6,1	293	5,1
20-21 heures	4 154	4,6	260	4,5
21-22 heures	2 999	3,3	211	3,7
22-23 heures	2 250	2,5	179	3,1
23-24 heures	1 929	2,1	188	3,3
Ensemble	90 220	100,0	5 731	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



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 quatre heures et six heures du matin, que les accidents sont les plus graves.

Bilan 2003 comparé au bilan 2002 par service de surveillance

BILAN GLOBAL

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2003	90 220	5 731	19 207	96 722	115 929	6,35
Année 2002	105 470	7 242	24 091	113 748	137 839	6,87
Différence	- 15 250	- 1 511	- 4 884	- 17 026	- 21 910	- 0,52
Évolution	- 14,5 %	- 20,9 %	- 20,3 %	- 15,0 %	- 15,9 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN GENDARMERIE NATIONALE

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2003	30 981	4 326	13 378	29 338	42 716	13,96
Année 2002	37 497	5 399	16 911	36 035	52 946	14,40
Différence	- 6 516	- 1 073	- 3 533	- 6 697	- 10 230	- 0,44
Évolution	- 17,4 %	- 19,9 %	- 20,9 %	- 18,6 %	- 19,3 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

BILAN POLICE NATIONALE

	Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Année 2003	59 239	1 405	5 829	67 384	73 213	2,37
Année 2002	67 973	1 843	7 180	77 713	94 724	2,71
Différence	- 8 734	- 438	- 1 351	- 10 329	- 21 511	- 0,34
Évolution	- 12,8 %	- 23,8 %	- 18,8 %	- 13,3 %	- 22,7 %	

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2003, par rapport à 2002, on assiste à des diminutions fortes des nombres d'accidents corporels, de blessés graves et de blessés légers sur chacun des deux réseaux. Cependant, les nombres d'accidents corporels et de blessés, graves ou légers, diminuent plus fortement sur le réseau surveillé par

la gendarmerie et le nombre de tués baisse de façon plus nette sur le réseau surveillé par la police (- 23,8 % contre - 19,9 %).

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

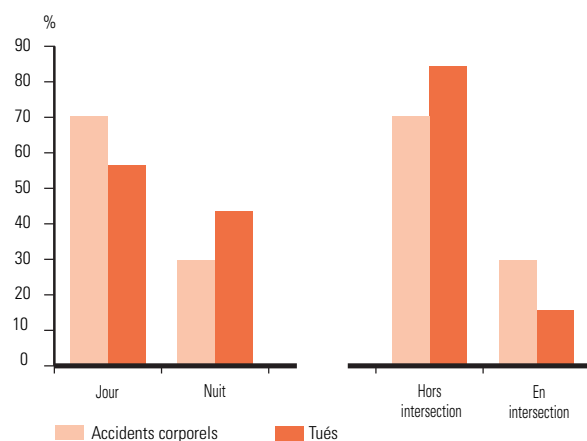
Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon les conditions d'éclairage et la présence ou non d'une intersection en 2003

Conditions d'éclairage	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Jour	63 341	70,2	3 238	56,5
Nuit	26 879	29,8	2 493	43,5
Ensemble	90 220	100,0	5 731	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.

Présence ou non d'une intersection	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Hors intersection	63 491	70,4	4 839	84,4
En intersection	26 729	29,6	892	15,6
Ensemble	90 220	100,0	5 731	100,0

Source : ONISR, fichier des accidents.



Près d'un tiers des accidents corporels a lieu la nuit et représente 44 % du nombre de tués, ce qui confirme que si les accidents de nuit sont moins nombreux, ils sont en revanche beaucoup plus graves. Cette proportion diminue toutefois par rapport à 2002 (respectivement 32 % et 45 %).

Près d'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. Les accidents aux intersections sont plus un problème de ville que de rase campagne : en 2003 ils ont représenté 35,5 % des accidents survenus en milieu urbain et 17,9 % de ceux survenus en rase campagne.

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués dans les accidents contre obstacles fixes en 2003

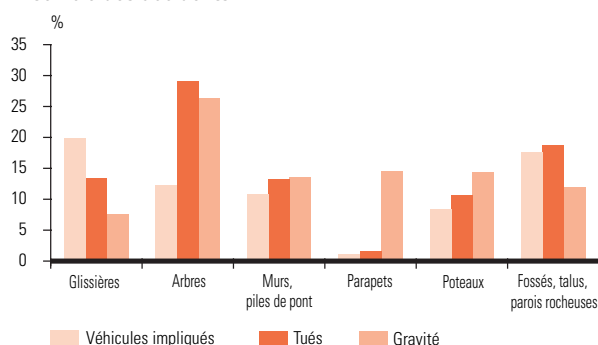
Ensemble des accidents	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	19 539	100,0	2 171	100,0	11,11
dont : – glissières	3 864	19,8	291	13,4	7,53
– arbres	2 394	12,3	630	29,0	26,32
– murs, piles de pont	2 103	10,8	286	13,2	13,60
– parapets	220	1,1	32	1,5	14,55
– poteaux	1 626	8,3	232	10,7	14,27
– fossés, talus, parois rocheuses	3 412	17,5	406	18,7	11,90

Source : ONISR, fichier des accidents.

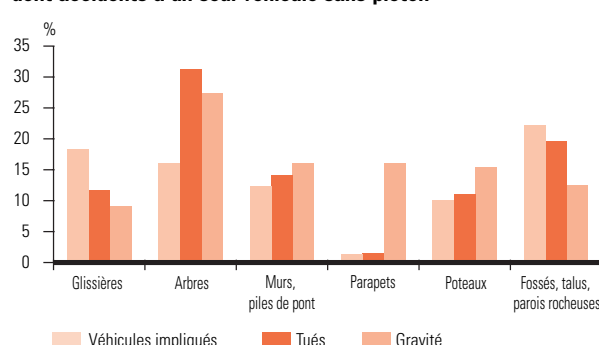
dont accidents à un seul véhicule sans piéton	Véhicules impliqués		Tués		Gravité (tués/100 véhicules impliqués)
	Nombre	%	Nombre	%	
Ensemble des obstacles fixes	13 665	100,0	1 932	100,0	14,14
dont : – glissières	2 505	18,3	227	11,7	9,06
– arbres	2 206	16,1	604	31,3	27,38
– murs, piles de pont	1 683	12,3	272	14,1	16,16
– parapets	180	1,3	29	1,5	16,11
– poteaux	1 384	10,1	213	11,0	15,39
– fossés, talus, parois rocheuses	3 027	22,2	378	19,6	12,49

Source : ONISR, fichier des accidents.

Ensemble des accidents



dont accidents à un seul véhicule sans piéton



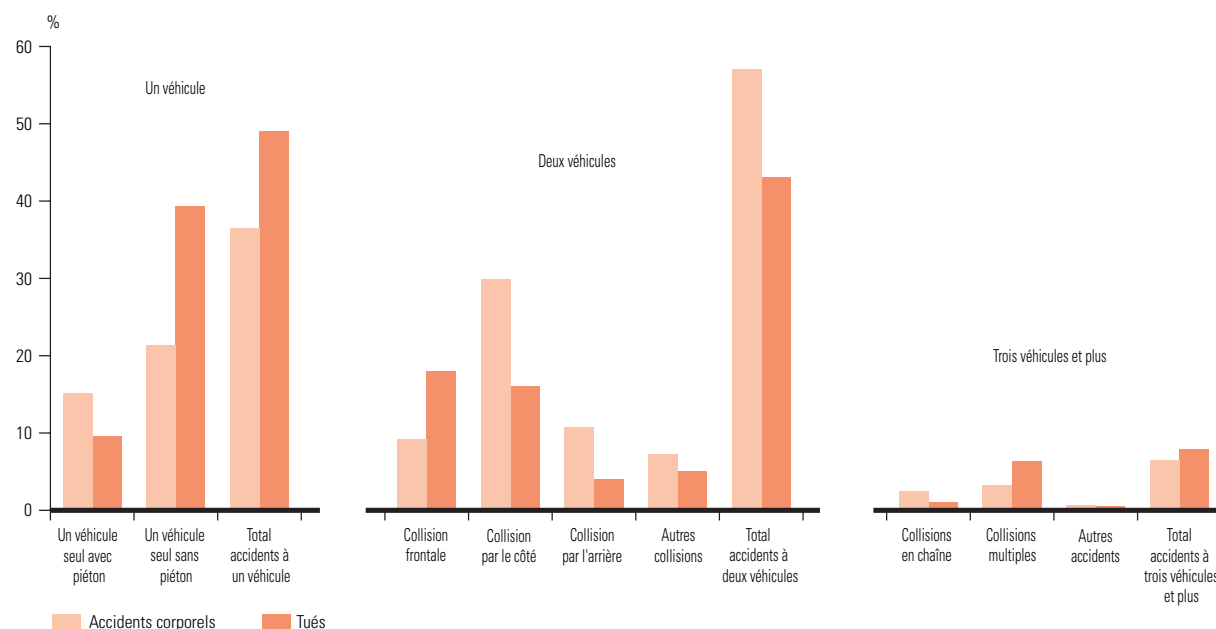
C'est contre les arbres, les talus, les parois rocheuses et dans les fossés que l'on enregistre le plus grand nombre de tués, que ce soit dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes ou dans les accidents à un seul véhicule sans piéton. En revanche, pour la gravité, c'est dans les accidents contre les arbres (26,32), les parapets (14,55), les poteaux (14,27) et les murs ou piles de ponts (13,60) 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

également les plus fortes pour les accidents à un seul véhicule sans piéton mais dans un ordre légèrement différent : 27,38 dans les accidents contre arbres, 16,16 contre les murs ou les piles de ponts, 16,11 contre les parapets et 15,39 contre les poteaux. Il convient de noter que la gravité des accidents contre glissières est plus faible dans l'ensemble des accidents contre obstacles fixes (7,53) que dans les accidents à un seul véhicule sans piéton (9,06).

Répartition des nombres d'accidents corporels et de tués selon le type d'accident en 2003

Types d'accidents	Accidents corporels		Tués	
	Nombre	%	Nombre	%
Un véhicule seul avec piéton (s)	13 735	15,2	548	9,6
Un véhicule seul sans piéton	19 176	21,3	2 258	39,4
Total accidents à un véhicule	32 911	36,5	2 806	49,0
Deux véhicules :				
– collision frontale	8 270	9,2	1 030	18,0
– collision par le côté	26 980	29,9	924	16,1
– collision par l'arrière	9 628	10,7	228	4,0
– autres collisions	6 549	7,3	288	5,0
Total accidents à deux véhicules	51 427	57,0	2 470	43,1
Trois véhicules et plus :				
– collision en chaîne	2 245	2,5	63	1,1
– collisions multiples	2 976	3,3	365	6,4
– autres collisions	661	0,7	27	0,5
Total accidents à trois véhicules et plus	5 882	6,5	455	7,9
Ensemble	90 220	100,0	5 731	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 près de deux tués sur cinq.

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

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

Les accidents à un et deux véhicules représentent 93 % des accidents et 92 % des tués.

L'accidentologie des départements

Depuis 2001, l'Observatoire publie des données comparatives interdépartementales définies en l'occurrence par l'indicateur d'accidentologie locale (IAL). Cet indicateur fondé sur le nombre total de tués sur cinq ans et les parcours mesurés sur les différents réseaux dans le département permet d'estimer, par rapport à une référence, un risque par type de réseaux d'où en découle un risque global. L'IAL 1998-2002, dont nous publions ci-après les principaux résultats, représente la quatrième édition. Au fur et à mesure des actualisations de l'IAL les méthodologies de recueil ont été affinées. Pour

garantir la cohérence d'une édition à l'autre, les données ont fait l'objet de réajustements rétroactifs. Même si quelques données restent à fiabiliser, il a semblé intéressant de mesurer le chemin parcouru. Ainsi, le présent chapitre qui, comme l'an dernier, sera suivi par la présentation des résultats 2003 et par des éléments d'interprétation susceptibles d'expliquer les IAL, sera complété par un tableau récapitulatif des nouvelles valeurs des précédents IAL et par une carte illustrant l'écart entre l'IAL 98-02 et l'IAL 95-99.

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL) 1998-2002

Le but de l'IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et sa répartition entre les différentes catégories de réseaux (autoroutes, rase campagne, zones urbaines). L'IAL compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux.

Les catégories de réseaux

Cinq catégories de réseaux sont distinguées :

- quatre en « rase campagne » (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 plus élevées, le calcul a également été fait sur les victimes graves (tués et blessés graves) ; cet autre indicateur est noté IAL VG.

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 les 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, soit un taux de risque pour le département de 3,29. Si ce département avait eu le même taux de risque que la France entière sur ces routes nationales, soit 2,08, il aurait eu 100 tués sur routes nationales. Globalement, sur l'ensemble de ces trois réseaux, ce département a un risque supérieur de 50 % au risque de l'ensemble des départements français.

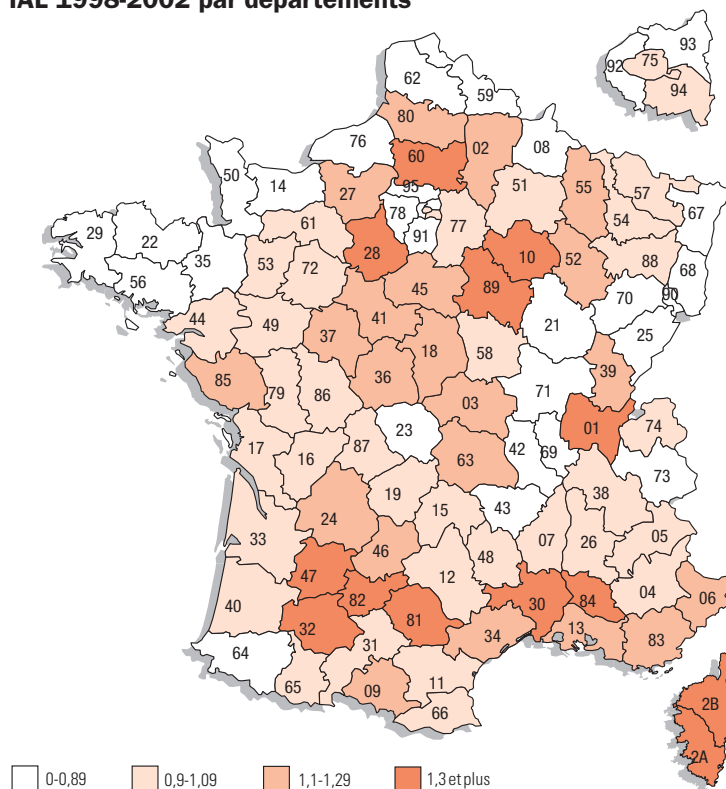
De la même manière, l'IAL VG est calculé sur les nombres de victimes graves (tués + blessés graves).

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-dessous présente l'IAL calculé sur les années 1998 à 2002.

Les tableaux pages suivantes présentent les résultats par département de la valeur de l'IAL, de l'IAL VG (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 1998-2002 par départements



IAL 1998-2002	IAL tués	IAL VG	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
			% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués
Ain	1,32	1,38	6,2	0,91	25,6	1,72	58,7	1,42	6,3	0,78
Aisne	1,15	1,17	3,7	0,97	35,8	1,71	48,7	1,02	8,5	1,01
Allier	1,17	1,05	3,3	1,13	42,1	1,60	42,7	1,05	6,9	0,63
Alpes-de-Haute-Provence	0,98	1,21	5,0	0,94	36,4	1,36	40,0	0,71	7,9	1,20
Hautes-Alpes	1,03	1,13	0,8	1,08	39,2	0,91	41,6	1,09	13,6	1,30
Alpes-Maritimes	1,17	1,63	7,8	1,04	10,2	0,45	21,4	1,03	57,9	1,80
Ardèche	0,93	1,16			32,0	1,14	50,5	0,83	11,7	1,00
Ardennes	0,88	0,90	0,5	0,22	25,0	0,80	61,5	1,04	8,9	0,66
Ariège	1,18	1,26	0,0	0,00	18,2	0,85	65,0	1,28	10,2	1,65
Aube	1,48	1,23	3,2	0,63	33,8	1,73	46,9	1,51	12,9	1,58
Aude	1,07	1,07	8,1	0,67	26,1	1,47	53,5	1,04	8,1	1,24
Aveyron	0,98	1,06	1,5	1,25	26,3	1,15	58,8	0,92	5,1	0,71
Bouches-du-Rhône	1,29	0,93	14,1	1,39	22,2	1,36	32,3	1,36	28,1	1,15
Calvados	0,79	0,84	2,3	0,41	19,0	0,57	59,4	0,89	12,6	0,91
Cantal	0,91	1,11	5,9	1,27	30,7	1,57	44,6	0,64	10,9	1,46
Charente	1,06	1,09			26,4	0,92	58,4	1,11	10,2	1,42
Charente-Maritime	1,00	1,20	2,4	0,55	20,6	0,88	58,2	1,03	12,5	1,33
Cher	1,27	1,12	4,2	0,78	16,3	1,15	62,0	1,37	13,4	1,53
Corrèze	0,96	1,24	6,8	1,44	38,0	1,49	40,1	0,68	13,5	1,75
Corse-du-Sud	1,47	1,84			36,5	1,05	43,5	2,08	15,7	1,58
Haute-Corse	1,35	2,12			60,4	1,50	28,2	1,15	7,4	1,12
Côte-d'Or	0,88	0,83	18,7	1,49	17,6	0,95	47,4	0,74	12,9	1,13
Côtes-d'Armor	0,81	0,94			13,6	0,42	66,3	0,89	8,8	1,15
Creuse	0,87	0,80			33,3	0,98	53,3	0,79	6,7	1,43
Dordogne	1,11	0,99	0,0	0,00	21,4	1,17	64,6	1,12	7,4	1,02
Doubs	0,80	0,88	7,1	1,18	23,0	0,80	49,7	0,75	14,7	0,86
Drôme	0,96	1,01	16,9	1,05	19,7	0,95	43,4	0,89	12,9	0,98
Eure	1,25	1,22	6,5	1,22	26,7	1,12	54,8	1,40	6,6	0,92
Eure-et-Loir	1,50	1,45	13,0	1,71	30,8	1,33	50,3	1,91	4,8	0,73
Finistère	0,80	0,90			10,5	0,36	59,8	0,86	13,7	0,75
Gard	1,32	1,27	4,9	0,99	25,0	1,82	52,1	1,25	14,6	1,40
Haute-Garonne	1,02	0,82	6,2	0,77	15,0	0,94	51,8	1,10	23,8	1,10
Gers	1,48	1,36			34,6	1,68	54,9	1,40	4,6	1,53
Gironde	0,90	0,81	9,1	1,14	17,1	1,00	45,9	0,75	22,5	1,30
Hérault	1,27	1,06	8,4	1,28	23,5	1,49	43,7	1,13	20,3	1,55
Ille-et-Vilaine	0,72	0,83	0,8	0,97	18,6	0,38	63,4	1,01	9,5	0,53
Indre	1,16	0,93	5,4	1,11	18,8	1,00	62,9	1,27	7,1	1,01
Indre-et-Loire	1,24	1,40	6,8	1,35	24,8	1,58	46,7	1,15	15,1	1,04
Isère	1,04	0,92	8,6	1,01	28,1	1,38	43,4	1,04	12,3	0,59
Jura	1,17	1,04	3,0	0,69	36,1	1,52	51,3	1,12	6,7	1,12
Landes	1,02	1,06	1,6	0,82	23,2	0,90	58,8	1,01	8,7	1,56
Loir-et-Cher	1,19	1,03	9,6	1,44	26,2	1,59	51,5	1,05	5,6	0,90
Loire	0,89	0,98	7,4	1,20	29,7	1,29	37,1	0,73	18,5	0,70
Haute-Loire	0,89	1,13	0,0	0,00	36,7	1,08	54,0	0,90	4,7	0,45
Loire-Atlantique	0,98	0,97	2,6	1,43	14,5	0,52	55,1	1,12	20,5	1,14
Loiret	1,20	0,96	6,8	1,10	24,8	0,94	45,0	1,29	17,9	1,52
Lot	1,28	1,28	1,1	0,93	40,8	1,93	46,9	1,02	6,1	1,50
Lot-et-Garonne	1,38	1,39	2,5	0,75	17,8	1,78	60,4	1,31	9,0	1,14
Lozère	1,03	1,42	5,9	0,80	32,4	0,96	51,5	1,15	1,5	0,25
Maine-et-Loire	1,03	1,07	1,3	0,20	23,5	1,11	54,0	1,05	12,5	1,04

IAL 1998-2002	IAL tués	IAL VG	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
			% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués
Manche	0,90	1,20	2,0	1,52	15,0	0,68	68,6	0,94	11,5	1,57
Marne	1,07	0,98	5,2	1,17	31,0	1,30	46,5	0,98	11,0	0,88
Haute-Marne	1,10	1,01	9,5	1,13	37,8	1,48	42,3	0,93	7,7	1,37
Mayenne	1,09	1,29	4,3	1,02	25,3	1,16	59,7	1,14	7,7	1,00
Meurthe-et-Moselle	0,99	1,10	10,3	1,00	22,0	1,08	44,9	1,04	17,7	0,82
Meuse	1,18	1,15	5,3	1,49	26,9	1,01	57,7	1,31	6,3	1,21
Morbihan	0,86	0,86			14,2	0,38	61,8	1,00	11,7	1,20
Moselle	1,04	1,08	12,2	1,21	20,5	1,06	46,9	1,12	15,8	0,80
Nièvre	0,93	0,92	2,9	3,09	33,8	1,24	53,6	0,84	7,7	0,93
Nord	0,71	0,66	11,1	0,95	14,5	0,52	32,5	0,65	33,7	0,74
Oise	1,32	1,14	5,4	1,01	28,4	1,33	49,8	1,41	10,7	1,11
Orne	0,99	1,20	0,4	8,82	29,0	1,27	52,5	0,81	14,5	2,51
Pas-de-Calais	0,88	0,80	8,3	1,08	20,8	1,14	41,6	0,71	23,4	1,06
Puy-de-Dôme	1,25	1,17	4,0	0,67	14,3	1,33	56,7	1,31	20,5	1,39
Pyrénées-Atlantiques	0,84	0,93	4,5	0,76	15,5	0,84	44,2	0,70	28,4	1,20
Hautes-Pyrénées	1,01	1,16	2,5	0,54	19,8	1,04	59,9	1,07	13,6	1,06
Pyrénées-Orientales	0,92	1,00	2,2	0,48	26,1	0,83	46,6	0,92	16,4	1,04
Bas-Rhin	0,82	0,77	8,5	0,62	15,4	0,69	54,8	0,94	15,7	0,73
Haut-Rhin	0,77	0,93	4,7	0,58	14,9	0,59	60,1	0,90	13,4	0,62
Rhône	0,63	0,74	11,3	0,88	16,7	0,66	28,4	0,41	38,3	0,88
Haute-Saône	0,83	0,84			27,8	1,41	67,9	0,79	1,3	0,27
Saône-et-Loire	0,86	0,90	9,8	1,11	28,8	1,23	42,3	0,64	14,3	1,49
Sarthe	0,97	0,91	6,4	0,84	23,3	0,96	48,3	0,88	13,8	1,35
Savoie	0,79	0,85	4,8	0,69	39,5	0,97	34,0	0,59	11,3	0,79
Haute-Savoie	0,98	1,12	4,8	0,96	32,7	1,07	42,3	0,91	15,6	1,05
Paris	0,99	1,48	4,6	0,31					95,4	1,11
Seine-Maritime	0,87	0,86	3,9	1,08	15,3	0,74	49,8	0,83	24,5	1,04
Seine-et-Marne	1,02	0,91	7,4	0,95	31,9	0,97	42,1	1,25	14,1	0,73
Yvelines	0,81	0,71	14,9	1,10	19,5	0,70	35,5	0,93	26,1	0,66
Deux-Sèvres	1,09	0,94	2,2	0,62	15,6	0,84	64,5	1,18	11,8	1,36
Somme	1,15	1,18	6,3	0,85	18,9	1,12	59,2	1,24	10,1	1,08
Tarn	1,39	1,45	2,2	1,50	28,7	1,77	52,9	1,34	12,8	1,28
Tarn-et-Garonne	1,37	1,39	4,4	0,62	13,7	0,96	65,3	1,72	6,9	0,78
Var	1,13	1,23	8,7	1,00	24,2	1,62	37,2	0,94	26,6	1,29
Vaucluse	1,41	1,27	7,8	1,39	12,3	0,97	50,2	1,43	23,8	1,72
Vendée	1,28	1,28	0,7	0,44	16,7	1,33	67,7	1,32	8,6	1,27
Vienne	1,02	0,96	8,3	1,68	23,6	0,73	40,5	0,88	19,0	2,02
Haute-Vienne	0,99	0,93	5,6	0,85	19,5	0,84	46,2	0,92	22,3	1,52
Vosges	1,04	1,14	1,9	0,88	23,0	0,96	56,8	1,06	8,9	0,88
Yonne	1,46	1,52	9,4	1,03	31,3	1,73	49,2	1,54	6,8	1,25
Territoire-de-Belfort	0,89	0,88	15,9	1,69	21,7	0,82	31,9	0,72	24,6	0,93
Essonne	0,66	0,61	12,4	1,00	24,0	0,47	34,5	0,80	23,6	0,58
Hauts-de-Seine	0,82	0,97	16,4	0,90					83,6	0,81
Seine-Saint-Denis	0,89	0,65	26,6	1,19					73,4	0,82
Val-de-Marne	0,94	0,82	24,3	1,08					75,7	0,90
Val-d'Oise	0,60	0,70	10,9	0,89	20,3	0,63	33,3	0,59	31,2	0,53
France entière	1	1	6,6	1	22,3	1	47,3	1	18,2	1

Sachant que les taux de risque sur cette période 1998-2002 sont de 0,46 pour les autoroutes, 1,62 pour les routes nationales et 1,92 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.

La différence de parcours, (nombre de véhicules x kilomètres 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 peuvent varier 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'IAL VG 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 IAL VG inférieur à l'IAL notamment

à cause du poids du trafic autoroutier. En ce qui concerne les blessés graves, il est à signaler qu'il s'agit d'un indicateur à manier avec prudence, en ce sens que les modalités de recensement peuvent varier au cours du temps. Pour pallier le phénomène, une nouvelle procédure de recensement est à terme envisagée. 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 tués (tous réseaux)

Départements		Départements		Départements		Départements	
Eure-et-Loir	1,50	Alpes-Maritimes	1,17	Charente-Maritime	1,00	Côte-d'Or	0,88
Gers	1,48	Jura	1,17	Meurthe-et-Moselle	0,99	Seine-Maritime	0,87
Corse-du-Sud	1,47	Allier	1,17	Paris	0,99	Creuse	0,87
Yonne	1,46	Indre	1,16	Haute-Vienne	0,99	Saône-et-Loire	0,86
Vaucluse	1,41	Aisne	1,15	Orne	0,99	Morbihan	0,86
Tarn	1,39	Somme	1,15	Alpes-de-Haute-Provence	0,98	Pyrénées-Atlantiques	0,84
Lot-et-Garonne	1,38	Var	1,13	Haute-Savoie	0,98	Haute-Saône	0,83
Tarn-et-Garonne	1,37	Dordogne	1,11	Loire-Atlantique	0,98	Hauts-de-Seine	0,82
Haute-Corse	1,35	Haute-Marne	1,10	Aveyron	0,98	Bas-Rhin	0,82
Oise	1,32	Deux-Sèvres	1,09	Sarthe	0,97	Côtes-d'Armor	0,81
Gard	1,32	Mayenne	1,09	Corrèze	0,96	Yvelines	0,81
Ain	1,32	Marne	1,07	Drôme	0,96	Finistère	0,80
Aube	1,29	Aude	1,07	Val-de-Marne	0,94	Doubs	0,80
Bouches-du-Rhône	1,28	Charente	1,06	Ardèche	0,93	Calvados	0,79
Lot	1,28	Moselle	1,04	Nièvre	0,93	Savoie	0,79
Vendée	1,28	Vosges	1,04	Pyrénées-Orientales	0,92	Haut-Rhin	0,76
Hérault	1,27	Isère	1,04	Cantal	0,91	Ille-et-Vilaine	0,72
Cher	1,27	Hautes-Alpes	1,03	Gironde	0,90	Nord	0,71
Puy-de-Dôme	1,25	Lozère	1,03	Manche	0,90	Essonne	0,66
Eure	1,25	Maine-et-Loire	1,03	Haute-Loire	0,89	Rhône	0,63
Indre-et-Loire	1,24	Seine-et-Marne	1,02	Seine-Saint-Denis	0,89	Val-d'Oise	0,60
Loiret	1,20	Landes	1,02	Territoire-de-Belfort	0,89		
Loir-et-Cher	1,19	Haute-Garonne	1,02	Loire	0,89		
Meuse	1,18	Vienne	1,02	Ardennes	0,88		
Ariège	1,18	Hautes-Pyrénées	1,01	Pas-de-Calais	0,88		

Remarque importante : les données des IAL sont systématiquement fondées sur les bases de données locales (trafic et accidents), mais pour 2002 certaines actualisations sont manquantes. Dans ce cas, ont été reportées les données trafic de l'année 2001 et pour ce qui concerne les victimes, c'est le fichier national des accidents qui a été exploité. Les départements concernés sont les suivants : Val-de-Marne, Nord, Loire et Rhône. Dans un certain nombre de cas, seuls les trafics n'ont pas été actualisés. Sont concernés : Allier, Corse-du-Sud, Haute-Corse, Moselle et Ariège.

Indice autoroutes (tués)

Départements	Départements	Départements	Départements
Eure-et-Loir 1,71	Haute-Marne 1,13	Aisne 0,97	Puy-de-Dôme 0,67
Vienne 1,68	Saône-et-Loire 1,11	Haute-Savoie 0,96	Aube 0,63
Côte-d'Or 1,49	Loiret 1,10	Seine-et-Marne 0,95	Bas-Rhin 0,62
Loir-et-Cher 1,44	Yvelines 1,10	Nord 0,95	Tarn-et-Garonne 0,62
Loire-Atlantique 1,43	Val-de-Marne 1,08	Ain 0,91	Haut-Rhin 0,58
Vaucluse 1,39	Seine-Maritime 1,08	Hauts-de-Seine 0,90	Charente-Maritime 0,55
Bouches-du-Rhône 1,39	Pas-de-Calais 1,08	Val-d'Oise 0,89	Calvados 0,41
Indre-et-Loire 1,35	Drôme 1,05	Rhône 0,88	Paris 0,31
Hérault 1,28	Alpes-Maritimes 1,04	Haute-Vienne 0,85	Maine-et-Loire 0,20
Eure 1,22	Yonne 1,03	Somme 0,85	
Moselle 1,21	Isère 1,01	Sarthe 0,84	
Loire 1,20	Oise 1,01	Cher 0,78	
Seine-Saint-Denis 1,19	Essonne 1,00	Haute-Garonne 0,77	
Doubs 1,18	Var 1,00	Pyrénées-Atlantiques 0,76	
Marne 1,17	Meurthe-et-Moselle 1,00	Savoie 0,69	
Gironde 1,14	Gard 0,99	Aude 0,67	

Note : ont été exclus les départements dont l'exposition au risque, après arrondi, est inférieure en moyenne annuelle sur les cinq ans à 600 millions de véhicules x km parcourus sur autoroutes. Pour Paris, les données prises en compte concernent le périphérique.

Indice routes nationales (tués)

Départements	Départements	Départements	Départements
Gard 1,82	Puy-de-Dôme 1,33	Moselle 1,06	Pyrénées-Orientales 0,83
Tarn 1,77	Oise 1,33	Meuse 1,01	Doubs 0,80
Aube 1,73	Eure-et-Loir 1,33	Indre 1,00	Ardennes 0,80
Yonne 1,73	Vendée 1,33	Gironde 1,00	Seine-Maritime 0,74
Ain 1,72	Marne 1,30	Vaucluse 0,97	Vienne 0,73
Aisne 1,71	Loire 1,29	Savoie 0,97	Yvelines 0,70
Gers 1,68	Orne 1,27	Seine-et-Marne 0,97	Bas-Rhin 0,69
Var 1,62	Nièvre 1,24	Vosges 0,96	Manche 0,68
Allier 1,60	Saône-et-Loire 1,23	Sarthe 0,96	Rhône 0,66
Loir-et-Cher 1,59	Dordogne 1,17	Côte-d'Or 0,95	Val-d'Oise 0,63
Indre-et-Loire 1,58	Mayenne 1,16	Drôme 0,95	Haut-Rhin 0,59
Jura 1,52	Aveyron 1,15	Loiret 0,94	Calvados 0,57
Haute-Corse 1,50	Ardèche 1,14	Haute-Garonne 0,94	Loire-Atlantique 0,52
Hérault 1,49	Pas-de-Calais 1,14	Charente 0,92	Nord 0,52
Corrèze 1,49	Eure 1,12	Hautes-Alpes 0,91	Essonne 0,47
Haute-Marne 1,48	Somme 1,12	Landes 0,90	Alpes-Maritimes 0,45
Aude 1,47	Maine-et-Loire 1,11	Charente-Maritime 0,88	Côtes-d'Armor 0,42
Haute-Saône 1,41	Meurthe-et-Moselle 1,08	Deux-Sèvres 0,84	Morbihan 0,38
Isère 1,38	Haute-Loire 1,08	Haute-Vienne 0,84	Ille-et-Vilaine 0,38
Bouches-du-Rhône 1,36	Haute-Savoie 1,07	Pyrénées-Atlantiques 0,84	Finistère 0,36

Note : ont été exclus les départements dont l'exposition au risque, après arrondi, est inférieure en moyenne annuelle sur les cinq ans à 600 millions de véhicules x km parcourus sur routes nationales.

Indice routes départementales (tués)

Départements		Départements		Départements		Départements	
Eure-et-Loir	1,91	Deux-Sèvres	1,18	Aisne	1,02	Nièvre	0,84
Tarn-et-Garonne	1,72	Indre-et-Loire	1,15	Landes	1,01	Ardèche	0,83
Yonne	1,54	Mayenne	1,14	Ille-et-Vilaine	1,01	Seine-Maritime	0,83
Aube	1,51	Hérault	1,13	Morbihan	1,00	Orne	0,81
Vaucluse	1,43	Loire-Atlantique	1,12	Marne	0,98	Essonne	0,80
Ain	1,42	Moselle	1,12	Manche	0,94	Haute-Saône	0,79
Oise	1,41	Jura	1,12	Var	0,94	Creuse	0,79
Eure	1,40	Dordogne	1,12	Bas-Rhin	0,94	Gironde	0,75
Gers	1,40	Charente	1,11	Haute-Marne	0,93	Doubs	0,75
Cher	1,37	Haute-Garonne	1,10	Yvelines	0,93	Côte-d'Or	0,74
Bouches-du-Rhône	1,36	Hautes-Pyrénées	1,07	Aveyron	0,92	Loire	0,73
Tarn	1,34	Vosges	1,06	Pyrénées-Orientales	0,92	Pas-de-Calais	0,71
Vendée	1,32	Allier	1,05	Haute-Vienne	0,92	Alpes-de-Haute-Provence	0,71
Lot-et-Garonne	1,31	Maine-et-Loire	1,05	Haute-Savoie	0,91	Pyrénées-Atlantiques	0,70
Puy-de-Dôme	1,31	Loir-et-Cher	1,05	Haute-Loire	0,90	Corrèze	0,68
Meuse	1,31	Aude	1,04	Haut-Rhin	0,90	Nord	0,65
Loiret	1,29	Isère	1,04	Côtes-d'Armor	0,89	Savoie	0,65
Ariège	1,28	Ardennes	1,04	Calvados	0,89	Saône-et-Loire	0,64
Indre	1,27	Meurthe-et-Moselle	1,04	Drôme	0,89	Cantal	0,64
Seine-et-Marne	1,25	Alpes-Maritimes	1,03	Sarthe	0,88	Val-d'Oise	0,59
Gard	1,25	Charente-Maritime	1,03	Vienne	0,88	Savoie	0,59
Somme	1,24	Lot	1,02	Finistère	0,86	Rhône	0,40

Note : ont été exclus les départements dont l'exposition au risque, après arrondi, est inférieure en moyenne annuelle sur les cinq ans à 600 millions de véhicules km parcourus sur routes départementales.

LES RÉSULTATS 2003

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2003)	Part de la population urbaine ¹
	2003	2002	2003	2002	2003	2002			
Ain	611	831	73	92	904	1 219	533	137	60,0 %
Aisne	650	779	75	95	863	1 060	535	140	57,4 %
Allier	506	629	38	75	683	853	343	111	60,6 %
Alpes-de-Haute-Provence	245	277	25	28	367	403	143	174	52,1 %
Hautes-Alpes	209	273	19	32	287	394	125	152	52,9 %
Alpes-Maritimes	3 588	3 772	63	90	4 519	4 774	1 040	61	95,4 %
Ardèche	311	360	35	46	402	480	291	120	52,1 %
Ardenne	250	290	24	38	303	380	289	83	61,4 %
Ariège	193	237	15	40	240	333	139	108	48,2 %
Aube	351	469	36	62	462	600	294	123	60,6 %
Aude	334	458	56	62	472	694	318	176	54,8 %
Aveyron	277	314	48	47	346	442	265	181	45,5 %
Bouches-du-Rhône	5 317	6 184	171	242	6 744	8 046	1 872	91	97,8 %
Calvados	630	931	63	93	804	1 229	657	96	62,3 %
Cantal	104	148	16	23	132	201	149	107	36,4 %
Charente	323	427	31	63	446	565	341	91	46,8 %
Charente-Maritime	867	1 089	79	109	1 084	1 398	572	138	55,3 %
Cher	487	616	40	53	618	796	313	128	57,3 %
Corrèze	324	433	33	33	410	540	233	142	49,4 %
Corse-du-Sud	393	372	23	23	585	530	121	191	61,3 %
Haute-Corse	461	606	28	30	699	939	144	195	63,4 %
Côte-d'Or	930	1 100	71	70	1 235	1 506	508	140	64,9 %
Côtes-d'Armor	384	480	48	74	518	668	550	87	53,9 %
Creuse	116	123	12	17	160	174	123	97	24,2 %
Dordogne	417	534	66	69	574	738	392	169	47,9 %
Doubs	725	802	55	70	909	1 016	503	109	66,9 %
Drôme	605	827	61	84	844	1 167	448	136	69,6 %
Eure	635	829	51	129	894	1 156	548	93	54,7 %
Eure-et-Loir	471	673	58	73	675	945	410	142	62,3 %
Finistère	848	940	93	83	1 072	1 271	861	108	72,8 %
Gard	1 231	1 386	95	118	1 605	1 934	642	148	76,4 %
Haute-Garonne	1 651	2 069	82	120	2 164	2 681	1 090	75	82,2 %
Gers	231	295	37	49	290	408	173	214	36,6 %
Gironde	2 388	2 953	122	155	3 193	3 873	1 319	92	79,6 %
Hérault	1 258	1 404	128	172	1 699	1 905	933	137	82,8 %
Ille-et-Vilaine	1 016	1 186	92	126	1 319	1 507	890	103	65,4 %
Indre	299	337	30	49	362	427	231	130	55,0 %
Indre-et-Loire	657	714	64	80	900	1 021	560	114	75,1 %
Isère	1 300	1 503	115	129	1 848	2 093	1 119	103	76,4 %
Jura	191	257	40	56	250	361	253	158	44,6 %
Landes	524	589	67	72	701	784	337	199	53,5 %
Loir-et-Cher	431	439	51	50	572	611	318	161	54,6 %
Loire	915	1 163	57	59	1 183	1 528	727	78	79,6 %
Haute-Loire	306	317	24	18	384	435	213	113	53,6 %
Loire-Atlantique	1 560	1 797	112	126	1 937	2 215	1 164	96	76,7 %

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2003)	Part de la population urbaine ¹
	2003	2002	2003	2002	2003	2002			
Loiret	866	962	81	85	1 136	1 282	626	129	74,3 %
Lot	242	310	21	26	324	425	163	129	36,3 %
Lot-et-Garonne	531	654	46	57	717	881	308	149	62,6 %
Lozère	128	169	8	19	170	229	74	108	35,1 %
Maine-et-Loire	1 096	1 273	80	89	1 370	1 609	743	108	64,9 %
Manche	752	832	59	63	981	1 180	484	122	48,0 %
Marne	651	782	58	86	856	1 029	565	103	68,8 %
Haute-Marne	349	470	41	50	451	614	191	214	50,3 %
Mayenne	163	234	26	38	195	305	289	90	49,1 %
Meurthe-et-Moselle	1 134	1 279	58	75	1 469	1 627	717	81	77,3 %
Meuse	287	316	32	38	393	418	192	167	46,4 %
Morbihan	568	735	78	105	756	980	658	118	60,9 %
Moselle	1 092	1 345	67	126	1 438	1 826	1 027	65	75,1 %
Nièvre	215	272	32	37	286	377	223	143	52,4 %
Nord	2 654	3 006	140	169	3 375	3 886	2 568	55	89,9 %
Oise	868	1 012	79	128	1 222	1 512	774	102	65,9 %
Orne	310	361	46	52	405	533	291	158	44,9 %
Pas-de-Calais	1 341	1 515	132	170	1 766	2 014	1 449	91	81,9 %
Puy-de-Dôme	1 015	1 276	60	86	1 309	1 620	608	99	66,9 %
Pyrénées-Atlantiques	921	1 014	40	53	1 196	1 289	610	66	75,0 %
Hautes-Pyrénées	466	508	15	34	606	664	223	67	59,5 %
Pyrénées-Orientales	388	458	46	54	529	709	409	113	80,2 %
Bas-Rhin	1 629	1 717	96	106	2 069	2 230	1 048	92	73,9 %
Haut-Rhin	818	970	53	78	1 049	1 248	721	74	77,0 %
Rhône	2 468	3 049	124	97	3 170	3 979	1 611	77	92,4 %
Haute-Saône	229	239	40	39	292	329	231	173	43,9 %
Saône-et-Loire	683	875	82	87	934	1 211	543	151	59,3 %
Sarthe	816	953	62	61	1 049	1 224	535	116	62,8 %
Savoie	393	475	56	60	528	636	383	146	69,7 %
Haute-Savoie	725	780	60	88	963	1 041	655	92	74,7 %
Paris	7 512	8 704	54	75	8 693	10 113	2 146	25	100,0 %
Seine-Maritime	1 835	1 948	111	120	2 318	2 515	1 240	90	75,2 %
Seine-et-Marne	1 338	1 566	137	148	1 754	2 204	1 219	112	80,4 %
Yvelines	1 868	1 981	69	65	2 422	2 620	1 365	51	93,2 %
Deux-Sèvres	309	335	55	63	403	473	347	159	51,7 %
Somme	873	1 028	75	73	1 133	1 370	558	134	58,5 %
Tarn	425	550	51	59	535	751	348	147	67,3 %
Tarn-et-Garonne	441	482	39	32	642	682	212	184	56,3 %
Var	1 814	1 905	95	138	2 404	2 585	932	102	90,6 %
Vaucluse	914	987	65	99	1 205	1 274	512	127	83,2 %
Vendée	529	613	104	107	640	793	558	186	53,0 %
Vienne	473	668	49	73	614	947	402	122	55,9 %
Haute-Vienne	755	815	45	43	981	1 091	354	127	62,7 %
Vosges	478	576	51	63	651	818	382	134	70,1 %
Yonne	440	549	48	81	619	761	335	143	45,9 %
Territoire-de-Belfort	286	298	12	18	348	364	139	86	80,3 %

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2003)	Part de la population urbaine ¹
	2003	2002	2003	2002	2003	2002			
Essonne	1 618	2 065	54	71	2 132	2 711	1 145	47	95,2 %
Hauts-de-Seine	2 466	2 815	35	41	2 862	3 330	1 463	24	100,0 %
Seine-Saint-Denis	2 794	3 176	40	53	3 286	3 824	1 389	29	100,0 %
Val-de-Marne	2 352	2 673	45	62	2 861	3 206	1 236	36	100,0 %
Val-d'Oise	1 382	1 683	57	78	1 764	2 200	1 115	51	95,4 %
France entière	90 220	105 470	5 731	7 242	115 929	137 839	59 342	97	75,5 %

Sources : ONISR, fichier des accidents ; INSEE 2002 – estimations localisées de la population établies par sexe et grande classe 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 les principaux résultats sur les indicateurs d'accidentologie 98-02 et sur l'année 2003. Pour aller plus loin, nous proposons dans cette partie de donner d'une part pour les tués une estimation 2003, étant pris en compte l'IAL 98-02 et l'évolution tués 03/moyenne 98-02 du département avec pour référence celle de la France et d'autre part, la répartition des victimes graves sur 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.

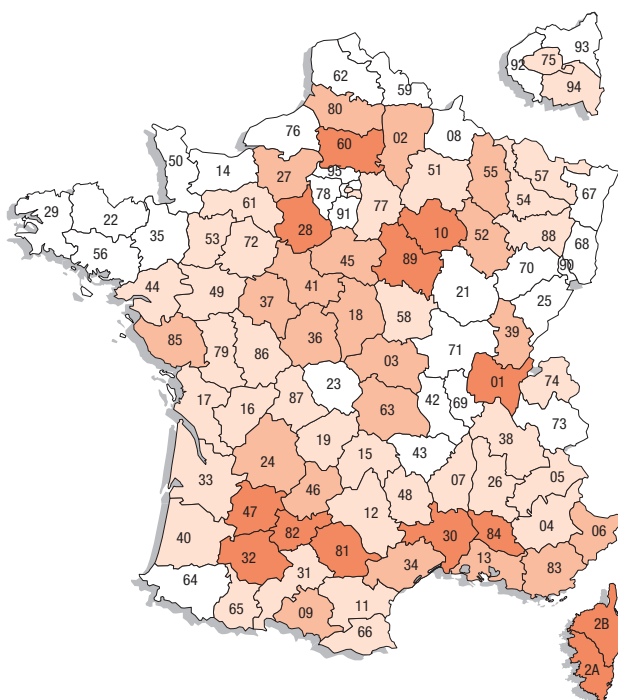
Malheureusement, cette démarche bute sur la relative pauvreté de statistique pertinente départementale. C'est le mérite, d'ailleurs, des IAL d'avoir contribué à recueillir la première variable départementale pertinente à savoir les parcours départementaux qui étaient inconnus jusqu'ici au niveau national. 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'autre pays comme l'Allemagne.

Cinq variables sont proposées ci-après malgré les défauts ou limites de certaines 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 kilomètres parcourus cinq fois plus faible que les routes, la part du trafic sur RN en 2 x 2 voies est le premier facteur explicatif du taux de tués sur route nationale. D'après les données recueillies : dix départements ne possèdent pas ce type d'infrastructure (01, 04, 05, 15, 19, 64, 75, 92, 93 et 94, et, dans l'illustration graphique ci-après, ils sont inclus dans la classe 0-4,99) et quatre n'ont donné aucune précision (42, 47, 59 et 69, et figurent dans la classe « non précisé »). Sur les 81 départements concernés, l'étendue de la part du trafic sur RN en 2 x 2 voies varie de 0,45 (Lozère) à 100 (Morbihan).

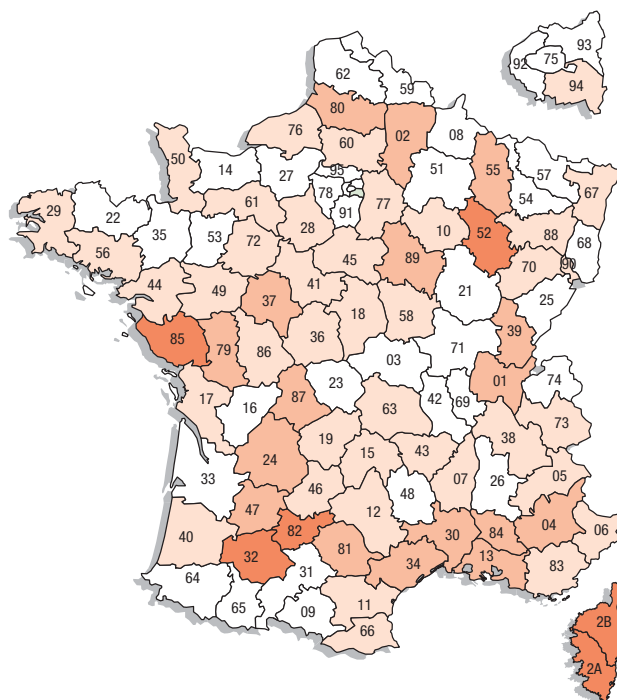
Les quatre autres variables proposées concernent des facteurs connus comme très accidentogènes tels que l'alcool, la ceinture, les plantations d'alignement et les motos. Mais dans ces quatre cas, nous ne disposons pas des véritables variables d'exposition au risque que pourraient être la part des conducteurs 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 graves 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



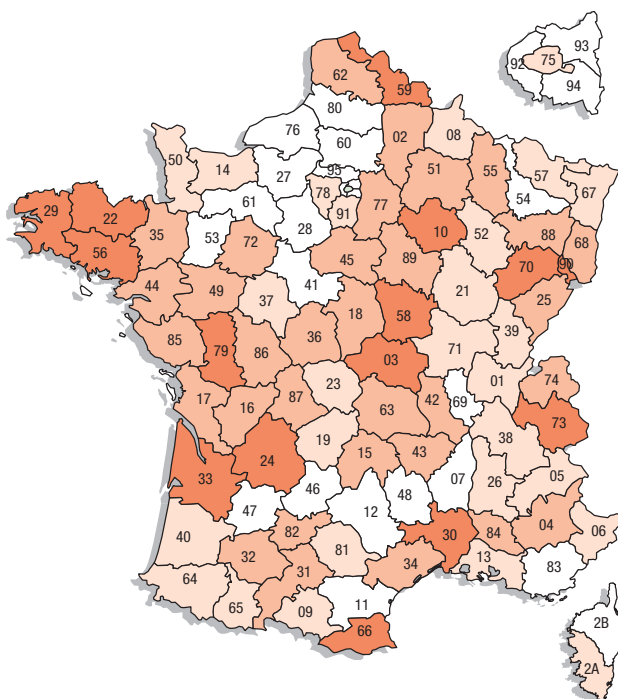
0-0,89 % 0,9-0,99 % 1-1,29 % 1,30 % et plus

Indice 2003



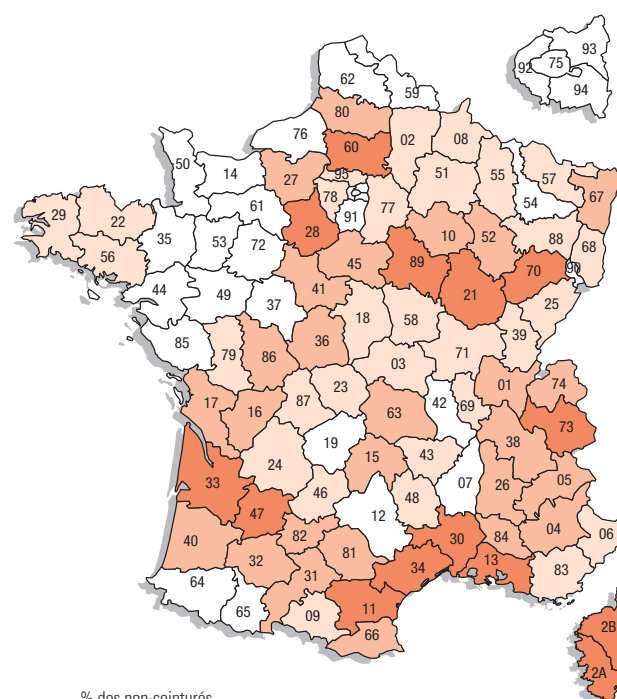
0-0,89 % 0,9-1,09 % 1-1,29 % 1,30 % et plus

Part des victimes graves dans les accidents avec alcool



0-15,99 % 16-18,99 % 19-21,99 % 22 % et plus

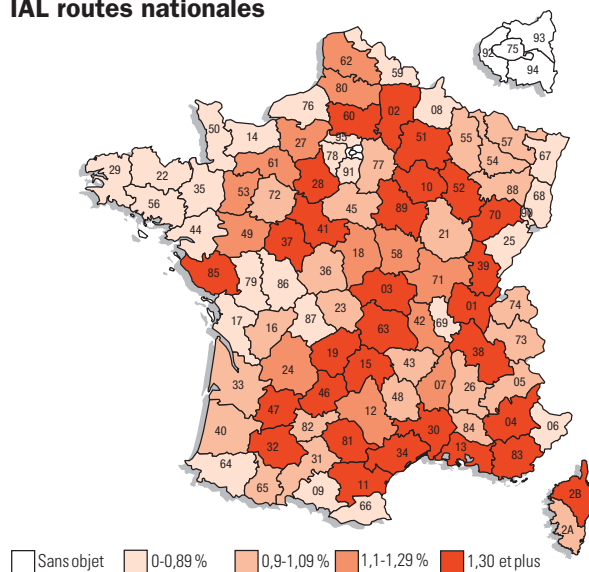
Part des victimes graves non-ceinturées



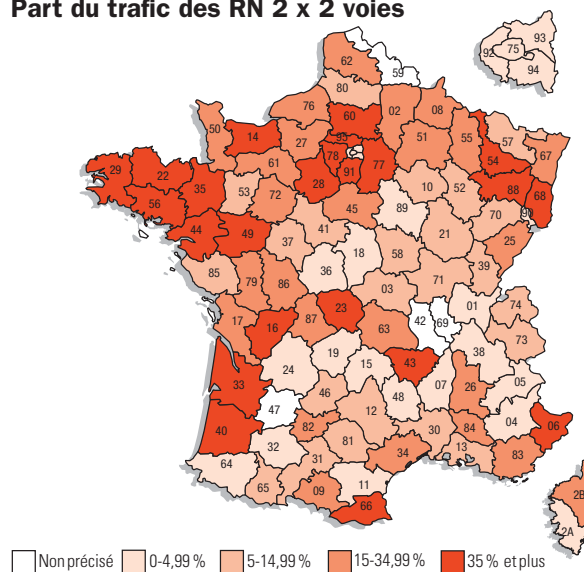
% des non-ceinturés

0-6,99 % 7-8,49 % 8,5-9,99 % 10 % et plus

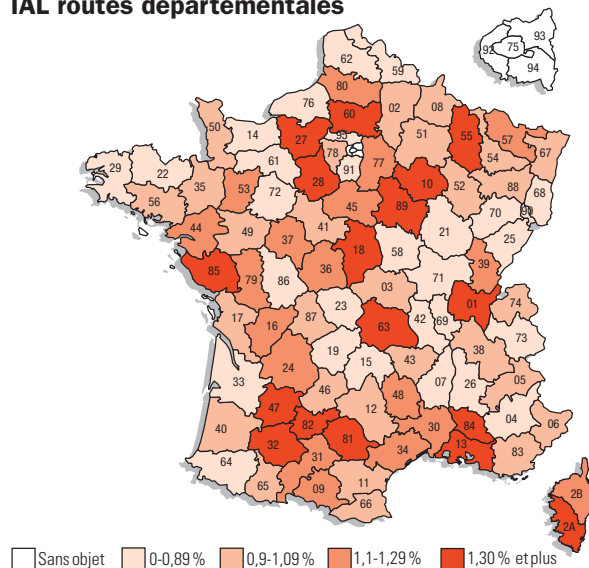
IAL routes nationales



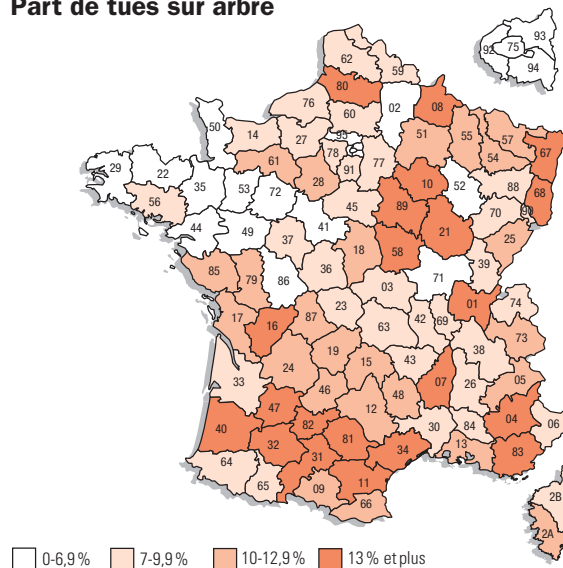
Part du trafic des RN 2 x 2 voies



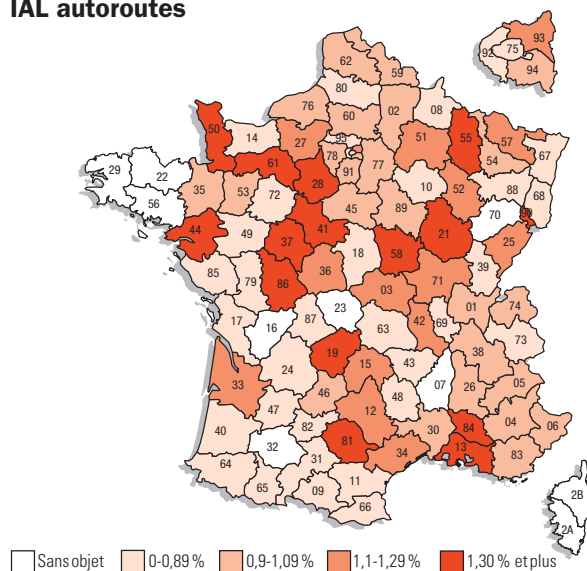
IAL routes départementales



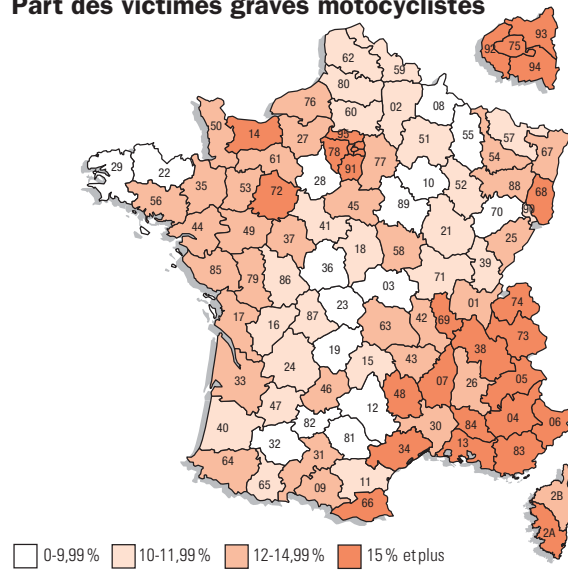
Part de tués sur arbre



IAL autoroutes



Part des victimes graves motocyclistes



	Indice 2003 ¹	IAL 98-02 ²	IAL 97-01 ³	Part RN ⁴ 2 x 2 voies en %	Part des victimes graves (1999-2003) en %			
					sur arbre ⁵	avec alcool ⁶	non-ceinturés ⁷	motos ⁸
Ain	1,17	1,32	1,37	0	11,1	17,8	9,5	12,9
Aisne	1,14	1,15	1,17	22	4,2	20,1	8,0	11,3
Allier	0,78	1,17	1,17	14	6,4	22,1	8,3	8,8
Alpes-de-Haute-Provence	1,12	0,98	0,96	0	13,0	19,1	9,5	17,0
Hautes-Alpes	1,00	1,03	0,94	0	7,0	17,1	8,6	15,1
Alpes-Maritimes	0,93	1,17	1,14	39,77	3,0	17,2	7,6	27,0
Ardèche	1,00	0,93	0,89	0,8	7,9	14,8	6,0	21,7
Ardennes	0,70	0,88	0,89	26	9,4	18,0	7,6	9,5
Ariège	0,82	1,18	1,11	34	6,6	17,8	7,6	12,9
Aube	1,09	1,48	1,35	8,51	14,4	24,4	9,7	7,4
Aude	1,06	1,07	1,13	4,05	12,5	13,7	10,4	11,3
Aveyron	1,09	0,98	1,07	9,1	6,2	8,8	6,4	10,0
Bouches-du-Rhône	1,19	1,29	1,28	6,51	9,1	16,4	12,3	18,9
Calvados	0,65	0,79	0,77	54	5,3	16,1	6,3	16,4
Cantal	0,91	0,91	0,93	0	8,0	20,4	8,7	11,0
Charente	0,65	1,06	1,08	61,5	6,8	20,4	9,6	10,6
Charente-Maritime	0,98	1,00	0,99	32,1	6,7	21,8	8,9	12,3
Cher	1,03	1,27	1,27	4	7,7	19,9	7,1	10,5
Corrèze	1,05	0,96	0,99	0	6,9	17,6	6,6	9,5
Corse-du-Sud	1,87	1,47	1,45	4	7,2	16,6	16,2	21,8
Haute-Corse	1,61	1,35	1,43	23	5,9	12,5	16,6	14,6
Côte-d'Or	0,88	0,88	1,05	6,5	7,8	18,6	10,5	10,1
Côtes-d'Armor	0,66	0,81	0,79	68,5	2,6	25,7	7,5	9,9
Creuse	0,63	0,87	0,84	57,4	8,5	16,7	8,0	8,5
Dordogne	1,22	1,11	1,14	3	8,7	22,1	7,9	10,4
Doubs	0,85	0,80	0,84	16,66	8,0	21,8	7,9	13,1
Drôme	0,87	0,96	0,98	25	5,1	16,3	9,4	12,5
Eure	0,71	1,25	1,25	21,84	5,5	12,8	9,3	14,1
Eure-et-Loir	1,05	1,50	1,44	36	6,7	14,5	11,7	8,3
Finistère	0,95	0,80	0,87	84,25	3,3	22,5	7,1	9,9
Gard	1,23	1,32	1,33	12	7,0	24,8	12,8	14,3
Haute-Garonne	0,80	1,02	1,03	5,3	17,3	21,8	9,4	13,2
Gers	1,47	1,48	1,43	4,64	16,9	20,5	9,7	7,3
Gironde	0,76	0,90	0,91	37,42	6,0	24,1	11,3	12,1
Hérault	1,18	1,27	1,26	15	10,5	19,3	10,9	15,7
Ille-et-Vilaine	0,80	0,72	0,71	81,3	2,7	20,2	5,5	13,7
Indre	0,92	1,16	1,11	1,5	5,4	21,8	9,5	6,4
Indre-et-Loire	1,19	1,24	1,20	6	5,2	18,8	6,1	12,9
Isère	1,08	1,04	1,10	3,5	5,3	19,0	8,7	16,0
Jura	1,11	1,17	1,17	7,3	8,1	18,3	8,0	11,6
Landes	0,99	1,02	1,09	45	13,0	16,4	8,8	10,9
Loir-et-Cher	1,08	1,19	1,26	9,6	4,3	15,3	9,2	10,3
Loire	0,87	0,89	0,94	NP	5,5	19,3	6,2	13,0
Haute-Loire	0,91	0,89	1,12	40,89	7,2	20,0	7,6	14,4
Loire-Atlantique	0,91	0,98	1,01	82	4,1	21,2	6,3	13,0
Loiret	1,00	1,20	1,24	15,55	6,4	20,4	8,6	13,7

	Indice 2003 ¹	IAL 98-02 ²	IAL 97-01 ³	Part RN ⁴ 2 x 2 voies en %	Part des victimes graves (1999-2003) en %			
					sur arbre ⁵	avec alcool ⁶	non-ceinturés ⁷	motos ⁸
Lot	0,96	1,28	1,34	9	10,3	14,5	7,5	12,1
Lot-et-Garonne	1,10	1,38	1,39	NP	11,3	13,8	10,2	10,6
Lozère	0,77	1,03	0,84	0,45	11,0	15,4	8,3	19,6
Maine-et-Loire	0,96	1,03	1,04	57,89	3,7	21,8	5,6	12,5
Manche	0,97	0,90	1,00	29,7	1,6	16,1	4,7	13,2
Marne	0,82	1,07	1,08	25,4	9,0	19,0	7,7	10,9
Haute-Marne	1,30	1,10	1,02	11,03	4,0	17,8	8,6	11,2
Mayenne	0,77	1,09	1,12	6	2,2	15,1	5,1	13,0
Meurthe-et-Moselle	0,87	0,99	1,01	36	6,2	15,8	5,5	13,0
Meuse	1,15	1,18	1,09	26,9	9,8	20,9	8,0	8,9
Morbihan	0,90	0,86	0,84	100	5,2	24,0	8,0	12,6
Moselle	0,71	1,04	1,03	12,12	8,1	17,4	8,3	11,7
Nièvre	0,91	0,93	0,92	6	7,6	22,3	7,5	12,6
Nord	0,71	0,71	0,71	NP	3,8	23,3	5,6	11,9
Oise	0,94	1,32	1,27	35,7	5,6	7,0	10,4	10,4
Orne	1,04	0,99	1,02	18	7,5	15,3	6,7	12,5
Pas-de-Calais	0,86	0,88	0,82	21	5,3	19,9	6,0	11,5
Puy-de-Dôme	1,05	1,25	1,25	22,97	5,8	21,6	8,9	13,8
Pyrénées-Atlantiques	0,64	0,84	0,88	0	5,1	18,1	6,5	12,4
Hautes-Pyrénées	0,59	1,01	1,03	10,21	4,1	18,3	5,7	10,9
Pyrénées-Orientales	1,00	0,92	0,94	51	6,0	25,2	9,6	15,8
Bas-Rhin	0,92	0,82	0,77	33	13,1	16,3	9,2	12,2
Haut-Rhin	0,64	0,77	0,81	42,2	12,4	19,2	7,5	16,0
Rhône	0,88	0,63	0,64	NP	3,6	15,9	7,1	19,5
Haute-Saône	0,90	0,83	0,82	9,6	5,5	23,4	11,2	8,6
Saône-et-Loire	0,88	0,86	0,91	12	4,5	18,1	8,0	11,0
Sarthe	0,91	0,97	1,03	24,5	2,7	20,1	5,6	16,9
Savoie	0,96	0,79	0,88	12,73	5,4	26,2	10,5	15,0
Haute-Savoie	0,78	0,98	0,95	13,2	4,9	19,2	8,6	18,5
Paris	0,78	0,99	0,83	0	0,8	17,3	3,6	35,4
Seine-Maritime	0,95	0,87	0,90	33	4,9	15,0	5,7	12,3
Seine-et-Marne	1,00	1,02	0,69	52,09	5,9	19,0	8,3	13,5
Yvelines	0,67	0,81	0,87	57	5,2	18,8	7,6	20,5
Deux-Sèvres	1,18	1,09	1,18	20	7,6	23,6	7,7	12,6
Somme	1,15	1,15	1,21	5,2	8,2	13,6	8,8	10,1
Tarn	1,25	1,39	1,44	12	19,7	18,7	9,7	8,9
Tarn-et-Garonne	1,37	1,37	1,53	19	14,5	19,2	9,3	8,6
Var	0,98	1,13	1,19	20	6,4	13,9	7,6	25,8
Vaucluse	1,19	1,41	1,38	23,15	6,5	21,0	9,9	15,1
Vendée	1,48	1,28	1,29	5,8	5,7	20,0	6,9	12,1
Vienne	0,91	1,02	1,00	29	4,7	20,7	8,6	11,7
Haute-Vienne	1,13	0,99	1,03	16,4	8,8	20,5	8,0	11,1

	Indice 2003 ¹	IAL 98-02 ²	IAL 97-01 ³	Part RN ⁴ 2 x 2 voies en %	Part des victimes graves (1999-2003) en %			
					sur arbre ⁵	avec alcool ⁶	non-ceinturés ⁷	motos ⁸
Vosges	0,93	1,04	1,09	64	5,6	19,3	8,2	13,8
Yonne	1,16	1,46	1,43	1	8,7	21,3	10,4	10,0
Territoire-de-Belfort	0,98	0,89	0,75	0,68	5,4	22,6	6,0	11,4
Essonne	0,47	0,66	0,67	73	5,0	16,6	6,9	16,5
Hauts-de-Seine	0,83	0,82	0,79	0	0,8	12,3	2,0	29,8
Seine-Saint-Denis	0,74	0,89	0,85	0	2,3	12,1	5,4	22,8
Val-de-Marne	0,93	0,94	0,86	0	2,3	14,3	3,8	25,7
Val-d'Oise	0,58	0,60	0,63	77,3	3,6	11,5	7,1	19,0
France entière	1	1	1		6,5	18,7	8,1	14,4

NP = non précisé.

Rappel : la valeur de l'IAL 97-01 tient compte des ajustements qui concernent principalement les données parcours ainsi que quelques rares anomalies des nombres de tués. Pour situer le phénomène : la donnée la plus ancienne corrigée concerne un débit autoroute de l'année 1995.

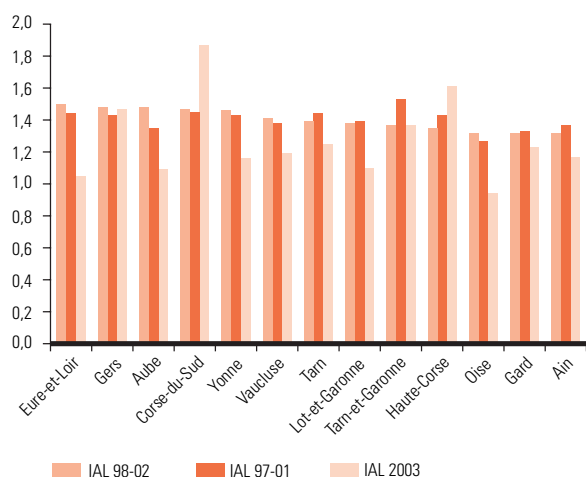
1. = (nombre de tués 2003/moyenne tués 98-02) * IAL 98-02 * (évolution France 2003/moyenne France 98-02).

2. 3. Voir modalité des calculs pages 84 et 85.

4. La part des RN 2x2 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 départements ayant le plus fort IAL 98-02 en donnant leur IAL 97-01 et l'indice 2003 qui peut donner une indication sur l'évolution relative de la dernière année.

D'après l'estimation de l'indice 2003, on voit que parmi les départements qui ont eu le plus fort IAL en 98-02, des progrès très sensibles sont enregistrés en Eure-et-Loir, Aube, Oise, Yonne et Lot-et-Garonne, puis dans une moindre mesure dans les départements du Vaucluse et de l'Ain. À l'inverse, la Corse-du-Sud et la Haute-Corse ont aggravé leurs résultats en 2003, en notant que le Gers et le Tarn-et-Garonne restent à un niveau équivalent.

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUÉ – COMPARAISON 98-02/95-99

	IAL 98-02 (1)	IAL 97-01 (2)	IAL 96-00 (3)	IAL 95-99 (4)	Écart (1) – (4)	Évolution
Ain	1,32	1,37	1,46	1,51	– 19 %	++
Aisne	1,15	1,17	1,17	1,17	– 2 %	
Allier	1,17	1,17	1,21	1,21	– 4 %	
Alpes-de-Haute-Provence	0,98	0,96	1,04	0,99	0 %	
Hautes-Alpes	1,03	0,94	0,90	1,02	+ 2 %	
Alpes-Maritimes	1,17	1,14	1,09	1,06	+ 11 %	-
Ardèche	0,93	0,89	0,89	0,86	+ 7 %	
Ardenne	0,88	0,89	0,80	0,78	+ 10 %	-
Ariège	1,18	1,11	1,20	1,25	– 6 %	
Aube	1,48	1,35	1,24	1,14	+ 34 %	--
Aude	1,07	1,13	1,15	1,18	– 12 %	+
Aveyron	0,98	1,07	1,06	1,08	– 10 %	+
Bouches-du-Rhône	1,29	1,28	1,26	1,26	+ 3 %	
Calvados	0,79	0,77	0,78	0,81	– 2 %	
Cantal	0,91	0,93	1,01	1,00	– 9 %	
Charente	1,06	1,08	1,19	1,22	– 16 %	++
Charente-Maritime	1,00	0,99	1,02	1,02	– 3 %	
Cher	1,27	1,27	1,26	1,23	+ 4 %	
Corrèze	0,96	0,99	1,03	1,01	– 5 %	
Corse-du-Sud	1,47	1,45	1,26	1,26	+ 21 %	--
Haute-Corse	1,35	1,43	1,48	1,48	– 14 %	+
Côte-d'Or	0,88	1,05	1,15	1,17	– 29 %	++
Côtes-d'Armor	0,81	0,79	0,80	0,82	– 1 %	
Creuse	0,87	0,84	0,84	0,78	+ 10 %	-
Dordogne	1,11	1,14	1,28	1,27	– 16 %	++
Doubs	0,80	0,84	0,79	0,79	+ 1 %	
Drôme	0,96	0,98	1,03	1,09	– 13 %	+
Eure	1,25	1,25	1,23	1,22	+ 4 %	
Eure-et-Loir	1,50	1,44	1,46	1,39	+ 11 %	-
Finistère	0,80	0,87	0,75	0,74	+ 5 %	
Gard	1,32	1,33	1,29	1,37	– 5 %	
Haute-Garonne	1,02	1,03	1,02	1,03	– 1 %	
Gers	1,48	1,43	1,44	1,40	+ 8 %	
Gironde	0,90	0,91	0,96	0,97	– 7 %	
Hérault	1,27	1,26	1,23	1,26	+ 1 %	
Ille-et-Vilaine	0,72	0,71	0,74	0,75	– 2 %	
Indre	1,16	1,11	1,07	1,09	+ 7 %	
Indre-et-Loire	1,24	1,20	1,23	1,21	+ 3 %	
Isère	1,04	1,10	0,99	0,97	+ 7 %	
Jura	1,17	1,17	1,17	1,15	+ 2 %	

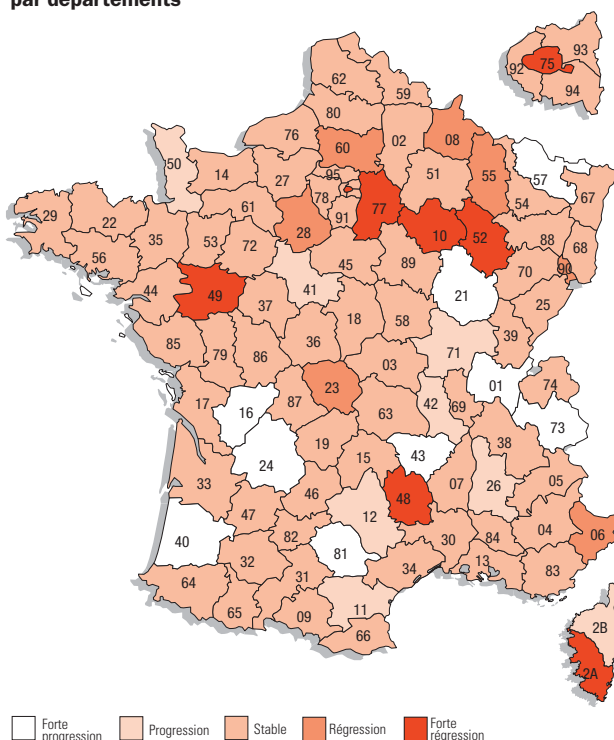
	IAL 98-02 (1)	IAL 97-01 (2)	IAL 96-00 (3)	IAL 95-99 (4)	Écart (1) – (4)	Évolution
Landes	1,02	1,09	1,17	1,22	– 20 %	++
Loir-et-Cher	1,19	1,26	1,31	1,32	– 14 %	+
Loire	0,89	0,94	0,99	1,00	– 11 %	+
Haute-Loire	0,89	1,12	1,18	1,21	– 32 %	++
Loire-Atlantique	0,98	1,01	1,05	1,03	– 5 %	
Loiret	1,20	1,24	1,15	1,14	+ 6 %	
Lot	1,28	1,34	1,30	1,32	– 3 %	
Lot-et-Garonne	1,38	1,39	1,39	1,42	– 5 %	
Lozère	1,03	0,84	0,79	0,74	+ 29 %	--
Maine-et-Loire	1,03	1,04	0,89	0,86	+ 17 %	--
Manche	0,90	1,00	1,00	1,00	– 10 %	+
Marne	1,07	1,08	1,11	1,11	– 5 %	
Haute-Marne	1,10	1,02	0,87	0,82	+ 28 %	--
Mayenne	1,09	1,12	1,07	1,12	– 4 %	
Meurthe-et-Moselle	0,99	1,01	1,05	1,07	– 7 %	
Meuse	1,18	1,09	1,20	1,07	+ 11 %	-
Morbihan	0,86	0,84	0,85	0,86	0 %	
Moselle	1,04	1,03	1,16	1,20	– 15 %	++
Nièvre	0,93	0,92	0,95	0,93	0 %	
Nord	0,71	0,71	0,70	0,67	+ 4 %	
Oise	1,32	1,27	1,20	1,18	+ 14 %	-
Orne	0,99	1,02	0,98	0,95	+ 4 %	
Pas-de-Calais	0,88	0,82	0,83	0,80	+ 8 %	
Puy-de-Dôme	1,25	1,25	1,16	1,17	+ 8 %	
Pyrénées-Atlantiques	0,84	0,88	0,88	0,89	– 4 %	
Hautes-Pyrénées	1,01	1,03	0,96	0,99	+ 2 %	
Pyrénées-Orientales	0,92	0,94	0,99	1,02	– 9 %	
Bas-Rhin	0,82	0,77	0,77	0,79	+ 2 %	
Haut-Rhin	0,77	0,81	0,83	0,85	– 8 %	
Rhône	0,63	0,64	0,64	0,60	+ 2 %	
Haute-Saône	0,83	0,82	0,78	0,77	+ 6 %	
Saône-et-Loire	0,86	0,91	0,94	0,96	– 10 %	+
Sarthe	0,97	1,03	1,04	1,03	– 6 %	
Savoie	0,79	0,88	0,90	0,94	– 16 %	++
Haute-Savoie	0,98	0,95	0,90	0,89	+ 9 %	
Paris	0,99	0,83	0,76	0,79	+ 20 %	--
Seine-Maritime	0,87	0,90	0,84	0,89	– 1 %	
Seine-et-Marne	1,02	0,69	0,72	0,73	+ 30 %	--
Yvelines	0,81	0,87	0,87	0,89	– 8 %	
Deux-Sèvres	1,09	1,18	1,16	1,12	– 3 %	
Somme	1,15	1,21	1,16	1,23	– 8 %	
Tarn	1,39	1,44	1,55	1,57	– 18 %	++
Tarn-et-Garonne	1,37	1,53	1,42	1,37	0 %	
Var	1,13	1,19	1,20	1,18	– 5 %	
Vaucluse	1,41	1,38	1,53	1,45	– 4 %	
Vendée	1,28	1,29	1,24	1,22	+ 6 %	
Vienne	1,02	1,00	0,95	0,93	+ 9 %	

	IAL 98-02 (1)	IAL 97-01 (2)	IAL 96-00 (3)	IAL 95-99 (4)	Écart (1) – (4)	Évolution
Haute-Vienne	0,99	1,03	1,09	1,07	– 7 %	
Vosges	1,04	1,09	1,12	1,07	– 3 %	
Yonne	1,46	1,43	1,43	1,47	– 1 %	
Territoire-de-Belfort	0,89	0,75	0,71	0,76	+ 13 %	--
Essonne	0,66	0,67	0,75	0,71	– 5 %	
Hauts-de-Seine	0,82	0,79	0,77	0,80	+ 2 %	
Seine-Saint-Denis	0,89	0,85	0,85	0,83	+ 6 %	
Val-de-Marne	0,94	0,86	0,89	0,85	+ 9 %	
Val-d'Oise	0,60	0,63	0,69	0,68	– 8 %	

Note : le calcul de l'écart est effectué avant arrondi.
(2) (3) (4) Rappel : valeur de l'IAL consolidé depuis les précédentes publications.

L'écart entre les deux IAL représente la différence entre l'IAL 98-02 et l'IAL 95-99. Indépendamment de la valeur intrinsèque de l'IAL, ont été prises en compte, les évolutions dont le coefficient est égal ou supérieur à 10 % en discriminant deux paliers :
 – forte progression ++ (évolution à la baisse égale ou supérieure à 15 %) ;
 – progression + (évolution à la baisse comprise entre 10 et 14 %) ;
 – forte régression -- (évolution à la hausse égale ou supérieure à 15 %) ;
 – régression - (évolution à la hausse comprise entre 10 et 14 %).

Évolution IAL 1998-2002/1995-1999
par départements



L'accidentologie des départements d'outre-mer

ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES EN 2003 PAR RAPPORT À 2002

		Accidents corporels	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité (tués/100 accidents corporels)
Guadeloupe	Année 2003	954	83	237	1 063	1 300	8,70
	Année 2002	1 004	85*	286	1 062*	1 348	8,47
	Différence	- 50	- 2	- 49	+ 1	- 48	+ 0,23
	Évolution	- 5,0 %	- 2,4 %	- 17,1 %	+ 0,1 %	- 3,6 %	
Martinique	Année 2003	621	50	210	665	875	8,05
	Année 2002	690	48	259	712	971	6,96
	Différence	- 69	+ 2	- 49	- 47	- 96	+ 1,10
	Évolution	- 10,0 %	+ 4,2 %	- 18,9 %	- 6,6 %	- 9,9 %	
Guyane	Année 2003	ND	ND	ND	ND	ND	
	Année 2002	750	33	ND	ND	994	4,40
	Différence						
	Évolution						
Réunion	Année 2003	720	73	226	739	965	10,14
	Année 2002	697	90	267	690	957	12,91
	Différence	+ 23	- 17	- 41	+ 49	+ 8	- 2,77
	Évolution	+ 3,3 %	- 18,9 %	- 15,4 %	+ 7,1 %	+ 0,8 %	

Les évolutions en % calculées sur des chiffres inférieurs à 100 sont à considérer avec précaution.

Source : directions départementales de l'Équipement.

ND : non disponible

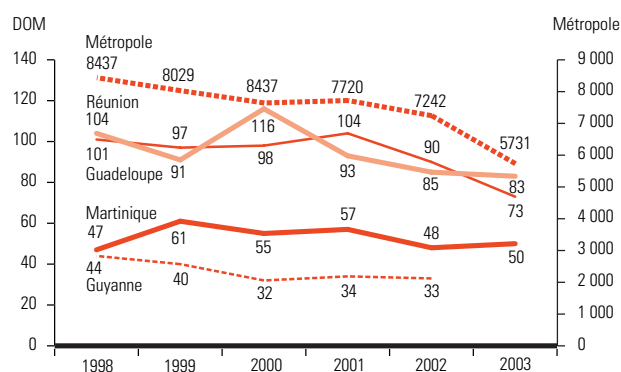
* : données rectifiées

Évolution du nombre de tués

En 2003 par rapport à 2002, en référence à la métropole qui enregistre une baisse des tués de l'ordre de 21 %, seul, le département de la Réunion avec une baisse de 19 % suit une évolution équivalente, la Martinique (+ 2 tués) et la Guadeloupe (- 2 tués) étant caractérisées par une quasi-stabilité.

Par rapport à la moyenne 1998-2002, en 2003, l'évolution des nombres de tués s'établit comme suit : métropole (- 27 %), Réunion (- 26 %) Guadeloupe (- 14 %), Martinique (- 7 %).

Évolution du nombre des tués (1998-2003)



LES RISQUES PAR RAPPORT À LA POPULATION

Taux pour 100 000 habitants	Guadeloupe	Martinique	Réunion	Métropole
Population ⁽¹⁾	422 000	381 467	741 300	59 342 121
Taux d'accidents	226	163	97	152
Taux de tués	20	13	10	10
Taux de blessés graves	56	55	30	32
Taux de blessés légers	252	174	100	163

Source : INSEE. Les données DOM reprennent celles de l'édition 2002 fournies 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 2002).

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 (– 55 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 (+ 10 points) ;

- pour la catégorie des blessés graves, on observe un surrisque en Guadeloupe (+ 24 points) et Martinique (+ 23 points) ;
- quant aux résultats relatifs à la catégorie des blessés légers, on retient plus particulièrement le très faible taux du département de la Réunion (peut-être lié pour partie à un moindre recensement des accidents légers).

LES VICTIMES GRAVES PAR CLASSE D'ÂGES

La répartition établie en pourcentage concerne le cumul des victimes tuées et gravement blessées.

	Martinique	Réunion	Métropole
0-14 ans	6,5	8,4	6,0
15-24 ans	35,8	27,4	29,0
25-44 ans	40,0	41,1	31,4
45-64 ans	11,9	17,4	18,0
65 ans et plus	4,2	5,7	13,5
Indéterminé	1,5	0,0	2,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0

Source : directions départementales de l'Équipement.

Les données pour la Guadeloupe et la Guyane ne sont pas disponibles.

Si tout comme en métropole, la plus forte implication concerne les 15-44 ans, on note que leur part est un peu plus élevée dans les DOM, la plus forte concernant la Martinique avec près de 8 victimes graves de 15-44 ans sur 10 contre 6 en Métropole.

Ensuite, deux autres phénomènes caractérisent globalement les DOM :

- surexposition des 25-44 ans ;

- sous-exposition des 45 ans et plus, particulièrement sensible pour la classe 65 ans et plus.

Même si cet ensemble des résultats est à rapprocher des structures démographiques respectives, on relèvera également :

- le surrisque des 0-14 ans à la Réunion ;
- le surrisque des 15-24 ans en Martinique.

LES VICTIMES GRAVES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

La répartition établie en pourcentage concerne le cumul des victimes tuées et gravement blessées.

	Martinique	Réunion	Métropole
Piétons	12,7	20,4	12,4
Cyclistes	4,6	6,4	4,2
Cyclomotoristes	13,1	19,7	12,4
Motocyclistes	22,7	15,7	15,9
Usagers de voitures de tourisme	46,5	36,5	51,5
Autres usagers	0,4	1,3	3,6
Ensemble	100,0	100,0	100,0

Source : Direction départementale de l'Équipement.

Les données pour la Guadeloupe et la Guyane ne sont pas disponibles.

En référence à la métropole, on observe :

– une surreprésentation des piétons et cyclomotoristes à la Réunion ;

– une surreprésentation des motocyclistes 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 1998-2002 représentent la quatrième 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 2003

Commentaires du tableau

D'après ce classement, compte tenu du caractère plus ou moins urbanisé des DOM :

– le département de la Martinique a un résultat tout à fait acceptable ;
– le département de la Réunion est l'un des mieux classés.

Tableau des résultats

2003	A	B
(...)		
Vendée	25,00	18,63
Deux-Sèvres	25,45	15,86
Martinique	26,00	13,11
Var	26,32	10,19
Côte-d'Or	26,76	13,98
Finistère	26,88	10,80
Calvados	26,98	9,59
Réunion	27,40	9,69
Haute-Saône	27,50	17,31
Maine-et-Loire	27,50	10,77
Haute-Garonne	28,05	7,52
(...)		
Métropole	27,52	9,66

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 page précédente).

L'accidentologie des régions

Comme pour les départements, depuis 2001, l'Observatoire publie des données comparatives interrégionales fondées sur le calcul des indicateurs d'accidentologie locale. Nous avons choisi dans le présent chapitre de donner d'abord les derniers résultats connus des IAL 98-02, suivis des principaux résultats

2003, puis, s'agissant de la quatrième édition de l'IAL même si des données restent à fiabiliser, d'en présenter également les valeurs consolidées ainsi que l'évolution entre les IAL 98-02 et 95-99.

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL) 1998-2002

Pour plus d'explications sur la méthode et les définitions utilisées on se reportera au chapitre sur les comparaisons interdépartementales.

La carte de la page suivante présente l'IAL sur les années 1998-2002.

Le tableau ci-après présente les résultats par région de la valeur de l'IAL, de l'IAL VG (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 de la région et le risque France entière).

IAL 1998-2002	IAL global tués	IAL VG	Autoroutes		Routes nationales		Routes départementales		Urbain	
			% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués	% tués	IAL tués
Alsace	0,80	0,84	6,9	0,61	15,1	0,64	57,1	0,92	14,7	0,68
Aquitaine	0,99	0,96	4,7	1,00	18,7	1,04	53,1	0,92	16,4	1,26
Auvergne	1,12	1,12	3,4	0,83	28,5	1,41	50,4	1,07	12,8	1,05
Basse-Normandie	0,86	1,03	1,7	0,60	20,2	0,74	60,6	0,89	12,7	1,30
Bourgogne	0,98	0,98	11,3	1,27	26,8	1,27	47,0	0,83	11,2	1,25
Bretagne	0,79	0,88	0,2	0,97	14,3	0,38	62,6	0,94	11,0	0,80
Centre	1,26	1,15	8,1	1,31	24,6	1,22	51,2	1,32	11,3	1,18
Champagne-Ardenne	1,12	1,02	4,7	0,95	32,0	1,32	48,2	1,08	10,5	1,03
Corse	1,40	2,00			50,0	1,32	34,8	1,52	11,0	1,37
Franche-Comté	0,90	0,90	4,7	1,12	28,1	1,14	53,6	0,84	9,6	0,85
Haute-Normandie	1,02	0,99	5,1	1,16	20,6	0,93	52,1	1,04	16,1	1,02
Île-de-France	0,83	0,85	12,9	0,93	16,4	0,72	24,2	0,93	43,7	0,80
Languedoc-Roussillon	1,18	1,12	6,5	0,96	24,9	1,39	48,3	1,12	15,6	1,37
Limousin	0,96	1,01	4,9	1,06	28,6	1,10	45,4	0,80	16,2	1,57
Lorraine	1,05	1,10	8,5	1,13	22,3	1,03	50,0	1,11	13,5	0,84
Midi-Pyrénées	1,16	1,12	3,1	0,79	23,0	1,27	55,6	1,19	12,9	1,10
Nord-Pas-de-Calais	0,79	0,72	9,7	1,00	17,6	0,76	36,9	0,68	28,7	0,87
Pays de la Loire	1,05	1,07	2,7	0,67	19,4	0,89	57,0	1,11	13,8	1,16
Picardie	1,22	1,16	5,2	0,94	27,9	1,39	52,2	1,23	9,9	1,07
Poitou-Charentes	1,03	1,07	3,2	0,95	21,5	0,84	55,5	1,05	13,4	1,52
PACA	1,22	1,19	10,0	1,23	20,5	1,14	35,2	1,15	30,4	1,39
Rhône-Alpes	0,91	0,97	8,2	0,96	26,9	1,11	42,1	0,83	16,6	0,82
France entière	1	1	6,6	1	22,3	1	47,3	1	18,2	1

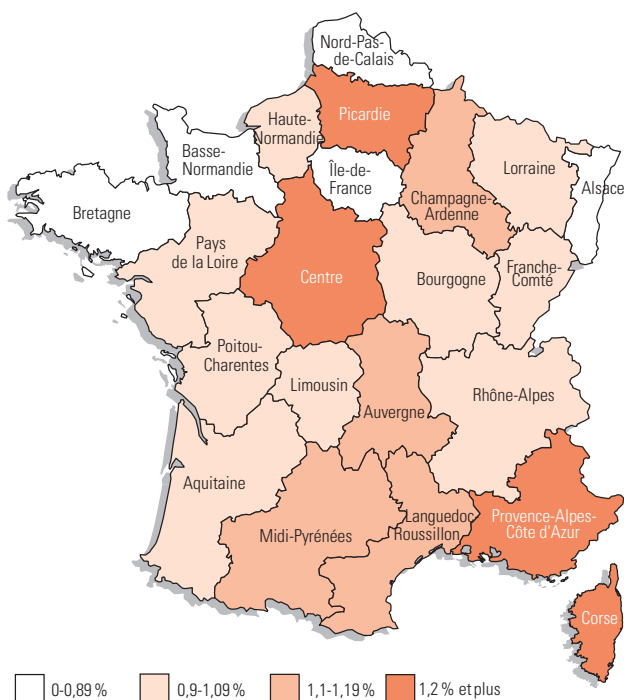
Sachant que les taux de risque sur cette période 1998-2002 sont de 0,46 pour les autoroutes, 1,62 pour les routes nationales et 1,92 pour les routes départementales. Seule la région Corse ne dispose pas de réseau autoroutier.

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 (1,40), le Languedoc (1,18), PACA (1,22) et Midi-Pyrénées (1,16). 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 (1,26) et la Picardie (1,22).

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'Île-de-France compte tenu de son caractère très urbain ainsi que la région Nord-Pas-de-Calais.

La carte ci-contre présente l'IAL global tués calculé sur les années 1998 à 2002.

IAL 1998-2002 par régions



LES RÉSULTATS 2003

	Accidents corporels		Tués		Blessés		Population totale (en milliers)	Tués par million habitants (2003)	Part population urbaine ¹
	2003	2002	2003	2002	2003	2002			
Alsace	2 447	2 687	149	184	3 118	3 478	1 768	84	75,1
Aquitaine	4 781	5 744	341	406	6 381	7 565	2 967	115	69,7
Auvergne	1 931	2 370	138	202	2 508	3 109	1 313	105	59,6
Basse-Normandie	1 692	2 124	168	208	2 190	2 942	1 432	117	53,9
Bourgogne	2 268	2 796	233	275	3 074	3 855	1 608	145	57,3
Bretagne	2 816	3 341	311	388	3 665	4 426	2 959	105	64,5
Centre	3 211	3 741	324	390	4 263	5 082	2 458	132	65,9
Champagne-Ardenne	1 601	2 011	159	236	2 072	2 623	1 339	119	62,8
Corse	854	978	51	53	1 284	1 469	264	193	62,3
France-Comté	1 431	1 596	147	183	1 799	2 070	1 126	131	58,8
Haute-Normandie	2 470	2 777	162	249	3 212	3 671	1 787	91	69,0
Île-de-France	21 330	24 663	491	593	25 774	30 208	11 078	44	96,1
Languedoc-Roussillon	3 339	3 875	333	425	4 475	5 471	2 376	140	75,3
Limousin	1 195	1 371	90	93	1 551	1 805	710	127	51,8
Lorraine	2 991	3 516	208	302	3 951	4 689	2 317	90	72,6
Midi-Pyrénées	3 926	4 765	308	407	5 147	6 386	2 613	118	64,5
Nord-Pas-de-Calais	3 995	4 521	272	339	5 141	5 900	4 017	68	87,0
Pays de la Loire	4 164	4 870	384	421	5 191	6 146	3 290	117	65,3
Picardie	2 391	2 819	229	296	3 218	3 942	1 866	123	61,2
Poitou-Charentes	1 972	2 519	214	308	2 547	3 383	1 661	129	52,9
PACA	12 087	13 398	438	629	15 526	17 476	4 626	95	91,6
Rhône-Alpes	7 328	8 988	581	655	9 842	12 143	5 767	101	77,4
France entière	90 220	105 470	5 731	7 242	115 929	137 839	59 342	97	75,5

Sources : ONISR, fichier des accidents ; INSEE 2002 – estimations localisées de la population établies par sexe et grandes classes 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.

ÉVOLUTION DE L'IAL GLOBAL TUE – COMPARAISON 98-02/95-99

Dans ce tableau, l'écart entre les deux IAL représente la différence entre « l'IAL 98-02 et l'IAL 95-99 ». La dernière colonne met en exergue, indépendamment de la valeur intrinsèque de l'IAL, les évolutions dont la différence est égale ou supérieure à 3 % en discriminant deux paliers :

- Forte progression ++ (évolution à la baisse égale ou supérieure à 6 %)
- Progression + (évolution à la baisse comprise entre 3 et 5 %)
- Forte régression -- (évolution à la hausse égale ou supérieure à 6 %)
- Régression - (évolution à la hausse comprise entre 3 et 5 %)

	IAL 98-02 (1)	IAL 97-01 (2)	IAL 96-00 (3)	IAL 95-99 (4)	Écart (1) – (4)	Évolution
Alsace	0,80	0,79	0,79	0,81	- 2 %	
Aquitaine	0,99	1,02	1,07	1,09	- 10 %	++
Auvergne	1,12	1,16	1,16	1,17	- 5 %	+
Basse-Normandie	0,86	0,89	0,89	0,89	- 3 %	+
Bourgogne	0,98	1,04	1,08	1,10	- 13 %	++
Bretagne	0,79	0,80	0,78	0,78	+ 1 %	
Champagne-Ardenne	1,26	1,26	1,25	1,23	+ 3 %	--
Centre	1,12	1,08	1,03	1,00	+ 12 %	-
Corse	1,40	1,44	1,39	1,39	+ 1 %	
France-Comté	0,90	0,90	0,87	0,87	+ 3 %	-
Haute-Normandie	1,02	1,03	0,99	1,01	+ 1 %	
Île-de-France	0,83	0,75	0,77	0,77	+ 6 %	--
Languedoc-Roussillon	1,18	1,19	1,18	1,22	- 4 %	+
Limousin	0,96	0,98	1,01	0,98	- 2 %	
Lorraine	1,05	1,04	1,13	1,12	- 7 %	++
Midi-Pyrénées	1,16	1,20	1,19	1,20	- 4 %	+
Nord-Pas-de-Calais	0,79	0,76	0,75	0,73	+ 6 %	--
PACA	1,05	1,08	1,05	1,03	+ 2 %	
Pays de la Loire	1,22	1,22	1,18	1,19	+ 3 %	
Picardie	1,03	1,05	1,06	1,06	- 2 %	-
Poitou-Charentes	1,22	1,22	1,22	1,20	+ 1 %	
Rhône-Alpes	0,91	0,94	0,93	0,93	- 2 %	

Note : le calcul de l'écart est effectué avant arrondi.

(2) (3) (4) Rappel : valeur de l'IAL consolidé depuis les précédentes publications.

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 tous les quatre mois sur le site Internet de l'Observatoire (note de conjoncture « observatoire des vitesses ¹ ») ainsi que dans le cadre de ce bilan annuel. Elles permettent un éclairage sur les vitesses moyennes pratiquées par les différentes catégories d'usagers, sur les différents réseaux routiers français urbain et de rase campagne, de jour comme de nuit, ainsi que sur les dépassements de la vitesse maximale autorisée.

Les mesures de vitesse exploitées pour ce bilan sont issues de sondages effectués pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière par des enquêteurs d'une société d'études spécialisée (ISL : Institut de sondages Lavalie).

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 50 – 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. La quasi totalité des mesures de jour ainsi que la totalité des mesures de nuit sont donc réalisées pendant les heures creuses. Par ailleurs, étant donné que chaque point d'observation nécessite une séquence de mesures par sens et par voie, ce sont plus de 2 000 sessions d'observations qui sont pratiquées chaque année et 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées.

MÉTHODE DE MESURE

Sur les routes nationales et départementales et en agglomérations, les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres (radars MESTA 208) placés dans le coffre des véhicules banalisés des enquêteurs stationnant sur le bord de la chaussée. Sur les autoroutes, les mesures sont réalisées en positionnant le cinémomètre sous la rambarde d'un pont surplombant l'autoroute.

MESURE DE L'INTERDISTANCE

Les cinémomètres se déclenchent lors du passage du nez de chaque véhicule. Pour obtenir des mesures réellement « intervéhiculaires » il faut mesurer le temps entre l'arrière du véhicule observé et le nez de celui qui le suit. L'algorithme de calcul du temps intervéhiculaire intègre donc une opération pour retrancher la longueur du véhicule observé.

Selon le type de véhicule observé, les valeurs moyennes ci-dessous sont retranchées :

- 1,8 m pour les deux-roues non immatriculés ;
- 2 m pour les deux-roues immatriculés ;
- 4 m pour les VL ;
- 6,4 m pour les camionnettes ;
- 10,7 m pour les camions à 2 essieux ;
- 15,5 m pour les 3 essieux ;
- 18,4 m pour les 4 essieux et plus ;
- 12 m pour les transports en commun.

Par ailleurs, les partitions en fonction de la vitesse sont établies à partir de la mesure de la vitesse du véhicule qui suit.

1. www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/observatoire_vitesse.pdf

RAPPEL DE LA RÉGLEMENTATION SUR LES VITESSES

Réglementation sur les vitesses maximales autorisées applicables aux véhicules légers en France (de moins de 3,5 tonnes : motos, voitures de tourisme et utilitaires légers) :

	Hors intempéries	Pluie	Visibilité inférieure à 50 mètres (brouillard)	Dispositions spéciales	
				Usage de pneus cramponnés	Élèves conducteurs et conducteurs novices (moins de deux ans de permis)
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 Laval) 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 « participant » au résultat final à hauteur de 12 %, les autoroutes de dégagement pour 7,5 %, les routes nationales pour 17,4 %, les routes départementales pour 36,7 % et le milieu urbain pour 28,2 %.

Ces hypothèses de répartition du trafic sur les différents types de réseaux sont basées au départ sur les données consignées dans le 37^e rapport de la Commission des comptes des transports de la nation portant sur l'année 1999, puis plus finement, pour les répartitions entre les différents types d'autoroutes (de liaison ou de dégagement) et de profils de routes nationales (2 x 2 voies, 2 ou 3 voies), sur les recensements effectués pour établir les indicateurs d'accidentologie locale.

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

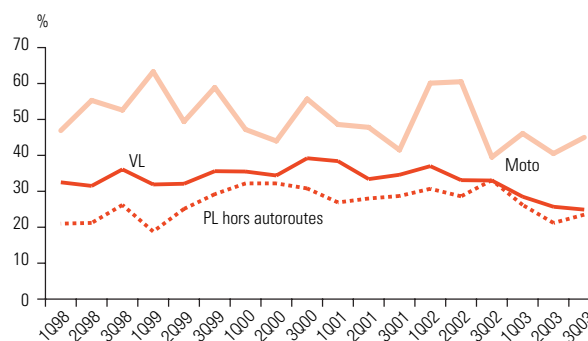
La vitesse

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 de la page suivante 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 six années de 1998 à 2003 sur les taux de dépassement de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées, pour les véhicules de tourisme, les motos et les poids lourds. Pour ces derniers, la série de mesures se rapportant aux taux de dépassement a été corrigée, des erreurs ayant été mises à jour au niveau des relevés sur autoroutes.

Dépassements de vitesse de plus de 10 km/h des vitesses limites autorisées



L'examen des courbes permet de mettre en relief une baisse régulière depuis 2001 des dépassements de vitesse, en ce qui concerne les véhicules de tourisme. Pour ces derniers, le taux de dépassement de plus de 10 km/h est descendu pour la première fois sous les 30 % début 2003 et il avoisinait les 25 % en fin d'année 2003. Les baisses des taux de dépassement sont également visibles pour les autres catégories de véhicules, mais de manière moins linéaire. Depuis le début de l'année 2003, ils se situent cependant sous les 50 % pour les motos, et sous les 30 % pour les poids lourds.

	Voitures de tourisme			Motos			Poids lourds		Tous véhicules		
	D*	D10**	D150***	D*	D10**	D150***	D*	D10** Hors autoroutes	D*	D10**	D150***
1Q98	57,5 %	32,5 %	2,8 %	61,5 %	46,9 %	7,8 %	46,8 %	21,0 %	57,0 %	31,4 %	2,0 %
2Q98	55,4 %	31,5 %	3,1 %	76,7 %	55,3 %	5,4 %	45,6 %	21,2 %	55,0 %	30,8 %	2,4 %
3Q98	60,0 %	36,1 %	3,4 %	72,3 %	52,6 %	15,0 %	53,7 %	26,2 %	59,8 %	34,9 %	2,6 %
1998	57,4 %	33,2 %	3,1 %	70,2 %	51,3 %	8,4 %	48,7 %	22,8 %	57,1 %	32,3 %	2,4 %
1Q99	58,2 %	31,9 %	3,1 %	75,3 %	63,3 %	12,5 %	47,1 %	18,8 %	58,0 %	30,7 %	2,3 %
2Q99	56,4 %	32,1 %	2,7 %	65,2 %	49,4 %	11,5 %	51,7 %	25,1 %	56,8 %	31,6 %	2,1 %
3Q99	60,1 %	35,6 %	3,2 %	70,0 %	58,9 %	9,5 %	53,2 %	29,2 %	60,0 %	34,8 %	2,4 %
1999	58,1 %	33,1 %	3,0 %	67,6 %	53,4 %	11,4 %	50,6 %	24,2 %	58,1 %	32,3 %	2,3 %
1Q00	61,2 %	35,5 %	3,5 %	69,4 %	47,2 %	9,8 %	56,3 %	32,2 %	61,4 %	35,0 %	2,5 %
2Q00	59,2 %	34,4 %	3,0 %	67,7 %	44,0 %	12,0 %	56,4 %	32,2 %	59,3 %	34,0 %	2,5 %
3Q00	62,2 %	39,2 %	4,1 %	71,4 %	55,7 %	18,7 %	58,5 %	30,8 %	62,5 %	38,3 %	3,2 %
2000	60,8 %	36,3 %	3,5 %	69,1 %	48,5 %	13,6 %	57,1 %	31,8 %	61,1 %	35,8 %	2,7 %
1Q01	61,0 %	38,4 %	3,7 %	66,9 %	48,6 %	13,3 %	53,6 %	26,9 %	60,9 %	37,1 %	2,8 %
2Q01	59,3 %	33,4 %	3,2 %	65,1 %	47,8 %	5,3 %	52,4 %	28,0 %	59,1 %	32,8 %	2,5 %
3Q01	58,5 %	34,6 %	4,5 %	61,5 %	41,5 %	15,5 %	55,2 %	28,7 %	58,5 %	34,1 %	3,5 %
2001	59,5 %	35,4 %	3,8 %	64,7 %	46,8 %	9,0 %	53,8 %	27,7 %	59,4 %	34,6 %	2,9 %
1Q02	63,5 %	37,0 %	3,8 %	76,7 %	60,1 %	8,3 %	55,4 %	30,7 %	63,6 %	36,7 %	2,8 %
2Q02	56,2 %	33,1 %	3,3 %	77,7 %	60,5 %	9,0 %	54,9 %	28,6 %	56,6 %	32,9 %	2,7 %
3Q02	59,5 %	33,0 %	3,1 %	68,9 %	39,5 %	10,9 %	62,3 %	33,1 %	60,2 %	33,0 %	2,4 %
2002	59,5 %	34,2 %	3,4 %	75,7 %	56,5 %	9,0 %	59,4 %	31,5 %	59,9 %	34,1 %	2,6 %
1Q03	54,2 %	28,5 %	2,5 %	67,3 %	46,1 %	4,8 %	56,5 %	26,2 %	55,4 %	28,8 %	1,8 %
2Q03	51,9 %	25,7 %	2,4 %	62,6 %	40,5 %	9,3 %	51,9 %	21,2 %	51,5 %	24,8 %	2,2 %
3Q03	50,7 %	24,9 %	2,0 %	61,4 %	45,0 %	5,1 %	53,9 %	23,5 %	50,6 %	24,1 %	1,5 %
2003	52,2 %	26,3 %	2,3 %	62,9 %	42,7 %	7,4 %	54,2 %	23,8 %	52,4 %	25,7 %	1,8 %

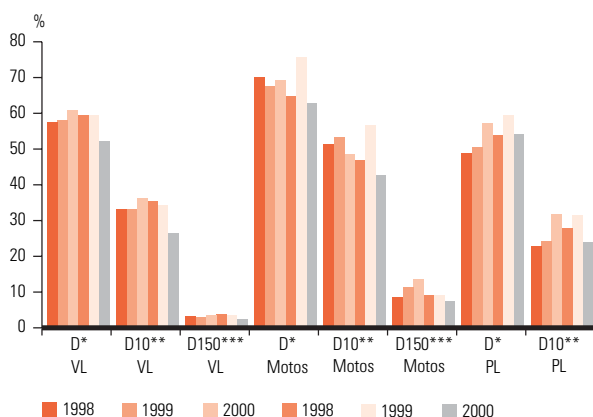
* Taux de dépassements des vitesses limites autorisées.

** 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.

Le graphique qui suit reprend les données recueillies depuis 1998 annuellement : dépassements de la vitesse limite autorisée, dépassements de plus de 10 km/h de la vitesse limite autorisée, et pourcentages de dépassements supérieurs à 150 km/h.

Données annuelles



* = dépassements de la vitesse maximale autorisée

** = dépassements de + de 10 km/h de la vitesse maximale autorisée

*** = % de dépassements de la vitesse maximale autorisée > 150 km/h

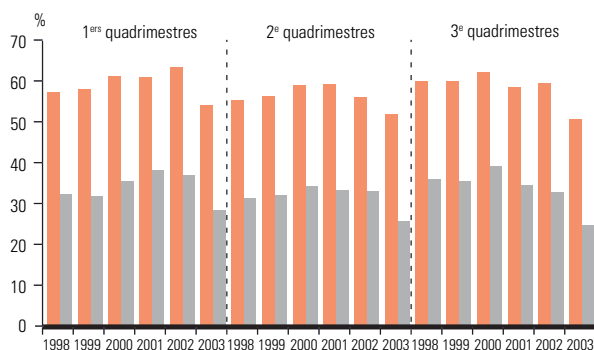
D'une manière générale, sur l'ensemble de la période observée, les taux de dépassement se situent entre 50 % et 60 % pour les véhicules légers (avec une baisse conséquente en 2003) et les poids lourds. Ils se situent globalement à un niveau plus élevé pour les motos avec une bonne année 2003 après une année 2002 médiocre. On remarque également que le taux de dépassement des vitesses limites pour les poids lourds évolue moins favorablement que ceux des autres catégories.

L'écart entre les différentes catégories d'usagers se retrouve sur les dépassements de plus de 10 km/h, de même que les tendances déjà constatées sur leurs évolutions respectives.

On note également une tendance à la baisse sur les taux de dépassement à très grande vitesse (supérieurs à 150 km/h) depuis 2001 pour les véhicules de tourisme et 2000 pour les motos.

Par ailleurs, l'examen des séries chronologiques a permis de constater qu'il existait des incidences saisonnières au niveau des comportements. Ce sont ces effets qui sont illustrés dans le graphique suivant :

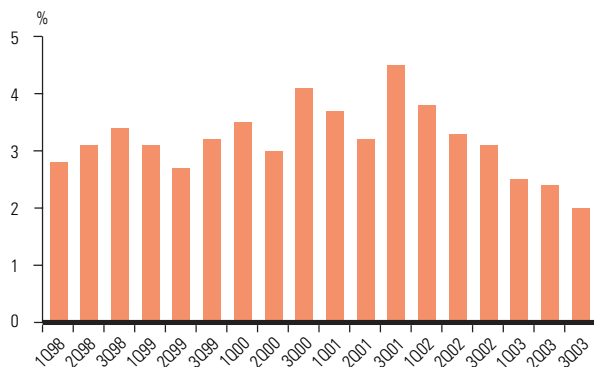
Effets saisonniers - véhicules de tourisme taux de dépassement et taux de dépassement + 10 km/h



*les séries de teinte rouge représentent les taux de dépassement des vitesses limites autorisées
les séries de teinte grise représentent les taux de dépassement de plus de 10 km/h*

L'évolution du pourcentage de dépassements de la vitesse autorisée supérieurs à 150 km/h est illustré dans le graphique ci-dessous. On peut observer une diminution récente, rapide et régulière de cet indicateur :

Véhicules de tourisme % de dépassement supérieurs à 150 km/h



La ceinture

La méthodologie tient compte de la fréquentation des différents réseaux et du poids démographique des différentes villes constituant le panel. Elle a tout d'abord été appliquée à l'année 1992, afin d'obtenir une base de référence stable, et ensuite aux cinq dernières années 1999, 2000, 2001, 2002 et 2003.

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	2003
Taux de port de la ceinture	80,6 %	89,5 %	89,6 %	91,3 %	91,1 %	95,1 %

On constate donc, qu'après deux années de stagnation, la valeur de ce taux synthétique est en net progrès en 2003.

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	1999	2000	2001	2002	2003	2003 intempéries
Autoroutes de liaison ¹ (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	<i>123</i>	127	126	126	124	115
% de dépassement de la vitesse limite	<i>41</i>	52	49	49	42	47
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	23	32	30	31	<i>22</i>	29
Autoroutes de dégagement ² (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	<i>109</i>	110	110	112	112	102
% de dépassement de la vitesse limite	<i>51</i>	54	52	57	58	60
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	<i>31</i>	33	33	36	34	42
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	112	112	112	112	<i>109</i>	110
% de dépassement de la vitesse limite	60	56	57	58	<i>50</i>	62
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	37	35	38	39	<i>28</i>	35
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	88	89	90	88	<i>85</i>	86
% de dépassement de la vitesse limite	48	52	52	46	<i>38</i>	55
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	26	28	29	23	<i>17</i>	25
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	92	95	93	93	<i>90</i>	88
% de dépassement de la vitesse limite	59	61	59	60	<i>50</i>	58
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	33	38	36	34	<i>26</i>	34
Traversées d'agglomérations (< 5 000 habitants) par RN (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	60	62	62	61	<i>57</i>	55
% de dépassement de la vitesse limite	79	82	83	80	<i>72</i>	65
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	49	53	50	48	<i>35</i>	26
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	51	52	51	52	<i>50</i>	42
% de dépassement de la vitesse limite	50	54	52	54	<i>47</i>	12
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	23	25	24	24	<i>17</i>	08
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	61	59	58	59	<i>57</i>	54
% de dépassement de la vitesse limite	81	80	74	77	<i>72</i>	65
% de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h	49	43	39	43	<i>36</i>	09

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

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).

D'une manière générale, les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme en 2003 sont en retrait par rapport à 2002 et réalisent les meilleurs scores depuis cinq ans. La hausse des vitesses moyennes constatée depuis 2000 sur les autoroutes de liaison semble enrayée avec une diminution de 2 km/h par rapport aux deux années précédentes. La vitesse moyenne sur les autoroutes de dégagement est stable et celle observée sur les autres réseaux de rase campagne subit une érosion de 2 à 3 km/h. En milieu urbain, le gain est de 2 à 4 km/h, ce qui confirme l'amélioration globale du comportement des usagers en traversée d'agglomération observée depuis cinq ans. Les pourcentages de dépassement de la vitesse autorisée sont également en baisse, souvent importante, pour tous les

réseaux excepté les autoroutes de dégagement. C'est ainsi que l'on enregistre une baisse de – 8 à – 10 points sur le réseau de rase campagne hors autoroutes et de – 5 à – 8 points en milieu urbain. Les taux de dépassement de plus de dix km/h des vitesses limites subissent des baisses proportionnellement aussi importantes.

Par ailleurs, même si dans l'absolu les chiffres sont en baisse, on constate que la vitesse moyenne se situe toujours très au-dessus de la vitesse réglementaire sur le réseau urbain (d'environ 7 km/h), excepté lors de la traversée des centres-ville 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 ».

Les conducteurs ne réduisent pas leur vitesse en cas d'intempéries ou, dans le cas des autoroutes, ils la réduisent insuffisamment. C'est pourquoi, sans que l'on soit certain que chacune des conditions de mesure ait nécessité l'abaissement de la limitation de vitesse de 20 ou 10 km/h (voire plus, dans le cas du brouillard) selon les réseaux de rase campagne, on constate alors que l'infractionnisme sous intempéries est généralement plus important que l'infractionnisme sans intempéries.

En milieu urbain, du fait des vitesses pratiquées, l'effet des conditions météorologiques est moins sensible.

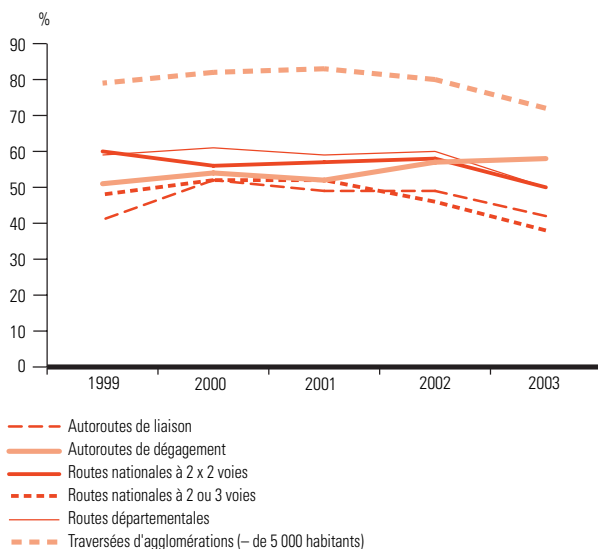
Les histogrammes des vitesses de jour précisent la répartition par classes des vitesses des voitures de tourisme en montrant notamment la classe modale et le pourcentage des voitures dépassant des seuils excessifs de vitesse. Le tableau suivant synthétise l'information :

Vitesses de jour	Mode	+ 20 km/h	+ 30 km/h
Autoroutes de liaison	120-130 km/h	7,0 %	1,9 %
Autoroutes de dégagement	100-110 km/h	12,9 %	4,2 %
Routes nationales à 2 x 2 voies	100-110 km/h	10,0 %	2,6 %
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80-100 km/h	4,4 %	1,3 %
Routes départementales à grande circulation	80-100 km/h	9,0 %	3,1 %
Routes nationales en traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants	50-60 km/h	11,9 %	3,6 %
Artères en centre ville dans les agglomérations moyennes	40-60 km/h	3,6 %	0,5 %
Entrées/sorties dans les agglomérations moyennes	60-70 km/h	9,1 %	1,6 %

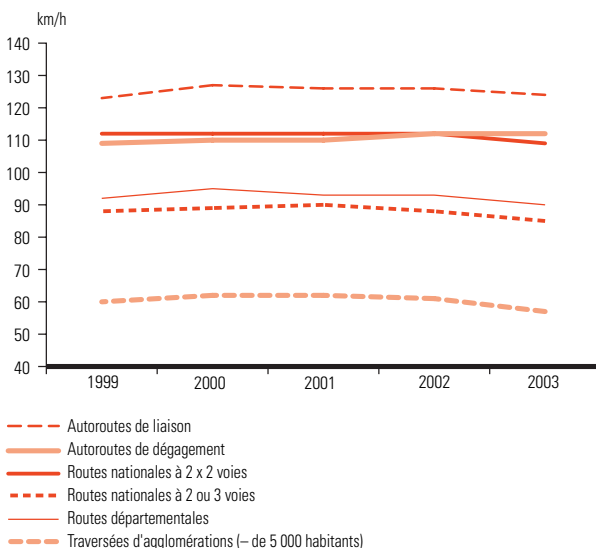
Si le niveau des vitesses moyennes est explicatif de l'insécurité constatée sur le réseau routier, la dispersion des vitesses, c'est-à-dire les différences de vitesses entre les usagers, est également un facteur d'insécurité. Si on choisit comme indicateur de dispersion l'écart type des vitesses, on constate que la plupart des voitures de tourisme roulent entre 100 et 140 km/h sur 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 proportion des usagers roule à des vitesses extrêmes, soit trop basses, soit trop élevées. Cette proportion est en net recul en 2003 par rapport à 2002.

L'influence des conditions météorologiques en milieu urbain est évidemment moins sensible.

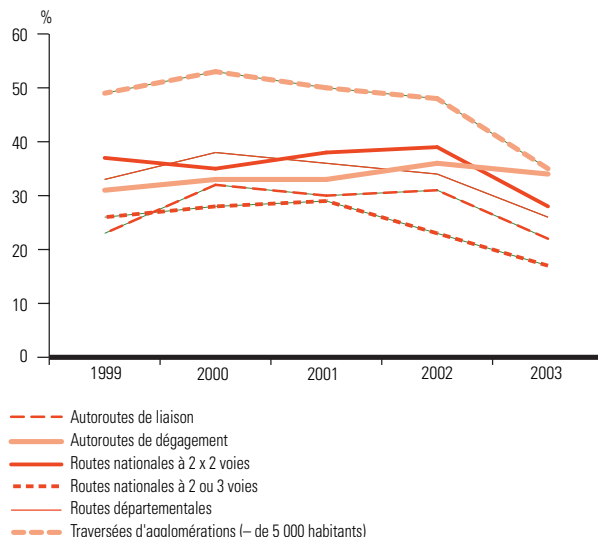
Pourcentages de dépassement de la vitesse limite

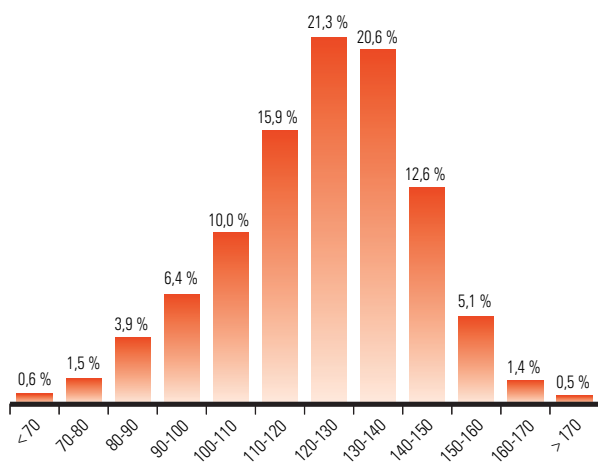
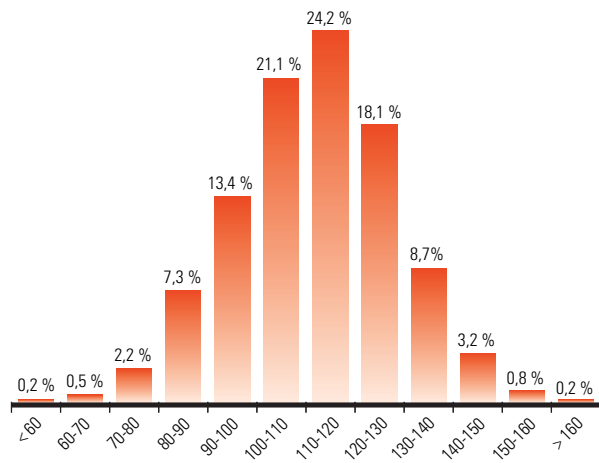
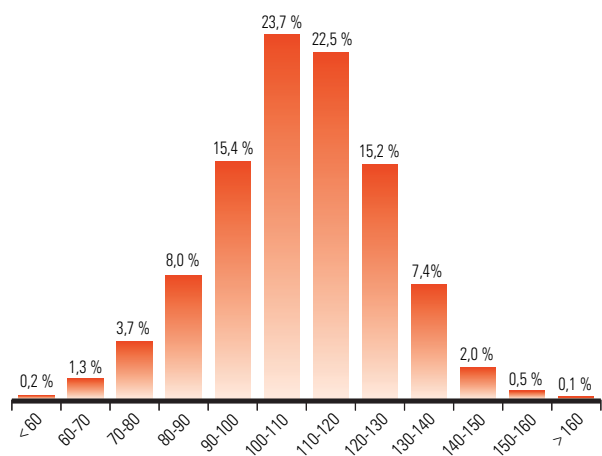
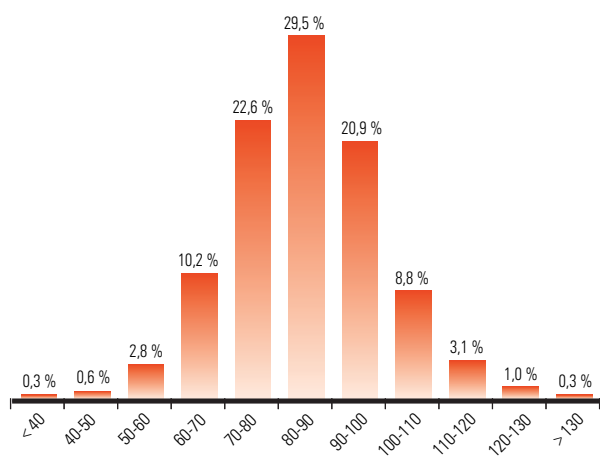


Vitesses moyennes pratiquées de jour

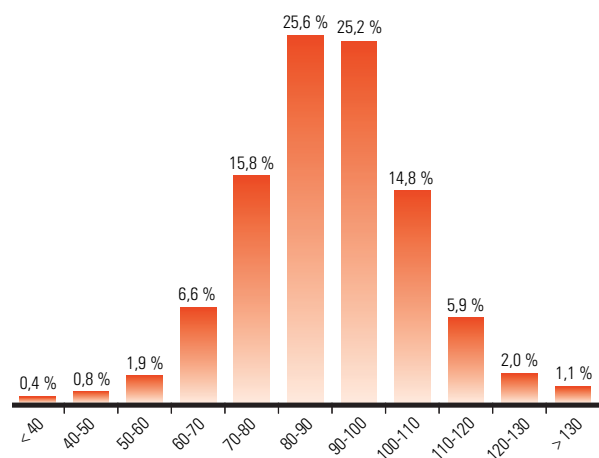


Pourcentages de dépassement de la vitesse limite + 10 km/h

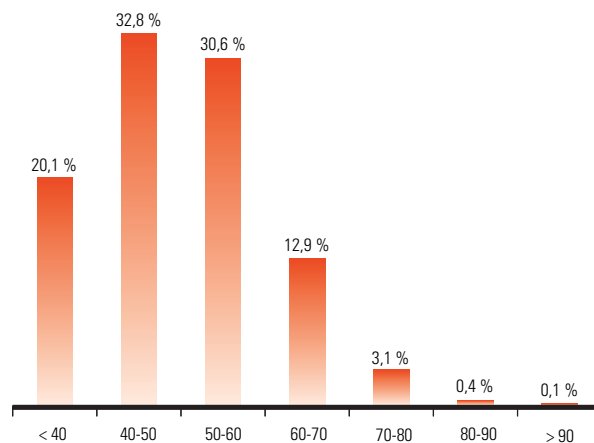


Autoroutes de liaison**Autoroutes de dégagement****Routes nationales à 2 x 2 voies****Routes nationales à 2 ou 3 voies**

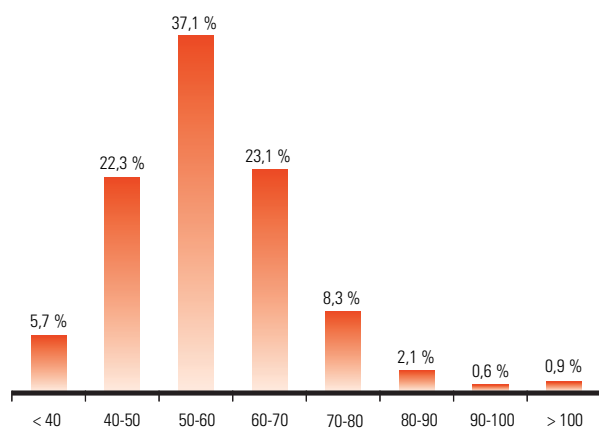
Routes départementales à grande circulation



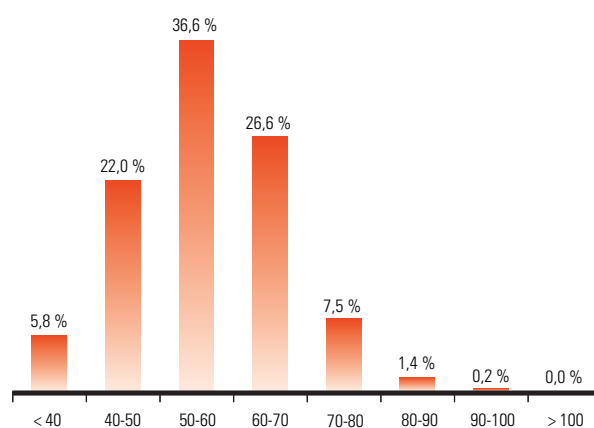
Artères du centre-ville dans les agglomérations moyennes



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

	1999	2000	2001	2002	2003
Autoroutes de liaison ¹ (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	115	121	122	121	<i>114</i>
% de dépassement de la vitesse limite	<i>28</i>	38	35	34	37
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	<i>15</i>	25	22	20	26
Autoroutes de dégagement ² (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	<i>112</i>	117	117	121	117
% de dépassement de la vitesse limite	<i>57</i>	61	67	75	65
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	<i>36</i>	41	45	54	41
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	96	96	96	92	<i>88</i>
% de dépassement de la vitesse limite	67	65	68	54	<i>44</i>
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	36	37	40	32	<i>23</i>
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	68	65	66	64	<i>63</i>
% de dépassement de la vitesse limite	89	<i>84</i>	85	<i>84</i>	85
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	68	59	59	58	<i>55</i>
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	57	59	57	<i>53</i>	54
% de dépassement de la vitesse limite	66	80	71	<i>58</i>	62
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	36	39	34	<i>23</i>	27
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	65	65	65	<i>62</i>	63
% de dépassement de la vitesse limite	88	<i>84</i>	87	85	88
% de dépassement de la vitesse limite +10 km/h	59	57	61	<i>53</i>	55

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

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.

On observe de nuit en 2003, par rapport aux années précédentes, une situation en nette amélioration sur le réseau de rase campagne y compris sur le réseau autoroutier. En 2003, les vitesses moyennes pratiquées de nuit étaient inférieures aux vitesses pratiquées de jour de 10 km/h sur les autoroutes de liaison mais supérieures de 5 km/h sur les autoroutes de dégagement. En milieu urbain, les vitesses pratiquées la nuit sont supérieures à celles pratiquées de jour. Les taux de dépassement des vitesses limites de nuit sont également supérieurs la nuit en milieu urbain aux taux de dépassement de jour, sauf sur les autoroutes de liaison (– 5 points). La dispersion des vitesses autour de la moyenne est légèrement

supérieure la nuit que le jour sur les réseaux de rase campagne. La principale raison à ces résultats doit provenir de l'effet de la baisse de trafic sur les vitesses qui est plus fort en milieu urbain et sur les autoroutes de dégagement.

Finalement, ce sont près de deux conducteurs sur trois qui dépassent les vitesses limites sur les autoroutes de dégagement et dans les traversées d'agglomérations moyennes, 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)

	1999	2000	2001	2002	2003
Autoroutes de liaison ¹	<i>93</i>	95	94	95	96
Autoroutes de dégagement ²	<i>85</i>	87	87	90	91
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	<i>95</i>	<i>95</i>	<i>95</i>	96	95
Routes départementales à grande circulation	78	80	81	77	78
Routes nationales à 2 ou 3 voies	<i>80</i>	84	<i>80</i>	85	82
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	56	57	58	56	<i>53</i>

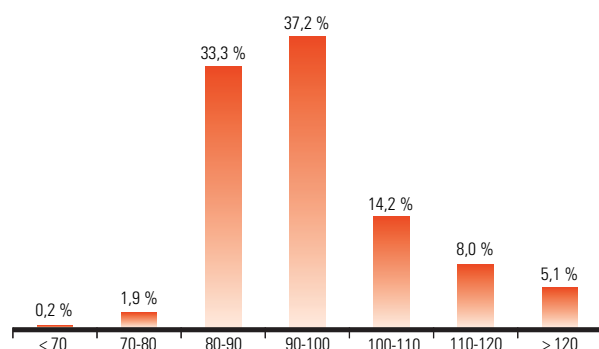
Source : DSCR – Institut de sondages Laval.

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

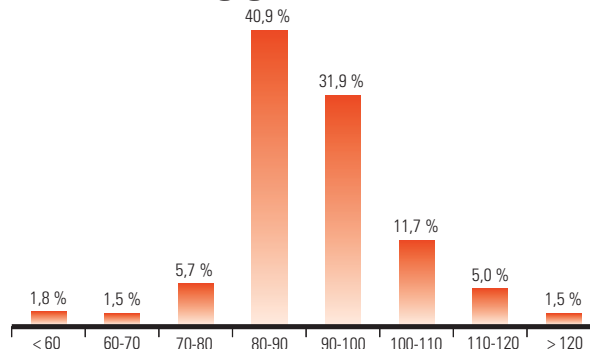
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

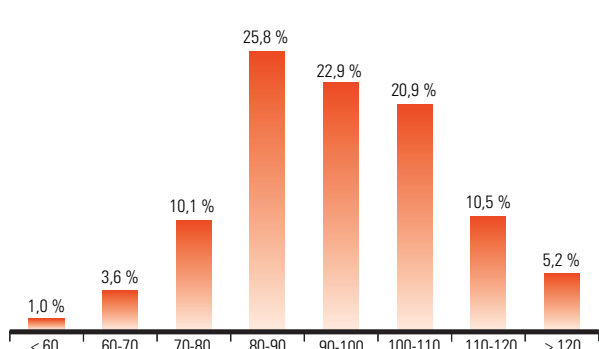
Autoroutes de liaison



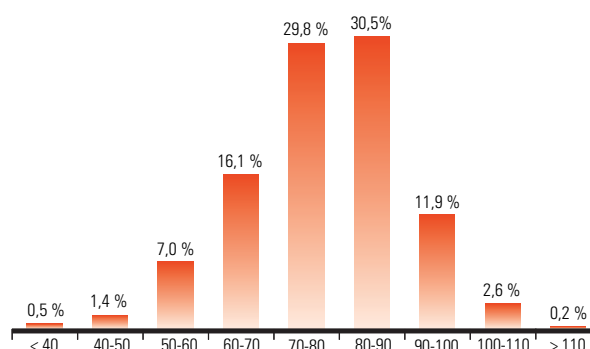
Autoroutes de dégagement



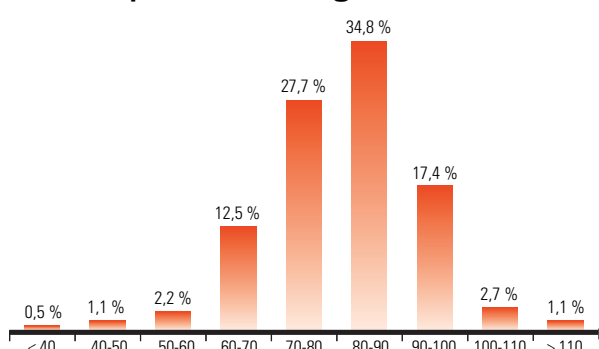
Routes nationales à 2 x 2 voies



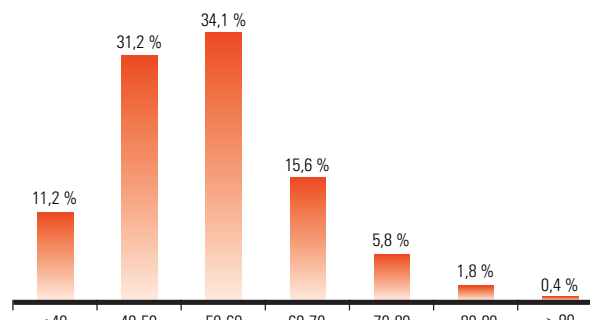
Routes nationales à 2 ou 3 voies



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)

	1999	2000	2001	2002	2003
Autoroutes de liaison ¹	<i>87</i>	88	87	91	91
Autoroutes de dégagement ²	<i>81</i>	83	83	81	88
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	89	88	<i>87</i>	88	92
Routes nationales à 2 ou 3 voies	80	<i>79</i>	82	80	82
Routes départementales à grande circulation	<i>82</i>	87	84	84	<i>82</i>
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	<i>59</i>	61	<i>59</i>	61	<i>59</i>

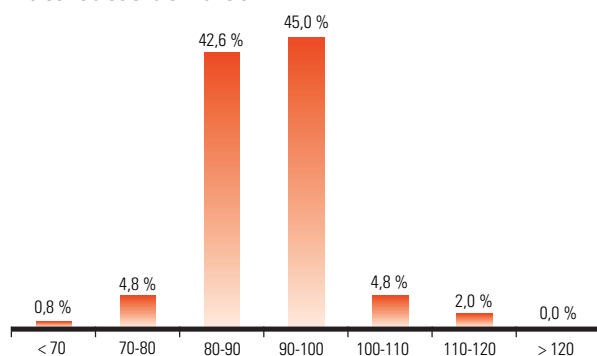
Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

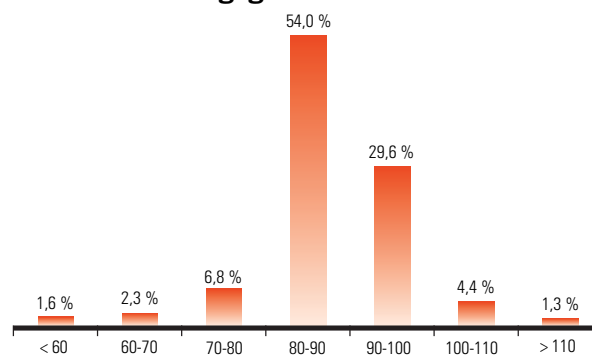
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

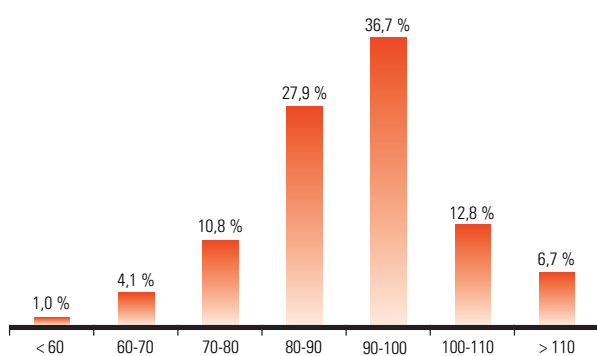
Autoroutes de liaison



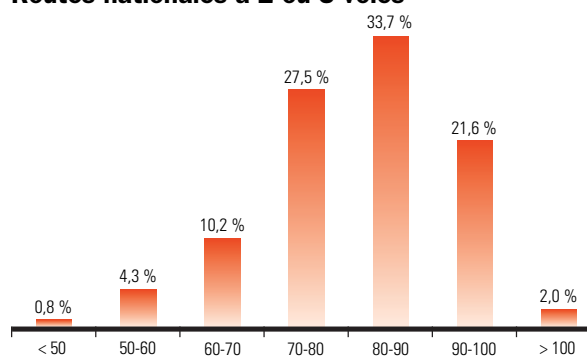
Autoroutes de dégagement



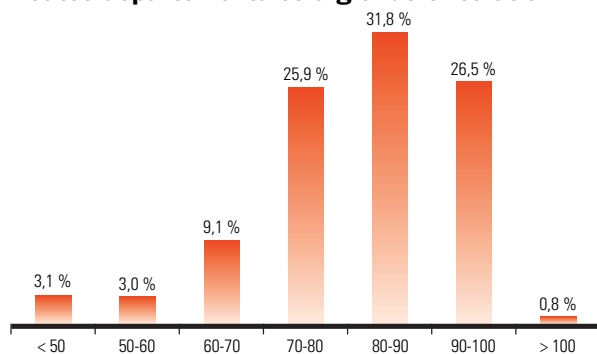
Routes nationales à 2 x 2 voies



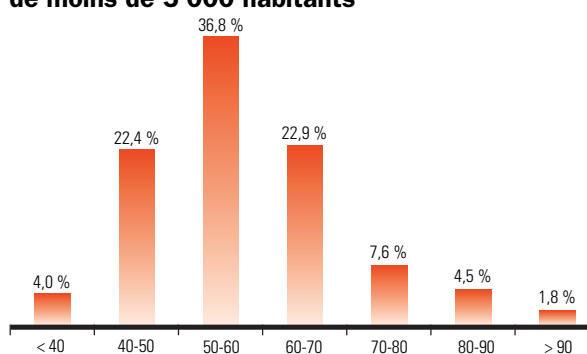
Routes nationales à 2 ou 3 voies



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)

	1999	2000	2001	2002	2003
Autoroutes de liaison ¹	88	90	89	91	91
Autoroutes de dégagement ²	85	86	85	88	88
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	89	89	88	88	<i>87</i>
Routes nationales à 2 ou 3 voies	81	80	82	80	<i>76</i>
Routes départementales à grande circulation	<i>82</i>	86	84	85	83
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	58	60	60	59	<i>57</i>

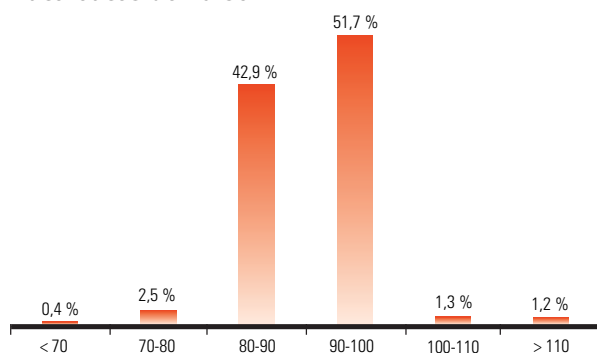
Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

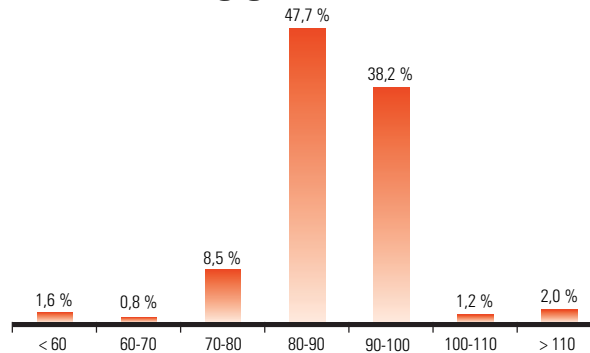
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

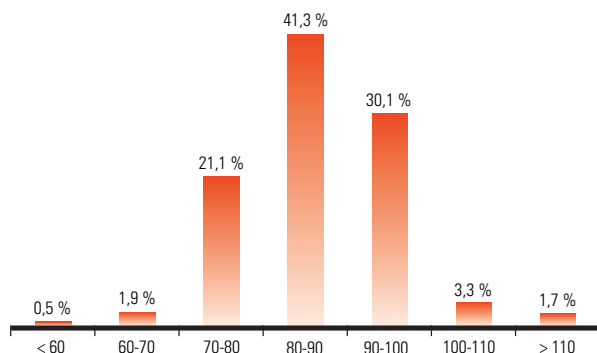
Autoroutes de liaison



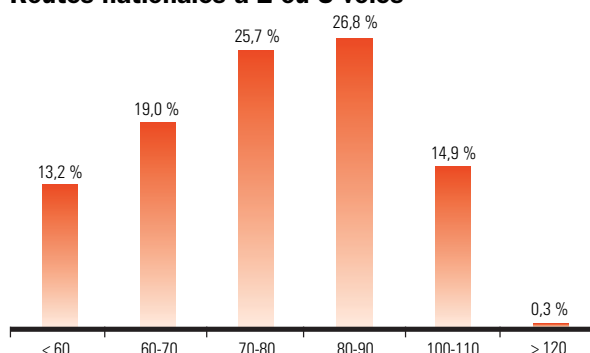
Autoroutes de dégagement



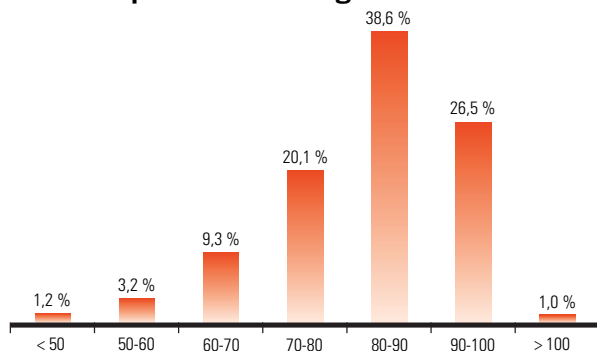
Routes nationales à 2 x 2 voies



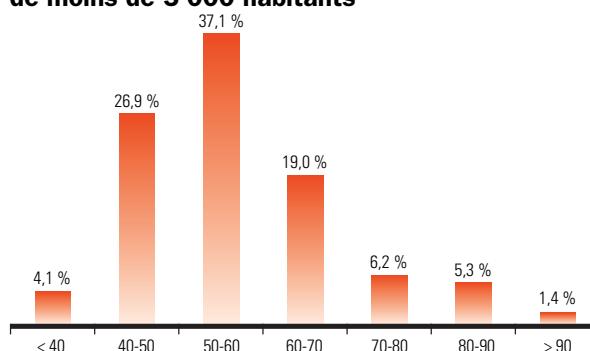
Routes nationales à 2 ou 3 voies



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)

	1999	2000	2001	2002	2003
Autoroutes de liaison ¹	86	86	86	87	87
Autoroutes de dégagement ²	83	83	82	85	84
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées	84	84	84	81	80
Routes nationales à 2 ou 3 voies	74	74	75	73	74
Routes départementales à grande circulation	71	76	73	76	74
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN	57	58	59	53	64

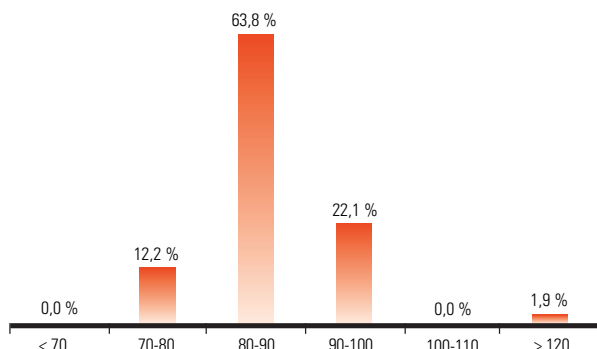
Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

1. Autoroutes généralement concédées et surveillées par la gendarmerie nationale.

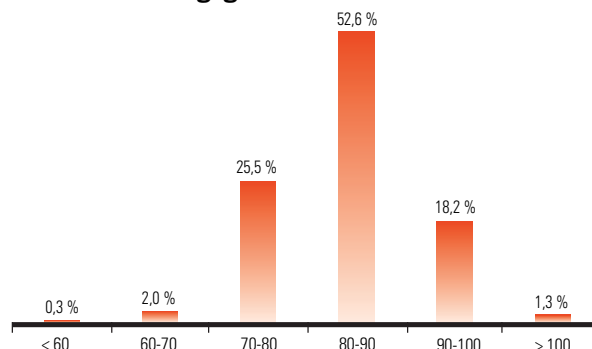
2. Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les compagnies républicaines de sécurité.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

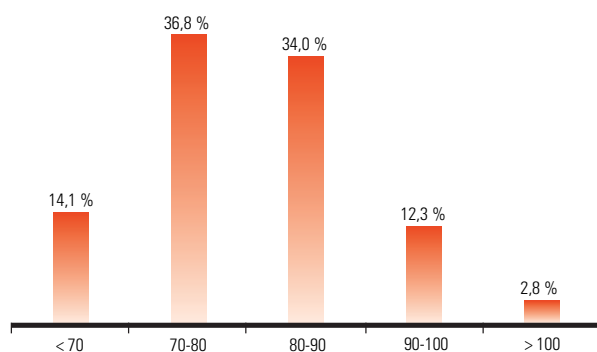
Autoroutes de liaison



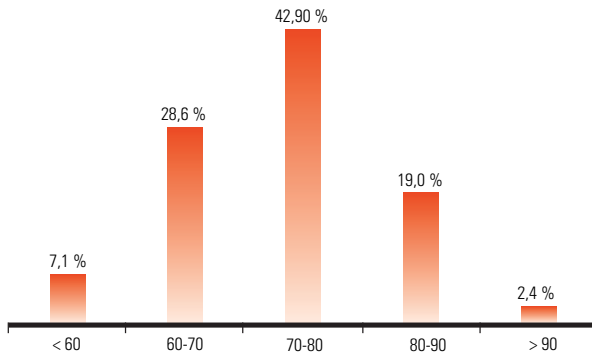
Autoroutes de dégagement



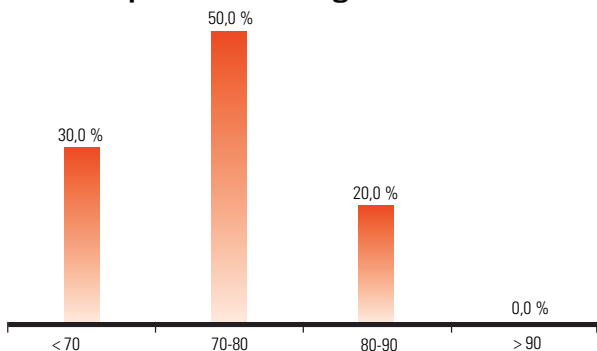
Routes nationales à 2 x 2 voies



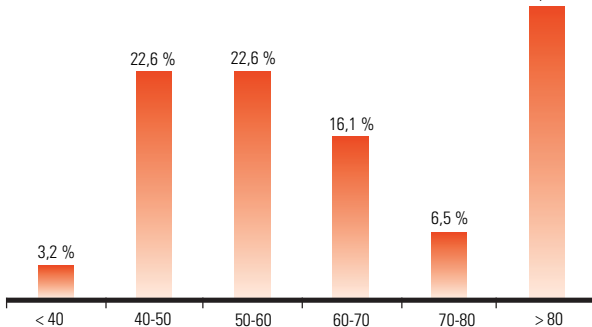
Routes nationales à 2 ou 3 voies



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 pouvons classer les poids lourds selon une autre répartition (le nombre d'essieux) pour laquelle les mesures sont plus aisées.

Globalement, en 2003 par rapport à 2002, les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds sont restées stables. Les seuls progrès constatés se rapportent aux traversées

d'agglomérations par routes nationales notamment par les poids lourds de quatre essieux et plus qui constituent la majorité du parc. Cette amélioration est également constatée sur les routes nationales à deux ou trois voies.

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

	1999	2000	2001	2002	2003
Autoroutes de liaison ¹ (130 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	130	132	<i>129</i>	134	130
% de dépassement de la vitesse limite	<i>50</i>	60	51	54	52
Autoroutes de dégagement ² (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	120	<i>118</i>	120	120	119
% de dépassement de la vitesse limite	<i>61</i>	63	67	66	65
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	114	121	118	118	<i>113</i>
% de dépassement de la vitesse limite	<i>53</i>	65	65	64	54
Routes nationales à 2 ou 3 voies (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	103	103	97	104	<i>98</i>
% de dépassement de la vitesse limite	71	76	65	74	<i>59</i>
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	103	97	99	109	<i>96</i>
% de dépassement de la vitesse limite	64	65	<i>60</i>	85	<i>60</i>
Traversées d'agglomérations (– 5 000 habitants) par RN (50 km/h)					
Vitesse moyenne (km/h)	70	69	70	69	<i>63</i>
% de dépassement de la vitesse limite	94	94	91	88	<i>82</i>

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

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 (1 274), il convient d'utiliser avec prudence les résultats suivant les différents types de réseaux. Les vitesses moyennes pratiquées par les motocyclistes se situent en 2003 toujours au-dessus de la vitesse réglementaire (sauf sur autoroutes de liaison) et de

la vitesse moyenne pratiquée de jour par les automobilistes (+ 6 km/h sur les autoroutes de liaison, + 7 km/h sur les autoroutes de dégagement et jusqu'à + 13 km/h sur les routes nationales à 2 ou 3 voies). On observe cependant que les comportements des motocyclistes sont en progrès par rapport à 2002.

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 a réalisé les mesures de vitesse pour le compte de l'Observatoire (Institut de sondages Lavalie) a donc été complété en ce sens. Il s'agissait de disposer également des données nécessaires à l'évaluation du respect, par les usagers de la route, du temps intervéhiculaire de deux secondes retenu par la loi, et de connaître en détail les pratiques observées en la matière sur les différents types de réseaux.

Les premières données ont été réunies et exploitées par l'Observatoire national interministériel à partir de juillet 2002.

ANALYSE DES RÉSULTATS 2003

Ce sont 177 216 observations recueillies au cours de l'année 2003 sur tous types de réseaux et concernant tous types de véhicules qui ont pu être exploitées. Elles font état de 50 058 valeurs de temps intervéhiculaires inférieures à deux secondes, soit 28,2 %.

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 2 secondes, dans le contexte général ;
- proportion de temps intervéhiculaires très courts, inférieurs à 1 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 2 secondes, hors circulation clairsemée = proportion de TIV inférieurs à 2 secondes sur les TIV inférieurs à 4 secondes ;

– proportion de temps intervéhiculaires très courts, hors circulation clairsemée = proportion de TIV < à 1 seconde sur les TIV < à 4 secondes.

Le tableau ci-dessous fait état des valeurs relevées pour ces quatre indicateurs au cours de l'année 2003 :

	Ensemble de la circulation		Circulation dense*	
	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde	TIV < 2 secondes	TIV < 1 seconde
1 ^{er} quadrimestre 2003	23,9 %	5,7 %	57,8 %	14,5 %
2 ^e quadrimestre 2003	25,6 %	5,7 %	57,9 %	13,2 %
3 ^e quadrimestre 2003	23,8 %	5,8 %	57,5 %	14,7 %
Total 2003	24,5 %	5,7 %	57,8 %	14,1 %

* Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

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 environ un sur sept qui circule à moins d'une seconde du véhicule qui précède.

Le temps intervéhiculaire en fonction du type de réseau

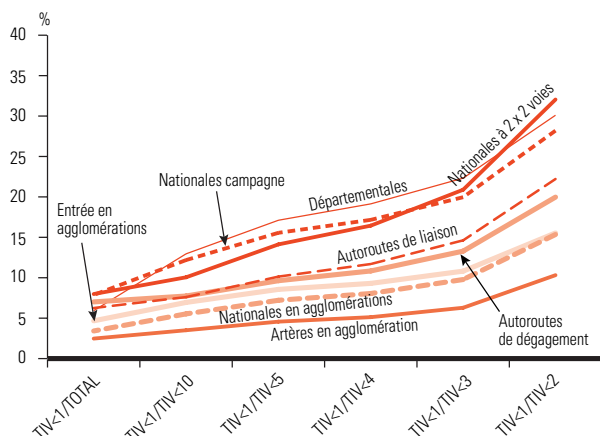
Le tableau suivant récapitule les principales données recueillies au cours du second semestre 2003 en fonction du type de réseau (en gras, les valeurs les plus élevées) :

Réseaux	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	28,2 %	6,3 %	53,5 %	52,7 %	11,7 %
Autoroutes de dégagement	35,1 %	7,0 %	64,7 %	54,3 %	10,8 %
Nationales à 2 x 2 voies	24,9 %	8,0 %	48,6 %	51,3 %	16,4 %
Nationales à 2 ou 3 voies	27,9 %	7,9 %	45,9 %	60,9 %	17,2 %
Départementales	19,7 %	5,9 %	30,9 %	63,6 %	19,1 %
Nationales en traversées d'agglomérations	22,3 %	3,4 %	42,4 %	52,5 %	8,1 %
Artères en agglomérations	24,0 %	2,5 %	48,3 %	49,7 %	5,1 %
Entrées/sorties d'agglomérations	30,1 %	4,7 %	50,2 %	59,9 %	9,3 %
Total	24,5 %	5,7 %	43,5 %	57,8 %	14,1 %

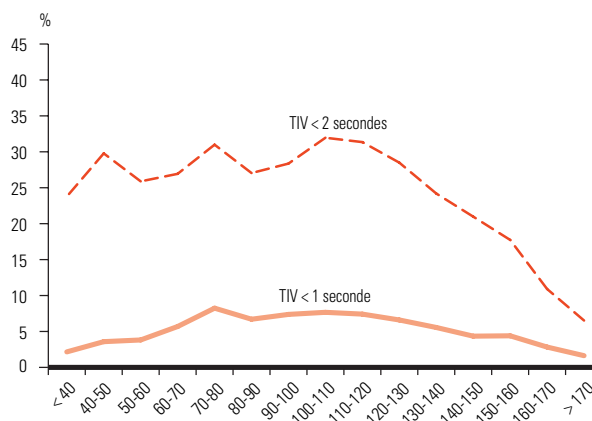
* Le trafic dense est défini comme le trafic avec des temps intervéhiculaires inférieurs à quatre secondes.

On constate, comme en 2002, que ce n'est pas sur le réseau autoroutier que la proportion des temps intervéhiculaires

Proportion de TIV < 1 par réseau de la vitesse limite + 10 km/h



TIV en fonction de la vitesse



courts est la plus élevée en situation de trafic dense, mais davantage sur les routes nationales et départementales de rase campagne. Par ailleurs, on peut observer également que c'est en milieu urbain que les interdistances sont le mieux respectées.

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 en 2002, que c'est sur le réseau routier de rase campagne que ces temps sont les plus courts, et notamment sur les routes départementales et les nationales. 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

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 très courts (moins d'une seconde) est la plus élevée. En ce qui concerne les temps intervéhiculaires inférieurs à deux secondes on note une décroissance rapide et régulière de leur proportion à partir de 110/120 km/h.

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. Les piétons ne subissent des contrôles d'alcoolémie que si leur responsabilité semble être engagée dans l'accident. Pour les personnes tuées sur le coup ou grièvement blessées, le dépistage et la mesure du taux d'alcoolémie se font par une prise de sang. Pour les indemnes et les blessés légers, on procède principalement par éthylotest. Une prise de sang peut être réalisée pour avoir confirmation du résultat de l'éthylotest.

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.

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 1 \ Conducteur 2	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 2003, la répartition des accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie est la suivante :

Accidents corporels et mortels suivant la connaissance de l'alcoolémie en 2003

		ATC*	ATI*	Ensemble
Accidents corporels	Nombre	71 979	18 241	90 220
	%	79,8	20,2	100
Accidents mortels	Nombre	2 990	2 178	5 168
	%	57,9	42,1	100

Source : ONISR, fichier des accidents.

* ATC : accidents au taux d'alcoolémie connu ; ATI : accidents au taux d'alcoolémie indéterminé ou inconnu.

Ainsi, pour 20,2 % des accidents corporels et 42,1 % 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 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 2003, sur 303 accidents corporels avec au moins un piéton au taux d'alcoolémie positif, 67 sont mortels soit 22,2 %. Dans

ces derniers, 67 personnes ont été tuées. Elles étaient toutes piétons.

Définition du week-end

Par rapport aux données habituelles publiées suivant le jour de la semaine (dans ce bilan ou dans d'autres publications de l'Observatoire), une autre définition du week-end a été utilisée. Dans ce chapitre uniquement, le week-end débute le vendredi soir à 9 heures et se termine le lundi matin à 8 heures. De même, un jour férié commence la veille à 21 heures et finit le lendemain matin à 8 heures.

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

DONNÉES GÉNÉRALES

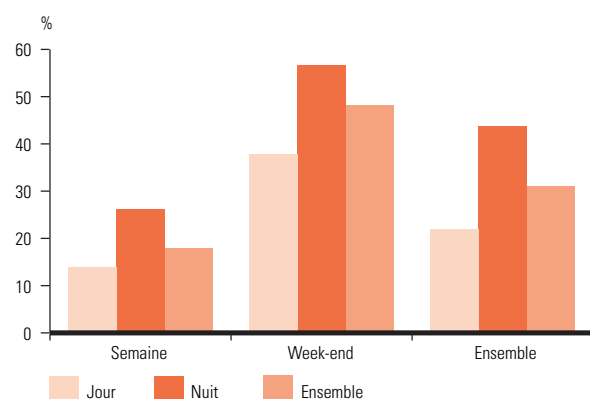
Accidents avec alcool

Accidents corporels et mortels par types d'accident en 2003

		Accidents corporels				Accidents mortels			
		Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents avec alcool	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents avec alcool
Semaine	Jour	46 908	37 475	1 293	3,5	2 043	1 150	160	13,9
	Nuit	14 709	11 690	1 598	13,7	1 023	588	222	37,8
	Ensemble	61 617	49 165	2 891	5,9	3 066	1 738	382	22,0
Week-end ou jour férié	Jour	16 433	13 287	1 114	8,4	919	531	139	26,2
	Nuit	12 170	9 527	2 744	28,8	1 183	721	408	56,6
	Ensemble	28 603	22 814	3 858	16,9	2 102	1 252	547	43,7
Ensemble	Jour	63 341	50 762	2 407	4,7	2 962	1 681	299	17,8
	Nuit	26 879	21 217	4 342	20,5	2 206	1 309	630	48,1
	Ensemble	90 220	71 979	6 749	9,4	5 168	2 990	929	31,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pourcentages d'accidents mortels avec alcool en 2003



En 2003, 6 749 accidents corporels sont dus à l'alcool dont 929 mortels, soit 9,4 % des accidents corporels et 31,1 % des accidents mortels, contre respectivement 10 % et 29,7 % en 2002.

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

64 % de ces accidents corporels avec alcool ont eu lieu la nuit, 57 % les week-ends et 41 % les nuits de week-ends. On observe des proportions pratiquement identiques pour les accidents mortels.

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

Victimes d'accidents par types d'accident en 2003

		Tués			
		Nombre total de tués	dans les accidents à taux connus	dans les accidents avec alcool	% de tués dans les accidents avec alcool
Semaine	Jour	2 217	1 244	173	13,9
	Nuit	1 123	643	245	38,1
	Ensemble	3 340	1 887	418	22,2
Week-end ou jour férié	Jour	1 021	586	159	27,1
	Nuit	1 370	840	473	56,3
	Ensemble	2 391	1 426	632	44,3
Ensemble	Jour	3 238	1 830	332	18,1
	Nuit	2 493	1 483	718	48,4
	Ensemble	5 731	3 313	1 050	31,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés graves			
		Nombre total de blessés graves	dans les accidents à taux connus	dans les accidents avec alcool	% de blessés graves dans les accidents avec alcool
Semaine	Jour	8 322	6 707	368	5,5
	Nuit	3 307	2 574	510	19,8
	Ensemble	11 629	9 281	878	9,5
Week-end ou jour férié	Jour	4 175	3 355	416	12,4
	Nuit	3 403	2 587	1 019	39,4
	Ensemble	7 578	5 942	1 435	24,2
Ensemble	Jour	12 497	10 062	784	7,8
	Nuit	6 710	5 161	1 529	29,6
	Ensemble	19 207	15 223	2 313	15,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

		Blessés légers			
		Nombre total de blessés légers	dans les accidents à taux connus	dans les accidents avec alcool	% de blessés légers dans les accidents avec alcool
Semaine	Jour	49 336	40 075	1 220	3,0
	Nuit	15 089	12 297	1 509	12,3
	Ensemble	64 425	52 372	2 729	5,2
Week-end ou jour férié	Jour	18 428	15 268	1 144	7,5
	Nuit	13 869	11 192	2 936	26,2
	Ensemble	32 297	26 460	4 080	15,4
Ensemble	Jour	67 764	55 343	2 364	4,3
	Nuit	28 958	23 489	4 445	18,9
	Ensemble	96 722	78 832	6 809	8,6

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2003, le bilan des victimes des accidents avec alcool est le suivant : 1 050 tués, 6 809 blessés dont 2 313 graves. Environ 70 % des décès dans les accidents avec alcool se sont produits la nuit et 45 % les nuits de week-ends.

Ainsi, l'alcool au volant provoque 32 % des tués, 15 % des blessés graves et 9 % des blessés légers. Les nuits de week-ends sont les moments les plus à risques. En effet, 56 %

des personnes tuées une nuit de week-end sont imputables à l'alcool. Cette proportion est de 39 % pour les blessés graves et de 26 % pour les blessés légers.

Ainsi, en supposant que les accidents aux taux indéterminés se répartissent comme les accidents aux taux connus ; on estime, chaque jour, que cinq personnes sont tuées dans un accident avec alcool, huit sont gravement blessées et vingt trois légèrement.

LES ACCIDENTS

Généralités

Accidents corporels et mortels par types et caractéristiques d'accident en 2003

	Accidents corporels				Accidents mortels			
	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents avec alcool	Total	dont au taux d'alcoolémie connu	dont avec alcool	% d'accidents avec alcool
Rase campagne	30 032	25 326	3 197	12,6	3 672	2 038	646	31,7
Milieu urbain	60 188	46 653	3 552	7,6	1 496	952	283	29,7
Hors intersection	63 491	50 637	5 319	10,5	4 342	2 553	822	32,2
En intersection	26 729	21 342	1 430	6,7	826	437	107	24,5
Autoroute	5 460	5 027	341	6,8	337	229	37	16,2
Route nationale	12 142	9 663	1 018	10,5	1 130	639	174	27,2
Route départementale	27 054	22 029	2 994	13,6	2 740	1 522	531	34,9
Voie communale	39 255	30 412	1 976	6,5	782	487	157	32,2
Autres voies	6 309	4 848	420	8,7	179	113	30	26,5
1 véhicule avec piéton (s)	13 735	11 264	300	2,7	542	484	32	6,6
1 véhicule sans piéton	19 176	15 634	3 095	19,8	2 051	1 183	549	46,4
2 véhicules et plus								
– collision frontale	8 270	6 475	870	13,4	877	451	143	31,7
– collision par le côté	26 980	21 209	1 139	5,4	840	431	82	19,0
– collision arrière	9 628	7 690	628	8,2	220	127	47	37,0
– collision en chaîne	2 245	1 905	115	6,0	54	33	8	24,2
– collisions multiples	2 976	2 290	220	9,6	294	138	37	26,8
– autres collisions	7 210	5 512	382	6,9	290	143	31	21,7
Ensemble	90 220	71 979	6 749	9,4	5 168	2 990	929	31,1

Source : ONISR, fichier des accidents.

- Les accidents les plus graves se situent en rase campagne. En effet, ils représentent moins de la moitié des accidents corporels avec alcool mais 70 % des accidents mortels.
- 60 % des accidents mortels avec alcool n'impliquaient qu'un seul véhicule sans piéton.
- 57 % des accidents mortels avec alcool se sont produits sur une route départementale.
- Presque la moitié des accidents mortels à un seul véhicule sans piéton est imputable à l'alcool.

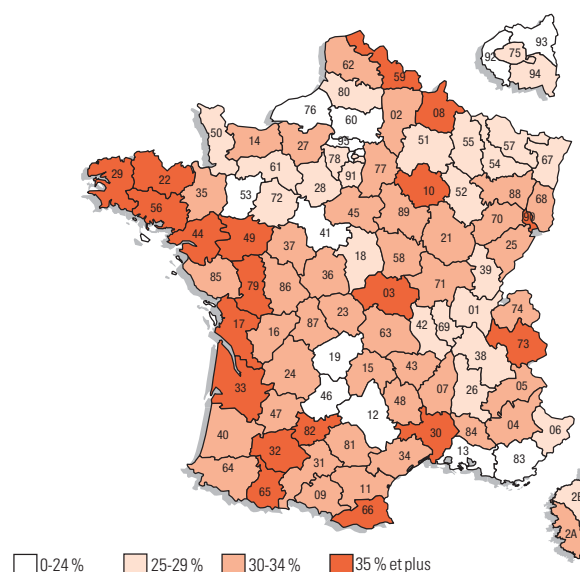
Par département

En cumulant les résultats sur cinq ans, on estime en France que 31 % des accidents mortels sont dus à l'alcool. Cette proportion varie entre 45 % pour les Pyrénées-Orientales et 44 % pour la Charente-Maritime à 14 % pour le Val-d'Oise et 18 % pour les Hauts-de-Seine.

Le littoral atlantique, les Pyrénées restent parmi les régions les plus touchées par ce fléau. Cette carte dévoile aussi les habitudes locales de consommation d'alcool : la Bretagne et le Nord sont des régions touchées de manière générale par une consommation excessive d'alcool.

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

Cumul 1999–2003 : proportion d'accidents mortels avec alcool par départements



Évolution par types d'accidents 1994-2003

Accidents mortels	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Avec alcool	1 321	1 250	1 329	1 379	1 471	1 409	1 341	1 349	1 158	929
Au taux d'alcoolémie connu	4 161	4 291	4 234	4 311	4 611	4 498	4 428	4 326	3 899	2 990
Pourcentage	31,7	29,1	31,4	32	31,9	31,3	30,3	31,2	29,7	31,1

Source : ONISR, Fichier des accidents.

Tués	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Dans les accidents avec alcool	1 523	1 459	1 537	1 581	1 692	1 621	1 512	1 554	1 300	1 050
Dans les accidents au taux d'alcoolémie connu	4 649	4 829	4 767	4 824	5 140	5 011	4 939	4 799	4 289	3 313
Pourcentage	32,8	30,2	32,2	32,8	32,9	32,3	30,6	32,4	30,3	31,7

Source : ONISR, fichier des accidents.

Entre 1994 et 2003, la législation concernant l'alcoolémie au volant a connu plusieurs changements. Le 11 juillet 1994, un décret renforce la lutte contre l'alcoolémie au volant en créant une contravention de la quatrième classe pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie égal ou supérieur à 0,7 g/l de sang sans atteindre 0,8 g/l, taux maximum en vigueur avant cette date. Le 15 septembre 1995, la lutte contre la conduite en état d'ivresse est de nouveau renforcée par l'application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l du taux maximum autorisé. En juin 2003, les peines encourues lors d'un accident sous l'empire d'un état alcoolique ont été aggravées.

Depuis deux ans, le nombre d'accidents mortels sous l'influence de l'alcool connaît une baisse sans précédent.

Entre 1994 et 2001, le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool était en stagnation voire en légère hausse. Les deux dernières années ont rompu avec cette tendance : le nombre de tués dans les accidents avec alcool a décru d'un tiers en deux ans. Mais en 2003, la baisse constatée dans les accidents avec alcool est moins forte que la baisse générale. Ainsi, la proportion d'accidents avec alcool s'est accrue passant de 29,7 % à 31,1 %.

Pour les tués, on constate la même tendance que celle constatée pour les accidents mortels. Après huit années de stagnation, le nombre de tués dans les accidents avec alcool baisse chaque année de plus de 250 unités depuis deux ans, soit 32 % de décès de moins en deux ans.

LES USAGERS

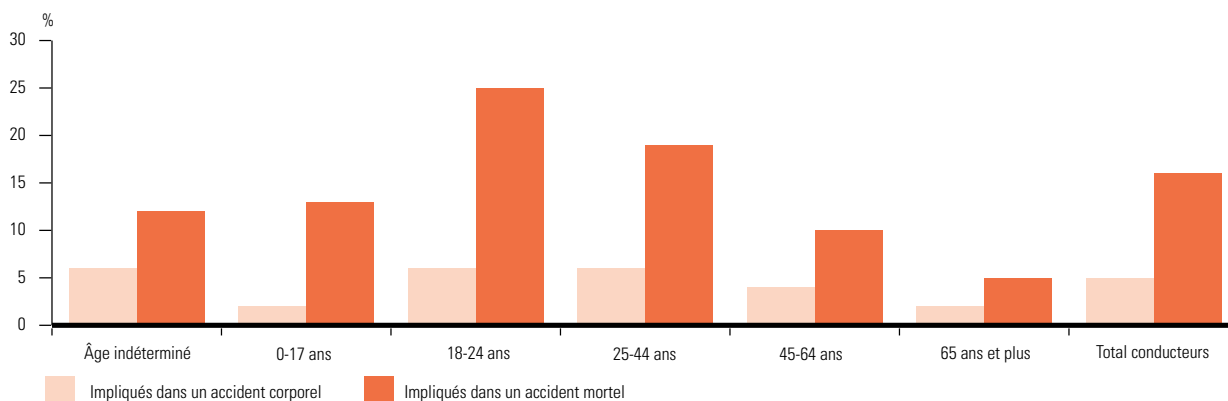
Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel en 2003

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	%
Selon le type de véhicule						
Bicyclettes	71	3 550	2,0	9	96	9,4
Cyclomoteurs	603	12 239	4,9	66	208	31,7
Motocyclettes	514	13 371	3,8	104	450	23,1
Voitures de tourisme	5 414	89 394	6,1	733	3 943	18,6
Camionnettes	142	3 899	3,6	19	214	8,9
Poids lourds	43	4 435	1,0	4	628	0,6
Autres véhicules	57	2 260	2,5	10	198	5,1
Selon le sexe						
Hommes	6 259	97 640	6,4	881	4 796	18,4
Femmes	585	31 508	1,9	64	941	6,8
Selon l'âge						
Âge indéterminé	88	1 480	5,9	10	82	12,2
0-17 ans	100	6 646	1,5	15	119	12,6
18-24 ans	1 690	27 208	6,2	283	1 139	24,8
25-44 ans	3 524	56 183	6,3	463	2 422	19,1
45-64 ans	1 308	29 068	4,5	146	1 428	10,2
65 ans et plus	134	8 563	1,6	28	547	5,1
Ensemble des conducteurs	6 844	129 148	5,3	945	5 737	16,5

Source : ONISR, fichier des accidents.

Pourcentages de conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident corporel ou mortel par tranches d'âge en 2003



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

Conducteurs	Impliqués dans un accident corporel		Impliqués dans un accident mortel	
	avec alcool	sans alcool	avec alcool	sans alcool
Ceinturés	3 467	67 053	371	2 797
Non ceinturés	744	1 481	221	145
Port de ceinture indéterminé	1 203	15 446	141	268
Taux de port de la ceinture en %	82	98	63	95

Source : ONISR, fichier des accidents.

En 2003, on a recensé 6 844 conducteurs impliqués dans un accident corporel avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, parmi eux, 945 étaient impliqués dans un accident mortel. Dans l'ensemble, 5,3 % des conducteurs avaient un taux positif lors de leur accident et cette proportion monte à 16,4 % lors d'un accident mortel. Les conducteurs au taux d'alcoolémie positif sont en grande majorité des hommes (91 % des conducteurs).

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

Les conducteurs au taux positif empruntent le plus souvent des voitures légères (80 % des conducteurs au taux positif conduisaient des voitures de tourisme contre 67 % dans les accidents en général). Ces conducteurs sous-estiment donc plus facilement le danger de la conduite sous l'emprise de l'alcool que les autres catégories de conducteurs.

La conduite de deux-roues (cyclomoteurs et motocyclettes) est celle qui présente le plus d'incompatibilité avec l'alcool. 26 % des conducteurs de deux-roues impliqués dans un accident mortel avaient un taux positif. Usagers plus vulnérables, ce sont en grande majorité eux qui périssent dans l'accident. Si un

conducteur de cyclomoteur alcoolisé a un accident, il mourra une fois sur dix. Si un conducteur de motocyclette au taux positif a un accident, il mourra une fois sur six.

À l'inverse, on ne constate pas de 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 6 844 conducteurs, un peu plus de la moitié avait entre 25 et 44 ans. Ainsi, 6,3 % des conducteurs de cette tranche d'âge impliqués dans un accident corporel avaient un taux d'alcoolémie positif.

Un quart des conducteurs de 18-24 ans impliqués dans un accident mortel avait un taux d'alcoolémie illégal. Leurs aînés ne sont guère plus sages car 19 % des 25-44 ans présentaient un taux d'alcoolémie positif. On constate en outre que les 18-24 ans 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 voiture de tourisme impliqués dans un accident corporel oublient de boucler leur ceinture de sécurité. Ainsi, 18 % des conducteurs avec un taux d'alcoolémie positif étaient non-ceinturés.

Les victimes des accidents avec alcool en 2003

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	15	46	32,6	45	338	13,3
0-17 ans	55	275	20,0	227	2 404	9,4
18-24 ans	311	675	46,1	654	3 096	21,1
25-44 ans	442	999	44,2	947	4 681	20,2
45-64 ans	156	625	25,0	357	2 753	13,0
65 ans et plus	71	693	10,2	83	1 951	4,3
Ensemble	1 050	3 313	31,7	2 313	15 223	15,2

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les victimes des accidents avec alcool en 2003

Victimes d'accidents avec alcool

	Tués		Blessés graves		Blessés légers	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteurs au taux d'alcoolémie positif	663	63,1	1 289	55,7	2 609	38,3
Passagers du conducteur au taux d'alcoolémie positif	204	19,4	420	18,2	1 359	20,0
Usagers d'un véhicule tiers	148	14,1	505	21,8	2 594	38,1
Piétons	35	3,3	99	4,3	247	3,6
Ensemble	1 050	100	2 313	100	6 809	100

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les accidents avec alcool tuent à 82,5 % les conducteurs au taux positif et leurs passagers. Les usagers de véhicules tiers ou les piétons représentent 18 % des tués et un quart des blessés graves.

Les accidents avec alcool ont occasionné 46 % des tués et 21 % des blessés graves âgés entre 18 et 24 ans. Ces pourcentages sont quasiment les mêmes pour la tranche d'âge des 25-44 ans. Les autres tranches d'âges sont largement moins touchées : seulement 10 % des tués de plus de 65 ans dans les accidents avec alcool.

Les taux d'alcoolémie

Conducteurs au taux d'alcoolémie positif impliqués dans un accident selon leur taux d'alcoolémie en 2003

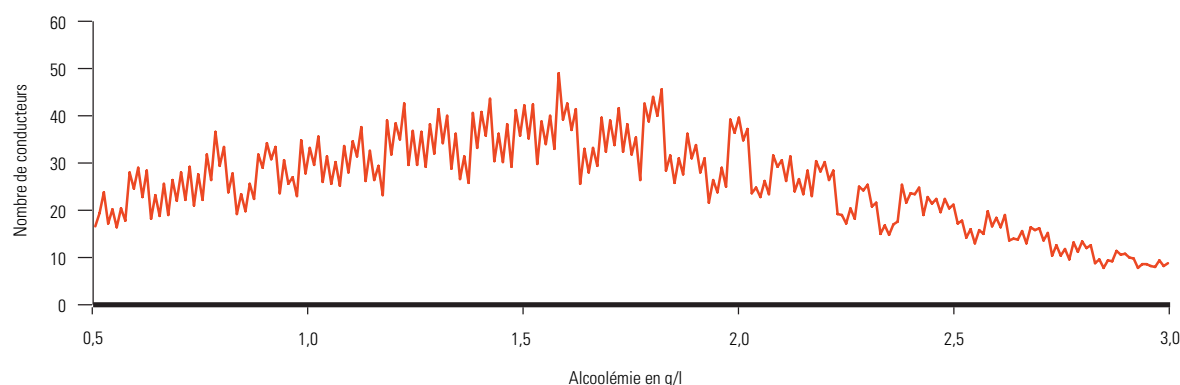
Taux d'alcoolémie	Impliqués dans un accident corporel	% du total	Impliqués dans un accident mortel	% du total
0,5-0,99 g/l	1 256	18,4	171	18,1
1-1,49 g/l	1 660	24,3	215	22,8
1,5-1,99 g/l	1 717	25,1	225	23,8
2-2,99 g/l	1 872	27,4	264	27,9
3 g/l et plus	339	5,0	70	7,4
Total	6 844	100	945	100

Source : ONISR, fichier des accidents.

Les taux d'alcoolémies constatés lors des accidents corporels dépassent pour beaucoup le seuil de 0,5 g/l. L'alcoolémie moyenne constatée se situe à 1,7 g/l soit plus de trois fois le taux autorisé. Plus de 30 % des conducteurs conduisaient avec une alcoolémie supérieure à 2 g/l.

Les alcoolémies mesurées lors des accidents mortels ne sont que légèrement plus élevées que pour les accidents corporels (1,76 g/l en moyenne).

Conducteurs positifs impliqués dans un accident selon le taux d'alcoolémie Distribution du taux d'alcoolémie dans les accidents corporels



ESTIMATION DU NOMBRE DE VIES HUMAINES SAUVÉES SI AUCUN CONDUCTEUR N'AVAIT CONDUIT AVEC UN TAUX D'ALCOOLÉMIE SUPÉRIEUR AU TAUX MAXIMUM AUTORISÉ

À partir des données 2003 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 2 % lors de contrôles préventifs, mais ceux-ci sont considérés comme sous-estimant la réalité.

Pour avoir une idée de cette alcoolémie, on peut partir des accidents avec plusieurs véhicules dont au moins un conducteur est alcoolisé (pour la suite nous appellerons ce conducteur « le premier ») : 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 :

- nombre de conducteurs alcoolisés – nombre d'accidents (c'est-à-dire nombre de conducteurs alcoolisés en dehors du premier) ;
- sur le nombre de conducteurs impliqués – nombre d'accidents (c'est-à-dire nombre de conducteurs impliqués en dehors du premier) ;
- sur les 6 749 accidents corporels avec alcool, il y avait 6 844 conducteurs au taux positif, soit 95 de plus que d'accidents et 10 566 conducteurs impliqués soit 3 817 de plus que d'accidents.

Le pourcentage ainsi estimé est de :

$$\frac{95}{3\,817} = 2,5 \%$$

Ce qui est un peu au-dessus du taux recueilli dans les contrôles préventifs (2 %).

Le même calcul fait avec les accidents mortels dont on sait qu'ils ont lieu à des heures et des jours (nuit et week-end) où le taux d'alcoolémie est plus fort, aboutit à un taux de 4,1 % 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-dessous :

Accidents corporels et mortels au taux d'alcoolémie connu par types d'accidents en 2003

	Accidents mortels	Accidents non mortels	Ensemble
Accidents avec alcool	929	5 820	6 749
Accidents sans alcool	2 061	63 169	65 230
Accidents au taux d'alcoolémie connu	2 990	68 989	71 979
Accidents au taux d'alcoolémie indéterminé	2 178	16 063	18 241
Ensemble	5 168	85 052	90 220

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 calculés et d'autre part la part des accidents mortels avec alcool ce qui équivaut à la part des conducteurs responsables avec alcool si on fait l'hypothèse que dès qu'il y a un conducteur alcoolisé, celui-ci est le responsable principal de l'accident.

	Alcool	Sans alcool
Conducteurs	4,1 %	95,9 %
(responsables) accidents mortels	929	2 061

L'odds-ratio calculé sur les accidents au taux d'alcoolémie connu est égal à 10,5.

Par analogie avec la ceinture de sécurité où on se sert de l'odds-ratio pour calculer l'efficacité du dispositif, on peut calculer « l'efficacité » d'un conducteur avec un taux d'alcoolémie inférieur au taux légal afin de ne pas rendre mortel l'accident dans lequel il a été impliqué.

Cette « efficacité » serait de :

$$1 - 1/\text{odds-ratio} = 90,5 \%$$

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 :

$$929 \times 90,5 \% = 841 \text{ soit } 28 \% (841/2\,990) \text{ des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.}$$

c) évaluation du nombre de vies humaines sauvées

Ces 929 accidents mortels avec alcool ont entraîné la mort de 1 050 personnes. On a donc en moyenne 1,13 tué par

accident mortel avec alcool. En appliquant cette valeur aux 841 accidents mortels qui auraient pu être évités, on obtient un gain de vie potentiel minimum lié à l'alcool au volant de :

$841 \times 1,13 = 950$ soit 28,6 % (950/3 313) des tués des accidents mortels à taux d'alcoolémie connu.

Ainsi, en 2003, 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 28,6 %.

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 1 453 accidents mortels et 1 644 tués.

En 2002, le même calcul estimait à 1 913 le nombre de décès imputables à l'alcool. L'amélioration des comportements vis-à-vis de l'alcool au volant a donc épargné la vie de 269 personnes en 2003.

Port de la ceinture de sécurité en circulation et dans les accidents – Vies sauvées grâce à la ceinture

MESURES DU PORT DE LA SÉCURITÉ DE JOUR AUX PLACES AVANT DES VOITURES DE TOURISME

Les mesures de port de la ceinture de sécurité par les conducteurs et les passagers avant des voitures de tourisme sont issues d'enquêtes visuelles réalisées par les mêmes enquêteurs, dans les mêmes conditions de circulation que les mesures de vitesse. En ville, les relevés sont effectués dans le centre. Ces enquêtes ne permettent cependant pas d'évaluer, dans de bonnes conditions, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière.

Hors agglomération

Taux de port (en %)	1999	2000	2001	2002	2003
Autoroutes de liaison	<i>96</i>	<i>96</i>	97	97	98
Autoroutes de dégagement	<i>91</i>	<i>91</i>	94	95	97
Routes nationales	<i>94</i>	<i>94</i>	95	95	96
Routes départementales à grande circulation	<i>94</i>	<i>94</i>	96	95	97

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

En agglomération

Taux de port (en %)	1999	2000	2001	2002	2003
Routes nationales en traversées d'agglomérations	<i>92</i>	<i>92</i>	<i>92</i>	93	95
Metz	84	<i>83</i>	85	86	92
Lille	<i>84</i>	88	87	87	93
Nantes	90	86	<i>85</i>	87	92
Lyon	<i>65</i>	<i>65</i>	68	70	84
Toulouse	<i>78</i>	84	86	79	87
Avignon	<i>60</i>	62	61	64	83
Ensemble grandes agglomérations de province	<i>76</i>	78	79	79	88
Paris	79	<i>77</i>	82	82	93

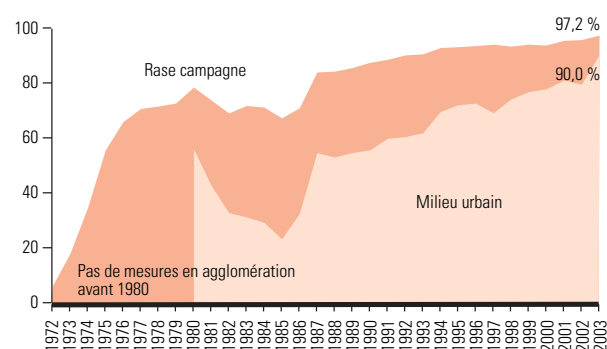
Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

D'une manière générale, on remarque une nette progression du taux de port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules de tourisme en 2003. On observe par ailleurs que se poursuit le resserrement des valeurs des taux de port enregistrés dans les grandes villes de province. Les disparités régionales sont en train de se résorber. Le taux de port est principalement en progrès dans les villes où il se situait à un niveau traditionnellement bas comme Avignon (+ 23 points gagnés en quatre ans), Lyon (+ 19 points en quatre ans) et également à Paris (+ 14 points au cours de la même période).

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.

Evolution du taux de port de la ceinture de sécurité de 1972 à 2003 aux places avant des voitures de tourisme



PORT DE LA CEINTURE DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Une première partie traitera du port de la ceinture dans les voitures de tourisme des usagers impliqués dans un accident corporel. Puis, nous allons estimer le nombre de vies qui auraient pu être sauvées si 100 % des usagers avaient mis leur ceinture de sécurité en 2003.

Avertissement : un problème de connaissance du taux de port de la ceinture de sécurité

Lorsqu'un accident corporel se produit, les forces de l'ordre se rendant sur place doivent remplir un bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation (BAAC). Ils doivent indiquer l'existence des équipements de sécurité des véhicules impliqués et leur utilisation par les différents usagers. Ils doivent ainsi indiquer si les usagers de véhicules légers de moins de 3,5 tonnes portaient la ceinture de sécurité ou non. Cependant, les résultats fournis dans ce chapitre ne portent que sur les usagers de voitures de tourisme.

Ce remplissage se fait par constatation sur place ou par interrogation des personnes indemnes ou blessées. 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 : 20 % pour l'ensemble des impliqués.

Les résultats

En 2003, il y a eu 3 509 tués dans des voitures de tourisme ; parmi lesquels un sur cinq n'était pas ceinturé. Ce pourcentage n'est que de 11,7 % pour les blessés graves et de 5,4 % pour les blessés légers.

15 % des conducteurs non-ceinturés impliqués dans un accident corporel ont été tués, alors que 2 % seulement des conducteurs ceinturés ont péri, soit 7,5 fois moins.

De même, 19,2 % des passagers tués n'étaient pas ceinturés et 14 % des passagers gravement blessés non plus. Les passagers représentent 24 % des impliqués dans ces accidents mais 29 % des tués et 34 % des blessés graves. En effet dans l'ensemble, 7 % des passagers impliqués n'étaient pas attachés contre 3 % pour les conducteurs.

La place de l'utilisateur lors de l'accident est aussi déterminante puisque 10 % des passagers arrière ne portaient pas leur ceinture lors de l'accident ; alors que les non-ceinturés ne représentent que 5 % des passagers avant. Ainsi 27 % des passagers arrière tués dans un accident n'étaient pas attachés

contre 16 % 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.

Impliqués d'un accident corporel usagers d'une voiture de tourisme en fonction du port de la ceinture et de la gravité en 2003

		Tués		Impliqués non tués		dont blessés graves		dont blessés légers	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Conducteur	Ceinturé	1 542	61,8	76 933	77,2	4 797	77,4	25 466	76,3
	Non ceinturé	513	20,6	2 908	2,9	642	10,4	1 555	4,7
	Indéterminé	439	17,6	19 793	19,9	761	12,3	6 364	19,1
	Ensemble	2 494	100	99 634	100	6 200	100	33 385	100
Passager	Ceinturé	598	58,9	22 915	72,9	2 232	71,2	12 466	69,2
	Non ceinturé	195	19,2	1 942	6,2	448	14,3	1 212	6,7
	Indéterminé	222	21,9	6 560	20,9	456	14,5	4 327	24,0
	Ensemble	1 015	100	31 417	100	3 136	100	18 005	100
dont passager avant	Ceinturé	439	69,0	15 202	73,9	1 544	78,1	8 620	70,5
	Non ceinturé	101	15,9	905	4,4	185	9,4	627	5,1
	Indéterminé	96	15,1	4 466	21,7	247	12,5	2 977	24,4
	Ensemble	636	100	20 573	100	1 976	100	12 224	100
dont passager arrière	Ceinturé	158	46,1	7 671	71,8	686	60,1	3 823	67,4
	Non ceinturé	92	26,8	1 027	9,6	262	22,9	579	10,2
	Indéterminé	93	27,1	1 980	18,5	194	17,0	1 269	22,4
	Ensemble	343	100	10 678	100	1 142	100	5 671	100
Ensemble	Ceinturé	2 140	61,0	99 848	76,2	7 029	75,3	37 932	73,8
	Non ceinturé	708	20,2	4 850	3,7	1 090	11,7	2 767	5,4
	Indéterminé	661	18,8	26 353	20,1	1 217	13,0	10 691	20,8
	Ensemble	3 509	100	131 051	100	9 336	100	51 390	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.

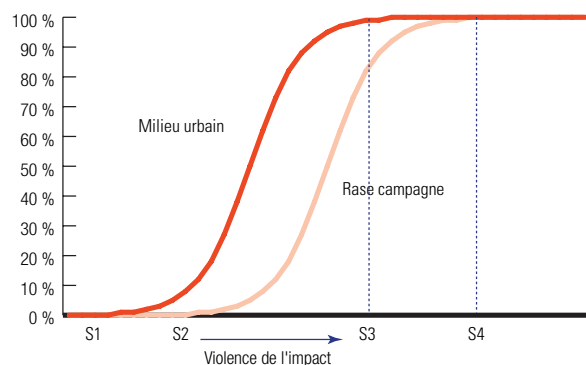
Source : ONISR, fichier des accidents.

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 2003, 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.

Probabilité de décès dans un accident en fonction de la violence du choc



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.

Usagers de voitures de tourisme tués et non tués en fonction du port de la ceinture de sécurité en 2003

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	2 140	99 848	101 988
Non ceinturés	708	4 850	5 558
Indéterminés	661	26 353	27 014
Total	3 509	131 051	134 560

Source : ONISR, fichier des accidents.

Le but est de répartir les 26 353 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 :

$$\text{efficacité} = 1 - 1/\text{odds-ratio}$$

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 :

$$26\,353 + 4\,850 = 31\,203$$

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 85,2 %.

On obtient les estimations suivantes :

	Tués	Non tués	Ensemble
Ceinturés	2 238	99 848	102 086
Non ceinturés	1 271	31 203	32 474
Total	3 509	131 051	134 560

Source : ONISR, fichier des accidents.

Avec les calculs :

$$\text{Ceinturés tués} : 2\,140 + 661 \times 148 \% = 2\,238$$

$$\text{Non ceinturés tués} : 708 + 933 \times 85,2 \% = 1\,271$$

On obtient ainsi une efficacité de 45 % et un gain de vies de :

$$1\,271 \times 45 \% = 572$$

En 2003, si 100 % des usagers de voitures de tourisme avaient mis leur ceinture de sécurité, le nombre total de tués aurait pu être réduit de 10 % et le nombre de tués dans les voitures de tourisme de plus de 16 %.

En 2002, on a estimé avec la même méthode que 745 vies auraient pu être sauvées avec le port de la ceinture de sécurité. Ainsi, le port plus systématique de la ceinture de sécurité en 2003 a épargné la vie de 173 personnes.

Port du casque par les cyclomotoristes

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 %)	1999	2000	2001	2002	2003
Routes nationales à 2 ou 3 voies	92	93	<i>90</i>	94	98
Routes départementales à grande circulation	97	93	<i>70</i>	95	91

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1999	2000	2001	2002	2003
Routes nationales en traversées d'agglomérations	98	<i>89</i>	90	97	98
Ensemble grandes agglomérations de province	92	<i>91</i>	93	95	95
Agglomération parisienne	<i>96</i>	97	<i>96</i>	99	100
dont Paris	<i>96</i>	97	<i>96</i>	98	98

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Sur l'ensemble des réseaux de rase campagne et urbain, les valeurs relevées sont comprises entre 91 % et 98 %.

On observe en 2003 des valeurs de taux de port globalement supérieures ou égales à celles relevées en 2002, sauf en ce qui concerne les routes départementales à grande circulation.

Ces constatations doivent toutefois être utilisées avec prudence au vu du faible effectif de l'échantillon.

Au total, ce sont 408 cyclomoteurs qui ont été observés en 2003, avec 449 occupants (conducteurs et passagers). Le coefficient d'occupation moyen s'établit donc à 1,10 occupant par véhicule contre 1,08 en 2002.

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 %)	1999	2000	2001	2002	2003
Autoroutes de liaison	98	<i>96</i>	98	<i>96</i>	98
Autoroutes de dégagement	99	<i>97</i>	98	<i>97</i>	<i>97</i>
Routes nationales à 2 x 2 voies	<i>88</i>	97	98	94	96
Routes nationales à 2 ou 3 voies	98	99	99	97	<i>94</i>
Total routes nationales	<i>95</i>	99	99	96	<i>95</i>
Routes départementales à grande circulation	<i>92</i>	95	97	99	97

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

EN AGGLOMÉRATION

Taux de port (en %)	1999	2000	2001	2002	2003
Routes nationales en traversées d'agglomérations	98	98	98	95	<i>94</i>
Ensemble grandes agglomérations de province	<i>96</i>	97	97	97	<i>96</i>
Agglomération parisienne	99	<i>98</i>	<i>98</i>	<i>98</i>	99
dont Paris	99	<i>98</i>	<i>98</i>	<i>98</i>	99

Source : DSCR – Institut de sondages Lavalie.

Les nombres en gras correspondent aux valeurs les plus élevées de la série et les nombres en italiques aux valeurs les plus faibles.

Même si les taux de port du casque constatés restent à un niveau élevé, supérieur à 94 %, on observe en 2003 un repli sensible par rapport à l'année précédente, sur la plupart des réseaux de rase campagne, sauf les autoroutes de liaison, et urbains, excepté à Paris. On peut noter par ailleurs, que 2 188 motos ont été observées pour un total de 2 511 occupants

recensés (conducteurs et passagers). Cela donne un coefficient moyen de 1,15 occupant par moto, proche de celui relevé en 2002 (1,16 occupant par moto) et supérieur également à celui observé pour les cyclomoteurs (1,10 occupant par cyclomoteur).

Évolution des principales infractions entre 1994 et 2003

Le volume des infractions relevées est relativement stable au cours de la dernière décennie puisqu'il se situe entre un maximum de 21,7 millions pour l'année 1994 et un minimum de 17,5 millions pour 2001.

En 2003, l'ensemble des services habilités à dresser procès-verbal pour infraction au Code de la route, a constaté la commission de plus de 20,4 millions d'infractions, ce qui représente une hausse de 9,84 % par rapport à l'année 2002. Ce résultat global prend en compte les infractions relevées par le système de contrôle-sanction automatisé (CSA) installé depuis le 31 octobre 2003, qui a sanctionné près de 103 900 infractions sur les deux derniers mois.

Pour la même année, sur cet ensemble, 8,6 millions sont des *contraventions aux règles de stationnement*, en progression annuelle de 7 %. Ce niveau de volume place l'année 2003 dans la moyenne basse des dix dernières années, entre un maximum de 10,3 millions pour 1999 et un minimum de 7,8 millions pour 2001.

Au cours de la même période, le volume des *contraventions aux règles de limitation de vitesse* est demeuré relativement stable jusqu'en 2001 à un niveau compris entre 1,08 et 1,26 million. Il a augmenté en 2002 pour atteindre en 2003 le niveau de 1,5 million hors CSA, en progression annuelle de 11 %.

Les *délits* sont en progression annuelle de 4 % en 2003 et dépassent 266 000 en volume, niveau équivalent au maximum de la décennie, enregistré en 1999. Les délits représentent 1,8 % de l'ensemble des infractions en 2003.

Les *infractions relatives à l'alcoolémie au volant* constituent en 2003, 48 % des délits, à plus de 129 000. Les contrôles de l'imprégnation alcoolique sont en évolution similaire à celle des délits. Ils se situent à plus de 9,5 millions, niveau le plus élevé de la décennie, comme en 1999. Cette hausse est largement due à l'accentuation des contrôles préventifs effectués par les forces de police et de gendarmerie dont le volume dépasse les 7,7 millions, en augmentation annuelle de 15 % et se situe au niveau maximal, comme en 1999. En 2003, plus de 240 000 dépistages se sont révélés positifs, en augmentation de près de 5 %. C'est un résultat qui place cette année en tête de la décennie après deux années de hausse continue.

L'*usage de produits stupéfiants lors de la conduite d'un véhicule* est entré dans le domaine d'activité de contrôle des forces de l'ordre à partir du deuxième semestre de l'année 2003. On relève au total, plus de 2 000 contrôles dont 16 % se sont révélés positifs.

Le nombre des *défauts de port de la ceinture de sécurité* est en forte augmentation annuelle de plus de 14 % en 2003. Il confirme une reprise amorcée en 2001 pour atteindre 810 000 infractions, soit le plus haut niveau des dix dernières années, le minimum se situant en 1995 à moins de 600 000.

Le volume des *défauts de port de casque* reste stable à son plus bas niveau de la décennie, depuis quatre ans. Il est de 80 000 en 2003, en hausse annuelle de 2,5 %.

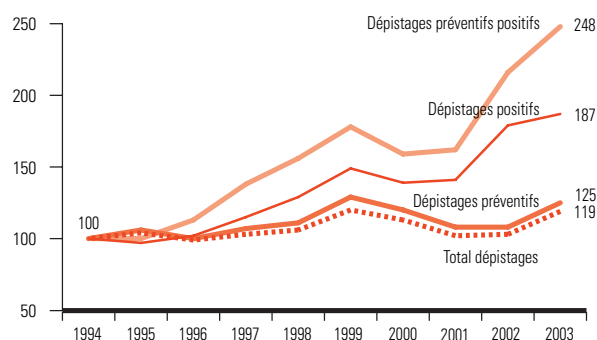
Le nombre des *franchissements de feux tricolores au rouge fixe* est en progression annuelle de 21 % à plus de 264 000

infractions. Il est au plus haut de la décennie après deux années consécutives de forte hausse.

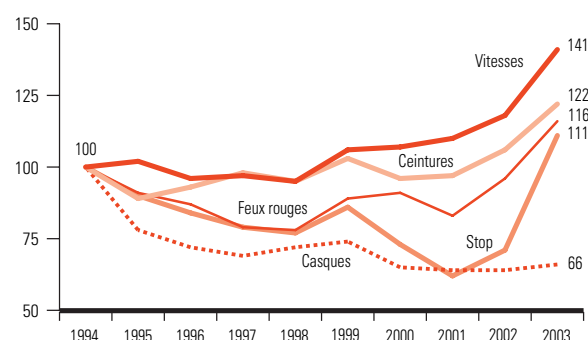
Le volume des *franchissements de panneaux « stop »* évolue lui aussi nettement à la hausse, en accroissement annuel de 56 %, à plus de 108 000 infractions. Il se situe au niveau le plus fort des dix dernières années.

Le nombre des *restrictions administratives du droit de conduire* est à son plus haut niveau depuis deux ans, à plus de 160 000 en 2003, en très légère augmentation annuelle de 1,34 %. Il a connu une très forte progression en 2002 de 44 % et se stabilise cette année en raison de la diminution des grands excès de vitesse et de l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire aux excès de vitesse d'au moins 40 km/h et inférieurs à 50 km/h.

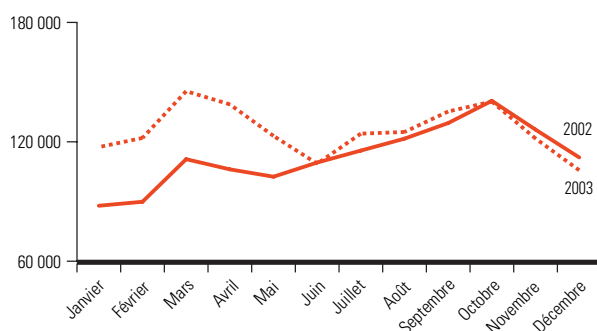
Évolution de l'alcoolémie (base 100 en 1994)



Évolution des infractions (base 100 en 1994)



Évolution mensuelle du nombre de PV pour excès de vitesse (hors CSA)



ANNEXE

Infractions relevées – Répartition contraventions/délits

	Infractions		dont contraventions hors stationnement		dont délits	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1994	21 732 744	100	11 950 824	100	251 379	100
1995	20 172 624	93	11 518 768	96	240 085	96
1996	20 507 039	94	11 280 974	94	231 496	92
1997	21 379 104	98	11 446 809	96	234 106	93
1998	18 884 117	87	9 347 213	78	226 597	90
1999	20 855 256	96	10 516 180	88	267 199	106
2000	20 403 059	94	10 465 038	88	254 806	101
2001	17 501 856	81	9 656 972	81	246 162	98
2002	18 628 034	86	10 528 570	88	257 034	102
2003	20 461 846	94	11 793 037	99	266 691	106
dont CSA	103 889					

CSA : infractions relevées par contrôle-sanction automatisé.

* Base 100 en 1994.

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Restrictions administratives du droit de conduire prononcées

	Nombre	Évolution*
1994	181 442	100
1995	154 464	85
1996	113 462	63
1997	93 983	52
1998	94 954	52
1999	110 276	61
2000	112 910	62
2001	109 659	60
2002	158 381	87
2003	160 504	88

* Base 100 en 1994

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Alcoolémie

	Tous dépistages		Dépistages positifs		dont dépistages préventifs		Dépistages préventifs positifs		Taux de positivité
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	
1994	8 105 975	100	129 910	100	6 163 480	100	63 175	100	1,02 %
1995	8 426 940	104	126 547	97	6 557 921	106	62 953	100	0,96 %
1996	7 990 692	99	132 283	102	6 188 748	100	71 074	113	1,15 %
1997	8 376 939	103	149 620	115	6 572 783	107	87 266	138	1,33 %
1998	8 618 406	106	167 465	129	6 836 119	111	98 438	156	1,44 %
1999	9 731 699	120	193 192	149	7 942 681	129	112 456	178	1,42 %
2000	9 146 230	113	179 974	139	7 422 337	120	100 756	159	1,36 %
2001	8 275 651	102	182 829	141	6 642 584	108	102 342	162	1,54 %
2002	8 377 355	103	232 317	179	6 685 072	108	136 214	216	2,04 %
2003	9 617 684	119	243 256	187	7 703 816	125	156 747	248	2,03 %

* Base 100 en 1994.

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Autres infractions : vitesse, ceinture, casque, feu rouge, stop

	Contraventions à la vitesse		Non-port de la ceinture		Non-port du casque	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1994	1 145 778	100	665 733	100	121 682	100
1995	1 165 347	102	594 834	89	95 225	78
1996	1 097 056	96	618 014	93	87 522	72
1997	1 116 788	97	653 523	98	83 791	69
1998	1 084 010	95	634 550	95	87 442	72
1999	1 215 793	106	687 950	103	90 015	74
2000	1 231 304	107	636 647	96	78 556	65
2001	1 262 745	110	648 575	97	77 777	64
2002	1 354 957	118	707 553	106	78 161	64
2003	1 611 240	141	810 936	122	80 116	66
dont CSA	103 889					

CSA : infractions relevées par contrôle-sanction automatisé.

* Base 100 en 1994.

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

	Franchissement feu rouge		Franchissement stop	
	Nombre	Évolution*	Nombre	Évolution*
1994	227 963	100	97 652	100
1995	208 432	91	88 089	90
1996	198 530	87	82 292	84
1997	180 499	79	76 750	79
1998	178 622	78	75 004	77
1999	202 713	89	83 711	86
2000	207 651	91	70 836	73
2001	188 350	83	60 392	62
2002	218 271	96	69 032	71
2003	264 284	116	108 032	111

* Base 100 en 1994.

Source : ministère de l'Intérieur – DLPAJ.

Le permis à points en 2003

Depuis sa création en 1992, le système du permis à points a traité chaque année un nombre croissant de dossiers dont l'évolution s'est faite par paliers successifs plus ou moins marqués selon les années.

Après avoir franchi le cap du million de dossiers traités en 1996, ce nombre atteint plus de 1 660 000 en 2003, ce qui représente la progression annuelle la plus forte depuis 1994, soit près de 40 %.

Le nombre de points retirés suit une évolution parallèle et enregistre également la variation annuelle la plus forte depuis 1994 (+44 %) avec 4 458 497 points retirés en 2003. Ce chiffre traduit une progression de près de 50 % depuis l'année 2000.

Ces évolutions s'expliquent par une efficacité accrue de la chaîne « contrôle-sanction » puisque l'on constate une forte hausse du nombre des infractions relevées entre 2002 et 2003 (+39 %), alors qu'une baisse de 2 % était intervenue entre les deux années précédentes.

S'agissant des variations trimestrielles des trois principaux paramètres (nombre de dossiers établis, nombre d'infractions concernées et nombre de points retirés), elles sont analogues aux années précédentes.

Après un résultat élevé au premier trimestre (1 059 000), le mouvement décline au cours du second (933 000) puis reprend sa progression au cours des troisième et quatrième trimestres, avec respectivement 1 135 000 et 1 331 000 points retirés.

L'ensemble des résultats présentés illustre des tendances nationales qui sont, par nature, générales et non révélatrices d'éventuelles disparités territoriales. Des écarts, souvent notables, existent entre les départements et entre les régions.

Par exemple, en matière de nombre de dossiers traités, on note des différences importantes entre la Martinique (+ 392 %) et la Haute-Vienne (- 26 %), la moyenne nationale s'établissant à + 39 %.

Sur le plan de l'interprétation des statistiques des indicateurs précités sur le long terme, en particulier du nombre des infractions, les évolutions découlent principalement de l'impact de la politique de lutte contre l'insécurité routière sur le comportement des automobilistes.

L'année 2003 paraît marquer à cet égard un changement notable, qui restera à confirmer dans les années à venir, dans le sens d'une plus grande prise de conscience des enjeux de sécurité routière. Cette prise de conscience est due en grande part au renforcement des mesures répressives et des contrôles opérés par les forces de l'ordre.

LES NOUVELLES DISPOSITIONS

Les décisions prises au cours des Comités interministériels de la sécurité routière des 18 décembre 2002 et 31 mars 2003 ont entraîné l'adoption de modifications législatives

et réglementaires au Code de la route, qui ont affecté le fonctionnement du permis à points.

Parmi les principales mesures, la *loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière* et le *décret d'application du 11 juillet 2003* ont aggravé les peines en cas d'accidents mortels ou corporels causés par l'imprudence d'un conducteur qui deviennent tous des délits et peuvent être assortis de circonstances aggravantes en cas d'alcoolémie, d'usage de stupéfiants, de conduite sans permis, de grand excès de vitesse, de délit de fuite.

Les dispositions du *décret du 11 juillet 2003 portant application de la loi précitée*, ont harmonisé la procédure de retrait de points pour les dépassements de la vitesse maximale autorisée, les conducteurs novices étant désormais soumis au même régime que les autres.

De plus, la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 g/l et 0,8 g/l de sang est désormais passible d'un retrait de six points au lieu de trois antérieurement.

La *loi du 3 février 2003 relative à la conduite sous l'influence de substances ou produits classés comme stupéfiants* institue un nouveau délit routier pour la conduite après usage de stupéfiants, les sanctions étant par ailleurs aggravées lorsque l'auteur est également sous l'empire d'un état alcoolique.

Le *décret du 31 mars 2003 relatif à la sécurité routière* aggrave les sanctions pour le défaut d'utilisation des ceintures de sécurité et le non-port du casque. Ainsi, le défaut d'utilisation d'une ceinture de sécurité devient une contravention de quatrième classe alors qu'elle était de deuxième classe auparavant. Le conducteur fautif se voit désormais retirer trois points sur son permis, au lieu d'un point antérieurement. La même sanction est applicable au permis de conduire du conducteur d'un deux-roues pour non-port du casque.

Par ailleurs, ce texte crée une infraction spécifique pour l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur, contravention de deuxième classe sanctionnée par un retrait de deux points.

LES CONDUCTEURS SANCTIONNÉS

Comme les années précédentes, les hommes sont majoritairement représentés dans les dossiers traités (1 300 000 dossiers, soit 79 % de l'ensemble) par rapport aux femmes (348 500 dossiers, soit 21 %).

Les résultats enregistrés en 2003 confirment la tendance apparue ces dernières années : les femmes commettent davantage d'infractions que par le passé et ces infractions sont de plus en plus graves, mais ceci s'explique en partie par le fait qu'elles roulent plus.

Ainsi la hausse du nombre des dossiers traités est-elle plus importante pour les femmes (+ 50 %) que pour les hommes (+ 37 %), comme celle du nombre des infractions relevées (+ 50 % pour les femmes et + 37 % pour les hommes) et celle du nombre des points retirés (+ 55 % pour les femmes et + 41 % pour les hommes).

Les tranches d'âge des 26-35 ans et 36-50 ans restent celles où les deux sexes enfreignent le plus le Code de la route (58 % chez les hommes et 64 % chez les femmes). Les moins de 25 ans font l'objet de 24 % des dossiers et les plus de 50 ans de 16 %.

LES CATÉGORIES D'INFRACTIONS

Envisagées en fonction de leur catégorie, les infractions susceptibles d'entraîner un retrait de points présentent une répartition similaire à celle de l'année passée.

Les excès de vitesses restent majoritaires. Ils sont suivis par les infractions à l'obligation de port du casque et de la ceinture de sécurité, puis par celles concernant les règles de la circulation et de la priorité ainsi que l'alcoolémie au volant.

Les excès de vitesse, au nombre de 787 500, sont en nette augmentation (+ 38 %) alors que l'an passé, ils étaient en baisse de 3 %. Leur part dans le total des infractions, croissante depuis 1999, se stabilise en 2003 à 46 %. Ils sont commis pour l'essentiel par les hommes (76 % des infractions) mais la progression chez ceux-ci (+ 36 %) est moindre que chez les femmes (+ 47 %).

Les infractions à l'obligation de port du casque ou de la ceinture de sécurité représentent 25 % de l'ensemble, à l'instar de l'année précédente.

Les modifications réglementaires apportées à la répression de ces infractions auront pour effet d'accroître considérablement le nombre de points retirés dans les années à venir.

Les chiffres de l'alcoolémie sont à la hausse (1 13 600 infractions, soit + 18 % par rapport à 2002) après une stabilité pendant les deux années précédentes. Si le mouvement prolongé de croissance, antérieur à 2001, est en voie de reprise, la part de ce type d'infractions est en baisse constante depuis 1998.

Par ailleurs, l'augmentation est plus forte chez les femmes (+ 30 %) que chez les hommes (+ 18 %).

LES CLASSES DE CONTRAVENTIONS ET LES DÉLITS

En matière de contraventions, la quatrième classe regroupe le plus grand nombre d'infractions (dont la plupart des excès de vitesse) et entraîne le plus de retraits de points.

Sous l'effet des nouvelles règles édictées par le décret du 31 mars 2003, la quatrième classe augmente en volume de 92 % avec 1 505 724 contraventions, ce qui représente 89 % de l'ensemble des délits et contraventions. Cet accroissement fait suite à une stabilisation en 2001 et une légère baisse de 2 % en 2002.

Après les contraventions de quatrième classe, les délits sont les plus nombreux (99 679) et augmentent en volume de 21 %. Ils représentent 6 % de l'ensemble en 2003, en légère régression relative comparée à la répartition de 2002.

Les contraventions de deuxième classe rétrocedent au troisième rang derrière les délits, avec une diminution de 82 % à 56 571.

LES RETRAITS DE POINTS

L'entrée en vigueur du décret du 31 mars 2003 relatif à la sécurité routière a modifié le classement des dossiers traités en fonction des points retirés.

Les « dossiers à trois points » (conduite sans port de la ceinture de sécurité, excès de vitesse d'au moins 30 km/h et inférieur à 40 km/h, franchissement de ligne continue, etc.), en nette progression (+ 79 %), figurent désormais au premier rang (545 300). Ils représentent 32 % de l'ensemble des dossiers.

Le deuxième rang revient aux « dossiers à deux points » (excès de vitesse d'au moins 20 km/h et inférieur à 30 km/h, usage d'un téléphone tenu en main, etc.) qui sont aussi en forte progression de 72 % à 426 600, soit 26 % de l'ensemble.

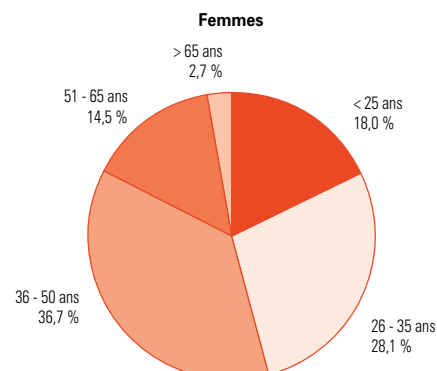
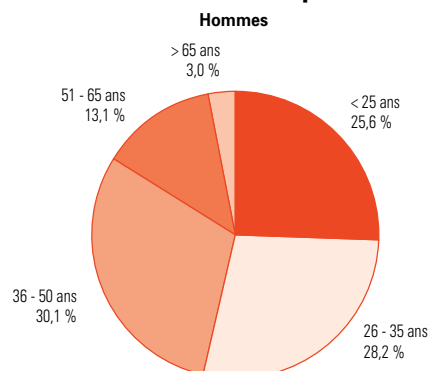
Sont ensuite représentés à hauteur de 20 % les « dossiers à un point » (excès de vitesse inférieur à 20 km/h, chevauchement de ligne continue, etc.) qui sont en légère baisse relative par rapport à 2002.

LES PERMIS INVALIDÉS

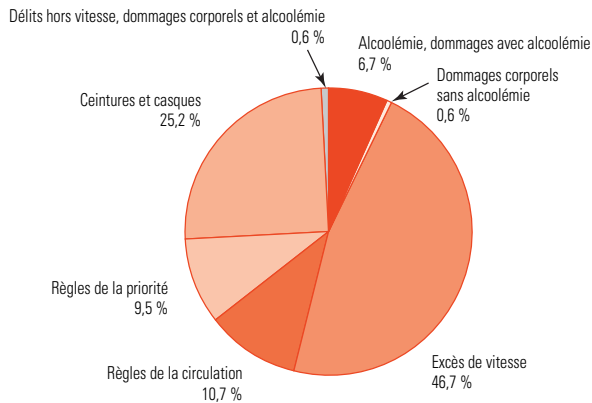
Au cours de l'année 2003, on compte 20 967 permis de conduire invalidés (au solde nul) soit une augmentation de plus de 54 % par rapport à 2002 et un doublement en volume depuis 1997.

97 % de ces permis étaient détenus par les hommes (+ 54 %), la variation étant également remarquable chez les femmes (+ 59 %).

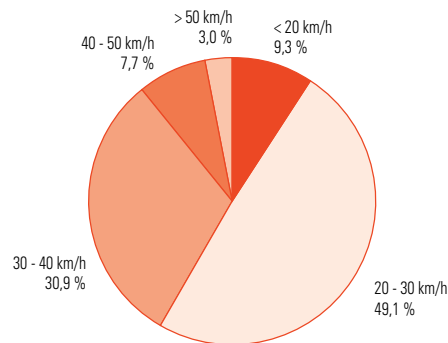
Répartition des dossiers traités par sexe et par âge en 2003



Répartition des infractions inscrites au SNPC en 2003



Répartition des infractions vitesse inscrites au SNPC en 2003



LA RECONSTITUTION DU CAPITAL DE POINTS/LES STAGES/LES CENTRES

Historique du permis à points

Le tableau ci-dessous donne une vue d'ensemble du fonctionnement du système depuis son origine jusqu'en 1998,

les années suivantes figurent en tableau à la fin du chapitre.

Thèmes \ Années	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Dossiers traités	394 971	782 383	803 857	1 011 674	1 046 764	1 043 442
Points retirés	1 176 621	2 387 492	2 266 143	2 837 280	2 876 246	2 821 563
Permis invalidés	3 295	5 213	8 443	10 387	11 055	10 548
Rétablissement du quantum initial	—	—	49 408	471 441	635 532	593 129
Stages en « alternative »	2 144 (en 1993 cumulé des deux)	1 479	790	746	440	395
Stages « mixtes » (alternative et permis à points)		1 376	1 688	1 837	1 859	1 873
Stages en « reconstitution du capital »	2	57	151	365	476	510
Stagiaires dans le cadre de l'alternative	30 199	38 663	28 397	27 523	25 371	24 813
Stagiaires « permis à points »	322	3 383	7 578	12 678	15 636	15 755
Nombre de centres agréés	321	384	414	441	460	472
Contrôles effectués	—	—	21	10	11	11

Source : DSCR – Mission du permis de conduire.

Les stages

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.

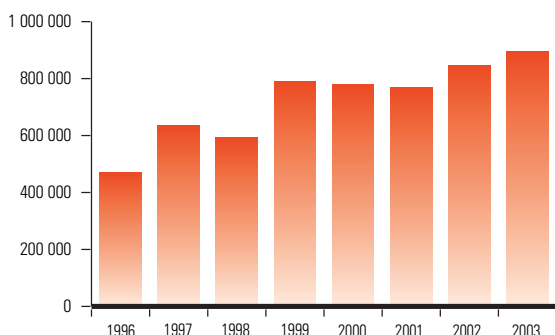
• L'application de la règle des trois années

L'application de la règle des trois années passées sans commettre de nouvelle infraction entraînant retrait de points, a bénéficié en 2003 à 896 167 conducteurs, soit une hausse de + 5,5 % par rapport à 2002. Cette nouvelle progression, plus faible que celle enregistrée en 2002 (+ 10,3 %), confirme la nouvelle tendance orientée à la hausse par rapport aux années antérieures notamment en 2001 et 2000 où des baisses avaient été enregistrées pour ces années : 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).

Si cette tendance venait à se confirmer dans les années qui viennent, elle pourrait contribuer à illustrer, pour une partie, l'effet dissuasif du permis à points. Les conducteurs prenant conscience que leur permis de conduire est devenu un bien précieux, gérant dès lors leur capital de points en évitant de commettre sur une période de trois ans de nouvelles infractions ; ce qui pourrait dénoter un changement de comportement. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution depuis 1996.

Evolution du nombre de conducteurs ayant bénéficié de la règle des trois années



Les conducteurs novices

La loi du 18 juin 1999 « portant diverses mesures relatives à la sécurité routière (...) » imposait au titulaire d'un permis de conduire de moins de deux ans et auteur d'une infraction donnant lieu à une perte égale ou supérieure au tiers du nombre de points initial (soit quatre points ou plus) de se soumettre à une formation spécifique qui se substituait à l'amende sanctionnant l'infraction.

La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière et son décret d'application n° 2003-842 du 11 juillet 2003 sont venus abroger la réglementation précitée et ont créé le permis probatoire.

Dans ce nouveau dispositif les conducteurs novices (durant la période probatoire) doivent se soumettre au stage de sensibilisation dès qu'ils ont un retrait de trois points ou plus.

Pour la période 2003, le service du fichier national des permis de conduire a comptabilisé 16 765 conducteurs concernés par le système antérieur et le nombre de ceux qui ont effectivement suivi le stage est de 8 325.

Les stages

• En reconstitution partielle du capital de points

Les années 1999 et 2000 avaient été marquées par une certaine stabilité dans le nombre de stagiaires procédant à la démarche volontaire de reconstitution partielle de leur capital de points. 18 699 stagiaires en 1999, 18 631 en 2000. Les années 2001 et 2002 (si on exclut les conducteurs novices) ont connu une hausse sensible : 19 931 stagiaires en 2001, soit une progression de + 7 % environ par rapport à 2000, et 21 054 stagiaires en 2002, soit un accroissement de + 5,6 % par rapport à l'année précédente.

L'année 2003 marque un changement notable dans la tendance, avec 35 028 stagiaires, soit un accroissement de + 66 % par rapport à 2002.

Cette progression importante s'analyse en tenant compte de plusieurs facteurs :

- le renforcement de la réglementation au cours de l'année 2003 : la loi du 3 février 2003 relative à la conduite sous l'influence de substances ou plantes classées comme stupéfiants (retrait de six points). Le décret du 31 mars 2003 instituant un retrait de trois points pour non-port de la ceinture de sécurité par le conducteur ou le non-port du casque ou d'un casque non homologué par le conducteur d'un deux-roues à moteur. Retrait de deux points pour l'usage d'un téléphone tenu en main pour le conducteur d'un véhicule en circulation. Le décret du 11 juillet 2003 instaurant le retrait de six points pour la conduite ou l'accompagnement d'un élève conducteur avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang ; le retrait de deux points pour l'utilisation d'un détecteur de radar ;
- le renforcement des contrôles opérés par les forces de l'ordre et la mise en place en fin d'année du contrôle-sanction automatisé.

• En alternative aux poursuites judiciaires

Le nombre de stagiaires ayant fréquenté ces stages en 2003 s'établit à 20 570. Si on compare à l'année 2002 où le nombre était de 21 267, on constate une diminution de - 3,3 % environ. On retrouve la tendance orientée à la baisse depuis l'année 1995. Seule l'année 2001 avait connu une hausse qui n'aura été que temporaire.

Les centres agréés

Leur nombre est de 786 au 31 décembre 2003, soit un accroissement de 18,5 % environ par rapport à 2002 où on recensait 664 centres. Cette progression à nouveau importante – sensiblement le double par rapport à celle constatée en 2002 par rapport à l'année 2001 – est due probablement à la convergence de deux facteurs : une augmentation sensible du nombre de stagiaires au cours de l'année 2003 venant volontairement recapitaliser des points et l'anticipation sur l'effet probable du permis probatoire pour les conducteurs novices qui se verront contraints de suivre le stage dès la perte de trois points ou plus sur leur permis.

• Les contrôles des centres agréés

Pour satisfaire aux obligations légales (application de l'article R. 223-9 du Code de la route) les délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ont accès aux locaux affectés au déroulement des stages, et contrôlent les obligations mentionnées aux articles R. 223-5 à R. 223-8. En 2003, douze contrôles ont été réalisés dans ce cadre.

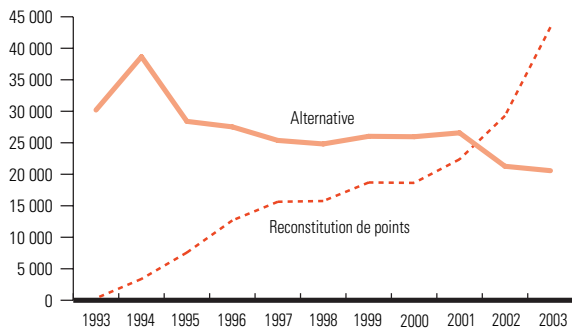
Le tableau récapitulatif ci-dessous permet de comparer utilement depuis 1999, l'ensemble des données relatives à l'activité du permis à points.

Thèmes \ Années	1999	2000	2001	2002	2003
Dossiers traités	1 103 179	1 204 372	1 214 175	1 187 101	1 660 016
Points retirés	2 940 562	3 175 619	3 180 578	3 100 966	4 458 497
Permis invalidés	10 548	11 758	13 410	13 601	20 967
Rétablissement du quantum initial	789 827	779 656	768 398	847 126	896 167
Nombre de dossiers « conducteurs novices »	—	—	8 343	24 928	16 765
Stages en « alternative »	416	468	495	407	257
Stages « mixtes » (alternative et permis à points)	1 989	1 939	2 080	1 965	2 270
Stages en « reconstitution du capital »	663	698	887	1 127	1 582
Stagiaires dans le cadre de l'alternative	26 026	26 016	26 971	21 267	20 570
Stagiaires « permis à points »					
— volontaires	18 699	18 631	19 931	21 054	35 028
— novices	—	—	2 600	8 236	8 325
Nombre de centres agréés	530	580	607	664	786
Contrôles effectués	7	6	21	14	12

Source : DSCR – Mission du permis de conduire.

Le graphique ci dessous illustre l'évolution du nombre de stagiaires ayant suivi des stages dans le cadre de l'alternative et en « reconstitution de points » depuis 1993.

Evolution du nombre de stagiaires en « reconstitution de points » et en alternative depuis 1993



Les condamnations pour infractions à la sécurité routière en 2002

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. Pour analyser l'année 2002 le champ a été réduit aux infractions n'ayant pas fait l'objet d'une amnistie, seuls les défauts d'assurances ont donc été exclus du champ.

L'année 1987 a été conservée comme référence du fait des réformes législatives qui se sont produites à cette période (aggravation des sanctions pour conduite en état alcoolique – loi du 10 juillet 1987 –, contraventionnalisation des défauts d'assurance – septembre 1987).

- L'analyse des condamnations prononcées pour infractions aux règles de la sécurité routière est effectuée à partir des données extraites du casier judiciaire.

Compte tenu des délais qui s'écoulent entre la commission d'une infraction, le prononcé de la peine et son inscription au casier judiciaire, les données définitives disponibles les plus récentes portent sur les condamnations de l'année 2001. Les données 2002 provisoires sont composées des condamnations inscrites au casier judiciaire jusqu'en juin 2003 et d'une estimation de celles à venir. Ce reliquat estimé représente dans le cas de la sécurité routière environ 5 % de l'ensemble des condamnations de l'année.

- Une condamnation donnée peut réprimer une seule ou plusieurs infractions inscrites les unes à la suite des autres au casier judiciaire.

Il est donc possible d'envisager l'analyse statistique d'un contentieux sous deux angles distincts :

- comptabiliser toutes les infractions sanctionnées dans l'ensemble des condamnations ;
- comptabiliser les condamnations en les rattachant à la nature de l'infraction principale, qui correspond à l'infraction unique ou à celle citée en premier en cas de pluralité d'infractions.

À titre d'exemple, sur les trois condamnations suivantes : conduite en état alcoolique + délit de fuite ; homicide involontaire par conducteur en état alcoolique + délit de fuite ; blessures involontaires par conducteur en état alcoolique + délit de fuite,

– l'approche « infraction » conduit à compter trois délits de fuite, une conduite en état alcoolique, un homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, une blessure involontaire par conducteur en état alcoolique ;

– l'approche « condamnations » traitera de trois condamnations repérées par l'infraction citée en premier à savoir : la conduite en état alcoolique, l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique, les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. Les délits de fuite n'apparaîtront pas avec ce type d'analyse.

Il en est de même des sanctions prononcées qui peuvent comporter plusieurs peines. Pour les besoins de l'analyse statistique on considérera comme peine principale, la peine la plus grave qui sera rapprochée de l'infraction principale, les autres peines seront considérées comme des peines « associées ».

Plus de 40 % des condamnations prononcées en 2002 pour délit et contravention de cinquième classe sanctionnent des infractions de sécurité routière

En 2002, 194 435 condamnations ont sanctionné 233 000 infractions à la sécurité routière, ce qui représente près de 41 % de l'ensemble des condamnations et 33 % de l'ensemble des délits et contraventions de cinquième classe sanctionnées par ces condamnations. Entre 1998 et 1999, le nombre d'infractions à la sécurité routière sanctionnées avait augmenté de 11,5 %, augmentation due principalement à l'instauration d'une contravention de cinquième classe relative au grand excès de vitesse (décret du 24 mars 1998). En 2000, le nombre d'infractions était en hausse de 4,6 % par rapport à 1999, hausse plus modérée que l'année précédente mais encore principalement soutenue par l'infraction de grand excès de vitesse (sans cette infraction, la progression entre 1999 et 2000 n'aurait été que de 2,8 %). En 2002, le nombre d'infractions à la sécurité routière sanctionnées a augmenté de 3,5 %. Cette hausse a touché toutes les

catégories d'infractions. Elle a toutefois été plus sensible pour les infractions visant à échapper au contrôle (+ 11 %) ou pour les infractions « papiers » (+ 8,8 %) que pour les infractions aggravées par l'alcool (+ 1,2 %).

Mises à part quelques infractions sporadiques, les infractions à la sécurité routière peuvent être classées, selon les circonstances ou la nature de l'atteinte, en quatre groupes. Toutes les infractions aggravées par l'état alcoolique constituent le premier groupe avec 48,4 % des infractions sanctionnées pour ce domaine. Viennent ensuite avec 21,2 % les infractions relevant directement de la conduite comme les excès de vitesse et les atteintes corporelles par conducteur sans état alcoolique. Les infractions dites « papiers » qui rassemblent tous les manquements ou irrégularités en matière de permis de conduire ou de documents administratifs (à l'exception des défauts d'assurance qui ont été retirés du champ de l'étude du fait de l'amnistie) constituent le troisième groupe avec 17,9 %. Enfin, les infractions tendant à faire obstacle aux contrôles constituent le dernier groupe avec 12,2 % des infractions (délit de fuite, refus de se soumettre aux vérifications).

Tableau 1 : Vue d'ensemble du contentieux de la circulation routière

	Nombre de condamnations			Nombre d'infractions sanctionnées		
	2002p	2001	1987	2002p	2001	1987
Infractions sécurité routière aggravées par l'alcool	108 767	107 969	81 903	112 691	111 318	86 323
Conduite en état alcoolique	104 610	103 791	75 252	108 244	106 851	78 216
Blessures involontaires avec ITT ≤ 3 mois	3 293	3 311	4 976	3 540	3 557	5 530
Blessures involontaires avec ITT > 3 mois	443	473	1 492	486	516	1 756
Homicides involontaires	421	394	183	421	394	821
Infractions sécurité routière non aggravées par l'alcool	85 668	81 941	68 203	120 312	113 891	94 002
Infractions résultant de la conduite	46 547	46 398	35 123	49 454	49 243	38 746
<i>Grand excès de vitesse</i>	<i>31 735</i>	<i>31 336</i>	<i>0</i>	<i>32 150</i>	<i>31 670</i>	<i>0</i>
<i>Récidive de grand excès de vitesse</i>	<i>59</i>	<i>37</i>	<i>0</i>	<i>60</i>	<i>37</i>	<i>0</i>
<i>Blessures involontaires</i>	<i>13 347</i>	<i>13 711</i>	<i>32 671</i>	<i>15 835</i>	<i>16 222</i>	<i>36 231</i>
<i>Homicides involontaires</i>	<i>1 406</i>	<i>1 314</i>	<i>2 452</i>	<i>1 409</i>	<i>1 314</i>	<i>2 515</i>
Infractions « papiers »	20 586	18 430	13 825	41 741	38 355	26 518
<i>Conduite d'un véhicule sans permis</i>	<i>13 870</i>	<i>12 564</i>	<i>9 327</i>	<i>28 494</i>	<i>26 786</i>	<i>18 321</i>
<i>Récidive de conduite sans permis</i>	<i>1 184</i>	<i>1 015</i>	<i>330</i>	<i>1 874</i>	<i>1 573</i>	<i>535</i>
<i>Conduite malgré suspension du permis</i>	<i>4 715</i>	<i>4 420</i>	<i>3 510</i>	<i>9 394</i>	<i>8 619</i>	<i>5 729</i>
<i>Défaut de plaques ou fausses plaques</i>	<i>817</i>	<i>431</i>	<i>658</i>	<i>1 979</i>	<i>1 377</i>	<i>1 933</i>
Infractions visant à échapper au contrôle	17 987	16 550	18 570	28 435	25 610	27 941
Délit de fuite	8 490	8 116	12 105	11 448	10 813	15 246
Refus d'obtempérer	6 773	5 985	4 367	11 397	9 876	6 982
Refus de vérification de l'état alcoolique	1 586	1 448	1 239	4 364	3 838	4 720
Utilisation d'appareils perturbateurs d'instruments de police	1 138	1 001	859	1 226	1 083	993
Autres infractions de circulation routière	548	563	685	682	683	797
Toutes infractions de sécurité routière	194 435	189 810	150 106	233 003	225 209	180 234

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

p : provisoire.

L'ALCOOL CONSTITUE LE FONDEMENT DE SEPT DÉLITS ROUTIERS SUR DIX

Les infractions relatives à l'état alcoolique sont très nombreuses. Constatée sur simple contrôle préventif ou à la suite d'un accident corporel, la conduite en état alcoolique est l'élément constitutif de trois catégories d'infractions : la conduite en état alcoolique simple (qui comprend aussi sa récidive), l'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique et les blessures involontaires par conducteur en état alcoolique. En regroupant ces trois catégories, on obtient 112 691 infractions sanctionnées en 2002, ce qui représente 70,6 % des délits routiers et 48 % de l'ensemble des infractions de sécurité routière (délits + contraventions de cinquième classe). Ces infractions ont été sanctionnées dans 108 767 condamnations (tableau 1).

Plus de 104 000 condamnations pour simple conduite en état alcoolique

Plus de 104 000 condamnations pour simple conduite en état alcoolique (CEA) sans atteinte corporelle ont été prononcées en 2002 par les juridictions pénales. On avait atteint en 2000 le niveau le plus élevé depuis 1984 (112 771 condamnations), l'année 2001 s'est située en net recul avec 103 791 condamnations, 2002 renoue avec la hausse avec 104 610 condamnations prononcées soit 1 % de plus qu'en 2001. Si depuis 1992, le nombre moyen de condamnations dépasse 100 000 par an, il peut varier fortement d'une année sur l'autre. Ainsi, les années 1996 et 1997 étaient en retrait avec moins de 96 000 condamnations, rompant ainsi avec l'année 1995 qui présentait un niveau très élevé avec plus de 106 000 condamnations. L'année 2002 se situe donc, à nouveau à un niveau relativement élevé.

Tableau 2 : Évolution des condamnations prononcées pour infractions de sécurité routière aggravées par l'alcool

	Conduite en état alcoolique simple	Blessures involontaires par conducteur en état alcoolique	Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique	Toutes condamnations pour infractions aggravées par l'alcool
1984	45 204	5 607	665	51 476
1985	50 988	5 648	632	57 268
1986	61 554	6 007	664	68 225
1987	75 252	6 467	783	82 502
1988	84 059	5 999	685	90 743
1989	95 304	6 344	714	102 362
1990	93 043	5 766	607	99 416
1991	92 565	5 613	597	98 775
1992	99 725	5 858	608	106 191
1993	98 980	5 234	568	104 782
1994	101 274	4 889	505	106 668
1995	106 529	4 767	490	111 786
1996	95 251	4 294	485	100 030
1997	95 870	4 076	444	100 390
1998	101 636	4 029	453	106 118
1999	106 567	3 985	453	111 005
2000	112 771	3 911	399	117 081
2001	103 791	3 784	394	107 969
2002p	104 610	3 736	421	108 767

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

p : provisoire.

L'amnistie n'ayant pas touché le domaine de la circulation routière ² contrairement à d'autres domaines d'infraction, la part de la CEA dans l'ensemble des condamnations pour délits prononcés en 2002 s'est accrue mécaniquement pour se situer autour de 27 %. Ce contentieux arrive devant l'ensemble des vols recels (22 %) et loin devant les coups et violences volontaires (8,6 %) et les autres domaines d'infractions qui ne dépassent pas 5 % de l'ensemble des délits. La prédominance de ce contentieux reflète la réponse pénale donnée par l'institution judiciaire à l'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 un peu plus de 11 % du total des condamnations

pour simple CEA, soit sensiblement autant qu'en 2001. Le nombre de condamnés en état de récidive s'accroît chaque année (8 395 en 1997, 11 353 en 2001, 11 844 en 2002), conséquence logique de l'intensité de la répression de l'alcool au volant.

Des infractions associées dans 16 % des condamnations

Sur les 104 610 condamnations pour simple conduite en état alcoolique ³, 87 780, soit presque 84 %, ne sanctionnent que cette infraction. Dans les 16 830 autres condamnations, d'autres infractions sont sanctionnées en même temps : 13 564 délits (dont 9 496 de circulation routière) et 4 639 contraventions de cinquième classe (dont 4 347 de circulation routière).

2. À l'exception des défauts d'assurances qui ont donc été exclus du champ étudié en 2002.

3. Hors blessures et homicides involontaires par conducteur en état alcoolique.

Tableau 3 : Infractions associées à la conduite en état alcoolique dans les condamnations prononcées en 2002

	Nombre	%
Toutes condamnations pour CEA	104 610	100,0 %
– condamnations pour infraction unique	87 780	83,9 %
– condamnations pour infractions multiples	16 830	16,1 %
Toutes infractions associées à la CEA	18 203	100,0 %
Tous délits	13 564	74,5 %
Délits de circulation routière	9 496	52,2 %
dont :		
délits « papiers »	3 724	20,5 %
<i>conduite malgré suspension du permis</i>	3 414	18,8 %
<i>défaut de plaques ou fausses plaques</i>	63	0,3 %
<i>récidive de conduite sans permis</i>	247	1,4 %
délits « contrôle »	5 636	31,0 %
<i>délit de fuite</i>	1 449	8,0 %
<i>refus d'obtempérer</i>	2 046	11,2 %
<i>refus de vérification de l'état alcoolique</i>	2 141	11,8 %
Autres délits	4 068	22,3 %
dont :		
outrage à agent	991	5,4 %
rébellion	484	2,7 %
coups et violences volontaires	374	2,1 %
Toutes contraventions	4 639	25,5 %
Contraventions de circulation routière	4 347	23,9 %
dont :		
contraventions « papiers »	4 196	23,1 %
<i>conduite d'un véhicule sans permis</i>	4 196	23,1 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Lecture : 18 203 infractions sont associées à une conduite en état alcoolique dans les 16 830 condamnations à infractions multiples.

Les délits associés les plus fréquents sont :

- les refus de se soumettre au contrôle : 31 % ;
- les délits « papiers » principalement constitués de conduite malgré suspension du permis : 20,5 % ;
- des délits relevant d'autres secteurs infractionnels : des outrages et rébellions (8,1 %), des mises en danger d'autrui (3,5 %) ou des coups et violences volontaires (2,1 %).

Les défauts d'assurance étant exclus du champ, les contraventions de cinquième classe les plus fréquentes sont relatives au défaut de permis de conduire. Globalement, délits et contraventions regroupés, le défaut de permis de conduire constitue plus de la moitié des infractions associées à la conduite en état alcoolique.

Il faut noter que l'année 2002 se caractérise par la présence d'un plus grand nombre de délits associés à la conduite en état alcoolique. Sur les 1 500 délits supplémentaires, les deux tiers relèvent de la sécurité routière et se rapportent souvent au refus de se faire contrôler.

Un nombre record de peines d'emprisonnement avec une partie ferme

En 2002, 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 7,8 % des cas, il bénéficie d'un sursis total dans plus de la moitié des condamnations (52,7 %). La durée moyenne de l'emprisonnement ferme est un peu supérieure à 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 (21,9 %) dont le montant moyen est de 329 euros et les mesures de substitution (17,2 %). 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 4,1 % et 10 %.

Tableau 4 : Nature des peines principales pour simple conduite en état alcoolique en 2002

	Toutes condamnations pour simple CEA		dont			
			condamnations pour récidive de CEA		condamnations pour CEA infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations	104 610	100,0 %	11 844	100,0 %	16 830	100,0 %
Emprisonnement	63 368	60,6 %	9 957	84,1 %	13 692	81,4 %
Ferme	5 764	5,5 %	2 218	18,7 %	3 234	19,2 %
Sursis partiel	2 447	2,3 %	1 419	12,0 %	1 499	8,9 %
<i>simple</i>	102	0,1 %	27	0,2 %	66	0,4 %
<i>probatoire</i>	2 345	2,2 %	1 392	11,8 %	1 433	8,5 %
Sursis total	55 157	52,7 %	6 320	53,4 %	8 959	53,2 %
<i>simple</i>	40 272	38,5 %	1 303	11,0 %	5 510	32,7 %
<i>probatoire</i>	13 572	13,0 %	4 537	38,3 %	3 066	18,2 %
TIG	1 313	1,3 %	480	4,1 %	383	2,3 %
Amendes	22 932	21,9 %	620	5,2 %	1 280	7,6 %
Peines de substitution	17 982	17,2 %	1 265	10,7 %	1 840	10,9 %
dont :						
suspension de permis de conduire	13 608	13,0 %	27	0,2 %	847	5,0 %
TIG	680	0,7 %	139	1,2 %	194	1,2 %
jours-amendes	1 764	1,7 %	519	4,4 %	437	2,6 %
interdiction permis de conduire	1 647	1,6 %	532	4,5 %	249	1,5 %
Mesure éducative	53	0,1 %			14	0,1 %
Dispense de peine	275	0,3 %	2	0,0 %	4	0,0 %

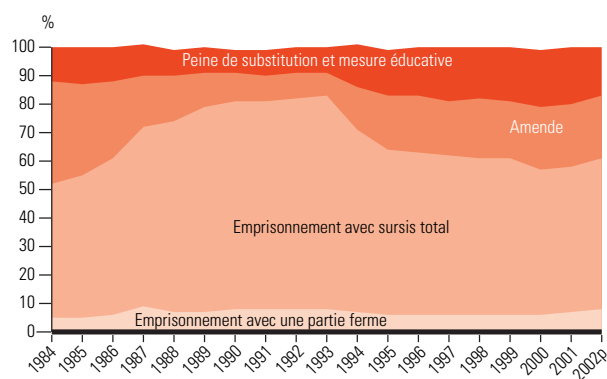
Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Avec 8 211 emprisonnements fermes prononcés soit 19 % de plus qu'en 2001, l'année 2002 présente le niveau le plus élevé jamais enregistré depuis 1984. Cette forte augmentation ajoutée à celle plus modeste des emprisonnements avec sursis total (+ 5 %) fait de l'année 2002 l'année de la sévérité. Cette appréciation est confirmée par la baisse de 13 % des peines de substitution, de 2 % des amendes et de 25 % des dispenses de peines.

Parallèlement, la durée moyenne d'emprisonnement est en hausse de quelques jours. Depuis 1994, elle augmente régulièrement, passant de trois mois en 2001 à 3,3 mois en 2002. La part des peines courtes (inférieures à un mois) baisse continûment, puisqu'elle est de l'ordre de 4,5 % en 2002 à comparer à 5,5 % en 2001, 7,6 % en 2000 et 17 % en 1994. Cette baisse est compensée par la hausse des peines supérieures à trois mois, qui, en cinq ans, sont passées de moins de 25 %, à 43,6 % en 2000 et jusqu'à 52 % en 2002. Cette augmentation est principalement due à celle des peines de six mois et plus qui représentent 18 % des emprisonnements en 2002.

Le nombre d'amendes baisse légèrement par rapport à 2001, mais leur montant moyen est en hausse : 316 euros en 2001, 329 en 2002.

Nature des peines prononcées pour simple conduite en état alcoolique



Deux facteurs aggravants : la multiplicité d'infractions et la récidive

Deux facteurs viennent aggraver les peines prononcées : la pluralité d'infractions et la récidive (tableau 6).

Quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions (16,1 % des condamnations), les peines infligées sont beaucoup plus lourdes. Ainsi, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 81 % des condamnations (56 % en cas d'infraction unique). En particulier l'emprisonnement ferme (en tout ou partie) se rencontre dans 28,1 % des cas (4 % en

cas d'infraction unique). Les emprisonnements avec sursis total assortis d'une mise à l'épreuve ou d'un TIG représentent 20,5 % des peines prononcées contre 13 % si l'infraction est unique. Cette augmentation des peines d'emprisonnement se fait au détriment des amendes dont la part s'établit à 5 % 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 84 % ; celle des emprisonnements avec une partie ferme à 30,7 %, enfin celle des emprisonnements avec sursis total probatoire ou TIG atteint 42,4 %. Au sein des mesures restrictives du permis de conduire les annulations dominent.

Que ce soit en matière de simple CEA ou de CEA avec des circonstances aggravantes les juges ont durci les sanctions prononcées. Ainsi en cas de qualifications multiples ou de récidive les emprisonnements fermes sont plus fréquents que l'année précédente (respectivement 28 % et 30,7 % au lieu de 25,4 % et 26,4 %).

Dans les cas où la conduite en état alcoolique est aggravée, les quantités moyennes des peines d'emprisonnement et les montants moyens des amendes sont plus élevés : la durée moyenne des peines d'emprisonnement, qui est de 75 jours en cas d'infraction unique, passe à 108 jours pour la récidive de CEA et à 118 jours quand la condamnation sanctionne plusieurs infractions. De même, le montant moyen des amendes passe à 382 euros en cas de récidive et à 410 euros en cas d'infractions multiples (325 euros pour la CEA non aggravée).

Les peines principales ne donnent pas une mesure complète des sanctions prononcées par les juges pour réprimer ces types d'infractions. En effet d'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction prononcée, qu'elle réprime une ou plusieurs infractions. Ainsi les emprisonnements assortis d'un sursis total simple sont quasiment toujours prononcés avec une mesure restrictive du permis de conduire, et 44 %

comportent également une amende. Quand l'amende est prononcée à titre principal elle est également presque toujours associée à une mesure restrictive du permis de conduire.

Par rapport à 2001, le nombre de condamnations comportant plusieurs peines a augmenté de 4 % et les condamnations comportant à la fois amende et mesure restrictive du permis de conduire de 10 %.

Les tribunaux correctionnels ont jugé les auteurs de conduite en état alcoolique dans un délai moyen de 3,2 mois à comparer à un peu moins de 10 mois pour l'ensemble des délits. La baisse continue des délais de jugement depuis 1987 s'est interrompue en 1997 pour se stabiliser les années suivantes. Les tribunaux ont su répondre à l'augmentation massive du nombre de poursuites pour CEA en organisant des audiences spéciales consacrées exclusivement à ce contentieux. En 2002, tout comme en 2001 et 2000, la moitié des condamnations ont été prononcées moins de deux mois après l'infraction, et 90 % en moins de six mois.

Des condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique en baisse continue

En 2002, 3 736 condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique ont été prononcées soit légèrement moins qu'en 2001 (3 784). Depuis 1992, le nombre de condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique baisse chaque année et on atteint en 2002 le niveau le plus faible jamais enregistré depuis seize ans (tableau 2).

Parallèlement, les condamnations pour blessures involontaires par conducteur non aggravées par l'état alcoolique baissent plus sensiblement (- 2,7 %), passant de 13 711 en 2001 à 13 347 condamnations en 2002.

Tableau 5 : Les infractions associées aux blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

	Infractions associées à l'ensemble des blessures involontaires		dont	
			infractions associées aux blessures involontaires avec ITT > 3 mois	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique	3 736	100,0 %	443	100,0 %
– Condamnations pour infraction unique	2 782	74,5 %	267	60,3 %
– Condamnations pour infraction multiple	954	25,5 %	176	39,7 %
Toutes infractions associées	978	100,0 %	188	100,0 %
Tous délits	785	80,3 %	168	89,4 %
dont :				
Délits « contrôle »	319	32,6 %	20	10,6 %
<i>délit de fuite</i>	256	26,2 %	15	8,0 %
<i>refus d'obtempérer</i>	30	3,1 %	4	2,1 %
<i>refus de vérification de l'état alcoolique</i>	33	3,4 %	1	0,5 %
Délits « conduite »	114	11,7 %	112	59,6 %
<i>blessures involontaires</i>	114	11,7 %	112	59,6 %
Délits « papiers »	138	14,1 %	15	8,0 %
<i>conduite malgré suspension du permis</i>	126	12,9 %	14	7,4 %
<i>défaut de plaques ou fausses plaques</i>	2	0,2 %	0	0,0 %
<i>récidive de conduite sans permis</i>	10	1,0 %	1	0,5 %
Toutes contraventions	193	19,7 %	27	14,4 %
dont :				
Contraventions « papiers »	184	18,8 %	19	10,1 %
<i>conduite sans permis</i>	184	18,8 %	19	10,1 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Lecture : 978 infractions sont associées à des blessures involontaires par conducteur en état alcoolique dans les 954 condamnations pour infractions multiples.

Sur les 3 736 condamnations, 954 sanctionnent plusieurs infractions. Parmi les 978 infractions associées dans ces condamnations, 785 (80,3 %) 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 193 contraventions associées (19,7 %) et en l'absence des défauts d'assurances, les contraventions associées sont essentiellement des conduites sans permis.

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 2002, l'emprisonnement est prononcé dans plus de huit condamnations sur dix (six sur dix pour la simple CEA).

Tableau 6 : Nature des peines principales pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique

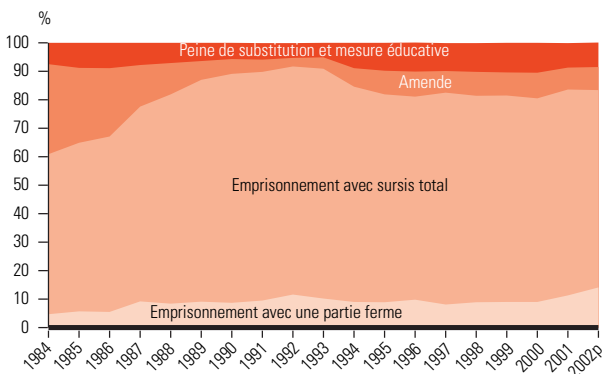
	Condamnations pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique					
	Toutes condamnations		Blessures involontaires avec ITT > 3 mois		Blessures involontaires et infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	3 736	100,0 %	443	100,0 %	954	100,0 %
Emprisonnement	3 115	83,4 %	401	90,5 %	872	91,4 %
Ferme	290	7,8 %	23	5,2 %	175	18,3 %
Sursis partiel	235	6,3 %	52	11,7 %	152	15,9 %
<i>simple</i>	39	1,0 %	16	3,6 %	24	2,5 %
<i>probatoire</i>	196	5,2 %	36	8,1 %	128	13,4 %
Sursis total	2 590	69,3 %	326	73,6 %	545	57,1 %
<i>simple</i>	1 998	53,5 %	263	59,4 %	358	37,5 %
<i>probatoire</i>	529	14,2 %	53	12,0 %	161	16,9 %
TIG	63	1,7 %	10	2,3 %	26	2,7 %
Amende	301	8,1 %	21	4,7 %	31	3,2 %
Peines de substitution	319	8,5 %	21	4,7 %	51	5,3 %
dont :						
suspension de permis de conduire	195	5,2 %	6	1,4 %	20	2,1 %
TIG	19	0,5 %	4	0,9 %	8	0,8 %
jours-amendes	40	1,1 %	4	0,9 %	12	1,3 %
interdiction permis de conduire	60	1,6 %	7	1,6 %	10	1,0 %
Mesure éducative	1	0,0 %			1	0,1 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

L'emprisonnement ferme ou mixte apparaît dans 14,1 % des peines (7,8 % pour la simple CEA) pour une durée moyenne de quatre mois et demi soit un mois de plus que dans le cas d'une simple CEA.

Les amendes et les peines de substitution sont, avec environ 8 % 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 69,3 % des condamnations alors qu'il ne représente que 52,7 % des condamnations pour simple conduite en état alcoolique.

Nature des peines prononcées pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique



Comme pour la simple conduite en état alcoolique, l'emprisonnement ferme ou mixte occupe une place plus importante en 2002 dans le choix des peines : 14,1 % au lieu de 11,3 % en 2001. Ces deux dernières années marquent une rupture avec les années précédentes qui se situaient très majoritairement en dessous de 10 %. Cette évolution se fait au détriment de l'emprisonnement avec sursis total dont la part diminue en 2002 (69,3 % au lieu de 72,3 %).

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 17 % et à 34 % avec un quantum moyen de 5,5 mois. Dans ces situations les juges ont également alourdi les peines par apport à 2001 en prononçant davantage d'emprisonnements fermes et en allongeant les quanta.

D'autres mesures sont fréquemment associées à ces peines principales, 10 % seulement des condamnations ne comportent qu'une mesure, 65,2 % en comportent deux et 25,2 % 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 la plus fréquemment associée (48,6 %) ; quand les blessures sont à l'origine d'une incapacité de travail de plus de trois mois, c'est l'annulation du permis qui est la mesure associée la plus fréquente (53 %) ; quand la condamnation sanctionne d'autres infractions que les seules blessures involontaires, la mesure associée la plus courante est l'amende (43 %).

La durée moyenne des procédures en cas de blessures involontaires par conducteur en état alcoolique est de huit mois en 2002. Les procédures sont nettement plus longues quand les blessures sont graves (11,2 mois).

Homicides involontaires par conducteur en état alcoolique : de la prison ferme pour deux condamnés sur trois

En 2002, 421 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. Ce nombre est en hausse de 6,8 % par rapport à 2001, les condamnations pour

homicide involontaire non aggravé par l'état alcoolique (1 406 condamnations) s'accroissent dans une même proportion.

Sur les 421 condamnations, seules 198 (soit 47 %) ne sanctionnent que cette seule infraction. Dans les 223 autres condamnations, d'autres infractions sont également sanctionnées : elles appartiennent pour l'essentiel au domaine de la circulation routière et près de deux sur trois sont des blessures involontaires.

64 % des peines comportent un emprisonnement ferme

L'emprisonnement constitue l'essentiel des peines prononcées pour homicide involontaire par conducteur sous l'empire de l'alcool.

Tableau 7 : Nature des peines principales pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique

	Ensemble des homicides involontaires		dont	
			homicides involontaires et infractions multiples	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	421	100,0 %	223	100,0 %
Emprisonnement	414	98,3 %	220	98,7 %
Ferme	56	13,3 %	40	17,9 %
Sursis partiel	214	50,8 %	129	57,8 %
<i>simple</i>	107	25,4 %	61	27,4 %
<i>probatoire</i>	107	25,4 %	68	30,5 %
Sursis total	144	34,2 %	51	22,9 %
<i>simple</i>	107	25,4 %	41	18,4 %
<i>probatoire</i>	23	5,5 %	5	2,2 %
<i>TIG</i>	14	3,3 %	5	2,2 %
Amendes	1	0,2 %	1	0,4 %
Peines de substitution	6	1,4 %	2	0,9 %
Interdiction du permis de conduire	6	1,4 %	2	0,9 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

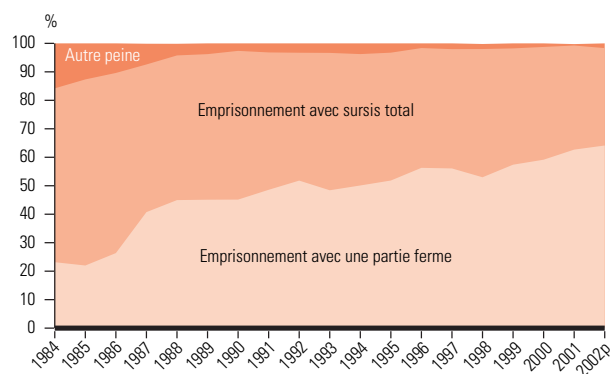
Les emprisonnements comportant une partie ferme sont beaucoup plus fréquents que pour les autres infractions, ils représentent 64,1 % des peines infligées. La durée moyenne de la partie ferme de ces peines est de 11,8 mois (10,3 mois en 2001). Les amendes et les peines de substitution sont quasiment inexistantes en tant que peines principales.

Si l'homicide involontaire est accompagné d'autres infractions, les sanctions vont être encore alourdies ; l'emprisonnement ferme touche alors trois condamnés sur quatre et le quantum ferme est de 13,7 mois (elle est en moyenne de 8,6 mois quand l'homicide est la seule infraction sanctionnée). Le quantum moyen pour les homicides aggravés par d'autres infractions est en augmentation de presque deux mois par rapport à 2001.

Toutes les condamnations comportent au moins deux peines : l'annulation de permis représente 76,3 % des mesures associées et l'amende 16,8 %.

La durée moyenne des procédures en cas d'homicide involontaire par conducteur en état alcoolique est assez

Nature des peines prononcées pour homicide involontaire par conducteur en état alcoolique



stable, elle s'établit à 11,5 mois en 2002. À titre de comparaison, elle est de 14,6 mois pour les homicides involontaires causés par des conducteurs sans état alcoolique.

LA RÉPRESSION DES INFRACTIONS RELEVANT DE LA CONDUITE

Les infractions relevant de la « conduite » se distinguent selon qu'elles sont ou non à l'origine d'un accident corporel. Elles regroupent d'une part les blessures et homicides involontaires par conducteur non aggravé par l'état alcoolique (31,7 %), d'autre part la contravention de grand excès de vitesse (68,3 %). Quand plusieurs infractions sont associées dans une même condamnation, les deux tiers relèvent du même groupe, 20 % sont de type « papiers » et 7 % sont des refus de se soumettre au contrôle.

La nature des peines prononcées dans les 46 547 condamnations diffère selon que l'on sanctionne les auteurs d'accidents corporels ou les conducteurs en simple grand excès de vitesse. À l'encontre de ces derniers les juges prononcent une amende dans 95,5 % des cas, une mesure de suspension de permis de conduire dans 4 % et une dispense de peine dans 0,4 %. Le montant moyen des amendes est de 353 euros, il s'élève à 442 euros si plusieurs infractions sont sanctionnées dans la même condamnation. En 2001 dans cette dernière situation le montant moyen des amendes était inférieur de 80 euros. Quand une amende est prononcée à titre principal, une suspension de permis de conduire y est associée dans 77 % des cas.

Tableau 8 : Nature des peines principales pour infractions relevant de la conduite

	Condamnations pour infraction relevant de la conduite							
	Homicides involontaires par conducteur		Blessures involontaires par conducteur ITT > mois		Blessures involontaires par conducteur ITT ≤ mois		Excès de grande vitesse*	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	1 406	100,0 %	3 262	100,0 %	10 085	100,0 %	31 794	100,0 %
Emprisonnement	1 266	90,0 %	1 062	32,6 %	0	0,0 %	21	0,1 %
Ferme	53	3,8 %	65	2,0 %				
Sursis partiel	118	8,4 %	29	0,9 %				
<i>simple</i>	73	5,2 %	9	0,3 %				
<i>probatoire</i>	45	3,2 %	20	0,6 %				
Sursis total	1 095	77,9 %	968	29,7 %			21	0,1 %
<i>simple</i>	1 052	74,8 %	931	28,5 %			21	0,1 %
<i>probatoire</i>	31	2,2 %	31	1,0 %				
TIG	12	0,9 %	8	0,2 %				
Amendes	64	4,6 %	1 334	40,9 %	7 935	78,7 %	30 373	95,5 %
Peines de substitution	69	4,9 %	844	25,9 %	2 074	20,6 %	1 279	4,0 %
dont :								
<i>suspension de permis de conduire</i>	45	3,2 %	785	24,1 %	2 038	20,2 %	1 273	4,0 %
<i>interdiction permis de conduire</i>	21	1,5 %	25	0,8 %	10	0,1 %	6	0,0 %
<i>jours-amendes</i>	1	0,1 %	20	0,6 %	0	0,0 %	0	0,0 %
TIG	2	0,1 %	14	0,4 %	24	0,2 %	0	0,0 %
Mesures éducatives	0	0,0 %	3	0,1 %	22	0,2 %	1	0,0 %
Dispenses de peine	7	0,5 %	19	0,6 %	54	0,5 %	120	0,4 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

* y compris 59 délits de récidive d'excès de grande vitesse.

Les auteurs d'accidents corporels sont jugés par le tribunal correctionnel ou le tribunal de police selon la gravité de l'atteinte corporelle. Près de 10 000 condamnations pour blessures involontaires par conducteur avec ITT ≤ 3 mois ont été prononcées par le tribunal de police en 2002. Pour sanctionner cette contravention de cinquième classe les juges ont prononcé plus de 8 000 amendes et 2 000 mesures de substitution, essentiellement des suspensions de permis de conduire. Le montant moyen des amendes est de 291 euros (20 euros de plus qu'en 2001). Une suspension de permis de conduire accompagne 70 % des amendes prononcées à titre principal.

Les blessures plus graves (ITT > 3 mois) sont des délits relevant du tribunal correctionnel et sanctionnés par une peine d'emprisonnement dans 33 % des condamnations (30 % en 2001). La plupart de ces peines sont accompagnées d'un sursis total, 2 % comportent une partie ferme. Les autres peines sont des amendes (41 %) et des mesures de substitution (26 %). Le montant moyen des amendes est de 411 euros (391 euros en 2001), les peines de substitution sont pour l'essentiel des suspensions de permis de conduire (92 %), dans une moindre mesure des annulations (3 %), des jours-amendes (2,4 %) et des TIG (1,6 %).

Des suspensions de permis de conduire et des amendes viennent par ailleurs s'ajouter aux peines prononcées à titre principal.

Si l'accident corporel a provoqué le décès d'une personne (1 406 condamnations), le condamné est sanctionné par un emprisonnement dans 90 % des cas (87 % en 2001) et dans 12,2 % il comporte une partie ferme d'une durée moyenne de dix mois. Amendes et peines de substitution sont rares : respectivement 4,5 % et 5 %.

D'autres peines viennent alourdir ces sanctions : un emprisonnement sur deux s'accompagne d'une amende et 1 100 mesures de suspension ou d'annulation du permis de conduire s'ajoutent aux peines prononcées à titre principal.

Si l'on compare les sanctions prononcées à l'encontre des conducteurs responsables d'accidents corporels selon l'existence d'une circonstance aggravante comme l'état alcoolique on s'aperçoit que la nature de la peine prononcée se modifie en multipliant les emprisonnements fermes : trois fois plus pour les homicides et quatre fois plus pour les blessures. Les quantités moyennes restent en revanche sensiblement les mêmes avec ou sans alcool.

La durée des procédures varie selon qu'il s'agit des délits d'homicides ou de blessures involontaires (autour de quinze mois), ou de contraventions d'excès de vitesse (8,7 mois).

LES INFRACTIONS DE TYPE « PAPIERS »

Les infractions de type « papiers » regroupent à la fois des contraventions de cinquième classe comme la conduite sans permis et des délits comme la conduite malgré suspension du permis ou le défaut de plaques. Ces infractions sont souvent associées entre elles au sein d'une même condamnation : 82 % des infractions associées à une infraction principale de ce poste, sont aussi des infractions de type « papiers ». La prédominance des contraventions (13 870) dans ce groupe de 20 586 condamnations explique la faible part réservée aux peines d'emprisonnement. Celles-ci sanctionnent les délits de conduite malgré suspension de permis ou de récidive de conduite sans permis, leur part a presque doublé passant de 7,3 % en 2001 à 13,7 % en 2002. Les amendes sont nombreuses et sanctionnent principalement la contravention de conduite sans permis (70,3 %), leur montant moyen est de 370 euros mais elles peuvent atteindre jusqu'à 3 000 euros. Les peines de substitution (suspension ou annulation du permis de conduire) sont peu nombreuses (8,0 %) du fait de la nature même des infractions (absence de permis !).

La durée moyenne des procédures varie de 5,8 mois en cas de conduite malgré suspension de permis à huit mois en cas de conduite sans permis.

Tableau 9 : Nature des peines pour infractions « papiers » et pour infractions destinées à faire obstacle au contrôle

	Condamnations pour obstacle au contrôle		Condamnations pour infraction « papiers »	
	Nombre	%	Nombre	%
Toutes peines principales	17 987	100,0 %	20 586	100,0 %
Emprisonnement	9 252	51,4 %	4 148	20,1 %
Ferme	2 582	14,4 %	2 374	11,5 %
Sursis partiel	406	2,3 %	249	1,2 %
<i>simple</i>	44	0,2 %	18	0,1 %
<i>probatoire</i>	362	2,0 %	231	1,1 %
Sursis total	6 264	34,8 %	1 525	7,4 %
<i>simple</i>	4 918	27,3 %	899	4,4 %
<i>probatoire</i>	1 031	5,7 %	454	2,2 %
<i>TIG</i>	315	1,8 %	172	0,8 %
Amendes	4 039	22,5 %	14 476	70,3 %
Peines de substitution	4 344	24,2 %	1 677	8,1 %
dont :				
<i>suspension de permis de conduire</i>	3 067	17,1 %	332	1,6 %
<i>interdiction permis de conduire</i>	212	1,2 %	360	1,7 %
<i>jours-amendes</i>	632	3,5 %	545	2,6 %
<i>TIG</i>	343	1,9 %	143	0,7 %
Mesures éducatives	229	1,3 %	179	0,9 %
Dispenses de peine	123	0,7 %	106	0,5 %

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

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'appareil perturbateur d'instrument de police. Si la condamnation vise plusieurs infractions la moitié sont de type « papiers », un peu près d'un quart appartiennent à d'autres domaines : mise en danger d'autrui, outrage à agent et rébellion. La nature des peines prononcées dans les 17 987 condamnations se caractérise par une plus grande sévérité que dans les autres types d'infractions. Les emprisonnements sont prononcés plus d'une fois sur deux (47,7 % en 2001) et les emprisonnements fermes dans 14,4 % des condamnations (13 % en 2001). Les peines de substitution et les amendes sont un peu plus fréquentes que pour la

CEA (respectivement 24,2 % et 22,5 %). Le montant moyen des amendes s'établit à 443 euros et peut atteindre jusqu'à 3 000 euros.

La durée des procédures devant le tribunal correctionnel est de 3,5 mois s'il y a refus de se prêter aux vérifications sur l'état alcoolique, de 5,6 mois s'il y a refus d'obtempérer et de dix mois en cas de délit de fuite.

DES CONDAMNÉS PLUS ÂGÉS, DES FEMMES MOINS NOMBREUSES QUE DANS LES AUTRES CONTENTIEUX

Les caractéristiques des auteurs d'infractions routières varient peu depuis quelques années ; elles sont en 2002 sensiblement les mêmes qu'en 2001. L'individu moyen qui commet ce type d'infraction est un homme français âgé d'un peu plus de 35 ans.

Tableau 10 : Caractéristiques des condamnés pour infractions à la sécurité routière en 2002

	Tous condamnés pour conduite en état alcoolique		dont						Tous condamnés pour infractions à la sécurité routière	
			condamnés pour récidive de conduite en état alcoolique		condamnés pour blessures involontaires par conducteur en état alcoolique		condamnés pour homicides involontaires par conducteur en état alcoolique			
	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%	Ensemble	%
Tous condamnés	104 610	100,0 %	11 844	100,0 %	3 736	100,0 %	421	100,0 %	194 435	100,0 %
hommes	97 927	93,6 %	11 409	96,3 %	3 432	91,9 %	402	95,5 %	178 788	92,0 %
femmes	6 683	6,4 %	435	3,7 %	304	8,1 %	19	4,5 %	15 647	8,0 %
français	95 629	91,4 %	10 882	91,9 %	3 326	89,0 %	392	93,1 %	166 297	85,5 %
étrangers	7 316	7,0 %	815	6,9 %	334	8,9 %	26	6,2 %	14 793	7,6 %
non déclarés	1 665	1,6 %	147	1,2 %	76	2,0 %	3	0,7 %	13 347	6,9 %
mineurs	62	0,1 %	0	0,0 %	2	0,1 %	0	0,0 %	742	0,4 %
18-19 ans	1 717	1,6 %	20	0,2 %	118	3,2 %	19	4,5 %	8 016	4,1 %
20-24 ans	13 321	12,7 %	929	7,8 %	739	19,8 %	129	30,6 %	35 574	18,3 %
25-29 ans	14 087	13,5 %	1 654	14,0 %	590	15,8 %	74	17,6 %	29 290	15,1 %
30-39 ans	30 217	28,9 %	3 890	32,8 %	1 047	28,0 %	112	26,6 %	51 426	26,4 %
40-59 ans	41 195	39,4 %	5 003	42,2 %	1 108	29,7 %	79	18,8 %	61 529	31,6 %
60 ans et plus	4 011	3,8 %	348	2,9 %	132	3,5 %	8	1,9 %	7 858	4,0 %
<i>âge moyen</i>	<i>37,9 ans</i>		<i>38,8 ans</i>		<i>35,2 ans</i>		<i>31,4 ans</i>		<i>35,4 ans</i>	

Source : ministère de la Justice, casier judiciaire.

Avec 8 % des condamnés, les femmes sont sous-représentées dans le contentieux de la circulation routière, alors qu'elles représentent près de 9 % en moyenne de l'ensemble des condamnés pour délits et contraventions de cinquième classe et jusqu'à 16 % des condamnés pour vol simple. Cette faiblesse du taux de féminité s'accuse encore quand on considère les conduites en état alcoolique (6,4 % des condamnés sont des femmes).

Plus de 85 % des condamnés sont Français ce qui représente une part plus élevée que celle observée sur l'ensemble des délits et des contraventions de cinquième classe (81 %). Cette part est plus importante quand il s'agit de conducteur en état alcoolique (91,4 %).

Les condamnés pour infraction routière sont en moyenne plus âgés que l'ensemble des condamnés : 35,4 ans

contre 32 ans. Les 40 ans et plus représentent plus du tiers des contrevenants contre 28 % dans l'ensemble des condamnés. Les auteurs de conduite en état alcoolique se caractérisent par un âge moyen plus élevé (37,9 ans).

Quand on isole les récidivistes de conduite en état alcoolique, ces traits caractéristiques s'accroissent. En effet, la part des hommes (96,3 %), tout comme celle des Français (91,9 %) et l'âge moyen à la commission de l'infraction (38,8 ans) augmentent.

En revanche les condamnés pour homicide ou blessures involontaires en état alcoolique sont plus jeunes que les simples conducteurs en état alcoolique : 31,4 ans pour les homicides et 35,2 ans pour les blessures.

4 | *Comparaisons*

Comparaisons européennes

Les pays de l'Union européenne ont tous connu une diminution assez régulière du nombre de tués sur la route depuis les années 1970. Cette évolution n'est néanmoins pas homogène à l'ensemble du continent ; les pays d'Europe de l'est présentent un décalage dans le temps : le nombre de tués a cru jusqu'au début des années 1990, pour décroître ensuite d'environ 4 % chaque année.

Ces comparaisons doivent donc se faire en gardant en mémoire les différences structurelles (taille du pays, densité et qualité du réseau routier, population, etc) et socio-économiques (composition du parc, présence de trafic international et touristique, comportement des usagers, etc.).

La définition internationale du « tué » a été amendée lors de la Convention de Vienne de 1968 : « Une victime d'un accident de la route est considérée comme tuée si elle décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ».

Pour comptabiliser les tués, trois méthodes sont utilisées au niveau européen :

- certains pays comptent réellement le nombre de tués à trente jours ;
- d'autres comptabilisent à moins de trente jours mais diffusent à trente jours nationalement et internationalement en utilisant pour cela des coefficients correcteurs ;
- enfin, les derniers recueillent et diffusent à moins de trente jours dans leur pays mais utilisent des coefficients correctifs pour obtenir un nombre de tués à trente jours.

Progressivement, depuis 1968, la plupart des pays de l'Union européenne ont adopté la définition du tué à trente jours. En 2003, seuls la France (à six 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. La France a cependant prévu de changer de définition pour le recueil des accidents corporels de l'année 2005. Une étude de refonte de la variable « gravité de blessures » est en cours de réalisation.

Pour les autres victimes, l'IRTAD préconise et privilégie la définition d'hospitalisé : « Victimes d'un accident admises comme patients dans un hôpital, à l'exclusion des décès »..

RÉSULTATS PROVISOIRES 2003

Tués	2002	2003	Évolution
Allemagne	6 842	6 600	– 3,5 %
Autriche	956	931	– 1,2 %
Danemark	463	ND	
Espagne	5 347	ND	
Finlande	415	ND	
France*	7 655	6 058	– 20,9 %
Grèce	1 654	1 613	– 2,5 %
Irlande	376	341	– 9,3 %
Islande	29	ND	
Luxembourg	62	ND	
Norvège	312	279	– 10,6 %
Pays-Bas	987	1 028	+ 4,2 %
Pologne	5 827	ND	
Portugal	1 675	ND	
Royaume Uni	3 581	ND	
Slovénie	269	242	– 10,0 %
Suède	532	525	– 0,4 %
Suisse	513	549	+ 7,0 %

* facteur correctif pour le nombre de tués : 1,057.

ND : non disponible.

Source : ministères nationaux chargés de sécurité routière.

Le bilan provisoire est plutôt contrasté. Deux pays ont vu leur nombre de tués augmenter : la Suisse (+ 7 %) et les Pays-Bas (+ 4,2 %).

Cependant, de nombreux pays n'ont pas encore communiqué de résultats pour l'année 2003. Il est donc trop tôt pour conclure sur l'évolution européenne.

Le résultat obtenu par la France, – 20 % du nombre de tués est exceptionnel, surtout après une année 2002 marquée à la baisse. Cette baisse est très au-delà de celle des autres pays européens.

La Norvège, l'Irlande avec une réduction de 10 % présentent aussi un excellent bilan pour l'année 2003. Les autres pays se situent dans la tendance européenne (d'environ – 2,5 à – 3 % de tués en moins chaque année).

RÉSULTATS DÉFINITIFS ANTÉRIEURS À 2003

Comparaison 2002/2001

	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)		
	2002	2001	Évolution (%)	2002	2001	Évolution (%)
Allemagne	362 054	375 345	– 3,5	6 842	6 977	– 1,9
Autriche	43 175	43 073	+ 0,2	956	958	– 0,2
Belgique	ND	47 444	ND	ND	1 486	ND
Danemark	7 126	6 861	+ 3,9	463	431	+ 7,4
Espagne	98 433	100 393	– 2,0	5 347	5 517	– 3,1
Finlande	6 196	6 451	– 4,0	415	433	– 4,2
France	105 470	116 745	– 9,7	7 655	8 160	– 6,2
Irlande	6 625	6 909	– 4,1	376	411	– 8,5
Italie	237 812	235 142	+ 1,1	6 736	6 682	+ 0,8
Luxembourg	771	774	– 0,4	62	70	– 11,4
Pays-Bas	33 538	35 313	– 5,0	987	993	– 0,6
Portugal	42 219	42 521	– 0,7	1 675	1 671	+ 0,2
Royaume-Uni	228 535	236 461	– 3,4	3 581	3 598	– 0,5
Suède	ND	15 767	ND	532	554	– 4,0
Islande	ND	862	ND	29	24	+ 20,8
Hongrie	19 686	18 505	+ 6,4	1 429	1 239	+ 15,3
Norvège	8 724	8 244	+ 5,8	312	275	+ 13,5
Pologne	53 559	53 799	– 0,4	5 827	5 534	+ 5,3
Slovaquie	7 866	8 181	– 3,9	610	614	– 0,7
Slovénie	10 266	9 199	+ 11,6	269	278	– 3,2
Suisse	23 647	23 896	– 1,0	513	544	– 5,7
Tchéquie	26 586	26 027	+ 2,1	1 431	1 334	+ 7,3

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database

En gras, les pays de l'Union européenne sauf la Grèce dont les données ne sont pas disponibles.

En 2002, 9 % des accidents corporels de l'Union européenne se sont produits en France, ceux-ci ont provoqué 22 % des tués sur les routes européennes (hors Grèce, Suède et Belgique). Sur la même période, le Royaume-Uni a enregistré deux fois plus d'accidents corporels pour une mortalité deux fois inférieure à celle de la France. L'Allemagne, pays le plus peuplé d'Europe, engendre 31 % des accidents corporels et des blessés mais seulement 19 % des tués.

En 2000, dernière année pour laquelle toutes les données sont disponibles pour l'IRTAD, les pays de l'UE ont enregistré 1,3 million d'accidents corporels qui ont entraîné le décès de 40 800 personnes et les blessures de 1,8 million de personnes.

Entre 2002 et 2001, la tendance n'est pas fortement prononcée : – 2,2 % pour les tués, – 2,8 % pour les accidents corporels. La France, l'Irlande et le Luxembourg sont les pays

dont l'évolution a été la plus favorable, le nombre de tués a baissé de plus de 6 %. En revanche, sur les treize pays dont on dispose de l'information, trois pays voient leur mortalité sur les routes augmenter : le Danemark avec + 7,4 %, l'Italie avec + 0,8 % et le Portugal avec + 0,2 %. L'Italie connaît donc une deuxième année de hausse consécutive de sa mortalité routière. Les deux autres pays avaient connu en 2000 une baisse de plus de 10 % du nombre de tués.

Les autres pays européens présentent un bilan plus mitigé. Le nombre de morts sur les routes hongroises en 2002 a augmenté de 15 % soit 190 tués de plus par rapport à 2001. Ces pays connaissent toujours un développement de l'automobile très important, induisant fatalement une hausse de l'insécurité routière. À court terme, on observe donc une aggravation du phénomène. Cependant la tendance à plus longue période semble plus encourageante, en effet, la Hongrie comptait 2 432 tués en 1990.

Principaux indicateurs d'accidentologie des pays d'Europe en 2002

	Superficie (en milliers de km ²)	Population (en millions)	Densité (hab./km ²)	Parc en circulation (milliers)	Longueur du réseau (en km)	Circulation (en millions de véhicules x km)	Nombre de véhicules pour 100 habitants	Tués par million d'habitants	Tués par milliard de km parcourus
Allemagne	357	82,4	231,4	53 306	626 248	618 141	64,5	83,0	11,1
Autriche	84	8,0	97,6	5 338	106 585	77 834	65,1	119,0	12,3
Belgique	31	10,4	335,5	5 837	149 018	91 469	56,1	142,9	16,2
Danemark	43	5,4	125,6	2 476	71 951	46 742	45,9	86,3	9,2
Espagne	507	40,4	81,5	25 066	664 852	47 650	60,7	132,3	8,0
Finlande	339	5,2	15,3	2 603	78 954	48 750	50,1	79,9	8,5
France	552	59,3	108,3	35 396	996 118	564 775	59,2	129,0	13,6
Grèce	132	11,0	83,3	5 061	40 164	ND	46,0	150,4	ND
Irlande	70	3,9	57,1	1 850	95 752	37 840	46,3	96,0	10,9
Italie	302	57,8	189,4	39 931	654 197	ND	69,8	116,5	ND
Luxembourg	3	0,4	166,7	341	2 875	ND	68,2	139,6	ND
Pays-Bas	41	16,1	395,1	8 389	116 500	126 660	51,8	61,3	8,5
Portugal	92	10,4	113,0	8 720	ND	ND	83,8	161,1	ND
Royaume-Uni	245	59,2	241,6	30 403	396 022	501 338	51,4	60,5	7,1
Suède	450	8,9	20,0	4 936	212 000	69 558	54,8	59,7	8,3
Hongrie	93	10,1	108,6	2 974	135 555	ND	29,4	140,4	ND
Islande	103	0,3	2,9	201	ND	2 006	67,0	100,7	14,5
Norvège	324	4,6	14,2	2 752	91 852	33 316	59,8	68,5	9,4
Pologne	324	38,2	119,1	15 525	372 338	ND	40,2	152,5	ND
Slovaquie	49	5,4	110,2	1 834	17 755	13 402	34,0	113,4	45,5
Slovénie	20	2,0	100,0	1 046	20 250	12 389	52,3	137,0	21,7
Suisse	41	7,3	178,0	4 808	ND	61 005	65,9	70,7	8,4
Tchéquie	79	10,2	129,1	4 328	55 428	43 215	42,4	140,2	33,1

ND : non disponible.

Sources : INED (population de la Grèce et la superficie) et IRTAD – International Road Traffic and Accident.

En gras, les pays de l'Union européenne.

Tués à trente jours : données 2002 sauf Belgique 2001.

Parc automobile : 2002 sauf Belgique, Royaume-Uni 2001 et Italie, Grèce 2000.

Longueur du réseau : 2002 sauf Irlande, Italie et Espagne 2001, Grèce et Royaume Uni 1998.

Kilométrage et tués par milliard de véhicule km : 2002 sauf Belgique, Danemark et Irlande 2001 ; Pays-Bas 2000 ; Suède et Portugal 1999 ; Grèce 1998.

Les données d'exposition au risque globale (population, parc automobile, circulation, etc.) sont nécessaires pour pouvoir comparer effectivement les pays européens entre eux.

En 2002, 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 au plus long réseau routier, qu'on dénombre le plus grand nombre de tués à trente jours.

En Grèce, malgré le faible taux d'équipement en voiture (46 voitures pour 100 habitants), on dénombre 150 tués par million d'habitants, le taux le plus fort des pays de l'Union avec le Portugal. La Suède, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, avec 60 tués pour un million d'habitants, se classent parmi les premiers.

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 à celle du Royaume-Uni de 12,5 %), le nombre d'accidents est deux fois moindre en France mais le nombre de

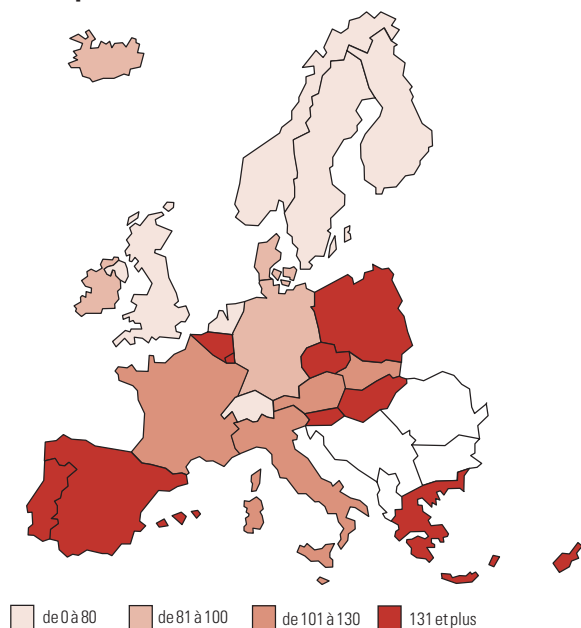
tués sur les routes de France est le double de celui dénombré au Royaume-Uni.

Au sein même de l'Union européenne, 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 celui des pays nordiques (Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède, Danemark...).

Les pays qui viennent d'entrer dans l'Union européenne dont les données 2002 sont disponibles (Tchéquie, Pologne et Hongrie) ont encore de gros progrès à faire en matière de sécurité routière. On compte dans ces pays 150 tués par million d'habitants contre 100 en moyenne dans les pays de l'Union.

En 2003, suite à la baisse très importante du nombre de décès sur la route, il y a eu en France 101 tués à trente jours par million d'habitants, contre 129 en 2002. La France se situait en 2002 à la onzième place et viendra se placer en 2003 à la huitième place des pays de l'UE.

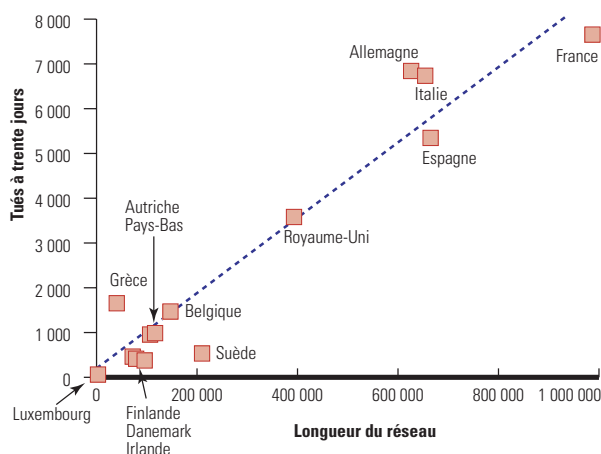
Tués par million d'habitants



On distingue trois groupes de pays :

- les pays nordiques (Norvège, Suède, Royaume-Uni...) où la morbidité routière est la plus faible (moins de 100 tués par million d'habitants) ;
- les pays du centre de l'Europe : France, Italie, Autriche... affichent des valeurs intermédiaires (entre 101 et 130 tués par million d'habitants) ;
- les pays du sud et de l'est, moins développés économiquement, présentent de médiocres résultats avec plus de 130 tués par million d'habitants.

Tués à trente jours en fonction de la longueur du réseau



Les caractéristiques du réseau influent fortement sur les résultats de l'accidentologie. Très souvent, cette relation est exprimée par l'effet de la densité : un pays dense a plus d'autoroutes qui sont plus chargées et donc plus sûres, a beaucoup de transports en commun, et n'impose pas des déplacements très longs.

Un contre exemple de cette relation densité-accidentologie est le cas des pays « faussement » peu denses tels que la Suède ou la Finlande qui ont, schématiquement, une partie du pays quasiment déserte, sans habitants, sans route et donc sans accidents et une autre partie du pays avec une densité voisine de celle des autres pays.

C'est la raison pour laquelle nous proposons dans le graphique ci-dessus de mettre en relation les tués sur la route en fonction de la longueur du réseau routier du pays c'est-à-dire de raisonner en terme de densité de tués.

On constate qu'une relation linéaire lie les deux grandeurs : sur les routes européennes, on observe un mort pour 113 km de réseau.

La longueur du réseau est une donnée qui agrège de nombreux facteurs. Ainsi, la circulation intérieure peut être déduite de la longueur du réseau, puisque l'État construit des routes en fonction de la circulation observée.

La longueur du réseau est un indicateur plus précis que la densité car elle reflète la répartition de la population sur le territoire : ainsi la longueur relativement faible du réseau routier de la Suède indique que la majorité de son territoire est vide d'habitants.

Une infrastructure très étendue met en évidence un réseau de routes secondaires très dense, ces routes ne pouvant faire l'objet d'une attention aussi soutenue que les voies principales, elles sont les plus dangereuses quel que soit le pays. Ainsi la Grèce, où la majorité des déplacements s'effectue sur des voies secondaires, présente un ratio très fort (un mort tous les vingt-cinq kilomètres).

ÉVOLUTION SUR TRENTE ANS (DE 1970 À 2002)

Pour analyser l'évolution sur longue période du nombre de tués à trente jours, des coefficients correcteurs ont été appliqués aux nombres de tués pour chacun des pays qui les comptabilisaient à moins de trente jours de la façon suivante :

– Italie : avant 1999 (sept jours) + 8 % ;

– France : avant 1992 (six jours) + 9 %, depuis 1993 (six jours) + 5,7 % ;

– Espagne : avant 1993 (24 heures) + 30 % ;

– Portugal : avant 1997 (24 heures) + 30 %, depuis 1998 (24 heures) + 14 % ;

– Grèce : avant 1996 (trois jours) + 18 % ;

– Autriche : avant 1991 (trois jours) + 12 %.

Entre parenthèses figure le nombre de jours de comptabilisation du tué utilisé par les différents pays.

Évolution du nombre de tués (à 30 jours)

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	Évolution 1970/2002***
Allemagne*	21 653	17 332	15 050	10 070	11 046	9 454	7 503	6 977	6 842	– 3,5 %
Autriche	2 574	2 533	2 003	1 524	1 558	1 210	976	958	956	– 3,0 %
Belgique	3 070	2 346	2 396	1 801	1 976	1 449	1 470	1 486	ND	– 2,3 %
Danemark	1 208	827	690	772	634	582	498	431	463	– 3,0 %
Espagne	5 456	5 833	6 522	6 374	9 032	5 751	5 776	5 517	5 347	– 0,1 %
Finlande	1 055	910	551	541	649	441	396	433	415	– 2,9 %
France	16 445	14 355	13 672	11 387	11 215	8 891	8 079	8 160	7 655	– 2,4 %
Grande-Bretagne	7 499	6 366	6 010	5 165	5 217	3 621	3 409	3 450	3 431	– 2,4 %
Grèce	1 099	1 251	1 446	2 011	2 050	2 411	2 037	ND	ND	+ 2,1 %
Irlande	540	586	564	410	478	437	415	411	376	– 1,1 %
Italie	11 025	10 272	9 220	7 700	7 151	7 033	6 649	6 682	6 736	– 1,5 %
Luxembourg	132	124	98	79	70	70	76	70	62	– 2,3 %
Pays-Bas	3 181	2 321	1 996	1 438	1 376	1 334	1 082	993	987	– 3,6 %
Portugal	1 615	3 051	2 579	2 138	2 646	2 377	1 860	1 671	1 675	+ 0,1 %
Suède	1 307	1 172	848	808	772	572	591	554	532	– 2,8 %
Total UE	77 859	69 279	63 645	52 218	55 870	45 633	40 817			– 2,1 %
Hongrie	1 627	1 678	1 630	1 756	2 432	1 589	1 200	1 239	1 429	– 0,4 %
Islande	20	33	25	24	24	24	32	24	29	+ 1,2 %
Norvège	560	539	362	402	332	305	341	275	312	– 1,8 %
Pologne	3 446	5 633	6 002	4 688	7 333	6 900	6 294	5 534	5 827	+ 1,7 %
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	662	660	628	614	610	– 0,7 %
Slovénie	620	596	558	464	517	415	313	278	269	– 2,6 %
Suisse	1 643	1 206	1 209	881	925	692	592	544	513	– 3,6 %
Tchéquie**	1 983	1 632	1 261	987	1 291	1 588	1 486	1 334	1 431	– 1,0 %

* Jusqu'à l'année 1991, République fédérale d'Allemagne.

** Jusqu'en 1990, Tchécoslovaquie.

*** en moyenne annuelle suivant disponibilité des données.

ND : non disponible.

En gras : Europe des quinze.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

En trente ans, le nombre de tués à trente jours en France a diminué de moitié passant de 16 445 en 1970 à 7 655 en 2002. De 1996 à 2003, le nombre de tués à trente jours stagnait avant de connaître depuis deux ans de très fortes baisses.

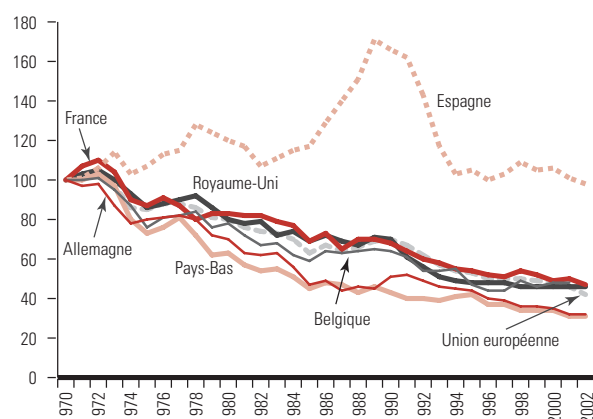
La plupart des autres pays de l'Union ont connu une décroissance plus importante sur la même période. C'est le cas de l'Allemagne et des Pays-Bas qui ont divisé par trois leur nombre de tués en trente ans. L'Allemagne avait même un nombre de tués sur la route plus important qu'en France mais à partir de 1998, ses routes sont devenues plus sûres.

Mais les pays sont encore très inégaux devant ce fléau. La Pologne, la Grèce et le Portugal, pays dont le développement automobile est plus récent, ont vu leur mortalité sur les routes augmenter entre 1970 et 2002. Ces pays ont connu une augmentation de motorisation et donc de trafic dans les années quatre-vingts qui ont fait augmenter leur nombre de tués. L'évolution est semblable aux pays les plus développés mais décalée dans le temps. Ainsi le « pic » de mortalité pour la Hongrie et la Pologne se situe environ en 1990, contre 1970 pour la France et l'Allemagne. Depuis 1990, la mortalité routière recule dans ces pays de 4 % chaque année.

Cette baisse quasi-générale s'explique par l'apparition d'une réglementation (ceinture, alcoolémie, limite de vitesse, contrôles) progressivement adoptée par tous les pays européens.

Pour la France, la forte baisse des accidents en 2003 a fait passer le coefficient d'évolution de longue période de - 2,4 % de 1970 à 2002 à 3,0 % entre 1970 et 2003.

1970-2002 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) - base 100 en 1970



En trente ans, le nombre de tués par habitant diminue de façon régulière dans la plupart des pays européens puisque pour dix pays sur quinze l'évolution moyenne sur trente ans se situe entre 2,5 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 soixante-dix. 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.

En 2003, la France aura un taux de tués par million d'habitants de l'ordre de 101. Elle se situera alors dans la moyenne des pays de l'Union européenne.

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

Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	Évolution**
Allemagne	276,6	219,7	192,5	129,6	139,6	115,9	91,3	84,8	83,0	- 3,7 %
Autriche	345,3	333,6	265,4	201,2	202,6	152,2	121,8	119,3	119,0	- 3,3 %
Belgique	317,8	239,7	243,1	182,7	198,6	143,0	143,6	144,8	142,9	- 2,5 %
Danemark	246,2	163,6	134,7	151,0	123,5	111,6	93,4	80,6	86,3	- 3,2 %
Espagne	ND	166,0	176,5	165,9	232,0	146,7	145,4	137,5	132,3	- 0,8 %
Finlande	228,7	193,5	115,5	110,5	130,5	86,5	76,6	83,6	79,9	- 3,2 %
France	325,5	272,9	254,5	206,4	198,2	153,2	136,4	138,2	129,0	- 2,9 %
Grèce	125,0	138,3	150,0	202,4	201,8	230,6	193,0	ND	150,4	+ 1,5 %
Irlande	183,1	184,5	165,8	115,8	136,3	121,4	109,6	107,1	96,0	- 2,0 %
Italie	205,4	185,8	163,5	134,9	124,2	122,8	114,9	115,5	116,5	- 1,8 %
Luxembourg	ND	347,3	270,0	216,4	185,2	170,3	174,7	158,7	139,6	- 3,2 %
Pays-Bas	245,5	170,7	141,7	99,5	92,4	86,5	68,2	62,1	61,3	- 4,2 %
Portugal	194,7	346,6	276,6	221,2	282,5	252,3	ND	ND	161,1	- 0,6 %
Royaume-Uni	139,7	118,8	110,8	94,2	93,8	64,2	59,9	61,2	60,5	- 2,6 %
Suède	163,3	143,3	102,1	96,8	90,5	64,9	66,7	62,4	59,7	- 3,1 %
Hongrie	157,8	159,7	152,2	164,8	234,4	155,1	119,5	121,5	140,4	- 0,4 %
Islande	97,6	150,7	110,1	99,6	94,5	89,6	113,1	83,9	100,7	+ 0,1 %
Norvège	145,5	135,3	88,7	97,0	78,4	70,1	75,9	61,1	68,5	- 2,3 %
Pologne	105,7	164,8	168,0	125,5	192,0	178,7	162,9	143,2	152,5	+ 1,2 %
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	ND	123,2	116,2	114,1	113,4	- 1,0 %
Slovénie	358,0	329,5	292,1	234,9	258,5	208,5	157,3	139,4	137,0	- 3,0 %
Suisse	266,3	189,7	191,8	136,5	138,6	98,6	82,6	75,5	70,7	- 4,1 %
Tchéquie	200,2	162,8	122,2	95,5	124,6	153,7	144,6	130,4	140,2	- 1,1 %

** Évolution en moyenne annuelle suivant la disponibilité des données.

ND : non disponible.

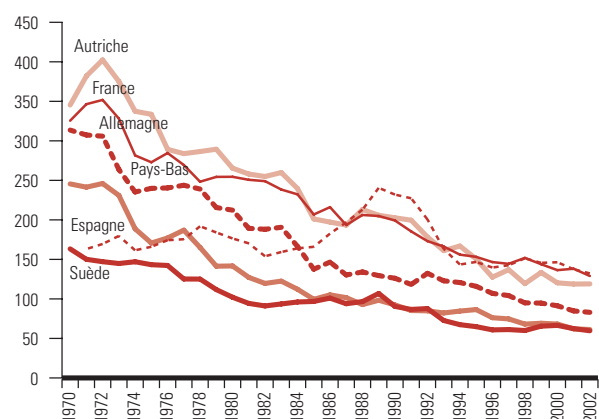
Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

pays comme l'Allemagne, la Belgique et la France, le nombre de tués par kilomètre parcouru a connu une décroissance forte qui s'est ralentie ces dix dernières années.

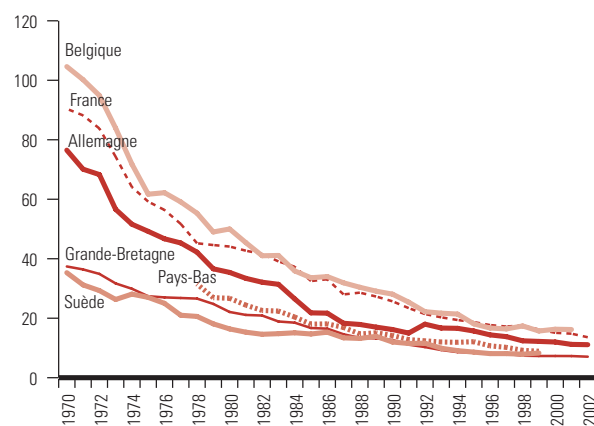
Ainsi, en 2000, l'ensemble des pays européens a des taux inférieurs à 20 tués par milliard de kilomètres parcourus alors

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.

1970-2002 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants



1970-2002 : Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus



Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002
Allemagne	ND	ND	37,2	23,7	20,0	15,7	12,0	11,2	11,1
Autriche	109,3	83,4	56,3	38,2	27,9	18,6	13,2	12,7	12,3
Belgique	104,6	61,7	50,0	33,6	28,1	18,1	16,3	16,2	ND
Danemark	50,5	31,0	25,0	25,6	17,3	14,0	10,6	9,2	ND
Finlande	ND	37,3	20,6	17,4	16,3	10,5	8,5	9,1	8,5
France	90,4	59,2	44,1	32,5	25,7	18,7	15,1	14,8	13,6
Irlande	ND	ND	28,4	ND	19,2	13,7	ND	10,9	ND
Pays-Bas	ND	ND	26,7	18,0	14,2	12,1	8,5	ND	ND
Grande-Bretagne	37,4	27,4	22,1	16,7	12,7	8,4	7,3	7,3	7,1
Suède	35,3	27,0	16,4	14,7	12,0	8,6	ND	ND	ND
Hongrie	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Islande	ND	ND	21,1	17,9	13,5	12,7	16,0	ND	ND
Norvège	ND	35,1	19,3	17,3	12,0	10,5	10,5	8,3	ND
Slovaquie	ND	ND	ND	ND	66,4	61,5	46,9	ND	ND
Slovénie	ND	ND	ND	ND	ND	44,2	26,6	23,1	21,7
Suisse	56,5	35,5	30,9	20,1	18,5	13,3	10,1	9,1	8,4
Tchéquie	ND	ND	53,9	42,2	48,3	47,1	36,7	32,4	33,1

Données non disponibles pour les pays suivants : Espagne, Grèce, Italie, Luxembourg et Portugal.

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road Traffic and Accident Database.

Résultats détaillés dans l'Union européenne en 2002

Par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Accidents corporels			Tués (à 30 jours)		
	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total	Milieu urbain (%)	Rase campagne (%)	Total
Allemagne	64,6	35,4	362 054	24,6	75,4	6 842
Autriche	61,3	38,7	43 175	27,7	72,3	956
Belgique (2001)	51,4	48,6	47 444	30,3	69,7	1 486
Danemark	58,4	41,6	7 126	27,2	72,8	463
Espagne	54,4	45,6	98 433	17,1	82,9	5 347
Finlande	53,1	46,9	6 196	25,3	74,7	415
France	65,1	34,9	105 470	26,9	73,1	7 655
Grèce (2000)	69,8	30,2	23 001	34,1	65,9	2 037
Irlande	53,8	46,2	6 625	27,4	72,6	376
Italie	73,6	26,4	237 812	43,1	56,9	6 736
Luxembourg	ND	ND	771	ND	ND	62
Pays-Bas	65,1	34,9	33 538	35,3	64,7	987
Portugal	66,3	33,7	42 219	41,7	58,3	1 675
Royaume-Uni	72,3	27,7	228 535	39,3	60,7	3 581
Suède	54,5	45,5	16 915	24,8	75,2	532

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

En moyenne, un tiers des accidents a eu lieu en rase campagne, mais ces accidents ont occasionné 70 % des tués sur les routes européennes.

Le taux de tués en milieu urbain semble lié au développement de la sécurité dans les pays européens. Les pays les plus au nord, (Suède, Finlande, Danemark), pays les plus avancés en

matière de sécurité, ont des taux de tués en milieu urbain très faibles.

En Italie et au Portugal, plus de 40 % des tués se sont produits en milieu urbain. Ces deux pays ont de plus un nombre de tués par million d'habitants assez élevé. Le développement d'une politique de sécurité en milieu urbain devrait permettre de gagner de nombreuses vies dans ces pays.

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				
	Ensemble rase campagne	Rase campagne sauf autoroutes	Autoroutes	Routes nationales de rase campagne	Autres routes de rase campagne	Ensemble rase campagne	Rase campagne sauf autoroutes	Autoroutes	Routes nationales de rase campagne	Autres routes de rase campagne
Allemagne	128 189	80,8	19,2	27,8	53,0	5 158	83,4	16,6	32,6	50,8
Autriche	16 718	85,4	14,6	41,3	44,2	691	81,5	18,5	44,9	36,6
Belgique (2001)	23 036	80,2	19,8	53,7	26,6	1 036	81,4	18,6	58,4	23,0
Danemark	2 964	86,3	13,7	24,7	61,6	337	84,9	15,1	28,8	56,1
Espagne	44 871	92,8	7,2	ND	ND	4 435	92,6	7,4	ND	ND
Finlande	2 906	94,0	6,0	43,2	50,8	310	93,9	6,1	52,9	41,0
France	36 787	79,4	20,6	20,9	58,4	5 599	90,7	9,3	26,8	63,9
Irlande	3 058	99,0	1,0	40,5	58,5	273	98,2	1,8	50,5	47,6
Italie	62 812	76,5	23,5	ND	ND	3 835	80,2	19,8	ND	ND
Luxembourg (2000)	543	79,6	ND	ND	20,4	56	83,9	ND	ND	16,1
Pays-Bas	11 698	76,7	23,3	39,6	37,1	639	85,1	14,9	47,4	37,7
Portugal	14 236	86,1	13,9	61,8	24,3	976	88,2	11,8	69,6	18,6
Royaume-Uni	63 264	ND	ND	ND	ND	2 173	89,5	10,5	ND	ND
Suède	7 692	82,7	17,3	ND	ND	400	93,5	6,5	ND	ND

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.

Tués (à 30 jours) et circulation par types de réseaux

Pays de l'Union européenne	Tués (à 30 jours)			Circulation (millions de véhicules x km)			Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus		
	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne	Ensemble des routes	Autoroutes	RN de rase campagne
Allemagne	6 842	857	1 682	618 141	211 300	107 800	11,1	4,1	15,6
Autriche	956	128	310	77 834	17 778	15 891	12,3	7,2	19,5
Belgique (2001)	1 486	193	605	91 469	31 189	32 075	16,2	6,2	18,9
Danemark (2001)	431	40	101	46 742	9 855	6 724	9,2	4,1	15,0
Finlande	415	19	164	48 750	4 625	8 885	8,5	4,1	18,5
France	7 655	521	1 499	564 775	115 870	93 969	13,6	4,5	16,0
Grande-Bretagne (2000)	3 409	188	1 287	466 500	88 242	129 909	7,3	2,1	9,9
Grèce (1998)	2 182	ND	ND	81 635	ND	ND	26,7	ND	ND
Irlande (2001)	411	4	150	37 840	ND	ND	10,9	ND	ND
Pays-Bas (2000)	1 082	99	284	126 660	54 286	ND	8,5	1,8	ND
Portugal (1999)	1 995	123	618	ND	8 156	ND	ND	15,1	ND
Suède (1999)	580	25	ND	69 558	9 853	ND	8,3	2,5	ND

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

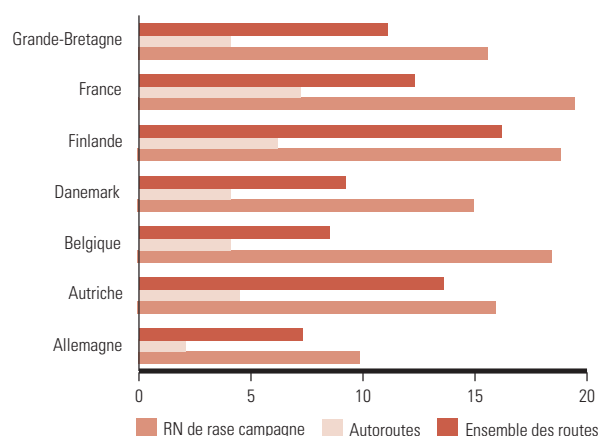
Chacun des pays qui a pu fournir les données de circulation par types de réseaux à la base de données IRTAD voit ses autoroutes plus sûres que son réseau national de rase campagne (de l'ordre de trois à quatre fois selon les pays). Les autoroutes les plus sûres d'Europe se situent en Grande-Bretagne avec deux tués par milliard de kilomètres parcourus devantant de très peu la Suède (2,5). Les autoroutes françaises sont un petit peu moins sûres que la moyenne européenne avec 4,5 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 (18,9 tués par milliard de kilomètres parcourus contre 9,9).

Entre la France et la Grande-Bretagne, 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.

Tous réseaux confondus, la Grèce est le pays de l'UE le plus risqué avec 26,7 tués par milliard de kilomètres parcourus.

Tués (à 30 jours) par milliard de kilomètres parcourus en 2002



Par catégories d'usagers

Tués (à 30 jours) par catégories d'usagers (en % de l'ensemble des usagers)

Pays de l'Union européenne	Piétons	Cyclistes	Cyclomoteurs < = 50 cm ³	Motos > 50 cm ³	Voitures de tourisme	Autres types d'implication	Total
Allemagne	12,8	8,5	1,9	13,3	58,5	4,9	6 842
Autriche	16,7	8,4	4,8	9,3	54,8	6,0	956
Belgique (2001)	10,6	8,6	4,2	9,9	60,5	5,7	1 486
Danemark	13,8	11,2	8,2	5,2	53,1	8,4	463
Espagne	14,5	1,8	7,2	7,5	58,1	11,0	5 347
Finlande	9,6	12,8	1,7	5,3	64,3	6,3	415
France	11,3	2,9	5,1	13,4	63,5	3,7	7 655
Grèce (2000)	18,4	1,1	4,4	20,2	43,7	12,0	2 037
Irlande	22,9	4,8	11,7		53,2	7,4	376
Italie	17,6	4,7	6,1	12,8	52,8	6,1	6 736
Luxembourg	9,7	ND	ND	ND	ND	ND	62
Pays-Bas	9,8	17,1	9,9	9,4	48,5	5,2	987
Portugal	20,2	3,5	8,7	13,4	42,4	11,8	1 675
Royaume-Uni	22,6	3,7	0,6	17,0	51,4	4,7	3 581
Suède	10,9	7,0	2,3	7,0	67,1	5,8	532

ND : non disponible.

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

Note : certains usagers sont de catégories inconnues, le total peut donc être inférieur à 1.

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 17,1 % alors qu'il ne dépasse guère les 10 % dans les autres pays. Cela s'explique principalement par un usage beaucoup plus important de ce mode de transport. Néanmoins, outre ses spécificités, chaque pays présente une catégorie d'utilisateur qui pèse plus lourd dans son accidentologie que dans celle des autres pays.

Ainsi, au Royaume-Uni, presque un tué de la route sur quatre est un piéton. En France, ce rapport est de un sur neuf.

Au sud de l'Europe (Espagne, Portugal, Italie, Portugal), on

note des pourcentages de tués sur deux-roues 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 (17 %), en France (13,4 %), et en Grèce (20,2 %).

Les usagers de voiture de tourisme représentent de la moitié à deux tiers des victimes de la route. De 43 % pour le Portugal et la Grèce, pays encore faiblement équipés, à plus de 60 % pour la Suède, la France, la Finlande. Les déplacements dans ces pays se font principalement en voiture du fait de leur étendue.

Tués (à 30 jours) par milliard de km parcourus par catégories d'usagers

(Les pays européens ne comptent pas la circulation des deux-roues de la même manière : certains ne prennent en compte que les motocyclettes, d'autres les motocyclettes et les cyclomoteurs).

Pays de l'Union européenne	Tous usagers	Deux-roues motorisés	Motos > 50 cm ³	Voitures de tourisme
Allemagne	11,1	58,5	64,3	7,9
Autriche	12,3	70,1	66,8	9,0
Belgique (2001)	16,2	ND	142,3	11,7
Danemark (2001)	9,2	81,1	50,8	6,5
Finlande (2001)	9,1	25,6	ND	6,4
France	13,6	183,8	258,3	12,1
Grande-Bretagne	7,1	119,4	ND	4,5
Grèce (1998)	26,7	ND	ND	ND
Irlande (2001)	10,9	171,8	ND	7,7
Pays-Bas (2000)	8,5	ND	53,0	5,1
Suède (1998)	7,9	ND	65,3	5,7

ND : non disponible.

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 motocyclettes en France se confirme avec 258 tués par milliard de kilomètres parcourus. Ce taux est le plus important des pays où cette donnée est disponible.

Concernant les voitures 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 celle de la Grande-Bretagne.

Mis à part la Grèce dont les dernières données datent de 1998, la Belgique est le pays le moins sûr, toutes catégories de véhicules confondues avec 16 tués par milliard de kilomètres parcourus, vient ensuite la France avec 13,6 tués.

Par classes d'âge

Tués (à 30 jours) par classes d'âge (en % du total)

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Âge inconnu	Ensemble (données brutes)
Allemagne	7,8	22,7	31,0	20,5	18,1	0,0	6 842
Autriche	7,1	18,0	30,6	22,2	22,1	0,0	956
Belgique (2001)	7,3	18,9	37,0	18,4	17,8	0,5	1 486
Danemark	8,6	16,4	31,1	21,4	22,2	0,2	463
Espagne	6,0	17,6	37,6	20,6	15,5	2,7	5 347
Finlande	8,0	17,6	25,1	25,5	23,9	0,0	415
France	7,4	21,6	33,6	18,7	17,5	1,2	7 655
Grèce (2000)	4,9	18,4	34,0	20,4	21,0	1,3	2 037
Irlande	9,8	21,0	32,2	15,7	16,0	5,3	376
Italie	5,6	15,9	33,0	19,8	20,8	4,9	6 736
Luxembourg (2000)	5,3	21,1	39,5	19,7	13,2	1,3	76
Pays-Bas	10,0	20,8	30,1	17,4	21,6	0,1	987
Portugal	7,3	17,0	35,6	20,7	18,0	1,4	1 675
Royaume-Uni	9,9	20,2	33,4	17,3	18,3	0,9	3 581
Suède	7,1	18,8	28,8	22,6	22,7	0,0	532

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 en Irlande, pays plutôt jeune, la part des jeunes de moins de 24 ans représente 31 % 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).

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 (données brutes)
Allemagne	34,7	233,7	84,7	65,7	87,9	83,0
Autriche	41,5	256,3	115,4	109,1	169,9	119,0
Belgique (2001)	50,4	316,8	181,9	111,3	152,6	144,8
Danemark	34,0	178,0	91,6	70,8	129,6	86,3
Espagne	43,9	230,2	153,6	121,4	120,3	132,3
Finlande	29,3	158,0	74,2	74,7	125,8	79,9
France	42,4	305,5	153,3	101,7	138,8	129,0
Grèce (2000)	50,0	349,8	222,2	163,3	234,5	193,0
Irlande	36,5	173,2	102,5	71,0	137,6	96,0
Italie	37,1	222,5	124,3	91,9	133,0	116,5
Luxembourg (2000)	55,8	620,6	270,5	203,1	231,6	174,7
Pays-Bas	27,7	153,0	59,7	42,8	96,9	61,3
Royaume-Uni	26,7	142,7	69,4	43,7	69,5	60,5
Suède	19,6	139,5	62,9	52,5	79,0	59,7

Source : IRTAD – International Road and Traffic Accident Database.

La Grèce, le Luxembourg sont les pays où le nombre de tués par million d'habitants est le plus élevé. Viennent ensuite la Belgique, l'Espagne et la France (entre 130 et 140). À l'inverse, la Suède, le Royaume-Uni et les Pays-Bas occupent les premières positions avec seulement 60 tués par million d'habitants.

Dans tous les pays de l'Union européenne, ce sont les jeunes âgés entre 18 et 24 ans qui sont les plus exposés : en moyenne ces personnes ont 2,2 fois plus de risque de mourir dans un accident de voiture que le reste de la population.

Le Luxembourg se démarque des autres pays avec 620 tués de 18-24 ans pour un million d'habitants de cette classe d'âge. Il faut cependant garder à l'esprit que la petitesse de ce pays joue en sa défaveur. Elle est suivie par la Grèce, la Belgique puis la France avec 305 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 en 2002

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	130/110	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
Luxembourg	Kit main libre toléré	50	90	120	depuis le 22/06/02 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 par les conducteurs en 2001

	Milieu urbain	Autoroutes
Allemagne	90	97
Autriche	71	76
Belgique (2001)	49	65
Finlande	81	ND
France	95	97
Hongrie	45	62
Irlande (2001)	69	ND
Norvège	84	85
Pays-Bas	85	94
Pologne	76	ND
Portugal (2001)	86	ND
Slovénie	92	96
Suède	88	98
Suisse	69	89
Tchéquie	43	81

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 deux types de réseaux : milieu urbain et autoroute.

En milieu urbain, le taux de port de la ceinture de sécurité des conducteurs de voitures de tourisme le plus élevé se situe en France avec 95 %. Avec moins de 50 % de port, la Tchéquie, la Hongrie et la Belgique ont encore de gros progrès à réaliser.

Dans l'ensemble des pays européens dont on dispose de l'information, le taux de port de la ceinture de sécurité est plus élevé sur autoroutes que sur l'ensemble du réseau de rase campagne. On peut dire que presque la totalité des Européens (sauf les Autrichiens, les Hongrois et les Belges) portent la ceinture sur autoroute. Il semblerait donc que les Européens ont compris l'intérêt de la ceinture sur les longues distances mais ils restent plus nombreux à l'oublier en ville et sur les petits trajets (pourtant les plus accidentogènes).

Comparaisons avec d'autres modes de transport en 2002

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 transports en s'attachant plus aux ordres de grandeur qu'à la précision des chiffres. Les résultats portent sur la dernière année disponible, à savoir l'année 2002.

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	3	99	8	110
Nombre de tués ⁴	5	82	6	93
Nombre de blessés	2	88	3	93

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-treuilage...).

4. Décédés dans les trente jours.

Indicateurs d'activité

En 2002, le parc global (source : Bureau Véritas) représentait 11 958 aéronefs répartis en :

- 8 154 avions (dont 633 pour le transport public) ;
- 816 hélicoptères ;
- 2 126 planeurs ;
- 847 ballons libres ;
- 15 autres.

Le trafic commercial total des grandes compagnies aériennes nationales (source : Direction générale de l'Aviation civile et Groupe Air France) s'élevait en 2002 à :

- 129,8 milliards de passagers-kilomètres transportés ;
- 13,0 millions de tonnes-kilomètres transportées.

LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

(hors RATP et métros de province)

Accidents de chemin de fer avec des victimes corporelles.

Sont pris en compte les accidents dans lesquels est impliqué un véhicule ferroviaire (ou car SNCF) en mouvement ayant entraîné une conséquence grave :

- mort ou blessure grave ;
- avaries importantes au matériel, à la voie ou à d'autres installations ;
- perturbations importantes dans la circulation des trains.

Accidents de chemin de fer

Nombre d'accidents ¹	365
Accidents de train	114
dont : – collisions	73
– déraillements	41
Accidents de cars	1
Accidents individuels ²	93
Autres accidents ³	157
Nombre de tués ⁴	64
Agents en service ^{5 6}	5
Voyageurs ⁶	22
dont voyageurs par accident de train ⁶	0
Autres personnes ⁷	37
Nombre de blessés graves ⁸	58
Agents en service ^{5 6}	7
Voyageurs ⁶	19
dont voyageurs par accident de train ⁶	0
Autres personnes ⁷	32

Accidents de passage à niveau⁹

Nombre d'accidents	177
Collisions de véhicules ferroviaires et routiers sur passage à niveau :	
– gardés	2
– avec signalisation automatique	134
– non gardés (sans barrière ni signalisation)	26
Accidents de piétons	15
Nombre de tués ¹⁰	40
Nombre de blessés graves ¹⁰	19

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, etc. Y compris les accidents de cars.

4. Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.

5. Il s'agit d'une partie des accidents du travail survenus lors d'accidents entrant dans le cadre de la définition (1).

6. Y compris les agents victimes de collisions aux passages à niveaux.

7. Y compris les ouvriers d'entreprises travaillant sur le réseau ferroviaire français.

8. Est considérée comme blessé grave toute personne dont la gravité des lésions corporelles a entraîné, ou aurait pu entraîner, une hospitalisation de plus de trois jours.

9. Non compris dans la rubrique « accidents de chemins de fer ».

10. Y compris les accidents de véhicules routiers sur un passage à niveau.

11. Non compris les agents et voyageurs victimes de collisions aux passages à niveaux.

Indicateurs d'activité

Le parcours effectué par les véhicules moteurs de la SNCF, qui comprend les parcours effectués à l'étranger mais ne comprend pas les parcours sur le réseau SNCF des véhicules des entreprises ferroviaires étrangères, représentait en 2002 : 718,7 millions de kilomètres (631,9 en 1990).

Le trafic commercial s'élevait à 73,5 milliards de voyageurs-kilomètres (63,7 en 1990) et à 50,1 milliards de tonnes-kilomètres de fret (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 2002 :

- 105 470 accidents corporels ;
- 7 242 tués à six jours, dont 4 602 usagers de voitures de tourisme ;
- 137 839 blessés (*source* : ONISR, fichier des accidents).

Indicateurs d'activité

Le parc global des véhicules à quatre et à deux-roues immatriculés représentait 36,2 millions de véhicules dont 29,2 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 2002 à 733,5 milliards (*source* : DAEI/SES – INSEE – 40^e 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'utilisateur d'un de ces trois modes de transport.

Compte tenu de l'imprécision des chiffres, on ne retiendra que les ordres de grandeur des résultats. L'élément de comparaison sera le nombre de tués rapporté au nombre de passagers-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-kilomètres, il s'agit d'estimations. Elles sont cohérentes avec les champs retenus pour les statistiques d'accidents et de victimes des trois modes de transport (y compris les parcours effectués sur le territoire étranger par les avions des compagnies aériennes françaises, mais uniquement les parcours sur le territoire français pour les transports ferroviaires et routiers).

Les chiffres des tués des transports aériens étant très faibles en moyenne, et donc sujets à des variations importantes, nous effectuerons une comparaison sur une moyenne des cinq dernières années.

Globalement, on voit donc, sur la période observée, que le moyen de transports le plus sûr en terme de tués rapporté au nombre de passagers-kilomètres est le train. L'avion reste assez proche. L'automobile est loin derrière.

On peut estimer, avec prudence, que sur les années 1998 à 2002, le train est 1,3 fois plus sûr que l'avion et 34 fois plus sûr que l'automobile.

Évaluation du risque encouru par l'utilisateur hors attentat

	Nombre de tués						Nombre de passagers - km (en milliards)						Nombre moyen de tués pour un milliard de passagers - km
	1998	1999	2000	2001	2002	Moy. 98-02	1998	1999	2000	2001	2002	Moy. 98-02	
Transports aériens	14	27	109	19	5	34,8	108,7	117,5	130,1	127,1	129,8	122,6	0,28
Transports ferroviaires	14	11	15	11	22	14,6	64,5	66,6	69,9	71,6	73,5	69,2	0,21
Transports routiers (véhicules particuliers)	5 491	5 161	5 006	4 998	4 602	5 052	679	700	700	728	734	708,2	7,13

5

Exposition au risque

Parc en circulation

PARC AU 31/12 DE CHAQUE ANNÉE (en milliers)

Quatre roues	1999	2000	2001	2002	2003
Voitures particulières	27 480	28 060	28 700	29 160	29 560
Véhicules utilitaires	5 320	5 456	5 596	5 687	5 772
Tracteurs routiers	210	217	220	216	214
Autocars – autobus	80	80	81	81	82

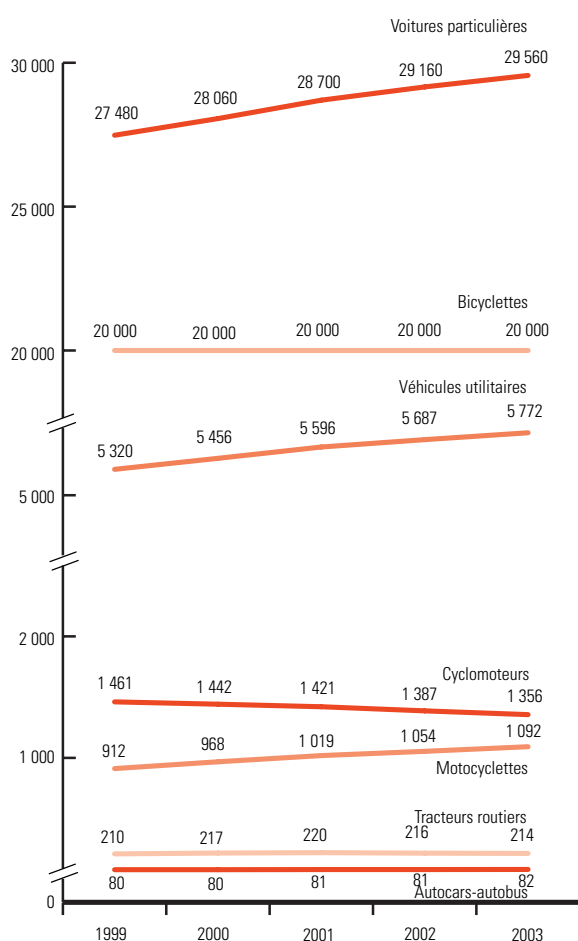
Source : Comité des constructeurs français d'automobiles.

Deux-roues	1999	2000	2001	2002	2003
Bicyclettes*	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
Cyclomoteurs	1 461	1 442	1 421	1 387	1 356 ^e
Motocyclettes	912	968	1 019	1 054	1 092 ^e

Source : Chambre syndicale nationale du motocycle.

* le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

e : estimation



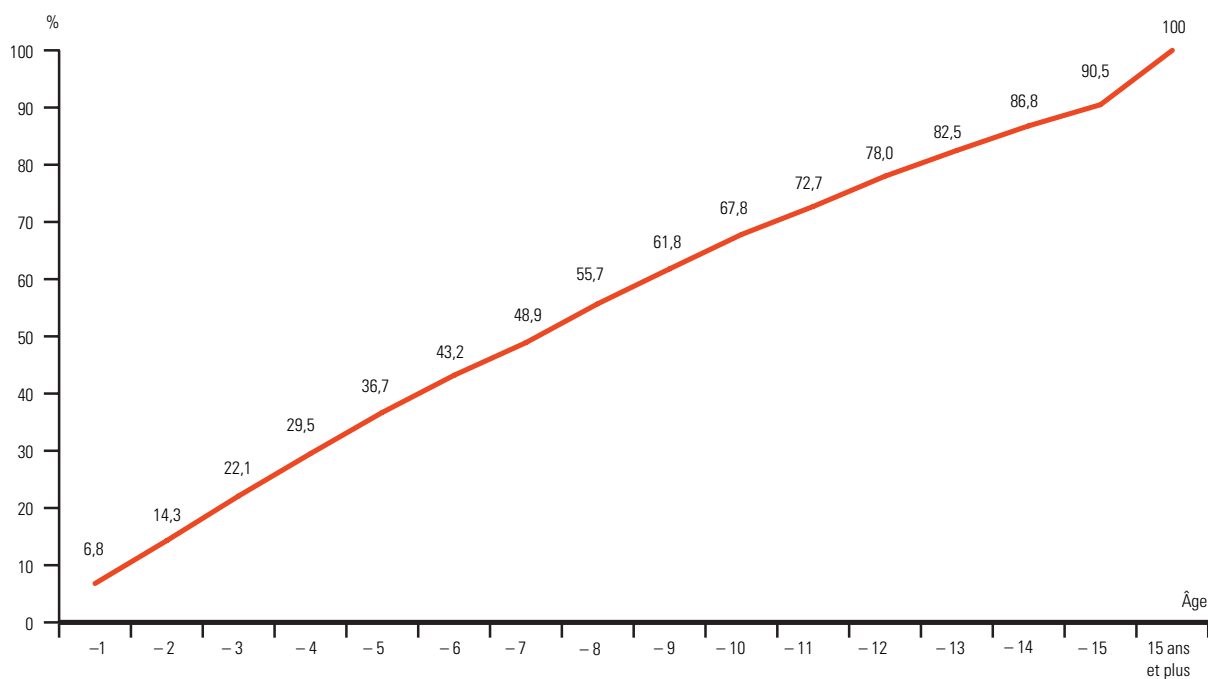
Pour les quatre roues, on assiste à une augmentation régulière du parc de voitures particulières et de véhicules utilitaires. Le parc d'autocars et d'autobus semble amorcer une progression mais le parc de tracteurs routiers, qui augmentait sensiblement jusqu'en 2001, ne cesse de diminuer depuis. Pour 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 1^{er} janvier 2004

PARC FRANÇAIS DE VOITURES PARTICULIÈRES AU 1^{ER} JANVIER 2004

Ventilation par année de première immatriculation (en milliers de voitures)

	Âge	Nombre	%	Cumul	%
2003	– 1 an	2 010	6,8	2 010	6,8
2002	– 2 ans	2 220	7,5	4 230	14,3
2001	– 3 ans	2 310	7,8	6 540	22,1
2000	– 4 ans	2 180	7,4	8 720	29,5
1999	– 5 ans	2 140	7,2	10 860	36,7
1998	– 6 ans	1 910	6,5	12 770	43,2
1997	– 7 ans	1 674	5,7	14 444	48,9
1996	– 8 ans	2 024	6,8	16 469	55,7
1995	– 9 ans	1 806	6,1	18 275	61,8
1994	– 10 ans	1 756	5,9	20 031	67,8
1993	– 11 ans	1 444	4,9	21 475	72,7
1992	– 12 ans	1 576	5,3	23 052	78,0
1991	– 13 ans	1 328	4,5	24 380	82,5
1990	– 14 ans	1 287	4,4	25 667	86,8
1989	– 15 ans	1 071	3,6	26 738	90,5
Avant 1988	15 ans et plus	2 822	9,5	29 560	100,0
Âge moyen	7,8 ans				



Évolution de la circulation et de la consommation de carburants

LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU NATIONAL (en millions de véhicules x km)

2003/2002	Autoroutes	Routes nationales	Ensemble
Janvier	+ 0,4 %	– 0,5 %	0,0 %
Février	– 0,2 %	– 0,8 %	– 0,4 %
Mars	+ 0,1 %	+ 0,8 %	+ 0,4 %
Avril	+ 2,1 %	+ 3,0 %	+ 2,5 %
Mai	– 0,8 %	+ 0,9 %	0,0 %
Juin	+ 8,7 %	+ 4,6 %	+ 6,8 %
Juillet	+ 1,0 %	+ 0,9 %	+ 0,9 %
Août	+ 1,2 %	– 0,5 %	+ 0,5 %
Septembre	+ 1,2 %	+ 1,8 %	+ 1,5 %
Octobre	+ 2,6 %	+ 1,5 %	+ 2,1 %
Novembre	+ 1,8 %	+ 0,8 %	+ 1,3 %
Décembre	+ 3,5 %	+ 2,0 %	+ 2,8 %
Total	+ 1,8 %	+ 1,2 %	+ 1,6 %

Source : SETRA.

LA CONSOMMATION DE CARBURANTS

2003/2002	Supers	Gazole	Ensemble
Janvier	– 5,8 %	+ 1,5 %	– 0,9 %
Février	– 5,9 %	+ 1,3 %	– 1,0 %
Mars	– 9,8 %	– 2,3 %	– 4,8 %
Avril	– 5,6 %	– 0,2 %	– 2,0 %
Mai	– 8,6 %	– 2,3 %	– 4,4 %
Juin	+ 0,3 %	+ 5,7 %	+ 3,9 %
Juillet	– 7,9 %	– 1,4 %	– 3,6 %
Août	– 9,1 %	– 0,4 %	– 3,6 %
Septembre	– 3,4 %	+ 6,3 %	+ 3,1 %
Octobre	– 7,2 %	– 14,3 %	– 12,1 %
Novembre	– 14,9 %	– 6,6 %	– 9,3 %
Décembre	+ 2,2 %	+ 9,3 %	+ 7,0 %
Total	– 6,3 %	+ 1,4 %	– 1,2 %

Source : Comité professionnel du pétrole.

• En 2003, par rapport à 2002, l'augmentation de la circulation sur le seul réseau national a été de 1,6 %, soit près de moitié moins de celle de 2002 par rapport à 2001 (+ 3,0 %). Elle avait été de 3,1 % en 2001 par rapport à 2000, 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.

Cette faible augmentation se répartit en + 1,8 % sur les autoroutes et + 1,2 % sur les routes nationales, soit un écart de 0,6 point entre les deux réseaux. Rappelons qu'en 2002 cet écart était beaucoup plus fort puisque l'augmentation était de 4,0 % sur les autoroutes et de 1,7 % sur les routes nationales, soit 2,3 points.

La circulation est restée globalement stable en janvier et en mai et elle a même légèrement diminué en février (– 0,4 %).

C'est en juin qu'elle a le plus augmenté (+ 6,8 %).

• La consommation de carburants est globalement en diminution de 1,2 %. Cette diminution vient uniquement de la baisse de la consommation de supers (– 6,3 %) puisque la consommation de gazole a continué à progresser mais faiblement (+ 1,4 %). Au cours des dix dernières années, seules les années 1996 et 2000 ont connu plutôt des stagnations que des diminutions de consommations de carburants puisque les évolutions étaient respectivement de – 0,2 % et – 0,1 %.

Il convient de noter que cet indicateur est étroitement lié aux phénomènes de stockage et de déstockage guidés par les décisions de hausse et de baisse des prix des carburants.

Permis de conduire délivrés

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Permis AT	315	261	—	—	—	—
Permis AL	7 493	7 029	6 755	6 396	5 865	5 147
Permis A	92 929	95 692	103 631	107 092	102 282	100 820
Permis B + BA	808 524	807 229	772 950	746 487	714 685	680 078
Permis C	21 074	22 061	24 210	26 701	26 579	28 759
Permis EC	12 268	13 605	18 284	21 249	21 440	24 114
Permis D	5 919	6 438	6 636	6 979	6 833	6 678
Total	948 522	952 315	932 466	914 904	877 684	845 596

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 01/01/85 : motos de 125 cm³ et moins. Devient A1 par arrêté du 8 février 1999 ;
- A : depuis le 01/01/85 : motos de plus de 125 cm³ ;
- B : voitures de tourisme ;
- BA : voitures de tourisme avec boîte automatique ;

- C : véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D dont le PTAC excède 3,5 t. Aux ;
- véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le PTAC n'excède pas 750 kg ;
- EC : ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie C, attelé d'une remorque dont le PTAC excède 750 kg ;
- D : véhicules de transport en commun.

Toutes catégories confondues, le nombre de permis délivrés en 2003 est le plus faible de la série.

Si l'année 2002 a été marquée par une grève des inspecteurs du permis de conduire, 2003 l'a été par l'instauration progressive de la nouvelle épreuve théorique générale. En raison de la chute des taux de réussite, cet événement peut laisser à penser que se sont présentés aux épreuves pratiques moins de candidats que prévisibles, expliquant ainsi une partie de la baisse observée.

Quoi qu'il en soit, par rapport à 2002, en moyenne, le nombre de permis délivrés enregistre une baisse représentant 3,7 % et l'évolution est contrastée selon les catégories de permis.

Seuls, les permis EC (+ 12,5 %) et C (+ 8,2 %) enregistrent une augmentation qui, en tendance longue, confirme la progression de ces catégories.

Des catégories de permis qui enregistrent une baisse, la plus forte concerne le permis AL (– 12,2 %). Cette évolution confirme la poursuite de la tendance systématique à la baisse observée depuis 1998.

Viennent ensuite les permis B + BA (– 4,8 %), D (– 2,3 %) et A (– 1,4 %). En tendance longue, l'évolution de ces trois catégories est contrastée.

Pour le permis B + BA, l'évolution 2003/2002 s'inscrit dans la tendance à la baisse systématique observée pour la première fois en 1999.

Pour les permis D et A, alors qu'ils étaient en progression constante depuis 1999, l'évolution 2003/2002 suit la tendance à la baisse observée pour la première fois en 2002.

Il a semblé intéressant pour compléter l'information de dresser sur la période récente la part respective que représente chaque catégorie.

	2000	2001	2002	2003
Permis AL	0,7 %	0,7 %	0,7 %	0,6 %
Permis A	11,1 %	11,7 %	11,7 %	11,9 %
Permis B + BA	82,9 %	81,6 %	81,4 %	80,4 %
Permis C	2,6 %	2,9 %	3,0 %	3,4 %
Permis EC	2,0 %	2,3 %	2,4 %	2,9 %
Permis D	0,7 %	0,8 %	0,8 %	0,8 %

Réseau routier et circulation routière en France

LE RÉSEAU ROUTIER

Au 1^{er} janvier 2003, la longueur totale du réseau routier était estimée à 994 354 km

Réseaux	Longueur (en kilomètres)	
	2001	2002
Autoroutes concédées ¹	7 578	7 718
Autoroutes non concédées ¹	2 490	2 505
Routes nationales ¹	26 050	26 154
Routes départementales ²	359 231	359 597
Routes communales (y compris réseau urbain) ²	601 733	598 380
Total	997 082	994 354

Sources : 1. SETRA ; 2. ministère de l'Intérieur – direction générale des collectivités locales.

LA CIRCULATION

En 2002, la circulation totale sur le réseau routier a été estimée à 553 milliards de kilomètres :

Catégories de véhicules	Parcours (en milliards de km)	
	2001	2002
Voitures de tourisme immatriculées en France	398 (73,2 %) dont essence : 198 (36,4 %) gazole : 200 (36,8 %)	401 (72,6 %) dont essence : 191 (34,6 %) gazole : 210 (38,0 %)
Utilitaires légers immatriculés en France	83 (15,3 %)	86 (15,6 %)
Voitures de tourisme et utilitaires légers immatriculés à l'étranger	20 (3,7 %)	21 (3,8 %)
Poids lourds de plus de 5 tonnes immatriculés en France	27 (5,0 %)	27 (4,9 %)
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 %)	8 (1,4 %)
Total	545¹ (100 %)	553¹ (100 %)

Source : 40^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES-INSEE, juin 2003.

Catégories de routes	Parcours (en milliards de km)	
	2001	2002
Autoroutes concédées	69 (12,7 %)	72 (13,0 %)
Autoroutes non concédées	43 (7,9 %)	44 (8,0 %)
Routes nationales	92 (16,9 %)	94 (17,0 %)
Routes départementales et réseau local urbain	341 (62,6 %)	343 (62,0 %)
Total	545¹ (100 %)	553¹ (100 %)

Source : 40^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation. DAEI/SES – INSEE, juin 2003.

1. Fin 1999, début 2000 un recensement de la circulation routière a été réalisé. Les chiffres globaux pour les années antérieures sont désormais les suivants : 526 milliards de kilomètres en 2000, 523 en 1999, 507 en 1998, 492 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	2003	215

Source : SETRA.

Entre 1980 et 2003, la circulation sur le seul réseau national, a été multipliée par 2,2.

LA MOBILITÉ EN 2002

Selon une enquête effectuée par la Sofres auprès des utilisateurs principaux de voitures de tourisme de 10 000 ménages en 2002, le kilométrage moyen annuel était de 13 690 km (17 810 km pour les véhicules diesel) ; 14 340 km pour les hommes et 12 810 km pour les femmes ; 16 150 km pour les 25-34 ans et 9 920 km pour les plus de 65 ans.

80 % des ménages français sont équipés de voitures de tourisme dont 49 % d'un seul véhicule, 26 % de deux véhicules et 5 % de trois véhicules et plus.

75 % des voitures constituant le panel ont parcouru moins de 20 000 kilomètres, 18 % entre 20 000 et 30 000 kilomètres et 7 % plus de 30 000 kilomètres.

Les voitures de moins de cinq ans ont parcouru 16 110 kilomètres et celles de cinq ans et plus, 12 250 kilomètres.

52 % des voitures de tourisme sortent tous les jours et 4 % uniquement le week-end. 55 % sont utilisées pour le trajet domicile-travail.

D'après une exploitation réalisée par l'INRETS sur les données de la Sofres de l'année 2001 :

– les trajets automobiles s'effectuaient pour 31,3 % dans les zones urbaines, pour 22,2 % sur les autoroutes et pour 46,6 % sur les routes ;

– les femmes circulaient relativement plus en ville que les hommes (36,1 % des kilomètres effectués par les femmes étaient urbains pour 28,5 % de ceux effectués par les hommes) et moins sur autoroutes (17,7 % pour les femmes et 24,6 % pour les hommes), la répartition sur routes restant équivalente.

Enfin, le kilométrage moyen annuel selon la profession et la catégorie sociale du conducteur principal se répartit de la manière suivante en 2002 :

Professions et catégories sociales	Kilométrage annuel moyen
Agriculteurs	10 070
Artisans, commerçants	16 850
Cadres supérieurs et professions libérales	16 930
Professions intermédiaires	16 050
Employés	13 740
Ouvriers	14 390
Inactifs	11 250

Source : SOFRES.

6

Éléments d'appréciation

Ensemble des accidents matériels et corporels de 1993 à 2002

QUELQUES DÉFINITIONS

Responsabilité civile : la garantie de responsabilité civile est obligatoirement souscrite par tout automobiliste pour permettre de couvrir les dommages matériels et corporels causés à autrui par son véhicule.

Sinistre avec suite : un sinistre est avec suite lorsqu'il entraîne un débours de la part de la société d'assurances. Dans le cas contraire, il est sans suite.

Véhicule année : un véhicule année représente 365 jours d'assurance de véhicule, soit un véhicule assuré du 1^{er} janvier au 31 décembre ou deux véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 juin ou trois véhicules assurés du 1^{er} janvier au 30 avril.

Fréquence : la fréquence est obtenue en faisant le rapport du nombre de sinistres avec suite rapporté à celui des véhicules année. Elle est de par la loi des grands nombres un indicateur de la probabilité de survenance d'un accident.

Coût moyen : le coût moyen est obtenu en rapportant la charge des sinistres, soit les sommes payées et provisionnées, au nombre de sinistres correspondant.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENCE DES SINISTRES AVEC SUITE DE 1993 À 2002 – 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

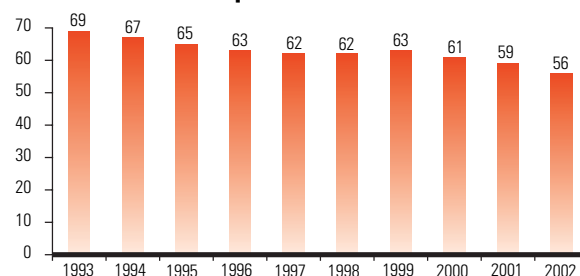
	Fréquence 0/00		
	Matérielle	Corporelle	Matérielle + corporelle
1993	61,3	7,7	69
1994	59,6	7,4	67
1995	57,5	7,5	65
1996	55,6	7,2	63
1997	54,7	7,2	62
1998	54,4	7,2	62
1999	56,0	7,1	63
2000	54,5	6,7	61
2001	53,1	6,3	59
2002	50,0	5,9	56

Source : FFSA, Statistique commune automobile.

La fréquence des accidents matériels et corporels, en diminution jusqu'en 1998, a connu un palier en 1999 et décroît à nouveau depuis 2000.

La fréquence des accidents corporels de responsabilité civile s'est réduite plus rapidement sur le moyen terme que celle des sinistres matériels.

Évolution de la fréquence des sinistres avec suite



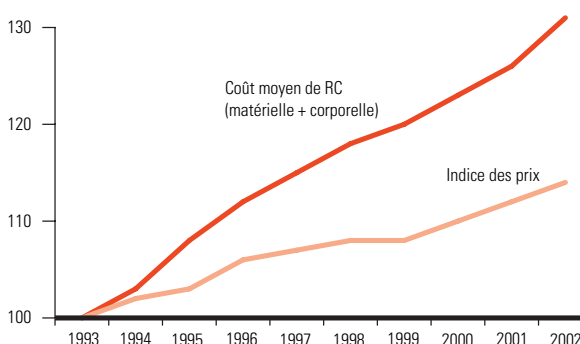
ÉVOLUTION DU COÛT MOYEN DES SINISTRES MATÉRIELS ET CORPORELS AVEC SUITE DE 1993 À 2002 – RESPONSABILITÉ CIVILE

Évolution du coût moyen des sinistres des véhicules de première catégorie en responsabilité civile corporelle et matérielle (base 100 en 1992)

	Coût moyen de RC (matérielle + corporelle)	Indice des prix
1993	100	100
1994	103	102
1995	108	103
1996	112	106
1997	115	107
1998	118	108
1999	120	108
2000	123	110
2001	126	112
2002	131	114

Source : FFSA, statistique commune automobile.

Évolution du coût moyen des sinistres avec suite



ESTIMATION DU NOMBRE D'ACCIDENTS MATÉRIELS ET CORPORELS EN 2002

En 2002, 4 027 000 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 $4\,027\,000/1,72 = 2\,341\,000$. 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 2002, les sociétés d'assurance ont payé et provisionné 14 milliards d'euros (y compris les frais de gestion) dont 10,3 milliards d'euros pour les dommages matériels et 3,7 milliards d'euros pour les sinistres corporels.

CONVENTION GÉNÉRALE D'INDEMNISATION DIRECTE DE L'ASSURÉ ET DE RECOURS ENTRE SOCIÉTÉS D'ASSURANCES AUTOMOBILE

Le 1^{er} janvier 1997 l'IDA a été regroupée avec d'autres dispositifs conventionnels et est devenue le titre V de la CGIRSA. Les cas de barème ont été simplifiés. La mécanique de ce dispositif reste identique et s'applique si :

- il y a collision entre deux véhicules à moteur ;
- le tiers responsable (partiellement ou totalement) est identifié ;
- le montant des dommages matériels subis par le véhicule assuré ne dépasse pas une valeur plafond fixée chaque année.

Les recours se font sur la base d'un forfait déterminé chaque année. Le bilan statistique de cette convention est le suivant :

Années de présentation	Nombre (en milliers)	Montant (en millions d'euros)	Coût moyen (en euros)	Forfait (en euros)
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
2002	1 814,5	2 066,7	1 139	1 172

RÉPARTITION DE 100 EUROS DE SINISTRES PAYÉS PAR GARANTIE ET NATURE D'INDEMNITÉS EN 2002

Ces estimations sont effectuées à partir de différents sondages et enquêtes réalisés par la FFSA (Fédération française des sociétés d'assurances).

Globalement, pour 100 euros de sinistres payés, hors frais de gestion, la répartition par garantie est la suivante :

Responsabilité civile	49
Domage 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 2002 se ventile de la manière suivante :

Dommmages matériels et réparations

Main-d'œuvre	13
Pièces détachées	20
Pertes totales	13
Total des dommages matériels	46
(dont dommages matériels des sinistres corporels)	4

Dommmages 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 (*)	5
---	----------

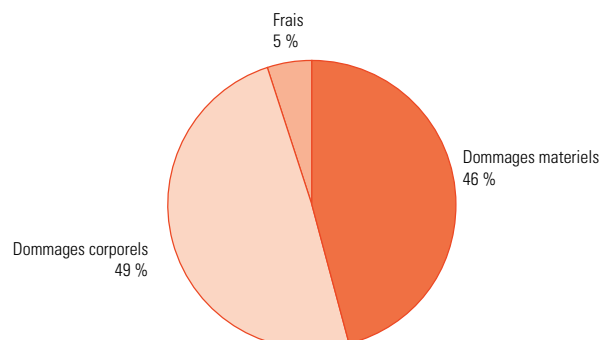
* frais de gestion exclus

TOTAL GÉNÉRAL 100

Globalement sur 100 euros de sinistres payés :

- 49 concernent les dommages corporels ;
- 46 les dommages matériels ;
- 5 les frais divers.

Répartition de 100 euros de sinistre au titre de la responsabilité civile



Les conséquences sanitaires des accidents de la route

L'apport du Registre d'accidentés de la circulation dans le département du Rhône¹ : Depuis 1995 fonctionne, pour la première fois en Europe, un enregistrement continu des accidents corporels de la circulation routière et de leurs victimes, comprenant une description des lésions. L'ensemble des services de secours et de soins prenant en charge des victimes signale au Registre toute personne consultant à la suite d'un accident de la circulation sur une voie publique ou privée du département du Rhône (accident impliquant au moins un moyen mécanique de locomotion, y compris planche ou patins à roulettes). Des renseignements concernant la victime, son accident, ses lésions, et son devenir médical sont recueillis. Un rapport détaillé est paru en 2002².

Les résultats présentés ici concernent les 64 325 victimes³ recensées par le Registre, pour les années 1996 à 2001.

CONSÉQUENCES SANITAIRES DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Populations concernées

Le Rhône compte 1,5 million d'habitants dont 48 % d'hommes. Sachant que 89 % des victimes résident effectivement dans le département, on calcule des incidences (nombre de victimes rapporté à la population, éventuellement pour chaque catégorie d'âge et de sexe). L'accident de la circulation concerne, en moyenne chaque année, 702 personnes sur 100 000 dans le département du Rhône, l'un des départements français les plus sûrs.

Les hommes sont plus souvent concernés que les femmes par les accidents de la route : 899 hommes sur 100 000 contre 513 femmes sur 100 000, soit un rapport d'incidences de 1,8 toutes gravités confondues (voir tableaux 1 et 2). Ils sont majoritaires quel que soit le moyen de transport à l'exception des transports en commun. Les jeunes présentent également des taux d'incidence très élevés, aussi bien chez les hommes que chez les femmes. Le pic d'incidence se situe entre 15 et 19 ans chez les hommes avec 2 047 victimes pour 100 000 jeunes hommes et entre 20 et 24 ans chez les femmes avec 987 victimes pour 100 000 jeunes femmes. Le moyen de locomotion utilisé au moment de l'accident varie fortement selon l'âge et le sexe. Globalement, seulement la moitié des victimes sont accidentées en voiture, chez les femmes c'est le cas de 68 % des victimes. Les hommes se caractérisent par la part importante du vélo avant 15 ans, puis du deux-roues à

moteur. Les jeunes à deux roues qui s'accidentent seuls sont particulièrement bien recensés par le Registre, qui révèle ainsi l'importance de ces groupes en effectifs.

Atteintes corporelles initiales : les lésions

Les lésions initiales de la victime sont codées selon l'échelle AIS (Abbreviated Injury Scale⁴) version 1990. Chaque lésion est décrite selon un code en six caractères qui permet de spécifier le territoire corporel, l'organe atteint et la nature de la lésion. À chaque lésion est affecté un score de gravité immédiate appelé score AIS, prenant en compte le risque vital, la rapidité, la complexité et la longueur attendue des soins. Il est compris entre 1 (gravité mineure) et 6 (gravité maximale). Les lésions élémentaires⁵ observées pour le plus grand nombre de victimes du registre sont, pour chaque niveau de gravité⁶ :

- AIS1 : étirement de la colonne cervicale sans fracture ni luxation (10 929 victimes), contusion superficielle du cou (6 609), contusion du genou (5 988) ;
- AIS2 : notion de perte de connaissance antérieure à l'admission (1 686), fracture de la clavicule (1 328), du radius (fracture simple 1 278), du carpe ou du métacarpe (1 104) ;
- AIS3 : fracture ouverte, déplacée ou multifragmentaire du radius (868), du tibia (652), du cubitus (534), de l'humérus (344) ou du fémur (319) ;
- AIS4 : fractures bilatérales de côtes dont plus de trois d'un même côté avec hémopneumothorax (133), contusion pulmonaire bilatérale (99), fracture complexe de la base du crâne (79) ou hémorragie cérébrale intra-ventriculaire (71), petit hématome intracérébral en pétéchies (67), œdème cérébral modéré (66), hématome extradural (65), fractures costales multiples avec troubles respiratoires « volet costal » (64) ;
- AIS5 : fractures costales multiples bilatérales avec troubles respiratoires « volet costal » (77), œdème cérébral sévère (59), blessure du crâne majeure par pénétration supérieure à 2 cm (31), lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (28), plaie massive ou rupture de rate (28) ;
- AIS6 : destruction massive du crâne et du cerveau (121), écrasement bilatéral du thorax (103).

Pour chaque victime, on appelle MAIS le score de la lésion la plus grave.

Au total : 1,2 % des victimes sont décédées, 0,2 % ont survécu avec un MAIS5 (au moins une lésion critique), 0,9 % avec un MAIS4 (lésion sévère), 5,3 % avec un MAIS3 (lésion sérieuse), 20,1 % avec un MAIS2 (lésion modérée). La grande majorité des victimes (72,2 %) ne présentait qu'une ou plusieurs lésion(s) mineure(s).

1. UMRETTE : Unité mixte de recherche transport travail environnement INRETS-UCBL et ARVAC, Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône, 25, avenue François-Mitterrand, Case 24, 69675 Bron CEDEX.

2. Recherches coordonnées sur les traumatismes consécutifs à un accident de la circulation routière, et sur leurs causes et conséquences. Rapport final Predit 96-00 ; tome 1 : Résultats généraux, Rapport UMRETTE no 0205, septembre 2002.

3. Données du Registre du 15/04/2004.

4. D'après l'AAAM (Association for the Advancement of Automotive Medicine).

5. Chaque lésion élémentaire est comptée une fois par victime, même si elle est présente deux fois (ex : contusion du genou à droite et à gauche).

6. Sont décrites les lésions constituant plus de 5 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

La plupart des victimes (56 %) ne sont atteintes que dans une seule zone parmi les neuf définies par l'AIS, 30 % dans deux zones, 11 % dans trois et 3 % dans quatre ou plus. Les occupants de poids lourd, de camionnette ainsi que les piétons sont légèrement plus souvent polytraumatisés que les autres victimes, avec un peu plus de la moitié des victimes atteintes dans deux zones ou plus.

La répartition des lésions, toutes gravités confondues, entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre. La zone la plus touchée (figure 1) est le membre inférieur (35 % des victimes). Les victimes touchées dans cette zone sont dans un cas sur quatre seulement automobilistes, un tiers est constitué d'usagers de deux-roues à moteur, et un tiers d'usagers non motorisés (piétons, cyclistes et patineurs).

Les victimes blessées au membre supérieur sont presque aussi nombreuses (33 %). La part des deux-roues à moteur et des piétons y est moindre, celle des cyclistes et des patineurs y est maximale (respectivement 20 et 7 %) alors qu'ils ne représentent que 13 % et 14 % des victimes.

Pour l'ensemble des autres zones corporelles (excepté la « zone externe », c'est-à-dire la peau dans son ensemble) les automobilistes sont majoritaires. Globalement la colonne vertébrale est touchée pour une victime sur cinq, la tête (19 %) et la face (16 %) arrivent ensuite. Pour ces deux zones la part des cyclistes dépasse nettement celle des deux-roues à moteur. Les deux-roues, à moteur ou non, constituent la majorité des victimes concernées par des lésions étendues de la peau. Alors que 9 % des victimes sont des piétons, cette catégorie compte pour 17 % des blessés au membre inférieur, 14 % à la tête, 12 % à la peau, 11 % à la face.

Lorsqu'on s'intéresse aux lésions sévères à maximales, AIS 4 et plus, (figure 2), qui mettent en jeu le pronostic vital et nécessitent des soins urgents et/ou complexes lorsqu'elles ne sont pas mortelles d'emblée, ce sont la tête (1,20 % des victimes) et le thorax (0,92 %) qui occupent l'avant-scène, suivis de l'abdomen (0,21 %) et de la colonne vertébrale (0,13 %). Aucune autre région corporelle n'est touchée avec cette sévérité pour plus d'une victime sur 1 000. La plupart (77 %) des victimes concernées ne sont gravement atteintes (AIS 4 ou plus) que dans une seule zone, 20 % dans deux zones, 3 % dans trois et moins de 1 % dans quatre ou plus. Les piétons sont ici surreprésentés pour l'ensemble des zones (excepté la colonne et la peau), représentant par exemple 27 % des victimes sévèrement blessées au membre inférieur, 25 % à la tête, 23 % à la face, 19 % à l'abdomen, 17 % au thorax, alors qu'ils ne comptent que pour 9 % de l'ensemble des victimes. Leur vulnérabilité est ainsi concrétisée. Les usagers de deux-roues à moteur sont particulièrement nombreux parmi les victimes sévèrement touchées à l'abdomen (28 %) ou à la colonne vertébrale (27 %). Les automobilistes sont en excès pour la colonne vertébrale (57 % des victimes concernées), ainsi que pour la zone externe (14 victimes sur 21, presque toutes brûlées dans l'incendie de leur véhicule). Quant aux cyclistes, ils sont ici peu nombreux, étant en grande majorité victimes d'une simple chute sans antagoniste, rarement sévère.

Décès

La **létalité** (nombre de tués rapporté aux victimes) augmente régulièrement avec l'âge à partir de 15 ans : chez les 15-19 ans, 0,9 % des victimes ont été tuées tandis que chez les 80 ans ou plus, 7,6 % l'ont été. Les hommes, déjà plus souvent blessés que les femmes, le sont également plus gravement : excepté aux deux extrêmes de la vie, les hommes ont plus de risque de décéder quand ils sont victimes d'un accident corporel. La létalité est très variable d'un type d'usager à l'autre : 3,1 % de décès chez les victimes occupant de poids lourds, 2,9 % pour les piétons, 2,7 % pour les occupants de camionnette, 1,2 % pour les usagers de deux-roues à moteur et les automobilistes, et 0,4 % pour les cyclistes.

Sur la période 1996-2001, 798 victimes sont décédées des suites de leur accident. Les hommes représentent les trois quarts des **effectifs** des tués. Ils sont majoritaires pour tout type d'usager.

Chez les hommes, les jeunes entre 15 et 30 ans sont particulièrement concernés : 4 hommes tués sur 10. La part des deux-roues à moteur est importante entre 15 et 40 ans : un tiers des hommes tués de cette tranche d'âge. Pour les femmes, l'effet de l'âge est minime. Plus du tiers des femmes décédées étaient piétons.

Globalement, la **mortalité** moyenne annuelle (nombre de tués rapporté à la population) est de 8,7 pour 100 000. Par tranche d'âge et sexe, elle est maximale pour les hommes entre 15 et 30 ans et après 70 ans, et croissante avec l'âge pour les femmes après 70 ans. Seulement la moitié des tués étaient automobilistes.

Parmi les 606 tués pour lesquels on dispose d'une description lésionnelle pouvant expliquer le décès, 40,3 % étaient atteints d'au moins une lésion mortelle d'emblée (AIS6), 4 fois sur 10 à la tête, 4 fois sur 10 au thorax, moins d'une fois sur 10 à la tête et au thorax, une fois sur 10 à la colonne vertébrale ou à la peau (brûlures). Le même nombre de victimes décédées (40,3 %) souffrait d'une ou plusieurs lésion(s) critique(s) (AIS5), plus de 4 fois sur 10 à la tête, 3 fois sur 10 au thorax, moins d'une fois sur dix à l'abdomen. Enfin 19,5 % des tués souffraient « seulement » de lésions sévères AIS4, 4 fois sur 10 à la tête, 2 fois sur 10 au thorax, 2 fois sur 10 à la tête et au thorax, moins d'une fois sur 10 à la face.

Séquelles

Grâce à la codification précise des lésions, il est possible de prévoir dès l'admission les séquelles probables. Un indice couplé à l'AIS fournit un niveau de déficience prévisible à un an. Pour les déficiences mineures ou modérées, cet indicateur n'a pas de qualité prédictive au niveau individuel, la récupération dépendant de nombreux facteurs autres que la lésion initiale elle-même.

Les constructeurs de l'indice estiment que la prévision est valable pour 80 % des cas au moins. Par contre, pour les hauts niveaux de handicap, dus à des lésions telles que la destruction de structures anatomiques, le niveau de fiabilité de la prévision

7. Sont décrites les lésions constituant plus de 5 % des lésions recensées pour chaque niveau de gravité.

est élevé. Par analogie avec l'AIS, le code IIS a 6 niveaux de gravité prenant en compte la mobilité, les aspects cognitif, esthétique, sensoriel, sexuel/reproductif et la douleur. Les lésions élémentaires les plus fréquemment observées⁷ chez les survivants pour chaque niveau de gravité sont :

- IIS0 : Lésions sans séquelles prévues : contusion superficielle du cou (6 603 victimes), contusion du genou (5 983) ;
- IIS1 : étirement de la colonne vertébrale cervicale sans fracture ni luxation (10 927 victimes), perte de connaissance antérieure à l'admission (1 682), étirement de la colonne vertébrale lombaire sans fracture ni luxation (1 201) ;
- IIS2 : fracture complexe du bassin (107), fracture du calcanéum (97), fracture de l'astragale (64), œdème cérébral modéré (61), coma à l'arrivée Glasgow ≤ 8 (61), petit hématome intracérébral en pétéchies (58), contusion cérébrale sans autre précision (48) ;
- IIS3 : luxation du genou (50), hémorragie cérébrale intraventriculaire (41), hématome intracérébral de taille non précisée (34), hématome intracérébral de taille $\leq 30 \text{ cm}^3$ ou 4 cm de diamètre pour un adulte, 15 cm^3 ou 2 cm pour un enfant de moins de 10 ans (28), luxation de hanche avec atteinte articulaire (21), rupture complète du ligament croisé postérieur (17) ;
- IIS4 : hématome sous-dural de taille non précisée (42), hématome sous-dural de taille $\leq 50 \text{ cm}^3$ pour un adulte, 25 cm^3 pour un enfant (42), hématome intracrânien bilatéral (17), plaie de la moelle épinière au niveau dorsal, avec atteinte médullaire complète touchant la sensibilité et la motricité avec fracture vertébrale (9), avec fracture et luxation (9) ;
- IIS5 : lésion axonale diffuse du cerveau, déchirure de la substance blanche (25), contusion de la moelle épinière au niveau cervical en dessous de la 3^e vertèbre avec atteinte médullaire complète touchant la sensibilité et la motricité et luxation vertébrale (3) ;
- IIS6 : contusion du tronc cérébral (19), lésion hémorragique du tronc cérébral (9), lésion axonale diffuse du tronc cérébral (4), atteinte du tronc cérébral sans description (4).

Au total, outre les victimes décédées (1,2 %), 20 198 personnes (31,4 % des victimes) garderont probablement des séquelles mineures ou modérées un an après l'accident (IIS 1 ou 2), et 475 (0,7 %) des séquelles graves (sérieuses à maximales IIS 3 ou plus). L'incidence moyenne annuelle des séquelles graves est donc de 5,2 pour 100 000. La grande majorité (92,7 %) des victimes concernées ont des séquelles graves prévues pour une seule zone, 5,9 % pour deux zones et 1,3 % pour 3 ou 4 zones.

La répartition des séquelles graves (IIS3 ou plus), entre les zones corporelles est différente d'un type d'usager à l'autre (voir figure 3).

La tête est la première région concernée (0,42 % de l'ensemble des victimes), les piétons étant particulièrement à risque (47 % des lésions graves cérébrales, alors qu'ils comptent pour 9 % des victimes). De telles séquelles peuvent toucher l'intellect, la mémoire, le comportement, la motricité, la vue etc.

Les séquelles médullaires (0,13 % des victimes atteintes de tétraplégies ou paraplégies) concernent à parts égales automobilistes et usagers de deux-roues à moteur, ces derniers sont donc un groupe à risque pour ce type de séquelles (dont ils constituent 43 % des cas, ne représentant que 18 % des victimes).

Les séquelles du membre inférieur (0,18 % des victimes) ont un niveau de gravité moindre. Les victimes usagers de deux-roues à moteur en constituent plus du tiers.

FACTEURS DE RISQUE DE GRAVITÉ

Quel que soit le critère de gravité choisi (létalité, gravité immédiate du tableau lésionnel, gravité des séquelles prévues), il apparaît que le type d'usager, l'utilisation des protections (ceinture ou casque), l'antagoniste percuté, le lieu de l'accident, l'âge et le sexe des victimes sont liés à la gravité des atteintes.

Ces différents facteurs sont fortement corrélés entre eux, mais il est possible, grâce à des analyses multivariées, de mesurer l'influence de chacun d'eux, à égalité de niveau pour les autres facteurs.

Par exemple dans une étude concernant les quatre principaux types d'usagers pour les séquelles sérieuses à maximales (MIIIS 3 et plus), le facteur prépondérant est le moyen de locomotion, associé ou non à l'utilisation du dispositif de sécurité (ceinture, casque). Ainsi c'est l'utilisateur d'un deux-roues motorisé sans casque qui risque le plus de garder un handicap sérieux ou sévère. Viennent ensuite par ordre décroissant le piéton, l'usager de deux-roues à moteur casqué, l'automobiliste non ceinturé, le cycliste, et enfin l'automobiliste ceinturé. Les risques décroissent de 9,5 à 1. L'obstacle rencontré est lui aussi déterminant, lorsqu'il s'agit d'un poids lourd ou engin (risque de 3,5 par rapport à un accident sans antagoniste), ou à un moindre degré d'un obstacle fixe. Le lieu de l'accident a également une influence : route nationale ou départementale ainsi qu'autoroutes sont plus à risque que les rues (risque de 2,9 pour les routes et de 1,7 pour les autoroutes par rapport aux rues). La nuit est également un facteur de risque (1,7).

Même lorsqu'on prend en compte l'ensemble de ces descripteurs de l'accident, il subsiste une gravité croissante avec l'âge, et supérieure pour le sexe masculin.

CONCLUSIONS

On retiendra que dans le département du Rhône, pour 10 tués dans un accident de la route, 6 autres victimes garderont des séquelles graves.

La connaissance fine des lésions provoquées par les accidents de la route permet de connaître la nature, la gravité, les groupes à risque et les facteurs de risque pour de multiples aspects de cet événement de santé : mortalité, gravité immédiate, séquelles prévisibles exprimées en incidences, mais aussi en nature des lésions et des handicaps.

Tableau 1 : Incidences moyennes annuelles des accidents de la route pour 100 000 personnes de même âge et sexe, par type d'usager

(données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2001, INRETS-ARVAC, n = 64 112)

Hommes	Piéton	Voiture	Camion	Car/bus	Camion- nette	Deux- roues motorisé	Vélo	Patins, planche	Autre ou inconnu	Total
0 à 4 ans	73	68	0	2	0	2	98	6	8	258
5 à 9 ans	131	96	0	3	1	12	312	64	12	631
10 à 14 ans	128	97	1	3	1	166	520	235	22	1 173
15 à 19 ans	96	568	4	4	5	980	285	83	22	2 047
20 à 24 ans	68	976	14	2	13	473	128	35	28	1 737
25 à 29 ans	52	729	25	2	14	398	122	21	18	1 381
30 à 34 ans	55	566	19	4	15	290	107	15	18	1 089
35 à 39 ans	48	423	19	3	12	230	104	14	14	868
40 à 44 ans	44	291	18	4	11	153	77	7	8	613
45 à 49 ans	45	345	14	6	12	121	83	4	10	639
50 à 54 ans	63	323	19	3	7	76	72	2	13	578
55 à 59 ans	59	215	12	5	4	39	55	0	6	395
60 à 64 ans	46	172	1	5	4	23	49	0	4	304
65 à 69 ans	50	153	2	3	2	17	46	1	7	280
70 à 74 ans	99	229	1	12	0	21	56	0	6	425
75 à 79 ans	90	196	0	11	1	13	43	0	1	355
80 à 84 ans	82	129	0	9	0	12	15	0	2	248
85 à 89 ans	116	145	0	7	0	11	22	0	4	305
90 ans et plus	169	113	0	0	0	11	0	0	0	293
Total	71	380	10	4	7	229	148	35	14	899

Femmes	Piéton	Voiture	Camion	Car/bus	Camion- nette	Deux- roues motorisé	Vélo	Patins, planche	Autre ou inconnu	Total
0 à 4 ans	41	72	0	1	1	1	41	1	4	161
5 à 9 ans	84	102	0	2	1	3	159	59	11	421
10 à 14 ans	107	121	0	6	2	43	127	99	13	518
15 à 19 ans	94	478	0	9	2	202	58	15	6	866
20 à 24 ans	55	775	0	7	2	82	39	12	14	987
25 à 29 ans	40	660	1	7	2	47	31	15	8	810
30 à 34 ans	39	550	0	4	1	31	25	8	8	666
35 à 39 ans	38	429	1	6	1	27	29	8	5	545
40 à 44 ans	28	362	0	7	0	19	17	4	5	442
45 à 49 ans	53	431	0	5	1	17	25	2	4	539
50 à 54 ans	53	374	2	9	0	11	23	2	4	477
55 à 59 ans	39	233	0	9	0	3	21	1	2	307
60 à 64 ans	43	155	0	4	0	2	13	1	2	220
65 à 69 ans	52	173	0	7	0	0	8	0	1	243
70 à 74 ans	93	198	0	23	0	2	9	0	2	326
75 à 79 ans	104	133	0	17	1	1	4	0	1	263
80 à 84 ans	70	68	0	10	0	0	3	0	2	153
85 à 89 ans	94	50	0	5	0	0	0	0	3	153
90 ans et plus	71	40	0	3	0	0	3	0	0	117
Total	58	350	0	7	1	35	41	15	6	513

Tableau 2 : Victimes d'accidents de la circulation dans le département du Rhône
Répartition par type d'usager

(données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2001, INRETS-ARVAC, n = 64 227*)

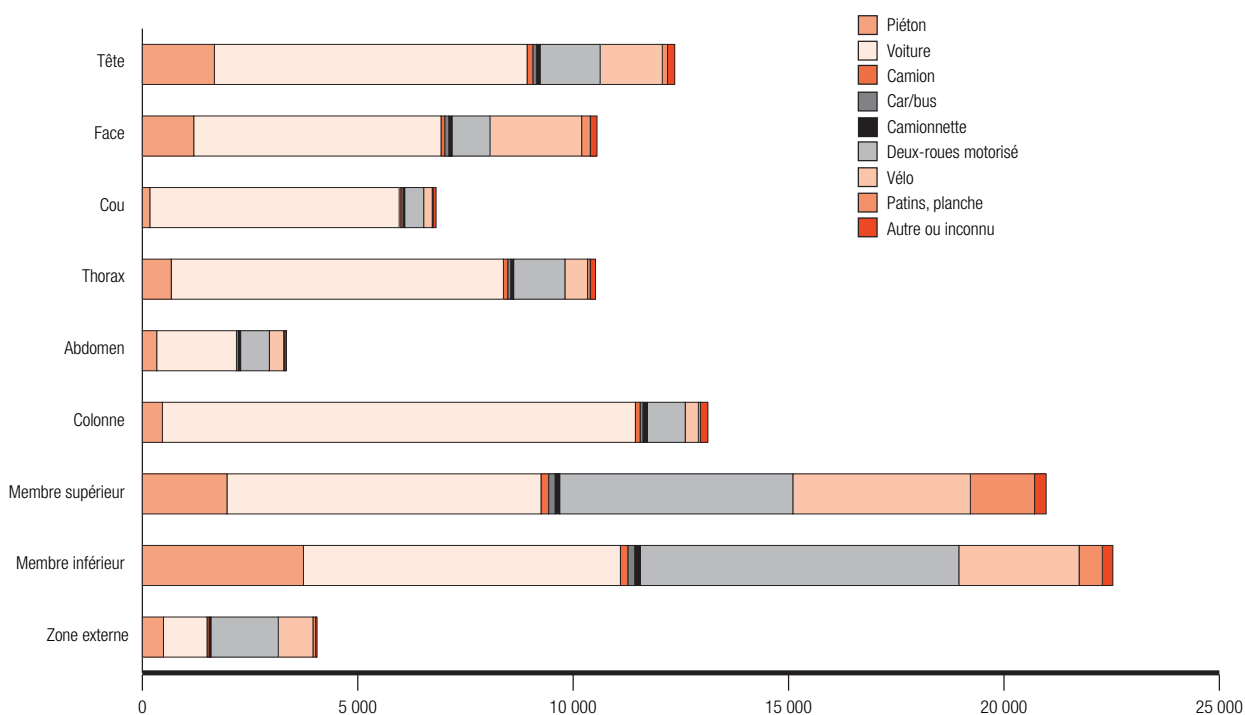
Types d'usager	Hommes		Femmes		Total	
	n	%	n	%	n	%
Piéton	3 172	7,95	2 761	11,35	5 933	9,24
Voiture	16 846	42,22	16 585	68,17	33 431	52,05
Camion	465	1,17	15	0,06	480	0,75
Car/bus	167	0,42	321	1,32	488	0,76
Camionnette	322	0,81	51	0,21	373	0,58
Deux-roues motorisé	10 171	25,49	1 668	6,86	11 839	18,43
Vélo	6 569	16,46	1 925	7,91	8 494	13,22
Patins, planche	1 572	3,94	712	2,93	2 284	3,56
Autre ou inconnu	614	1,54	291	1,20	905	1,41
Total	39 898	100,00	24 329	100,00	64 227	100,00

* dont 98 de sexe inconnu

Figure 1 : Régions corporelles touchées, toutes gravités confondues
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'usager

(données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2001, INRETS-ARVAC, n = 64 241)

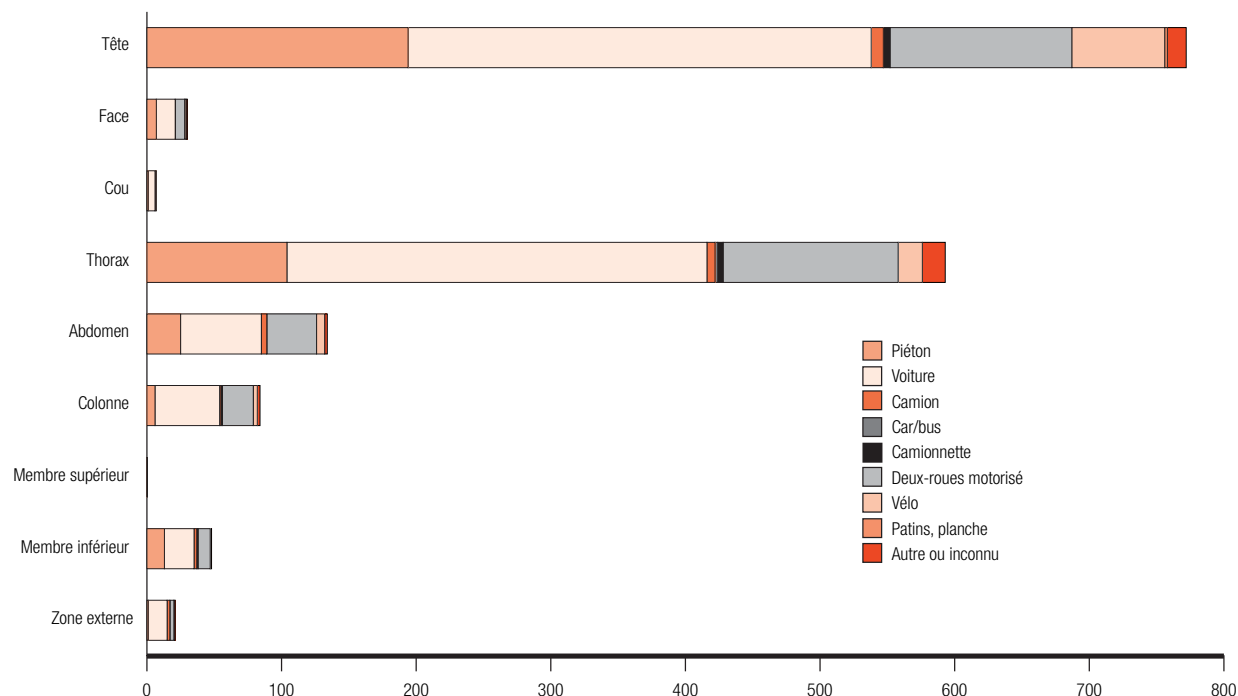
Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones



**Figure 2 : Régions corporelles touchées de façon sévère à maximale (AIS4 et plus)
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'utilisateur**

(données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2001, INRETS-ARVAC, n = 1 338)

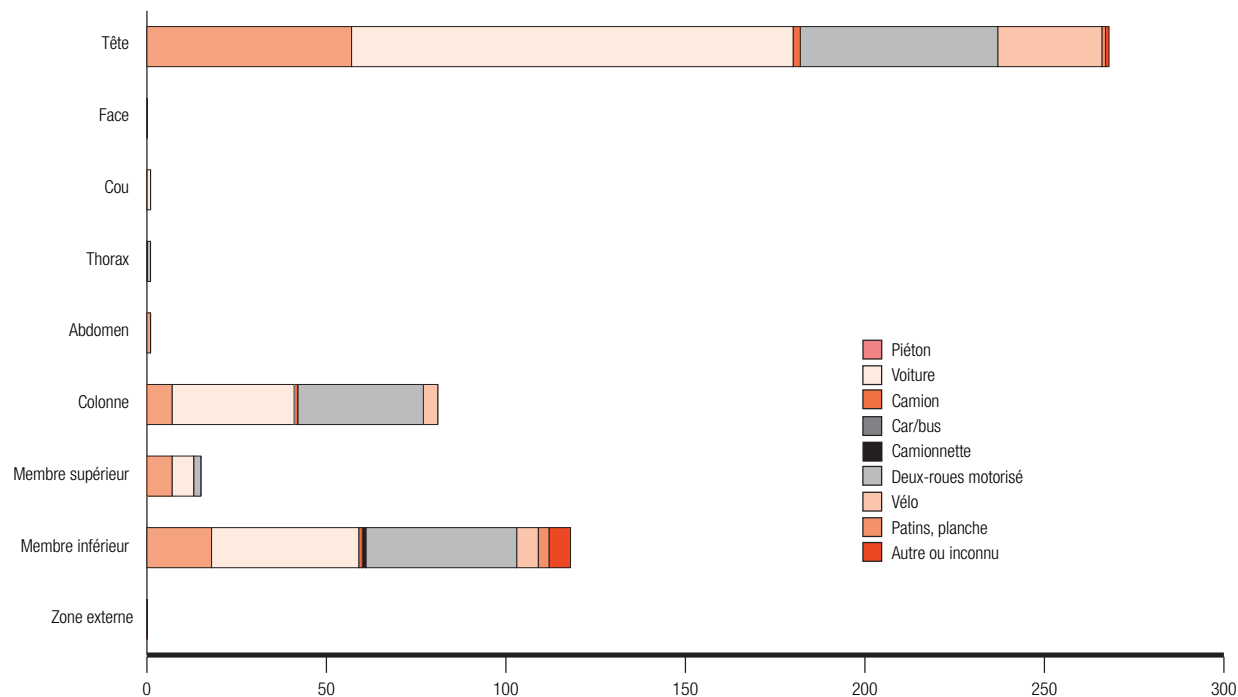
Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones



**Figure 3 : Régions corporelles touchées par des lésions avec séquelles prévisibles
sérieuses à maximales (IIS3 et plus) chez les survivants
Effectifs de victimes touchées pour chaque région corporelle, par type d'utilisateur**

(données du Registre du Rhône des victimes d'accident de la circulation, 1996-2001, INRETS-ARVAC, n = 475)

Une victime peut être atteinte dans plusieurs zones



LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2003

Le coût individuel des accidents en 1999

Une étude réalisée en 1991-1992 sur le « Prix de la vie humaine, application à l'évaluation du coût économique de l'insécurité routière »⁸ a analysé les différentes composantes du prix de la vie humaine et les a calculées en appliquant la « méthode du capital humain compensé » aux statistiques de 1990. Elle distingue en particulier :

• Les coûts marchands directs

• **Les coûts médicaux et sociaux** : coût des services de transport sanitaire, coût des premiers secours, coût des soins médicaux, coût des médicaments et appareillages spéciaux, coût de la convalescence, coût funéraire, coût de rééducation, coût de réinsertion, coût de l'aide à domicile.

• **Les coûts matériels** : dommages occasionnés aux véhicules, dommages causés au domaine public, dommages causés à la propriété, dommages matériels causés aux personnes impliquées dans l'accident, dommages causés à l'environnement, frais divers : consommation de carburant dans le trafic congestionné par l'accident, remorquage, déplacements...

• **Les frais généraux** : frais des services d'incendie, frais de police, frais d'expertise, frais de justice, coût des services d'assurance, frais d'administration divers.

• Les coûts marchands indirects

• **Perte de production future** des tués, 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) blessés.

• **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, préjudice mortis, transfert du préjudice doloris du mort aux héritiers).

• **Cas du blessé** (préjudice 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 au Plan a été chargé de réactualiser ce travail en étudiant en particulier les différentes approches des autres pays industrialisés. Il conclut à la corrélation entre le PIB par tête et le coût de la vie humaine et préconise dans le cas de la France d'adopter une valeur de 1 million d'euros valeur 2000 pour les tués, 150 000 euros pour les blessés graves, 22 000 euros pour les blessés légers et 5 500 euros pour les dégâts matériels. Le groupe recommande par ailleurs de faire croître la valeur du tué au même rythme que la dépense de consommation des ménages par tête, soit + 4,1 % en 2001, + 2,8 % en 2002 et + 2,7 % en 2003. La valeur du blessé grave et du blessé léger se déduisant par proportion de la valeur du tué, on appliquera les mêmes pourcentages de progression. Pour les accidents matériels, on appliquera le taux annuel d'inflation, soit 1,4 % en 2001, 2,4 % en 2002 et 2,3 % en 2003.

Pour 2003, les valeurs suivantes seront donc utilisées : 1 099 042 euros pour les tués, 164 856 euros pour les blessés graves, 24 179 euros pour les blessés légers et 5 842 euros pour les dégâts matériels.

Coût global de l'insécurité routière en 2003

• Estimation du coût des accidents corporels en 2003

Nombre de tués à six jours : 5 731 ; coût des tués : 6,3 milliards d'euros.

Nombre de blessés graves : 19 207 ; coût des blessés graves : 3,2 milliards d'euros.

Nombre de blessés légers : 96 722 ; coût des blessés légers : 2,3 milliards d'euros.

Nombre d'accidents corporels⁹ : 90 220 ; coût des dégâts matériels des accidents corporels : 0,5 milliard d'euros

Soit un coût de **12,3 milliards d'euros**.

• Estimation du coût des accidents purement matériels : 11,9 milliards d'euros

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 24,2 milliards d'euros en 2003.

8. 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.

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

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 2004 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 2003, à 1 629 millions d'euros. Il atteindrait 1 674 millions d'euros en 2004, ce qui représente une hausse de 2,7 %.

La répartition entre les différents ministères de cet effort prévu en 2004 est la suivante (en millions d'euros) :

- Équipement, transports, logement, tourisme et mer : 621,33 ;
- Défense : 529,79 ;
- Intérieur, sécurité intérieure et libertés locales : 264,79 ;
- Justice : 160,42 ;
- Jeunesse, éducation nationale et recherche : 55,28 ;
- Santé, famille et personnes handicapées : 0,21 ;
- Sports : 0,13 ;
- Recherche et nouvelles technologies : 24,78 ;
- Économie, finances et industrie : 17,14.

Les Français et la sécurité routière

PRÉSENTATION

En plus des résultats issus des sondages mis en œuvre dans le cadre du baromètre de la communication gouvernementale, sont publiés dans la présente édition ceux réalisés récemment pour le compte du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), qui concernent principalement le bilan des mesures prises au cours des deux dernières années.

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU BAROMÈTRE

Le dernier sondage, réalisé du 6 au 15 octobre 2003 a concerné 1 017 personnes interrogées en face à face à leur domicile. L'échantillon, comme à chaque fois, représentatif de la population française âgée de 15 ans et plus, est constitué selon la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage), après stratification par région et catégorie d'agglomération.

L'intérêt des Français

D'une manière générale, depuis 2000, les résultats font état d'une forte mobilisation :

- près de 9 Français sur 10 déclarent être beaucoup ou assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route ;
- 7 sur 10 souhaitent avoir plus d'informations sur les orientations des pouvoirs publics ;
- 54 % estiment bien connaître les mesures des pouvoirs publics (contre 41 % en octobre 2002).

Les causes de risques sur la route

Sur les quatre années étudiées, c'est le comportement humain qui est toujours cité loin en tête.

En ce qui concerne les autres facteurs, la période récente montre que les Français tendent à accorder davantage d'importance à l'état du réseau routier (+ 5 points par rapport à octobre 2002) et à la puissance du véhicule (+ 3 points en un an).

C'est l'absence d'une surveillance efficace de la circulation qui régresse le plus passant de 24 % à 16 % entre octobre 2002 et octobre 2003.

Les causes liées au comportement humain

À l'intérieur de ces causes, on retiendra que si la conduite en état d'ivresse, les excès de vitesse et le non-respect des règles sur la priorité et la signalisation sont bien reconnus comme une des causes importantes, les Français continuent à attacher une faible importance au non-respect des distances de sécurité.

Le comportement propre des conducteurs

En 2003, les comportements qui enregistrent les mouvements qui se détachent le plus sont les suivants :

- le fait de téléphoner assez souvent et de temps en temps en conduisant (– 5 points en un an, – 2 points en six mois) ;
- le non-port du casque en ville (5 % contre 2 % en moyenne dans les périodes précédentes avouant assez souvent et de temps en temps ne pas le porter).

LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU « SONDAGE CNSR »

Le sondage, mené du 1^{er} au 6 mars 2004, a concerné un échantillon de 1 007 personnes représentatif de la population française de 15 ans et plus. Les interviews sont réalisées par téléphone et la représentativité de l'échantillon repose sur la méthode des quotas.

Pour 92 % des Français, les actions et les mesures prises au cours des deux dernières années sont jugées indispensables (dont 57 % tout à fait) et sont considérées comme efficaces par la quasi-totalité de la population (93 %). Parmi les mesures les plus saillantes, viennent en tête la mise en place des radars automatiques et le permis probatoire.

Pour plus de trois individus sur quatre, les radars automatiques participent à la baisse du nombre d'accidents et permettent également de traiter sans discrimination les délits de vitesse.

L'INTÉRÊT DES FRANÇAIS POUR LES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En retrait de un point par rapport au score le plus fort enregistré depuis 2000, octobre 2003 montre que les Français restent fortement mobilisés : 86 % ayant déclaré être beaucoup ou assez intéressés par les problèmes de sécurité sur la route.

Par classes d'âge, sur la base des sondages de fin d'année 2001 et 2002, il avait été observé que le plus faible score concernait les 15-24 ans et qu'il s'agissait de la population qui, en un an, avait enregistré le plus fort recul (passant de 83 % à 77 % en 2002).

En octobre 2003, le plus faible score concerne les 65 ans et plus (82 %), les 15-24 ans progressent de sept points et ce sont les 35-49 ans les plus fortement intéressés avec 90 % de citations.

L'intérêt reste très nettement marqué pour ceux qui utilisent la voiture au moins une fois par semaine, ils sont 92 % contre 89 % pour ceux qui l'utilisent moins souvent (respectivement 90 % contre 81 % en novembre 2002). Outre la progression des conducteurs habituels (+ 2 points), il est notable de relever celle des utilisateurs occasionnels (+ 8 points en un an).

L'INFORMATION ET L'OPINION PUBLIQUE

Au plan des connaissances sur les grandes orientations des pouvoirs publics visant à diminuer le nombre et la gravité des accidents, l'année 2003 obtient le plus fort pourcentage de

citations, avec un pic en avril : six Français sur dix estimant bien les connaître contre moins de un Français sur deux précédemment.

En la matière, sur la base de quatorze thèmes d'information, les Français ont précisé leur degré de connaissance et leurs attentes. En voici les principaux résultats :

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... ?		
	Oct. 2002 ¹	Avr. 2003 ¹	Oct. 2003 ¹	Les 15-24 ans Oct. 2003	Oct. 2002 ¹	Avr. 2003 ¹	Oct. 2003 ¹
1 – « les conséquences du non-port de la ceinture »	75	76	76	68 (– 1)	45	44	42
2 – « le taux d'alcool autorisé pour la conduite »	74	75	73	69 (+ 1)	46	44	43
3 – « les contrôles techniques »	70	68	66	47 (– 6)	44	44	42
4 – « les distances de sécurité à respecter »	70	69	66	61 (+ 4)	48	48	50
5 – « le permis à points »	66	69	67	67 (+ 3)	48	47	47
6 – « les pénalités qu'entraînent les vitesses excessives »	64	68	66	57 (+ 7)	54	48	52
7 – « les distances de freinage nécessaires selon la vitesse et l'état de la route »	64	64	60	58 (+ 1)	50	50	53
8 – « les risques liés à l'utilisation du portable en conduisant »	63	69	67	61 (+ 6)	50	47	48
9 – « l'apprentissage anticipé de la conduite »	52	56	55	64 (– 5)	44	42	44
10 – « les conséquences du non-port du casque lorsqu'on se déplace en deux-roues »	61	57	60	65 (+ 2)	40	36	40
11 – « le nombre de morts et de blessés dus aux accidents de la route »	52	54	56	50 (+ 3)	50	47	48
12 – « les conséquences pénales et financières d'un accident lorsqu'on a bu »	46	55	51	45 (+ 3)	55	51	55
13 – « l'évolution de la réglementation routière »	46	54	50	47 (+ 10)	60	57	62
14 – « le coût financier pour la société des accidents de la route »	25	32	26	22 (+ 2)	58	53	57

Source : baromètre CSA/DSCR.

1. Ensemble des Français. Pour les 15-24 ans, le chiffre mis en parenthèse traduit l'écart par rapport au pourcentage obtenu en octobre 2002.

Sur six mois en 2003, le niveau de connaissance de l'ensemble des Français régresse pour onze thèmes. Si sur un an, cinq thèmes seulement enregistrent une baisse, la progression du niveau de connaissance de l'ensemble des Français reste, comme le montrent les résultats, somme toute limitée. Même s'il faut encore progresser, il est en revanche très encourageant de constater la nette amélioration des 15-24 ans.

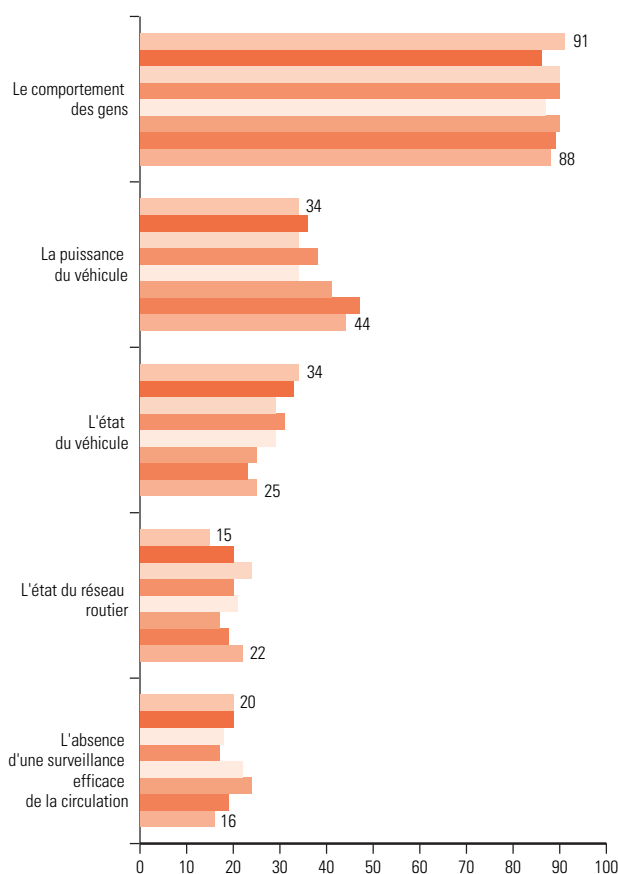
Si sensiblement d'une période à l'autre, les thèmes occupent un rang similaire, sans doute conviendrait-il, pour l'ensemble des Français, d'axer les efforts par exemple sur les distances

de sécurité (– 4 points en un an contre cependant + 4 pour les 15-24 ans, probablement favorisés par le fait que plus ou moins pour la plupart, ils doivent être en situation d'apprentissage).

Globalement, ces résultats sont encourageants puisqu'à l'exception du thème 14, a minima un Français sur deux se dit très ou assez bien informé et qu'à minima environ un sur trois souhaite avoir plus d'information montrant qui plus est à travers par exemple la progression du thème 13 tout l'intérêt d'investir dans l'information et la formation.

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.)



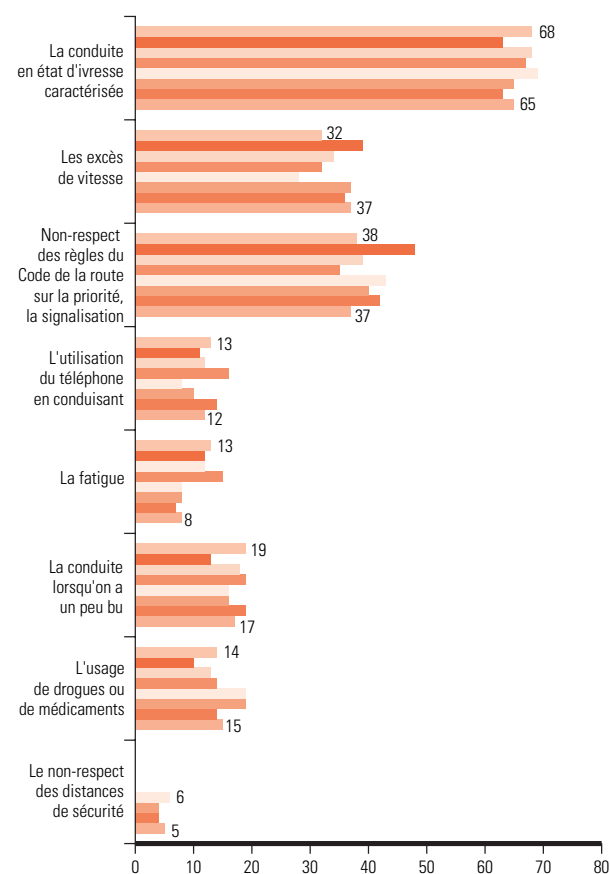
Avr. 00 Nov. 00 Avr. 01 Nov. 01 Avr. 02 Oct. 02 Avr. 03 Oct. 03

Des cinq causes présentées, on retiendra les points suivants :

- le comportement est, de loin, systématiquement considéré comme la cause la plus importante de risque sur la route ;
- la progression continue de l'influence du facteur puissance du véhicule (+10 points en quatre ans) ;
- si l'état du véhicule occupe toujours la troisième position, ce facteur, en revanche, régresse de façon continue ;
- quant aux deux derniers facteurs qui oscillent entre hausses et baisses successives, cités sensiblement au même niveau, c'est l'absence d'une surveillance efficace de la circulation qui marque le pas, occupant en 2003 la dernière position.

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.)



Avr. 00 Nov. 00 Avr. 01 Nov. 01 Avr. 02 Oct. 02 Avr. 03 Oct. 03

Les faits marquants en 2003

Si les trois causes les plus fréquemment citées restent la conduite en état d'ivresse caractérisée (toujours largement au premier rang), puis le non-respect des règles et les excès de vitesse, on remarque que depuis 2000 les excès de vitesse sont de plus en plus pris en compte pour rejoindre en 2003 le non-respect des règles.

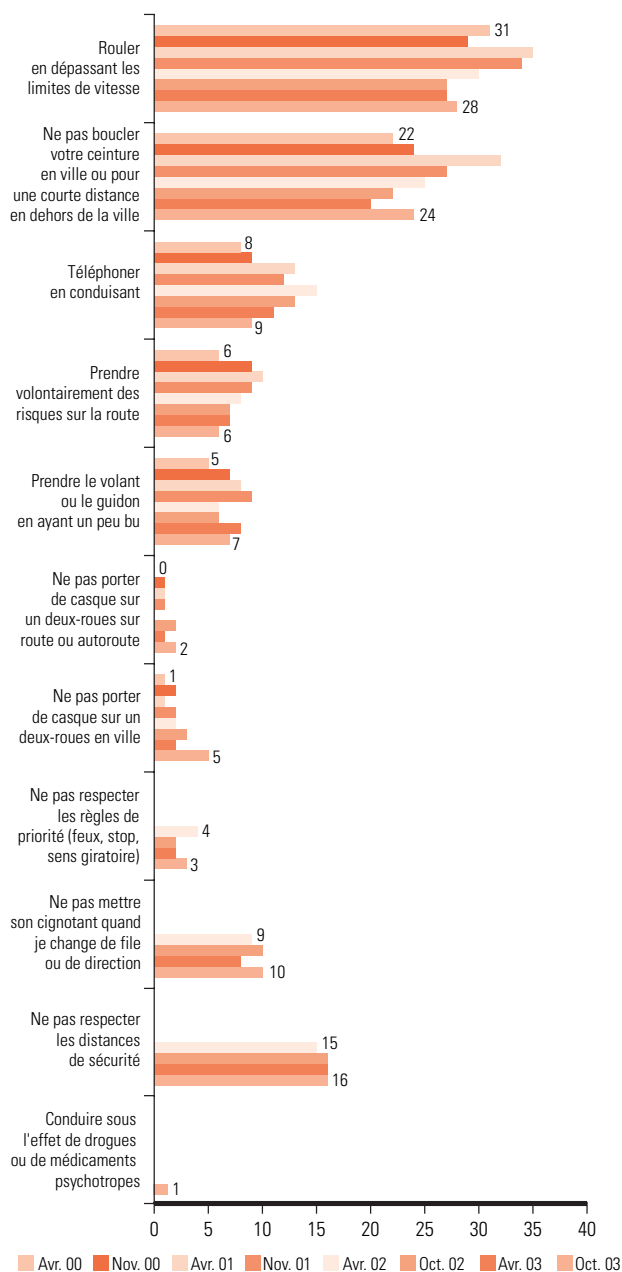
Pour les deux causes qui suivent, on note que l'avancée de l'usage de drogues obtenue en octobre 2002 par rapport à la conduite lorsqu'on a un peu bu n'est pas confirmée.

Ensuite, si la fatigue se maintient à son niveau le plus bas, en revanche l'utilisation du téléphone progresse de deux points en un an. Sans doute faut-il voir dans ces résultats l'impact des campagnes et ce, d'autant plus que, pour le téléphone par exemple, la part des conducteurs disant l'utiliser est, elle, en revanche et justement, en baisse.

Enfin, le non respect des distances de sécurité reste la cause la moins importante : placée au premier ou deuxième rang dans seulement 5 % des cas, cela représente soixante points d'écart de citations avec la première cause.

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 »).



Le dépassement des limites de vitesse reste le comportement majoritaire des conducteurs (près de un sur trois).

Vient ensuite, comme à l'accoutumée, le non-port de la ceinture représentant un conducteur sur quatre.

Le non-respect des distances de sécurité (un conducteur sur six), est un comportement qui depuis un an reste stable au même titre que celui de ne pas mettre assez souvent et de temps en temps son clignotant (un conducteur sur dix).

C'est la conduite tout en téléphonant qui est le comportement qui a le mieux progressé, mais il concerne encore un conducteur sur onze.

Quant aux comportements les moins répandus (en tout cas avoués), ils sont, compte tenu des risques potentiels, à un niveau qui reste préoccupant :

- un conducteur sur quatorze disant prendre le volant en ayant un peu bu ;
- un sur dix-sept avouant prendre des risques volontairement ;
- un sur vingt déclarant ne pas porter de casque en ville (octobre 2003 représentant la plus forte dégradation) ;
- seulement 1 % des conducteurs sondés, qui représentent dans ce sondage 79 % de l'échantillon, avouent conduire sous l'effet de drogues ou de médicaments psychotropes.

Les résultats ci-après se réfèrent au sondage réalisé pour le compte du CNSR portant sur le bilan de la politique menée depuis deux ans et l'identification du niveau d'acceptabilité des mesures.

PERCEPTION DE LA POLITIQUE MENÉE DEPUIS DEUX ANS

À la question « Quelles sont les mesures ou actions prises récemment en matière de sécurité routière qui vous ont le plus marqué ? », on relève que :

- 61 % ont cité les radars ;
- 46 % le permis dont le « permis probatoire » : 18 %, « le permis à six points » : 12 %, « le permis à points » : 8 %, « le permis pour les jeunes » : 5 % ;
- 41 % les différents contrôles ;
- 26 % la limitation de vitesse ;
- 21 % l'alcool.

Ainsi ce sont les contrôles de vitesse, tout particulièrement par radar et le permis probatoire qui ont le plus marqué les Français.

Globalement, la très grande majorité de la population (93 %) trouve que les mesures ou actions sont très ou plutôt efficaces. Cependant, un Français sur deux tend à considérer ces mesures comme étant trop sévères (53 %) ou allant trop loin (46 %).

LES PERSPECTIVES ET LES MESURES ENVISAGEABLES

- 72 % considèrent que le permis probatoire est une mesure tout à fait (39 %) ou plutôt justifiée (33 %) ;
- 68 % disent que limiter la puissance des véhicules est une mesure tout à fait (40 %) ou plutôt justifiée (28 %) ;
- 63 % pensent que le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite est une mesure tout à fait (36 %) ou plutôt justifiée (37 %) ;
- 92 % estiment que la limitation de l'utilisation du téléphone mobile en conduisant est une mesure efficace pour réduire le nombre d'accidents sur la route, mais seulement 56 % considèrent que l'interdiction de téléphoner en conduisant est justifiée (44 % la trouvant exagérée).

7

***Les acteurs
de la sécurité
routière***

Les acteurs de la sécurité routière

La lutte contre l'insécurité routière est bien sûr l'affaire de l'État mais pas seulement : sont également concernés les collectivités locales, les assurances, les entreprises et les associations et... tous les usagers. En un mot, c'est vraiment l'affaire de tous.

PREMIER MINISTRE

Comité interministériel de la sécurité routière (CISR)

Créé en 1972, il est présidé par le Premier ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et de s'assurer de son application.

Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR)

Désigné par le Premier ministre, il assure la coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. Pour l'aider dans ses missions, le délégué est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice et Santé.

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière lui est directement rattaché ; il est chargé de centraliser les données recueillies par des différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser puis de diffuser les résultats.

Le délégué interministériel à la sécurité routière est également directeur de la sécurité et de la circulation routières au ministère des Transports.

Le conseil national de la sécurité routière (CNSR)

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

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER

Direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR)

Créée en 1982, elle est responsable de la mise en œuvre des décisions du comité interministériel de sécurité routière.

Elle est chargée :

- de définir les conditions générales de circulation sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier en rase campagne et en milieu urbain et de mettre en œuvre ces mesures sur le réseau national ;
- de la réglementation technique des véhicules (définitions, contrôle d'application...) ;
- de la formation du conducteur (gestion des examens du permis de conduire, des inspecteurs, définitions des programmes...) ;
- de la promotion de la sécurité routière au niveau interministériel ou local ;
- de la politique générale de communication vis-à-vis du grand public ou de cibles particulières.

Les effectifs de la DSCR sont d'environ 200 personnes et ses moyens financiers sont de l'ordre de 110,1 millions d'euros en 2003.

Principaux services gestionnaires

La direction des routes (DR) est responsable de la conception, de l'aménagement et de la gestion du réseau des routes nationales et des autoroutes de dégagement ainsi que de la conception et du contrôle des autoroutes de liaison, leur aménagement et leur gestion étant le plus souvent concédés.

La direction des transports terrestres (DTT) est chargée de la réglementation des transports routiers.

Au sein des **directions départementales de l'équipement (DDE)**, les cellules départementales d'exploitation et de sécurité (CDES) ont en charge les domaines de l'exploitation de la route et de la sécurité routière.

Les directions régionales de l'équipement (DRE) exercent des fonctions d'aménagement et de programmation dans le domaine de la route et des transports. Au sein des DRE, les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR) ont principalement en charge l'information et la diffusion des résultats et des connaissances relatifs au phénomène de l'insécurité routière.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

La direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

Elle 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 62 363 militaires, dont 11 088 gendarmes adjoints, regroupe des unités territoriales (3 407 brigades territoriales formant 383 compagnies) et des unités spécialisées de police de la route (96 escadrons départementaux de sécurité routière – EDSR – constitués de 345 brigades motorisées, 135 pelotons d'autoroutes et 49 brigades rapides d'intervention).

La gendarmerie mobile, forte de 16 818 militaires, peut être appelée en renfort des unités de gendarmerie départementale, notamment à l'occasion des grandes migrations saisonnières qui nécessitent la mise en œuvre journalière de 11 000 militaires environ. Enfin, les sections aériennes de la gendarmerie, disposant de 46 hélicoptères, participent à la surveillance du trafic, en liaison avec les autres unités.

La lutte contre l'insécurité routière a représenté en 2003, 14,16 % de l'activité missionnelle de la gendarmerie nationale (13,81 % en 2002).

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 celle des tribunaux de police et des juridictions de proximité 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 hélicopté.

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

La direction de l'enseignement scolaire

Elle est chargée de mettre en œuvre la politique éducative relative aux écoles, aux collèges, aux lycées et aux lycées professionnels.

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

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

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

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

Ce continuum éducatif est jalonné par trois évaluations à différents moments de la scolarité :

- à l'école primaire, l'attestation de première éducation à la route ;
- au collège, dans les classes de cinquième, l'attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR 1) qui donne accès au brevet de sécurité routière nécessaire pour conduire un cyclomoteur ;
- dans les classes de troisième, l'attestation scolaire de sécurité routière de second de niveau (ASSR 2) qui donne accès à l'épreuve théorique du permis de conduire.

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

Pour accompagner ces actions éducatives, la direction de l'enseignement scolaire s'appuie sur un réseau de 230 correspondants académiques et départementaux « sécurité » chargés de :

- contribuer à la mise en œuvre effective de l'éducation à la sécurité routière dans les écoles, les collèges et les lycées, et coordonner les actions d'éducation et de prévention conduites sur ce thème dans les départements et les académies ;
- participer à l'élaboration, sous l'autorité des préfets, des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR), en proposant des actions à conduire dans les écoles et les établissements, ainsi que des actions de formation initiale et continue à destination des équipes pédagogiques chargées de l'éducation à la sécurité routière ;
- aider à la mise en œuvre des partenariats locaux avec les institutions, les collectivités territoriales et les associations engagées dans une politique active d'éducation à la sécurité routière.

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

SERVICES DÉCONCENTRÉS : L'ORGANISATION AU PLAN LOCAL

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière a été placée sous la responsabilité du préfet de département. Il s'appuie sur un chef de projet sécurité routière (directeur de cabinet) et sur un coordinateur sécurité routière (bureau de la circulation, cabinet du préfet...). Pour définir la politique de l'État, chaque préfet a mis en place un pôle de compétences État regroupant tous les services déconcentrés de l'État. Des partenariats sont établis avec les collectivités territoriales, les entreprises, les acteurs socioprofessionnels et les associations. Il existe par ailleurs, au niveau de chaque région, des Observatoires régionaux de sécurité routière chargés de diffuser les données sur l'accidentologie et d'impulser des études.

La sécurité routière fait partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et des objectifs de lutte contre l'insécurité. Elle est donc traitée dans le cadre des dispositifs territoriaux de sécurité et de coopération pour la prévention et la lutte contre la délinquance mis en place par décret du ministère de l'Intérieur du 17 juillet 2002.

Le conseil départemental de prévention, présidé par le préfet et dont les vice-présidents sont le président du conseil général et le procureur de la République a vocation à encourager les initiatives dans ce domaine et à en assurer leur évaluation. Il est l'instance d'approbation du document général d'orientations (DGO) à cinq ans et du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et d'évaluation des résultats.

Le conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance présidé par le maire et dont le préfet et le procureur de la

République sont membres de droit doit s'accorder sur des objectifs dont la sécurité routière fait partie. Il est notamment chargé de mettre en œuvre les programmes d'actions proposées par la collectivité dans le plan départemental d'actions de sécurité routière.

La conférence départementale de sécurité, placée sous l'autorité du préfet et celle du procureur de la République, coordonne l'action des services de l'État dans la lutte contre l'insécurité en général, y compris l'insécurité routière. Il lui appartient notamment de définir les objectifs et les programmes d'actions du plan de contrôles routiers, puis d'en évaluer les résultats. À partir des travaux du pôle de compétence sécurité routière, elle fixe les orientations d'actions de l'État du DGO pour les cinq ans à venir et leur programmation annuelle dans le cadre des PDASR.

Afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux, des pôles d'animation sécurité routière ont été créés par le délégué interministériel à la sécurité routière au niveau régional ou interrégional. Ils sont constitués de chargés de mission sécurité routière (CMSR) désignés par les administrations ou des partenaires, et de personnes recrutées sur engagement personnel. Ils ont pour fonctions principales la formation, l'échange d'expériences, l'assistance – conseil des acteurs locaux pour la mise en œuvre des orientations nationales. Ils n'ont en revanche aucune responsabilité opérationnelle dans la définition et la mise en œuvre des politiques départementales, qui sont placées, pour l'État, sous l'autorité des préfets.

Les orientations pour l'ensemble des pôles d'animation sécurité routière sont définies chaque année par le délégué interministériel en fonction des orientations de la politique nationale et de la politique locale de sécurité routière. À partir de ces éléments, chaque pôle d'animation élabore son programme annuel, en étroite concertation avec les préfetures afin de tenir compte des besoins locaux en matière d'information, de formation, d'échange d'expériences, d'assistance – conseil.

Le découpage retenu en métropole est de quinze pôles d'animation regroupant une ou plusieurs régions, en fonction de leur taille et pour favoriser l'échange d'expériences.

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, 31 en 2003.

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, LASER.

Certaines associations axent leurs actions sur des catégories spécifiques d'usagers de la route, en insistant, en particulier sur les aspects de la formation dus au conducteur. Il s'agit, notamment pour les motards de :

- La Fédération française des motards en colère ;
- La Fédération française de motocyclisme.

Les Pros de la route interviennent dans le domaine de la sensibilisation des conducteurs de poids lourds.

D'autres communiquent, enfin, sur le comportement des conducteurs : l'association française de prévention des comportements au volant.

L'utilisation et le partage de l'espace public urbain en vue de l'amélioration de la sécurité sont la préoccupation de La Rue de l'avenir, notamment.

Certaines se sont constituées pour assurer, l'écoute, le soutien, la défense des victimes des accidents de la route et faire de la sensibilisation générale ou sur des enjeux particuliers :

- Ligue contre la violence routière ;
- 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) ;
- Marilou, pour les routes de la vie.

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 et les jeunes enfants : Institut national pour la sécurité des enfants, les mains du cœur ;
- pour le milieu rural : Fédération nationale des familles rurales ;
- dans le cadre d'activités de loisirs ou d'événements sportifs : FNASCEE (Fédération nationale des associations sportives et culturelles et d'entraide de l'équipement), CGCV (Comité de gestion des centres de vacances de l'équipement), USEP (Union sportive de l'enseignement du premier degré), la course croisière de l'EDHEC et le tour de France à la voile de l'ENTPE, Comité national premiers de cordées.

Des associations mettent l'accent sur la promotion d'un mode de déplacement de manière sûre :

- Club des villes cyclables ;
- Droits du piéton ;
- Fédération française de cyclotourisme ;
- Fédération française de cyclisme ;
- FUBICY.

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 ;
- Comité national premier de cordées.

De nombreuses associations utilisent l'apprentissage de la conduite comme outil 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 sociétés d'autoroutes et ouvrages à péage

Onze sociétés gèrent le réseau des autoroutes concédées qui représentent 7 894 km au 1^{er} janvier 2004. 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 représentations professionnelles du secteur de l'assurance (Fédération française des sociétés d'assurances, Groupement des entreprises mutuelles d'assurances). Ceci s'est traduit sous forme d'un partenariat prévoyant 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.

Le renouvellement de la convention signée en 1998 avec le secteur de l'assurance s'est effectué à l'issue du Comité interministériel de la sécurité routière du 9 juillet 2003. Cette nouvelle convention quinquennale a reconduit l'affectation de 0,5 % du montant des primes d'assurance responsabilité civile obligatoire perçues par les entreprises d'assurance à des actions pour améliorer la sécurité routière dont la moitié sur la base d'objectifs prioritaires définis annuellement. En 2003, il s'agit :

- d'actions générales en matière de communication contre la violence routière, la lutte contre l'excès de vitesse, contre l'alcool ou les drogues au volant et l'incitation au port de la ceinture de sécurité ;
- d'actions d'accompagnement des nouvelles dispositions relatives à la mise en place du permis probatoire ;
- d'actions d'accompagnement de l'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite.

• Les auto-écoles

La formation des conducteurs est assurée par environ 12 000 auto-écoles employant plus de 25 000 moniteurs.

Dans ce secteur, il existe de nombreuses associations : organisations patronales (CNPA, ADECA, UNIDEC, UNPFA) ; organisations de salariés ; organisations franchisées ou associations (ECF, CER).

• Les entreprises

En 2002, d'après la CNAM, plus de 60 % des décès répertoriés comme accidents du travail sont dus à des accidents de la route, soit 803 pour les seuls travailleurs salariés. Ils représentent environ 1 100 tués par an, tous régimes confondus.

Dans le cadre du partenariat engagé en 2000 entre la DSCR et la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS), un programme d'actions a été défini et mis en œuvre pour la prévention des risques routiers encourus par les salariés.

Des chartes sont signées avec des entreprises d'envergure nationale ou des professionnelles. Outre la charte signée avec l'ensemble de la profession du transport routier de marchandises, des chartes ont été conclues respectivement avec une entreprise de travaux publics (EUROVIA), un constructeur de véhicules (RENAULT), un loueur de véhicules longue durée (ARVAL PHH), un assureur (AXA France), une société d'autoroutes (COFIROUTE) et une entreprise d'équipements routiers (PROSIGN).

Le CISR du 13 janvier 2004 a confirmé les orientations définies lors du CISR du 18 décembre 2002 en vue de poursuivre et développer la prise en compte du risque routier en entreprise en validant notamment le Code de bonnes pratiques proposé par le comité de pilotage national pour la prévention du risque routier, animé par la CNAMTS et les pouvoirs publics, notamment la DSCR. Et en incitant à la mobilisation des partenaires sociaux sur ce thème du risque routier dans la durée, au niveau de la branche accident du travail de la CNAMTS et dans le cadre des négociations de branche.

Les services de l'État se doivent d'être exemplaires sur ce thème de la prévention du risque routier en se dotant de plans de prévention du risque routier quand ce n'est pas encore le cas et en équipant les nouveaux véhicules, hormis ceux de

secours et d'intervention, de limiteurs de vitesses, de témoins sonores de port de la ceinture de sécurité, et de dispositifs d'enregistrement des données d'accident.

8

***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 1^{er} octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :

- 0,80 g/l de sang pour la contravention et
- 1,20 g/l de sang pour le délit.

1972

Décret du 5 juillet instituant un Comité interministériel de sécurité routière et créant le poste de délégué interministériel à la sécurité routière.

1973

- Décret du 28 juin fixant la limitation de vitesse à 110 km/h sur 13 100 kilomètres de routes à grande circulation et à 100 km/h sur les autres routes.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port de la ceinture, hors agglomération, aux places avant des véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} avril 1970.
- Arrêté du 28 juin portant obligation, à compter du 1^{er} juillet, du port du casque pour tous les usagers de motocyclettes en et hors agglomération et les conducteurs de vélomoteurs, hors agglomération.
- Décret du 3 décembre limitant, à titre temporaire, la vitesse à 90 km/h sur routes et 120 km/h sur autoroutes.

1974

- Décret du 13 mars fixant les limitations de vitesse à :
 - 140 km/h sur les autoroutes ;
 - 115 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
 - 90 km/h sur les autres routes.
- Décret du 6 novembre fixant la limitation de la vitesse, à compter du 9 novembre 1974 à :
 - 130 km/h sur les autoroutes ;
 - 110 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
 - 90 km/h sur les routes.

1975

- Port obligatoire du casque pour les conducteurs et passagers de vélomoteurs en agglomération, à compter du 1^{er} janvier.
- Arrêté du 16 juillet portant obligation du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules, en agglomération, la nuit de 22 heures à 6 heures et en permanence sur les voies rapides urbaines.
- Décret du 26 août relatif à :
 - l'interdiction de transporter des enfants de moins de dix ans aux places avant des voitures de tourisme ;
 - l'obligation pour les piétons de circuler sur le bord gauche de la chaussée, hors agglomération ;
 - l'obligation pour les motocyclistes de circuler de jour avec le feu de croisement allumé.
- Arrêté du 8 décembre fixant à 45 km/h par construction la vitesse maximum de circulation des cyclomoteurs.

1976

Obligation, à compter du 1^{er} octobre, du port du casque, hors agglomération, pour tous les usagers de cyclomoteurs.

1978

Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif.

1979

- Arrêté du 26 septembre portant obligation généralisée, à compter du 1^{er} octobre, du port de la ceinture de sécurité, en agglomération, de jour comme de nuit, pour les usagers des places avant des voitures de tourisme.
- Arrêté du 16 octobre portant obligation, à compter du 1^{er} janvier 1980, du port du casque par les usagers de cyclomoteurs.

1982

- Le Comité interministériel du 13 juillet décide le lancement des programmes :
 - Réagir : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier ;
 - Objectif -10 % : subventions accordées aux collectivités locales s'engageant à réduire de 10 % en un an le nombre d'accidents de la route et qui atteignent cet objectif.
- Décret du 29 décembre limitant, à compter du 1^{er} janvier 1983, la vitesse des voitures particulières sur chaussée mouillée à :
 - 80 km/h sur les routes ;
 - 100 km/h sur les voies express à 2 x 2 voies ;
 - 110 km/h sur les autoroutes.

1983

- Arrêté du 26 août rendant obligatoire l'installation des limiteurs de vitesse :
 - a) pour les poids lourds mis en circulation à compter du 1^{er} octobre 1983 :
 - 90 km/h pour les véhicules de 10 à 19 tonnes ;
 - 80 km/h pour les véhicules de plus de 19 tonnes ;
 - b) pour les véhicules de transports en commun :
 - 100 km/h pour les véhicules équipés de système antiblocage des roues ;
 - 90 km/h pour les autres véhicules non équipés.

- Décret du 6 septembre instituant le régime de la priorité aux carrefours à sens giratoire.

- Loi du 8 décembre fixant à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil 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 1^{er} janvier 1985 ;
- de vente, à compter du 1^{er} janvier 1986.

1985

Arrêté du 4 juillet fixant au 1^{er} janvier 1986 l'obligation du contrôle technique, mais sans obligation de réparation en cas de 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 1^{er} juillet 1992.
- Arrêté du 14 décembre portant obligation, à compter du 30 décembre 1990, du port de la ceinture de sécurité aux places avant des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes qui en sont équipés.

1990

- Loi du 31 octobre portant entre autres sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.
- À compter du 1^{er} décembre, limitation généralisée de la vitesse de circulation en agglomération à 50 km/h. Possibilités, sous conditions, de zones à 30 et à 70 km/h.
- Obligation du port de la ceinture de sécurité aux places arrière des véhicules qui en sont équipés.

1991

Décret du 28 août introduisant la distinction entre petits et grands excès de vitesse.

1992

- 1^{er} janvier : le contrôle technique périodique des voitures particulières et des véhicules de transport ou assimilés dont le poids total en charge n'excède pas 3,5 tonnes est obligatoire.

Obligation d'utiliser les moyens de retenue homologués pour le transport d'enfants de moins de dix ans à toutes les places des véhicules équipés de ceinture de sécurité.

- 1^{er} juillet : mise en application du permis à points.
- 1^{er} décembre : le nombre de points est porté à 12 et le barème est modifié afin de mieux hiérarchiser les infractions selon leur gravité.
- Le décret du 4 décembre impose une vitesse maximale de 50 km/h sur l'ensemble des réseaux en cas de visibilité inférieure à 50 mètres.

1993

- 23 mars : décret autorisant le seul passage de l'épreuve théorique du permis de conduire aux conducteurs dont le permis a été invalidé ou annulé (assorti d'une interdiction de solliciter un nouveau permis pour une durée inférieure à un an) sous réserve que l'ancien permis ait été obtenu depuis au moins trois ans.
- Septembre : autorisation du troisième feu stop sur les automobiles.
- 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.
- 1^{er} septembre : application du décret instaurant la forfaitisation de certaines contraventions de la quatrième classe donnant lieu à retrait de points. Deux objectifs sont recherchés : simplification des procédures et diminution des délais entre commission de l'infraction et retrait effectif de points.
- 15 septembre : application du décret relatif à l'abaissement de 0,7 g/l à 0,5 g/l d'alcool dans le sang. Par cette mesure, la France rejoint la Belgique, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et la Finlande. Deux campagnes de communication ont accompagné cette mesure pour la renforcer.

1996

- Loi du 26 février 1996 : prévoit de soumettre l'accompagnateur d'un élève-conducteur aux mêmes règles de sanction que le conducteur pour ce qui concerne l'alcoolémie.
- Décret du 4 juillet 1996 : en application de la directive européenne (91/429/CEE), modifie l'accès à la conduite des motos. Deux principes directeurs :
 - accès progressif à partir de 16 ans jusqu'à 21 ans ;
 - autorisation de conduire une 125 cm³ si on possède le permis B depuis au moins deux ans.
- Décret du 4 juillet 1996 : prévoit un brevet de sécurité routière pour les jeunes d'au moins 14 ans pour la conduite d'un cyclomoteur.

1997

- 27 janvier : décret prévoyant les conditions d'expertise des véhicules économiquement irréparables (liste d'aptitude départementale des experts).
- 20 juin : présentation du rapport Verré, sur la formation des usagers de la route et la formation des conducteurs, au ministre.
- 17 novembre : le brevet de sécurité routière est rendu obligatoire pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans (la partie théorique du BSR se déroule au collège (ASSR) et la partie pratique est assurée par des spécialistes de la conduite des deux-roues).
- 26 novembre : Comité interministériel de sécurité routière (CISR). Renforcement de la sécurité routière selon trois axes :
 - prendre appui sur les jeunes et leur capacité à promouvoir de nouveaux comportements ;
 - développer les partenariats autour des objectifs pris par le gouvernement ;
 - garantir la liberté de circuler en sécurité.

1998

- 24 mars : décret instaurant une contravention de la cinquième classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h.

1999

- 2 avril : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Diverses décisions ont été prises :
 - améliorer l'efficacité des contrôles et des sanctions ;
 - faire de la sécurité routière une « grande cause nationale » ;
 - améliorer la sécurité des infrastructures ;
 - mettre en place des plans de prévention aux risques routiers dans les entreprises et les services de l'État ;
 - mettre en place une concertation sur l'allumage des feux de croisement le jour.
- 3 mai : décret relatif à l'apposition d'un pictogramme concernant les risques induits par l'usage de certains médicaments.
- 18 juin : cette loi adopte le délit de récidive pour les très grands excès de vitesse et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule en cas de contrôle sans interception et d'impossibilité d'identifier le conducteur. Elle vise également à améliorer la qualité de l'enseignement de la conduite en contrôlant mieux l'accès et les conditions d'exercice de la

profession et à compléter la formation des conducteurs novices auteurs d'infractions graves.

2000

- 2000 a été l'année de la grande cause nationale visant à favoriser une prise de conscience des accidents de la route ainsi qu'une large mobilisation.

À cette occasion de multiples initiatives nationales et locales, privées et publiques se sont développées.

- du 23 au 29 octobre : la semaine de la sécurité sur la route a permis à chacun de s'investir ou de se sentir mobilisé
- 25 octobre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) :
 - créer d'un Conseil national de la sécurité routière doté d'un comité scientifique ;
 - améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière par l'enseignement continu du comportement sur la route ;
 - poursuivre le renforcement de l'efficacité et de la dissuasion des contrôles ;
 - renforcer la sécurité des infrastructures et des véhicules.

2001

- 22 mars : décret recodifiant la partie réglementaire du code de la route.
- 27 août : décret relatif à la recherche de stupéfiants pratiquée sur les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation routière.
- 28 août : décret portant création d'un Conseil national de la sécurité routière qui a trois missions essentielles :
 - proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière ;
 - commander des études permettant d'améliorer la connaissance de la sécurité routière ;
 - procéder à des évaluations des actions engagées.
- 20-26 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 1^{er} janvier 2004 devront être titulaires du brevet de sécurité routière ou du permis de conduire pour conduire un cyclomoteur ou un quadricycle léger à moteur

(voiturette) et de l'attestation scolaire de sécurité routière pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire.

- 14 juillet : le Président de la République décide de faire de la sécurité routière un des trois chantiers de son quinquennat.
- 6 août : la loi portant amnistie présidentielle a marqué une nette rupture avec les pratiques antérieures en limitant son champ d'application.
- 17 septembre : états généraux de la sécurité routière.
- 16 au 23 octobre : semaine de la sécurité sur la route.
- 18 décembre : Comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Plusieurs décisions ont été prises :
 - accroître les contrôles notamment par la mise en place du contrôle automatisé et aggraver les sanctions ;
 - assurer un meilleur encadrement des conducteurs (permis probatoire et évaluation médicale de l'aptitude à la conduite) ;
 - prévenir le risque routier par la mobilisation des partenaires.

2003

- 3 février : loi relative au dépistage de stupéfiants de tout conducteur impliqué dans un accident de la circulation.
- 31 mars : décret relatif à l'aggravation des sanctions pour non-port de la ceinture de sécurité et du casque (retrait de trois points du permis au lieu de un point) ainsi que pour l'usage du téléphone portable (retrait de deux points).
- 14 mai : décret relatif à l'extension du port de la ceinture de sécurité aux occupants des poids lourds.
- 12 juin : loi renforçant la lutte contre la violence routière. Elle prévoit, entre autres :
 - de sanctionner plus sévèrement les fautes les plus graves par une aggravation des peines en cas d'accident corporel ou mortel avec un véhicule terrestre à moteur ;
 - l'instauration du permis probatoire.
- 9 juillet : décret relatif à l'extension de l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des autobus et autocars.
- 11 juillet : décret prévoyant le retrait de six points du permis de conduire pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 g/l de sang.
- 14 octobre : conseil des ministres restreint sur la sécurité routière présidé par le Président de la République.
- 15 au 22 octobre : semaine de la semaine de la sécurité sur la route et assises départementales de la sécurité routière.
- 31 octobre : mise en place du contrôle-sanction automatisé.

9 | *Annexe Autres données de base et sigles*

RÉPARTITION DES VÉHICULES IMPLIQUÉS

	Milieu urbain		Rase campagne		Ensemble des réseaux	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bicyclettes	4 359	4,20	961	1,87	5 320	3,43
Cyclomoteurs	13 944	13,43	2 375	4,63	16 319	10,52
Scooters immatriculés	1 774	1,71	139	0,27	1 913	1,23
Motocyclettes	10 206	9,83	4 316	8,41	14 522	9,36
Side-cars	7	0,01	14	0,03	21	0,01
Voitures de tourisme	66 716	64,28	37 639	73,37	104 355	67,29
V.L. + caravanes	29	0,03	71	0,14	100	0,06
V.L. + remorques	90	0,09	217	0,42	307	0,20
Camionnettes = < 3,5 t	2 941	2,83	1 454	2,83	4 395	2,83
Camionnettes + caravanes	4	0,00	5	0,01	9	0,01
Camionnettes + remorques	23	0,02	39	0,08	62	0,04
P.L. 3,5 t < ptac = < 7,5 t	246	0,24	172	0,34	418	0,27
P.L. > 7,5 t	643	0,62	774	1,51	1 417	0,91
P.L. + remorques	304	0,29	743	1,45	1 047	0,68
Tracteurs routiers	32	0,03	48	0,09	80	0,05
Tracteurs + semi-remorques	360	0,35	1 483	2,89	1 843	1,19
Transports en commun	1 164	1,12	240	0,47	1 404	0,91
Trains – tramways	112	0,11	29	0,06	141	0,09
Engins spéciaux	86	0,08	50	0,10	136	0,09
Tracteurs agricoles	83	0,08	270	0,53	353	0,23
Voiturettes	155	0,15	110	0,21	265	0,17
Autres	512	0,49	148	0,29	660	0,43
Tous véhicules	103 790	100,00	51 297	100,00	155 087	100,00

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		592	2 504	11 701	14 205
Bicyclettes	- conducteurs	190	831	3 963	4 794
	- passagers	0	17	40	57
	- ensemble	190	848	4 003	4 851
Cyclomoteurs	- conducteurs	349	2 419	11 833	14 252
	- passagers	23	294	1 712	2 006
	- ensemble	372	2 713	13 545	16 258
Motocyclettes	- conducteurs	765	2 854	11 266	14 120
	- passagers	48	307	1 389	1 696
	- ensemble	813	3 161	12 655	15 816
Voitures de tourisme	- conducteurs	2 494	6 200	33 385	39 585
	- passagers	1 015	3 136	18 005	21 141
	- ensemble	3 509	9 336	51 390	60 726
Camionnettes	- conducteurs	55	154	919	1 073
	- passagers	20	78	475	553
	- ensemble	75	232	1 394	1 626
Camions, tracteurs routiers	- conducteurs	46	89	459	548
	- passagers	6	32	107	139
	- ensemble	52	121	566	687
Tracteurs routiers + semi-remorques	- conducteurs	51	94	329	423
	- passagers	4	13	40	53
	- ensemble	55	107	369	476
Transports en commun	- conducteurs	2	11	86	97
	- passagers	14	65	664	729
	- ensemble	16	76	750	826
Tracteurs agricoles	- conducteurs	19	19	35	54
	- passagers	5	3	5	8
	- ensemble	24	22	40	62
Voiturettes	- conducteurs	21	29	128	157
	- passagers	3	9	37	46
	- ensemble	24	38	165	203
Autres	- conducteurs	8	36	86	122
	- passagers	1	13	58	71
	- ensemble	9	49	144	193
Tous usagers		5 731	19 207	96 722	115 929

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Milieu urbain

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		409	2 221	11 245	13 466
Bicyclettes	- conducteurs	87	510	3 462	3 972
	- passagers	0	12	35	47
	- ensemble	87	522	3 497	4 019
Cyclomoteurs	- conducteurs	150	1 641	10 579	12 220
	- passagers	10	215	1 505	1 720
	- ensemble	160	1 856	12 084	13 940
Motocyclettes	- conducteurs	299	1 531	8 812	10 343
	- passagers	19	127	1 002	1 129
	- ensemble	318	1 658	9 814	11 472
Voitures de tourisme	- conducteurs	406	1 416	17 912	19 328
	- passagers	168	656	8 663	9 319
	- ensemble	574	2 072	26 575	28 647
Camionnettes	- conducteurs	8	38	446	484
	- passagers	1	9	230	239
	- ensemble	9	47	676	723
Camions, tracteurs routiers	- conducteurs	6	12	137	149
	- passagers	0	3	36	39
	- ensemble	6	15	173	188
Tracteurs routiers + semi-remorques	- conducteurs	1	4	43	47
	- passagers	0	0	6	6
	- ensemble	1	4	49	53
Transports en commun	- conducteurs	0	1	62	63
	- passagers	1	13	485	498
	- ensemble	1	14	547	561
Tracteurs agricoles	- conducteurs	4	1	4	5
	- passagers	0	1	0	1
	- ensemble	4	2	4	6
Voiturettes	- conducteurs	3	9	75	84
	- passagers	0	5	22	27
	- ensemble	3	14	97	111
Autres	- conducteurs	5	14	54	68
	- passagers	0	8	46	54
	- ensemble	5	22	100	122
Tous usagers		1 577	8 447	64 861	73 308

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Rase campagne

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		183	283	456	739
Bicyclettes	- conducteurs	103	321	501	822
	- passagers	0	5	5	10
	- ensemble	103	326	506	832
Cyclomoteurs	- conducteurs	199	778	1 254	2 032
	- passagers	13	79	207	286
	- ensemble	212	857	1 461	2 318
Motocyclettes	- conducteurs	466	1 323	2 454	3 777
	- passagers	29	180	387	567
	- ensemble	495	1 503	2 841	4 344
Voitures de tourisme	- conducteurs	2 088	4 784	15 473	20 257
	- passagers	847	2 480	9 342	11 822
	- ensemble	2 935	7 264	24 815	32 079
Camionnettes	- conducteurs	47	116	473	589
	- passagers	19	69	245	314
	- ensemble	66	185	718	903
Camions, tracteurs routiers	- conducteurs	40	77	322	399
	- passagers	6	29	71	100
	- ensemble	46	106	393	499
Tracteurs routiers + semi-remorques	- conducteurs	50	90	286	376
	- passagers	4	13	34	47
	- ensemble	54	103	320	423
Transports en commun	- conducteurs	2	10	24	34
	- passagers	13	52	179	231
	- ensemble	15	62	203	265
Tracteurs agricoles	- conducteurs	15	18	31	49
	- passagers	5	2	5	7
	- ensemble	20	20	36	56
Voiturettes	- conducteurs	18	20	53	73
	- passagers	3	4	15	19
	- ensemble	21	24	68	92
Autres	- conducteurs	3	22	32	54
	- passagers	1	5	12	17
	- ensemble	4	27	44	71
Tous usagers		4 154	10 760	31 861	42 621

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Jour

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		315	1 755	9 085	10 840
Bicyclettes	- conducteurs	152	713	3 367	4 080
	- passagers	0	17	30	47
	- ensemble	152	730	3 397	4 127
Cyclomoteurs	- conducteurs	190	1 612	8 669	10 281
	- passagers	12	179	1 198	1 377
	- ensemble	202	1 791	9 867	11 658
Motocyclettes	- conducteurs	518	2 126	8 742	10 868
	- passagers	26	228	1 004	1 232
	- ensemble	544	2 354	9 746	12 100
Voitures de tourisme	- conducteurs	1 333	3 637	22 245	25 882
	- passagers	516	1 771	10 876	12 647
	- ensemble	1 849	5 408	33 121	38 529
Camionnettes	- conducteurs	32	99	662	761
	- passagers	16	54	318	372
	- ensemble	48	153	980	1 133
Camions, tracteurs routiers	- conducteurs	26	65	332	397
	- passagers	2	23	78	101
	- ensemble	28	88	410	498
Tracteurs routiers + semi-remorques	- conducteurs	37	53	222	275
	- passagers	3	8	28	36
	- ensemble	40	61	250	311
Transports en commun	- conducteurs	1	8	71	79
	- passagers	9	59	582	641
	- ensemble	10	67	653	720
Tracteurs agricoles	- conducteurs	16	17	30	47
	- passagers	4	3	4	7
	- ensemble	20	20	34	54
Voiturettes	- conducteurs	18	23	92	115
	- passagers	3	5	23	28
	- ensemble	21	28	115	143
Autres	- conducteurs	8	31	61	92
	- passagers	1	11	45	56
	- ensemble	9	42	106	148
Tous usagers		3 238	12 497	67 764	80 261

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Nuit

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		277	749	2 616	3 365
Bicyclettes	- conducteurs	38	118	596	714
	- passagers	0	0	10	10
	- ensemble	38	118	606	724
Cyclomoteurs	- conducteurs	159	807	3 164	3 971
	- passagers	11	115	514	629
	- ensemble	170	922	3 678	4 600
Motocyclettes	- conducteurs	247	728	2 524	3 252
	- passagers	22	79	385	464
	- ensemble	269	807	2 909	3 716
Voitures de tourisme	- conducteurs	1 161	2 563	11 140	13 703
	- passagers	499	1 365	7 129	8 494
	- ensemble	1 660	3 928	18 269	22 197
Camionnettes	- conducteurs	23	55	257	312
	- passagers	4	24	157	181
	- ensemble	27	79	414	493
Camions, tracteurs routiers	- conducteurs	20	24	127	151
	- passagers	4	9	29	38
	- ensemble	24	33	156	189
Tracteurs routiers + semi-remorques	- conducteurs	14	41	107	148
	- passagers	1	5	12	17
	- ensemble	15	46	119	165
Transports en commun	- conducteurs	1	3	15	18
	- passagers	5	6	82	88
	- ensemble	6	9	97	106
Tracteurs agricoles	- conducteurs	3	2	5	7
	- passagers	1	0	1	1
	- ensemble	4	2	6	8
Voiturettes	- conducteurs	3	6	36	42
	- passagers	0	4	14	18
	- ensemble	3	10	50	60
Autres	- conducteurs	0	5	25	30
	- passagers	0	2	13	15
	- ensemble	0	7	38	45
Tous usagers		2 493	6 710	28 958	35 668

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Hommes

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		350	1 294	5 792	7 086
Bicyclettes	- conducteurs	162	656	2 992	3 648
	- passagers	0	12	26	38
	- ensemble	162	668	3 018	3 686
Cyclomoteurs	- conducteurs	317	2 161	9 922	12 083
	- passagers	14	182	948	1 130
	- ensemble	331	2 343	10 870	13 213
Motocyclettes	- conducteurs	745	2 723	10 498	13 221
	- passagers	17	112	498	610
	- ensemble	762	2 835	10 996	13 831
Voitures de tourisme	- conducteurs	1 979	4 330	20 340	4 670
	- passagers	564	1 626	8 155	9 781
	- ensemble	2 543	5 956	28 495	34 451
Camionnettes	- conducteurs	50	137	805	942
	- passagers	15	56	319	375
	- ensemble	65	193	1 124	1 317
Camions, tracteurs routiers	- conducteurs	46	85	445	530
	- passagers	4	27	96	123
	- ensemble	50	112	541	653
Tracteurs routiers + semi-remorques	- conducteurs	51	93	323	416
	- passagers	1	10	30	40
	- ensemble	52	103	353	456
Transports en commun	- conducteurs	2	10	70	80
	- passagers	7	41	225	266
	- ensemble	9	51	295	346
Tracteurs agricoles	- conducteurs	18	18	33	51
	- passagers	4	2	5	7
	- ensemble	22	20	38	58
Voiturettes	- conducteurs	15	21	87	108
	- passagers	3	7	14	21
	- ensemble	18	28	101	129
Autres	- conducteurs	8	34	75	109
	- passagers	1	7	29	36
	- ensemble	9	41	104	145
Tous usagers		4 373	13 644	61 727	75 371

VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

Femmes

		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Piétons		242	1 210	5 909	7 119
Bicyclettes	- conducteurs	28	175	971	1 146
	- passagers	0	5	14	19
	- ensemble	28	180	985	1 165
Cyclomoteurs	- conducteurs	32	258	1 911	2 169
	- passagers	9	112	764	876
	- ensemble	41	370	2 675	3 045
Motocyclettes	- conducteurs	20	131	768	899
	- passagers	31	195	891	1 086
	- ensemble	51	326	1 659	1 985
Voitures de tourisme	- conducteurs	515	1 870	13 045	14 915
	- passagers	451	1 510	9 850	11 360
	- ensemble	966	3 380	22 895	26 275
Camionnettes	- conducteurs	5	17	114	131
	- passagers	5	22	156	178
	- ensemble	10	39	270	309
Camions, tracteurs routiers	- conducteurs	0	4	14	18
	- passagers	2	5	11	16
	- ensemble	2	9	25	34
Tracteurs routiers + semi-remorques	- conducteurs	0	1	6	7
	- passagers	3	3	10	13
	- ensemble	3	4	16	20
Transports en commun	- conducteurs	0	1	16	17
	- passagers	7	24	439	463
	- ensemble	7	25	455	480
Tracteurs agricoles	- conducteurs	1	1	2	3
	- passagers	1	1	0	1
	- ensemble	2	2	2	4
Voiturettes	- conducteurs	6	8	41	49
	- passagers	0	2	23	25
	- ensemble	6	10	64	74
Autres	- conducteurs	0	2	11	13
	- passagers	0	6	29	35
	- ensemble	0	8	40	48
Tous usagers		1 358	5 563	34 995	40 558

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	59	201	1 551	1 752	14	74	568	642
5-9 ans	51	332	2 398	2 730	12	156	1 094	1 250
10-14 ans	100	757	3 893	4 650	22	180	1 190	1 370
15-19 ans	611	2 998	15 051	18 049	22	134	1 072	1 206
20-24 ans	865	2 766	14 742	17 508	23	101	783	884
25-29 ans	559	1 760	10 757	12 517	17	94	715	809
30-34 ans	488	1 591	9 329	10 920	28	90	614	704
35-39 ans	456	1 422	7 592	9 014	35	114	588	702
40-44 ans	355	1 210	6 628	7 838	24	105	553	658
45-49 ans	323	1 174	5 781	6 955	24	104	612	716
50-54 ans	308	970	4 841	5 811	32	143	664	807
55-59 ans	247	750	3 642	4 392	25	130	549	679
60-64 ans	187	521	2 190	2 711	26	115	419	534
65-69 ans	216	546	1 962	2 508	38	150	462	612
70-74 ans	244	601	1 890	2 491	57	212	526	738
75-79 ans	269	600	1 675	2 275	66	242	542	784
80 ans et +	311	587	1 611	2 198	122	332	702	1 034
Âge indéterminé	82	421	1 189	1 610	5	28	48	76
Total	5 731	19 207	96 722	115 929	592	2 504	11 701	14 205
dont								
< 1 an	13	28	222	250	2	6	33	39
1 an	10	21	207	228	1	6	35	41
2 ans	16	49	337	386	4	16	136	152
3 ans	8	49	340	389	4	20	149	169
4 ans	12	54	445	499	3	26	215	241
5 ans	6	61	444	505	1	21	220	241
6 ans	9	65	461	526	2	32	196	228
7 ans	17	71	497	568	2	37	237	274
8 ans	10	62	491	553	3	30	215	245
9 ans	9	73	505	578	4	36	226	262
10 ans	12	71	484	555	3	23	220	243
11 ans	16	111	616	727	7	45	267	312
12 ans	18	116	685	801	6	55	269	324
13 ans	16	121	741	862	4	27	232	259
14 ans	38	338	1 367	1 705	2	30	202	232
15 ans	49	434	2 097	2 531	2	21	237	258
16 ans	99	591	3 010	3 601	6	28	235	263
17 ans	110	684	3 221	3 905	4	31	188	219
18 ans	162	652	3 368	4 020	4	27	217	244
19 ans	191	637	3 355	3 992	6	27	195	222
20 ans	182	643	3 290	3 933	6	24	153	177
21 ans	199	602	2 999	3 601	6	21	160	181
22 ans	177	574	3 085	3 659	3	18	163	181
23 ans	182	500	2 870	3 370	4	17	161	178
24 ans	125	447	2 498	2 945	4	21	146	167

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	3	23	26	—	—	6	6
5-9 ans	5	44	209	253	—	2	20	22
10-14 ans	14	114	521	635	27	277	908	1 185
15-19 ans	16	72	468	540	172	1 505	7 639	9 144
20-24 ans	8	30	350	380	43	282	1 970	2 252
25-29 ans	9	29	344	373	12	119	805	924
30-34 ans	4	42	321	363	17	94	580	674
35-39 ans	9	51	275	326	18	91	395	486
40-44 ans	9	37	273	310	12	71	297	368
45-49 ans	12	66	249	315	15	67	248	315
50-54 ans	10	64	218	282	10	45	187	232
55-59 ans	17	61	218	279	9	16	126	142
60-64 ans	12	59	129	188	3	20	61	81
65-69 ans	10	60	124	184	11	12	49	61
70-74 ans	18	42	111	153	6	13	35	48
75-79 ans	11	26	78	104	8	9	31	40
80 ans et +	21	21	49	70	5	9	28	37
Âge indéterminé	4	27	43	70	4	81	160	241
Total	190	848	4 003	4 851	372	2 713	13 545	16 258
dont								
< 1 an	—	—	4	4	—	—	1	1
1 an	—	—	—	—	—	—	1	1
2 ans	—	1	1	2	—	—	—	—
3 ans	1	1	6	7	—	—	1	1
4 ans	—	1	12	13	—	—	3	3
5 ans	—	4	17	21	—	1	2	3
6 ans	—	6	37	43	—	—	6	6
7 ans	2	10	38	48	—	—	6	6
8 ans	2	10	44	54	—	—	1	1
9 ans	1	14	73	87	—	1	5	6
10 ans	3	15	64	79	1	1	10	11
11 ans	2	27	91	118	—	5	14	19
12 ans	2	22	123	145	1	10	38	48
13 ans	5	33	127	160	1	22	99	121
14 ans	2	17	116	133	24	239	747	986
15 ans	3	24	112	136	28	310	1 363	1 673
16 ans	5	16	90	106	54	409	2 086	2 495
17 ans	4	10	97	107	41	429	1 987	2 416
18 ans	3	16	96	112	30	242	1 333	1 575
19 ans	1	6	73	79	19	115	870	985
20 ans	2	6	81	87	16	96	639	735
21 ans	1	12	68	80	11	58	410	468
22 ans	1	7	71	78	7	54	391	445
23 ans	1	—	54	54	3	39	309	348
24 ans	3	5	76	81	6	35	221	256

VICTIMES SELON L'ÂGE

Motocyclistes

	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
0 -4 ans	—	1	5	6
5 -9 ans	—	2	21	23
10-14 ans	2	23	84	107
15-19 ans	51	202	684	886
20-24 ans	152	589	2 102	2 691
25-29 ans	136	536	2 388	2 924
30-34 ans	142	491	2 122	2 613
35-39 ans	116	410	1 704	2 114
40-44 ans	89	349	1 443	1 792
45-49 ans	59	266	1 023	1 289
50-54 ans	27	138	558	696
55-59 ans	15	54	262	316
60-64 ans	4	24	84	108
65-69 ans	2	12	45	57
70-74 ans	2	9	18	27
75-79 ans	1	2	5	7
80 ans et +	—	4	5	9
Âge indéterminé	15	49	102	151
Total	813	3 161	12 655	15 816
dont				
< 1 an	—	—	1	1
1 an	—	—	—	—
2 ans	—	—	1	1
3 ans	—	1	—	1
4 ans	—	—	3	3
5 ans	—	—	3	3
6 ans	—	1	1	2
7 ans	—	1	3	4
8 ans	—	—	7	7
9 ans	—	—	7	7
10 ans	—	3	9	12
11 ans	1	4	12	16
12 ans	—	2	20	22
13 ans	—	3	20	23
14 ans	1	11	23	34
15 ans	1	10	46	56
16 ans	7	31	98	129
17 ans	15	58	185	243
18 ans	11	47	156	203
19 ans	17	56	199	255
20 ans	21	69	242	311
21 ans	25	126	370	496
22 ans	36	135	462	597
23 ans	42	135	536	671
24 ans	28	124	492	616

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	44	117	910	1 027	—	—	—	—
5 -9 ans	32	125	992	1 117	—	—	—	—
10-14 ans	35	152	1 078	1 230	1	1	9	10
15-19 ans	341	1 043	5 005	6 048	166	448	1 899	2 347
20-24 ans	619	1 699	9 149	10 848	452	1 179	6 182	7 361
25-29 ans	365	924	6 141	7 065	300	692	4 529	5 221
30-34 ans	272	812	5 255	6 067	225	660	3 997	4 657
35-39 ans	252	691	4 264	4 955	212	555	3 387	3 942
40-44 ans	200	585	3 711	4 296	169	455	2 959	3 414
45-49 ans	181	602	3 325	3 927	151	451	2 575	3 026
50-54 ans	203	520	2 960	3 480	162	410	2 278	2 688
55-59 ans	160	449	2 307	2 756	132	328	1 717	2 045
60-64 ans	127	278	1 422	1 700	83	189	933	1 122
65-69 ans	146	291	1 228	1 519	88	187	761	948
70-74 ans	154	307	1 138	1 445	107	202	725	927
75-79 ans	173	311	957	1 268	111	193	601	794
80 ans et +	153	211	781	992	102	128	447	575
Âge indéterminé	52	219	767	986	33	122	386	508
Total	3 509	9 336	51 390	60 726	2 494	6 200	33 385	39 585
dont								
< 1 an	11	18	176	194	—	—	—	—
1 an	9	14	168	182	—	—	—	—
2 ans	12	32	188	220	—	—	—	—
3 ans	3	27	177	204	—	—	—	—
4 ans	9	26	201	227	—	—	—	—
5 ans	5	35	186	221	—	—	—	—
6 ans	7	25	210	235	—	—	—	—
7 ans	13	22	204	226	—	—	—	—
8 ans	3	22	214	236	—	—	—	—
9 ans	4	21	178	199	—	—	—	—
10 ans	5	29	170	199	—	—	—	—
11 ans	6	27	210	237	—	—	—	—
12 ans	9	25	213	238	—	—	—	—
13 ans	6	33	240	273	1	—	3	3
14 ans	9	38	245	283	—	1	6	7
15 ans	15	62	319	381	1	6	8	14
16 ans	27	105	478	583	3	4	30	34
17 ans	44	148	733	881	5	14	54	68
18 ans	113	312	1 515	1 827	59	165	666	831
19 ans	142	416	1 960	2 376	98	259	1 141	1 400
20 ans	136	433	2 098	2 531	85	308	1 355	1 663
21 ans	150	372	1 918	2 290	110	239	1 266	1 505
22 ans	127	349	1 926	2 275	97	245	1 288	1 533
23 ans	127	298	1 732	2 030	98	208	1 219	1 427
24 ans	79	247	1 475	1 722	62	179	1 054	1 233

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	38	137	896	1 033	21	64	655	719
5 -9 ans	31	215	1 486	1 701	20	117	912	1 029
10-14 ans	70	529	2 384	2 913	30	228	1 509	1 737
15-19 ans	492	2 389	10 589	12 978	119	609	4 462	5 071
20-24 ans	733	2 143	9 844	11 987	132	623	4 898	5 521
25-29 ans	487	1 334	7 230	8 564	72	426	3 527	3 953
30-34 ans	403	1 233	6 235	7 468	85	358	3 094	3 452
35-39 ans	371	1 069	4 860	5 929	85	353	2 732	3 085
40-44 ans	265	876	4 183	5 059	90	334	2 445	2 779
45-49 ans	249	826	3 468	4 294	74	348	2 313	2 661
50-54 ans	223	638	2 850	3 488	85	332	1 991	2 323
55-59 ans	184	462	2 066	2 528	63	288	1 576	1 864
60-64 ans	120	299	1 155	1 454	67	222	1 035	1 257
65-69 ans	137	303	1 040	1 343	79	243	922	1 165
70-74 ans	171	319	1 008	1 327	73	282	882	1 164
75-79 ans	158	284	803	1 087	111	316	872	1 188
80 ans et +	175	271	800	1 071	136	316	811	1 127
Âge indéterminé	66	317	830	1 147	16	104	359	463
Total	4 373	13 644	61 727	75 371	1 358	5 563	34 995	40 558
dont								
< 1 an	6	16	121	137	7	12	101	113
1 an	7	14	117	131	3	7	90	97
2 ans	9	31	196	227	7	18	141	159
3 ans	7	36	201	237	1	13	139	152
4 ans	9	40	261	301	3	14	184	198
5 ans	3	39	285	324	3	22	159	181
6 ans	6	47	291	338	3	18	170	188
7 ans	10	46	312	358	7	25	185	210
8 ans	6	37	285	322	4	25	206	231
9 ans	6	46	313	359	3	27	192	219
10 ans	8	44	283	327	4	27	201	228
11 ans	12	73	357	430	4	38	259	297
12 ans	11	74	406	480	7	42	279	321
13 ans	13	80	443	523	3	41	298	339
14 ans	26	258	895	1 153	12	80	472	552
15 ans	38	350	1 459	1 809	11	84	638	722
16 ans	80	488	2 180	2 668	19	103	830	933
17 ans	85	549	2 319	2 868	25	135	902	1 037
18 ans	126	500	2 375	2 875	36	152	993	1 145
19 ans	163	502	2 256	2 758	28	135	1 099	1 234
20 ans	151	485	2 175	2 660	31	158	1 115	1 273
21 ans	160	463	2 014	2 477	39	139	985	1 124
22 ans	156	444	2 094	2 538	21	130	991	1 121
23 ans	164	389	1 914	2 303	18	111	956	1 067
24 ans	102	362	1 647	2 009	23	85	851	936

ACCIDENTS SELON LES CONDITIONS ATMOSPHÉRIQUES

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Conditions atmosphériques normales	75 788	4 142	17 356	4 566	15 726	80 871	96 597
Pluie légère	7 836	363	1 548	402	1 450	9 021	10 471
Pluie forte	1 544	122	456	165	435	1 717	2 152
Neige – grêle	527	48	156	50	135	565	700
Brouillard – fumée	678	80	265	91	227	690	917
Vent fort – tempête	204	27	74	30	61	196	257
Temps éblouissant	756	83	321	87	274	666	940
Temps couvert	2 373	247	772	278	675	2 500	3 175
Autre	514	56	239	62	224	496	720
Total	90 220	5 168	21 187	5 731	19 207	96 722	115 929

ACCIDENTS SELON L'ÉTAT DE LA SURFACE

Ensemble des réseaux	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Surface normale	75 546	4 230	17 714	4 657	16 038	80 248	96 286
Surface mouillée	12 938	784	2 911	907	2 669	14 675	17 344
Flaques	58	4	14	4	11	69	80
Surface inondée	19	4	8	4	6	18	24
Surface enneigée	264	28	80	29	63	289	352
Boue	46	3	13	3	12	39	51
Surface verglacée	627	54	223	60	204	633	837
Corps gras	224	11	53	13	52	277	329
Autre	498	50	171	54	152	474	626
Total	90 220	5 168	21 187	5 731	19 207	96 722	115 929

VÉHICULES ET VICTIMES SELON L'OBSTACLE FIXE HEURTÉ

Ensemble des accidents	Véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Véhicule en stationnement	2 904	98	340	2 083	2 423
Arbre	2 394	630	1 048	1 622	2 670
Glissière métallique	1 890	210	416	1 652	2 068
Glissière en béton	1 711	65	203	1 798	2 001
Autre glissière	263	16	44	236	280
Mur, pile de pont	2 103	286	693	1 815	2 508
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	307	20	61	274	335
Poteau	1 626	232	501	1 338	1 839
Mobilier urbain	261	13	38	247	285
Parapet	220	32	74	179	253
Îlot, refuge, borne	252	31	71	206	277
Bordure de trottoir	648	45	137	538	675
Fossé, talus, paroi rocheuse	3 412	406	1 230	3 076	4 306
Autre obstacle sur chaussée	939	39	115	644	759
Autre obstacle sur trottoir	609	48	125	569	694
Total obstacles fixes	19 539	2 171	5 096	16 277	21 373
Sortie de chaussée sans obstacle	834	85	229	753	982
dont accidents à un seul véhicule sans piéton					
Véhicule en stationnement	824	46	122	798	920
Arbre	2 206	604	1 004	1 463	2 467
Glissière métallique	1 188	169	304	1 167	1 471
Glissière en béton	1 130	46	138	1 304	1 442
Autre glissière	187	12	37	173	210
Mur, pile de pont	1 683	272	623	1 447	2 070
Support de signalisation ou poste d'appel d'urgence	206	17	49	199	248
Poteau	1 384	213	463	1 158	1 621
Mobilier urbain	184	10	34	186	220
Parapet	180	29	71	150	221
Îlot, refuge, borne	186	30	58	160	218
Bordure de trottoir	500	43	119	434	553
Fossé, talus, paroi rocheuse	3 027	378	1 139	2 765	3 904
Autre obstacle sur chaussée	343	23	68	322	390
Autre obstacle sur trottoir	437	40	113	425	538
Total obstacles fixes	13 665	1 932	4 342	12 151	16 493
Sortie de chaussée sans obstacle	734	76	209	673	882

ACCIDENT IMPLIQUANT AU MOINS UN VÉHICULE DE CATÉGORIE DONNÉE

	Accidents corporels	dont mortels	dont graves	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
Autoroutes							
Bicyclette	2	0	0	0	0	2	2
Cyclomoteur	14	1	1	1	0	14	14
Motocyclette	806	38	125	40	98	791	889
Voiture de tourisme	4 831	270	849	343	812	6 190	7 002
Camionnette	342	25	74	30	69	430	499
Poids lourd	966	106	278	120	224	1 069	1 293
Transport en commun	30	5	12	8	15	53	68
Autre véhicule	43	1	6	1	7	60	67
Routes nationales							
Bicyclette	388	24	109	24	90	320	410
Cyclomoteur	1 371	51	334	52	302	1 268	1 570
Motocyclette	2 149	167	722	179	630	1 868	2 498
Voiture de tourisme	10 659	995	3 234	1 158	2 992	12 329	15 321
Camionnette	645	66	180	77	155	768	923
Poids lourd	1 091	212	464	252	320	1 003	1 323
Transport en commun	161	14	43	20	65	261	326
Tracteur agricole	32	4	12	4	9	36	45
Autre véhicule	140	13	40	14	31	133	164
Routes départementales							
Bicyclette	1 398	122	542	123	432	988	1 420
Cyclomoteur	4 190	218	1 454	226	1 327	3 410	4 737
Motocyclette	4 399	436	1 891	454	1 625	3 373	4 998
Voiture de tourisme	23 140	2 302	8 808	2 533	8 072	23 983	32 055
Camionnette	1 090	117	378	132	328	1 158	1 486
Poids lourd	1 353	254	609	278	417	1 106	1 523
Transport en commun	282	30	91	37	4	361	445
Tracteur agricole	257	49	140	52	97	185	282
Autre véhicule	319	36	115	41	90	301	391
Autres voies							
Bicyclette	3 373	49	412	49	373	3 165	3 538
Cyclomoteur	10 338	126	1 369	129	1 319	10 585	11 904
Motocyclette	8 790	199	1 227	202	1 095	8 792	9 887
Voiture de tourisme	37 817	645	4 392	697	4 097	41 867	45 964
Camionnette	2 182	52	290	54	265	2 477	2 742
Poids lourd	1 062	67	206	70	153	1 065	1 218
Transport en commun	922	27	130	27	107	1 143	1 250
Tracteur agricole	64	16	40	17	25	30	55
Autre véhicule	684	41	135	51	106	656	762
Ensemble des réseaux							
Bicyclette	5 161	195	1 063	196	895	4 475	5 370
Cyclomoteur	15 913	396	3 158	408	2 948	15 277	18 225
Motocyclette	16 144	840	3 965	875	3 448	14 824	18 272
Voiture de tourisme	76 447	4 212	17 283	4 731	15 973	84 369	100 342
Camionnette	4 259	260	922	293	817	4 833	5 650
Poids lourd	4 472	639	1 557	720	1 114	4 243	5 357
Transport en commun	1 395	76	276	92	271	1 818	2 089
Tracteur agricole	353	69	192	73	131	251	382
Autre véhicule	1 186	91	296	107	234	1 150	1 384

Remarques :

- Un accident impliquant des véhicules appartenant à des catégories différentes apparaît dans chacune des lignes concernant les catégories de véhicules considérées et est par suite pris en compte plusieurs fois.
- Les nombres de victimes 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.

Index des sigles contenus dans le bilan

AAC : Apprentissage anticipé de la conduite

ABS : Dispositif antiblocage de roues au freinage (de l'allemand : Antiblockiersystem)

ACEM : Association européenne des constructeurs de motocycles

ADECA : Association de défense de l'enseignement de la conduite automobile

AFPC : Association française de prévention des comportements au volant

ARVAC : Association pour le Registre des victimes d'accidents de la circulation du Rhône

ASFA : Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage

ASIL : Aménagement de sécurité d'initiative locale

ASR : Attestation de sécurité routière

ASSR : Attestation scolaire de sécurité routière

ATB : Accidents, tués, blessés

BAAC : Bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation

BG : Blessés graves, dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation

BL : Blessés légers, dont l'état nécessite entre zéro et six jours d'hospitalisation

BSR : Brevet de sécurité routière

CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles

CDER : Cellule départementale d'exploitation et de sécurité

CEA : Conduite en état alcoolique

CEE : Communauté économique européenne

CEESAR : Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques

CER : Centre d'éducation routière

CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

CETE : Centre d'études techniques de l'Équipement

CGIRSA : Convention générale d'indemnisation rapide des sinistres automobiles

CGP : Commissariat général du plan

CIL : Crédits d'initiative locale

CISR : Comité interministériel de la sécurité routière

CNAM : Caisse nationale d'assurance maladie

CNAMTS : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

CNPR : Conseil national des professions de l'automobile

CNSR : Conseil national de la sécurité routière

CPAM : Caisse primaire d'assurance maladie

CRAM : Caisse régionale d'assurance maladie

CRS : Compagnies républicaines de sécurité

CSA : Contrôle-sanction automatisé

CSPR : Contrôle de sécurité des projets routiers

DAEI/SES : Direction des affaires économiques et internationales/Service économique et statistique

DCSP : Direction centrale de la sécurité publique

DDE : Direction départementale de l'Équipement

DERA : Département évaluation et recherche en accidentologie

DESP : Direction centrale de la sécurité publique

DGGN : Direction générale de la gendarmerie nationale

DGO : Document général d'orientation

DGPN : Direction générale de la police nationale

DISR : Délégation interministérielle à la sécurité routière

DLPAJ : Direction des libertés publiques et des affaires juridiques

DOM : Départements d'outre-mer

DR : Direction des routes

DRE : Direction régionale de l'Équipement

DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières

DTT : Direction des transports terrestres

ECF : École de conduite française

EDA : Étude détaillée d'accident

EDSR : Escadron départemental de sécurité routière

ENSERR : voir INSERR

EPST : Établissement public à caractère scientifique et technologique

FFM : Fédération française de motocyclisme

FFSA : Fédération française des sociétés d'assurances

GRETA : Groupement d'établissements pour la formation des adultes

GRRT : Groupement régional Nord-Pas-de-Calais pour la recherche dans les transports

IAL : Indicateur d'accidentologie locale

IALVG : Indicateur d'accidentologie locale des victimes graves

IDA : Indemnisation directe de l'assuré

IGACEM : Inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie

INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

INSERM : Institut national de la santé et de la recherche médicale

INSERR : Institut national de sécurité et de recherches (ex ENSERR)

IRTAD : International road traffic and accident database

ISL : Institut de sondages Laval

ITT : Interruption temporaire de travail

LAB : Laboratoire d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain

LBA : Laboratoire de biomécanique appliquée

LBMC : Laboratoire de biomécanique et mécanique des chocs

LCPC : Laboratoire central des ponts et chaussées

LEOST : Laboratoire électronique ondes et signaux pour les transports

LESCOT : Laboratoire ergonomie et sciences cognitives pour les transports

LIVIC : Laboratoire sur les interactions véhicule-infrastructure-conducteur

LPC : Laboratoire de psychologie

MA : Département mécanisme d'accidents

MPSR : Management et pratiques de sécurité routière

ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière

ORSR : Observatoire régional de sécurité routière

PACA : Provence-Alpes-Côte-d'Azur

PAF : Police de l'air et des frontières

PAP : Permis à points

PDASR : Plan départemental d'actions de sécurité routière

PDU : Plan de déplacements urbains

PIB : Produit intérieur brut

PRAS : Plan régional d'aménagement de sécurité

PREDIT : Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

PSRE : Prévention et sécurité routière en entreprise

PTAC : Poids total autorisé en charge

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RC : Responsabilité civile

RD : Routes départementales

REAGIR : Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et des initiatives pour y remédier

RN : Routes nationales

SAMU : Service d'aide médicale urgente

SETRA : Service d'études techniques des routes et autoroutes

SMUR : Service mobile d'urgence et de réanimation

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SOFRES : Société française de sondages et d'études de marché

SURE : Sécurité des usagers sur les routes existantes

TIG : Travail d'intérêt général

TIV : Temps intervéhiculaire

UE : Union européenne

ULM : Ultra légers motorisés

UMRETTE : Unité mixte de recherche épidémiologique transport-travail-environnement

UNIDEC : Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite

UNPFA : Union nationale des professionnels de la formation des automobilistes

USEP : Union sportive d'enseignement du premier degré

VG : Victimes graves (tués + blessés graves)